

Α.Τ.Ε.Ι ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

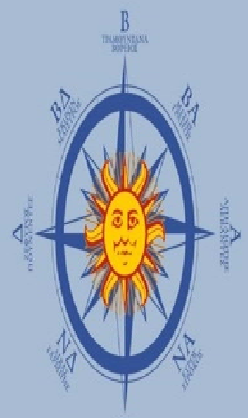
## ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΩΣ ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑ

## THE CONSORTIUM SHIPS AS THE LEGAL FORM AND THE CONSORTIUM SHIPS AT SALAMIS

Όνοματεπώνυμο φοιτητή: Μαγιάτης Νικόλαος

Αριθμός Μητρώου: 13229

Επιβλέπων καθηγητής: Γκούμας Σπυρίδων



ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ  
ΚΑΙΤΑΧΑ 1:20.000  
ΣΥΝΟΛΑ

- Σχολείο
- Εκκλησία
- Ποσειδώνιο
- Βύλας Μοναστηρίου
- ΜΕΤ
- Αρχαιολογία
- Φάρος Σαλαμίνας
- Καλλιτεχνικό Γυμνάσιο
- Μουσείο
- Πυρρός
- Αρχαιολογία
- Αρχαιολογία
- Αρχαιολογία
- Αρχαιολογία
- Αρχαιολογία

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΨΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	5
1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1 Ορισμός κοινοπραξίας	6
1.2 Κοινοπραξία πλοίων	7
1.2.1 Διοίκηση	7
1.2.2 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των πλοιοκτητών	8
1.3 Προϋποθέσεις σύστασης κοινοπραξίας	8
1.4 Έδρα της κοινοπραξίας	9
1.4.1 Αλλαγή της έδρας της κοινοπραξίας	9
1.5 Επωνυμία κοινοπραξίας	10
1.6 Επέκταση αρχικού σκοπού μιας κοινοπραξίας	11
1.7 Κοινοπραξίες συγκοινωνιακών γραμμών πλοίων	11
1.8 Περιορισμοί στις Ναυτικές Εταιρείες	11
1.9 Συμμετοχή Δήμων ή Κοινοτήτων σε κοινοπραξία	12
1.10 Λύση και εκκαθάριση κοινοπραξίας	12
1.11 Είσοδος νέου μέλους σε υφιστάμενη κοινοπραξία- Αποχώρηση μέλους	13
1.12 Αλλαγή νομικής μορφής μέλους κοινοπραξίας	13
1.13 Θάνατος μέλους κοινοπραξίας- Κληρονόμοι μέλη της κοινοπραξίας	14
1.14 Μια κοινοπραξία μπορεί να γίνει μέλος μιας άλλης κοινοπραξίας	14
1.15 Σωματείο δεν μπορεί να γίνει μέλος κοινοπραξίας	15

1.16	Πρόστιμο σε βάρος της κοινοπραξίας	15
1.17	Συμμετοχή πλοιοκτήτριας αλλοδαπής εταιρείας σε υφιστάμενη κοινοπραξία	16
1.18	Δαπάνες από τα μέλη για λογαριασμό της κοινοπραξίας	16
1.19	Τρόπος καταχώρησης εξόδων στα βιβλία της κοινοπραξίας	17
<b>ΚΑΦΑΛΑΙΟ 2: ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ-ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ</b>		<b>18</b>
2.1	Τρόπος φορολογίας των κοινοπραξιών πλοίων και των κοινοπρακτούντων μελών	18
2.2	Εισιτήρια πλοίων και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων	20
2.3	Παραχώρηση χρήσης λιμένα για την τοποθέτηση εκδοτηρίων	25
2.4	Δικαίωμα αγοράς ατελών καυσίμων, τροφίμων και χημικών-χρωμάτων	28
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ</b>		<b>30</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>		<b>30</b>
3.1	Κοινοπραξία πλοίων Σαλαμίνας	30
3.2	Ναυτική Εταιρεία	34
3.3	Δρομολόγηση πλοίων	38
3.4	Συμφωνητικό Συστάσεως Κοινοπραξίας Πλοίων	42
3.5	Συμπεράσματα	43

3.6 Φορολογική διαδικασία μίας κοινοπραξίας πλοίων (ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ)	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	49
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	50

## ΣΥΝΟΨΗ

Ολοένα και περισσότερες είναι οι ναυτικές εταιρείες και ειδικότερα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες οι οποίες λόγω της κρίσης και της μείωσης του ετήσιου τζίρου τους βρίσκουν ως σανίδα σωτηρίας και πλέον ως μόνη λύση για την συνέχιση της ύπαρξής τους την ίδρυση κοινοπραξίας πλοίων με τους ανταγωνιστές τους. Αυτό είναι πλέον ξεκάθαρο και φαίνεται από τη ραγδαία αύξηση αυτού του οικονομικού φαινομένου.

Για το λόγο αυτό η συγκεκριμένη εργασία έχει ως σκοπό να δώσει στον αναγνώστη της όλες τις πληροφορίες προκειμένου να κατανοήσει μέσα από την ανάλυση του όρου «κοινοπραξία», σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία, και επικεντρώνεται περισσότερο στον όρο κοινοπραξία πλοίων. Μέσα στην εργασία γίνεται ανάλυση από το τι ορίζει συγκεκριμένα η νομοθεσία για την σύσταση-ίδρυση-καταστατικό, τον τρόπο λειτουργίας των κοινοπραξιών και της φορολογίας τους, μέχρι και στο πώς γίνεται η διανομή των κερδών τους καθώς και η λύση-εκκαθάριση τους. Για την καλύτερη κατανόηση των διαδικασιών που χρειάζονται στην κοινοπραξία παραθέτουμε και την ανάλυση της μίας κοινοπραξίας πλοίων της Σαλαμίνας καθώς μέσα από αυτήν θα γίνει στον αναγνώστη πιο κατανοητά, ποιοι είναι οι λόγοι που οδηγούν τους πλοιοκτήτες στην σύσταση της κοινοπραξίας, αλλά και μία ξεκάθαρη εικόνα για όλα όσα χρειάζονται για την λειτουργία ενός πλοίου ακτοπλοϊκής γραμμής.

Λέξεις κλειδιά: κοινοπραξία, κοινοπραξία πλοίων, περιορισμοί κοινοπραξίας, ναυτική εταιρεία (N.E), λύση και εκκαθάριση κοινοπραξίας, φορολόγηση κοινοπραξίας-μελών της, εισιτήρια, δρομολόγηση πλοίου, αγορά ατελώς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.Εισαγωγή

Οι άνθρωποι προκειμένου να λειτουργήσουν καλύτερα ως παραγωγικές μονάδες αντιλήφθηκαν εδώ και περίπου έναν αιώνα την σημασία της ομαδικής εργασίας. Αναπτύχθηκε μέσα τους η επιχειρηματικότητα και η ανάγκη για τον έλεγχο των εργασιών αλλά και η οικονομική τους ανάπτυξη. Ολοένα και περισσότερα επαγγέλματα άρχισαν να διεκδικούν προνόμια, ευκολίες, δικαιώματα και αυτό ήταν η αρχή για την δημιουργία ενός νομικού καθεστώτος που θα παρείχε την δυνατότητα της γιγάντωσης μικρών επιτηδευματιών, την συνεργασία αυτών, και γενικότερα όλα τα οφέλη που παρέχουν οι εταιρείες τόσο στους κατέχοντες όσο και στο αγοραστικό κοινό.

Το νομικό καθεστώς έχει αρχίσει και ταυτίζεται στις περισσότερες Δημοκρατικές Χώρες παρέχοντας πλεονεκτήματα στους «ιδρυτές» των εταιρειών τόσο φορολογικά-λειτουργικά όσο και γραφειοκρατικά. Αυτό όμως απ' ότι φαίνεται δεν είναι αρκετό καθώς ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών έχει γίνει ανεξέλεγκτος αφού ολοένα και περισσότερες είναι οι εταιρείες, σε κάθε οικονομικό κλάδο, οι οποίες διεκδικούν μερίδιο κέρδους από την αγορά.

Μία νέα οικονομική μορφή λοιπόν άρχισε να ξεπροβάλλει καθώς οι εταιρείες θέλοντας να εξασφαλίσουν την ύπαρξή τους και να παραμείνουν οι κυρίαρχοι των αγορών άρχισαν να ενώνουν τις δυνάμεις λειτουργώντας ως μία εταιρεία αλλά διατηρώντας και την αυτοτέλεια τους. Την δυνατότητα αυτή νομοθετικά και πρακτικά την απέκτησαν συστήνοντας «κοινοπραξίες» οι οποίες βέβαια για να λειτουργήσουν σωστά διέπονται από νόμους και διαδικασίες που πρέπει να τηρηθούν. Στην ουσία η ένωση αυτή με το σύστημα της κοινοπραξίας τους εξασφάλιζε «συμμαχίες», και σταθερότητα, καθώς και την δυνατότητα να υλοποιήσουν μεγάλα κατασκευαστικά έργα ή να ηγούνται των αγορών, πράγμα που φάνταζε δύσκολο έως αδύνατο λειτουργώντας μεμονωμένα.

Στην συνέχεια της εργασίας αυτής θα αναλύσουμε την κοινοπραξία ως νομική μορφή και θα επικεντρωθούμε στην κοινοπραξία πλοίων έτσι ώστε να αποκωδικοποιηθεί ο τρόπος ίδρυσης τους, λειτουργίας τους και φορολογίας τους

καθώς είναι ένα γεγονός που λίγοι το γνωρίζουν και έχουν την λανθασμένη άποψη ότι πρόκειται για συγχώνευση εταιρειών.

### **1.1 Ορισμός κοινοπραξίας**

**ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ :** <sup>1</sup> Πρόκειται για μια ιδιότυπη εταιρική μορφή στην οποία δύο ή περισσότερα φυσικά πρόσωπα συνενώνονται για την επίτευξη ενός σκοπού ή έργου. Το καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη διατηρεί την αυτοτέλεια του και τη νομική του προσωπικότητα και όλα μαζί συντονίζουν τις ενέργειές τους, προκειμένου να επιτευχθεί ο εταιρικός σκοπός για τον οποίο συστήθηκε η κοινοπραξία. Η ίδρυσή της είναι απόρροια της ανάγκης επίτευξης ενός κοινού σκοπού , που δεν μπορεί να επιτύχει ανεξάρτητα κάθε μέλος της. Είναι δυνατόν η σύσταση κοινοπραξίας να υπαγορεύεται και από τον νόμο για την εξυπηρέτηση ευρύτερων κοινωνικών αναγκών, όπως, κοινοπραξίες μεταφορικών μέσων, αλιευτικών εγκαταστάσεων κ.τ.λ. Τα κοινοπρακτούντα μέλη ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα , η οποία είναι ανεξάρτητη από αυτή της κοινοπραξίας και έχουν ως εκ τούτου νομική και οικονομική αυτοτέλεια.

Η κοινοπραξία προσδιορίζεται ως προσωπική εταιρεία, που μπορεί να συσταθεί κατά τις διατάξεις των άρθρων 741-783 Α.Κ, με σκοπό την διενέργεια μιας ή περισσότερων εμπορικών πράξεων από τους εταίρους με κοινή επωνυμία. Στην κοινοπραξία εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΠολΔ για τις ενώσεις προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα. Η περιουσία της εταιρείας ανήκει σε όλους τους εταίρους αδιαίρετα και οι εταίροι ευθύνονται για τα εταιρικά χρέη ως οφειλέτες εις ολόκληρον, εκτός εάν συμφωνηθεί με τον δανειστή το αντίθετο (άρθρο 202). Τέλος, κάθε εταίρος είναι διαχειριστής και εκπρόσωπος της εταιρείας, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των εταίρων, η οποία θα πρέπει να γνωστοποιείται στον δανειστή (άρθρο 203).

<sup>1</sup>Χρήστος Νεγκάκης Λογιστική Εταιρειών

Η κοινοπραξία, για την επίτευξη του σκοπού της, μπορεί να προσλαμβάνει προσωπικό αυτοτελώς ή μπορεί να χρησιμοποιεί εργαζόμενους, οι οποίοι έχουν προσληφθεί σε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της κοινοπραξίας, αναγνωρίζοντας, ωστόσο, ως εργοδότη τους τον εταίρο και όχι την κοινοπραξία.

## **1.2 Κοινοπραξία πλοίων**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύσαμε ένα ουσιαστικό ορισμό για να κατανοήσουμε τι είναι η κοινοπραξία γενικότερα. Στη συνέχεια θα αναλύσουμε τον ορισμό της **κοινοπραξίας πλοίων** ώστε να γίνει κατανοητή η λειτουργία και η σύστασή της. Η κοινοπραξία πλοίων με βάση τον προηγούμενο ορισμό είναι κοινοπραξία εταιρειών ή ατόμων όπως και κάθε άλλη κοινοπραξία που έχει ένα συγκεκριμένο σκοπό όπως μία κατασκευαστική κοινοπραξία, μία κοινοπραξία μεταφορών κ.λ.π. Πιο συγκεκριμένα τώρα,<sup>2</sup> η κοινοπραξία πλοίων περιλαμβάνει άτομα που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία από κοινού εκμεταλλεύσιμα. Η ιδιοκτησία του κάθε πλοιοκτήτη καλείται **μερίδιο** κοινοπραξίας. Αυτή η κοινοπραξία **δεν έχει νομική προσωπικότητα**. Για την σύστασή της δεν απαιτείται η σύνταξη κάποιου επίσημου εγγράφου. Στην πράξη όμως προτείνεται να συνταχθεί μία έγγραφη συμφωνία ώστε να υπάρχει απόδειξη για τους όρους της συμφωνίας.

### **1.2.1 Διοίκηση**

Οι αποφάσεις λαμβάνονται από τους ιδιοκτήτες βάσει του ποσοστού ιδιοκτησίας που έχουν στο πλοίο.

Η διοίκηση μπορεί να ανατεθεί σε έναν ή περισσότερους ιδιοκτήτες ή σε κάποιον τρίτο. Ο διαχειριστής θα πρέπει να κρατάει πρακτικά για την διοίκηση της κοινοπραξίας.

<sup>2</sup><http://www.pap-ba.gr/greek/business-tools/btoolsArticle-content/btools-tools/company-categories>



### **1.2.2 Δικαιώματα και Υποχρεώσεις των Πλοιοκτητών**

Οι πλοιοκτήτες της κοινοπραξίας έχουν το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη ανάλογα με το ποσοστό ιδιοκτησίας που κατέχουν. Το ίδιο ισχύει και για τις ζημιές. Οι μετοχές των πλοιοκτητών είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμες. Παρόλα αυτά στην περίπτωση μεταβίβασης ποσοστού μεγαλύτερου του 50% σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες τότε χρειάζεται έγκριση από τα 4/5 των πλοιοκτητών.

Επίσης οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να υποθηκεύσουν τις μετοχές τους εκτός αν έχουν τη σύμφωνη γνώμη των 2/3 των ιδιοκτητών.

### **1.3 Προϋποθέσεις σύστασης κοινοπραξίας**

<sup>3</sup>Η κοινοπραξία στερείται νομικής προσωπικότητας, δεν αντιμετωπίζεται από τον εμπορικό νόμο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι μια ιδιότυπη μορφή ένωσης για επίτευξη συγκεκριμένου σκοπού που καθιερώνει ή δέχεται ο φορολογικός νόμος.

Οι προϋποθέσεις σύστασης κοινοπραξίας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 2 του ΚΒΣ, που πρέπει να υπάρχουν για να θεωρείται αναγνωρισμένο φορολογικό πρόσωπο είναι:

α. **Ορισμένη επαγγελματική διεύθυνση.** Στο συμφωνητικό σύστασης πρέπει να ορίζεται η πόλη, η οδός, ο αριθμός όπου ασκεί τη δραστηριότητά της η κοινοπραξία.

