

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ: " ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ  
ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ  
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ "

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:

κ. ΠΑΠΑΜΑΤΘΑΙΟΥ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:

ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

ΜΕΛΙΣΤΑ ΣΤΥΛΙΑΝΗ



ΠΑΤΡΑ 1998

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	2629
----------------------	------

# Περιεχόμενα

Σελίδα

Περιεχόμενα.....	2
<b>Α' ΜΕΡΟΣ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ΓΕΝΙΚΑ.....</b>	<b>7</b>
1.1. Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.....	7
1.2. Η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία.....	9
1.3. Οι σχέσεις με την ελληνική οικονομία .....	9
<b>2. Η Έννοια της «Εθνικής» Εμπορικής Ναυτιλίας.....</b>	<b>13</b>
<b>3. Ο ρόλος του επιχειρηματία και του management στην     Εμπορική Ναυτιλία .....</b>	<b>15</b>
<b>4. Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ</b>	<b>17</b>
<b>5. Οι Κυκλικές Διακυμάνσεις στην Παγκόσμια Ναυτιλία .....</b>	<b>20</b>
Γενικά στοιχεία .....	20
5.1. Τα Στάδια των Διακυμάνσεων.....	25
5.1.1. Η χρησιμοποίηση του Κεφαλαίου .....	27
5.1.2. Ο Συντελεστής της Εργασίας.....	29
5.1.3. Το Κόστος της Εκμετάλλευσης των πλοίων στα διαφορετικά στάδια της διακύμανσης .....	30
5.1.4. Τα Κέρδη στη ναυτιλία.....	32

6. Η Ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις.....	34
<b>7. ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....</b>	<b>36</b>
8. Τα Σχέδια Σταθεροποίησης της Προσφοράς.....	42
<b>Β' ΜΕΡΟΣ: ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</b>	<b>47</b>
<b>1. Το Πλοίο .....</b>	<b>47</b>
1.1. Έννοια και νομική φύση του πλοίου.....	47
1.1.1. Η Έννοια του πλοίου.....	47
1.1.2. Νομική φύση του πλοίου. ....	49
1.2. Το πλοίο κατά το δημόσιο δίκαιο .....	51
1.2.1. Η εθνικότητα του πλοίου. ....	51
1.2.2. Τα ναυτιλιακά έγγραφα.....	55
1.2.3. Σημαίες ευκολίας .....	58
<b>2. Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα.....</b>	<b>61</b>
<b>3. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....</b>	<b>63</b>
<b>4. Το διεθνές θεσμικό περιβάλλον .....</b>	<b>68</b>
<b>5. Οι επερχόμενες αλλαγές στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>	<b>70</b>
5.1. Οι προτάσεις για <<θετικά μέτρα>> στην ναυτιλία .....	70
5.2. Μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος .....	75
5.3. Η κοινωνική πολιτική .....	78
<b>6. Οι επερχόμενες αλλαγές στο διεθνές θεσμικό περιβάλλον.....</b>	<b>79</b>
6.1. Οι εξελίξεις στον IMO .....	80

6.2. Οι εξελίξεις στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO).....	81
6.3. Οι εξελίξεις στην UNCTAD.....	82
<b>7. Αξιολόγηση των επιπτώσεων για την ελληνική εμπορική ναυτιλία από τις επερχόμενες αλλαγές.....</b>	<b>83</b>
<b>8. Μέτρα πολιτικής.....</b>	<b>85</b>
<b>9. Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην Παγκόσμια Εμπορική ναυτιλία .....</b>	<b>89</b>
9.1. Ιστορική προσέγγιση.....	89
9.2. Διάρθρωση του οργανισμού .....	94
9.3. Οι δραστηριότητες του οργανισμού.....	99
9.3.1. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας .....	99
9.3.2. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας.....	100
9.3.3. Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων:.....	101
9.3.4. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας..	102
9.3.5. Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών .....	103
9.3.6. Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσης.....	104
<b>Γ' ΜΕΡΟΣ.....</b>	<b>107</b>
<b>1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</b>	<b>107</b>
1.1. ΓΕΝΙΚΑ.....	107

1.1.1. Το Γραφείο και η Χρηματοδότηση της Ναυτιλιακής επιχείρησης .....	111
1.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ	112
1.2.1. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ .....	112
1.2.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ .....	116
1.2.3. ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΟΘΗΚΗ .....	117
1.2.4. Η ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ.....	118
1.2.5. Προσωπικές Εγγυήσεις .....	119
1.2.6. Χορήγηση Δανείου από την Τράπεζα.....	120
1.2.7. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ .....	120
<b>2. Όροι Χρηματοδότησης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων από Τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα .....</b>	<b>129</b>
<b>3. Αλλαγές στην ναυτιλιακή δανειοδότηση .....</b>	<b>130</b>
<b>4. Εξωτραπεζικές επενδύσεις στη ναυτιλία.....</b>	<b>133</b>
<b>5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....</b>	<b>134</b>
5.1. ABN Amro .....	134
5.2. ROYAL BANK OF SCOTLAND .....	135
<b>6. Κριτήριο για Δανεισμό της Ναυτιλιακή Επιχείρησης .....</b>	<b>138</b>
<b>7. Η Ασφαλιστική κάλυψη της Ναυτιλιακής επιχείρησης.....</b>	<b>138</b>
<b>8. ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ.....</b>	<b>142</b>

<b>9. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ.....</b>	<b>148</b>
9.1. Περιπτώσεις δυσμενούς εξέλιξης .....	148
9.2. Λαμβανόμενα Μέτρα από την Τράπεζα .....	149
<b>Βιβλιογραφία .....</b>	<b>152</b>

# Α' ΜΕΡΟΣ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

## 1. ΓΕΝΙΚΑ

### 1.1. Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, με την έννοια του στόλου που ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα, βρίσκεται τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια στην κορυφή του παγκόσμιου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύει το Lloyd's Register of Shipping, ο συνολικός αριθμός των πλοίων, που ανήκουν σε Έλληνες και είναι ολικής χωρητικότητας άνω των 100 κόρων, είχε ανέλθει την 1/1/1994 σε 3.885 με συνολική χωρητικότητα 66.000.000 κόρους που αντιπροσωπεύει το 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Την ίδια ημερομηνία βρίσκονταν στην ελληνική σημαία, 1929 πλοία με συνολική χωρητικότητα 29.000.000 κόρους. Υπάρχουν και άλλα ελληνόκτητα πλοία (55% της χωρητικότητας), τα οποία ήταν υπολογισμένα σε σημαίες ανοικτού νηολογίου, όπως η Λιβερία, η Μάλτα, ο Παναμάς και η Κύπρος.

Η προσφυγή στις σημαίες των χωρών αυτών είναι φαινόμενο διεθνώς διαδεδομένο, το οποίο οφείλεται στη χαμηλή φορολογική επιβάρυνση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τη δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων πληρωμάτων από αναπτυσσόμενες χώρες.

Η χωρητικότητα του στόλου που βρίσκεται κάτω από την ελληνική σημαία, παρουσίασε αισθητή αύξηση την πενταετία 1981 με 1993 από



21.000.000 σε 29.000.000 κόρους ολικής χωρητικότητας, αντιπροσωπεύοντας το 46% της συνολικής χωρητικότητας των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όμως παρά τη βελτίωση αυτή σε σύγκριση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας η χωρητικότητα του στόλου αυτού είναι αισθητά μειωμένη. Οι τάσεις αυτές είναι πιο έντονες στους στόλους των υπόλοιπων χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου η συνολική χωρητικότητα μεταξύ 1980 και 1994 μειώθηκε σχεδόν στο μισό εξαιτίας της ελκυστικότητας των ανοικτών νηολογίων.

Οι δυνατότητες της χρηματοδότησης του πάγιου κεφαλαίου που αντιπροσωπεύει ο ελληνόκτητος στόλος από ελληνικής πλευράς είναι περιορισμένες, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η συνολική τραπεζική χρηματοδότηση προς το σύνολο των τομέων της ελληνικής οικονομίας είχε ανέλθει στο τέλος του 1993 σε 8.107 τρισεκατομμύρια δραχμές που αντιστοιχούσαν με τις τότε ισοτιμίες σε 35 δισεκατομμύρια δολάρια.

Σύμφωνα με την πηγή Lloyd's Register of Shipping η ελληνόκτητη φορτηγός εμπορική ναυτιλία είναι προσανατολισμένη κυρίως προς τη μεταφορά φορτίων σε μορφή χύδην, υγρών και ξηρών, που αντιπροσωπεύουν το εισαγωγικό εμπόριο διαφόρων χωρών σε πρώτες ύλες (πετρέλαιο, σιτηρά, γαιάνθρακες, μεταλλεύματα κ.ά.).

Αντίθετα, οι υπόλοιποι στόλοι των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν εντονότερη παρουσία στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων που αφορά στο εμπόριο μεταποιημένων προϊόντων υψηλής αξίας ανά μονάδα βάρους ή όγκου.

## **1.2. Η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία**

Η ποντοπόρος ελληνική ναυτιλία ασχολείται με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Εκτιμάται ότι το 95% της δυναμικότητάς της εξυπηρετεί τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών (crosstrading) και συνεπώς η επιβίωσή της εξαρτάται αποκλειστικά από τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της καθώς και τις ναυτιλιακές πολιτικές που ακολουθούν άλλες χώρες. Τα ελληνικά φορτηγά πλοία χωρίς να είναι οργανωμένα σε κοινοπραξίες εταιρειών δραστηριοποιούνται κυρίως ως ελεύθερα σε αντίθεση με τις άλλες ναυτιλίες των ευρωπαϊκών χωρών που υπερισχύουν τα φορτηγά τακτικών γραμμών.

## **1.3. Οι σχέσεις με την ελληνική οικονομία**

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί σημαντικό πλουτοπαραγωγικό τομέα της εθνικής οικονομίας εξαιτίας (α) των συναλλαγματικών εισπράξεων που είναι αποτέλεσμα της διεθνούς της δραστηριότητας, (β) της απασχόλησης εργατικού δυναμικού και (γ) της εξυπηρέτησης των μεταφορικών αναγκών της χώρας.

Οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος συμβάλλουν σταθερά στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών και κατά προέκταση στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας χωρίς αυτές να βασίζονται σε άμεσες ή έμμεσες κρατικές επιχορηγήσεις.

Επιπρόσθετα, οι εισροές αυτές είναι αποτέλεσμα μιας αυτοδύναμης δραστηριότητας, που δεν έχει ανταγωνισθεί μέχρι πρόσφατα άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας για την προσέλκυση κεφαλαίων από την εγχώρια αποταμίευση.

Η πορεία των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά την προηγούμενη εικοσαετία εμφανίζεται στον Πίνακα, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύει η Τράπεζα της Ελλάδος.

Στον ίδιο πίνακα εμφανίζεται η πορεία της αξίας των εξαγωγών καθώς και το ποσοστό που αντιπροσωπεύει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συγκριτικά με την αξία αυτή.

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα, η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος καθώς και το ποσοστό του στην αξία των εξαγωγών έχουν παρουσιάσει διαχρονικά μεγάλες αυξομειώσεις, ιδιαίτερα κατά την δεκαετία του 1980, που οφείλονται στις εξελίξεις της διεθνούς ναυλαγοράς και την κερδοφορία του ναυτιλιακού κεφαλαίου καθώς και την κατάσταση που εκάστοτε διαμορφώνεται σε ό,τι αφορά τις σχέσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας με τον εθνικό χώρο.

Από το 1982 μέχρι το 1987, η διεθνής ναυτιλιακή δραστηριότητα είχε περιέλθει σε μεγάλη ύφεση και η ανάγκη για επιβίωση έστρεψε μεγάλο αριθμό πλοίων, που ήταν νηολογημένα με ελληνική σημαία προς τις σημαίες ανοικτού νηολογίου ώστε να επιτυγχάνεται χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1975 το μισό της ελληνόκτητης χωρητικότητας βρισκόταν σε ξένες σημαίες, το 1980 το 24% και το 1990 το 57%. Εξάλλου, το ποσοστό παροπλισμένων ελληνικών πλοίων από 1% το 1980 έφτασε το 30% το 1983 για να επανέλθει σε χαμηλά ποσοστά μόνο μετά το 1988.

Με τη στροφή στις σημαίες ανοικτού νηολογίου επεκτάθηκε και η παρέμβαση του κράτους με το νόμο 1376/83 για την αντιμετώπιση της απότομης αύξησης της ανεργίας των ναυτικών το 1983, που είχε καθιερώσει την υποχρεωτική ανακύκλωση του πληρώματος. Η ρύθμιση αυτή είχε περιορίσει το δικαίωμα της ελεύθερης συμφωνίας μεταξύ εργοδότη και ναυτικού για τον καθορισμό του χρόνου διάρκειας της σύμβασης ναυτολόγησης και δημιούργησε επιπρόσθετες επιβαρύνσεις στην πλοιοκτησία με τα έξοδα αντικατάστασης των πληρωμάτων.

Αναμφίβολα η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος επηρεάστηκε και από τη μείωση του αριθμού των προσφερόμενων Ελλήνων ναυτικών που περιγράφεται παρακάτω.

Η συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (Α.Ε.Π.) δεν περιορίζεται στις άμεσες συναλλαγματικές εισπράξεις, δεδομένου ότι μεγάλο ποσοστό από τα κεφάλαια που έχουν εισαχθεί από το εξωτερικό για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως η μεταποίηση, ο τουρισμός και οι Τράπεζες προέρχονται από Έλληνες εφοπλιστές.

## ΠΙΝΑΚΑΣ

*Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα και Αξία Εξαγωγών σε Εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ*

<i>Έτος</i>	<i>Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα</i>	<i>Εξαγωγές</i>	<i>Ποσοστό % Ναυτιλιακού Συναλλάγματος στην Αξία Εξαγωγών</i>
1974	867	1.803	48
1975	845	2.029	42
1976	914	2.228	41
1977	1.127	2.522	45
1978	1.177	2.999	39
1979	1.519	3.932	39
1980	1.816	4.094	44
1981	1.827	4.771	38
1982	1.657	4.141	40
1983	1.309	4.105	32
1984	1.096	4.394	25
1985	1.038	4.293	24
1986	1.000	4.516	22
1987	1.194	4.614	21
1988	1.380	5.934	23
1989	1.375	5.994	23
1990	1.762	6.365	28
1991	1.774	6.797	26
1992	1.993	6.009	33
1993	2.015	5.031	40

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

## 2. Η Έννοια της «Εθνικής» Εμπορικής Ναυτιλίας

Οι ορισμοί για το τι μπορεί να αποτελεί μια εθνική εμπορική ναυτιλία διαφέρουν ανάμεσα στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Σε σημαντικό βαθμό αυτές οι εννοιολογικές διαφορές προέρχονται από το διαφορετικό πολιτικοοικονομικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε η εμπορική ναυτιλία στις διάφορες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Η υπάρχουσα συνθετότητα στην πλοιοκτησία, που οφείλεται στην πορεία της διεθνοποίησης, καθώς και άλλοι ιστορικοί λόγοι, κάνουν αδύνατη την εξεύρεση ενός ορισμού που να μπορεί να έχει εφαρμογή στην περίπτωση όλων των ναυτιλιακών χωρών. Μπορούν όμως να ταξινομηθούν οι υπάρχοντες ορισμοί, για το τι αποτελεί εθνική εμπορική ναυτιλία, στις παρακάτω τρεις κατηγορίες.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει όλους εκείνους τους ορισμούς που αναγνωρίζουν ως εθνική εμπορική ναυτιλία μόνον εκείνες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (ανώνυμες εταιρείες κ.λ.π.), οι οποίες απασχολούν κεφάλαιο, εργατική δύναμη και άλλες πλουτοπαραγωγικές πηγές, που προέρχονται μόνο από τον εθνικό γεωγραφικό χώρο και που είναι εγκαταστημένες από νομική και φορολογική άποψη μέσα στα σύνορα του εθνικού κράτους.

Η δεύτερη κατηγορία ορισμών θεωρεί ως εθνική εμπορική ναυτιλία όλες τις εφοπλιστικές μονάδες, οι οποίες από φορολογική και νομική άποψη, είναι εγκαταστημένες στο χώρο του κράτους, ανεξάρτητα αν η εθνική προέλευση της πραγματικής επιχείρησης βρίσκεται στο εξωτερικό.

Η τρίτη κατηγορία ορισμών θεωρεί ως εθνική εμπορική ναυτιλία όλα τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα υπό εθνική σημαία, ανεξάρτητα αν

η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι «ξένη εταιρεία». Δηλαδή, σύμφωνα με αυτή την κατηγορία ορισμών, η πραγματική ναυτιλιακή επιχείρηση, μπορεί να λειτουργεί ως ξένη εταιρεία μέσα στο γεωγραφικό χώρο του εθνικού κράτους, αρκεί το 51% του κεφαλαίου της να ανήκει σε μετόχους που είναι πολίτες του κράτους.

Το βασικό κριτήριο που χρησιμοποιήθηκε για την ταξινόμηση των αντιλήψεων σχετικά με το τι αποτελεί εθνική εμπορική ναυτιλία ήταν η ισχυρή ή αδύνατη σχέση ανάμεσα στην εθνική οικονομία και την εμπορική ναυτιλία. Είναι φανερό ότι, στην περίπτωση της τελευταίας, η εφαρμογή εθνικών ρυθμίσεων μπορεί να γίνει προβληματική.

Θα δώσουμε μερικά παραδείγματα για να γίνει η παραπάνω ταξινόμηση κάπως πιο συγκεκριμένη. Στην περίπτωση της Γαλλίας, τα δύο βασικά κριτήρια που καθορίζουν τη σχέση ανάμεσα στην εθνική οικονομία και τη ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι η επίσημη διεύθυνση των γραφείων της εταιρείας και η εθνικότητα των μετόχων και των διευθυντών της εταιρείας. Κατά κανόνα ένα πλοίο για να νηολογηθεί υπό τη γαλλική σημαία πρέπει να έχει ναυπηγηθεί σε γαλλική περιοχή και η πλοιοκτησία του αποτελείται από Γάλλους υπηκόους κατά 50% το ελάχιστο. Εάν οι πλοιοκτήτες κατοικούν σε γαλλικό έδαφος λιγότερο από έξι μήνες το χρόνο, για ρυθμιστικούς λόγους, θεωρούνται ως μόνιμοι κάτοικοι της Γαλλίας.

### 3. Ο ρόλος του επιχειρηματία και του management στην Εμπορική Ναυτιλία

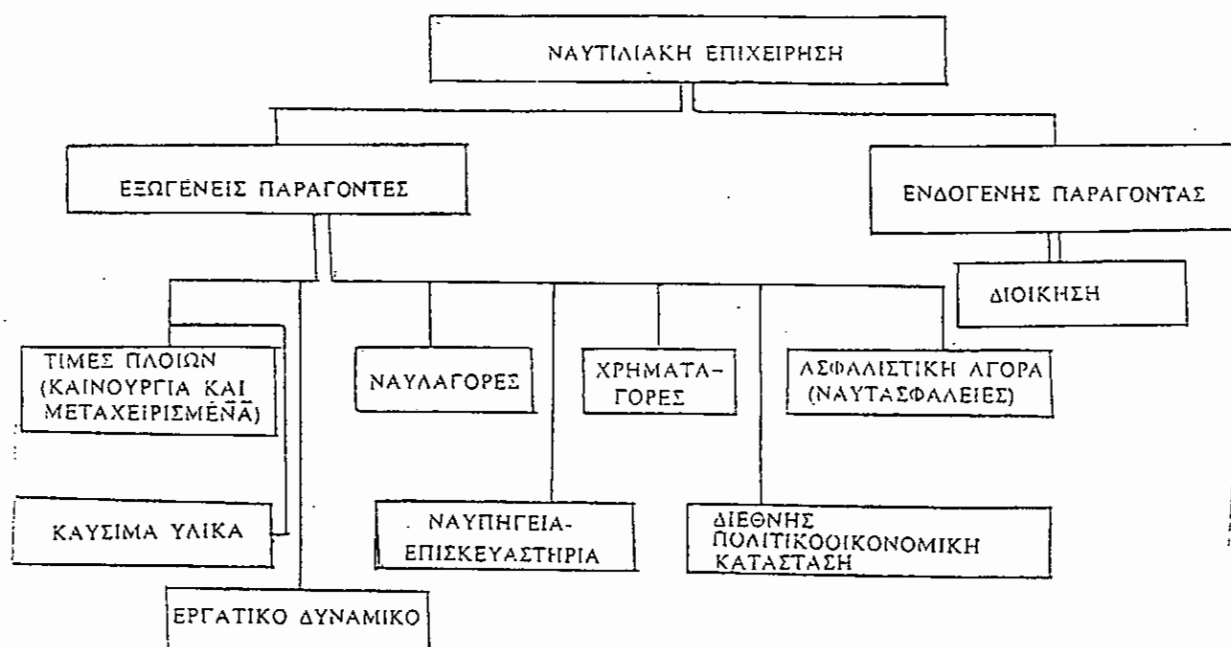
Λαμβάνοντας υπόψη μας την εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, μέχρι και τις αρχές του αιώνα μας όπως και στην περίπτωση άλλων ναυτιλιακών χωρών, όπως π.χ. στην Μ. Βρετανία, ο επιχειρηματίας ήταν ταυτόχρονα, ο πλοίαρχος του σκάφους του, ο ναυλωτής, ο ασφαλιστής κ.λ.π. Με το πέρασμα του χρόνου η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση εξελίχθηκε και εκσυγχρονίστηκε, όπως και οι άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις άλλων προηγούμενων χωρών. Παρ' όλα αυτά, κατά κάποιο κανόνα, ο παραδοσιακός επιχειρηματίας εξακολουθούσε να συμμετέχει στην επιχείρησή του με την σύγχρονη δομή.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί περιγράφονται συνοπτικά οι παράγοντες που προσδιορίζουν την εξέλιξη μιας ναυτιλιακής επιχείρησης τόσο σε περιόδους ευδαιμονίας, όσο και σε περιόδους δυσπραγίας. Η σύγχρονη πείρα φανερώνει πως δεν είναι ρεαλιστική η υπόθεση ότι ένα τεχνοκρατικό management, οσοδήποτε αποδοτικό κι αν είναι, μπορεί να υποκαταστήσει απόλυτα τις ποιότητες εκείνες του παραδοσιακού επιχειρηματία στο ναυτιλιακό χώρο, που καλείται να πάρει αποφάσεις, βασιζόμενος στη σωστή εκτίμηση των μεταβλητών που περιγράφονται στο διάγραμμα. Αυτό ισχύει περισσότερο σε περιπτώσεις όπως αυτή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, που συμμετέχει σε ναυλαγορές που λειτουργούν από ανταγωνιστικές συνθήκες.



## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης



Οι ειδικές ικανότητες του επιχειρηματία στο ναυτιλιακό χώρο, οι οποίες είναι απαραίτητες για την μελλοντική εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι εξής:

Μονολιθικότητα στην επίτευξη του στόχου, φαντασία, διαίσθηση, διορατικότητα, πρωτοβουλία, νέες ιδέες, ρεαλισμός όσον αφορά την εκτίμηση της σημασίας τους, πολυσύνθετη σκέψη, επιθετικότητα στην πρακτική δραστηριότητα για την εφαρμογή των αποφάσεων.

Το κίνητρο του επιχειρηματία στο ναυτιλιακό χώρο, μπορεί να είναι ή να μην είναι πάντοτε η μεγιστοποίηση του κέρδους της επιχείρησης ή του ατομικού κέρδους. Η ύπαρξη επιχειρηματικού ταλέντου σ' ορισμένες από τις κρατικές μεταφορικές επιχειρήσεις που συναλλάσσονται στη διεθνή αγορά, καθώς και η ανυπαρξία επιχειρηματικού ταλέντου σ' άλλες τέτοιες, είναι σαφής ένδειξη ότι μπορεί να υπάρχουν και άλλα κίνητρα εκτός από την μεγιστοποίηση του

κέρδους της επιχείρησης. Έτσι μπορεί να υποτεθεί, ότι η ύπαρξη του επιχειρηματικού ταλέντου είναι αναγκαία για τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

#### **4. Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ**

Τόσο ο παγκόσμιος στόλος όσο και οι διάφοροι εθνικοί στόλοι, ταξινομούνται, και για θεωρητικούς και για πρακτικούς λόγους σε διαφορετικούς τομείς ή βιομηχανίες στις οποίες ανήκουν οι παραγωγικές μονάδες, δηλαδή τα πλοία.

Έτσι έχουμε την βιομηχανία των ελευθέρων πλοίων, των δεξαμενόπλοιων, των πλοίων τακτικών γραμμών, καθώς και άλλους εξειδικευμένους τομείς.

Όμως καμιά υπ' αυτές τις ταξινομήσεις δεν πρέπει να θεωρηθεί σαν απόλυτη, τα σύνορα μεταξύ αυτών των βιομηχανιών δεν είναι ποτέ κλειστά. Άλλωστε υπάρχουν ναυτιλιακές βιομηχανίες και αγορές περιοχικού χαρακτήρα όπως π.χ. τα «Μεσογειακά» κ.λ.π.

Στη μεταπολεμική περίοδο τόσο οι εφοπλιστικοί όσο και οι συνδικαλιστικοί κύκλοι δέχονται την ταξινόμηση των παραγωγικών μονάδων της ναυτιλίας με βάση τα ειδικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας παραγωγικής υπηρεσίας την οποία εκτελούν: Τα επιβατηγά, τα φορτηγά τακτικών γραμμών, τα δεξαμενόπλοια, τα bulk carriers, τα ακτοπλοϊκά κ.λ.π., έχουν ξεχωριστά προβλήματα και δυσκολίες και γι' αυτό πρέπει να μελετώνται ξεχωριστά.

Η κύρια μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από τις μονάδες που ανήκουν σε διαφορετικές θαλάσσιες βιομηχανίες είναι η ικανοποίηση ενός διαφοροποιημένου είδους ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά αγαθών και επιβατών. Οι διαφορετικοί τύποι πλοίων που προαναφέρθηκαν αποτελούν παραγωγικές μονάδες που συμμετέχουν σε διαφορετικές ναυλαγορές. Η υπάρχουσα κατάσταση όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούσε να σκιαγραφηθεί όπως παρακάτω:

— Ζήτηση για άμεση — Το ελεύθερο πλοίο. — Η «ελεύθερη αγορά ή η μεταφορά χύδην φορτίων σε μικρές σχετικά ποσότητες. — Η αγορά πλοίων.

— Ζήτηση για μεταφορά — Το πλοίο τακτικών — Η αγορά για πλοία σε τακτικά χρονικά γραμμών. — Η αγορά για πλοία τακτικών γραμμών. διαστήματα.

— Ζήτηση για ξηρά χύδην — Το πλοίο ξηρών — Η αγορά για μεγάλα φορτία, σχετικά μεγάλες φορτίων εις χύδην (κατά bulk carriers. ποσότητες σε σχετικά κανόνα μεγάλου μεγέθους σταθερά δρομολόγια. bulk carriers).

— Ζήτηση για υγρά — Το δεξαμενόπλοιο. — Η αγορά των φορτία (κυρίως πετρέλαιο) δεξαμενόπλοιων. μεγάλες ποσότητες. (Ελεγχόμενη μεταφορά σε δοσμένους θαλάσσιους διαδρόμους.

— Ζήτηση για μεταφορά — Εξειδικευμένα πλοία. — Εξειδικευμένες

υγρών ή ξηρών φορτίων  
που προϋποθέτουν ειδικές  
ευκολίες.

«ανοικτές» ή κλειστές  
αγορές ή τμήματα αγορών.

Όλες οι επιχειρήσεις που είναι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες, ελεύθερων πλοίων ή πλοίων μεταβλητών δρομολογίων, ανήκουν στη βιομηχανία των ελευθέρων πλοίων. Επίσης όλες οι επιχειρήσεις που είναι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες δεξαμενόπλοιων αποτελούν μία βιομηχανία, δηλαδή τη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων κ.λ.π.

Οι αγορές των παραπάνω βιομηχανιών, δηλαδή η αγορά για τα ελεύθερα πλοία, η αγορά για τα πλοία τακτικών γραμμών, η αγορά για τα δεξαμενόπλοια κ.λ.π. είναι ξεχωριστές αγορές έχουν διαφορετική μορφή και λειτουργούν κάτω από διαφορετικές συνθήκες.

Υπάρχουν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι πλοιοκτήτριες και διαχειρίζονται περισσότερο από ένα τύπο πλοίων από τις παραγωγικές μονάδες που προαναφέρθηκαν. Π.χ. μία ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να είναι πλοιοκτήτρια και να διαχειρίζεται bulk carriers και δεξαμενόπλοια, ή πλοία μεταβλητών δρομολογίων μοναχά ή φορτηγά μεταβλητών δρομολογίων ή τακτικών γραμμών καθώς και οχηματαγωγά κ.λ.π.

Οι υπάρχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούν πηγή ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητας τόσο για νέο τονάζ, προερχόμενο από τα ναυπηγεία, όσο και για χρησιμοποιημένο τονάζ. Έτσι η ζήτηση για χωρητικότητα σε μια δοσμένη χρονική περίοδο δεν ικανοποιείται μοναχά από την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, αλλά επίσης και από ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επιθυμούν και θέλουν να πουλήσουν τονάζ σε μια ορισμένη τιμή. Επίσης οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούν μια

από τις βασικές πηγές της προσφοράς χρησιμοποιούμενου σιδήρου για τις βιομηχανίες χάλυβος και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι τα ελεύθερα πλοία, τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία τακτικών γραμμών, τα επιβατηγά κ.λ.π., έστω και εάν ανήκουν στην ίδια επιχείρηση, αποτελούν παραγωγικές μονάδες που ανήκουν σε διαφορετικές αλλά στενά συνδεδεμένες θαλάσσιες μεταφορικές βιομηχανίες.

## 5. Οι Κυκλικές Διακυμάνσεις στην Παγκόσμια Ναυτιλία

### Γενικά στοιχεία

Οι ναυλαγορές και ιδιαίτερα αυτές των ελεύθερων πλοίων και δεξαμενόπλοιων είναι από τους πιο ευαίσθητους βιομηχανικούς κλάδους που υπόκεινται σε ευρύτατες και απότομες διακυμάνσεις.

Αναζητώντας την πορεία του ναυτιλιακού κύκλου από το παρελθόν και εξετάζοντας τις υψηλές τιμές των ναύλων κατά τα χρόνια 1873, 1881, 1888, 1900, 1912, 1920, 1926, 1937, 1951, 1957, 1967, 1974, 1981, 1987, παρατηρούμε, ότι αυτές τις περιόδους, διαδέχθηκαν εξαιρετικά απότομες κάμψεις, που κατέβασαν τον ναυλοτιμάρημο σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Αυτή η κυκλική αλληλοδιαδοχή, ενώ βασικά βαδίζει παράλληλα με τις κυκλικές διακυμάνσεις της διεθνούς οικονομικής δραστηριότητας, είναι διαφορετική στο ότι οι κυκλικές διακυμάνσεις στις θαλάσσιες μεταφορές είναι μεγαλύτερες από τις διακυμάνσεις των άλλων βιομηχανιών. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι ανοδικές ή καθοδικές τάσεις στις

κύριες ναυλαγορές εκδηλώνονται σχεδόν ταυτόχρονα αλλά σε μεγαλύτερες αναλογίες απ' αυτές των οικονομικών κύκλων στο διεθνές εμπόριο και τις εθνικές οικονομίες των ανεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών.

Μπορούμε να συγκρίνουμε τις διακυμάνσεις του ναυτιλιακού κύκλου και τις κρίσεις που παρουσιάστηκαν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Η διακύμανση ή κρίση από το 1957, παρουσίασε τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά της κρίσης της περιόδου 1929 - 1936 δηλαδή επίπεδα ναύλων που δεν κάλυπταν τα έξοδα παρά μόνο των σύγχρονων, μεγάλης χωρητικότητας, γρήγορων και οικονομικής κατανάλωσης πλοίων, των οποίων ο αριθμός αρχικά ήταν περιορισμένος, αλλά στη συνέχεια αυξανόταν με την πρόσθεση νέων μονάδων. Έτσι μεγάλος όγκος της παγκόσμιας χωρητικότητας, κυρίως αυτής που αποτελούταν από πολεμικά και άλλα πλοία προπολεμικής κατασκευής, έμενε παροπλισμένος, ενώ υπήρχε μεγάλη ανεργία την εποχή αυτή.

Αν και κατά τη διεθνή οικονομική κρίση της περιόδου 1929 - 1937, η ελάττωση της παραγωγής και η ανεργία στις χερσαίες βιομηχανίες ήταν αναλογικά πολύ μεγαλύτερες απ' ότι κατά την περίοδο της ύφεσης τα χρόνια 1957 - 1959, η κρίση στην ναυτιλία κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, μόνο με αυτή της περιόδου 1929 - 1936, μπορεί να συγκριθεί. Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι, υπάρχουν αίτια ενδογενούς φύσης που επηρεάζουν τις κυκλικές διακυμάνσεις στη ναυτιλία κατά έναν ειδικό τρόπο, η γνώση του οποίου είναι αναγκαία ώστε να μπορούν να εκμεταλλευτούν σπάνιοι πλουτοπαραγωγικοί πόροι.

Ίσως είναι αναγκαίο να γίνει στην εισαγωγή αυτού του κεφαλαίου ένα σύντομο σχόλιο σχετικά με την σχέση των υψηλών ναύλων και των πολεμικών καταστάσεων. Γιατί επικρατεί η άποψη ακόμα και σήμερα, γενικά αλλά και στον επιχειρηματικό κόσμο, ότι για το στάδιο της ευδαιμονίας προϋποτίθεται πολεμικές καταστάσεις. Πραγματικά η σχέση αυτή από πρώτη άποψη φαίνεται να είναι αντικειμενικά υπαρκτή. Αν λάβει κανείς υπόψη του τους υψηλούς ναύλους στην περίοδο του νοτιοαφρικανικού πολέμου, και των δύο τελευταίων παγκοσμίων πολέμων, οι οποίοι είχαν σαν συνέπεια την επίταξη των πλοίων από τις συμμαχικές δυνάμεις. Αλλά η άποψη αυτή δεν αποδεικνύεται μονάχα από τις πολεμικές καταστάσεις. Σχετικά με τις περιόδους των υψηλών ναύλων που προαναφέρθηκαν, μπορεί να σημειωθεί, ότι ενώ το 1898, 1900, 1912, 1926, 1937, θεωρούνταν ειρηνικά χρόνια, στην πραγματικότητα ήταν ο ισπανο-αμερικάνικος πόλεμος (1898), ο νοτιοαφρικανικός πόλεμος (1900), ο βαλκανικός πόλεμος (1912) και ο ισπανικός εμφύλιος πόλεμος (1937). Στα μεταπολεμικά χρόνια θα μπορούσε να αναφερθεί ότι τις περιόδους των υψηλών ναύλων π.χ. το 1951 έγινε ο κορεατικός πόλεμος, το 1957 έγινε η πρώτη μεσογειακή σύγκρουση μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ που οδήγησε στο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, και το 1967 είχαμε το δεύτερο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ και ύστερα τον πόλεμο Ιράν - Ιράκ. Πραγματικά οι πολεμικές περιπέτειες για μια σειρά από λόγους συντελούν στον περιορισμό της προσφοράς χωρητικότητας και στην αύξηση της ζήτησης λίγο πριν, κατά τη διάρκεια, και λίγο μετά το τέλος της πολεμικής περιπέτειας.

