

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ**

**«ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ»**

Σπηλιόπουλος Χρήστος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Δεκέμβριος 2011

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα Μέλη της Επιτροπής ήταν :

-κ. Μιχαήλ Παζαρζής (Επιβλέπων Καθηγητής)

-κ. Γεώργιος Σαμώτης

-κ. Ελευθέριος Θαλασσινός

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο «Νομικό πλαίσιο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα» εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά. Αντικειμενικός σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη και η εμβάθυνση στο υπάρχον νομικό πλαίσιο της Ελλάδας αναφορικά με την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών. Για την εκπόνηση της εργασίας χρησιμοποιήθηκε βιβλιογραφία από τις Βιβλιοθήκες του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών και Πειραιά. Επίσης έγιναν επισκέψεις στα Νηολόγια Πειραιά, στα Μητρώα Ναυτικών Εταιρειών του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, προκειμένου να διαμορφωθεί μια πληρέστερη εικόνα αναφορικά με τους λόγους για τους οποίους ο Έλληνας νομοθέτης θέσπισε τους εκάστοτε νόμους, τα προβλήματα που προέκυψαν κατά την εφαρμογή των νόμων αυτών αλλά και τους τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Μιχαήλ Παζαρζή, επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής αυτής εργασίας και τον καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, για την καθοδήγηση του αναφορικά με την ολοκλήρωση και τη συγκρότηση της εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική εργασία ερευνά το νομικό πλαίσιο που υφίσταται στην Ελλάδα αναφορικά με την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών. Στόχος της εργασίας ήταν η συγκέντρωση όλων εκείνων των νομοθετικών προσπαθειών του Ελληνικού κράτους προκειμένου να προσελκύσει στο έδαφός του τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ελληνικών κυρίως συμφερόντων, οι οποίες βρίσκονταν εγκατεστημένες σε μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του εξωτερικού (Λονδίνο, Νέα Υόρκη), με αποτέλεσμα το Ελληνικό κράτος να μην επωφελείται καθόλου της τεράστιας αυτής δυναμικής της Ελληνικής ναυτιλίας. Αναλύονται όλα τα νομοθετήματα που εφαρμόστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, γίνεται αναφορά στα προβλήματα που εμφανίστηκαν κατά την εφαρμογή των νομοθετημάτων και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής. Τέλος, προτείνονται λύσεις προκειμένου το Ελληνικό κράτος να προσελκύσει εκ νέου τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να καταστεί ο Πειραιάς και πάλι ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

SUMMARY

The present essay researches the legal frame existing in Greece regarding the attraction of maritime companies. Goal of the essay was the collection of all the legislative efforts of the Greek state in order to attract in Greece all the maritime companies, mainly of Greek interest, which were seated in the major maritime clusters of the world (London, New York), resulting that the Greek state did not take any advantage of the huge potential of the Greek Maritime. This essay presents a thorough analysis of all the legislation applied in Greece, of all the problems that appeared during the application of this legislation and also presents the results of this specific policy. Ending, solutions are suggested in order the Greek state to attract again the maritime companies and to make Piraeus again a major maritime cluster.

A. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	1
B. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	5
1. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο	5
2. Σημαίες Ευκαιρίας	7
3. Νομοθετικές μεταρρυθμίσεις	10
Δ. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	14
1. Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού στην Ελλάδα (Ν.Δ. 2687/1953).....	14
2. Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία	16
3. Νόμος περι εγκαταστάσεως αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 89/1967).	19
4. Συμπλήρωση των διατάξεων του Α.Ν.89/1967 περι εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968)	23
5. Αποτελέσματα εφαρμογής των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968	24
6. Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.»	26
7. Συμπλήρωση και τροποποίηση των υφιστάμενων διατάξεων (Ν. 814/1978)...29	
Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΜΕΤΡΟ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	36
ΣΤ. ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ (OFFSHORE)	38
1. Εισαγωγή.....	38
2. Λόγοι ίδρυσης υπεράκτιας εταιρείας	39
3. Εταιρείες Παναμά	41
4. Εταιρείες Λιβερίας.....	42
Ζ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	44
1. Εισαγωγή.....	44
2. Νομικό καθεστώς των εταιρειών που διέπονται απο δίκαιο αλλοδαπής πολιτείας στην Ελλάδα (Ν.791/1978).....	45
3. Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου αλλοδαπής εταιρείας αναφορικά με την εργασία Έλληνα Ναυτικού σε αλλοδαπή εταιρεία (Ν.762/1978)	46

4. Εφαρμογή του Ν.959/1979 περί της Ναυτικής Εταιρείας.....	46
i. Σκοπός.....	48
ii. Σύσταση.....	49
iii. Κεφάλαιο.....	50
iv. Απαγόρευση κτήσεως μετοχών της εταιρείας απο αλλοδαπούς.....	51
v. Διοικητικό Συμβούλιο.....	52
vi. Γενική Συνέλευση.....	53
vii. Λύση Εταιρείας.....	54
5. Φορολογικά ζητήματα.....	54
6. Αποτελέσματα εφαρμογής του Ν.959/79.....	55
Η. ΕΙΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ.....	57
Θ. ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	58
1. Εισαγωγή.....	58
2. Πρώτη προσπάθεια εφαρμογής των πλαισίων ανάπτυξης του θαλασσιού τουρισμού (Ν.438/1976).....	59
3. Νομοθετικό πλαίσιο περί πλοίων αναψυχής (Ν.2743/1999).....	59
4. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων αναψυχής (Ν.3182/2003).....	61
5. Η Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ν.3790/2009).....	63
6. Αποτελέσματα εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου ανάπτυξης της δραστηριότητας των σκαφών αναψυχής.....	64
Ι. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	66
ΙΑ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	76
ΙΒ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	77
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	80

B. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία και η εν γένει ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της Ελληνικής Ιστορίας. Οι Έλληνες ναυτικοί ανα τους αιώνες κυριάρχησαν και κυριαρχούν ακόμα στο θαλάσσιο εμπόριο. Τεράστια υπήρξε η συμβολή της ναυτιλίας στην ανασυγκρότηση του Ελληνικού κράτους, ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κυρίως σε οικονομικό επίπεδο, με την εισροή ξένου συναλλάγματος στη χώρα αλλά και την προσφορά εργασίας σε πολλούς Έλληνες. Οι πολιτικές που ακολούθησε όμως το Ελληνικό κράτος, σε συνδυασμό με το ευμετάβλητο πολιτικό καθεστώς που ακολούθησε την περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν τόσο τις έδρες τους όσο και τα πλοία που διαχειρίζονταν σε ξένες χώρες, με αποτέλεσμα παρά τη τεράστια δύναμη των Ελλήνων πλοιοκτητών, το ελληνικό κράτος να μην ωφελείται από τη ναυτική δραστηριότητα. Πλέον οι ναυτιλιακές εταιρείες, ιδιαίτερα της ποντοπόρου ναυτιλίας, είναι στη βάση τους αλλοδαπές εταιρείες, συνήθως Παναμά ή Λιβερίας, τα γραφεία των οποίων βρίσκονται σε μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, όπως η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο ή τα αναπτυσσόμενα κράτη της Ασίας και της Νοτίου Αμερικής.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η παρουσίαση και ανάλυση των προσπαθειών που κατέβαλε το Ελληνικό κράτος προκειμένου να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες πίσω στην Ελλάδα. Γίνεται εκτενής αναφορά στο νομικό πλαίσιο προσέλκυσης των αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα, με την ανάλυση νομοθετημάτων και αναπτυξιακών νόμων οι οποίοι θεσπίστηκαν από το Ελληνικό Κράτος τα τελευταία 50 χρόνια. Επιπλέον αναφέρονται όλα τα ελληνικά εταιρικά μορφώματα τα οποία θεσπίστηκαν από τον Έλληνα νομοθέτη προκειμένου να διευκολύνει την απόκτηση πλοίου από Έλληνες επιχειρηματίες αλλά και να καταστήσει τις Ελληνικές εταιρείες εξίσου ελκυστικές με τις εταιρείες Παναμά και Λιβερίας, οι οποίες κυριαρχούν στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και ρυθμίσεις νομοθετικές και φορολογικές που αφορούσαν τις ημεδαπές εταιρείες. Γίνεται επίσης αναφορά και στον τομέα του θαλασσίου τουρισμού και ιδιαιτέρως yachting, ένα τομέα της ναυτιλίας εξίσου σημαντικό, αφού αποτελεί τον πυλώνα του θαλασσίου τουρισμού στη χώρα μας, αναλύοντας τις προσπάθειες προσέλκυσης ξένων επενδυτών στον σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτο αυτό χώρο. Τέλος, γίνεται μια εκτίμηση των αποτελεσμάτων της πολιτικής αυτής που ακολουθήθηκε τα τελευταία

50 χρόνια και υποβάλλονται προτάσεις τόσο βελτίωσης της υπάρχουσας κατάστασης όσο και νέα μέτρα που μπορούν να ληφθούν προκειμένου το Ελληνικό κράτος, στη δύσκολη οικονομική και πολιτική συγκυρία που βρίσκεται, να μπορέσει να εκμεταλλευτεί ένα μέρος της τεράστιας δυναμικής της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η εργασία αυτή εκπονήθηκε κυρίως με την μελέτη βιβλίων και περιοδικών που βρίσκονται στις Βιβλιοθήκες του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών και Πειραιώς. Εκτενής υπήρξε η χρήση του Διαδικτύου κυρίως για την διασταύρωση πληροφοριών, για την ανεύρεση πρόσφατης νομοθεσίας, νομολογίας αλλά και άρθρων σε εφημερίδες και περιοδικά. Επιπλέον έγιναν αρκετές επισκέψεις σε Υπηρεσίες σχετικές με το θέμα της εργασίας, όπως τα Νηολόγια Πειραιά, το Ειδικό Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών και Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής, η Δ.Ο.Υ. Πλοίων.

Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Η ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό τη δεκαετία του 1940. Ήδη πριν το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνόκτητη ναυτιλία κατατασσόταν στην ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων παγκοσμίως, αποτελούμενη από 607 εμπορικά πλοία, χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κοχ (κόροι ολικής χωρητικότητας). Την πολυτάραχη αυτή περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια η ναυτιλία υφίσταται σημαντικές αλλαγές και ανακατατάξεις, κάτι που δεν άφησε ανεπηρέαστο τον ελληνόκτητο στόλο. Η διατήρηση της κυριαρχίας των θαλασσίων δρόμων και ο έλεγχος των λιμανιών, αποτελούσε ζήτημα στρατηγικής σημασίας για τις Συμμαχικές δυνάμεις κατά τη διάρκεια του Πολέμου και έπρεπε να διαφυλαχθεί με κάθε κόστος¹, αφού μέσω των θαλασσίων αυτών δρόμων πραγματοποιούνταν ο ανεφοδιασμός και η μεταφορά των στρατευμάτων στα πεδία μεχών στην Αφρική και στη Ευρώπη. Η ενεργή συμμετοχή των Ελλήνων στις επιχειρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων (αποκλεισμός λιμένων, μεταφορά πολεμικού υλικού και τροφίμων), στη λεγόμενη και «Μάχη της Μεσογείου» αλλά και στην «Μάχη του Ατλαντικού» είχε σαν αποτέλεσμα χιλιάδες εμπορικά πλοία να βυθιστούν κατά τη διάρκεια του πολέμου από γερμανικά και ιταλικά υποβρύχια αλλά και από την ισχυρότατη γερμανική αεροπορία. Το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει τον ελληνόκτητο στόλο να μετράει απώλειες περί το 72% του συνόλου του².

Επιπλέον, τα κέντρα οικονομικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μεταφέρονται από τη Μεγάλη Βρετανία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι οποίες αναπτύσσονται ταχύτατα και ανοίγονται νέες ευκαιρίες και αγορές για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις της Ευρώπης, ιδιαίτερα της Νορβηγίας και της Ελλάδας. Οι Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να μην εγκλωβιστούν στην Ελλάδα (και κατ'επέκταση στη Μεσόγειο) μεταφέρθηκαν προς τις νέες αυτές αγορές της

¹ Γεγονός που καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την έκβαση του Πολέμου, αφού η κυριαρχία στη Μεσόγειο θεμελίωσε τις μεγάλες νίκες των συμμαχικών δυνάμεων στην Έρημο αλλά και στην καταστροφή του Ιταλικού στόλου.

² Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} Αιώνας, Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη

ναυτιλίας που ανοίχθηκαν στον Ατλαντικό Ωκεανό μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Αμερικής.

Η προσπάθεια ανασυγκρότησης της ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας συνάντησε σημαντικά εμπόδια, όπως η έλλειψη ιδιωτικών κεφαλαίων, η αύξηση της αξίας αγοράς και ναυπηγήσεως των πλοίων, αλλά και η απροθυμία των αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων να χρηματοδοτήσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες, λόγω της πολιτικής αστάθειας που επικρατούσε στη χώρα μετά τον Πόλεμο. Θεσμικά προβλήματα όπως η βαριά φορολογία των πλοίων, η απαγόρευση της διαγραφής των πλοίων από τα Ελληνικά Νηολόγια, η άγνοια του θεσμού της προτιμώμενης υποθήκης επί πλοίων κ.α.³ αποθάρρυναν τους Έλληνες εφοπλιστές από το να επιστρέψουν στην Ελλάδα. Επίσης καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '40 υπήρχε μεγάλη διαμάχη μεταξύ των εφοπλιστών και του κράτους. Η Ελληνική Κυβέρνηση προσπαθούσε μεν να προσελκύσει τους εφοπλιστές που είχαν ήδη φύγει προς Αμερική και Μεγάλη Βρετανία προκειμένου να τη βοηθήσουν οικονομικά αλλά και να την στηρίξουν πολιτικά με την τεράστια επιρροή που διέθεταν, από την άλλη όμως δεχόταν πιέσεις από τη Μεγάλη Βρετανία ώστε να θέσει περιορισμούς στις ναυτιλιακές δραστηριότητες των Ελλήνων εφοπλιστών, από τις οποίες απειλούνταν τα συμφέροντα των Βρετανών πλοιοκτητών. Απόρροια αυτών των γεγονότων υπήρξε η αδυναμία ανασυγκρότησης του εμπορικού στόλου, με αποτέλεσμα αφενός την εμφάνιση σημαντικών οικονομικών προβλημάτων στη χώρα, αφού η Ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε οικονομικός «αιμοδότης» τόσο των Ελληνικών κυβερνήσεων όσο και των πολιτών, αφετέρου των συνεχώς αυξανόμενων κοινωνικών αναταραχών, οι οποίες προκαλούντο από τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών και κατά συνέπεια από την οικονομική τους ανέχεια.

Ορόσημο για την ανασυγκρότηση της Ελληνικής ναυτιλίας αλλά και έναυσμα για τον κυρίαρχο ρόλο που θα διαδραματίσει στις επόμενες δεκαετίες, αποτέλεσε η αγορά των πλοίων τύπου «LIBERTY» από τις Η.Π.Α. Τα ναυπηγεία των Η.Π.Α. και του Καναδά προχώρησαν τότε σε μαζικά ναυπηγικά προγράμματα, ναυπηγώντας ένα τυποποιημένο μοντέλο πλοίου, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες των συμμαχικών δυνάμεων για την αποκατάσταση των στόλων που απώλεσαν κατά τη

³ A. Antapassis, La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique, Droit Maritime Francais 1981, σελ.363

διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ήδη από το 1945 οι ελληνικοί εφοπλιστικοί κύκλοι στράφηκαν προς την αγορά τέτοιων πλοίων, προκειμένου να αντικαταστήσουν τα απολεσθέντα πλοία τους. Η αγορά των πλοίων αυτών συναντούσε όμως εμπόδια στην Αμερικανική νομοθεσία, η οποία δεν επέτρεπε την πώληση αμερικανικών πλοίων σε αλλοδαπούς υπηκόους.

Για να ξεπεραστεί το νομοθετικό αυτό εμπόδιο, τον Μάρτιο του 1946 το Αμερικανικό Κογκρέσο ψήφισε νόμο προκειμένου να επιτρέπεται πλέον η πώληση αμερικανικών πλοίων σε αλλοδαπούς υπηκόους. Τον Ιούλιο του 1946 η Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων εθνών, η οποία είχε αναλάβει την ευθύνη των πωλήσεων, αποφάσισε να πωλήσει πλοία με πίστωση στις συμμαχικές κυβερνήσεις ή σε μεμονωμένους εφοπλιστές με αντάλλαγμα κρατικές εγγυήσεις, αφού αφενός το συνάλλαγμα σε δολάρια ήταν περιορισμένο και αφετέρου περιορισμένη ήταν η δυνατότητα μετατροπής των βρετανικών λιρών σε δολάρια. Για το λόγο αυτό η Ελληνική κυβέρνηση ήδη από τον Απρίλιο του 1946 εγγυήθηκε την αγορά εκατό πλοίων τύπου «LIBERTY» εκ μέρους των εφοπλιστών. Στη συνέχεια αγοράστηκαν δεξαμενόπλοια τύπου T2⁴. Ο πόλεμος που ξέσπασε στην Κορέα στις αρχές του 1950 και ο φόβος για ένα νέο Παγκόσμιο Πόλεμο, απέφερε ασύλληπτα κέρδη στους Έλληνες Πλοιοκτήτες. Από το σημείο αυτό και στο εξής ο ελληνόκτητος στόλος, άρχισε συνεχή και σταθερή ανάπτυξή του.

2. Σημαίες Ευκαιρίας.

Σημαντικό γεγονός το οποίο καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την μετέπειτα τεράστια ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας υπήρξε η χρησιμοποίηση των «σημαίων ευκαιρίας». Με τον όρο «σημαία ευκαιρίας» εννοούμε την επιχειρηματική πρακτική κατά την οποία ένα εμπορικό πλοίο νηολογείται σε ένα κράτος διαφορετικό από το κράτος των πλοιοκτητών του πλοίου, και υψώνει τη σημαία του κράτους αυτού. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει ο Β.Ν. Μεταξάς, οι σημαίες ευκαιρίας είναι «οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του

⁴ Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} Αιώνας, Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη, σελ. 397

ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.»⁵.

Τα κράτη που χορηγούσαν αυτές τις σημαίες ευκαιρίας ήταν κατά κύριο λόγο κράτη άμεσα εξαρτημένα από Ευρωπαϊκά και κυρίως Αμερικανικά συμφέροντα. Ο ΟΟΣΑ χαρακτηρίζει τις χώρες αυτές που παρέχουν τις σημαίες ευκαιρίας ως «*χώρες με ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις και άλλους κανονισμούς που προσελκύουν μέρος ή ολόκληρες εταιρείες των οποίων η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα (κυρίως ναυτιλιακή, τώρα πλέον παραγωγή ή υπηρεσίες) βρίσκεται εκτός της χώρας.*» (*Flag of convenience countries are countries with favourable tax rules and other regulations attracting part or whole companies whose main business (originally shipping, now often production or services) is outside the country*⁶).

Η Αμερική, η οποία αποτελούσε την ανερχόμενη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία, αντιμετώπιζε την περίοδο εκείνη προβλήματα ανταγωνιστικότητας στο παγκόσμιο στερέωμα της εμπορικής ναυτιλίας, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι μισθοί των Αμερικανών ναυτεργατών ήταν ιδιαίτερα υψηλοί, κάτι που καθιστούσε απαγορευτική την ναύλωση Αμερικανικού πλοίου. Επιθυμώντας η Αμερική να αποκτήσει αλλά και να διατηρήσει υπό τον έλεγχό της το μεγαλύτερο μέρος της Παγκόσμιας ναυτιλίας, χρησιμοποίησε τις σημαίες ευκαιρίας κρατών που βρίσκονταν υπό τη σφαίρα επιρροής της. Η πρώτη σημαντική σημαία ευκαιρίας ήταν αυτή του Παναμά, ήδη από το 1922⁷. Ο Παναμάς ήταν εξαρτημένος οικονομικά από τις Η.Π.Α. μέσω της διώρυγας⁸, η οποία αποτελούσε το κεντρικό πέρασμα των πλοίων από τον Ατλαντικό προς τον Ειρηνικό Ωκεανό, και κατά συνέπεια τον καθιστούσε σημαντικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και του παγκοσμίου εμπορίου. Στη συνέχεια εμφανίστηκε η σημαία ευκαιρίας της Λιβερίας (1948) και ακολούθησαν και άλλα

⁵ Β.Ν. Μεταξάς, *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*, Αθήνα 1985, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ. 43-44.

⁶ OECD Glossary, <http://stats.oecd.org/glossary/search.asp>

⁷ Χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά ως σημαία ευκαιρίας για την μεταφορά οινόπνευματών ποτών κατά τη διάρκεια της ποτοαπαγόρευσης στην Αμερική.

⁸ Η οποία εξάλλου κατασκευάστηκε από τον Αμερικανικό Στρατό, από το 1904 έως το 1914

μικρά κράτη τα οποία υιοθέτησαν τη μέθοδο αυτή, όπως η Κостаρίκα, η Κύπρος, τα νησιά Μάρσαλ, τα νησιά Κάουμαν, οι Βρετανικές Παρθένες Νήσοι κ.α.⁹

Οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν και ωφελήθηκαν στον μέγιστο βαθμό από τις σημαίες ευκαιρίας. Η χρησιμοποίηση των σημαιών ευκαιρίας τους έδινε τη δυνατότητα να καταστήσουν εαυτόν εμπορικό εταίρο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Για μια δεκαετία οι Έλληνες πλοιοκτήτες προσέφεραν υπηρεσίες με πολύ χαμηλό κόστος στις Η.Π.Α., εκμεταλλεζόμενοι την αλματώδη ανάπτυξη την εποχή εκείνη της Αμερικανικής οικονομίας και της ανάγκης της για φθινό και ελεγχόμενο στόλο. Με τον τρόπο όμως αυτό δικτυώθηκαν με τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες της Αμερικής, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη από τη μεταφορά πετρελαιοειδών. Επιπλέον εκμεταλλεύτηκαν την προθυμία των Η.Π.Α. να τους χρηματοδοτήσει ώστε να αγοράσουν πλοία με πίστωση από τις Αμερικανικές Τράπεζες, κάτι που ήταν προς το συμφέρον τόσο των ιδίων, όσο και των Η.Π.Α., οι οποίες κατάφερναν και διατηρούσαν, μέσω της σημαίας ευκαιρίας, τον έλεγχο σε μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Το πρώτο ελληνικό πλοίο που νηολογήθηκε με σημαία ευκαιρίας (αυτή της Λιβερίας) ήταν το «World Peace» του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου¹⁰.

Παράλληλα με τις σημαίες ευκαιρίας, οι Έλληνες εφοπλιστές χρησιμοποίησαν και το σύστημα συγκροτήσεως διαφορετικής εταιρείας για το κάθε πλοίο, περιορίζοντας έτσι την ευθύνη τους. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη εξομοιώνεται στην περίπτωση αυτή με την ευθύνη του απλού κυρίου ενός πλοίου¹¹, αφού η εταιρεία δεν έχει κανένα άλλο περιουσιακό στοιχείο πέραν του πλοίου αυτού. Οι εταιρείες που προτιμούνταν (και προτιμώνται σε πολλές περιπτώσεις έως και σήμερα) ήταν αυτές του Παναμά και της Λιβερίας¹² οι οποίες αποτελούν απλές ανώνυμες εταιρείες (και όχι ναυτιλιακές), ή ακόμα και αγγλικές ιδιωτικές μετοχικές εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Οι τύποι των εταιρειών αυτών έχουν σαν κύριο χαρακτηριστικό την απλή διαδικασία σύστασης και λειτουργίας, την απουσία κρατικής εποπτείας, την

⁹ Βλ. Παρακάτω «Υπεράκτιες Εταιρείες».

¹⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Flag_of_convenience

¹¹ Αλεξ. Καλαντζής, Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, Αθήνα 1990, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.3

¹² Οι οποίες αναλύονται παρακάτω σελ. 40

χρησιμοποίηση ανώνυμων τίτλων μετοχών και την ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των κομιστών τους¹³.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν προς τις σημαίες αυτές (και κατ'επέκταση στις υπεράκτιες εταιρείες των κρατών αυτών) κύριως λόγω της μεγάλης διαμάχης που ξέσπασε μεταξύ αυτών και του Ελληνικού κράτους σε όλη τη δεκαετία του 1940, υποδαυλιζόμενης, όπως προαναφέρθηκε, απο την Μεγάλη Βρετανία, η οποία ήθελε να αποδυναμώσει όσο μπορούσε τον Ελληνόκτητο στόλο, ο οποίος δρούσε ανταγωνιστικά προς τον δικό της. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1949 το 50% του Ελληνικού στόλου λειτουργούσε υπό ξένη σημαία, ποσοστό που αυξήθηκε στο 87% το 1957¹⁴.

3. Νομοθετικές μεταρρυθμίσεις.

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

Ήδη απο το Βασιλικό Διάταγμα της 1/3 Νοεμβρίου 1836 ορίζεται στο άρθρο 1 ότι «*όλα τα ελληνικά πλοία οφείλουν να φέρωσι την εθνικήν σημαίαν*». Στο άρθρο 2 εδάφιο ζ ορίζεται ότι ως ελληνικά πλοία αναγνωρίζονται μόνο «*τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος ξένα πλοία απο Έλληνας, παρακινούμενους εις την αγοράν ταύτην*».

¹³ A. Antapassis, La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique, Droit Maritime Francais 1981, σελ.362

¹⁴ Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} Αιώνας, Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη, σελ. 403

από λόγους ουσιώδους συμφέροντος». Επίσης στο άρθρο 4 ορίζεται ότι «δεν συγχωρείται εις ξένους να γίνονται μέτοχοι εις εθνικά ελληνικά πλοία πλέον του ημίσεος αυτών, εάν δε εις ξένην Επικράτειαν απαγορεύεται εις τους έλληνας η εις τα εμπορικά αυτής πλοία μετοχή...». Παρατηρούμε ότι ο έλληνας νομοθέτης ήδη απο το 1836 αποκλείει την πλοιοκτησία ελληνικών εμπορικών πλοίων απο αλλοδαπές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Το Βασιλικό αυτό διάταγμα καθιερώνει μια θεμελιώδη αρχή των ναυτικών χωρών, ότι δηλαδή η σημαία του πλοίου και η ιθαγένεια του πλοιοκτήτη θα πρέπει να ταυτίζονται¹⁵.

Η αρχή αυτή, οριζόμενη και ως «γνήσιος δεσμός» (genuine link) συναντάται στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε για τις Ανοιχτές Θάλασσες¹⁶ στο άρθρο 6 όπου ορίζει ότι «*there must exist a genuine link between the state and the Ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag*» (πρέπει να υπάρχει ένας γνήσιος δεσμός μεταξύ της πολιτείας και του πλοίου. Συγκεκριμένα η πολιτεία πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία της και τον έλεγχό της σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα επί πλοίων υπο τη σημαία της). Το ίδιο έχει ορίσει και η Γραμματεία της Διασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), η οποία προσπάθησε να ερμηνεύσει την έννοια του «γνήσιου δεσμού», σημειώνοντας ότι η ύπαρξη αυτού του γνήσιου δεσμού θα καταστήσει εφικτή την προσπόριση στο Κράτος μέρος των εσόδων απο τη λειτουργία του πλοίου που βρίσκεται νηολογημένο υπό τη σημαία του. Η Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για Δίκαιο της Θάλασσας το 1982 καταδεικνύει επίσης την σημασία του γνήσιου δεσμού μεταξύ του πλοίου και της σημαίας του προκειμένου να υπάρχει επαρκής έλεγχος απο το κράτος στα πλοία¹⁷. Επιπλέον, η Διάσκεψη του Ο.Η.Ε. για τους Όρους Νηολόγησης Πλοίων¹⁸ στα άρθρα της 8, 9 και 10 προβλέπει μέτρα για την ενίσχυση του «γνήσιου δεσμού», όπως την εποπτεία των κρατών ώστε να υπάρχει συμμετοχή των υπηκόων τους στην πλοιοκτησία των πλοίων υπό την σημαία τους, την επάνδρωση του πλοίου

¹⁵ Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979, ΕΝΔ 7 σελ. 593

¹⁶ Convention on the High Seas, 29 April 1958, Geneva, άρθρο 5.

¹⁷ Αλεξ. Καλαντζής, Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, Αθήνα 1990, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.12

¹⁸ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 7 February 1986, Geneva

με ναυτικούς υπηκόους του κράτους της σημαίας κ.α.¹⁹ Επίσης και άλλες διατάξεις της εποχής, όπως οι Ν.779/1917, Ν. 1093/1917, Ν. 1184/1918, Ν. 1694/1919, Ν. 2993/1922, Α.Ν. 17/18.6.1935, και το Β.Δ. 14/16.9.1939 περιορίζουν και απαγορεύουν τη μεταβίβαση ελληνικών εμπορικών πλοίων αλλά και την υποθήκευσή τους σε αλλοδαπούς.

