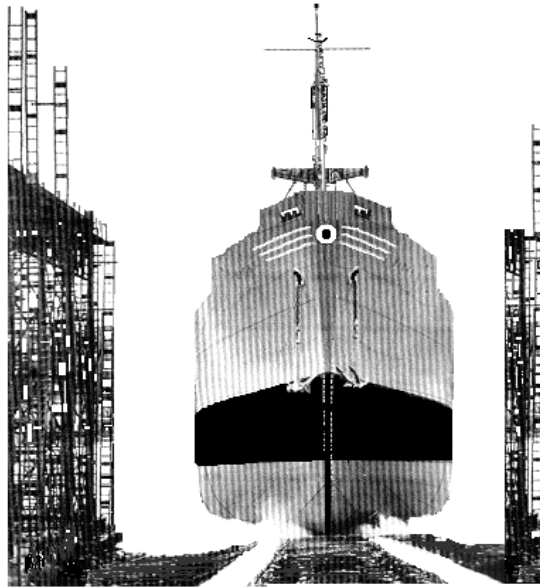


**Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

**Πτυχιακή Εργασία
Επιβλέπων Καθηγητής: Νικόλαος Α. Σγουρινάκης**



ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

**του Επαμεινώνδα Κρητικού
ΑΜ 12029**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2012

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ



Η Ναυπήγηση Πλοίου ως Μείζων Οικονομική Δραστηριότητα

Φορολογικό Καθεστώς του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

Λογιστική του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

Εξώφυλλο
Καθέλκυση του Φ/Γ «Nicky»
Great Britain – Dumparton 1953

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ

Ναυπήγηση Πλοίου	5
Δομή και Περιεχόμενο Παρούσης Εργασίας	7
Ευχαριστίες	8

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Η Ναυπήγηση Πλοίου ως Μείζων Οικονομική Δραστηριότητα

ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ

Γενικές Παρατηρήσεις	9
----------------------	---

ΠΛΟΙΟ

Γενικά	10
Έννοια του Πλοίου	11
Νομική Φύση του Πλοίου	13
Κατηγορίες Πλοίων	14

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η Ναυπήγηση ως Τρόπος Απόκτησης της Κυριότητας Πλοίου	16
Κύριος του Πλοίου – Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής	19
Προμελέτη Πλοίου	20
Απαιτήσεις Πλοιοκτήτη	22

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

Γενικά	24
Σχέδια Ναυπηγικών Γραμμών	24
Κατασκευή – Συναρμολόγηση	25
Καθέλκυση	25

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Εξέλιξη Παγκόσμιας Ναυπηγικής Δραστηριότητας	27
Ιαπωνικά Ναυπηγεία	28
Κορεατικά Ναυπηγεία	29
Κινεζικά Ναυπηγεία	30

Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία	31
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΝΕΩΡΙΟΥ ΣΥΡΟΥ	
Ναυπηγεία Ελευσίνας	33
Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου	34
Προβλήματα Ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας	36
Μέτρα Ενίσχυσης της Ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας	38

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Φορολογικό Καθεστώς του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Η Έννοια του Πλοίου στη Φορολογική Νομοθεσία	40
Πλοίο Έτοιμο – Πλοίο υπό Ναυπήγηση	41

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Φορολογία Εισοδήματος κατά τον Ν. 27 / 1974	43
Φορολογία Εισοδήματος Πλοίων κατά το Διεθνές Φορολογικό Δίκαιο	45

ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΤΕΛΗ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν.Δ. 952 / 1971	46
--------------------------------------------	----

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν. 2589 / 2000	48
-------------------------------------------	----

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΥ

Ερμηνευτική Προσέγγιση των Εφαρμοστέων Διατάξεων	49
--------------------------------------------------	----

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν. 1676 / 1986	52
-------------------------------------------	----

ΚΩΔΙΚΑΣ

ΒΙΒΛΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Π.Δ. 186 / 1992	54
--------------------------------------------	----

ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ. 2687 / 1953

Οι κατ' Εφαρμογή του Εκδιδόμενες Εγκριτικές Πράξεις με Όρους Φορολογικού Περιεχομένου	55
------------------------------------------------------------------------------------------	----

Η ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΩΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΜΕΝΟ

Ζήτημα Επιβολής Φόρων Τελών και Εισφορών	57
------------------------------------------	----

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Λογιστική του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟ

Σύγκριση με το Έτοιμο Πλοίο 60

ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Προσωπικός Λογαριασμός – Λογαριασμός Αξίας 63

ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές – Βιβλιογραφία 67

Νομοθετικές Πηγές 69

Αρθρογραφία 73

ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ

Ναυπήγηση Πλοίου

Ο άνθρωπος κατασκεύαζε πλοία από την απώτερη αρχαιότητα. Ο πρωτόγονος άνθρωπος έπλεε πάνω σε κορμούς δέντρων ή σε σχεδίες. Με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και κινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Οι μεταφορές από την ξηρά γίνονταν κυρίως με ανθρώπους και αχθοφόρα ζώα. Την πρώτη αυτή περίοδο, το έργο των θαλασσιών μεταφορικών μέσων περιοριζόταν στη μεταφορά φορτίων μικρών σε όγκο, αλλά μεγάλης αξίας.

Είναι γνωστό ότι από το 6000 π.Χ άρχισαν να κατασκευάζονται μεγάλα πλοία στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι Αιγύπτιοι κατασκεύαζαν πλοία από καλάμια, των οποίων τα άκρα έστρεφαν προς τα επάνω, ώστε να παίρνουν τη μορφή της πλώρης και της πρύμνης. Ακόμη ανατολικότερα, στην Ερυθρά Θάλασσα, άρχισε η ναυπήγηση πλοίων από ξύλο, με αρκετή χωρητικότητα, χωρίς όμως τρόπιδα. Περί το 3000 π.Χ τα αιγυπτιακά πλοία χρησιμοποιούσαν ξύλινα κουπιά για πρόωση, καθώς και για ελιγμούς από την πρύμνη. Αργότερα, άρχισαν να χρησιμοποιούν και ιστίο για την εκμετάλλευση της προωθητικής δύναμης του ανέμου.

Τα ελληνικά πλοία έχουν ιστορία που αρχίζει από το 3000 π.Χ. Οι Μινωικοί Κρήτες είχαν ήδη ναυπηγήσει, περί το 2000 π.Χ, ξύλινα πλοία με μακριά τρόπιδα και ιστία. Είχαν μικρό σχετικά πλάτος και μεγάλο μήκος, ώστε να διευκολύνονται η κωπηλασία και οι χειρισμοί. Οι Φοίνικες, την ίδια περίπου εποχή, ναυπήγησαν το «στρογγύλο» πλοίο, με σκάφος αρκετά πλατύ και μεγάλη χωρητικότητα ώστε να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων. Με αυτόν τον τύπο πλοίου ίσως περιέπλευσαν την Αφρική. Οπωσδήποτε, όμως, έφτασαν μέχρι τη Βρετάνη στον Ατλαντικό Ωκεανό. Οι αρχαίοι Έλληνες είχαν ναυπηγήσει διάφορους τύπους πλοίων, στην μακρά ιστορική διαδρομή τους. Κύριο χαρακτηριστικό τους ήταν η χρησιμοποίηση πολυάριθμων κωπηλατών διατεταγμένων σε σειρά ή σειρές σε κάθε πλευρά. Η πλέον, όμως, εντυπωσιακή εξέλιξη στη ναυπηγική τους τέχνη ήταν η ναυπήγηση, κατά την κλασική περίοδο, της τριήρους. Οι τριήρεις είχαν μήκος περί τα 45 m και μέγιστο πλάτος περί τα 6 m. Το σκάφος δεν είχε κατάστρωμα, οι δε κωπηλάτες κάθονταν σε τρεις σειρές σε κάθε πλευρά. Περισσότερο γνωστές έγιναν οι περίφημες αθηναϊκές τριήρεις. Ναυπηγήθηκαν, επίσης, πεντήρεις και πεντηκόντοροι.

Οι Ρωμαίοι δεν έκαναν ουσιαστικές αλλαγές εκτός από την αύξηση της χωρητικότητας και την εξέλιξη της ιστιοφορίας. Οι Κινέζοι ναυπήγησαν στην αρχαιότητα το διπλό κανόε, στη συνέχεια δε το περίφημο jung, πλοίο τόσο πετυχημένο ώστε να διατηρηθεί σε χρήση ως τον 19^ο αιώνα. Αλλά και τα πλοία

των Σκανδιναβών ήταν σπουδαία, ιδιαίτερα το εμπορικό knorr, το οποίο διέθετε τετραγωνικό ιστίο.

Οι επιτυχείς βελτιώσεις της ιστιοφορίας, που έγιναν κατά τον Μεσαίωνα, επέτρεψαν στα πλοία να ταξιδεύουν με άνεμο που έπνεε και από προωραίες διευθύνσεις. Χαρακτηριστικός τύπος τέτοιου πλοίου ήταν οι βυζαντινοί δρόμωνες. Την περίοδο αυτή άρχισε η εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων. Με την ανάπτυξη των συναλλαγών, τη διεύρυνση του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας και τη συσσώρευση κεφαλαίων, οι θαλάσσιες μεταφορές διαμορφώνονται σε ανεξάρτητο κλάδο μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων.

Στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, ναυπηγήθηκαν τα πρώτα σιδερένια ατμόπλοια. Λίγο αργότερα ξεκίνησε και η κατασκευή πλοίων από χάλυβα. Η απλή ατμομηχανή βελτιώθηκε σημαντικά με την κατασκευή λεβήτων μεγάλης ιπποδύναμης. Ο Ρόμπερτ Φούλτον κατασκεύασε, το 1807, το «North River». Ήταν το πρώτο ατμόπλοιο που ανέλαβε τακτική υπηρεσία. Το 1858 ναυπηγήθηκε στην Αγγλία το «Great Eastern» από τον Άιζαμπαρντ Μπρούνελ. Το πλοίο αυτό είχε τη δυνατότητα να πλέει από την Αγγλία στην Κεϋλάνη με επιστροφή χωρίς ανεφοδιασμό. Προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα, χρησιμοποιούνται για την κίνηση των πλοίων οι ατμοστρόβιλοι, οι οποίοι έχουν μεγάλη ιπποδύναμη και επιτυγχάνουν μεγαλύτερη ταχύτητα.

Στις αρχές του εικοστού αιώνα είχε ήδη αρχίσει η χρήση των μηχανών εσωτερικής καύσεως (με καύσιμο diesel oil ή Fuel oil) ως συστήματος πρόωσης. Τα πλεονεκτήματα των μηχανών αυτών είναι σημαντικά, γιατί μειώνουν το προσωπικό του μηχανοστασίου, καταλαμβάνουν μικρό χώρο και η ανάλωση των ποσοτήτων της καύσιμης ύλης είναι μικρότερη από αυτή των ατμομηχανών. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου, άρχισε η χρήση ηλεκτρονικών οργάνων, τόσο κατά την πλεύση όσο και στις τηλεπικοινωνίες των πλοίων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ναυπηγήθηκαν πλοία, στην πλειοψηφία τους πολεμικά, που χρησιμοποιούν για την πρόωσή τους πυρηνική ενέργεια. Τα πλοία αυτά έχουν σοβαρά πλεονεκτήματα (υψηλή ταχύτητα και μεγάλη αυτονομία) αλλά το κόστος κατασκευής και λειτουργίας τους είναι ακόμη υψηλό. Αλλά, έτσι και αλλιώς, η χρήση πυρηνικών καυσίμων και η λειτουργία πυρηνικού αντιδραστήρα καθιστούν αυτά τα πλοία πέρα από ασύμφορα και άκρωτα επικίνδυνα.

Η σύγχρονη ναυπήγηση, δηλαδή η σχεδίαση και η κατασκευή ενός πλοίου, είναι συνδυασμός τέχνης και επιστήμης. Μέχρι την εποχή των ιστιοφόρων τα πλοία σχεδιάζονταν και κατασκευάζονταν σύμφωνα με την υπάρχουσα, κάθε φορά, πρακτική εμπειρία. Η ταχεία πρόοδος και ανάπτυξη των φυσικών επιστημών, που σημειώθηκε στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της υδροδυναμικής, δηλαδή της μελέτης της κίνησης των ρευστών, της υδροστατικής, δηλαδή της μελέτης των ρευστών σε κατάσταση ηρεμίας και της επιστήμης των υλικών και της δομής τους. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η σημαντική διεύρυνση των γνώσεων για την μέχρι τότε τέχνη της ναυπηγικής, η ναυπήγηση πλοίων με πολύ μεγάλο εκτόπισμα και μέγεθος, καθώς και η αύξηση του ορίου της ταχύτητας και του βαθμού ασφάλειας του πλοίου.

Δομή και Περιεχόμενο Παρούσης Εργασίας

Η ανά χείρας εργασία χωρίζεται, από άποψη δομής, σε τρία μέρη, το περιεχόμενο των οποίων εξυπηρετεί ξεχωριστούς στόχους.

Το Πρώτο Μέρος διαπραγματεύεται όρους και έννοιες όπως το «ναυπήγημα», το «πλοίο», ο «πλοιοκτήτης», ο «εφοπλιστής» κ.ά., όπως θεσπίστηκαν από το Ιδιωτικό, κυρίως, Ναυτικό Δίκαιο, με στόχο την αποσαφήνισή τους. Ασχολείται επίσης με τη ναυπήγηση πλοίου, ως έναν τρόπο απόκτησης της κυριότητάς του και αναφέρετε, συνοπτικά, στο ναυπηγείο, τα στάδια ναυπήγησης και τις κατηγορίες των πλοίων όπως αυτές προκύπτουν με βάση τα τεχνικά τους γνωρίσματα, τις ιδιαιτερότητες της κατασκευής τους αλλά και το είδος του φορτίου που μεταφέρουν. Το πρώτο μέρος ολοκληρώνεται με τη συνοπτική παρουσίαση της σύγχρονης ναυπηγικής δραστηριότητας και τον παγκόσμιο καταμερισμό της από τη δεκαετία του 1960 ως τις μέρες μας, από την οποία προκύπτουν αβίαστα, αφενός οι επιπτώσεις των μεγάλων πετρελαϊκών κρίσεων της δεκαετίας του 1979 και αφετέρου, η πρωτοκαθεδρία των ναυπηγικών μονάδων της Άπω Ανατολής με ταυτόχρονη συρρίκνωση του μεριδίου των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στην ναυπηγική αγορά. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται σε δύο περιπτώσεις ελληνικών ναυπηγείων (τα νέα ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεωρίου Σύρου) ως χαρακτηριστικά παραδείγματα επιχειρήσεων, τα οποία κατάφεραν αρχικά να επιβιώσουν, ύστερα από πολυετή ουσιαστικά εγκατάλειψη και στη συνέχεια να αναπτυχθούν σε υγιή βάση. Στόχος, αυτής της ιδιαίτερης αναφοράς, είναι η ανάδειξη των μεγάλων προβλημάτων ανταγωνισμού που, ούτως ή άλλως, αντιμετωπίζουν όλες οι ναυπηγικές μονάδες της χώρας μας. Ταυτόχρονα, η αναλυτική παρουσίαση της δυναμικότητάς τους δείχνει την προοπτική που θα μπορούσαν να έχουν στο άμεσο και το απώτερο μέλλον. Τέλος, προτείνονται ορισμένα μέτρα, τα οποία θα μπορούσαν να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση και να βοηθήσουν στην κατεύθυνση της βιωσιμότητας και της περαιτέρω θετικής εξελίξεως του ναυπηγικού κλάδου της ελληνικής βιομηχανίας.

Το Δεύτερο Μέρος, αφού πρώτα αποσαφηνίσει, συμπληρωματικά ως προς το Πρώτο Μέρος, όρους και έννοιες που χρησιμοποιεί ο φορολογικός νομοθέτης, κυρίως τις διαφορές μεταξύ του υπό ναυπήγηση και του αποπερατωμένου πλοίου, παρουσιάζει αναλυτικά τη νομοθεσία η οποία διέπει την επιβολή φορολογίας, τελών και εισφορών στο υπό ναυπήγηση πλοίο και τα ζητήματα που συχνά αναφέρονται σε σχέση με την ερμηνεία και την εφαρμογή της. Εξετάζονται θέματα όπως η φορολόγηση εισοδήματος, η επιβολή τελών χαρτοσήμου, τα ναυτιλιακά προξενικά τέλη κ.ά. Η κατά αντιπαράθεση εξέταση της φορολόγησης του υπό ναυπήγηση πλοίου με εκείνη του έτοιμου, καθιστά το περιεχόμενο του Δεύτερου Μέρους ενδιαφέρον και για όποιον θέλει να γνωρίσει τον τρόπο φορολόγησης ενός αποπερατωμένου πλοίου. Η παράθεση και ερμηνεία των εν λόγω νομικών διατάξεων οδηγεί, μέσα από τη διαπίστωση μιας αδιανόητης πολυνομίας και κακονομίας, στο συμπέρασμα του ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος του υπό ναυπήγηση πλοίου. Δυστυχώς όμως, η πολυνομία και κακονομία συνιστά πηγή αντιφάσεων κατά την ερμηνεία και τη νομολογιακή εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων. Οδηγεί σε ρευστότητα, ανασφάλεια και αβεβαιότητα δικαίου, οι οποίες αποτελούν σοβαρό αντικίνητρο για την οικονομική ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας, επομένως και

του ναυπηγικού τομέα, την οποία, ωστόσο, επιδιώκει το ελληνικό κράτος σύμφωνα με το άρθρο 106 § 1 του Συντάγματος. Είναι, λοιπόν, απαραίτητη η συλλογή, καταγραφή και κατάταξη, των αρχών που διέπουν και των κανόνων που ρυθμίζουν τη φορολογία πλοίων (και των υπό ναυπήγηση πλοίων) με τη μορφή ενός Κώδικα.

Στο τρίτο μέρος καταγράφονται τα προβλήματα που, πολύ συχνά, αντιμετωπίζει το λογιστικό τμήμα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όταν πρέπει να παρακολουθήσει την ναυπήγηση ενός πλοίου. Η καταγραφή αυτή γίνεται σε σύγκριση με την παρακολούθηση ενός ήδη αποπερατωμένου πλοίου και των προβλημάτων που προκύπτουν από τη λειτουργία του. Οι δυσχέρειες αυτές προκύπτουν τόσο από την απειρία πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε σχέση με τη ναυπήγηση ενός πλοίου, όσο και από την μη καθιέρωση ενός λογιστικού σχεδίου προσαρμοσμένου στις ιδιαιτερότητες των εταιρειών του ναυτιλιακού κλάδου. Επίσης, παρουσιάζονται οι δύο τρόποι λογιστικής παρακολούθησης του υπό ναυπήγηση πλοίου, (Προσωπικός Λογαριασμός ή Λογαριασμός Αξίας), με την παράθεση αντίστοιχων παραδειγμάτων.

Το τελευταίο τμήμα καταλαμβάνει ο κατάλογος των πηγών και των συγγραμμάτων (με αλφαβητική σειρά), που χρειάστηκε να μελετηθούν ώστε να προκύψει η παρούσα εργασία. Ιδιαίτερα καταγράφονται οι νομοθετικές πηγές (με χρονολογική σειρά) που χρησιμοποιήθηκαν στα δύο πρώτα μέρη της εργασίας. Ο κατάλογος αυτός θα μπορούσε να είναι χρήσιμος για μια μελλοντική, περισσότερο ολοκληρωμένη, εργασία για τη φορολόγηση του υπό ναυπήγηση πλοίου. Επίσης, καταγράφονται ενδεικτικά, ορισμένα άρθρα εφημερίδων και περιοδικών που παρουσιάζουν, με ενάργεια, την πραγματική κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας αγοράς, κυρίως της ελληνικής, την τελευταία δεκαπενταετία.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ τους:

Νικόλαο Σγουρινάκη, Λογιστή – Φοροτεχνικό Α' Τάξης, Διδάσκων στο Τ.Ε.Ι. Πειραιά, γιατί μου έδωσε τη δυνατότητα να εκπονήσω, υπό την επίβλεψή του, την πτυχιακή μου εργασία.

Μαρία Τσομπάνογλου, Ναυπηγό - Engineering Department της Thenamaris, για τις χρήσιμες πληροφορίες και παρατηρήσεις της.

Γεώργιο Ροζή, Οικονομολόγο – Φοροτεχνικό Α' Τάξης, για την οξύνοια με τη οποία έλυσε τις απορίες μου.

Ιωάννη Τζιβάρα, Ναυλομεσίτη – Dry Cargo Chartering Department της Optima Shipbrokers, για τις χρήσιμες πληροφορίες του.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Η Ναυπήγηση ως Μείζων Οικονομική Δραστηριότητα

ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ

Γενικές Παρατηρήσεις

Ναυπήγημα θεωρείται οποιοδήποτε σκάφος, το οποίο, σύμφωνα με την ναυπηγική επιστήμη και τέχνη, έχει τη δυνατότητα να πλέει στο νερό και να μετακινείται. Ο όρος είναι ευρύτατος και περιλαμβάνει τα πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας και τύπου, τα υποβρύχια και τα υποβρύχια οχήματα, τους πλωτούς γερανούς και εκσκαφείς, τα πλοία σκάφανδρα, τις πλωτές βάσεις ναυαγιαρέσεων κ.λπ.

Αντίθετα, δεν είναι ναυπήγημα οι κατασκευές εκείνες, οι οποίες προορίζονται για ναυτικούς σκοπούς, αλλά δεν πληρούν τις ναυπηγικές απαιτήσεις, όπως είναι ο κοίλος κορμός δέντρου και οι πρόχειρες σχεδίες, ούτε οι κατασκευές που πλέουν μεν στο νερό, πλην όμως δεν έχουν τη δυνατότητα της μετακίνησης, όπως είναι οι πλατφόρμες στερέωσης υλικών αναρύξεως υδρογονανθράκων, ή μετεωρολογικών ή ωκεανογραφικών παρατηρήσεων, οι αγκυροβολημένοι σημαντήρες επισήμανσης της θέσης ή της πρόσδεσης πλοίων, οι πλωτές μόνιμες αποβάθρες, οι πλωτοί διάδρομοι και άλλες μόνιμες πλωτές κατασκευές, οι οποίες όμως συνδέονται με την ακτή ή τον βυθό της θάλασσας με οποιονδήποτε μόνιμο τρόπο, όπως με πρόσδεση, αγκυροβολία κ.λπ. Ο τρόπος της μετακίνησης του ναυπηγήματος μπορεί να είναι ο οποιοσδήποτε κατάλληλος για πλεύση. Είναι δηλαδή δυνατόν να μετακινείται με δική του προωστήρια εγκατάσταση, αυτοδύναμα, με οποιονδήποτε τύπο μηχανής και έλικας, είναι όμως δυνατόν και να ρυμουλκείται από άλλο πλωτό ναυπήγημα, ή να χρησιμοποιεί κουπιά ή ιστία.

Η νομοθεσία θεωρεί τα ναυπηγήματα κινητά πράγματα, όπως άλλωστε τα θεωρεί και η κοινή πρακτική. Παρ' όλα αυτά, για την ασφάλεια των συναλλαγών, εφαρμόζονται σε πολλές περιπτώσεις και διατάξεις που αφορούν στα ακίνητα πράγματα, όπως είναι οι διατάξεις περί υποθήκης τους, περί εγγραφής τους σε νηολόγια κ.λπ.

Η ελληνική νομοθεσία που αναφέρεται στα ναυπηγήματα είναι κυρίως ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (στο εξής ΚΙΝΔ), ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (στο εξής ΚΔΝΔ), καθώς και διάφορα άλλα νομοθετήματα, όπως περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεως πλοίων κ.λπ. Σ' αυτήν καθορίζεται, με σαφήνεια, η έννοια και η νομική φύση του πλοίου.

ΠΛΟΙΟ

Γενικά

Το πλοίο είναι βασική έννοια για το Ναυτικό Δίκαιο, γιατί όλη η δραστηριότητα του ανθρώπου στη θάλασσα ασκείται μ' αυτό.

Το πλοίο είναι πράγμα σύνθετο. Αποτελείται από περισσότερα απλά πράγματα, τεχνικά συναρμωσμένα σ' ένα οργανικό σύνολο.

Το πλοίο έχει ίδια ατομικότητα, η οποία προσομοιάζει με την ατομικότητα του ανθρώπου. Σε παλιότερες εποχές, μάλιστα, το πλοίο προσωποποιήθηκε και, αργότερα, υποστηρίχθηκε ότι είναι νομικό πρόσωπο, συνεπώς, υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Όμως, ο παραλληλισμός αυτός του πλοίου με τον άνθρωπο ή το πρόσωπο έχει γραφικότητα και δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Σήμερα, δεν αμφισβητείται πια ότι, από νομική άποψη, το πλοίο είναι πράγμα. Ως πράγμα, φυσικά, υπόκειται σε εξουσίαση, δηλαδή έχει κύριο, στον οποίο ανήκουν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που δημιουργούνται σε σχέση μ' αυτό.

Το πλοίο, είναι κινητό πράγμα. Θα μπορούσε, επί πλέον, να υποστηριχθεί πως είναι ένα κατεξοχήν κινητό πράγμα, αφού έχει αυτοδύναμη κίνηση και προορισμό να κινείται διαρκώς στη θάλασσα. Όμως επειδή έχει μεγάλη περιουσιακή αξία και σημασία για την εθνική και διεθνή οικονομία, ο νόμος το υποβάλλει για ορισμένες σχέσεις στη νομοθετική μεταχείριση του ακινήτου. Αυτή η μεγάλη αξία και σημασία δημιουργεί την πρωταρχική ανάγκη για κάθε πλοίο να συνδεθεί με μια έννομη τάξη και διαμέσου αυτής να αποκτήσει εξατομικευμένη οντότητα. Η σύνδεση αυτή γίνεται με την εγγραφή του πλοίου στο κατάλληλο δημόσιο βιβλίο, που ονομάζεται νηολόγιο¹. Η εγγραφή γίνεται με βάση τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Τα χαρακτηριστικά αυτά, αφού επιστημοποιηθούν, γίνονται στοιχεία που το εξατομικεύουν στις διάφορες σχέσεις που δημιουργούνται γύρω από αυτό. Εξάλλου, επειδή η κατάσταση και οι έννομες σχέσεις του πλοίου ενδιαφέρουν ένα μεγάλο αριθμό προσώπων, υποβάλλονται σε ένα οργανωμένο σύστημα δημοσιότητας. Κεντρικό, αλλά όχι μοναδικό, όργανο αυτής της δημοσιότητας είναι, επίσης, το νηολόγιο.

¹ Το νηολόγιο (register of ship) είναι επίσημο δημόσιο έγγραφο υπό μορφή βιβλίου, στο οποίο καταχωρίζονται τα εμπορικά πλοία που επιθυμούν να φέρουν τη σημαία του κράτους στο οποίο ανήκει το νηολόγιο. Το ελληνικό νηολόγιο τηρείται από τα λιμεναρχεία (Port of Registry), καθώς και από τα προξενικά λιμεναρχεία που λειτουργούν στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου, όπως στο Λονδίνο, την Νέα Υόρκη, το Τόκιο, το Σίντνεϋ, τη Σιγκαπούρη και το Αμβούργο. Η δημοσίευση της εγγραφής στο νηολόγιο επιβάλλεται από τον νόμο για λόγους ασφάλειας των συναλλαγών, τα δε στοιχεία εγγραφής του πλοίου είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου, μετά από αίτησή του. Με την πράξη εγγραφής, το εμπορικό πλοίο αποκτά την εθνικότητα της χώρας του νηολογίου και φέρει στον πρυμναίο ιστό τη σημαία της. Τα στοιχεία που καταχωρίζονται κατά την εγγραφή είναι: όνομα και ιθαγένεια του πλοιοκτήτη, τίτλος κτήσης της κυριότητας του πλοίου, ονομασία και διεθνές διακριτικό του πλοίου, χωρητικότητα, διαστάσεις, ιπποδύναμη μηχανών, αριθμός νηολογίου και λιμάνι νηολόγησης. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, τα νηολόγια διακρίνονται σε:

- α) Νηολόγια Πλοιαρίων για σκάφη χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων
- β) Νηολόγια Πρώτης Κλάσης για σκάφη χωρητικότητας από 10 έως 60 κόρων
- γ) Νηολόγια Δεύτερης Κλάσης για σκάφη χωρητικότητας άνω των 60 κόρων
- δ) Βιβλία Φορτηγίδων, στα οποία καταχωρίζεται κάθε ναυπήγημα που δεν χαρακτηρίζεται ως πλοίο ή πλοiάριο (πλωτές φορτηγίδες, δεξαμενές, γερανοί κ.λπ.).

Προορισμός του πλοίου είναι η μεταφορά προσώπων και πραγμάτων στη θάλασσα. Στη θάλασσα όμως το πλοίο, και μαζί του τα πρόσωπα και τα πράγματα που μεταφέρει, είναι εκτεθειμένα σε σοβαρούς κινδύνους. Η διακινδύνευση τόσο σπουδαίων έννομων αγαθών επιβάλλει, η κυκλοφορία του πλοίου να γίνεται με όσο το δυνατόν περισσότερη ασφάλεια. Όπως είναι φυσικό, η μέριμνα για την ασφάλεια αυτή δεν μπορεί να αφεθεί μόνο σ' αυτόν που χρησιμοποιεί το πλοίο στη δραστηριότητά του. Η σπουδαιότητα των έννομων αγαθών που διακινδυνεύονται ανάγει την ασφαλή κυκλοφορία του πλοίου σε θέμα δημοσίου συμφέροντος. Αυτό, το δημόσιο συμφέρον, είναι επιφορτισμένη να το διαφυλάσσει η ίδια η πολιτεία. Η ίδια η πολιτεία άλλωστε, έχει και άλλους λόγους να ενδιαφέρεται για το πλοίο και την κυκλοφορία του. Η δραστηριότητα που ασκείται με αυτό ενδιαφέρει ιδιαίτερα την εθνική οικονομία, στην οποία ανήκει. Έπειτα, το πλοίο θεωρείται τμήμα της πολιτείας, της οποίας φέρει τη σημαία. Γι' αυτό η συμπεριφορά του έξω από τα όριά της μπορεί να είναι καθοριστική για τις σχέσεις της με άλλες πολιτείες. Για όλους αυτούς τους λόγους, η πολιτεία έχει οργανώσει ολόκληρο σύστημα διοικητικής εποπτείας και παρακολούθησες των πλοίων σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους, με κατάλληλους θεσμούς και οργανισμούς εποπτείας και ελέγχου.

Η Έννοια του Πλοίου

Η έννοια του πλοίου δεν είναι μία μόνο. Υπάρχει η επιστημονική έννοια του πλοίου από το ένα μέρος και η νομοθετική έννοια από το άλλο. Αλλά και η ίδια η νομοθετική έννοια δεν είναι μία μόνο. Διάφοροι νόμοι δίνουν διαφορετικό ορισμό του πλοίου (ο καθένας, φυσικά, για την εφαρμογή των διατάξεων που περιέχει ο ίδιος). Από όλους αυτούς τους νομοθετικούς ορισμούς, το γενικότερο ενδιαφέρον το έχουν οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο 1 § 1 του ΚΙΝΔ² και στο άρθρο 3 του ΚΑΝΔ³. Εδώ όμως, ιδιαίτερη σημασία έχει ο ορισμός του ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με αυτόν τα στοιχεία που απαιτούνται για την έννοια του πλοίου είναι τα ακόλουθα :

α) Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα, ανεξάρτητο από το σχήμα του. Συνεπώς, δεν είναι πλοίο το καθετί που επιπλέει όπως οι σχεδίες από κορμούς δέντρων.

β) Χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστον δέκα κόρων⁴. Συνεπώς, δεν είναι πλοία τα σκάφη που έχουν χωρητικότητα κάτω από δέκα κόρους (γιατί είναι ασήμαντο το μέγεθός τους). Ως μονάδα χωρητικότητας λαμβάνεται ο κόρος.

γ) Αυτοδύναμη κίνηση, που σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσεως ή προώσεως. Ο τρόπος με τον οποίο παράγεται η αυτοδύναμη κίνηση δεν έχει σημασία. Συνεπώς, πλοία κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπήλατα), με

² Σύμφωνα με το άρθρο 1 § 1 του ΚΙΝΔ : «Πλοίων, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση».

³ Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΚΑΝΔ : «Πλοίων κατά την έννοιαν του παρόντος κώδικος, είναι παν σκάφος, προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατους προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκισιν, επιθαλάσσιον αρωγή, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς έρευνας ή άλλον σκοπόν».

⁴ Ο ένας κόρος ισούται με 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα. Αναλυτικά για μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, βλ. Λεκαράκου Νιζάμη – Παπασπύρου, Ναυτιλιακή Λογιστική, σελ. 35 – 36.

φυσική δύναμη (ιστιοφόρα), με τεχνικά μέσα κάθε είδους (ατμοκίνητα, ηλεκτροκίνητα, πυρηνικά κ.λπ.). Αντίθετα, δεν είναι πλοία τα σκάφη που δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση και έλκονται (φορτηγίδες, βυθοκόροι, πλωτοί γερανοί και πλωτές αποβάθρες).

δ) Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα. Κατά το νόμο, πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα, συνεπώς, όχι τα ποταμόπλοια και γενικά όσα πλέουν στα εσωτερικά ύδατα (λίμνες). Για την έννοια του πλοίου είναι αδιάφορος ο συγκεκριμένος θαλάσσιος χώρος, όπου κινείται το πλοίο, καθώς και η απόσταση της θαλάσσιας διαδρομής που διανύει. Συνεπώς, είναι πλοία τόσο τα ποντοπόρα όσο και τα ακτοπλοϊκά. Επίσης, πλοία είναι και εκείνα που κινούνται μέσα σε λιμένες ή σε όρμους καθώς και όσα έχουν προορισμό να κινούνται κάτω από τη θάλασσα, δηλαδή τα υποβρύχια.

Ο νόμος απαιτεί προορισμό και όχι μόνο ικανότητα κινήσεως στη θάλασσα. Επομένως, η ευκαιριακή μόνο πλεύση στη θάλασσα δεν αρκεί για την έννοια του πλοίου. Γι' αυτό, δεν είναι πλοία τα υδροπλάνα, που έχουν την ικανότητα να πλέουν στη θάλασσα κατά την αποθαλάσσωση και την προσθαλάσσωση, είναι όμως προορισμένα να κινούνται στον αέρα. Γι' αυτά, η κίνηση στη θάλασσα είναι επιβοηθητική μόνο για την πτήση. Για τον ίδιο λόγο, δεν είναι πλοία τα αμφίβια αυτοκίνητα. Γι' αυτά η κίνηση στη θάλασσα είναι επιβοηθητική για την αποστολή τους, η οποία αναφέρεται στη στεριά. Επίσης, δεν είναι πλοία τα σκάφη που είναι σταθερά και μόνιμα προσδεμένα στη στεριά και χρησιμοποιούνται για ποικίλους σκοπούς, όπως για κατοικία, για ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφενεία, χορευτικά κέντρα κ.λπ. Αντίθετα, πλοία είναι τα ιπτάμενα πλοία, γιατί αυτά έχουν προορισμό να πλέουν στη θάλασσα.

ε) Δεν είναι στοιχείο της έννοιας του πλοίου η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας. Συνεπώς, κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ, πλοία είναι όχι μόνο τα εμπορικά, αλλά και τα επιστημονικά (πλοία για την εξερεύνηση ή τη μελέτη των θαλασσών και του βυθού), τα εκπαιδευτικά, και τα ψυχαγωγικά. Τέλος, πλοία είναι και αυτά τα κρατικά, όταν δε χρησιμοποιούνται για κρατικούς σκοπούς.

Για να υπάρξει πλοίο, πρέπει να συντρέξουν όλα τα στοιχεία του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ. Συνεπώς, το ναυπήγημα που δεν έχει συγκεντρώσει ακόμα όλα τα στοιχεία αυτά, δεν είναι πλοίο. Το ίδιο και το σκάφος, που ενώ είχε όλα τα στοιχεία στην αρχή, έχασε αργότερα ένα ή περισσότερα από αυτά (οπότε έπαυσε να είναι πλοίο). Στην πρώτη κατηγορία υπάγεται το ναυπηγούμενο, πολύ πριν από την καθέλκυσή του. Εντούτοις, για λόγους σκοπιμότητας, ο ΚΙΝΔ εφαρμόζει σ' αυτό ορισμένες διατάξεις του. Συγκεκριμένα, τις διατάξεις για τη νηολόγηση και, με την προϋπόθεση ότι το ναυπηγούμενο έχει νηολογηθεί, τις διατάξεις για τη μεταβίβαση κυριότητας, για τη συμπλοιοκτησία και για τη ναυτική υποθήκη.

Αν το σκάφος αρχικά είχε όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, αργότερα όμως έχασε ένα ή περισσότερα από αυτά, παύει να είναι πλοίο. Γίνεται δεκτό όμως, ότι αν η απώλεια κάποιου στοιχείου είναι πρόσκαιρη, διατηρείται η ιδιότητα του πλοίου. Συνεπώς, αν εξαιτίας ενός θαλασσίου συμβάντος το πλοίο έχασε την ικανότητά του προς πλεύση ή την αυτοδύναμη κίνηση και, γι' αυτό, βρίσκεται προσωρινά παροπλισμένο ή στο ναυπηγείο για επισκευή, εξακολουθεί να είναι πλοίο. Αν όμως, η απώλεια του στοιχείου είναι οριστική (π.χ. αν το πλοίο που ναυάγησε έχασε οριστικά την ικανότητά του για πλεύση), παύει να είναι πλοίο.

Το ναυπήγημα που δε συγκεντρώνει ένα από τα στοιχεία του άρθρου 1 § 1 του ΚΙΝΔ και γι' αυτό δεν είναι πλοίο, είναι πλωτό ναυπήγημα κατά την § 2

του ίδιου άρθρου, εφόσον μπορεί να επιπλέει. Με την έννοια αυτή, πλωτό ναυπήγημα είναι το σκάφος που έχει χωρητικότητα κάτω από δέκα κόρους, το σκάφος που έχει ικανότητα και προορισμό να πλέει σε εσωτερικά ύδατα (ποταμούς και λίμνες) αλλά και το σκάφος που δεν έχει αυτοδύναμη κίνηση.

Τα πλωτά ναυπηγήματα, αν και δεν είναι πλοία κατά τον ΚΙΝΔ, μπορεί να είναι πλοία κατά κάποιο άλλο νομοθέτημα, για την εφαρμογή των διατάξεών του. Ακόμα, μπορεί να είναι πλοία με την ευρύτερη, δηλαδή την επιστημονική έννοια του όρου. Σημαντικότερη περίπτωση πλοίου κατά την έννοια άλλου νόμου, είναι αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 3 του ΚΔΝΔ. Η έννοια του πλοίου κατά τη διάταξη αυτή συγκλίνει προς την επιστημονική έννοια.

Στα πλωτά ναυπηγήματα δεν εφαρμόζεται, κατ' αρχήν, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ. Το νομικό καθεστώς γι' αυτά, καθορίζεται, κατ' αρχήν από διατάξεις του κοινού δικαίου και μάλιστα αυτές για τα κινητά. Εντούτοις, στα πλωτά ναυπηγήματα ταιριάζει καλύτερα η εφαρμογή διατάξεων του ναυτικού δικαίου παρά αυτών του αστικού δικαίου. Γι' αυτό, το άρθρο 1 § 2 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι σ' αυτά εφαρμόζονται αναλογικά ορισμένες διατάξεις του ΚΙΝΔ. Τέτοιες διατάξεις είναι εκείνες που αφορούν στον πλοίαρχο και το πλήρωμα, στη ναύλωση, στη μεταβίβαση κυριότητας προς εξασφάλιση απαιτήσεως, στη επιθαλάσσια αρωγή και στη θαλάσσια ασφάλεια.

Η Νομική Φύση του Πλοίου

Το πλοίο είναι κινητό πράγμα και μάλιστα σύνθετο. Από τη φύση του, το πλοίο είναι κινητό, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 948 του Αστικού Κώδικα (στο εξής ΑΚ). Όμως, επειδή είναι πράγμα μεγάλης αξίας και σημασίας για την εθνική οικονομία, ο νόμος υποβάλλει για ορισμένες έννομες σχέσεις σε μεταχείριση που ταιριάζει σε ακίνητα. Πιο συγκεκριμένα :

α) Το πλοίο εγγράφεται σε ειδικό δημόσιο βιβλίο (νηολόγιο), το οποίο είναι ανάλογο με το βιβλίο μεταγραφών των ακινήτων. Στο νηολόγιο εγγράφεται το πλοίο από την κατασκευή του και καταχωρίζονται όλες οι έννομες σχέσεις που το αφορούν.

β) Στα πλοία εφαρμόζεται ο θεσμός της υποθήκης. Η υποθήκη είναι θεσμός που στο αστικό δίκαιο καλύπτει την εμπράγματη ασφάλεια πάνω στα ακίνητα.

γ) Η κατάσχεση των πλοίων και η αναγκαστική εκτέλεση σ' αυτά γίνονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (στο εξής ΚπολΔ), που αφορούν την κατάσχεση «επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου».

Πέρα από τις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, όμως, το πλοίο, σύμφωνα με τη φύση του, υποβάλλεται στη νομοθετική μεταχείριση των κινητών.

Το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα. Αποτελείται από το σκάφος και από άλλα πράγματα, περισσότερο ή λιγότερο στενά συνδεδεμένα με το σκάφος και μεταξύ τους. Ενδιαφέρει, συνεπώς, να εξακριβωθεί η νομική σχέση των πραγμάτων αυτών προς το σκάφος, κυρίως για να καθορισθεί αν οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο καλύπτουν και αυτά. Τα πράγματα αυτά τα θεωρούμε ως συστατικά ή πράγματα. Με αυτόν τον διαχωρισμό καθορίζεται αντίστοιχα και η τύχη τους, σύμφωνα με τα άρθρα 953 επ. και 956 επ. του ΑΚ.

Συστατικά, λοιπόν, σύμφωνα με το άρθρο 953 του ΑΚ είναι όσα πράγματα συντελούν στην ικανότητα του πλοίου προς πλεύση. Τέτοια είναι, ιδίως, οι κινητήριες μηχανές για τα μηχανοκίνητα πλοία, οι ιστοί και τα ιστία για τα ιστιοφόρα και ακόμα οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι κ.λπ. Όλα αυτά, πραγματικά, δεν μπορούν να αποχωριστούν από το σκάφος χωρίς βλάβη ή χωρίς αλλοίωση της ουσίας ή του προορισμού των ίδιων ή του σκάφους, γι' αυτό και δεν μπορούν να αποτελέσουν ιδιαίτερο αντικείμενο κυριότητας ή άλλου εμπράγματου δικαιώματος. Συνεπώς, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το σκάφος επεκτείνονται και σ' αυτά.

Παραρτήματα, αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 956 του ΑΚ, πρέπει να θεωρηθούν οι αντλίες, τα βαρέλια του νερού, οι βάρκες, οι βενζινάκατοι, τα σωσίβια, τα ναυτιλιακά έγγραφα, οι πυξίδες, τα αλιευτικά εργαλεία για τα αλιευτικά πλοία, το έρμα, ο ασύρματος κ.λπ. Όλα αυτά τα εξαρτήματα έχουν αυτοτέλεια. Όμως, προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου (για τις ανάγκες και την πλεύση του) και έχουν τεθεί στην αντίστοιχη για τον σκοπό αυτό τοπική σχέση με το πλοίο. Γι' αυτό, οι έννομες σχέσεις που αφορούν το πλοίο περιλαμβάνουν και αυτά, αλλά μόνο σε περίπτωση αμφιβολίας. Τα παραρτήματα, συνεπώς, μπορούν να αποτελέσουν με συμφωνία αντικείμενο ιδιαίτερης κυριότητας ή άλλης εμπράγματης σχέσεως.

Το να χαρακτηριστούν τα πράγματα που συνδέονται με το πλοίο ως συστατικά ή παραρτήματα, δεν είναι πάντα εύκολο. Έτσι οι άγκυρες από μερικούς θεωρούνται παραρτήματα και από άλλους επουσιώδη συστατικά. Πάντως δε θεωρούνται παραρτήματα (ούτε συστατικά) τα καύσιμα, υγρά ή στερεά και οι προμήθειες για τη διατροφή των προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο. Όλα αυτά, πραγματικά, είναι αναλωτά και γι' αυτό χρησιμοποιούνται προσωρινά και όχι διαρκώς για την εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου. Το ίδιο μπορούμε να πούμε και για τον ναύλο. Συνεπώς, εμπράγματη δικαιοπραξία που αφορά το πλοίο δεν επεκτείνεται και στον ναύλο. Το γεγονός ότι, κατά το νόμο, ο ναύλος ακολουθεί την τύχη σε ορισμένες περιπτώσεις των άρθρων 85 και 205 του ΚΙΝΔ, που αφορούν την παραχώρηση και τα ναυτικά προνόμια αντίστοιχα, δε σημαίνει ότι εξομοιώνεται με παράρτημα. Το αντίθετο, μάλιστα, θα μπορούσε να συνάγει κανείς με αντιδιαστολή. Ότι, δηλαδή, ο νόμος θέλησε ο ναύλος να ακολουθεί την τύχη του πλοίου μόνο όπου ο ίδιος το όρισε ρητά και περιοριστικά.

Κατηγορίες Πλοίων

Είναι σκόπιμο να γίνει διαχωρισμός των πλοίων σε ορισμένες γενικές κατηγορίες, που διακρίνονται ως προς τα κοινά βασικά χαρακτηριστικά της διαδικασίας μελέτης και ναυπήγησής τους⁵. Οι κατηγορίες αυτές είναι :

α) Πλοία Εκτοπίσματος (Deadweight Carriers) με καθοριστικό στοιχείο το πρόσθετο βάρος (deadweight). Πρόκειται για πλοία μεταφορών σχετικά βαρέων φορτίων⁶, π.χ. μεταλλεύματα, τσιμέντο, άνθρακας, σιτηρά, όπως πλοία φορτίου

⁵ Βλ. Παπανικολάου, Μελέτη Πλοίου, σελ. 11 – 13 και Αντωνίου – Πέρας, Μελέτη Πλοίου, σελ. 20 – 24.

⁶ Τα Πλοία Εκτοπίσματος έχουν συντελεστή στοιβασίας (SF : Stowage Factor) μικρότερο ή ίσο του 1,3 m³ / tn.

χύδην (bulk carriers) και δεξαμενόπλοια (tankers)⁷. Επίσης τα φορτηγά γενικού φορτίου, που ναυλώνονται σαν charters και μεταφέρουν ξηρό φορτίο, πακεταρισμένο και μη, με χαμηλό συντελεστή στοιβασίας. Το κοινό χαρακτηριστικό των πλοίων της κατηγορίας αυτής είναι ότι ο διαθέσιμος όγκος κυτών είναι επαρκής ώστε να επιτυγχάνεται φόρτωση του σκάφους μέχρι το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα, σύμφωνα με τους κανονισμούς.

β) Πλοία Κυβισμού (Volume Carriers) με καθοριστικό στοιχείο τον όγκο κυτών (hold capacity). Πρόκειται κυρίως για πλοία μεταφορών σχετικά ελαφρών φορτίων⁸, π.χ. βαμβάκι, καπνά, φρούτα, ξηρά δέρματα, αλλά και πακεταρισμένα βιομηχανικά προϊόντα υψηλής αξίας, αυτοκίνητα, ηλεκτρικά είδη κ.λπ. Οι αντίστοιχοι τύποι πλοίων, όπως πλοία Ro – Ro⁹, επιβατηγά / οχηματαγωγά, σχεδόν όλα τα containerships, πλοία ψυγεία και τα φορτηγά γενικού φορτίου, κυρίως liners, διακρίνονται για το ότι σε κατάσταση πλήρους φόρτωσης δεν εκμεταλλεύονται συνήθως το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα, όπως προκύπτει από τους κανονισμούς.

γ) Πλοία Γραμμικών Διαστάσεων (Linear Dimension Ship) με καθοριστικό στοιχείο μια κύρια γραμμική διάσταση (linear dimension), π.χ. πλάτος, βύθισμα, μήκος, κοίλο, που επιβάλλεται από φυσικούς εξωτερικούς περιορισμούς ή από το ίδιο το φορτίο. Πρόκειται για πλοία που διέρχονται από διώρυγες¹⁰, ή κοντά από εκβολές ποταμών¹¹. Επίσης, πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων έχουν σχετικά προκαθορισμένο πλάτος το οποίο προκύπτει άμεσα από τον αριθμό των στοιβαγμένων κιβωτίων στην εγκάρσια (και καθ' ύψος) κατεύθυνση, εφόσον το πλάτος και το ύψος των κιβωτίων είναι τυποποιημένο¹². Το ίδιο ισχύει για τα παρεμφερή πλοία μεταφοράς πλωτών φορτηγίδων (lash¹³), τα σιδηροδρομοφόρα κ.λπ. Κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων πλοίων αυτής της κατηγορίας είναι η κλιμακωτή μεταβολή του πλάτους, το αυξημένο μήκος ιδιαίτερα όταν το πλάτος είναι περιορισμένο και γενικά η σχετικά ακανόνιστη σχέση των διαστάσεων με το εκτόπισμα και μεταξύ τους.

δ) Πλοία Ειδικών Συνθηκών. Πρόκειται για τους λοιπούς τύπους πλοίων που δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες λόγω των ειδικών συνθηκών που διέπουν τη μελέτη και ναυπήγησή τους, π.χ. ρυμουλκά, παγοθραυστικά¹⁴,

⁷ Είναι τα απλούστερα στη ναυπήγηση και λειτουργία πλοία. Στην πραγματικότητα, είναι ένα σύστημα πλωτών δεξαμενών που εμπλαισιώνονται μέσα στο κέλυφος του πλοίου. Οι δεξαμενές θερμαίνονται ώστε να διευκολύνεται η άντληση του πετρελαίου, όταν επικρατεί ψύχος και συνδέονται με το κύριο δίκτυο σωληνώσεων.

⁸ SF ίσος με 2 m³ / tn.

⁹ Μοιάζουν με κλειστά οχηματαγωγά, αλλά έχουν άνοιγμα για φορτοεκφόρτωση των οχημάτων, τόσο στην πλώρη όσο και στη πρύμνη. Συνήθως, έχουν και πλευρικό άνοιγμα, από το οποίο εκτείνεται προς τη ξηρά επικλινές δάπεδο ή ράμπα για τις φορτοεκφορτώσεις.

¹⁰ Για παράδειγμα, διώρυγα St Lawrence (Lake Ontario) με μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος 22,85 m, διώρυγα Panama με μέγιστο επιτρεπόμενο ολικό μήκος 294,13 m, πλάτος έως 32,31 m και βύθισμα έως 12,04 m.

¹¹ Για παράδειγμα, ποταμός La Plata (South America) με μέγιστο βύθισμα 8,2 m.

¹² 2,438 m.

¹³ Τα πλοία τύπου lash (lighter aboard ship) ή φορτηγιδοφόρα είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν ελαφρές πλωτές φορτηγίδες, μέσα στις οποίες φορτώνονται τα προς μεταφορά εμπορεύματα.

¹⁴ Χρησιμοποιούνται για τη διάνοιξη οδών πλεύσεως, μέσα σε παγωμένες θάλασσες και λιμάνια. Θραύουν τον πάγο, καθώς το σκάφος έρχεται σε επαφή μαζί του, προκαλώντας ανοίγματα λίγο μεγαλύτερα από το πλάτος του πλοίου.

αλιευτικά. Επίσης, όλα τα μη συμβατικά πλοία είναι εξ' ορισμού πλοία ειδικών συνθηκών και η μελέτη – ναυπήγησή τους παρουσιάζει ιδιαιτερότητες ανά τύπο και μέγεθος σκάφους (ταχύπλοα, πλοία νέας τεχνολογίας, πλοία διπλής γάστρας, catamaran, υποβρύχια σκάφη κ.λπ.).

Ανάλογα με το αντικείμενο μεταφοράς, τα πλοία χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες¹⁵:

α) Φορτηγά Πλοία. Είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου διακρίνονται σε: ξηρού φορτίου (ελεύθερα φορτηγά, tramps, liners), υγρού φορτίου (tankers, gas carriers, οινόφορα κ.ά.), μεικτού φορτίου, ειδικών φορτίων (μεταλλοφόρα, γαιανθρακοφόρα, πλοία ψυγεία, timber carriers κ.ά.).

β) Επιβατηγά Πλοία. Είναι τα πλοία που από την κατασκευή τους έχουν προορισμό τη μεταφορά επιβατών. Διακρίνονται σε: αμιγή επιβατικά (ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια), μεικτά (φορτηγοποστάλια), επιβατικά – οχηματαγωγά.

γ) Πλοία Ειδικού Προορισμού. Είναι κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν τις ανάγκες και τις ιδιότητες ειδικών φορτίων ή να εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς. Τα πλοία αυτά είναι: αλιευτικά, επιστημονικά (ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά), τεχνικά (πόντισης καλωδίων, φαρόπλοια), εκπαιδευτικά.

δ) Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας. Τα πλοία αυτά αποτελούν βοηθητικά μέσα πλοίων ή λιμένων ή εξυπηρετούν συμπληρωματικά τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα κυριότερα είναι: πλωτά ναυπηγήματα (βυθοκόροι, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί), βοηθητικά πλοία ανοικτής θάλασσας (πλοηγίδες, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά), πλοία μεσογειακών υδάτων.

¹⁵ Βλ. Λεκαράκου Νιζάμη – Παπασπύρου, σελ. 41 – 43.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η Ναυπήγηση ως Τρόπος Αποκτήσεως της Κυριότητας Πλοίου

Το πλοίο είναι πράγμα και, γι' αυτό, αντικείμενο εμπράγματων δικαιωμάτων, μεταξύ των οποίων την πρώτη θέση κατέχει η κυριότητα.

Η κυριότητα του πλοίου αποκτάται, πρωτότυπα ή παράγωγα, σύμφωνα με κανόνες είτε του Δημοσίου¹⁶ είτε του Ιδιωτικού Δικαίου. Η ανά χειράς εργασία θα εξετάσει (αποκλειστικά) τη ναυπήγηση, ως τρόπο απόκτησης της κυριότητας πλοίου κατά το Ιδιωτικό Δίκαιο¹⁷.

Κατά κανόνα η απόκτηση κυριότητας καινούριου πλοίου έχει ως βάση σύμβαση, η οποία καταρτίζεται ανάμεσα στον κατασκευαστή (ναυπηγό) και σ' αυτόν που θέλει να αποκτήσει το πλοίο (παραγγελέα).

Σήμερα, σπάνια κατασκευάζει κανείς πλοίο για τον εαυτό του. Πραγματικά, τα ναυπηγεία δεν κατασκευάζουν πλοία για δικό τους λογαριασμό, με σκοπό να τα πουλήσουν αργότερα έτοιμα. Μόνο κατ' εξαίρεση μπορεί να το κάνουν αυτό, όταν δεν έχουν παραγγελίες. Εξάλλου, ενδεχόμενο να κατασκευάσει κανείς πλοίο για δική του χρήση μπορεί να εμφανιστεί είτε στα πλαίσια ερασιτεχνικής απασχολήσεως, προκειμένου για μικρά σκάφη αναψυχής, είτε στα πλαίσια της δραστηριότητας μεγάλων εφοπλιστικών επιχειρήσεων, που διαθέτουν ίδια ναυπηγεία για την κατασκευή ή επισκευή των πλοίων τους. Στις περιπτώσεις αυτές, γίνεται λόγος για «ναυπήγηση κατ' οικονομία». Με τη ναυπήγηση αυτή, ο κατασκευαστής αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του πλοίου, χωρίς παρεμβολή συμβάσεως. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν γεννιόνται ιδιαίτερα νομικά προβλήματα.

Σήμερα τα ναυπηγεία συνηθίζουν να κατασκευάζουν τα πλοία ύστερα από παραγγελία και, μάλιστα, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες του πελάτη. Η ναυπήγηση αυτή, φυσικά, στηρίζεται σε σύμβαση και μπορεί να πάρει δύο μορφές. Συγκεκριμένα, τα υλικά για την κατασκευή του πλοίου μπορεί: α) να τα χορηγεί ο πελάτης, οπότε λέμε ότι έχουμε ναυπήγηση για λογαριασμό, ή β) να τα διαθέτει ο ναυπηγός, που κατασκευάζει το πλοίο με αμοιβή, οπότε λέμε ότι έχουμε ναυπήγηση κατά παραγγελία.

Η ναυπήγηση για λογαριασμό, όπως και η κατ' οικονομία ναυπήγηση, είναι σπάνια και δεν δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα. Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η κατά παραγγελία ναυπήγηση. Και αυτό, μάλιστα όχι μόνο γιατί είναι συχνότερη αλλά και γιατί είναι πιο περίπλοκη.

¹⁶ Η απόκτηση της κυριότητας πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες του Δημοσίου Δικαίου είναι πάντα πρωτότυπη. Ειδικότερα, οι τρόποι αυτοί είναι:

α) Η κατάληψη ή σύληση του πλοίου «δικαιώματι πολέμου», σύμφωνα με τους κανόνες του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου.

β) Η δήμευση του πλοίου ως παρεπόμενη ποινή για ορισμένα αδικήματα του Ποινικού Δικαίου (λαθρεμπόριο, πειρατεία, αλιεία με εκρηκτικές ύλες).

γ) Η περιέλευση στο ελληνικό δημόσιο της κυριότητας πλοίου που καταποντίστηκε στα ελληνικά παράλια.

¹⁷ Άλλοι τρόποι απόκτησεως της κυριότητας πλοίου, σύμφωνα με τους κανόνες του Ιδιωτικού Δικαίου είναι η μεταβίβαση με σύμβαση, η απόκτηση αιτία θανάτου, η διάθεση ή εξαγορά μερίδας συμπλοιοκτήτη, η εγκατάλειψη στον ασφαλιστή, ο πλειστηριασμός, η χρησικτησία.

Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τη σύμβαση ναυπηγήσεως (shipbuilding contract) σε μια και μόνη διάταξη, συγκεκριμένα στο άρθρο 5¹⁸. Η διάταξη αυτή έταμε την αμφισβήτηση που υπήρχε σχετικά με τη νομική φύση της συμβάσεως ναυπηγήσεως. Πριν από τον ΚΙΝΔ, πραγματικά, κατ' εφαρμογή του άρθρου 683 του ΑΚ, η σύμβαση ναυπηγήσεως, θεωρούνταν μίσθωση έργου όταν τα υλικά τα χορηγούσε ο παραγγελέας και πώληση όταν τα υλικά τα χορηγούσε ο ναυπηγός. Το άρθρο 5 του ΚΙΝΔ, παραπέμποντας στην εφαρμογή των διατάξεων του ΑΚ περί μισθώσεως έργου και αποκλείοντας την εφαρμογή του άρθρου 683, προδικάζει ότι η σύμβαση ναυπηγήσεως είναι μίσθωση έργου ακόμα και όταν τα υλικά τα χορηγεί ο ναυπηγός.

Η σύμβαση ναυπηγήσεως, πάντως, είναι και στην ουσία μίσθωση έργου, γιατί κατευθύνεται στην παραγωγή μη αντικαταστατού πράγματος. Συνεπώς, πρόκειται για πράγμα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τις επιθυμίες και τις ανάγκες του παραγγελέα. Στη σύμβαση, φυσικά, εργοδότης είναι ο παραγγελέας και εργολάβος ο ναυπηγός.

Εκείνο που αμφισβητείται ακόμα ζωηρά είναι εάν, στην κατά παραγγελία ναυπήγηση, στην οποία τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός, εκείνος που αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του ναυπηγούμενου πλοίου είναι ο ναυπηγός ή ο παραγγελέας. Κατά την άποψη που επικρατεί στη νομολογία¹⁹, ο παραγγελέας αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα του πλοίου, μόνο όταν χορηγεί τα υλικά. Αντίθετα, όταν τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός, αυτός αποκτά πρωτότυπα την κυριότητα και, στη συνέχεια, τη μεταβιβάζει στον παραγγελέα. Στην περίπτωση αυτή, συνεπώς, ο παραγγελέας αποκτά παράγωγα την κυριότητα του πλοίου από τον ναυπηγό.

Στην επιστήμη, όμως, υποστηρίζεται η άποψη ότι, ακόμα και όταν τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός, ο παραγγελέας γίνεται πρωτότυπα κύριος του πλοίου. Η άποψη αυτή, που στηρίζεται σε ισχυρή επιχειρηματολογία, είναι ορθότερη²⁰. Πραγματικά, και όταν ο ναυπηγός διαθέτει τα υλικά, εκτελεί έργο. Δηλαδή, κατασκευάζει πλοίο με χαρακτηριστικά, τα οποία προσδιόρισε ο παραγγελέας, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες του. Εξάλλου, κατασκευάζει πλοίο για λογαριασμό του παραγγελέα, για να είναι του παραγγελέα. Συνεπώς, δεν πωλεί απλά πράγμα που κατασκεύασε σαν δικό του με την πρόθεση να το πουλήσει. Αυτό άλλωστε, εκφράζεται με σαφήνεια και στο άρθρο 5 του ΚΙΝΔ, το οποίο δε θέλησε την εφαρμογή των διατάξεων για την πώληση στη σύμβαση ναυπηγήσεως όταν τα υλικά τα διαθέτει ο παραγγελέας.

Η σύμβαση ναυπηγήσεως καταρτίζεται ατύπως, αφού ούτε το άρθρο 5 του ΚΙΝΔ ούτε οι διατάξεις του ΑΚ για τη μίσθωση έργου επιβάλουν ορισμένο τύπο.

Η σύμβαση ναυπηγήσεως είναι αντικειμενικά εμπορική πράξη σύμφωνα με το άρθρο 3 εδ. 1 και 4 του νομοθετικού διατάγματος περί αρμοδιότητας των

¹⁸ Κατά το άρθρο αυτό «Επί συμβάσεως ναυπηγήσεως, εκτός αντιθέτου συμφωνίας, εφαρμόζονται οι περί μισθώσεως έργου διατάξεις του Αστικού Κώδικος, πλην των άρθρων 683, 693 και 695».

¹⁹ Βλ. τις αποφάσεις Πρ.Πρωτ.Θεσσαλονίκης 1244/1966 ΕΕΔ 1967 102, Συμβ.Εφ.Θεσσαλονίκης (ποινική) 99/1968 ΕΕΔ 1968 423, Μον.Πρωτ.Πειραιά 1726/1970 ΕΕΔ 1970 626, Πολ.Πρωτ.Πειραιά 231/1980 ΕΕΔ 1981,96, ΝοΒ 1981 743, ΕΝΔ 1981 379, Πειρ.Νομ. 1980 232.

²⁰ Την άποψη αυτή ακολουθεί η πλειοψηφία των συγγραφέων (Δελούκας, Κιάντου Παμπούκη, Παμπούκης, Ρόκας), οι οποίοι εξέτασαν το ζήτημα μετά την εισαγωγή του ΚΙΝΔ.