Παρ' όλα αυτά, αν τα μεγέθη της προσφοράς και της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας είναι μεγάλα, οι επιδράσεις των τοπικών

πολεμικών περιπετειών μπορεί να είναι μονάχα οριακές. Στην μακροπρόθεσμη περίοδο δεν εγγυώνται ένα ομαλό ανοδικό μέλλον για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, αλλά μάλλον το αντίθετο.

Οι αιτίες των διακυμάνσεων του ναυτιλιακού κύκλου και οι επιπτώσεις τους πρέπει να αναζητηθούν όχι μόνο στον παράγοντα των πολεμικών περιπετειών.

Οι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου είναι πολλοί και βεβαίως συντελούν στην αύξηση ή μείωση της προσφοράς χωρητικότητας και στην αύξηση ή μείωση της ζήτησεως χωρητικότητας.

Αναφέρονται οι κυριότεροι:

- α. Η διεθνής οικονομική ανάπτυξη ή ύφεση που συνεπάγεται αντίστοιχα αύξηση ή μείωση των διακινούμενων προϊόντων.
- β. Η για διάφορους λόγους υπεραποθεματοποίηση προϊόντων διεθνώς, που συνεπάγεται αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας κατά τη διάρκεια της συγκεντρώσεως των προϊόντων και αντίθετως μειωμένη κατά την περίοδο που ακολουθεί.
- γ. Οι καιρικές συνθήκες και η γεωργική παραγωγή (κυρίως δημητριακών) και η κατανομή της μεταξύ των ηπείρων.
- δ. Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, που είχαν παραγγελθεί κατά τη διάρκεια κάποιας ανακάμψεως, και διευρύνουν την προσφερόμενη χωρητικότητα, και αντίθετα.



ε. Οι αυξημένες διαλύσεις πλοίων που αποφασίζονται σε περίοδο κρίσεως και μειώνουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα.

στ. Οι μεταβολές στις τιμές διαφόρων προϊόντων.

Τον ναυτιλιακό κύκλο επηρέασε σε μεγάλο βαθμό, τουλάχιστον από την πετρελαϊκή κρίση του 1973, και η εξέλιξη της τιμής του πετρελαίου. Μάλιστα ειδικά για το πετρέλαιο η επίδραση ήταν πολλαπλή.

(i) Περιορίσε, σαν διακινούμενο προϊόν, τη ζήτηση χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων.

(ii) Συνέβαλε, σαν καύσιμο, στην αύξηση του κόστους της διαθάλασσης μεταφοράς προϊόντων με ανάλογες επιπτώσεις στο σύνολο του διεθνούς εμπορίου.

(iii) Συνέβαλε, αφού αποτελεί την πρώτη ύλη για πολλούς κλάδους προϊόντων (πλαστικά κ.λ.π.), στην αύξηση της τιμής τους, τη μείωση της ζήτησέως τους και τη διεθνή ύφεση.

ζ. Πολιτικά γεγονότα.

Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι η μεταβολή της προσφοράς χωρητικότητας είναι βραδεία αφού επηρεάζεται από τις παραδόσεις και τις διαλύσεις πλοίων, ενώ η μεταβολή της ζήτησεως μπορεί να λάβει χώρα σε μικρό χρονικό διάστημα.

Η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας κατά την περίοδο της ανθήσεως ανεβάζει τις τιμές των ναύλων και οι τελευταίοι αυξάνουν τη ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία και κατ' ακολουθία τις τιμές τους.

## 5.1. Τα Στάδια των Διακυμάνσεων

Η κάθε διακύμανση στην εμπορική ναυτιλία και ειδικότερα στην φορτηγό ποντοπόρο παγκόσμια ναυτιλία, μπορεί να διαχωριστεί σε τέσσερα διαφορετικά στάδια. Στο στάδιο της Αναζωογόνησης, στο στάδιο της Ευδαιμονίας, στο στάδιο της Ύφεσης και στο στάδιο της Δυσπραγίας. Το επίπεδο των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές δηλαδή η μέση τιμή των ναύλων θεωρείται συνήθως το βασικό κριτήριο για αυτόν τον διαχωρισμό των διαφορετικών σταδίων της διακύμανσης.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν αφορούν κυρίως τη βιομηχανία των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων στα ξηρά φορτία. Η βιομηχανία αυτή μαζί με τα δεξαμενόπλοια, υπόκεινται στις πιο δραματικές διακυμάνσεις. Στη βιομηχανία των πλοίων τακτικών γραμμών, με δεδομένη τη μορφή της αγοράς και του ελέγχου των τιμών από το ολιγοπώλιο, οι διακυμάνσεις στο ναυολόγιο ή καλύτερα στην πραγματική τιμή που πληρώνει ο φορτωτής είναι μικρότερες. Αλλά σε περιόδους κρίσεων στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο οι εκπτώσεις φαίνονται καλύτερα από τους μειωμένους συντελεστές φορτώσεως των πλοίων, οι οποίοι δεν είναι γενικώς γνωστοί. Επίσης, πρέπει να τονίσουμε ότι, οι διακυμάνσεις στις κύριες ναυλαγορές μπορεί να μην συμβαδίζουν με τις υπάρχουσες τάσεις στην ίδια χρονική περίοδο σε περιοχικές αγορές για τη μεταφορά φορτίων ή επιβατών. Π.χ. κατά την περίοδο της δυσπραγίας στις ναυλαγορές των πλοίων ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιοι το 1958, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών και οι ναύλοι στην περιοχή της Μεσογείου σημείωναν ανοδική πορεία.

Η άποψη που επικρατεί όμως είναι ότι όταν η μέση τιμή των ναύλων βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο, η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία διέρχεται μια περίοδο ευημερίας και όταν η μέση τιμή των ναύλων βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα η βιομηχανία διέρχεται το στάδιο της δυσπραγίας. Οι συνήθως βραχύχρονες περίοδοι στο διάστημα των οποίων η τιμή των ναύλων σημειώνει καθοδική πορεία χαρακτηρίζονται ως το στάδιο της ύφεσης. Οι περίοδοι στο διάστημα των οποίων η μέση τιμή των ναύλων χαρακτηρίζεται από ανοδική πορεία χαρακτηρίζονται ως το στάδιο της αναζωογόνησης.

Με βάση την εμπειρία του παρελθόντος μπορούμε να πούμε ότι το στάδιο της ευδαιμονίας είναι μακρύτερο από τα στάδια της ύφεσης και της αναζωογόνησης και μπορεί να διατηρηθεί για πολλούς μήνες. Όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι το στάδιο της δυσπραγίας είναι το μακρύτερο σε χρονικό διάστημα και η διάρκειά του μπορεί να είναι αρκετά χρόνια. Δεν είναι όμως σίγουρο αν οι διακυμάνσεις του μέλλοντος θα έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τα παραπάνω, όσον αφορά τη χρονική τους διάρκεια.

Οι μεταβολές στο επίπεδο των τιμών για τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας και ιδιαίτερα των ελεύθερων δεξαμενόπλοιων είναι το βασικό αλλά όχι το μόνο κριτήριο των σταδίων της διακύμανσης. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν και μερικά άλλα σημαντικά χαρακτηριστικά των διαφορετικών σταδίων της διακύμανσης γιατί έτσι μπορεί να γίνει καλύτερα αντιληπτός ο τρόπος που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σπάνιοι πλουτοπαραγωγικοί πόροι από τη ναυτιλιακή επιχείρηση της ποντοπόρου ναυτιλίας.

### 5.1.1. Η χρησιμοποίηση του Κεφαλαίου

Το στάδιο της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται από υψηλή χρήση των Κεφαλαιουχικών Πόρων που έχουν επενδυθεί στη βιομηχανία, ενώ ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του σταδίου της δυσπραγίας είναι η ύπαρξη της αδράνειας ή ανεργίας, σε σημαντικό βαθμό.

Η προσφορά τείνει να είναι ανελαστική κατά το στάδιο της ύφεσης και της καθοδικής πορείας των ναύλων. Η ανελαστικότητα αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι εφοπλιστές προσπαθούν να κρατήσουν τα πλοία τους εν κινήσει, όσο οι απώλειες είναι χαμηλότερες από το κόστος του παροπλισμού. Επίσης στις αρχές του σταδίου της ύφεσης οι επιχειρηματίες είναι πιθανό να προσπαθήσουν βραχυπρόθεσμα να κρατήσουν μέρος της χωρητικότητάς τους εν κινήσει, έστω και αν οι απώλειες είναι μεγαλύτερες από το κόστος του παροπλισμού. Τέτοιου είδους αποφάσεις λαμβάνονται βραχυπρόθεσμα εάν οι επιχειρηματικές προσδοκίες είναι ότι όταν οι άλλοι ανταγωνιστές πρώτοι θα παροπλίσουν το τονάζ τους, η αγορά θα καλυτερέψει.

Εάν θεωρηθεί δεδομένο ότι η ζήτηση στο στάδιο της δυσπραγίας παραμένει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα είναι φυσικό να ικανοποιηθεί από το σχετικά σύγχρονο χαμηλού κόστους εκμεταλλεύσεως τονάζ. Αντίθετα τα παλαιότερα σε ηλικία και τεχνολογικό εξοπλισμό σκάφη παροπλίζονται είτε επειδή δεν υπάρχει απασχόληση γι' αυτά, είτε επειδή οι προσφερόμενες ναυλώσεις εγγυώνται ότι το οριακό κόστος του ταξιδιού θα είναι ικανοποιητικό και η ζημιά θα είναι μεγαλύτερη από το κόστος του παροπλισμού.

Πιο συγκεκριμένα, παλαιότερες μονάδες κυρίως ελεύθερων πλοίων συμβαίνει να είναι μικρότερου μεγέθους και επομένως παραγωγικής ικανότητας. Σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα για τον παροπλισμό τονάζ φορτηγών ξηρού και υγρού φορτίου το μεγαλύτερο ποσοστό των παροπλισμένων πλοίων αποτελείται από παλαιότερες σε ηλικία μονάδες.

Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι στο στάδιο της δυσπραγίας, εκτός από τα παλαιά πλοία και σύγχρονα ακόμη πλοία μπορεί να παροπλιστούν για διάφορους λόγους, όπως π.χ. ο γεωγραφικός παράγοντας. Αν δηλαδή υπάρχει ναύλος για ένα σύγχρονο πλοίο ξηρού φορτίου μέσου μεγέθους στο στάδιο της ύφεσης ή της δυσπραγίας σχετικά επικερδής για ένα ταξίδι από την Ευρώπη στην Άπω Ανατολή ή από την Ευρώπη στην Ν. Αμερική, αλλά το ταξίδι της επιστροφής παραμένει αβέβαιο και η πλοιοκτήτρια επιχείρηση δεν έχει υποχρεώσεις σε χρηματιστικά ιδρύματα όσον αφορά το πλοίο, μπορεί να αποφασιστεί ο παροπλισμός του έως που να επανεμφανισθεί μια συγκεκριμένη ανοδική πορεία στη ναυλαγορά.

Από την άλλη πλευρά, στην ίδια περίπτωση μια πλοιοκτήτρια εταιρεία με υποχρεώσεις σε χρηματιστικά ιδρύματα και προβλήματα ρευστότητας μπορεί να αποφασίσει μια παρόμοια ναύλωση, έστω και παλαιότερου σε ηλικία σκάφους με την προσδοκία ότι ο παροπλισμός των πλοίων των ανταγωνιστών θα συντελέσει βραχυπρόθεσμα στη βελτίωση της ναυλαγοράς.

Έτσι, σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα, μπορούμε να πούμε ότι στο στάδιο της ευδαιμονίας, η χρησιμοποίηση του συντελεστή του κεφαλαίου φτάνει σε υψηλό σημείο, ενώ το στάδιο της δυσπραγίας

χαρακτηρίζεται από μαζικό παροπλισμό των πλοίων. Κατά το στάδιο της ύφεσης η απασχόληση του συντελεστή Κεφάλαιο ελαχιστοποιείται και κατά την περίοδο της αναζωογόνησης η χρησιμοποίηση του ίδιου συντελεστή αυξάνει. Η ιστορία των βιομηχανιών ελεύθερων πλοίων ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιών μας διδάσκει ότι οι διακυμάνσεις πρέπει να θεωρούνται σαν το πιο βασικό πρόβλημα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που έχει σαν στόχο της να παραμείνει στην αγορά στην μακροπρόθεσμη περίοδο.

Ο βαθμός της απασχόλησης του Κεφαλαίου διαφέρει ανάμεσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και εξαρτάται κυρίως από τη χρονική περίοδο που η επιχείρηση αποφασίζει να αγοράσει ή να παραγγείλει τονάζ, από τη χρονική περίοδο που αποφασίζει να πωλήσει ή να χρονοναυλώσει μακροπρόθεσμα μερικά από τα πλοία της και από την ικανότητα των μονάδων της να χρησιμοποιηθούν ως υποκατάστατα.

### **5.1.2. Ο Συντελεστής της Εργασίας**

Οι μεταβολές στην ποσότητα του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου συνοδεύονται από μεταβολές στην ποσότητα του συντελεστή της εργασίας που απασχολείται από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Κατά το διάστημα της δυσπραγίας που υπάρχει μεγάλη ανεργία ναυτιλιακού δυναμικού, ενώ κατά την περίοδο της ευδαιμονίας υπάρχει η δυσκολία εξεύρεσης εργατικού δυναμικού και ιδιαίτερα των αξιωματικών και εξειδικευμένων ναυτικών αυξάνεται σε υψηλά επίπεδα.

Η προσφορά εργατικού δυναμικού για τις ναυτιλιακές βιομηχανίες διαφέρει ανάμεσα στις ναυτιλιακές χώρες από ποσοτική και ποιοτική

άποψη. Η προσφορά εργατικού δυναμικού εξαρτάται από πολλούς παράγοντες μερικοί από τους οποίους δεν είναι άυστηρά οικονομικής φύσεως. Π.χ. η προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού μιας χώρας εξαρτάται από τον πληθυσμό της, από τη γεωγραφική θέση και την ναυτιλιακή της παράδοση, από την ύπαρξη ή μη ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, από το μορφωτικό σύστημα, από τις λαϊκές συνήθειες, από το επίπεδο ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, από τον βαθμό απασχόλησης του συντελεστή της εργασίας στις χερσαίες βιομηχανίες και από τους όρους και συνθήκες απασχόλησης που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσφέρουν σε σύγκριση με αυτούς των χερσαίων βιομηχανιών κ.λ.π.

Το στάδιο της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται όχι μόνο από σχεδόν πλήρη απασχόληση του υπάρχοντος συντελεστή της εργασίας αλλά και από απορρόφηση καινούριου εργατικού δυναμικού προερχόμενου κυρίως από τη διεθνή αγορά εργασίας. Αντίθετα το στάδιο της δυσπραγίας χαρακτηρίζεται από μαζική ανεργία του συντελεστή της εργασίας που στην ελληνική περίπτωση προσεγγίζει τα 20% περίπου του συνολικού ναυτεργατικού δυναμικού.

### **5.1.3. Το Κόστος της Εκμετάλλευσης των πλοίων στα διαφορετικά στάδια της διακύμανσης**

Κατά το στάδιο της δυσπραγίας οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν το κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων ενώ κατά το στάδιο της ευδαιμονίας (που κατά κανόνα είναι και στάδιο ανερχόμενων τιμών) το κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων φτάνει στο μέγιστο σημείο του.

Όπως προκύπτει από ιδιωτική έρευνα οι προσπάθειες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να ελαχιστοποιήσουν το κόστος της εκμετάλλευσης των πλοίων στο στάδιο της δυσπραγίας αποβαίνουν σε μειώσεις του μεταβλητού κόστους οι οποίες ανέρχονται σε ποσοστό περίπου 7% σε σύγκριση με το στάδιο της ευδαιμονίας στις περιπτώσεις σοβαρού και υπεύθυνου management.

Αυτά τα δεδομένα αφορούν την Ελληνική Σημαία ή σημαίες ευκολίας. Βέβαια το χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης μπορεί να σημαίνει ανεπαρκές πλήρωμα, αναβολή επισκευών και εργασιών συντηρήσεως και τελικά δικαιολογεί τον αυξημένο αριθμό ατυχημάτων και το υψηλότερο κοινωνικό κόστος στο στάδιο της δυσπραγίας.

Τα διαφορετικά στάδια της διακύμανσης χαρακτηρίζονται και από αυξομειώσεις στις τιμές αγοράς των πλοίων και των νεότευκτων και αυτών που προέρχονται από την αγορά των χρησιμοποιημένων πλοίων. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι η τιμή ενός νεότευκτου έτοιμου πλοίου στο στάδιο της ευδαιμονίας είναι υψηλότερη από αυτή ενός πλοίου που θα παραγγελθεί την ίδια χρονική περίοδο και το αντίθετο ισχύει για το στάδιο της δυσπραγίας. Παρά τα δεδομένα αυτά, λίγες είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που προσπαθούν να ακολουθήσουν πολιτική διαφορετική του ναυτιλιακού κύκλου με τις επενδύσεις τους.

Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν είναι εύκολο να προβλέψει κανείς με έναν ορισμένο βαθμό ακρίβειας τη διάρκεια ενός σταδίου της διακύμανσης όταν αυτό βρίσκεται στην εξέλιξή του.

Έτσι η διεθνής εμπορική ναυτιλία χαρακτηρίζεται όσον αφορά την απασχόληση σπάνιων πλουτοπαραγωγικών πόρων από απώλειες που όσο



μεγαλώνει το αρχικό στάδιο της επένδυσης τόσο αυτές φθάνουν σε αστρονομικούς αριθμούς κατά το στάδιο της δυσπραγίας.

#### **5.1.4. Τα Κέρδη στη ναυτιλία**

Όπως είναι γνωστό το στάδιο της ευδαιμονίας καλείται συνήθως στους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους ως «εποχή των παχέων αγελάδων». Φυσικά η απλή αυτή έκφραση υπονοεί το σωστό, δηλαδή ότι κατά την περίοδο της ευδαιμονίας πραγματοποιούνται υπέρ-κέρδη από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Υπάρχουν άφθονα δεδομένα για να υποστηρίξουν την άποψη ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί χώρο επικερδών επενδύσεων και ότι κατά το διάστημα του σταδίου της ευδαιμονίας πραγματοποιούνται υπερκέρδη.

Το περιεχόμενο της παρακάτω παραγράφου είναι ενδιαφέρον όσον αφορά την άποψη αυτή:

«Ο τελευταίος χρόνος του περασμένου αιώνα ήταν αξιοσημείωτος όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα για τον μεγάλο όγκο των θαλάσσιων μεταφορών και για τα μεγάλα κέρδη που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο αυτή. Η πληρωμή υπερβολικά μεγάλων μερισμάτων στους μετόχους και τα μεγάλα αποθεματικά που πραγματοποιήθηκαν συνέτειναν στον να αποκαταστήσουν το γόητρο της βιομηχανίας αυτής και να την επαναφέρουν σε μια υγιή κατάσταση ύστερα από την μεγάλη κρίση που πέρασε από το 1988».

Από αυτά τα δεδομένα μπορεί να βγει το συμπέρασμα ότι τα κέρδη που πραγματοποιούνται κατά το στάδιο της ευδαιμονίας κατά κανόνα

αποζημιώνουν με το παραπάνω τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για τις απώλειες που έχουν σε προηγούμενα στάδια της δυσπραγίας.

Συμπερασματικά μπορεί να αναφερθεί ότι, όταν οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων στα χρηματιστικά ιδρύματα δεν είναι υπερβολικές, τα υπερκέρδη των σταδίων της ευημερίας οδηγούν στην ανανέωση του κεφαλαίου και στη δημιουργία των μεγάλων κατά επιχείρηση στόλων που γνωρίζουμε σήμερα. Το μέλλον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαρτάται από το επίπεδο της ναυλαγοράς, το οποίο διακυμαίνεται απότομα. Μπορεί επίσης να αναφερθεί ότι κατά το διάστημα των σχετικά βραχέων σταδίων της ευημερίας αποκομίζονται μεγάλα υπερκέρδη τα οποία επιτρέπουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κατά κανόνα, να καλύψουν το αρχικό κόστος της επένδυσης και τις τυχόν ζημιές του σταδίου της δυσπραγίας στο διάστημα των οποίων μπορεί να πραγματοποιήσουν ή να μην πραγματοποιήσουν κέρδη.

Η πείρα πολλών χρόνων σχετικά με τον ναυτιλιακό κύκλο, μπορεί να διδάξει ότι βασικά η ποντοπόρος ναυτιλία υπήρξε μια επικερδής βιομηχανία και ότι τα κέρδη που αποκομίσθηκαν μπόρεσαν να αποζημιώσουν με το παραπάνω το κόστος της εκμεταλλεύσεως των πλοίων. Δεν είναι όμως σίγουρο, τι θα γίνει στο μέλλον με τον ναυτιλιακό κύκλο. Εάν δηλαδή οι αναλογίες του κέρδους στην υπερωκεάνιο εμπορική ναυτιλία στο σύνολό της ή κατά βιομηχανία στο μέλλον θα αυξάνουν ή όχι.

## 6. Η Ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις

Οι επενδύσεις στην ναυτιλία εξαρτώνται από το επίπεδο των ναύλων. Όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο και συνεπώς, τα έσοδα των ναυτλιακών επιχειρήσεων είναι σημαντικά υψηλότερα από το κόστος της εκμεταλλεύσεως των πλοίων, οι υψηλές προσδοκίες των επιχειρηματιών καταλήγουν σε υπερεπενδύσεις. Δηλαδή κατασκευάζεται ποσότητα τονάζ που είναι μεγαλύτερη από την δοσμένη ζήτηση σε μια δοσμένη χρονική περίοδο.

Αυτή η ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ιστορίας της παγκόσμιας ναυτιλίας. Σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα, μπορεί να αναφερθεί ότι η τάση των υπερεπενδύσεων στην παγκόσμια ναυτιλία και ιδιαίτερα στα ελεύθερα πλοία ξηρού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια καθώς και σ' άλλες μικρότερες ναυλαγορές παγκόσμιες ή περιοχικές προηγήθηκαν των σταδίων της δυσπραγίας περασμένων χρόνων.

Πρέπει να αναφερθεί ότι οι επιχειρηματίες είναι ιδιαίτερα διστακτικοί στο ν' αποφασίσουν να αποστείλουν παλαιό και αντιοικονομικό τονάζ προς διάλυση κατά το στάδιο της ύφεσης, κάτι τέτοιο όμως οδηγεί τελικά στο στάδιο της δυσπραγίας.

Συμπερασματικά μπορεί να αναφερθεί ότι, όταν δεν υπάρχουν σημαντικές μεταβολές στη ζήτηση κατά την περίοδο υψηλών ναύλων, η διάρκεια του σταδίου της ευδαιμονίας καθορίζεται κυρίως από την ενδογενή τάση για υπερεπενδύσεις και από την ταχύτητα με την οποία μπορεί να κατασκευασθεί νέο τονάζ του οποίου η ποσότητα πρέπει να

είναι μεγαλύτερη από εκείνη που θα χρειαζόταν για να ικανοποιήσει την αρχική αύξηση της ζήτησης που συνέβαλε στην άνοδο της ναυλαγοράς.

Θα πρέπει όμως να αναφερθεί σύμφωνα με εμπειρίες προηγούμενων ετών ότι ενώ η τάση για υπερεπενδύσεις είναι ο βασικός παράγοντας για τη μεταβολή από το στάδιο της ευδαιμονίας στο στάδιο της δυσπραγίας δεν είναι ο μοναδικός. Μια μείωση της ζήτησης στο ίδιο χρονικό διάστημα είτε για τα ελεύθερα πλοία, είτε για τα δεξαμενόπλοια μπορεί να συντελέσει στην όξυνση της κρίσης και αντίθετα μια αύξηση της ζήτησης, μπορεί να συντελέσει στην ελαχιστοποίησή της. Επομένως μια ανάλυση των αιτιών των διακυμάνσεων προϋποθέτει τη συστηματική μελέτη των σχέσεων της ζήτησης, της προσφοράς και της τιμής στις κύριες ναυλαγορές.

Πάντως με βάση τη μελέτη των σταδίων της δυσπραγίας προηγούμενων ετών μπορεί να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η τάση των υπερεπενδύσεων αποτελεί τον βασικό παράγοντα για την ανεργία των συντελεστών της παραγωγής και την κοινωνική ανωφέλεια που προκύπτει από τα στάδια της δυσπραγίας και μαζικής ανεργίας των συντελεστών της παραγωγής.

Με βάση τα στατιστικά δεδομένα του παρελθόντος μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το στάδιο της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται από σχετικά πληθωρικές επενδύσεις για την κατασκευή νέων πλοίων. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι το στάδιο της ευδαιμονίας χαρακτηρίζεται επίσης από δημιουργία νέων επιχειρήσεων στον τομέα της υποδομής της παγκόσμιας ναυτιλίας. Με άλλα λόγια τη δημιουργία νέων ναυπηγείων, τμημάτων ναυτιλιακής πίστης από τις τράπεζες, ναυλομεσιτικών

γραφείων, γραφείων ναυτικών πρακτόρων, γραφείων προμηθειών, ασφαλιστικών κ.λ.π. Δηλαδή κατά το διάστημα της ευδαιμονίας οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται σε τονάζ και στην υποδομή της ναυτιλίας είναι μεγαλύτερες από εκείνες που απαιτούνται για να ικανοποιήσουν τη ζήτηση για την παραγωγή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Οι διακυμάνσεις είναι ίσως το πιο σημαντικό κεφάλαιο της ναυτιλιακής οικονομικής. Ενώ η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία έχει εξυπηρετήσει επαρκώς την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η ύπαρξη των διακυμάνσεων συντελεί στην απώλεια μεγάλων μεγεθών, σπάνιων πλουτοπαραγωγικών πόρων.

Επομένως εξίσου σημαντικό θέμα για τη ναυτιλιακή οικονομική πρέπει να είναι η μελέτη εναλλακτικών προτάσεων ή σχεδίων για την άμβλυνση των διακυμάνσεων και τη σταθεροποίηση των κύριων ναυλαγορών προς όφελος και της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά κυρίως της παγκόσμιας κοινότητας των εθνών που η ναυτιλία υπηρετεί.

## **7. ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

Τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί μεγάλες διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων κυρίως στις ναυλαγορές ή στα τμήματα των ναυλαγορών που λειτουργούν υπό ανταγωνιστικές συνθήκες. Εξετάζοντας την περίοδο από το 1870 έως τα τελευταία προπολεμικά χρόνια διαπιστώθηκε ότι ύστερα από σχετικά βραχείες περιόδους πολύ

υψηλών ναύλων, οι αγορές παρέμεναν για αρκετά χρόνια σε χαμηλά επίπεδα.

Στα διαστήματα αυτά της δυσπραγίας, η ανεργία των συντελεστών της παραγωγής στον ναυτιλιακό χώρο λάμβανε μαζικές διαστάσεις. Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, για μια σειρά από λόγους, η περίοδος των χαμηλών ναύλων υπήρξε βραχύτερη από ότι στις προηγούμενες δεκαετίες. Αυτό όμως αντιστράφηκε κατά τη δεκαετία του 1970 και μετά.

Με άλλα λόγια μπορούμε να πούμε ότι η ναυλαγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου, καθώς επίσης και το ανταγωνιστικό τμήμα της ναυλαγοράς για τα δεξαμενόπλοια παρουσίασε σε έντονη μορφή διακυμάνσεις. Οι διακυμάνσεις αυτές ήταν παρόμοιες με εκείνες που υπήρξαν και υπάρχουν στον όγκο του διεθνούς εμπορίου και στην συμπεριφορά των εθνικών οικονομιών των βιομηχανικά ανεπτυγμένων χωρών. Το συμπτώματα του σταδίου της δυσπραγίας στις παραπάνω ναυτιλιακές βιομηχανίες επίσης μπορεί να συγκριθούν με αυτά άλλων βιομηχανιών.

Το στάδιο της δυσπραγίας χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη προσφορά τονάζ από εκείνη που απαιτείται από την αγορά από ένα επίπεδο κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων που σε περιπτώσεις πολλών επιχειρήσεων είναι υψηλότερο από το επίπεδο των ναύλων και τελικά μια κατάσταση που δεν είναι σύμφωνη με τις προσδοκίες πολλών επιχειρήσεων και που αποκαλύπτει με σκληρό τρόπο την ενδογενή τάση για υπερεπενδύσεις.

Οι μετακινήσεις της ναυλαγοράς από ένα επίπεδο ναύλων που βραχυπρόθεσμα παρέχει την ευκαιρία του υπερκέρδους σε ένα επίπεδο

ναύλων που ακόμη και πλοιοκτήτες αντιπροσωπευτικών πλοίων δεν μπορούν να καλύψουν ούτε ένα μέρος του σταθερού κόστους. Αυτό δείχνει ότι η λειτουργία των ναυλαγῶρων δεν χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη ενός σταθερού σημείου ισορροπίας και ότι η ζήτηση τονάζ κατά κανόνα δεν είναι ανάλογη με την προσφορά.

Η δυσκολία της αναπροσαρμογής της συνολικής προσφοράς στις απαιτήσεις της ζήτησης οφείλεται πρώτα απ' όλα στην ίδια τη φύση της ζήτησης. Το μέγεθος της ζήτησης εξαρτάται από τις μεταβολές στον όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και στην δομή του εμπορίου αυτού. Αυτές οι μεταβολές που καθορίζουν κατά κύριο λόγο τον βαθμό απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής στις ναυτιλιακές βιομηχανίες, σε μια δοσμένη χρονική περίοδο οφείλονται σε εξωγενείς παράγοντες που προέρχονται από το οικονομικό, το πολιτικό, το κοινωνικό και το φυσικό περιβάλλον της Κοινωνίας των Εθνών.

Όμως σχεδόν τον ίδιο ρόλο στην δυσκολία της αναπροσαρμογής παίζει ο ανελαστικός χαρακτήρας της προσφοράς στη βιομηχανία των πλοίων ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιων που ανήκουν σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Αυτή ως γνωστό οφείλεται στην περίοδο που απαιτείται για την κατασκευή των πλοίων, στο μέγεθος της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, στην επιμονή των πλοιοκτητών να αποφύγουν τον παροπλισμό των πλοίων τους σε περιόδους ύφεσης, εφόσον οι χρηματικές απώλειες συνεχίζουν να είναι μικρότερες ή ίσες με το κόστος του παροπλισμού. Αυτή η ανελαστικότητα της προσφοράς κάνει την αναπροσαρμογή της συνολικής προσφοράς τονάζ στις απαιτήσεις της ζήτησης σχεδόν αδύνατη την βραχυπρόθεσμη περίοδο.

Τα στάδια της δυσπραγίας στις ναυτικές βιομηχανίες είναι μεγαλύτερων διαστάσεων, όσον αφορά τα συμπτώματά τους, και μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Είναι ήδη γνωστό ότι χάρη στον παράγωγο και οριακό χαρακτήρα της ζήτησης στις ναυλαγορές που είναι σημαντικές, και χάρη στην ανελαστικότητα της προσφοράς, οποιαδήποτε σχετικά μικρή διαφορά μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, μπορεί να σταθεί αιτία για σοβαρές διακυμάνσεις στην τιμή των ναύλων σε παγκόσμια κλίμακα. Έστω και για μείωση στην αναλογία της αύξησης του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου φορτίων χύδην όταν αυτή συμπίπτει με μια αύξηση νεοκατασκευασμένου τονάζ αρκεί για να συντελέσει στη δημιουργία πλεονάσματος χωρητικότητας και στην απότομη πτώση της μέσης τιμής των ναύλων.

Οι διαστάσεις και η χρονική διάρκεια κάθε διακύμανσης δεν μπορεί να προβλεφθεί με ακρίβεια κατά τη διάρκεια της ίδιας της διακύμανσης. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ποικιλόμορφη φύση και ένταση των εξωγενών, ως προς τη ναυτιλία παραγόντων που επιδρούν στον όγκο και τη δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου φορτίων χύδην και επομένως στη ζήτηση του τονάζ. Οι διακυμάνσεις στο επίπεδο των ναύλων ήταν πιο ομαλές όσον αφορά τη χρονική τους διάρκεια στην προπολεμική περίοδο από ότι στην μεταπολεμική.

Στην μακροπρόθεσμη περίοδο η προσφορά πλοίων ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων έχει παρουσιάσει μια τάση να διακυμαίνεται ανώμαλα ως προς τις απαιτήσεις της αγοράς. Το φαινόμενο αυτό μπορεί να εξηγηθεί σε μεγάλο βαθμό από τις επιχειρηματικές αποφάσεις στη διάρκεια του σταδίου της ευδαιμονίας. Το γεγονός ότι οι ναυλωτές,



δηλαδή οι χρήστες, στην περίοδο της ευδαιμονίας δεν έχουν άλλη διέξοδο από τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους σε υψηλούς ναύλους, επιτρέπει στους επιχειρηματίες των ναυτιλιακών βιομηχανικών να πραγματοποιούν υψηλά κέρδη.

Έτσι, κάτω από τέτοιες συνθήκες, όπως άλλωστε συμβαίνει και σε άλλες βιομηχανίες που οι αγορές τους λειτουργούν κάτω από ανταγωνιστικές συνθήκες, παρουσιάζεται ένα πνεύμα με υπεραισιόδοξες προσδοκίες για το μέλλον που οδηγούν στην τάση των υπερεπενδύσεων. Πολλές από τις υπάρχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αυξάνουν απότομα το τονάζ τους και νέες επιχειρήσεις εμφανίζονται στην αγορά, σε πολλές περιπτώσεις, με σχέδια περισσότερο φιλόδοξα από εκείνα που επιτρέπουν οι αντικειμενικές συνθήκες.

Έτσι, υπάρχουν καταστάσεις που οι επιχειρηματικές αποφάσεις δεν συμπίπτουν με τις ανάγκες των ναυλωτών. Κατά συνέπεια, σε δοσμένα χρονικά διαστήματα, η αύξηση της προσφοράς που προϋποθέτει την απασχόληση μεγαλύτερων μεγεθών από συντελεστές παραγωγής δεν συμπίπτει με τις μεταφορικές ανάγκες των ναυλωτών. Έτσι οι ναυλωτές μπορεί να εξασφαλίσουν τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους σε χαμηλούς ναύλους και να αυξηθεί σημαντικά η ανεργία των συντελεστών της παραγωγής.

Παρ' όλα αυτά, όπως συμβαίνει και με άλλες βιομηχανίες που λειτουργούν υπό ανταγωνιστικές συνθήκες στην μακροπρόθεσμη περίοδο, η προσφορά αναπροσαρμόζεται στις απαιτήσεις της ζήτησης και το τονάζ που πλεονάζει τείνει να εξαφανιστεί.

Μερικοί ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες και διαχειριστές στον τομέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων έχουν συνειδητοποιήσει τη μόνιμη τάση των ναυλαγορών να κυμαίνεται απότομα καθώς και τις πιθανές συνέπειες της τάσης αυτής. Γι' αυτό ακολουθούν μια συντηρητικότερη επενδυτική πολιτική στο στάδιο της ευδαιμονίας.