Η διάδοση των σημαιών ευκαιρίας είχε σαν αποτέλεσμα να θίγονται τα συμφέροντα των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών της εποχής, αφού οι σημαίες αυτές έθεταν μεγάλο ανταγωνισμό έναντι των σημαιών των άλλων κρατών. Η πρώτη επίθεση προς το καθεστώς των σημαιών ευκαιρίας πραγματοποιήθηκε κατά την πρώτη μεταπολεμική κρίση ναύλων, από το 1948 έως το 1950. Το γεγονός αυτό οδήγησε τις Ευρωπαϊκές παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Ολλανδία και η Νορβηγία, μαζί με τη Διεθνή Ομοσπονδία Μεταφορών αλλά και διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών, να απειλήσουν με μποϋκοτάζ τις σημαίες ευκαιρίας, με πρόφαση τα χαμηλά επίπεδα ασφαλείας των πλοίων που έκανε δεκτά ο Παναμάς. Σαν αποτέλεσμα των αυστηρότερων μέτρων ασφαλείας που επιβλήθηκαν στην παναμαϊκή σημαία, πολλοί πλοιοκτήτες σταδιακά την εγκατέλειψαν²⁰. Στην συνέχεια οι πλοιοκτήτες στράφηκαν προς τη σημαία της Λιβερίας. Το 1958, με τη νέα κρίση ναύλων που προκλήθηκε λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας αλλά και η επανάληψη της «πετυχημένης συνταγής» του μποϋκοτάζ των σημαιών ευκαιρίας (στα λιμάνια των Η.Π.Α., της Βόρειας Ευρώπης και της Μεγάλης Βρετανίας) οδήγησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες στην επιστροφή στην Ελληνική σημαία. Όλες αυτές οι πιέσεις έναντι των σημαιών ευκαιρίας πραγματοποιήθηκαν αφενός ως μέτρο αντιμετώπισης του ανταγωνισμού που έθετε η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία την εποχή εκείνη διατηρούσε το μισό περίπου του στόλου της υπό σημαίες ευκαιρίας, αφετέρου ως μέτρο μείωσης της επιρροής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής στην Παγκόσμια ναυτιλία μέσω των σημαιών ευκαιρίας που είχε υπό την επιρροή της.

¹⁹ Για να τεθεί σε ισχύ αυτή η Σύμβαση απαιτεί 40 υπογραφές κρατών που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων. Μέχρι το 2006 μόνο 16 κράτη την είχαν υπογράψει.

²⁰ Τζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} Αιώνας, Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη, σελ. 405

Η στροφή των Ελλήνων πλοιοκτητών και πάλι προς την Ελληνική σημαία είχε σαν αποτέλεσμα να αυξήσουν την πίεσή τους στο Ελληνικό κράτος για τη νομοθετική διευθέτηση θεσμικών ζητημάτων της ναυτιλίας, τα οποία έθεταν προσκόμματα στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες. Επομένως ο έλληνας νομοθέτης έπρεπε να κάνει βαθιά και ευρεία νομοθετική παρέμβαση προκειμένου να υπερκεραστούν τα εμπόδια αυτά και να έλθουν σε ελληνικό έδαφος οι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων αλλά και στα ελληνικά νηολόγια τα πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία έχουν υψώσει σημαίες ευκαιρίας. Η παρέμβαση αυτή του νομοθέτη δεν αρκούσε να γίνει μόνο στο ναυτικό δίκαιο, αλλά όφειλε να γίνει και στο δίκαιο των εταιρειών, αφού η ανώνυμη εταιρεία του Ν.2190/1920 που υπήρχε τότε αποτελούσε εταιρεία δύσκαπτη και δεν προσέφερε την ευελιξία που απαιτούν οι ναυτιλιακές συναλλαγές αλλά και δεν αποτελούσε το κατάλληλο εταιρικό μάρφωμα για τη σύσταση εταιρειών που θα έχουν ως αντικείμενο τη ναυτιλία και την εκμετάλλευση πλοίων.

Δ. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1. Επενδύσεις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού στην Ελλάδα (Ν.Δ. 2687/1953).

Ο Έλληνας νομοθέτης με το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 (το οποίο αποτέλεσε μάλιστα νομοθετικό διάταγμα αυξημένης τυπικής ισχύος, σύμφωνα με το άρθρο 112 του Συντάγματος του 1952) προσπαθεί να συμπεριλάβει ζητήματα ναυτιλίας στη διευθέτηση ευρύτερων θεμάτων προσελκύσεως και προστασίας ξένου κεφαλαίου στην Ελλάδα. Το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 ορίζει ότι «*κεφάλαια εξωτερικού εν τη εννοία του παρόντος Ν.Δ. λογίζονται και τα απο της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπο Ελληνική σημαία πλοία, ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 1.500 κόρων.*».

Με το νομοθετικό διάταγμα αυτό επιχειρείται η διευκόλυνση προσέλκυσης πλοίων στα Ελληνικά νηολόγια, των οποίων οι πλοιοκτήτες είναι Έλληνες, οι οποίοι έχουν υψώσει σε αυτά ξένη σημαία, με απώτερο στόχο την βελτίωση του ισοζυγίου των εξωτερικών λογαριασμών της χώρας²¹, αφού η ελληνική οικονομία την εποχή εκείνη είχε μεγάλες απώλειες απο την εγκατάσταση των Ελλήνων εφοπλιστών στα ναυτιλιακά κέντρα της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου²². Με μια κοινή πράξη (η λεγόμενη και «Εγκριτική Πράξη») που εκδιδόταν απο τους αρμόδιους υπουργούς, ξεχωριστά για κάθε πλοίο, θεωρούνταν ως κεφάλαια εξωτερικού και προστατεύονται ως τέτοια τα πλοία άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας, εφ'όσον έχουν νηολογηθεί υπό ελληνική σημαία. Η εγκριτική αυτή πράξη, η οποία έχει αυξημένη τυπική ισχύ, καθόσον εκδίδεται κατ'εξουσιοδότηση του Ν.Δ. 2687/1953, ρυθμίζει και τους όρους που διέπουν το νομικό καθεστώς του πλοίου, δηλαδή όρους που ρυθμίζουν, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, θέματα όπως η ελευθέρα πώληση και υποθήκευση του πλοίου χωρίς άδεια της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, η ελευθέρα διάθεση του αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου σε συνάλλαγμα, η ελευθέρα διαχείριση των εσόδων, τον περιορισμό των υπέρ του Ν.Α.Τ. εισφορών, η

²¹ Εισηγητική έκθεση Ν.Δ.2687/1953

²² Την 31/12/1953 τα Ελληνικών συμφερόντων πλοία υπο ελληνική σημαία ανέρχονταν σε 461 ενώ υπο ξένη σημαία 861.

αναγνώριση, ως ελληνικών, πλοίων που ανήκουν σε αλλοδαπούς, τον καθορισμό του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως βάσει της χωρητικότητας του πλοίου, την αποζημίωση σε περίπτωση επιτάξεως, την επίλυση των διαφορών με διαιτησία και κάθε άλλο εξυπηρετικό των σκοπών του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953. Το δικαίωμα της εγκρίσεως της εγκριτικής αυτής πράξης απόκειται εξ' ολοκλήρου στην διακριτική ευχέρεια της Διοικήσεως και δημιούργησε ένα καθεστώς το οποίο διέπει το σύνολο των πλοίων υπο ελληνική σημαία^{23, 24}.

Με το Ν.Δ. 2687/1953 αναγνωρίζονται ουσιαστικά ως Ελληνικά, πλοία που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες έχουν συσταθεί σε χώρες όπως ο Παναμάς ή η Λιβερία. Σκοπός του Έλληνα νομοθέτη ήταν να προσελκύσει πλοία ελληνικών συμφερόντων που είχαν υψώσει ξένη σημαία και όχι κάθε πλοίο με ξένη σημαία²⁵. Για το λόγο αυτό και οι εγκριτικές πράξεις της Διοικήσεως χορηγούνταν μόνο σε πλοία ή σε αλλοδαπές εταιρείες όπου τουλάχιστον το 50% των κεφαλαίων τους ήταν ελληνικών συμφερόντων, με μόνο περιορισμό τη χωρητικότητα άνω των 1.500 κόντων, αποκλείοντας ταυτόχρονα οποιαδήποτε υπαγωγή πλοίων στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 που αντιπροσωπεύουν αλλοδαπά συμφέροντα σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50%.

²³ Αλεξ. Καλαντζής, Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, Αθήνα 1990, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.8

²⁴ Το άρθρο 3 Ν.Δ. 2687/1953 αναφέρει ότι «*Η διά των ως άνω διοικητικών πράξεων χορηγουμένη έγκρισις, ούσα ανέκκλητος ως προς τους όρους υφ' όūs εκάστοτε παρέχεται, αποτελεί και την εγγύησιν του Ελληνικού Κράτους, έναντι του εισάγοντος τα κεφάλαια εξωτερικού, ότι ταύτα υπόκεινται εφεξής αμεταβλήτως εις το υπό του παρόντος Ν. Διατ/τος θεσπιζόμενον καθεστώς. Μεταβολή των όρων τούτων επιτρέπεται μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως του εισαγόντος τα κεφάλαια εξωτερικού, διενεργείται δε αύτη δια τροποποιήσεως ή συμπληρώσεως των ως άνω διοικητικών πράξεων*». Αναφέρεται επομένως ρητά το ανέκκλητο της παρεχόμενης έγκρισης.

²⁵ Χαρακτηριστικά αναφέρεται στην Εισηγητική Έκθεση του Ν.Δ. 2687/1953 ότι πρέπει να δημιουργηθούν οι αναγκαίες οικονομικές και διοικητικές προϋποθέσεις προκειμένου να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός των υπο ξένη σημαία πλοίων τα οποία όμως ανήκουν σε Έλληνες.

Με το Νομοθετικό αυτό Διάταγμα έχουμε όμως και τη διάσπαση της αρχής του «γνήσιου δεσμού» που προαναφέρθηκε, την οποία καθιέρωσε το Β.Δ. 1/3 Νοεμβρίου 1836. Η διάσπαση της αρχής αυτής έλαβε τόσο μεγάλες διαστάσεις ώστε αναγνωρίζονταν ως ελληνικά πλοία που άνηκαν σε αλλοδαπές εταιρείες, χωρίς εξαίρεση. Με την τροπή αυτή, η Ελληνική σημαία κινδύνευε να χαρακτηριστεί ως σημαία ευκαιρίας, καθώς η Ελλάδα αποτελούσε τη μόνη χώρα εντός της (τότε) Ε.Ο.Κ όπου εμφανιζόταν το φαινόμενο διαφοροποίησης της σημαίας των πλοίων από την εθνικότητα των πλοιοκτητών τους. Το ζήτημα αυτό λύθηκε με το ίδιο Νομοθετικό Διάταγμα και με Υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα στους Έλληνες πλοιοκτήτες να προβαίνουν στη σύσταση «Ειδικών Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών»²⁶, με σκοπό να προσφερθεί στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια ελληνική εταιρική μορφή, εξίσου ελκυστική με τις αλλοδαπές (Παναμά, Λιβερίας κ.ά), ώστε να εκλείψουν οι λόγοι που έως τότε προτιμούσαν τις αλλοδαπές εταιρείες. Η εταιρική αυτή μορφή προέκυψε στην πράξη από τους όρους 16 και 17 των εγκριτικών πράξεων που εκδίδονταν και οι οποίοι επέτρεπαν παρεκκλίσεις από τους κανόνες που ίσχυαν για τις ανώνυμες εταιρείες, σε περίπτωση που η κυριότητα και η εκμετάλλευση του πλοίου περιέλθει σε ελληνική ανώνυμη εταιρεία.

2. Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Ως «Ειδικές Ανώνυμες Ναυτιλιακές Εταιρείες» νοούνται οι ανώνυμες εκείνες εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το Ελληνικό Δίκαιο, άρα εδρεύουν στην Ελλάδα, και στις οποίες έχει παρασχεθεί με αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών η άδεια θέσεως πλοίου υπό ελληνική σημαία ως «εισαγωγή κεφαλαίου εξωτερικού», κατ'εφαρμογή του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953²⁷.

Η εταιρική αυτή μορφή είναι μεν Ανώνυμη Εταιρεία αλλά έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά²⁸ και υπάγεται σε εξαιρετικές διατάξεις, οι οποίες την διαφοροποιούν

²⁶ Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979, ΕΝΔ 7 σελ. 594

²⁷ Λ. Γεωργακόπουλος, Η ανώνυμος ναυτική εταιρεία και το περί αυτής σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 24, σελ 369

²⁸ Γ. Σπαρτιώτης, Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/1967, σελ. 175

απο την Ανώνυμη Εταιρεία του Ν.2190/1920²⁹ και οι οποίες συμπληρώνονται απο το κοινό δίκαιο περί νομικών προσώπων (και όχι απο το κοινό δίκαιο της Α.Ε.). Η εταιρεία αυτή έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά³⁰:

- Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας αυτής είναι «η κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών πλοίων ενεργούντων διεθνείς πλόες». Σε περίπτωση εκτροπής απο τον αποκλειστικό σκοπό της, η εταιρεία λύεται ύστερα απο απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου.
- Η εταιρεία θα πρέπει να φέρει στην επωνυμία της τις λέξεις «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία».
- Το κεφάλαιό της δεν υπόκειται σε δεσμεύσεις και μπορεί να εκφράζεται σε ξένο νόμισμα (πχ λίρα Αγγλίας ή Δολλάριο Η.Π.Α.), μπορεί να καταβληθεί ή και να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή Τράπεζα, στο όνομα της εταιρείας.
- Η εκτίμηση της αξίας του πλοίου ή του μεριδίου επί του πλοίου σαν εταιρική εισφορά σε είδος πρέπει να πραγματοποιείται εντός 15 ημερών απο την υποβολή της σχετικής αιτήσεως.
- Οι μετοχές της εταιρείας μπορεί να είναι ανώνυμες, μπορούν να εξαχθούν στο εξωτερικό αλλά απαγορεύεται ρητά η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο.
- Η σύγκληση και συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων υπόκειται στις διατυπώσεις του Ν.2190/1920 περί Ανωνύμων Εταιρειών και πραγματοποιείται στην έδρα της εταιρείας, αλλά μπορεί να συνεδριάσει έγκυρα και χωρίς να ακολουθηθούν οι διατυπώσεις αυτές με σύμφωνη απόφαση των μετόχων της εταιρείας. Επομένως οι μέτοχοι έχουν τη

²⁹ Το άρθρο 65 του Ν.2190/1920 όρισε ότι οι τροποποιήσεις που έγιναν στον ν.2190/1920 με το ν.δ.4327/1962 δεν ισχύουν για τις ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που είχαν συσταθεί μέχρι τότε, με υπουργικές αποφάσεις που ενέκριναν την εισαγωγή πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού βάσει του ν.δ.2687/1953. Μεταγενέστερες όμως τροποποιήσεις του ν.2190/1920 δεν εξαιρούν απο την εφαρμογή τους τις ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες και δεν διακρίνουν, αλλά το δίκαιο της ειδικής ανωνύμου ναυτιλιακής εταιρείας μετέχει της παρεχόμενης απο το άρθρο 107 του Συντάγματος προστασίας, το οποίο δεν είναι καταργήσιμο.

³⁰ Αλεξ. Καλαντζής, Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979, Αθήνα 1990, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 9

δυνατότητα να συνεδριάσουν και σε άλλο μέρος, είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

- Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας οφείλει να συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά κάθε εξάμηνο και μπορεί να συνεδριάζει είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή, με την παρουσία ή τη νόμιμη εκπροσώπηση όλων των μελών του.
- Τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας και ο ισολογισμός της τηρούνται στο νόμισμα στο οποίο εκφράζεται το μετοχικό της κεφάλαιο. Επίσης ο ισολογισμός πρέπει να κατατεθεί εντός 20 ημερών από την έγκρισή του από τη Γενική Συνέλευση στο Ναυτικό Επιμελητήριο και στο αρμόδιο υπουργείο για εμπορικά θέματα (Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού).
- Επιτρέπεται η ελεύθερη διανομή των κερδών της εταιρείας, χωρίς περιορισμούς αναφορικά με διανομή μερισμάτων και σχηματισμό αποθεματικών, ύστερα από ομόφωνη απόφαση της Γενικής Συνελεύσης.
- Τα συμβόλαια με τα οποία συστήθηκε η εταιρεία, οι αποφάσεις αναφορικά με την αύξηση κεφαλαίου της, οι τίτλοι των μετοχών, οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και η επιστροφή κεφαλαίου απαλλάσσονται από την καταβολή του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου, από τα τέλη χαρτοσήμου και από εισφορές υπέρ Νομικών Προσώπων ή τρίτων.

Το άρθρο 13 ν.δ. 2687/1953 πέτυχε το στόχο του, να προσελκύσει δηλαδή τους Έλληνες πλοιοκτήτες προκειμένου να νηολογήσουν υπό ελληνική σημαία τα πλοία τους. Αυτό πράγματι συνέβη, αφού μέχρι το τέλος του 1980, το 77,24% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων βρισκόταν νηολογημένο υπό ελληνική σημαία³¹. Δεν έτυχε όμως αντίστοιχης ανταπόκρισης και επιτυχίας το εγχείρημα της «Ειδικής Ανώνυμου Ναυτιλιακής Εταιρείας». Παρά το γεγονός ότι η εταιρεία αυτή αποτελούσε μια εξαπλουστευμένη μορφή της Α.Ε., η σύστασή της εξακολουθούσε να παραμένει μια ιδιαίτερα πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία. Και αυτό γιατί απαιτούνταν αρχικά να συσταθεί αυτή σαν κανονική Ανώνυμος εταιρεία του ν.2190/1920, στη συνέχεια να αποκτήσει πλοίο το οποίο θα νηολογούνταν ως ελληνικό βάσει της εγκριτικής πράξης και αφού η εγκριτική αυτή πράξη δημοσιευόταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μόνο τότε θα μετατρέπονταν τελικά δια της τροποποίησης του

³¹ Ναυτικά Χρονικά 15-01-1981, σελ.135

Καταστατικού της σε «Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία». Η ταυτόχρονη ύπαρξη της Ε.Α.Ν.Ε., δεν απέκλειε και τη χρησιμοποίηση της κοινής Α.Ε. για ναυτιλιακό σκοπό. Επιπλέον οι Εταιρείες αυτές έπρεπε να διατηρούν λογιστικά βιβλία σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογικών στοιχείων αλλά και να μεριμνούν και για άλλες φορολογικού είδους διαδικασίες, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε στις αλλοδαπές εταιρείες. Το εταιρικό αυτό μόρφωμα δεν ευδοκίμησε και συναντάται σπάνια στην πρακτική. Για τους λόγους αυτούς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούσαν να προτιμούν τις υπεράκτιες εταιρείες, όπως του Παναμά και της Λιβερίας.

3. Νόμος περι εγκαταστάσεως αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 89/1967).

Οι χώρες της Μέσης Ανατολής μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρουσίασαν τεράστια ανάπτυξη. Απο τη μία πλευρά η διώρυγα του Σουέζ, η οποία αποτελούσε σημείο αναφοράς της Παγκόσμιας Ναυτιλίας (μαζί με τη Διώρυγα του Παναμά), απο την άλλη ο τεράστιος πετρελαϊκός πλούτος της περιοχής, είχαν σαν αποτέλεσμα να καταστήσουν τις χώρες της περιοχής αυτής πόλο έλξης για τις μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, Αμερικανικών κυρίως συμφερόντων, με αποτέλεσμα αυτές να εγκαταστήσουν υποκαταστήματα και γραφεία, έχοντας ως οικονομικό κέντρο την πόλη της Βηρυτού, εκμεταλλευόμενες την γεωγραφική της θέση, προκειμένου να προωθήσουν τα προϊόντα τους στη Μέση Ανατολή. Οι ταραχές όμως που επικράτησαν στην περιοχή, με σημαντικότερα γεγονότα την κρίση του Σουέζ το 1956 αλλά και τον Πόλεμο των 6 ημερών το 1967 αλλά και η ολοένα και αυξανόμενη ένταση μεταξύ των χωρών στην περιοχή της Μέσης Ανατολής είχε σαν αποτέλεσμα να δυσχερανθεί σε μεγάλο βαθμό η συνέχιση των δραστηριοτήτων των εταιρειών αυτών στην περιοχή.

Το Ελληνικό Κράτος, το οποίο ανέκαθεν αναζητούσε εισρεόμενο συνάλλαγμα, αφού τα πλεονεκτήματα της εισροής αυτής ήταν πολλαπλά (δημιουργία θέσεων εργασίας, στήριξη τραπεζικού συστήματος, εισαγωγή τεχνογνωσίας, προϋποθέσεις διεθνούς προβολής, ανάπτυξη συναφών επιχειρήσεων απο ημεδαπούς επιχειρηματίες κτλ), αποφάσισε να στοχεύσει στην προσέλκυση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα, εκμεταλλευόμενο την γεωγραφική της θέση και τη γειτνίασή της με τις χώρες της

Μέσης Ανατολής, προσφέροντας ειδικά προνόμια στις εταιρείες αυτές. Αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα υπήρξε ο Αναγκαστικός Νόμος 89/1967 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών Εταιρειών».

Με τον Α.Ν. 89/1967 ορίζεται ότι «Αλλοδαπαί Εμποροβιομηχανικά Εταιρεία υπό οιονδήποτε τύπο ή μορφήν λειτουργούσαι νομίμως εν τη έδρα των ασχολούμεναι δε αποκλειστικώς εις εκτέλεσιν εμπορικών εργασιών ων το αντικείμενον ευρίσκεται εκτός της Ελλάδος, δύνανται να εγκαθίστανται εν Ελλάδι, κατόπιν ειδικής αδείας παρεχόμενης δι'αποφάσεως του Υπουργού Συντονισμού». Με τον νόμο καθίσταται σαφές ότι αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με εμπορικές εργασίες με αντικείμενο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας εκτός Ελλάδας, έχουν το δικαίωμα να εγκαταστήσουν υποκατάστημα στην Ελλάδα.

Η διατύπωση όμως αυτή του νόμου ήταν γενική και ασαφής, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα και διενέξεις αναφορικά με την υπαγωγή ή όχι αυτών των ναυτιλιακών εταιρειών στον Α.Ν.89/1967. Οι απόψεις της εποχής για το κατά πόσο η ναυτιλία και κατ' επέκταση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάγονται στον όρο «εμποροβιομηχανικές» υπήρξαν πολλές. Μία άποψη υποστήριζε ότι ο όρος αυτός αναφέρεται αποκλειστικά σε εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με την εκτέλεση εμπορικών εργασιών, επομένως δεν μπορεί να επεκταθεί ο νόμος και σε εταιρείες που έχουν άλλο αντικείμενο. Βέβαια, ερμηνεύοντας διασταλτικά το εν λόγω άρθρο και σε συνδυασμό με τον Εμπορικό νόμο, ο οποίος θεωρεί όλες τις θαλάσσιες αποστολές (μεταφορά αγαθών, ανθρώπων, ναυλώσεις, ναυτικά δάνεια κτλ) ως εμπορικές πράξεις, γίνεται αποδεκτό ότι ο όρος «εμπορικές πράξεις» ταυτίζεται με τον όρο «εμπορικές εργασίες» ο οποίος αναφέρεται στον Α.Ν. 89/1967. Άλλη άποψη θεωρεί την Ναυτιλία ως κατ'εξοχήν βιομηχανική δραστηριότητα, λόγω της παροχής διεθνών μεταφορών (είτε πρώτων υλών είτε τελικών προϊόντων), που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της βιομηχανικής δραστηριότητας³². Απόρροια της αμφισβήτησης περί της δυνατότητας υπαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών στις διατάξεις του Α.Ν. 89/1967, ήταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν κατα κύριο λόγο μέχρι τότε τις Εταιρείες Παναμά και Λιβερίας για τις επιχειρηματικές δραστηριότητές τους, να μην έχουν την δυνατότητα εγκατάστασης

³² Επίλυση δόθηκε με τον Α.Ν.378/1968, όπως αναλύεται παρακάτω.

στην Ελλάδα υποκαταστημάτων ή γραφείων των εταιρειών τους, στερώντας ταυτόχρονα από το Ελληνικό κράτος μια σημαντική πηγή εσόδων.

Ο Α.Ν. 89/1967 δεν εισήγαγε κάποιο νέο εταιρικό μόρφωμα. Αποτελέσει στην ουσία ένα ειδικό προνομιακό καθεστώς, ένα θεσμικό πλαίσιο συντιθέμενο από διατάξεις προκειμένου να προσελκύσει αλλοδαπές εταιρείες, είτε Ελληνικών είτε αλλοδαπών συμφερόντων, να εγκαταστήσουν γραφεία ή υποκαταστήματά τους στην Ελλάδα, προκειμένου να εκμεταλλευτεί το κράτος το ελάχιστο εισαγόμενο συνάλλαγμα το οποίο έθετε ως προϋπόθεση για την υπαγωγή τους. Επομένως θεωρείται ως δεδομένη η ύπαρξη μιας αλλοδαπής εταιρείας ή επιχείρησης σε άλλη χώρα, η οποία με την υπαγωγή της στο νόμο αυτό νομιμοποιείται να ασκεί εμπορική (και κατ'επέκταση ναυτιλιακή) δραστηριότητα στην Ελλάδα. Γι'αυτό και απαραίτητη προϋπόθεση για αλλοδαπές εταιρείες που ενδιαφέρονταν να εγκαταστήσουν γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα ήταν η κατάθεση αίτησης³³ στην οποία θα αναφερόταν η ακριβής επωνυμία, η έδρα και η ιθαγένεια της εταιρείας, ο τύπος υπό τον οποίο λειτουργεί καθώς και η δραστηριότητα της εταιρείας στη χώρα της έδρας της, η μορφή υπό την οποία θα λειτουργήσει στην Ελλάδα (υποκατάστημα ή γραφείο), το συγκεκριμένο αντικείμενο των εργασιών της στην Ελλάδα καθώς και τον εκπρόσωπό της³⁴. Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις και παροχές τις οποίες θα απολάμβαναν αυτές οι εταιρείες με την υπαγωγή τους στον Α.Ν.89/1967 αφορούσαν φορολογικά και δασμολογικά θέματα και αναφέρονται στο άρθρο 3 του εν λόγω νόμου. Οι ρυθμίσεις αυτές προέβλεπαν³⁵:

1. Την χορήγηση σε αλλοδαπό προσωπικό άδειας εργασίας στη Ελλάδα μέχρι δύο χρόνια,
2. Την χορήγηση πιστοποιητικού φορολογικής ενημερότητας στο παραπάνω προσωπικό,
3. Την απαλλαγή από την καταβολή δασμών, φόρων, τελών χαρτοσήμου, εισφορών, φόρων κύκλων εργασιών, φόρων πολυτελείας και παντός εν

³³ Υπουργική Απόφαση 1246.3/4/1994 «Ρύθμιση λεπτομερειών που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων» (ΦΕΚ Β' 919/3.4.1994)

³⁴ Κοινή Υπουργική Απόφαση Αρ.58101/4/78

³⁵ Γ. Σπαρτιώτης, Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/1967, σελ. 18

- γένει δικαιωμάτων ή κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με την εισαγωγή εξοπλισμού για τα γραφεία στην Ελλάδα,
4. Την απαλλαγή απο φόρους εισοδήματος και κάθε είδους φόρων εισφορών, κρατήσεων υπέρ του Δημοσίου αναφορικά με εισόδημα διοικούμενων επιχειρήσεων που αποκτάται στο εξωτερικό, αλλά και του εισοδήματος του αλλοδαπού προσωπικού για τις αποδοχές του στην Ελλάδα,
 5. Την ατελή εισαγωγή και κυκλοφορία αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως αλλά και οικοσυσκευών του υπαλληλικού προσωπικού των ως άνω εταιρειών,
 6. Την ταχυδρόμηση συστημένων επιστολών στο εξωτερικό χωρίς έλεγχο απο το ταχυδρομείο,
 7. Την εισαγωγή και εξαγωγή δειγμάτων και διαφημιστικού υλικού άνευ εμπορικής αξίας των εταιρειών αυτών,
 8. Την εξαίρεση απο τις διατάξεις του Ν.2190/1920 Περι Ανωνύμων Εταιρειών αναφορικά με την υποχρέωση τήρησης βιβλίων την ελληνική γλώσσα,
 9. Την επανεξαγωγή εξοπλισμού ή αυτοκινήτων που έχουν εισαχθεί ατελώς ή την μεταβίβασή τους σε πρόσωπα τα οποία υπάγονται στον νόμο αυτό.