εμποροδικείων. Ειδικότερα, για τον ναυπηγό είναι εμπορική, γιατί αποτελεί «επιχείρηση κατασκευής πλοίου». Για τον παραγγελέα, εξάλλου, είναι εμπορική, γιατί μπορεί να θεωρηθεί ως «αγορά (= απόκτηση από επαχθή αίτια) πλοίου», αλλά και γιατί είναι «συνάλλαγμα» που αφορά τη ναυτική εμπορία. Κατ' άλλη άποψη, η ναυπήγηση είναι υποκειμενικά εμπορική για τον παραγγελέα, μόνο αν αυτός είναι έμπορος και ενεργεί για χάρη της εμπορίας του.

Η λειτουργία της συμβάσεως ναυπηγήσεως, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 681 επ. του ΑΚ για τη μίσθωση έργου. Συνεπώς, με βάση τις διατάξεις αυτές θα καθοριστούν οι υποχρεώσεις των μερών, το βάρος κινδύνου για τυχαία απώλεια ή καταστροφή του ναυπηγούμενου πλοίου, η ευθύνη για τα ελαττώματα του πλοίου και η λύση της σύμβασης.

Από τις διατάξεις του ΑΚ για τη μίσθωση έργου, δεν εφαρμόζονται στη σύμβαση ναυπηγήσεως και τα άρθρα 693 και 695. Συνεπώς, δεν ισχύει εδώ η παραγραφή, στην οποία το άρθρο 693 ΑΚ υποβάλλει τις αξιώσεις του εργοδότη (παραγγελέα) κατά του εργολάβου (ναυπηγού). Αντίθετα, ισχύει η διετής παραγραφή του άρθρου 290 § 4 του ΚΙΝΔ, που αρχίζει από τη λήξη του έτους κατά το οποίο παραλήφθηκε το πλοίο. Εξάλλου, δεν ισχύει υπέρ του ναυπηγού, για τις απαιτήσεις του από τη σύμβαση, το νόμιμο ενέχυρο που καθιερώνει το άρθρο 695 του ΑΚ σε βάρος των κινητών πραγμάτων του παραγγελέα που ο ναυπηγός κατασκεύασε και τα έχει στα χέρια του. Η τελευταία αυτή εξαίρεση, πάντως, προκάλεσε επικρίσεις, γιατί στερεί τον ναυπηγό από ένα μέσο εξασφαλίσεως των απαιτήσεων του από την κατασκευή του πλοίου.

Κύριος του Πλοίου – Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής

Ο ΚΙΝΔ, ακολουθώντας ξένα πρότυπα, διακρίνει την κυριότητα από την εκμετάλλευση του πλοίου. Συνεπώς, η κυριότητα και η εκμετάλλευση του πλοίου δε συμπίπτουν κατ' ανάγκη στο ίδιο πρόσωπο. Από αυτό προκύπτουν τρεις έννοιες, του κυρίου του πλοίου, του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή. Κύριος του πλοίου είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου που δεν το εκμεταλλεύεται ο ίδιος. Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου που το εκμεταλλεύεται ο ίδιος. Εφοπλιστής, τέλος, είναι αυτός που εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο²¹. Τις έννοιες αυτές τις συνάγουμε από τα άρθρα 105 και 106 του ΚΙΝΔ.

Όπως είναι αυτονόητο, η διάκριση αυτή αφορά τα πλοία που είναι αντικείμενο εκμεταλλεύσεως, δηλαδή τα εμπορικά πλοία. Συνεπώς οι σχέσεις πλοιοκτησίας και εφοπλιστείας απαντώνται μόνο σε εμπορικά πλοία. Αντίθετα, στα μη εμπορικά πλοία (ψυχαγωγικά, επιστημονικά και εκπαιδευτικά) προσήκει μόνο η έννοια του κυρίου.

Κύριος του πλοίου λέγεται αυτός στον οποίο ανήκει το πλοίο, όμως δεν το εκμεταλλεύεται ο ίδιος. Ο κύριος, πραγματικά, δε χρησιμοποιεί πάντα ο ίδιος το πλοίο του για εμπορικό σκοπό. Πολλές φορές παραχωρεί τη χρήση του σε άλλον, συνήθως με σχέση μισθώσεως, για να ασκήσει αυτός την εκμετάλλευσή του. Κύριος του πλοίου είναι αυτός που φέρεται εγγεγραμμένος στο νηολόγιο. Φυσικά μπορεί να είναι τόσο φυσικό όσο και νομικό πρόσωπο. Η νομική σχέση του με το πλοίο είναι η κυριότητα. Αν υπάρχουν πολλοί κύριοι, έχουμε

²¹ Βλ. Σπηλιόπουλος, Πλοιοκτήτης και Εφοπλιστής σελ. 5 κ. επ.

συγκυριότητα που διέπεται από τις διατάξεις του ΑΚ. Φυσικά ο κύριος του πλοίου δεν είναι έμπορος.

Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου, όταν το εκμεταλλεύεται ο ίδιος. Ως εκμετάλλευση του πλοίου πρέπει να θεωρηθεί η άσκηση ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος, όπως η μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, η αλιεία, η ρυμούλκηση κ.λπ.. Ο πλοιοκτήτης, δηλαδή, εκτός από κύριος είναι και θαλάσσιος επιχειρηματίας. Συνεπώς, είναι έμπορος, αφού ασκεί πράξεις του θαλάσσιου εμπορίου. Η πλοιοκτησία αφορά ένα μόνο πλοίο. Αν κανείς εκμεταλλεύεται περισσότερα δικά του πλοία, έχει τόσες πλοιοκτησίες όσα και τα πλοία. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Σήμερα, άλλωστε, η εκμετάλλευση των πλοίων γίνεται από εταιρείες. Ο ατομικός πλοιοκτήτης τείνει να εκλείψει, ιδίως σε διεθνές επίπεδο. Αν πλοιοκτήτης δεν είναι ένα πρόσωπο, αλλά περισσότερα, φυσικά ή νομικά, που εκμεταλλεύονται κοινό πλοίο τους, υπάρχει συμπλοιοκτησία.

Εφοπλιστής, σύμφωνα με το άρθρο 105 του ΚΙΝΔ, είναι εκείνος που εκμεταλλεύεται για τον εαυτό του πλοίο που ανήκει σε άλλον. Ειδικότερα :

α) Εφοπλιστής είναι αυτός που χρησιμοποιεί ξένο πλοίο. Στην έννοια του εφοπλιστή απαντούμε τον χωρισμό της κυριότητας και της εκμεταλλεύσεως του πλοίου σε δύο διαφορετικά πρόσωπα. Η χρησιμοποίηση του ξένου πλοίου μπορεί να στηρίζεται σε εμπράγματη σχέση (π.χ. επικαρπία) ή ενοχική σχέση (π.χ. μίσθωση). Οι συνηθέστερες, πάντως, περιπτώσεις στις οποίες στηρίζεται η εφοπλιστική σχέση, είναι η μίσθωση και η χρονοναύλωση.

β) Ως εκμετάλλευση του πλοίου, και για την έννοια της εφοπλιστείας, εννοείται η άσκηση ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος. Κατά μία γνώμη, η εφοπλιστεία δεν προϋποθέτει κερδοσκοπία. Συνεπώς, μπορεί να υπάρχει και όταν κανείς χρησιμοποιεί το ξένο πλοίο, απλά για τον εαυτό του χωρίς την πρόθεση κέρδους. Αυτό οδηγεί πρακτικά στο συμπέρασμα ότι, για παράδειγμα, και αυτός που χρησιμοποιεί ξένα πλοία για ψυχαγωγία του μπορεί να είναι εφοπλιστής. Αλλά το γράμμα του νόμου δεν επιτρέπει τη στήριξη της άποψης αυτής.

γ) Η εκμετάλλευση του ξένου πλοίου από αυτόν που το χρησιμοποιεί πρέπει να γίνεται για τον εαυτό του και προς το συμφέρον του.

Ο εφοπλιστής μπορεί να είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Ο εφοπλιστής είναι, φυσικά, έμπορος, αφού ενεργεί ναυτιλιακές εργασίες, οι οποίες είναι αντικειμενικά εμπορικές πράξεις.

Προμελέτη Πλοίου

Η Προμελέτη πλοίου είναι το στάδιο εκείνο κατά το οποίο, με βάση τις απαιτήσεις του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη, διερευνώνται και καθορίζονται τα κύρια τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν αποφασιστικά στο κόστος ναυπηγήσεως (κτήση) καθώς και εμπορικής εκμετάλλευσής (λειτουργίας) του υπό μελέτη πλοίου²².

²² Βλ. Παπανικολάου, Μελέτη Πλοίου, σελ. 1 – 11.

Η Προμελέτη περιλαμβάνει την εκλογή των κυρίων διαστάσεων του σκάφους, τον προσδιορισμό του σχήματος της γάστρας, του τύπου και της ισχύος της προωστήριου εγκατάστασης, της γενικής διάταξης και του μεγέθους των κυρίων και βοηθητικών χώρων (κύτος, μηχανοστάσιο, ενδιαίτηση), των μέσων χειρισμού του φορτίου, των κύριων στοιχείων της μεταλλικής κατασκευής για την εγκάρσια και διαμήκη αντοχή, τον έλεγχο της ευστάθειας και διαγωγής, του ύψους εξάλων και της γραμμής φόρτωσης. Τα στοιχεία αυτά καθορίζονται, όπου είναι δυνατόν, από τις προδιαγραφές διαφόρων κανονισμών, οι οποίοι απορρέουν από την Εθνική Νομοθεσία και Διεθνείς Συμβάσεις. Όπου λείπουν συγκεκριμένοι κανονισμοί λογίζεται ότι το ναυπηγούμενο σκάφος ανταποκρίνεται στη σύγχρονη αντίληψη της ναυπηγικής τεχνολογίας.

Η Προμελέτη πλοίου είναι μια τεχνικό – οικονομική πραγματεία – μελέτη του πράγματος «πλοίο» ως κερδοφόρο στοιχείο του ευρύτερου συστήματος των μεταφορών και της παροχής υπηρεσιών και ειδικότερα ως προϊόν της ναυπηγικής βιομηχανίας. Λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις της τεχνολογίας, τους φυσικούς και τεχνικούς περιορισμούς, τις οικονομοτεχνικές προδιαγραφές του πλοιοκτήτη καθώς και τους Εθνικούς και Διεθνείς Κανονισμούς και Συμβάσεις περί κατασκευής, ασφάλειας και λειτουργίας, επιχειρείται στην Προμελέτη πλοίου ο συγκερασμός των διαφόρων απαιτήσεων και η εξεύρεση της πλέον οικονομικής λύσης για την αποδοτική εκμετάλλευση του διατιθεμένου κεφαλαίου.

Οι βασικές δυσκολίες της Προμελέτης πλοίου προέρχονται από την περιπλοκή των διαφόρων τεχνικοοικονομικών απαιτήσεων, οι οποίες κατά μέρος αλληλοσυγκρούονται. Επίσης, η ιδιαιτερότητα πλεύσης του πλοίου στην ακανόνιστη διαχωριστική επιφάνεια δύο ρευστών μέσων, δηλαδή αέρα και νερού, που ορίζουν τα θαλάσσια κύματα, έχουν σαν αποτέλεσμα την ευμετάβλητη δυναμική φόρτιση της μεταλλικής κατασκευής, την κίνηση του σκάφους στο χώρο σε έξι βαθμούς ελευθερίας, την πολύπλοκη ροή του νερού στη γάστρα και πολλά άλλα φαινόμενα της υδροδυναμικής και δυναμικής αντοχής μεταλλικών κατασκευών με μοναδικότητα παρουσίας σαν προβλήματα της σύγχρονης επιστήμης και τεχνολογίας. Η αντιμετώπιση των δυσκολιών αυτών και η επίλυση των επιμέρους προβλημάτων απαιτεί προφανώς συλλογική προσπάθεια πολλών μελετητών και μηχανικών, διαφόρων ειδικοτήτων, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για νέες κατασκευές και εφόσον λείπουν εμπειρικά στοιχεία ομοίων πλοίων.

Η μελέτη και σχεδίαση ενός πλοίου ξεφεύγουν από τα πλαίσια της αυστηρής τεχνολογίας και επιστήμης, σε πολλά σημεία της διαδικασίας τους, πλησιάζοντας τις θεωρούμενες «Καλές Τέχνες». Εννοείται ότι πέραν των αισθητικών και αρχιτεκτονικών στοιχείων, τα οποία επιδρούν σοβαρά στη σχεδίαση ορισμένων σκαφών (π.χ. επιβατηγά, πλοία αναψυχής), πολλά παρουσιαζόμενα τεχνολογικά προβλήματα συνεχίζουν να αντιμετωπίζονται από την καλή «διαίσθηση» του ναυπηγού. Ο λόγος είναι αφενός η έλλειψη χρόνου για μια πλήρη εξέταση όλων των παραμέτρων του προβλήματος και αφετέρου η πολυπλοκότητα των ερωτημάτων με πλείστες δυνατές απαντήσεις χωρίς τη βεβαιότητα για την επιλογή της τεχνολογικά και οικονομικά βέλτιστης λύσης. Έτσι, πολλές φορές, η εμπειρία και η καλή διαίσθηση του ναυπηγού μελετητή, συμπληρώνουν ή και υποκαθιστούν ελλείποντα στοιχεία, τα οποία θα προέκυπταν από επίπονες θεωρήσεις.

Απαιτήσεις του Πλοιοκτήτη

Οι συνήθειες απαιτήσεις του πλοιοκτήτη, που οριοθετούν την Προμελέτη ενός εμπορικού πλοίου, διαμορφώνονται με βάση διάφορους παράγοντες που αφορούν την κερδοφόρα εκμετάλλευση του σκάφους. Οι παράγοντες αυτοί είναι ενδεικτικά οι παρακάτω :

α) Αντικατάσταση, μετασκευή μερική ή ολική παλαιών ή αντιοικονομικών πλοίων (μικρή χωρητικότητα, χαμηλή ταχύτητα, μεγάλο λειτουργικό κόστος, νέοι κανονισμοί ασφαλείας πλοίου και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος²³).

β) Επέκταση ή μεταβολή σε ήδη εξυπηρετούμενες γραμμές διακίνησης προσώπων ή εμπορευμάτων (ανταγωνιστικότητα).

γ) Ανάπτυξη νέων γραμμών σε άλλο γεωγραφικό χώρο (γεωγραφική επέκταση οικονομικών δραστηριοτήτων).

δ) Μεταφορά νέου τύπου φορτίου σε υπάρχουσα γραμμή (αύξηση συμμετοχής στο τοπικό εμπόριο).

ε) Εισαγωγή νέων εξελιγμένων πλωτών μεταφορικών μέσων, μέσων φορτοεκφόρτωσης και συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων (π.χ. ταχύπλοα πλοία νέας τεχνολογίας, σύγχρονα φορτοεκφορτωτικά συστήματα, τυποποιημένα φορτία – εμπορευματοκιβώτια κ.λπ.).

στ) Ανάπτυξη σκαφών υποστήριξης πλοίων, πλωτών και θαλασσίων κατασκευών, πλοίων ελέγχου και καταγραφής στοιχείων του θαλασσίου χώρου (π.χ. ρυμουλκά, παγοθραυστικά, πλοηγία, μεταφοράς πληρώματος και ανταλλακτικών, ναυαγοσωστικά, πυροσβεστικά κ.λπ.).

ζ) Ανάπτυξη πλωτών κατασκευών στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της τεχνολογίας θαλασσών (offshore structures).

Οι συνήθειες κύριες απαιτήσεις του πλοιοκτήτη για ένα εμπορικό πλοίο συνοψίζονται στα παρακάτω χαρακτηριστικά :

α) Μεταφορική ικανότητα, δηλαδή το πρόσθετο βάρος ή το νεκρό βάρος (deadweight), τη χωρητικότητα (capacity), τον αριθμό τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων (container), τον αριθμό οχημάτων ή / και επιβατών (εκτός πληρώματος).

β) Ταχύτητα σε συνθήκες δοκιμών και για πλήρη απόδοση της εγκατεστημένης ισχύος της κύριας μηχανής υπό υπηρεσιακές συνθήκες.

γ) Ακτίνα ενέργειας/αυτοδυναμίας σε προκαθορισμένο δρομολόγιο με ένδειξη των λιμένων φόρτωσης καυσίμων.

δ) Νηογνώμονας και κλάση.

Οι ανωτέρω απαιτήσεις συμπληρώνονται από τους Εθνικούς και Διεθνείς Κανονισμούς Ασφαλείας που αφορούν την ευστάθεια και την πλευστότητα του σκάφους σε περίπτωση βλάβης, τη γραμμή φόρτωσης, την καταμέτρηση, τον αριθμό πληρώματος, τον τρόπο μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων κ.λπ.

Η διατύπωση των συγκεκριμένων απαιτήσεων του πλοιοκτήτη ποικίλει ανάλογα με την οργάνωση των τεχνικών υπηρεσιών της εταιρείας του και κυμαίνεται μεταξύ των προαναφερθέντων κυρίων απαιτήσεων (μεμονωμένοι, «μικροί» πλοιοκτήτες) μέχρι την πλήρη τεχνική προδιαγραφή της κατασκευής (μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες, πολυεθνικές πετρελαιοειδών κ.λπ.).

²³ SOLAS, MARPOL, OPA κ.λπ.

Η διαδικασία ανάθεσης της ναυπήγησης ενός πλοίου σ' ένα ναυπηγείο ξεκινάει με τη διερεύνηση των προσφορών διαγωνιζόμενων ναυπηγείων από τον πλοιοκτήτη. Οι προσφορές αυτές διατυπώνονται με βάση τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη και εμπεριέχουν τουλάχιστον ένα αρχικό σχέδιο γενικής διάταξης χώρων και προκαταρκτική κοστολόγηση. Ο πλοιοκτήτης κατακυρώνει την ανάθεση της κατασκευής στον μειοδότη, όμως συνυπολογίζοντας τους όρους χρηματοδότησης που του προσφέρονται. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι εφόσον τα διαγωνιζόμενα ναυπηγεία είναι τεχνολογικά αξιόπιστα, για τον αναφερόμενο τύπο πλοίου, ο πλοιοκτήτης μπορεί να υποθέσει ότι η προσφερόμενη οικονομικότερη λύση είναι τεχνικά αδιάβλητη.

Στο συμβόλαιο μεταξύ ναυπηγείου και πλοιοκτήτη αναφέρονται αφενός οι εμποροτυπικοί όροι και οι προϋποθέσεις (εγγύηση, όροι χρηματοδότησης, ημερομηνία παράδοσης κ.λπ.) και αφετέρου τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. Τα τελευταία περιγράφονται αφενός συνοπτικά στην αρχική μελέτη και σχεδίαση του ναυπηγείου και αναλυτικότερα στην ουσιαστική τεχνική προδιαγραφή του ναυπηγούμενου πλοίου, η οποία συχνά συντάσσεται κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης. Βέβαια, δεν αποκλείεται η πλήρης τεχνική προδιαγραφή κατά την υπογραφή των συμβολαίων, όταν το ναυπηγείο διαθέτει ανάλογα στοιχεία από δικά του, τυποποιημένα, όμοια πλοία ή όταν ο πλοιοκτήτης έχει αντίστοιχες προδιαγραφές από κατασκευές σε άλλα ναυπηγεία ή από μελέτη των τεχνικών υπηρεσιών της επιχείρησής του.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

Γενικά

Ως ναυπηγείο (shipyard) ορίζεται ο τόπος, όπου σχεδιάζεται και κατασκευάζεται οποιοδήποτε σκάφος και όπου γίνεται η καθέλκυσή του, καθώς και οι πρώτες δοκιμές λειτουργίας του (trials). Στην αρχαιότητα ονομαζόταν «νεώριο». Το μικρό ναυπηγείο, όπου συνήθως ναυπηγούνται μικρά ξύλινα σκάφη, λέγεται κοινώς «καρνάγιο» ή και «καρaboστάσι»²⁴.

Τα ξύλινα πλοία κατασκευάζονταν εξ' ολοκλήρου πάνω στη ναυπηγική κλίνη (building berth), γύρω από την οποία κόβονταν και έπαιρναν το κατάλληλο σχήμα τα δοκάρια, τα μαδέρια κ.λπ., τα οποία στη συνέχεια προσαρμόζονταν πάνω στην κλίνη έτσι ώστε να σχηματιστεί το πλοίο. Παρόμοια τακτική ακολουθήθηκε και κατά τις ναυπηγήσεις των σιδερένιων και, αργότερα των χαλύβδινων πλοίων. Σταδιακά, όμως, η ναυπηγική κλίνη μεταβλήθηκε σε περιοχή συναρμολόγησης και καθέλκυσης του πλοίου. Στις μέρες μας, τα περισσότερα ναυπηγεία προκατασκευάζουν διάφορα τμήματα του πλοίου, προτού τα χρησιμοποιήσουν στη συναρμολόγησή του.

Οι ναυπηγικές κλίνες είχαν ελαφρή κλίση προς τη θάλασσα ώστε να διευκολύνεται η καθέλκυση του πλοίου. Οι δεξαμενές θάλασσας ή ξηράς χρησιμοποιούνται για την κατασκευή πολύ μεγάλων πλοίων.

Σχέδια Ναυπηγικών Γραμμών²⁵

Οι ναυπηγοί χρησιμοποιούν, συνήθως, σχέδιο ναυπηγικών γραμμών υπό κλίμακα 1 : 48, για να υπολογίσουν τις υδροστατικές συνθήκες καθώς και τις απαιτήσεις ευστάθειας και χωρητικότητας. Παλαιότερα, γινόταν αναπαραγωγή των σχεδίων αυτών σε φυσικό μέγεθος. Στη συνέχεια κόβονταν ξύλινα ομοιώματα και, τελικά τα ελάσματα κόβονταν με ακρίβεια στο κατάλληλο σχήμα. Αντί της μεθόδου αυτής χρησιμοποιείται από το 1950 η φωτογραφική μέθοδος, κατά την οποία ετοιμάζονται τα αρχικά σχέδια ναυπηγικών γραμμών. Αυτά ελέγχονται με μαθηματικές μεθόδους και αναπαράγονται υπό κλίμακα 1 : 10. Στη συνέχεια, τα σχέδια αυτά προβάλλονται με διαφάνειες στο φυσικό τους μέγεθος.

Από το 1960 χρησιμοποιούνται οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές για την εφαρμογή των σχεδίων των ναυπηγικών γραμμών. Από τις γραμμές αυτές σχεδιάζονται οι επιφάνειες εφαρμογής. Η σχεδίαση γίνεται από σχεδιαστικές διατάξεις (plotters) που συνδέονται με τον υπολογιστή, ενώ τα απαραίτητα στοιχεία καταγράφονται σε μαγνητικούς δίσκους. Οι εγγραφές αυτές χρησιμοποιούνται αυτόματα από μηχανήματα κοπής ελασμάτων, ώστε αυτά να παραχθούν στο επιθυμητό σχήμα και μέγεθος. Ο υπολογιστής τροφοδοτείται επίσης και με στοιχεία εφαρμογής των σχεδίων ώστε, με βάση αυτά, να δίνει στοιχεία για την ευστάθεια του πλοίου, τη συμπεριφορά πλεύσης με ή χωρίς φορτίο καθώς και άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία απαραίτητα για το τελικό επιθυμητό αποτέλεσμα. Η γενικευμένη χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών

²⁴ Βλ. Φραγκούλης, Τεχνική Πλοίου – Ναυπηγεία, σελ. 31 κ. έπ.

²⁵ Βλ. ενδεικτικά «Η Επιτυχία μιας Ναυπήγησης είναι Συλλογική Υπόθεση», Εφοπλιστής, σελ. 66 – 72, Μάιος 2002.

εκτός από την μείωση του χρόνου παραγωγής των σχεδίων ελαχιστοποιεί και τις πιθανές αστοχίες κατά την κατασκευή.

Κατασκευή και Συναρμολόγηση

Από το 1930 η συγκόλληση αντικατέστησε την ήλωση (κάρφωμα) των διαφόρων τμημάτων ενός υπό κατασκευήν πλοίου. Η συγκόλληση αποδείχτηκε, τελικά, ότι επέφερε τεράστιες μεταβολές στη ναυπηγική τέχνη, επειδή διευκολύνει την προκατασκευή διαφόρων μεγάλων τμημάτων του πλοίου.

Πριν από τη χρήση της συγκόλλησης τοποθετούσαν την τρόπιδα (πιο γνωστή ως καρένα) του πλοίου και όλο το πλαίσιο του σκελετού του πλοίου συγκρατιόταν με μακριά κομμάτια ξύλου, τους «τροπούς» ή «φούρμες». Κατόπιν, τοποθετούσαν το εξωτερικό περίβλημα (πέτσωμα) του σκάφους και όλα τα μέρη καρφώνονταν. Συνεπώς, όλο το πλοίο κατασκευαζόταν από την τρόπιδα προς τα πάνω και καρφωτό.

Η σύγχρονη μέθοδος θέλει να κατασκευάζονται ολόκληρα τμήματα του πλοίου ξεχωριστά, ολόκληρη, δηλαδή, η πλώρη ή η πρύμνη κ.λπ. Κάθε τμήμα ναυπηγείται με συναρμολόγηση των διαφόρων μερών που το αποτελούν και με συγκόλλησή τους σε μεγάλα υπόστεγα, μακριά από την ναυπηγική κλίνη. Στη συνέχεια μεταφέρονται στη ναυπηγική κλίνη και συναρμολογούνται με τα υπόλοιπα τμήματα του πλοίου, οπότε ακολουθεί η συγκόλληση.

Τα κύρια πλεονεκτήματα της συγκόλλησης ως προς την ήλωση είναι :

- α) Ελαφρότερη κατασκευή
- β) Καλύτερη στεγανότητα
- γ) Ομαλότερες επιφάνειες
- δ) Ευκολότερη συντήρηση του πλοίου.

Καθέλκυση

Τα περισσότερα από τα ναυπηγούμενα πλοία οδηγούνται προς τη θάλασσα (καθελκύονται) από τη ναυπηγική κλίνη με πρώτο τμήμα εισόδου στο νερό την πρύμνη²⁶. Υποστυλώματα, τα οποία ονομάζονται «ολκοί» ή «βάζα» ή «χαμουλκοί», κατασκευασμένα από τσιμέντο και ξύλο, υποστηρίζουν το πλοίο κατά τη ναυπήγησή του. Πάνω από τους ολκούς κατασκευάζεται το βάθρο, το οποίο αποτελείται από τους ολκούς διολίσθησης, πάνω στους οποίους τοποθετείται ξυλεία για τη στήριξη του πλοίου σε όλο του το μήκος.

Καθώς το πλοίο γλιστρά κατά την καθέλκυσή του πάνω στους ολκούς προς τη θάλασσα, οι δυνάμεις που επενεργούν σε αυτό είναι : το βάρος του, η προς τα άνω δύναμη της υποστήριξης από τους ολκούς και η πλευστότητα (άνωση) του νερού. Σταδιακά η άνωση αυξάνεται και η δύναμη υποστήριξης ελαττώνεται, ενώ το βάρος παραμένει σταθερό. Τη στιγμή που το κέντρο βάρους περνάει πάνω από τον τελευταίο προς τη θάλασσα ολκό υποστήριξης, η ροπή του βάρους τείνει να ανατρέψει την πρύμνη. Στη θέση αυτή, και για ορισμένο χρόνο αργότερα, επιβάλλεται η ροπή της άνωσης να είναι μεγαλύτερη από τη ροπή του

²⁶ Υπάρχουν ελάχιστα ναυπηγεία που δεν ακολουθούν αυτή τη διαδικασία. Καθελκύουν, δηλαδή, τα πλοία με πρώτο τμήμα εισόδου στο νερό την πλευρά του πλοίου. Η μεγαλύτερη τέτοιου τύπου καθέλκυση (κρουαζιερόπλοιο «Homeric» 42.100 tn.) πραγματοποιήθηκε από τα γερμανικά ναυπηγεία Meyer Werft, το 1986.

βάρους, ώστε να επιτυγχάνεται ροπή διατήρησης της πλώρης πάνω από τους πωραίους ολκούς. Διαφορετικά, θα συγκεντρωθούν υπέρβαρα φορτία, στους τελευταίους προς την πρύμνη ολκούς, τα οποία μπορούν να προκαλέσουν ζημιές.

Η καθέλκυση είναι επικίνδυνη διαδικασία. Αν η λίπανση των ολκών δεν είναι ικανοποιητική, το σκάφος δεν θα γλιστρήσει προς τη θάλασσα. Αν η πρύμνη δεν ανυψωθεί καθώς εισχωρεί στη θάλασσα, το πλοίο μπορεί να πάρει κλίση και να ανατραπεί πάνω στους ολκούς. Η πλώρη μπορεί να υποστεί ζημιές, αν χτυπήσει με ταχύτητα στην επιφάνεια του νερού. Και, τέλος, υπέρβαρα φορτία μπορούν να προκαλέσουν θραύση ή κατάρρευση της ξυλείας που χρησιμοποιείται για τη στήριξη της όλης κατασκευής.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Εξέλιξη της Παγκόσμιας Ναυπηγικής Δραστηριότητας²⁷

Τα βασικά στάδια στην ανάπτυξη της σύγχρονης ναυπηγικής βιομηχανίας μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω βασικά σημεία :

1960 έως 1975. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η ναυπηγική βρισκόταν σε υψηλό βιομηχανικό επίπεδο. Η παραγωγή τριπλασιάστηκε κατά το 1975. Οι επενδύσεις ήταν υψηλές σε νέες εγκαταστάσεις, νέες τεχνολογίες και στην ικανότητα επέκτασης συνολικών ναυπηγήσεων. Την ίδια περίοδο, η κυβέρνηση της Νότιας Κορέας επέλεξε τη ναυπηγική ως τμήμα της οικονομικής της μηχανής, ώστε να μετατρέψει την οικονομία της από αγροτική σε βιομηχανική. Η βιομηχανική οικονομική μεταστροφή της Νότιας Κορέας άρχισε αποτελεσματικά στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1970.

1975 έως 1980. Μετά την υψηλή ναυπηγική παραγωγή του 1975 ακολούθησε μια κατάρρευση στη ζήτηση, με διχοτόμηση της παραγωγής, στα επόμενα τρία χρόνια. Αυτή η κατάρρευση αποδίδεται στην πετρελαϊκή κρίση του 1973 και την επίδραση, που αυτή είχε, στη ζήτηση πετρελαιοφόρων. Είναι πιθανό, εντούτοις, ότι μια κατάρρευση ήταν αναπόφευκτη μέσα από μια αγορά που βρισκόταν σε στάδιο υπερθέρμανσης. Η οικονομική κατάρρευση επέφερε άμεση μείωση στις τιμές των πλοίων λόγω της υπερχωρητικότητας και οδήγησε άμεσα, ήδη από τότε, στο καθεστώς των κρατικών ναυπηγικών επιχορηγήσεων.

1980 έως 1990. Η δεκαετία του 1980 χαρακτηρίστηκε από συνεχή χαμηλή παραγωγή, στο μισό περίπου του μέγιστου επιπέδου, λόγω υπερχωρητικότητας σε Ευρώπη και Ιαπωνία. Οι λόγοι της χαμηλής αυτής παραγωγής μπορούν να συνοψιστούν ως εξής :

α) Υψηλό κόστος παραγωγής. Τα ναυπηγεία αντιπροσωπεύουν μια υψηλή ποιοτική επένδυση.

β) Υψηλή απασχόληση. Τα ναυπηγεία τείνουν να απασχολούν σχετικά μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού.

γ) Προβλέψιμη αγορά. Με μια μέση υπολογισμένη διάρκεια ζωής των πλοίων, μεταξύ 20 και 25 ετών, η εξέλιξη της ναυπηγικής παραγωγής, στη δεκαετία του 1990, ήταν προβλέψιμη.

δ) Στρατηγικές εκτιμήσεις. Η δυνατότητα ναυπήγησης πλοίων θεωρείται ως απαραίτητη ικανότητα για τη μακροπρόθεσμη αμυντική ικανότητα μιας χώρας.