Όμως η πλειοψηφία των επιχειρήσεων φαίνεται να ακολουθεί, όσον αφορά τις επενδύσεις, την τακτική που έχει τα παρακάτω δύο βασικά χαρακτηριστικά:

- α) Την παραγγελία ή απόκτηση όσο το δυνατόν περισσότερου τονάζ στην περίοδο των υψηλών ναύλων και
- β) Τη διατήρηση παλαιού και αντιοικονομικού τονάζ με την προσδοκία ότι όταν οι ναύλοι είναι σε υψηλό επίπεδο αυτό θα γίνει ακόμα μια φορά επικερδές.

Για τον ναυτιλιακό κύκλο ισχύει η αντίληψη ότι, εάν πρόκειται να εξασφαλιστούν μεγάλα κέρδη αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο σε περιπτώσεις υψηλών ναύλων. Γι' αυτό οι μαζικές παραγγελίες για τονάζ συνεχίζουν να δίνονται σε περιόδους υψηλών ναύλων.

Επομένως, σαν συνέπεια της χρησιμοποίησης από την επιχείρηση του κριτηρίου των υψηλών ναύλων για νέες επενδύσεις στο διάστημα του σταδίου της ευδαιμονίας, προστίθενται σημαντικές ποσότητες νέων και μεγάλων παραγωγικών μονάδων στην αγορά. Η παραγωγικότητα των μονάδων αυτών είναι κατά κανόνα μεγαλύτερη και συνεπώς το μέσο κόστος της παραγωγής χαμηλότερο από εκείνο των μονάδων που ήδη

υπάρχουν, οι περισσότερες από τις οποίες παροπλίζονται στο στάδιο της ύφεσης.

Παρά την ύπαρξη αυτής της τάσης για υπερεπενδύσεις οι επιχειρηματίες επιμένουν στη διατήρηση παλαιού και αντιοικονομικού τονάζ με την προσδοκία ότι κάποτε θα υπάρξει αύξηση στο επίπεδο των ναύλων και οι μονάδες αυτές θα γίνουν ξανά επικερδείς.

Οι εξαιρέσεις των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν αυτό το βασικό κριτήριο γίνονται όλο και πιο πολλές. Πιθανόν αυτή η θετική τάση να είναι το αποτέλεσμα της αυξανόμενης δύναμης του ολιγοψωνίου στην αγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου σε χύδην. Με άλλα λόγια για να αποφευχθεί ο κίνδυνος του παροπλισμού στην ύφεση, η ναυτιλιακή επιχείρηση αναγκάζεται να χρονοναυλώσει μέρος του τονάζ της μακροπρόθεσμα ούτως ή άλλως. Το επίπεδο των ναύλων σ' αυτή την περίπτωση θα είναι χαμηλότερο από αυτό της ελεύθερης αγοράς στο στάδιο της ευδαιμονίας και υψηλότερο από αυτό στο στάδιο της δυσπραγίας. Επομένως οι προσδοκίες για υπερκέρδη ελαχιστοποιούνται. Το ολιγοψώνιο είναι που ελέγχει όλο και περισσότερο τη ζήτηση, την τιμή και έμμεσα και την προσφορά.

## **8. Τα Σχέδια Σταθεροποίησης της Προσφοράς**

Η γνώση του ιστορικού γεγονότος ότι το επίπεδο των ναύλων κυμαίνεται συνεχώς έχει οδηγήσει ένα σημαντικό μέρος σημαντικών επιχειρηματικών παραγόντων της ναυτιλίας στην σκέψη ότι οι οικονομικές συνέπειες του σταδίου της δυσπραγίας θα μπορούσε να αντιμετωπιστούν με την εφαρμογή ενός σχεδίου σταθεροποίησης τονάζ.

Έτσι διάφορα σχέδια για την ορθολογική οργάνωση της προσφοράς χωρητικότητας προτάθηκαν για πρώτη φορά και γέννησαν το ενδιαφέρον του επιχειρηματικού τομέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων στη διάρκεια της δεκαετίας του 1930. Ας σημειωθεί ότι το ενδιαφέρον αυτό στο διάστημα της μεταπολεμικής περιόδου επανέρχεται κάθε φορά που η βιομηχανία βρίσκεται στο στάδιο της δυσπραγίας και ποτέ όταν αυτή βρίσκεται στο στάδιο της ευδαιμονίας.

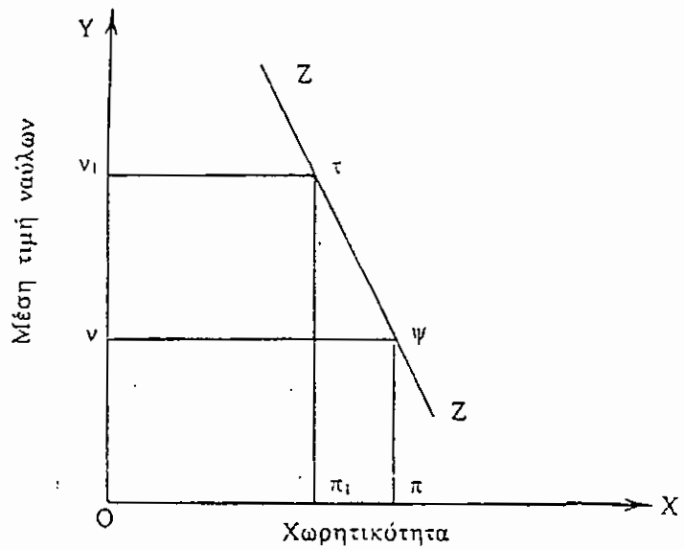
Σε γενικές γραμμές, μπορούμε να πούμε, ότι ο βασικός στόχος όλων των σχεδίων σταθεροποιήσεως τονάζ που έχουν προταθεί ως τώρα είναι ο περιορισμός του μεγέθους της ενεργητικής προσφοράς, αποσύροντας τονάζ από την αγορά, και ο καθορισμός μιας ελάχιστης τιμής των ναύλων η οποία όμως είναι σε υψηλότερο σημείο από τη μέση τιμή των ναύλων της αγοράς κατά τη διάρκεια των σταδίων ύφεσης και της δυσπραγίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι για ευνόητους λόγους κανείς επιχειρηματίας δεν ενδιαφέρθηκε ποτέ για τον καθορισμό μιας μέγιστης τιμής των ναύλων.

Κατά συνέπεια η κύρια πρόταση των διαφόρων σχεδίων δημιουργούσε την υποχρέωση στα οργανωμένα στο σχέδιο μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας να μη ναυλώνουν τα πλοία τους σε τιμές ναύλων που ήταν σε χαμηλότερο επίπεδο από αυτές που προβλέπονταν από το σχέδιο. Το παροπλισμένο τονάζ που θα ανήκε σε μέλη της οργάνωσης του σχεδίου, γιατί δεν θα μπορούσε να βρει ναύλο στην ελάχιστη τιμή, θα αποζημιωνόταν από ένα ταμείο της οργάνωσης που θα δημιουργούταν για το σκοπό αυτό.

Μερικά από τα σχέδια που προτάθηκαν στο παρελθόν ήταν πιο φιλόδοξα. Έτσι, για να δοθεί κίνητρο για τη διάλυση παλαιού και αντικονομικού τονάζ, τα σχέδια αυτά προέβλεπαν για αποζημίωση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις-μέλη που θα αποφάσιζαν να αποστείλουν δικές τους παραγωγικές μονάδες στα διαλυτήρια σε περιόδους χαμηλών ναύλων. Μέρος της προσόδου από τους ναύλους του απασχολούμενου τονάζ θα χρησιμοποιούταν ως μέσο του μηχανισμού του ταμείου για τις παραπάνω αποζημιώσεις.

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Ο Στόχος των Σχεδίων Σταθεροποίησης Τοννάζ



Το παραπάνω διάγραμμα εικονίζει τον κύριο στόχο των προτάσεων. Υποτίθεται ότι η ναυλαγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο. Ένας ορισμένος αριθμός πλοίων μεταβλητών δρομολογίων έχει ήδη παροπλιστεί χάρη στη μείωση της ζήτησης και η μέση τιμή των ναύλων βρίσκεται στο χαμηλό επίπεδο. Σε

αυτό το επίπεδο ναύλων μόνο σύγχρονα χαμηλού κόστους εκμετάλλευσης πλοία μπορεί να καλύψουν το σταθερό κόστος και ακόμη να πραγματοποιήσουν μία πρόσοδο μεγαλύτερη από το μεταβλητό κόστος. Έτσι το συνολικό μέγεθος χωρητικότητας του απασχολούμενου τονάζ είναι ΟΠ και η συνολική πρόσοδος της βιομηχανίας των πλοίων ξηρού φορτίου είναι ΟνΔπ.

Ο κύριος στόχος όλων των σχεδίων σταθεροποίησης τονάζ που έχουν προταθεί ως τώρα είναι να αυξήσει την τιμή των ναύλων στο σημείο  $v_1$  και συνεπόμενα να μεγεθύνει τη συνολική πρόσοδο της βιομηχανίας στο σημείο  $Ον_1Τπ_1$ . Ας σημειωθεί ότι μία άλλη διέξοδος που έχει προταθεί για την επίτευξη του ίδιου στόχου είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τη δική τους ελεύθερη βούληση να αποσύρουν τονάζ από την αγορά όταν οι ναύλοι βρίσκονται στο επίπεδο που προαναφέρθηκε.

Οι προσδοκίες των επιχειρηματιών που είχαν προτείνει τέτοια σχέδια στο παρελθόν ήταν ότι η επιπρόσθετη πρόσοδος που θα προέκυπτε από την εφαρμογή του σχεδίου θα ήταν επαρκής - εάν η μεγάλη πλειοψηφία των εφοπλιστών συμμετείχε στο σχέδιο για της αναγκαίες αποζημιώσεις του παροπλισμένου τονάζ.

Ακόμη θα έδινε τη δυνατότητα στις απασχολούμενες παραγωγικές μονάδες να πραγματοποιήσουν κέρδη μεγαλύτερα από ότι θα ήταν η περίπτωση διαφορετικά.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η καμπύλη της ζήτησης για τις υπηρεσίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ΖΖ είναι ανελαστική και αυτό γιατί τουλάχιστον όσον αφορά την ελάχιστη τιμή των ναύλων στην

περίπτωση της εφαρμογής του σχεδίου όλη η βιομηχανία ή το μεγαλύτερο μέρος αυτής θα έπαιρνε μονοπωλιακή μορφή.

# **Β' ΜΕΡΟΣ: ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ**

## **1. Το Πλοίο**

### **1.1. Έννοια και νομική φύση του πλοίου**

#### **1.1.1. Η Έννοια του πλοίου**

Η έννοια του πλοίου δεν είναι μία μόνο. Υπάρχει η επιστημονική έννοια του πλοίου από το ένα μέρος και η νομοθετική έννοια από το άλλο.

Αλλά και η ίδια η νομοθετική έννοια δεν είναι μία μόνο. Διάφοροι νόμοι δίνουν διαφορετικό ορισμό του πλοίου. Ο καθένας φυσικά για την εφαρμογή των διατάξεων που περιέχει ο ίδιος.

Κατά το άρθρο 1 παρ. 1 ΚΙΝΔ, "Πλοίων, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαρά τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση.". Τα στοιχεία συνεπώς που απαιτούνται για την έννοια του πλοίου από το άρθρο 1 ΚΙΝΔ είναι τα ακόλουθα :

Α. Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα, ανεξάρτητα από το σχήμα του.

Συνεπώς, δεν είναι πλοίο το καθετί που επιπλέει, αν έχει επίπεδη επιφάνεια, όπως, οι σχεδίες από κορμούς δένδρων.



Β. Χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστο δέκα κόρων. Συνεπώς , δεν είναι πλοία τα σκάφη που έχουν κάτω από δέκα κόρους , και αυτό γιατί είναι ασήμαντο το μέγεθος τους.

Ως μονάδα χωρητικότητας, είναι ο κόρος.

Γ. Αυτοδύναμη κίνηση, που σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσεως ή προώσεως . Ο τρόπος με τον οποίο παράγεται η αυτοδύναμη κίνηση δεν έχει σημασία.

Συνεπώς, πλοία κατά το άρθρο 1 ΚΙΝΔ είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπηλατά), με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα), με τεχνικά μέσα κάθε είδους. Αντίθετα δεν είναι πλοία τα σκάφη που δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση και έλκονται όπως οι φορτηγίδες, οι βυθοκόροι, οι πλωτοί γερανοί.

Δ. Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα. Κατά το νόμο, πλοία είναι μόνο τα θαλασσοπόρα, συνεπώς , όχι τα ποταμόπλοια και γενικά όσα πλέουν στα εσωτερικά ύδατα.

Για την έννοια του πλοίου είναι αδιάφορος ο συγκεκριμένος θαλάσσιος χώρος, όπου κινείται το πλοίο, καθώς και η απόσταση της θαλάσσιας διαδρομής που διανύει.

Συνεπώς είναι πλοία τόσο τα ποντοπόρα όσο και τα ακτοπλοϊκά. Πλοία είναι ακόμα και αυτά που έχουν προορισμό να κινούνται κάτω από τη θάλασσα, δηλαδή τα υποβρύχια.

### 1.1.2. Νομική φύση του πλοίου.

Το πλοίο, όπως ήδη παρατηρήσαμε, είναι κινητό πράγμα και μάλιστα σύνθετο.

1. Από τη φύση του, το πλοίο είναι κινητό, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 948 ΑΚ. Όμως, επειδή είναι πράγμα μεγάλης αξίας και σημασίας για την εθνική οικονομία, ο νόμος το υποβάλλει για ορισμένες έννομες σχέσεις σε μεταχείριση που ταιριάζει σε ακίνητα. Συγκεκριμένα :

A. Το πλοίο εγγράφεται σε ειδικό δημόσιο βιβλίο, το νηολόγιο (άρθρα 2-8 ΚΙΝΔ), που είναι ανάλογο με το βιβλίο μεταγραφών των ακινήτων. Στο νηολόγιο εγγράφεται το πλοίο από την κατασκευή του και καταχωρίζονται όλες οι έννομες σχέσεις που το αφορούν.

B. Στα πλοία εφαρμόζεται ο θεσμός της υποθήκης (άρθρα 195-204 ΚΙΝΔ) θεσμός που στο αστικό δίκαιο καλύπτει την εμπράγματα ασφάλεια πάνω στα ακίνητα.

Γ. Η κατάσχεση των πλοίων και η αναγκαστική εκτέλεση σ' αυτά γίνονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 επ. ΚΠολΔ, που αφορούν την κατάσχεση " επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου".

2. Το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα. Αποτελείται από το σκάφος και από άλλα πράγματα, περισσότερο ή λιγότερο στενά συνδεδεμένα με το σκάφος και μεταξύ τους.

Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του πλοίου είναι η εξατομίκευση του με γνωρίσματα σταθερά. Τέτοια γνωρίσματα είναι :

α) Το όνομα το οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.

β) Το λιμάνι νηολόγησης το οποίο γράφεται και αυτό υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου μαζί με τον αύξοντα αριθμό νηολογίου.

Τα νηολόγια είναι όπως είπαμε, ειδικά δημόσια βιβλία τα οποία τηρούνται από τις λιμενικές αρχές .

Σε αυτά καταχωρούνται τα στοιχεία του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Οι λιμενικές αρχές μετά τη νηολόγηση εκδίδουν για κάθε πλοίο πιστοποιητικό το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο.

Η νηολόγηση του πλοίου μπορεί να γίνει ακόμα και όταν αυτό βρίσκεται ακόμα στο στάδιο ναυπήγησης.

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο σαν ελληνικό πρέπει να είναι γραμμένο στα νηολόγια του ελληνικού λιμένα ή λιμένα του εξωτερικού που υπάρχει ελληνική προξενική αρχή. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει μέσα σε ένα χρονικό διάστημα να γίνει μετανηολόγηση του πλοίου σε λιμάνι του εσωτερικού.

Κάθε πλοίο μετά τη νηολόγηση του, μπορεί να πάρει έγγραφο εθνικότητας και να φέρει τη σημαία του κράτους στο οποίο τα νηολόγια είναι γραμμένο.

Άλλα νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου είναι :

Η κατηγορία του πλοίου (φορτηγό, επιβατηγό κλπ.)

Η χωρητικότητα, δηλαδή ο όγκος των χώρων που διαθέτει το πλοίο.

Η εθνικότητα, η οποία αποκτάται με την εγγραφή του πλοίου στα νηολόγια και προκύπτει από τη σημαία που φέρει.

Το διεθνές διακριτικό σήμα το οποίο σχηματίζεται με το συνδυασμό 4 γραμμάτων. Τα γράμματα αυτά είναι παρμένα από το διεθνές σηματολόγιο, το οποίο περιλαμβάνει 26 γράμματα. Στην Ελλάδα το διεθνές σήμα δίνεται από τη λιμενική αρχή του λιμένα νηολόγησης και για τα εμπορικά πλοία το πρώτο γράμμα είναι το Η (HELLAS).

## **1.2. Το πλοίο κατά το δημόσιο δίκαιο**

### **1.2.1. Η εθνικότητα του πλοίου.**

I. Όπως είναι γνωστό, η ανοικτή θάλασσα δεν ανήκει σε κανένα. Το πλοίο, όμως, όταν πλέει σ' αυτήν, πρέπει να συνδέεται με κάποια πολιτεία, γιατί διαφορετικά θα βρισκόταν έξω από κάθε έννομη τάξη. Γι' αυτό, κάθε πλοίο συνδέεται με μια έννομη τάξη, με την έννομη τάξη μιας πολιτείας. Έτσι, όταν βρίσκεται έξω από τα όρια της πολιτείας αυτής θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα της.

Από αυτή τη θεμελιώδη ρύθμιση απορρέει μια σειρά ειδικών αλλά πολύ βασικών συνεπειών :

Έτσι, το πλοίο υπάγεται στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων της πολιτείας που φέρει τη σημαία σε καιρό πολέμου, χαρακτηρίζεται,

ανάλογα, ως συμμαχικό, εχθρικό ή ουδέτερο απολαμβάνει τα πλεονεκτήματα που η νομοθεσία της επιφυλάσσει στα εθνικά της πλοία. Στο δικό μας δίκαιο για παράδειγμα, μόνο τα ελληνικά πλοία επιτρέπεται να ασκούν αλιεία, ρυμούλκηση, ναυαγοσωστική επιχείρηση (άρθρο 11 παρ. 1 ΚΔΝΔ)

Ο δεσμός του πλοίου σε ορισμένη έννομη τάξη αποκαλείται «ιθαγένεια» ή «εθνικότητα».

II. 1. Ο σύνδεσμος του πλοίου με ορισμένη έννομη τάξη δημιουργείται με ορισμένες προϋποθέσεις, που τις καθορίζει κυριαρχικά κάθε πολιτεία. Οι προϋποθέσεις αυτές, στο δικό μας δίκαιο, καθορίζονται στα άρθρα και ΚΔΝΔ και είναι δύο : Η ελληνική ιδιοκτησία του πλοίου κατά ορισμένο ποσοστό και, η εγγραφή του σε Ελληνικό νηολόγιο. Για ορισμένα πλοία ορισμένων κατηγοριών, ειδικοί νόμοι επιβάλλουν και άλλες ή διαφορετικές προϋποθέσεις. Ειδικότερα :

A. Ουσιαστική προϋπόθεση για την αναγνώριση πλοίου ως ελληνικό είναι η μερική τουλάχιστον ελληνική ιδιοκτησία. Κατά το άρθρο 5 παρ. 1 ΚΔΝΔ :

«Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήτηκοντα εκατοστά εις έλληνας υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...». Με τη ρύθμιση του άρθρου 5 παρ. 1 ΚΔΝΔ, η χώρα μας τοποθετείται ανάμεσα στα κράτη εκείνα, τα οποία, για να αναγνωρίσουν πλοίο ως εθνικό, απαιτούν και αρκούνται σε μερική εθνική ιδιοκτησία .

Μερικές χώρες, αντίθετα, απαιτούν πλήρη εθνική ιδιοκτησία. Άλλες, πάλι, στην προσπάθεια τους να προσελκύσουν κάτω από την σημαία τους ξένα πλοία, αδιαφορούν για την εθνική ιδιοκτησία.

Και σε εμάς, διαμέσου του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» παρέχεται, με ορισμένες προϋποθέσεις, η ευχέρεια να αναγνωρίζονται ως ελληνικά, πλοία που ανήκουν ολοκληρωτικά σε ξένους.

Για το καθορισμό του ποσοστού της ελληνικής ιδιοκτησίας, όταν το πλοίο ανήκει σε νομικό πρόσωπο (συνηθέστερα εταιρεία), ο νόμος μας απαιτεί δύο προϋποθέσεις: Πρώτο, η έδρα του νομικού προσώπου να βρίσκεται στην Ελλάδα. Δεύτερο, να ανήκουν τα κεφάλαια του ελληνικού νομικού προσώπου, κατά το ίδιο ποσοστό, σε Έλληνες υπηκόους.

Β. Τυπική προϋπόθεση για την αναγνώριση του πλοίου ως ελληνικού, με δημιουργική μάλιστα ενέργεια, είναι η εγγραφή του στο ελληνικό νηολόγιο (άρθρο 6 ΚΔΝΔ). Πρόκειται για τη νηολόγηση του πλοίου, που γίνεται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου και συνίσταται στην καταχώριση του πλοίου, με στοιχεία που το εξατομικεύουν, σε δημόσιο βιβλίο, που καλείται νηολόγιο.

2. Αφού το πλοίο αναγνωρισθεί ως ελληνικό εφοδιάζεται με το έγγραφο εθνικότητας και έχει δικαίωμα (αλλά και υποχρέωση) να φέρει τη ελληνική σημαία..

III. Η ελληνική εθνικότητα του πλοίου χάνεται για διάφορους λόγους :

1. Κατ' αρχήν, η ελληνική εθνικότητα χάνεται για λόγους που αφορούν το ίδιο το πλοίο. Συγκεκριμένα στις εξής περιπτώσεις: όταν το πλοίο χάνεται ολοκληρωτικά, όταν γίνεται ανίκανο για προς πλουν, όταν απουσιάζει χωρίς ειδήσεις για ένα εξάμηνο και πιθανολογείται σφοδρά η απώλεια του.

Ακόμη η ελληνική εθνικότητα χάνεται όταν το πλοίο περιέλθει σε ξένη πολιτεία κατά τους κανόνες του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου.

2. Η ελληνική εθνικότητα του πλοίου, όμως, χάνεται και όταν εκλείψουν οι προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για την απόκτηση της κατά το άρθρο 5 ΚΔΝΔ (άρθρο 16 παρ.1 ΚΔΝΔ). Συνεπώς όταν εκλείψει η ελληνική ιδιοκτησία κατά το τα ποσοστά που ορίζει το άρθρο αυτό και όταν το πλοίο διαγραφεί από το ελληνικό νηολόγιο. Ειδικότερα :

Α. Το πλοίο χάνει την ελληνική εθνικότητα όταν περιέλθει, κατά οποιονδήποτε τρόπο, σε αλλοδαπούς κατά το ποσοστό πάνω από το 50%.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 16, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ.1ΚΔΝΔ, το πλοίο που ανήκει σε νομικό πρόσωπο παύει να είναι ελληνικό, όταν: α) Το νομικό πρόσωπο μεταφέρει την έδρα του στο εξωτερικό, γιατί τότε παύει να είναι ελληνικό νομικό πρόσωπο, β) Τα κεφάλαια του νομικού προσώπου περιέλθουν σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό πάνω από 50%.

Ο νόμος, όμως, για να διαφυλάξει την ελληνική εθνικότητα των πλοίων, περιορίζει κατά διάφορους τρόπους την ελευθερία μεταβιβάσεως ή μεταβιβάσεως μερίδων τους σε αλλοδαπούς (π.χ. άρθρα 29, 202 ΚΙΝΔ, 15 ΚΔΝΔ).

Β. Κατ' εφαρμογή του των άρθρων 16 παρ. 1 και 5 παρ. 1 ΚΔΝΔ η ελληνική εθνικότητα χάνεται όταν το πλοίο μετανηολογηθεί σε αλλοδαπό νηολόγιο. Κατ' αναλογία, θα έπρεπε να χάνεται και όταν το πλοίο διαγραφεί απλώς από το ελληνικό νηολόγιο με αίτηση του ενδιαφερομένου ή αυτεπάγγελτα από τη λιμενική αρχή (άρθρο 18 ΚΔΝΔ). Πρέπει να παρατηρήσουμε, όμως, ότι η διαγραφή κατά το άρθρο 18 ΚΔΝΔ γίνεται για λόγους, που προϋποθέτουν ότι το πλοίο έπαψε ήδη είτε να υπάρχει είτε να είναι ελληνικό για ουσιαστικούς λόγους.

Κατά συνέπεια, η διαγραφή του πλοίου από το νηολόγιο δεν μπορεί να έχει δημιουργική ενέργεια, όπως η έχει η εγγραφή του. Γι' αυτό πρέπει να δεχθούμε ότι η εθνικότητα του πλοίου χάνεται και πριν τη διαγραφή, όταν το πλοίο έπαψε να είναι ελληνικό για ουσιαστικούς λόγους

### **1.2.2. Τα ναυτιλιακά έγγραφα**

I. Η διοικητική εποπτεία στα πλοία συμπληρώνεται, με τα ναυτιλιακά έγγραφα, με τα οποία κατά νόμο πρέπει να είναι εφοδιασμένο το πλοίο. Ο νόμος αναφέρεται μόνο σε έγγραφα.

Όπως όμως συνάγεται από το περιεχόμενο των σχετικών διατάξεων, δεν πρόκειται για έγγραφα μόνο αλλά και για βιβλία.

Η τήρηση και η φύλαξη των ναυτιλιακών εγγράφων ανήκουν κατά νόμο στον πλοίαρχο. Και διασφαλίζονται με την απειλή ποινικών κυρώσεων.

II. Τα ναυτιλιακά έγγραφα είναι τα ακόλουθα :



1. Το έγγραφο εθνικότητας, που αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου.
2. Το πιστοποιητικό καταμετρήσεως της χωρητικότητας του πλοίου ή πρωτόκολλο καταμετρήσεως .
3. Το πιστοποιητικό ασφάλειας. Αυτό το εκδίδει η αρχή που κάνει την επιθεώρηση του πλοίου για την εξακρίβωση της πλοϊμότητας του.
4. Το πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
5. Το ναυολόγιο. Ναυολόγιο είναι το βιβλίο, στο οποίο καταχωρούνται, όπως φαίνεται, με συστατική ενέργεια, οι συμβάσεις προσλήψεως του πλοίαρχου και του πληρώματος. Συνεπώς, αποτελεί και κατάλογο των μελών του πληρώματος. Διαμέσου αυτού, εξάλλου, ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων του ναυτεργατικού δικαίου, καθώς και των διατάξεων για τη σύνθεση του πληρώματος.

Πρέπει να σημειωθεί ότι και η σύνθεση του πληρώματος είναι ένα από τα στοιχεία για την ικανότητα του πλοίου για ναυσιπλοΐα .

Το ναυτολόγιο το εκδίδει η λιμενική ή η προξενική αρχή. Αυτή καταχωρίζει και τις σχετικές εγγραφές και μεταβολές σ' αυτό, το θεωρεί και το ανανεώνει. Το ναυτολόγιο θεωρείται δημόσιο έγγραφο.

6. Το ημερολόγιο γέφυρας ή ημερολόγιο πλοίου. Τηρείται από τον πλοίαρχο. Και εγγράφονται σε αυτό καθημερινά, το αργότερο μέσα σε 24 ώρες οι ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και ενδείξεις, καθώς και κάθε ουσιώδες περιστατικό που αναφέρεται στη

ναυσιπλοία, στο πλοίο, στους επιβαίνοντες και στο φορτίο. Θεωρείται από την λιμενική ή την προξενική αρχή κατά τον απόπλου, αλλά και κατά τον κατάπλου, αν στο μεταξύ έγιναν νέες εγγραφές για συμβάντα που μεσολάβησαν.

Το ημερολόγιο γέφυρας θεωρείται, κατ' αρχή, ιδιωτικό έγγραφο, όπως τα εμπορικά βιβλία και, όταν τηρείται κανονικά, έχει την ίδια με αυτά αποδεικτική δύναμη. Συνεπώς, οι εγγραφές του παρέχουν πλήρη απόδειξη, μάλιστα και υπέρ του πλοιάρχου και του θαλάσσιου επιχειρηματία, κατ' αναλογία με όσα ισχύουν για τα εμπορικά βιβλία.

7. Το ημερολόγιο μηχανής και το ημερολόγιο ασυρμάτου.

Αυτά είναι ημερολόγια με ειδικότερο περιεχόμενο σε σχέση με το ημερολόγιο γέφυρας. Το πρώτο τηρείται από τον πρώτο μηχανικό, με την εποπτεία του πλοιάρχου. Σε αυτό καταχωρούνται τα περιστατικά που αφορούν την κατάσταση και λειτουργία των μηχανών του πλοίου. Το δεύτερο τηρείται από τον αξιωματικό υπηρεσίας ασυρμάτου του πλοίου, και πάλι με την εποπτεία αλλά και την ευθύνη του πλοιάρχου.

Σε αυτά εγγράφονται γεγονότα που αφορούν τις ανταποκρίσεις του πλοίου και την ασύρματη τηλεπικοινωνία, την κατάσταση και την λειτουργία του ασύρματου τηλεγράφου κ.α.

8. Το ποινολόγιο. Τηρείται από τον ίδιο τον πλοίαρχο, ο οποίος αναγράφει σε αυτό τις πειθαρχικές ποινές που επιβάλλει στα πλαίσια της πειθαρχικής εξουσίας που έχει.

9. Το βιβλίο πετρελαίου. Τηρείται επίσης από τον πλοίαρχο, σε εκτέλεση υποχρεώσεως που ανέλαβε η Ελλάδα με διεθνή σύμβαση.
10. Τα πιστοποιητικά των υποθηκών και των κατασχέσεων που υπάρχουν και βαραίνουν το πλοίο. Τα πιστοποιητικά αυτά εκδίδουν οι λιμενικές αρχές που τηρούν τα ναυτικά υποθηκολόγια και τα βιβλία κατασχέσεων.

### 1.2.3. Σημαίες ευκολίας

Για τις σημαίες ευκολίας έχουν δοθεί από την Διεθνή των μεταφορών ο εξής ορισμός :

«Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό την μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή α) των οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των ορίων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης».

Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ «σημαίες ευκολίας είναι οι σημαίες των χωρών (όπως Λιβερία, Παναμάς, Κοσταρική κ.α ) των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα με όσα ισχύουν σε άλλες χώρες, στις οποίες, το δικαίωμα χρησιμοποίησεως της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς και συνεπάγεται βαριές υποχρεώσεις».

Οι κυριότερες διευκολύνσεις που παρέχουν οι χώρες αυτές είναι:

Αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων

Αποφυγή συνθηκών και όρων απασχολήσεως των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

Επιτρέπουν να είναι πλοιοκτήτες και διαχειριστές των εμπορικών πλοίων της, πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας.

Η εγγραφή στο νηολόγιο είναι εύκολη και γίνεται σε ένα προξενείο της χώρας που βρίσκεται στο εξωτερικό.

Οι φόροι επί των εσόδων των πλοίων είναι χαμηλοί.

Επιτρέπεται η επάνδρωση των πλοίων με ξένους ναυτικούς.

Η χώρα νηολόγησης είναι κατά κανόνα μια μικρή δύναμη. Έτσι έχουμε το παράδοξο η Λιβερία να εμφανίζεται πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο χωρίς καμία ναυτική παράδοση, με προσφερόμενο κίνητρο την σχεδόν πλήρη φορολογική απαλλαγή των πλοίων.

### Η Ελληνική σημαία

Δεν υπάρχει όριο ηλικίας για την εγγραφή φορτηγών πλοίων.

Οι αξιωματικοί πρέπει να είναι Έλληνες. Ανάγκες σε κατώτερο πλήρωμα μέχρι ποσοστού 40% της οργανικής συνθέσεως του πλοίου είναι δυνατόν να καλυφθούν από Αλλοδαπούς.

Υπάρχει υποχρέωση καταβολής φόρων και εισφοράς στο Ναυτικό Απόμαχο Ταμείο.

Εγγραφή ενός πλοίου σε ελληνικό νηολόγιο είναι δυνατόν να γίνει εκτός Ελλάδος.

Με την καταχώρηση υποθήκης είναι δυνατόν να απαγορευθεί η εγγραφή άλλης επόμενης υποθήκης ή η πώληση του πλοίου χωρίς τη συγκατάθεση του προηγούμενου ενυπόθηκου δανειστή.

Η χωρητικότητα των 9 μεγαλύτερων εμπορικών στόλων σαν ποσοστό επί της συνολικής παγκοσμίου χωρητικότητας εξελίχθηκε κατά τα τελευταία 20 χρόνια ως εξής:

	30-6-69	30-6-74	30-6-79	30-6-84	30-6-89
Λιβερία	13,80	17,77	19,74	14,81	11,67
Παναμιάς	2,54	3,53	5,4	8,9	11,54
Ελλάς	4,05	6,99	9,04	8,37	5,19
Ιαπωνία	11,29	12,43	9,68	9,64	6,83
Ην.Βασίλειο	11,26	10,14	6,77	3,79	1,86
Κύπρος	0,36	1,09	0,57	1,61	4,42
Νορβηγία	9,3	7,98	5,41	4,22	3,80
Η.Π.Α.	9,24	4,63	4,25	4,61	5,02
Ρωσία	6,47	5,84	5,54	5,85	6,30
	68,31	70,4	66,40	61,80	56,63
Λοιπές χώρες	31,69	29,60	33,60	38,20	43,37

Από τα πιο πάνω συμπεραίνουμε τα εξής:

Ότι υπάρχει μία σημαντική αύξηση της χωρητικότητας των υπό την σημαία του Παναμά πλοίων σε σχέση με εκείνη της Λιβερίας.

Σταδιακή μείωση του συνολικού ποσοστού των 9 μεγαλύτερων στόλων.

Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των υπό Κυπριακή σημαία πλοίων.

Συρρίκνωση της χωρητικότητας του εμπορικού στόλου όλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών με ιδιαίτερη έμφαση στο Ηνωμένο Βασίλειο.

## 2. Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Τα ελληνόκτητα πλοία, φορτηγά και κρουαζιερόπλοια δεν ανήκουν κατά κανόνα σε ελληνικά νομικά και φυσικά πρόσωπα, είτε βρίσκονται νηολογημένα στην ελληνική σημαία είτε σε ξένες σημαίες, αλλά σε εταιρίες που έχουν την καταστατική τους έδρα σε χώρες που παρέχουν ευνοϊκούς όρους σε θέματα φορολογίας και γραφειοκρατικών υποχρεώσεων για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εκτός της επικράτειας τους. Τέτοιες χώρες είναι η Κύπρος, η Λιβερία, ο Παναμάς, η Μάλτα, κ.α. Πλοία με χωρητικότητα πάνω από 1.500 κ.ο.χ. που ανήκουν σε τέτοιες εταιρίες νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία με την προϋπόθεση ότι πάνω από το 50% του μετοχικού κεφαλαίου της πλοιοκτήτριας εταιρείας ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα (Άρθρο 5, Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ). Η νηολόγηση αυτή γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων του εξωτερικού, που την εξομοιώνει με άλλες μορφές εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό για την πραγματοποίηση επενδύσεων και της παρέχει αντίστοιχη προστασία.