Ο Α.Ν. 89/1967, προσέλυσε σε μικρό χρονικό διάστημα αρκετές αλλοδαπές εταιρείες, με μεγάλη ωφέλεια για το Ελληνικό κράτος. Η μη ρητή αναφορά του όμως στις ναυτιλιακές εταιρείες και η αμφισβήτηση που ακολούθησε αναφορικά με την υπαγωγή τους ή μή στο νόμο αυτό, όπως προαναφέρθηκε, καθιστούσε επιτακτική την ανάγκη συμπληρώσεώς του με ένα νέο νομοθέτημα³⁶. Εξάλλου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες την εποχή εκείνη επετύγχαναν εντυπωσιακά άλματα ανάπτυξης, αποτελούσαν το κατεξοχήν πεδίο όπου θα μπορούσαν να εφαρμοστούν τέτοιες θεσμικές αλλαγές με ουσιαστικά και επωφελή αποτελέσματα στην Ελλάδα. Το ενδιαφέρον που προέκυψε απο αλλοδαπές εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων περι υπαγωγής τους στο νόμο αυτό, η επιτυχία που γνώρισε ο νόμος αυτός με τις εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα αλλά και η ανάγκη θέσπισης νέου νομοθετήματος που να λαμβάνει υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, οδήγησαν στην θέσπιση του Α.Ν. 378/1968.

³⁶ Εισηγητική έκθεση Α.Ν.378/1968

4. Συμπλήρωση των διατάξεων του Α.Ν.89/1967 περι εγκατάστασης αλλοδαπών εταιρειών στην Ελλάδα (Α.Ν. 378/1968)

Με τον Α.Ν. 378/1968 αναγνωρίζονται οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης και καθιερώνεται πλέον άμεση συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχαν ανακύψει³⁷. Ήδη από το πρώτο άρθρο ορίζεται η υπαγωγή των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων παντός τύπου στις διατάξεις του Α.Ν.89/1967, με την χορήγηση αδείας εγκατάστασης στην οποία θα αναφέρονται ρητά (αλλά και περιοριστικά πολλές φορές) οι δραστηριότητες της εκάστοτε εταιρείας. Οι εταιρείες αυτές θα απολάμβαναν πλέον όλα τα προνόμια και τις φορολογικές και δασμολογικές απαλλαγές του Α.Ν.89/1967.

Ο Έλληνας νομοθέτης προέβλεψε όμως την υπαγωγή στον Α.Ν.89/1967 και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες ασκούν την ίδια δραστηριότητα με τις αλλοδαπές και οι οποίες υφίσταντο προ εφαρμογής του νόμου αυτού. Η πλεονεκτική θέση που θα αποκτούσαν οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες έναντι των ελληνικών σε συνδυασμό με το γεγονός ότι πολλές ελληνικές επιχειρήσεις θα προχωρούσαν σε διαδικασίες «μεταμπίεσης» τους σε αλλοδαπές προκειμένου να υπαχθούν στις ευνοϊκές ρυθμίσεις του Α.Ν.89/1967 οδήγησαν στην ανάγκη της νομοθετικής αυτής πρόβλεψης.

Ο Α.Ν. 378/1968 ορίζει επιπλέον ότι πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων την διαχείριση, πρακτόρευση ή αντιπροσώπευση ασκούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί βάσει του Α.Ν. 89/1967 και 378/1968 απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος αλλά και από κάθε είδος τέλους, φόρου, εισφοράς για το εισόδημά τους που αποκτάται μέσω των παραπάνω εταιρειών. Γίνεται όμως ιδιαίτερη μνεία στο νόμο αυτό ότι οι φοροαπαλλαγές³⁸ αυτές (φόροι εισοδήματος και παντός άλλου είδους φόροι) ισχύουν μόνο για το εισόδημα της εταιρείας που θα προκύπτει από τις δραστηριότητες που αναφέρονται ρητά και επακριβώς στην άδεια εγκατάστασης της εταιρείας που προαναφέρθηκε, η οποία είναι

³⁷ Στην Εισηγητική έκθεση Α.Ν.378/1968 γίνεται παραδοχή της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχείρησης αναφέροντας επιπλέον ότι «ο Α.Ν. 89/1967 αποβλέπων κυρίως εις την προσέλκυσιν εμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων δεν αντιμετώπιζεν ειδικότερον τα προβλήματα εκ της πιθανής εγκαταστάσεως τοιούτων επιχειρήσεων εν Ελλάδι».

³⁸ Α.Ν.378/1967, α.2 §1

απαραίτητη για την δραστηριοποίηση των εταιρειών αυτών στην Ελλάδα και την υπαγωγή τους στον Α.Ν. 89/1967³⁹. Παρόμοια ρύθμιση ισχύει και για το αλλοδαπό προσωπικό που απασχολείται στις επιχειρήσεις αυτές, για αποδοχές που αποκτάει στην Ελλάδα (εφ'όσον διαθέτει ισχύουσα άδεια παραμονής στη χώρα). Άλλες αλλαγές που επιφέρει ο Α.Ν. 378/1968 είναι :

- η απεριόριστη παράταση ανα διετία της άδειας εργασίας και παραμονής του αλλοδαπού προσωπικού στην Ελλάδα,
- η ρύθμιση λεπτομερειών για τα δικαιώματα ατελούς εισαγωγής και κυκλοφορίας ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων των αλλοδαπών υπαλλήλων.
- η ρύθμιση στο θέμα των εγγυήσεων (στο οποίο γίνεται μια γενική αναφορά στον Α.Ν.89/1967) και καθορίζεται πλέον ως κατώτατο όριο των τραπεζικών εγγυητικών επιταγών το ποσό των 1.000 δολλαριών και ανώτατο όριο το ποσό των 5.000 δολλαριών Η.Π.Α.

Σημαντική τέλος είναι η διευκρίνιση ότι με τον όρο «Εταιρεία» στον Α.Ν. 89/1967 νοείται κάθε μορφή επιχείρησης, ακόμα και της ατομικής, προκειμένου να αποφευχθούν γραφειοκρατικά εμπόδια στην ομαλή εφαρμογή του νόμου.

5. Αποτελέσματα εφαρμογής των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968

Οι δύο αυτοί Αναγκαστικοί Νόμοι πέτυχαν σε μεγάλο βαθμό το σκοπό για τον οποίο νομοθετήθηκαν. Πλήθος ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πολλές από τις οποίες δεν εξυπηρετούσαν Ελληνικά συμφέροντα και οι οποίες ασχολούνταν εκτός από τη διαχείριση των πλοίων και με άλλους τομείς της ναυτιλίας, όπως ναυλομεσιτικά γραφεία, διακανονιστές αβαριών, ασφαλιστές, πραγματοποιώμονες εκμεταλλεύτηκαν το νόμο αυτό και την προνομιακή μεταχείριση που τους παρείχε το Ελληνικό κράτος και εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα. Δημιουργήθηκε επομένως μια επαρκής υποδομή για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η υποδομή αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τη διεθνή προβολή της χώρας, την αύξηση και άνθιση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

³⁹ Το μέτρο αυτό θεσπίστηκε προκειμένου να αντιμετωπιστούν αμφιβολίες που είχαν γεννηθεί κατά την εποχή εκείνη αναφορικά με το κατά πόσο το εισόδημα των αλλοδαπών εταιρειών προκύπτει από δραστηριότητες που ασκούνται εκτός ή εντός Ελλάδας και άρα κατά πόσο πρέπει να απολαμβάνουν πλήρη φορολογική απαλλαγή.

στον Πειραιά, ο οποίος κατέστη πλέον ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, την εγκατάσταση αλλοδαπών τραπεζικών ιδρυμάτων, την αύξηση των νέων θέσεων εργασίας και εμμέσως την ανάπτυξη του τουρισμού (μέσω αυτής της παγκόσμιας προβολής που τύγχανε η χώρα). Το κράτος επωφελήθηκε από την εισροή ξένου συναλλάγματος και γενικότερα υπήρξε μια βαθμιαία ανάπτυξη της οικονομίας.

Υπήρχαν βεβαίως και μειονεκτήματα και αδύνατα σημεία των νόμων αυτών που έχριζαν επίλυσης και βελτίωσης. Τέτοιο ήταν η καταστρατήγηση των νόμων αυτών. Παρατηρήθηκε το φαινόμενο να υπάγονται στους νόμους αυτούς εταιρείες οι οποίες επωφελούνταν μεν των ευνοϊκών ρυθμίσεών τους, αλλά από την άλλη δεν εισήγαγαν στο κράτος τόσο συνάλλαγμα ώστε να θεωρείται συμφέρουσα για το Ελληνικό κράτος η συνεισφορά τους στην εθνική οικονομία αναλογικά με τα προνόμια που απολαμβάνουν. Επιπλέον οι νεοσυσταθείσες και νεοιδρυόμενες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν είχαν την τυπική δυνατότητα υπαγωγής στις προνομιακές διατάξεις των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, αφού ο Α.Ν. 89/1967 προέβλεπε την υπαγωγή σε αυτόν Ελληνικών επιχειρήσεων που προϋπήρχαν της δημοσίευσής του, κάτι το οποίο ίσχυε και στον 378/68 (α.1 §2). Αυτό κατέστη δυνατό αργότερα, με την θέσπιση του Ν.814/1978.

Ο Α.Ν. 89/1967 τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε αργότερα με Υπουργικές αποφάσεις και με νέους νόμους. Με το άρθρο 35 Ν.3427/2005, καταργούνται όλες οι κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ'εφαρμογή του Α.Ν. 89/1967. Με τις διατάξεις του α. 31 του ίδιου νόμου, οι ήδη εγκατεστημένες στην Ελλάδα αλλοδαπές εταιρείες μπορούσαν να υπαχθούν από 01/01/2006 στις διατάξεις του Α.Ν. 89/1967 με τους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται στο α.27 του Ν.3427/2005. Όσες από τις αλλοδαπές εταιρείες που βρίσκονται εγκατεστημένες στην Ελλάδα επιθυμούσαν να υπαχθούν στις νέες διατάξεις, θα συνέχιζαν τις εργασίες τους ως εταιρείες πλέον του Α.Ν.89/1967. Αντιθέτως, όσες δεν ήθελαν να υπαχθούν στις διατάξεις αυτές, υποχρεούνταν να καταθέσουν στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τους δήλωση διακοπής των εργασιών τους στην Ελλάδα⁴⁰. Εκτός από το Ν.3427/2005, υπήρξαν Υπουργικές αποφάσεις (ενδεικτικά οι υπ'αριθμ.50141/5/75, 58101/4/78, 58101/1/80, 58101/5/84 κ.α.) οι οποίες ρύθμιζαν

⁴⁰ Εγκύκλιος ΠΟΛ.1022/2006 «Τροποποίηση, αντικατάσταση και συμπλήρωση των διατάξεων του Α.Ν. 89/1967»

λεπτομερώς τις διατάξεις του Α.Ν.89/1967 όπως τις λεπτομέρειες εγκατάστασης, το είδος και το ύψος του ποσού της εγγύησης κ.α.

6. Ν.27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.»

Ο νόμος 27/1975 επιχείρησε να αντιμετωπίσει τα προαναφερθέντα μειονεκτήματα και προβλήματα, ενώ ταυτόχρονα προσπάθησε να αμβλύνει εντυπώσεις που είχαν δημιουργηθεί μετά την αποκατάσταση της Δημοκρατίας στην Ελλάδα και αφορούσαν το μικρό βαθμό προσφοράς των πλοιοκτητών στην εθνική οικονομία, σε σχέση με την οικονομική τους επιφάνεια αλλά και με τα προνόμια που αυτοί απολάμβαναν από το Ελληνικό κράτος. Πιο συγκεκριμένα, πολλοί ήταν αυτοί που θεωρούσαν ότι οι συντελεστές φορολόγησης της Ελληνικής ναυτιλίας ήταν πολύ χαμηλοί. Κοινή πεποίθηση ήταν ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δεν συνέβαλαν όσο θα μπορούσαν στην αντιμετώπιση των δημοσιονομικών αναγκών της χώρας. Υπήρχε επομένως ανάγκη προσαρμογής της φορολόγησης των ελληνικών πλοίων στα νέα οικονομικά και δημοσιονομικά δεδομένα της χώρας.

Η προσαρμογή όμως αυτή έπρεπε να γίνει με προσεκτικό τρόπο προκειμένου να μην θέσει προσκόμματα στην εγγραφή νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Σκοπός του έλληνα νομοθέτη με τους νόμους που προηγήθηκαν ήταν ακριβώς να προσελκύσει πλοία στα ελληνικά νηολόγια και κατ'επέκταση τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Μια ξαφνική υπερφορολόγησή τους θα επέφερε αντίθετα αποτελέσματα. Επιπλέον η φορολογική αυτή προσαρμογή έπρεπε να μην επιφέρει σημαντικές αυξήσεις στο κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων, καθώς αυτό θα είχε σημαντικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστική δυνατότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια αγορά των θαλασσιών μεταφορών. Και πράγματι ο ανταγωνισμός που έπρεπε να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία ήταν πολύ μεγάλος. Οι έλληνες πλοιοκτήτες, λόγω του περιορισμένου εθνικού μεταφορικού έργου, υποχρεούνταν να αναζητήσουν πελατεία και να ασκήσουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στους λιμένες όλου του κόσμου διεξάγοντας μεταφορές σε πολλές χώρες, γεγονός που τους καθιστούσε πιο επιρρεπείς στις περιοδικά εμφανιζόμενες ναυτιλιακές κρίσεις. Είχαν

ακόμα να αντιμετωπίσουν τα άλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, τα οποία ενίσχυαν συνεχώς τη ναυτιλία τους, είτε με τη μορφή επιδοτήσεων είτε με χρηματοδοτήσεις με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους για τους πλοιοκτήτες, προκειμένου να ανταπεξέρχεται η ναυτιλία τους σε περιόδους κρίσης και να μην αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα, κάτι για το οποίο δεν υπήρχε μέριμνα από το ελληνικό κράτος. Επίσης, σημαντικές νομοθετικές αλλαγές σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα θα έπλητταν σοβαρά την αξιοπιστία της Ελλάδας και κατα συνέπεια την προσέλκυση ξένων επενδυτών στην χώρα, αφού κανένας δεν θα προχωρήσει σε σημαντικές επενδύσεις σε χώρα με ρευστό νομικό και φορολογικό καθεστώς.

Για τους λόγους αυτούς νομοθετήθηκε ο νόμος 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων». Στα άρθρα 25, 26, 27, 29, 30 του νόμου αυτού υπάρχουν ρυθμίσεις οι οποίες διατήρησαν ειδική φορολόγηση όσον αφορά τα πλοία και αφορούσαν και ζητήματα εγκατάστασης στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών επιχειρήσεων που ασχολούνται με ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η Ελληνική Πολιτεία μάλιστα προσέδωσε υπερνομοθετική δύναμη στις διατάξεις Α έως Δ του Α' τμήματος του συγκεκριμένου νόμου, το οποίο αφορά το σύστημα φορολογίας του μεγαλύτερου μέρους των ελληνικών εμπορικών πλοίων, κάτι που κατέστησε τις διατάξεις αυτές ανεπίδεκτες κατάργησης ή τροποποίησης για όσο χρόνο το Σύνταγμα θα ισχύει αμετάβλητο στο θέμα φορολογίας εισοδήματος των ελληνικών εμπορικών πλοίων. Αυτή η ενέργεια πραγματοποιήθηκε προκειμένου η Ελληνική κυβέρνηση να επίδειξει το ενδιαφέρον της για την ανάπτυξη της ναυτιλίας αλλά και να αποκαταστήσει την (απωλεσθείσα) εμπιστοσύνη από τα ενδιαφερόμενα μέρη, προς αυτήν⁴¹.

Οι διατάξεις του νόμου 27/1975 ορίζουν ότι προκειμένου για την εγκατάσταση γραφείων ή υποκαταστημάτων των εταιρειών, απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η απασχόλησή τους *«αποκλειστικώς με την εκτέλεση εργασιών των οποίων το αντικείμενο είναι εκτός των ορίων της Ελληνικής Επικράτειας ή με την παροχή υπηρεσιών προς την ποντοπόρον ή μεσογειακήν ναυτιλίαν, αι δε δαπάναι καλύπτονται εξ ολοκλήρου*

⁴¹ Στο άρθρο 6 Ν.27/1975 ορίζεται ο φόρος που οφείλουν τα πλοία ανάλογα με την κατηγορία στην οποία υπάγονται βάσει του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, αλλά και βάσει ηλικίας και χωρητικότητας. Εξαιρετικά για το 2011 το ποσό που οφείλεται προσαυξάνεται κατά 4%.

δι'εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, μη υποχρεωτικός εκχωρητέου»⁴². Με τον τρόπο αυτό γίνεται ταυτόχρονα προσπάθεια να συγκεκριμενοποιηθεί αλλά και περιορισμού των δραστηριοτήτων που μπορούσαν να ασκήσουν οι εγκαθιστάμενες σε ελληνικό έδαφος ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με την εγκριτική πράξη που ελάμβαναν. Ο περιορισμός αυτός αποσκοπεί κυρίως στο να οριοθετηθούν οι πηγές και η προέλευση των εισοδημάτων των εταιρειών αυτών, για τα οποία και μόνο θα ίσχυαν οι φορολογικές και λοιπές απαλλαγές και διευκολύνσεις που προνομιακά χορηγούσε το Ελληνικό κράτος. Επιπλέον, οι διατάξεις του ν.27/1075 περιορίζουν τις φορολογικές διευκολύνσεις που παρέχονταν με τους Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Καταργείται πλέον η απαλλαγή από τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων που ανήκουν στο αλλοδαπό προσωπικό της εταιρείας αλλά και η απαλλαγή από φόρο εισοδήματος αλλά και τέλη χαρτοσήμου του απασχολούμενου αλλοδαπού προσωπικού.

Σε μικρό χρονικό διάστημα από τη δημοσίευση του ν.27/75 εκδόθηκε η κοινή απόφαση των Υπουργών Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας υπ'αριθμ. 50141/5/75 «Περί υποχρεώσεων τινων των δυνάμει των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968 εγκατεστημένων εν Ελλάδι αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων». Στόχος της κοινής αυτής υπουργικής απόφασης ήταν η αντιμετώπιση, ο καθορισμός και η αποσαφήνιση των απαιτήσεων που προέβλεπε ο νόμος 27/1975 προκειμένου για την εγκατάσταση εταιρειών, αλλά και η συμπλήρωση των όποιων κενών υπήρχαν στο νόμο αυτό. Η απόφαση αυτή επέφερε αλλαγές στην εφαρμογή των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, ιδιαίτερα όσον αφορά την εγγύηση. Πλέον απαιτείται εγγύηση υπο τη μορφή τραπεζικής εγγυητικής επιστολής, η οποία θα έπρεπε να είναι αξίας 5.000 Δολλαρίων ΗΠΑ (κατήγγησε δηλαδή την κλιμάκωση που υπήρχε από 1.000 έως 5.000 δολάρια). Σε περίπτωση οποιασδήποτε παράβασης είτε της επιχείρησης είτε του προσωπικού που αυτή απασχολούσε, η εγγύηση θα κατέπιπτε υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, ενώ όριζε το ποσό των 30.000 δολλαρίων ΗΠΑ ως το ελάχιστο συνάλλαγμα που θα έπρεπε να εισάγεται ως ποσό για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών της επιχείρησης⁴³.

⁴² Ν. 27/1975, α.25 §1

⁴³ Αξίζει να σημειωθεί ότι για όλες αυτές τις ρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν με την υπ'αριθμ. 50141/5/75 Υπουργική απόφαση, δεν υπήρχε η απαιτούμενη εξουσιοδότηση νόμου για τη θέσπισή τους, αλλά ούτε και γενική εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης

Με τον Ν. 27/1975 το Ελληνικό Κράτος έθεσε ένα όριο στα προνόμια που είχαν δοθεί στις ναυτιλιακές εταιρείες με τους Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, και τα οποία το ίδιο θεωρούσε υπερβολικά, αναλογικά με αυτά που προσέφεραν οι εταιρείες αυτές στο κράτος. Αποτέλεσμα της εφαρμογής του νόμου αυτού (και της Υπουργικής απόφασης που τον συμπλήρωνε) υπήρξε η αδυναμία πλέον εγκατάστασης στην Ελλάδα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνταν με ευρύτερα ναυτιλιακά θέματα και εργασίες, όπως ναυλομεσιτικές εταιρείες (οι οποίες ήταν μεν ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά δεν ενέπιπταν στην συγκεκριμένη έννοια της διαχείρισης ή αντιπροσώπευσης ή εκμετάλλευσης πλοίου). Επίσης η αλλαγή αυτή στην νομοθεσία μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα έπληξε την εμπιστοσύνη μέρους της ναυτιλιακής αγοράς προς το Ελληνικό κράτος, θεωρώντας ότι αυτό δεν ακολουθεί μια συγκεκριμένη πολιτική και τακτική όσον αφορά την ναυτιλία, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα κλίμα ανασφάλειας για μελλοντικές επενδύσεις στην Ελλάδα. Από την άλλη όμως με τον νόμο αυτό επετεύχθει η αύξηση του εισαγόμενου στη χώρα συναλλάγματος αλλά και η διατήρηση στην Ελλάδα των σοβαρών και αξιόπιστων εταιρειών.

7. Συμπλήρωση και τροποποίηση των υφιστάμενων διατάξεων (Ν. 814/1978).

Η κατάσταση που είχε διαμορφωθεί στην Ελλάδα μετά την εφαρμογή του Ν.27/1975, με την ύπαρξη ατελών και ασαφών νομοθετημάτων αλλά και αμφισβητούμενων διοικητικών πράξεων καθιστούσε την προσέλκυση αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ιδιαίτερα δυσχερή υπόθεση. Επιβεβλημένη πλέον ήταν ανάγκη βελτίωσης και συμπλήρωσης της υπάρχουσας νομοθεσίας για διάφορους λόγους, οι οποίοι έπρεπε να διορθωθούν. Η εφαρμογή στην πράξη του Ν.27/1975, ιδιαίτερα του άρθρου 25, υπήρξε ιδιαίτερα δυσχερής, με αποτέλεσμα να λειτουργεί ως αντικίνητρο για την εγκατάσταση αλλοδαπών επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Όπως έχει προαναφερθεί, ο Ν. 27/1975 όριζε ότι οι αλλοδαπές επιχειρήσεις απολαμβάνουν

προς ρύθμιση λεπτομερειών ή διαδικαστικών θεμάτων για την εφαρμογή των συναφών νομοθετημάτων. Ενδιαφερόμενοι που εθίγησαν από τη συγκεκριμένη Υπουργική Απόφαση προσέφυγαν στο ΣτΕ, το οποίο έκρινε την απόφαση ως μη νόμιμη, με συνέπεια να θεωρηθούν άκυρα τα αποτελέσματά της (πχ ΣτΕ 3586/1978)

των προνομίων και διευκολύνσεων του Νόμου εφ' όσον ασχολούνται με την εκτέλεση εργασιών το αντικείμενο των οποίων βρίσκεται εκτός των ορίων της ελληνικής επικράτειας. Ο ακριβής προσδιορισμός όμως του τύπου εκτέλεσης της εργασίας ήταν ιδιαίτερα δυσχερής, με αποτέλεσμα να αμφισβητείται το κατά πόσο θα πρέπει οι εταιρείες αυτές να απολαμβάνουν τα προνόμια και τις διευκολύνσεις του νόμου.

Επιπλέον, το άρθρο 25 του ν.27/1975 ήταν αόριστο και γενικό, αφήνοντας περιθώριο για την εκμετάλλευση των ευεργετικών διατάξεών του και απο επιχειρήσεις μη κατ' ουσίαν ναυτιλιακές, αφού το άρθρο όριζε ότι των διευκολύνσεων απολαμβάνου και γραφεία ή υποκαταστήματα ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται *«με την παροχή υπηρεσιών προς την ποντοπόρο ή μεσογειακή ναυτιλία»*. Ταυτόχρονα υπήρξε έντονο το ενδιαφέρον απο ναυλομεσιτικά γραφεία του εξωτερικού αλλά και εφοπλιστικά γραφεία για εγκατάσταση στην Ελλάδα, εκμεταλλεζόμενα τα προνόμια αυτά. Λύση επίσης όφειλε να δοθεί και για τις νεοσυσταθείσες και νεοϊδρυόμενες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, για τις οποίες δεν είχε ληφθεί μέριμνα υπαγωγής τους στους Α.Ν.89/1967 και 378/1968, γεγονός που ήγειρε θέματα άνισης αντιμετώπισης μεταξύ αυτών και των υπαγομένων στους Αναγκαστικούς Νόμους, οι οποίες απολάμβαναν τα προνόμια που τους χορηγούσε το κράτος⁴⁴.

Ιδιαίτερα σοβαρό και σημαντικό ζήτημα που έχριζε άμεσης διευθέτησης υπήρξε και η απουσία νομοθετικής εξουσιοδότησης για την ρύθμιση θεμάτων αναφορικά με το είδος και τον τύπο της προβλεπόμενης και ζητούμενης εγγύησης, το ύψος του ποσού αυτής, το ελάχιστο ποσό συναλλάγματος που όφειλε να εισάγει στη χώρα κάθε χρόνο η ναυτιλιακή επιχείρηση που υπαγόταν στο νόμο αυτό, θέματα τα οποία είχαν ρυθμισθεί αρχικά απο την Υ.Α. 50141/5/75, η οποία κρίθηκε μη νόμιμη όμως απο το ΣτΕ. Σε όλα αυτά τα εκκρεμή ζητήματα προστίθεται και το μόνιμο, πλην απραγματοποίητο μέχρι τότε, όραμα να καταστεί ο Πειραιάς ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, το οποίο θα ανταποκρίνεται στο τεράστιο μέγεθος της Ελληνικής ναυτιλίας και θα πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε να προσελκύσει απο τα μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα τόσο ελληνικές όσο και αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κάτι που θα έδινε τεράστια ώθηση στην ελληνική οικονομία.

⁴⁴ Όπως αναφέρεται παραπάνω, σελ.22

Ο Ν.814/1978 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως φορολογικών και άλλων τινων συναφών διατάξεων», υπήρξε ένας πολύ σημαντικός νόμος, συμπληρωματικός των νόμων που προηγήθηκαν, με τον οποίο επιχειρείται η ορθότερη αντιμετώπιση των ζητημάτων της ναυτιλίας και η αντιμετώπιση των ατελειών των προηγούμενων νόμων. Με το άρθρο 28, το οποίο αντικαθιστά το άρθρο 25 του Ν.27/1975, στην §1 απαριθμούνται περιοριστικά και συγκεκριμένα οι δραστηριότητες τις οποίες μπορούν να ασκούν τα εγκατεστημένα στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι δραστηριότητες αυτές είναι: η διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμός αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών/ναυπηγήσεων/ναυλώσεων/ασφαλίσεων πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας με ολική χωρητικότητα άνω των 1.000 κόρων (με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία) αλλά και αντιπροσώπευση επιχειρήσεων που ασκούν τις παραπάνω δραστηριότητες.

Με την ρητή αυτή απαρίθμηση των δραστηριοτήτων δίνεται λύση και διαλύεται οποιαδήποτε αμφισβήτηση αναφορικά με το εάν κάποιο γραφείο ή υποκατάστημα υπάγεται στις διατάξεις των νόμων και άρα απολαμβάνει νόμιμα τις ευνοϊκές διατάξεις και τα προνόμια που του χορηγούνται από το κράτος. Με την εξαίρεση επίσης των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων αλλά και των πλοίων κάτω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας⁴⁵, αποκλείονται τα πλοία που απασχολούνται εντός Ελλάδας και επομένως δεν καλύπτονται από τις προνομιακές διατάξεις οι δραστηριότητες των πλοίων αυτών.