1990 και έπειτα. Η μακροχρόνια πρόβλεψη ανόδου στη ναυπηγική βιομηχανία υλοποιείται, όπως αναμένεται, και από το 1990 η ναυπηγική είναι πάλι υψηλή βιομηχανία. Αυτό που δεν είχε προβλεφθεί ήταν ότι η άνοδος σε ζήτηση δε συνοδευόταν από μια άνοδο στο σύνολο της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής. Η άνοδος σε ζήτηση, από το 1990, δεν οφείλεται απλώς στην ανάγκη να αντικατασταθούν τα πλοία ξεπερασμένης τεχνολογίας που ναυπηγούνται από τη δεκαετία του 1970. Η μεγάλη πλειοψηφία των εμπορευμάτων εξακολουθεί να μεταφέρεται δια θαλάσσης και τα πλοία είναι απίθανο να εκτοπιστούν από αυτό τον ρόλο για το εγγύς μέλλον. Το παγκόσμιο

²⁷ Βλ. Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική, Στρατηγική Ναυπηγικών – Επισκευαστικών Μονάδων και Cesa, Annual Reports 1960 κ. έπ., Shipbuilding Market Monitoring.

εμπόριο συνεχίζει να επεκτείνεται και ο στόλος προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα, Έχουν υπάρξει, επίσης, διάφορες εξελίξεις την προηγούμενη δεκαετία, ειδικότερα στην κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, την επέκταση της αγοράς σε κρουαζιερόπλοια και την επέκταση σε χρήση πλοίων l.n.g.. Αυτοί οι παράγοντες έχουν οδηγήσει σε μια σημαντική ζήτηση για νέα πλοία σε αυτές τις κατηγορίες. Οι ρυθμιστικές εξελίξεις έχουν, επίσης, μια σημαντική επιρροή ταυτόχρονα με την αντίστοιχη ζήτηση. Για παράδειγμα, η ζήτηση για βυτιοφόρα που θα ανταποκρίνονται σε υψηλότερα πρότυπα πρόληψης της ρύπανσης, έχει οδηγήσει σε μια αύξηση παραγωγής πλοίων με σκοπό την αντικατάσταση της αντίστοιχης καταργούμενης χωρητικότητας, επειδή δεν ανταποκρίνεται, πλέον, στα νέα ρυθμιστικά πρότυπα. Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται στο γεγονός ότι από το 2000 και έπειτα, από την νομοθετική ρύθμιση των Η.Π.Α., του μεγαλύτερου εισαγωγέα και εξαγωγέα στον κόσμο, περί της απαίτησης διέλευσης πλοίων ηλικίας έως και 15 ετών, δόθηκε μια νέα πνοή στη ναυπηγική βιομηχανία με τη κατασκευή πλοίων, τα οποία θα ανταποκρίνονται στα νέα χαρακτηριστικά της αγοράς. Το χαμηλότερο κόστος των νέων αυτών κατασκευών προκάλεσε έκρηξη στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων. Τα χαμηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά, κυρίως από άποψη των δομικών υλικών (όριο ηλικίας τα 15 χρόνια, υψηλή περιεκτικότητα σε scrap) αναμένεται να τροφοδοτήσουν τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία με μια νέα αγορά.

Ιαπωνικά Ναυπηγεία²⁸

Η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά τη δεκαετία του 1950 έδωσε ουσιαστικά το προβάδισμα στην Ιαπωνία σε σχέση με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Η αυξητική τάση συνεχίστηκε μέχρι την πρώτη πετρελαϊκή κρίση (1973), οπότε και σημειώθηκε ρεκόρ παραγγελιών ύψους 33,8 εκ. τόνους. Μετά από την κρίση, η παραγωγή άρχισε να μειώνεται δραματικά, φθάνοντας τα 3,2 εκ. τόνους. Κατά τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση (1978) η πτωτική τάση συνεχίζεται, μέχρι το επόμενο έτος, γεγονός που αποδίδεται στην υπερπροσφορά του στόλου των δεξαμενόπλοιων στην αγορά. Ακολούθως, το έτος 1983 παρουσιάζεται έξαρση παραγγελιών, η οποία οφείλεται, κύρια, στην αυξητική ζήτηση για handy - size πλοία, μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δευτερευόντως, ως αποτέλεσμα των μέτρων που είχαν λάβει οι ιαπωνικές ναυπηγικές μονάδες κατά τα προηγούμενα έτη της μεγάλης κρίσης.

Ο κλάδος των νεοκατασκευών καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό πωλήσεων των ιαπωνικών ναυπηγείων, ενώ μικρότερο ποσοστό κατέχουν οι επισκευές. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί μια σχετική αυξητική τάση σε όλους τους τομείς της ναυπηγικής και παραναυπηγικής δραστηριότητας, με γνώμονα τις πραγματοποιηθείσες πωλήσεις των ιαπωνικών ναυπηγικών μονάδων.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας αποδίδεται στην ποικιλία των συνεταιριστικών ομάδων, οι οποίες σχηματίζουν συλλογικά ολόκληρο τον κλάδο. Αυτές είναι :

- α) Οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες.

²⁸ Τα σημαντικότερα ναυπηγεία της Ιαπωνίας είναι τα ακόλουθα : Fukuoka, Mitsubishi Heavy Industries, Naikai Shipbuilding & Engineering Co Ltd, Setoda Zosensho, Yamanishi. Βλ. ενδεικτικά «Η Ιαπωνία στην Κορυφή των L.P.G.», Εφοπλιστής, σελ. 52, Μάιος 1995.

β) Οι μεσαίες ναυπηγικές μονάδες, οι οποίες εξειδικεύονται στη ναυπήγηση παραδοσιακών τύπων πλοίων.

γ) Οι μικρές μονάδες, οι οποίες κατασκευάζουν εξαρτήματα και μηχανήματα για όλα, σχεδόν, τα πλοία.

Από την άλλη πλευρά, η στρατηγική για την ιαπωνική ναυπηγική πολιτική καθυστερεί τις συγχωνεύσεις, οι οποίες θα οδηγούσαν σε οικονομίες κλίμακας σε όλες τις φάσεις της ναυπήγησης, όπως το marketing, ο σχεδιασμός και η κατασκευή.

Κορεατικά Ναυπηγεία²⁹

Ύστερα από την πτώση των κομμουνιστικών οικονομιών και την έναρξη του πολέμου του Κόλπου, στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αντιμετώπισε την απότομη ύφεση της παγκόσμιας αγοράς. Από τα 24 εκ. τόνους, συνολικό βάρος, το 1990 έπεσε στα 12,8 εκ. τόνους το 1992. Παρόλα αυτά η κατάσταση αυτή βελτιώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1990, οπότε οι ναυπηγοί της Κορέας δέχθηκαν αρκετά αυξημένες παραγγελίες για κατασκευή νέων πλοίων.

Μια από τις κύριες αιτίες, οι οποίες οδήγησαν στη στροφή της ζήτησης για ναυπηγικές εργασίες προς τα κορεατικά ναυπηγεία, ήταν - όσο και αν αυτό φαίνεται παράδοξο - η Ασιατική Κρίση των ετών 1997 και 1998. Ουσιαστικά, η υποτίμηση του εγχώριου νομίσματος (won) σε σχέση με το αμερικανικό δολάριο από 800 won (τέλη του 1996) σε 1.400 won (τέλη του 1997) πρόσφεραν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην Κορέα και συνακόλουθα, στη ναυπηγική της βιομηχανία, με γνώμονα το αρχικό κόστος υλικών και εξοπλισμού.

Αρχικά, τα περισσότερα ναυπηγικά συμβόλαια συμφωνούνται σε τιμές που έχουν καθοριστεί την ημέρα υπογραφής του εκάστοτε συμβολαίου και υπολογίζονται σε δολάρια Η.Π.Α., ενώ πολλές από τις δαπάνες ναυπήγησης υπολογίζονται σε εγχώριο νόμισμα (won). Δευτερευόντως, η ισοτιμία μεταξύ του αμερικανικού και του κορεατικού νομίσματος άλλαξε δραματικά, με το δεύτερο να υποτιμάται σημαντικά σε σχέση με το δολάριο.

Συνεπώς, δεδομένου ότι το 80% των συντελεστών παραγωγής, που χρησιμοποιούνται στην κορεατική ναυπηγική βιομηχανία προέρχονται από την εγχώρια αγορά, το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου κυμαινόταν σε χαμηλά επίπεδα, σε σχέση με τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Μάλιστα, υπήρξαν περίοδοι που η ονομαστική αξία ενός σκάφους είχε σημειώσει αύξηση σε won ενώ η αξία του σε δολάρια ήταν μειωμένη.

Αναλυτικότερα, η ναυπηγική βιομηχανία στην Κορέα διαθέτει ένα ανεπτυγμένο δίκτυο προμηθειών των απαραίτητων υλικών από την τοπική αγορά και μάλιστα, σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Επίσης, οι ναυπηγικές μονάδες βρίσκονται πλησίον των μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων της Ιαπωνίας. Συνεπώς, η προμήθεια των υλικών από την τοπική αγορά είναι της τάξεως του

²⁹ Αφορά στα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας. Το μεγαλύτερο μερίδιο της κορεατικής ναυπηγικής αγοράς κατέχουν τα ναυπηγεία Hanjin Heavy Industries και Samsung Heavy Industries. Βλ. ενδεικτικά «15 – 40% Κάτω το Κόστος οι Κορεάτες», Εφοπλιστής, σελ. 51, Μάιος 2000 και «Κορεατικές Επιδοτήσεις κατά Ναυπηγείων Ευρωπαϊκής Ένωσης», Ναυτεμπορική, 26 Απριλίου 2002.

80% των συνολικών αναγκών της για την ολοκλήρωση των διάφορων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.

Μάλιστα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στην Κορέα αποτελούν τις μεγαλύτερες μονάδες παγκοσμίως και το γεγονός αυτό τους επιτρέπει να λαμβάνουν εκπτώσεις κατά την προμήθεια των υλικών, που συνεπάγεται την απόκτηση πλεονεκτήματος όσον αφορά στο κόστος των υλικών που χρησιμοποιούνται κατά τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες.

Τα κορεατικά ναυπηγεία έχουν πρόσβαση στην αγορά χάλυβα και ως εκ τούτου, καθίστανται ικανά να προμηθευτούν χάλυβα σε τιμές ανταγωνιστικές σε σχέση με τις μονάδες της Ευρώπης. Επιπρόσθετα, στην Κορέα είναι εγκατεστημένη μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες παραγωγής χάλυβα, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή ποιότητα παραγωγής σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα χαμηλό κόστος. Το κόστος παραγωγής, ανά τόνο, είναι κατά πολύ χαμηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο των Ευρωπαίων παραγωγών χάλυβα. Μάλιστα, μία από τις τοπικές μονάδες παραγωγής χάλυβα προμηθεύει τις γειτονικές μονάδες με κομμάτια, τα οποία δεν απαιτούν μεγάλες προσαρμογές, σε σχέση με τη διαμόρφωση των ελασμάτων, συμβάλλοντας στην εξοικονόμηση κόστους, αλλά κυρίως χρόνου στη διαδικασία ναυπήγησης.

Κινεζικά Ναυπηγεία³⁰

Σαν αποτέλεσμα της ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας σημείωσε και εξακολουθεί να σημειώνει μεγάλη πρόοδο. Στα πρόσφατα χρόνια, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας έχει αναπτύξει σταθερή εξέλιξη παρά τον οξύ αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης της Ασίας.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία συγκροτείται από, συνολικά, 480 ναυπηγικές επιχειρήσεις. Εβδομήντα από αυτές είναι ναυπηγεία για ποντοπόρα πλοία. Συνολικά, υπάρχουν στη χώρα 35 σταθερές δεξαμενές με ικανότητα να δεχθούν πάνω από 5.000 τόνους η κάθε μία, 11 πλωτές δεξαμενές, 53 αποβάθρες και 100 δεξαμενές επισκευής με δυνατότητα υποδοχής 3.000 τόνους η κάθε μία. Η συνολική χωρητικότητα δεξαμενών ανέρχεται στους 3 εκατομμύρια τόνους νεκρό βάρος.

Η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται πίσω, από άποψη ισχύος, από την αντίστοιχη ιαπωνική αλλά και την κορεατική. Οι Κινέζοι ναυπηγοί εστιάζουν ειδικότερα στα βυτιοφόρα και τις μεταφορές χύδην φορτίου. Αρχισαν να μετέχουν, όμως, και στη l.n.g³¹ αγορά. Η Κίνα έχει αναπτύξει την ικανότητα να κατασκευάζει μεγάλα βυτιοφόρα (afamax), ενώ η κατασκευή ενός super tanker παραμένει ως στόχος για την κάλυψη ενός μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς, όπως και ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας.

³⁰ Τα κυριότερα κινεζικά ναυπηγεία είναι : Ningbo Nigshing Shipyard, Shangai Waigaoqiao Shipbuilding, Sinan Shipbuilding, Sundog Hi. Βλ. ενδεικτικά «Ανταγωνιστικά Συμφέροντα Ναυπηγείων με Έλληνες Εφοπλιστές για Κατασκευή Κατώτερης Ποιότητας Πλοίων», Ναυτεμπορική, 13 Μαΐου 2001, «Έλληνες Εφοπλιστές και Κινεζικά Ναυπηγεία», Εφοπλιστής, σελ. 84, Μάιος 2006 και «Τα Υπέρ και τα Κατά της Ναυπήγησης Πλοίων στην Κίνα», Εφοπλιστής, σελ. 99 – 101, Ιούνιος 2006.

³¹ Liquefied Natural Gas (Πλοία μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου)

Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία³²

Τα τελευταία χρόνια, οι ναυπηγικές μονάδες στην Ευρώπη - αν και τεχνολογικά βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο - αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, δεδομένου του χαμηλού κόστους που αυτά επιτυγχάνουν. Συνεπώς, τα περισσότερα ναυπηγεία ασχολούνται με την κατασκευή εξειδικευμένων τύπων πλοίων (πλοίων αναψυχής, ταχύπλοων διαφόρων τύπων μεταφοράς επιβατών και οχημάτων – το 1998 κατείχαν το 83% της παγκόσμιας παραγωγής σε επιβατηγά και ferry, l.n.g. carries και υπεράκτιες κατασκευές). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τις συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργούν τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα οι μονάδες στη Γερμανία, την Πολωνία, τη Δανία, την Ολλανδία, την Ιταλία και την Ισπανία. Μάλιστα, οι εν λόγω ναυπηγικές χώρες αναμένεται ότι θα καταλάβουν ποσοστό της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής της τάξεως : 2% για τη Γερμανία και την Πολωνία, 1% για τη Δανία, 0,5% για την Ιταλία και κάτι λιγότερο από 0,4% για την Ισπανία.

Οι σημαντικότερες χώρες αφενός από άποψη παραγωγής, αφετέρου από άποψη τεχνογνωσίας/τεχνολογίας είναι η Γερμανία και η Δανία, των οποίων τα ναυπηγεία είναι τα μόνα από τα ευρωπαϊκά, τα οποία φαίνεται να διατηρούν κάποια από την παλιά αίγλη τους.

Μεταξύ των ετών 1997 και 1999 ο συνολικός όγκος των βιβλίων παραγγελιών παρουσίαζε αύξηση περίπου 5% και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εν λόγω αύξηση ωφέλησε, κυρίως, τους Κορεάτες ανταγωνιστές. Η Ιαπωνία αντιμετώπισε πρόβλημα συρρικνωμένου όγκου παραγγελιών, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατάφερε να διατηρήσει το μερίδιό της σε ένα συγκριτικά υψηλό επίπεδο. Ωστόσο, η Κορέα αύξησε τον όγκο του βιβλίου παραγγελιών της περίπου κατά 27%, ενώ τα ναυπηγεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αύξησαν τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών τους σύμφωνα με τη γενική τάση κατά τη διάρκεια του εν λόγω διαστήματος. Η συρρίκνωση του όγκου των βιβλίων παραγγελιών αποτελεί ένδειξη επιδείνωσης της επιχειρηματικής κατάστασης μεσοπρόθεσμα και εάν συμπεριληφθούν τα επιπλέον στοιχεία, σχετικά με τις νέες παραγγελίες, μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τη μελλοντική κατάσταση των ναυπηγήσεων στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Από τη στιγμή που η αγορά θα θεωρήσει έγκαιρη και ποιοτική την παραγωγή κρουαζιερόπλοιων από τα ασιατικά ναυπηγεία, αυτή η εξειδικευμένη ευρωπαϊκή αγορά θα αντιμετωπίσει σίγουρα προκλήσεις και το σύνολο των μεριδίων αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης ίσως παρουσιάσει περαιτέρω συρρίκνωση. Ενώ η παραπάνω ανάλυση φαίνεται να δείχνει ότι τα ναυπηγεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης διατηρούν μια συγκριτικά καλή θέση, η κατάσταση σε συγκεκριμένα κράτη μέλη της Ένωσης και για συγκεκριμένα ναυπηγεία μπορεί

³² Μερικά από τα σημαντικότερα ναυπηγεία της Ευρώπης είναι τα ακόλουθα : Alstom Leroux Naval Shipyard (Γαλλία), A & P (Αγγλία), Boelwerft (Βέλγιο), Dannebrog Vaerft Aarhus (Δανία), Fincantieri Naval Division, Italcantieri (Ιταλία), Aker Yards, Finnyards, Kvaerner (Φινλανδία), Harland & Wolf (Ιρλανδία), Meyer Werft και H.D.V. (Γερμανία). Βλ. επίσης Association of Western European Shipbuilders and Ship Repairers Association, 2010. Βλ. ενδεικτικά «Ενίσχυση των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων», Εξπρές, 27 Ιουνίου 2003, «Απειλή για τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία από τον Αριθμό της Νοτίου Κορέας», Εξπρές, 17 Ιουνίου 2006, «Meyer Werft : Διακόσια Χρόνια στα...Σκαριά», Εφοπλιστής, σελ. 26 – 35, Μάρτιος 1995 και «Η Ιστορία του H.D.V.», Εφοπλιστής, σελ. 79 – 88, Μάιος 2000.

να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, ανάλογα με το χαρτοφυλάκιο των προϊόντων τους. Εκείνα που απειλούνται περισσότερο είναι τα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία που επικεντρώνονται στην κατασκευή εμπορικών πλοίων εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα δεξαμενόπλοια ή τα πλοία μεταφοράς αερίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτά τα ναυπηγεία δεν έχουν τη δυνατότητα να αντισταθμίσουν την απώλεια μεριδίου αγοράς με την κατασκευή μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή μέσω συμβάσεων με το Πολεμικό Ναυτικό, ακόμα και αν η γενική ανταγωνιστικότητά τους από άποψη παραγωγικότητας είναι καλή, με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να έχουν ήδη πτωχεύσει.

Λόγω κυβερνητικών επεμβάσεων σε διάφορες χώρες, οι μηχανισμοί αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας δεν επιτρέπουν την ομαλή και συμφέρουσα λειτουργία της. Ενώ μια ισχυρή πειθαρχία κρατικής βοήθειας υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση (έχει θεσμοθετηθεί η απαγόρευση της άμεσης κρατικής επιχορήγησης), καμία πειθαρχία δεν ισχύει σε διεθνές επίπεδο, ιδιαίτερα στις ναυπηγικές αγορές της Άπω Ανατολής (π.χ. Νότια Κορέα και Κίνα) αλλά και άλλων χωρών, όπως του Καναδά και των Η.Π.Α..

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΚΑΙ ΝΕΩΡΙΟΥ ΣΥΡΟΥ³³

Ναυπηγεία Ελευσίνας

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας ιδρύθηκαν από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη, πρόεδρο της Εμπορικής Τράπεζας, το 1968. Το 1975 περιήλθαν μαζί με την Εμπορική Τράπεζα στο δημόσιο και παρέμειναν υπό τον έλεγχό του μέχρι το 1989. Ακολούθως, το 1992, η επιχείρηση πωλήθηκε στον Όμιλο Περατικού έναντι του ποσού των 58,4 εκατομμυρίων δολαρίων, ο οποίος όμως τρία χρόνια αργότερα, τον Αύγουστο του 1995 αποχώρησε. Τον Σεπτέμβριο του 1995, η εταιρεία ετέθη σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης. Τον Μάιο του 1996 προκηρύχθηκε δεύτερος κατά σειρά διαγωνισμός για την πώληση του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης (ο πρώτος είχε κηρυχθεί άγονος), της υπό ειδικής εκκαθάρισης παλαιάς εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.», και στις 20 Ιουνίου 1997 υπογράφηκε η συμφωνία πώλησης της επιχείρησης στον Όμιλο Ταβουλάρη, ο οποίος ήταν ο μόνος υποψήφιος αγοραστής στον διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό που διεξήχθη. Συγκεκριμένα, στις 20 Ιουνίου 1997 μεταβιβάστηκε³⁴, στην εταιρεία «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.» (στο εξής ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε.), το σύνολο του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.». Η σύμβαση παραχώρησης κυρώθηκε με τον Νόμο 2528/1997. Οι αγοραστές δεσμεύτηκαν να λειτουργήσουν το ναυπηγείο για 50, τουλάχιστον, χρόνια, να πραγματοποιήσουν επενδύσεις ύψους 6,67 δισεκατομμυρίων δραχμών σε διάρκεια 5 ετών και να επαναπροσλάβουν 620 εργαζομένους με προοπτική να αυξηθούν σε 750. Το συνολικό τίμημα για την πώληση και μεταβίβαση του ενεργητικού της υπό εκκαθάριση εταιρείας ανήλθε στα 30 δισεκατομμύρια δραχμές (88 εκατομμύρια, περίπου, ευρώ), ενώ η αποπληρωμή ορίσθηκε να γίνει σε 15 άτοκες ετήσιες δόσεις.

Η ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. έχει ως έδρα τον Δήμο Ελευσίνας Αττικής. Κύρια δραστηριότητα της εταιρείας είναι η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών εκτός σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών. Στις κύριες εγκαταστάσεις του ναυπηγείου περιλαμβάνονται :

α) Τρεις πλωτές δεξαμενές³⁵

³³ Βλ. Χάδος, Οικονομική Ανασυγκρότηση Επιχειρήσεων : Η Περίπτωση του Νέου Ναυπηγείου Σύρου και Νέου Ναυπηγείου Ελευσίνας, σελ. 123 κ. έπ..

³⁴ Αριθμός Σύμβασης : 24553 (Φ.Ε.Κ. 216Α/21 – 10 - 1997)

³⁵ Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των τριών πλωτών δεξαμενών παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

	Πλωτή Δεξαμενή No 1	Πλωτή Δεξαμενή No 2	Πλωτή Δεξαμενή No 3
Χωρητικότητα	22.000 dwt	70.000 dwt	120.000 dwt
Ανυψωτική Ικανότητα	8.500 tn	20.000 tn	33.000 tn
Ολικό Μήκος	162 m	227 m	252 m
Μήκος Πλοίου	164 m	230 m	276 m
Πλάτος	24 m	35 m	41 m
Πλάτος Πλοίου	22 m	32 m	40 m
Γερανοί	2 x 6 tn	2 x 20 tn	2 x 12 tn

β) Ναυπηγική κλίνη μήκους 200 και πλάτους 55 μέτρων (η μεγαλύτερη στην Ελλάδα), στην οποία μπορούν να κατασκευαστούν πλοία έως 100.000 τόνων. Η κλίνη υποστηρίζεται από γερανογέφυρα ανυψωτικής ικανότητας 400 τόνων (η μεγαλύτερη στην Ελλάδα).

γ) Ελασματοουργείο 6.600 τετραγωνικών μέτρων, εξοπλισμένο με εργαλειομηχανές νεώτερης τεχνολογίας με δυνατότητα εκτέλεσης κατασκευών κάθε είδους.

δ) Υπόστεγο για κατασκευές και επισκευές πολεμικών ή άλλου τύπου πλοίων έως το μέγεθος κορβέτας.

ε) Προβλήτες συνολικού μήκους 1.000 μέτρων για τον ταυτόχρονο ελλιμενισμό 7 – 10 πλοίων.

Η ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. επισκευάζει³⁶ 100 – 150 πλοία τον χρόνο, ενώ οι σπουδαιότερες από τις νέες κατασκευές που έχει πραγματοποιήσει είναι :

α) Το επιβατηγό – οχηματαγωγό «Nissos Mykonos», για την Hellenic Seaways A.N.E., μήκους 141 μέτρων, το 2007.

β) Πέντε αρματαγωγά³⁷, για το Πολεμικό Ναυτικό, τύπου «Ιάσων» σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.

γ) Ένα πετρελαιοφόρο γενικής υποστήριξης στόλου, για το Πολεμικό Ναυτικό, τύπου «Etna ΠΓΥ Προμηθεύς» Α – 374 σχεδίασης του ιταλικού ναυπηγείου Fincantieri, το 2003.

δ) Το 2005 παραδόθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό η πρώτη από 5 πυραυλακάτους, σε συνεργασία με τα αγγλικά ναυπηγεία Vosper Thornycroft. Οι υπόλοιπες παραδόθηκαν σταδιακά έως το 2007.

ε) Το 2005 άρχισαν οι εργασίες εκσυγχρονισμού 4 παλαιών πυραυλακάτων τύπου «Combattante» (Λάσκος), για το Πολεμικό Ναυτικό, σε συνεργασία με τη Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου.

Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου

Το Νεώριο Σύρου ιδρύθηκε το 1861 και αποτελεί τη μοναδική βαριά βιομηχανία στη νησιωτική Ελλάδα. Η ιστορία του είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις προσπάθειες της χώρας για οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Αποτέλεσε, στην ουσία, την πρώτη βαριά μεταποιητική βιομηχανία στην Ελλάδα. Αρκεί να σημειωθεί ότι στο Νεώριο ναυπηγήθηκε, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, το πρώτο στην Ελλάδα μεταλλικό εμπορικό πλοίο, ενώ ολόκληρο τον 19^ο και στις αρχές του 20^{ου} συναγωνιζόταν τον Πειραιά, το άλλο βιομηχανικό κέντρο, στις βαριές κατασκευές.

Η σύγχρονη ιστορία του Νεωρίου ξεκινάει με την εξαγορά του το 1969 από τους εφοπλιστές Αδελφούς Γουλανδρή, με καταγωγή από τις Κυκλάδες. Η νέα ιδιοκτησία του ναυπηγείου ξεκίνησε, αμέσως, μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεών του. Εγκαθίστανται δύο πλωτές δεξαμενές,

³⁶ Αξίζει να σημειωθεί ότι, η ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. ανέλαβε την επισκευή της Τριήρους «Ολυμπιάς» με ίδια έξοδα. Στο πλαίσιο της επισκευής αντικαταστάθηκε το σύνολο της ξυλείας των υφάλων του πλοίου, προστέθηκαν ενισχύσεις ώστε να αυξηθεί η ακαμψία του, αντικαταστάθηκε η ξυλεία του 01 καταστρώματος και επισκευάστηκαν οι ιστοί και τα πηδάλια. Η επισκευασμένη Τριήρης καθελκύστηκε στις 14 Μαΐου 2004.

³⁷ Τα πέντε αρματαγωγά κατά σειρά παράδοσης είναι : Α/Γ «Σάμος» το 1987, Α/Γ «Χίος» το 1988, Α/Γ «Λέσβος» το 1990, Α/Γ «Ικαρία» το 1998 και Α/Γ «Ρόδος» το 1999.

ανεγείρονται νέα μηχανουργία με σύγχρονα για την εποχή μηχανήματα, επεκτείνονται οι προβλήτες ενώ αυξάνεται σημαντικά η απασχόληση. Έτσι το Νεώριο καθίσταται η τρίτη σε μέγεθος ναυπηγική μονάδα της χώρας και ταυτόχρονα συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της Σύρου.

Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική κρίση του τέλους της δεκαετίας του 1970, η οποία είχε σημαντικές επιπτώσεις και στη ναυτιλία, δεν άφησε ανεπηρέαστο το Νεώριο. Το 1979, οι Αδελφοί Γουλανδρή αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την επιχείρηση, λόγω των συνθηκών που είχαν διαμορφωθεί. Από το 1979 μέχρι το 1987 τη διαχείριση είχε αναλάβει η εταιρεία «Appledore International Limited». Στη συνέχεια, η διαχείριση μεταβιβάστηκε στο ελληνικό δημόσιο. Έτσι, το Νεώριο αναλαμβάνουν οι πιστώτριες τράπεζες, Εθνική και ΕΤΒΑ. Υπό τον έλεγχο των δύο κρατικών τραπεζών, το ναυπηγείο παραμένει μέχρι το 1992, οπότε και η τότε ελληνική κυβέρνηση αποφασίζει το κλείσιμό του, καθώς η λειτουργία του ήταν έντονα ζημιόγόνος. Το Νεώριο τέθηκε σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης και απέλυσε το σύνολο του προσωπικού (723 άτομα).

Τον Σεπτέμβριο του 1994 μετά από πλειοδοτικό διαγωνισμό, ιδιωτικοποιήθηκε και επαναλειτούργησε από την εταιρεία «Νεώριον Νέα ΑΕ Ναυπηγεία Σύρου», η οποία ανήκε στον Όμιλο Ταβουλάρη. Η σύμβαση παραχώρησης, που υπογράφηκε, προέβλεπε την επαναπρόσληψη 600 εργαζομένων. Την περίοδο 1994 – 1997, ο μέσος όρος εργαζομένων ήταν 750 άτομα. Από την ημερομηνία αυτή, το Νεώριο εισέρχεται ξανά σε φάση πραγματικής ανάπτυξης. Αποκτά νέους ρυθμούς, εκσυγχρονίζεται με νέες σημαντικές επενδύσεις, επεκτείνει τη δραστηριότητά του σε ναυπηγήσεις καινούριων πλοίων και αναλαμβάνει παραγγελίες από διεθνείς εταιρείες αμυντικού υλικού.

Στις κύριες εγκαταστάσεις του ναυπηγείου περιλαμβάνονται :

α) Μηχανουργείο και Ηλεκτρολογείο, εξοπλισμένα με μηχανήματα σύγχρονης τεχνολογίας κοπής και συγκόλλησης μετάλλων, ενώ λειτουργούν μηχανήματα αμμοβολής και υδροβολής.

β) Αποβάθρες συνολικού μήκους 1.200 μέτρων με δυνατότητα εξυπηρέτησης έως και 10 πλοίων ταυτοχρόνως, ανάλογα με τον τύπο και το συνολικό τονάζ τους (έως και 150.000 dwt).

γ) Δύο πλωτές δεξαμενές³⁸, προσφέροντας υπηρεσίες υποδοχής καταλοίπων, εφοδιασμού με καύσιμα, νερό και ηλεκτρική ενέργεια.

Το 2000 τα Υπουργεία Οικονομίας και Ανάπτυξης ενέκριναν το νέο επενδυτικό πρόγραμμα του Νεωρίου, ύψους 11,72 εκατομμυρίων ευρώ. Το

³⁸ Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των δύο πλωτών δεξαμενών παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

	Πλωτή Δεξαμενή No 1	Πλωτή Δεξαμενή No 2
Χωρητικότητα	75.000 dwt	40.000 dwt
Ανωψωτική Ικανότητα	25.000 tn	15.000 tn
Ολικό Μήκος	230 m	195 m
Μήκος Πλοίου	245 m	215 m
Πλάτος	35 m	33,5 m
Πλάτος Πλοίου	32,5 m	32,5 m
Γερανοί	2 x 10 tn 1 x 25 tn	1 x 15 tn 1 x 12,5 tn

πρόγραμμα εντάχθηκε στον Αναπτυξιακό Νόμο και επιδοτήθηκε³⁹ κατά το 22,5% του συνόλου της δαπάνης⁴⁰. Η υλοποίηση του προγράμματος είχε ως αποτέλεσμα :

α) Την αγορά και εγκατάσταση μιας εξέδρας ανέλκυσης/καθέλκυσης πλοίων μέχρι 2.000 τόνων και μήκους έως 100 μέτρα (σύστημα Shiplift της Syncrolift), το οποίο άρχισε να λειτουργεί τον Οκτώβριο του 2001.