Η εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο γίνεται ύστερα από την έκδοση κοινής εγκριτικής πράξης από τους Υπουργούς Εθνικής

Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, που επιτρέπει μεταξύ άλλων: α) την ελεύθερη πώληση και υποθήκευση του πλοίου χωρίς την άδεια της διοίκησης, β) την ελεύθερη εξαγωγή στο εξωτερικό του συναλλαγματικού αντιτίμου της πώλησης και γ) την ελεύθερη διαχείριση των εσόδων των πλοίων χωρίς κανένα περιορισμό.

Ο σκοπός του υπ' αριθμ. 13 του Ν.Δ 2687/53 υπήρξε η αντιστάθμιση, με την ελαχιστοποίηση των γραφειοκρατικών παρεμβάσεων στην εκμετάλλευση των πλοίων, των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν τα ανοικτά νηολόγια, ώστε να ενθαρρυνθεί ο επαναπατρισμός πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Ο έλεγχος του ποσοστού των ελληνικών συμφερόντων στο μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας πραγματοποιείται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κατ' εντολή και με έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εναλλακτικά προς το παραπάνω σχήμα, η Ελληνική πολιτεία έχει θεσμοθετήσει με το Ν.959/79 την ελληνική ναυτική εταιρεία που παρέχει παρόμοιο βαθμό ευελιξίας στη διαχείριση των πλοίων.

Εντούτοις, η συντριπτική πλειοψηφία της ναυτιλίας εξακολουθεί να χρησιμοποιεί το σύστημα της νηολόγησης με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53.

Η διαχείριση των ελληνόκτητων πλοίων (αλλά και ακόμη των καθαρά ξένων) διεξάγεται από ναυτιλιακά γραφεία που είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κέντρα όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και ο Πειραιάς.

Η εγκατάσταση και η λειτουργία των ναυτιλιακών γραφείων με σκοπό τη διαχείριση πλοίων στην Ελλάδα πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 89/67 όπως τροποποιήθηκε με τον Α.Ν.378/68 και το Ν.27/75. Όπως είναι γνωστό, η νομοθεσία αυτή καθορίζει τους κανόνες που διέπουν την εγκατάσταση στην Ελλάδα υποκαταστήματος, πρακτορείου ή γραφείου μιας αλλοδαπής επιχείρησης, που αναπτύσσει εργασίες αποκλειστικά έκτος της ελληνικής επικράτειας.

Η έγκριση για την εγκατάσταση προβλέπει ότι οι εταιρείες θα δραχμοποιούν συνάλλαγμα αξίας τουλάχιστον 50 χιλ. δολαρίων ΗΠΑ για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας τους.

Οι κανόνες αυτοί απαλλάσσουν τις διαχειρίστριες εταιρείες από τη φορολογία εισοδήματος και από κάθε τέλος, φόρο, εισφορά, ή κράτηση υπέρ του ελληνικού δημοσίου. Επιπρόσθετα, οι εταιρείες αυτές θα υποχρεούνται να τηρούν λογιστικά βιβλία στην ελληνική γλώσσα, ενώ τα υπό ξένη σημαία πλοία που θα βρίσκονται υπό τη διαχείριση τους δε θα υπόκεινται σε φορολογία, με εξαίρεση εκείνα που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απόμαχο Ταμείο (ΝΑΤ) για την απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων.

### **3. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Η κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει θεσμοθετηθεί μέχρι σήμερα στο χώρο της ναυτιλίας αφορά κυρίως τις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις και τους κανόνες ανταγωνισμού.



Η πρώτη ουσιαστική παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (τότε ΕΟΚ) στο χώρο της ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε το 1979 όταν αποφασίστηκε από τις τότε χώρες - μέλη η κοινή αντιμετώπιση του κώδικα για τα Conference των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD και εκδόθηκε ο Κανονισμός Νο 954/79.

Ο Κώδικας αυτός θεσμοθέτησε μεταξύ άλλων τον καταμερισμό φορτίων, που διακινούνται μέσω conferences, ανάμεσα στην εξαγωγική χώρα (40% των φορτίων), την εισαγωγική (40%), αφήνοντας μόνο το 20% στην ελεύθερη αγορά. Η διάταξη αυτή βασίστηκε στην αντίληψη ότι με τον καταμερισμό φορτίου θα βοηθηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες στην επιθυμία τους να αποκτήσουν αξιόλογη εθνική ναυτιλία.

Επειδή οι διατάξεις του κώδικα κρίθηκαν ότι δεν ήταν συμβατές με τις αρχές της Συνθήκης της Ρώμης περί μη διακρίσεων ανάμεσα στις χώρες μέλη της ΕΟΚ, εκδόθηκε ο Κανονισμός 954/79 που μεταξύ άλλων καθόρισε ότι: α) ο καταμερισμός φορτίων δεν θα εφαρμόζεται στα εμπόρια ανάμεσα στην ΕΟΚ και τις χώρες του ΟΟΣΑ και β) στα εμπόρια με τρίτες χώρες το 40% των φορτίων που ανήκει σε μία κοινοτική γραμμή θα μπορεί να ανακατανεμηθεί με εμπορικά κριτήρια ανάμεσα σε όλες τις εταιρείες τακτικών γραμμών της ΕΟΚ.

Η πρώτη πάντως σφαιρική αντιμετώπιση των προβλημάτων της Εμπορικής Ναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιήθηκε το 1986 με την έκδοση, ύστερα από επίμονες διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών - μελών, των πακέτων των Κανονισμών Νο 4055/86, 4057/86 και 4058/86.

Με τον κανονισμό 4055/86 τέθηκε σε εφαρμογή η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών της Συνθήκης της Ρώμης και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών - μελών και μεταξύ κρατών μελών τρίτων χωρών.

Ειδικότερα, προβλέφθηκε η σταδιακή κατάργηση μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1993, με βάση συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, των διακρίσεων που υπήρχαν σε ορισμένες χώρες μέλη υπέρ του εθνικού τους στόλου, στη μεταφορά διαφόρων κατηγοριών φορτίων, καθώς και των διμερών συμφωνιών που ίσχυαν για τον καταμερισμό φορτίων υπέρ των εθνικών τους στόλων ανάμεσα σε χώρες μέλη και τρίτες χώρες. Επίσης, απαγορεύθηκε η σύναψη νέων συμφωνιών καταμερισμού φορτίων.

Η εφαρμογή πάντως του κανονισμού αυτού δεν είχε επεκταθεί στο προνόμιο στην ακτοπλοΐα.

Από ελληνικής πλευράς, εκτός από την επιδίωξη της φιλελευθεροποίησης των θαλάσσιων μεταφορών προς ή από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Κανονισμός 4055/86 κρίθηκε ιδιαίτερα θετικός γιατί περιέλαβε στις διατάξεις του, σε ότι αφορά στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, και το ελληνικό εταιρικό πλαίσιο οργάνωσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, δηλαδή την αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία που ελέγχεται από υπηκόους χώρας - μέλους με πλοία νηολογημένα σε χώρα - μέλος.

Ο Κανονισμός 4056/86 προσπαθεί να εξασφαλίσει την εφαρμογή των αρχών του ανταγωνισμού, που είχαν τεθεί από τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, στις συμφωνίες καρτέλ που ακολουθούνται από τα conferences τακτικών γραμμών.

Τα conferences αυτά εξαιρούνται από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, με την προϋπόθεση ότι δεν θα προβαίνουν σε αθέμιτες πρακτικές, όπως η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης, που έχουν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό των ανεξάρτητων εφοπλιστών από τις συγκεκριμένες μεταφορές.

Δεδομένου ότι κατά κανόνα οι Έλληνες εφοπλιστές δραστηριοποιούνται σε ανεξάρτητα σχήματα, ο κανονισμός αυτός κρίθηκε επίσης θετικός για το ελληνικό οργανωτικό πλαίσιο στη ναυτιλία.

Ο Κανονισμός 4057/86 προβλέπει την δυνατότητα επιβολής αντισταθμιστικών προστίμων συλλογικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά εταιρειών τακτικών γραμμών από τρίτες χώρες όταν εκείνες προβαίνουν σε dumping ναύλων που θίγει τις εφοπλιστικές εταιρείες των χωρών - μελών.

Η επιβολή προστίμων γίνεται ύστερα από ενδελεχή έρευνα των υπηρεσιών της Επιτροπής για το κατά πόσον οι πρακτικές των ξένων εφοπλιστών προκαλούν πραγματική ζημιά και στηρίζονται σε ενισχύσεις από τις εθνικές τους κυβερνήσεις. Επειδή η προσφυγή στον κανονισμό αυτό μπορεί να προκαλέσει τριβές με τρίτες χώρες, που δεν έχουν συμμετοχή σε τακτικές γραμμές και τη στιγμή, που τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα κινούνται σε cross-trades, υπάρχει ο κίνδυνος τα ελληνικά συμφέροντα να θιγούν από ένα εμπορικό πόλεμο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών χωρίς να υπάρχει δική τους ευθύνη.

Τέλος, ο κανονισμός 4058/86 προβλέπει τη συλλογική δράση των χωρών - μελών στη λήψη συντονισμένων αντιμέτρων κατά τρίτων χωρών,

που προβαίνουν σε διακρίσεις που θίγουν τις εφοπλιστικές εταιρείες και τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα αντίμετρα συνίστανται, σε πρώτο στάδιο, σε κοινές διπλωματικές παραστάσεις και σε δεύτερο στην επιβολή ποσοτώσεων, φόρων ή τελών στους εφοπλιστές της συγκεκριμένης τρίτης χώρας καθώς και της υποχρεώσεις για την απόκτηση ειδικής άδειας φόρτο - εκφορτώσεως.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή των παραπάνω Κανονισμών στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπήρξε ιδιαίτερα άτονη. Είναι χαρακτηριστικό ότι ορισμένες χώρες μέλη εξακολουθούν μετά πάροδο επτά ετών να μην συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού 4055/86 και να διατηρούν μονομερείς περιορισμούς στη διακίνηση φορτίων υπέρ της εθνικής τους σημαίας (Γαλλία) ή διμερείς συμφωνίες καταμερισμού φορτίων με τρίτες χώρες (Βέλγιο, Ισπανία, Ιταλία και Πορτογαλία). Η δε επιτροπή έχει επιδείξει μεγάλη ανεκτικότητα απέναντι στις χώρες αυτές, σε ότι αφορά τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις Συνθήκες για τη συμμόρφωση με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η μόνη εξήγηση που μπορεί να δοθεί είναι η άσκηση ισχυρών πολιτικών πιέσεων από τις συγκεκριμένες χώρες που θέλουν να διατηρήσουν την προνομιακή μεταχείριση για τις εθνικές τους ναυτιλίες.

Εξαίρεση στο φαινόμενο αυτό αποτελεί η εφαρμογή του Κανονισμού 4056/86, για τον περιορισμό της νόθευσης του ανταγωνισμού, όπου η Επιτροπή έχει αυτόνομη εξουσία δράσης σύμφωνα με τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης της Ρώμης.

Πράγματι ύστερα από την υποβολή επίσημης διαμαρτυρίας, εκ μέρους της Δανίας, για τις συνθήκες που επικρατούσαν στις τακτικές γραμμές μεταξύ Γαλλίας και 11 χωρών της Κεντρικής και Δυτικής, Αφρικής και ειδικότερα τον καταμερισμό φορτίων μέσω καρτέλ, η Επιτροπή επέβαλε πρόστιμα ύψους 15 εκατομμυρίων ECU κατά του Γαλλικού ομίλου εταιρειών Bolloré για την παράβαση του κανονισμού 4056/86.

Παράλληλα, η επιτροπή έχει κινήσει διαδικασίες έρευνας για τις πρακτικές διαφόρων conferences, όπως της Far Eastern Freight Conference ύστερα από την υποβολή παραπόνων από ενώσεις φορτωτών (καταναλωτών των ναυτιλιακών υπηρεσιών). Το επίμαχο στοιχείο στα παράπονα των φορτωτών είναι η από τα conferences χρησιμοποίηση ενιαίου ναυτολογίου που να καλύπτει και το σκέλος μεταφοράς προς ή από το λιμάνι φορτοεκφορτώσεως.

Παρόμοια είναι η στάση της Επιτροπής και για το φαινόμενο των consortia, που κατά την άποψη της (καθώς και του Συμβουλίου) δεν καλύπτονται από τον Κανονισμό 4056/86. Η Επιτροπή έχει εξουσιοδοτηθεί με τον Κανονισμό 479/92 του Συμβουλίου να εκδώσει δικό της λεπτομερή κανονισμό πενταετούς διάρκειας, που θα καθορίσει τους λεπτομερείς όρους κάτω από τους οποίους ένα consortium θα μπορεί να εξαιρεθεί από την εφαρμογή γενικών κανόνων ανταγωνισμού.

#### **4. Το διεθνές θεσμικό περιβάλλον**

Το διεθνές θεσμικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από την συνύπαρξη ρυθμίσεων που ενθαρρύνουν τη φιλελευθεροποίηση των

διεθνών θαλάσσιων μεταφορών με εκείνες που νομιμοποιούν πρακτικές περιορισμού του ανταγωνισμού.

Από τη μία πλευρά βρίσκεται ο Κώδικας του ΟΟΣΑ για την Απελευθέρωση των Τρέχουσων Άδηλων Δραστηριοτήτων, που θεσπίστηκε το 1961. Στο Παράρτημα Α του Κώδικα αυτού οι χώρες μέλη έχουν δεσμευθεί να καταργήσουν τους μεταξύ τους περιορισμούς, που περιορίζουν την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από κατοίκους μιας χώρας σε άλλη.

Η θέση αυτή ενισχύεται και από τη Σύσταση του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ του Φεβρουαρίου 1987, που δεσμεύει τις χώρες-μέλη του να επιδιώξουν την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Περιοριστικός του ελεύθερου ανταγωνισμού είναι ο κώδικας για τα conferences των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD του 1974, που τέθηκε σε εφαρμογή το 1983.

Όπως προαναφέρθηκε, ο Κώδικας αυτός νομιμοποιεί τον καταμερισμό φορτίων. Επιπρόσθετα, έχει αποδεχτεί το σύστημα των κλειστών-conferences που δημιουργεί μονοπωλιακές καταστάσεις στις τακτικές γραμμές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τις Αναθεωρητικές Διασκέψεις για τον Κώδικα το 1988 και το 1991, οι αναπτυσσόμενες χώρες επιδιώξαν την επέκταση της αρχής του καταμερισμού των φορτίων στο σύνολο των μεταφορών με τακτικές γραμμές καθώς και στα φορτία χύδην. Η προσπάθεια τους αυτή απέτυχε ύστερα από τη σθεναρή αντίδραση της ομάδας των αναπτυγμένων χωρών με οικονομία της αγοράς. Τυχόν επιτυχία της προσπάθειας αυτής των αναπτυσσομένων

χωρών θα είχε καταστροφικές συνέπειες για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, που η επιβίωσή της εξαρτάται από την διατήρηση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Πάντως, με την παρατηρούμενη διεθνώς στροφή προς την οικονομία της αγοράς, αλλά και εξαιτίας των δημοσιονομικών τους αναγκών, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τείνουν να περιορίσουν τις πρακτικές καταμερισμού φορτίων υπέρ της εθνικής τους ναυτιλίας και της παροχής οικονομικών ενισχύσεων. Η στροφή αυτή είναι έκδηλη στις περιοχές της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιδιώξει να μεταφέρει τις αρχές του φιλελευθερισμού στον τομέα της ναυτιλίας στις επιμέρους σχέσεις της με την ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών στα πλαίσια της Συμφωνίας του Λομέ.

## **5. Οι επερχόμενες αλλαγές στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

### **5.1. Οι προτάσεις για <<θετικά μέτρα>> στην ναυτιλία**

Το Συμβούλιο του Δεκεμβρίου του 1986, που εξέδωσε το πακέτο των προαναφερθέντων κανονισμών, δεσμεύτηκε στην ανάπτυξη και μίας δεύτερης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, που θα στόχευε στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εμπορικών στόλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης έναντι τρίτων χωρών. Η δέσμευση αυτή ήταν αποτέλεσμα των πιέσεων, που ασκούνται από εφοπλιστικές ενώσεις για

τη λήψη μέτρων από την πλευρά της προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών, και συνδικαλιστικές οργανώσεις σε κοινοτικό επίπεδο λόγω της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας.

Η κρίση αυτή είχε ενθαρρύνει και τη στροφή από τους κοινοτικούς εφοπλιστές προς τις σημαίες ανοικτού νηολογίου για την αντιμετώπιση της ύφεσης στις διεθνείς ναυλαγορές με τη μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με στοιχεία του Lloyds Register of Shipping, οι σημαίες ανοικτού νηολογίου έχουν αυξήσει το μερίδιό τους στην παγκόσμια χωρητικότητα από 25% το 1980 σε 40% το 1993.

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού, ορισμένες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ιδρύσει παράλληλα εθνικά νηολόγια, όπου παρέχεται η δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων αλλοδαπών πληρωμάτων με παράλληλη μείωση των εισφορών για κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών.

Σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχει η δυνατότητα χρησιμοποίησης από τις ναυτιλιακές εταιρείες νηολογίων off-shore, που λειτουργούν σε κρατίδια και αποικίες που είναι στενά συνδεδεμένα πολιτικά με αυτές, όπως το Idle of Man, το Γιβραλτάρ και τα Channel Islands για το Ηνωμένο Βασίλειο, η νήσος Kerguelen για τη Γαλλία και οι Ολλανδικές Αντίλλες για την Ολλανδία.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω πιέσεων, η Επιτροπή υπέβαλε τον Αύγουστο του 1989 ένα Μνημόνιο προς το Συμβούλιο, που περιείχε τις



προτάσεις της για την δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, όπως τη δημιουργία ενός Κοινοτικού νηολογίου με το όνομα EUROS, κατάργηση του cabotage, τον ορισμό του Κοινοτικού εφοπλιστή και την προώθηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Η πρόταση για την κατάργηση του cabotage ύστερα από σημαντικές τροποποιήσε αρχίσει να υλοποιείται με τον Κανονισμό 3577/92 όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Αρχικά, η Επιτροπή είχε συνδέσει την απελευθέρωση του cabotage με τα πλοία που θα ήταν νηολογημένα στο EUROS.

Το αρχικό σχέδιο κανονισμού για το EUROS επιδίωκε τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων, που θα νηολογηθούν σε αυτό, με δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων πληρωμάτων από τρίτες χώρες μέχρι το ήμισυ του κατωτέρου πληρώματος. Οι αξιωματικοί και τουλάχιστον του ήμισυ του κατωτέρου πληρώματος θα έπρεπε να είναι υπήκοοι ενός κράτος-μέλους και θα απολάμβαναν χαμηλότερη φορολογία εισοδήματος.

Το νέο νηολόγιο θα διευκόλυνε την ελεύθερη διακίνηση ναυτικών, υπηκόων-κρατών μελών, επειδή προέβλεπε ότι τα διπλώματά τους και οι άδειες ασκήσεως του επαγγέλματος θα αναγνωρίζονται από τις αρμόδιες αρχές κάθε κράτους-μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι θα πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις για επαγγελματική κατάρτιση και εμπειρία στη συγκεκριμένη ειδικότητα που θα έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο. Ως ελάχιστες απαιτήσεις θεωρήθηκαν εκείνες που καθορίζονται στη Σύμβαση STCW του 1978 του IMO. Για να εγγραφεί ένα πλοίο στο

EUROS, θα έπρεπε να είναι ήδη νηολογημένο στο εθνικό νηολόγιο μιας χώρας-μέλους.

Τα πληρώματα από τρίτες χώρες θα μπορούσαν να ναυτολογηθούν βάση συλλογικών συμβάσεων με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις της χώρας τους, όπως η Ινδία, η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες, υπό την προϋπόθεση ότι οι οργανώσεις αυτές θα πληρούν τις προϋποθέσεις της σύμβασης Νο 87 του ILO, σχετικά με την ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή διατύπωσε τη θέση ότι θα ήταν πιο ανεκτική για τις επιδοτήσεις που θα παρείχαν τα κράτη-μέλη στα πλοία που θα ήταν υπό σημαία EUROS.

Παρά την πάροδο 6 ετών από την αρχική υποβολή του Μνημονίου της Επιτροπής, η πρόταση δημιουργίας του νηολογίου EUROS και της λήψης θετικών μέτρων υπέρ των πλοίων, που θα είναι νηολογημένα σε αυτό δεν έχει γίνει ακόμα αποδεκτή, ούτε από τις Κυβερνήσεις των χωρών-μελών ούτε από τους κοινωνικούς εταίρους, εφοπλιστές και ναυτεργατικές ενώσεις, παρά την υποβολή διαφόρων αναθεωρημένων σχεδίων.

Η Ομοσπονδία Εφοπλιστών Ενώσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ECSA) έχει διατυπώσει τη θέση ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις σε θέματα απασχόλησης δεν είναι αρκετά ευέλικτες συγκριτικά με τις συνθήκες που προσφέρουν οι σημαίες ανοικτού νηολογίου ή τα παράλληλα εθνικά νηολόγια όπως της Γερμανίας και της Δανίας.

Στο άλλο άκρο, οι εκπρόσωποι των ναυτεργατικών ενώσεων είναι ριζικά αντίθετοι στην απασχόληση πληρωμάτων από τρίτες χώρες.

Τα αναθεωρημένα σχέδια της Επιτροπής περιλαμβάνουν την επιστροφή στην πλοιοκτήτρια του φόρου εισοδήματος που καταβάλλει ο ναυτικός, καθώς και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, ευέλικτους κανόνες για τις αποσβέσεις των πλοίων, αφορολόγητα αποθεματικά από την πώληση πλοίων, κ.α.

Οι αντιδράσεις των κυβερνήσεων των χωρών - μελών πηγάζουν από την απροθυμία μεταβίβασης εθνικής εξουσίας σε θέματα άμεσης φορολογίας στις Βρυξέλλες και την Επιτροπή, καθώς και από τις μεγάλες διαφορές μεταξύ των χωρών - μελών στα συστήματα φορολογίας και κοινωνικής ασφάλισης.

Εξάλλου, οι κυβερνήσεις και οι εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις είναι αρνητικές στη δημιουργία ενός νηολογίου σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα απολαμβάνει διακρίσεις σε βάρος των εθνικών τους νηολογίων.

Ειδικότερα, από Ελληνικής πλευράς υπήρξε προβληματισμός κατά πόσο το εθνικό σύστημα φορολογίας της ναυτιλιακής δραστηριότητας θα ήταν συμβατό με τις φορολογικές ρυθμίσεις στα πλαίσια του EUROS και προτάθηκε να ισχύει τούτο ως εναλλακτικό για τα πλοία που θα βρίσκονται νηολογημένα στο νέο ευρωπαϊκό νηολόγιο.

Παρόμοια πρόταση περιλαμβάνεται στη γνώμοδοτηση για το EUROS που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Παράλληλα με το μνημόνιο της η Επιτροπή έδωσε στη δημοσιότητα τον Αύγουστο του 1989 ενημερωτικό έγγραφο με τις θέσεις της για του κανόνες που θα ακολουθούσε, αναφορικά με την έγκριση ή

μη των κρατικών επιδοτήσεων από τις χώρες - μέλη προς τις ναυτιλίες τους, με βάση το άρθρο 92 της συνθήκης και τη γενικότερη πολιτική της Επιτροπής, όπως και στο άρθρο 158 της Λευκής Βίβλου του 1985 για την ενιαία αγορά.

## **5.2. Μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος**

Από το 1982 η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στο σύστημα ελέγχου της ασφάλειας και των συνθηκών διαβίωσης στα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της ανεξάρτητα από την σημαία που εφαρμόζουν, με βάση ένα μνημόνιο που συμφωνήθηκε στο Παρίσι εκείνο το έτος, συντονισμένο από δέκα Ευρωπαϊκές χώρες, γνωστό ως Port State Control.

Η έμφαση του ελέγχου εστιάζεται στο κατά πόσον το πλοίο πληρεί τα πρότυπα ασφαλείας και συνθηκών διαβίωσης του πληρώματος που έχουν θεσπίσει σε διεθνές επίπεδο από τον IMO.

Όταν διαπιστωθούν σοβαρές ελλείψεις στα πλοία, οι λιμενικές αρχές απαγορεύουν τον απόπλου τους.

Με το σύστημα αυτό, έπαψε να ισχύει η αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη της χώρας της σημαίας του πλοίου σε ότι αφορά τις συνθήκες λειτουργίας του. Η περιφερειακή αυτή μορφή συνεργασίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έχει βρει μιμητές στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού με τη θεσμοθέτηση Port State Control από 17 χώρες με βάση τη συμφωνία που υπέγραψαν στο Τόκιο το Δεκέμβριο του 1993 και τέθηκε σε ισχύ την 1/4/1994.

Η Επιτροπή έχει επιδείξει κατά την τελευταία πενταετία ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, το οποίο εντάθηκε από πρόσφατα ατυχήματα σε επιβατηγά με απώλειες ανθρώπινης ζωής. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι διεθνείς κανόνες πρέπει να ενισχυθούν με επιπρόσθετα μέτρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή πολλές τρίτες χώρες θα αθετούν τις διεθνείς τους υποχρεώσεις και υπάρχει ανομοιομορφία στην εφαρμογή των κανόνων του IMO. Το Φεβρουάριο του 1993 η Επιτροπή υπέβαλε προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στις χώρες - μέλη ένα σχέδιο δράσης για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα τους ακόλουθους άξονες:

α) Ομοιόμορφη και συνεπής εφαρμογή από τις χώρες - μέλη των κανόνων του IMO,

β) Θεσμοθέτηση νέων μέτρων για την αυστηρότερη επιθεώρηση των πλοίων από τις λιμενικές αρχές,

γ) Ενθάρρυνση της συντονισμένης ανάπτυξης των συστημάτων ελέγχου και υποβοήθησης της ναυσιπλοΐας, και

δ) Ενίσχυση του ρυθμιστικού ρόλου των διεθνών οργανισμών όπως ο IMO.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή είχε προτείνει μέτρα για τη βελτίωση της εκπαίδευσης των ναυτικών, επειδή τα ανθρώπινα σφάλματα έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν τον κυριότερο παράγοντα ατυχημάτων.

Με βάση τις προτάσεις της Επιτροπής, το συμβούλιο εξέδωσε το Νοέμβριο του 1993 δύο Οδηγίες, τη μία για το ελάχιστο επίπεδο της εκπαίδευσης και των προσόντων των ναυτικών, που υπηρετούν σε πλοία

των χωρών - μελών και την άλλη για τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι Νηογνώμονες, ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικός έλεγχος εκ μέρους των προδιαγραφών ασφαλείας των πλοίων. Πρόσφατα, το Συμβούλιο αποφάσισε τη δημιουργία ενός καθεστώτος αδειών για τη λειτουργία και επιθεώρηση των επιβατηγών πλοίων που διακινούνται συστηματικά στο θαλάσσιο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα, προβλέπεται η επέκταση των διαδικασιών ελέγχου της κατάστασης των πλοίων αυτών, ενώ οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα πρέπει να συμμορφώνονται από οργανωτικής πλευράς με τους όρους του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης που έχει θεσπιστεί από τον ΙΜΟ.

Αντίστοιχα, το πλήρωμα θα πρέπει να έχει τα προσόντα που θα προβλέπει η αναθεωρημένη Σύμβαση για Standards on Training, Certification and Watchkeeping του ΙΜΟ.

Από τις δηλώσεις των αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων της Επιτροπής προκύπτει ότι, στο εγγύς μέλλον θα προταθούν και άλλα μέτρα σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα περιλαμβάνουν: α) κοινές προδιαγραφές ασφάλειας για τα νέα επιβατηγά πλοία, β) κοινά πρότυπα για το μηχανικό εξοπλισμό των πλοίων, γ) ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας για τα φορτηγά μικρού μήκους και δ) την υποχρεωτική εφαρμογή από τις χώρες - μέλη μιας σειράς επιλεγμένων ψηφισμάτων του ΙΜΟ.

Η τάση που διαμορφώνεται συνίσταται στη λήψη επιπρόσθετων περιφερειακών μέτρων που θα στοχεύουν κυρίως στην ακτοπλοία και τις ενδο-Ευρωπαϊκές συγκοινωνίες.

### 5.3. Η κοινωνική πολιτική

Με βάση το Κοινοτικό Πρωτόκολλο του συμφωνήθηκε από τις 11 χώρες - μέλη (εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου) στο Μάαστριχ το Δεκέμβριο του 1991, του Άρθρου 117 και 118Α της συνθήκης της Ρώμης και του Κοινοτικού Χάρτη Βασικών Κοινωνικών Δικαιωμάτων του 1989, η Επιτροπή έχει επιδείξει μεγάλο ζήλο στην προώθηση της Κοινωνικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υποβολή προς το Συμβούλιο μεγάλου αριθμού οδηγιών, που στοχεύουν στη βελτίωση της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων και γενικότερα των ορών διαβίωσης και εργασίας του εργατικού δυναμικού στις χώρες - μέλη.

Η τάση, που έχει διαμορφωθεί από τις αποφάσεις του Συμβουλίου στα παραπάνω οριζόντια θέματα είναι να αναγνωρίζεται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος και ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, με αποτέλεσμα είτε να εξαιρείται η ναυτιλία από τις ρυθμίσεις, είτε να προτείνονται ειδικές οδηγίες, που θα ενσωματώνουν τις διατάξεις που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις του IMO και ILO.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η οδηγία 45/94 για την πληροφόρηση και τις διαβουλεύσεις με τους εργαζόμενους που υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 1994 και η Οδηγία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας.

Στην πρώτη περίπτωση παρέχεται η δυνατότητα να εξαιρέσουν την ναυτιλία με την εθνική τους νομοθεσία, ενώ στη δεύτερη εξαιρέθηκε η ναυτιλία με την προοπτική έκδοσης οδηγίας, που θα λαμβάνει υπ' όψη το γεγονός ότι το πλοίο ως παραγωγικό μέσο λειτουργεί χωρίς διακοπές

και έχει τελείως διαφορετική τεχνολογία παραγωγής υπηρεσιών συγκριτικά με τις δραστηριότητες στη στεριά.

Πολλές διατάξεις για την υπερωριακή απασχόληση θα απαιτούσαν σημαντική αύξηση της σύνθεσης του πληρώματος, που θα καθιστούσε αδύνατη την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού.

Πρόσφατα όμως η Επιτροπή διατύπωσε τη θέση ότι θα ήταν προτιμότερο να επιδιωχθεί μία διεθνής συμφωνία για τους κανόνες των ωρών εργασίας στο πλοίο στα πλαίσια των IMO και ILO, και μετά η συμφωνία αυτή να μεταφραστεί σε δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αντίθετα, οι αρχικές προτάσεις της Επιτροπής σε θέματα κοινωνικού χαρακτήρα αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία κατά ομοιόμορφο τρόπο με τους υπόλοιπους οικονομικούς τομείς.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση οδηγία για τα δικαιώματα των εργαζομένων στην περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας μιας επιχείρησης ή επιχειρηματικής μονάδας, που θα αντικαταστήσει την Οδηγία 187/77, όπου στην τελευταία διατύπωση, που εκκρεμεί ενώπιον του Συμβουλίου, παρέχεται η δυνατότητα στις χώρες - μέλη να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις της στα εμπορικά πλοία..

## **6. Οι επερχόμενες αλλαγές στο διεθνές θεσμικό περιβάλλον**

Το διεθνές θεσμικό περιβάλλον για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα αναμένεται να επηρεαστεί σημαντικά από τα αποτελέσματα των διεργασιών στα πλαίσια της GATS και UNCTAD, καθώς και από τις πρωτοβουλίες για βελτίωση των συνθηκών της ασφάλειας της



ναυσιπλοΐας και της απασχόλησης των ναυτικών στα πλαίσια των IMO και ILO.

### **6.1. Οι εξελίξεις στον IMO**

Τα ατυχήματα και οι ανθρώπινες απώλειες, κυρίως σε επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, της τελευταίας τριετίας έχουν αυξήσει την ευαισθησία της διεθνούς κοινής γνώμης και των κυβερνήσεων με αποτέλεσμα την εντατικοποίηση των διεργασιών στον IMO, που αφορούν την ασφάλεια της ναυτιλίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από τις κυριότερες πρόσφατες αποφάσεις αξίζει να σημειωθούν οι ακόλουθες :

- α) Βελτιώσεις στις Προδιαγραφές ασφάλειας της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στην θάλασσα (SOLAS).
- β) Αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης για τα επίπεδα Εκπαίδευσης, Πιστοδότησης, και Επιτήρησης (STCW) ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα του ανθρώπινου παράγοντα. Οι διαδικασίες ολοκληρώθηκαν το 1995.
- γ) Αυστηρότερες προδιαγραφές για την προστασία από πυρκαγιά στα επιβατηγά πλοία, καθώς και για την ικανότητα τους να επιπλέουν όταν έχουν υποστεί ζημιές.
- δ) Κατευθυντήριες οδηγίες για τα κράτη που ασκούν έλεγχο σε πλοία ξένης σημαίας όταν επισκέπτονται τα λιμάνια τους.

ε) Θέσπιση ενός Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας που θα αρχίσει να εφαρμόζεται από το 1998 για ορισμένες κατηγορίες πλοίων.

Η τάση που έχει διαμορφωθεί είναι να μην περιορίζεται ο έλεγχος της ασφάλειας μόνο στις προδιαγραφές του πλοίου, αλλά να επεκταθεί και στα πρότυπα οργάνωσης και διοίκησης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Επίσης, για τα επιβατηγά πλοία οι προδιαγραφές ασφαλείας δεν θα εφαρμοστούν μόνο στις νέες ναυπηγήσεις, αλλά σταδιακά και στα πλοία παλαιότερων ναυπηγήσεων.

## **6.2. Οι εξελίξεις στο Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO)**

Από το 1919 που ιδρύθηκε ο οργανισμός αυτός μέχρι σήμερα, έχουν εκδοθεί 28 διεθνείς συμβάσεις εργασίας που αναφέρονται στο ναυτικό επάγγελμα. Στις συμβάσεις αυτές περιλαμβάνονται και η υπ' αριθμ. 109 του 1958 για τους μισθούς και τις ώρες εργασίας των ναυτικών και η υπ' αριθμ. 147 του 1976 που έχει θέσει τις ελάχιστες προδιαγραφές σε σχέση με τις συνθήκες απασχόλησης, την ασφάλεια, την κοινωνική ασφάλιση, την επάνδρωση των πλοίων και την υγιεινή των ναυτικών.

Πρόσφατα (28/11-9/12/1994), συνήλθε στη Γενεύη η Τριμερής Σύνοδος για τα θέματα Ναυτικής Εργασίας και επεξεργάστηκε νέες προτάσεις για μισθούς, ώρες εργασίας και την επάνδρωση.

Από τα δημοσιευθέντα πρακτικά της Συνόδου φαίνεται ότι υπήρξε καταρχήν συμφωνία για τον καθορισμό μεγίστου αριθμού ωρών εργασίας

που δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες σε οποιοδήποτε 24ωρο και 72 ώρες σε εβδομαδιαία βάση, και ελάχιστου αριθμού ωρών ανάπαυσης που θα είναι 10 σε οποιοδήποτε 24ωρο. Η ανάπαυση αυτή θα μπορεί να διαιρεθεί σε δύο διαλείμματα κατ' ανώτατο όριο, το ένα από τα οποία θα είναι τουλάχιστον 6ωρης διάρκειας.