β. **Διενέργεια συγκεκριμένων πράξεων.** Η σύσταση της κοινοπραξίας πρέπει να έχει ως σκοπό την πραγματοποίηση συγκεκριμένης πράξης και όχι τη διαρκή εκμετάλλευση επιχείρησης. Συγκεκριμένες πράξεις θεωρούνται η ανέγερση μιας πολυκατοικίας, η εκτέλεση ενός δημοσίου έργου, η εισαγωγή μιας ορισμένης ποσότητας ενός ορισμένου είδους ή ενός συνόλου αγαθών, η παραγωγή μιας κινηματογραφικής ή τηλεοπτικής ταινίας κ.λπ.

<sup>3</sup><http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=70361>

γ. **Έγγραφο συμφωνία.** Αποδεικτικό στοιχείο σύστασης της κοινοπραξίας είναι μόνο το έγγραφο συμφωνητικό, σύμφωνα με τη ρητή διάταξη του ΚΒΣ.

δ. **Κατάθεση του συμφωνητικού σύστασης της κοινοπραξίας στην αρμόδια ΔΟΥ,** από την οποία λαμβάνει Αριθμό Φορολογικού Μητρώου. Για τη σύσταση της κοινοπραξίας, δεν απαιτείται αρχικό εταιρικό κεφάλαιο σε αντίθεση με τις άλλες εταιρικές μορφές, εάν προβλέπεται όμως στο έγγραφο και κάποιο εταιρικό κεφάλαιο, πρέπει να καταβληθεί και ο αντίστοιχο φόρος συγκεντρώσεως κεφαλαίου 1%. Το έγγραφο της σύστασης της κοινοπραξίας μπορεί να είναι και ιδιωτικό και δεν απαιτεί διαδικασίες δημοσιότητας στο Πρωτοδικείο της έδρας της ή δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Αυτό πρέπει να γίνει πριν από την έναρξη των εργασιών και εφόσον δεν κατατεθεί δεν είναι δυνατόν να αναγνωριστεί ως κοινοπραξία, αλλά θα θεωρηθεί άτυπος ή αφανής εταιρεία.

#### **1.4 Έδρα της κοινοπραξίας.**

<sup>4</sup> Η έδρα της κοινοπραξίας πρέπει να ορίζεται στο κοινοπρακτικό. Δεδομένου ότι έχει νομική υπόσταση, η διεύθυνση της κοινοπραξίας αποτελεί κύριο στοιχείο του καταστατικού της εγγράφου, αφού από εκεί προσδιορίζεται και η φορολογική της υπόσταση.

##### **1.4.1 Αλλαγή της έδρας της Κοινοπραξίας**

Όταν αλλάζει η έδρα της κοινοπραξίας απαιτείται τροποποίηση του κοινοπρακτικού, κατάθεση αυτού στην αρμόδια ΔΟΥ και να υποβληθεί δήλωση μεταβολών. Σημειώνεται ότι όταν αλλάζει η ΔΟΥ της έδρας δεν υπάρχει υποχρέωση θεώρησης νέων βιβλίων και στοιχείων, αρκεί επί των στοιχείων να τίθεται η νέα διεύθυνση.

<sup>4</sup> Χρήστος Νεγκάκης Λογιστική Εταιρειών

## **1.5 Επωνυμία κοινοπραξίας**

<sup>5</sup>Με τις διατάξεις του άρθρου 2 § 2 του ΚΒΣ όπως ισχύουν από 1-1-2003 με το άρθρο 1 § 2 του Ν. 3052/02 ορίστηκε για πρώτη φορά πως θα πρέπει να είναι η επωνυμία της κοινοπραξίας. Σύμφωνα με την παραπάνω διάταξη(2 § 2 του ΚΒΣ) η κοινοπραξία έχει στην επωνυμία της τα ονοματεπώνυμα (φυσικά πρόσωπα) ή την επωνυμία (νομικά πρόσωπα) όλων των μελών ή μπορεί και έχει το ονοματεπώνυμο ή την επωνυμία ενός μόνο από τα μέλη και τη φράση και «Σία». Το ποιο μέλος της κοινοπραξίας θα γραφεί στην επωνυμία επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των μελών και η δυνατότητα αναγραφής ενός μόνο μέλους στην επωνυμία αφορά όλες τις κοινοπραξίες ανεξάρτητα από τον αριθμό των μελών.

Με τη διάταξη αυτή ρητά πλέον αποκλείεται η κοινοπραξία να έχει ως επωνυμία κάποιο προσδιοριστικό θέμα, όπως το όνομα του «έργου», γεγονός το οποίο δεν θα έβλαπτε το σκοπό των φορολογικών διατάξεων αφού τα ακριβή μέλη προκύπτουν από την κατατεθείσα στη ΔΟΥ έγγραφη συμφωνία. Πρέπει να σημειωθεί ότι όταν τα μέλη της κοινοπραξίας επιθυμούν να χρησιμοποιούν και διακριτικό τίτλο εκτός της επωνυμίας, αυτό δεν απαγορεύεται, αρκεί να το έχουν αναφέρει στο κοινοπρακτικό.

Μέχρι 31/12/2002 στις διατάξεις του Κώδικα ή σε άλλη διάταξη νόμου δεν οριζόταν πως έπρεπε να είναι η επωνυμία της κοινοπραξίας ή αν θα έπρεπε υποχρεωτικά να συναπαρτίζεται από όλα τα ονόματα των μελών, άρα βρισκόταν στη διακριτική ευχέρεια των μελών και έπρεπε να αναγράφεται στην έγγραφη συμφωνία (κοινοπρακτικό) που κατατίθετο στη ΔΟΥ. Τονίζεται ότι για τις λειτουργούσες κοινοπραξίες δεν αλλάζει η επωνυμία τους και συνεχίζουν και μετά την 1/1/2003 με την ίδια επωνυμία που έχουν ήδη αναγνωριστεί και καταθέσει στη ΔΟΥ.

<sup>5</sup><http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=70361>

## **1.6 Επέκταση του αρχικού σκοπού μιας κοινοπραξίας**

Επέκταση ή μεταβολή του αρχικού σκοπού της κοινοπραξίας δεν επιτρέπεται δεδομένου ότι συστήνεται για συγκεκριμένο και μόνο «έργο». Άρα, για να αναληφθεί νέο «έργο» πέραν αυτού που περιλαμβάνεται στον αρχικό σκοπό της κοινοπραξίας, πρέπει να συσταθεί άλλη κοινοπραξία έστω και αν τα πρόσωπα που την απαρτίζουν είναι τα ίδια και με τα αυτά ποσοστά συμμετοχής.

## **1.7 Κοινοπραξίες συγκοινωνιακών γραμμών πλοίων**

Με το άρθρο 2 § 2 του ΠΔ 134/96 προστέθηκε πρόταση στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 2 του ΚΒΣ και δεν απαιτείται η προϋπόθεση διενέργειας συγκεκριμένης πράξης για την εκμετάλλευση συγκοινωνιακών γραμμών πλοίων. Η διάταξη αυτή καταλαμβάνει όλες τις συγκοινωνιακές γραμμές είτε διενεργούν δρομολόγια μόνο στο εσωτερικό είτε στο εξωτερικό. Έτσι ουσιαστικά αναγνωρίστηκαν νομοθετικά οι ήδη λειτουργούσες κοινοπραξίες συγκοινωνιακών γραμμών πλοίων και δόθηκε οριστική λύση για την νόμιμη πλέον σύσταση τέτοιων κοινοπραξιών. Διευκρινίζεται, ότι παρά το νομοθετικό κενό σύστασης των κοινοπραξιών, κατά το παρελθόν είχαν εκδοθεί ειδικές αποφάσεις ρύθμισης θεμάτων κοινοπραξιών πλοίων για τον τρόπο έκδοσης των ειδικών εκκαθαρίσεων και απόδοσης του ΦΠΑ, δηλαδή εμμέσως πλην σαφώς, έστω και ανωμάλως, είχαν αναγνωρισθεί.

## **1.8 Περιορισμοί στις ναυτικές εταιρείες**

Η ναυτική εταιρεία του Ν. 959/1979 δεν επιτρέπεται να συμμετάσχει σε κοινοπραξία τεχνικού έργου. Αν και από τις διατάξεις του ΚΒΣ (άρθρο 2 § 2) δεν προκύπτει ότι απαγορεύεται σε ναυτική εταιρία του Ν. 959/1979 να συμμετάσχει σε κοινοπραξία για την εκτέλεση τεχνικού έργου, εν τούτοις με το εγγ. 1046509/ 16032/ 50012/ 25-7-1991 ορίζεται ότι αυτό δεν είναι δυνατόν γιατί συνιστά απόκλιση από το σκοπό της και κατ'εξουσιοδότηση οι διατάξεις του Ν. 959/79 ως ειδικότερες διατάξεις από αυτές του ΚΒΣ.

### **1.9 Συμμετογή Δήμων ή Κοινοτήτων σε κοινοπραξία**

Όταν πολλοί ΟΤΑ ή δημοτικές ή κοινοτικές επιχειρήσεις ενωθούν σε κοινοπραξία αυτή για να αναγνωριστεί κατά τον ΚΒΣ (άρθρο 2 § 2) πρέπει να έχει κερδοσκοπικό σκοπό και όχι γενικότερα οικονομικό σκοπό.

Νόμιμα μπορεί να συσταθεί κοινοπραξία ΟΤΑ κατά τα άρθρα 260 και 277 του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Όταν όμως επιδιώκουν μη κερδοσκοπικό σκοπό, αναγόμενο στη γενικότερη αποστολή των ΟΤΑ, αυτή δεν θεωρείται κατά τον ΚΒΣ ως κοινοπραξία, αφού δεν επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό, τα δε μέλη της με τη συμμετοχή τους αυτή δεν επιδιώκουν την επίτευξη κέρδους.

### **1.10 Λύση- Εκκαθάριση της κοινοπραξίας**

<sup>6</sup> Σε περίπτωση που λήξει η διάρκεια της κοινοπραξίας, η οποία έχει ορισθεί στο κοινοπρακτικό ή τα μέλη της αποφασίζουν τη λύση αυτής πριν από τη λήξη της, τότε η κοινοπραξία τίθεται σε εκκαθάριση.

Όσο διαρκεί το στάδιο της εκκαθάρισης, η κοινοπραξία εξακολουθεί να υπάρχει για το σκοπό της εκκαθάρισης. Χρέη εκκαθαριστών εκτελούν οι διαχειριστές της κοινοπραξίας.

Στην περίπτωση, που ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της κοινοπραξίας πτωχεύσει, δεν μπορεί να συμμετάσχει πλέον στην κοινοπραξία και τη συνέχιση και διεκπεραίωση του σκοπού της, αναλαμβάνουν τα υπόλοιπα μέρη. Στην περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέλη της κοινοπραξίας είναι μόνο δύο, τότε μετά την πτώχευση του ενός, η κοινοπραξία θεωρείται λυθείσα και η διεκπεραίωση του αντικειμένου της κοινοπραξίας αναλαμβάνεται από το άλλο μέλος, που αναλαμβάνει μαζί και όλες τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του πτωχεύσαντος μέλους.

Αν κηρυχθούν σε πτώχευση δύο ή περισσότερα μέλη της κοινοπραξίας και εξαιτίας αυτού τεθεί σε κίνδυνο η εκτέλεση της εργολαβικής σύμβασης, δίνεται το δικαίωμα στον κύριο του έργου να καταγγείλει αζημίως τη σύμβαση.

<sup>6</sup> Χρήστος Νεγκάκης Λογιστική Εταιρειών

Εάν αποβιώσει το ένα από τα δύο μέλη της κοινοπραξίας, η κοινοπραξία διαλύεται έναντι του κυρίου του έργου, η εργολαβία όμως συνεχίζεται για το σύνολο του έργου υποχρεωτικά από το εναπομείναντα μέλος, το οποίο υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του αποθανόντος.

### **1.11 Είσοδος νέου μέλους σε υφιστάμενη κοινοπραξία - Αποχώρηση μέλους**

<sup>7</sup>Με την Εγκ. Θ 2964/233/8-10-1970 έχει γίνει δεκτό, ότι η είσοδος νέου μέλους σε υφιστάμενη κοινοπραξία επιτρέπεται, με την προϋπόθεση κατάθεσης μόνο της νέας γραπτής συμφωνίας στην αρμόδια φορολογική αρχή. Ερμ. Εγκ. Κ.Β.Σ. § 2.2.2. Με την ίδια Ερμ. Εγκ. γίνεται δεκτό «ότι και η αποχώρηση μέλους της κοινοπραξίας είναι επιτρεπτή, αρκεί και στην περίπτωση αυτή να κατατεθεί στον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. νέα έγγραφη συμφωνία και τα εναπομένοντα μέλη της κοινοπραξίας να είναι περισσότερα του ενός. Αντίθετη θέση (μη δυνατότητα αποχώρησης μέλους) ισοδυναμεί με περιορισμό της επαγγελματικής ελευθερίας και φραγμό στην οικονομική δραστηριότητα των ατόμων».

### **1.12 Αλλαγή νομικής μορφής μέλους κοινοπραξίας**

Επί αλλαγής της νομικής μορφής μέλους κοινοπραξίας (μετατροπή) το νέο πρόσωπο ως καθολικός διάδοχος των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του παλαιού προσώπου έναντι της κοινοπραξίας αυτοδίκαια καθίσταται μέλος της κοινοπραξίας. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται τροποποίηση της έγγραφης συμφωνίας και κατάθεση αυτής στη ΔΟΥ.

<sup>7</sup><http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=70361>

### **1.13 Θάνατος μέλους κοινοπραξίας - Κληρονόμοι μέλη της κοινοπραξίας**

Σε περίπτωση θανάτου μέλους της κοινοπραξίας (Άρθρο 2 § 2 όπως ισχύει με το άρθρο 1 § 2 του Ν. 3052/02) οι κληρονόμοι του αποβιώσαντος γίνονται μέλη της κοινοπραξίας χωρίς να εξετάζεται εάν οι κληρονόμοι (νέα μέλη) έχουν ή όχι την ιδιότητα του επιτηδευματία. Αυτό όμως πρέπει να προβλέπεται ρητά στο συμφωνητικό που έχει κατατεθεί στη ΔΟΥ (κοινοπρακτικό), δηλαδή ότι σε περίπτωση θανάτου του μέλους της κοινοπραξίας οι κληρονόμοι υπεισέρχονται στην κοινοπραξία. Εάν σε ένα κοινοπρακτικό δεν ορίζεται ότι σε περίπτωση θανάτου μέλους μπορούν να εισέλθουν οι κληρονόμοι, τότε μπορεί να γίνει κοινωνία μεταξύ των κληρονόμων, η οποία μπορεί να αποτελέσει νέο μέλος της κοινοπραξίας υποβάλλοντας προηγουμένως ίδια δήλωση έναρξης εργασιών.

Αυτονόητο είναι ότι σε κάθε περίπτωση κληρονομιάς θα πρέπει να κατατεθεί στη ΔΟΥ νέα έγγραφη συμφωνία είτε υπεισέρχονται οι κληρονόμοι (φυσικά πρόσωπα), είτε η κοινωνία. Σημειώνεται ότι μέχρι την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης (31/12/2002) οι κληρονόμοι φυσικά πρόσωπα μπορούσαν να εισέλθουν ως μέλη στην κοινοπραξία εφόσον ήταν ήδη επιτηδευματίες. Εάν δεν ήταν επιτηδευματίες δεν μπορούσαν να εισέλθουν στην κοινοπραξία ως μέλη, ακόμη και εάν προβλεπόταν στο κοινοπρακτικό και η είσοδος αυτών οδηγούσε σε μη αναγνώριση της κοινοπραξίας επειδή δεν καλυπτόταν η προϋπόθεση τα μέλη είναι επιτηδευματίες.