β) Την κατασκευή δύο κινητών υπόστεγων που καλύπτουν τον χώρο ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων, για λογαριασμό της εταιρείας, κυπριακών συμφερόντων, Liveras Yachts.

Τον Φεβρουάριο του 2005, σύμφωνα με τροπολογία της Ελληνικού Κοινοβουλίου, παραχωρήθηκε στο Νεώριο, για όλη τη διάρκεια λειτουργίας του ως ναυπηγείο, το δικαίωμα της αποκλειστικής και χωρίς ανταλλάγματα χρήσης του αιγιαλού και της προκείμενης του αιγιαλού θαλάσσιας περιοχής καθώς και των προσχωσηγενών γηπέδων.

Το Νεώριο δραστηριοποιείται στις επισκευές⁴¹ και μετασκευές πλοίων μικρού και μεσαίου μεγέθους. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το τελευταίο εμπορικό πλοίο που κατελήφθη από το ναυπηγείο ήταν το 1961, γεγονός που σημαίνει ότι 40, περίπου, χρόνια μετά ξαναμπάνει, εκτός από τις επισκευές, τις μετασκευές, τις συντηρήσεις και στο χώρο των ναυπηγήσεων. Το Νεώριο έχει αποκτήσει πιστοποιητικό ποιότητας ISO 9002 που εξασφαλίζει την ποιότητα διοίκησης και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ξεχωρίζουν οι παρακάτω ναυπηγήσεις :

α) Το 2003, παραδίδει το πρώτο από μια σειρά τριών πολυτελών κρουαζιερόπλοιων (μήκους 85 μέτρων), στην εταιρεία Liveras Yachts. Το 2004 και το 2007, παραδόθηκαν το 2^ο και 3^ο πλοίο, αντίστοιχα, της σειράς.

β) Το 2001 άρχισε η κατασκευή μικρών σκαφών, ειδικών χρήσεων και αποστολών (περιπολικά κ.λπ.), σε συνεργασία με τη σουηδική εταιρεία Dackstararet.

Προβλήματα Ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας⁴²

Στα πλαίσια της απελευθέρωσης των αγορών, στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο, η πολιτική των κρατικών ενισχύσεων αποτελεί εξαίρεση. Στην Ελλάδα, οι κατά καιρούς προβλεπόμενες κρατικές επιδοτήσεις αφορούσαν μόνο στις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της χώρας. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει έντονα

³⁹ Την κρατική επιδότηση προέβλεπε ο Ν. 788/2000, ο οποίος ήταν σύμφωνος με τον Κανονισμό 1540/98, της ευρωπαϊκής Επιτροπής, για τη συμβατότητα των κρατικών ενισχύσεων με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁴⁰ Βλ. Όμιλος Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών, Δελτία Χρήσης 2000 – 2007.

⁴¹ Το ναυπηγείο επισκευάζει 60 πλοία, περίπου, τον χρόνο.

⁴² Βλ. Τ.Ε.Ε., Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία της Χώρας και Τεχνικά Χρονικά, Η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία : Παρούσα Κατάσταση και Προοπτικές, επίσης βλ. ενδεικτικά «Σκαραμαγκάς : Λουκέτο ή Ιδιωτικοποίηση ;», Εφοπλιστής, σελ. 17, Μάρτιος 1995, «Δεξαμενές Βασιλειάδη : Ενυδρεία χωρίς Νερό», Εφοπλιστής, σελ. 28, Ιούνιος 1995, «Ο Σκαραμαγκάς Κλείνει η Fincantieri Ανοίγει», Εφοπλιστής, σελ. 41, Ιούλιος 1995, «Ελληνικά Ναυπηγεία χωρίς Οδό Σωτηρίας», Εφοπλιστής, σελ. 44, Απρίλιος 1996, «Εθνοκάθαρση στο Σκαραμαγκά ;», Εφοπλιστής, σελ. 108, Ιούνιος 1999 και «Περί Σκαραμαγκά», Εφοπλιστής, σελ. 16 – 17, Μάιος 2002.

προβλήματα ανταγωνιστικότητας στις πλέον παραγωγικές μονάδες, αυτές δηλαδή των μικρότερων ναυπηγείων (όπως των μικρών ναυπηγικών και επισκευαστικών μονάδων που λειτουργούν στη ζώνη του Περάματος, της Ελευσίνας⁴³ κ.λπ.), οι οποίες αδυνατούν να εκσυγχρονιστούν κάνοντας χρήση, αναγκαστικά, ιδίων κεφαλαίων⁴⁴.

Χαρακτηριστικό δε της αποτυχίας σωστής χρήσης αυτών των κρατικών επιδοτήσεων είναι ότι τελικά και οι μεγάλες μονάδες αλλά και οι μικρότερες αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ανταγωνιστικότητας που αφορούν τόσο θέματα εκσυγχρονισμού όσο και θεσμικά ζητήματα που εκκρεμούν ή παραμένουν άλυτα για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τα σημερινά προβλήματα ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας μπορούν να συνοψιστούν στις παρακάτω εκτιμήσεις :

α) Ασταθής και αβέβαιη σχέση του ευρώ προς το δολάριο. Επιλέγονται ναυπηγεία τρίτων χωρών για την κατασκευή ή επισκευή εμπορικών πλοίων. Μόνο εξειδικευμένες εργασίες παραμένουν στα οργανωμένα ναυπηγεία της χώρας.

β) Υψηλό κόστος εργασίας, λόγω μη επίτευξης συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών (εργαζόμενοι, εργοδότες, φορείς διαχείρισης) με αποτέλεσμα την απαξίωση της ναυπηγοεπισκευής.

γ) Υψηλό κόστος παραγωγής.

δ) Ανυπαρξία οικονομικών κινήτρων.

ε) Σιωπηρή κατάργηση εκτέλεσης εξοπλιστικών προγραμμάτων, του Πολεμικού Ναυτικού, από τις ναυπηγικές μονάδες της χώρας, παρόλο που έχουν ενσωματώσει μια ιδιαίτερα σοβαρή τεχνογνωσία σε ότι αφορά τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας⁴⁵.

στ) Οφειλές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς.

ζ) Αδυναμία υποδοχής μεγάλων πλοίων (π.χ. V.L.C.C, U.L.C.C.)⁴⁶

η) Ανεπαρκής υποδομή και εξοπλισμός ως προς τον δεξαμενισμό πλοίων.

θ) Πεπαλαιωμένος κεφαλαιουχικός εξοπλισμός.

ι) Αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων.

ια) Έλλειψη εγγυοδοτικών μηχανισμών, από το τραπεζικό σύστημα της χώρας, για την ανάληψη ναυπηγικών εργασιών από τις μικρομεσαίες μονάδες.

⁴³ Στην Ελευσίνα λειτουργεί, από τη δεκαετία του 1960, το ναυπηγείο «Αφοί Σάββα». Πρόκειται για ένα μικρό, ναυπηγείο που έχει, όμως, ναυπηγήσει πάνω από 800 πλοία, ανάμεσά τους περίπου 150 επιβατηγά/οχηματαγωγά (ανοικτού τύπου), 50 ρυμουλκά και πλήθος αλιευτικά, τουριστικά και θαλαμηγούς. Κορυφαία ναυπήγηση της επιχείρησης είναι το επιβατηγό/οχηματαγωγό «Ιονίς» (κλειστού τύπου – 94 μέτρων), το 1977. Σήμερα, λόγω της έλλειψης κρατικών επιδοτήσεων, το ναυπηγείο έχει περιοριστεί, σχεδόν αποκλειστικά, στις διαλύσεις πλοίων (scrap), οι οποίες, ωστόσο, δεν εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του. Επίσης βλ. «Ναυπηγεία Σάββα : Τότε που Φτιάχναμε 150 Καράβια», Εφοπλιστής, σελ. 71 – 77, Ιούνιος 2006 και «Διαλυτήρια Πλοίων», Εφοπλιστής, σελ. 148, Ιανουάριος 2000.

⁴⁴ Βλ. Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, Μητρώο Ναυπηγοεπισκευστικών Μονάδων και Βιομηχανικών Πάρκων στο οποίο φαίνεται ο αριθμός των ναυπηγικών μονάδων που έχουν διαγραφεί, από το εν λόγω μητρώο, λόγω παύσης της λειτουργίας τους. Ενδεικτικά, το 2010 διαγράφηκαν 92 ναυπηγικές εταιρείες.

⁴⁵ Βλ. Τ.Ε.Ε. & Γ.Σ.Ε.Ε., Διεθνής Συγκυρία και Σημερινή Κατάσταση : Προοπτικές στην Αμυντική Βιομηχανία.

⁴⁶ Very Large Crude Carriers, Ultra Large Crude Carriers.

ιβ) Αυξανόμενος ανταγωνισμός από τα ναυπηγεία χωρών χαμηλού εργατικού κόστους (π.χ. Κορέα, Κίνα, Πολωνία, χώρες της Μαύρης Θάλασσας, χώρες της Βαλτικής κ.ά.).

ιγ) Διακριτική πολιτική που έχει ακολουθηθεί υπέρ των μεγάλων ναυπηγείων.

ιδ) Μελλοντική εξαγορά βαλκανικών ναυπηγείων από Έλληνες ναυπηγοεπισκευαστές και μετακίνηση των ναυπηγικών και επισκευαστικών δραστηριοτήτων σε χώρες όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία.

Μέτρα Ενίσχυσης της Ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας⁴⁷

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στην παραγωγικότητα και την ανάπτυξη μιας επιχείρησης, ενώ τα οφέλη για την εθνική οικονομία είναι πολλαπλά, με την προσέλκυση επενδυτών και την ενίσχυση της απασχόλησης. Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία μπορεί να καταστεί ανταγωνιστική, σε σχέση με τις αντίστοιχες βαλκανικές επιχειρήσεις, κρατώντας το μερίδιό της στην αγορά αλλά παράλληλα προσελκύοντας νέες παραγγελίες από το εξωτερικό. Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να πραγματοποιηθεί αν προωθηθούν μέτρα όπως τα παρακάτω :

α) Απόδοση κινήτρων στις επιχειρήσεις, μέσω αναθεώρησης του θεσμικού πλαισίου, ώστε τα ελληνικά μεροκάματα να γίνουν πιο ανταγωνιστικά, να μειωθεί το κόστος παραγωγής και να προωθηθούν οι απαραίτητες συγχωνεύσεις στον κλάδο.

β) Μέτρα επένδυσης για την ενίσχυση των υπαρχόντων υποδομών και εξοπλισμού ώστε, να βελτιωθεί η παραγωγικότητα. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει ιδιαίτερα να αφορούν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος⁴⁸.

γ) Μέτρα ενίσχυσης για τη διάσωση και αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων του κλάδου με εισφορές στο κεφάλαιο, διαγραφές χρεών, επιδοτήσεις δανείων, κάλυψη ζημιών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις να μην έχουν λάβει, στο παρελθόν, παρόμοιες ενισχύσεις και επιπλέον η μείωση του δυναμικού ναυπήγησης, μετατροπής ή επισκευής πλοίων των επιχειρήσεων να αντιστοιχεί στο ύψος της χορηγούμενης ενίσχυσης⁴⁹.

⁴⁷ Βλ. Βλάχος, Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής – Επισκευαστικής Βιομηχανίας, επίσης βλ. ενδεικτικά «Ε.Τ.Β.Α. εν Αυλίδι», Εφοπλιστής, σελ. 45, Σεπτέμβριος 1996, «Ενισχύονται τα Ελληνικά Ναυπηγεία», Εφοπλιστής, σελ. 22, Δεκέμβριος 1997, «Ελληνικά Ναυπηγεία – Τρία Υποβρύχια για το Πολεμικό Ναυτικό», Εφοπλιστής, σελ. 31, Μάρτιος 2000 και «Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Στηρίζουν το Πολεμικό Ναυτικό», Εφοπλιστής, σελ. 102 – 104, Ιούνιος 2006.

⁴⁸ Σημαντική είναι η εισήγηση του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας για την ίδρυση θυγατρικής εταιρείας του Οργανισμού Λυμένως Πειραιώς, η οποία θα έχει ως έργο τον συντονισμό παρόμοιων ενεργειών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Επίσης, έχει προταθεί η αγορά δύο δεξαμενών τύπου panamax, η εγκατάσταση πλωτού προβλήτα στην Κυνόσουρα Σαλαμίνας και η δημιουργία δικτύου αέρος, νερού και ηλεκτρικού ρεύματος στην ευρύτερη περιοχή. Το 2010 ελήφθη η απόφαση για την ίδρυση της εταιρείας με την επωνυμία ΝΑΥΣ ΟΛΠ ΑΕ.

⁴⁹ Βλ. π.χ. την Κοινή Υπουργική Απόφαση 28000/600/11200, «Περί Ενισχύσεων των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών Εργασιών».

δ) Ενθάρρυνση συγχωνεύσεων, κοινοπρακτικών σχημάτων και επιχειρηματικών δικτύων.

ε) Έκτακτες οικονομικές ενισχύσεις σε ανέργους επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν αναστείλει τη λειτουργία τους ή αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα.

στ) Ποσοστιαία χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων για καινοτομίες σε υφιστάμενες μονάδες ναυπήγησης, μετασκευής ή επισκευής πλοίων.

ζ) Υποστήριξη εκπαίδευσης και επανακατάρτισης, με έμφαση στην εξειδίκευση, μέσω προγραμμάτων του Οργανισμού Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού.

η) Δυνατότητα τμηματικής απόδοσης οφειλών με διακανονισμό, εκπτώσεις και όρια αποπληρωμής προς το κράτος, τα ασφαλιστικά ταμεία και τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Χρήσιμη θα ήταν η μείωση ή η επιδότηση σε ποσοστό μέχρι 50% των ασφαλιστικών εισφορών των επιχειρήσεων του κλάδου, με παράλληλη προώθηση των πρόωρων συνταξιοδοτήσεων, ώστε να μην υπάρξει άνιση μεταχείριση έναντι των μεγαλύτερων ναυπηγείων.

θ) Χρηματοπιστωτικό σύστημα εγγυοδοτικού μηχανισμού και ανάπτυξη πολιτικής κρατικών αναθέσεων. Είναι απαραίτητη η άμεση ή έμμεση κρατική παρέμβαση, όπως γίνεται και σε άλλες χώρες, ώστε να προσφερθούν κίνητρα και διασφαλίσεις προς τις τράπεζες, οι οποίες θα καταστούν χρήσιμο εργαλείο για τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

ι) Διορθωτικά μέτρα που αποσκοπούν στον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε να μειωθεί η υπάρχουσα γραφειοκρατία στους τομείς της ναυπηγικής δραστηριότητας.

ια) Τα ιδιωτικοποιημένα ελληνικά ναυπηγεία οφείλουν, από την πλευρά τους, να αναζητήσουν λύσεις για την επιβίωση και την ανάπτυξή τους, κυρίως στον εμπορικό τομέα, αναγνωρίζοντας τους τύπους των πλοίων που χρειάζονται οι εφοπλιστές, αλλά που δεν μπορούν να κατασκευάσουν ανταγωνιστικά ναυπηγεία (π.χ. της Άπω Ανατολής). Αξίζει να σημειωθεί ότι, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, έχουν επικεντρωθεί στη ναυπήγηση πλοίων υψηλής τεχνολογίας, πολυτελών πλοίων αναψυχής, μεγάλων κρουαζιεροπλοίων, ταχέων επιβατηγών/οχηματαγωγών, πλοίων ειδικού φορτίου καθώς και υπερσύγχρονων πολεμικών πλοίων.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Φορολογικό Καθεστώς του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Η Έννοια του Πλοίου στη Φορολογική Νομοθεσία

Έχει, ήδη, αναλυθεί η έννοια του πλοίου, όπως αυτή συνάγεται από τον ορισμό του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ⁵⁰. Ωστόσο, γενικός ορισμός για το πλοίο κατά την έννοια της φορολογικής νομοθεσίας δεν υπάρχει, αφού από αυτή λείπουν γενικές διατάξεις, με την έννοια των γενικών αρχών⁵¹. Απλώς, σε ορισμένους φορολογικούς νόμους υπάρχουν ορισμοί του όρου «πλοίο», τους οποίους, αυτοί ειδικά οι νόμοι, χρησιμοποιούν. Έτσι π.χ. με τη διάταξη του άρθρου 1 § 3 του ν. 27/1975 ορίζεται, ότι «ο όρος πλοίων περιλαμβάνει και τα πλοίαρια, εφ' όσον ειδικώς δεν ορίζεται άλλως», ενώ με τη διάταξη του άρθρου 1 § 5 του ν. 1587/1950 ορίζεται, ότι «ως πλοία λογίζονται τα κατά τον εμπορικών νόμον χαρακτηριζόμενα τοιαύτα».

Κάθε φορά που παρόμοιοι ορισμοί λείπουν, γεννάται ένα σοβαρό ζήτημα ερμηνείας, αφού πρέπει να προσδιοριστεί με ποια έννοια εκλαμβάνει τους όρους που χρησιμοποιεί το κάθε νομοθέτημα.

Η παραδοσιακή θεωρία του φορολογικού δικαίου αντιμετωπίζει, το παραπάνω ερμηνευτικό ζήτημα με μια εννοιοκρατική μέθοδο⁵². Ο ερμηνευτής, κάνοντας χρήση αυτής της μεθόδου, καλείται να πάρει θέση στο ζήτημα, κατά πόσο το φορολογικό δίκαιο έχει ή όχι αυτονομία έναντι των υπολοίπων κλάδων του δικαίου⁵³. Ακόμη περισσότερο, αν αυτή η όποια αυτονομία επεκτείνεται και στους όρους και τις έννοιες οι οποίες χρησιμοποιούνται στο φορολογικό δίκαιο και, τελικά, να σταθμίσει, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, με ποια ακριβώς έννοια γίνεται χρήση στις φορολογικές διατάξεις συγκεκριμένου όρου, ο οποίος έχει προέλευση άλλους κλάδους του δικαίου.

Στα θετικά αυτής της μεθόδου πιστώνεται το γεγονός, ότι υποδεικνύει στον ερμηνευτή και τον άνθρωπο της πράξης, ο οποίος δεν έχει τη διάθεση αλλά και

⁵⁰ Βλ. ανωτ. Η Έννοια του Πλοίου και υποσημ. 2 (ορισμός του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΚΑΝΔ).

⁵¹ Βλ. Σπυριδάκης, Γενικές Αρχές και Γιαννόπουλος, Η Θεωρία των Γενικών Αρχών του Δικαίου, σελ. 359 κ. έπ., 519 κ. έπ.

⁵² Βλ. Γιαννόπουλος, Πλοίο υπό Ναυπήγηση και το Φορολογικό Καθεστώς του, σελ. 12 – 13.

⁵³ Βλ. Κόρσος, Δημοσιονομικόν Δίκαιον, σελ. 13 – 14 και Αναστόπουλος, Φορολογικό Δίκαιο, σελ. 13 κ. έπ.

τα εφόδια να εμβαθύνει στα πράγματα, αλλά θέλει κάτι πολύ σαφές και πολύ απλό, μια αφετηρία προσέγγισης και έναν οδηγό – ορισμό που δείχνει με σαφήνεια την αφετηρία, τη διαδρομή και το τέρμα της ερμηνευτικής πορείας.

Στα αρνητικά αυτής της μεθόδου χρεώνεται το γεγονός, ότι απαιτεί από τον ερμηνευτή να λύσει ορολογικά και γλωσσικά ζητήματα, ενώ, ταυτόχρονα, του αποκρύπτει ότι η ερμηνευτική προσέγγιση είναι εργασία διαλογική και πραξολογική. Το ζήτημα της ερμηνείας των όρων, που απαντώνται στις φορολογικές διατάξεις, λύνεται στα πλαίσια της αποδοχής ότι αυτή εκτυλίσσεται στην πραγματικότητα όχι ως γνώση μιας έτοιμης και αντικειμενικά δεδομένης σημασίας, αλλά ως δημιουργική διαδικασία συγκαθορισμού και διάπλασης σημασιών μέσα σε ορισμένη, κάθε φορά, έννομη τάξη.

Συμπερασματικά, πλοίο κατά την έννοια των φορολογικών νόμων, θεωρείται το σκάφος το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια όχι μόνο της παραδοσιακής αλλά και της σύγχρονης ερμηνευτικής προσέγγισης. Τα πλοία που πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις είναι πλοία έτοιμα, ικανά προς ναυσιπλοΐα. Αντίθετα τα υπό ναυπήγηση πλοία δεν είναι έτοιμα, γιατί δεν είναι ικανά προς ναυσιπλοΐα.

Πλοίο Έτοιμο - Πλοίο υπό Ναυπήγηση

Πριν από την ανάπτυξη του φορολογικού καθεστώτος, του υπό ναυπήγηση πλοίου, είναι χρήσιμη η αντιπαραβολή της νομικής φύσης του με εκείνη του έτοιμου (αποπερατωμένου) πλοίου.

α) Ομοιότητες. Τόσο το έτοιμο όσο και το υπό ναυπήγηση πλοίο θεωρούνται, από τους κανόνες του Ιδιωτικού Δικαίου, κινητά πράγματα, με την ιδιότητα ότι εγγράφονται σε νηολόγιο (άρθρα 2, 3 και 4 του ΚΙΝΔ)⁵⁴, αποτελούν αντικείμενο υποθήκης (άρθρο 195 § 1 του ΚΙΝΔ) και η κατάσχεση ή η αναγκαστική εκτέλεση επ' αυτού γίνονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 κ. έπ. του ΚΠολΔ, οι οποίες αφορούν την «κατάσχεση επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου».

Μπορούν να αποτελούν αντικείμενο συναλλαγής, δηλαδή να μεταβιβασθούν λόγω πώλησης (άρθρο 6 του ΚΙΝΔ), λόγω κατακύρωσης σε πλειστηριασμό (άρθρα 12, 32, 103, 193, 214 του ΚΙΝΔ και άρθρα 931, 936, 965, 992, 1001 του ΚΠολΔ), λόγω δωρεάς (άρθρα 6, 7 του ΚΙΝΔ), λόγω θανάτου (άρθρο 8 του ΚΙΝΔ και άρθρα 1192 – 1195, 1199 – 1204 του ΑΚ), προς εξασφάλιση απαιτήσεως (άρθρο 190 του ΚΙΝΔ) ή να καταστούν αντικείμενο επικαρπίας (άρθρο 1142 κ. έπ. ΑΚ) ή χρησικτησίας (άρθρο 292 του ΚΙΝΔ και άρθρο 1041 κ. έπ. του ΑΚ). Τέλος, η εγκατάλειψη στον ασφαλιστή αποτελεί τρόπο απόκτησης κυριότητας, τόσο του έτοιμου όσο και του υπό ναυπήγηση πλοίου (άρθρο 280 κ. έπ. του ΚΙΝΔ) αλλά και η απόκτηση μερίδας συμπλοιοκτήτη ύστερα από τη διάθεσή της (άρθρα 20, 21 του ΚΙΝΔ)⁵⁵.

⁵⁴ Βλ. επίσης ν.δ. 375/1974 με το οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση 27/5/1967 για την εγγραφή των σχετικών με τα υπό ναυπήγηση πλοία δικαιωμάτων.

⁵⁵ Κυριότητα, τόσο ενός έτοιμου όσο και ενός υπό ναυπήγηση πλοίου, δεν αποκτάται με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) αφού ο νομοθέτης τα εξαιρεί (άρθρο 1 § 3 του ν. 1665/ 1986). Αν αυτή η εξαίρεση αρθεί, η χρηματοδοτική μίσθωση θα μπορούσε να οδηγήσει σε απόκτηση κυριότητας, αν ο μισθωτής, ασκώντας το δικαίωμα προαίρεσεως (option), επέλεγε την αγορά του πλοίου.

β) Διαφορές. Η απόκτηση κυριότητας του έτοιμου πλοίου, με βάση τους κανόνες του Ιδιωτικού Δικαίου⁵⁶, μπορεί να επέλθει με έναν από τους τρόπους που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο. Στην περίπτωση του υπό ναυπήγηση πλοίου, η απόκτηση κυριότητας μπορεί να προέλθει με έναν από αυτούς τους τρόπους αλλά, επιπροσθέτως, και με τη ναυπήγηση (άρθρα 4, 5, 7 του ΚΙΝΔ).

Η κυριότερη, ωστόσο, διαφορά μεταξύ του υπό ναυπήγηση πλοίου και του έτοιμου πλοίου είναι ότι το πρώτο, σε αντίθεση με το δεύτερο, δεν μπορεί να καταστεί ακόμα, γενικά μεν αντικείμενο ναυτιλιακής επιχείρησης, ειδικά δε ναύλωσης (άρθρο 108 κ. έπ. του ΚΙΝΔ), αφού ο εκναυλωτής αδυνατεί εκ των πραγμάτων να εκπληρώνει, όχι μόνο την κύρια υποχρέωσή του να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα και εν γένει στην αντίστοιχη προς τον σκοπό της ναύλωσης κατάσταση, εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση (καταλληλότητα προς πλου) και να διατηρεί τους προς απόθεση του φορτίου χώρους στην κατάσταση η οποία απαιτείται για την κατάλληλη τοποθέτηση και προσήκουσα διατήρηση των πραγμάτων (καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου) (άρθρο 111 του ΚΙΝΔ) αλλά και γενικότερα αδυνατεί να εκπληρώνει τις κατ' ιδίαν υποχρεώσεις του (άρθρο 112 κ. έπ. του ΚΙΝΔ). Ακόμη περισσότερο που, στην περίπτωση του υπό ναυπήγηση πλοίου, δεν θα βρεθεί ναυλωτής να καταβάλει στον εκναυλωτή ναύλο, για πλοίο το οποίο, εκ των πραγμάτων, δεν διαθέτει καταλληλότητα προς πλου και καταλληλότητα προς φόρτωση και διατήρηση του φορτίου κατά την έννοια που ορίζει και το άρθρο 111 του ΚΙΝΔ.

⁵⁶ Για τους τρόπους απόκτησης της κυριότητας πλοίου, με βάση τους κανόνες του Δημοσίου Δικαίου, βλ. ανωτ. υποσημ. 13.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Φορολογία Εισοδήματος κατά τον Ν. 27/1975

Από την ερμηνεία των διατάξεων του Ν. 27/1975, δεν προκύπτει ζήτημα επιβολής φόρου πλοίων και υποβολής δήλωσης και καταβολής του εν λόγω φόρου για φορτηγό πλοίο, το οποίο δεν έχει τεθεί ακόμη στην υπηρεσία επιχείρησης με αντικείμενο τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και τη διενέργεια εργασιών με σκοπό το κέρδος, αν εξακολουθεί να είναι υπό ναυπήγηση και η ναυπήγηση αυτή δεν έχει, ακόμη, περατωθεί.

Το ότι και το υπό ναυπήγηση πλοίο μπορεί να νηολογηθεί είναι σε αυτή την περίπτωση αδιάφορο. Όπως έχει, ήδη, αναφερθεί, κατά το άρθρο 4 του ΚΙΝΔ, μπορεί να νηολογηθεί και το υπό ναυπήγηση πλοίο. Ωστόσο, τούτο ορίστηκε, προκειμένου το υπό ναυπήγηση πλοίο να εξομοιωθεί προς το έτοιμο πλοίο, κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, ως προς την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του εν λόγω Κώδικα. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τις διατάξεις περί εξατομικεύσεως του πλοίου (άρθρο 2 του ΚΙΝΔ), της εφαρμογής των περί μισθώσεως έργου διατάξεις του ΑΚ στη σύμβαση ναυπήγησης (άρθρο 5 του ΚΙΝΔ), της απόκτησης κυριότητας πλοίου με τη ναυπήγηση (άρθρα 4, 5, 7 του ΚΙΝΔ) ή τη χρησικτησία (άρθρο 292 του ΚΙΝΔ) ή δια μεταβιβάσεως λόγω πωλήσεως (άρθρο 6 του ΚΙΝΔ) ή δωρεάς (άρθρα 6, 7 του ΚΙΝΔ) ή προς εξασφάλιση απαιτήσεως (άρθρο 190 του ΚΙΝΔ) ή λόγω θανάτου (άρθρο 8 του ΚΙΝΔ και άρθρα 1192 – 1195, 1199 – 1204 του ΑΚ) ή με τη κατακύρωσή του σε δημόσιο πλειστηριασμό (άρθρα 193, 214, 244 του ΚΙΝΔ και άρθρα 931, 963, 965, 992 κ. έπ., 1001, 1003 του ΚΠολΔ), ή περί των διατάξεων για τη συμπλοιοκτησία (άρθρα 10 κ. έπ., 36 του ΚΙΝΔ), την υποθήκη (άρθρο 195 του ΚΙΝΔ). Συνεπώς το υπό ναυπήγηση πλοίο δεν εξομοιώνεται με το έτοιμο πλοίο ως προς τις υπόλοιπες διατάξεις του ΚΙΝΔ και ΚΑΝΔ⁵⁷.

Το υπό ναυπήγηση δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο φορολογίας του ν. 27/1975, όχι μόνο γιατί με τον εν λόγω νόμο δεν σκοπήθηκε η επιβολή φόρου απλής κατοχής περιουσίας (πλοίο) αλλά, επιπροσθέτως, γιατί η επιβολή φορολογίας εισοδήματος, το οποίο προκύπτει από την εκμετάλλευση πλοίων, προϋποθέτει ενεργό άσκηση ναυτιλιακής επιχείρησης με προοπτική το κέρδος και ενδεχόμενο τη ζημιά, όχι όμως και την αδράνεια της εν λόγω επιχείρησης ως προς ένα πλοίο της, για το λόγο ότι το πλοίο, τελώντας ακόμη υπό ναυπήγηση, στερείται της δυνατότητας να αποκτήσει κέρδη (άρθρο 2 § 1 του ν. 27/1975)⁵⁸.

Αναλυτικότερα, επιχειρήματα υπέρ της άποψης, ότι κατά την έννοια του ν. 27/1975, το υπό ναυπήγηση πλοίο δεν υπόκεινται σε φορολογία αφού δεν είναι ακόμα έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση, προκύπτουν :

α) Από τη γενική διάταξη του άρθρου 2 § 1 του ν. 27/1975, στην οποία γίνεται λόγος για «κέρδη, τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων».

β) Από τη γενική διάταξη του άρθρου 2 § 3 του ν. 27/1975, στην οποία γίνεται λόγος για «καθαρά κέρδη», για «μερίσματα» ή για «ακαθάριστα έσοδα»,

⁵⁷ Βλ. Αντάπασης, Κτήση Κυριότητας σε Ναυπηγούμενο Πλοίο, σελ. 11 κ. επ., ιδίως σελ 14 κ. επ. επίσης Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 68 κ. επ., 72 κ. επ., 76 κ. επ., 84 κ. επ. και Ρόκος, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 28 – 32.

⁵⁸ Το ίδιο προκύπτει και από το άρθρο 6 § 4 του ν. 2238/1994, όπου γίνεται λόγος για «κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων».