Η συμφωνία αυτή που συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, αναμένεται να αποτελέσει πρόκριμα για την οργάνωση του χρόνου εργασίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εξάλλου, αναφορικά με την επάνδρωση του πλοίου αποφασίσθηκε ότι το κόστος των μεσιτικών γραφείων κατά την εξεύρεση ναυτικής εργασίας, θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Γενικά, στην παραπάνω Σύνοδο διαφάνηκε μία τάση αποφυγής των υπερβολών, ώστε ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος εργασίας να αντανακλά το ανεκτό επίπεδο κόπωσης. Από πλευράς ναυτεργασίας επιδιώχθηκε η σύνδεση του επιτρεπτού χρόνου εργασίας με το ύψος των αμοιβών, αλλά οι άλλες δύο πλευρές κυβέρνηση και εφοπλισμός, θεωρήθηκαν ότι μία τέτοια σύνδεση δεν αφορά την ασφάλεια του πλοίου και το θέμα των αμοιβών θα πρέπει να εξετασθεί χωριστά με τη μορφή Σύστασης προς τις κυβερνήσεις, που δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα.

### **6.3. Οι εξελίξεις στην UNCTAD**

Πολλές χώρες της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής έχουν δώσει έμφαση στην οικονομία της αγοράς και κατά προέκταση τείνουν να περιορίσουν τις πρακτικές προστατευτισμού στη ναυτιλία.

Αποτέλεσμα αυτής της στροφής στην οικονομική πολιτική υπήρξε η αναδιατύπωση του γενικού προσανατολισμού της UNCTAD προς μία πιο φιλελεύθερη φιλοσοφία κατά την Όγδοη Σύνοδο της στην Καρθαγένη της Κολομβίας, το Φεβρουάριο του 1992. Μέχρι τότε η UNCTAD έδινε μεγάλη βαρύτητα στον κρατικό παρεμβατισμό ως μέσο βοήθειας προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η έμφαση τώρα είναι έμμεση βοήθεια, μέσω της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, στα αγαθά και τις υπηρεσίες με την προώθηση της κατάργησης των θεσμικών εμποδίων. Υπάρχει δηλαδή μια σύγκλιση της φιλοσοφίας της UNCTAD με εκείνη της GATS.

Ειδικότερα στον τομέα της ναυτιλίας, οι εργασίες στην UNCTAD έχουν στραφεί προς την κατεύθυνση της αναθεώρησης των εθνικών πολιτικών, ώστε να εντοπισθούν εκείνα τα στοιχεία που οδηγούν σε ανταγωνιστικούς ναυτιλιακούς τομείς στις αναπτυσσόμενες χώρες, και την αξιολόγηση των συνθηκών που διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ κρατών και γεωγραφικών περιοχών.

Οι ενδείξεις πλέον είναι ότι δεν θα επιχειρηθεί στο μέλλον καμία προσπάθεια να επεκταθεί μέσω της UNCTAD η νομιμοποίηση του καταμερισμού φορτίων, όπως έγινε με τον κώδικα των conferences Τακτικών Γραμμών και σε άλλα θαλάσσια Εμπόρια.

#### **7. Αξιολόγηση των επιπτώσεων για την ελληνική εμπορική ναυτιλία από τις επερχόμενες αλλαγές.**

Οι προοπτικές που διαμορφώνονται στις αγορές των θαλάσσιων μεταφορών φορτίων και επιβατών και των κρουαζιέρων, οπου

εξειδικεύονται οι κλάδοι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, θα συνεχίσουν να προσφέρουν δυνατότητες κερδοφόρας απασχόλησης της δυναμικότητας της, με την προϋπόθεσή ότι θα αντιμετωπιστούν επιτυχώς στην πορεία προς το έτος 2004 οι ακόλουθες αλληλένδετες προκλήσεις :

α) Η ανανέωση του στόλου σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφάλειας που θα επιβάλλουν οι νέοι διεθνείς κανόνες αλλά και οι απαιτήσεις της αγοράς. Η πρόκληση αυτή ιδιαίτερα έντονη στην επιβατηγό ναυσιπλοΐα.

Η πρόκληση αυτή φαίνεται να αντιμετωπίζεται σήμερα, κυρίως με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μικρής ηλικίας, τις μετατροπές και τις επισκευές, χωρίς να προσκρούει σε προβλήματα χρηματοδότησης, είτε από ίδια είτε από ξένα κυρίως τραπεζικά κεφάλαια.

β) Η εξασφάλιση επάρκειας καλά εκπαιδευμένου ναυτεργατικού δυναμικού και μάλιστα από τις πηγές, ώστε να διατηρηθεί ο ζωτικός δεσμός με τον εθνικό χώρο.

γ) Η περαιτέρω απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών με την κατάργηση των διακρίσεων σημαίας και του καταμερισμού φορτίων.

δ) Η δημιουργία συνθηκών θεμιτού διεθνώς ανταγωνισμού με την κατάργηση των κρατικών ενισχύσεων, που παρέχονται από τις τρίτες χώρες προς το ναυτιλιακό τους τομέα.

Ειδικά για τον κλάδο της επιβατηγού ακτοπλοΐας, η κατάργηση του cabotage θα θέσει θέμα διατήρησης του εθνικού ελέγχου των

συγκοινωνιών με το Ελληνικό Αρχιπέλαγος. Συγχρόνως, η ένταση του ανταγωνισμού που θα προκληθεί αναμένεται να οδηγήσει στη βελτίωση της ποιότητας των θαλάσσιων των θαλάσσιων συγκοινωνιών με θετικές επιπτώσεις για τον ελληνικό τουρισμό και την οικονομική ανάπτυξη του νησιώτικού χώρου.

Οι πρωτοβουλίες της Επιτροπής για την ανάπτυξη της δεύτερης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν φαίνεται να θέτουν υπό αμφισβήτηση το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο της φορολογίας της ναυτιλιακής εγκατάστασης. Αν όμως γίνουν δεκτές οι προτάσεις για το EUROS ως έχουν, το εθνικό νηολόγιο θα βρεθεί σε συγκριτικά δυσμενή θέση και θα υπάρξουν διαρροές από την ελληνική σημαία σε βάρος της εθνικής οικονομίας.

## 8. Μέτρα πολιτικής

Στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και την Εθνική Οικονομία επιτυγχάνεται εισροή συναλλάγματος 2.105 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ, που αντιπροσωπεύει το 40% της αξίας των εξαγωγών παρά την εξασθένηση του δεσμού μέσω ναυτεργατικού δυναμικού.

Η συμβολή της στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας στην επόμενη δεκαετία θα εξαρτηθεί όχι μόνο από την επιτυχή αντιμετώπιση των προκλήσεων στο διεθνή περίγυρο, αλλά και από τη στενότερη σύνδεση με την εθνική της βάση.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συναλλαγματικές εισπράξεις στις αρχές της δεκαετίας του 1980, που σε σταθερές τιμές ήταν υψηλότερες από τις

σημερινές, εκτιμάται ότι η εισροή αυτή μπορεί να είναι διπλάσια από τα τρέχοντα επίπεδά της, αν ενισχυθούν οι δεσμοί της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Τα μέτρα πολιτικής από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας δεν είναι επιτρεπτό να στηρίζονται στην παροχή κρατικών ενισχύσεων.

Μία τέτοια ενέργεια θα ήταν αντίθετη προς τη φιλοσοφία και τα συμφέροντα ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, που εξαρτά την επιβίωσή της από τον ανοθέυτο και ελεύθερο ανταγωνισμό, αλλά και τις τάσεις που επικρατούν στις διεθνείς συμφωνίες για την ανάπτυξη του εμπορίου.

Εξάλλου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας για τη χρηματοδότηση μιας τέτοιας πρακτικής είναι πολύ περιορισμένες σε σύγκριση με το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Αντίθετα, η στρατηγική, που θα ακολουθηθεί για να διευκολυνθεί η αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων θα πρέπει να κινηθεί σε άξονες μέτρων θεσμικού κυρίως χαρακτήρα :

Σε διεθνές επίπεδο θα πρέπει να επιδιωχθεί η αυστηρή εφαρμογή των ναυτιλιακών κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 1986 και ιδιαίτερα των κανονισμών 4055/86 και 4058/86.

Επιπρόσθετα, κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστεί με συνέπεια η ίδια πολιτική σχετικά με τη GATS, που ακολουθήθηκε στο Γύρο της Ουρουγουάης, πολιτική, που θα επιδιώκει εγγυήσεις για την περαιτέρω απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών και την κατάργηση των

επιδοτήσεων. Σε περίπτωση που τούτο δεν είναι θα πρέπει να εξαιρεθεί η ναυτιλία από το πλαίσιο της GATS.

Την επίτευξη διεθνών συμφωνιών στους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ναυτικής εργασίας, που θα προσφέρουν ουσιαστική βελτίωση και δεν θα επιβαρύνουν πέραν του δέοντος το κόστος λειτουργίας του πλοίου.

Ιδιαίτερη προσοχή για την επίτευξη αυτής της ισορροπίας θα πρέπει να δοθεί από ελληνικής πλευράς στις διεργασίες σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, όπου αν δοθούν περιφερειακές λύσεις θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις για διεθνή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου.

Επίσης, προσοχή πρέπει να δοθεί στη χάραξη της δεύτερης φάσης της κοινής Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να μη θεσμοθετηθούν μέτρα που θα υπονομεύσουν το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ναυτιλιακή δραστηριότητα και κατά προέκταση τους δεσμούς της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία.

Σε εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Μία τέτοια προσπάθεια θα μπορούσε να αποδώσει γρήγορα καρπούς, αν ληφθεί υπόψη το υψηλό ποσοστό ανεργίας ανάμεσα στους νέους στην Ελλάδα.

Παράλληλα, θα πρέπει να αναβαθμιστεί το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης και της συνεχούς κατάρτισης, με προσαρμογή τους στις νέες τεχνολογίες και πρότυπα. Οι προσπάθειες για την προσέλκυση και εκπαίδευση των ναυτικών συμπίπτουν με την πολιτική για την



αναβάθμιση της ποιότητας του συντελεστή εργασίας που έχει θεσμοθετηθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα είναι συνεπώς εφικτή η αξιοποίηση Κοινοτικών πόρων προς την κατεύθυνση αυτή.

Με την αυξανόμενη διεθνοποίηση της παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών, περιλαμβανομένων και των κρουαζιέρων, ο τελικός προορισμός του πλεονάσματος από την παραγωγή αυτή εξαρτάται από τον τόπο εγκατάστασης των εταιρειών, που διαχειρίζονται τα πλοία, καθώς και εκείνων, που προσφέρουν παραναυτιλιακές υπηρεσίες όπως οι τραπεζικές εργασίες, οι ασφάλειες, η τροφοδοσία, κ.α.

Συνεπώς, η ενίσχυση των δεσμών της ελληνικής ναυτιλίας με τον εθνικό χώρο θα επιτευχθεί με την μετεγκατάσταση στην Ελλάδα των (ελληνικών συμφερόντων) ναυτιλιακών εταιρειών, που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό, καθώς και των εταιρειών που προσφέρουν υπηρεσίες προς αυτές.

Στον Πειραιά βρίσκονται ήδη εγκαταστημένες με βάση τον Α.Ν 89/67, σύμφωνα με τον ελληνικό ναυτικό Οδηγό, 800 εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες εξαγωγικού χαρακτήρα προς το διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Εκτιμάται ότι οι εταιρείες αυτές απασχολούν 20.000 υπαλλήλους δημιουργώντας επιπρόσθετες ευκαιρίες απασχόλησης.

Επιπρόσθετα, οι εταιρείες αυτές αποτελούν διαύλους εισαγωγής στη χώρα προηγμένης τεχνογνωσίας, διοικητικής εμπειρίας, σχέσεων με τη διεθνή χρηματαγορά και επενδυτικού ενδιαφέροντος προς άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Είναι φανερό ότι η διεύρυνση του υπάρχοντος πλέγματος ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα θα έχει πολλαπλάσια οφέλη για την ελληνική οικονομία από εκείνα που επιτυγχάνονται σήμερα.

Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει τη δημιουργία υψηλού βαθμού βεβαιότητας, ανάμεσα σε όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς παράγοντες, για το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Παράλληλα, απαιτείται η βελτίωση της υποδομής για την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στη χώρα, όπως οι τηλεπικοινωνίες, το τραπεζικό σύστημα, οι συγκοινωνίες, κ.α.

Τελικά, η ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει κύριο μοχλό για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά η αξιοποίηση του εξαρτάται από πρωτοβουλίες σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

## **9. Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) στην Παγκόσμια Εμπορική ναυτιλία**

### **9.1. Ιστορική προσέγγιση**

Οι πρώτες προσπάθειες καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα έγιναν στις διασκέψεις της Washington (1989) και του St. Petersburg χωρίς επιτυχία. Πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν

αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές.

Όμως κατά τη διάρκεια του πολέμου, υπήρξε η ανάγκη της σύστασης μίας αρχής για το συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου και πήρε στην αρχή τη μορφή του Ναυτιλιακού Διευθετικού Συμβουλίου και αργότερα της Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής (United Maritime Authority). Στην συνέχεια κρίθηκε αναγκαίο, κατόπιν συνεχών για την επίλυση των προβλημάτων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Στην πρώτη σύνοδο (1946) του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του Ο.Η.Ε. ιδρύθηκε η ad hoc επιτροπή Μεταφορών και Επικοινωνιών με σκοπό την υποβολή προτάσεων στο Συμβούλιο του Ο.Η.Ε. (Council) για τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων οργανώσεων ή την ενοποίηση των ήδη υπαρχόντων. Με τις πρωτοβουλίες του Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Συμβουλίου (Joint Maritime Consultative Council), το οποίο διαδέχτηκε την UMA, προετοιμάστηκε ένα σχέδιο σύμβασης (draft convention) για την καθιέρωση ενός μόνιμου διακυβερνητικού ναυτιλιακού οργάνου (1947).

Παράλληλα γινόταν αποδεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε τη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη, ειδικότερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στην Γενεύη (United Nations Maritime Conference, 1948) με τη συμμετοχή όλων των κρατών - μελών του UMCC, συζητήθηκε και εγκρίθηκε η

σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO (Convention on the Inter - Governmental Maritime Consultative Organization).

Κατά τη διάρκεια των 10 ετών, δηλαδή μέχρι την επικύρωση της σύμβασης από 21 κράτη (1958), ανέκυψαν πολλά εμπόδια στην πορεία για την καθιέρωση του οργανισμού. Ο οργανισμός είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσεως θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών, και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων (άρθρο 3).

Επόμενο ήταν να υπάρξει αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για την καθιέρωση του IMCO σαν κεντρικό όργανο διαχείρισης θεμάτων ναυτιλιακών .

Η άποψη αυτή στηρίχθηκε αφενός στο γεγονός ότι ο ίδιος ο τίτλος του περιείχε τον όρο «consultative» και αφετέρου αναφερόταν ρητά στη σύμβαση ότι ο οργανισμός αποφεύγει να ερευνήσει θέματα «which appear to be capable of settlement through the normal process of international shipping business» (άρθρο 4).

Ο κυριότερος όμως λόγος αφορούσε την εισαγωγή πολιτικών αποφάσεων σε ένα χώρο που ήταν καθαρά τεχνοκρατικός μολονότι σήμερα το πολιτικό στοιχείο είναι κάτι παραπάνω από έντονο στον ναυτιλιακό τομέα . Το πρόβλημα επιδεινώθηκε από το γεγονός ότι τα τεχνικής φύσεως ζητήματα ήταν άρρηκτα συνυφασμένα με την εμπορική διαδικασία. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συχνά θεωρούσαν ότι η παρέμβαση ενός διεθνούς οργανισμού, έστω και με συμβουλευτικές

αρμοδιότητες, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας δε θα συντελούσε στην εξάλειψη των μέτρων περιορισμού του διεθνούς εμπορίου.

Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για μία δεκαετία η διαδικασία αναγνώρισης του οργανισμού. Ο IMO θα ήταν περισσότερο αποτελεσματικός εφόσον τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη είχαν γίνει μέλη του. Η απαραίτητη προϋπόθεση των 21 υπογραφών, για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, σχετιζόταν με την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας (GRT) το καθένα.

Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ, το Ενωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μία ακόμη ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση το 1957. Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση, έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία και η Γερμανία.

Αυτό σήμαινε τη συμμετοχή στον κόλπο του IMCO όλων των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών.

Από την άλλη πλευρά, όλα σχεδόν τα μελλοντικά κράτη - μέλη του οργανισμού είχαν ήδη πειστεί ότι η ένταξη του στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών ήταν μία μάταιη πράξη. Η έντονη διαφορά ανάμεσα στα ναυτιλιακά συμφέροντα των παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών (shipowning) και των αναπτυσσόμενων με νηπιακή ναυτιλιακή βιομηχανία (shipusing), αποτέλεσε την πανταχού παρούσα πηγή αντιπαράθεσης. Και αυτό διότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου βρισκόταν σε

μία συνεχή εξάρτηση από τον μεταφορέα χωρίς ο IMCO να προσδίδει την απαιτούμενη σημασία στο πρόβλημα.

Όμως, η σταδιακή ανάπτυξη και η επίδραση των χωρών του «τρίτου κόσμου» στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα π.χ. μεταφορές πρώτων υλών από τις χώρες παραγωγής στις χώρες κατανάλωσης, έγινε περισσότερο πιεστική. Το ζήτημα μεταφέρθηκε στη Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) το 1965, ένα φόρουμ που κυριαρχείται αποκλειστικά από αναπτυσσόμενα κράτη και βέβαια καθίσταται πιο εχθρικό στα ναυτιλιακά συμφέροντα των μεγάλων κρατών.

Γεγονός είναι ότι η ανάμιξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης εκτός από αυτόν της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη καθιέρωση του (1959), ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνή εξειδικευμένη οργάνωση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., διότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά συνέπεια, έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στη δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος στις δραστηριότητες του.

Συγκεκριμένα, η ίδρυση της υπό-επιτροπής για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή κάτω από τον έλεγχο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, ένα από τα αρχικά όργανα του IMCO, είχε στόχο την τροποποίηση της σύμβασης OILPOL 1954.

Επίσης, η εμφάνιση της ad hoc νομικής επιτροπής με σκοπό την έρευνα και εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου του Torrey Canyon (1967), η οποία αργότερα έγινε μόνιμο όργανο του οργανισμού.

Επιπρόσθετα, η υπό-επιτροπή για τη ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε (1973) από την επιτροπή προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee) που αποτελεί σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού.

## **9.2. Διάρθρωση του οργανισμού**

### Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ (Assembly):

Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ. Αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών - μελών και συνέρχεται μία φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα σε ειδικές περιστάσεις, εφ' όσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο (σε σύνολο 141 κράτη μέλη και δύο εταιρικά μέλη).

Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους μέλους ή στις διεθνείς συνθήκες σε μετέπειτα στάδιο.

### ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ (Council):

Έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνέλευσης και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο.

Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών πριν την παρουσίαση τους ενώπιον της

Συνέλευσης. Έχει επίσης εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά το προσωπικό του οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών μελών καθώς και εμπειρογνώμονες που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.

Αποτελείται από 34 κράτη μέλη, μετά τις τροποποιήσεις των άρθρων 17 και 18 της σύμβασης (1974), τα οποία εκλέγονται σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες που θεσπίζει σύμβαση με σκοπό την επίτευξη της ισορροπίας ανάμεσα στα κράτη που έχουν τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά συμφέροντα, με τη μορφή της παροχής υπηρεσιών, και στα κράτη που είναι απλά μέλη του ΙΜΟ βάσει δίκαιης γεωγραφικής κατανομής. Τα μέλη του Συμβουλίου εκλέγονται κατά τη διάρκεια της συνόδου της Συνέλευσης για μία περίοδο δύο ετών και έχουν τη δυνατότητα να επανεκλεγούν.

#### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Maritime Safety Committee):

Μέχρι το έτος 1978 τα κράτη μέλη της ήταν 14 από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28. Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατ' εξοχήν όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις διασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών μελών. Διακρίνεται σε πολλές υποεπιτροπές όπως : Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, Ραδιοεπικοινωνίας, Εκπαίδευσης και παρακολούθησης των πληρωμάτων κ.λ.π.



## Η ΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (Legal Committee):

Αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως ad hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο Ναυτιλιακό Δίκαιο μετά το ατύχημα του Torrey Canyon. Με την ισχύ των τροποποιήσεων του 1975 είναι ένα από τα κύρια όργανα του ΙΜΟ.

Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν τη μελέτη νομικών θεμάτων στους τομείς :

- 1) Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες ουσίες,
- 2) Ζητήματα εξάλειψης ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής,
- 3) Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια,
- 4) Επιβάτες και αποσκευές και
- 5) Εφαρμογή των κανονισμών του ΙΜΟ.

## Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (Marine Environment Protection Committee):

Ιδρύθηκε από τη Συνέλευση με σκοπό να αντικαταστήσει την υπό - επιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση (Sub - Committee on Marine Pollution) της MSC η οποία ήταν υπεύθυνη για τη διατύπωση της Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία. Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία της ΜΕΡC έγινε με την πρωτοβουλία των ΗΠΑ.

Η Αμερικάνικη κυβέρνηση θεώρησε ότι η αναβάθμιση και διεθνοποίηση ενός εσωτερικού οργάνου του ΙΜΟ με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης.

Με την καθιέρωση της επιτροπής στους κόλπους του ΙΜΟ δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης με αυτόν της θαλάσσιας ασφάλειας.

#### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ (Technical Co-operation Committee):

Ιδρύθηκε από το Συμβούλιο το 1969 για να ανταποκριθεί στην βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Αντικατέστησε την Ομάδα Τεχνικής Συνεργασίας (Working Group on Technical Co-operation).

Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διαμέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNDP) των Ενωμένων Εθνών.

#### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ (Facilitation Committee):

Αποτελεί επικουρικό όργανο που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της

γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.

#### Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ (Secretariat):

Η αντίδραση των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών στην καθιέρωση του ΙΜΟ επεκτάθηκε και στα εσωτερικά του όργανα.

Σήμερα η γραμματεία έχει 300 περίπου ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς ως προσωπικό, και εξακολουθεί να είναι μία από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του Ο.Η.Ε . Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον ΙΜΟ με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα.

#### ΟΙ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΙΜΟ (conference sponsored by IMO):

Συγκαλούνται από τον Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνέλευσης μολονότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια επιτροπή. Υποβάλλεται ένα πρόχειρο σχέδιο (draft instrument) και στη συζήτηση που ακολουθεί προσκαλούνται οι αντιπρόσωποι των κρατών μελών καθώς και κράτη που είναι μέλη του Ο.Η.Ε. αλλά όχι του ΙΜΟ. Απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων για κάθε άρθρο του σχεδίου.

### **9.3. Οι δραστηριότητες του οργανισμού**

Ο οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσης.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά τη σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (International Conventions) τις οποίες εφόσον κυρώσουν τα κράτη μέλη τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία -όσο πιο σημαντική είναι η σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή- κωδικών, συστάσεων και οδηγιών (τα τελευταία 25 χρόνια ο ΙΜΟ έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση 40 περίπου συμβάσεων και πρωτοκόλλων καθώς και κάτι περισσότερο από 600 κώδικες και συστάσεις).

#### **9.3.1. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας**

Πρωτεύουσα θέση κατέχει η σύμβαση για την Ασφάλεια στη θάλασσα η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980. Το βασικό κείμενο περιλαμβάνει :

- α) Γενικές οδηγίες
- β) Κατασκευές, υποδιαίρεση και ευστάθεια
- γ) Σωστικά Μέσα και Διατάξεις
- δ) Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία

- ε) Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας
- στ) Μεταφορά Σιτηρών
- ζ) Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων
- η) Πυρηνοκίνητα Πλοία

### 9.3.2. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας

Κατά την διάρκεια της συνδιάσκεψης του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη θάλασσα η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977. Μία πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα γίνεται στο παράρτημα και την τελική πράξη της σύμβασης SOLAS 1960. Όμως οι κανονισμοί δεν ενσωματώθηκαν στη σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν σε ισχύ ποτέ.

Δώδεκα χρόνια αργότερα ο IMO υιοθέτησε μία νέα σύμβαση που αφορά τη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Η σύμβαση καθιερώνει τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς που υπάρχει συχνή κυκλοφορία και διώρυγες (Traffic Separation Schemes into one - way - only lanes). Επίσης, ο IMO έκανε πράξη ορισμένα πρόσθετα μέτρα που πρωτοκαθιερώθηκαν στα στενά της Βαλτικής :

- α) περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, β) υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, γ) η χρήση πιλότων και δ) το σύστημα ARPA (Automatic Radar Plotting Aids).

Στην 59η σύνοδο της επιτροπής MSC καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του έτους 1991 που αφορούν α) πορείες πλοίων σε deep - water routes π.χ. Βαλτική, Νοτιοανατολική Ασία κλπ και β) τις θαλάσσιες περιοχές που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων και πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη πετρελαίου.

### **9.3.3. Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων:**

Οι ενέργειες του IMO επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της σύμβασης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977. Με την ταχύρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων, ο οργανισμός έθεσε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των containers.

Στην 4η σύνοδο της συνέλευσης προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της επιτροπής MSC η καθιέρωση του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code), ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο διεθνών οδηγιών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στη θάλασσα και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Ο κώδικας περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια :

- 1) Γενικές Οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων καθώς και γενικός πίνακας Επικίνδυνων Φορτίων.

- 2) Εκρηκτικά
- 3) Αέρια
- 4) Εύφλεκτα Υγρά
- 5) Εύφλεκτα Στερεά
- 6) Ουσίες επιρρεπείς στην Ανάφλεξη κλπ.

#### **9.3.4. Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας**

Κατά τη διάρκεια της 3ης συνόδου της συνέλευσης του οργανισμού τονίστηκε η αναγκαιότητα μίας νέας σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης (Convention on Load Lines 1966) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968 και θέτει περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα που πρέπει να έχει ένα πλοίο για τη φόρτωση μέχρι τα έξαλλα του (maximum freeboard). Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι σχεδόν παρόμοια με αυτήν της σύμβασης SOLAS π.χ οι λιμενικές αρχές του παράκτιου κράτους έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν ένα πλοίο στο λιμάνι επειδή δε διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Η τελική πράξη περιέχει τρία παραρτήματα:

- α) Κανονισμοί για τις γραμμές φόρτωσης
- β) Καθιέρωση εποχιακών ζωνών και περιοχών και
- γ) Πιστοποιητικά.

Στη συνδιάσκεψη του έτους 1969 με την παρουσία 51 αντιπροσώπων των κρατών μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε

υπογραφή και επικύρωση η σύμβαση των πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969) που τέθηκε σε ισχύ το 1982. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοίας εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητα τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης η σύμβαση δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών αλλά και σε κλειστές θάλασσες π.χ. Μαύρη Θάλασσα, Κασπία Θάλασσα, Μεγάλες Λίμνες.

Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα πρόβλημα στον χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

Το tonnage χρησιμοποιείται για την αποτίμηση των εξόδων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα αν και τις περισσότερες φορές είναι θέμα της ευστάθειας και ασφάλειας του πλοίου.

Ακόμη, απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση που έθετε η σύμβαση, δηλαδή 25 υπογραφές κρατών που διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας , είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση για την επικύρωση της μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την εφαρμογή της, καθιερώθηκε και ο νέος τρόπος υπολογισμού της χωρητικότητας των πλοίων (gross and net tonnage's of ship).

### **9.3.5. Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών**

Το πρόβλημα της κίνησης των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια έχει απασχολήσει αρκετούς διεθνείς οργανισμούς στο παρελθόν.



Έτσι και η ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με την προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η συνέλευση του IMO προχώρησε στη σύγκλιση διπλωματικής συνδιάσκεψης στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η επιτροπή αυτή ενέκρινε τη σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (Convention on Facilitation of Maritime Traffic 1965) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Άμεσοι στόχοι της σύμβασης είναι :

- α) Η αποφυγή των άσκοπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια, όταν το πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση και
- β) η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των αντίστοιχων εγγραφών όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι.

### **9.3.6. Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσης**

Χρονικά προηγείται η Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από Πετρέλαιο (Convention relating to Intervention on High Seas in Cases of Oil Pollution 1969). Σύμφωνα με αυτήν κάθε κράτος μπορεί να πάρει μέτρα στην ανοικτή θάλασσα ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του από

ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Στην διάσκεψη των Βρυξελλών ο ΙΜΟ προχώρησε στην καθιέρωση της σύμβασης Αστικής Ευθύνης συνέπεια ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση, (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969), σε ισχύ από το 1975. Η σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης που προκαλούνται από τη διαφυγή πετρελαιοειδών από έμπορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους.

Το κριτήριο λοιπόν είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι που το πλοίο είναι ερματισμένο (ballast voyage).

Το καθεστώς της σύμβασης CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές γιατί δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης. Επομένως ήταν κάτι παραπάνω από εμφανής η ανάγκη καθιέρωσης ενός συστήματος συμπληρωματικής αποζημίωσης και ο ΙΜΟ προχώρησε στην υιοθέτηση της σύμβασης για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978 και συμβαλλόμενα μέρη γίνονται μόνο τα κράτη - μέλη της σύμβασης CLC.

Κύριοι σκοποί της σύμβασης είναι η παροχή μίας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC και η παροχή αποζημίωσης στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη σύμβαση CLC εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται από «εκ προθέσεως παράβαση» του πλοιοκτήτη.

Η σύμβαση κεφαλαίου παρέχει αποζημίωσης σε πρόσωπα που ζημιώθηκαν από ρύπανση πετρελαίου και δεν έλαβαν πλήρη και επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC διότι :

α) απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με τη σύμβαση CLC ο πλοιοκτήτης β) ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική αδυναμία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με της σύμβαση ευθύνης γ) η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη σύμβαση ευθύνης.

Η σύμβαση FUND δεν υποβάλλεται σε αποζημίωσης : α) εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών β) εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δε χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς γ) ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή ρύπανσης ήταν πλοίο ή πλοία και δ) η ζημιά είναι αποτέλεσμα ολικά ή μερικά της εσκεμμένης ή παράνομης πράξης του μηνυτή. Η σύμβαση καταβάλλει αποζημίωση μέχρι το ποσό των 60 εκ. SDR στο οποίο περιλαμβάνεται και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη σύμβαση CLC.

## Γ' ΜΕΡΟΣ

### 1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### 1.1. ΓΕΝΙΚΑ

Όπως σε κάθε οικονομική δραστηριότητα, έτσι και στη ναυτιλία ο ρόλος του τραπεζικού συστήματος δεν είναι τίποτα περισσότερο από μια χρηματική διαμεσολάβηση, τον επαναδανεισμό δηλαδή των χρημάτων τα οποία η Τράπεζα διαθέτει από τους καταθέτες της. Το κέρδος της τράπεζας είναι η διαφορά του επιτοκίου, δηλαδή η διαφορά μεταξύ του κόστους του χρήματος που πληρώνει στους καταθέτες της και του επιτοκίου που αντίστοιχα εισπράττει από τους δανειστικούς της πελάτες. Αν προστεθεί σ' αυτό και κάποιες άλλες προμήθειες, όπως διαχείρισης, αδράνειας, κατά μέσο όρο οι Τράπεζες στο χώρο της ναυτιλίας αποβλέπουν σ' ένα κέρδος που κυμαίνεται από 1% - 2,5% το χρόνο επί του τόκου.

Βέβαια σαν αντάλλαγμα αναλαμβάνουν τον κίνδυνο μέχρι και του 80% της ναυτιλιακής επένδυσης αφήνοντας στον πλοιοκτήτη οποιοδήποτε κέρδος προκύψει είτε από τη λειτουργία είτε από την ενδεχόμενη υπεραξία του πλοίου.

Πρέπει σ' αυτό το σημείο να αναφέρουμε, ότι απ' το πλήθος των τραπεζών που υπάρχουν μόνο ένας μικρός αριθμός ενδιαφέρεται πραγματικά για τον κλάδο αυτό, ενώ οι πλειοψηφία των υπολοίπων τον

θεωρούν ιδιαίτερα επικίνδυνο και πολύπλοκο σε σχέση με το κέρδος που αποφέρει.

Κάποιοι από τους κινδύνους που αναλαμβάνει μία Τράπεζα όταν δανείζει τη ναυτιλία είναι:

- α. Η οικονομική αδυναμία, η απειρία ή τέλος η έλλειψη τιμιότητας του πλοιοκτήτη που οδηγούν σε λάθος αποφάσεις ή σε υψηλότερο κόστος.
- β. Η έλλειψη ρευστότητας του πλοίου ή της εταιρίας.
- γ. Η έλλειψη απασχόλησης για το πλοίο, που μπορεί να οφείλεται είτε στη γενική κατάσταση της αγοράς είτε ότι συγκεκριμένος κλάδος στο οποίο ανήκει το πλοίο δεν έχει ζήτηση.
- δ. Η οικονομική αδυναμία ή έλλειψη τιμιότητας από πλευράς των ναυλωτών του πλοίου.
- ε. Η μερική ή ολική απώλεια του πλοίου το οποίο δεν καλύπτεται από ικανοποιητικές ασφάλειες.
- στ. Η πτώση της αξίας του πλοίου κατά τρόπο ώστε να μηδενιστεί η διαφορά μεταξύ της εμπορικής του αξίας και του δανείου του.

Όσο όμως και καλά να καλύπτονται οι τυπικές και νομικές προϋποθέσεις τα ναυτιλιακά δάνεια είναι προσωπικά δάνεια, με μεγαλύτερο κίνδυνο την ικανότητα, δυνατότητα και τιμιότητα του πλοιοκτήτη στην εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει.

Ένα απ' τα βασικότερα πράγματα που πρέπει να κάνει ο κάθε τραπεζίτης είναι να γνωρίσει τον πελάτη του. Πρέπει ακόμα να βεβαιωθεί ότι η ικανότητα της μελλοντικής απασχόλησης του πλοίου, δεν προσδιορίζεται μόνο από παράγοντες, όπως η ηλικία του, ο τύπος του, το μέγεθός του, η κατανάλωσή του και γενικά τα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Σκοπός επίσης της εκτίμησης του ίδιου του πλοίου είναι η δυνατότητα του να επωφεληθεί κάποιας υπεραξίας όταν οι γενικές συνθήκες βελτιωθούν.

Ο φυσικός τρόπος αποπληρωμής του τραπεζικού δανείου θα προέλθει από την απασχόληση του ίδιου του πλοίου και του στόλου στον οποίο ανήκει.

Το CASH - FLOW συνεπώς πρέπει να αποδίδει τα προσφερόμενα αποτελέσματα και να είναι αρκετά ρεαλιστικό ώστε να εκφράζει σωστά τα αντικειμενικά έσοδα όσο και τα έξοδα του πλοίου και του στόλου του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη.

Ο δεύτερος τρόπος αποπληρωμής δανείου πηγάζει από την ρευστοποίηση του πάγιου στοιχείου δηλαδή του πλοίου.