Το άρθρο 28 ρυθμίζει με τρόπο σαφέστερο και άλλα θέματα. Ορίζεται ρητά στην §1 του α.28 ότι οι εγκατεστημένες επιχειρήσεις και γραφεία απολαμβάνουν των προνομίων και των ευνοϊκών αυτών διατάξεων εφ'όσον καλύπτουν με εισαγωγή

⁴⁵ Το α.166 ΚΔΝΔ ορίζει ότι πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας δεν μπορούσαν να απασχοληθούν για μεταφορές εντός της Ελλάδας. Με το Π.Δ. 344/2003 για την «Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου» αντικαταστάθηκε το α.166 και πλέον το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων ανήκει στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας που φέρουν την Ελληνική σημαία και επεκτείνεται και στα φορτηγά πλοία ανεξαρτήτου χωρητικότητας που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των λοιπών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φέρουν τη σημαία τους, εφόσον αυτά πλητούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εσωτερικό του κράτους μέλους του οποίου φέρουν τη σημαία.

συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου: α) τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα για εισαγόμενο συνάλλαγμα όχι μικρότερο του ισόποσου των 50.000 δολλαρίων, β) τις εν γένει πληρωμές τους στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων⁴⁶. Στην §2 του ιδίου άρθρου παρέχεται η απαιτούμενη εξουσιοδότηση ώστε με κοινή Υπουργική απόφαση να μπορεί να αυξάνεται το απαιτούμενο κατώτατο όριο υποχρεωτικής εισαγωγής συναλλάγματος για κάλυψη δαπανών λειτουργίας, η οποία θα αφορά όμως γραφεία που θα εγκαθίσταντο στην Ελλάδα μετά την έναρξη ισχύος της απόφασης αυτής⁴⁷. Στην §3 διασαφηνίζονται και συγκεκριμενοποιούνται οι απαλλαγές και οι διευκολύνσεις που αναφέρονται στην §1. Επιπλέον ορίζεται στην §4 ότι το ποσό της εγγύησης, το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 5.000 δολλαρίων Η.Π.Α. ή ισόποσου σε δραχμές. Η κοινή Υπουργική Απόφαση με αριθμό 58101/5/27-11-78 ορίζει ότι η εγγύηση αυτή θα παρέχεται με τη μορφή εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένης Τράπεζας εσωτερικού ή εξωτερικού, με ελάχιστο ποσό τα 5.000 δολάρια Η.Π.Α. Στην §5 ορίζεται ότι η άδεια εγκατάστασης ισχύει για 5 χρόνια, χωρίς δυνατότητα ανάκλησης ή μεταβολής των όρων της παρεχομένης άδειας για το χρονικό διάστημα αυτό χωρίς τη συναίνεση της επιχείρησης, εκτός εάν παραβιασθεί κάποιος όρος της άδειας ή του α.28. Για οποιαδήποτε διαφορά υπάρξει μεταξύ του Δημοσίου και της αλλοδαπής επιχείρησης αναφορικά με την ερμηνεία ή τυχόν κενά της κοινής υπουργικής απόφασης, στην §6 ορίζεται ότι η λύση θα δοθεί με διαιτησία απο δύο διαιτητές, οριζόμενοι ένας απο κάθε μέρος⁴⁸.

Πολύ σημαντική είναι η ρύθμιση της §7 του άρθρου 28 Ν.814/1978. Όπως έχει προαναφερθεί, στους προηγούμενους νόμους (Α.Ν.89/1967, 378/1968, Ν.27/1975) δεν υπήρχε πρόβλεψη για την υπαγωγή σε αυτούς των Ελληνικών εταιρειών, παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως για προϋπάρχουσες της εφαρμογής των νόμων ή για εξομοιούμενες με αλλοδαπές σύμφωνα με Υπουργική απόφαση. Η §7 του άρθρου 28 ορίζει ρητά ότι όλες οι διατάξεις του άρθρου 28 εφαρμόζονται αναλόγως και για ημεδαπές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο εργασιών

⁴⁶ Άρθρο 28 §1 Ν.814/1978

⁴⁷ Άρθρο 28 §2 Ν.814/1978

⁴⁸ Ουδέποτε έχει καταλήξει σε διαιτησία τέτοιου είδους διαφορά, η επίλυση των διαφορών γίνεται ικανοποιητικά απο τις αρμόδιες υπηρεσίες, επομένως δεν υπάρχει λόγος για μια χρονοβόρα και πολυδάπανη διαδικασία όπως η διαιτησία.

αποκλειστικά τις εργασίες ή υπηρεσίες που αναφέρονται στην §1 του ίδιου άρθρου. Είναι αυτονόητο ότι οι ημεδαπές επιχειρήσεις θα πρέπει να πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις με τις αλλοδαπές προκειμένου να υπαχθούν και αυτές στις ευνοϊκές ρυθμίσεις⁴⁹.

Στο άρθρο 30 §1 ορίζεται ότι όλες οι αλλοδαπές αλλά και οι ημεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες είχαν εγκατασταθεί στην Ελλάδα σύμφωνα με τους Α.Ν.89/1967 και 378/1968 ή του άρθρου 25 Ν.27/1975, όφειλαν με αίτησή τους μέχρι την 31/12/1979 να ζητήσουν την υπαγωγή τους στο άρθρο 25 Ν.27/1975 όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Ν.814/1978. Εφόσον η αίτηση γινόταν αποδεκτή, τότε θα εκδιδόταν νέα κοινή απόφαση των (τότε) Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία θα δημοσιευόταν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Σε περίπτωση όμως που παρερχόταν η παραπάνω ημερομηνία χωρίς να γίνει κάποια αίτηση ή απορριπτόταν η υποβληθείσα αίτηση, τότε απο 01/01/1980 θα ανακαλούταν η χορηγηθείσα άδεια εγκατάστασης. Η πρόβλεψη αυτή του νόμου φανερώνει την προθεση της Πολιτείας να εφαρμόσει μια ορθή, ίση και δίκαιη αντιμετώπιση τόσο των παλαιών όσο και των νεότερων επιχειρήσεων, ώστε όλες πλέον να απολαμβάνουν των ίδιων προνομίων αλλά και υποχρεώσεων.

Τέλος, με το άρθρο 37 καταργείται, εκτός της ατελούς κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η οποία είχε καταργηθεί με το α.29§1 Ν.27/1975, και η ατελής εισαγωγή αυτοκινήτων στην Ελλάδα από το αλλοδαπό προσωπικό, μόνο όμως για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είχαν εγκατασταθεί στην Ελλάδα και όχι για τις μη ναυτιλιακές που είχαν εγκατασταθεί βάσει των Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Η

⁴⁹ Δεν ορίζεται με σαφήνεια το κατά πόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες που υπάγονται στο α.25 Ν.27/1975 (όπως τροποποιήθηκε με το α.28 Ν.814/1978) υπάγονται ταυτόχρονα και στους Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Κατά διασταλτική ερμηνεία των §1-6 του α.28 Ν.814/1978 θεωρείται ως δεδομένη η υπαγωγή τους, αφού στην §5 επαπειλούνται κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης των όρων εγκατάστασης των Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Η §7 επίσης του ίδιου άρθρου ορίζει την ανάλογη εφαρμογή και στις ημεδαπές επιχειρήσεις. Επιπλέον, σε κανονιστικές Κοινές Υπουργικές αποφάσεις που ακολούθησαν (π.χ. 58101/4/78 και 58101/1/80) γίνεται μνεία για εφαρμογή των Α.Ν.89/1967 και 378/1968 τόσο επί αλλοδαπών όσο και ημεδαπών εταιρειών. Τέλος, υπήρξε πάγια τακτική η υπαγωγή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στους Α.Ν., χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα, μιας και οποιαδήποτε παρέμβαση από το Κράτος θα αποτελούσε αντιφατική ενέργεια και θα απέτρεπε την εγκατάσταση εταιρειών στην Ελλάδα.

ρύθμιση αυτή κρίθηκε επιβεβλημένη, αφενός γιατί παρατηρήθηκε κατάχρηση του δικαιώματος της ατελούς εισαγωγής αυτοκινήτων, αφετέρου λόγω της δυσφορίας της κοινής γνώμης για τα υπερβολικά προνόμια που απολάμβαναν οι ναυτιλιακές εταιρείες.

Την δημοσίευση του Ν.814/1978 ακολούθησαν δύο νομοθετήματα, τα οποία ρύθμιζαν και τροποποιούσαν το καθεστώς της εγκατάστασης των υποκαταστημάτων ή των γραφείων επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Τα νομοθετήματα αυτά παρεμβάλλονταν με τη μορφή άρθρου στα ήδη υπάρχοντα, αποσκοπώντας στο να μην αλλοιώσουν το πνεύμα των νομοθετικών ρυθμίσεων των Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν με το άρθρο 22 του γενικού αναπτυξιακού νόμου 1262/1982⁵⁰ και με το άρθρο 23 Ν.1360/1983⁵¹, τα οποία όμως δεν αφορούν τις ναυτιλιακές εταιρείες⁵².

Ο Ν.27/1975 υπέστη και άλλες τροποποιήσεις με το πέρασμα των χρόνων. Ιδιαίτερα το άρθρο 25 (το οποίο, όπως προαναφέρθηκε, είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 28 Ν.814/1978) τροποποιήθηκε με το άρθρο 77 §5 Ν.1892/1990 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν.2234/1994. Επιπλέον, προστέθηκε σε αυτό η παράγραφος 10, με το άρθρο 25 Ν.2515/1997. Ο Ν. 3752/2009 ήρθε να προσθέσει και να τροποποιήσει κάποιες διατάξεις του Ν.27/1975. Αντικαθίσταται λοιπόν το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 25 Ν. 27/1975 ως εξής: *"Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν των αναφερομένων στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου διευκολύνσεων και απαλλαγών, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος ή ευρώ: α. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων Η.Π.Α. και β. Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων."* Επιπλέον αντικαθίσταται η ήδη τροποποιούμενη παράγραφος 8 του άρθρου 25 Ν.27/1975 ως εξής: *"8. Επιχειρήσεις, που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 7 του παρόντος άρθρου, οι*

⁵⁰ «Για την παροχή κινήτρων ενίσχυσης της περιφερειακής και οικονομικής ανάπτυξης της χώρας»

⁵¹ «Προώθηση των επενδύσεων, οργάνωση των Υπηρεσιών Κρατικών Προμηθειών και άλλες διατάξεις»

⁵² Οι ναυτιλιακές εταιρείες ρυθμίζονται από τον Ν.814/78, ο οποίος αποτελεί νεότερο νομοθέτημα από τους Α.Ν.89/1967 και 378/1968. Επιπλέον ο Ν.814/78 λειτουργεί για τις ρυθμίσεις αυτές των ναυτιλιακών αυτόνομα και ανεξάρτητα, ενώ δεν θίγεται καν από τις διατάξεις των Νόμων 1262/1982 και 1360/1983

οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύνανται κατ' εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Αμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος δύναται να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετήσιων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα"⁵³. Επιπλέον η παράγραφος 8 του άρθρου 25 Ν. 27/1975, όπως έχει τροποποιηθεί, αντικαθίσταται ως εξής: "8. Επιχειρήσεις, που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 7 του παρόντος άρθρου, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία με ελληνική σημαία, δύνανται κατ'εξαίρεση να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που διενεργούνται από το Υπουργείο Εθνικής Αμυνας και να εισπράττουν το ναύλο σε ευρώ. Ο εισπραττόμενος για τις ανωτέρω μεταφορές ναύλος δύναται να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη λοιπών δαπανών εκτός των ετήσιων δαπανών λειτουργίας του γραφείου στην Ελλάδα.". Επίσης καταργείται με τον ίδιο νόμο η παράγραφος 9 του άρθρου 25 του ν. 27/1975 που προστέθηκε με το άρθρο 6 του ν. 3550/2007 και οι παράγραφοι 10 και 11 αριθμούνται σε 9 και 10. Όλες αυτές οι τροποποιήσεις ήταν ήσσονος σημασίας, αφορώσες περισσότερο την προσαρμογή των νομοθετημάτων αυτών στην σημερινή εποχή, αλλά και την διευκόλυνση των επιχειρηματιών αναφορικά με την επιχειρηματική τους δραστηριότητα.

⁵³ <http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/>

Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ **ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΜΕΤΡΟ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ** **ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Οι Εταιρίες Επενδύσεων Ποντοπόρου Ναυτιλίας (Ε.Ε.Π.Ν.)⁵⁴ είναι εταιρείες υπό την μορφή ανώνυμης εταιρίας. Αποκλειστικός σκοπός των εταιρειών αυτών καθ' όλη τη διάρκειά τους, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 Ν.2843/2000 §1 είναι η πραγματοποίηση επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Οι εταιρείες αυτές συνίστανται και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων 2843/2000 (όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.2992/2002) και 2190/1920 και αφορούν τις επενδύσεις σε ποντοπόρα πλοία, τα οποία ορίζονται στο άρθρο 11 Ν.2843/2000 §2 ως αυτά που έχουν χωρητικότητα μεγαλύτερη των 3.000 κόρων⁵⁵.

Στο άρθρο 12 Ν.2843/2000 §1, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.2992/2002 ορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να επενδύεται υποχρεωτικά το ενεργητικό των εταιρειών αυτών: *«(α) Στο σύνολο των μετοχών και των ψήφων πλοιοκτητριών εταιριώντεσσάρων τουλάχιστον φορτηγών ποντοπόρων πλοίων. Η αξία κάθε επένδυσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) της συνολικής λογιστικής αξίας του ενεργητικού της Ε.Ε.Π.Ν. Στις παραπάνω πλοιοκτήτριες εταιρίες μπορούν να περιλαμβάνονται εταιρίες των οποίων ποντοπόρα πλοία βρίσκονται υπό ναυπήγηση με την προϋπόθεση ότι το σύνολο της τελικής επένδυσης στις εν λόγω πλοιοκτήτριες εταιρίες δεν υπερβαίνει το τριάντα τοις εκατό (30%) του ενεργητικού της Ε.Ε.Π.Ν. Οι ανωτέρω μετοχές είναι δυνατόν να ανήκουν στην Ε.Ε.Π.Ν. είτε απευθείας είτε μέσω εταιριών χαρτοφυλακίου των οποίων το 100% του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στην Ε.Ε.Π.Ν. Ποντοπόρα πλοία που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον τα δύο τρίτα (2/3) της συνολικής ολικής χωρητικότητας των πλοίων του παρόντος εδαφίου πρέπει να είναι είτε εγγεγραμμένα σε νηολόγιο της Ελλάδας ή άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των υπόλοιπων κρατών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, ή να ανήκουν σε πλοιοκτήτρια εταιρία συμβεβλημένη σε σχέση με αυτά τα πλοία με το Ν.Α.Τ. και υπαγόμενη στις διατάξεις του Ν. 29/1975. (β) Σε μετρητά, τραπεζικές καταθέσεις*

⁵⁴ Ν. 2843/2000

⁵⁵ Λ. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Δίκαιο & Οικονομία - Π. Ν. Σάκκουλας, 2006, Αθήνα, σελ.25

και πιστωτικούς τίτλους ισοδύναμης ρευστότητας. Οι επενδύσεις της Ε.Ε.Π.Ν. των ανωτέρω περιπτώσεων (α) και (β) δεν μπορεί να υπολείπονται του εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) της συνολικής λογιστικής αξίας του ενεργητικού της με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 17. Το υπόλοιπο 25% του ενεργητικού δύναται να επενδύεται και: (i) στο πενήντα τοις εκατό (50%) τουλάχιστον των μετοχών και ψήφων πλοιοκτητριών εταιριών φορτηγών ποντοπόρων πλοίων. Στις παραπάνω πλοιοκτήτριες εταιρίες μπορούν να περιλαμβάνονται εταιρίες των οποίων τα ποντοπόρα πλοία βρίσκονται υπό ναυπήγηση. Οι ανωτέρω μετοχές είναι δυνατόν να ανήκουν στην Ε.Ε.Π.Ν. είτε απευθείας είτε μέσω εταιριών χαρτοφυλακίου των οποίων το 100% του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στην Ε.Ε.Π.Ν., ή/και (ii) σε μετοχές διαχειριστριών εταιριών πλοίων, κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του παρόντος, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό τουλάχιστον πενήντα ένα τοις εκατό (51%) του μετοχικού κεφαλαίου και των ψήφων, ή/και (iii) σε ακίνητα ή κινητά πράγματα που εξυπηρετούν άμεσες λειτουργικές ανάγκες της Ε.Ε.Π.Ν., ή/και των εταιριών των ανωτέρω περιπτώσεων (α), (i) και (ii)».

Τα ίδια κεφάλαια εταιριών επενδύσεων ποντοπόρου ναυτιλίας κατά τη σύστασή τους ανέρχονται τουλάχιστον στο ποσό των 29.350.000 ευρώ⁵⁶. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται εξ ολοκλήρου κατά τη σύσταση της εταιρείας και κάθε τέτοια εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει αίτηση εισαγωγής των μετοχών της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών μέσα σε 2 έτη από τη σύστασή της. Η εισαγωγή πραγματοποιείται με την προϋπόθεση ότι κατά τον χρόνο κατάθεσης της αίτησης εισαγωγής και κατά τον χρόνο εισαγωγής των μετοχών στο ΧΑ η εταιρεία έχει επενδύσει τουλάχιστον το 60% του ενεργητικού της όπως ορίζει ο νόμος. Η καθημερινή διαχείριση των πλοίων των πλοιοκτητριών εταιριών στις οποίες μια ΕΕΠΝ επενδύει μέρος του ενεργητικού της μπορεί να γίνεται από μία ή περισσότερες εταιρίες διαχείρισης που έχουν εγκατάσταση στην Ελλάδα και ενεργούν σύμφωνα με τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Δεν είναι αναγκαία η μετοχική σχέση μεταξύ της ΕΕΠΝ ή των ελεγχόμενων από αυτήν πλοιοκτητριών εταιριών και της διαχειρίστριας εταιρείας. Σκοπός του έλληνα νομοθέτη με την θέσπιση του Ν. 2843/2000 και με τις συνεχείς τροποποιήσεις του είναι η προσέλκυση ναυτιλιακών κεφαλαίων στην ελληνική χρηματιστηριακή αγορά.

⁵⁶ Ν.2992/2002

ΣΤ. ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ (OFFSHORE).

1. Εισαγωγή

Η πρώτη εμφάνιση των «φορολογικών παραδείσων», όπως ονομάστηκαν αρκετά αργότερα, συνέπεσε με το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, σε μια προσπάθεια των εύπορων κατοίκων της Ευρώπης να προστατεύσουν τις περιουσίες τους από τις πολιτικές και κοινωνικές αναταραχές της περιόδου, αλλά και από την υπέρμετρη φορολογία που άρχισαν να τους επιβάλλουν τα κράτη τους για την ανοικοδόμησή τους μετά τις καταστροφές του πολέμου. Πρώτες χώρες που χαρακτηρίστηκαν ως «φορολογικοί παράδεισοι» ήταν η Ελβετία, οι Βερμούδες και το Λιχτενστάιν⁵⁷.

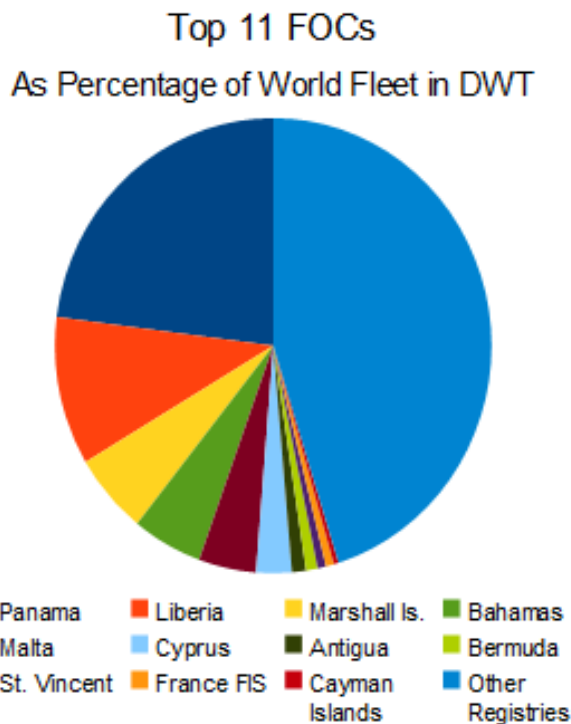
Η περίοδος μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρξε μια περίοδος μεγάλης ανάπτυξης του εμπορίου, η οποία οδήγησε στην γιγάντωση πολλών εταιρειών και στην διεθνή επέκταση των δραστηριοτήτων τους. Ο στόχος τους μέσω της διεθνούς αυτής επέκτασης ήταν προφανώς η αύξηση της κερδοφορίας τους. Ανασταλτικός παράγοντας σε αυτό υπήρξε η υπέρμετρη φορολόγηση τόσο των μητρικών εταιρειών όσο και υποκαταστημάτων που βρισκόταν σε άλλες χώρες από τα κράτη. Αναζητώντας λύση στο πρόβλημα αυτό, οι εταιρείες κατέφυγαν στην εφεύρεση των λεγόμενων «υπεράκτιων» εταιρειών, οι οποίες αποτέλεσαν αντίδραση στα φορολογικά κόστη που συνεπάγονταν οι διεθνείς επενδύσεις⁵⁸.

Οι εταιρείες αυτές είχαν έδρα σε μικρές χώρες, οι οποίες αναζητούσαν μια γρήγορη οικονομική ανάπτυξη αλλά και τρόπο επιβίωσης, λόγω του ότι ήταν πολύ μικρές σε μέγεθος και δεν διέθεταν σημαντικούς οικονομικούς πόρους. Για να αντισταθμίσουν αυτό το μειονέκτημά τους, παρείχαν σε αλλοδαπούς επιχειρηματίες ιδιαίτερες φορολογικές και νομικές διευκολύνσεις και προνόμια, καλύπτοντας παράλληλα με πλήρη εχεμύθεια τις δραστηριότητές τους, με σκοπό να τους προσελκύσουν να χρησιμοποιήσουν το έδαφός τους ως έδρα των επιχειρήσεών τους, παρέχοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα να ασκούν τη διοίκηση της εταιρείας πλήρως εντός ή εκτός αυτής. Αυτό θα είχε πολλαπλά οικονομικά ωφέλη, όπως το εισρεόμενο

⁵⁷ Κ. Παπαδημητρίου, «Πότε, πώς και γιατί εμφανίστηκαν οι offshore εταιρείες στην οικονομία», Εφημερίδα Καθημερινή, 2007

⁵⁸ Π. Δουβής, Offshore Δραστηριότητες, Αθήνα 2003, σελ. 51

συνάλλαγμα, η δημιουργία θέσεων εργασίας, έσοδα απο τέλη και εισφορές. Κύρια χαρακτηριστικά τους, τα οποία τις διακρίνουν απο τις άλλες εταιρείες είναι η διάσταση μεταξύ της καταστατικής τους έδρας και του πραγματικού τόπου λειτουργίας τους, αλλά και η υπαγωγή τους σε δίκαιο τόπου που χαρακτηρίζεται ως φορολογικός παράδεισος (λόγω των σημαντικών φορολογικών διευκολύνσεων που παρέχει στους επιχειρηματίες). Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η φιλελευθεροποίηση των περιορισμών της διακίνησης κεφαλαίων και συναλλάγματος είχαν ως αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των συναλλαγών που διενεργούνταν απο υπεράκτιες εταιρείες. Η αύξηση αυτή αποτέλεσε και μια αντίδραση στη συνεχή και ιδιαίτερα μεγάλη φορολόγηση των διεθνών επενδύσεων.



Στο παραπάνω διάγραμμα φανερώνεται το μέγεθος των πλοίων που βρίσκονται νηολογημένα υπό σημαίες ευκαιρίας(<http://www.itfglobal.org>).

2. Λόγοι ίδρυσης υπεράκτιας εταιρείας.

Ως υπεράκτια εταιρεία στην Ελλάδα ορίζουμε: «την εταιρεία που έχει την έδρα της σε αλλοδαπή χώρα και με βάση τη νομοθεσία της δραστηριοποιείται αποκλειστικά

σε άλλες χώρες και απολαμβάνει ιδιαίτερα ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης.»⁵⁹. Οι υπεράκτιες εταιρείες προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των εταιρειών των κρατών και γι' αυτό το λόγο γνωρίζουν σημαντική ανάπτυξη και προτίμηση. Οι λόγοι για τους οποίους προτιμώνται οι εταιρείες αυτές είναι οι παρακάτω⁶⁰:

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

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι πρώτοι που χρησιμοποίησαν τις υπεράκτιες αυτές εταιρείες για ναυτιλιακούς σκοπούς, ιδιαίτερα του Παναμά και της Λιβερίας, υπήρξαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι νηολογούσαν τα πλοία τους υπο τις σημαίες ευκαιρίας, συγκροτώντας παράλληλα υπεράκτιες εταιρείες και ακολουθώντας το σύστημα μίας εταιρείας για κάθε πλοίο, προκειμένου να αποφύγουν το Ελληνικό

⁵⁹ Άρθρο 31 §1 περ.στ' Ν.2238/1994, ορισμός που δόθηκε για την εξυπηρέτηση κυρίως φορολογικών λόγων.

⁶⁰ Π.Δουβής, Offshore Δραστηριότητες, Αθήνα 2003, σελ.49

φορολογικό και νομικό καθεστώς⁶¹. Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα έχει πλοία υπό Ελληνική σημαία, αλλά δεν έχει ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα πλοία αυτά ανήκουν σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εδρεύουν σε άλλη χώρα, πχ τη Λιβερία. Για να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση αλλά και να προστατευτεί η Ελληνική σημαία, η Ελλάδα συνάπτει συμβάσεις με τα κράτη στα οποία εδρεύουν οι ναυτιλιακές αυτές επιχειρήσεις. Με τον τρόπο αυτό η φορολογική μεταχείριση των κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων διέπεται από το κριτήριο της σημαίας του πλοίου, δηλαδή τα εισοδήματα των πλοίων με ελληνική σημαία φορολογούνται στην Ελλάδα μόνο⁶².

Τα κράτη αυτά ενθαρρύνουν την ίδρυση υπεράκτιων εταιρειών στην χώρα τους, προσβλέποντας σε σημαντικά έσοδα από την εγκατάσταση αυτή. Προσφέρουν ειδική φορολογική μεταχείριση στις εταιρείες αυτές και ταυτόχρονα προσφέρουν και σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες έχουν λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις από τις αντιστοιχες απαιτήσεις της σημαίας της χώρας του πλοιοκτήτη. Ενδεικτικά παρουσιάζονται συνοπτικά δύο από τις σημαντικότερες χώρες που ασχολούνται με την προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ο Παναμάς και η Λιβερία.

3. Εταιρείες Παναμά

Ο Παναμάς αποτελεί ένα από τα πιο σοβαρά παγκόσμια οικονομικά κέντρα της ναυτιλίας. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έπαιξε η στρατηγική του γεωγραφική θέση, λόγω της διώρυγας, η οποία ενώνει Ατλαντικό και Ειρηνικό ωκεανό. Ο Παναμάς από την ανεξαρτητοποίησή του το 1903 από την Κολομβία και μετά αποτέλεσε μια χώρα ιδιαίτερα ελκυστική για επενδύσεις, ιδιαίτερα λόγω των ευνοϊκών ρυθμίσεων που τους παρέχει το κράτος.

Ιδιαίτερα διαδεδομένες στη Ναυτιλία είναι οι εταιρείες Παναμά. Η συνήθης διαδικασία σύστασης είναι η σύνταξη του καταστατικού από δύο δικηγόρους Παναμά και η μεταβίβασή των μετοχών της στη συνέχεια στους πελάτες. Το καταστατικό της εταιρείας Παναμά πρέπει να περιέχει: Όνομα και διεύθυνση των εταίρων, όνομα της

⁶¹ Η Απόφαση 162/1986 του Αρείου Πάγου αποφάνθηκε ότι, βάσει του Ν.791/1978 (που αναφέρεται παρακάτω σελ.45), οι εταιρείες αυτές διέπονται από το δίκαιο της χώρας, όπου σύμφωνα με το καταστατικό τους, βρίσκεται η έδρα τους.

⁶² Π.Δουβής, Offshore Δραστηριότητες, Αθήνα 2003, σελ.328

εταιρείας, βασικό σκοπό της εταιρείας, το ποσό του εγκεκριμένου κεφαλαίου και τον αριθμό των μετοχών⁶³, την εγκατάσταση της εταιρείας και το όνομα και τη διεύθυνση του εγκατεστημένου στον Παναμά πράκτορά της, ο οποίος πρέπει να είναι δικηγόρος, τη διάρκεια της εταιρείας καθώς και τα ονόματα και τις διευθύνσεις των δικηγόρων και τα ονόματα των υπαλλήλων που μπορεί να είναι τα ίδια με των διευθυντών. Δεν υπάρχει ελάχιστο απαιτούμενο κεφάλαιο. Η διαχείριση της εταιρείας γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο (το Board of Directors) το οποίο αποτελείται από 3 άτομα που διορίζονται από τους μετόχους. Κάθε εταιρεία υποχρεούται να έχει τουλάχιστον τρεις δικηγόρους και υπαλλήλους, οι οποίοι μπορούν να είναι και τα ίδια πρόσωπα με τους διευθυντές. Η μόνη υποχρέωση εκπροσώπησης είναι ο ορισμός ενός πράκτορα, συνήθως δικηγόρου, εγκατεστημένου στον Παναμά.