αφού η κτήση τους δεν είναι δυνατή, αν το πλοίο είναι υπό ναυπήγηση και δεν είναι έτοιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

γ) Από τη γενική διάταξη του άρθρου 4 § 1 του ν. 27/1975, κατά την οποία υπόχρεος προς καταβολή φόρου είναι «ο διαχειριζόμενος το πλοίον και εισπράττων τους ναύλους», αφού η είσπραξη ναύλων προϋποθέτει αποπερατωμένο πλοίο, το οποίο «ναυλώνεται», ενώ το ημιτελές πλοίο δεν μπορεί να ναυλωθεί.

δ) Από την ειδική διάταξη του άρθρου 6 § 3 του ν. 27/1975, σύμφωνα με την οποία «Η ηλικία των πλοίων της πρώτης κατηγορίας υπολογίζεται δια την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος αρχόμενη από της 1^{ης} Ιανουαρίου του επομένου έτους εντός του οποίου το πλοίον παρεδόθη εις τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστήν εκ του ναυπηγείου έτοιμον προς εμπορικήν εκμετάλλευσιν...». Κατ' αντιδιαστολή, προκύπτει, ότι το πλοίο το οποίο ακόμη ναυπηγείται, έχει φορολογικώς αδιάφορη ηλικία, αφού δεν έχει ακόμη παραδοθεί στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή «έτοιμον προς εμπορικήν εκμετάλλευσιν...»⁵⁹.

Αντίθετο ερμηνευτικό πόρισμα δεν προκύπτει ούτε στις ακόλουθες περιπτώσεις :

α) Από τα άρθρα 2 § 1 – 3, 4 § 1 και 6 § 3 του ν. 27/1975 αλλά και από τη διάταξη του άρθρου 6 § 4 του ν. 2238/1994, κατά την οποία « Από το εισόδημα από εμπορικές επιχειρήσεις απαλλάσσονται : α) τα κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων, τα οποία υπόκεινται στον ειδικό φόρο για τα πλοία, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά». Με την εν λόγω διάταξη, ο νομοθέτης δεν ανατρέπει το ερμηνευτικό πόρισμα, κατά το οποίο με τον ν. 27/1975 επιβάλλεται γνήσια φορολογία εισοδήματος από την εκμετάλλευση πλοίων, αλλά απλώς διακηρύσσει την αρχή, ότι τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων, φορολογούνται κατά ειδικό τρόπο σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 27/1975.

β) Από το άρθρο 5 του ν. 27/1975, στην οποία αναφέρεται η μείωση του επιβαλλόμενου φόρου λόγω αργίας του πλοίου εξ' αιτίας «επισκευών, ελλείψεως εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας». Η εν λόγω διάταξη, για να εφαρμοστεί, προϋποθέτει κατ' αρχήν έτοιμο και αξιόπλοο, πλοίο, το οποίο κατ' αρχήν διαθέτει καταλληλότητα προς πλου και καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου. Πρόσκαιρα, όμως, κατέστη ανίκανο προς πλου και προς διατήρηση του φορτίου, γι' αυτό και επισκευάζεται ή δεν εργάζεται. Αντίθετη ερμηνευτική προσέγγιση θα μετέτρεπε τη φορολογία εισοδήματος πλοίων σε φορολογία απλής κατοχής της εκ πλοίων περιουσίας. Κάτι τέτοιο δε το θέλησε ο νομοθέτης. Με τη διάταξη του άρθρου 5 του ν. 27/1975 μετριάζονται οι συνέπειες της φορολογίας ενός έτοιμου και αξιόμαχου πλοίου αν, κατ' εξαίρεση, κατέστη μη αξιόπλοο.

γ) Από το άρθρο 7 του ν. 27/1975, με το οποίο χορηγούνται απαλλαγές σε «πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας 6 ετών» ή αν πρόκειται για «πλοία ηλικίας κάτω των 20

⁵⁹ Με αυτή την ερμηνεία του ν. 27/1975 είναι, πάγια, σύμφωνο το Υπουργείο Οικονομικών. Βλ. έγγραφό του (αριθ. Πρωτ. 1070286/15884/Γ0012/6.9.2002) με θέμα «Το υπό ναυπήγηση πλοίο, έστω και αν έχει νηολογηθεί δεν υπόκειται στο φόρο του ν. 27/1975» και την ερμηνευτική εγκύκλιό του ν. 27/1975 (ΔΦΝ ΚΘ 1975), στην οποία αναφέρονται τα ακόλουθα : «Διευκρινίζεται εν προκειμένω ότι οι πλωτοί γερανοί, ως και τα πλωτά ναυπηγήματα τα χρησιμοποιούμενα κυρίως δια την εκτέλεσιν λιμενικών έργων, δεν αποτελούν πλοία ή πλοιάρια υπό την έννοια του ν. 27/1975, καθόσον δεν ασκείται υπ' αυτών ναυτιλιακή επιχείρησις επί κέρδει και ως εκ τούτου δεν υπόκειται εις την δια του εν λόγω νόμου επιβαλλομένην ειδικήν φορολογίαν πλοίων».

ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν... ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς». Όπως προκύπτει από τις εν λόγω διατάξεις ο νομοθέτης δεν θέλησε να επιβάλει φορολογία στα υπό επισκευή πλοία. Είναι προφανές, ότι το άρθρο 7 του ν. 27/1975 χορηγεί κίνητρο, είτε για μια εξαετία, για όσα πλοία ναυπηγούνται στην Ελλάδα και τίθενται υπό ελληνική σημαία, είτε για μια εικοσαετία για όσα πλοία μετασκευάζονται στην Ελλάδα, των οποίων οι δαπάνες ναυπήγησης ή μετασκευής καλύπτονται με την εισαγωγή συναλλάγματος και δεν είχε στόχο την ανατροπή της αρχής του νόμου.

Φορολογία Εισοδήματος Πλοίων κατά το Διεθνές Φορολογικό Δίκαιο

Αν μεταξύ της χώρας μας και μιας ξένης χώρας δεν υφίσταται διμερής σύμβαση για την αποφυγή διπλής φορολογίας, εφαρμόζεται το άρθρο 103 § 1 του ν. 2238/1994. Σύμφωνα με αυτό «Απαλλάσσονται από το φόρο...η) τα κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων υπό ξένη σημαία...που πραγματοποιούν στην Ελλάδα οι αλλοδαπές επιχειρήσεις, με τον όρο της αμοιβαιότητας».

Σε περίπτωση, όμως, που η χώρα μας έχει υπογράψει, κυρώσει και έχει θέση σε ισχύ διμερή σύμβαση για την αποφυγή διπλής φορολογίας, η εν λόγω σύμβαση αποτελεί μέρος του εσωτερικού δικαίου και υπερισχύει κάθε αντίθετης διάταξης νόμου, όπως επιβάλλει το Σύνταγμα της Ελλάδας⁶⁰.

Υπάρχουν δύο κατηγορίες διεθνών συμβάσεων, τις οποίες η χώρα μας έχει υπογράψει, κυρώσει και έχει θέσει σε ισχύ :

α) Οι γενικές διμερείς συμβάσεις για την αποφυγή διπλής φορολογίας του εισοδήματος, στις οποίες γίνεται λόγος για ναυτιλιακές μεταφορές και για ωφέλεια από κεφάλαιο και μάλιστα από την εκποίηση πλοίων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

β) Οι ειδικές διμερείς συμβάσεις περί αμοιβαίας απαλλαγής των διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον φόρο εισοδήματος.

Από τη φύση και το αντικείμενό τους οι παραπάνω συμβάσεις δεν εφαρμόζονται στα υπό ναυπήγηση πλοία, γιατί τα πλοία αυτά, εξ' ορισμού, δε μπορούν να αποφέρουν στον πλοιοκτήτη κέρδη ή ωφέλειες από κεφάλαιο.

⁶⁰ Σύμφωνα με το άρθρο 28 § 1 του Συντάγματος της Ελλάδας «Οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Η εφαρμογή των κανόνων του διεθνούς δικαίου και των διεθνών συμβάσεων στους αλλοδαπούς τελεί πάντοτε υπό τον όρο της αμοιβαιότητας». Επίσης βλ. Ρούκουνας Διεθνές Δίκαιο, σελ. 29 – 34.

ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΤΕΛΗ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν.Α. 952/1971

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 952/1971⁶¹, επιβάλλεται λιμενικό προξενικό τέλος σε αντάλλαγμα υπηρεσιών τις οποίες προσφέρουν οι ελληνικές Προξενικές Αρχές, που εδρεύουν σε λιμένα της αλλοδαπής, προς ελληνικά πλοία, πλέοντας από την ημεδαπή ή την αλλοδαπή, στη συνέχεια προσεγγίζουν τον εν λόγω λιμένα, με την έννοια ότι εισπλέουν σε αυτόν, για να χρησιμοποιήσουν αυτές τις υπηρεσίες και εκπλέουν από αυτόν, αφού χρησιμοποίησαν τις πιο πάνω υπηρεσίες. Επίσης, το ν.δ. 952/1971 δεν ορίζει ότι το τέλος αυτό επιβάλλεται, εισπράττεται και αποδίδεται από κάποια κατά τόπο και καθ' ύλη Φορολογική Αρχή η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών. Αντιθέτως, ορίζεται ρητά ότι το τέλος αυτό επιβάλλεται και εισπράττεται από την ελληνική προξενική αρχή, η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εξωτερικών⁶².

Η αρμοδιότητα της Προξενικής Αρχής να επιβάλλει και να εισπράττει το εν λόγω τέλος προκύπτει και από το Διεθνές Δίκαιο, γιατί αυτή έχει διεθνή δικαιοδοσία να ασκεί εξουσία σε πλοία τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία, αφού κατά παράδοση τα εν λόγω πλοία θεωρούνται, κατά πλάσμα δικαίου, ως νοητή προέκταση του ελληνικού κράτους. Η Προξενική Αρχή δικαιούται να θεωρεί ναυτιλιακά έγγραφα σε πλοία με ελληνική σημαία τα οποία προσεγγίζουν λιμένες αλλοδαπής, στους οποίους αυτή εδρεύει και επομένως και να επιβάλλει το σχετικό προξενικό τέλος.

Αλλά, και από το άρθρο 4 του ν.δ 952/1971⁶³ συνάγεται το ίδιο συμπέρασμα, αφού επιβάλλει στις ελληνικές Προξενικές Αρχές να υποβάλουν κατάσταση, για τα πλοία που προσέγγισαν στους λιμένες όπου αυτές εδρεύουν, όχι στο Υπουργείο Οικονομικών ή σε κάποια Δ.Ο.Υ. αλλά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Εξωτερικών (Γενική Επιθεώρηση).

Ήδη από το 1947 το Υπουργείο Οικονομικών ήθελε να καταγράψει το σύνολο των πόρων υπέρ τρίτων. Τελικά το κατόρθωσε, ύστερα από 48 χρόνια, το 1995 επί Υπουργίας του Αλ. Παπαδόπουλου. Ο τότε υπουργός, υποβάλλοντας τον Νοέμβριο του 1995 τον Προϋπολογισμό του Κράτους συνδημοσίευσε και ειδικό τεύχος, στο οποίο καταγράφηκαν, με κάθε δυνατή λεπτομέρεια, οι φόροι υπέρ τρίτων⁶⁴. Αν η βεβαίωση και η είσπραξη του εν λόγω τέλους έχει όντως

⁶¹ Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν.δ. 952/1971 «Τα εις λιμένας της αλλοδαπής ένθα εδρεύουν Ελληνικά προξενικά αρχαί προσεγγίζοντα Ελληνικά εμπορικά πλοία δια την κατά νόμον θεώρησιν των ναυτιλιακών των εγγράφων και πάσαν ετέραν κατά Νόμον υπηρεσίαν υποχρεούνται να καταβάλλουν προξενικά ναυτιλιακά τέλη δια τας παρεχομένας υπό των ελληνικών προξενικών αρχών προς αυτά υπηρεσίας».

⁶² Η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη και με την προξενική νομοθεσία. Βλ. ενδεικτικά ν. 3904/1929 «περί κυρώσεως του από 16.11.1925 ν.δ. περί κυρώσεως συμβάσεως επί του διεθνούς καθεστώτος των θαλασσιών λιμένων» και ν. 1363/1983 «κύρωση Ευρωπαϊκής Σύμβασης για τα προξενικά καθήκοντα».

⁶³ Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν.δ. 952/1971 «Αι παράλιοι έμμισθοι και άμισθοι Προξενικά Αρχαί υποχρεούνται, εφ' όσον προσήγισαν πλοία εις λιμένα της έδρας των, να υποβάλλουν κατά μήνα Ιανουάριον εκάστου έτους εις το Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας και εις το Υπουργείον των Εξωτερικών (Γενική Επιθεώρησιν) κατάστασιν εμφανίζουσας τας γεγομένας προσεγγίσεις πλοίων του προηγούμενου έτους μετά πλήρων στοιχείων».

⁶⁴ Βλ. Υπουργείο Οικονομικών, Γενικός Προϋπολογισμός Οικονομικού Έτους 1996, τομ. Β', Τακτικός Προϋπολογισμός, Φόροι Υπέρ Τρίτων και Υπουργείο Οικονομικών και Γενικός

ανατεθεί στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Οικονομικών και στους αρμόδιους Οικονομικούς Εφόρους (Προϊστάμενους είτε της Δ.Ο.Υ. Πλοίων, είτε της περιφέρειας στην οποία ανήκει το πλοίο, είτε των Δ.Ο.Υ. Φορολογίας Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης, Α' Πατρών, Α' Βόλου) θα ήταν λογικό ο Υπουργός Οικονομικών να περιλάβει στην απογραφή του και τον εν λόγω πόρο. Δεν θα χρειαζόταν να αποταθεί εκτός του Υπουργείου Οικονομικών, αλλά στους προϊσταμένους των παραπάνω Δ.Ο.Υ., για να του παράσχουν ακριβή στοιχεία, μεταξύ των οποίων και η οικονομική απόδοση του παραπάνω πόρου.

Σε κάθε περίπτωση, κι αν ακόμη υποθεθεί, ότι αρμόδια για την επιβολή του λιμενικού προξενικού τέλους είναι Φορολογική Αρχή, και μάλιστα κάποια από τις Δ.Ο.Υ. της προηγούμενης παραγράφου, ζήτημα επιβολής και καταβολής προξενικών τελών δεν τίθεται για ελληνικό πλοίο, το οποίο δεν προσέγγισε καν, κανονικά ή έκτακτα, σε λιμένα της αλλοδαπής, όπου εδρεύουν Προξενικές Αρχές, για να θεωρήσει τα ναυτιλιακά έγγρατά του⁶⁵ και ως εκ τούτου, δεν ζήτησε τη συνδρομή των αρχών τούτων και την παροχή προς αυτό των εκ μέρους τους προσφερομένων υπηρεσιών. Πολύ περισσότερο αυτό συμβαίνει, αν το εν λόγω πλοίο δεν ήταν δυνατό εκ των πραγμάτων, να προσεγγίσει λιμένες του εξωτερικού, όπου εδρεύουν λιμενικές Προξενικές Αρχές, για να θεωρήσει τα έγγρατά του ή να ζητήσει από αυτές παροχή οποιασδήποτε υπηρεσίας. Το υπό ναυπήγηση πλοίο, μην έχοντας ικανότητα πλεύσης, δεν ήταν δυνατό να αποπλεύσει για να προσεγγίσει σε λιμάνι του εξωτερικού, να εισπλεύσει σε αυτό και, στη συνέχεια, να αποπλεύσει από αυτό, ώστε να του παρασχεθούν οι πιο πάνω υπηρεσίες ώστε να τίθεται ζήτημα υπαγωγής του στο καθεστώς του ν.δ. 952/1971.

Αντίθετο ερμηνευτικό πόρισμα δεν συνάγεται ούτε στη περίπτωση μείωσης των προξενικών τελών σε περίπτωση ακινησίας του πλοίου⁶⁶. Προϋπόθεση για την εν λόγω μείωση είναι η, κατ' αρχήν, δυνατότητα του πλοίου να προσεγγίσει σε λιμάνι της αλλοδαπής, στο οποίο εδρεύουν ελληνικές Προξενικές Αρχές και, κατ' εξαίρεση, να τέθηκε σε ακινησία για ορισμένο χρονικό διάστημα. Εννοείται πως το πλοίο δεν βρισκόταν σε ακινησία επειδή ήταν υπό ναυπήγηση στην Ελλάδα, και ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να προσεγγίσει λιμάνι, όπου εδρεύουν ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Προϋπολογισμός Οικονομικού Έτους 1999, εισηγητική έκθεση. Στην εντυπωσιακή αυτή απογραφή μνημονεύεται ο νόμος, ο οποίος επέβαλε κάθε συγκεκριμένο φόρο υπέρ τρίτων αλλά και την απόδοση του φόρου, ανεξάρτητα αν πρόκειται για γνήσιο φόρο, για μη φορολογικό έσοδο, ή για τέλη, δικαιώματα και εισφορές. Μεταξύ αυτών των φόρων δεν περιλαμβάνεται το λιμενικό προξενικό τέλος.

⁶⁵ Βλ. Μαλέμπας, Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίου και Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο σελ. 45 – 48.

⁶⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 1 εδ. 2 του ν.δ. 952/1971 «Εν ακινησία του πλοίου επί χρονικών διαστήματα μείζον των δύο μηνών τα τέλη μειούνται δια το πέραν των δύο μηνών διάστημα κατά τόσα έκτακτων ετησίων τελών όσοι οι πέραν αυτού μήνες ακινησίας του πλοίου. Κατά τον υπολογισμό των μηνών ακινησίας οίτινες υπερβαίνουν τους δύο μήνες, τμήμα μεν χρόνου μέχρι 15 ημερών δεν λαμβάνεται υπ' όψιν, χρονικόν δε διάστημα πέραν των 15 ημερών λογίζεται ως ολόκληρος μην».

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν. 2589/2000

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Έκτης Κοινοτικής Οδηγίας για το Φ.Π.Α, όπως αυτές ενσωματώθηκαν στο εσωτερικό δίκαιο⁶⁷, παρέχεται ευρύτατη απαλλαγή για κάθε εισαγωγή από το εξωτερικό ή παράδοση στο εσωτερικό πλοίου, εφοδίων και παροχή υπηρεσιών σε σχέση με το πλοίο. Ως πλοίο, με την έννοια των παραπάνω διατάξεων, νοείται και το υπό ναυπήγηση πλοίο.

Ως παράδοση πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 5 του ν. 2589/2000, θεωρείται κάθε πράξη με την οποία «μεταβιβάζεται το δικαίωμα να διαθέτει κάποιος ως κύριος».

Ως εισαγωγή πλοίου, σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο σε συνδυασμό με το άρθρο 10 του ν. 2859/2000, θεωρείται η είσοδος στο εσωτερικό της χώρας πλοίου, το οποίο προέρχεται, είτε από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε από τρίτες χώρες.

Τέλος, ως παροχή υπηρεσιών σε σχέση με το πλοίο, «θεωρείται κάθε πράξη που δεν συνιστά παράδοση αγαθών»⁶⁸.

Αν η ναυπήγηση πλοίου γίνεται από ναυπηγική επιχείρηση, δηλαδή από νομικό πρόσωπο υποκείμενο του Φ.Π.Α., η ναυπήγηση εμπίπτει στο καθεστώς του φόρου αυτού, γιατί συνιστά παροχή υπηρεσιών. Κατ' εξαίρεση, η ναυπήγηση πλοίου απαλλάσσεται από τον Φ.Π.Α. αν το υπό ναυπήγηση πλοίο εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 27 § 1 του νόμου 2859⁶⁹. Η ευρύτητα της ανωτέρω διάταξης οδηγεί στο συμπέρασμα πως, απαλλάσσονται από τον Φ.Π.Α. όχι μόνο τα συστατικά (άρθρο 953 ΑΚ) αλλά και τα παραρτήματα του πλοίου (άρθρο 956 ΑΚ)⁷⁰. Τούτο γιατί στην διάταξη του άρθρου 27 § 1 του ν. 2859 γίνεται λόγος για «αντικείμενα και υλικά, που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία» και για «καύσιμα, λιπαντικά, τροφοεφόδια και λοιπά αγαθά που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων...», δηλαδή, δεν γίνεται χρήση των κριτηρίων που θέτουν τα δύο ανωτέρω άρθρα του Αστικού Κώδικα.

Αν η ναυπήγηση του πλοίου γίνεται από ιδιώτη, δηλαδή πρόσωπο μη υποκείμενο σε Φ.Π.Α., η πώληση δεν εμπίπτει στις διατάξεις με τις οποίες επιβάλλεται ο φόρος αυτός, αλλά στις διατάξεις με τις οποίες επιβάλλεται τέλος χαρτοσήμου (βλ. επόμενο κεφάλαιο – Φορολογία Χαρτοσήμου).

⁶⁷ Η ενσωμάτωση της Έκτης Κοινοτικής Οδηγίας για το Φ.Π.Α., στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας, πραγματοποιήθηκε με τον ν. 2859/2000.

⁶⁸ Βλ. άρθρα 5, 6, 7, 8 του ν. 2859/2000.

⁶⁹ Σύμφωνα με το άρθρο 27 § 1 του ν. 2859/2000 «Απαλλάσσονται από το φόρο α) η παράδοση και η εισαγωγή πλοίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στην εμπορική ναυσιπλοΐα, για την αλιεία από υποκείμενο στο φόρο του κανονικού καθεστώτος Φ.Π.Α. ή για άλλη εκμετάλλευση ή για διάλυση ή για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και το Δημόσιο γενικά, η παράδοση και η εισαγωγή ναυαγοσωστικών και πλωτών μέσων επιθαλάσσιας αρωγής, καθώς και αντικειμένων και υλικών, εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία...γ) η παράδοση και η εισαγωγή καυσίμων, λιπαντικών, τροφοεφοδίων και λοιπών αγαθών που προορίζονται για τον εφοδιασμό των πλοίων...».

⁷⁰ Βλ. ανωτ. Η Νομική Φύση του Πλοίου, παρ. 7, 8.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΥ

Ερμηνευτική Προσέγγιση των Εφαρμοστέων Διατάξεων⁷¹

Η φορολογία χαρτοσήμου, σε σχέση με το υπό ναυπήγηση πλοίο, μπορεί να διακριθεί, συστηματικά, στις παρακάτω περιπτώσεις :

α) Φορολογία χαρτοσήμου και προσύμφωνο πώλησης πλοίου υπό ναυπήγηση . Είναι συχνό φαινόμενο η κατάρτιση προσύμφωνου⁷² πώλησης για ένα υπό ναυπήγηση πλοίο. Με το προσύμφωνο αυτό, οι συμβαλλόμενοι προσυμφωνούν να συνάψουν άλλη, οριστική, σύμβαση πώλησης του υπό ναυπήγηση πλοίου με ταυτόχρονη μεταβίβαση της κυριότητάς του. Ένα τέτοιο προσύμφωνο πώλησης υπογράφεται συνήθως στην περίπτωση που πρακτικά δεν είναι δυνατό να συναφθεί αμέσως η υποσχετική σύμβαση πώλησης και η εκποιητική σύμβαση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου. Συνηθέστερα, αυτό συμβαίνει όταν τα συμβαλλόμενα μέρη αντιμετωπίζουν νομικά ή πραγματικά (οικονομικά, εμπορικά, επιχειρηματικά) εμπόδια για τη σύναψη των οριστικών συμβάσεων αλλά ωστόσο, ενδιαφέρονται να υπάρξει συμβατική δέσμευση, ότι αυτές θα καταρτισθούν στο μέλλον.

Ένα τέτοιο προσύμφωνο, το οποίο υπογράφεται πριν από την κατάρτιση σύμβασης μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου (bill of sale) αλλά και πριν την καταχώρησή της στο νηολόγιο, είναι γνωστό με την ονομασία Μνημόνιο Συμφωνίας για την Αγορά και τη Προμήθεια Πλοίου (memorandum of agreement for sale and purchase of ships)⁷³.

Το εν λόγω μνημόνιο δεν συνιστά συμφωνία μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου και γι' αυτό δεν καταχωρίζεται στο νηολόγιο. Τόσο η θεωρία όσο και η νομολογία θεωρεί το μνημόνιο προσύμφωνο πώλησης πλοίου, το οποίο δεν καταχωρίζεται στο νηολόγιο, γιατί δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των εγγράφων που σύμφωνα με τον νόμο καταχωρίζονται σε αυτό⁷⁴.

Το εν λόγω μνημόνιο υπογράφεται για να κατοχυρωθούν γραπτώς οι όροι του προσύμφωνου. Τέτοιοι όροι είναι το τίμημα (price) στο οποίο θα πωληθεί το πλοίο, η κατάθεση προκαταβολής 10% εντός τριών ημερών από την ημέρα της υπογραφής του προσύμφωνου (deposit) σε ένα κοινό λογαριασμό (joint account), ο χρόνος αποπληρωμής του τιμήματος (payment), η δυνατότητα γενικής επιθεώρησης του πλοίου από τον υποψήφιο αγοραστή (inspections), ο χρόνος παράδοσης του πλοίου (condition of delivery), ο χρόνος μεταβίβασης της κυριότητας και της παράδοσης του τίτλου κυριότητας (bill of sale) και των υπόλοιπων εγγράφων του πλοίου, ο καθορισμός του συμβαλλόμενου που φέρει το βάρος των τυχών φόρων και των υπόλοιπων εξόδων μεταβίβασης του πλοίου

⁷¹ Βλ. Ρέππας, Κώδικας Τελών Χαρτοσήμου σελ. 46 – 59.

⁷² Βλ. άρθρο 166 του Αστικού Κώδικα.

⁷³ Στη ναυτιλιακή πρακτική γίνεται χρήση διαφόρων τύπων τέτοιων μνημονίων. Συνήθως ακολουθείται το υπόδειγμα (model) που έχει συντάξει η Ένωση των Νορβηγικών Εκναυλωτών (Norwegian Shipbrokers Association). Το υπόδειγμα αυτό έχει υιοθετηθεί από τη Documentary Committee του Baltic and International Maritime Council το 1956 (γνωστό ως Norwegian Saleform 1956). Ακολούθησαν αναθεωρήσεις το 1966, 1983, 1986 και 1993. Βλ. Γιαννόπουλος, Πώληση Πλοίου με Memorandum of Agreement σελ. 31 κ. έπ..

⁷⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΚΙΝΔ, στο νηολόγιο καταχωρίζονται μόνο τίτλοι κτήσεως κυριότητας.

(taxes etc.), η ευθύνη του αγοραστή και του πωλητή (buyer's default, seller's default), ο ορισμός διαιτησίας (arbitration) κ.ά..

Το προσύμφωνο δεν υπόκειται σε κανένα τέλος χαρτοσήμου όχι μόνο αναλογικό, αλλά ούτε και πάγιο, είτε αυτό υπογραφεί στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό. Το προσύμφωνο που υπογράφηκε στην Ελλάδα απαλλάσσεται από το αναλογικό ή πάγιο χαρτόσημο σύμφωνα με το άρθρο 13 § 1 του π.δ της 28.7.1931 «Περί Κώδικος Νόμων περί Τελών Χαρτοσήμου» και το άρθρο 25 § 2 του ν. 2873/2000 «Φορολογικές ελαφρύνσεις και απλουστεύσεις και άλλες διατάξεις». Το προσύμφωνο που υπογράφηκε στην αλλοδαπή, κι αν ακόμα αφορά πλοίο που βρίσκεται στην Ελλάδα, δεν υπόκειται σε χαρτόσημο στην Ελλάδα σύμφωνα με τα άρθρα 8 § 1, 13 § 1 του π.δ. της 28.7.1931 και του άρθρου 25 § 2 του ν. 2873/2000.

Αν με το προσύμφωνο γίνεται καταβολή χρηματικού ποσού, για το εν λόγω ποσό οφείλεται αναλογικό τέλος χαρτοσήμου και ειδικότερα το τέλος χαρτοσήμου της κύριας σύμβασης το οποίο συμφηφίζεται με το αναλογικό τέλος της εν λόγω σύμβασης κατά το χρόνο της κατάρτισής της.

β) Φορολογία χαρτοσήμου και πώληση πλοίου υπό ναυπήγηση. Το υπό κατασκευή πλοίο, ως πράμα κινητό, μπορεί να μεταβιβαστεί κατά κυριότητα, έναντι ανταλλάγματος, λόγω πωλήσεως. Η μεταβίβαση, λόγω πωλήσεως, του πλοίου εμπίπτει στο καθεστώς της νομοθεσίας περί τελών χαρτοσήμου, αν ο μεταβιβάζων και κύριος του υπό ναυπήγηση πλοίου είναι πρόσωπο μη υποκείμενο του Φ.Π.Α., είναι δηλαδή ιδιώτης. Το τέλος χαρτοσήμου είναι της τάξεως του 20%⁷⁵, σύμφωνα με το άρθρο 10 του π.δ. της 28.7.1931, ανεξάρτητα από την ιδιότητα του αγοραστή, ο οποίος μπορεί να είναι είτε άλλος ιδιώτης, είτε επιτηδευματίας, φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Αν η πώληση του υπό ναυπήγηση πλοίου γίνεται από πρόσωπο υποκείμενο του Φ.Π.Α., η πώληση δεν υπόκειται σε χαρτόσημο επειδή εμπίπτει στο καθεστώς του Φ.Π.Α.

γ) Φορολογία χαρτοσήμου και δωρεά εν ζωή ή αιτία θανάτου ή γονική παροχή πλοίου υπό ναυπήγηση. Το υπό ναυπήγηση πλοίο, ως πράμα κινητό, μπορεί να μεταβιβασθεί κατά κυριότητα, άνευ ανταλλάγματος, λόγω δωρεάς, κατά τις διατάξεις των άρθρων 496 - 512 του ΑΚ. Στη περίπτωση αυτή συντάσσεται σχετική σύμβαση. Επίσης, το υπό ναυπήγηση πλοίο είναι δυνατό να καταστεί αντικείμενο γονικής παροχής κατά ανάλογο τρόπο.

Η σύμβαση δωρεάς εν ζωή ή αιτία θανάτου, όπως και η σύμβαση γονικής παροχής πλοίου υπό κατασκευή από τον κύριο του προς οποιονδήποτε απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου, σύμφωνα με το άρθρο 20 του π.δ. της 28.7.1931.

δ) Φορολογία χαρτοσήμου και υποθήκη πλοίου υπό ναυπήγηση. Είναι δυνατό να συσταθεί υποθήκη πλοίου υπό ναυπήγηση προς εξασφάλιση απαιτήσεως αρκεί το πλοίο να έχει ήδη ναυπηγηθεί. Η εν λόγω υποθήκη εγγράφεται στο βιβλίο υποθηκών, της περιφέρειας στην οποία είναι νηολογημένο το υπό ναυπήγηση πλοίο, σύμφωνα με τα άρθρα 195, 196, 197 του ΚΙΝΔ.

Η υποθήκη, κατά τον Αστικό Κώδικα, είναι παρεπόμενη σύμβαση, η οποία προϋποθέτει έγκυρη χρηματική απαίτηση ή απαίτηση που μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήμα, προς εξασφάλιση της οποίας συνίσταται. Τα ανωτέρω ισχύουν και για υποθήκη πλοίου υπό ναυπήγηση, προς εξασφάλιση απαίτησης που πηγάζει από

⁷⁵ Πλέον εισφορά 20% υπέρ του Οργανισμού Γεωργικών Ασφαλίσεων.

κάποια άλλη σύμβαση, η οποία χαρακτηρίζεται ως κύρια. Η εξασφάλιση της απαίτησης αυτής επιτυγχάνεται με την προνομιακή ικανοποίηση του δανειστή, σε περίπτωση πώλησης με πλειστηριασμό του υπό ναυπήγηση πλοίου.

Οι συμβάσεις υποθήκης υπόκεινται σε τέλος χαρτοσήμου 2% σύμφωνα με το άρθρο 15 § 10 του π.δ. της 28.7.1931.