### **1.14 Μια κοινοπραξία μπορεί να γίνει μέλος μιας άλλης κοινοπραξίας**

Μια από τις προϋποθέσεις σύστασης μιας κοινοπραξίας είναι να αποβλέπει στη διενέργεια συγκεκριμένης πράξης.

Διευκρινίζεται ότι η κοινοπραξία δεν είναι νομικό πρόσωπο κατά τη συνήθη διαδικασία συνιστώμενο, στερείται νομικής προσωπικότητας, είναι μια ιδιότυπη μορφή ένωσης επιτηδευματιών για επίτευξη συγκεκριμένου σκοπού που καθιερώνει ο φορολογικός κώδικας. Από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι η κοινοπραξία δεν έχει τη δυνατότητα να εγκαταλείψει τη διενέργεια της συγκεκριμένης πράξης, για την οποία και μόνο συνεστήθη, και να συμμετάσχει συγχρόνως σε άλλη κοινοπραξία προς διενέργεια άλλης συγκεκριμένης πράξης.

Διαφορετικά έχει το θέμα εάν κοινοπραξία συμμετάσχει σε άλλη κοινοπραξία για τη διενέργεια της ίδιας συγκεκριμένης πράξης δεδομένου ότι εξακολουθεί να επιδιώκει και με τη συμμετοχή αυτή την επίτευξη του ίδιου συγκεκριμένου σκοπού-έργου. Αυτό συμβαίνει στα Δημόσια Έργα, όπου επιτρέπεται σε περίπτωση ανάληψης από Κ/Ξ δημόσιου τεχνικού έργου να εισφερθεί το αναληφθέν έργο σε άλλη κοινοπραξία ή εταιρεία με την προϋπόθεση ότι θα συμμετέχει και η ανάδοχος κοινοπραξία. Η εισφορά του αναληφθέντος έργου δεν θεωρείται υπεργολαβία.

Με τις διατάξεις του άρθρου 2 § 2 όπως συμπληρώθηκαν με το άρθρο 1 § 2 του Ν. 3052/02 ρητά πλέον επιτρέπεται η συμμετοχή κοινοπραξίας ανάληψης Δημοσίου Τεχνικού Έργου σε άλλη κοινοπραξία στην οποία η πρώτη (ανάδοχος κοινοπραξία) έχει εισφέρει το έργο. Προσαρμόζεται δηλαδή η σχετική διάταξη του ΚΒΣ με τις διατάξεις της φορολογίας εισοδήματος και ορίζεται ότι «Σε κοινοπραξία μπορεί να συμμετέχει και άλλη κοινοπραξία, εφόσον προβλέπεται από διατάξεις της φορολογίας εισοδήματος».

### **1.15 Σωματείο δεν μπορεί να είναι μέλος κοινοπραξίας**

<sup>8</sup>Η κοινοπραξία αναγνωρίζεται φορολογικά εφόσον, εκτός των άλλων, τα μέλη της είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα και το καθένα ασκεί δική του επιχείρηση ή ελεύθεριο επάγγελμα.

Το σωματείο το οποίο διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 78 του Αστικού Κώδικα ως μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα πρόσωπο δεν ασκεί δική του επιχείρηση και δεν είναι επιτηδευματίας και ως εκ τούτου σύμφωνα με την παραπάνω διάταξη δεν μπορεί να γίνει μέλος κοινοπραξίας.

### **1.16 Πρόστιμο σε βάρος της κοινοπραξίας**

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 9 του Ν. 2523/97, επί κοινοπραξίας επιτηδευματιών το πρόστιμο επιβάλλεται σε βάρος της κοινοπραξίας

<sup>8</sup><http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=70361>



και κοινοποιείται σε κάθε μέλος αυτής, το καθένα από τα οποία ευθύνεται απεριόριστα και στο σύνολο.

### **1.17 Συμμετογή πλοιοκτήτριας αλλοδαπής εταιρείας σε υφιστάμενη κοινοπραξία**

Η προϋπόθεση της διενέργειας συγκεκριμένης πράξης δεν απαιτείται προκειμένου για κοινοπραξία εκμετάλλευσης συγκοινωνιακών γραμμών πλοίων.

Από τη Διοίκηση έχει γίνει δεκτό ότι αλλοδαπή εταιρεία μπορεί να συμμετάσχει σε κοινοπραξία στην Ελλάδα εφόσον πριν τη συμμετοχή της ασκεί δική της επιχείρηση στην Ελλάδα και έχει αποκτήσει μόνιμη εγκατάσταση.

Η είσοδος νέου μέλους σε υφιστάμενη κοινοπραξία επιτρέπεται με την προϋπόθεση κατάθεσης νέας έγγραφης συμφωνίας στον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ.

Άρα αλλοδαπή πλοιοκτήτρια πλοίων με Ελληνική Σημαία μπορεί να συμμετάσχει σε ήδη υφιστάμενη κοινοπραξία (Ελληνικών Ναυτικών Εταιρειών) εφόσον ασκεί δική της επιχείρηση στην Ελληνική Επικράτεια ή έχει αποκτήσει μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα.

### **1.18 Δαπάνες από τα μέλη για λογαριασμό της κοινοπραξίας**

Ένα πολύ σοβαρό θέμα για το οποίο δεν υπάρχει ρητή διάταξη, είναι η κατανομή των δαπανών που πραγματοποιούν επ' ονόματί τους τα μέλη της κοινοπραξίας για την εκτέλεση του κοινού έργου (π.χ. χρησιμοποίηση του εργατικού δυναμικού) και ως εκ τούτου το θέμα αυτό πρέπει να ρυθμίζεται με ειδική συμφωνία μεταξύ των μελών της κοινοπραξίας και να γίνεται καταχώρηση δαπανών με βάση τα πραγματικά περιστατικά, στα βιβλία της κοινοπραξίας και ανεξάρτητα από ποιον πραγματοποιούνται, δηλαδή είτε αυτές πραγματοποιούνται από την κοινοπραξία, είτε από τα μέλη της για λογαριασμό της κοινοπραξίας.

Τα παραπάνω γίνονται δεκτά, αρκεί ο τρόπος κατανομής των κοινών δαπανών να είναι πρόσφορος για τον προσδιορισμό των καθαρών κερδών μεταξύ της κοινοπραξίας και των μελών της, γιατί η κοινοπραξία πρόσκαιρα ιδρύεται και υπάρχει, δεν έχει δικά της μέσα παραγωγής, δεν έχει δικό της εξειδικευμένο

προσωπικό, είναι μια προσωρινή ένωση διαφορετικών μελών , οι οποίοι για την εκτέλεση του κοινού σκοπού είναι δυνατόν να διαθέσουν το σύνολο ή μέρος του επιχειρηματικού τους δυναμικού, από τα αποτελέσματα της κοινοπραξίας προσδοκούν να ωφεληθούν και είναι αδιανόητο να θεωρήσουμε ότι προσφέρουν υπηρεσίες (τα μέλη) προς την κοινοπραξία μέσω του προσωπικού και των μέσων παραγωγής, γιατί στην περίπτωση αυτή δεν θα είχε νόημα η ρητή διάταξη περί κοινοπραξιών και ιδιαίτερα των προϋποθέσεων αναγνώρισής τους.

### **1.19 Τρόπος καταχώρησης εξόδων στα βιβλία της κοινοπραξίας**

<sup>9</sup>Για τον προσδιορισμό των καθαρών κερδών της κοινοπραξίας, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 31 και 32 του Ν. 2238/94, πρέπει στα τηρούμενα από την κοινοπραξία βιβλία να καταχωρούνται όλα τα ακαθάριστα έσοδα αυτής και όλες οι δαπάνες, είτε αυτές πραγματοποιούνται από την κοινοπραξία, είτε από τα μέλη της για λογαριασμό της κοινοπραξίας.

Η καταχώρηση όλων των δαπανών που αφορούν την κοινοπραξία στα βιβλία της (στο βιβλίο εσόδων-εξόδων) μπορεί να γίνεται είτε ενιαία (σε μια στήλη), ανεξάρτητα από ποιον πραγματοποιούνται, εφόσον αφορούν την κοινοπραξία, είτε ξεχωριστά (σε ιδιαίτερες στήλες του βιβλίου εσόδων-εξόδων), για κάθε κατηγορία δαπανών, δηλαδή για τα γενικά έξοδα (κοινές δαπάνες) για τα έξοδα του ενός εργοταξίου και για τα έξοδα του άλλου εργοταξίου (ειδικές δαπάνες), είτε με άλλο τρόπο (πάντα στα βιβλία της κοινοπραξίας), πρόσφορο όμως για τον προσδιορισμό και την κατανομή των καθαρών κερδών στα μέλη της κοινοπραξίας, σύμφωνα με το συστατικό της έγγραφο.

<sup>9</sup> Ν. 2238/94

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **2.1 Τρόπος φορολογίας των κοινοπραξιών πλοίων και των κοινοπρακτούντων μελών**

<sup>10</sup>Σύμφωνα με τα άρθρα του ΠΟΛ1251/19.7.1996 ( Τρόπος φορολογίας των κοινοπραξιών πλοίων και των κοινοπρακτούντων μελών) ρυθμίζεται η φορολογία των κοινοπραξιών αλλά και των μελών τους. Οι Κοινοπραξίες πλοίων που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 186/92 (Κ.Β.Σ.) και εκμεταλλεύονται πλοία της εμπορικής ναυσιπλοΐας, (πλόες εσωτερικούς ή εξωτερικούς), ιδιοκτησίας τους ή ιδιοκτησίας τρίτων, ανεξάρτητα από τη νομική προσωπικότητα του κατόχου τους, υποχρεούνται να υποβάλλουν περιοδικές και εκκαθαριστικές δηλώσεις Φ.Π.Α. μέσα στις νόμιμες προθεσμίες, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 31 του Ν.1642/86. Την ίδια υποχρέωση έχουν και τα κοινοπρακτούντα μέλη αυτών ανεξάρτητα από την νομική τους μορφή. Οι Κοινοπραξίες υποχρεούνται να εκδίδουν, για κάθε μέλος τους, θεωρημένη ειδική εκκαθάριση, το αργότερο μέχρι τη δεκάτη ημέρα κάθε μήνα και με ημερομηνία έκδοσης την τελευταία ημέρα του προηγούμενου μήνα. Αμέσως μετά την έκδοσή της αποστέλλεται στο μέλος που αφορά και αποτελεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Β.Σ., το φορολογικό στοιχείο κτήσης του μερίσματος για το μέλος και απόδοσης για την Κοινοπραξία.

Στην εκκαθάριση, της προηγούμενης παραγράφου, εκτός από τα στοιχεία που προβλέπονται από το άρθρο 12 του Κ.Β.Σ., αναγράφονται ακόμη:

- α) Ο Α.Φ.Μ. το όνομα ή η επωνυμία του μέλους και η νομική του μορφή, ο αριθμός νηολογίου και το όνομα του πλοίου προκειμένου περί συμπλοιοκτησίας, πέραν δε των ανωτέρω, θα αναγράφονται ακόμη τα πλήρη στοιχεία των μελών της (ονοματεπώνυμο, Α.Φ.Μ. κ.τ.λ.) και του νόμιμου εκπροσώπου της.
- β) Το σύνολο των πάσης φύσεως εκροών (εσόδων) και του φόρου που αναλογεί σ' αυτές.

<sup>10</sup> ΠΟΛ1251/19.7.1996

γ) Το σύνολο των πάσης φύσεως ιδίων αυτής εισροών (δαπανών) και ο φόρος που τις επιβάρυνε (σημειώνεται ότι σε καμιά περίπτωση δε μπορεί να θεωρηθεί ίδια δαπάνη της Κοινοπραξίας δαπάνη που ενεργεί για συγκεκριμένο μέλος της και εφόσον τα φορολογικά στοιχεία έχουν εκδοθεί στο όνομά του).

δ) Τα υπόλοιπα των προς διανομή εκροών και Φ.Π.Α. και

ε) Το ποσό μερίσματος και φόρου που αναλογεί σ' αυτό.

στ) Το τυχόν πιστωτικό υπόλοιπο, δηλαδή η αρνητική διαφορά φόρου μεταξύ φόρου εκροών και φόρου εισροών (συμπεριλαμβανομένων του μερίσματος και του αναλογούντος σ' αυτό φόρο) της Κοινοπραξίας κατανέμεται στα μέλη ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στην Κοινοπραξία και συνεπώς θα εμφανίζει (η Κοινοπραξία) μηδενικό αποτέλεσμα στις σχετικές δηλώσεις Φ.Π.Α. δηλώνοντας το ποσό του πιστωτικού υπολοίπου στον κωδ. 417 (έντυπο 050-Φ.Π.Α. 1996) (αφαιρούμενα ποσά του φόρου εισροών τους) της περιοδικής δήλωσης Φ.Π.Α. Η Κοινοπραξία σύμφωνα με τα παραπάνω στην περιοδική δήλωση που υποχρεούται να υποβάλλει, θα περιλαμβάνει:

α) Ως εκροές, το σύνολο των πάσης φύσεως εσόδων της, της φορολογικής περιόδου που αφορά και τον αναλογούντα φόρο.

β) Ως εισροές, την αξία των ιδίων αυτής δαπανών και τον αναλογούντα σ' αυτές εκπιπτόμενο φόρο της ίδιας φορολογικής περιόδου.

γ) Το ποσό του αποδοθέντος στα μέλη της, μερίσματος και του φόρου, που αναλογεί σ' αυτό και απεδόθη σ' αυτά βάσει των εκκαθαρίσεων του προηγούμενου άρθρου.

Η διαφορά φόρου που προκύπτει βάσει της παραπάνω δήλωσης, αν είναι θετική καταβάλλεται στο δημόσιο, αν είναι αρνητική (πιστωτικό υπόλοιπο) κατανέμεται στα μέλη για συμψηφισμό ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής των μελών στην κοινοπραξία.

Κάθε μέλος της Κοινοπραξίας, ανεξάρτητα από τη νομική του μορφή, στην περιοδική δήλωση Φ.Π.Α. που υποβάλλει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 1 του άρθρου 31 του Ν.1642/86, περιλαμβάνει στις μεν εκροές του:

α) το συνολικό ποσό του μερίσματος που έλαβε, με βάση τις εκκαθαρίσεις της φορολογικής περιόδου που εκδόθηκαν στο όνομά του από την Κοινοπραξία, και το φόρο που αναλογεί σ' αυτές.

β) Τα έσοδα που πραγματοποίησε στην ίδια φορολογική περίοδο από άλλες δραστηριότητες (λ.χ. έσοδα «μπαρ», εστιατορίου κ.τ.λ.) καθώς και το φόρο αυτών, στις δε εισροές του τις πάσης φύσεως δαπάνες-αγορές, καθώς και το φόρο αυτών που εκπίπτει.

γ) Το μέρος του πιστωτικού υπολοίπου που αναλογεί στο μέλος της κοινοπραξίας ανάλογα με τη συμμετοχή του, βάσει της εκκαθάρισης που του εξέδωσε η Κοινοπραξία.

Το ποσό αυτό θα αναγράφεται στα προστιθέμενα ποσά του φόρου εισροών στον κωδ. 403 (έντυπο 050 - Φ.Π.Α. 1996) της περιοδικής δήλωσης Φ.Π.Α.