Οι εταιρείες αυτές του Παναμά προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα στους επιχειρηματίες που τις επιλέγουν. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει κανένας περιορισμός αναφορικά με την ιθαγένεια των μετόχων, δεν υπάρχει απαίτηση να είναι φανερή η ιδιοκτησία, δεν υπάρχει περιορισμός αναφορικά με την κυριότητα των μετοχών, δεν υπάρχει έλεγχος στην ανταλλαγή χρημάτων, δεν απαιτείται η υποβολή ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, δεν υπάρχει φορολογία αναφορικά με το εισόδημα το οποίο παράγεται εκτός Παναμά (απλά καταβάλλεται ένας ετήσιος φόρος και κάποια τέλη στον πράκτορα που βρίσκεται εγκατεστημένος στον Παναμά) κ.α.⁶⁴ Για το 2010 ο Παναμάς, σύμφωνα με την UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), έχει εγγεγραμμένα στο νηολόγιό του 8.100 πλοία με συνολική χωρητικότητα 288.758.000 κόρων, που αντιπροσωπεύει το 22.63% της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου⁶⁵.

4. Εταιρείες Λιβερίας

Εκτός από τις εταιρείες Παναμά, ιδιαίτερα διαδεδομένη στους ναυτιλιακούς κύκλους είναι η χρήση των εταιρειών της Λιβερίας, οι οποίες αποτελούσαν από τις πρώτες εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν για ναυτιλιακούς σκοπούς. Οι εταιρείες

⁶³ Οι μετοχές μπορεί να είναι στον κομιστή ή ονομαστικές, με ή χωρίς αξία.

⁶⁴ <http://www.formacompany.com/el/panama>

⁶⁵ Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2010

Λιβερίας μοιάζουν πολύ με τις αντίστοιχες του Παναμά. Η Λιβεριάνικη εταιρεία δεν είναι υποκείμενη σε τοπικούς φόρους εαν το 75% των μετοχών της ανήκει σε μη Λιβεριάνους πολίτες και εφόσον τα εισοδήματα της εταιρείας προέρχονται εκτός της Λιβερίας. Για το 2010 η Λιβερία, σύμφωνα με την UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), έχει εγγεγραμμένα στο νηολόγιό της 2.456 πλοία με συνολική χωρητικότητα 142.121.000 κόνων, που αντιπροσωπεύει το 11.14% της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.

Οι οικονομίες των κρατών που υιοθέτησαν αυτές τις διευκολύνσεις στους επιχειρηματίες αναπτύχθηκαν με ταχύτατους ρυθμούς, με αποτέλεσμα το μοντέλο αυτό να μεταφερθεί και σε άλλα κράτη με παρόμοια χαρακτηριστικά, με αποτέλεσμα ο αριθμός των κρατών που προσφέρουν τέτοιες υπεράκτιες εταιρείες να αυξηθεί πάρα πολύ. Επιγραμματικά αναφέρονται τα British Virgin Islands, τα Marshall Islands, το Isle of Man, η Malta, η Πολιτεία του Delaware, το Belize, το Gibraltar κ.α.

Z. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

1. Εισαγωγή

Η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν ιδιαίτερα προβληματική μέσα στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του γεγονότος ότι ουδέποτε είχε ληφθεί μέριμνα για τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο συγκεκριμένος κλάδος. Τέτοιες ιδιομορφίες ήταν η διαφοροποίηση μεταξύ της σημαίας των πλοίων από την εθνικότητα των πλοιοκτητών τους, η σύσταση μίας ξεχωριστής αλλοδαπής εταιρείας για κάθε πλοίο, η κατα βάση διεθνής λειτουργία των πλοίων αυτών, που επιχειρούσαν σε όλες τις θάλασσες αναζητώντας ναύλα και τα οποία σπάνια προσέγγιζαν ελληνικούς λιμένες κ.α.

Επιπλέον, οι νόμοι που είχαν εφαρμοστεί⁶⁶ δεν εισήγαγαν κάποια ειδική μορφή εταιρείας, απλά έθεταν ένα θεσμικό πλαίσιο ευνοϊκό για να την προσέλκυση ήδη υφιστάμενων αλλοδαπών επιχειρήσεων να εγκατασταθούν στην Ελλάδα. Σε αυτά ήρθε να προστεθεί η νομολογία των δικαστηρίων⁶⁷, τα οποία έκριναν ότι βάσει του άρθρου 10 Α.Κ., ως έδρα της εταιρείας νοείται ο τόπος όπου ασκείται πραγματικά η διοίκησή της και όχι η καταστατική της έδρα⁶⁸. Ως πραγματική έδρα εννοούμε τον τόπο στον οποίο είναι εγκατεστημένα τα όργανα που κινητοποιούν τον οργανισμό του νομικού προσώπου, δηλαδή στον τόπο στον οποίο ασκείται πραγματικά η διοίκηση και λαμβάνονται οι βασικές για τη λειτουργία του αποφάσεις⁶⁹. Τις αποφάσεις αυτές των δικαστηρίων επικύρωσε και η Ολομέλεια του Αρείου Πάγου. Επομένως όλες οι αλλοδαπές πλοιοκτήτριες εταιρείες (Παναμά, Λιβερίας κτλ) οι οποίες είχαν πλοία με ελληνική σημαία, νηολογημένα υπο το άρθρο 13 του Ν.Δ.2687/1953 και είχαν

⁶⁶ Α.Ν.89/1967 και 378/1968, Ν.27/1975, Ν.814/1978.

⁶⁷ Για παράδειγμα η υπ' αριθμ.549/1970 Απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά που στο σκεπτικό της κατέληγε ότι: Α.Ε. συσταθείσα κατά τους νόμους του Παναμά αλλά που έχει ως πραγματικό τόπο διοικήσεως τον Πειραιά, είναι Ελληνική, αλλά άκυρη, αφού δεν έχουν ακολουθηθεί οι διατάξεις του Ν.2190/1920.

⁶⁸ Η «Θεωρία της Έδρας», όπως αυτή επικράτησε στα ιδιωτικοδιεθνολογικά συστήματα των ηπειρωτικών κρατών, όπου αποφασιστικό συνδετικό στοιχείο για τον προσδιορισμό του προσωπικού δικαίου μιας εταιρείας είναι ο τόπος της πραγματικής έδρας της διοίκησης αυτής.

⁶⁹ 549/2006 Εφετείου Πειραιά

εγκαταστήσει στην Ελλάδα γραφεία ή υποκαταστήματα των εταιρειών τους βάσει των Α.Ν.89/1967 και 378/1968 και του Ν.27/1975, ασκώντας παράλληλα την διοίκησή τους από την Ελλάδα, δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις και διατυπώσεις του ελληνικού δικαίου για τη σύστασή τους, και άρα θεωρούνταν άκυρες στην Ελλάδα.

Το γεγονός αυτό διατάραξε τις ισορροπίες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και απείλησε μέχρι κατάρρευση του ναυτιλιακού οικοδομήματος, αφού η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα ήταν (και είναι) αλλοδαπές, και με τις αποφάσεις αυτές καθίσταντο άκυρες. Αυτό συνέβαινε κυρίως γιατί δεν υπήρχε κάποια συγκεκριμένη νομοθετική πρόβλεψη, η οποία να επικεντρώνεται στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και στα προβλήματά της, αλλά αντιθέτως η ναυτιλία έπρεπε να προσαρμόζεται σε ένα θεσμικό πλαίσιο οργανωμένο για εμπορικές επιχειρήσεις (π.χ. τον Ν.2190/1920), το οποίο δεν ελάμβανε υπόψη τα παραπάνω προβλήματα.

2. Νομικό καθεστώς των εταιρειών που διέπονται από δίκαιο αλλοδαπής πολιτείας στην Ελλάδα (Ν.791/1978).

Ο νόμος 791/1978 «περί διατάξεων αφορωσών το εν Ελλάδι καθεστώς των κατά το δίκαιο αλλοδαπής Πολιτείας συσταθεισών εταιριών», ο οποίος εφαρμόστηκε προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω προβλήματα, αποκλίνει από τον κανόνα της πραγματικής έδρας του νομικού προσώπου, που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 Α.Κ. Ο Νόμος αυτός ορίζει ότι οι ναυτιλιακές αλλοδαπές εταιρείες διέπονται ως προς τη σύσταση και την ικανότητα δικαίου από το δίκαιο της χώρας της καταστατικής τους έδρας, χωρίς να έχει σημασία ο τόπος στον οποίο ασκείται πραγματικά η διοίκηση της εταιρείας. Το άρθρο 1§1 του νόμου αυτού, το οποίο ορίζει ότι «*Ναυτιλιακαί εταιρείαι, αίτινες συνεστήθησαν κατά τους νόμους αλλοδαπής Πολιτείας, εφ'όσον είναι ή ήσαν πλοιοκτήτριαι ή διαχειρίστριαι πλοίων υπό Ελληνικήν σημαίαν, ή είναι εγκατεστημένα ή ήθελον εγκατασταθή εν Ελλάδι δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975 ή των Α.Ν.89/ 1967 και 378/1968, διέπονται ως προς την σύστασιν και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της Χώρας της εν τω καταστατικώ έδρας των, αδιαφόρως του τόπου όθεν διευθύνονται ή διηυθύνοντο εν όλω ή εν μέρει αι υποθέσεις των*» συγκλίνει υπέρ της «θεωρίας της

ίδρυσης»⁷⁰ για τις περιπτώσεις ναυτιλιακών εταιρειών, εξαιρουμένων εκείνων που είναι διαχειρίστριες ή ιδιοκτήτριες πλοίων αναψυχής⁷¹. Παρατηρείται επομένως μια διχοτόμηση του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των νομικών προσώπων: Ενώ όλα εν γένει τα νομικά πρόσωπα υπάγονται στο κοινό δίκαιο του άρθρου 10 Α.Κ. (δηλαδή τα νομικά πρόσωπα υπάγονται στο δίκαιο της πολιτείας/χώρας όπου έχουν την πραγματική τους έδρα, δηλαδή τον τόπο όπου ασκούνται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των νομικών προσώπων), οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες συγκεκριμένα υπάγονται στο δίκαιο της πολιτείας όπου η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία πλοίου έχει την καταστατική της έδρα, ανεξαρτήτως του που ασκείται πραγματικά η επιχειρηματική τους δραστηριότητα.

3. Αστική ευθύνη του αντιπροσώπου αλλοδαπής εταιρείας αναφορικά με την εργασία Έλληνα Ναυτικού σε αλλοδαπή εταιρεία (Ν.762/1978)

Με το νόμο 762/1978 δόθηκε λύση και σε ένα άλλο ζήτημα που ταλάνιζε τον κόσμο της ναυτιλίας και αφορούσε περιπτώσεις δικαστικών διαμαχών μεταξύ των Ελλήνων Ναυτικών και των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιρειών. Οι Έλληνες ναυτικοί, σε πολλές περιπτώσεις που ήγειραν αξιώσεις έναντι αλλοδαπών εταιρειών, βρίσκονταν αντιμέτωποι είτε με ενστάσεις περί ελλείψεως δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων, είτε με εταιρείες-φαντάσματα, οι οποίες είχαν πλέον διαλυθεί. Με το νόμο 762/1978 καθιερώνεται πλέον ευθύνη εις ολόκληρον των αντιπροσώπων της αλλοδαπής εταιρείας στην Ελλάδα για τις προκύπτουσες εκ των συμβάσεων ναυτικής εργασίας υποχρεώσεις.

4. Εφαρμογή του Ν.959/1979 περί της Ναυτικής Εταιρείας.

Η ανάγκη αφενός αποκατάστασης της αρχής του «γνησίου δεσμού» μεταξύ της σημαίας των πλοίων και της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και αφετέρου της προσέλκυσης των ελλήνων πλοιοκτητών, προσελκύντάς τους απο τις αλλοδαπές

⁷⁰Η «Θεωρία της ίδρυσης» συναντάται στις χώρες του common law και υποβάλλει τα αλλοδαπά νομικά πρόσωπα στο δίκαιο κατά το οποίο αυτά συστάθηκαν, δηλαδή στο δίκαιο της καταστατικής τους έδρας.

⁷¹ Νομικό Βήμα, Μάιος 2006, τόμος 54 σελ.526

εταιρείες που μέχρι τότε προτιμούσαν σε συνδυασμό με την αποτυχία του θεσμού της «Ειδικής Ανωνύμου Ναυτιλιακής Εταιρείας», κατέστησε αναγκαία την εκπόνηση ενός νομοθετήματος για τη δημιουργία μιας νέας Εταιρικής μορφής η οποία να είναι κατάλληλη για τις ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ναυτική Εταιρεία αποτελεί μια *«μορφή ανωνύμου εταιρείας χωρίς βαρείς μηχανισμούς και με ελαστικότητα, που διευκολύνει την λειτουργία της εφοπλιστικής επιχειρήσεως»*⁷². Με τον νόμο 959/79 καθιερώνεται ένα διεθνές ποινική με σκοπό να δημιουργηθεί μια εταιρεία εξίσου ελκυστική στον Έλληνα πλοιοκτήτη με αυτές του Παναμά και της Λιβερίας, παρέχοντας πολλά από τα προνόμια των υπεράκτιων εταιρειών. Εξάλλου στην εισηγητική έκθεση του Ν.959/79 εκφράζεται ρητά ότι στόχος της Ελληνικής Πολιτείας και της ναυτιλιακής της πολιτικής είναι *«η προσέλκυση στα ελληνικά νηολόγια όλων των πλοίων τα οποία αμέσως ή εμμέσως ελέγχονται από Έλληνες»*.

Παρά το γεγονός ότι η Ναυτική Εταιρεία είναι μια καθ'όλα νέα εταιρική μορφή, παρ'αυτά ακολουθεί τις γενικές γραμμές του Ν.2190/1920⁷³ αλλά και τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα περί νομικών προσώπων, προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν ερμηνευτικά προβλήματα αλλά και να ενταχθεί πλήρως στο σύστημα του Ελληνικού Δικαίου. Και η θεωρία δέχεται την συγγένεια της Ναυτικής Εταιρείας με την Ανώνυμη Εταιρεία, θεωρώντας την ως *«μια μορφή ανωνύμου εταιρείας, η οποία συνίσταται και λειτουργεί κατα διάφορο τρόπο από την κοινή ανώνυμη εταιρεία»*⁷⁴. Πρόκειται δηλαδή στην ουσία για μία απλουστευμένη μορφή της ανώνυμης εταιρείας, όπου ο νομοθέτης χρησιμοποίησε έναν συνδυασμό μεταξύ της κατασκευής και της δομής μιας κεφαλαιουχικής και συγχρόνως σωματειακής

⁷² Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979, ΕΝΔ 7 σελ. 594

⁷³ Οι αποκλίσεις όμως της Ν.Ε. από τον ν.2190/1920 επικρίθηκε, χαρακτηριστικά ο Λ. Γεωργακόπουλος (ΝοΒ 1976, σελ.378) αναφέρει ότι: *«αποκλίσεις της α.ν.ε. από το ουσιαστικόν δίκαιον της κοινής α.ε. δεν πείθουν όθεν, ως είτε γενικώς ενδεδειγμένα είτε ειδικώς διά την ναυτιλιαν σκόπιμοι, καί δή εις όσπν έκτασιν απαιτείται, ίνα γίνει δεκτή ή εν τω νόμοσχεδίω διάσπασισν του δικαίου της α.ε. και η εκ της διασπάσεως πτώσις του όλου επιπέδου νομοθετικής και δικαιοδοτικής ποιότητας της εννόμου τάξεως εν τω τόμει τότε του δικαίου.»*

⁷⁴ Σ. Κιντής Ο νόμος περί της ναυτικής εταιρείας, ΕΕΔ 1979, σελ. 506

εταιρείας, έχοντας ως πρότυπο την ανώνυμη εταιρεία⁷⁵. Για τη δημιουργία του νέου αυτού εταιρικού μορφώματος ελήφθησαν υπόψη αφενός αλλοδαπές νομοθεσίες και πρακτικές περί Εταιρειών, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι έλληνες εφοπλιστές και για καταστεί η εταιρεία ανταγωνιστική έναντι των εταιρειών Παναμά ή Λιβερίας, αφετέρου η Ευρωπαϊκή Κατευθυντήριος (Directive) των Κρατών Μελών της Κοινότητας, η οποία προέβλεπε τον περιορισμό των ακυροτήτων τόσο κατά τη σύσταση όσο και κατά τη λειτουργία της εταιρείας. Επιπλέον δεν εφαρμόζονται στη Ν.Ε. διατάξεις που διέπουν άλλες εταιρικές μορφές, περιορίζεται η Κρατική εποπτεία, και δικαστικοποιείται η καταχώριση στο Μητρώο. Σε περίπτωση κενών του Ν.959/1979 (αναφορικά μόνο με θέματα εταιρικού δικαίου), η συμπλήρωση γίνεται με βάση τις γενικότερες διατάξεις περί άλλων εταιρικών μορφών⁷⁶.

i. Σκοπός

Ο σκοπός της Ναυτικής Εταιρείας ορίζεται ρητά στο νόμο και είναι η *«απόκτηση της κυριότητας ελληνικών εμπορικών πλοίων, η εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών»*⁷⁷. Η σύσταση Ναυτικής Εταιρείας με άλλο σκοπό, εκτός από αυτόν που αναφέρεται στο νόμο, την καθιστά άκυρη, σύμφωνα με το άρθρο 6 §1 Ν.959/79. Σε αντίθεση με την «Ειδική ανώνυμο Ναυτιλιακή Εταιρεία» η οποία όριζε σαν προϋπόθεση σύστασής της την ύπαρξη πλοίου, στην Ναυτική Εταιρεία αυτό δεν είναι απαραίτητο. Υπάρχει δηλαδή η δυνατότητα να συσταθεί η εταιρεία αυτή προκειμένου να αποκτηθεί εμπορικό πλοίο ή εν όψει αγοράς αυτού, ακόμα και για την διαχείριση πλοίων υπό ελληνική σημαία⁷⁸.

⁷⁵ Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η Ναυτική Εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία, Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα, Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003, Αθήνα, σελ.23

⁷⁶ Λ. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, 2006, Αθήνα, σελ. 33

⁷⁷ Ν. 959/79, άρθρο 1 §1, όπως αντικαταστάθηκε από την §1 άρθρου 55 ν.1892/1990.

⁷⁸ Διχογνωμία υπήρξε αναφορικά με το εάν η Ν.Ε. μπορούσε να αποκτήσει ακίνητη περιουσία. Το Υπουργείο Ναυτιλίας απάντησε σε σχετικό ερώτημα ότι, βάσει σκοπού, οι Ν.Ε. δεν μπορούν να επεκταθούν σε άλλου είδους επαγγελματική δραστηριότητα πέραν της αναφερόμενης στο άρθρο 1 Ν.959/79. Αγορά ή ανέγερση ακινήτου θα μπορούσε να δικαιολογηθεί μόνο για ιδιόχρηση και στέγαση της Ν.Ε.

Με τον όρο «εμπορικό πλοίο» ο Ν.959/79 περιλαμβάνει κάθε πλοίο με την τεχνική έννοια του όρου και αποκλείει όλα όσα δεν έχουν χαρακτηριστικά σκάφους (δηλαδή κοίλο σώμα). Επίσης αποκλείονται όσα δεν έχουν την έννοια της πλοϊμότητας (πλωτές αποβάθρες, φαρόπλοια) αλλά και όσα δεν έχουν ικανότητα εκπληρώσεως ναυτιλιακού προορισμού. Ο σκοπός του κέρδους που απορρέει από τον χαρακτηρισμό του πλοίου ως «εμπορικού» αποκλείει τα πολεμικά πλοία, τα ερευνητικά και επιστημονικά, αλλά και τα αναψυχής. Επομένως στον όρο «εμπορικό πλοίο» περιλαμβάνονται τα ρυμουλκά πλοία, τα φορτηγά, τα επιβατηγά, τα αλιευτικά, τα πλοίο-ψυγεία, τα ποταμόπλοια, τα υδροπτέρυγα και τα αερόστρωμα οχήματα.

ii. Σύσταση

Ο Έλληνας νομοθέτης κατέβαλε μεγάλη προσπάθεια ώστε να καταστήσει την Ναυτική Εταιρεία όσο το δυνατόν απλούστερη και ευέλικτη αναφορικά με την ίδρυση και τη λειτουργία της, προκειμένου να ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και να αποφύγει τους λόγους για τους οποίους απέτυχε η Ειδική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Για τη σύσταση της Ναυτικής Εταιρείας απαιτείται κατά το νόμο η σύμπραξη δύο τουλάχιστον προσώπων, αλλιώς η σύσταση της εταιρείας είναι άκυρη, σύμφωνα με το άρθρο 6 §1 Ν.959/79⁷⁹. Η σύσταση πρέπει να είναι έγγραφη, με τη μορφή απλού ιδιωτικού εγγράφου, πρέπει να φέρει το γνήσιο των υπογραφών των συμβαλλομένων, θεωρημένο από Δημόσια Αρχή ή από Συμβολαιογράφο⁸⁰ και στη συνέχεια να καταχωρηθεί στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών. Προτιμήθηκε ο τύπος του ιδιωτικού εγγράφου (σε αντίθεση με τα καταστατικά των ανωνύμων εταιρειών και των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης τα οποία πρέπει να περιβληθούν τον τύπο του συμβολαιογραφικού εγγράφου) γιατί θα καθίστατο με τον τρόπο αυτό απλούστερη και ταχύτερη η διαδικασία. Η σύμβαση της ναυτικής εταιρείας, το καταστατικό της εταιρείας δηλαδή, πρέπει σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.959/79, επι

⁷⁹ Στο άρθρο 41 §2 του ίδιου νόμου όμως προβλέπεται ότι η συγκέντρωση του συνόλου των μετοχών της εταιρείας σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρείας. (Βλ. Σ. Κιντής σελ. 506)

⁸⁰ Άρθρο 50 Ν.959/79

ποινή ακυρότητας, να περιέχει: α) την επωνυμία, την έδρα, τον σκοπό και την διάρκεια της εταιρείας, β) το εταιρικό κεφάλαιο των μετόχων, γ) το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας, δ) τη γενική συνέλευση της εταιρείας, ε) τα δικαιώματα των μετόχων, στ) τα περί διαλύσεως και εκκαθαρίσεως της εταιρείας.

Τελευταίο βήμα για την ολοκλήρωση της σύστασης της Ναυτικής Εταιρείας και ταυτόχρονα μοναδική διατύπωση δημοσιότητας του ιδιωτικού αυτού εγγράφου σύστασής της αποτελεί η καταχώρηση του καταστατικού της στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών. Το Μητρώο, το οποίο τηρείται από υπηρεσία του Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας (πρώην Υπουργείο Ναυτιλίας) αποτελείται από το βιβλίο μητρώου ναυτικών εταιρειών, φάκελο και μερίδα για την κάθε εταιρεία και το ευρετήριο των εταιρειών. Πρωτού προβεί στην καταχώρηση, ο Τηρών το Μητρώο προβαίνει σε έλεγχο νομιμότητας της εταιρείας, υπο την εποπτεία του Πρωτοδικείου Πειραιά. Με την καταχώρησή της στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών, η οποία έχει συστατικό χαρακτήρα, η εταιρεία αποκτάει νομική προσωπικότητα.

iii. Κεφάλαιο

Στο άρθρο 5 του Ν.959/79⁸¹ προβλέπεται η καταβολή του κεφαλαίου της Ναυτικής Εταιρείας από τους δύο τουλάχιστον ιδρυτές της Εταιρείας. Το κεφάλαιο αυτό πρέπει να καταβληθεί από τους ιδρυτές της εταιρείας στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών εντός δύο ημερών από την καταχώριση της εταιρείας στο Μητρώο. Η μη καταβολή του εντός 2 ημερών επιφέρει ακυρότητα της εταιρείας⁸². Αν και δεν αναφέρεται ρητά στο νόμο, εξυπακούεται ότι το κεφάλαιο της εταιρείας θα διαιρείται σε μετοχές. Ισχύει αναλογικά εδώ η αρχή της ισότητας της μετοχής που ισχύει και στις ανώνυμες εταιρείες⁸³. Ως ελάχιστο κεφάλαιο που μπορούν να καταβάλλουν οι

⁸¹ Όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.2987/2002, το οποίο ρυθμίζει και την μετατροπή του κεφαλαίου σε Ευρώ, η οποία μετατροπή πρέπει να πραγματοποιηθεί με τροποποίηση της εταιρικής σύμβασης.

⁸² Δεν ρυθμίζεται από το νόμο ο τρόπος πιστοποίησης καταβολής του εταιρικού κεφαλαίου από τους ιδρυτές, η πιστοποίηση γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο με σχετικό πρακτικό συνεδρίασης και καταχωρείται στο μητρώο.

⁸³ Δηλαδή κάθε μετοχή εκπροσωπεί ίσο τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου.

ιδρυτές ορίζεται στην §3 το ποσό των €5.000,00 και ως ελάχιστη ονομαστική αξία της κάθε μετοχής ορίζεται το €1,00 ή ισάξιά του σε άλλο νόμισμα.

iv. Απαγόρευση κτήσεως μετοχών της εταιρείας απο αλλοδαπούς.

Το άρθρο 10 του Ν.959/79, αποτελεί ένα απο τα σημαντικότερα άρθρα του νόμου αυτού, αφού εισάγει την απαγόρευση κτήσεως εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί μετοχών απο αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα⁸⁴, εξασφαλίζοντας έτσι ότι η πλειοψηφία των μετοχών της εταιρείας δεν θα περιέλθει σε αλλοδαπούς. Η παράγραφος 2 του ιδίου άρθρου προβλέπει εξαίρεση στον κανόντα αυτό, ορίζοντας ότι αλλοδαποί μπορούν αν αποκτήσουν μέρος των μετοχών, εφόσον αυτές αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο απο το μισό του μετοχικού κεφαλαίου και εφόσον αυτό προβλέπεται στην εταιρική σύμβαση⁸⁵. Η παράγραφος αυτή έρχεται να συμφωνήσει και να εναρμονιστεί με την διάταξη του άρθρο 5 §1 του Κ.Δ.Ν.Δ. περί κυριότητας Ελληνικού πλοίου, όπου ορίζεται ότι «*αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή σε υπηκόους των λοιπών Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε Εταιρείες των λοιπών κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης...*»⁸⁶. Η τροποποίηση όμως του α.5 ΚΔΝΔ (υποσημ.54) είχε σαν αποτέλεσμα την τροποποίηση και του άρθρου 10, του οποίου η §1 με το άρθρο 3 του Ν.2987/2002 διαμορφώνεται ως εξής: «*Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών ναυτικής εταιρείας.*» Σαν αποτέλεσμα, η απαγόρευση του α.10 περιορίστηκε σε φυσικά και νομικά πρόσωπα τα οποία είναι πολίτες ή εταιρείες που διέπονται απο το δίκαιο χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

⁸⁴ Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979, ΕΝΔ 7 σελ. 598

⁸⁵ Η κάθε μετοχή πρέπει να αναγράφει κατα τον χρόνο έκδοσής της στην εμπρόσθια όψη του τίτλου το εάν μπορεί να μεταβιβαστεί σε αλλοδαπό ή όχι.

⁸⁶ Το άρθρο 5 ΚΔΝΔ όμως τροποποιήθηκε απο το π.δ. 11/2000, με το οποίο επιτράπηκε σε υπηκόους και εταιρείες των λοιπων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αναφέρονται στο άρθρο 48 ΣΕΚ ή ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο να αναγνωρίζουν ως ελληνικά πλοία που τους ανήκουν σε ποσοστό πάνω απο 50%.

Κατ'εξάιρεση του άρθρου 10 §1 Ν.959/79 (όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 3 Ν.2987/2002), μετοχές μπορούν να περιέλθουν σε αλλοδαπούς αιτία θανάτου, λόγω γονικής παροχής ή αναγκαστικής εκτέλεσης⁸⁷. Επίσης αλλοδαποί που στρέφονται κατά της εταιρείας, μπορούν να συστήσουν ενέχυρο στις μετοχές της εταιρείας αυτής, προς εξασφάλιση των απαιτήσεών τους. Με τη ρύθμιση του άρθρου αυτού επιτυγχανόταν σε μεγάλο βαθμό η διασφάλιση του ελέγχου της Ναυτικής Εταιρείας από Έλληνες⁸⁸.

v. Διοικητικό Συμβούλιο.