Η αγορά και οι διαδικασίες αγοροπωλησίας των πλοίων είναι ανεπτυγμένες σε αντίθεση με μια βιομηχανική μονάδα. Υπάρχουν δύο λόγοι ρευστοποίησης: η πώληση λόγω κέρδους του πλοιοκτήτη και κατά συνέπεια αποπληρωμή ή η αναγκαστική πώληση που μπορεί να οδηγηθεί μία τράπεζα μετά την πτώχευση του δανειζόμενου. Σκοπός της υποθήκης είναι να δώσει στην τράπεζα το δικαίωμα να επέμβει στο πλοίο τη στιγμή που το δάνειο καθίσταται ληξιπρόθεσμο.

Πολλές φορές, οι τράπεζες πιεζόμενες από το διεθνές προβληματικό περιβάλλον, εξάντλησαν τα αποθέματα υπομονής που διέθεταν για τα χρέη των πελατών τους στη ναυτιλία και τώρα απαιτούν. Απαιτούν από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επηρεαζόμενες απ' την οικονομική κρίση, δυσκολεύονται να δώσουν, αλλά και θεωρούν ακόμα και σήμερα τις τράπεζες σαν σανίδες σωτηρίας για περαιτέρω οικονομική ενίσχυση στις δύσκολες στιγμές που περνούν.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι φυσικό να έχουν αντιδιασταλεί τα αμοιβαία συμφέροντα της τράπεζας και του πλοιοκτήτη πράγμα που χειροτέρευσε το κλίμα συνεργασίας και μεταξύ τους συνεννόησης.

Η νέα αυτή πραγματικότητα αφορά άμεσα και την Ελληνική ναυτιλία η οποία αντιμετωπίζει τέτοιου είδους προβλήματα.

Καθώς λοιπόν, όπως προαναφέρθηκε, πολλές τράπεζες προκαλούν προβλήματα στις σχέσεις τους με πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, το μέλλον διαγράφεται αβέβαιο για πολλούς μικρομεσαίους πλοιοκτήτες. Γιατί πολλές τράπεζες αναγκάζονται να αποφασίζουν σκληρή γραμμή απέναντι στους χρεώστες - πλοιοκτήτες. Τα τελευταία χρόνια αρκετές τράπεζες αποφάσισαν να αποσυρθούν από τον τομέα της χρηματοδότησης της ναυτιλίας γιατί η ανάμιξή τους στον τομέα αυτό δεν ήταν ποτέ πολύ μεγάλη και επομένως η έλλειψη σημείων βελτίωσης της αγοράς ήταν αρκετή για να εγκαταλείψουν τον τομέα. Βέβαια υπάρχουν και αρκετές τράπεζες που είναι διατεθειμένες να αναλάβουν τον κίνδυνο και να επενδύσουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

### 1.1.1. Το Γραφείο και η Χρηματοδότηση της Ναυτιλιακής επιχείρησης

Έως τα μέσα του περασμένου αιώνα και αργότερα, τα ναυτιλιακά γραφεία δεν ήταν πολλά. Έτσι μεγάλο μέρος των λειτουργιών του γραφείου πραγματοποιούνταν κατά εμβρυώδη τρόπο στο καφενείο π.χ. είναι γνωστή η ιστορία του καφενείου Lloyd's στο Λονδίνο το οποίο αναπτύχθηκε στο σημερινό μεγάλο συγκρότημα των ασφαλιστών του Lloyd's.

Έτσι και το πρόβλημα της χρηματοδότησης σε μεγάλο βαθμό λύνονταν μέσα στο περιβάλλον του «καφενείου». Εάν επρόκειτο για αυτοχρηματοδότηση τότε οι πρώτες διαπραγματεύσεις για την αγορά ενός πλοίου διεξάγονταν στο «καφενείο» πριν από την αναγκαία επίσκεψη στα δικηγορικά γραφεία. Εάν το κεφάλαιο ενός πλοιάρχου δεν επαρκούσε τότε τα πρώτα βήματα μιας συνεταιριστικής προσπάθειας πραγματοποιούνταν στο σπίτι, στο ξενοδοχείο ή στο καφενείο.

Με την ανάπτυξη της ατμήρους ναυτιλίας που αρχίζει να αφορά σημαντικά την ελληνική εμπορική ναυτιλία από τις αρχές αυτού του αιώνα, ο θεσμός του καφενείου καθώς και η χρησιμότητά του υποκαταστάθηκαν βαθμιαία προς τον θεσμό του Γραφείου. Ακόμη και ο πεπειραμένος πλοίαρχος που από τις οικονομίες του και αυτές των συνεταιίρων του είχε συσσωρεύσει ένα ποσό ίσο περίπου με την αγοραστική αξία ενός μεταχειρισμένου πλοίου μεταβλητών δρομολογίων, δεν μπορούσε να πραγματοποιήσει την αγορά του χωρίς τη μεσολάβηση ενός Γραφείου εδρεύοντας στο City του Λονδίνου που αναπόφευκτα θα



γινόταν αν όχι ο χρηματοδότης όσον αφορά την αγορά, αλλά ο εγγυητής και διαχειριστής της νέας επιχείρησης.

Το Γραφείο χρηματοδοτεί τη νέα επιχείρηση μερικά, ή κατά μεγάλο μέρος, όσον αφορά την αγορά του πλοίου. Το Γραφείο επίσης χρηματοδοτεί το νεοαποκτηθέν πλοίο όσον αφορά τις βραχυπρόθεσμες οικονομικές του ανάγκες. Επίσης το Γραφείο διαχειρίζεται το πλοίο, με την έννοια: της ναύλωσής του, της ασφάλισής του, της άσκησης διοίκησης για την διεξαγωγή του ταξιδιού, του λογιστικού ελέγχου, της φροντίδας για τις επισκευές κ.λ.π.

Οι κύριες αποφάσεις για την δραστηριότητα της νέας επιχείρησης λαμβάνονταν από το Γραφείο και επομένως μπορούμε να πούμε ότι η διεύθυνση του Γραφείου ήταν κατά κύριο λόγο η επιχείρηση.

Και αυτό οφειλόταν τόσο στον παράγοντα της χρηματοδότησης όσο και στον παράγοντα της σχετικής άγνοιας του νέου επιχειρηματία σε ζητήματα χρηματοδότησης και διαχείρισης και σε ζητήματα που αφορούσαν τη ναυλαγορά.

## **1.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ**

### **1.2.1. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

Η Τράπεζα εξετάζει το αίτημα του πελάτη, και αναλόγως παίρνει απόφαση θετική ή αρνητική κάθε φορά. Εάν η Τράπεζα αποφασίσει να χρηματοδοτήσει τη ναυτιλιακή εταιρία για την κατασκευή - επισκευή ή

συντήρηση κάποιου πλοίου της (ή για κάποιο άλλο σκοπό για τον οποίο η εταιρία χρειάζεται το δάνειο) απαντά με μια επιστολή προσφοράς που περιλαμβάνει τους όρους με τους οποίους η Τράπεζα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει στην χρηματοδότηση.

Οι κυριότεροι από τους όρους αφορούν το νόμισμα, το επιτόκιο, την προμήθεια, τον εκτοκισμό, την αποπληρωμή, την καταβολή του Δανείου κ.λ.π. που θα τα δούμε αναλυτικά παρακάτω.

(α) Το νόμισμα: Τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε δολάρια Αμερικής.

(β) Το Επιτόκιο (interest): Αυτό εξαρτάται από τη φήμη που έχει ο πελάτης, το μέγεθος και τη συχνότητα της συνεργασίας του με την εν λόγω Τράπεζα. Έτσι μπορεί να κυμανθεί από 0,5% - 3,5% πάνω από το επιτόκιο που προσφέρεται στην Τράπεζα από πρώτης τάξεως Τράπεζες στην διατραπεζική αγορά του Λονδίνου (LIBOR) δύο εργάσιμες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου εκτοκισμού (3 ή 6 μήνες), για το ποσό του δανείου και το ίδιο με την περίοδο εκτοκισμού χρονικό διάστημα. Επίσης προβλέπεται και επιτόκιο καθυστέρησης 1 - 2% μεγαλύτερο του συμβατικού.

(γ) Προμήθεια: Κυμαίνεται στο 1/4 - 1% εφάπαξ. Επίσης σε πολλές Τράπεζες υπολογίζεται και προμήθεια δέσμευσης (commitment fee), η οποία υπολογίζεται σε ετήσια

βάση και βαρύνει τον πελάτη από την ημέρα αποδοχής της προσφοράς της Τράπεζας μέχρι την ημέρα αναλήψεως του δανείου.

(δ) Εκτοκισμός: Ο τόκος υπολογίζεται τοκαριθμικώς για τις πραγματικές ημέρες σε βάση όμως έτους 360 ημερών, όπως συνηθίζεται για τα δάνεια ευρώδολαρίων και όχι 365 ημερών. Η μέθοδος αυτή ευνοεί τη χρηματοδοτούσα Τράπεζα.

(ε) Αποπληρωμή Δανείων

(repayment): Τα ναυτιλιακά δάνεια για αγορά πλοίων είναι διάρκειας μέχρι και 8 χρόνια. Η αποπληρωμή μπορεί να καθοριστεί σε εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες τοκοχρεολυτικές ή ίσες δόσεις κεφαλαίου συν των αναλογούντων τόκων. Σε ειδικές περιπτώσεις συμφωνούνται σταδιακά αυξανόμενες δόσεις ή ακόμα η τελευταία δόση δυσανάλογα μεγάλη.

(στ) Προπληρωμή (prepayment): Επιτρέπεται η προπληρωμή μιας ή και περισσότερων δόσεων κατά την έναρξη της περιόδου εκτοκισμού υπό ορισμένους ενδεχομένως όρους.

(ζ) Καταβολή δανείου (drawdown): Συνήθως η τράπεζα συμφωνεί ένα ορισμένο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο πρέπει να ολοκληρωθεί η

διαδικασία καταβολής του ποσού  
του δανείου.

(η) Εξασφαλίσεις: Οι Τράπεζες, όπως και για την περίπτωση εμπορικού δανείου έτσι και στις περιπτώσεις ναυτιλιακών δανείων λαμβάνουν κάποιες εξασφαλίσεις επί των πλοίων όπως οι εξής:

- (i) Εγγραφή υποθήκης.
- (ii) Εκχώρηση όλων των ασφαλειών του πλοίου. Του σκάφους και του μηχανοστασίου (Hull machinery). Της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third parties). Κατά κινδύνων πολέμου (war risks) και συνήθως του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού (Mortgagee's interest).

Οι ασφάλειες πρέπει να καλύπτουν το 130% του δανείου και το 100% της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς ναυλοσύμφωνο. Πολλές φορές απαιτείται και η προσωπική εγγύηση των φορέων των ναυτιλιακών συγκροτημάτων.

i) Top-up Clause: Όταν το ποσό του δανείου ξεπεράσει το προκαθορισμένο ποσοστό της αξίας των πλοίων ο δανειολήπτης είναι υποχρεωμένος να προπληρώσει μέρος του δανείου ή να προσφέρει κάποιες επιπλέον εξασφαλίσεις ώστε η τράπεζα να είναι απολύτως καλυμμένη γι' αυτό το επιπλέον ποσό.

ii) Πληροφορίες για την Οικονομική Κατάσταση της Επιχείρησης.

Η τράπεζα απαιτεί από τους πελάτες της την προσκόμιση όλων των απαραίτητων οικονομικών καταστάσεων - π.χ. ισολογισμού -

Αποτελεσμάτων Χρήσεως και Εκμεταλλεύσεως για να έχει μια πλήρη εικόνα της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης, ώστε να κρίνει αν συμφέρει η χρηματοδότησή της προς αυτήν και αν μπορεί η επιχείρηση να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις της μελλοντικά.

### 1.2.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Αφού ο πελάτης αποδεχτεί τους όρους της Τράπεζας, αυτή μέσω των Νομικών της Συμβούλων ετοιμάζει την σύμβαση χρηματοδότησης.

Η σύμβαση περιλαμβάνει όλους τους συμφωνηθέντες όρους μεταξύ Τράπεζας - Πελάτη που έχουν ήδη αναφερθεί στην επιστολή προσφοράς της Τράπεζας και τους έχει ήδη αποδεχτεί ο πελάτης. Η σύμβαση επίσης αναφέρει το δίκαιο από το οποίο διέπεται καθώς και τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση κάθε διαφοράς.

Με βάση την σύμβαση η Τράπεζα μπορεί να κηρύξει το δάνειο ως ληξιπρόθεσμο και απαιτητό στις εξής περιπτώσεις:

- α) Παραβάσεως κάποιου από τους όρους σύμβασης.
- β) Ουσιώδους μειώσεως των παραχωρηθέντων ασφαλειών ή απώλειας του ενυπόθηκου πλοίου.
- γ) Κατασχέσεως της περιουσίας του δανειζόμενου ή του εγγυητή.
- δ) Πτωχεύσεως ή θέσεως υπό αναγκαστική διαχείριση του δανειζόμενου.
- ε) Περιορισμού της ικανότητας προς δικαιοπραξία ή θανάτου του δανειζόμενου ή του εγγυητή.

στ) Μεταβιβάσεως της επιχείρησης ή μέρους αυτής.

ζ) Αναμίξεως του πλοίου σε εμπόριο με πράξεις παράνομες.

### 1.2.3.ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

Η Τράπεζα μετά την υπογραφή της συμβάσεως χρηματοδότησης με την ενδιαφερόμενη εταιρία προχωρεί μέσω του γραφείου Νομικών Συμβούλων στην κατάρτιση μιας σύμβασης παροχής υποθήκης επί των προσφερόμενων, σε ασφάλεια του δανείου πλοίων.

Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφων, όμως η Τράπεζα κατοχυρώνεται μόνο μετά από την εγγραφή της (registration) στο ναυτικό υποθηκολόγιο.

Στο έγγραφο της υποθήκης περιλαμβάνονται οι εξής όροι:

- 1) Η πλοιοκτήτρια εταιρεία εκχωρεί κάθε ναύλο ή εκμίσθωμα του πλοίου και τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις της εκ των ασφαλιστήριων συμβολαίων.
- 2) Έχει την υποχρέωση και ασφαρίζει το πλοίο για το διάστημα που ισχύει η υποθήκη για ποσό δολαρίων Η.Π.Α., τουλάχιστον κατά 30% μεγαλύτερο από το ποσό της υποθήκης.

Η ασφάλιση πρέπει να καταρτίζεται κατά χρόνο και όχι κατά ταξίδι και να ανατίθεται σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές.

Πρέπει επίσης να αναφέρει το ενδιαφέρον της Τράπεζας σαν ενυπόθηκης δανείστριας και να περιλαμβάνει όρο δεκαπενθήμερης προειδοποίησης της Τράπεζας πριν την ακύρωση των ασφαλειών.

Η Ασφαλιστική Εταιρεία έχει επίσης την υποχρέωση να ειδοποιεί τηλεγραφικώς την Τράπεζα για κάθε ατύχημα που ξεπερνάει κάποιο συγκεκριμένο ποσό ή για κατάσχεση ή παρακράτησή του.

Να μην μεταβάλλει το όνομα του πλοίου, τη σημαία και το λιμάνι νηολόγησης και να μην επιτρέψει οποιαδήποτε εγγραφή βάρους χωρίς τη συγκατάθεση της Τράπεζας.

Να διατηρεί το πλοίο ενταγμένο σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα και να επιτρέπει στους εκπροσώπους της Τράπεζας να ανέρχονται στο πλοίο για επιθεώρηση της κατάστασής του και τέλος να μην επιτρέπει στο πλοίο να ταξιδέψει για παράνομη εμπορία ή να παραβεί οποιοδήποτε νόμο.

Με την Υποθήκη η Τράπεζα έχει το δικαίωμα να αναλαμβάνει την διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου. Μπορεί επίσης να προβεί στην πώληση του πλοίου είτε με εκούσια εκποίηση, είτε με δημόσιο πλειστηριασμό.

#### **1.2.4. Η ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ**

##### α) Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων

Το σχετικό έγγραφο της εκχώρησης πρέπει να κοινοποιείται από τους Νομικούς Σύμβουλους της Τράπεζας στους ασφαλιστές οι οποίοι πρέπει να αναφέρουν στα σχετικά ασφαλιστήρια το ενδιαφέρον της Τράπεζας σαν ενυπόθηκτης δανείστριας.

Οι ασφαλιστές πρέπει να υποσχεθούν ότι η ακύρωση των ασφαλιστηρίων μπορεί να γίνει μόνο ύστερα από την παρέλευση δύο τουλάχιστον εβδομάδων από την έγγραφη ειδοποίηση της Τράπεζας (notice of cancellation).

Στο ασφαλιστήριο κατά κινδύνων θαλάσσης, περιλαμβάνεται ειδικός όρος βάση του οποίου δεσμεύονται οι ασφαλιστές, σε περίπτωση απώλειας του πλοίου για ασφαλιστική αποζημίωση μόνο μετά από οδηγίες της ενυπόθηκης δανείστριας τράπεζας.

#### β) Εκχώρηση των εσόδων

Εκτός από τη γενική εκχώρηση των εσόδων του πλοίου λαμβάνεται αν υπάρχει συγκεκριμένη ναύλωση και ειδική εκχώρησή της, η οποία ικανοποιείται νομότυπα στους ναυλωτές από τους οποίους ζητείται να αναλάβουν τη δέσμευση της διοχетеύσεως των ναύλων, μέσω του συγκεκριμένου καταστήματος της Ενυπόθηκης Δανείστριας Τράπεζας.

Συνήθως η Τράπεζα ανοίγει ένα λογαριασμό στον οποίο συγκεντρώνεται κατά μήνα μέρος των διερχομένων ναύλων για τον σχηματισμό ικανού κεφαλαίου για την εξόφληση της επόμενης δόσης.

#### **1.2.5. Προσωπικές Εγγυήσεις**

Η προσωπική εγγύηση γίνεται μέχρι ενός ορισμένου ποσού πλέον τους τόκους, ο υπολογισμός των οποίων αρχίζει από την ημέρα της έγγραφης ειδοποίησης του εγγυητή από την Τράπεζα.



### 1.2.6. Χορήγηση Δανείου από την Τράπεζα

Ύστερα από την ικανοποίηση όλων των όρων που συμφωνεί η τράπεζα με την πλοιοκτήτρια εταιρεία και αφού συγκεντρωθούν όλες οι εξασφαλίσεις, χορηγείται το δάνειο με την σύμφωνη πάντα γνώμη των νομικών συμβούλων.

### 1.2.7. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει κατά κανόνα την ανάγκη για χρηματοδότηση, άλλοτε για βραχυπρόθεσμους σκοπούς και άλλοτε για μακροπρόθεσμους.

Η βραχυπρόθεσμη ζήτηση για χρήμα αποσκοπεί στο να καλύψει ανάγκες που πηγάζουν από τη λειτουργία του πλοίου, από το κόστος των επισκευών και από άλλους λόγους που μπορεί να οφείλονται σε απροσδιόριστους παράγοντες.

Οι πηγές της χρηματοδότησης, όπως αυτές υπάρχουν σήμερα θα μπορούσαν να ταξινομηθούν και για αναλυτικούς, αλλά και για πρακτικούς διαχειριστικούς λόγους όπως παρακάτω:

*1) Αυτοχρηματοδότηση:* Με την χρησιμοποίηση του κεφαλαίου του ενός ή περισσότερων συνιδιοκτητών και κατόπιν της δημιουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης μετόχων. Στην περίπτωση μιας υπάρχουσας ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία είναι ήδη πλοιοκτήτρια ενός ή περισσότερων πλοίων, μεταχειρισμένων ή νέων, μπορεί να προέλθει μερικά ή ολικά από τα συσσωρευμένα κέρδη της επιχείρησης.

*II) Έκδοση Μετοχών:* Στην περίπτωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ανήκουν στο χώρο των αναπτυγμένων βιομηχανικών χωρών, η χρηματοδότηση της επιχείρησης μπορεί να προέλθει από την έκδοση μετοχών ή ομολογιών, αν η επιχείρηση έχει εισηγμένες τις μετοχές στα χρηματιστήρια προς ελεύθερη διαπραγμάτευση.

Οι δύο παραπάνω πηγές μπορεί να θεωρηθούν και να διαφοροποιηθούν απ' τις υπόλοιπες ως εσωτερικές πηγές της επιχείρησης ενώ οι υπόλοιπες είναι προφανώς εξωτερικές πηγές.

*III) Μια πηγή χρηματοδότησης είναι άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα στα οποία μπορεί ν' αποταθεί η ναυτιλιακή επιχείρηση για δανεισμό. Τέτοιου είδους πηγή είναι πρώτα απ' όλα το ναυλομεσιτικό και διαχειριστικό γραφείο που θ' αναλάβει την διοίκηση του πλοίου. Περιττό να σημειωθεί ότι τα δάνεια είναι έντοκα.*

Ο τρεις παραπάνω πηγές είναι οι πλέον συνήθεις αν όχι και οι μοναδικές πηγές δανεισμού για τη νέα ναυτιλιακή επιχείρηση.

*IV) Οι Εμπορικές Τράπεζες.* Λιγότερο σε παλαιότερες εποχές, όσον αφορά το μακροπρόθεσμο δανεισμό, και πολύ συχνότερα στην τρέχουσα εποχή το διεθνές τραπεζικό σύστημα αποτελεί προφανώς την κύρια πηγή χρηματοδότησης για την παγκόσμια και την ελληνική ναυτιλία. Ας σημειωθεί παρεμπιπτόντως ότι η ικανότητα για προσφορά δανείων εκ μέρους του ελληνικού τραπεζικού συστήματος μπορεί να ικανοποιήσει μόνο ένα μικρό ποσοστό της ζήτησης που προέρχεται απ' την ελληνικής προέλευσης ναυτιλία. Γι' αυτό κι η ελληνική ναυτιλιακή διαχείριση έχει ν' αποταθεί για δανεισμό στο διεθνές τραπεζικό σύστημα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι όταν το ναυλομεσιτικό γραφείο δεν διεξάγει εργασίες ευρείας επιφάνειας, τότε αποτείνεται για δανεισμό σε μικρούς τραπεζικούς οίκους, οι οποίοι συνήθως αποτελούν θυγατρικές μεγάλων Τραπεζών και οι οποίες δανείζουν σε υψηλότερο σχετικό επιτόκιο, απ' αυτό που υπάρχει στη διεθνή χρηματιστική αγορά.

*V) Χρηματοδότηση από τον Δημόσιο Τομέα.* Έμμεσα η άμεσα όλες οι κυβερνήσεις των ναυτιλιακών χωρών χρηματοδοτούν την εθνικής προέλευσης ναυτιλία. Ο απ' ευθείας δανεισμός μπορεί να πραγματοποιηθεί από την κεντρική τράπεζα της χώρας ή από άλλες κρατικές τράπεζες με τμήματα ναυτιλιακής πίστεως. Κατά κανόνα οι όροι της χρηματοδότησης αυτής όσον αφορά το επιτόκιο, εξόφληση κ.λ.π. τείνουν να είναι ευνοϊκότεροι απ' αυτούς της διεθνούς αγοράς. Αλλά και έμμεσα ο διάφορες κυβερνήσεις χρηματοδοτούν ή υποβοηθούν τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πιστοδοτήσεις εγγυήσεις επιχορηγήσεων, δασμολογικές απαλλαγές κ.λ.π.

*VI) Η μέθοδος Leasing:* Κατ' αυτή τη μέθοδο το πλοίο αγοράζεται από τον χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μεσομακροπρόθεσμου συμβολαίου, το οποίο δίνει στον εφοπλιστή απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο.

Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και απολαμβάνει τυχόν φορολογικά πλεονεκτήματα.

*VII) Πίστωση του ναυπηγείου.* Τα ναυπηγεία προκειμένου να εξασφαλίσουν παραγγελίες πλοίων παρέχουν πίστωση στους πλοιοκτήτες.

Έτσι συνήθως συμφωνείται η καταβολή 5 - 10% της τιμής με την υπογραφή του συμβολαίου και το υπόλοιπο σε δόσεις με την πρόοδο της ναυπηγήσεως αλλά και μετά απ' αυτήν.

**VIII) Κοινοπρακτικά δάνεια.** Πρόκειται για συνήθως μεγάλα μεσοπρόθεσμα δάνεια για την αγορά πλοίου με την ιδιομορφία ότι η χρηματοδότηση γίνεται από ομάδα Τραπεζών ή άλλων οργανισμών οι οποίοι μετέχουν με διάφορα ποσοστά, ο καθένας ώστε να υπάρχει κατανομή του κινδύνου.

Την διαχείριση του δανείου αναλαμβάνει ο χρηματοδοτικός οργανισμός που μετέχει στο δάνειο με το μεγαλύτερο ποσοστό (leading manager). Σε περίπτωση δυσμενούς εξέλιξης του δανείου οι αποφάσεις για την τύχη του, λαμβάνονται κατά πλειοψηφία.

Πάντως μετά την τελευταία ναυτιλιακή κρίση, λόγω ακριβώς των δυσχερειών που παρουσιάζει η αντιμετώπιση προβληματικών περιπτώσεων, τέτοιας μορφής δάνεια τείνουν να περιοριστούν μόνο σε πρώτης τάξης πλοιοκτήτες.

**(α) Επικρατούσες συνθήκες στην αγορά των κοινοπρακτικών δανείων για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επενδύσεων. Μέγεθος / μορφή χρηματοδότησης / αντικείμενο χρηματοδότησης.**

Η διαμόρφωση της αγοράς των κοινοπρακτικών δανείων άρχισε με την δημιουργία της αγοράς Ευρωδολαρίων στην αρχή της δεκαετίας του '60. Η ανάπτυξή της οφείλεται στην άνοδο των επενδύσεων εντάσεως

κεφαλαίων και την ανάγκη διασκόρπισης του δανειστικού κινδύνου που εμπεριέχει η χρηματοδότηση τέτοιων επενδύσεων μεταξύ περισσότερων της μιας δανειστριών τραπεζών.

Σε τελική ανάλυση, ένα κοινοπρακτικό δάνειο είναι συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων τραπεζών να χορηγήσουν ένα δάνειο ή μια εγγυητική επιστολή ή μια ανέκκλητη πίστωση σ' ένα δανειζόμενο χρησιμοποιώντας κοινό δανειστικό συμβόλαιο. Η αγορά των κοινοπρακτικών δανείων λειτουργεί με τους ίδιους κανόνες των υπολοίπων δανειστικών αγορών.

Για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση η αρχή της διασκόρπισης του επενδυτικού κινδύνου έχει την καταγωγή της όταν η αγορά ή η κατασκευή ενός πλοίου χρηματοδοτείτο από συνιδιοκτήτες οι οποίοι για να εξασφαλίσουν τα κεφάλαιά τους, χώριζαν το πλοίο σε 64 μέρη και αποκτούσαν δικαίωμα σε ένα από αυτά για την εξασφάλιση των κεφαλαίων τους. Η αφετηρία χρήσης κοινοπρακτικών δανείων για τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις εντοπίζεται στα μέσα της δεκαετίας του '70 και πάντα όχι χωρίς προβλήματα. Βέβαια, το μέγεθος της αγοράς των κοινοπρακτικών δανείων της εποχής εκείνης που αφορούσαν τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση ήταν ασήμαντο.

Το μέγεθος της παρούσης αγοράς κοινοπρακτικών δανείων που αφορούν ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις από την αρχή μέχρι τον Νοέμβριο 1996, προσδιορίζεται από τον αριθμό των transactions που ανέρχονται σε 136, που δημοσιεύτηκαν στον οικονομικό τύπο και αφορούν κατ' εξοχήν μεσο-μακροπρόθεσμα δάνεια μεγάλου μεγέθους με συνολικό ποσό χρηματοδότησης που φτάνει το επίπεδο Δολ. Αμερικής 12,440,903,000

και αφορά χρηματοδότηση κατ' εξοχήν σε Δολ. Αμερικής, με σημαντικά ανταγωνιστική τιμολόγηση και συμμετοχή του αμερικανικού, ιαπωνικού και ευρωπαϊκού τραπεζικού συστήματος.

**(β) Η δομή ενός κοινοπρακτικού δανείου: μέγεθος, ο ρόλος και οι σχέσεις των δανειστριών τραπεζών, η τιμολόγησή του και η διαχείρισή του.**

Ένα κοινοπρακτικό δάνειο εμπεριέχει τους βασικούς όρους ενός κανονικού δανείου, αλλά διαφέρει σημαντικά ως προς την διαμόρφωση 3 βασικών ρόλων που επιφυλάσσει για τις συμμετέχουσες τράπεζες που καθορίζονται στο συγκεκριμένο δανειστικό συμβόλαιο και στις άλλες γραπτές συμφωνίες. Βασικοί ρόλοι ενός κοινοπρακτικού δανείου είναι: η Τράπεζα - Manager ή Lead Managers ή Co-lead Managers ή Senior Managers που είναι υπεύθυνοι για την ανάληψη της εντολής (Mandate) από τον δανειζόμενο, την διαμόρφωση της δομής του δανείου (tenor, repayment, security, pricing) και την ανεύρεση άλλων τραπεζών δια της συμμετοχής.

#### Τράπεζα διαχειριστή / Agent

Η διαχείριση ενός κοινοπρακτικού δανείου ανατίθεται με ειδική συμφωνία (Agency Agreement) σε μια Τράπεζα συνήθως, που πολλές φορές συμπίπτει με τον Manager ή άλλους Co-Managers που διατηρεί το ρόλο της καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου ή αλλάζει βάσει της συμφωνίας. Τα καθήκοντα του διαχειριστή αρχίζουν εκεί που τελειώνουν οι ευθύνες των Managers. Όπου διαχειριστής και Manager συμπίπτουν, ο ρόλος του διαχειριστή καθορίζεται από συγκεκριμένη ρήτρα. Η ρήτρα

αυτή περιλαμβάνει όλα τα ειδικά καθήκοντα του διαχειριστή, τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντά του και συγκεκριμένες διαδικασίες, λήψεις κρίσιμων αποφάσεων μεταξύ των δανειστών που άλλοτε απαιτούν ομοφωνία και άλλοτε πλειοψηφία. Οι ευθύνες του διαχειριστή αναφέρονται και σε συγκεκριμένες ευθύνες (expressed responsibilities) αλλά και σε ερμηνευόμενες (implying responsibilities).

### Συμμετέχουσες Τράπεζες

Είναι οι Τράπεζες που ανταποκρίνονται θετικά στο Offering Letter του Manager και αποδέχονται τους όρους του δανειστικού συμβολαίου διαχείρισης.

### **(γ) Πλεονεκτήματα / μειονεκτήματα για τον δανειζόμενο.**

Η προσεκτική μελέτη της λίστας των κοινοπρακτικών δανείων που συνήφθησαν το 1996, προσδιορίζει τον τύπο του δανειζόμενου, εταιρείες μεγάλου μεγέθους. Στην πλειοψηφία τους είναι εταιρείες public με συγκεκριμένους τομείς δράσης και επενδυτικά προγράμματα εντάσεως κεφαλαίων. Η αγορά κοινοπρακτικών δανείων προσφέρεται για τη διασκόρπιση του δανειστικού ρίσκου σε μεγαλύτερο αριθμό δανειστών, ενός μεγάλου σε μέγεθος αριθμού δανείων, γνώση της τραπεζικής κοινότητας για τον συγκεκριμένο δανειζόμενο καθώς επίσης, και δυνατότητα ανάπτυξης σχέσεων με τράπεζες εξειδικευμένες στην ανάληψη περίπλοκων δανειστικών κινδύνων. Τα κοινοπρακτικά δάνεια μπορεί να είναι σημαντικά ανταγωνιστικά όσον αφορά την τιμολόγησή

τους προς όφελος του δανειζόμενου. Προϋπόθεση είναι η ύπαρξη Manager με σημαντικό placing power, εμπειρία και επαγγελματισμό.

Η επιλογή του Manager πρέπει να γίνεται προσεκτικά και οι στόχοι που συμφωνούνται μεταξύ αυτού και του δανειζόμενου θα πρέπει να έχουν όχι την ηθική υποχρέωση, αλλά την συντριπτική ανάληψη ευθύνης εκ μέρους του Manager για ένα μέρος του δανείου (not on a best efforts basis, but on an underwriter basis).

Η διαμόρφωση λεπτομερειακού δανειστικού συμβολαίου κρίνεται απολύτως απαραίτητη τόσο για τη σχέση δανειζόμενου με τα μέλη του κοινοπρακτικού δανείου όπως και για τη σχέση των μελών του κοινοπρακτικού δανείου που διαμορφώνονται από την ρήτρα διαχείρισης:

Μειονεκτήματα για τον δανειζόμενο αποτελεί η ενδεχόμενη αποτυχία του Manager να διαμορφώσει το κοινοπρακτικό δάνειο με συνέπειες στην αξιοπιστία του δανειζόμενου, οι διαφωνίες που πιθανόν να προκαλούνται μεταξύ των μελών του κοινοπρακτικού δανείου κατά τη διάρκεια της ζωής του είτε από έλλειψη ναυτιλιακής εμπειρίας είτε από την επιρροή των συνθηκών των ναυτιλιακών αγορών, είτε από την ύπαρξη εσωτερικών προβλημάτων σε καθεμιά από τις συμμετέχουσες τράπεζες, είτε από τον τρόπο ερμηνείας των όρων ενός δανειστικού συμβολαίου και τέλος από πρακτικά προβλήματα που παρουσιάζονται από την ανάληψη της εντολής (Mandate) και της τελικής καταλήξεως του κοινοπρακτικού δανείου που φτάνει μέχρι της μη διεκπεραίωσής του.



## Πλεονεκτήματα / μειονεκτήματα για τις δανείστριες τράπεζες.

Κυρίως σε περιόδους διεθνούς ρευστότητας το τραπεζικό σύστημα είναι πρόθυμο να επενδύσει σε βιομηχανίες εντάσεως κεφαλαίου όπως είναι η ναυτιλία με τον μηχανισμό των κοινοπρακτικών δανείων. Η πολιτική των κοινοπρακτικών δανείων επιτρέπει ευρύτερη συμμετοχή σε ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις είτε με τον ίδιο ή με της αυτής ποιότητας δανειζόμενους διότι η διασκόρπιση του δανειστικού ρίσκου επιτρέπει την συμμετοχή σε μεγαλύτερο αριθμό χρηματοδοτήσεων αλλά και ποσά μεγαλύτερα από αυτά που συνάπτονται σε διμερή δάνεια. Δεδομένου του περιορισμένου αριθμού τραπεζών στην εξειδίκευση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι αναγκαία η αναζήτηση τέτοιας ποιότητας δανειζόμενων που να γίνεται αποδεκτή ακόμη και από τράπεζες που στερούνται γνώσεις και πείρας ναυτιλιακών αγορών.

**(δ) Επικρατούσες τάσεις για κοινοπρακτικά δάνεια στην ναυτιλιακή αγορά του Πειραιώς και οι προκαλούμενες τυχόν διαφοροποιήσεις τους.**

Στην ναυτιλιακή αγορά του Πειραιά πραγματοποιούνται κοινοπρακτικά δάνεια αλλά κυρίως με περιορισμένη συμμετοχή τραπεζών που παίρνουν την μορφή Club Loans (2 μέλη) ή κοινοπρακτικά περιορισμένης συμμετοχής.