## **2.2 Εισιτήρια πλοίων και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων**

<sup>11</sup>Σύμφωνα με την νομοθεσία που υπάρχει καθορίζεται ο τύπος των εισιτηρίων καθώς και οι εισφορές που πρέπει να καταβάλλονται από το αντίτιμο. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του Π.Δ.229/1995, με θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζονται τα εξής: **Τύπος εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων** <sup>1</sup>. Τα εισιτήρια επιβατών και οι αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων εκδίδονται σε τέσσερα (4) αντίτυπα.

Από τα αντίτυπα αυτά, το πρώτο θα χρησιμοποιείται για τον έλεγχο από τη Λιμενική Αρχή κατά την επιβίβαση, το δεύτερο για τον έλεγχο από την Υπηρεσία του πλοίου, το τρίτο θα κρατείται από τον επιβάτη και το τέταρτο θα παραμένει ως στέλεχος. Μόνο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ή του νόμιμου εκπροσώπου τους, μπορεί να καθορίζεται και διαφορετικός, από τον ανωτέρω, τύπος εισιτηρίου επιβάτη ή και απόδειξης μεταφοράς οχήματος, εφόσον αυτό επιβάλλεται για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, ανάλογα με το είδος των από αυτά εκτελούμενων πλόων ή όταν αυτό επιβάλλεται από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Εξάλλου, σύμφωνα με τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 13 και 18 του Κ.Β.Σ., αλλά και από τη Διοικητική πρακτική, οι εκμεταλλευτές των πλοίων εκδίδουν σε κάθε περίπτωση εισιτήρια για την επιβίβαση των επιβατών, τα οποία επιτρέπεται να εκδίδονται από διπλότυπα ή δίπτυχα έντυπα.

<sup>11</sup> Σύμφωνα με την απόφαση ΜΦ.3113.1/35/5.3.1997

Ο επιτηδευματίας μπορεί, για τις ανάγκες των συναλλαγών ή για οργανωτικούς λόγους, να εκδίδει τα φορολογικά στοιχεία σε περισσότερα αντίτυπα, εφόσον σε κάθε αντίτυπο αναγράφεται με σφραγίδα ή εντύπως ο προορισμός του.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 16 του Κ.Β.Σ., ο μεταφορέας, αντί φορτωτικής, μπορεί να εκδίδει διπλότυπη απόδειξη για μεταφορές αποσκευών που συνοδεύονται από τον ταξιδιώτη ή μικροδεμάτων ή για μεταφορές εντός της αστικής περιοχής των πόλεων ή για μεταφορές εμφόρτων ή κενών οχημάτων με πλωτά μέσα. Στην απόδειξη αυτή, που εκδίδεται πριν από την εκκίνηση του μεταφορικού μέσου και το ένα αντίτυπό της παραδίδεται στον καταβάλλοντα το κόμιστρο, αναγράφονται:

- α) επί μεταφοράς αποσκευών, τουλάχιστον το κόμιστρο,
- β) επί μεταφοράς μικροδεμάτων, τα στοιχεία του φορτωτή και του παραλήπτη, το είδος κατά γενική κατηγορία, η ποσότητα των αγαθών και το κόμιστρο,
- γ) επί αστικών μεταφορών, τα στοιχεία της προηγούμενης περίπτωσης β', ο αριθμός του συνοδευτικού στοιχείου του αποστολέα και η ώρα εκκίνησης του μεταφορικού μέσου,
- δ) επί μεταφοράς οχημάτων με πλωτά μέσα, τα στοιχεία αυτού που καταβάλλει το ναύλο και το ποσό αυτού.

Κατόπιν των ανωτέρω και δεδομένου ότι η έκδοση των εισιτηρίων και των αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων από ενιαίο έντυπο εφαρμοζόταν στην πράξη επί σειρά ετών, τυπικά δε υιοθετήθηκε με το Π.Δ.229/1995 και προσαρμόστηκε με τρόπο ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες ελέγχου των λιμενικών αρχών, γίνεται δεκτό και για την εφαρμογή των φορολογικών διατάξεων, τα εισιτήρια και οι αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων να εκδίδονται με τον τρόπο που περιγράφεται στο Π.Δ.229/1995, με την προϋπόθεση ότι στις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων, που εκδίδονται προς επιτηδευματίες, να αναγράφονται τα στοιχεία αυτού που καταβάλλει τα κόμιστρα, καθώς και ο Α.Φ.Μ. και ο Φ.Π.Α. που αναλογεί. Ειδικά, γίνεται δεκτό σε κάθε περίπτωση, ότι μπορεί να αναγράφεται μόνο ο αριθμός του αυτοκινήτου στις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων με πλωτά μέσα, για τις τυπικές και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, στις οποίες η προτεραιότητα φόρτωσης των οχημάτων καθορίζεται από το χρόνο άφιξης στα λιμάνια, όπως οι γραμμές Ρίου - Αντιρρίου, Πρέβεζας - Ακτίου και εν γένει όπως αυτές καθορίζονται από τη συνημμένη απόφαση ΜΦ.3113.1/35/5.3.1997 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Διευκρινίζεται ότι στις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων δεν απαιτείται γενικά να αναγράφονται τα στοιχεία των ιδιωτών και αρκεί η αναγραφή του αριθμού του αυτοκινήτου.

Ο καθορισμένος τύπος εισιτηρίου για τον επιβάτη και η απόδειξη μεταφοράς οχήματος, που θα εκδίδεται μετά την 31.3.1997, εφόσον οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές το επιθυμούν, στα Ε/Γ και Ε/Γ - Ο/Γ πλοία, δρομολογημένα στις παρακάτω τοπικές και δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, στις οποίες η προτεραιότητα επιβίβασης των επιβατών και φόρτωσης των οχημάτων καθορίζονται από το χρόνο άφιξης των στους λιμένες:

ΠΕΙΡΑΙΑ	-			ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΑ	-	ΑΓ.	ΜΑΡΙΝΑΣ	- ΣΟΥΒΑΛΑΣ
ΠΕΙΡΑΙΑ	-		ΑΙΓΙΝΑΣ	- ΑΓΚΙΣΤΡΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΑ	-	ΑΙΓΙΝΑΣ	- ΜΕΘΑΝΩΝ	- ΠΟΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΑ	-		ΑΓΚΙΣΤΡΙΟΥ	- ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ			-	ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΑΡΙΔΑΣ	-	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ	ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΣΠΕΤΣΩΝ	-		ΚΟΣΤΑΣ	ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ
ΠΟΡΟΥ			-	ΓΑΛΑΤΑ
ΠΕΙΡΑΙΑ	-		ΠΑΛΟΥΚΙΩΝ	ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΑΙΓΙΝΑΣ			-	ΑΓΚΙΣΤΡΙΟΥ
ΡΙΟΥ			-	ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ
ΚΑΒΑΛΑΣ			-	ΠΡΙΝΟΥ
ΘΑΣΟΥ			-	ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ
ΠΡΙΝΟΥ	-		Ν.	ΠΕΡΑΜΟΥ
ΚΑΒΑΛΑΣ - ΘΑΣΟΥ - ΠΡΙΝΟΥ - ΚΑΛΛΙΡΑΧΗΣ - ΜΑΡΙΩΝ - ΛΙΜΕΝΑΡΙΩΝ				
ΚΑΜΕΙΡΟΥ		ΡΟΔΟΥ	-	ΧΑΛΚΗΣ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ			-	ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ
ΠΡΕΒΕΖΑΣ			-	ΑΚΤΙΟΥ
ΙΕΡΙΣΣΟΥ	-		ΑΓ.	ΟΡΟΥΣ
ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗΣ	-	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗΣ	- ΔΑΦΝΗΣ	- ΑΓ. ΟΡΟΥΣ
ΔΑΦΝΗΣ	-		Ι.Μ.	ΛΑΥΡΑΣ
ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗΣ			-	ΤΡΥΠΗΤΗΣ
ΠΕΥΚΟΧΩΡΙΟΥ	-		ΠΟΡΤΟ	ΚΑΡΡΑΣ

ΠΑΡΟΥ	-			ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ	
ΜΥΚΟΝΟΥ		-		ΔΗΛΟΥ	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΣ	ΜΗΛΟΥ	-	ΨΑΘΗΣ	ΚΙΜΩΛΟΥ	
ΡΟΔΟΥ		-		ΣΥΜΗΣ	
ΚΑΛΥΜΝΟΥ		-		ΤΕΛΕΝΔΟΥ	
ΚΑΛΥΜΝΟΥ		-		ΚΩ	
ΧΙΟΥ		-		ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ	
ΒΟΛΙΣΣΟΥ		-		ΨΑΡΡΩΝ	
ΤΟΠΙΚΕΣ		Ν.Δ.		ΚΡΗΤΗΣ	
ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΒΟΙΩΝ	-		ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΥ	
ΤΡΙΖΟΝΙΩΝ	-		ΧΑΝΙΩΝ	ΦΩΚΙΔΑΣ	
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	-	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣ	-	ΙΘΑΚΗΣ	
ΚΕΡΚΥΡΑΣ		-		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	
ΛΕΥΚΙΜΗΣ		-		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	
ΚΕΡΚΥΡΑΣ		-		ΣΑΓΙΑΔΑΣ	
ΠΕΣΑΔΑΣ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣ	-	ΣΧΟΙΝΑΡΙΟΥ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	
ΓΥΘΕΙΟΥ	-	ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΒΟΙΩΝ	-	ΚΥΘΗΡΩΝ
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ	-	Ν. ΣΤΥΡΩΝ	-	ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ		-	Ν.	ΣΤΥΡΩΝ	
ΩΡΩΠΟΥ		-		ΕΡΕΤΡΙΑΣ	
ΑΙΔΗΨΟΥ		-		ΑΡΚΙΤΣΑΣ	
ΓΛΥΦΑΣ		-		ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ	
ΑΙΓΙΟΥ	-		ΑΓ.	ΝΙΚΟΛΑΟΥ	
ΚΙΑΤΟΥ		-		ΙΤΕΑΣ	
ΡΑΦΗΝΑΣ - ΜΑΡΜΑΡΙΟΥ - ΚΑΡΥΣΤΟΥ					

α) Τύπος εισιτηρίου επιβάτη

β) Τύπος απόδειξης μεταφοράς επιβατικού οχήματος

Παρατήρηση: (1) Αναγράφεται άνω των 4,25 μ." ή "μέχρι 4,25 μ."

γ) Τύπος απόδειξης μεταφοράς Φ/Γ οχήματος όταν ο ναύλος έχει καθορισθεί ανάλογα με το μήκος σε μέτρα

δ) Τύπος απόδειξης μεταφοράς Φ/Γ οχήματος όταν ο ναύλος έχει καθορισθεί ανάλογα με το βάρος



ε) Τύπος απόδειξης μεταφοράς μοτοποδηλάτου

Οι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές πλοίων που είναι δρομολογημένα στις ανωτέρω δρομολογιακές γραμμές, μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, να εκδίδουν και να διαθέτουν στο κοινό εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων του ενιαίου τύπου, που προβλέπεται στο άρθρο 12 του Π.Δ.229/1995.

Τα ως άνω εισιτήρια επιβατών και οι αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων θα εκδίδονται σε τέσσερα (4) αντίτυπα (στέλεχος - επιβάτης - πλοίο - Λιμενική Αρχή). Σ' αυτά, εκτός από τις αποδείξεις μεταφοράς Φ/Γ οχημάτων, θα είναι προτυπωμένες οι τιμές του καθαρού ναύλου, οι υπέρ τρίτων επιβαρύνσεις και η συνολική αξία τους.

Ο καθορισμός αυτός εισιτηρίου διαφορετικού, από τον προβλεπόμενο στο άρθρο 12 του Π.Δ.229/1995, τύπου εισιτηρίου επιβάτη και απόδειξης μεταφοράς οχήματος, δεν απαλλάσσει τους εφοπλιστές ή πλοιοκτήτες πλοίων, δρομολογημένων, σύμφωνα με το Π.Δ.814/1974, σε δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, από την υποχρέωσή τους να έχουν εφοδιασθεί μέχρι την 31.3.1997 με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και μηχανογραφικής έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και να τα διαθέτουν στο κοινό, μετά την ημερομηνία αυτή, μέσω του συστήματος αυτού. Επίσης, δεν απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές ή τους υπεύθυνους σε κάθε λιμένα ναυτικούς πράκτορες πλοίων δρομολογημένων σε τοπικές δρομολογιακές γραμμές, από οποιαδήποτε πρόσθετη υποχρέωση, σχετική με τον τρόπο ή το σύστημα έκδοσης και διάθεσης στο κοινό εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, ήθελε επιβληθεί σ' αυτούς στο μέλλον.

Ο καθορισμός, επίσης, εισιτηρίου διαφορετικού τύπου, δεν απαλλάσσει τους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές ή τους υπεύθυνους ναυτικούς πράκτορες από οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση, σχετική με την αναγραφή πρόσθετων στοιχείων, ήθελε επιβληθεί σ' αυτούς στο μέλλον.

Στις περιπτώσεις κοινοπραξιών πολλών πλοίων, επιτρέπεται η μη αναγραφή επί του εισιτηρίου επιβάτη και της απόδειξης μεταφοράς οχήματος, των ονομάτων και των αριθμών νηολογίων των πλοίων.

Μετά από έγκριση του ΥΕΝ και μετά την υποβολή, από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ή το νόμιμο εκπρόσωπό τους, αιτιολογημένης αίτησης, επιτρέπεται η μη συμπλήρωση της ώρας αναχώρησης στα εισιτήρια επιβατών και τις αποδείξεις

μεταφοράς οχημάτων πλοίου, δρομολογημένου σε δρομολογιακή γραμμή της παρ. 1, εφόσον αυτό επιβάλλεται για την ομαλή εκτέλεση των δρομολογίων του.

Επιτρέπεται η αναγραφή επί των εισιτηρίων επιβατών και των αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, μόνον όρων που έχουν εγκριθεί με την αριθ. ΜΦ.3113.1/28/97/27.1.1997 απόφασή, μετά όμως από προηγούμενη έγκριση του ΥΕΝ.

### **2.3 Παραχώρηση γρήσης λιμένα για την τοποθέτηση εκδοτηρίων**

Κάθε επιβατηγό Ε/Γ ή επιβατηγό-οχηματαγωγό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο το οποίο δραστηριοποιείται εντός ελληνικού χώρου πρέπει για την μεταφορά ατόμων ή φορτίων (αυτοκινήτων, φορτηγών κ.λ.π) να εκδίδει εισιτήρια. Η έκδοση εισιτηρίων γίνεται είτε από εκδοτήρια εντός ή εκτός του λιμένος τα οποία ανήκουν στην εταιρεία είτε από εκδοτήρια- πρακτορεία τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα για την έκδοση αυτών των εισιτηρίων. Για την ύπαρξη των εκδοτηρίων εντός του λιμένος πρέπει να έχει εκδοθεί ειδική άδεια από το Λιμενικό Ταμείο.<sup>12</sup> Σύμφωνα με την υπ' αριθμό απόφασης 194/2012 με θέμα « ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΛΟΥΚΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ 7 ΕΚΔΟΤΗΡΙΩΝ ΜΕ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΜΒΑΔΟΝ 25,54 τ.μ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2012 ΜΕ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ» εντοπίζουμε ότι για την παραχώρηση της άδειας αρμόδιοι είναι το Διοικητικό Συμβούλιο του Λιμενικού Ταμείου (Δ.Σ.Λ.Τ) και ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής.