Το άρθρο 12 Ν.959/79 ορίζει ότι η Ναυτική Εταιρεία διοικείται και εκπροσωπείται από Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελείται από τουλάχιστον 3 άτομα. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να είναι είτε φυσικά είτε νομικά πρόσωπα. Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο οριστεί μέλος του Δ.Σ., οφείλει να μετέχει με τον εκπρόσωπό του (από φυσικό πρόσωπο δηλαδή). Τα μέλη του Δ.Σ. ορίζονται είτε από την εταιρική σύμβαση είτε κατόπιν αποφάσεως της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας και πρέπει να αναφέρονται στο καταστατικό. Η θητεία τους είναι τριετής, εκτός αν η εταιρική σύμβαση προβλέπει κάτι διαφορετικό⁸⁹. Επίσης, σε περίπτωση που η θητεία του Δ.Σ. λήξει και δεν εκλεγεί νέο, τότε η θητεία του παλαιού παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι την εκλογή νέου Δ.Σ.⁹⁰. Τα μέλη του Δ.Σ. της ναυτικής εταιρείας έχουν την δυνατότητα σύμφωνα με το άρθρο 14 Ν.959/79 να μετέχουν και σε Δ.Σ. άλλης ναυτικής εταιρείας⁹¹, αλλά και να συναλλάσσονται ελεύθερα με τη ναυτική εταιρεία. Η ρύθμιση αυτή προβλέφθηκε γιατί ήταν (και ακόμα είναι) σύνηθες το φαινόμενο να υφίστανται πολλές ναυτικές εταιρείες ιδίων συμφερόντων, αφού ακολουθείται πιστά το δόγμα «μία εταιρεία για κάθε πλοίο».

⁸⁷ Άρθρο 10 §4 Ν.959/79

⁸⁸ Υπάρχουν αμφιβολίες για το κατά πόσο υπάρχει επαρκής έλεγχος και κατ'επέκταση διασφάλιση της Ελληνικότητας της εταιρείας, αφού οι τίτλοι μετοχών μπορούν να μεταβιβαστούν ελεύθερα χωρίς καμία διατύπωση δημοσιότητας, ακόμα και στην αλλοδαπή.

⁸⁹ Δύναται να οριστεί και μεγαλύτερος ή και μικρότερος χρόνος θητείας των μελών του Δ.Σ.

⁹⁰ Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979, ΕΝΔ 7 σελ. 601

⁹¹ Παρά την κρατούσα άποψη στο δικό μας δίκαιο, όπου τα μέλη του Δ.Σ. ή οι διαχειριστές εταιρειών υποχρεούνται σε τήρηση εχεμύθειας και παράλειψης ανταγωνισμού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της απλής, ευέλικτης και ελαστικής εταιρείας, απολαμβάνει ευρύτατες εξουσίες απο το νόμο. Το Δ.Σ. είναι αρμόδιο για να αποφασίζει για όλα σχεδόν τα διοικητικά, οικονομικά και διαχειριστικά θέματα της εταιρείας. Σε αντίθεση με τις Α.Ε., δεν υπάρχει περιορισμός στις εξουσίες του Δ.Σ., με αποτέλεσμα κάθε πράξη μέλους του Δ.Σ. υπο την εταιρική επωνυμία, να δεσμεύει την ίδια την εταιρεία.

Το άρθρο 15 Ν.959/79 ορίζει ότι: «*Η ναυτική εταιρεία δύναται να συμβάλλεται ελευθέρως μετά των ιδρυτών, των μετόχων, των μελών του διοικητικού συμβουλίου και των υπαλλήλων της, ενεργούντων ατομικώς ή ως εκπροσώπων ετέρου νομικού ή φυσικού προσώπου*». Παρά τους κινδύνους που ενυπάρχουν σε μια τέτοια διάταξη, όπως της σύγκρουσης ιδίων συμφερόντων με τα εταιρικά ή της κατάχρησης εξουσίας, ο νομοθέτης με το άρθρο 15 Ν.959/79 έκρινε επιβεβλημένη την εφαρμογή της λόγω της ιδιαίτερης φύσεως της ναυτικής επιχείρησης. Αυτό συμβαίνει γιατί η ναυτική εταιρεία απο την αρχή δεν προοριζόταν για να απευθύνεται στο ευρύ κοινό, όπως η Α.Ε., και για το λόγο αυτό και ο νομοθέτης απαγορεύει την είσοδό της στο Χρηματιστήριο. Η Εταιρεία αυτή προοριζόταν εν τη γενέση της για περιορισμένο αριθμό μετόχων, ακόμα και έναν, ώστε να ευνοηθούν οι εφοπλιστές και να ασκούν με ευκολία τη διακυβέρνηση της εταιρείας αυτής, περιορίζοντας την ευθύνη τους καλυπτόμενοι υπό τον εταιρικό μανδύα. Για τον λόγο αυτό άλλωστε και δεν επιτρεπόταν για μεγάλο χρονικό διάστημα η είσοδος της Ναυτικής Εταιρείας στο Χρηματιστήριο⁹².

vi. Γενική Συνέλευση.

Η γενική συνέλευση, όπως συμβαίνει και στις κεφαλαιουχικές εταιρείες, είναι ένα συλλογικό όργανο στο οποίο συμμετέχουν (ή έχουν δυνατότητα συμμετοχής) όλοι οι μέτοχοι της εταιρείας. Ο ν.959/79 προβλέπει ιδιαίτερα απλοποιημένη διαδικασία συγκλήσεως της Γενικής Συνέλευσης σε σχέση με την ανώνυμο εταιρεία. Η Γ.Σ. συγκαλείται σε συνεδρίαση απο το Διοικητικό Συμβούλιο με πρόσκληση των μετόχων, σύμφωνα με το άρθρο 23, εντός 30 ημερών. Σε αυτήν έχουν την δυνατότητα

⁹² Με το άρθρο 55 §2 Ν.1892/1990 άλλαξε το νομοθετικό καθεστώς και επιτρέπεται πλέον υπο αυστηρές προϋποθέσεις η είσοδος της ναυτικής εταιρείας στο Χρηματιστήριο Αθηνών, κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

συμμετοχής όλοι οι μέτοχοι ανεξαιρέτως, . Το άρθρο 25 Ν.959/79 προϋποθέτει μείζονα απαρτία προκειμένου για την λήψη αποφάσεων (δηλαδή το 50%). Το υψηλό αυτό ποσοστό εξηγείται απο τον μικρό αριθμό προσώπων που λαμβάνουν μέρος στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και απο το γεγονός ότι οι περισσότερες συστήνονται απο πρόσωπα συγγενικά ή με μεγάλη εμπιστοσύνη μεταξύ τους.

vii. Λύση Εταιρείας

Ο τρόπος λύσεως της Ναυτικής Εταιρείας του Ν.959/1979 δεν διαφέρει σχεδόν σε τίποτα απο τον τρόπο λύσεως των Ανωνύμων Εταιρειών του Ν.2190/1920⁹³. Τα άρθρα 41 και 42 του Ν.959/1979 προβλέπουν τους λόγους για τους οποίους μπορεί να λυθεί η Ναυτική Εταιρεία. Σαν λόγοι ορίζονται το πέρας της χρονικής διάρκειας για την οποία έχει συσταθεί η εταιρεία, η κατ'απόλυτη πλειοψηφία απόφαση της Γενικής Συνέλευσης και η πτώχευση της Εταιρείας. Επίσης, στο άρθρο 41 εδ.2, δίδεται στους ιδρυτές η ευχέρεια να προβλέψουν στο Καταστατικό σύστασης της Εταιρείας και περαιτέρω τρόπους λύσεως της Εταιρείας, προκειμένου να προσιδιάζουν οι τρόποι αυτοί στην περίπτωση της εκάστοτε Ναυτικής Εταιρείας. Στην §2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ρητά ότι τυχόν συγκέντρωση όλων των μετοχών της Εταιρείας σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της εταιρείας. Επιπλέον, στο άρθρο 42 ορίζεται ότι η Εταιρεία δύναται να λυθεί με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου κατά την διαδικασία των άρθρων 739 ΚπολΔ και επ., με αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, σε περίπτωση που η Εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό απο αυτόν που προβλέπεται στο άρθρο 1 Ν.959/1979.

5. Φορολογικά ζητήματα.

Το άρθρο 58 του Ν.959/1979 προβλέπει για την φορολογία των Ναυτικών Εταιρειών και των μετόχων τους. Σύμφωνα με την §1 του άρθρου 58, ορίζεται ότι οι διατάξεις του άρθρου 2 Ν.27/1975 εφαρμόζονται και στις ναυτικές εταιρείες, αναφορικά με την φορολογία των ίδιων των εταιρειών αλλά και των μετόχων τους, εφόσον αυτές είναι πλοιοκτήτριες πλοίων υπό ελληνική σημαία. Επιπλέον, φορολογούνται αναλόγως με την κατηγορία στην οποία ανήκουν τα πλοία τους και με

⁹³ Εισηγ. Έκθεση Ν.959/1979 ΕΝΔ 7, 608

το εαν πρόκειται για ποντοπόρα ή ακτοπλοϊκά πλοία (το άρθρο 6 του Ν.27/1975 εφαρμόζεται για πλοία πρώτης κατηγορίας και το άρθρο 12 Ν.27/1975 εφαρμόζεται για πλοία δεύτερης κατηγορίας). Η καταβολή των φόρων αυτών απαλλάσσει την ναυτική εταιρεία από την καταβολή κάθε άλλου φόρου αναφορικά με τα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Αν όμως προκύπτουν κέρδη από άλλες δραστηριότητες των ναυτικών εταιρειών, για παράδειγμα από πρακτορεύσεις πλοίων, τότε τα κέρδη αυτά φορολογούνται όπως και τα κέρδη των ανωνύμων εταιρειών, βάσει δηλαδή του Ν.Δ. 3842/1958⁹⁴. Η §2 ορίζει επιπλέον ότι τα διανεμόμενα κέρδη των ναυτικών εταιρειών απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος και οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, άρα και από τον φόρο εισοδήματος. Η §3 τέλος του άρθρου 58 Ν.959/1979 ορίζει ότι οι εταιρείες που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση ή εκμετάλλευση εμπορικών πλοίων ανηκόντων σε τρίτους, φορολογούνται επίσης με τα οριζόμενα στο Ν.Δ. 3842/1958. Για τις ναυτικές εταιρείες προβλέπονται επίσης ορισμένες απαλλαγές από τέλη χαρτοσήμου, εισφορές προς ΟΓΑ κ.α.

6. Αποτελέσματα εφαρμογής του Ν.959/79.

Ο νομοθέτης του Ν.959/1979 προσπάθησε, και σε μεγάλο βαθμό πέτυχε με την Ναυτική Εταιρεία, να δημιουργήσει μία εταιρική μορφή, απηλλαγμένη από κρατικές παρεμβάσεις, της οποίας η σύσταση θα γίνεται χωρίς άδεια διοικητικής ή άλλης αρχής, με την τήρηση δηλαδή ορισμένων διατυπώσεων⁹⁵. Παρατηρούμε ότι η μορφή της εταιρείας αυτής προσεγγίζει σε μεγάλο βαθμό την μορφή των εταιρειών Παναμά και Λιβερίας. Χαρακτηριστικά, παρέχεται ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων, υπάρχει ανωνυμία (ή σχεδόν ανωνυμία) των μετόχων, το κεφάλαιό της ορίζεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, σε σχέση με τις άλλες εταιρικές μορφές που προβλέπει το Ελληνικό Δίκαιο και ο Εμπορικός Νόμος, αλλά και προσφέρει περιορισμό της ευθύνης των μετόχων μέχρι της αξίας της μετοχής, όλα αυτά σε αρμονία με το Ελληνικό Δίκαιο.

Σαν αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής, το 1979 που εφαρμόστηκε ο Νόμος, ιδρύθηκαν 33 Ναυτικές Εταιρείες ενώ 10 χρόνια περίπου μετά, το 1989, αριθμούσαν

⁹⁴ Γ. Σπαρτιώτης, Ναυτιλιακές Εταιρείες, σελ.190.

⁹⁵ Γίνεται μόνο έλεγχος νομιμότητας από τον Τηρόντα το Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών.

1.685 και σήμερα αριθμούν περίπου 3.500. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες βέβαια δεν εγκατέλειψαν την παλαιά πρακτική τους με την δημιουργία αλλοδαπών εταιρειών για την απόκτηση της κυριότητας πλοίων. Αλλά ούτε και το Κράτος κινήθηκε με τη θέσπιση του Νόμου αυτού προς την εκδίωξη των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Άλλωστε σκοπός του Νομοθέτη δεν ήταν η επιβολή της Ελληνικής αυτής εταιρείας έναντι των αλλοδαπών, αλλά η παροχή μία εναλλακτικής λύσης, απηλλαγμένης από τα πολλά προβλήματα που δημιουργούνταν με τις άλλες εταιρικές μορφές που προβέπονταν στο Ελληνικό Δίκαιο. Επιπλέον, δίνεται η ευκαιρία στους Έλληνες εφοπλιστές να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του «γνησίου δεσμού» που αντιμετώπιζαν, αλλά και να διασφαλιστούν μέσω των διμερών συμβάσεων που έχει υπογράψει το Ελληνικό Κράτος, από τους κινδύνους διπλής φορολόγησης.

Η. ΕΙΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η «Ειδική Ναυτική Επιχείρηση» αποτελεί ένα νομικό πρόσωπο, παραπλήσιο της Ναυτικής Εταιρείας, που διέπεται από τους όρους της εκάστοτε Εγκριτικής Πράξης και από τις διατάξεις του Ν.959/1979. Αποκλειστικός σκοπός της είναι η πλοιοκτησία πλοίων νηολογημένων κατά τις διατάξεις του Ν.Δ.2687/1953 (όπως ερμηνεύτηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/1954) και η απόκτηση μετοχών άλλων πλοιοκτητριών εταιρειών πλοίων νηολογημένων βάσει του Ν.Δ. 2687/1953. Η επιχείρηση αυτή καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών πριν την απόκτηση του πλοίου το οποίο αφορά η Εγκριτική Πράξη και με την προϋπόθεση ότι η εταιρεία θα αποκτήσει την κυριότητα του πλοίου εντός εξαμήνου. Σε αντίθετη περίπτωση, η εταιρεία λύεται αυτοδικαίως. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύστασή της αποτελεί η σύνταξη καταστατικού, το οποίο θα συντάσσεται και θα υπογράφεται από Δικηγόρο που ασκεί τα καθήκοντά του στην περιφέρεια του Πρωτοδικείου όπου βρίσκεται η έδρα της εταιρείας. Στο καταστατικό πρέπει να αναφέρεται ρητά το όνομα του αντικλήτου της εταιρείας και να συνοδεύεται από τη δήλωση αποδοχής του διορισμού του. Η διάρκειά της δύναται να είναι αορίστου χρόνου, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υπερβεί την πενταετία από την ημέρα που παύει να έχει υπο την κυριότητά της πλοίο νηολογημένο σύμφωνα με τις διατάξεις το Ν.2687/1953. Κατά τα λοιπά, η Επιχείρηση αυτή ακολουθεί τα εφαρμοζόμενα και για την Ναυτική Εταιρεία, όπως αυτά προβλέπονται στο Ν.959/1979. Η μόνη διαφορά έγκειται στη μετατροπή του ποσοστού των μετόχων σε 1/5 (όπου αναφέρεται στις Ναυτικές εταιρείες 1/20, μετατρέπεται σε 1/5 για τις Ειδικές Ναυτικές Επιχειρήσεις) αλλά και στις προθεσμίες, όπου η αναφορά σε προθεσμία 20 ή 30 ημερών για τη Ναυτική Εταιρεία μετατρέπεται για την Ειδική Ναυτική Επιχείρηση σε 10 ημέρες.

Η Επιχείρηση αυτή δεν ανταποκρίνεται σε κάποια συγκεκριμένη νομική μορφή, αλλά δύναται να περιλαμβάνει κάθε μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης. Χρησιμοποιείται κυρίως σε περιπτώσεις όπου στην παρεχόμενη άδεια δεν υπάρχει αίτημα καθορισμού συγκεκριμένης νομικής μορφής της επιχείρησης, ως ένα τρόπος δηλαδή να διασφαλιστεί ότι τα προνόμια που απορρέουν από την άδεια αυτή, την ακολουθούν σε κάθε μετατροπή της⁹⁶.

⁹⁶ Α. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκουλα, 2006, Αθήνα, σελ. 25

Θ. ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1. Εισαγωγή

Η οικονομική ανάπτυξη που ακολούθησε το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, εκτός από τις αλλαγές που έφερε στην Ποντοπόρο Ναυτιλία (αλλά και στην Παγκόσμια Οικονομία γενικότερα), είχε σαν αποτέλεσμα την εκρηκτική ανάπτυξη του Τουρισμού. Κάτοικοι αναπτυσσόμενων χωρών με «δυνατές» οικονομίες επισκέπτονται ξένες χώρες για λόγους αναψυχής αλλά και βελτίωσης του πολιτιστικού και βιοτικού τους επιπέδου. Ο τουρισμός αποτέλεσε για πολλές χώρες, ανάμεσά τους και η Ελλάδα, κύριο παράγοντα της οικονομικής τους δραστηριότητας.

Η Ελλάδα, με τα σημαντικά αξιοθέατα, το ιδανικό κλίμα, τα νησιά και την τεράστια ακτογραμμή αποτέλεσε ιδανικό πεδίο ανάπτυξης κυρίως του θαλασσιού τουρισμού. Έχει άλλωστε χαρακτηριστεί ως «Παράδεισος της ιστιοπλοΐας» από τους ξένους επισκέπτες⁹⁷. Παρά τα σημαντικά αυτά πλεονεκτήματα, η ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού στην Ελλάδα καθυστέρησε πάρα πολύ. Τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες έχει αρχίσει η προσπάθεια προβολής και ανάπτυξής του, αφού έγινε πλέον κατανοητό ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια τεράστια πηγή για την εισροή συναλλάγματος στην Ελλάδα. Επιπλέον δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης μιας ολόκληρης βιομηχανίας που μπορεί να στηριχτεί σε αυτόν, ανοίγει δε παράλληλα μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας.



⁹⁷ Εισηγητική Έκθεση Ν.2743/1999

Το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζει την εισροή συναλλάγματος από τη Ναυτιλία και τον Τουρισμό στην Ελλάδα⁹⁸.

2. Πρώτη προσπάθεια εφαρμογής των πλαισίων ανάπτυξης του θαλασσιού τουρισμού (Ν.438/1976).

Πρώτη προσπάθεια έγινε με το Ν.438/1976 «Περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής». Ο νόμος αυτός στόχο είχε να θέσει τα πλαίσια ανάπτυξης του θαλασσιού τουρισμού, έχοντας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντός του Έλληνες επιχειρηματίες και πλοία υπό Ελληνική σημαία. Μέχρι τότε η πολιτεία ουδέποτε είχε επέμβει στον τουριστικό αυτό τομέα, με αποτέλεσμα τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία να βρίσκονται σε χέρια ξένων επιχειρηματιών, οι οποίοι εκμεταλλεύονταν την απουσία νομοθεσίας, αποκομίζοντας μεγάλα και κυρίως αφορολόγητα κέρδη. Οι Έλληνες που δραστηριοποιούνταν στον τομέα αυτό, άρχισαν να οργανώνονται και απαίτησαν την δεκαετία του 1970 την προστασία του κράτους. Αποτέλεσμα των διεργασιών αυτών υπήρξε ο εν λόγω νόμος, ο οποίος βοήθησε την ανάπτυξη του επαγγελματικού yachting στην Ελλάδα, παρέχοντας το μοναδικό προνόμιο διεξαγωγής του θαλασσιού τουρισμού σε πλοία υπό Ελληνική σημαία με ταυτόχρονες φοροαπαλλαγές, ενώ παράλληλα οδήγησε και σε σημαντική αύξηση του εισρεόμενου συναλλάγματος μέσω του θαλασσιού τουρισμού.

3. Νομοθετικό πλαίσιο περί πλοίων αναψυχής (Ν.2743/1999).

Στην πορεία των ετών διαπιστώθηκε ότι χρειαζόταν ένας εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Ο νόμος 438/1976 επομένως αντικαταστάθηκε με τον Ν.2743/1999 που αναφέρεται σε «Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις» και ο οποίος αποτελεί το βασικό νομοθέτημα που ρυθμίζει το καθεστώς λειτουργίας των επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στην Ελλάδα.

⁹⁸ Εφημερίδα Το Βήμα, 12/02/2009, Πηγή Κρατικοί Φορείς / Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π.

Με το νόμο αυτό επιχειρείται η προστασία του εθνικού θαλασσίου τουρισμού από ξένες ανταγωνιστικές δυνάμεις, απλοποιείται η πρακτική που εφαρμοζόταν έως τότε, η βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και η προστασία των τουριστών με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του θαλασσίου τουρισμού, ο διαχωρισμός αυτών που ασχολούνται επαγγελματικά με τον θαλάσσιο τουρισμό, αποκλείοντας τους μη επαγγελματίες, επιβάλλονται πλέον κυρώσεις στους παραβάτες, με στόχο την προστασία των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στο χώρο. Επιπλέον γίνεται προσπάθεια εναρμονισμού με την άρση του Cabotage που θα εφαρμοζόταν μετά το 2004, με αποτέλεσμα να μπορούν να δραστηριοποιηθούν στα Ελληνικά ύδατα και πλοία υπο σημαίες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα εισάγονται νέες μορφές οικονομικής εκμετάλλευσης όπως η χρηματοδοτική μίσθωση. Επιπλέον με το νόμο αυτό λαμβάνονταν υπόψη και οι ιδιαίτερες συνθήκες αλλά και η αύξηση ζήτησης θαλασσίου τουρισμού το 2004 με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων⁹⁹.

Ο Ν.2743/1999 θέτει έναν πιο περιοριστικό όρο σε σχέση με τον Ν.438/1976 όσον αφορά τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως αναψυχής, θέτοντας ως κριτήριο να είναι το πλοίο πάνω από 7 μέτρα¹⁰⁰. Για να χαρακτηριστεί πλέον ένα πλοίο αναψυχής ως επαγγελματικό πρέπει μέσα σε μια πενταετία να πραγματοποιήσει 300 ημέρες ναύλωσης (όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα) ή 200 ημέρες ναύλωσης (όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα). Επιπλέον, αυξήθηκε ο αριθμός της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων από 25 άτομα που ίσχυε μέχρι τότε, στα 49 άτομα, λόγω του γεγονότος της ολοένα και αυξανόμενης ζήτησης για εξυπηρέτηση μεγάλων ομάδων τουριστών. Με το άρθρο 2 του παρόντος νόμου, καθιερώνεται πλέον η έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, η οποία μέχρι τότε δεν υφίστατο¹⁰¹, για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούνταν αναφορικά με τη νομιμότητά της αλλά και τον έλεγχο των αδειούχων. Η επαγγελματική αυτή άδεια εκδίδεται από τον αρμόδιο Υπουργό και καθορίζει τα απαραίτητα

⁹⁹ Εισηγητική Έκθεση Ν.2743/1999

¹⁰⁰ Λόγω του ότι πλοία από 7 μέτρα και πάνω υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης. Τα πλοία κάτω από 7 μέτρα εγγράφονταν πλέον στα λεμβολόγια και χαρακτηρίζονταν ως λέμβοι.

¹⁰¹ Με το Ν.438/1976 προβλεπόταν μόνο χαρακτηρισμός και άρση χαρακτηρισμού ενός πλοίου ως επαγγελματικού.

δικαιολογητικά αλλά και τους όρους και προϋποθέσεις έκδοσης και ανάκλησής της. Στο νόμο αυτό ρυθμίζονται επιπλέον όλα τα θέματα αναφορικά με τα ναυλοσύμφωνα και το καθεστώς των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής¹⁰².

4. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων αναψυχής (Ν.3182/2003).

Η ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού στην Ελλάδα υπήρξε αλματώδης. Μέχρι το 2003 περισσότερα από 3.500 επαγγελματικά πλοία αναψυχής δραστηριοποιούνταν εντός των Ελληνικών υδάτων. Η δραστηριότητα αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τον τεράστιο όγκο εισροής συναλλάγματος στην Ελλάδα, την ανάπτυξη ακόμα και απομακρυσμένων νησιών, τα οποία μέσω του θαλασσιού αυτού τουρισμού καθίσταντο πλέον προσβάσιμα σε Έλληνες και ξένους. Παρά το γεγονός όμως της τεράστιας αυτής δραστηριότητας και της υπαγωγής των πλοιοκτητών επαγγελματικών σκαφών στο ειδικό φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας, εξακολουθούσε να απουσιάζει ένα ευέλικτο εταιρικό μόρφωμα το οποίο θα προσφέρει ευελιξία και απλότητα στη λειτουργία του, όπως συμβαίνει με άλλους χώρους της ναυτιλίας. Απόρροια τούτου, οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούσαν τις εταιρικές μορφές της Α.Ε. και της Ε.Π.Ε., οι οποίες είχαν διαφορετικό φορολογικό καθεστώς και φορολογούνταν βάσει των κερδών τους, ενώ επιπλέον είχαν να αντιμετωπίσουν μεγάλες γραφειοκρατικές διαδικασίες και καθυστερήσεις. Με το Ν.3182/2003 δημιουργείται μια εταιρεία για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.)¹⁰³.

Η Ν.Ε.Π.Α., (όπως άλλωστε και η Ν.Ε.) αποτελεί μια μορφή ανώνυμης εταιρείας, με ευέλικτους και απλοποιημένους μηχανισμούς¹⁰⁴. Αποκλειστικός σκοπός

¹⁰² Ενδεικτικά: απαγορεύεται η επαγγελματική χρήση των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και τιμωρείται η διαφήμισή τους, επεκτείνεται και σε αυτά η υποχρεωτική ασφάλιση, προβλέπεται ο εφοδιασμός των υπο ελληνικής σημαίας πλοίων με άδεια παραμονής και κυκλοφορίας, τα υπο ελληνική σημαία πλοία αναψυχής οφείλουν να διαθέτουν ΔΕ.Κ.Π.Α. κ.α.

¹⁰³ Εισηγητική Έκθεση Ν.3182/2003

¹⁰⁴ Ο Λ. Γεωργακόπουλος αναφέρει αναφορικά με τη Ν.Ε.Π.Α. ότι «αποτελεί παράδειγμα κακόζηλης νομοθεσίας άνευ πραγματικού σκοπού» πιθανότατα εξαιτίας της

της Ν.Ε.Π.Α., όπως αναφέρεται στο άρθρο 1, είναι «η κτήση κυριότητας, η εκμετάλλευση ή η διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2743/1999». Οποιοσδήποτε άλλος σκοπός αποκλείεται. Η Ν.Ε.Π.Α. ακολουθεί σε γενικές γραμμές την φιλοσοφία αλλά και τη διαδικασία που απαιτείται για την ίδρυση Ναυτικών Εταιρειών σύμφωνα με τον Ν.959/1979 σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν.2743/1999 για να δημιουργηθεί ένα ενιαίο σύνολο ρυθμίσεων για την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 2, για τη σύσταση της Ν.Ε.Π.Α. απαιτούνται τουλάχιστον δύο ιδρυτές, οι οποίοι ιδρύουν την εταιρεία με την κατάρτιση του καταστατικού, το οποίο στην συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί ένα απλό ιδιωτικό έγγραφο¹⁰⁵, το οποίο πρέπει να κατατεθεί στο Αρμόδιο Μητρώο για τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής, το οποίο βρίσκεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Η μοναδική διαφοροποίηση της Ν.Ε.Π.Α. από τις διατάξεις της Ναυτικής Εταιρείας αφορά τον τρόπο λύσεως. Στο άρθρο 27 Ν.3182/2003 ορίζεται ότι, εκτός από τους τρόπους λύσεως που προβλέπονται στο Ν.959/1979, η Ν.Ε.Π.Α. λύεται αυτοδικαίως εάν δεν γίνει σημείωση στο Μητρώο ότι η εταιρεία απέκτησε στην κυριότητά της ή ανέλαβε την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίου που χαρακτηρίζεται ως επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999, εντός χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών από την ημερομηνία καταχώρισής της στο Μητρώο. Επίσης λύεται αυτοδικαίως σε περίπτωση κατά την οποία παρέλθει διάστημα έξι μηνών από την ημερομηνία που έπαυσε να έχει στην κυριότητά της ή την εκμετάλλευση ή την διαχείριση πλοίου χαρακτηριζόμενου ως επαγγελματικού σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2743/1999, αλλά και σε περίπτωση κατά την οποία παύσει ο χαρακτηρισμός του πλοίου που έχει στην κυριότητα ή τη διαχείρισή της η εταιρεία, ως επαγγελματικού.

