

Α.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ.

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

# ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

ΖΑΒΟΣ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ - Α.Μ. 14570

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ  
2017

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u></b>	
1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	3
1.2 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	4
1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΟΥ	5
1.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΝΟΜΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ)	7
1.5 ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ & ΕΝΝΟΙΕΣ	9
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u></b>	
2.1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ	11
2.2 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΛΑΣΕΩΣ & ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	12
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u></b>	
3.1 ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	14
3.2 ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΔΝΔ	15
3.2.1 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΚΑΤΑΛΗΦΘΕΙ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ	15
3.2.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΔΗΜΕΥΘΕΙ ΣΕ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΗΣ ΠΟΙΝΗΣ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΟΠΩΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ & ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΑΛΙΕΙΑ	15
3.2.3 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΚΑΤΑΠΟΝΤΙΣΤΕΙ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΤΟΥ	18
3.3 ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΔ	19
3.3.1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΜΕ ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	19
3.3.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΙΚΤΗΣΙΑ	25
3.4 ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΔ	26

<b>3.4.1 ΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ (ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ)</b>	<b>26</b>
<b>3.4.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΟΥ</b>	<b>29</b>
<b>3.4.3 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ</b>	<b>29</b>
<b>3.4.4 ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ</b>	<b>30</b>
<b>3.4.5 ΔΙΑΘΕΣΗ Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΜΕΡΙΔΑΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ</b>	<b>30</b>
<b>3.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ (LEASING)</b>	<b>31</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>34</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>35</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία με θέμα οι τρόποι απόκτησης πλοίων γίνεται μια αναλυτική έρευνα στους τρόπους που μπορεί κανείς να αποκτήσει την κυριότητα ενός πλοίου σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), τον ΚΙΝΔ (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) και σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και ακόμα γίνεται μια ιδιαίτερη έρευνα πάνω στο θέμα της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing).

Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αυτής γίνεται σταδιακά μια εισαγωγή του αναγνωστικού κοινού στο πλοίο εννοιολογικά και σημασιακά δηλαδή, σε μορφή περίληψης, γίνεται μια προσπάθεια εισαγωγής του αναγνώστη στο κόσμο των πλοίων και της ναυτιλίας έτσι ώστε στη συνέχεια να μπορεί να κατανοήσει και να αξιοποιήσει σωστά τις πληροφορίες ως προς τους τρόπους κτήσης των πλοίων που είναι ένα εξειδικευμένο ναυτιλιακό θέμα. Ακόμα, στο πρώτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε πόσες κατηγορίες και είδη πλοίων μπορεί να υπάρχουν και πόσα είδη ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπάρχουν. Τα πλοία διαχωρίζονται σε κύρια και βοηθητικά. Κύρια πλοία όπως κανείς μπορεί να αντιληφθεί είναι π.χ. τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα πετρελαιοφόρα κ.α. ενώ ως βοηθητικά μπορούν να χαρακτηριστούν τα ρυμουλκά. Στην ουσία, κύρια είναι αυτά τα πλοία που μεταφέρουν ανθρώπους ή πράγματα με σκοπό στο τέλος του ταξιδιού τους να αποκομίσουν χρηματικό κέρδος ενώ τα βοηθητικά πλοία υπάρχουν για να βοηθούν και να καθοδηγούν όταν παραστεί ανάγκη τα κύρια πλοία. Επίσης αναλύουμε πόσες κατηγορίες νομικών μορφών ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπάρχουν για να καταδείξουμε στον αναγνώστη το πολυεπίπεδο βάθος της ναυτιλιακής αγοράς στην Ελλάδα και παγκοσμίως. Εν κατακλείδι, στη τελευταία υποενότητα του πρώτου κεφαλαίου γίνεται μια μικρή αναφορά αλλά πολύ απαραίτητη σε σημαντικές έννοιες και ορισμούς με τεράστια σημασία όπως για παράδειγμα τι σημαίνει πλοιοκτήτης ; ή τι σημαίνει σημαία ευκαιρίας και μερικά ακόμα ερωτήματα που θεώρησα σωστό να απαντήσω.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας επιτυγχάνεται μια συνοπτική αναφορά στους νηογνώμονες που διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στον

παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας. Εδώ και μερικούς αιώνες, οι νηογνώμονες ασχολούνται με τον συστηματικό έλεγχο και την καταγραφή των πλοίων για την κατηγοριοποίηση τους σε κλάσεις. Έχουν οργανωθεί σε εταιρείες με παγκόσμια επιρροή κατέχοντας οι περισσότερες ένα τεράστιο και αυξανόμενο πελατολόγιο. Ακόμα θα παρατεθεί μια υποενότητα στο συγκεκριμένο κεφάλαιο για τις επιθεωρήσεις κλάσεως και τις κυβερνητικές επιθεωρήσεις.

Στο τρίτο κεφάλαιο εισαγόμαστε στο κυρίως θέμα της εργασίας αυτής που δεν είναι άλλο από την κεντρική έρευνα τους τρόπους κτήσης πλοίων. Έχοντας κάνει μια ασφαλή εισαγωγή του αναγνώστη στον κόσμο της ναυτιλίας στα πρώτα δύο κεφάλαια και έχοντας επεξηγήσει χρήσιμες έννοιες για την κατανόηση του τρίτου κεφαλαίου περνάμε την μελέτη αυτή στο πιο χρήσιμο εξειδικευμένο κομμάτι της. Στην πρώτη υποενότητα του τρίτου κεφαλαίου παρατίθενται όλοι οι τρόποι που μπορεί κανείς να αποκτήσει πλοίο είτε είναι το κράτος σύμφωνα με τον ΚΑΝΔ είτε κάποιος ιδιώτης σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ. Στην δεύτερη υποενότητα επεξηγούνται οι τρόποι κτήσης πλοίου σύμφωνα με τον ΚΑΝΔ, τότε δηλαδή μπορεί το κράτος να αποκτήσει με πρωτότυπο τρόπο πλοίο και να το θεωρεί περιουσία του. Στην ίδια υποενότητα θα γίνει και μια προσέγγιση για τον ρόλο της πειρατείας διαχρονικά στην Ελλάδα και θα καταδείξουμε με πληροφορίες ότι η πειρατεία είχε συγκεκριμένη και πολύχρονη δράση στη χώρα μας επηρεάζοντας την, κοινωνικά και οικονομικά. Στην τρίτη υποενότητα του κεφαλαίου παρατίθενται οι τρόποι κτήσης πλοίου με πρωτότυπο και παράγωγο τρόπο σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ.

Ο καθένας από τους τρόπους επεξηγείται αναλυτικά και κάθε στοιχείο που χρησιμοποιήθηκε για την συγγραφή της εργασίας από τις πηγές είναι όσο επίκαιρο γίνεται. Στην τέταρτη υποενότητα εξετάζουμε την χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) ως έννοια, πως λειτουργεί και γιατί δεν μπορεί στην χώρα μας να χαρακτηριστεί ως τρόπος απόκτησης πλοίου.

Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματα ως επίλογος της εργασίας και η παράθεση της βιβλιογραφίας και των πηγών που χρησιμοποιήθηκαν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο διέπεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, ΚΔΝΔ και από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ ως πλοίο ορίζεται κάθε πλωτό κοίλο μέσο (όχι σχεδία) που μπορεί να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (όχι σε ποταμούς και λίμνες) και έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρους. Αυτό δηλαδή που συμπεραίνεται είναι ότι η έννοια του πλοίου εξαρτάται από τρεις προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν και οι τρεις μαζί. Η πρώτη είναι το μέγεθος του πλοίου να είναι το κατάλληλο, η δεύτερη είναι να έχει μεταφορική ικανότητα και η τρίτη είναι η αυτοδύναμη κίνηση του. (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2016)

Κατά το άρθρο 3 του ΚΔΝΔ πλοίο είναι κάθε σκάφος που προορίζεται να κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων και για άλλους σκοπούς όπως: ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες και άλλα. (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2016)

Ακόμα το πλοίο λογίζεται ως κινητό πράγμα και εγγράφεται στο νηολόγιο και μόνο στην περίπτωση υποθήκης του αντιμετωπίζεται σαν ακίνητο. Επίσης, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα και υπολογίζεται ως τέτοιο καθώς ένα πλοίο δεν διαχωρίζεται σε π.χ. σκάφος ξεχωριστά από μηχανή και ξεχωριστά από τις σωσίβιες λέμβους κ.λπ. Το πλοίο αποτελείται από το σκάφος, από τις μηχανές του, από τα καύσιμα του, από το κατάστρωμα, τις σωσίβιες λέμβους από όλα τα παρακολουθήματα του είναι δηλαδή μια ενιαία οντότητα που υπάρχει πάντα και παύει να υπάρχει κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις όπως όταν διαλυθούν (scrap) που σημαίνει παλιοσίδερα διεθνώς, όταν τα αφήσουν οριστικά στον ασφαλιστή ή και όταν καταποντιστούν και δεν είναι δυνατή η ανέλκυση τους. (Χατζοπούλου-Γερασίμου, 2015)

Τέλος, τα πλοία περνούν τακτικούς και έκτακτους ελέγχους-επιθεωρήσεις είτε από νηογνώμονες, είτε από ειδική υπηρεσία που υπάρχει γι' αυτό το σκοπό από το ΥΕΝ (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας).

## **1.2 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Η ταυτότητα του πλοίου ορίζεται από τα 4 κάτωθι σημαντικά χαρακτηριστικά:

1. Όνομα. Το ορίζει ο πλοιοκτήτης (αυτός που το πλοίο του ανήκει) ή η υπηρεσία εάν είναι κρατικό. Αναγράφεται στην πρύμνη και στις παρειές. Εάν είναι κρατικό φέρει για όνομα κωδικό αριθμό.
2. Χωρητικότητα πλοίου. Μετρείται σε κόρους και διαχωρίζεται σε δύο κατηγορίες την ολική (κ.ο.χ.) και την μερική (κ.κ.χ.).
3. Ο λιμένας νηολόγησης και ο αριθμός νηολογίου. Τον λιμένα τον επιλέγει ο πλοιοκτήτης και προσδιορίζει την εθνικότητα-σημαία του πλοίου. Σημειώνεται κάτω από το όνομα στην πρύμνη του πλοίου. Στα κρατικά πλοία αρκεί μόνο η σημαία.
4. Το διεθνές διακριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.) σε πλοία άνω των 30 κ.κ.χ. Στην Ελλάδα έχουν παραχωρηθεί από SVAA-SZZZ. Αρμόδιος φορέας διαχείρισης του διεθνούς διακριτικού σήματος στην χώρα μας είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). (Βικιπαίδεια, 2016)

### **1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΟΥ**

Τα Εμπορικά πλοία (Merchant Ships) διαχωρίζονται ως εξής:

- 1.Φορτηγά (Cargo Ships)
- 2.Επιβατηγά (Passenger Ships)
- 3.Ειδικού προορισμού (Special Purpose Ships)
- 4.Βοηθητικά (Auxiliary Ships)

Τα Φορτηγά πλοία (Cargo Ships) διαχωρίζονται ως εξής:

- 1.1.Ξηρού φορτίου (Dry Cargoes Ships)
- 1.2.Συνδυασμένων μεταφορών (Combination Cargo Ships)
- 1.3.Υγρού φορτίου (Oil/Liquids Ships)

Από εκεί και έπειτα υπάρχουν και επιμέρους διαχωρισμοί για τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου (Dry Cargoes Ships) όπως:

- 1.1.1.Ελεύθερα φορτηγά (Tramps)
- 1.1.2.Φορτηγά γραμμής (Cargo Liners)

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία (Tramps) αναλύονται σε:

- 1.1.1.1.Γενικών φορτίων (General Cargo)
- 1.1.1.2.Ομοειδών φορτίων (Bulk Carrier)

Χαρακτηριστικά Γενικών Φορτίων (General Cargo) έχουμε τα εξής πλοία:

MK II, SD 14F, REEDOM, CONGORD, SANTA FE, FORTUNE.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα Ομοειδών Φορτίων (Bulk carrier) έχουμε τα εξής πλοία:

Μεταλευματοφόρο, Σιπαράδικο, Ζαχαράδικο, Τσιμεντάδικο, Γενικής χρήσης.