Για την απόφαση αυτή ο Πρόεδρος εισηγείται την πρότασή του και το Δ.Σ.Λ.Τ αφού λάβει υπόψη του ότι είπε ο Πρόεδρος και

α)την υποβληθείσα αίτηση με το συνημμένο τοπογραφικό διάγραμμα

<sup>12</sup>Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας

β)τις διατάξεις των Ν,2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α/19-12-2001) και ν.3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α/ 19-06-2003)

γ)τις διατάξεις του Λιμενικού Κώδικα

δ) την υπ' αριθμό 8321.6/01/12/12-03-2012 εγκύκλιο του ΥΠ.Α.Α.Ν με θέμα «Οδηγίες για την εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα στα πλαίσια της παραχώρησης του ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης των χώρων αυτών»

ε) το γεγονός ότι οι εν λόγω παραχωρήσεις δεν επηρεάζουν την ομαλή λειτουργία της ζώνης του λιμένα

στ)το πρακτικό επιτροπής καθορισμού Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Σαλαμίνας το οποίο εγκρίθηκε με τη υπ' αριθ. 180324/25-1-1952 απόφαση Υπουργού Δημοσίων έργων και την εγκεκριμένη Χ.Ζ.Λ Παλουκίων.

τελικά **εγκρίνει** του ή **απορρίπτει** την αίτηση της Κοινοπραξίας.

Η παραχώρηση συνήθως είναι ετήσια και υπάρχει και χρηματικό αντάλλαγμα το οποίο υπολογίζεται από την τιμή της χρέωσης του τ.μ δηλ αν θέλαμε 10 τ.μ και το αντάλλαγμα ήταν 20 ευρώ το τ.μ θα πληρώναμε για ένα χρόνο χρήσης των εκδοτηρίων  $20 \cdot 10 = 200$  ευρώ.

Μετά την παραχώρηση για την χρήση των εκδοτηρίων η εταιρεία η οποία παίρνει το χώρο θα πρέπει να αποδεχθεί και ορισμένους όρους όπως:

α) Να μην παρακωλύεται η άνετη, ομαλή και ασφαλής κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και να εξασφαλίζεται η ελεύθερη διέλευση του κοινού κατά μήκος του πεζοδρομίου αλλά και η προσέγγιση του προς τη θάλασσα. Ο ελεύθερος χώρος του πεζοδρομίου πρέπει να είναι 1,20 μ. προς την πλευρά του δρόμου.

β) Ο ενδιαφερόμενος θα διατηρεί τον χώρο που του παραχωρείται καθαρό και θα συμμορφώνεται προς τις υποδείξεις της οικείας Λιμενικής Αρχής

γ) Ο ενδιαφερόμενος θα έχει τις προβλεπόμενες (όπου απαιτείται) άδειες και εγκρίσεις.

δ) Σε περιπτώσεις που αποφασισθεί από τον φορέα διοίκησης η κατασκευή λιμενικών ή άλλων δημοσίου συμφέροντος ή εξυπηρετούντων την κοινή χρήση έργων στον παραχωρούμενο χώρο ή αλλαγή χρήσης αυτού, θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να

εγκαταλείπει την χρήση του μέσα σε τακτή προθεσμία χωρίς καμία αξίωση για αποζημίωση.

ε) Ο παραχωρούμενος χώρος θα παραδοθεί στην προτέρα του κατάσταση μετά τη λήξη της παραχώρησης

στ) Απαγορεύεται η τοποθέτηση ή ανάρτηση κάθε είδους διαφημιστικών πινακίδων

ζ) Ο παραχωρησιούχος δεν επιτρέπεται να μεταβιβάσει ολικά ή μερικά το δικαίωμά του σε άλλον ή να συνάψει οποιαδήποτε σχέση γι' αυτό, με ή χωρίς αντάλλαγμα (π.χ υπεκμίσθωση κ.λ.π) που να αφορά την έκταση που παραχωρήθηκε ή τις εγκαταστάσεις και γενικά τα έργα πάνω σε αυτή, χωρίς την προηγούμενη έγκριση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα. Σε κάθε περίπτωση επιβάλλεται η εφαρμογή των διατάξεων περί παραχωρήσεων ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης χώρων, τηρουμένης της διαδικασίας που αναλύεται στην παρούσα εγκύκλιο.

η) Το παραχωρούμενο δικαίωμα χρήσης του χώρου μπορεί να ανακληθεί εκ μέρους του Δημοσίου για λόγους Εθνικής ανάγκης, άμυνας και ασφάλειας της Χώρας. Στην περίπτωση αυτή, υποχρεούται ο ενδιαφερόμενος να εγκαταλείψει την χρήση του χώρου μέσα σε τακτή προθεσμία χωρίς καμία αξίωση από το Δημόσιο ή τον φορέα διοίκησης λιμένα για αποζημίωση.

θ) Με μέριμνα του ενδιαφερόμενου, θα λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας και της παραλίας, σύμφωνα με το Ν.743/77 (ΦΕΚ 319 Α' /17-10-77) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

ι) Απαγορεύεται η εκτέλεση έργων διαμόρφωσης του παραχωρημένου χώρου και κάθε μεταβολή αυτού από επιχωματώσεις, προσχώσεις θαλασσιών εκτάσεων κ.λ.π

κ) Η παράβαση των διατάξεων του νόμου και η παράβαση των όρων και περιορισμών που έχουν τεθεί στην πράξη παραχώρησης καθώς και η μεταβολή του σκοπού ή της χρήσης της παραχώρησης ή της έκτασης που έχει παραχωρηθεί για χρήση, συνεπάγεται την αυτοδίκαιη έκπτωση του παραχωρησιούχου αζήμιως για τον φορέα διοίκησης λιμένα, για την οποία εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη, η οποία κοινοποιείται σε αυτόν, στην οικεία Λιμενική Αρχή και στην Κτηματική Υπηρεσία.

λ) Απαγορεύεται στον παραχωρησιούχο να προβεί σε οποιαδήποτε κατασκευή μόνιμου ή προσωρινού χαρακτήρα έργου χωρίς να έχουν προηγουμένως εκδοθεί οι απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις της κείμενης νομοθεσίας.

μ) Σε περίπτωση που διαπιστωθεί η χρησιμοποίηση χώρου μεγαλύτερης έκτασης από τον παραχωρηθέντα, θα εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 27 του ν.2971/2001 (Α-85) , η οποία παραπέμπει στις διατάξεις περί προστασίας δημόσιων κτημάτων. (Έκδοση Πρωτοκόλλου Διοικητικής Αποβολής και Πρωτοκόλλου Αποζημίωσης Αυθαίρετης Χρήσης από την οικεία Κτηματική Υπηρεσία)

ν) Για την παρούσα απόφαση παραχώρησης δεν έχουν εφαρμογή οι προστατευτικές διατάξεις του Π.Δ. 34/1995 «Κωδικοποίησης διατάξεων νόμων περί εμπορικών μισθώσεων."

#### **2.4 Δικαίωμα αγοράς ατελών καυσίμων, τροφίμων και γημικών-γρωμάτων**

<sup>13</sup>Όπως είναι γνωστό τα σύγχρονα πλοία κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσεως (ντήζελ) και καταναλώνουν πετρέλαιο. Εκτός από την κύρια μηχανή του πλοίου που λειτουργεί με πετρέλαιο, υπάρχουν και διάφορα άλλα μηχανήματα που παράγουν ενέργεια για τις ανάγκες του πλοίου και καταναλώνουν πετρέλαιο. Τέτοια βοηθητικά μηχανήματα είναι γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, βαρούλκα, λέβητες παραγωγής ατμού κ.α.

Για όλες τις ανάγκες των μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του, το πλοίο καταναλώνει κυρίως δύο ειδών καύσιμα που διαφέρουν μόνο ως προς την πυκνότητα:

α) Το ακαθάριστο πετρέλαιο ή μαζούτ (fuel oil) για την κύρια μηχανή και τους ατμολέβητες, το οποίο καταναλώνεται στην ανοικτή θάλασσα.

β) Το ψιλό πετρέλαιο (diesel oil) το οποίο χρησιμοποιείται για την κίνηση των μηχανών ηλεκτροπαραγωγής, αλλά και για τη λειτουργία της μηχανής του πλοίου μέσα στα λιμάνι, για απόκτηση μεγαλύτερης ευελιξίας και ακρίβειας στις κινήσεις του.

<sup>13</sup> Λεκαράκου Αικατερίνη, Ναυτιλιακή Λογιστική

Εκτός από το πετρέλαιο έχουμε και τα λιπαντικά (lybricants). Τα λιπαντικά είναι ορυκτέλαια τα οποία χρησιμοποιούνται για τη λίπανση των διαφόρων μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου, όπως ορυκτέλαια για τη λίπανση των κυλίνδρων της κύριας μηχανής (cylinder oil),για τη λίπανση των αξόνων της (crank case oil), για τις μηχανές ηλεκτροπαραγωγής, καθώς και κοινά ορυκτέλαια (βαλβολίνες, γράσσα) για τη συντήρηση άλλων μηχανημάτων.

Ακόμα έχουμε τα τρόφιμα όπου η ναυτική επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να εφοδιάζει το πλοίο με τα αναγκαία για τη διατροφή του πληρώματος τρόφιμα.

Είδη του κυλικείου που δεν προορίζονται να πωληθούν με σκοπό το κέρδος, αλλά διαθέτονται στα μέλη του πληρώματος στην τιμή κτήσεως. Ακόμα ένα μέρος των ειδών του κυλικείου προσφέρονται στους επισκέπτες του πλοίου.

Επίσης έχουμε τα Χρώματα- Χημικά: τα οποία είναι απαραίτητα για τη φροντίδα και τη συντήρηση των μεταλλικών μερών του πλοίου που είναι καθημερινή και τα βασικά υλικά της συντήρησης είναι τα χρώματα και τα χημικά.

Με τα χρώματα συντηρούνται οι μεταλλικές επιφάνειες και οι ύφαλοι, ενώ τα χημικά χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των κυτών (αμπαριών) και την αφαλάτωση των τοιχωμάτων των ατμολεβητών του πλοίου.

Ένα από τα πιο σημαντικά αγαθά του πλοίου είναι το νερό. Το πλοίο εφοδιάζεται στα διάφορα λιμάνια με ποσότητες νερού ανάλογα με τις ανάγκες του. Το νερό εκτός από τη γνωστή γενική χρήση, έχει μέσα στο πλοίο ποικίλες χρησιμότητες. Κυρίως καταναλώνεται για την παραγωγή ατμού που χρησιμοποιείται για θέρμανση του φορτίου, για την κίνηση ατμοστροβίλων, βοηθητικών συσκευών κ.α

Εκτός από όλα αυτά τα εμπορεύματα και τα αγαθά-εφόδια, έχουμε και τα φάρμακα, έντυπα, γραφική ύλη και τα ανταλλακτικά των μηχανών.

Τώρα θα αναλύσουμε πως επιδρά το Φ.Π.Α σε όλα τα παραπάνω. Σύμφωνα με την νομοθεσία δεν επιβαρύνονται με φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) οι παραδόσεις αγαθών που προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε σκάφη τα οποία δικαιούνται απαλλαγής σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 27 του Ν2859/2000.

### **Συγκεκριμένα απαλλάσσονται από ΦΠΑ:**

α) Τα υλικά και αντικείμενα που παραδίδονται απ' ευθείας για να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε πλοία ή πλωτά μέσα που προορίζονται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή άλλη εκμετάλλευση. Εξαιρούνται τα σκάφη ιδιωτικής χρήσεως που προορίζονται για αναψυχή ή αθλητισμό ( διατάξεις της περιπτ. Α και γ' του άρθρου 27 του Ν2859/2000)

β) Τα καύσιμα και λιπαντικά που παραδίδονται απ' ευθείας σε πλοία και πλωτά μέσα που απαλλάσσονται από το ΦΠΑ ( σύμφωνα με την παραπάνω περίπτωση παραγρ.1 άρθρ. 2)

γ) Τα τροφοεφόδια και τα λοιπά συναφή αγαθά που προορίζονται για τον εφοδιασμό σκαφών που απαλλάσσονται από το ΦΠΑ ( σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 27). Για την απόδειξη της παράδοσης και τη διαδικασία της απαλλαγής εφαρμόζονται οι διατάξεις της Υπουργικής απόφασης Π 1591/1546/4.4.87

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **Εισαγωγή**

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε στην κοινοπραξία πλοίων Σαλαμίνας έτσι ώστε να κατανοηθεί ο τρόπος λειτουργίας των πλοίων που βρίσκονται σε μία κοινοπραξία αλλά και το πώς λειτουργεί μία κοινοπραξία πλοίων. Στα παραπάνω κεφάλαια έχουμε αναλύσει και παραθέσει όλη την υπάρχουσα απαραίτητη νομοθεσία που χρειάζεται να ακολουθηθεί. Τέλος μέσω του παραδείγματος της κοινοπραξίας των πλοίων της Σαλαμίνας θα απλοποιηθούν όλες οι νομοθεσίες και οι διατάξεις και θα δούμε πως λειτουργούν στην πράξη.

### **3.1 Κοινοπραξία πλοίων Σαλαμίνας**

Αξίζει σε αυτό το σημείο να εξετάσουμε την κοινοπραξία πλοίων στην Σαλαμίνα καθώς είναι από τις πρώτες στην Ελλάδα και με την μεγαλύτερη κίνηση αλλά και αριθμό πλοίων από όλες τις άλλες κοινοπραξίες. Αναλύοντας την θα μπορέσουμε να έχουμε μία κατατοπιστική εικόνα για τους λόγους τους οποίους οι

πλοιοκτήτες επιλέγουν την ίδρυση κοινοπραξιών σε όλη την Ελλάδα. Η Σαλαμίνα είναι πολύ γνωστή για τα ferry boats αλλά και τα μικρά επιβατηγά της πλοία καθώς είναι ένα νησί πολύ κοντά στο Πειραιά με μόνιμους κατοίκους και τουριστικός προορισμός καθώς πολύ Αθηναίοι έχουν χτίσει εξοχικά για τις διακοπές τους. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγάλη οικονομική ανάπτυξη καθώς ολοένα και περισσότεροι επιλέγουν να εγκατασταθούν μόνιμα στο νησί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν από πολύ παλιά πλοία τα οποία εξυπηρετούν την διέλευση οχημάτων και κατοίκων από και προς Σαλαμίνα.<sup>14</sup>Υπάρχουν μαρτυρίες για

καθημερινή συγκοινωνία μεταξύ Σαλαμίνας – Αττικής από το 17ο αιώνα. Κατά τον Ανδρέα Ζιρώ, εννοείται ως «πέραμα» ο διάπλους από τη Σαλαμίνα προς την απέναντι «σκάλα του ψαριού», όπου εκεί συγκεντρώνονται και διαθέτουν στον Πειραιά και την Αθήνα τα αλιεύματα τους Κουλουριώτες και Καματεριώτες ψαράδες. Ως επί το πλείστον οι κάτοικοι ασχολούνται με την αλιεία ψαριών και οστράκων, κυρίως κυδώνια και αχιβάδες και με τα «περάματα», δηλαδή τη μεταφορά ατόμων από το Καματερό στο Πέραμα Αττικής και αντίστροφα. Το 1948 οι Παναγής, Ιωάννης και Κυριάκος Καρνέσης φέρνουν στην γραμμή το πρώτο ferry boat, το «Αλίκη», ξύλινο, Αγγλικής κατασκευής . Για την ιστορία: Το «Αλίκη» μετέφερε στην Ύδρα το κινηματογραφικό συνεργείο για τις ανάγκες των γυρισμάτων της ταινίας «το παιδί και το δελφίνι» με τη Σοφία Λόρεν και τον Ιβαν Λάντ το 1958 και παρέμεινε εκεί για τρεις μήνες. Ακολούθησαν το «Θηρεσία» 1951-52 των Γιάννη & Παναγή Καρνέση σιδερένιο Γερμανικής κατασκευής (φωτο 2), το «Ευαγγελία» το 1953 των Σπύρου & Χαράλαμπου Φουρίκη, ξύλινο Αγγλικής κατασκευής, το «Μαίρη» το 1954 των Σταύρου Τσαπαρλή & Ηλία Περδικούρη, ξύλινο Αγγλικής κατασκευής, το «Σαλαμίς» το 1955 των Γιάννη Καρνέση & Δημήτρη Παπανικολάου Γερμανικής κατασκευής σιδερένιο, Το «Αη Γιώργης» το 1955 του Δημητρίου Παπανικολάου, σιδερένιο Γερμανικής κατασκευής, το «Αγγελική» το 1955 του Ιωάννη Αποστόλη, ξύλινο Αγγλικής κατασκευής, το «Παναγής» των Παναγή, Γιάννη και Βαγγέλη Καρνέση, ξύλινο κατασκευασμένο στο ναυπηγείο «Μητσάκη» στο Πέραμα το 1955-56, το «Ελένη» με Ν.Π 1544 των Δημήτρη Δημητριάδη και Δημήτρη & Ιωάννη