καταστρατήγησης του νόμου αυτού από πλοιοκτήτες που θέλησαν να επωφεληθούν των ευνοϊκών φορολογικών διατάξεων και κυρίως της μη καταβολής του ΦΠΑ όσον αφορά την αγορά σκάφους αναψυχής (Λ.Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2006, σελ.34)

¹⁰⁵ Εισηγ. Έκθεση Ν.3182/2003

5. Η Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ν.3790/2009).

Ο παραπάνω αναφερθέν νόμος αφορά αποκλειστικά σκάφη αναψυχής τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά και τα οποία βρίσκονται υπό τη διαχείριση των Ν.Ε.Π.Α. Η απουσία εταιρικού τύπου που να έχει στην κυριότητά του σκάφη αναψυχής οδήγησε πολλούς Έλληνες στο να νηολογούν τα σκάφη αναψυχής τους σε ξένα νηολόγια αλλά και να προτιμούν αλλοδαπές εταιρείες ως πλοιοκτήτριες των πλοίων τους, παρά να τα διατηρούν στο δικό τους όνομα. Το γεγονός αυτό προσπάθησε να αντιστρέψει ο Έλληνας νομοθέτης, προκειμένου να μην υπάρχουν απώλειες τόσο στην Ελληνική σημαία όσο και στον Ελληνικό τουρισμό και οδηγήθηκε στη θέσπιση ενός νέου εταιρικού μορφώματος, το οποίο έδινε τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να ιδρύουν εταιρικό τύπο για την απόκτηση της κυριότητας του σκάφους αναψυχής και κατ'επέκταση να νηολογούν τα σκάφη στα Ελληνικά νηολόγια. Ο Ν.3790/2009 καθιερώνει αυτό το εταιρικό μόρφωμα, το οποίο ονομάζεται Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ι.Π.Α.). Ο συγκεκριμένος εταιρικός τύπος, όπως αναφέρεται και στο άρθρο 1, διέπεται από τις διατάξεις του Α.Κ. περί αστικών εταιρειών (741-784 ΑΚ).

Αντικείμενο της δραστηριότητας της Ε.Ι.Π.Α. είναι η κτήση κυριότητας πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως ιδιωτικά σύμφωνα με τον Ν.2743/1999. Η Ε.Ι.Π.Α. έχει δύο χαρακτηριστικά γνωρίσματα ως εταιρικό μόρφωμα¹⁰⁶. Πρώτον, διαθέτει νομική προσωπικότητα, η οποία αποκτάται με την καταχώρηση της εταιρείας στο Μητρώο Ε.Ι.Π.Α. και δεύτερον, δεν έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα¹⁰⁷. Η Ε.Ι.Π.Α. αποκτάει τη νομική προσωπικότητα με την καταχώρησή της στο Μητρώο Ε.Ι.Π.Α. του Υπουργείου. Επιπλέον προβλέπεται η σύσταση και μονοπρόσωπης Ε.Ι.Π.Α., δημιουργώντας επίσης έντονους νομικούς

¹⁰⁶ Τουντόπουλος, Β. (2009, Ιούλιος - Αύγουστος). Το εταιρικό δίκαιο στην προκρούστεια κλίνη του φορολογικού νομοθέτη - Η περίπτωση της Εταιρείας Ιδιωτικών Πλοίων αναψυχής. *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, σελ. 164

¹⁰⁷ Εδώ υπάρχει απόκλιση από το άρθρο 784 ΑΚ, το οποίο ορίζει ότι η εταιρεία του Αστικού κώδικα αποκτάει νομική προσωπικότητα αν επιδιώκει οικονομικό σκοπό. Αμφισβήτηση επίσης υπάρχει αναφορικά με τη δυνατότητα πτωχεύσεως της συγκεκριμένης εταιρείας, αφού ο μη κερδοσκοπικός σκοπός της δεν δικαιολογεί την απόκτηση εμπορικής ιδιότητας.

προβληματισμούς¹⁰⁸. Η Ε.Ι.Π.Α. αποτελεί (σπασμωδική) προσπάθεια προσέλκυσης των πλοίων αναψυχής υπό ξένη σημαία αλλά και αλλοδαπών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων. Διακρίνεται δε απο προχειρότητα και απο σημαντικά κενά στο νόμο, κάτι που καθιστά τον οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο τουλάχιστον επιφυλακτικό όσον αφορά τη σύστασή της.

6. Αποτελέσματα εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου ανάπτυξης της δραστηριότητας των σκαφών αναψυχής.

Οι νόμοι 2743/1999 και 3182/2003 δημιουργήθηκαν για να εξυπηρετήσουν τους επαγγελματίες του χώρου του θαλασσιού τουρισμού, αλλά και για να προσελκύσουν και ξένους οι οποίοι θα ήθελαν να επενδύσουν στον τομέα του yachting. Οι φορολογικές διευκολύνσεις που παρείχε όμως το κράτος τόσο με το Ν.2743/1999 (πχ απαλλαγή απο την καταβολή του ΦΠΑ για την αγορά επαγγελματικών πλοίων¹⁰⁹), όσο και με τον Ν. 3182/2003 (όπου δεν απαιτείται «πόθεν έσχες» των χρημάτων που καταβάλλονται ως κεφάλαιο της εταιρείας) οδήγησαν στην καταστρατήγηση των νόμων αυτών από μη επαγγελματίες, οι οποίοι θέλησαν να επωφεληθούν των ευνοϊκών αυτών ρυθμίσεων.

Παρατηρήθηκε σε μεγάλη κλίμακα το φαινόμενο κατάρτισης εικονικών ναυλοσυμφώνων απο πλοιοκτήτες, οι οποίοι προσποιούμενοι τους επαγγελματίες, θέλησαν να εκμεταλλευτούν την απαλλαγή απο την καταβολή του ΦΠΑ αναφορικά με την αγορά του σκάφους, όσο και κατά την προμήθεια καυσίμων και λοιπών αγαθών που αφορούν την επισκευή και συντήρησή του, την απαλλαγή από τα τεκμήρια διαβίωσης που θέτει η Εφορία, απο τον ειδικό φόρο κατανάλωσης των καυσίμων, τους δασμούς, τη μη καταβολή εκτάκτων εισφορών και ειδικών φόρων του ν. 3790/2009 κ.α. Επιπλέον υπάρχουν περιπτώσεις κατόχων ιστιοπλοϊκών σκαφών που εγγράφουν τα σκάφη σε ναυταθλητικούς συλλόγους με μόνη υποχρέωση τη συμμετοχή τους σε μικρό αριθμό αγώνων κατ'έτος, ή κατόχων πλοίων αναψυχής

¹⁰⁸ Το άρθρο ΑΚ 741 προϋποθέτει δύο άτομα για τη σύμβαση εταιρείας, κάτι που στη συγκεκριμένη περίπτωση ανατρέπεται.

¹⁰⁹ Όπως συμβαίνει σε όλους τους άλλους κλάδους της βιομηχανίας, πχ στα επαγγελματικά αυτοκίνητα.

που είναι φτιαγμένα από ξύλο και προέρχονται από τη ελληνική ναυτική παράδοση, με αποτέλεσμα επωφελούνται απο μειωμένα τεκμήρια κατά 50% αλλά και περαιτέρω μειώσεις λόγω παλαιότητάς τους.

Οι προτάσεις για την αντιμετώπιση των φαινομένων είναι πολυάριθμες. Προτείνεται η δημιουργία μητρώου επαγγελματικών σκαφών στις κατα τόπου Δ.Ο.Υ., οι οποίες σε συνεργασία με το Λιμενικό σώμα θα μπορούν να ελέγχουν το κατα πόσο τα σκάφη αυτά και οι πλοιοκτήτες τους πραγματικά ασκούν επαγγελματική δραστηριότητα ή αντιθέτως εκδίδουν εικονικά τιμολόγια. Προτείνεται επιπλέον η επιβολή αυστηρότατων κυρώσεων σε περίπτωση καταστρατήγησης των συγκεκριμένων νόμων, αλλά η πραγματοποίηση αυστηρών ελέγχων αναφορικά με το «πόθεν έσχες» των χρημάτων που χρησιμοποιούνται για την αγορά σκαφών αναψυχής τόσο ιδιωτικής χρήσης όσο και επαγγελματικών, προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο ξεπλύματος μαύρου χρήματος.

Η προσέλκυση αλλοδαπών εταιρειών και αλλοδαπών πλοίων αναψυχής προκειμένου για την άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας στον χώρο του θαλασσιού τουρισμού στην Ελλάδα θα έπρεπε να αποτελεί ζήτημα πρωταρχικής σημασίας. Η οικονομική ανάπτυξη που μπορεί να επέλθει απο την αξιοποίηση του συγκεκριμένου κλάδου είναι τέτοια, που μπορεί να την καταστήσει κύρια δύναμη της Ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με έρευνα του www.iraj.gr, ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης. Χαρακτηριστικά, ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν, ανά ημέρα παραμονής, περίπου 120 δολάρια κατ' άτομο¹¹⁰. Γίνεται επομένως κατανοητή η σημασία του θαλασσιού τουρισμού για την Ελληνική οικονομία.

¹¹⁰ Ν. Γεωργιάδης, «Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα», <http://www.iraj.gr>, 2005

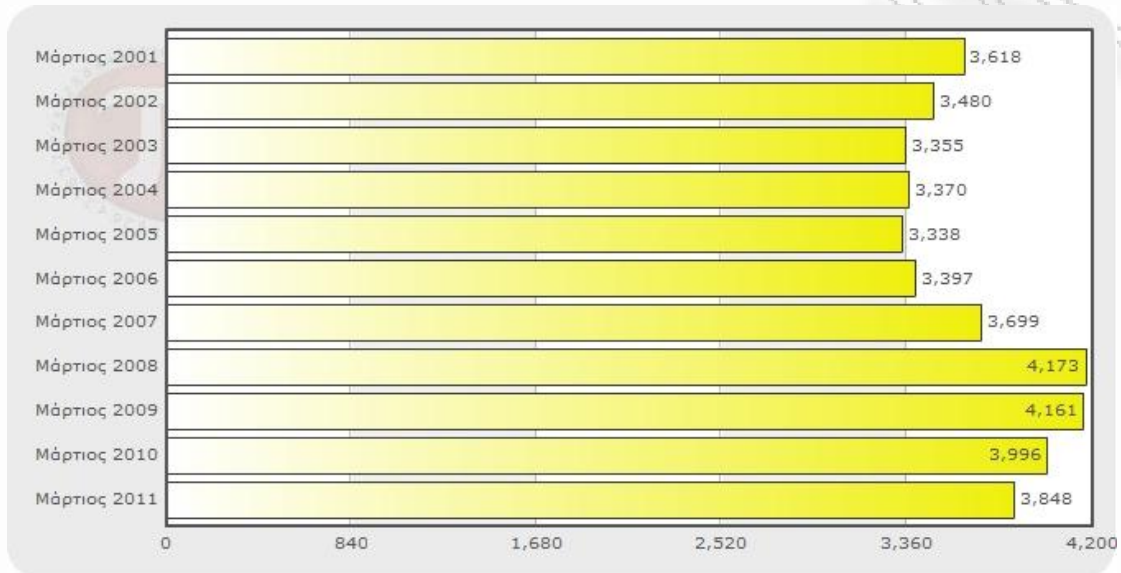
I. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελληνική ναυτιλία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί έναν πολύ σημαντικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Η σημασία της ιδιαίτερα σήμερα για την Ελλάδα, που βρίσκεται εν μέσω δύσκολων πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών συγκυριών, μεγενθύνεται, αφού λόγω του διεθνούς της χαρακτήρα, παρουσιάζει προς τον υπόλοιπο κόσμο ένα διαφορετικό πρόσωπο από αυτό του ελληνικού κράτους, διεπόμενο από σοβαρότητα και από σταθερή ανάπτυξη. Όπως προαναφέρθηκε, ο Έλληνας νομοθέτης με ένα μακροχρόνιο και μακροσκελές νομοθετικό έργο, προσπάθησε ήδη από τη δεκαετία του 1950 να προσελκύσει όλους εκείνους τους Έλληνες πλοιοκτήτες από τα διεθνή κέντρα ναυτιλίας όπου ασκούσαν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, προς το Ελληνικό κράτος.

Οι προσπάθειες αυτές απέφεραν κάποια αποτελέσματα. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εκμεταλλεζόμενες τις ευνοϊκές διατάξεις των Α.Ν.89/1967 και 378/1968, ίδρυσαν γραφεία και υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Το ελάχιστο ποσό συναλλάγματος που όφειλαν να εισάγουν στην χώρα οι εταιρείες αυτές έδωσε σημαντική ανάσα στα Ελληνικά δημοσιονομικά προβλήματα. Το κοινωνικό κέρδος υπήρξε τεράστιο, με την πρόσληψη πολλών Ελλήνων στις Ναυτιλιακές εταιρείες. Επετεύχθη εν πολλοίς ο στόχος και το όραμα πολλών μεταπολεμικών κυβερνήσεων, να καταστήσουν τον Πειραιά ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Πράγματι, με την εγκατάσταση πολλών αλλοδαπών εταιρειών στον Πειραιά, και μάλιστα πολλών κολοσσών της ναυτιλίας, με την εγκατάσταση ακόμα γραφείων εταιρειών που ασχολούνταν με παραπλήσια θέματα της εκμετάλλευσης πλοίων (εγκατάσταση παγκοσμίου φήμης ναυλομεσιτών, δικηγορικών γραφείων, προξενείων κτλ), με την εγκατάσταση Τραπεζών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυτιλία, με την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, ο Πειραιάς είχε καταταχθεί ανάμεσα στα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα.

Με την πάροδο του χρόνου όμως, αυτή η εικόνα άρχισε να φθίνει. Ειδικά σήμερα, στις δύσκολες κοινωνικοοικονομικές συγκυρίες, τόσο της Ελλάδας όσο και

του υπόλοιπου κόσμου, ενώ πρωταρχικό μέλημα της πολιτικής της εκάστοτε κυβέρνησης θα έπρεπε να είναι η εκ νέου προσέλκυση ξένων επενδύσεων και εταιρειών στην ναυτιλία, παρατηρείται μια αδράνεια στο συγκεκριμένο θέμα.



Αριθμός των Ελληνικών πλοίων από τον Μάρτιο του 2001 έως τον Μάρτιο του 2011, όπου παρατηρείται μεγάλη μείωση από το 2008 και μετά¹¹¹.

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

Πρώτον, λόγω των δεδομένων οικονομικών συνθηκών, δεν υπάρχει επενδυτική προθυμία των εφοπλιστών (όχι μόνο των Ελλήνων, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο). Παρατηρείται το φαινόμενο οι εφοπλιστές, λόγω της παγκόσμιας κρίσης και της αστάθειας των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, να προτιμούν να διατηρούν σε ρευστό μεγάλο μέρος της περιουσίας τους, παρά να επενδύσουν. Επιπλέον, κανένας δεν επενδύει σε μια οικονομία όπου οι τιμές πέφτουν συνεχώς. Οι επενδυτές θα

¹¹¹ Εφημερίδα Έθνος, 15/03/2011

περιμένουν ώστε να αγοράσουν ακίνητα, επιχειρήσεις και εκτάσεις αλλά και να προσλάβουν εργατικό δυναμικό στην κατώτερη δυνατή τιμή¹¹².

Δεύτερον, ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της Ελλάδας και ένας από τους κυριότερους λόγους για τους οποίους οι εφοπλιστές αποφεύγουν τις επενδύσεις στο Ελληνικό κράτος, είναι η τεράστια γραφειοκρατία. Οι διαδικασίες σύστασης εταιρειών, έγκρισης και αδειοδοσίας τους είναι εξαιρετικά περίπλοκες και χρονοβόρες. Διαδικασίες που σε Μητρώα υπεράκτιων εταιρειών (πχ Νήσοι Μάρσαλ) διαρκούν δύο με τρεις ημέρες, στην Ελλάδα μπορεί να διαρκέσουν και ένα μήνα. Επιπλέον στις δημόσιες υπηρεσίες κυριαρχεί η αδιαφορία αλλά και η ευθυνοφοβία των δημοσίων υπαλλήλων να αναλάβουν πρωτοβουλίες, προκειμένου το ήδη δύσκινητο σύστημα να κινηθεί γρηγορότερα. Σε αυτά προστίθεται και ασοβαρότητα του Ελληνικού κράτους, το οποίο δεν ακολουθεί μια σταθερή και συντεταγμένη πολιτική αναφορικά με την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι η μετονομασία του Υπουργείου Ναυτιλίας πολλές φορές σε μικρό χρονικό διάστημα (από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, κατόπιν η συγχώνευσή του με το Υπουργείο Ανάπτυξης) και η εν τέλει κατάργησή του. Η κατάργηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η απομάκρυνση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος από το διοικητικό φορέα της Ελληνικής Ναυτιλίας (το Λιμενικό Σώμα υπάγεται πλέον στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη) αποτελεί μείζον θέμα συζήτησης στους εφοπλιστικούς κύκλους¹¹³. Το κράτος παρουσιάζει μια εικόνα αδιαφορίας αναφορικά με τα προβλήματα της ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας την αποκλειστικά για εισπρακτικούς λόγους μέσω της φορολογίας.

Το πρόβλημα αυτό δεν εστιάζεται μόνο στην ποντοπόρο ναυτιλία, αλλά και στην ναυτιλία θαλασσίου τουρισμού και σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Σημαντικά είναι τα προσκόμματα που τίθενται, κυρίως γραφειοκρατικά, ακόμα και στους σωστούς επαγγελματίες του χώρου. Το Ελληνικό κράτος λειτουργεί περισσότερο σαν εμπόδιο παρά ως φορέας ανάπτυξης. Σαν αποτέλεσμα, ολοένα και περισσότεροι επαγγελματίες, Έλληνες και ξένοι, που δραστηριοποιούνται στην εκμετάλλευση

¹¹² Μ. Τσαμόπουλος, Πρώτο Θέμα Online, «Οι τρεις λόγοι για τους οποίους δεν επενδύουν οι Έλληνες εφοπλιστές στην Ελλάδα», 04/10/2011, <http://www.protothema.gr/>

¹¹³ Εφημερίδα Ημερησία, «204 πλοία έχει χάσει το Ελληνικό Νηολόγιο», 14 Μαρτίου 2011

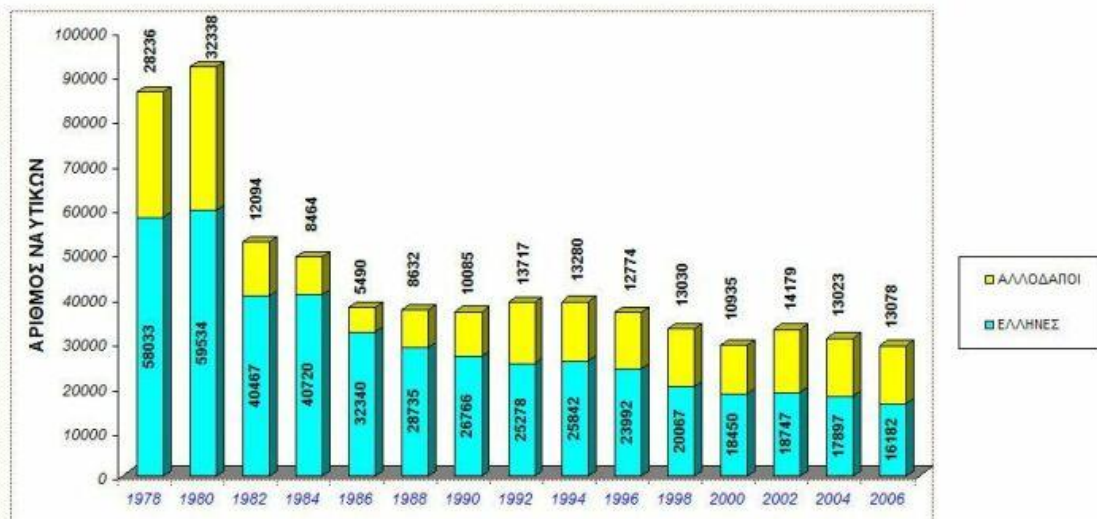
σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, διαγράφουν τα σκάφη τους από τα Ελληνικά νηολόγια και τις εταιρείες τους από τα Μητρώα Εταιρειών του Υπουργείου και να μεταφέρονται σε άλλα κράτη της Μεσογείου (Κροατία, Μάλτα, ακόμα και Τουρκία) προκειμένου να ασκήσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα.

Τρίτον, σημαντική επιπλέον είναι η απουσία κατάλληλων υποδομών για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας. Η παγκόσμια οικονομική κρίση σε συνδυασμό με το φτηνό εργατικό δυναμικό των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Τουρκίας αλλά και των χωρών της Άπω Ανατολής, προκάλεσε μεγάλα οικονομικά προβλήματα στα Ελληνικά ναυπηγεία. Χαρακτηριστικά, η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, η οποία την περίοδο 1983-1985 απασχολούσε 12.000 άτομα ως εργατικό προσωπικό, σήμερα υπολειπεται. Αντιθέτως, οι γείτονες χώρες παρουσιάζουν ένα πιο ευέλικτο πρόσωπο, παρέχοντας κίνητρα και φοροαπαλλαγές σε όσους χρησιμοποιήσουν τα ναυπηγεία τους¹¹⁴. Στα προβλήματα υποδομής εντάσσεται και η απουσία ικανών Ελλήνων αξιωματικών. Σε έρευνα της PricewaterhouseCoopers στην Ελλάδα και στην Κύπρο, όπου συμμετείχαν 39.500 ναυτικοί και 1.320 πλοία, το αποτέλεσμα έδειξε ότι ενώ οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, βάσει των συστημάτων αξιολόγησης που χρησιμοποιούν, προτιμούν τους Έλληνες αξιωματικούς και ναυτικούς, ο αριθμός τους έχει μειωθεί σημαντικά εξαιτίας της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν το δύσκολο αυτό επάγγελμα¹¹⁵. Το πρόβλημα εστιάζεται κυρίως στους αξιωματικούς και όχι στο κατώτερο πλήρωμα του πλοίου, για το οποίο υπάρχει πληθώρα επιλογών, ιδιαίτερα από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας, όπου δραστηριοποιούνται γραφεία μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών με στόχο την πρόσληψη φτηνού εργατικού δυναμικού.

¹¹⁴ Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι, αφού αποφασίστηκε η δημιουργία και ενίσχυση με Ευρωπαϊκά κονδύλια ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης στην Θεσσαλονίκη, η Τουρκία κατήργησε τον φόρο 17% για όσους αποφασίσουν να χρησιμοποιήσουν τα ναυπηγεία της.

¹¹⁵ Εφημερίδα το Βήμα «Περισσότερους Έλληνες αξιωματικούς ζητούν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες», 13/12/2010

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



(Πηγή www.yen.gr)

Η πρόσληψη φτηνού εργατικού δυναμικού αποτελεί και έναν απο τους λόγους για τους οποίους οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποφεύγουν την Ελληνική σημαία. Παρά την γενική παραδοχή ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι απο τους πλέον ικανούς και αξιόπιστους, ο υποχρεωτικός αριθμός Ελλήνων ναυτικών σε υπο Ελληνική σημαία πλοία, σε συνδυασμό με τον υψηλό μισθό τους αλλά και τις υψηλές εισφορές που πρέπει να καταβάλλουν οι πλοιοκτήτες στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, τους αποτρέπουν απο το να υψώσουν Ελληνική σημαία και να απασχολούν Ελληνικό κατώτερο πλήρωμα στα πλοία τους. Χαρακτηριστικά παρουσιάζεται έρευνα με παράδειγμα το κόστος κρουαζιεροπλοίου υπο ελληνική και υπο ξένη σημαία¹¹⁶:

α. Πλοίο 23.000 τόνων, 1.200 επιβατών υπό Ελληνική Σημαία:

- Αριθμός πληρώματος: 366
- Αριθμός Ελλήνων ναυτικών (όπως ορίζεται από την οργανική σύνθεση): 104
- Ποσοστό: 28% Έλληνες
- Μηνιαίο κόστος (μισθοδοσία + ασφαλιστικές εισφορές): 611.000
- Μηνιαίο κόστος με την υποτιθέμενη επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών: 564.000

β. Πλοίο 23.000 τόνων, 1.200 επιβατών υπό Ευρωπαϊκή ή ξένη σημαία:

- Αριθμός πληρώματος: 366
- Αριθμός Ελλήνων ναυτικών (κατ' επιλογή της εταιρείας): 27

¹¹⁶ <http://www.nautilia.gr/>, Θεοδοσία Κοντζόγλου, 17/02/2011

- Ποσοστό: 7% Έλληνες
- Μηνιαίο κόστος: 378.000

γ. Πλοίο 23.000 τόνων, 1.200 επιβατών υπό Ευρωπαϊκή ή ξένη σημαία συμβεβλημένο με το NAT:

- Αριθμός πληρώματος: 366
- Αριθμός Ελλήνων ναυτικών (κατ' επιλογή της εταιρείας): 27
- Ποσοστό: 7% Έλληνες
- Μηνιαίο κόστος: 410.000

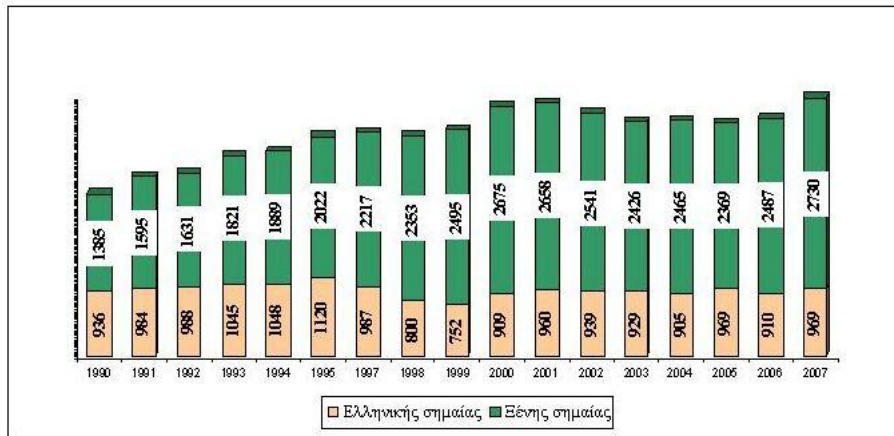
Παρατηρούμε λοιπόν ότι το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου με Ελληνική σημαία πλησιάζει το διπλάσιο του κόστους λειτουργίας ενός πλοίου με Ευρωπαϊκή ή ξένη σημαία. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τον παρακάτω πίνακα, όπου διακρίνουμε ότι οι απολαβές των Ελληνικών κατώτερων πληρωμάτων είναι εξωπραγματικές σε σχέση με τα αλλοδαπά πληρώματα.

ΚΛΕΙΣΤΟΙ ΜΙΣΘΟΙ (ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΜΟΙΒΕΣ)			
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΛΛΗΝΑΣ*	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΣ*	%
ΝΑΥΤΗΣ	5.680	1.530	370%
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	7.620	2.235	340%
ΜΑΓΕΙΡΑΣ	7.760	2.250	345%
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΛΛΗΝΑΣ**	ΡΟΥΜΑΝΟΣ**	%
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ	5.780	4.550	130%

* ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ (€ 1,00 = US\$ 1,42), ** ΣΕ ΕΥΡΩ

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

τα στοιχεία του πίνακα, κρίνοντας με αυστηρά επιχειρηματικά κριτήρια, δεν συμφέρει κανέναν εφοπλιστή η προτίμηση της ελληνικής σημαίας έναντι των ξένων σημαιών και κατ' επέκταση η πρόσληψη ελληνικών πληρωμάτων, όπως επιτάσσει η ελληνική σημαία, ιδιαίτερα στην σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία¹¹⁷.