Η φιλοσοφία των Club Loans στηρίζεται στην κατανομή του ρίσκου και στη δυνατότητα συμμετοχής με τον ίδιο δανειζόμενο σε περισσότερες δανειοδοτήσεις ενώ αποφεύγει την ύπαρξη μη εξειδικευμένων και έμπειρων τραπεζών που δημιουργούν σε περιόδους

κρίσεως σημαντικά προβλήματα με την τροποποίηση υπαρχόντων όρων ή αναχρηματοδοτήσεων ή αξιολόγηση στρατηγικών και αξιών τους, ώστε να δυσκολεύουν την εξασφάλιση αυτών των δανείων (πλοία, κ.λ.π.).

## **2. Όροι Χρηματοδότησης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων από Τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα**

Η χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα υπόκειται σε κανόνες που καθορίζονται από Κυβερνητικό όργανο και την Τράπεζα της Ελλάδας.

Βασική απόφαση που ρυθμίζει τους κανόνες αυτούς και ισχύει μέχρι σήμερα, είναι η απόφαση της τ. Νομισματικής Επιτροπής αριθ. 85/5/14.7.75. Έκτοτε έχουν ακολουθήσει διάφορες πράξεις του διοικητού της Τράπεζας της Ελλάδας και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών θεμάτων που την τροποποίησαν ή την συμπλήρωσαν.

Σύμφωνα με τις πράξεις και αποφάσεις αυτές επιτρέπεται η χρηματοδότηση από τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα:

«Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισης πλοίων σε δραχμές για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης.

«Ελληνικών (εφόσον έχουν έσοδα σε συνάλλαγμα) και αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με πάσης φύσεως πιστώσεις σε συνάλλαγμα.

«Ημεδαπών ή αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, σε δραχμές ή συνάλλαγμα.

«Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δραχμές για την αγορά επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών πλοίων για δρομολόγησή τους μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών.

«Και τέλος Ημεδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους) για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας».

### 3. Αλλαγές στην ναυτιλιακή δανειοδότηση

Μπορεί να έχουν περάσει ο μέρες της εύκολης χρηματοδότησης της ναυτιλίας αλλά ο κάθε πλοιοκτήτης που προσεγγίζει σήμερα τη χρηματαγορά με σωστό τρόπο μπορεί να ανακαλύψει ότι του προσφέρεται ένα ευρύτερο φάσμα ευκαιριών απ' ότι παλαιότερα.

Σήμερα, κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής χρηματαγοράς είναι ο ανταγωνισμός, όχι όμως με την παλιά μορφή όπου πρωταγωνιστούσαν οι τράπεζες οι οποίες είχαν σαν στόχο τη «στρατολόγηση» των εφοπλιστών, ούτε αντίθετα, όταν οι εφοπλιστές συνωστίζονταν για την απόκτηση μικρών δανείων αλλά ανταγωνισμός σ' όλα τα επίπεδα.

Παρά τις προειδοποιήσεις ότι οι συνεχείς κατασκευές νέων πλοίων θα οδηγήσουν σε μια νέα ναυτιλιακή κρίση, το γεγονός ότι οι στόλοι παγκόσμια, έχουν αρχίσει να γερνάνε κάνει επιτακτική την ανάγκη να βρεθούν νέα κεφάλαια, ανεξάρτητα από το κατά πόσο μπορεί το πρόγραμμα νέων κατασκευών να ελεγχθεί.

Οι τράπεζες, που ως γνωστό υπέστησαν σοβαρές ζημιές, κατά την τελευταία δεκαετία, έχουν υιοθετήσει μία πολύ έξυπνη ανάλυση του ναυτιλιακού κινδύνου. Η BARKERS TRUST COMPANY είναι μια από τις Τράπεζες που εξετάζουν το ενδεχόμενο εισαγωγής ενός νέου θεσμού με όνομα RAROC (RISK ADJUSTED RETURN ON CAPITAL - δηλαδή απόδοση κεφαλαίου με σταθμισμένους τους κινδύνους). Με τον θεσμό αυτό κάθε ενδιαφερόμενος για δάνεια εντάσσεται μέσα σε κλίμακα βαθμολογημένη και με βάση τον βαθμό αυτό υπολογίζονται τα κέρδη (μικτό κέρδος / αμοιβή), η λήξη του δανείου και το αποτέλεσμα είναι η απόδοση σαν ποσοστό του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου. Όλοι οι τομείς της τράπεζας ασχολούνται και συναγωνίζονται για να βρουν λύσεις οι οποίες θα έχουν σαν αποτέλεσμα την καλύτερη αξιοποίηση του κεφαλαίου. Επομένως φτάνουμε στο συμπέρασμα ότι τα κέρδη από τη ναυτιλία πρέπει να είναι μεγαλύτερα από κάθε άλλη μορφή δανειοδότησης.

Καθώς η ναυτιλιακή κοινότητα συνειδητοποιεί την ανάγκη ανανέωσης του στόλου της -και ιδιαίτερα των τάνκερ- στη διάρκεια της δεκαετίας του '90 το πιστωτικό κενό θα οξυνθεί κάνοντας επιτακτικότερη την ανάγκη για εξεύρεση νέων πηγών κεφαλαίου.

Το ζήτημα της «αφαίμαξης» των κεφαλαιαγορών συζητείται εκτενώς. Γεννιέται το ερώτημα πώς να πείσουν την κοινότητα των επενδυτών να ενδιαφερθεί για τη ναυτιλία με δεδομένο το γεγονός ότι υπάρχουν πολλές κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών που πρόσφατα εξέδωσαν μετοχές (ιδιωτικές και δημόσιες) γεγονός που σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες επιτρέπουν σε τρίτους να επενδύσουν στα πλοία τους.

Εφόσον οι επενδυτές ζητούν συνολική απόδοση της τάξης του 25% από τις επενδύσεις τους αυτό δεν είναι καθόλου εύκολο, μια και η ναυτιλία κατατάσσεται στις κατηγορίες «υψηλού» κινδύνου.

---

Τώρα, προτείνεται στους πλοιοκτήτες να συγκεντρώσουν μετρητά από την κεφαλαιαγορά ν' αυξήσουν την οικονομική τους επιφάνεια, να προσφέρουν καλύτερη ρευστότητα και να συνάψουν μόνιμους μεσοπρόθεσμους ναύλους με γνωστούς μισθωτές.

Ενώ οι Έλληνες έχουν εμπλακεί στην προσπάθεια εξεύρεσης κεφαλαίων, εξακολουθούν να διστάζουν να μοιραστούν την ευθύνη της ιδιοκτησίας, μια εταιρεία με σωστή δόμηση αποτελεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο τα μέλη μπορούν να καλύψουν τις υπάρχουσες αδυναμίες και να φθάσουν στον επιθυμητό στόχο.

Οι Έλληνες έχουν συνεργαστεί μεταξύ τους στο παρελθόν, ιδιαίτερα στην δεκαετία του '60 στο Λονδίνο, όπου μεγάλος αριθμός εταιρειών μετέτρεψαν την κοινή καταγωγή και την φιλία σε πρακτική συνεργασία στις επιχειρήσεις. Υπολογίζεται ότι 10 - 15 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν εταιρική δομή στα μέσα της δεκαετίας του '60. Αλλά και 60 - 70 μέσου μεγέθους ιδιοκτήτες δημιούργησαν εταιρικές δομές τα τελευταία πέντε με επτά χρόνια χρησιμοποιώντας εταιρείες που σαν αποκλειστικό σκοπό τους, είχαν την κατοχή μετοχών και τον έλεγχο άλλων εταιρειών με ιδιοκτησία ενός πλοίου.

Οι εφοπλιστές συνειδητοποίησαν και εκμεταλλεύθηκαν γρηγορότερα απ' ότι θα φανταζόταν κανείς τις νέες ευκαιρίες για προσέλευση επενδυτών.

Μία από τις σημαντικές πλευρές των προγραμμάτων συνιδιοκτησίας είναι ότι προσφέρουν μια ιδανική ευκαιρία για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εξασφαλιστούν σε περίπτωση αποτυχίας. Για παράδειγμα ένας ιδιοκτήτης DRY CARGO χωρίς πείρα στα δεξαμενόπλοια, μπορεί να επενδύσει σε μία εταιρεία δεξαμενόπλοιων, που διευθύνεται από κάποιο πρόσωπο αναγνωρισμένης αξίας στον τομέα αυτό. Είναι γνωστό, ίσως, το γεγονός ότι σε τέτοιας μορφής εταιρεία επενδύουν εφοπλιστές οι οποίοι διέλυσαν τους δικούς τους στόλους θεωρώντας ότι οι εταιρείες αυτές ήταν ο δρόμος επιστροφής τους στον κλάδο.

#### **4. Εξωτραπεζικές επενδύσεις στη ναυτιλία**

Η χρηματοδότηση των πλοίων, σύμφωνα με απόψεις που διατυπώθηκαν σε διεθνές σεμινάριο για την παγκόσμια οικονομία, χρειάζεται καλύτερη οργάνωση, η μεγαλύτερη προβολή και προγράμματα καλά οργανωμένα για το μέλλον της ναυτιλίας.

Το νέο σημαντικό στοιχείο, που πρέπει να προκαλέσει το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, είναι η αναζήτηση εξωτραπεζικής χρηματοδότησης λόγω των αυστηρών όρων που εφαρμόζουν οι Τράπεζες. Αυτό όμως προϋποθέτει αναπροσαρμογή των διαχειριστικών ενεργειών και γενικά του πνεύματος των εταιρειών, ώστε η ναυτιλιακή βιομηχανία να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των επενδυτών.

Για να κατορθώσουν οι πλοιοκτήτες, να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες των χρηματοδοτικών αγορών και στη νέα νοοτροπία αντιμετώπισης του ναυτιλιακού δανεισμού, συμφώνησαν:

1. Την αντικατάσταση του «ηλικιωμένου» στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο, έτσι ώστε να μην ασκηθεί πίεση σε μερικά χρόνια στους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.
2. Την αντίδραση στους αυστηρούς όρους που ζητούν οι Τράπεζες για τα δάνεια που παρέχουν και την προσπάθειά τους να αποσπάσουν απ' αυτές καλύτερους (ευνοϊκότερους) όρους.
3. Την ενίσχυση των παραγόντων για την εξωτραπεζική δανειοδότηση.
4. Την αναπροσαρμογή των διαχειριστικών τους ενεργειών, ώστε η προσαρμογή στις απαιτήσεις των επενδυτών να είναι δυνατή.

## **5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

### **5.1. ABN Amro**

Το ναυτιλιακό τμήμα της ABN Amro με την μακροχρόνια παρουσία του στον ελλαδικό χώρο είναι ένα από τα πλέον δραστήρια σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν καλύπτει μόνο τις ανάγκες της περιοχής αλλά εξυπηρετεί την ελληνόκτητη ναυτιλία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

Η πολιτική της Τράπεζας στην ναυτιλία δεν περιορίζεται στην χρηματοδότηση των επενδυτικών σχεδίων των Ελλήνων πλοιοκτητών αλλά καλύπτει όλο το φάσμα των τραπεζικών προϊόντων και υπηρεσιών που η ναυτιλιακή επιχείρηση χρειάζεται σε παγκόσμια κλίμακα για να λειτουργήσει αποτελεσματικά.

Η ABN Amro χρηματοδοτεί τον ελληνόκτητο στόλο με κριτήρια σταθερά και όχι μεταβαλλόμενα, ανάλογα με τις βραχυχρόνιες διακυμάνσεις της αγοράς. Αντίθετα οι παράγοντες που καθορίζουν την δανειοδοτική πολιτική του ναυτιλιακού τμήματος της ABN Amro είναι:

(i) Οι μακροχρόνιες πελατειακές σχέσεις που έχει κτίσει και εξακολουθεί να οικοδομεί με υψηλής φερεγγυότητας και ποιότητας εφοπλιστές.

(ii) Το επιχειρηματικό προφίλ του πλοιοκτήτη, τα παραδοσιακά «σπίτια», η μακρόχρονη και σταθερή παρουσία τους στην αγορά, σε όλες τις φάσεις του κύκλου, και η οικονομική τους επιφάνεια. Οι ευκαιριακοί πελάτες δεν είναι ευπρόσδεκτοι στην Τράπεζα. Η Τράπεζα απευθύνεται σε πλοιοκτήτες που δεν αποτελούν την συντριπτική πλειοψηφία των ανθρώπων που ασχολούνται με την ναυτιλία. Τα αποτελέσματα όμως είναι ικανοποιητικά και δεν σκοπεύουν να αλλάξουν την τακτική τους ως προς την ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

## **5.2. ROYAL BANK OF SCOTLAND**

Η Royal Bank of Scotland θεωρείται πλέον «παραδοσιακή» Τράπεζα στο χώρο της ναυτιλίας με περισσότερα από 100 χρόνια



παρουσίας στη Μ. Βρετανία και 20 χρόνια παρουσία στην αγορά του Πειραιά.

Η σύνδεσή της με την ναυτιλιακή κοινότητα είναι μακρόχρονη και το «πελατολόγιό» της είναι επιλεγμένο και δομημένο σε απόλυτα προσωπική βάση, αφού καταρτίστηκε και συνεχίζει να στηρίζεται στις θετικές συστάσεις υπαρχόντων πελατών.

Ο επικεφαλής του ναυτιλιακού τμήματος της Royal Bank of Scotland στον Πειραιά χαρακτηρίζει την Τράπεζα μάλλον συντηρητική στις επιλογές της και φειδωλή στις χορηγήσεις δανείων. Η περιγραφή αυτή δικαιολογεί το γεγονός ότι η Τράπεζα αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στο προφίλ των πελατών της παρά σε αυτό καθεαυτό το project που καλείται να στηρίζει.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η ηλικία των πλοίων δεν επηρεάζει την οριστική απόφαση της Τράπεζας, αλλά δεν αρνείται δογματικά την χρηματοδότηση παλαιών μονάδων, ειδικότερα όταν το ποσοστό χρηματοδότησης κινείται στα επίπεδα της αξίας του πλοίου σε scrap.

Είναι γνωστό ότι οι τράπεζες παρακολουθούν με ενδιαφέρον της εξέλιξης στα επίπεδα των ναύλων τόσο στα bulkers όσο και στα tankers.

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας παρατηρούνται κάποιες δυσκολίες στην αγορά των bulkers, αλλά ήταν σε κάθε περίπτωση αναμενόμενες, ενώ ορισμένοι αναλυτές μιλούσαν για μεγαλύτερα προβλήματα. Η πτωτική πορεία των ναύλων έχει επηρεάσει και την αγοραστική αξία ορισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ο αργός ρυθμός διαλύσεων και είσοδος νεότευκτων πλοίων στην αγορά έχουν

δημιουργήσει κάποια «συμφόρηση», με αποτέλεσμα η προσφερόμενη χωρητικότητα να υπερκαλύπτει τη ζήτηση και να οδηγηθούμε σε χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

Η στάση λοιπόν της Royal Bank of Scotland όσον αφορά τους πελάτες της έχει διαφοροποιηθεί.

Συνεργάζεται αποκλειστικά με παραδοσιακούς πλοιοκτήτες και συνεχίζει να τους υποστηρίζει στα επιχειρηματικά τους ανοίγματα που συνοψίζονται σε μια προσπάθεια ανανέωσης του στόλου τους. Είναι όμως άξιο να σημειωθεί το γεγονός ότι η ζήτηση δανείων στο διάστημα που διανύουμε σήμερα δεν είναι υψηλή αλλά κινείται σε χαμηλά επίπεδα κυρίως για επενδύσεις σε bulkers γιατί οι πλοιοκτήτες τηρούν στάση αναμονής, περιμένοντας πως θα εξελιχθεί η ναυλαγορά πριν προχωρήσουν σε επέκταση ή ανανέωση του στόλου τους.

Γενικά όμως εάν μιλάμε για δανειοδότηση εκτός από τον παραδοσιακό τρόπο χρηματοδοτήσεων μέσω τραπεζών ή χρηματιστηρίων και πιστωτικών ιδρυμάτων δεν βλέπουμε να εξελίσσονται διάφορα άλλα χρηματοδοτικά σχήματα. Όμως οι Τράπεζες προσφέρουν νέα προϊόντα στους πελάτες τους που στοχεύουν στην εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως είναι για παράδειγμα τα options που δίνονται σε όσους επενδύουν σε ξένο συνάλλαγμα ή το private banking που γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη σε όλες τις Τράπεζες γιατί προσφέρει δυνατότητες για μεγιστοποίηση των κερδών από την εκμετάλλευση διαθέσιμων κεφαλαίων.

## **6. Κριτήριο για Δανεισμό της Ναυτιλιακή Επιχείρησης**

Μερικοί από τους κινδύνους της δανειοδότησης έχουν γίνει ήδη φανεροί από την ανάλυση και περιγραφή μας σε προηγούμενες παραγράφους.

Με λίγα λόγια ο κύριος κίνδυνος για τον δανειστή είναι αυτός της πιθανής αναξιοπιστίας του δανειζόμενου. Η τυχόν ελαττωμένη φερεγγυότητα του ζητούντος τον δανεισμό πιθανόν λόγω αδυναμίας του να παράσχει στο δανειστή πρόσθετες εγγυήσεις για την πλήρη διασφάλισή του, αντιμετωπίζεται με τις πρόσθετες εγγυήσεις του γραφείου. Ας σημειωθεί όμως ότι τα δάνεια είναι ενυπόθηκα και ότι ο δανειστής προτιμά εκείνη τη νομοθεσία και το νηολόγιο που του παρέχει τη μεγαλύτερη κατοχύρωση του δανεισθέντος ποσού.

Εκτός όμως από τον κίνδυνο της αναξιοπιστίας στη γενική του μορφή υπάρχουν και οι φυσικοί κίνδυνοι για ναυτικά ατυχήματα κ.λ.π. και κατά συνέπεια ο δανειστής ζητά σαν προϋπόθεση του δανείου την όσο το δυνατό καλύτερη ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν πάντα και οι κίνδυνοι των τεχνολογικών μειονεκτημάτων ενός νέου πλοίου που αποτελούν φυσικούς επιχειρηματικούς κινδύνους, καθώς και οι κίνδυνοι της αστάθειας των ναυλαγορών ιδιαίτερα στον τομέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων.

## **7. Η Ασφαλιστική κάλυψη της Ναυτιλιακής επιχείρησης**

Ο στόχος της ασφαλιστικής κάλυψης από μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι φυσικά η ελαχιστοποίηση του κόστους γι' αυτήν σε

περίπτωση μια ζημιάς και ακόμη περισσότερο ενός σοβαρού ατυχήματος ή μιας καταστροφής.

Ένα πλοίο όταν πρόκειται να παραδοθεί από τα ναυπηγεία στη ναυτιλιακή επιχείρηση, πρέπει να καλυφθεί ασφαλιστικά ακριβώς την ώρα της παράδοσής του, διαφορετικά το πλοίο θα θεωρείται στην ναυλαγορά σαν ένα «πειρατικό» πλοίο. Περισσότερο να σημειωθεί ότι για να ασφαλιστεί ένα πλοίο πρέπει να έχει ταξινομηθεί από ένα νηογνώμονα διεθνούς κύρους όπως π.χ. το Αγγλικό Lloyd's ή το Αμερικάνικο Bureau.

Μπορεί να ταξινομήσουμε συνοπτικά τις διάφορες ασφαλίσεις για τις οποίες πρέπει να φροντίσει το management της ναυτιλιακής επιχείρησης ως εξής:

#### **α) Ναυτασφάλειες (Marine Insurance).**

Η ναυτασφάλεια η οποία βασίζεται στην συνολική αγοραία αξία του πλοίου καλύπτει τη ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά το σκάφος και τη μηχανή του πλοίου. Οι κίνδυνοι για τους οποίους καλύπτεται το πλοίο συμπεριλαμβάνονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο καθώς και οι αιτίες από τις οποίες μπορεί να προέλθει μια αβαρία στο πλοίο.

Συνήθως όλα τα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια καλύπτουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση για περιπτώσεις ολικών απωλειών ή ολικών τεκμαρτών απωλειών όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν πρόκειται για περίπτωση ναυταπάτης.

Οι καλυπτόμενες από τους ασφαλιστές αξίες των πλοίων είναι συνήθως μεγάλες και γι' αυτό η συνολική ναυτασφάλεια ενός πλοίου δεν

μπορεί ν' αποτελέσει ευθύνη για έναν ή δύο μόνον ασφαλιστές. Εξ ου και η ανάγκη της ύπαρξης της ασφαλιστικής - μεσιτικής επιχείρησης.

Έτσι κάθε management ή ναυτιλιακό γραφείο μιας επιχείρησης, πεπειραμένης, έχει τον δικό του ασφαλιστικό μεσίτη με τον οποίο επικοινωνεί για την ασφάλιση των πλοίων και την ανανέωση της ναυτασφάλειας. Το management πληροφορείται απ' τον μεσίτη για τις τρέχουσες τιμές και τους όρους της ασφάλισης των πλοίων στις διάφορες διεθνείς ασφαλιστικές αγορές. Μετά την ανταλλαγή των πρώτων ιδεών ο μεσίτης του οποίου η αμοιβή βασίζεται σε προμήθειες επί των ασφαλιστρών, αποτελείται σε διάφορους ασφαλιστές. Ο ασφαλιστής ο οποίος καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλείται ο leading underwriter. Η τιμή για την κάλυψη του πλοίου η οποία προτείνεται απ' τον leading underwriter στην επιχείρηση δια μέσου του ασφαλιστικού μεσίτη, είναι εκείνη με την οποία έχουν συμφωνήσει και οι υπόλοιποι ασφαλιστές οι οποίοι καλύπτουν μικρότερο μέρος της αξίας του πλοίου.

### **β) Ασφάλιση Ναύλου.**

Η ασφάλιση του μεταφερόμενου φορτίου σ' ένα πλοίο αφορά τους φορτωτές και όχι τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Επομένως είναι η επιχείρηση των φορτωτών η οποία πρέπει να ασφαλιστεί για την ολική ή μερική απώλεια του φορτίου όπως επίσης και για άλλους κινδύνους που συντελούν σε ζημιές ή αλλοιώσεις του φορτίου.

Επομένως όταν λέμε ασφάλιση ναύλου, εννοούμε ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να ασφαλιστεί για την πληρωμή ναύλου ιδιαίτερα όταν ο ναύλος δεν είναι προπληρωτέος. Τέτοιου είδους ασφαλίσεις

αναλαμβάνονται τόσο απ' τους ασφαλιστές, όσο και απ' τις αλληλασφάλειες.

### **γ) Αλληλασφάλειες (clubs).**

Οι αλληλασφάλειες δεν είναι κερδοσκοπικές επιχειρήσεις. Είναι απλώς θεσμοί στους οποίους συμμετέχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την κάλυψή τους για ζημιές σε τρία μέρη. Φυσικά για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά μια αλληλασφάλεια η πρόοδος απ' τα ετήσια ασφάλιστρα, πρέπει να φροντίσει να υπάρχει θετική διαφορά ανάμεσα στην πρόσοδο και στο κόστος επιχείρησης. Στην προκειμένη περίπτωση τα στοιχεία του κόστους είναι: οι αποζημιώσεις για τις απαιτήσεις των μελών και το κόστος της διαχείρισης του CLUB.

Τα κύρια στοιχεία κάλυψης είναι τα παρακάτω: Ασθένειες πληρωμάτων, τραυματισμοί πληρωμάτων κ.λ.π. Ζημιές σε τρία μέρη όπως λ.χ. λιμένες, φορτία, πετρελαιοκηλίδες κ.λ.π. Στις περιπτώσεις πολλών από τα CLUBS υπάρχει και μια ρήτρα βάση της οποίας με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του CLUB μπορεί να αποζημιωθούν ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για άλλες ζημιές σε 3 μέρη οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται σαφώς στις ρήτρες του ασφαλιστικού συμβολαίου.

Τέτοια CLUBS υπάρχουν αρκετά στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, αλλά δεν υπάρχουν στην Ελλάδα. Έτσι οι σοβαρές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ασφαλίζονται σε ξένες αλληλασφάλειες.

Αναλυτικότερα για τις ασφάλειες θα αναφερθούμε στο επόμενο κεφάλαιο.

## 8. ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Το μεγάλο ρίσκο που αναλαμβάνουν οι τράπεζες για τη χρηματοδότηση στην ναυτιλία καθώς και οι αυξημένοι κίνδυνοι που εγκυμονεί η θαλασσοπλοΐα δίνουν μεγάλη βαρύτητα στο θέμα της ασφάλισης.

Οι κυριότερες ναυτικές ασφάλειες επιγραμματικά είναι οι εξής:

- (α) Του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull and machinery).
- (β) Της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (Third Parties).
- (γ) Για κινδύνους πολέμου (War Risks).
- (δ) Του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστού (Mortgagor's interest).

Τις ασφαλίσεις αναλαμβάνουν μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες (underwriters) μέσω ασφαλειομεσιτών (Insurance Brokers) και κοινά ταμεία πλοιοκτητών (Mutual clubs).

Οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι κατονομάζονται ένας προς έναν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και φυσικά υπάρχει μεγάλο εύρος στις διάφορες ασφαλιστικές αγορές.

Αναλυτικότερα:

*(α) Ασφάλεια του σκάφους και των μηχανών (Hull and Machinery Insurance).*

Η ασφάλεια αυτή καλύπτει:

(1) Απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από κίνδυνο στη θάλασσα, πειρατεία, κλοπή, έκρηξη, ατυχήματα κατά τη φόρτωση - εκφόρτωση φορτίου και καυσίμων καθώς επίσης προβλέπει και αμέλεια πλοιάρχου και πληρώματος.

(2) Τα 3/4 της αποζημίωσης που είναι υποχρεωμένο να καταβάλλει το ασφαλιζόμενο πλοίο λόγω ζημιάς ή απώλειας που προκλήθηκε λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο. Το δε υπόλοιπο 1/4 καλύπτεται από το Protection and indemnity club, που ασφαρίζει κινδύνους έναντι τρίτων.

Εκτός όμως από το ασφαλιστήριο (care note) οι Τράπεζες για μεγαλύτερη εξασφάλιση ζητούν από τους ασφαλειομεσίτες υποσχετική επιστολή (Letter of undertaking) με την οποία οι ασφαλειομεσίτες υποχρεούνται έγγραφη ειδοποίηση των πρώτων για οποιαδήποτε μεταβολή που μπορούσε να προκαλέσει ακυρότητα των ασφαλιστηρίων.

Σε αυτήν επισυνάπτονται αντίγραφο της ειδοποίησεως εκχωρήσεως (notice of assignment) υπογεγραμμένη από τον πλοιοκτήτη με ειδικό όρο σχετικά με την πληρωμή της ασφαλιστικής αποζημίωσης στην τράπεζα στην περίπτωση ατυχήματος.

Το κόστος των ασφαλιστρων επηρεάζεται από το κύρος του πλοιοκτήτη, από τον αριθμό των ασφαλισμένων πλοίων και από την προϊστορία τους σε ναυτικά ατυχήματα.



Η αξιοπιστία και το κύρος των underwriters επηρεάζει το κόστος ασφαλίσεως, για το οποίο προβλέπεται και ειδική έκπτωση για τις περιόδους αποπλισμού (Lay-up), αφού οι κίνδυνοι γι' αυτή την περίοδο είναι μειωμένοι.

Τέλος ο κίνδυνος ασφάλισης συνήθως μοιράζεται σε περισσότερους από έναν underwriters, η συμμετοχή των οποίων εκφράζεται σαν ποσοστό επί της ασφαλιστικής αξίας.

#### – ΛΟΓΟΙ ΑΡΝΗΣΗΣ Ή ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ:

- (1) Ατύχημα που δεν καλύπτεται από τους όρους του συμβολαίου.
- (2) Πτώχευσης του Underwriter.
- (3) Πράξεις ή παραλείψεις των πλοιοκτητών όπως μη πληρωμή ασφαλιστρων, διεξαγωγή παράνομου εμπορίου, αλλαγή σημαίας, μεταβίβαση κυριότητας κ.λ.π.

Σημειώνεται ακόμα, ότι σε περίπτωση ζημιάς ή ναυτικού ατυχήματος ένα καθορισμένο και μικρό ποσό βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Τέλος το ποσό για το οποίο είναι ασφαλισμένο ένα πλοίο πρέπει, εφόσον είναι υποθηκευμένο σε ασφάλεια δανείου, να είναι 30% μεγαλύτερο από το ανεξόφλητο υπόλοιπο του δανείου και τουλάχιστον ίσο με την τρέχουσα χωρίς ναυλοσύμφωνο αξία του πλοίου.

***(β) Ασφάλιση του Ενυπόθηκου Δανειστού (Mortgagor's Interest Insurance)***

Η ασφάλιση αυτή έχει ως στόχο την προστασία του ενυπόθηκου δανειστή ενός πλοίου από τυχόν απόρριψη από τους Underwriters αιτήματος καταβολής ασφαλιστικής αποζημίωσης μετά από βύθιση του υποθηκευμένου πλοίου ή ζημιά στο ίδιο ή σε τρίτους.

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει τον δανειστή ακόμα και σε περίπτωση καταβολής μειωμένης ασφαλιστικής αποζημίωσης από τους ασφαλιστές H & M.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία υποχρεώσεως αποζημίωσης των ενυπόθηκων δανειστών είναι ότι το πλοίο πρέπει να ήταν ασφαλισμένο καθ' όλων των μορφών κινδύνου. Το ποσό της ασφαλιστικής αποζημίωσης είναι ίσο με το μικρότερο από τα πιο κάτω ποσά:

- (1) Το ποσό της αποζημίωσης.
- (2) Το ανεξόφλητο υπόλοιπο δανείου.
- (3) Το ασφαλισμένο ποσό.

Η ασφαλιστική αποζημίωση καταβάλλεται εντός τριών μηνών από της υποβολής του σχετικού φακέλου, ο οποίος περιλαμβάνει την οριστική απόρριψη του αιτήματος από τους H & M Underwriters.

***(γ) Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης έναντι Τρίτων (Third Parties)***

Για την ασφάλιση κινδύνων τους οποίους δεν καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρείες ή ζητούν υπέρογκα ποσά οι πλοιοκτήτες

διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών σύστηναν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs) με σκοπό να κατανέμουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους. Ένας από τους κυριότερους συνεταιρισμούς είναι οι «προστασίας και αποζημιώσεως» (Protection and Indemnity).

Η ασφαλιστική περίοδος είναι δωδεκάμηνη και αρχίζει για τα περισσότερα clubs στις 20 Φεβρουαρίου. Το ασφαλιστήριο στην περίπτωση αυτή έχει την μορφή πιστοποιητικού εισόδου (certificate of entry).

Απαραίτητος κανόνας για να γίνει δεκτό το πλοίο σε P & I Club είναι να έχει ασφάλιση για την πλήρη αξία του, το σκάφος και ο μηχανολογικός εξοπλισμός (H & M).

Τα Protection and Indemnity Clubs ασφαλίζουν ό,τι δεν καλύπτει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Συγκεκριμένα:

- (α) Απώλεια ή ζημιά φορτίου του ασφαλισμένου πλοίου.
- (β) Απώλεια ή ζημιά σε λιμάνι, εξέδρα κ.ά.
- (γ) Ευθύνη ασφαλισμένου πλοίου για ρύπανση.
- (δ) Δαπάνες ή αποζημίωση για θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια του πληρώματος ή τρίτων που επέβαιναν στο πλοίο ή εργάζονταν για τη διακίνηση του φορτίου.
- (ε) Αποζημίωση για τυχόν απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος ή απώλεια μισθών λόγω ναυαγίου.

(στ) Έξοδα ρυμούλκησης, λιμένος κ.λ.π.

Συνήθως ένα μικρό, σταθερό μέρος της αποζημίωσης καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη.

Το club δεν έχει υποχρέωση για την καταβολή αποζημίωσης στην περίπτωση που το πλοίο έκανε παράνομο εμπόριο ή επικίνδυνο ταξίδι, το πλοίο δεν διατηρούσε την κλάση του και τέλος παραγράφηκε η αίτηση μετά την παρέλευση του δωδεκαμήνου.

#### **(δ) Ασφάλεια κατά κινδύνου πολέμου (*War Risks Insurance*)**

Η μορφή της ασφαλίσεως αυτής καλύπτει κινδύνους από ζημιά στο σκάφος σε περίπτωση πολέμου, επαναστάσεως κ.λ.π., σε περίπτωση κατάληψής του ή κράτησής του, εκρήξεως από νάρκη, τορπίλη ή βόμβα, εργατικών διαδηλώσεων ή κοινωνικών ταραχών, πειρατείας και κλοπής, δημεύσεως ή απαλλοτριώσεως, τρομοκρατικών ενεργειών ή ενεργειών με πολιτικά κίνητρα κ.λ.π.

Από την ασφάλιση αυτή εξαιρούνται η απώλεια ή ζημιά από πυρηνικό όπλο και πόλεμο μεταξύ οποιωνδήποτε από τις εξής πέντε χώρες: Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Ρωσία και Κίνα.

Τέλος, η ασφάλεια αυτή παρέχεται από underwriters μέσω ασφαλειομεσιτών και από κοινούς συνεταιρισμούς των πλοιοκτητών (*Mutual clubs*).

## 9. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

### 9.1. Περιπτώσεις δυσμενούς εξέλιξης

Σε περίπτωση δυσμενούς εξέλιξης το ναυτιλιακό δάνειο είναι πολύπλοκο αφού φτάνει μέχρι και τις νομικές και λοιπές ενέργειες κατά τη διαδικασία της αναγκαστικής εκποίησης τους ενυπόθηκου πλοίου αλλά και μετά από αυτή.

Οι οικονομικές δυσκολίες του πλοιοκτήτη παρουσιάζονται με τις εξής μορφές:

- (1) Αδυναμία πληρωμής των δόσεων του τραπεζικού δανείου.
- (2) Καθυστέρηση οφειλών προς τους προμηθευτές.
- (3) Μη πληρωμή ασφαλίσεων του πλοίου.
- (4) Κακή συντήρηση του πλοίου, πράγμα που έχει αρνητικές συνέπειες στη διατήρηση τόσο της αξίας του πλοίου όσο και της κλάσεως, απώλεια της οποίας σημαίνει ακύρωση της ασφάλειας.

Πάντως, συνήθως πριν το πρόβλημα επιλυθεί νομικά και εφόσον το κλίμα συνεργασίας εξακολουθεί να υπάρχει δίνεται μια περίοδος αναστολής πληρωμής των δόσεων.

Οι συμβάσεις χρηματοδότησης, προβλέπουν επίσης συνήθως την περιοδική εκτίμηση του πλοίου και την υποχρέωση για τον πλοιοκτήτη να διατηρεί τη σχέση του ανεξόφλητου υπολοίπου του δανείου προς την αξία του πλοίου, κάτω από κάποιο συμφωνημένο ποσοστό (top-up clause).

## 9.2. Λαμβανόμενα Μέτρα από την Τράπεζα

Η τράπεζα που έχει αναλάβει την χρηματοδότηση της εταιρείας που εμφανίζει ανησυχητικά συμπτώματα θα πρέπει να λαμβάνει τα εξής μέτρα:

- (1) Να ζητηθεί επανέλεγχος των εξασφαλίσεων.
- (2) Να συγκεντρώσει όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για το πλοίο και τον πλοιοκτήτη.
- (3) Να συζητηθεί το θέμα επίλυσης του προβλήματος με τον πελάτη, τον οποίο θα έχει ήδη ενημερώσει γραπτώς.