<sup>14</sup><http://www.nautilia.gr/forum/archive/index.php?t-25290-p-2.html>



Σοφρά, ξύλινο κατασκευασμένο στο Πέραμα το 1957, το οποίο στην αρχή έκανε δρομολόγιο Θάσο-Κεραμωτή, μετά ονομάζεται «Ερέτρια» και κάνει δρομολόγια Ωρωπό-Ερέτρια και από 1961-63 κάνει δρομολόγιο Παλούκια – Πέραμα, όπου και έχει αποκτήσει γέφυρα , το «Θηρεσία» των Γιάννη & Παναγή Καρνέση σιδερένιο, κατασκευασμένο στο Πέραμα το 1956 στο ναυπηγείο Αναστασιάδη- Τσορτανίδη, ενώ το 1962 το σιδερένιο έπειτα «Ευαγγελία». Με αυτά τα ferry boat το εισιτήριο κόστιζε 19,50 δραχμές και το δρομολόγιο ήταν ανάλογα με τις απαιτήσεις των οδηγών για Καματερό ή κυρίως Παλούκια. Σταθερά πλέον τα Παλούκια θα εξελιχθούν γρήγορα από την δεκαετία του 1950 σε επίγειο της νήσου. Αρχικά κάθε ferry boat αξιοποιούσε τα κέρδη που έβγαζε το ίδιο. Πολύ νωρίς όμως άρχισε να συζητείται το ενδεχόμενο ίδρυσης μιας κοινοπραξίας, η οποία άτυπα λειτούργησε μέχρι το 1968, οπότε και δημιουργήθηκε. Σήμερα η γραμμή Παλούκια – Πέραμα έχει εκσυγχρονιστεί και διαθέτει το μεγαλύτερο, πιο σύγχρονο και πιο εξοπλισμένο στόλο ferry boat παγκοσμίως και διακρίνεται για την άμεση εξυπηρέτηση, δείχνοντας αρκετές φορές το κοινωνικό της πρόσωπο. Η μεταφορά αυτή είναι τόσο μεγάλη περίπου όση είναι και η μεταφορά του Ρίου-Αντιρρίου. Λόγω λοιπόν όλων αυτών των χαρακτηριστικών από νωρίς φάνηκε ότι στο πέρασμα αυτό της Σαλαμίνας δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Πολλοί είδαν την επένδυση αυτή συμφέρουσα αλλά λειτουργώντας ο καθένας πλοιοκτήτης μόνος έδειχνε ότι δεν υπάρχει «σίγουρο» κέρδος, έτσι υιοθετήθηκε ως «λύση» η σύσταση μίας κοινοπραξίας πλοίων.<sup>15</sup> Οι λόγοι που οδήγησαν στην σύσταση της κοινοπραξίας είναι οι παρακάτω:

- Οικονομικοί, οι οποίοι στοχεύουν στην αποφυγή εξόδων, που συνδέονται με την ίδρυση άλλων εταιρικών τύπων ( π.χ έξοδα δημοσίευσης του καταστατικού κ.λ.π)
- Νομικοί, όταν λόγω δεσμεύσεων τα μέλη δεν μπορούν να συστήσουν άλλη εταιρεία.
- Αποφυγή επιχειρηματικού κινδύνου, που επιτυγχάνεται με τον συντονισμό της δραστηριότητας των μελών
- Οικονομίες κλίμακος, οι οποίες επιτυγχάνονται, τόσο από οικονομική άποψη όσο και από τεχνογνωσία, λόγω της ύπαρξης περισσότερων μελών.

<sup>15</sup>Χρήστος Νεγκάκης, Λογιστική Εταιριών

- Περιορισμός ανταγωνισμού, η ύπαρξη της κοινοπραξίας για την επίτευξη του κοινού σκοπού περιορίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των μελών.

Δύο είναι αυτή τη στιγμή οι κοινοπραξίες πλοίων της Σαλαμίνας οι οποίες διατηρούν «καλές» σχέσεις μεταξύ τους. Αυτό φαίνεται στο ότι οι τιμές των εισιτηρίων είναι ίδιες, αλλά και στο γεγονός ότι λειτουργούν εντός της ημέρας πλοία και των δύο κοινοπραξιών έπειτα από συνεννόηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η δεύτερη κοινοπραξία πλοίων με την επωνυμία «Κοινοπραξία Πορθμείων Σαλαμίνας Αγίου Νικολάου» συστήθηκε από μέλη που αποχώρησαν από την κοινοπραξία

πλοίων με την επωνυμία «Κοινοπραξία Επιβατοχηματαγωγών Σαλαμίνας». Βέβαια έχουν αρχίσει και οι αντιδράσεις από μία μερίδα πολιτών που καταγγέλλουν και τις δύο κοινοπραξίες ότι λειτουργούν ως «καρτελ» καθώς εκμεταλλεύονται όπως λένε την αδυναμία της εναλλακτικής μετακίνησης και διατηρούν «ακριβά» τα εισιτήρια. Ακόμα χαρακτηρίζουν τις κοινοπραξίες αυτές χαρακτηριστικά ως «Αστικές συγκοινωνίες» με ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Από τη διαμαρτηρία αυτή των πολιτών μέσω δύο επιστολών που στάλθηκαν στις δύο κοινοπραξίες που λειτουργούν στην Σαλαμίνα αξίζει να σημειωθεί ότι αναφέρονται μέσω των στοιχείων του Ο.Λ.Π ότι για το έτος 2009 μεταφέρθηκαν 8.773.709 επιβάτες. Αυτός ο αριθμός αρκεί για να καταλάβουμε το οικονομικό μέγεθος και το ύψος της κερδοφορίας για τις κοινοπραξίες.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης περιόδου 01/11/2013-31/10/2014 που κατατέθηκαν στη Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σύμφωνα με το Άρθρο 4 του Ν.2932/01 και οι δύο κοινοπραξίες απαριθμούν σε 43 πλοία τα οποία είναι όλα της εταιρικής μορφής Ν.Ε ( Ναυτική Εταιρεία).

Σύμφωνα με τα παραπάνω εάν αναλογιστούμε ότι μόνο η κίνηση των επιβατών και όχι των οχημάτων ανέρχεται στα 8.773.709 και το κόστος του εισιτηρίου είναι 0.90 του ευρώ με ένα πρόχειρο υπολογισμό έχουμε:

$$8.773.709 \times 0,90 = 7.896.338 \text{ ευρώ μικτές αποδοχές}$$

Σύμφωνα με τον νόμο περί φόρων και δικαιωμάτων υπέρ τρίτων

Έχουμε :

Υπέρ του .Ο.Λ.Π

$$1) 8.773.709 \times 0,043 = 377.269,48 \text{ ευρώ}$$

Επίναυλος (3% επί του καθαρού ναύλου=0.022)

$$2) 8.773.709 \times 0,022 = 193.021,59 \text{ ευρώ}$$

ΦΠΑ 13%

$$3) 8.773.709 \times 0,104 = 912.465,73 \text{ ευρώ}$$

Επομένως καθαρός ναύλος

$$7.896.338 - (377.269,48 + 193.021,59 + 912.465,73) = 6.413.581,2$$

Αν υποθέσουμε ότι 43 είναι τα πλοία των κοινοπραξιών και μοιραστούν τα χρήματα ισόποσα τότε έχουμε:

$$6.413.581,2 / 43 = 149.153,05 \text{ ευρώ}$$

Αν και ο τρόπος υπολογισμού δεν είναι ακριβής δεν υπάρχουν μεγάλες αποκλείσεις από αυτό τον αριθμό. Πιθανότατα το κάθε πλοίο να εισέπραξε για το 2009 μόνο από το επιβατικό κοινό 150.000 ευρώ. Η εξασφάλιση αυτού του ποσού είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για την σύσταση και διατήρηση των κοινοπραξιών στην γραμμή Πέραμα παλούκια και Παλούκια Πέραμα καθώς όπως είδη αναφέραμε ο ελεύθερος ανταγωνισμός είναι δύσκολος έως ακατόρθωτος.

### **3.2 Ναυτική Εταιρεία**

Γιατί όμως στη κοινοπραξία της Σαλαμίνας οι πλοιοκτήτες της έχουν επιλέξει όλα τα πλοία να είναι της μορφής Ν.Ε. Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε την Ν.Ε για να δούμε ποια πλεονεκτήματα επιφέρει έτσι ώστε να κατανοήσουμε την επιλογή αυτή των πλοιοκτητών. <sup>16</sup>Η ναυτική εταιρεία αποτελεί ειδική μορφή ανώνυμης εταιρείας. Εισήχθη με το ν. 959/79 «περί ναυτικής εταιρείας», ο οποίος τροποποιήθηκε με τους ν.1892/90 και 2987/02 για να προσφέρει στους Έλληνες πλοιοκτήτες εταιρική μορφή που θα παρέχει σ' αυτούς δυνατότητες αντίστοιχες με εκείνες μιας Παναμαϊκής ή Λιβεριανής εταιρείας.

Η Ναυτική Εταιρεία συνίσταται για ορισμένο χρόνο και έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή διαχείριση εμπορικών πλοίων ελληνικής ή ξένης σημαίας, καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιριών. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά, τα ναυταθλιακά πλοία και τα πλοία αναψυχής, ενώ περιλαμβάνονται τα στατιστικά ναυπηγήματα που ο νόμος τα εξομοιώνει με πλοία.

Η Ναυτική εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές και η σύμβαση της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα.

Το μητρώο τηρείται από υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εποπτεύεται από τον προϊστάμενο του Πρωτοδικείου Πειραιά (αρθ.48). Το μητρώο είναι δημόσιο βιβλίο που καταχωρούνται κατ' αρχήν, η ναυτική εταιρεία και στη συνέχεια οι πράξεις και τα γεγονότα που συνδέονται με τη ζωή της. Το μητρώο αποτελείται (αρθ.51) από:

- Το βιβλίο του μητρώου ναυτικών εταιρειών (καταχωρούνται κατά χρονολογική σειρά η επωνυμία της ναυτικής εταιρείας)
- Τον φάκελο κάθε εταιρείας (τηρείται η εταιρική σύμβαση και όλα τα έγγραφα που υποβάλλονται)
- Τη μερίδα κάθε εταιρείας (αναγράφονται η χρονολογία της εταιρικής σύμβασης, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκεια, η διεύθυνση, το κεφάλαιο και όλα τα λεπτομερή στοιχεία)
- Το ευρετήριο των εταιρειών (τηρείται κατ' αλφαβητική σειρά)

Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας, τα παρακάτω:

- 1) Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- 2) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές
- 3) Περί του διοικητικού συμβουλίου (αρμοδιότητες, εκλογή κλπ)
- 4) Περί της γενικής συνέλευσης (αρμοδιότητες, σύγκληση κλπ)

<sup>16</sup>Λεκαράκου Αικατερίνη, Ναυτιλιακή Λογιστική

- 5) Τα δικαιώματα των μετοχών
- 6) Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά «Ν.Ε». Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον 2. Το κεφάλαιο της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός 2 ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 5000<sup>E</sup> ή το ισόποσο ξένου νομίσματος, (ν.2978/02) το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρισης της εταιρείας στο μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1<sup>E</sup> ή το ισάξιο αυτών σε ξένο νόμισμα κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία της μετοχής του. Επιτρέπεται με τη σύμβαση να ορισθούν προνόμια υπέρ μετόχων ή μετόχων, και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή χωρίς ψήφο.

Η σύσταση ναυτικής εταιρείας είναι άκυρη εάν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά το χρόνο υπογραφής της εταιρικής σύμβασης.

Οι μετοχές της Ν.Ε μπορεί να είναι μόνον ονομαστικές ή μόνον ανώνυμες και μπορούν να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο. Σε περίπτωση που οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο Χρηματιστήριο, η ναυτική εταιρεία υπέχει όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τις Α.Ε., όσον αφορά ιδίως τον έλεγχο από ορκωτούς ελεγκτές και τη σύνταξη και δημοσίευση των ετήσιων λογιστικών καταστάσεων και άλλων στοιχείων.

Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με έγγραφη στο βιβλίο μετοχών, που χρονολογείται και υπογράφεται από τα 2 μέρη. Εάν, με εταιρική σύμβαση, επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών τότε η διάταξη αυτή πρέπει να αναγράφεται πίσω από τον τίτλο της μετοχής.

Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής, εάν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπούς. Το άρθρο 10 ν.959/1979 απαγόρευε σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών ναυτικής εταιρείας. Η απαγόρευση επέβλεπε στη διασφάλιση της ελληνικής εθνικότητας των πλοίων της Ν.Ε. Με το άρθρο 3 του ν.2978/2002 επιτρέπεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί των μετοχών της Ν.Ε που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο από το 50% του εκάστοτε εταιρικού κεφαλαίου.

Η Ν.Ε διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποί έχει τρία τουλάχιστον μέλη, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ορίζονται στο καταστατικό ή εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων. Το Δ.Σ συνεδριάζει στην έδρα της εταιρείας, είναι όμως δυνατό, με απόφαση του, να συνεδριάσει με άλλο τόπο. Εφόσον το καταστατικό δεν ορίζει αυξημένη πλειοψηφία, οι αποφάσεις του διοικητικού λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων και αντιπροσωπευόμενων μελών. Οι αποφάσεις του Δ.Σ καταχωρούνται σε πρακτικό που υπογράφεται από τα παρόντα μέλη ή τους αντιπροσώπους τους. Η υπογραφή του πρακτικού απ' όλα τα μέλη του Δ.Σ ισοδυναμεί με απόφασή του. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας είναι αρμόδιο να αποφασίσει για κάθε θέμα που αφορά τη διοίκηση της εταιρείας, τη διαχείριση της περιουσίας της και γενικότερα την επιδίωξη του σκοπού της, καθώς και να παρέχει εγγυήσεις και εμπράγματα ασφάλειες υπέρ άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων.

<sup>17</sup>Η Γενική Συνέλευση συνέρχεται τουλάχιστον μια φορά το χρόνο στην έδρα της εταιρείας ή σε άλλο τόπο (άρθρο 22). Η γενική συνέλευση είναι σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν άνω του 50% του εταιρικού κεφαλαίου (αρθ.25). Κάθε μετοχή δίνει δικαίωμα μίας ψήφου (αρθ.26). Η γενική συνέλευση των μετόχων είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας και αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση (αρθ.28).

Τα καθαρά κέρδη διατίθενται ελεύθερα, ύστερα από απόφαση της γενικής συνέλευσης, χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

<sup>17</sup>Λεκαράκου Αικατερίνη, Ναυτιλιακή Λογιστική

Η ναυτική εταιρεία λύεται:

- 1) Με την λήξη του χρόνου διάρκειάς της
- 2) Με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο
- 3) Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση

Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρείας.