Στο διάγραμμα αυτό φαίνεται η εξέλιξη του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου από το 1990 έως το 2007 (σε ελληνική και ξένη σημαία). Πηγή www.yen.gr

Εκτός από την αδιαλλαξία του συνδικαλιστικού τομέα στο θέμα των μισθών, ένα άλλο ζήτημα το οποίο αποτρέπει τους Έλληνες πλοιοκτήτες από το να επενδύσουν στην ναυτιλία, είναι οι απεργιακές κινητοποιήσεις. Η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί με συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια και περιορισμούς, προσπαθώντας να ανταποκριθεί στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Οι συνεχείς απεργιακές κινητοποιήσεις δυσχεραίνουν σημαντικά το έργο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με το να καθυστερούν σημαντικά την διεκπεραίωση των εργασιών τους. Η ρευστή αυτή κατάσταση δεν συνάδει με την τυπικότητα και την ακρίβεια στους χρόνους που απαιτούν οι αγορές με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να αποφεύγουν τις επενδύσεις στην Ελλάδα.

Σημαντικός λόγος για τον οποίο οι εφοπλιστές αποφεύγουν επίσης τις Ελληνικές (αλλά και τις Ευρωπαϊκές) εταιρείες για την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στη Ναυτιλία, είναι και ο αυστηρός έλεγχος των συνδιαλλαγών που πραγματοποιείται μέσω των τραπεζών. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να αποτρέψουν την διαδικασία ξεπλύματος μαύρου χρήματος από τις

¹¹⁷ Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος 139, Απρίλιος 2011, σελ.18

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

Όπως γίνεται φανερό, οι προσπάθειες που έχει κάνει ο Έλληνας νομοθέτης είναι μεν στο σωστό δρόμο για την προσέλκυση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, αλλά εξαιτίας και της δύσκολης οικονομικής περιόδου που αντιμετωπίζει η χώρα μας, αλλά και όλη η Ευρώπη, πρέπει να γίνουν ρηξικέλευθες τομές, που θα επιτρέψουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά και την λειτουργία τους σε ένα υγιές επιχειρηματικό περιβάλλον, προκειμένου το Ελληνικό κράτος να ωφεληθεί τόσο οικονομικά, μέσω της εισροής συναλλάγματος, όσο και κοινωνικά, με την προσφορά θέσεων εργασίας σε μια εποχή όπου η πραγματική ανεργία ακουμπάει το ποσοστό του 20%.

Αρχικά, πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών. Οι δύσκολες οικονομικές συγκυρίες που αντιμετωπίζουν οι υπόλοιπες μεσογειακές χώρες-εταίροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με τις αναταραχές και τις ιστορικές ανατροπές καθεστώτων στον Αραβικό κόσμο (Λιβύη, Αίγυπτος, Συρία) δίνουν την ευκαιρία στην Ελλάδα, ως το πλέον παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος, να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη Μεσόγειο¹¹⁸. Ήδη από το 2008, στο πλαίσιο της Ένωσης για τη Μεσόγειο¹¹⁹ έχουν προσδιοριστεί έξι βασικά προγράμματα προτεραιότητας για τη Μεσόγειο, τα οποία χρηματοδοτούνται από πολλές πηγές και τα οποία που αφορούν: α) την απορρύπανση της Μεσογείου, β) την εγκατάσταση

¹¹⁸ Άρθρο της Ρόδης Κράτσα, Αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος 139, Απρίλιος 2011

¹¹⁹ Αποτελεί εξέλιξη της διαδικασίας της Βαρκελώνης του 1995, η οποία μετονομάστηκε το 2008 σε Ένωση για τη Μεσόγειο (Union for the Mediterranean) η οποία αποσκοπεί σε συνεργασία μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 16 κράτη της Μεσογείου στην Β.Αφρική και τη Μέση Ανατολή. http://eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm

ναυτικών και χερσαίων διαδρόμων που ενώνουν τα λιμάνια αλλά και βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών για να διευκολύνεται η διακίνηση ανθρώπων και αγαθών, γ) κοινή πολιτική προστασία και πρόληψη για φυσικές καταστροφές, δ) μέτρα για την εκμετάλλευση της ηλιακής αλλά και άλλων μορφών εναλλακτικής ενέργειας, ε) τη δημιουργία του Ευρώ-Μεσογειακού Πανεπιστημίου, αλλά και στ) την Μεσογειακή Πρωτοβουλία Επιχειρηματικής Ανάπτυξης¹²⁰. Γίνεται επομένως φανερό ότι η Ελλάδα, η οποία κατέχει στρατηγική θέση στη Μεσόγειο, οφείλει να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες αυτές και να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές προκειμένου να καταστεί αρχικά μιν σημείο αναφοράς στις Μεσογειακές χώρες και έπειτα ολόκληρης της Ευρώπης.

Επιπλέον, έμφαση πρέπει να δοθεί στην περαιτέρω ανάπτυξη αλλά και τον εκσυγχρονισμό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Τα τελευταία δύο χρόνια, λόγω κυρίως της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, παρατηρείται μεγάλη στροφή των νέων στο επάγγελμα των ναυτικών. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ενώ το 2000 – 2001 είχαν υποβάλλει αιτήσεις για να εισαχθούν στις ακαδημίες αυτές μόλις 633 άτομα, την περίοδο 2011 -12, κατέθεσαν αιτήσεις 6.914¹²¹. Το ελληνικό κράτος οφείλει να εκμεταλλευτεί την συγκυρία αυτή και σε συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές, να απορροφήσει το Ελληνικό αυτό δυναμικό, προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε υπό Ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία. Σήμερα στα πλοία υπό ελληνική σημαία απαιτείται να εργάζεται ο ελάχιστος αριθμός των πέντε Ελλήνων ναυτικών. Βέβαια, όπως προαναφέρθηκε, ενώ οι Έλληνες εφοπλιστές εμπιστεύονται τους Έλληνες ναυτικούς, οι μισθοί τους αλλά και το κόστος ασφάλισής τους είναι τόσο υψηλότερο, ώστε δεν συμφέρει επιχειρηματικά στους εφοπλιστές η πρόσληψη Ελλήνων ναυτικών. Στο ευαίσθητο αυτό θέμα πρέπει να δοθεί λύση, ιδίως από την πλευρά των ναυτικών και των συνδικαλιστικών οργάνων που τους εκπροσωπούν. Οφείλουν οι ίδιοι οι ναυτικοί να κατανοήσουν την σοβαρότητα της παρούσας κατάστασης και να ενεργήσουν προς το κοινό καλό του κλάδου τους. Είναι προτιμότερο το ευρύτερο σύνολο των Ελλήνων ναυτικών να

¹²⁰ http://eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm

¹²¹ Σάββας Αθανασίου, «Το όνειρο «μάννα θα πάω στα καράβια» γίνεται όλο και πιο δύσκολο», 15/11/2011 <http://mediashipping.gr/?q=node/7804>

δεχθεί μία μικρή μείωση στην μηνιαία αμοιβή του, προκειμένου να εξασφαλισθούν θέσεις εργασίας και για άλλους Έλληνες ναυτικούς. Εξάλλου, ας μην ξεχνάμε τον σημερινό ανταγωνισμό που υπάρχει από πληρώματα ναυτικών των χωρών της Ανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίοι ναυτολογούνται με πολύ χαμηλότερους μισθούς από αυτούς των Ελλήνων. Επιπλέον, η ναυλαγορά δεν είναι εξίσου σταθερή με τα προηγούμενα χρόνια, με αποτέλεσμα οι εφοπλιστές να λαμβάνουν χαμηλότερους ναύλους και άρα χαμηλότερα κέρδη. Επομένως μια δραστική λύση σε αυτό το ζήτημα θα έδινε τεράστια ανάσα τόσο στους Έλληνες ναυτικούς όσο και στους πλοιοκτήτες.

Τεράστιος ανταγωνισμός επιπλέον υπάρχει και στον θαλάσσιο τουρισμό και στη βιομηχανία των σκαφών αναψυχής. Πολλοί Έλληνες αλλά και ξένοι κάτοχοι σκαφών αναψυχής μεταφέρουν τα σκάφη τους από την Ελλάδα σε μαρίνες γειτονικών χωρών όπως η Τουρκία και η Κροατία. Αυτό συμβαίνει αφενός λόγω του πολύ υψηλού κόστους των Ελληνικών μαρίνων και του αντίστοιχου χαμηλού κόστους των άλλων, αφετέρου λόγω της έλλειψης οργάνωσης των μαρίνων στην Ελλάδα. Σε αυτά προστίθεται η τεράστια γραφειοκρατία του Ελληνικού κράτους, η οποία θέτει εμπόδια στους κατόχους σκαφών αναψυχής, η έλλειψη σοβαρότητας του Κράτους, με τις συχνές αλλαγές στην φορολογική αντιμετώπιση των επαγγελματιών ή μη του κλάδου αλλά και η απαρχαιωμένη νομοθεσία που επικρατεί στον χώρο του yachting. Παρουσιάστηκαν ήδη παραπάνω κάποιες σπασμωδικές κινήσεις του Κράτους για τη βελτίωση του θαλασσιού τουρισμού, όπως η Ε.Ι.Π.Α., οι οποίες δεν έφεραν τα επιθυμητά αποτελέσματα, κυρίως λόγω της προχειρότητας και της ασάφειας που τις περιβάλλει.

ΙΑ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η δύσκολη οικονομική συγκυρία την οποία αντιμετωπίζει η χώρα μας σε συνδυασμό με τις αναδυόμενες οικονομίες της Ανατολικής Ασίας, αλλά τον ανταγωνισμό από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, έχουν θέσει το Ελληνικό κράτος θεατή των διεθνών εξελίξεων. Παρατηρείται επιπλέον μια πρωτοφανής αδράνεια του Ελληνικού κράτους αναφορικά με την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μεταφέρεται σε άλλες χώρες, κυρίως της Άπω Ανατολής. Παρά τις δύσκολες αυτές συγκυρίες, παρουσιάζεται μια χρυσή ευκαιρία για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας αλλά και του Ελληνικού κράτους προκειμένου αυτό να ξεφύγει από το οικονομικό τέλμα στο οποίο έχει τεθεί. Οι οικονομικές και πολιτικές δυσκολίες που παρουσιάζουν τα μεσογειακά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνδυασμό με την πολιτική αναταραχή που των αραβικών κρατών της Μεσογείου δίνουν την δυνατότητα στην Ελλάδα, παραδοσιακή παγκόσμια ναυτική δύναμη, να αποκτήσει το ρόλο ηγέτη στα ναυτιλιακά δρώμενα της περιοχής. Σε αυτό όμως αρωγός πρέπει να σταθεί και το Ελληνικό κράτος, κατανοώντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο και προσφέροντας κίνητρα σε Έλληνες αλλά και σε ξένους πλοιοκτήτες προκειμένου να επενδύσουν στην Ελλάδα. Στις δύσκολες οικονομικές συγκυρίες τις οποίες αντιμετωπίζουμε, η Ελληνική ναυτιλία διαθέτει την δυναμική που απαιτείται για να στηρίξει ασφαλώς όχι μόνο την Ελληνική οικονομία, αλλά και την Ελληνική κοινωνία.

ΙΒ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **Αντάπασης, Α.** (2001). Το σύστημα Φορολογίας Εισοδήματος των Ελληνικών Πλοίων. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα.
- **Αντωνιάδης Ξ. και Γράβαρης Β.** (1974). Αναγνώρισις Πλοίων ως Ελληνικών-Ερμηνεία του άρθρου 5 ΚΔΝΔ, Επιθεώρησις Ναυτιλιακού δικαίου, τεύχος 17-19
- **Βερνάρδος, Α.** Η ναυτική εταιρεία και το μέλλον του δικαίου της ανώνυμου εταιρείας. ΠειρΝ 2, 345 επ.
- **Βερνάρδος, Α.** Το νομικό καθεστώς των κατά τον ν.791/1978 αλλοδαπών ναυτικών εταιρειών, ΠειρΝ 1, 375 επ.
- **Γεωργακόπουλος, Α.** (1976, Απρίλιος). Η «Ανώνυμος Ναυτική Εταιρεία» και το περί αυτής σχέδιον νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 24 σσ. 369-380.
- **Γεωργακόπουλος, Α.** (2006). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα: Π.Ν. Σάκκουλας.
- **Δουβής, Π.** (2003). Offshore Δραστηριότητες. Αθήνα.
- **Καλαντζής, Α.** (1990). Ναυτική Εταιρεία Ν.959/1979. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- **Κιάντου-Παμπούκη, Α.** (2003). Η ναυτική εταιρεία και η σχέση της με την ανώνυμη εταιρεία. Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα (σσ. 18-27). Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλας.
- **Κιάντου-Παμπούκη, Α.** (2003). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλας.
- **Κιντής, Σ.** (1979). Ο νόμος περί της ναυτικής εταιρείας. ΕΕΔ , σσ. 505-516.
- **Κράτσα, Ρ.** (2011, Απρίλιος). Να προετοιμαστούμε για να αξιοποιήσουμε τις νέες ευκαιρίες. *Ναυτικά Χρονικά* , σσ. 24-25.
- **Μεταξάς, Β.** (1958). Η Οικονομική των Σημαιών Ευκαιρίας. Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης.
- **Πουλαντζάς, Ν.** (2005). Ναυτικό Δίκαιο. Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- **Ρόκας, Ν.**(2006) Εμπορικές Εταιρείες. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας.
- **Σπαρτιώτης, Γ.** *Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/1967*. Πειραιάς: Εκδόσεις Εμμ. Σταυριδάκης.

- **Τουντόπουλος, Β.** (2007, Νοέμβριος - Δεκέμβριος). Συλλογικά μέτρα εργαζομένων και ελευθερία εγκατάστασης ναυτιλιακών επιχειρήσεων. *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, σσ. 369-383.
- **Τουντόπουλος, Β.** (2003). Συμβάσεις της ναυτικής εταιρείας με ιδρυτές, μετόχους, μέλη Δ.Σ. και υπαλλήλους της. *Ναυτική Εταιρεία-Σύγχρονα Ζητήματα* (σσ. 177-197). Χίος, Εκδόσεις Σάκκουλας.
- **Τουντόπουλος, Β.** (2009, Ιούλιος - Αύγουστος). Το εταιρικό δίκαιο στην προκρούστεια κλίνη του φορολογικού νομοθέτη - Η περίπτωση της Εταιρείας Ιδιωτικών Πλοίων αναψυχής. *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, σσ. 161-167.
- **Υπουργείο Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.** (2010). Θαλάσσιος και αλιευτικός τουρισμός και λοιπές διατάξεις. Ελλάδα.
- **Χαρλαυτή, Τ.** (2001). Ιστορία της ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος Αιώνας. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **Antapassis, A.** (1981). *La societe Maritime, une originalite du droit Hellenique.*

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

- **Παπαδημητρίου, Κ.** (2007). Πότε, πώς και γιατί εμφανίστηκαν οι offshore εταιρείες στην οικονομία. *Καθημερινή* (http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_2_07/04/2007_222397)
- **Wikipedia.** en.wikipedia.org
- **Αθανασίου, Σ.** (2011, Νοέμβριος). *Media Shipping.* Ανάκτηση από [www.mediashipping.gr: http://www.mediashipping.gr/?q=node/7804](http://www.mediashipping.gr/?q=node/7804)
- **Γεωργιάδης, Ν.** (2005, Απρίλιος). *Investment Research & Analysis Journal.*, από [www.iraj.gr:](http://www.iraj.gr)
http://www.iraj.gr/IRAJ/Yachting_in_Greece_04_04_2005_Version_1.pdf
- Εισροή συναλλάγματος απο τη Ναυτιλία και τον Τουρισμό. (12/02/2009). **Το Βήμα**
- **Ημερησία Online.** Από 204 πλοία έχει χάσει το Ελληνικό Νηολόγιο: <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=12336&subid=2&pubid=103707169>
- **Κοντζόγλου, Θ.** *Ανάλυση κόστους λειτουργίας κρουαζιεροπλοίων με ελληνική σημαία.* Ανάκτηση από [www.nautilia.gr:](http://www.nautilia.gr)

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

- **ΝΟΜΟΣ.** (2011). Από ΝΟΜΟΣ: <http://lawdb.intrasoftnet.com>
- **Τσαμόπουλος, Μ.** (2011, Οκτώβριος). *Οι τρεις λόγοι που δεν επενδύουν οι έλληνες εφοπλιστές στην Ελλάδα.* Ανάκτηση από Πρώτο Θέμα Online: www.protothema.gr <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=150088>
- **ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΑ).** (www.yen.gr)
- **Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.** (2011, Σεπτέμβριος-Νοέμβριος). *Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης.* Ανάκτηση από <http://nomothesia.ependyseis.gr>
- http://eeas.europa.eu/euromed/index_en.htm
- <http://www.itfglobal.org>
- <http://www.ethnos.gr/default.asp>
- <http://stats.oecd.org/glossary/search.asp>

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

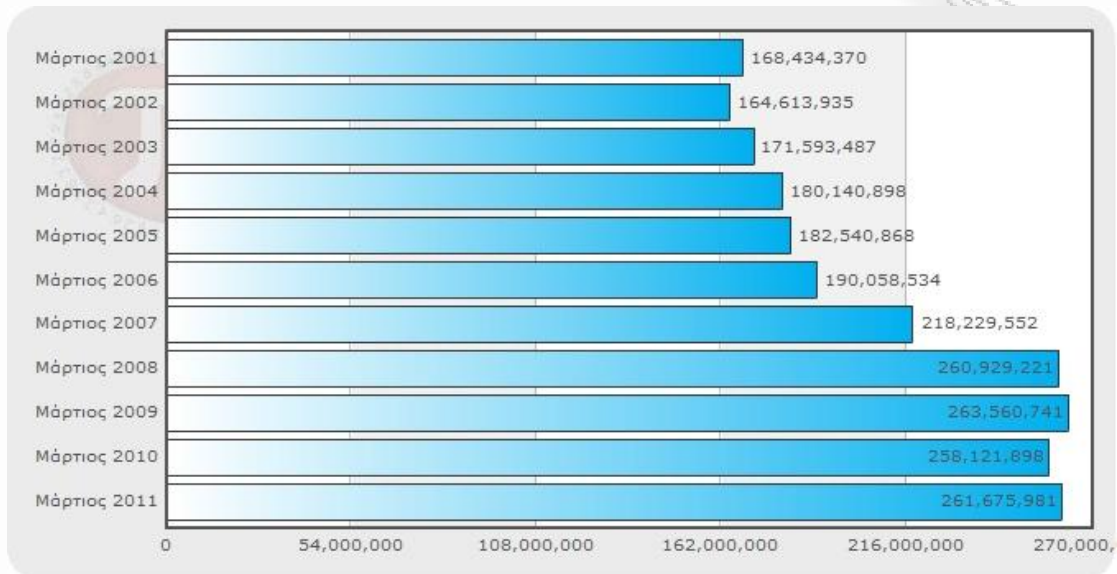
- Α.Ν.378/1968 και Εισηγητική Έκθεση
- Α.Ν.89/1967 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν. 959/79 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.27/1975 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.814/1978 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.791/1978 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.762/1978 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.2743/1999 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.3182/2003 και Εισηγητική Έκθεση
- Ν.3790/2009 και Εισηγητική Έκθεση
- U.N. (1958). *Convention of the High Seas.* Geneva.
- UNCTAD. (2010). *Review of Maritime transport.* New York & Geneva: UNCTAD.
- United Nations. (1986, February 7). *Convention on Conditions for Registration of Ships.* Geneva.
- European Union External Action. *Euro-Mediterranean Partnership.*
- Institute of Shipping Economics & Logistics, *Shipping Statistics & Market Review.*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται πίνακες οι οποίοι αποτυπώνουν το μέγεθος της Ελληνικής Ναυτιλίας, την σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα, αλλά και δείχνουν τόσο το μέγεθος του εισρεόμενου συναλλάγματος όσο και τον αριθμό των Ελλήνων που απασχολούνται απο τη Ναυτιλία. Επίσης παρατίθενται διάφορα έγγραφα αναφορικά με τις εταιρείες και τους νόμους που προαναφέρθηκαν σε όλο το κείμενο της εργασίας.

	Εισαγωγή	Εξαγωγή	Καθαρές εισπράξεις
2000	8.641	4.458	4.182
2001	9.113	5.351	3.762
2002	8.253	5.030	3.494
2003	9.569	4.924	4.646
2004	13.307	5.728	7.579
2005	13.871	6.238	7.633
2006	14.325	6.991	7.334
2007	16.939	7.771	9.168
2008	19.188	9.316	9.872
2009	13.552	7.073	6.479
2010	15.418	8.155	7.263

Εξέλιξη του Εισρεύσαντος και του εξαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος απο το 2000 έως το 2010. (Πηγή www.yen.gr)



Συνολική χωρητικότητα των Ελληνικών πλοίων από τον Μάρτιο του 2001 έως τον Μάρτιο του 2011. Παρά την μείωση στον αριθμό των πλοίων, όπως φαίνεται από τον προηγούμενο πίνακα, η χωρητικότητα των πλοίων παραμένει σε γενικές γραμμές σταθερή¹²².

Κατάταξη 2011/2010	Αριθμός	dwt (σε εκατ.)	TEU (σε εκατ.)	Μέση ηλικία	Μερίδιο (dwt)
1/1 Ελλάδα	3.165	202.056	802	13,3	15,1%
2/2 Ιαπωνία	3.690	194.873	1.236	8,0	14,5%
3/3 Γερμανία	3.757	114.712	5.274	8,9	8,6%
4/4 Κίνα	3.227	106.141	943	18,5	7,9%
5/5 Ν. Κορέα	1.166	51.376	368	14,5	3,8%
6/6 Νορβηγία	1.440	40.847	289	14,8	3,0%
7/8 ΗΠΑ	962	39.166	275	15,9	2,9%
8/7 Χονγκ Κονγκ	674	37.313	201	9,7	2,8%

¹²² Εφημερίδα Έθνος, 15/03/2011

9/9 Δανία	864	34.049	1.056	10,6	2,5%
10/12 Ταϊβάν	641	32.970	559	12,5	2,5%
Σύνολο 10 χωρών	19.586	853.503	11.003	-	63,7%
Λοιπές Χώρες	13.484	370.531	3.478	-	27,6%
Υποσύνολο	33.070	1.224.034	14.481	14,6	91,3%
Άγνωστες	5.363	116.621	1.930	21,7	8,7%
Παγκόσμιο σύνολο	38.433	1.340.655	16.411	15,6	-
Εκ των οποίων Ε.Ε.-27	11.842	462.001	8.736	11,8	34,5%

Ο παραπάνω πίνακας παρουσιάζει τον Εμπορικό στόλο (πλοία άνω των 1.000 ΚΟΧ) ανά χώρα συμφερόντων ιδιοκτησίας τον Ιανουάριο του 2011¹²³

¹²³ Πηγή: Institute of Shipping Economics & Logistics, Shipping Statistics & Market Review

REPUBLICA DE PANAMA
REGISTRO PUBLICO DE PANAMA No. 386675

PAG. 1
// ELBAS //

CERTIFICA

CON VISTA A LA SOLICITUD 09 - [REDACTED]

QUE LA SOCIEDAD :

SE ENCUENTRA REGISTRADA LA FICHA 669209 DOC. 1615236 DESDE EL
DIECISEIS DE JULIO DE DOS MIL NUEVE .
QUE LA SOCIEDAD SE ENCUENTRA VIGENTE

QUE SUS SUSCRIPTORES SON:
(1) [REDACTED]
(2) [REDACTED]

QUE SUS DIRECTORES SON:
1) [REDACTED]
2) [REDACTED]
3) [REDACTED]

QUE SUS DIGNATARIOS SON:
PRESIDENTE : [REDACTED]
TESORERO : [REDACTED]
SECRETARIO : [REDACTED]

QUE LA REPRESENTACION LEGAL LA EJERCERA:
EL PRESIDENTE; Y EN SU AUSENCIA, LO SERA CUALQUIER OTRA PERSONA
NOMBRADA POR LA JUNTA DIRECTIVA.

QUE SU AGENTE RESIDENTE ES: [REDACTED]

QUE SU CAPITAL ES DE ***** [REDACTED] DOLARES AMERICANOS.

DETALLE DEL CAPITAL :
EL MONTO DEL CAPITAL AUTORIZADO DE LA SOCIEDAD ES LA SUMA DE [REDACTED]
DOLARES AMERICANOS, DIVIDIDO EN [REDACTED] ACCIONES COMUNES NOMINATIVAS O AL
PORTADOR, CON UN VALOR NOMINAL DE [REDACTED] DOLARES CADA UNA.
QUE SU DURACION ES PERPETUA
QUE SU DOMICILIO ES PANAMA

EXPEDIDO Y FIRMADO EN LA PROVINCIA DE PANAMA , EL DIECISIETE DE [REDACTED]
DEL [REDACTED] A LAS [REDACTED]

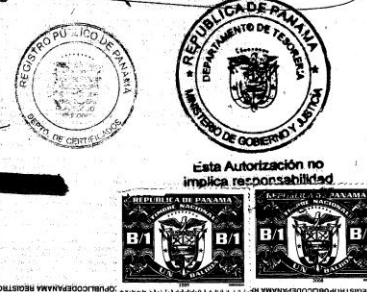

NOTA: ESTA CERTIFICACION PAGO DE DERECHOS
POR UN VALOR DE B/. 30.00
COMPROBANTE NO. 09 - 49277
NO. CERTIFICADO: S. ANONIMA - [REDACTED]
FECHA: [REDACTED]
// ELBAS //

LUIZ S. CHEN
CERTIFICADOR

APOSTILLE
Convention de la haye du 5 octobre 1961
1 Pais PANAMA
El presente documento público
2 ha sido firmado por [REDACTED]
3 ha sido firmado en calidad [REDACTED]
4 por el/los [REDACTED] /timbre de [REDACTED]

CERTIFICADO
Panamá, [REDACTED] 6 del día [REDACTED]
por DIRECCION ADMINISTRATIVA
3. Bajo el número 60953
4. Sellado en Firma [REDACTED]

Esta Autorización no
implica responsabilidad

Το παραπάνω έγγραφο αποτελεί Πιστοποιητικό «Καλώς Έχειν» (Good Standing Certificate) μιας Παναμαϊκής Εταιρείας, που πιστοποιεί ότι η εταιρεία βρίσκεται σε ισχύ.

*REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS
OFFICE OF THE REGISTRAR OF CORPORATIONS*


CERTIFICATE OF INCORPORATION

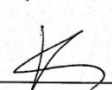
I HEREBY CERTIFY that

is duly incorporated and has filed articles of incorporation under the provisions of the Marshall Islands Business Corporations Act on

May 12, 20

WITNESS my hand and the official seal of the Registry on **May 12, 20**





 Deputy Registrar

Reg. No.

Το παραπάνω έγγραφο αποτελεί το Certificate of Incorporation (Το Πιστοποιητικό ότι η εταιρεία έχει συσταθεί) από τις Νήσους Μάρσαλ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΜΗΤΡΩΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Πειραιάς [redacted]
Αριθ.Πρωτ: [redacted]

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη, Πύλη Ε1
Ταχ.Κώδικας : 185 10 Πειραιάς
Πληροφορίες : Κελευστής Λ.Σ. [redacted]
Τηλέφωνο : 210 4064282

ΒΕΒΑΙΩΣΗ

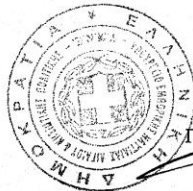
1. Βεβαιώνεται ότι από τα στοιχεία που τηρούνται στην Υπηρεσία μας, η εταιρεία « [redacted] » που εδρεύει στον [redacted] καταχωρήθηκε στα Βιβλία Μητρώου Ναυτικών Εταιρειών του Νόμου 959/79 (ΦΕΚ 192^Α/24-8-1979) την [redacted] με αύξοντα αριθμό [redacted] και μέχρι σήμερα δεν έχει διαγραφεί. (Διάρκεια 20 έτη).

2. Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, σύμφωνα με το από [redacted] Πρακτικό Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων και το από [redacted] Πρακτικό Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου, τα οποία κατατέθηκαν και καταχωρήθηκαν την [redacted] φέρονται οι:

- α. [redacted] Πρόεδρος Δ.Σ.
- β. [redacted] Αντιπρόεδρος Δ.Σ.
- γ. [redacted] Γραμματέας Δ.Σ.

3. Σύμφωνα με το παραπάνω αναφερόμενο Πρακτικό Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου, την εταιρεία εκπροσωπεί και δεσμεύει ο [redacted]

4. Η βεβαίωση αυτή χορηγείται ύστερα από σχετική αίτηση της παραπάνω εταιρείας, για κάθε νόμιμο χρήση.



Η Προϊσταμένη Υ.Μ.Ν.Ε.

[redacted]
Πλοίαρχος Λ.Σ.

Το παραπάνω έγγραφο αποτελεί Βεβαίωση από τα Μητρώα Ναυτικών Εταιρειών ότι η Ναυτική Εταιρεία δεν έχει διαγραφεί μέχρι σήμερα.