Στα φορτηγά γραμμής (Cargo Liners) έχουμε τα εξής παραδείγματα:

Κλασικού τύπου, Εμπορευματοκιβωτίων, Τύπου Lash, Τύπου Seabee, Roll on-Roll off, Φορτηγά Mini, Αυτοκινητάδικο, Ζωάδικο.



Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (Combination Cargo Ships) διαχωρίζονται ως εξής:

1.2.1.Μετάλλευμα-Υγρό (Ore/ Oil/ Carrier)

1.2.2.O.B.O. (Ore/ Bulk/ Oil)

Τα πλοία υγρού φορτίου (Oil/ Liquids Ships) διαχωρίζονται ως εξής:

1.3.1. Δεξαμενόπλοια πετρελαίου (Crude Oil Carrier)

1.3.2. Υγραεριοφόρα (LPG&LNG)

1.3.3.Οινοφόρο (Alcohol Tanker)

Ακόμα έχουμε επιμέρους ανάλυση των Δεξαμενόπλοιων πετρελαίου (Crude Oil Carrier) σε:

1.3.1.1.Γενικής χρήσης (General Purpose Tanker) που επί της ουσίας είναι Προϊόντων Πετρελαίου (Product Carrier)

1.3.1.2.Χημικών φορτίων (Chemical Tanker)

Τα επιβατηγά πλοία (Passenger Ships) αναλύονται σε:

2.1.Αμιγή επιβατηγά (Passenger Ship)

2.2.Μικτά επιβατηγά (Passenger Cargo Ship)

2.3.Κρουαζιερόπλοια (Cruise Ship)

2.4.Επιβατηγά – Οχηματαγωγά (Passenger / Car Ferry)

2.5.Ειδικών Μεταφορών (Special Trade Passenger Ship)

Τα Αμιγή Επιβατηγά (Passenger Ships) αναλύονται περαιτέρω σε:

2.1.1.Υπερωκεάνεια

2.1.2.Τοπικών πλοίων π.χ. Ημερόπλοιο, Πορθμείο, Αερόστρωμνο, Υδροπτέρυγο, Τύπου Σχεδίας

2.1.3.Ακτοπλοικά

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (Assistant Ships) αναλύονται ως εξής:

3.1.Κλειστών Υδάτων (Closed Waters) π.χ. Ποταμόπλοιο, Λιμνόπλοιο

3.2.Βοηθητικά (Assistant Ship) π.χ. Ρυμουλκό, Ναυαγοσωστικό, Παγοθραυστικό, Πλοηγίδα, Εφοδιαστικό

3.3.Πλωτά Ναυπηγήματα (Float Barge) π.χ. Φορτηγίδα, Βυθοκόρος, Πλωτός Γερανός, Δεξαμενή

Τα πλοία ειδικού προορισμού (Special Purpose Ships) αναλύονται ως εξής:

4.1.Πλοία Ψυγεία (Reefer Ship) π.χ. Φρούτων, Κρεάτων, Ψαριών

4.2.Αλιευτικά (Fishing Ship) π.χ. Κοινό ή Κλασικό, Φαλαιοθηρικό

4.3.Επιστημονικών Ερευνών (Researching Ship) Ωκεανογραφικό, Μετεωρολογικό

4.4.Καλωδιακά (Cable Ship)

4.5.Φαρόπλοια (Light Ship)

4.6.Εκπαιδευτικά (Training Ship)

4.7.Αναψυχής (Pleasure Ship)

(Τριπολίτης, 2013)

#### **1.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΝΟΜΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ)**

Η ναυτιλιακή επιχείρηση, δηλαδή η επιχείρηση η οποία έχει ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, μπορεί να δραστηριοποιείται στην Ελλάδα εκμεταλλεζόμενη δικά της ή ξένα εμπορικά πλοία κάτω από τις παρακάτω νομικές μορφές:

1.Ατομική Επιχείρηση. Παλιότερα αποτελούσε τη πιο ευρέως διαδεδομένη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης αφού εξυπηρετούσε τους μικρούς επιχειρηματίες. Κατά τη πάροδο των ετών και της αύξησης του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιορίστηκε η μορφή της.

2.Προσωπική Επιχείρηση (Ομόρρυθμη, Ετερόρρυθμη ή κατά μετοχές Ετερόρρυθμη). Σπάνια περίπτωση κυρίως λόγω της απεριόριστης οικονομικής ευθύνης του επιχειρηματία. Το νομικό πλαίσιο της λειτουργίας ακολουθεί τον Εμπορικό Νόμο, Άρθρο 18 και τα επόμενα.

3.Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΕΠΕ). Συνηθισμένη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης που ασχολείται κυρίως με διαχείριση, ναύλωση ή πρακτόρευση πλοίων. Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας ακολουθεί τον Ν. 3190/55 περί ΕΠΕ όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 419/86 για προσαρμογή με την Οδηγία IV της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί <<Δικαίου των Εταιρειών>>.

4. Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.). Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας ακολουθεί τον Ν.2190/20 περί ΣΕ όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 409/56 και 498/87 για προσαρμογή με την Οδηγία IV της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί <<Δικαίου των Εταιρειών>>.

5.Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία. Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας αφορά το Ν.Δ. 2687/53.

6. Συμπλοιοκτησία. Πρόκειται για μια μορφή συγκυριότητας και συνεκμετάλλευσης πλοίων. Καλύπτει συνήθως μικρές πλοιοκτησίες, πολλές φορές οικογενειακής φύσεως. Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας ακολουθεί το Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/58).

7. Εγκατάσταση αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα. Ελληνικά συμφέροντα σε πλοία με ξένη σημαία καλύπτουν αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πολυάριθμες αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (Κύπρου, Παναμά, Λιβερίας κλπ) εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα. Το νομικό πλαίσιο λειτουργίας τους ακολουθεί τους νόμους Α.Ν. 89/67, Α.Ν.378/68, Ν.27/75, Ν.314/78.

8. Ναυτική Εταιρεία. Αποτελεί εταιρεία με σκοπό τη κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Η δημιουργία του θεσμού αποσκοπούσε στη προσέλευση κυρίως αλλοδαπών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων. Οι ναυτικές εταιρείες μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις των νόμων της περίπτωσης 7. Διέπονται από τις διατάξεις του Ν.959/79.

9. Εταιρεία λαϊκής βάσης. Αυτές οι εταιρείες είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα. Για τη σύσταση και λειτουργία τους διέπονται από τον Ν. 849/78, με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις Α.Ε. (Ν.2190) και τις διατάξεις της παραγράφου 5 άρθρο 205 του Ν.1065/1980.

10. Ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.). Αυτή η εταιρεία έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση πλοίων αναψυχής με Ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά, σύμφωνα με τον Ν. 2743/1999. Η Ν.Ε.Π.Α. είναι εμπορική και μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ν.Ε.Π.Α. Διέπεται από τον Ν. 3182/2003.

11. Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ι.Π.Α.). Η εταιρεία αυτή έχει μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα και έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως ιδιωτικά. Η Ε.Ι.Π.Α. δεν μπορεί να συμμετέχει σε άλλες Ε.Ι.Π.Α. ή σε άλλα αλλοδαπά ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα. Διέπεται από τον Ν. 3790/2009.

## **1.5 ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ & ΕΝΝΟΙΕΣ**

**Κύριος του πλοίου ή πλοιοκτήτης:** Είναι εκείνος που έχει στην κτήση του ένα πλοίο ή πλοία και το/τα διαχειρίζεται είτε ο ίδιος είτε κάποιος εφοπλιστής είτε κάποια εταιρεία αντί αυτού.

**Ελληνικά πλοία:** Είναι τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ή σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Φέρουν ελληνική σημαία, είναι εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια και υπακούν στην ελληνική νομοθεσία και φορολογία.

**Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία:** Είναι πλοία ελληνικών συμφερόντων που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες όμως φέρουν ξένη σημαία για φορολογικούς λόγους κυρίως και είναι εγγεγραμμένα στα ξένα νηολόγια. Υπακούν όπως είναι λογικό στη φορολογία του κράτους που φέρουν τη σημαία του. Η σημαία τους ονομάζεται σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας.

**Σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας:** Σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας είναι οι σημαίες εκείνες που τα κράτη τους προσφέρουν στον πλοιοκτήτη χαμηλή ή ανύπαρκτη φορολογία, φθηνά εργατικά χέρια και χαμηλό λειτουργικό κόστος. Οι πλοιοκτήτες καταφεύγουν σ' αυτά τα κράτη επειδή τα πλοία δεν περνούν τους απαραίτητες ελέγχους και δεν υπάρχει επαρκής νομοθεσία σε ναυτεργατικά θέματα αλλά ούτε και σε θέματα υγιεινής και ασφάλειας των πλοίων. Ένα ακόμα σημαντικό πλεονέκτημα που προσφέρουν είναι η ευκαιρία στον πλοιοκτήτη να μεγιστοποιεί τα κέρδη του. Πολλές φορές αρκετοί άνθρωποι του ναυτιλιακού-επενδυτικού κόσμου διαλέγουν τις χώρες αυτές λόγω και της πολιτικής αβεβαιότητας στις χώρες τους και αυτός είναι ένας ουσιαστικός λόγος δεδομένου ότι ο επιχειρηματίας δεν θέλει να χάσει τα χρήματά του, ούτε και να υπακούει σε παράλογα φορολογικά καθεστώτα που συρρικνώνουν κάθε μέρα τα όποια κέρδη του. Μάλιστα πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες έχουν μπει σε αυτή τη διαδικασία ακριβώς για τους λόγους που προανέφερα εξαιτίας της πολιτικής-οικονομικής αστάθειας της χώρας μας. Τέλος, για την εγγραφή στα νηολόγια των χωρών αυτών ορίζεται ένα αντίτιμο και υπάρχει μια μικρή ετήσια φορολογική επιβάρυνση. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι τα εισοδήματα που προκύπτουν είναι αφορολόγητα.

Μερικές από τις χώρες-κράτη που προσφέρουν σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας είναι οι ακόλουθες: Αντίγκουα&Μπαρμπούντα, Νήσοι Μπαχάμες,

Μπαρμπάντος, Μπελίζ, Βερμούδες, Μπούρμα, Καμπότζη, Κόμορος, Γεωργία, Βολιβία, Νήσοι Κέιμαν κ.α.