Οι Ναυτικές Εταιρείες (πλοιοκτήτριες πλοίων) υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων-εξόδων. Ο νόμος προβλέπει σύνταξη ισολογισμού από το Δ.Σ στο τέλος της εταιρικής χρήσης, δεν επιβάλλει όμως τη δημοσίευση του.

### **3.3 Δρομολόγηση πλοίων**

Η κοινοπραξία πλοίων για να μπορέσει να λειτουργήσει δεν φτάνει μόνο να πληρεί όλες τις προδιαγραφές αλλά και τις διαδικασίες που έχουμε αναφέρει στα προηγούμενα κεφάλαια. Ένα από τα σημαντικότερα σημεία για την λειτουργία της είναι το κάθε πλοίο το οποίο ανήκει στην κοινοπραξία για να μπορέσει να εξυπηρετήσει τον σκοπό της κοινοπραξίας να του εγκριθεί η δρομολόγησή του. Για την καλύτερη ανάλυση της διαδικασίας θα δούμε την έγκριση ενός πλοίου για την γραμμή Περάματος Παλουκιών.

<sup>18</sup> Αρχικά πρέπει να πάρει έγκριση από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου όπου η έγκριση δίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας, ο οποίος σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2932/2001 ( Φ.Ε.Κ Α'145) «Περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, τις σχετικές διατάξεις του Ν.Δ 187/1973 «Περί Κ.Δ.Ν.Δ» (ΦΕΚ Α'216), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, την αριθ.3332.2/01/06/26-01-2006 Κ.Υ.Α (ΦΕΚ Β'76) « Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτήν», όπως έχει τροποποιηθεί και

<sup>18</sup>Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

ισχύει, την αριθ. 3337.3/01/08/28-02-2008 Απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής « Μεταβίβαση αρμοδιότητας και του δικαιώματος υπογραφής με εντολή του Υπουργού επί θεμάτων δρομολογίων-ακινήσιων δρομολογημένων πλοίων και λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών» (ΦΕΚ Β΄394), τις διατάξεις του Π.Δ 85/2012 (ΦΕΚ 141 Α΄/21-06-2012), « Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ.94/2012 (ΦΕΚ 149 Α΄/17-07-2012) και ισχύει, την δήλωση δρομολόγησης όπου στην δήλωση αυτή αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία του πλοίου που ζητά την έγκριση της δρομολόγησης αλλά και τα στοιχεία της εταιρείας, την αριθ. 02/14-03-13 Γνωμοδότηση Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ), ανακοινώνει:

1.Τη δήλωση δρομολόγησης του Ε/Γ-Δ/Ρ «ΠΑΝΑΓΙΑ» Ν.Π 6613 στη γραμμή ΠΕΡΑΜΑ- ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ για το χρονικό διάστημα από 01/11/2013 έως 31/10/2014 εκτός του χρονικού διαστήματος 22/08/2014 έως και 24/08/2014 που θα εκτελεί δρομολόγια στην γραμμή ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ- Μ.ΠΕΥΚΟ.

2.Το πλοίο θα ενταχθεί σε κύκλωμα δρομολογίων που θα καταρτίζεται έγκαιρα με απόφαση του Λιμενάρχη Πειραιά.

3.Τα δρομολόγια της 22/08/2014, 23/08/2014, και 24/08/2014 στη γραμμή ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ- Μ.ΠΕΥΚΟ θα καθοριστούν με Απόφαση του Λιμενάρχη Ελευσίνας.

4.Για τη διακοπή δρομολογίων θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου έκτου του Ν.2932/01 με έγκριση του Λιμενάρχη Πειραιά.

5.Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παρέχει υπηρεσίες θαλασσίων ενδομεταφορών σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2932/2001 όπως ισχύει και τις κατά εξουσιοδότηση εκδοθείσες Υπουργικές Αποφάσεις του νόμου αυτού και ειδικότερα να τηρεί τις προβλεπόμενες από τις διατάξεις την παρ.4 του άρθρου τρίτου αυτού υποχρεώσεις ( αναφορικά με τη βεβαίωση Κάλυψης Αστικής Ευθύνης, το Πιστοποιητικό Ασφαλείας του πλοίου, τη Βεβαίωση Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Ε.Ε, κ.λ.π)

6.Οι αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις διατάξεις της παρ.4 του άρθ. Τρίτου του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ 145<sup>Α</sup>), όπως έχει τροποποιηθεί και



ισχύει, επαληθεύουν τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τις ανωτέρω υποχρεώσεις του.

7. Διευκρινίζεται ότι η παρούσα αφορά:

(α) Τη δήλωση δρομολόγησης του πλοιοκτήτη και μόνον και δεν υποκαθιστά τα προβλεπόμενα ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά του πλοίου για την εκτέλεση των δρομολογίων, ούτε απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση τήρησης των όρων- προϋποθέσεων που απορρέουν από άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

(β) Την ανωτέρω δρομολογιακή περίοδο, εφόσον την τηρούνται οι γενικές και ειδικές διατάξεις καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις διενέργειας θαλασσιών μεταφορών της κείμενης νομοθεσίας που αφορούν το πλοίο, την εκτέλεση των πλόων του και τον πλοιοκτήτη.

Στη συνέχεια αφού πάρει την έγκριση (όπως η από πάνω απόφαση) πρέπει με απόφαση του Κεντρικού Λιμενάρχη του Πειραιά να αποφασιστεί η εκτέλεση των δρομολογίων στη γραμμή. Η απόφαση αυτή δίνεται με ανακοίνωση από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά. Για να μπορέσει κάθε Ε/Γ-Δ/Ρ πλοίο να εκτελέσει τα δρομολόγια στη Γραμμή που θέλει βασίζεται στην απόφαση αυτή. Για το παραπάνω παράδειγμα του Ε/Γ-Δ/Ρ ΠΑΝΑΓΙΑ χρειάζεται η απόφαση «Καθορισμός δρομολογίων Ε/Γ-Δ/Ρ πλοίων Γραμμής Πειραιά-Καματερό-Παλούκια Σαλαμίνας για την περίοδο από 01-11-2013 έως και 31-10-2014», όπου ο Λιμενάρχης σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2932/01 (145<sup>Α</sup>) «Περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, τις διατάξεις του Ν.Δ 187/1973 (216<sup>Α</sup>) «Περί Κ.Δ.Ν.Δ», όπως τροποποιήθηκε, την αρ.3337./01/08/28-02-2008 (394<sup>Β</sup>) «Μεταβίβαση αρμοδιότητας και του δικαιώματος υπογραφής με εντολή Υπουργού επί θεμάτων δρομολογίων – ακινησιών δρομολογημένων πλοίων και λοιπών θεμάτων αρμοδιότητας Διεύθυνσης Θαλασσιών Συγκοινωνιών», την αρ. πρωτ. 3314.1/126/13/20-08-2013 Ανακοίνωση Δήλωσης Δρομολόγησης ΥΝΑ/ΔΘΣ1<sup>Ο</sup>, την αρ. πρωτ 3314.1/128/13/20-08-2013 Ανακοίνωση Δήλωσης Δρομολόγησης ΥΝΑ/ΔΘΣ1<sup>Ο</sup>, την αρ. πρωτ. 3314.1/129/13/20-08-2013 Ανακοίνωση Δήλωσης Δρομολόγησης ΥΝΑ/ΔΘΣ1<sup>Ο</sup>, την αρ. πρωτ. 3314.1/213/13/17-10-2013 Ανακοίνωση Δήλωσης Δρομολόγησης ΥΝΑ/ΔΘΣ1<sup>Ο</sup>, την από 24-10-2013 αίτηση ενδιαφερομένων πλοιοκτητών, το ΩΠ 250936/10-13 σήμα μας, την καλύτερη εξυπηρέτηση των διακινουμένων στη γραμμή «Πειραιάς-

Καματερό-Παλούκια Σαλαμίνας», αποφασίζει την εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ για το χρονικό διάστημα από 01-11-13 έως και 31-10-14 ως κάτωθι:

Α) Από 01-11-2013 έως και 31-10-2014

### **ΔΕΥΤΕΡΑ-ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

#### **Παλούκια-Πειραιάς:**

06:30, 07:00, 07:30, 08:00, 08:30, 09:00, 10:00, 11:00, 11:30, 12:00, 12:40, 13:10, 13:40, 14:10, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00

#### **Πειραιάς-Παλούκια:**

07:10, 07:40, 08:10, 09:00, 09:30, 10:00, 11:00, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:15, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00

### **ΣΑΒΒΑΤΟ**

Παλούκια-Πειραιάς: 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00,13:00, 14:00, 15:00

Πειραιάς-Παλούκια: 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00

### **ΚΥΡΙΑΚΗ**

Δε θα εκτελούνται δρομολόγια

Β) Ειδικές Ημερομηνίες

#### **Μ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (18-04-2014)**

Παλούκια- Πειραιάς: 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00

Πειραιάς- Παλούκια: 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00

#### **ΕΟΡΤΗ ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΦΕΝΕΡΩΜΕΝΗΣ (21-25/08/2014)**

**Δε θα εκτελούνται δρομολόγια**

### **ΑΡΓΙΕΣ**

Στις εξής ημερομηνίες :12-12-2013, 24-12-2013, 25-12-2013, 26-12-2013, 31-12-2013, 01-01-2014, 02-01-2014, 06-01-2014, 03-03-2014 (Καθ. Δευτέρα), 25-03-2014, 20-04-2014, (Κυριακή του Πάσχα), 21-04-2014 ( Δευτέρα του Πάσχα), 01-05-2014, 09-06-2014, ( Αγίου Πνεύματος), 15-08-2014 και 28-10-2014

### Δε θα εκτελούνται δρομολόγια

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Τα ανωτέρω δρομολόγια θα εκτελούνται εναλλακτικά από τα δρομολογημένα στη γραμμή πλοία.

Όταν ένα πλοίο πάρει αυτές τις δύο αποφάσεις μπορεί να εκτελέσει το προκαθορισμένο δρομολόγιο του και να πάρει μέρος σε κοινοπραξία έτσι ώστε να εκτελεστεί και ο κοινός σκοπός της κοινοπραξίας.

### 3.4 Συμφωνητικό συστάσεως κοινοπραξίας πλοίων

<sup>19</sup>Σύμφωνα με το συμφωνητικό της κοινοπραξίας πλοίων της Σαλαμίνας του Αγ.Νικολάου που ακολουθεί το συμβολαιογραφικό τύπο έχουμε αρχικά την ακριβή ημερομηνία (ολογράφως) που συστήθηκε και υπογράφηκε το συμφωνητικό, τα ονοματεπώνυμα καθώς και τα ακριβή στοιχεία των πλοιοκτητών και των εταιριών τους που συνομολογούν (ονοματεπώνυμο, Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ, έδρα της εταιρίας τους κ.α) οι οποίοι όπως αναφέρεται εγγράφως **συμφωνούν, συνομολογούν και αποδέχονται αμοιβαίως** την σύσταση της Κοινοπραξίας υπό τον τίτλο \_\_\_\_\_ και στη συνέχεια έχουμε την δημιουργία των όρων και των συμφωνιών που θα διέπουν την κοινοπραξία.

Οι όροι και οι συμφωνίες είναι η **έννοια** της κοινοπραξίας δηλαδή την συνεργασία των συμβαλλομένων στην εκμετάλλευση των πλοίων που τους ανήκουν, τον σκοπό που είναι η από **κοινού** και για **λογαριασμό** και προς **κοινή ωφέλεια** των συμβαλλομένων εκμετάλλευση των πλοίων που τους ανήκουν, η **έδρα** που ορίζεται η ακριβής τοποθεσία της (οδός, αριθμός και όροφος κτηρίου), η **διάρκεια** της δηλαδή η ακριβής ημερομηνία που αρχίζει και που λήγει καθώς και την διάρκεια του χρόνου

<sup>19</sup>Συμφωνητικό Συστάσεως Κοινοπραξίας Αγ.Νικόλαου

παράτασης της, και τέλος τα **όργανα της κοινοπραξίας** που είναι α) η Γενική Συνέλευση, β) ο Πρόεδρος της κοινοπραξίας ή ο αναπληρωτής του, γ) ο Διαχειριστής της κοινοπραξίας.

Στη συνέχεια γίνεται ανάλυση τόσο για την γενική συνέλευση, τον Πρόεδρο και τον διαχειριστή για τις αρμοδιότητες και τις εξουσίες τους όσο και για την ψηφοφορία της κοινοπραξίας. Ακόμα ορίζεται ο τρόπος του διορισμού του Νομικού συμβούλου και του διαχειριστή του. Στο συμφωνητικό υπάρχει ακόμα ο καθορισμός του ορισμό του τι είναι έσοδο για την κοινοπραξία όπως οι πάσης φύσεως εισπράξεις και οι τυχόν τόκοι εκ των καταθέσεων, τι είναι έξοδο όπως το ενοίκιο, και τα κοινόχρηστα του γραφείου, τα τέλη των τηλεφώνων, της Δ.Ε.Η και της Ε.Υ.Δ.Α.Π, οι πάσης φύσεως αμοιβές του προσωπικού και η κατά το νόμο εργοδοτική εισφορά επί των αμοιβών αυτών, κ. α, καθώς ορίζονται και τα μερίσματα των πλοιοκτητών. Τέλος γίνεται αναφορά για τις προκαταβολές, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών, την διαδικασία για την είσοδο νέου μέλους στην κοινοπραξία αλλά και για την αποχώρηση κοινοπρακτούντος πλοίου, την μεταβίβαση κυριότητας κοινοπρακτούντος πλοίου, τους λόγους για την λύση και εκκαθάριση της κοινοπραξίας καθώς και την επίλυση διαφορών.

Μέσω των προαναφερθέντων κατανοούμε ότι η μορφή ενός συμφωνητικού για την σύσταση μίας κοινοπραξίας πλοίων θα έχει αυτήν την μορφή.

### **3.5 Συμπέρασμα**

Τα τελευταία τρία χρόνια πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες λόγω της οικονομικής κρίσης που έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του τζίρου τους, δημιουργούν κοινοπραξίες πλοίων και εκτελούν από κοινού δρομολόγια έτσι ώστε να πετύχουν μείωση των εξόδων τους. Ο ελεύθερος ανταγωνισμός έχει σταματήσει να υπάρχει μπροστά στο κίνδυνο αφανισμού των εταιρειών. Τώρα όμως έχει αρχίσει και αναπτύσσεται ένα νέου είδους ανταγωνισμός, που λέγεται ως ανταγωνισμός κοινοπραξιών. Πλέον οι περισσότερες εταιρείες έχουν επιλέξει σε ποια κοινοπραξία θα εισαχθούν και προσπαθούν να μείνουν στην αγορά. Βέβαια υπάρχουν και τα «προβλήματα» των καταναλωτών που ισχυρίζονται ότι οι κοινοπραξίες έχουν στήσει ένα είδος «καρτέλ» και ελέγχουν την αγοράς, την τιμή των εισιτηρίων και νιώθουν όμηροι αυτής της κατάστασης και ζητούν από την πολιτεία να τους προστατέψει.

### **3.6 Φορολογική διαδικασία μιας κοινοπραξίας πλοίων (ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ)**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παραθέσουμε κάποιες διαδικασίες απαραίτητες που γίνονται από το λογιστήριο της κοινοπραξίας πλοίων που είναι υποχρεωτικές από το νόμο τόσο για τον έλεγχο της κοινοπραξίας από το κράτος τόσο και για την εξυπηρέτηση των μελών έτσι ώστε να μπορούν να έχουν τον ακριβή έλεγχο της οικονομικής δραστηριότητας της κοινοπραξίας. Αυτό θα επιτευχθεί με ένα παράδειγμα.