ε) Σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ 2687/1953, απαλλάσσονται από το τέλος χαρτοσήμου οι αποδείξεις εισπράξεων των εισφορών πλοιοκτητών και πληρωμάτων υπέρ των ασφαλιστικών ιδρυμάτων του Εμπορικού Ναυτικού, η λογοδοσία του διαχειριστή της πλοιοκτησίας προς αυτή και η εκποίηση πλοίου κατά τη διάρκεια της παραμονής του στην ελληνική σημαία.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Ν. 1676/1986

Στην περίπτωση σύστασως εμπορικής εταιρείας ή της αύξησως του κεφαλαίου της, που γίνεται με εισφορά κάθε είδους περιουσιακών στοιχείων, επιβάλλεται φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίων, ο οποίος υπολογίζεται στην πραγματική αξία των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων, σύμφωνα με τα άρθρα 18 § 1⁷⁶ και 19 § 1⁷⁷ του ν. 1676/1986.

Πιο συγκεκριμένα, η σύσταση και η αύξηση του κεφαλαίου των ναυτιλιακών εταιρειών κάθε μορφής, η οποία γίνεται με εισφορά οποιουδήποτε είδους περιουσιακών στοιχείων, απαλλάσσεται από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων, σύμφωνα με το άρθρο 22 § 1 του ν. 1676/1986⁷⁸.

Ως ναυτιλιακή εταιρεία, κατά την έννοια του άρθρου 22 § 1 του ν. 1676/1986, νοείται η επιχείρηση, η οποία εκμεταλλεύεται, είτε δικά της πλοία, είτε ξένα, με σκοπό την ενέργεια ναυτιλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος (π.χ. μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, αλιεία, ρυμούλκηση κ.λπ.), χωρίς να ενδιαφέρει, εάν η σχέση, επί της οποίας στηρίζεται η εκμετάλλευση του ξένου πλοίου, είναι εμπράγματη (επικαρπία) ή ενοχική (μίσθωση). Επίσης, η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία μπορεί να είναι οποιασδήποτε νομικής μορφής (Ο.Ε., Ε.Ε., Ε.Π.Ε., Α.Ε.), εμφανίζεται είτε με τη μορφή της πλοιοκτησίας, στην περίπτωση που εκμεταλλεύεται δικά της πλοία, είτε με τη μορφή του εφοπλισμού, στην περίπτωση που εκμεταλλεύεται ξένα πλοία δηλαδή πλοία τρίτων⁷⁹.

Για την απαλλαγή από τον εν λόγω φόρο των πιο πάνω εταιρειών κατά τη σύστασή τους ή κατά την αύξηση κεφαλαίου τους, θα πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά οι εξής προϋποθέσεις :

α) Οι ναυτιλιακές εταιρείες να εκμεταλλεύονται έτοιμα πλοία ικανά προς θαλασσοπορία, ανεξάρτητα αν αυτά είναι άνω ή κάτω των 10 κόρων.

β) Οι ναυτιλιακές εταιρείες να είναι αμιγώς ναυτιλιακές, σε όλη τη διάρκεια της λειτουργίας τους.

Σύμφωνα με τις παραπάνω προϋποθέσεις, η μεταβίβαση κατά κυριότητα ή κατά χρήση υπό ναυπήγηση πλοίου σε ναυτιλιακή εταιρεία, για κάλυψη εταιρικής εισφοράς, τόσο κατά τη σύσταση της εταιρείας, όσο και κατά την αύξηση του κεφαλαίου της, απαλλάσσεται από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων. Επίσης, είναι αδιάφορο αν το υπό ναυπήγηση πλοίο, το οποίο θα

⁷⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 1676/1986 «Επιβάλλεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, φόρος με την ονομασία : φόρος στη συγκέντρωση κεφαλαίων από : α) εμπορικές...».

Σύμφωνα με το άρθρο 18 § 1 του ν. 1676/1986 « Αποτελούν συγκέντρωση κεφαλαίων και υπάγονται στο φόρο οι κατωτέρω πράξεις : α) Η σύσταση προσώπων που προβλέπονται από το άρθρο 17 και η αύξηση του κεφαλαίου τους, που γίνεται με την εισφορά περιουσιακών στοιχείων οποιουδήποτε είδους».

⁷⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 19 § 1 του ν. 1676/1986 «Ο φόρος υπολογίζεται για τις πράξεις των περιπτώσεων α)... της παρ. 1 του άρθρου 18, στην πραγματική αξία των εισφερόμενων κάθε είδους περιουσιακών στοιχείων».

⁷⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 22 § 1 του ν. 1676/1986 «Απαλλάσσονται από τον φόρο : α)...β)... και οι κάθε μορφής ναυτιλιακές εταιρείες».

⁷⁹ Βλ. ανωτ. Κύριος πλοίου – πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής.

τύχει εκμεταλλεύσεως από τη ναυτιλιακή εταιρεία μετά το πέρας της κατασκευής του, είναι άνω ή κάτω των 10 κόρων.

Πρέπει να διευκρινιστεί, ότι από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων δεν απαλλάσσεται το ίδιο το εισφερόμενο στη ναυτιλιακή εταιρεία πλοίο υπό ναυπήγηση, αλλά οι συνιστώσες το αντικείμενο του εν λόγω φόρου πράξεις της σύστασης και της αύξησης του κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας, οι οποίες απαρτίζονται από το άθροισμα των εισφερόμενων περιουσιακών στοιχείων, κάθε είδους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το υπό ναυπήγηση πλοίο.

Το γεγονός ότι το πλοίο ή, ένα από τα πλοία των εν λόγω εταιρειών, είναι υπό κατασκευή, είναι αδιάφορο, γιατί ο νόμος αναφέρεται σε εισφορά πλοίου σε ναυτιλιακή εταιρεία, επομένως και του υπό ναυπήγηση πλοίου.

ΚΩΔΙΚΑΣ ΒΙΒΛΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Ερμηνευτική Προσέγγιση του Π.Δ. 186/1992

α) Σύμφωνα με το άρθρο 2 § 1 του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, κάθε πρόσωπο που ασκεί δραστηριότητα στην ελληνική επικράτεια τηρεί, εκδίδει, παρέχει και ζητά, λαμβάνει ή υποβάλλει, διαφυλάσσει τα βιβλία και τα στοιχεία, τις καταστάσεις και κάθε άλλο μέσο σχετικό με την τήρηση βιβλίων και την έκδοση στοιχείων που ορίζονται από τον Κώδικα, κατά περίπτωση.

Στην περίπτωση των πλοίων, επομένως και για τα υπό ναυπήγηση πλοία, γεννάται το ερώτημα αν προέχει ο τόπος εγκατάστασης και διοίκησης του πλοίου, δηλαδή η οργάνωση και η εκτέλεση της όλης επιχειρηματικής δραστηριότητας ή η σημαία του πλοίου. Το Υπουργείο Οικονομικών δέχεται ότι προέχει ο τόπος εγκατάστασης. Συγκεκριμένα δέχεται, ότι στις διατάξεις του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων δεν υπάγονται οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες επιχειρήσεις με ελληνική σημαία, εφόσον αυτές δεν έχουν εγκατάσταση στην Ελλάδα. Αντίθετα, αν οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις διατάξεις του Κώδικα Φορολογικών Βιβλίων και στοιχείων και να εκδίδουν για τις μεταφορές θεωρημένες φορτωτικές, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν τα πλοία⁸⁰.

β) Η ναυπήγηση πλοίου συνιστά παροχή υπηρεσιών. Συνεπώς μετά το πέρας της ναυπήγησης, πρέπει να εκδοθεί εκ μέρους του ναυπηγού τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, σύμφωνα με το άρθρο 12 § 1 του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων.

γ) Σύμφωνα με το άρθρο 12 § 16 του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, στην περίπτωση πώλησης πλοίου, άρα και πλοίου υπό ναυπήγηση, από επιτηδευματία, εκδίδεται τιμολόγιο πώλησης. Δεν εκδίδεται τιμολόγιο, εφόσον συντάσσονται συμβόλαια μεταβίβασης⁸¹. Αν ο πωλητής του υπό ναυπήγηση πλοίου δεν είναι επιτηδευματίας και ο αγοραστής είναι επιτηδευματίας, εκδίδεται από τον αγοραστή τιμολόγιο αγοράς σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 12 § 5 του Κώδικα Φορολογικών Βιβλίων και Στοιχείων.

δ) Με ειδικό όρο των εγκριτικών πράξεων, οι οποίες εκδίδονται σε εφαρμογή του ν.δ. 2687/1953 και συγκεκριμένα με τον όρο ο οποίος αναφέρεται στην Ειδική Ναυτική Επιχείρηση ορίζεται, ότι το κεφάλαιο της εταιρείας εκφράζεται σε ξένο νόμισμα, ότι η Ειδική Ναυτική Επιχείρηση τηρεί βιβλίο εσόδων – εξόδων στην ελληνική γλώσσα.

Αν η διαχείριση του πλοίου έχει ανατεθεί σε άλλη επιχείρηση, η οποία έχει υπαχθεί στον ν. 814/1978, η τήρηση του βιβλίου αυτού δεν απαιτείται. Επίσης, η τήρηση άλλων λογιστικών βιβλίων και η σύνταξη ισολογισμού δεν είναι υποχρεωτική. Σημειώνεται ότι από 1/1/2013 θα ισχύσουν αντίστοιχες διατάξεις του νέου Κώδικα Φορολογικής Απεικόνισης Συναλλαγών (ν. 4093/2012), ο οποίος αντικαθιστά τον ΚΒΣ.

⁸⁰ Βλ. έγγραφο 1030988/215/2.3.1993 του Υπουργείου Οικονομικών προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και έγγραφο 1081257/592/2.9.1994 του Υπουργείου Οικονομικών προς τη Δ.Ο.Υ. πλοίων.

⁸¹ Βλ. εγκύκλιο 1118523/975/8.12.1996 του Υπουργείου Οικονομικών.

ΑΡΘΡΟ 13 ΤΟΥ Ν.Δ 2687/1953

Οι κατ' Εφαρμογή του Εκδιδόμενες Εγκριτικές Πράξεις με Όρους Φορολογικού Περιεχομένου

Το άρθρο 112 του Συντάγματος του 1952, παρείχε την εξουσιοδότηση για την έκδοση νόμου (αυξημένη τυπική ισχύς), ο οποίος θα ρύθμιζε την επένδυση και προστασία των κεφαλαίων του εξωτερικού.

Κατ' εφαρμογή της παραπάνω διάταξης εκδόθηκε το ν.δ 2687/1953⁸². Η διάταξη του άρθρου 13 του ν.δ 2687/1953 ερμηνεύθηκε αυθεντικά με τη διάταξη του άρθρου μόνο του ν.δ 2928/1954, ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στη φράση «...επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων...». Το εν λόγω άρθρο ερμηνεύτηκε αυθεντικά και με τη διάταξη του άρθρου 5 § 3 του ν.δ 4256/1962.

Το Σύνταγμα του 1952 τέθηκε και πάλι σε ισχύ με το άρθρο 1 της Συντακτικής Πράξης της 1.8.1974. Με το άρθρο 9 της εν λόγω Συντακτικής Πράξεως διατηρήθηκε η αυξημένη τυπική ισχύς του ν.δ. 2687/1953. Τέλος, το ίδιο έπραξε και ο συνταγματικός νομοθέτης με το άρθρο 107 § 1 του Συντάγματος του 1975⁸³.

Οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας έχοντας υπόψη : α) τις διατάξεις του ν.δ. 2687/1953, όπως αυτό αυθεντικά έχει ερμηνευτεί, β) άλλους νόμους, οι οποίοι αναφέρονται στο προοίμιο της εγκριτικής πράξεως, γ) αίτηση του ενδιαφερόμενου και δ) αίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην Ελλάδα, από την οποία προκύπτει, ότι αυτή καλύπτει ελληνικά συμφέροντα κατά πλειοψηφία – εκδίδουν Κοινή Απόφαση με την οποία εγκρίνουν τους όρους οι οποίοι θα διέπουν, το με σημαία κάποιας χώρας συγκεκριμένο πλοίο, του οποίου το όνομα αναφέρεται στην Κοινή

⁸² Σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 «1. Κεφάλαια εξωτερικού...λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 1500 κόρων. 2. Εν τη εκδιδόμενη... εγκριτική πράξει δύναται να ορίζονται, επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων, α) η ελευθέρα πώλησις και υποθήκευσις του πλοίου άνευ αδείας της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, ων η εθνικότης προσδιορίζεται εν τη εγκριτική πράξει, β) η ελευθέρα διάθεσις του εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου, ή του ποσού της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αυτού εν περιπτώσει ατυχήματος ή του προϊόντος του επί υποθήκη δανεισμού του πλοίου, άνευ της υποχρεώσεως προς εισαγωγήν εις την χώραν των εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιστοίχων ποσών, γ) η ελευθέρα διαχειρίσις των εσόδων του πλοίου άνευ οιοσδήποτε περιορισμού, δ) ο περιορισμός των υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εισφορών, ε) η αναγνώρισις ως Ελληνικών, πλοίων ανηκόντων εις αλλοδαπούς, στ) ο καθορισμός του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως του εκποιουμένου εις αλλοδαπούς πλοίου κατ' αναλογίαν της καθαρής χωρητικότητος αυτού,...ζ) η πληρωτέα αποζημίωσις εις περίπτωσιν επιτάξεως του πλοίου, η) η επίλυσις των αναφουομένων διαφορών εκ της εφαρμογής της εγκριτικής πράξεως δια διαιτησίας και θ) πας άλλος όρος, πλην των ως άνω ενδεικτικώς αναφερομένων, εξυπηρετικός του σκοπού του παρόντος άρθρου, ως και αι δια την εξασφάλισιν της τηρήσεως της εγκριτικής πράξεως κηρώσεις. 3....4. Αι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και δια πάντα τα από 1^{ης} Ιανουαρίου 1953 νηολογηθέντα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητος εκάστου ανωτέρας των 1500 κόρων, επιτρεπομένης της εκδόσεως της σχετικής εγκριτικής πράξεως και μετά την νηολόγησιν αυτών».

⁸³ Βλ. Μαυριάς, Η συνταγματική προστασία των ξένων επενδύσεων κατά το ελληνικό δίκαιο και τα διεθνή πρότυπα προστασίας, σελ. 41 κ. επ..

Απόφαση. Η εν λόγω Κοινή Απόφαση (εγκριτική πράξη) δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως⁸⁴.

Με την εγκριτική πράξη ορίζεται, ότι το συγκεκριμένο πλοίο θα διέπεται, από την ύψωση της ελληνικής σημαίας και από τις διατάξεις των ελληνικών νόμων, όπως αυτές συμπληρώνονται ή και τροποποιούνται με τους όρους της συγκεκριμένης εγκριτικής πράξεως. Οι όροι αυτοί θα έχουν εφαρμογή σε όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου υπό ελληνική σημαία, ενώ το πλοίο θεωρείται ως κεφάλαιο εξωτερικού κατά την έννοια του ν.δ. 2687/1953. Επιπλέον, η εγκριτική πράξη δεν μπορεί να τροποποιηθεί χωρίς τη συναίνεση των πλοιοκτητών ή των ενυπόθηκων δανειστών. Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν και άλλες απαλλαγές ή διευκολύνσεις, οι οποίες, εφόσον γίνουν αποδεκτές, ενσωματώνονται με συμπλήρωση ή τροποποίηση της εγκριτικής πράξεως.

Μεταξύ των όρων που υπάρχουν στην εγκριτική πράξη, υπάρχουν και όροι με φορολογικό περιεχόμενο. Οι όροι αυτοί είναι, τις περισσότερες φορές, οι παρακάτω :

α) Απαλλαγή από το χαρτόσημο των αποδείξεων εισπράξεων των εισφορών πλοιοκτητών και πληρωμάτων υπέρ των ασφαλιστικών ιδρυμάτων του Εμπορικού Ναυτικού.

β) Καθορισμός περιόδου σταθερότητας για τη φορολογία εισοδήματος, σύμφωνα με τον ν. 27/1975.

γ) Μείωση της παραπάνω φορολογίας, αν το πλοίο προμηθεύεται εφόδια από ελληνικά λιμάνια.

δ) Απαλλαγή των πλοιοκτητών ή των μετόχων ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιουδήποτε τύπου από κάθε είδος φόρου για το εισόδημα που προέρχεται από τα κέρδη εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται, επίσης, από κάθε είδους φόρο για το εισόδημα από μερίσματα που προέρχονται από τους ιδρυτικούς τίτλους ή από μετοχές της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ε) Απαλλαγή από το τέλος χαρτοσήμου της διανομής κερδών σε χρήμα ή σε είδος των συμπλοιοκτητών, σε περίπτωση συμπλοιοκτησίας. Επίσης, απαλλάσσεται από οποιοδήποτε τέλος χαρτοσήμου κάθε είδους λογοδοσία του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας προς αυτή.

στ) Απαλλαγή από τους φόρους εισοδήματος και τα τέλη χαρτοσήμου της εκποιήσεως ολόκληρου ή μεριδίου του πλοίου, σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κατά τη διάρκεια της παραμονής του υπό ελληνική σημαία.

Όροι, με φορολογικό περιεχόμενο, εγκριτικών πράξεων εφαρμόζονται, κατ' αρχήν, και στο υπό ναυπήγηση πλοίο. Θα πρέπει, όμως, να ορίζεται ρητά στην εγκριτική πράξη, ότι αυτή αναφέρεται και στο πλοίο υπό ναυπήγηση, για να αποφευχθεί ή διαπίστωση κενών ή η δημιουργία προβλημάτων ερμηνείας της εγκριτικής πράξεως, ώστε να παρίσταται ανάγκη επίλυσης του σχετικού ζητήματος με τη διαδικασία της διαιτησίας.

⁸⁴ Οι εγκριτικές πράξεις, οι οποίες εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 13 του 2687/1953, δημοσιεύονται στο τεύχος «Αναπτυξιακές Πράξεις και Συμβάσεις» της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

**Η ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ
ΚΑΙ Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ
ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΩΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΜΕΝΟ**

Ζήτημα Επιβολής Φόρων Τελών και Εισφορών

Αρκετά συχνά, στην παγκόσμια ναυτιλιακή πρακτική, ένα υπό ναυπήγηση πλοίο καταχωρίζεται στο νηολόγιο και εμφανίζεται στην εγκριτική πράξη ως έτοιμο (αποπερατωμένο). Ανεξαρτήτως των λόγων που δικαιολογούν την ανωτέρω πρακτική, δημιουργούνται ζητήματα αναφορικά με την επιβολή φόρων, τελών και εισφορών σε σχέση με το εν λόγω πλοίο.

α) Ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης, προκειμένου να απαλλάξει από τη φορολογία το συγκεκριμένο πλοίο, θα μπορούσε να ζητήσει από τον αρμόδιο νηολόγο πιστοποιητικό μη αποπερατώσεώς του. Ο νηολόγος, όμως, θα αρνηθεί, νόμιμα, την έκδοση ενός τέτοιου πιστοποιητικού, γιατί τούτο θα αντίκειται στην πραγματικότητα, όπως αυτή αποτυπώνεται στο νηολόγιο. Οι πράξεις ή οι παραλήψεις του νηολογίου αποτελούν οιονεί δικαστικές πράξεις και, συνεπώς, δεν υπόκεινται σε ακύρωση. Σωστά, λοιπόν, ο νηολόγος δεν μπορεί να προβεί στην ακύρωση της υπάρχουσας εγγραφής, γιατί απαιτείται ως προς αυτό δικαστική απόφαση. Για τον ίδιο λόγο ούτε και ο αρμόδιος εισαγγελέας δικαιούται να διατάξει την ακύρωση της εγγραφής. Πόσο μάλλον να διατάξει τον νηολόγο να την ακυρώσει⁸⁵. Σύμφωνα με το άρθρο 791 § 2 του ΚΠολΔ, η εγγραφή στο νηολόγιο υπόκειται μόνο σε προσβολή ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου και συγκεκριμένα του Μονομελούς Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου έχει την έδρα του ο νηολόγος που αρνείται να ενεργήσει.

β) Η Φορολογική Αρχή δεν δικαιούται να εκδώσει πράξη, με την οποία να καταλογίζει φόρο, τέλος ή εισφορά, χωρίς προηγουμένως να εξετάσει, όχι μόνο την εγγραφή στο νηολόγιο και την εγκριτική πράξη, από την οποία προκύπτει ότι το πλοίο δεν είναι υπό ναυπήγηση, αλλά και όλα τα έγγραφα, τα οποία προσκομίζει ο ενδιαφερόμενος, από τα οποία συνάγεται ακριβώς το αντίθετο⁸⁶. Επιπροσθέτως, η αποδεικτική αξία των εγγράφων, τα οποία είναι δυνατό να επικαλεστεί ο ενδιαφερόμενος, δεν εκμηδενίζεται από το γεγονός ότι η προηγούμενη πλοιοκτήτρια εταιρεία το δήλωσε ως έτοιμο πλοίο αλλά έτυχε απαλλαγής, αποδεικνύοντας την αργία του.

Συμπερασματικά, το ζητούμενο δεν αφορά στην αποπεράτωση ή όχι του πλοίου, αλλά αν τούτο, έστω και αποπερατωμένο, ανέπτυξε μία από τις δραστηριότητες, τις οποίες προϋποθέτουν οι νόμοι, όπως ο ν. 27/1975 και το ν.δ. 952/1971, για να επιβληθεί φόρος, τέλος ή εισφορά.

γ) Αν ωστόσο η Φορολογική Αρχή εκδώσει πράξη, ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης μπορεί να προσφύγει ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού

⁸⁵ Βλ. Γιαννόπουλος, Πλοίο υπό Ναυπήγηση και το φορολογικό Καθεστώς του, σελ. 75.

⁸⁶ Ενδεικτικά, τέτοια έγγραφα είναι : βεβαίωση Λιμεναρχείου περί κατάπλου του πλοίου σε ορισμένο λιμένα και παραμονή του σ' αυτόν ως παροπλισμένου, πιστοποιητικό του Ν.Α.Τ. ότι το πλοίο δεν έχει ανοίξει ναυτολόγιο, αποφάσεις των πολιτικών δικαστηρίων, με τις οποίες κρίθηκε ότι το πλοίο ήταν υπό ναυπήγηση, πιστοποιητικό καταβολής τελών παροπλισμού, άδεια παροπλισμού, απαγόρευση απόπλου, σύμβαση ρυμούλκησης του πλοίου (Tug service), άδεια ρυμούλκησης, σύμβαση ναυπήγησης και τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών εκ μέρους του ναυπηγού, δημοσιεύματα του τύπου στα οποία το πλοίο εμφανίζεται ως ημιτελές και πρόκειται να πωληθεί ως τέτοιο κ.ά.

Πρωτοδικείου. Το δικαστήριο θα κρίνει, όχι μόνο αυτό καθεαυτό το γεγονός, αν δηλαδή το πλοίο είναι έτοιμο ή υπό ναυπήγηση, αλλά αν ανέπτυξε τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την υπαγωγή του σε φόρο, τέλος ή εισφορά. Στην περίπτωση που η Φορολογική Αρχή επιμένει, κατά τη δίκη, να αγνοεί (προσχηματικά) τα έγγραφα που προσκομίζει ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης και να προσηλώνεται αποκλειστικά στα έγγραφα που η ίδια επικαλείται, είναι δυνατόν να της καταλογιστεί κακή χρήση δικονομικών δικαιωμάτων αλλά και παρασιώπηση γεγονότων.

δ) Σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953, ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να προσφύγει στη διαιτησία⁸⁷, αφού η εν λόγω διαφορά του με το Ελληνικό Δημόσιο ανάγεται στην ερμηνεία ή τα κενά της εγκριτικής πράξεως.

Κατά τη νομολογία των διοικητικών δικαστηρίων, αν ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης δεν καταφύγει στη διαιτησία ή αν, στο διοικητικό δικαστήριο δεν γνωστοποιηθεί ότι κατέφυγε στη διαιτησία, το δικαστήριο δεν αναβάλλει την εκδίκαση της προσφυγής κατά της πράξης επιβολής φόρου, τέλους ή εισφοράς. Προχωρεί στην εκδίκαση της προσφυγής, η δε απόφασή του δεν είναι ανυπόστατη αλλά εξαφανιστέα. Σε περίπτωση προσφυγής στη διαιτησία το δικαστήριο είναι υποχρεωμένο να συμμορφωθεί προς τα επιλυθέντα δεσμευτικώς από τους διαιτητές ζητήματα.

ε) Ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης, εκτός από την προσφυγή του στο διοικητικό ή διαιτητικό δικαστήριο, δικαιούται να υποβάλει στην Φορολογική Αρχή, η οποία εξέδωσε πράξη επιβολής φόρου, τέλους ή εισφοράς, αίτηση διοικητικής επίλυσης της διαφοράς⁸⁸. Η εν λόγω αίτηση υποβάλλεται είτε μαζί με το δικόγραφο της προσφυγής, είτε με ιδιαίτερη αίτηση που κατατίθεται μέσα στην προθεσμία προς άσκηση προσφυγής, προσκομίζοντας τα αποδεικτικά στοιχεία, από τα οποία προκύπτει ότι το πλοίο, παρά το γεγονός ότι δεν διευκρινίζεται στο νηολόγιο και στην εγκριτική πράξη ότι είναι υπό ναυπήγηση, ωστόσο αυτό, όπως προκύπτει από τα προσκομιζόμενα έγγραφα, δεν κινούταν αλλά ήταν προσορμισμένο ή βρισκόταν σε ναυπηγείο όπου εκτελούνταν εργασίες ναυπήγησης και επομένως δεν πληροί τις προϋποθέσεις τους νόμου για να επιβληθεί σε αυτό φόρος, τέλος ή εισφορά.

Σε αυτή την περίπτωση, ο προϊστάμενος της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. μπορεί να πειστεί από τα στοιχεία, τα οποία προσκόμισε ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης, οπότε δικαιούται να ακυρώσει την πράξη του⁸⁹. Προκειμένου ο προϊστάμενος της Δ.Ο.Υ. να προχωρήσει στην ακύρωση της πράξης, έχει δικαίωμα, αν το επιθυμεί, να προκαλέσει γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Υπουργείου

⁸⁷ Σύμφωνα με τον όρο, τον σχετικό με τη διαιτησία, της εγκριτικής πράξεως : α) η διαφορά επιλύεται από 2 διαιτητές έμπειρους στα ναυτιλιακά θέματα, β) ο ένας διαιτητής ορίζεται από το Ελληνικό Δημόσιο και ο άλλος από τον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη, γ) αν ένα από τα δύο μέρη δεν ορίσει, έγκαιρα, διαιτητή, αυτός διορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, δ) σε περίπτωση διαφωνίας ορίζεται επιδιαιτητής και σε διαφωνία των διαιτητών σε σχέση με τον επιδιαιτητή, αυτός διορίζεται από τον Άρειο Πάγο, ε) η απόφαση της διαιτησίας είναι τελεσίδικη, αμετάκλητη και εκτελεστή χωρίς να περιβληθεί με τον τύπο της εκτελέσεως.

⁸⁸ Η αίτηση διοικητικής επίλυσης της διαφοράς υποβάλλεται με βάση το άρθρο 21 του ν. 27 1975 σε συνδυασμό με το άρθρο 7 του ν. 2238/1994.

⁸⁹ Η ακύρωση του φύλλου ελέγχου προβλέπεται από το άρθρο 21 του ν. 27/1975 σε συνδυασμό με το άρθρο 70 § 4 του ν. 2238/1994.

Οικονομικών ή και του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους⁹⁰. Αν όμως δεν πειστεί, αφενός μεν θα διαβιβάσει την προσφυγή στο διοικητικό δικαστήριο, αφετέρου θα βεβαιώσει το 20% του αμφισβητούμενου φόρου⁹¹. Η εν λόγω βεβαίωση μπορεί, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη, να ανασταλεί με αιτιολογημένη απόφαση του διοικητικού δικαστηρίου. Όμως, στη νομολογία των εν λόγω δικαστηρίων δεν έχει ακόμη επικρατήσει η άποψη, ότι το προδήλως παραδεκτό και το προδήλως βάσιμο της προσφυγής αποτελεί λόγο αναστολής⁹².

στ) Τέλος στα πλαίσια της διοικητικής επίλυσης της διαφοράς, στη διάθεση του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη υπάρχει ακόμη μία δυνατότητα, όσο αφορά τουλάχιστο τον φόρο εισοδήματος και το προξενικό ναυτιλιακό τέλος.

Σύμφωνα με το άρθρο 50 § 1 – 4 του ν. 27/1975 και το άρθρο 1 του ν.δ. 952/1971, ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει, κατά τη διαδικασία του συμβιβασμού, τη μείωση του φόρου λόγω αργίας ή ακινησίας του πλοίου. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 7 § 1 του ν. 27/1975, ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει την απαλλαγή του πλοίου από τον φόρο εισοδήματος λόγω μη παρόδου της εξαετίας ή λόγω μη υπερβάσεως της ηλικίας των είκοσι ετών.

Η Φορολογική Αρχή είναι υποχρεωμένη να δεχτεί τα συγκεκριμένα αιτήματα του πλοιοκτήτη, εάν επιμένει στην προσχηματική άποψή της, κατά την οποία, λόγω της εμφανίσεως του πλοίου ως αποπερατωμένου και όχι ως υπό ναυπήγηση στο νηολόγιο και την εγκριτική πράξη, είναι υποχρεωμένη να σεβαστεί το φαινόμενο δικαίου και όχι την πραγματικότητα και να εκδώσει πράξη επιβολής φόρου, τέλους ή εισφοράς, παρά το γεγονός ότι το πλοίο, ακόμα και αν εκληφθεί ως αποπερατωμένο, δεν ήταν δυνατό, εκ των πραγμάτων, να εκτέλεσε πλόες πέρα, είτε από τον λιμένα της προσόρμισής του, είτε από του ναυπηγείου του.

Η παραπάνω διαδικασία οδηγεί σε μια «κατ' οικονομία»⁹³ λύση και όχι σε εκείνη που θα οδηγούσε η εκ μέρους της Φορολογικής Αρχής παραδοχή, ότι το εν λόγω πλοίο, όπως και αν εκληφθεί, ήταν αδύνατο, εκ των πραγμάτων, να εκτέλεσε πλόες, να προσέγγισε λιμένες και γενικότερα να άσκησε οποιασδήποτε μορφής ναυτιλιακή εργασία, με σκοπό το κέρδος.

⁹⁰ Η πρόκληση γνωμοδότησης, από τμήμα ή και την ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, προβλέπεται από τον ν. 3086/2002.

⁹¹ Η άμεση βεβαίωση του 20% του αμφισβητούμενου φόρου, κύριου και πρόσθετου, προβλέπεται από το άρθρο 15 § 3 του ν. 27/1975.

⁹² Την άποψη αυτή έχει δεχτεί μόνο το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με την απόφασή του 108/1999 επίσης βλ. Λαζαράτος, Η προσωρινή Δικαστική Προστασία κατά τον Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, σελ. 154 κ. έπ..

⁹³ Βλ. Γιαννόπουλος, Πλοίο υπό Ναυπήγηση και το Φορολογικό Καθεστώς του, σελ. 83.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Λογιστική του Υπό Ναυπήγηση Πλοίου

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟ

Σύγκριση με το έτοιμο Πλοίο

Πολυάριθμοι ορισμοί της Λογιστικής έχουν δοθεί κατά καιρούς⁹⁴. Λόγω όμως της ευρείας λειτουργικής χρησιμοποιήσεώς της δεν είναι ευχερές να διατυπωθεί περιεκτικός και ακριβής ορισμός, ο οποίος να αποδίδει το σύνολο των επιδιώξεων της οποίες αυτή περικλείει κατά το στάδιο της εφαρμογής της. Ωστόσο, γενικότερα, Λογιστική είναι η ορθολογική μέθοδος της παρατήρησης, ανάλυσης, ταξινόμησης και καταγραφής των οικονομικών γεγονότων, συναλλακτικής ή παραγωγικής δραστηριότητας, τα οποία αφορούν στην εν γένει δράση των οικονομικών μονάδων και ειδικότερα των επιχειρήσεων⁹⁵.