**Σημαία ανοιχτού νηολογίου:** Ως σημαία ανοιχτού νηολογίου ορίζεται η εθνική σημαία εκείνου του κράτους στο οποίο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους, με την αποφυγή πρώτον, των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και δεύτερον, των συνθηκών και των ορών απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών εθνικής προέλευσης της επιχείρησης. Τέτοιες χώρες είναι: Παναμάς, Νήσοι Μπαχάμες, Λιβερία, Μάλτα και Κύπρος. (Φράγκου, 2009)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί ή αλλιώς εταιρείες κατάταξης πλοίων (classification societies) που επιθεωρούν, ταξινομούν και κατατάσσουν τα πλοία κατά κλάσεις ανάλογα με το είδος, την κατασκευή και την συντήρησή τους. Συνήθως είναι ιδιωτικοί οργανισμοί και σπανίως κρατικοί και η νομική μορφή τους είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί ή ανώνυμες εταιρείες.

Οι νηογνώμονες παρακολουθούν τα πλοία από τη δημιουργία τους και καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους με ειδικούς επιθεωρητές (surveyors) πραγματοποιώντας έκτακτες και τακτικές επιθεωρήσεις. Είναι αναγνωρισμένοι από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν και σε άλλα κράτη ανάλογα με τη φήμη και πελατεία που έχουν αλλά και τη ποιότητα των υπηρεσιών τους. Κάθε νηογνώμονας λειτουργεί με δικό του κανονισμό και σύστημα κατάταξης. Για να καταταγεί σε ορισμένη κλάση το πλοίο πρέπει να τηρεί τους όρους που προϋποθέτει ο νηογνώμονας. Ακόμα είναι αναγκαστικό το πλοίο να καταταγεί σε κλάση διότι χωρίς κλάση δε μπορεί ούτε να ναυπηγηθεί ούτε να ασφαλιστεί ούτε να ναυλωθεί και ούτε καν να πωληθεί. Εάν το πλοίο δεν τηρεί τους κανόνες του νηογνώμονα χάνει την κλάση του. (Παρίδη, 2011)

Οι νηογνώμονες που λειτουργούν στη χώρα μας είναι οι ακόλουθοι:

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- China Classification Society
- DNV GL
- Hellenic Lloyds SA
- Hellenic Register of Shipping
- International Naval Surveys Bureau
- Korean Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai
- Polish Register of Shipping
- Registro Italiano Navale (Rina Hellas)

## **2.2. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΛΑΣΕΩΣ & ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**

Οι νηογνώμονες με τις υπηρεσίες των επιθεωρητών τους και των ειδικών τεχνικών τους πραγματοποιούν επιθεωρήσεις που τις διαχωρίζουμε σε δυο είδη Α) επιθεωρήσεις κλάσεως και Β) κυβερνητικές επιθεωρήσεις .

Α. Επιθεωρήσεις κλάσεως: Το πλοίο ελέγχεται για να διαπιστωθεί αν τηρεί τους Κανονισμούς του Νηογνώμονα προκειμένου να λάβει πιστοποιητικά κλάσης. Οι επιθεωρήσεις κλάσεως είναι οι εξής:

- Ειδική επιθεώρηση (special survey) κάθε 5 χρόνια, όπου επιθεωρούνται , συντηρούνται, επισκευάζονται όλα τα μέρη του πλοίου παρουσία Νηογνώμονα.
- Ετήσια επιθεώρηση (annual survey)
- Ενδιάμεση επιθεώρηση γίνεται αντί της 2<sup>ης</sup> και 3<sup>ης</sup> ετήσιας επιθεώρησης.
- Επιθεώρηση δεξαμενισμού που γίνεται κάθε 2,5 χρόνια.
- Επιθεώρηση τελικού άξονα που γίνεται κάθε 2,5 ή 5 χρόνια.
- Υποβρύχια επιθεώρηση που ενδέχεται να αντικαταστήσει την επιθεώρηση δεξαμενισμού.
- Έκτακτη επιθεώρηση που γίνεται σε περίπτωση ζημιάς και δύναται να παραταθεί εάν το πλοίο αντιμετωπίζει λειτουργική δυσκολία.

Β. Κυβερνητικές επιθεωρήσεις: Το πλοίο επιθεωρείται για να ελεγχθεί αν είναι συμμορφωμένο με τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών τη σημαία των οποίων φέρει. Με τις κυβερνητικές επιθεωρήσεις πιστοποιείται αν συμβαδίζει με τις κάτωθι Διεθνείς Συμβάσεις.

- Δ.Σ. περί Γραμμών Φόρτωσης, 1966 (LL66)
- Δ.Σ. περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα, 1974/1978(SOLAS 74/78)
- Διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, 1972 (COLREG 72)
- Δ.Σ. περί πρόληψης της ρύπανσης από πλοία, 1973/78 (MARPOL 73/78)
- Δ.Σ. περί καταμέτρησης χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (TONNAGE 69)

- Δ.Σ. για τα πρότυπα της εκπαίδευσης της πιστοποίησης και της στελέχωσης των ναυτικών (STCW 1995)

(Νανιόπουλος, 2014)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1 ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Κατά τον ΚΔΝΔ (Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου) το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αποκτήσει πρωτότυπα την κυριότητα πλοίου όταν:

- Αυτό καταληφθεί εν καιρώ πολέμου
- Δημευθεί σε εκτέλεση παρεπόμενης ποινής για ορισμένα ποινικά αδικήματα όπως πειρατεία, λαθρεμπόριο ή παράνομη αλιεία
- Καταποντιστεί εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης

Κατά τον ΚΙΝΔ (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) ως πρωτότυποι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου είναι οι ακόλουθοι:

- Η ναυπήγηση με ανάθεση της κατασκευής στο ναυπηγείο
- Η χρησιμότητα που επιμερίζεται σε τακτική και έκτακτη

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ ως παράγωγοι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου είναι οι ακόλουθοι:

- Με σύμβαση δηλαδή απόκτηση μεταχειρισμένου
- Αιτία θανάτου: με κληρονομική διαδοχή ή δωρεά αιτία θανάτου και καταχώρηση στο νηολόγιο του σχετικού τίτλου
- Εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή
- Κατακύρωση του πλοίου μετά από δημόσιο πλειστηριασμό στα πλαίσια της αναγκαστικής εκτέλεσης
- Διάθεση ή εξαγορά μερίδας συμπλοιοκτήτη

Η χρηματοδοτική μίσθωση πλοίων ή αλλιώς leasing εξαιρείται ως τρόπος κτήσης πλοίου σύμφωνα με τον ν. 1665/1986

## **3.2 ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΑ**

### **3.2.1 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΚΑΤΑΛΗΦΘΕΙ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ**

Αυτός ο τρόπος απόκτησης πλοίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας ακραίος τρόπος απόκτησης πλοίου εκ μέρους του Δημοσίου αλλά παραμένει αρκετά υπαρκτός. Σε πολλά κράτη ανά την υφήλιο ο πόλεμος και η απόκτηση λαφύρων είναι σχεδόν καθημερινό φαινόμενο. Για παράδειγμα όταν σε μια πολεμική διαμάχη μεταξύ δυο χωρών κάποιο πλοίο βομβαρδιστεί αλλά πλέει ακόμα ή λεηλατηθεί κατά κάποιον τρόπο από τη χώρα που δέχεται την επίθεση, το Δημόσιο της έχει το δικαίωμα απόκτησης του πλοίου αυτού στην κυριότητα της και λογίζεται ως περιουσία του Δημοσίου της. Αυτός ο τρόπος δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστεί παράνομος δεδομένου ότι καλύπτεται από το άρθρο 30 της Σύμβασης του ΟΗΕ (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών) για το Δίκαιο της Θαλάσσης. Αυτή η κίνηση όμως δεν είναι συχνή ούτε και τόσο απλή δεδομένου ότι υπάρχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί μια τέτοια απόκτηση πολεμικού πλοίου και σίγουρα δεν μπορεί να εξεταστεί περαιτέρω με βάση το αντικείμενο της παρούσας μελέτης. (Γκορέζης, 2016)

### **3.2.2. ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΔΗΜΕΥΘΕΙ ΣΕ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΗΣ ΠΟΙΝΗΣ ΓΙΑ ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ, ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΑΛΙΕΙΑ)**

Αυτή η μέθοδος της απόκτησης πλοίου από το Ελληνικό Δημόσιο ασχολείται με την κατάσχεση των πλοίων που έχουν επιδείξει παράνομη δραστηριότητα βάση της ελληνικής νομοθεσίας. Συγκεκριμένα η πειρατεία, η λαθρεμπορία και η παράνομη αλιεία είναι τρεις μορφές παραβάσεων που έχει ασχοληθεί ο νομοθέτης για την εξάλειψή τους. Η πειρατεία διαχρονικά έχει απασχολήσει την Ελλάδα στη σύγχρονη ιστορία της αλλά στις μέρες μας έχει σχεδόν εξαλειφθεί. Σε περίπτωση όμως που κάποιος κάνει πειρατεία στα ελληνικά χωρικά ύδατα και συλληφθεί από τις Ελληνικές Αρχές το Ελληνικό Δημόσιο ύστερα από δικαστική απόφαση έχει το δικαίωμα να δημεύσει το πλοίο αυτό και να θεωρείται περιουσία του Δημοσίου.

Κάνοντας ένα σύντομο πέρασμα στην ροή της ελληνικής ιστορίας θα μπορεί να διαπιστώσει κανείς την σημαντική διαχρονικά παρουσία της πειρατείας στην Ελλάδα.

#### Ιστορικά η Πειρατεία στην Ελλάδα:

- Το 904 μ.χ. ο Λέων ο Τριπολίτης με ισχυρό πειρατικό στόλο επιχειρεί να περάσει τον Ελλήσποντο αλλά τελικά δεν περνάει και καταλαμβάνει την Θεσσαλονίκη.
- Τον 12<sup>ο</sup> αιώνα οι πειρατές δρουν ανενόχλητοι στο Αιγαίο καθώς με την πολιτική των Κομνηνών στην Βυζαντινή Αυτοκρατορία τα Θέματα έχουν εξασθενήσει και κατά συνέπεια η ναυτική της δύναμη.
- Το 1204 η Κωνσταντινούπολη κατακτάται από τους Φράγκους και έτσι ευνοείται η δράση των πειρατών στην Ελληνική θάλασσα.
- Τον 15<sup>ο</sup> αιώνα η Ανατολική Μεσόγειος γίνεται πεδίο μάχης ανάμεσα σε χριστιανούς και Οθωμανούς Τούρκους και αυτό ευνοεί την πειρατεία στην περιοχή.
- Τον 16<sup>ο</sup>-17<sup>ο</sup> αιώνα Τούρκοι, Φράγκοι και πειρατές επιβάλλουν καθεστώς τυραννίας στα νησιά του Αιγαίου. Ο Καπουδάν Πασάς εμφανίζεται να εισπράττει συνεχώς χαράτσια και το υπόλοιπο διάστημα οι πειρατές εισπράττουν και άλλους φόρους από τους κατοίκους λεηλατώντας με βία και με αίμα τα νησιά. Την ίδια περίοδο πολλά νησιά συνθηκολογούν με τους πειρατές και ο Καπουδάν Πασάς κατηγορεί τους κατοίκους ότι υποθάλλουν την πειρατεία αναγκάζοντας τους να προστατεύουν τις Τούρκικες Αρχές.
- Εκείνη την περίοδο δρα ο Χαιρεντίν Μπαρμπάρσα διαβόητος πειρατής της εποχής. Η Μάνη έχει γίνει ορμητήριο και άντρο των πειρατών. Οι ντόπιοι ζουν από την πειρατεία καθώς έμποροι και πειρατές συνεργάζονται οικονομικά. Η Μάνη χαιδευτικά ονομάζεται Μεγάλο Αλγέρι και οι πιο φημισμένοι πειρατές θεωρούνται οι Μανιάτες.
- Τον 18<sup>ο</sup>-19<sup>ο</sup> αιώνα εντείνεται η πειρατεία ώσπου σταματά στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα λόγω της ελληνικής επανάστασης.
- Μετά την κυβέρνηση Καποδίστρια και μέχρι το 1930 καταπολεμάτε δραστικά η πειρατεία λόγω της οργάνωσης του ελληνικού κράτους και της ελληνικής ναυτιλίας. (Φιλίστωρ, 2011)