Παράδειγμα:

Ας υποθέσουμε ότι υπάρχει μία σύσταση κοινοπραξίας πλοίων η οποία αποτελείται από τρία (3) πλοία για την εκτέλεση της πορθμειακής γραμμής Περάματος Παλουκιών . Σύμφωνα με το καταστατικό κάθε πλοίο της κοινοπραξίας έχει και από ένα ποσοστό από τα έσοδα σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου του. Στο παράδειγμά μας υποθέτουμε ότι το ένα πλοίο έχει το 50% από τα έσοδα της κοινοπραξίας και τα άλλα δύο το 25% έκαστος. Η κοινοπραξία για τη χρονική περίοδο από 01/12/2013 έως την 31/12/2013 έχει «κόψει» 150.000 εισιτήρια επιβατικά με τιμή 0,90 ευρώ το άτομο και 100.000 εισιτήρια αυτοκινήτων με τιμή 4,75 ευρώ το όχημα.

Έχουμε λοιπόν:

$100.000 (I.X.) \times 4,75 \text{ (ευρώ)} = 475.000,00 \text{ ευρώ Συνολικά Ακαθάριστα Έσοδα από I.X}$

Από αυτά θα δοθούν από το λογιστήριο της κοινοπραξίας:

Ο.Λ.Π (εισφορά Ο.Λ.Π 0,22 ευρώ)

$100.000 \times 0,22 = 22.000,00 \text{ ευρώ στον Ο.Λ.Π}$

Επίναυλος ( 3% επί του καθαρού ναύλου όπου Καθαρός Ναύλος = 3,536)

$3,356 \times 3\% = 0,106 \text{ ευρώ}$

$100.000,00 \times 0,106 = 10.600,00 \text{ ευρώ ο Επίναυλος}$

## **Φ.Π.Α**

Για τον υπολογισμό του Φ.Π.Α (23%) πρέπει να υπολογίσουμε το **μερικό σύνολο** όπου μερικό σύνολο είναι το σύνολο του καθαρού ναύλου, της εισφοράς υπέρ του Ο.Λ.Π και του επίναυλος.

Συγκεκριμένα έχουμε:

Καθαρ. Ναύλος		Ο.Λ.Π		Επίναυλος	
3,536	+	0,22	+	0,106	= 3,862

$$3,862 \times 0,23 = 0,888 \text{ ευρώ Φ.Π.Α για κάθε I.X}$$

$$100.000,00 \times 0,888 = 88.800,00 \text{ ευρώ } \mathbf{\Phi.Π.Α}$$

Άρα η κοινοπραξία ως **καθαρά κέρδη χρήσης από I.X** θα έχει :

$$\begin{aligned} & \text{Συνολικά ακαθάριστα έσοδα} - \text{εισφορά υπέρ Ο.Λ.Π} - \text{Επίναυλος} - \mathbf{\Phi.Π.Α} = \\ & 475.000,00 - 22.000,00 - 10.600,00 - 88.800,00 = \mathbf{353.600,00} \text{ ευρώ } \mathbf{Κ.Κ.Χ_1} \end{aligned}$$

Για τα ατομικά εισιτήρια έχουμε :

$$150.000 \times 0,90 = \mathbf{135.000,00} \text{ ευρώ τα } \mathbf{\Sigma\upsilon\nu\omicron\lambda\iota\kappa\acute{\alpha} \text{ Ακαθάριστα Έσοδα}}$$

Από αυτά θα δοθούν από το λογιστήριο της κοινοπραξίας :

Ο.Λ.Π ( εισφορά υπέρ του Ο.Λ.Π 0,043 ευρώ)

$$150.000 \times 0,043 = \mathbf{6.450,00} \text{ ευρώ στον Ο.Λ.Π}$$

Επίναυλος ( 3% επί του Καθαρού Ναύλου όπου Καθαρός Ναύλος = 0,732)

$$0,732 \times 0,03 = 0,022 \text{ (με στρογγυλοποίηση)}$$

$$150.000 \times 0,022 = \mathbf{3.300,00} \text{ ευρώ ο Επίναυλος}$$

Για τον υπολογισμό του Φ.Π.Α (13%) πρέπει να υπολογίσουμε το μερικό σύνολο.

$$0,732 + 0,043 + 0,022 = \mathbf{0,797} \text{ το } \mathbf{\text{Μερικό Σύνολο}}$$

$$0,797 \times 0,13 = \mathbf{0,104} \text{ ευρώ ( με στρογγυλοποίηση) } \mathbf{\Phi.Π.Α} \text{ για κάθε άτομο}$$

$$150.000 \times 0,104 = \mathbf{15.600,00} \text{ ευρώ } \mathbf{\Phi.Π.Α}$$

Άρα η κοινοπραξία ως **καθαρά κέρδη χρήσης από ατομικά εισιτήρια** θα έχει :

Συνολικά ακαθάριστα έσοδα – εισφορά υπέρ Ο.Λ.Π – Επίναυλος – Φ.Π.Α =

$$135.000,00 - 6.450,00 - 3.300,00 - 15.600,00 = \mathbf{109.650,00} \text{ ευρώ } \mathbf{Κ.Κ.Χ_2}$$

Από τα αποτελέσματα που βρήκαμε θα πρέπει να προσθέσουμε

$\mathbf{Κ.Κ.Χ_1 + Κ.Κ.Χ_2 = 353.600,00 + 109.650,00 = 463.250,00}$  ευρώ που είναι τα συνολικά καθαρά κέρδη χρήσης της κοινοπραξίας από το σύνολο των εισιτηρίων που εξέδωσε.

#### **Φόρος Κοινοπραξίας :**

Από τα καθαρά κέρδη χρήσης η κοινοπραξία πρέπει να παρακρατήσει το εικοσιέξι τοις εκατό 26% για φόρο.

$$463.250,00 \times 0,26 = \mathbf{120.445,00} \text{ ευρώ ο } \mathbf{φόρος} \text{ από τα καθαρά έσοδα}$$

Αν υπάρχουν εκπιπτόμενοι φόροι τότε συνυπολογίζονται με τον φόρο. Στο παράδειγμά μας δεν έχουμε για το χρονικό διάστημα αυτό δαπάνες ή έξοδα της κοινοπραξίας έτσι ώστε να συμψηφιστούν.

Επομένως τα **Διανεμόμενα Χρήματα** της κοινοπραξίας θα είναι

$$463.250 - 120.445 = \mathbf{342.805,00} \text{ ευρώ.}$$

Σε κάθε κοινοπραξία εκδίδονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της φορολογίας πλοίων και των κοινοπρακτούντων μελών τους ορισμένα έγγραφα με συγκεκριμένο τύπο τα οποία περιέχουν όλες αυτές τις πληροφορίες. Τέτοια έγγραφα είναι το έγγραφο της **ειδικής εκκαθάρισης, η περιοδική δήλωση της κοινοπραξίας πλοίων, περιοδική δήλωση Φ.Π.Α μέλους κοινοπραξίας**. Για να δούμε στην πράξη την σύνταξη τέτοιων εγγράφων έτσι ώστε ο αναγνώστης αυτής της εργασίας να έχει μία πρώτη επαφή θα τα δημιουργήσουμε με τα στοιχεία του εικονικού παραδείγματος που έχουμε αναφερθεί πιο πάνω. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι μη αληθή στοιχεία είναι ο αριθμός των εισιτηρίων και μόνο.

**Ειδική Εκκαθάριση Κοινοπραξίας (προς μέλος της) :**

Ημερομηνία έκδοσης εκκαθαριστικού σημειώματος : 31/12/2013

Ημερομηνία παράδοσης εκκαθαριστικού σημειώματος : 03/01/2014

Όνοματεπώνυμο μέλους : XXXXXXXXXXXX XXXXXXXX

Α.Φ.Μ : XXXXXXXXXXXXXXXX

Αριθμός Νηολογίου πλοίου : Ν.Π XXXXXXXXXXXX

(ακόμα μπαίνουν και τα στοιχεία της Ναυτικής Εταιρείας όπου υπάγεται το πλοίο)

Εκροές κοινοπραξίας : 463.250,00 ευρώ

Εισροές κοινοπραξίας : 0,00 ευρώ

Φόρος εκροών : 120.445,00 ευρώ

Φόρος εισροών : 0,00 ευρώ

Ποσό μερίσματος :  $(342.805,00 \times 0,50 = )$  171.402,5 ευρώ

Ποσό φόρου :  $(120.445,00 \times 0,5 = )$  60.222,50 ευρώ

(αυτό το εκκαθαριστικό σημείωμα δίνεται από το λογιστήριο της κοινοπραξίας στο μέλος της τελευταίας όπου κατέχει το πενήντα τοις εκατό 50%. Όμοια εκκαθαριστικά σημειώματα θα σταλούν και στα άλλα δύο μέλη όπου κατέχουν το εικοσιπέντε τοις εκατό έκαστος.)

**Ειδικό εκκαθαριστικό σημείωμα κοινοπραξίας πλοίων με την επωνυμία  
XXXXXXXXXXXXXXXX**

Ημερομηνία έκδοσης : 31/12/2013

Ημερομηνία κατάθεσης : 02/01/2014

Α.Φ.Μ κοινοπραξίας : XXXXXXXXXXXXXXXX

Έδρα κοινοπραξίας : XXXXXXXXXXXXXXXX

Εκροές κοινοπραξίας : 610.000,00 ευρώ

Εισροές : 0,00 ευρώ

Φόρος εκροών : 267.195,00 ευρώ



Φόρος εισροών : 0,00 ευρώ

Ποσό αποδοθέντος στα μέλη : 342.805,00 ευρώ

Μέλος XXXXXX (50%) : 171.402,50 ευρώ

Μέλος ΨΨΨΨΨΨ (25%): 85.701,25 ευρώ

Μέλος ZZZZZZZ (25%): 85.701,25 ευρώ

Φόρος μέλους XXXXXX : 60.222,50 ευρώ

Φόρος μέλους ΨΨΨΨΨΨ : 30.111,25 ευρώ

Φόρος μέλους ZZZZZZ : 30.111,25 ευρώ

Διαφορά φόρου :  $267.197,00 - 0,00 = 267.197,00$  ευρώ είναι το σύνολο του φόρου που θα καταβάλει η κοινοπραξία μαζί με τις εισφορές υπέρ τρίτων ( Ο.Λ.Π, Επίναυλος, Φ.Π.Α, Φόρος εισοδήματος)

#### **Ατομική Περιοδική Δήλωση Φ.Π.Α**

Όνοματεπώνυμο : XXXXXXXXX

Ημερομηνία : 04/01/2014

Εκροές : ( 100.000,00 + 100.000,00+ 171.402,00)

(Σύνολο των ποσών σύμφωνα με τις εκκαθαρίσεις που εκδόθηκαν από την κοινοπραξία)

Φόρος εκροών : ( 50.000,00+ 50.000,00+ 60222,50)

Σύνολο εισφορών υπέρ τρίτων : ( 50.000,00 + 50.000,00+ 73.375,00)

Έσοδα από άλλες δραστηριότητες : -

Μέρος πιστωτικού υπολοίπου (από κοινοπραξία) : -

Αυτά λοιπόν είναι τα έγγραφα και όλα τα μέλη αλλά και κάθε κοινοπραξία είναι υποχρεωμένα στην έκδοσή τους.

Κλείνοντας λοιπόν με αυτό το παράδειγμα μπορούμε να κατανοήσουμε πώς λειτουργεί και η λογιστική- φορολογική διαδικασία μέσα στην κοινοπραξία. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι η διαδικασία δεν είναι και τόσο απλή καθώς στις περισσότερες κοινοπραξίες πλοίων υπάρχουν διάφορες δαπάνες οι οποίες έχουν εκπιπτόμενο φόρο, τα μέλη της κοινοπραξίας μπορεί να έχουν έσοδα από άλλες δραστηριότητες, μπορεί να έχουν ζητήσει προκαταβολές για την αγορά καυσίμων καθώς και να υπολογίζονται και τυχόν τραπεζικοί τόκοι από τον λογαριασμό της κοινοπραξίας που πρέπει να αποδοθούν στα μέλη σύμφωνα με το ποσοστό τους. Καταλαβαίνουμε δηλαδή ότι λογιστικά ο φόρτος εργασίας είναι μεγάλος και για να λειτουργεί μία κοινοπραξία σωστά πρέπει να υπάρχει εμπιστοσύνη ανάμεσα στα μέλη της και να υπάρχει διαφάνεια σε όλες τις λογιστικές κινήσεις.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **Συμπεράσματα:**

Πρέπει να κατανοήσουμε ότι το επιχειρείν από τη φύση του περιέχει στοιχεία κινδύνου (ρίσκου). Σε όλους τους επιχειρηματικούς κλάδους κάθε επιχείρηση σκοπό έχει τη μεγιστοποίηση των κερδών της αλλά αυτό δεν συμβαίνει πάντα εύκολα λόγω του ελεύθερου ανταγωνισμού όπως λειτουργεί, της πληθώρας των ανταγωνιστών αλλά και πολλών άλλων εξωτερικών παραγόντων που μπορούν να επηρεάζουν τον κλάδο που επιχειρεί η επιχείρηση. Έτσι λοιπόν με την εργασία αυτή κατανοούμε ευκολότερα το πόσο σημαντική είναι η σύσταση μιας κοινοπραξίας. Κατανοούμε αρχικά τον τρόπο και σε ποιους κλάδους μπορεί να συσταθεί και με ποιες προϋποθέσεις αλλά και τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί μέσα από το παράδειγμα που αναλύουμε που είναι η Κοινοπραξία πλοίων στη Σαλαμίνα. Έτσι μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η κοινοπραξία πλοίων ή η οποιαδήποτε κοινοπραξία δεν είναι τίποτα παραπάνω από την ένωση δυνάμεων φυσικών ή νομικών προσώπων που σκοπό έχουν

α) Τον περιορισμό των ανταγωνιστών

β) Την μέγιστη πιθανότητα κέρδους

γ) Και τη διατήρηση τους στην αγορά ακόμα και με τις δυσμενέστερες συνθήκες αφού υπάρχει η αλληλοβοήθεια μεταξύ των εταίρων.

Πιθανό είναι κατά την άποψή μου ότι στην Ελλάδα στο μέλλον δεν θα υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ επιχειρήσεων σε ένα επιχειρηματικό κλάδο αλλά θα υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ κοινοπραξιών στους επιχειρηματικούς κλάδους και αυτό θα συμβεί γιατί πλέον όλοι θέλουν σίγουρες επενδύσεις λόγω της ελληνικής κρίσης η οποία απ' ότι φαίνεται θα αργήσει να «φύγει», και η κοινοπραξία είτε είναι πλοίων είτε οποιουδήποτε άλλου κλάδου είναι ο μόνος τρόπος για την εξασφάλιση κέρδους.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Χρήστος Νεγκάκης Λογιστική Εταιρειών 2006
- 2) <http://www.pap-ba.gr/greek/business-tools/btoolsArticle-content/btools-tools/company-categories>
- 3) <http://www.taxheaven.gr/acforum/index.php?showtopic=70361>
- 4) Λεκαράκου Αικατερίνη, Ναυτιλιακή Λογιστική
- 5) <http://www.nautilia.gr/forum/archive/index.php?t-25290-p-2.html>
- 6) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, γραφείο δρομολόγησης πλοίων
- 7) Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, τμήμα προσόρμισης και δικαιωμάτων πλοίων, γραφείο διεύθυνσης εξυπηρέτησης πλοίων
- 8) Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας
- 9) Νόμος 2238/94