Η Ναυτιλιακή Λογιστική είναι ένας από τους κλάδους της Ιδιωτικής Λογιστικής, όπως αυτή εφαρμόζεται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις κάθε μορφής. Το αντικείμενό της είναι η εκμετάλλευση του πλοίου⁹⁶.

Η Ναυτιλιακή λογιστική προσπαθεί να προσαρμόσει τις γενικές αρχές της Λογιστικής στα ιδιαίτερα προβλήματα που εμφανίζονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Εδώ, μας ενδιαφέρει η εξέταση των δυσχερειών, τις οποίες, πιθανώς, να αντιμετωπίσει μια ναυτιλιακή επιχείρηση κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης πλοίου. Συγκεκριμένα, αναζητούνται τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει το τμήμα λογιστηρίου της επιχείρησης, από το χρονικό σημείο της υπογραφής της σύμβασης ναυπηγήσεως έως την παράδοση του έτοιμου πλοίου. Αξίζει να σημειωθεί, πως εμπειρία ναυπήγησης πλοίου δεν έχουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό ισχύει και για αρκετές ελληνικές επιχειρήσεις, οι οποίες εκμεταλλεύονται συνήθως πλοία μεταχειρισμένα λόγω του χαμηλότερου κόστους απόκτησης και λειτουργίας τους. Σε αυτή την περίπτωση, η σχέση τους

⁹⁴ Ο καθηγητής Τσιμάρας τη θεωρεί ως επιστημονική τεχνική, επίσης κατά τους Dumarchey και Quiney, Λογιστική είναι η επιστήμη των λογαριασμών, ενώ το American Institute of Certified Public Accountants, ορίζει τη Λογιστική ως «Τεχνικήν της απεικονίσεως, ταξινομήσεως και συνοψίσεως, κατ' εύλογον τρόπον και εις χρηματικάς αξίας, των συναλλαγών και γεγονότων, τα οποία, εν μέρει τουλάχιστον, έχουν οικονομικόν χαρακτήρα, ως και της ερμηνείας των αποτελεσμάτων των οικονομικών τούτων πράξεων».

⁹⁵ Βλ. Καφούσης, Οικονομικός Λογισμός, σελ. 30.

⁹⁶ Βλ. Λεκαράκου Νιζάμη – Παπασπύρου, Ναυτιλιακή Λογιστική, σελ. 58.

με τα ναυπηγεία εξαντλείται στην επισκευή, μετασκευή και υποχρεωτική συντήρηση των μονάδων του στόλου τους.

Μερικά από τα προβλήματα οργάνωσης της Λογιστικής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε σχέση με το πλοίο που ήδη εκμεταλλεύεται (αποπερατωμένο πλοίο)⁹⁷ και η διερεύνηση παρόμοιων προβλημάτων για το υπό ναυπήγηση πλοίο είναι:

α) Το πλοίο, κατά την περίοδο της εκμεταλλεύσεώς του, εκτελεί πλόες σε όλες τις θάλασσες της Γης μακριά από την έδρα της εταιρείας του. Τα παραστατικά των ποικίλων οικονομικών πράξεων του πλοιάρχου ή του πράκτορα στα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου, φθάνουν στο λογιστήριο με μεγάλη χρονική καθυστέρηση. Ως συνέπεια, η καταχώρηση αυτών των συναλλαγών γίνεται χωρίς χρονική σειρά, οι λογαριασμοί παρέχουν πληροφορίες για τη διαμόρφωση των μεγεθών με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, ενώ είναι δύσκολη η εξαγωγή βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων.

Στην περίπτωση του υπό ναυπήγηση πλοίου, το τμήμα λογιστηρίου δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει παρόμοια ζητήματα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα όποια παραστατικά προέρχονται από την εταιρεία του ναυπηγείου και από μικρό αριθμό πιστωτικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων. Εξάλλου η σύμβαση ναυπήγησης, μεταξύ των άλλων και ιδίως αυτό, περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα της κατασκευής και τους οικονομικούς όρους που συνοδεύουν κάθε στάδιό του. Άρα, το λογιστικό τμήμα είναι ενήμερο, εκ των προτέρων, για τις πράξεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν. Ανέκαθεν, στη ναυτιλιακή πρακτική, η αξιοπιστία κερδίζεται με την έγκαιρη ικανοποίηση των όρων των συμβάσεων. Πιθανώς, όχι πάντως μεγάλης σημασίας, ζητήματα να δημιουργεί η ναυπήγηση του πλοίου σε τμήματα από παραπάνω από ένα ναυπηγεία και σε διαφορετικές χώρες. Πρόκειται για μια αρκετά διαδεδομένη πρακτική, κυρίως για πλοία μεγάλων μεγεθών ή ειδικών φορτίων.

β) Οι οικονομικές πράξεις διενεργούνται σε πληθώρα διαφορετικών νομισμάτων που προκύπτουν από τους όρους της ναύλωσης και τις χώρες προσέγγισης του πλοίου. Ως αποτέλεσμα, απαιτείται η ανεύρεση των ισοτιμιών με το νόμισμα που τηρούνται τα βιβλία, προκύπτουν συναλλαγματικές διαφορές και δημιουργούνται υποχρεώσεις σε πολλά και διαφορετικά νομίσματα.

Στην περίπτωση του υπό ναυπήγηση πλοίου το λογιστικό τμήμα ενδέχεται να αντιμετωπίσει παρόμοια προβλήματα. Πολλοί από τους όρους της σύμβασης ναυπήγησης ενδέχεται να προβλέπουν την ικανοποίησή τους με παραπάνω από ένα είδος νομίσματος.

γ) Οι επισκευές των πλοίων αποτελούν σημαντική δαπάνη για την ναυτιλιακή επιχείρηση. Το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών αυτών προέρχεται από τακτικές επισκευές, οι οποίες προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλούς ναυσιπλοΐας⁹⁸. Επομένως, οι δαπάνες των επισκευών δεν μπορεί να επιβαρύνουν μία μόνο χρήση αλλά πρέπει να επιμερισθούν σε περισσότερες (έξοδα πολυετούς απόσβεσης).

Είναι προφανές ότι η ναυπήγηση πλοίου από τη ναυτιλιακή εταιρεία απαιτεί πολλαπλάσια δαπάνη απ' ό τι η επισκευή ενός ήδη υπάρχοντος πλοίου,

⁹⁷ Βλ. όπ. πρ., σελ. 59 – 60.

⁹⁸ Για παράδειγμα, η ειδική επιθεώρηση του πλοίου (special survey) πραγματοποιείται κάθε πέντε χρόνια. Επίσης, τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας υποχρεώνονται σε ετήσια δίμηνη ακινησία κατά την οποία επισκευάζονται.

ιδιαίτερα σε περιόδους υψηλών ναύλων. Συνεπώς, οι δαπάνες ναυπήγησης πρέπει κατά αναλογία να επιβαρύνουν παραπάνω από μία χρήσεις, ιδιαίτερα αν συνυπολογιστεί και το σύνηθες, πλέον, γεγονός της παράδοσης του αποπερατωμένου πλοίου σε χρόνο μικρότερο του έτους.

δ) Πολλές φορές κάποια από τα έξοδα του πλοίου μετατρέπονται σε απαιτήσεις. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των δαπανών για επισκευή από ζημιές που υπέστη το πλοίο, τις οποίες, όμως, καλύπτει η ασφαλιστική εταιρεία σύμφωνα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Μια τέτοια μετατροπή απαιτεί σωστή λογιστική παρακολούθηση.

Παρόμοια μετατροπή μπορεί να συμβεί και με το υπό ναυπήγηση πλοίο στην περίπτωση τυχαίας απώλειας ή καταστροφής του, ενώ βρίσκεται ακόμα στο ναυπηγείο, αλλά και στην περίπτωση που προκύψουν μικρότερα ελαττώματα⁹⁹. Τότε, μέρος των εξόδων μετατρέπονται σε απαιτήσεις από τον ναυπηγό ή από την ασφαλιστική εταιρεία.

⁹⁹ Βλ. αν. Η Ναυπήγηση ως Τρόπος Αποκτήσεως της Κυριότητας Πλοίου, παρ. δέκατη τρίτη.

**ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΓΡΑΦΕΣ
ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Προσωπικός Λογαριασμός – Λογαριασμός Αξίας

Κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης πλοίου η λογιστική παρακολούθηση του πλοίου μπορεί να γίνει με Προσωπικό Λογαριασμό ή με Λογαριασμό Αξίας.

α) Παρακολούθηση με Προσωπικό Λογαριασμό.

Προσωπικοί είναι οι λογαριασμοί με τους οποίους απεικονίζονται και παρακολουθούνται οι απαιτήσεις ή οι υποχρεώσεις της επιχείρησης με φυσικά και νομικά πρόσωπα.

Σε περίπτωση που η παραγγελία ναυπηγήσεως πλοίου από ναυτιλιακή επιχείρηση προβλέπει την παράδοσή του, έτοιμου για ναυσιπλοΐα, τότε παρακολουθείται με προσωπικό λογαριασμό.

Έτσι κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης, ο λογαριασμός **15.09 Προκαταβολές κτήσεων πλοίων** χρεώνεται με τα ποσά που καταβάλει η ναυτιλιακή επιχείρηση.

Οι λογιστικές εγγραφές καταβολής χρημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης γίνονται ως εξής με το παρακάτω παράδειγμα:

Επιχείρηση ακτοπλοΐας ανέθεσε την κατασκευή πλοίου σε Ναυπηγείο και κατέβαλε προκαταβολή σε αυτό με επιταγή στην τράπεζα.

1

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΣ ΠΑΓΙΩΝ**

**15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ
38.03 Καταθέσεις όψεως**

Προκαταβολή για κατασκευή πλοίου όπως η από ... σύμβαση ναυπηγήσεως

Πλήρωσε σύμφωνα με τη σύμβαση και την πρόοδο των εργασιών.

2

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΣ ΠΑΓΙΩΝ**

**15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ
38.03 Καταθέσεις όψεως**

Έναντι λογαριασμού κατασκευής

Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, το Ναυπηγείο εκδίδει τιμολόγιο με το συνολικό κόστος. Με βάση τον τελικό λογαριασμό κατασκευής χρεώνεται ο λογαριασμός **17 ΠΛΟΙΑ** και πιστώνεται ο λογαριασμός **51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ**.

3

17 ΠΛΟΙΑ

17.00 Πλοίο

51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

51.00 Ναυπηγείο

Κόστος κατασκευής σύμφωνα με τιμολόγιο ...

Σε περίπτωση που υπήρχαν πρόσθετες και έκτακτες δαπάνες θα προσθέταμε το ποσό αυτό στο συνολικό κόστος κατασκευής.

Στη συνέχεια, στο λογαριασμό **51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ** μεταφέρονται και οι μέχρι τότε συνολικές πληρωμές στο ναυπηγείο από το λογαριασμό **15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ**.

4

51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

51.00 Ναυπηγείο

15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ

15.09 Προκαταβολές κτήσεως πλοίων

Μεταφορά προκαταβολών που δόθηκαν κατά τη διάρκεια της κατασκευής

Τέλος, επειδή ο λογαριασμός **51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ** στο παθητικό του μπορεί να έχει μεγαλύτερο ποσό λόγω των έκτακτων δαπανών, από το ενεργητικό γίνεται η εξόφληση του υπολοίπου του.

5

51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

51.00 Ναυπηγείο

38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

38.03 Καταθέσεις όψεως

Εξόφληση υπόλοιπου λογαριασμού κατασκευής

β) Παρακολούθηση με Λογαριασμό Αξίας

Οι λογαριασμοί αξιών είναι λογαριασμοί του ενεργητικού με τους οποίους απεικονίζονται και παρακολουθούνται αξίες της επιχείρησης. Η αξία που απεικονίζει ένας τέτοιος λογαριασμός αποτελεί κόστος για την επιχείρηση. Η παρακολούθηση της ναυπήγησης πλοίου με λογαριασμό αξίας μπορεί να εφαρμοσθεί όταν η σύμβαση προβλέπει την τμηματική τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής και την καταβολή τμηματικών ποσών με βάση τη τιμολόγηση αυτή. Στις περιπτώσεις αυτές χρησιμοποιούμε τον λογαριασμό **15.02 Πλοία υπό κατασκευή**.

Ο λογαριασμός αυτός χρεώνεται με τα ποσά που καταβάλλονται κάθε φορά στο ναυπηγείο για τη ναυπήγηση πλοίου με πίστωση του λογαριασμού **38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ** ή του **51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ** εφόσον το ποσό οφείλεται.

Για παράδειγμα:

Ναυτιλιακή επιχείρηση ανάθεσε σε Ναυπηγείο την κατασκευή πλοίου. Πλήρωσε με επιταγή. Οπότε έχουμε την εξής λογιστική εγγραφή:

1

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ**

**15.02 Πλοία υπό κατασκευή
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ
38.03 Καταθέσεις όψεως**

Τιμολόγιο Ναυπηγείου Νο ...

Κατέβαλε, μέσω κατάθεσης σε λογαριασμό, στο Ναυπηγείο σύμφωνα με την σύμβαση ναυπήγησης.

2

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ**

**15.02 Πλοία υπό κατασκευή
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ
38.03 Καταθέσεις όψεως**

Τιμολόγιο Ναυπηγείου Νο ...

Ακόμα ο λογαριασμός **15.02 Πλοία υπό κατασκευή** χρεώνεται με τα ποσά που αποτελούν κόστος του πλοίου π.χ. υπηρεσίες τρίτων, εργασίες άλλων εργολάβων κ.ά. με πίστωση του λογαριασμού **38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ** ή του λογαριασμού **51 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ**, εφόσον δεν πληρώνονται αμέσως.

Πλήρωσε αμοιβή σε ναυπηγό, με επιταγή από τον λογαριασμό όψης, για την παρακολούθηση της ναυπήγησης.

3

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ**

**15.02 Πλοία υπό κατασκευή
38 ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ**

38.03 Καταθέσεις όψεως

Αμοιβή ναυπηγού για τη σύμβαση ...ως ...

Τέλος, με την ολοκλήρωση της κατασκευής του πλοίου, ο λογαριασμός **15.02 Πλοία υπό κατασκευή**, που δείχνει το τελικό κόστος του πλοίου, πιστώνεται και μεταφέρεται στον οριστικό λογαριασμό του πάγιου ενεργητικού **17 ΠΛΟΙΑ**, ο οποίος χρεώνεται.

4

17 ΠΛΟΙΑ

17.00 Πλοίο ...

**15 ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΚΤΗΣΕΩΝ ΠΑΓΙΩΝ**

15.02 Πλοία υπό κατασκευή

Μεταφορά του υπολοίπου του λογαριασμού 15.02 στο λογαριασμό του πλοίου

ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές - Βιβλιογραφία

Αναστόπουλος, Φορολογικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2003.

Αντάπασης, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Σχετικές κατ' Άρθρον Διατάξεις, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1989.

Αντάπασης, Κτήση Κυριότητας σε Ναυπηγούμενο Πλοίο, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1997.

Αντωνίου – Πέρας, Μελέτη του Πλοίου, εκδ. Φοίβος, Αθήνα, 1984.

Association of Western European Shipbuilders and Ship Repairers Association, Ενημερωτικό Δελτίο, 2010.

Βιβλίο Παγκόσμιων Παραγγελιών, CESA Shipbuilding Market Monitoring, 1960 – 2011.

Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Μονάδων και Βιομηχανικών Πάρκων.

Βλάχος, Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 1996.

Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική, Στρατηγική Ναυπηγικών Μονάδων, Επισκευαστικών Μονάδων, εκδ. J + J Hellas, Αθήνα, 2004.

Γιαννόπουλος, Η Θεωρία των Γενικών Αρχών του Δικαίου, Εφημερίς Ελληνικής και Αλλοδαπής Νομολογίας 76, Αθήνα, 1957.

Γιαννόπουλος, Πώληση Πλοίου με Memorandum of Agreement, ΔΕΕ, Αθήνα, 1996.

Γιαννόπουλος, Πλοίο υπό Ναυπήγηση και το Φορολογικό καθεστώς του, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2003.

Γκιζάκης, Οι Έλληνες Εφοπλιστές Αποφεύγουν τις Επισκευές στη Ζώνη, Μελέτη, Πειραιάς, 2010.

- Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή, 1979.
- Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, Ίδρυση Θυγατρικής Εταιρείας του Ο.Λ.Π., Αθήνα, 1998.
- International Carbon Action Partnership, Ετήσιοι Απολογισμοί, 2000 – 2006.
- Καφούσης, Οικονομικός Λογισμός (πανεπιστημιακές παραδόσεις), Αθήνα, 1990.
- Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 2003.
- Κόρσος, Δημοσιονομικόν Δίκαιον, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή, 1985.
- Λαζαράτος, Η Προσωρινή Δικαστική Προστασία κατά τον Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2002.
- Λεκαράκου Νιζάμη – Άγγελος Παπασπύρου, Ναυτιλιακή Λογιστική, εκδ. Κλεινίας, Αθήνα, 2011.
- Μαλέρμπαρ, Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίου, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 1999.
- Μαυριάς, Η Συνταγματική Προστασία των Ξένων Επενδύσεων κατά το Ελληνικό Δίκαιο και τα Διεθνή Πρότυπα Προστασίας, Δελτίο Φορολογικής Νομοθεσίας, 1975.
- Όμιλος Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών, Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003 – 2007.
- Παμπούκης, Η Απόκτηση της Κυριότητας Πλοίου με τη Ναυπήγηση, Παρατηρήσεις στην Εφ. Θεσ/κης 3367/1968, ΕπισκεΔ Β, 1999.
- Παπανικολάου, Μελέτη Πλοίου, τομ. Α, εκδ. Συμεών, Αθήνα, 1994.
- Ρέππας, Κώδικας Τελών Χαρτοσήμου, εκδ. Πάμισος, Αθήνα, 2001
- Ροζής, Προφορικές Πληροφορίες, Οικονομολόγος – Φοροτεχνικός Α' Τάξης.
- Ρόκας, Ναυτικόν Δίκαιον (πανεπιστημιακές παραδόσεις), 1968.
- Ρόκος, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Παπαζήσης, Αθήνα, 1993.
- Ρούκουνας, Διεθνές Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1985.
- Σπηλιόπουλος, Πλοιοκτήτης και Εφοπλιστής, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1985.
- Σπυριδάκης, Γενικές Αρχές, τομ. Α, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1987.

Τ.Ε.Ε., Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία της Χώρας, εκδ. Τ.Ε.Ε., Αθήνα, 1992.

Τ.Ε.Ε. & ΓΣΕΕ, Διεθνής Συγκυρία και Σημερινή Κατάσταση: Προοπτικές στην Αμυντική Βιομηχανία, εκδ. Τ.Ε.Ε., Αθήνα, 1992.

Τεχνικά Χρονικά, Η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία: Παρούσα Κατάσταση και Προοπτικές, εκδ. Τ.Ε.Ε., Αθήνα, 1997.

Τζιβάρας, Προφορικές Πληροφορίες, Ναυλομεσίτη - Dry Cargo Chartering Department της Optima Shipbrokers.

Τσάγκαρης, Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ερμηνεία κατ' άρθρον), Αθήνα, 1958.

Τσομπάνογλου, Προφορικές Πληροφορίες, Ναυπηγός - Engineering Department της Thenamaris.

Φορολογία Εισοδήματος – Συμβάσεις Ελλάδος με άλλα Κράτη (διοικητική κωδικοποίηση), Υπουργείο Οικονομικών.

Φραγκούλης, Τεχνική του Πλοίου – Ναυπηγεία, τομ. Α, εκδ. Β. Φραγκούλης, Αθήνα, 1966.

Χάδος, Οικονομική Ανασυγκρότηση Επιχειρήσεων: Η Περίπτωση του Νέου Ναυπηγείου Σύρου και Νέου Ναυπηγείου Ελευσίνας (Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2007.

Νομοθετικές Πηγές

Σύνταγμα της Ελλάδας, 1952

Άρθρο

112 (Προστασία κεφαλαίων του εξωτερικού)

Συντακτική Πράξη της 1.8.1974

Άρθρο

9 (διατήρηση της αυξημένης τυπικής ισχύος του ν.δ. 2687/1953)

Σύνταγμα της Ελλάδας, 1975

Άρθρο

107 (διατήρηση της αυξημένης τυπικής ισχύος του ν.δ. 2687/1953)

Σύνταγμα της Ελλάδας, 2001

Άρθρα

28 (ισχύς διεθνών συμβάσεων)

106 (εξασφάλιση ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας)

Αστικός Κώδικας

- Άρθρα
- 166 (προσύμφωνο)
 - 496 – 512 (δωρεά)
 - 681 κ. έπ. (σύμβαση έργου)
 - 683 (σύμβαση έργου, περίπτωση εφαρμογής διατάξεων για πώληση)
 - 693 (παραγραφή αξίωσης εργοδότη)
 - 695 (νόμιμο ενέχυρο)
 - 948 (κινητά και ακίνητα)
 - 953 κ. έπ. (συστατικό)
 - 956 κ. έπ. (παράρτημα)
 - 1041 (τακτική χρησικτησία)
 - 1142 (έννοια καλής πίστης)
 - 1192 – 1195 (πράξεις που μεταγράφονται, αποδοχή κληρονομιάς ή κληροδοσίας)
 - 1197 (ταυτότητα ακινήτου από πράξη αποδοχής κληρονομιάς ή κληροδοσίας)
 - 1199 - 1204 (κυριότητα κληρονόμου ή κληροδόχου, δημοσιότητα βιβλίων μεταγραφής, ακυρότητα δικαιοπραξίας που έχει μεταγραφεί, ακυρότητα μεταγραμμένης σύμβασης που αφορά ακίνητο)

Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ 187/1973)

- Άρθρο
- 3 (ορισμός πλοίου)

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958)

- Άρθρα
- 1 (ορισμός πλοίου)
 - 2 (πράξη νηολογήσεως)
 - 3 (ακυρότητα πράξεως νηολογήσεως)
 - 4 (νηολόγηση ναυπηγούμενου πλοίου)
 - 5 (σύμβαση ναυπήγησης)
 - 6 (μεταβίβαση κυριότητας πλοίου)
 - 7 (μεταβίβαση κυριότητας ναυπηγούμενου πλοίου)
 - 8 (περιπτώσεις εφαρμογής των άρθρων 1192 – 1195, 1197 και 1199 – 1204 του Αστικού Κώδικα)
 - 10 (συμπλοιοκτησία)
 - 12 (ασυμφωνία συμπλοιοκτητών)
 - 20 (διάθεση μερίδας συμπλοιοκτήτη)
 - 21 (συμπλοιοκτήτης μέλος πληρώματος)
 - 32 (συμπλοιοκτήτες και εκποίηση πλοίου)
 - 36 (συμπλοιοκτησία πλοίου υπό ναυπήγηση)
 - 85 (υποχρεώσεις πλοιοκτήτη)
 - 103 (εκποίηση πλοίου)
 - 105 (εφοπλιστής)
 - 106 (απαιτήσεις απορρέουσες από τον εφοπλισμό)
 - 108 κ. έπ. (σύμβαση ναυλώσεως)

- 111 (καταλληλότητα προς πλούν και καταλληλότητα προς διατήρηση φορτίου)
- 112 κ. έπ. (υπόλοιπες υποχρεώσεις εκναυλωτή)
- 190 (μεταβίβαση κυριότητας πλοίου προς εξασφάλιση απαιτήσεως)
- 193 (μεταβίβαση κυριότητας πλοίου λόγω κατακύρωσης σε πλειστηριασμό)
- 195 – 197 (υποθήκη σε υπό ναυπήγηση πλοίο)
- 205 (ναυτικά προνόμια)
- 209 (μη άσκηση προνομίου επί του ασφαλισματος)
- 214 (κατάσχεση πλοίου)
- 280 (εγκατάλειψη στον ασφαλιστή ως τρόπος αποκτήσεως κυριότητας έτοιμου ή υπό ναυπήγηση πλοίου)
- 292 (κυριότητα πλοίου από χρησικτησία)

Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας

Άρθρα

- 791 (καταχωρίσεις στα δημόσια βιβλία για ιδιωτικά δικαιώματα)
 - 992 κ. έπ. (κατάσχεση ακινήτων, πλοίων ή αεροσκαφών του οφειλέτη)
 - 931 (εκτελεστήρια έκθεση)
 - 936 (ανακοπή τρίτου δικαιούχου του αντικειμένου της εκτέλεσης)
 - 963 (κήρυκας πλειστηριασμού)
 - 965 (πλειοδοσία και αναπλειστηριασμός)
 - 992 (αντικειμενικά όρια της κατάσχεσης ακινήτου)
 - 1001 (χωριστός πλειστηριασμός για κάθε ακίνητο)
 - 1003 (Πλειοδοσία και αναπλειστηριασμός)
-
- N.Δ. 2687/1953 (περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων του εξωτερικού)
 - N.Δ. 2929/1954 (αυθεντική ερμηνεία του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953)
 - N.Δ. 4256/1962 (αυθεντική ερμηνεία του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953)
 - N.Δ. 952/1971 (περί προξενικών τελών)
 - N.Δ. 375/1974 (κύρωση σύμβασης της 27.5.1967 για την εγγραφή των σχετικών με τα υπό ναυπήγηση πλοία δικαιωμάτων)
 - Π.Δ. 28.7.1931 (περί κώδικος νόμων περί τελών χαρτοσήμου)
 - Π.Δ. 186/1992 (κώδικας φορολογικών βιβλίων και στοιχείων)

Γενικός Προϋπολογισμός Οικονομικού Έτους 1996 (τόμ. Β', τακτικός προϋπολογισμός, φόροι υπέρ τρίτων)

Γενικός Προϋπολογισμός Οικονομικού Έτους 1999 (εισηγητική έκθεση)

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1540/1998 (συμβατότητα άμεσων κρατικών επιδοτήσεων, των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, με το κοινοτικό δίκαιο)

- N. 3904/1929 (περί κυρώσεως του από 16.11.25 ν.δ. περί κυρώσεως συμβάσεως επί του διεθνούς καθεστώτος των θαλασσιών λιμένων)
- N. 1587/1950 (φόρος μεταβίβασης ακινήτων)
- N. 27/1975 (φορολογία πλοίων)
- N. 814/1978 (περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων)
- N. 1363/1983 (κύρωση ευρωπαϊκής σύμβασης για τα προξενικά καθήκοντα)
- N. 1665/1986 (χρηματοδοτική μίσθωση – leasing)
- N. 1676/1986 (καθορισμός των συντελεστών του φόρου προστιθέμενης αξίας και ρύθμιση άλλων θεμάτων)
- N. 2238/1994 (κύρωση του κώδικα φορολογίας εισοδήματος)
- N. 2528/1997 (κύρωση σύμβασης αριθμ. 24553)
- N. 788/2000 (κρατική επιδότηση Νεωρίου Σύρου)
- N. 2589/2000 (κύρωση κώδικα φόρου προστιθέμενης αξίας)
- N. 2859/2000 (ενσωμάτωση της έκτης κοινοτικής οδηγίας για τον φόρο προστιθέμενης αξίας)
- N. 2873/2000 (φορολογικές ελαφρύνσεις και απλουστεύσεις και άλλες διατάξεις)
- N. 383/2002 (επενδυτική ενίσχυση Νεωρίου Σύρου)
- N. 3086/2002 (οργανισμός νομικού συμβουλίου του κράτους και κατάσταση των λειτουργιών και των υπαλλήλων του)
- N. 569/2003 (χορήγηση παράτασης, τριών ετών, για την παράδοση του κρουαζιερόπλοιου «Alysia» από το Νεώριο Σύρου)

Σύμβαση Αριθμ. 24553, Φ.Ε.Κ 216/21/10/1997 (σύμβαση παραχώρησης της «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.» στον Όμιλο Ταβουλάρη)

Κοινή Υπουργική Απόφαση 28000/600/11200 (περί ενισχύσεων ναυπηγικών μονάδων)

Αρθρογραφία

Εξπρές

- «Ενίσχυση των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων», 27 Ιουνίου 2003.
 «Απειλή για τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία από τον Αριθμό Κλινών της Νοτίου Κορέας», 17 Ιουνίου 2006.

Εφοπλιστής

- «Σκαραμαγκάς : Λουκέτο ή Ιδιωτικοποίηση ;», σελ. 17, Μάρτιος 1995.
 «Meyer Werft : Διακόσια Χρόνια στα...Σκαριά», σελ. 26 – 35, Μάρτιος 1995.
 «Η Ιαπωνία στην Κορυφή των L.P.G.», σελ. 52, Μάιος 1995.
 «Δεξαμενές Βασιλιάδη : Ενυδρεία χωρίς Νερό», σελ. 28, Ιούλιος 1995.
 «Ο Σκαραμαγκάς Κλείνει η Fincantieri Ανοίγει», σελ. 41, Ιούλιος 1995.
 «Ελληνικά Ναυπηγεία χωρίς Οδό Σωτηρίας», σελ. 44, Απρίλιος 1996.
 «E.T.B.A. εν Αυλίδι», σελ. 45, Σεπτέμβριος 1996.
 «Ενισχύονται τα Ελληνικά Ναυπηγεία», σελ. 22, Δεκέμβριος 1997.
 «Ναυπηγεία Ελευσίνας : Η Παράδοση του Α / Γ Ρόδος», σελ. 36, Απρίλιος 1999.
 «Εθνοκάθαρση στο Σκαραμαγκά ;», σελ. 108, Ιούνιος 1999.
 «Διαλυτήρια Πλοίων», σελ. 148, Ιανουάριος 2000.
 «Ελληνικά Ναυπηγεία – Τρία Υποβρύχια για το Πολεμικό Ναυτικό», σελ. 31, Μάρτιος 2000.
 «15 – 40% Κάτω το Κόστος οι Κορεάτες», σελ. 51, Μάιος 2000.
 «Η Ιστορία του H.D.V.», σελ. 79 – 88, Μάιος 2000.
 «Περί Σκαραμαγκά», σελ. 16 – 17, Μάιος 2002.
 «Η Επιτυχία μιας Ναυπήγησης είναι Συλλογική Υπόθεση», σελ. 66 – 72, Μάιος 2002.
 «Έλληνες Εφοπλιστές και Κινεζικά Ναυπηγεία», σελ. 84, Μάιος 2006.
 «Ναυπηγεία Σάββα : Τότε που Φτιάχναμε 150 Καράβια», σελ. 71 – 77, Ιούνιος 2006.
 «Τα Υπέρ και τα Κατά της Ναυπήγησης Πλοίων στην Κίνα», σελ. 99 – 101, Ιούνιος 2006.
 «Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Στηρίζουν το Πολεμικό Ναυτικό», σελ. 102 – 104, Ιούνιος 2006.

Ναυτεμπορική

- «Ανταγωνιστικά Συμφέροντα Ναυπηγείων με Έλληνες Εφοπλιστές για Κατασκευή Κατώτερης Ποιότητας Πλοίων», 13 Μαΐου 2001.
 «Κορεατικές Επιδοτήσεις κατά Ναυπηγείων Ευρωπαϊκής Ένωσης», 26 Απριλίου 2002.

Ναυτιλία, (ετήσια ειδική έκδοση της Ημερησίας), Ιούνιος 1996 – Ιούνιος 2006.



Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ
Πτυχιακή Εργασία
Επιβλέπων Καθηγητής: Νικόλαος Α. Σγουρινάκης
ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ
του Επαμεινώνδα Κρητικού
ΑΜ 12029
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2012