Σε αντίθεση με την πειρατεία που έχει σχεδόν εξαλειφθεί στις μέρες μας το λαθρεμπόριο καυσίμων, τσιγάρων και η παράνομη αλιεία ανθού. Και σε αυτές τις περιπτώσεις ισχύει ότι και για την πειρατεία δηλαδή σε περίπτωση που εντοπιστούν και συλληφθούν τέτοια κυκλώματα από τις Ελληνικές Αρχές κατάσχεται από το Ελληνικό Δημόσιο ύστερα από απόφαση του δικαστηρίου τόσο το πλοίο όσο και το περιεχόμενό του και αποτελεί κτήση και περιουσία του κράτους. Ένα ρεαλιστικό παράδειγμα (Newsbomb, 2016) λαθρεμπορίου τσιγάρων βγήκε στο φώς της δημοσιότητας τον Φεβρουάριο του 2016 όπου το Τμήμα Εσωτερικών Υποθέσεων του Λιμενικού κατέσχεσε ελληνικό πλοίο τύπου φορτηγού ψυγείου λαθρεμπορίας τσιγάρων. Στα χιλιάδες πακέτα (370.460) που προορίζονταν για τη <<μαύρη>> αγορά αντιστοιχούσαν διαφυγόντες δασμοί 1.268.311,82 ευρώ.

Επίσης, για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του λαθρεμπορίου καυσίμων στην Ελλάδα, αξίζει να σημειώσουμε, ότι τον Αύγουστο του 2015 σε δηλώσεις του εκπροσώπου της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ κύριου Τέρενς Κουίκ, (Newsbomb, 2016) παραδέχτηκε δημοσίως ότι παρατηρούνται σκάφη που μεταφέρουν λήμματα στην πραγματικότητα μεταφέρουν στη στεριά αφορολόγητο ναυτιλιακό πετρέλαιο το οποίο και διοχετεύουν παράνομα στην αγορά. Τέλος, το ζήτημα της παράνομης αλιείας έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις στην Ελλάδα και όχι μόνο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση όμως έχει λάβει τα μέτρα της για να εξαλειφθεί το φαινόμενο αυτό. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η παράνομη αλιεία εξαντλεί τα ιχθυαποθέματα, στρεβλώνει την αγορά και δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού. Σε αποφάσεις που λήφθηκαν από την Ε.Ε. και θα παρατεθούν παρακάτω αποφασίστηκε ότι όποιος θα ασχολείται με την παράνομη αλιεία θα μπαίνει στη μαύρη λίστα που θα καταρτιστεί και έτσι δεν θα μπορεί να εισάγει αγαθά στην Ε.Ε. Θα εισάγονται στην Ε.Ε. όσα αγαθά έχουν πιστοποιηθεί ως νόμιμα από το κράτος σημαίας ή εξαγωγής. Καταλήγοντας, όσοι δεν συμμορφώνονται θα αντιμετωπίζουν αυστηρές οικονομικές κυρώσεις για να μην έχουν το παραμικρό κέρδος.

#### Οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης :

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου της 29<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2008, περί δημιουργίας κοινοτικού συστήματος

πρόληψης, αποτροπής και εξάλειψης της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας. (κανονισμός ΠΛΑ)

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.. 1010/2009 της Επιτροπής της 22<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2009 για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016)

### **3.2.3 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΟΤΑΝ ΑΥΤΟ ΚΑΤΑΠΟΝΤΙΣΤΕΙ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΤΟΥ**

Ορισμός αιγιαλίτιδας ζώνης: Αιγιαλίτιδα ζώνη ονομάζεται η ζώνη θάλασσας η παρακείμενη στην ακτή, πέρα από την ξηρά και τα εσωτερικά χωρικά ύδατα, πάνω στην οποία το κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την Αιγιαλίτιδα ζώνη, όπως στον βυθό και στο υπέδαφος. (Γενικό Επιτελείο Στρατού, 2016)

Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας πλέον με τη σύμβαση που υπογράφηκε μετά την τρίτη σύσκεψη στα Ηνωμένα Έθνη το 1982 για το νόμο της θάλασσας έχει οριστεί μέχρι και τα 12 ναυτικά μίλια.

Στο θέμα της απόκτησης πλοίου εκ μέρους του Δημοσίου με τον συγκεκριμένο τρόπο η Ελλάδα έχοντας μεριμνήσει και διεκδικήσει νόμιμα ό,τι της ανήκει, μπορεί να εκμεταλλευτεί και να θεωρεί περιουσία της τυχόν πλοία ή ναυάγια που έχουν καταποντιστεί και δύναται να ανελκυστούν εντός των συνόρων της δηλαδή στα ελληνικά χωρικά ύδατα. (EUR-Lex, 2016)

### **3.3 ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**

#### **ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΔ**

##### **3.3.1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΜΕ ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ**

Ο συγκεκριμένος τρόπος κτήσης πλοίου είναι εκ των πιο συνηθισμένων τρόπων απόκτησης πλοίου και παρουσιάζει αρκετά μεγάλη συχνότητα στην αγορά. Η ναυπήγηση ενός πλοίου μπορεί να γίνει με δύο τρόπους που θα αναλυθούν και οι δύο ξεχωριστά. Ο πρώτος τρόπος είναι με ναυπήγηση κατ' οικονομία και ο δεύτερος με ναυπήγηση κατά παραγγελία.

##### **A) Ναυπήγηση κατ' οικονομία:**

Στην ναυπήγηση πλοίου κατ' οικονομία ο κατασκευαστής αποκτά την κυριότητα του πλοίου χωρίς κάποια σύμβαση. Αυτός ο τρόπος όμως πλέον σπανίζει διότι οι κατασκευαστικές εταιρείες σπάνια θα κατασκευάσουν έτοιμα πλοία με σκοπό την μεταπώληση. Ο κύριος λόγος που σπάνια κάποια κατασκευαστική εταιρεία πλοίων η κάποιο ναυπηγείο θα έκαναν ναυπήγηση κατ' οικονομία έχει να κάνει κυρίως με το χρηματικό ρίσκο μιας τέτοιας επένδυσης. Καμία σχεδόν εταιρεία δεν έχει την δυνατότητα να κατασκευάσει κάποιο πλοίο χωρίς παραγγελία από πελάτη της διότι ένα τέτοιο εγχείρημα απαιτεί τεράστια χρηματικά κονδύλια και πρέπει να αντιπροσωπεύει ακριβώς τον πελάτη.

##### **B) Ναυπήγηση κατά παραγγελία:**

Η ναυπήγηση πλοίου κατά παραγγελία γίνεται σύμφωνα με τις ανάγκες, υποδείξεις και επιθυμίες του πελάτη. Όταν τα υλικά κατασκευής τα χορηγεί ο πελάτης έχουμε ναυπήγηση για λογαριασμό ενώ όταν τα υλικά κατασκευής τα διαθέτει ο ναυπηγός που είναι το πιο σύνηθες έχουμε την ναυπήγηση κατά παραγγελία επειδή ο ναυπηγός λαμβάνει αμοιβή. Στη περίπτωση αυτού του είδους ναυπήγησης και σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΚΙΝΔ (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) η κυριότητα του πλοίου υπό κατασκευή ανήκει στον πελάτη και μπορεί να βάλει το πλοίο υποθήκη για δάνειο. Αυτό το πλεονέκτημα του δίνει την δυνατότητα ρευστότητας προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο όσο το δυνατόν πιο γρήγορα.

Ως προς την κυριότητα του πλοίου, κατά τη διάρκεια της κατασκευής η άποψη που επικρατεί είναι ότι όταν τα υλικά τα διαθέτει ο παραγγελέας εκείνος έχει την κυριότητα του πλοίου κατά την κατασκευή ενώ όταν τα υλικά τα διαθέτει ο ναυπηγός, πρωτότυπα ο ναυπηγός κατέχει την κυριότητα του

πλοίου και ύστερα την μεταβιβάζει στον παραγγελέα μετά το πέρας της κατασκευής του πλοίου. Σε αυτή τη περίπτωση και σύμφωνα πάντα με το άρθρο 5 του ΚΙΝΔ οι ιδιαιτερότητες της παραγγελίας ορίζονται στη σύμβαση ναυπήγησης (Shipbuilding Contract) . Ακόμα στο άρθρο 5 του ΚΙΝΔ αναφέρεται ρητά ότι τα υλικά κατασκευής είτε τα προσφέρει ο ναυπηγός είτε ο παραγγελέας προκύπτει μίσθωση έργου και όχι πώληση ειδικά όταν τα υλικά τα χορηγεί ο ναυπηγός.

Στη σύμβαση ναυπήγησης ή κατασκευής (shipbuilding contract) που υπογράφεται μεταξύ των δύο μερών ορίζεται ρητά όλο το σχέδιο (project) του έργου της ναυπήγησης του πλοίου. Συγκεκριμένα στη σύμβαση κατασκευής ορίζονται τα στάδια κατασκευής, οι ημερομηνίες πληρωμής σύμφωνα με τα στάδια κατασκευής, το κόστος των υλικών και των εργασιών, οι ιδιαιτερότητες εκ μέρους του παραγγελέα, οι ιδιότητες και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. Στη σύμβαση αυτή, περιλαμβάνονται όλα όσα έχουν συμφωνηθεί ανάμεσα στα δύο μέρη αλλά πολλές φορές προκύπτουν αλλαγές (πρόσθετες) και εργασίες που προκύπτουν στο τέλος και επιβαρύνουν το τελικό τιμολόγιο που εκδίδει ο ναυπηγός στον παραγγελέα. Βέβαια και τα δύο συναλλασσόμενα μέρη γνωρίζουν και συνεργάζονται ούτως ώστε να μην προκύπτουν προβλήματα που μπορούν να καθυστερήσουν την ολοκλήρωση της κατασκευής του πλοίου. Όταν επίσης κατά τη διάρκεια της κατασκευής αναμειγνύονται στο έργο και άλλες εταιρείες μετά την υπόδειξη του παραγγελέα υπογράφεται και με αυτές shipbuilding contract. Ο λόγος που κάποιες φορές αναμειγνύονται και άλλες εταιρείες στη κατασκευή ενός πλοίου με παραγγελία είναι διότι για παράδειγμα μπορεί ο παραγγελέας να θέλει να τοποθετηθούν ραντάρ άλλης εταιρείας και όχι του ναυπηγού. (Μακρυγένη, 2009)

#### Καταβολή των δόσεων σύμφωνα με τη σύμβαση κατασκευής (shipbuilding contract):

Για την καταβολή των δόσεων συνήθως το ναυπηγείο προκειμένου να συνεχίζει την κατασκευή απαιτεί προκαταβολές ανάλογα με τη πρόοδο των εργασιών. Στο τέλος, ζητά την τελική εξόφληση για την παράδοση του πλοίου και εκδίδει τιμολόγιο με το συνολικό κόστος (συμβατική τιμή) μαζί με τις τυχόν επιβαρύνσεις. Το ίδιο γίνεται και με τις εταιρείες που μεταγενέστερα

ενεπλάκησαν στην κατασκευή του πλοίου. (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2016)

#### Λογιστική παρακολούθηση απόκτησης πλοίου

Η λογιστική παρακολούθηση του πλοίου υπό κατασκευή δηλαδή κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης μπορεί να γίνει είτε:

- Με προσωπικό λογαριασμό
- Με λογαριασμό αξίας

Με τον πρώτο τρόπο, δηλαδή στη λογιστική παρακολούθηση με προσωπικό λογαριασμό χρησιμοποιείται ο δευτεροβάθμιος λογαριασμός 15.91 <<Προκαταβολές κτήσεως πλοίων>>. Ο λογαριασμός 15.91 χρησιμοποιείται για να χρεώνεται στις προκαταβολές κατά την διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου σύμφωνα με τη σύμβαση ναυπήγησης και πιστώνεται όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή και εξοφληθεί το ναυπηγείο που έχει αναλάβει την κατασκευή. Κατά τη διάρκεια της χρέωσής του πιστώνεται ο τρόπος καταβολής των χρημάτων. Δηλαδή αν για παράδειγμα γίνει η προκαταβολή στο ναυπηγείο με επιταγή χρεώνεται ο λογαριασμός 15.91 και πιστώνεται ο δευτεροβάθμιος λογαριασμός 38.04 <<Καταθέσεις όψεως>> με το αντίστοιχο ποσό.

Στον δεύτερο τρόπο, στην λογιστική παρακολούθηση του πλοίου υπό κατασκευή με λογαριασμό αξίας χρησιμοποιείται αντιθέτως ο δευτεροβάθμιος λογαριασμός 15.90 <<Πλοία υπό κατασκευή>>. Ο λογαριασμός 15.90 χρεώνεται με τα ποσά που καταβάλλονται ως προκαταβολές μετά την έκδοση τιμολογίων εκ μέρους του ναυπηγείου, πιστώνοντας παράλληλα τον δευτεροβάθμιο λογαριασμό 50.90 <<Κατασκευαστές>>. Ακόμα χρεώνεται με άλλα ποσά που αποτελούν κόστη όπως υπηρεσίες τρίτων και πιστώνεται ο ανάλογος δικαιούχος. Όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του πλοίου ο λογαριασμός 15.90 πιστώνεται και κλείνει δείχνοντας το τελικό κόστος του πλοίου. (Λεκαράκου-Παπασπύρου, 2014)



ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ  
ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ

1. Σύμβαση ναυπήγησης (Θεώρηση γνησίου υπογραφών των συμβαλλόμενων μερών από Δημόσια Αρχή). Στη σύμβαση θα αναγράφεται ρητά “καθ’ όλη την διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό ναυπήγηση πλοίου ανήκει εξ’ ολοκλήρου στον αγοραστή “ και “ ότι με τη ναυπήγηση θα προσκομισθεί πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής”.
2. Υπεύθυνη δήλωση ναυπηγού (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) Ν. 1599/86 περί: α) των προβλεπόμενων διαστάσεων (Μήκος-Πλάτος-Βάθος) β) των προβλεπόμενων χωρητικότητων (Ολική και Καθαρά) γ) του είδους του πλοίου δ) του υλικού κατασκευής ε) είδους και ιπποδύναμης μηχανής που θα τοποθετηθεί.
3. Υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτήτη-αγοραστή (θεώρηση γνησίου υπογραφής) Ν.1599/86 περί: α) ιδιοκτησίας β) του ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου Ελληνικού Λιμανιού γ) του είδους και της ιπποδύναμης της μηχανής που θα τοποθετηθεί επί του πλοίου.
4. Σειρά σχεδίων του, υπό ναυπήγηση τελούντος πλοίου απ’ όπου να προκύπτει καθαρή χωρητικότητα άνω των 10 κόρων.
5. Φωτοτυπία ταυτότητας ή πιστοποιητικό Δήμου για τον αγοραστή (ιδιοκτήτη).
6. Βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας περί καταβολής της εφ’ άπαξ εισφοράς.
7. Αίτηση περί νηολόγησης του υπό ναυπήγηση τελούντος πλοίου, με θεώρηση γνησίου υπογραφής του αιτούντος και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης, εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο (παραλαμβάνεται από γραμματεία Νηολογίων).
8. Παράβολο υπέρ ΕΚΟΕΜΝ α) 30 Ευρώ για πλοία καθαρής χωρητικότητας από 10-60 κόρους, β) 90 Ευρώ για πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
9. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Επιβατηγό – Δρομολογιακό (Ε/Γ-Δ/Ρ), Επιβατηγό- Οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), Φορτηγό – Οχηματαγωγό (Φ/Γ- Ο/Γ) ή άνω των εξήντα (60) κόρων καθαρής χωρητικότητας

Επιβατηγό – Τουριστικό (Ε/Γ-Τ/Ρ) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης/ Τμήμα Δ΄.

10. Στα αλιευτικά απαιτείται έγκριση της οικείας Εποπτείας Αλιείας.

Στα απαραίτητα δικαιολογητικά προστίθενται ακόμα τρία αν ο πελάτης και ο ναυπηγός είναι και οι δύο εταιρείες και είναι τα εξής:

1. Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων με προσκόμιση όλων των τυχόν τροποποιήσεων από: α) Πρωτοδικείο για τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης, Ομόρρυθμες Εταιρείες, Ετερόρρυθμες Εταιρείες, β) Νομαρχία για τις Ανώνυμες Εταιρείες, γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών για τις εταιρείες του Ν. 959/79 δ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας/ Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής για τις εταιρείες Ν. 3182/03
2. Πρακτικό εταίρων για αγορά ή πώληση πλοίου, εφόσον πρόκειται για Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης – Ομόρρυθμη Εταιρεία – Ετερόρρυθμη Εταιρεία και από Διοικητικό Συμβούλιο όταν πρόκειται για Ανώνυμη Εταιρεία, Ναυτική Εταιρεία και Ν.Ε.Π.Α. καθώς και για την εκπροσώπηση της εταιρείας.
3. Υπεύθυνη Δήλωση εκπροσώπου - διαχειριστή της αγοράστριας εταιρείας (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) με το παρακάτω κείμενο:  
“ Αντίκλητος της εταιρείας ..... για το πλοίο ..... Ν.Π. .... είναι ο ..... Δ/ση ..... τηλ. ....”. Σε περίπτωση που αντίκλητος οριστεί άλλος πλην του παραπάνω δηλούντος χρειάζεται Υπεύθυνη Δήλωση περί αποδοχής του ως αντικλήτου.

Τέλος για την ολοκλήρωση της ναυπήγησης και για την έκδοση εγγράφων εθνικότητας απαιτούνται και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

1. Αίτηση ιδιοκτήτη αποπεράτωσης ναυπήγησης του πλοίου με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής του και προσκόμιση σχετικής εξουσιοδότησης εφόσον την αίτηση υποβάλλει άλλο πρόσωπο (παραλαμβάνεται από Γραμματεία Νηολογίων).
2. Πρωτόκολλο παράδοσης – παραλαβής του αποπερατωθέντος πλοίου με θεώρηση γνησίου υπογραφών των συμβαλλομένων.
3. Τιμολόγια αγοράς πλοίου, μηχανής και συσκευής VHF.

4. Πιστοποιητικό καταμέτρησης από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας / Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ή αναγνωρισμένου Νηογνώμονα.
5. Έγγραφο εθνικότητας (από Ν.Α.Τ.) μεγάλου τύπου εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή VHF (υποχρεωτικά για πλοία άνω των 30 Κ.Κ.Χ.), μικρού τύπου για τα μη φέροντα συσκευή VHF και Διεθνές για τα έχοντα καταμετρηθεί με την Διεθνή Σύμβαση Χάγης (1969).
6. Παράβολο χαρτοσήμου από Δ.Ο.Υ. 30 Ευρώ και παράβολο υπέρ Μ.Τ.Ν. 30 Ευρώ από ΚΛΠ/ Νηολόγια για το προς έκδοση έγγραφο εθνικότητας και άδειας ασυρμάτου, αντίστοιχα. (Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, 2016)

ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΦΠΑ (ΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ) ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

Στο Άρθρο 27 του Ν.2859/2000 αναφέρεται ρητά ότι η παράδοση και εισαγωγή πλοίων που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία από υποκείμενο στον φόρο του κανονικού καθεστώτος ΦΠΑ, την εκμετάλλευση, την διάλυση ή και την χρήση τους εκ μέρους των Ενόπλων Δυνάμεων και του Δημοσίου γενικότερα απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ. Ακόμα απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ η εισαγωγή ναυαγοσωστικών και πλωτών μέσων επιθαλάσσιας αρωγής, καθώς και αντικειμένων και υλικών που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν στα πλοία, ναυαγοσωστικά και πλωτά μέσα. Ολοκληρώνοντας την παραπομπή στο νομοθέτημα αναφέρεται και η απαλλαγή των εργασιών κατασκευής, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης των μέσων που προανέφερα καθώς και των αντικειμένων που είναι ενσωματωμένα σ' αυτά ή χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευσή τους.

### **3.3.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΙΚΤΗΣΙΑ**

Η χρησικτησία μπορεί να διαχωριστεί σε δύο κατηγορίες την τακτική και την έκτακτη.

Τακτική χρησικτησία: Ο αποκτών την κυριότητα ενός πλοίου οφείλει να νέμεται το πράγμα καλόπιστα για 3 έτη από την εγγραφή στο νηολόγιο με βάση κάποιον νόμιμο ή νομιζόμενο τίτλο. Από την αρχή της τακτικής χρησικτησίας ο χρησιδεσπός οφείλει να καταχωρήσει το πλοίο στο νηολόγιο.

Χρησιδεσπός ή νομέας: Είναι αυτός που νέμεται το πράγμα (πλοίο) δηλαδή αυτός που αποκτά με χρησικτησία.

Νομή του πράγματος: Ο νομέας πρέπει να αποδείξει ότι επί μια Ζετία (για ακίνητα ισχύει η 10ετία) ασκούσε ενέργειες φυσικής εξουσίας. Τέτοιες ενέργειες είναι διαρκείς υλικές πράξεις όπως η επίβλεψη, η εκμίσθωση, η συντήρηση και η καταβολή φόρων. Σε περίπτωση που ο νομέας αποβιώσει και αφήσει κληρονομιά το πλοίο, οφείλει ο κληρονόμος να αποδεχθεί την κληρονομιά πληρώνοντας τους ανάλογους φόρους όπως π.χ. φόρος κληρονομιάς κ.λπ. Εφόσον εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις του ο ίδιος γίνεται νομέας του πράγματος (πλοίου).

Νομιζόμενος τίτλος: Σύμφωνα με το εδάφιο 1043 του Α.Κ. (Αστικός Κώδικας) νομιζόμενος τίτλος είναι ο τίτλος που είναι ανύπαρκτος αλλά θεωρείται καλόπιστα από τον νομέα υπαρκτός και έγκυρος εκτός και αν η κρίση του οφείλεται σε βαριά αμέλειά του.

Έκτακτη χρησικτησία: Δεν απαιτεί την ύπαρξη νόμιμου ή νομιζόμενου τίτλου ούτε καλόπιστη νομή του πράγματος (πλοίου) γι' αυτό και ο νομοθέτης απαιτεί στην περίπτωση αυτή νομή του πλοίου για 10 έτη (20 έτη για ακίνητα). Διακόπτεται με την απώλεια της νομής αλλά εάν αυτός που έχασε την νομή την ανακτήσει σε ένα έτος ή αργότερα αλλά με αγωγή μέσα στον χρόνο η διακοπή (ο χρόνος) δεν υπολογίζεται. Η έκτακτη χρησικτησία διακόπτεται με την έγερση της διεκδικητικής αγωγής εναντίον αυτού που χρησιδεσπός. Αν η χρησικτησία διακοπεί ο χρόνος που πέρασε ως την διακοπή δεν υπολογίζεται. Νέα χρησικτησία μπορεί να ξεκινήσει μετά την διακοπή. Ακόμα εκείνος που αποκτά τη νομή του πράγματος με κληρονομιά ή γονική παροχή μπορεί να συνυπολογίσει τον δικό του χρόνο χρησικτησίας στο χρόνο χρησικτησίας του δικαιοπαρόχου (αυτού που του μεταβιβάζει).

Ανεπίδεκτα χρησικτησίας: Είναι τα εκτός συναλλαγής πράγματα δηλαδή τα κοινόχρηστα όπως για παράδειγμα πλατείες, αεροδρόμια, λιμένες κ.λπ. Ακόμα ανεπίδεκτα χρησικτησίας θεωρούνται τα πράγματα που ανήκουν σε πρόσωπα που τελούν υπό γονική μέριμνα, επιτροπεία ή σε δικαστική συμπαράσταση.

### **3.4 ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΚΤΗΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΙΝΔ**

#### **3.4.1 ΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ (ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ)**

Σύμφωνα με τα άρθρα 6 & 7 του ΚΙΝΔ για να αποκτήσει κάποιος ένα πλοίο με σύμβαση απαιτείται έγγραφη συμφωνία ανάμεσα στον κύριο του πλοίου και του αποκτών την κυριότητα ότι με κάθε νομιμότητα μεταβιβάστηκε το πλοίο. Έπειτα πρέπει να αναγράφεται η αιτία μεταβίβασης του πλοίου και η μεταβίβαση να καταχωρείται στο νηολόγιο.

Η απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων δηλαδή η κτήση πλοίων με σύμβαση θεωρείται ο πιο συνηθισμένος τρόπος στις μέρες μας για να αυξήσει τον στόλο της μια ναυτιλιακή εταιρεία ή ένας πλοιοκτήτης. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες (ελληνικές και ξένες) συμβαδίζουν με τις επιταγές των καιρών χτενίζουν την παγκόσμια αγορά πλοίων για ευκαιρίες σε κατάλληλες τιμές. Βέβαια η απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Στα θετικά είναι ότι η απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων είναι φθηνότερη από την αγορά καινούργιων πλοίων (με παραγγελία υπό ναυπήγηση πλοίων όπως τονίσαμε παραπάνω) και αυτό συμφέρει πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και πλοιοκτήτες καθότι δεν ξοδεύουν υπέρογκα ποσά και αναβαθμίζουν τον στόλο τους με σαφώς λιγότερα χρήματα. Ένα δεύτερο θετικό είναι ότι στην παγκόσμια αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να βρει κανείς σχεδόν καινούργια πλοία που έχουν πραγματοποιήσει ελάχιστα ταξίδια και για διάφορους λόγους όπως οικονομική δυσπραγία του πλοιοκτήτη τους συνιστούν περιπτώσεις ευκαιρίας. Περίπτωση ευκαιρίας μπορεί κατά την προσωπική μου άποψη να θεωρηθεί ένα πλοίο βάση αξίας σε συνάρτηση με άλλους σημαντικούς παράγοντες όπως τα χρόνια απόσβεσής του, τα υλικά κατασκευής του, ο εξοπλισμός του, η χωρητικότητά του, χώρα κατασκευής

του, πόσα ταξίδια έχει πραγματοποιήσει κ.α. Άλλο ένα θετικό χαρακτηριστικό της παγκόσμιας αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων είναι ότι υπάρχει τεράστιος όγκος επιλογής που δεν περιορίζει τον αγοραστή το αντίθετο μάλιστα, καθώς ο αγοραστής μπορεί να ορίσει τι ακριβώς ψάχνει (είδος πλοίου) και πόσα χρήματα θέλει να διαθέσει. Ένα ακόμη πλεονέκτημα είναι ότι στην αγορά αυτή πολλές ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να εκμεταλλευτούν την κρίση που πιθανώς μπορεί να παρουσιάσουν ορισμένα είδη πλοίων, για να δυναμώσουν τον στόλο τους με ελάχιστο κόστος και για να αποδυναμώσουν βασικούς ανταγωνιστές τους.

Στα μειονεκτήματα είναι ότι στην παγκόσμια αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ο αγοραστής συμβιβάζεται, δηλαδή συχνά δεν μπορεί να βρει αυτό που ακριβώς θέλει και να καλύψει όλες τις ιδιαιτερότητές του, όπως θα μπορούσε λόγω χάρη να πραγματοποιήσει κατασκευάζοντας με ανάθεση στο ναυπηγείο ένα πλοίο ή πλοία όπως ακριβώς τα σκέφτεται. Άλλο ένα μειονέκτημα είναι ότι μπορεί ο αγοραστής να ψάχνει ατελέσφορα για κάτι πάρα πολύ συγκεκριμένο όπως για παράδειγμα ένα είδος πλοίου συγκεκριμένου κατασκευαστή και σχετικά νέο που μπορεί να έχει έκλειψη. Τέλος, τα μεταχειρισμένα πλοία είναι πιθανό μερικές φορές να προξενήσουν βλάβες εάν δεν έχουν την κατάλληλη διαχείριση κάτι που αποφεύγεται σε ένα νέο πλοίο και ακόμα είναι πιθανό να προξενήσουν με κακή διαχείριση περιβαλλοντικά προβλήματα όπως πετρελαιοκηλίδες και μόλυνση της θάλασσας με λήμματα.

#### ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΧΡΗΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΤΡΙΕΤΙΑ

Από τις αρχές του 2014 έως και τον Νοέμβριο του ίδιου έτους η Ελλάδα σημειώνει μεγάλες αγορές μεταχειρισμένων πλοίων και έρχεται πρώτη στην άτυπη λίστα με συνολικά 125 αποκτήσεις πλοίων. Οι συνολικές δαπάνες ανέρχονται στα 7,54 δις ευρώ και από αυτές τις αγορές το 24,7% είναι πλοία ελληνικών συμφερόντων. Αυτό που παρατηρείται είναι ότι εκείνη την χρονιά οι αγορές ως επί το πλείστον αφορούν δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία λόγω ιστορικών χαμηλών τιμών. Συγκεκριμένα, αυτό που χρίζει σχολιασμού και ανάλυσης είναι ότι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα και οι πλοιοκτήτες το 2014 κοιτάζουν να αγοράσουν πλοία από συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων

για να παρουσιαστούν πιο ανταγωνιστικοί στο μέλλον ή για να καταφέρουν μελλοντικά να πουλήσουν ακριβά ότι απέκτησαν φθηνά κάτι που όμως δεν συγκεντρώνει τις περισσότερες πιθανότητες.

Εκείνη την περίοδο, θα συμπέσει και η τελευταία απογραφή στις 20 Σεπτεμβρίου του 2014 για πλοία 100 και άνω κόρων ελληνικά και ελληνόκτητα με ξένη σημαία. Από τα 1387 πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) απογράφηκαν τα 1273 εκ των οποίων τα 1186 ήταν ελληνικά και 87 ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία συμβεβλημένη με το NAT. Από τα 1186 ελληνικά πλοία τα 1078 ήταν εν ενεργεία, 108 σε αργία ή παροπλισμένα και 114 δεν απογράφηκαν για λόγους όπως διάλυση, πώληση ή και αλλαγή σημαίας. (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2016)

Το 2015 παραμένει η κρίση και οι χαμηλές τιμές στα δεξαμενόπλοια και τα φορτηγά πλοία και μάλιστα τον Οκτώβριο αγοράζονται 20 πλοία συνολικής αξίας 327,8 εκατ. \$. Σε αντιστοιχία με τον Οκτώβριο του 2014 σημειώνεται αύξηση στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων κατά 2 πλοία (18 το 2014). Για να γίνει αντιληπτό το πόσο μεγάλη ευκαιρία αποτελούν τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια εκείνη την περίοδο αξίζει να αναφέρουμε ότι από τα 20 πλοία τα 10 αποτελούν φορτηγά πλοία συνολικής αξίας 89 εκατ.\$ και άλλα 6 αποτελούν δεξαμενόπλοια συνολικής αξίας 200 εκατ. \$. Για ακόμα μια χρονιά θα γίνουν επενδύσεις για το μέλλον και παρά τη δεδομένη οικονομική κρίση στην Ελλάδα θα γίνουν επενδύσεις στον τομέα της ναυτιλίας επιβεβαιώνοντας την ισχυρή θέση της Ελλάδας διαχρονικά στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας. (Ρουσανόγλου, 2015)

Για το 2016 και μην έχοντας σωρεία πληροφοριών γνωρίζουμε ότι τον Ιανουάριο αγοράστηκαν 12 μεταχειρισμένα πλοία και τον Φεβρουάριο άλλα 20 αντί συνολικά 316,4 εκατ. \$ και το 18% ήταν ελληνικών συμφερόντων. Από τα 20 αυτά πλοία τα 12 ήταν φορτηγά πλοία (50% περισσότερα από τον Ιανουάριο) αντί συνολικά 173,2 εκατ. \$, τα 5 δεξαμενόπλοια αντί 108,5 εκατ. \$ και τα 3 εμπορευματοκιβωτίων αντί συνολικά 34,7 εκατ. \$. Φέτος, η τάση της αγοράς φαίνεται να δείχνει προτίμηση στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου λόγω κρίσης και πτώσης των τιμών τους. Άρα για ακόμα μια χρονιά φαίνεται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι πλοιοκτήτες προτιμούν οι περισσότεροι να προετοιμάζονται και να επενδύουν στο μέλλον περισσότερο αντί του παρόντος. (Ρουσανόγλου, 2016)

### **3.4.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΟΥ**

Η απόκτηση κυριότητας πλοίου αιτία θανάτου μπορεί να πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους. Ο πρώτος τρόπος είναι με κληρονομική διαδοχή και ο δεύτερος με δωρεά αιτία θανάτου. Σύμφωνα με το άρθρο 8 του ΚΙΝΔ και τα άρθρα 1192-1195 και 1199-1204 του Α.Κ. (Αστικός Κώδικας) στο νηολόγιο πρέπει να καταχωρούνται η δήλωση αποδοχής κληρονομιάς για την περίπτωση κληρονομικής διαδοχής και η δωρεά αιτία θανάτου και να αποδεικνύονται από δημόσιο έγγραφο. Με την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο συντελείται και η απόκτηση κυριότητας του πλοίου από την χρονική περίοδο θανάτου του μεταβιβάζοντος και σύμφωνα με τις παραπάνω ισχύουσες διατάξεις. (Στούπα, 2014)

### **3.4.3 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ**

Η εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή μπορεί να γίνει με δύο τρόπους. Ο πρώτος αναφέρεται στη δήλωση περί εγκαταλείψεως και ο δεύτερος σε αγωγή περί εγκαταλείψεως. Στην πρώτη περίπτωση ο πλοιοκτήτης-ασφαλισμένος δηλώνει την παραίτηση του από την κυριότητα του πλοίου προκειμένου να εισπράξει όλη την ασφαλιστική αποζημίωση. Για να το κάνει όμως αυτό πρέπει να απειλείται η ολική απώλεια του πλοίου και να καλύπτεται από τα άρθρα 280-288 του ΚΙΝΔ. Συγκεκριμένα στο άρθρο 281 του ΚΙΝΔ απαριθμούνται όλες οι προϋποθέσεις που επιτρέπουν την εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή. Από τη μεριά του ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει όλο το ποσό της αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη και αυτόματα του μεταβιβάζεται το πλοίο. Αυστηρή προϋπόθεση όμως για να υπάρξει τέτοια εξέλιξη είναι ο ασφαλιστής να αποδεχθεί την δήλωση περί εγκαταλείψεως του πλοίου και γι' αυτό η νομοθεσία του προσφέρει 30 μέρες για να αποφασίσει αν την αποδεχθεί. Εάν παρέλθει η χρονική προθεσμία θεωρείται ότι ο ασφαλιστής αποδέχθηκε τη δήλωση του πλοιοκτήτη σιωπηρά.

Στην δεύτερη περίπτωση δηλαδή στην αγωγή περί εγκαταλείψεως, ο πλοιοκτήτης-ασφαλισμένος καταθέτει την αγωγή όταν ο ασφαλιστής δεν δέχεται την δήλωση εγκαταλείψεως. Σ' αυτές τις περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης-ασφαλισμένος ζητά την δικαστική δικαίωση, ότι δηλαδή η εγκατάλειψη του πλοίου έχει πραγματοποιηθεί τηρουμένων των προϋποθέσεων των άρθρων 280-288 του ΚΙΝΔ και του ασφαλιστηρίου. Έπειτα ο πλοιοκτήτης επιζητά δικαστικά την καταδίκη του ασφαλιστή και απαιτεί την είσπραξη όλης της



δικαστικής αποζημίωσης. Μία σημαντική αλλά ουσιώδης λεπτομέρεια είναι ότι εφόσον γίνει εγκατάλειψη του πλοίου περιλαμβάνεται και το κήτος και τα παρακολουθήματα του εκτός και αν τα παρακολουθήματα του είναι ασφαλισμένα σε διαφορετικό ασφαλιστή.

#### **3.4.4 ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟ**

##### **ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ**

Ο δημόσιος πλειστηριασμός πλοίου στα πλαίσια της αναγκαστικής εκτέλεσης είναι ένας υπαρκτός τρόπος κτήσης πλοίου και πραγματοποιείται μετά από σχετική δικαστική απόφαση και σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Σ' αυτή τη περίπτωση είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η απόκτηση της κυριότητας του πλοίου πραγματοποιείται με την καταχώρηση της περίληψης της κατακυρωτικής έκθεσης πλειστηριασμού του υπερθεματιστή στο νηολόγιο. Έτσι, το πλοίο μεταβιβάζεται στον υπερθεματιστή του πλειστηριασμού απαλλαγμένο από τυχόν εκκρεμείς φορολογικές υποχρεώσεις του προηγούμενου πλοιοκτήτη. (Μακρυγένη, 2009)

#### **3.4.5 ΔΙΑΘΕΣΗ Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΜΕΡΙΔΑΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ**

Η συμπλοιοκτησία αποτελεί μια μορφή εταιρείας που χαρακτηριστικό γνώρισμα της είναι ότι η πλειοψηφία των πλοιοκτητών αποφασίζει για τη μειοψηφία. Κάθε συμπλοιοκτήτης αναλόγως των μερισμάτων του έχει υποχρεώσεις έναντι των υπολοίπων, του συμβουλίου και του κράτους. Η συμπλοιοκτησία διέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 3 & 20-21 του ΚΙΝΔ.

Μία χαρακτηριστική λεπτομέρεια είναι ότι ένας συμπλοιοκτήτης μπορεί και να είναι ενεργό μέλος του πληρώματος του πλοίου του π.χ. πλοίαρχος. Βέβαια ο νόμος δίνει την δυνατότητα σε έναν συμπλοιοκτήτη που σε κάποιο συμβούλιο ανήκει στην μειοψηφία να διαφωνήσει στις αποφάσεις της πλειοψηφίας έχοντας όμως συνέπειες. Ως τέτοια είναι και η αποχώρησή του από την συμπλοιοκτησία και η διάθεση της μερίδας η εξαγορά της από τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του ΚΙΝΔ: Ο συμπλοιοκτήτης που δεν συμφωνεί με την πλειοψηφία για κάποιο συγκεκριμένο λόγο που αφορά το πλοίο μπορεί να διαθέσει τη μερίδα του στους υπολοίπους είτε με αντάλλαγμα είτε χωρίς. Έτσι, απαλλάσσεται από την υποχρέωση συμμόρφωσής του στις αποφάσεις της πλειοψηφίας. Συγκεκριμένα το άρθρο 20 προβλέπει την αποχώρηση

συμπλοιοκτήτη στις περιπτώσεις που ο συμπλοιοκτήτης έλειπε από σχετική συνεδρίαση, δεν συμμετείχε στη διαδικασία λήψης της αποφάσεως, υπήρξε απόφαση εκτεταμένης επισκευής του πλοίου και δεν συμφώνησε, δεν μπόρεσε να καταβάλει χρηματικό ποσό για λόγους που συμφώνησαν οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες σχετικά με το πλοίο. Κάτω από αυτούς τους λόγους μπορεί να αποχωρήσει ένας συμπλοιοκτήτης και πρέπει να διαθέσει τη μερίδα του στους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες. Εφόσον διαθέσει τη μερίδα του αυτό θα διατυπωθεί με εγγραφή στο νηολόγιο. Ως προς την αποζημίωση του και τις υποχρεώσεις του στην εταιρεία οφείλουμε να επισημάνουμε ότι εάν η μερίδα του εμπεριέχει βάρη δεν αποζημιώνεται καθόλου και ούτως η άλλως αποχωρεί τελείως από την εταιρεία και από τις υποχρεώσεις του προς αυτή.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 & 21 του ΚΙΝΔ: Ο συμπλοιοκτήτης που δεν συμφωνεί με την απόφαση της πλειοψηφίας και απολυθεί, διεκδικεί από τους υπολοίπους συμπλοιοκτήτες τίμημα εξαγοράς του μεριδίου του, κάτι που αποφασίζει το δικαστήριο ύστερα από έρευνα των πραγματογνωμόνων. Ουσιαστικά, ο αποχωρήσας συμπλοιοκτήτης τους υποχρεώνει να εξαγοράσουν τη μερίδα του εφόσον δεν έχει απολυθεί με δική του υπαιτιότητα. Η οποιαδήποτε δικαστική απόφαση ή συμφωνία ή αίτηση συμπλοιοκτήτη ή απόδειξη καταβολής του τιμήματος καταχωρείται στο νηολόγιο. Έπειτα το μερίδιό του μοιράζονται οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες αναλόγως και των δικών τους μεριδίων και ο ίδιος αποχωρεί από την εταιρεία και από τις υποχρεώσεις του προς αυτή. (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2016.

### **3.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ (LEASING)**

Αρχικά στην ενότητα αυτή πρέπει να τονιστεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση βάση ν. 1665/1986 δεν υπολογίζεται στην Ελλάδα ως τρόπος κτήσης πλοίου. Όμως, αξίζει κάποιας ανάλυσης διότι το leasing (όπως έχει επικρατήσει ο όρος στην αγορά) έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη άνθηση στην παγκόσμια αγορά και στα κινητά και στα ακίνητα αλλά και στα πλοία όμως όχι τόσο στην Ελλάδα όπως και θα αναλύσουμε προσεχώς.

Εισαγωγικά, το leasing είναι μια μορφή μεσομακροπρόθεσμου επενδυτικού δανεισμού. Το αντικείμενο μίας εταιρείας που ασχολείται με την χρηματοδοτική μίσθωση είναι να αποκτά την κυριότητα κινητών και ακινήτων

με σκοπό να τα δανείζει σε επενδυτές. Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο βήμα μιας εταιρείας leasing είναι η αγορά κινητού ή ακινήτου πράγματος από τον πωλητή με μετρητά κατ' υπόδειξη του επενδυτή που έχει κριθεί αξιόπιστος και θέλει να επενδύσει. Το δεύτερο βήμα της εταιρείας είναι η εκμίσθωση του κινητού ή ακινήτου πράγματος που αγόρασε στον επενδυτή για συμφωνημένη χρονική διάρκεια και για συμφωνημένο χρηματικό ύψος και συχνότητα καταβολής. Η χρονική διάρκεια για κινητά ξεκινάει από τουλάχιστον 3 έτη και για ακίνητα από τουλάχιστον 10 έτη. Η συχνότητα καταβολής ορίζεται σε μηνιαία, τριμηνιαία ή εξαμηνιαία και καταβολή των χρημάτων καθορίζεται σε συμφωνία με τον επενδυτή. Το κέρδος της εταιρείας leasing προκύπτει από τόκους στις καταβολές του επενδυτή. Το τρίτο βήμα της εταιρείας είναι η πώληση του κινητού ή ακινήτου πράγματος στον επενδυτή με ένα συμβολικό ποσό 1 ευρώ αφού πρώτα έχει εισπράξει κάθε δόση και έχει κάνει ένα σίγουρο και εγγυημένο κέρδος. Λογιστικά, τα μισθώματα που πληρώνει ο μισθωτής είναι για χρήση του επενδυτικού αγαθού δηλαδή για παροχή υπηρεσίας όχι για εξόφληση δανείου και εκπίπτουν πλήρως από τα ακαθάριστα έσοδα (τζίρος) του επενδυτή. Άρα παρότι μοιάζει το leasing με δανεισμό δεν είναι τέτοιος. (Έμμισθο Υποθηκοφυλακείο Αθηνών, 2016)

Αντίστροφη μίσθωση (sale and leaseback): Ο νόμος αναγνωρίζει ως νόμιμη την αντίστροφη μίσθωση ή αλλιώς όπως έχει επικρατήσει διεθνώς sale and leaseback. Αυτός ο τρόπος επιτρέπει στον ιδιοκτήτη κινητού ή ακινήτου πράγματος να πουλήσει στην εταιρεία leasing και να του το εκμισθώσει ξανά. Αυτό γίνεται συνήθως για να εκμεταλλευτούν οι εταιρείες τα πάγια περιουσιακά στοιχεία τους και να αυξήσουν τα χρηματικά διαθέσιμα τους σε μετρητά. (Μαζαράκης, 2006)

Τρεις προϋποθέσεις για να συμφέρει η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing)

1. Κερδοφορία του μισθωτή
2. Χαμηλός συντελεστής απόσβεσης
3. Διάρκεια μίσθωσης μικρότερη ή ίση με την διάρκεια απόσβεσης του επενδυτικού αγαθού. Για παράδειγμα, σε μια υπολογισμένη πενταετή απόσβεση ο συντελεστής απόσβεσης να οριστεί 20%.

Σημαντικές λεπτομέρειες: Στο θέμα της ασφάλισης εκ μέρους του μισθωτή οφείλει να έχει ασφαλίσει το πράγμα (κινητό ή ακίνητο) κατά του κινδύνου τυχαίας καταστροφής ή χειροτέρευσής του για να είναι και ο ίδιος και η

εταιρεία καλυμμένοι. Μια δεύτερη σημαντική λεπτομέρεια είναι ότι ο μισθωτής μπορεί να μεταβιβάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ως αναφορά το πράγμα που μισθώνει σε τρίτο αν συναινέσει η εκμισθώτρια εταιρεία. (Capital.gr, 2008)

#### Περί leasing στην Ελλάδα και στο εξωτερικό

Σύμφωνα με τον ν. 1665/1986 και τις τροποποιήσεις περί leasing τα πλοία δεν εντάσσονται στα κινητά παρότι είναι κινητά. Με τον ν. 2743/1999 που αναφέρεται στα πλοία αναψυχής στο άρθρο 8 αυξάνονται οι ελπίδες ότι θα επιτραπεί τελικώς η χρηματοδοτική μίσθωση να θεωρείται τρόπος κτήσης πλοίων αναψυχής. Ωστόσο, το προεδρικό διάταγμα δεν εκδόθηκε ακόμα ώστε να εφαρμοσθεί ο νόμος. Όμως στο εξωτερικό το leasing αποτελεί έναν θεσμό που έχει άνθιση για τα πλοία και σκάφη αναψυχής κυρίως σε Βέλγιο, Γαλλία, Αγγλία και Ιταλία. Ειδικά στο Βέλγιο και στη Γαλλία χρηματοδοτείται με leasing η υπερπόντιος ναυτιλία.

#### Ελληνικά πλοία υπό γαλλική σημαία

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές χρησιμοποιούν την επιλογή του leasing παρόλο που στην χώρα μας απαγορεύεται και αυτό γίνεται με τη χρήση γαλλικών εταιρειών leasing. Συγκεκριμένα, ο Έλληνας μισθωτής φυσικό πρόσωπο ή offshore εταιρεία, συμβάλλεται με γαλλική εταιρεία leasing και το σκάφος χρησιμοποιεί γαλλική σημαία άρα έχει σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Φ.Π.Α. (Φόρος Προστιθέμενης Αξίας) του σκάφους πληρώνεται στην Γαλλία με την προϋπόθεση το σκάφος να πλέει τον μισό χρόνο σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μιλίων από τα γαλλικά χωρικά ύδατα. Με αυτό τον τρόπο μπορεί το εν λόγω σκάφος να πλέει στην Ελλάδα. Πρέπει όμως να κρατείται log-book με τις ανάλογες σφραγίδες εισόδου και εξόδου από τα χωρικά ύδατα και μια φορά τον χρόνο να βγαίνει εκτός Ε.Ε. (Ευρωπαϊκής Ένωσης). (Λιακοπούλου, 2016)

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Συμπερασματικά, στην εργασία αυτή καταλήγουμε ότι υπάρχουν αρκετοί τρόποι κανείς να αποκτήσει πλοίο όμως ο καθένας παρουσιάζει μοναδικότητα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Επίσης, ο ΚΔΝΔ και ο ΚΙΝΔ παρουσιάζουν διαφορές και αναφέρονται σε διαφορετικό αγοραστικό κοινό καθώς ο ΚΔΝΔ αναφέρεται στο δημόσιο και πως αυτό μπορεί να δημεύσει λόγω χάρη ένα πλοίο για ίδιο συμφέρον μετά από μια αξιόποινη πράξη του κατόχου του ενώ, ο ΚΙΝΔ αναφέρεται σε ιδιώτες, ναυτιλιακές εταιρείες κλπ και πως συμφέρει αυτές να αποκτήσουν ένα πλοίο με το μέγιστο δυνατό κέρδος ή συμφέρον.

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε συμπεραίνω ότι, τα τελευταία χρόνια παρά την διαφαινόμενη κρίση στην Ελλάδα αλλά και σε αρκετά κράτη στην υπόλοιπη Ευρώπη η ναυτιλία είναι ένας κλάδος με τεράστιες επενδύσεις. Πολλές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες επικεντρώνονται στο πώς μπορούν να αυξήσουν και να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους για να γίνουν όσο το δυνατόν πιο ανταγωνιστικοί στο εσωτερικό και το εξωτερικό της χώρας. Αυτό το επιτυγχάνουν με τις αγορές κυρίως μεταχειρισμένων πλοίων από το εξωτερικό δηλαδή με παράγωγο τρόπο λόγω χαμηλότερου κόστους αλλά και με απόκτηση πλοίου κατά παραγγελία δηλαδή με πρωτότυπο τρόπο όταν αυτό συμφέρει κοστολογικά και ποιοτικά.

Τέλος, η απόκτηση πλοίου με άλλους τρόπους όπως αναλύεται και στο κυρίως σώμα της εργασίας αυτής όπως για παράδειγμα η απόκτηση πλοίου με χρησικτησία είναι υπαρκτός τρόπος αλλά εξαιρετικά χρονοβόρος. Το ίδιο ισχύει και με άλλους πολύ υπαρκτούς τρόπους απόκτησης πλοίου που εντοπίστηκαν και αναλύθηκαν οι οποίοι όμως απαιτούν χρονοβόρες διαδικασίες και δεν εντοπίζονται σε αφθονία στην αγορά.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Βικιπαίδεια (2016). Ανακτήθηκε 29 Μαΐου 2016, από:

<https://el.wikipedia.org/wiki/Πλοίο>

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (2016)  
Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ανακτήθηκε 2 Ιουνίου 2016, από:

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/240/language/el-GR/Default.aspx>

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (2016)  
Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Ανακτήθηκε 3 Ιουνίου 2016, από:

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/259/language/el-GR/Default.aspx>

Τριπολίτης, Κ. (2013). Ναυτική Τέχνη Έκτακτες Ανάγκες. Εκδόσεις Διόφαντος. Αθήνα.

EUR-Lex (2016). Ανακτήθηκε 5 Ιουνίου 2016, από: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A21998A0623\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A21998A0623(01))

Γκορέζης, Γ. Το Δίκαιο της Θαλάσσης. Ανακτήθηκε 4 Ιουνίου 2016, από: <http://eaas.gr/images/pdfs/dikaio%20thal.pdf>

Φιλίστωρ, Ι. (2011) Η πειρατεία στο Αιγαίο από τα υστεροβυζαντινά χρόνια ως την επανάσταση του 1821. Ανακτήθηκε 25 Μαΐου 2016, από: [http://www.istorikathemata.com/2011/09/1821\\_08.html](http://www.istorikathemata.com/2011/09/1821_08.html)

Newsbomb (2016) Λαθρεμπόριο Τσιγάρων. Ανακτήθηκε 9 Ιουνίου 2016, από: <http://www.newsbomb.gr/tags/tag/38859/lathremporio-tsigarwn>

Newsbomb (2016) Λαθρεμπόριο Καυσίμων. Ανακτήθηκε 9 Ιουνίου 2016, από: <http://www.newsbomb.gr/tags/tag/42877/lathremporio-kaysimwn>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2016) Αλιεία. Ανακτήθηκε 9 Ιουνίου 2016, από: [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal\\_fishing/index\\_el.html](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_el.html)

Γενικό Επιτελείο Στρατού (2016) Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Ανακτήθηκε 11 Ιουνίου 2016, από: [http://www.army.gr/default.php?pname=AIGIALITIDA\\_ZONH&la=1](http://www.army.gr/default.php?pname=AIGIALITIDA_ZONH&la=1)

Χατζοπούλου, Α. και Γερασίμου, Σ. (2015) Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου. Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2016, από: <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>

Μακρυγένη, Ε. (2009) Το Ελληνικό Θεσμικό ή Φορολογικό Πλαίσιο των Μεταβιβάσεων Πλοίων. Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς. Ανακτήθηκε 12 Ιουνίου 2016 , από: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/4615/Makrigeni.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Παρίδη, Μ. (2011) Ο ρόλος των νηογνώνων στη ναυτιλία. Θεσμική , Οικονομική και Τεχνική Προσέγγιση. Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.

Φράγκου, Σ. (2009) Σημαίες ευκαιρίας και σημαίες ανοιχτού νηολογίου: Παραλληλισμοί, διαφοροποιήσεις και εξελίξεις του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου που καθορίζει. Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.

Νανιόπουλος, Θ. (2014) Νηογνώμονες, Ναυτασφαλιστές. Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Νέα Μηχανιώνα.

Λεκαράκου, Κ. και Παπασπύρου, Α. (2014) Ναυτιλιακή Λογιστική. Παπαηλίου Θόδωρος, Αθήνα.

Μαζαράκης, Α. Π. (2006) Η Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στην Ελλάδα και ο ρόλος των Ελλήνων μηχανικών. ΤΕΕ Αθήνα, Αθήνα. Ανακτήθηκε 5 Ιουνίου 2016, από: [http://library.tee.gr/digital/m2104/m2104\\_mazarakis.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2104/m2104_mazarakis.pdf)

Λιακοπούλου, Θ. (2016) Πλωτό ... όνειρο, εφικτό με χρηματοδοτική μίσθωση. Καθημερινή. Ανακτήθηκε 14 Ιουνίου 2016, από: <http://www.kathimerini.gr/220714/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/plwto-oneiro-efikto-me-xrhmatodotikh-mis8wsh>

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (2016) Η Ελληνική Ναυτιλία. Ανακτήθηκε 27 Μαΐου 2016, από: <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>

Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς (2016). Ανακτήθηκε 9 Ιουνίου 2016, από: [file:///C:/Users/Downloads/np\\_nafpigisi%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Downloads/np_nafpigisi%20(1).pdf)

Έμμισθο Υποθηκοφυλακείο Αθηνών (2016). Ανακτήθηκε 29 Ιουνίου 2016, από:

[http://www.ypothath.gr/htm/mortgage/index.php?option=com\\_content&view=article&id=162:2011-05-17-10-42-33&catid=49:main-laws&Itemid=71](http://www.ypothath.gr/htm/mortgage/index.php?option=com_content&view=article&id=162:2011-05-17-10-42-33&catid=49:main-laws&Itemid=71)

Capital.gr (2008) Τακτική και Έκτακτη Χρησικτησία. Ανακτήθηκε 8 Ιουνίου 2016, από: <http://www.capital.gr/story/420991>

Ρουσανόγλου, Ν. (2015) 580 εκατ. επένδυσαν σε νέα πλοία οι Έλληνες εφοπλιστές τον Οκτώβριο. Η Καθημερινή. Ανακτήθηκε 27 Μαΐου 2016, από: <http://www.kathimerini.gr/843574/article/oikonomia/epixeirhseis/580-ekatependysan-se-nea-ploia-oi-ellhnes-efoplistes-ton-oktwvrio>

Ρουσανόγλου, Ν. (2016) Αγορές μεταχειρισμένων πλοίων 280 εκατ. από Έλληνες σε 1 μήνα. Η Καθημερινή. Ανακτήθηκε 27 Μαΐου 2016, από: <http://www.kathimerini.gr/853395/article/oikonomia/epixeirhseis/agores-metaxeirismenwn-ploiwn-280-ekat-apo-ellhnes-se-1-mhna>

Στούπα. Α. Γ. (2014) Πρωτότυπη και Παράγωγη Κτήση Πλοίου. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.