Εάν λοιπόν μετά από τα παραπάνω καταστεί αναγκαίο η τράπεζα να λάβει πιο ουσιαστικά μέτρα θα πρέπει:

- (1) Να ζητήσει την γνωμάτευση του νομικού συμβούλου ως προς την πληρότητα των εγγράφων των εξασφαλίσεων και επανεκτίμηση της αξίας του πλοίου.
- (2) Να ζητηθεί έκθεση Ειδικού Επιθεωρητή για τον έλεγχο της φυσικής κατάσχεσης του πλοίου, η οποία θα πρέπει να αναφέρει και τις τυχόν απαιτούμενες δαπάνες επισκευών.
- (3) Συγκέντρωση πληροφοριών για υποχρεώσεις προς προμηθευτές που σκοπεύουν να προβούν σε κατάσχεση του πλοίου.
- (4) Ανταλλαγή πληροφοριών με άλλες τράπεζες που συνεργάζονται με την ίδια εταιρεία και τυχόν έχουν υποθήκες σε άλλα πλοία της.

- (5) Να διερευνηθεί η τρέχουσα ναύλωση του πλοίου. Η διάρκεια, η αποδοτικότητα και οι ναυλωτές.
- (6) Να εξακριβωθεί η ακριβής θέση του πλοίου, λόγω της πολυπλοκότητας που παρουσιάζει το ναυτικό δίκαιο στις διάφορες χώρες.
- (7) Να ερευνηθεί σε βάθος το θέμα ασφαλειών του πλοίου το οποίο είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο και σημαντικό.

Τέλος εάν η Τράπεζα αποφασίσει ότι θα προβεί σε εκποίηση του πλοίου για την επιστροφή του δανειζόμενου κεφαλαίου τότε υπάρχουν δύο λύσεις:

**(α) Η ιδιωτική πώληση:**

Εάν η Τράπεζα έχει εμπιστοσύνη στον πελάτη της τότε η ιδιωτική πώληση συμφέρει γιατί κατά τεκμήριο επιτυγχάνεται μεγαλύτερη τιμή πώλησης από ότι στον πλειστηριασμό και γιατί ολοκληρώνεται σε μικρότερο χρονικό διάστημα και με λιγότερα έξοδα.

Με την ιδιωτική πώληση όμως δεν απελευθερώνεται το πλοίο από τις υποχρεώσεις του προς τρίτους. Γι' αυτό όταν πρόκειται για μεγάλου ύψους οφειλές η εκποίηση γίνεται με δημόσιο πλειστηριασμό, όπως θα δούμε αμέσως παρακάτω.

Για την ιδιωτική πώληση απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη των δανειστών για την άρση της υποθήκης.

**(β) Αναγκαστική εκποίηση:**

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω με την εκποίηση του πλοίου:

- (i) μέσω πλειστηριασμού το πλοίο παραδίδεται ελεύθερο από κάθε υποχρέωση στον αγοραστή.

Για την επιλογή του καταλληλότερου χώρου και χρόνου για την αναγκαστική εκποίηση λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη φορτίου, η οποία δημιουργεί προβλήματα, γι' αυτό και είναι κανόνας να κατάσχεται το πλοίο ξεφορτωμένο.

- (ii) το δίκαιο που εφαρμόζεται στο λιμάνι κατασχέσεως του πλοίου.

Σε περίπτωση που γίνεται αναγκαστική εκποίηση του πλοίου, η Τράπεζα πρέπει να αποφύγει το ενδεχόμενο να πωληθεί το πλοίο σε τιμή κατώτερη της αξίας του. Γι' αυτό προετοιμάζεται κατάλληλα ώστε να πλειοδοτήσει όταν παραστεί ανάγκη στον σχετικό πλειστηριασμό όπως έχει δικαίωμα.



## Βιβλιογραφία

- Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής ΒΑΣ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ.  
Εκδόσεις Παπαζήση.
- Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική.  
Εκδόσεις Σταμούλης.  
Αθήνα - Πειραιάς.  
Επίκουρος Καθηγητής Γ. Π. Βλάχος.  
Α. Β. Αλεξόπουλος.  
Πανεπιστήμιο Πειραιά τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- 2004 Η Ελληνική Οικονομία στο κατώφλι του 21<sup>ου</sup> Αιώνα.  
Ιονική Τράπεζα 1995.
- Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική.  
Βλάχος Γ. Π. - Α. Σταμούλης.
- Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας.  
Δημ. Χ. Βανδώρος (Μ.Α.).
- Ship Management.  
του John Fruyt.  
Εκδόσεις L. Loyds of London breff L.T.D.

— ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ 1989.

— ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΗ.

Η ELLE NEWS ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ  
«ΕΞΠΡΕΣ».

ΙΟΥΝΙΟΣ 1996.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

#### ΣΥΜΒΑΣΗ ΔΑΝΕΙΟΥ

μεταξύ

- α. Της εν.....εδρευούσης Ανωνύμου Εταιρίας υπό την επωνυμ-  
μίαν..... δια των εκπροσωπούντων ταύτην  
εν προκειμένω κ.κ.  
.....  
.....  
αποκαλουμένης εφ' εξής "η Τράπεζα",
- β. Της εν ..... εδρευούσης εταιρείας υπό την επωνυμίαν .....  
..... και διατηρούσης νομίμως γραφεία στ. ....  
.....,νομίμως εν προκειμένω εκπροσωπούμενης .....  
..... και .....
- γ. 1) Τ.....  
2) .....
- ευθυνομένων εις ολόκληρον εκάστου, αποκαλουμένων εφ' εξής  
"ο Έγγυητής".

#### Άρθρον 1:

- 1.01 Συμφωνείται η χορήγησης υπό της Τραπέζης εις τον Δανειζόμε-  
νον δανείου ποσού Δολλαρίων Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής.....  
.....(USD.....) εκ των ιδίων αυτής εις ελεύθερον  
συνάλλαγμα διαθεσίμων καταβληθησομένου κατά τα υπό 4.01 ορι-  
ζόμενα,και αποδοτέου εντός προθεσμίας ..... ετών κατά τα  
υπό 8 οριζόμενα.
- 1.02 Το δάνειον χορηγείται κατ' ακολουθίαν της υπ' αριθμ. 187/1/19.10.  
1978 αποφάσεως της Νομισματικής Επιτροπής περί Τραπεζικών  
Εργασιών εις ελεύθερον συνάλλαγμα μετά Ναυπλιακών Επιχειρή-  
σεων "κυρωθείσης δια της υπ' αριθμ. 142/13/20.11.1978 πράξεως  
του Υπουργικού Συμβουλίου δημοσιευθείσης εις Φ.Ε.Κ. τεύχος Α'  
αριθμ. 195/20.11.1978.

#### Άρθρον 2.

- 2.01 Ο Δανειζόμενος υποχρεούται να καταβάλη εις την Τράπεζαν τό-  
κον υπολογιζόμενον τοκαριθμικώς. Υποχρεούται ωσαύτως να κα-  
ταβάλη εφ' άπαξ προμήθειαν 1% επί του ποσού του δανείου, η  
οποία εισπράττεται προ της χορηγήσεως του ποσού τούτου. Ο  
τόκος υπολογίζεται επί ποσοστώ κατά .....(...) εκατοστιαίας μο-  
νάδας ανωτέρω του επιτοκίου του προσφερομένου εκάστοτε εις

- την Τράπεζαν υπό πρώτης τάξεως Τραπεζών εις την εν Λονδίνω διατραπεζικήν αγοράν Ευρωδολλαρίων (LIBOR) δια εξάμηνα χρονικά διαστήματα δανεισμού δύο εργασίμους ημέρας προ της ενάρξεως εκάστης των περιόδων εκτοκισμού διάρκειας εκάστης, ληγούσων της μεν πρώτης εξ (6) μήνας μετά την ημερομηνίαν χορηγήσεως του δανείου των δε επομένων αντιστοίχως προς τας λήξεις των επομένων δόσεων του δανείου, εξαμήνου διάρκειας εκάστης εξαιρέσει του ποσού τόκου της πρώτης περιόδου εκτοκισμού, το οποίον θα καθορισθή υπό της Τραπέζης με βάσιν την τιμήν του επιτοκίου ως άνω LIBOR δια εξάμηνα χρονικά διαστήματα δανεισμού, δύο εργασίμους ημέρας προ της τοιαύτης καθ' ην θα τίθεται εις την διάθεσιν του Δανειζομένου το ποσόν του δανείου.
- 2.02 Ο τόκος λογίζεται και είναι πληρωτέος κατά τας ως κατωτέρω ημερομηνίας λήξεως εκάστης των δόσεων του δανείου κατά τα κατωτέρω (υπό 8.01).

### Άρθρον 3.

- 3.01 Το δάνειον χορηγείται δια την κάλυψιν μέρους του τιμήματος αγοράς του πλοίου.....αντί συνολικού ποσού δολ.Η.Π.Α..... του οποίου η διαχείρισις θα ανατεθή εις τον Δανειζόμενον.
- 3.02 Ο Δανειζόμενος θα διαθέση εξ ιδίων παν, πέρα του ποσού του δανείου, απαιτούμενον δια την πραγματοποιήσιν του υπό 3.01 σκοπού ποσόν.
- 3.03 Εις περίπτωσιν αυξήσεως δι' οιαδήποτε αιτίαν της απαιτουμένης δι' ολοκλήρωσιν του υπό 3.01 σκοπού δαπάνης η Τράπεζα ουδεμίαν υποχρέωσιν αυξήσεως του ποσού του δανείου αναλαμβάνει.

### Άρθρον 4.

- 4.01 Ο δανειζόμενος θ' αναλάβη το ποσόν του δανείου εφ' άπαξ ή τμηματικώς κατά την απόλυτον κρίσιν της Τραπέζης, ήτις υποχρεούται να καταβάλη τούτο μόνον εφ' όσον συντρέχουν άπασαι αι υπό 5.01 προϋποθέσεις.
- 4.02 Δια πάσαν ανάληψιν ποσού τινος του δανείου θα συντάσσεται πράξις αναλήψεως ή ένταγμα πληρωμής.

### Άρθρον 5

- 5.01 Προκειμένου ο δανειζόμενος ν' αναλάβη οιοδήποτε ποσόν εκ του δανείου δέον να έχουν προσηκόντος παρασχεθή άπασαι αι προς εξασφάλισιν του δανείου εμπράγματα και λοιπαί ασφάλεια και προσκομισθή τα κατά την κρίσιν της Τραπέζης απαραίτητα περι τούτου πιστοποιητικά κατά τα υπό 5.02.
- 5.02 Ο δανειζόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να παρασχεθούν εις την Τράπεζαν αι ακόλουθοι εξασφαλίσεις :
- α. Πρώτη προτιμώμενη υποθήκη για USD.....
- β. ....
- γ. ....

Εκχώρηση των εισοδημάτων και ασφαλιστηρίων συμβολαίων των πλοίων.

#### Άρθρον 6.

6.01 Από της υπογραφής της παρούσης συμβάσεως και μέχρι εκπλήρωσεως των εκ του δανείου υποχρεώσεών του ο Δανειζόμενος υποχρεούται όπως:

α) μη μεταβάλη άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπέζης, το αντικείμενον της επιχειρήσεώς του,

β) μη συνάψη, άνευ προηγουμένης εγγράφου ανακοινώσεως και διαβουλεύσεως μετά της Τραπέζης, νέον δάνειον ή οιαδήποτε ετέραν πιστωτικήν σύμβασιν.

γ) μη εκποιήση ή εκμισθώση εν όλω ή εν μέρει, την επιχείρησιν του ή παραχώρηση την χρήσιν αυτής, υπ' οιαδήποτε νομικήν μορφήν εις τρίτους άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπέζης.

δ) τηρή άπαντα τα υπό του Νόμου προβλεπόμενα λογιστικά και έτερα βιβλία,

ε) υποβάλη εις την Τράπεζαν τον επίσημον Ισολογισμόν της επιχειρήσεώς του μετά του λογ/σμού αποτελεσμάτων χρήσεως εντός πέντε μηνών από της λήξεως εκάστης χρήσεως.

στ) παρέχη εις την Τράπεζαν οιαδήποτε πληροφοριάν ήθελεν αύτη ζητήσει, εν σχέσει με την οικονομικήν του κατάστασιν και την εν γένει δραστηριότητα της επιχ/σεώς του και θέτη εις την διάθεσιν της Τραπέζης τα λογιστικά αυτού βιβλία και οιαδήποτε έτερα στοιχεία προς έλεγχον της οικονομικής του καταστάσεως υπό των προς τούτο οριζομένων οργάνων της Τραπέζης ή και ετέρων υπό ταύτης υποδειχθησομένων προσώπων της σχετικής δαπάνης βαρυνούσης τον δανειζόμενον.

ζ) τηρή ησφαλισμένα παρ' ασφαλιστική εταιρία πρώτης τάξεως και υπό όρους της εγκρίσεως της Τραπέζης άπαντα τα δυνάμενα ν' ασφαλισθούν περιουσιακά στοιχεία της επιχειρήσεώς του και εκχωρή εις την Τράπεζαν προς εξασφάλισιν αυτής τας εκ της ασφαλίσεως απαιτήσεις του, της Τραπέζης δικαιουμένης, εν περιπτώσει παραλείψεως, να προβαίνη αυτή δαπάναις του Δανειζομένου εις την ασφάλισιν των στοιχείων τούτων, προς προστασίαν του ιδίου αυτής εννόμου συμφέροντος.

#### Άρθρον 7.

7.01 Η Τράπεζα, κατά την περίοδον αναλήψεως του δανείου, δικαιούται να καταγγείλη την παρούσαν σύμβασιν εις τας υπό 12.01 περιπτώσεις, ως και εις την περίπτωσιν :

α) μη αναλήψεως δι' οιαδήποτε λόγον ποσού τινος του δανείου κατά τα υπό 4.01 οριζόμενα.

β) αδυναμίας εγκαίρου πραγματοποιήσεως του σκοπού του δανείου.

γ) παραλείψεως του δανειζομένου να προσκομίση τα υπό 5.01 έγγραφα. δ) διαπιστώσεως οιασδήποτε ανακριβείας εις τα υπό 5.01

έγγραφα.

7.02 Εις περίπτωση καταγγελίας της συμβάσεως του δανείου η Τράπεζα δικαιούται, κατά την κρίσιν της, να περιορίση το ποσόν του δανείου εις το ήδη αναληφθέν ποσόν ή να κηρύξη τα ήδη τυχόν αναληφθέντα εκ του δανείου ποσά ληξιπρόθεσμα και απαιτητά, αξιούσα την εξόφλησιν τούτων μετά των τόκων προμηθειών και λοιπών υπό 15 επιβαρύνσεων.

#### Άρθρον 8.

- 8.01 Ο Δανειζόμενος θα εξοφλήση το δάνειον εντός .....( ) ετών με ισοπόσους εξαμηνιαίας δόσεις, από τας οποίας η πρώτη θα καταβληθεί μετά πάροδον εξαμήνου από την ημερομηνίαν χορηγήσεως του δανείου, η οποία θα πραγματοποιηθή το αργότερον μέχρι την .....
- 8.02 Ο δανειζόμενος θα εξοφλήσει το δάνειον πλέον τόκων, εξόδων και πάσης εν γένει επιβαρύνσεως δια του νομίμου νομίσματος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (Δολλάρια ΗΠΑ).

#### Άρθρον 9.

- 9.01 Εις περίπτωση καθυστερήσεως πληρωμής εν όλω ή εν μέρει δόσεως τινος του δανείου ή και τόκων πληρωτέων ως άνω ο Δανειζόμενος καθίσταται υπερήμερος, οφείλει δε εις την Τράπεζαν επί των καθυστερουμένων εκ κεφαλαίου και τόκων ποσών τόκου υπερημερίας επί ποσοστώ κατά .....( ) μονάδας ανωτέρου του επιτοκίου του προσφερομένου εκάστοτε εις την Τράπεζαν υπό πρώτης Τάξεως Τραπεζών εις την εν Λονδίνω διατραπεζικήν αγοράν Ευρωδολλαρίων (LIBOR), κατά τα υπό 2.01 υπολογιζόμενον από της ημέρας της καθυστερήσεως, άνευ ειδοποιήσεως του Δανειζομένου. Περαιτέρω δε τόκον υπερημερίας επί τω αυτώ ποσοστώ και επί παντός εν τω μέλλοντι λογισθησομένου ποσού τόκου επί των εκάστοτε λογιζομένων τόκων, οφειλόμενον από της ημέρας του λογισμού του, άνευ ειδοποιήσεως τινος του Δανειζομένου, των τόκων υπερημερίας λογιζομένων κατά την λήξιν εκάστης δόσεως του δανείου και πέραν της διάρκειάς τούτου ανά τρίμηνον ήτοι 15ην Μαρτίου, 15ην Ιουνίου, 15ην Σεπτεμβρίου και 15ην Δεκεμβρίου εκάστου έτους.
- 9.02 Εις την περίπτωση αυτήν ως και εις την περίπτωση καθυστερήσεως καταβολής των υπό 13.01 επιβαρύνσεων η Τράπεζα δικαιούται είτε να επιδιώξη την είσπραξιν των καθυστερουμένων ποσών, είτε καταγγέλλουσα την σύμβασιν του δανείου και κηρύσσουσα τούτο άμέσως ληξιπρόθεσμον και απαιτητόν, ν' αξιώση την εξόφλησιν ολοκλήρου του ανεξοφλήτου ποσού του κεφαλαίου μετά των τόκων, προμηθειών και λοιπών επιβαρύνσεων.

#### Άρθρον 10.

- 10.01 Η Τράπεζα δικαιούται να καταγγείλη την σύμβασιν του δανείου και να κηρύξη, τούτο άμέσως ληξιπρόθεσμον και απαιτητόν αξιούσα

την εξόφλησιν ολοκλήρου του ανεξοφλήτου ποσού κεφαλαίου με-  
τα των τόκων, προμηθειών και λοιπών υπό 13 επιβαρύνσεων του  
Δανειζομένου, πέραν της περιπτώσεως του άρθρου 9 και εις πε-  
ρίπτωσιν :

α) παραβάσεως οιασδήποτε των όρων της παρούσης συμβάσεως  
β) ουσιώδους μειώσεως ή απωλείας της εκ των υπό 5.02 παρα-  
σχεθεισών ασφαλειών εξασφαλίσεων της Τράπεζης.

γ) ουσιώδους μειώσεως της οικονομικής επιφανείας ή ουσιώδους  
περιορισμού του κύκλου εργασιών ή αναστολής της οικονομικής  
δραστηριότητος του δανειζομένου ή του εγγυητού.

δ) επιβαρύνσεως, κατασχέσεως ή σφραγίσεως της περιουσίας του  
δανειζομένου ή του εγγυητού.

ε) παύσεως των πληρωμών ή πτωχεύσεως του δανειζομένου ή θέ-  
σεως αυτού υπό αναγκαστικήν διαχείρισιν ή υπαγωγής αυτού υπό  
την διοίκησιν και διαχείρισιν των πιστωτών και θέσεως υπό ειδικήν  
εκκαθάρισιν.

στ) απωλείας ή περιορισμού της ικανότητος προς δικαιοπραξίαν ή  
της εξουσίας προς διάθεσιν της περιουσίας ή θανάτου του δανει-  
ζομένου ή του εγγυητού.

ζ) μεταβιβάσεως της επιχειρήσεως του Δανειζομένου εν όλω ή εν  
μέρει.

#### Άρθρον 11.

11.01 Ο Δανειζόμενος δικαιούται καθ' οιασδήποτε ημερομηνίαν λήξεως  
δόσεως τινός του δανείου να καταβάλη εις την Τράπεζαν, πλην  
της ληξιπροθέσμου δόσεως, μέρος ή το σύνολον του μη ληξιπρο-  
θέσμου κεφαλαίου, υπό τον όρον της προ τριμήνου εγγράφου ει-  
δοποιήσεως προς την Τράπεζαν.

11.02 Η Τράπεζα δικαιούται να φέρη την τοιαύτην καταβολήν είτε εις ε-  
ξόφλησιν εν όλω ή εν μέρει των τελευταίων δόσεων του δανείου  
κατ' αντίστροφον σειράν λήξεως αυτών είτε εις ανάλογον μερικήν  
εξόφλησιν απασών των ληξιπροθέσμων δόσεων του δανείου.

#### Άρθρον 12.

12.01 Πάσα καταβολή εις την Τράπεζαν έναντι του δανείου καταλογίζε-  
ται κατά σειράν εις :

(α) τα τυχόν γενόμενα δικαστικά έξοδα μετά των τόκων.

(β) τα λοιπά οφειλόμενα έξοδα μετά των τόκων των.

(γ) τους τόκους υπερημερίας,

(δ) τους λοιπούς τόκους.

(ε) την προμήθειαν και

(στ) το κεφάλαιον.

#### Άρθρον 13

13.01 (α) Φόρος Κύκλου Εργασιών, λοιποί φόροι, τέλη χαρτοσήμου  
και λοιπά τέλη, εισφοραί, δικαιώματα ή οιασδήποτε άλλης φύσεως  
επιβαρύνσεις υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, επιβαλλόμεναι επί του  
κεφαλαίου, των τόκων και προμηθειών του δανείου ή οπωσδήποτε

έχουσαι σχέσιν με την παρούσαν σύμβασιν, βαρύνουν τον Δανειζόμενον, εις ον και επιρρίπτονται,

(β) Εξοδα πάσης φύσεως και δη δικαστικά τοιαύτα, έξοδα εγγραφής υποθήκης, εγγραφής προσημειώσεως υποθήκης, ανεξαρτήτως της τροπής ή μη ταύτης εις υποθήκην και εξαλείψεως τούτων, ασφαλίσεων, κατασχέσεων, αναγγελιών και εν γένει αναγκαστικής εκτελέσεως, συμβολαιογραφικά δικαιώματα, ως και οιαδήποτε άλλα έξοδα γενόμενα ή γενησόμενα υπό της Τραπέζης οπωσδήποτε συνεπεία και εις εκτέλεσιν της παρούσης συμβάσεως, βαρύνουν τον Δανειζόμενον.

- 13.02 Η Τράπεζα καταβάλλουσα τυχόν, καίτοι δεν υποχρεούται, τα υπό 13.01 ποσά, θα χρεώνη δι' αυτών τον Δανειζόμενον μετά του υπό 2.01 τόκου από της καταβολής μέχρι της ημερομηνίας της ως άνω υπό 2 και 8 ορισθείσης δια την αμέσως επομένην καταβολήν υπό του Δανειζομένου, τούτου υποχρεουμένου όπως, κατά την καταβολήν ταύτην, αποδώσῃ εις την Τράπεζαν και τα εν λόγω καταβληθέντα ποσά, εν περιπτώσει δε καθυστερήσεως, επιφυλασσομένων απάντων των δικαιωμάτων της Τραπέζης, θα υποχρεούται ο Δανειζόμενος από της αυτής ως άνω ημερομηνίας, εις την καταβολήν του υπό 9.01 τόκου υπερημερίας.

#### Άρθρον 14.

- 14.01 Η παροχή συγκαταθέσεως ή αδείας προς τον Δανειζόμενον ή τον εγγυητήν όπως πράξη ή παραλείψη τι κατά παρέκκλισιν των εν τη παρούση συμβάσει διαλαμβανομένων, ως και η επίδειξις ανοχής υπό της Τραπέζης εις ουδεμίαν περίπτωσιν δύναται να προβληθούσιν κατά ταύτης ή να θεμελιώσουν δικαίωμα του Δανειζομένου ή του εγγυητού δια το μέλλον, ουδέ να ερμηνευθούσιν ως παραίτησις της Τραπέζης από οιοσδήποτε δικαιωμάτων της.

#### Άρθρον 15.

- 15.01 Ο εγγυητής εγγυάται ανεπιφυλάκτως προς την Τράπεζαν την εμπρόθεσμον και ολοκληρωτικήν εξόφλησιν του δανείου πλέον τόκων, προμηθειών και των υπό 13 επιβαρύνσεων και εξόδων και εν γένει την παρά του Δανειζομένου εκπλήρωσιν απασών των δια της παρούσης συμβάσεως αναλαμβανομένων υποχρεώσεων ενεχόμενος εις ολόκληρον μετ' αυτού και ως αυτοφειλέτης.
- 15.02 Ο εγγυητής ευθύνεται ανεξαρτήτως του νομοτύπου της υπό του Δανειζομένου αναληφθείσης υποχρεώσεως, ιδία δε ανεξαρτήτως ελαττωμάτων περί την εκπροσώπησιν αυτού.
- 15.03 Ο Εγγυητής παραιτείται της ενστάσεως διζήσεως, ως και του κατ' άρθρον 853 Α.Κ. δικαιώματος να προτείνη κατά της Τραπέζης ενστάσεις του Δανειζομένου. Ωσαύτως ο εγγυητής παραιτείται έναντι της Τραπέζης του δικαιώματος ν' ασκήσῃ τα τυχόν εξ αναγωγής δικαιώματά του κατά του Δανειζομένου, εφ' όσον υφίσταται ανεξόφλητον μέρος του δανείου. Ο εγγυητής παραιτείται έναντι της Τραπέζης του δικαιώματος της υποκαταστάσεώς του εις τα παρεπόμενα εμπράγματα δικαιώματα αυτής, έστω και αν το δάνει-





### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### ΟΡΟΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

##### Α'. ΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ.

Η δια του παρόντος συνιστωμένη υποθήκη εκτείνεται επί του σκάφους, των κυρίων, βοηθητικών μηχανών, των μηχανημάτων, ιστών, λέμβων, αγκυρών, αλύσεων, κάλων και καλωδίων, συνέργων, επίπλων, του εν γένει εξοπλισμού του πλοίου και πάντων των ετέρων συστατικών και παραρτημάτων αυτού, ως και επί πασών των προσθηκών, επισκευών και ανανεώσεων, αίτινες θα γίνουν εφεξής εντός ή επί του πλοίου ή οιοδήποτε μέρους τούτου, ή εις τον εξοπλισμόν και τα παραρτήματα, πάντων τούτων ενδεικτικώς και ουχί περιοριστικώς αναγραφομένων. Η δια του παρόντος παραχωρουμένη υποθήκη περιλαμβάνει εξ άλλου και την εκχώρησιν λόγω ενεχύρου, παντός ναύλου ή μισθώματος ή άλλου πινός εισοδήματος του πλοίου, όπερ η πλοιοκτήτρια εκχωρεί δια του παρόντος εις την Τράπεζαν προς τον σκοπόν εξασφαλίσεως των δια της συνιστωμένης υποθήκης ασφαλιζομένων απαιτήσεών της, αναλαμβάνει δε την υποχρέωσιν, όπως υπογράψη παν έτερον έγγραφον ή σύμβασιν, σχετικήν με την εκχώρησιν ταύτην, ευθύς ως η Τράπεζα ήθελε ζητήσει ταύτα. Απαντα τα μισθωτήρια ή ναυλοσύμφωνα δέον να προβλέπουν, ότι αι βάσει τούτων καταβολαί θα γίνωνται εις την Τράπεζαν. Κατά συνέπειαν της ως άνω λόγω ενεχύρου, εκχωρήσεως η Τράπεζα ευθύς ως, κατά την κρίσιν της, ασκήση τα εκ της εκχωρήσεως ταύτης δικαιώματά της δια κοινοποιήσεως του παρόντος συμβολαίου εν αντιγράφω εις τον οφειλέτην, θα δικαιούται να εισπράττη τους ως άνω εκχωρουμένους ναύλους, μισθώματα ή άλλο τι εισπραττόμενον ποσόν και μετ' αφαιρέσιν των προς είσπραξιν δαπανών και λοιπών εξόδων, να φέρη ταύτα εις πίστωσιν των τόκων, των προμηθειών, εξόδων και τέλος του κεφαλαίου της δια της παρούσης υποθήκης ασφαλιζομένης απαιτήσεώς της. Προς τούτο η πλοιοκτήτρια εντέλλεται πάντα ναυλωτήν, μισθωτήν ή έτερον οφειλέτην όπως καταβάλλη παν παρ' αυτών οφειλόμενον εις ταύτην ποσόν εις την Τράπεζαν άνευ ειδικωτέρας εντολής της και έναντι αποδείξεως της Τραπεζής. Συνομολογείται συναφώς, ει και εκ περισσού, ότι ουδεμία εν οιαδήποτε περιπτώσει δύναται ν' αποδοθή αμέλεια εις την Τράπεζαν περί την είσπραξιν των εκχωρουμένων, δεδομένου ότι, και υφισταμένης της εκχωρήσεως, η πλοιοκτήτρια δικαιούται να οχλή και να ασκή παν μέσον παρά τοις οφειλέταις αυτής προς είσπραξιν των εκχωρουμένων ναύλων, μισθωμάτων ή ετέρων οφειλών. Περαιτέρω και συνεπεία της δια του παρόντος συνιστωμένης υποθήκης, η πλοιοκτήτρια εκχωρεί προς την αποδεχομένην Τράπεζαν άπαντα τα δικαιώματά της και άπάσας τας απαιτήσεις της εξ απάντων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, ασφαλιστικών δελτίων, σημειωμάτων καλύψεως και ετέρων σχετικών εγγράφων, άτινα υφίστανται σήμεραν ή ενδέχεται να εκδοθούν υπέρ της πλοιοκτητρίας εν σχέσει προς την ασφάλισιν του πλοίου, του σκά-

φους και των μηχανημάτων, των ναύλων, των μισθωμάτων και των λοιπών κερδών και εισοδημάτων και παντός οφέλους εξ αυτών, περιλαμβανομένων απασών των απαιτήσεων οιασδήποτε μορφής, ως και των δι' επιστροφήν ασφαλιστρών τοιούτων. Η πλοιοκτήτρια ωσαύτως εκχωρεί προς την Τράπεζαν και άπαντα τα δικαιώματα και απάσας τας απαιτήσεις αυτής εξ απάντων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, σημειωμάτων καλύψεως, συμφωνιών, εγγυήσεων, συμβάσεων και εν γένει ασφαλίσεων συνδεομένων μεταξύ άλλων, με κινδύνους είτε θαλασσίους είτε προστασίας και αποζημιώσεως (protection and indemnity risks) είτε πολεμικούς κινδύνους είτε καθ' υπέρβασιν κινδύνους και απάντων των εκ τούτων οφελημάτων.

#### **Β'. ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΟΥΤΟΥ.**

1 Η πλοιοκτήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωσιν όπως, δαπάναις της και δι' όσον χρόνον θέλει παραμείνει εν ισχύι η παρούσα υποθήκη, ασφαλίζη το πλοίον, το σκάφος και τα μηχανήματα, άπαντας τους ναύλους, τας προκαταβολάς και τα μισθώματα και τηρή τοúτο ησφαλισμένον εις Δολλάρια Ηνωμένων Πολιτειών ή εις έτερον νόμισμα καθοριζόμενον από συμφώνου μετά της Τραπεζης δι' ολόκληρον την ασφαλιστέαν αξίαν του πλοίου, σκάφους και μηχανημάτων, των ναύλων και των μισθωμάτων και δι' αξίαν εν ουδεμιά περιπτώσει κατωτέραν του ποσού της παρούσης υποθήκης ηυξημένου κατά τριάκοντα επί τοις εκατόν (30%) αι δε τοιαύται ασφαλίσεις εκτός εναντίας εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπεζης δέον να πληρούν τους ακολούθους όρους:

- 1) Η ασφάλις δέον ν' ανατίθεται εις πρώτης τάξεως ασφαλιστάς και να προβλέπη ότι οι ασφαλισταί υποχρεούνται (α) να ειδοποιουν εγγράφως την Τράπεζαν εις την εν αρχή διεύθυνσιν αυτής, δέκα πέντε (15) ημέρας προ της παρ' αυτών προπιθεμένης εξ οιουδήποτε λόγου, ιδία δε λόγω μη καταβολής των ασφαλιστρών, ακυρώσεως του ασφαλιστηρίου (mortgagees' fifteen days cancellation clause) ή προ πάσης μεταβολής των όρων της ασφαλίσεως, (β) να παρατείνουν την ισχύν των ασφαλιστηρίων εν περιπτώσει λύσεως, ακυρώσεως ή καταγγελίας των ασφαλιστηρίων παρά της πλοιοκτητρίας εξ οιουδήποτε λόγου επί τριάκοντα (30) ημέρας από του χρόνου της παρά των ασφαλιστών προς την Τράπεζαν κοινοποιήσεως της τοιαύτης λύσεως, ακυρώσεως ή καταγγελίας, (γ) Να ειδοποιούν την Τράπεζαν τηλεγραφικώς εις την εν αρχή διεύθυνσιν αυτής τριάκοντα (30) ημέρας προ της λήξεως των ασφαλιστηρίων περί του ότι μέχρι της ημέρας εκείνης δεν έχει γίνει ανανέωσις της ασφαλίσεως.
- 2) Κατά την διάρκειαν της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, τούτο δέον πάντοτε να καλύπτηται, καθ' απάντων των θαλασσίων κινδύνων περιλαμβανομένων των κινδύνων κακοκαιρίας, των πολεμικών κινδύνων των καθ' υπέρβασιν κινδύνων, συμφώνως προς τους όρους ασφαλιστηρίων σκάφους, μηχανών και ναύλων, εγκρινομέ-

νους εκάστοτε υπό της Τραπέζης.

- 3) Εάν και εφ' όσον το πλοίο τυγχάνει προσωρμισμένον αντί της ρηθείσης ασφαλείας σκάφους και μηχανημάτων, δύναται η πλοιοκτήτρια να ασφαλίση τούτο κατά των κινδύνων λιμένος, επί τη βάσει ασφαλιστηρίων κατά κινδύνων λιμένος, της εγκρίσεως της Τραπέζης
- 4) Κατά την διάρκειαν της ισχύος της παρούσης υποθήκης, η πλοιοκτήτρια δέον να εγγράψη εξ ολοκλήρου το πλοίο, δαπάναις της εις φερέγγυον συνεταιρισμόν αλληλασφαλίσεως (protection and indemnity association) ή να τηρή το πλοίο ησφαλισμένον δια προστασίαν και αποζημίωσιν δι' ασφαλιστηρίων ή πιστοποιητικών. Η εγγραφή εις τοιούτον συνεταιρισμόν αλληλασφαλίσεως ή η ασφάλις προστασίας και αποζημιώσεως δέον να γίνηται πάντοτε δια ποσόν της εγκρίσεως της Τραπέζης. Η πλοιοκτήτρια δέον να ειδοποιή εγγράφως τον συνεταιρισμόν αλληλασφαλίσεως ή τους ασφαλιστάς περί της παρούσης υποθήκης, ευθύς μετά την υπογραφήν του παρόντος, ή μετά την εγγραφήν του πλοίου εις τοιούτον συνεταιρισμόν.
- 5) Άπαντα τα εν εδαφίοις 1 έως 4 του παρόντος άρθρου ασφαλιστήρια και λοιπά έγγραφα ασφαλίσεως δέον να εκδίδωνται επ' ονόματι της πλοιοκτητρίας μετά μνείας της Τραπέζης ως ενυποθήκου δανειστρίας και να περιλαμβάνουν ρήτρας, εν σχέσει προς την παρούσαν υποθήκην και την καταβολή του ασφαλισματος, εγκεκριμένας υπό της Τραπέζης. Η Τράπεζα δικαιούται ν' αξιώση κατά πάντα χρόνον, όπως άπαντα τα ειρημένα ασφαλιστήρια και λοιπά έγγραφα ασφαλίσεως εκδίδωνται επ' ονόματι της Τραπέζης.
- 6) Άπασαι αι ανωτέρω ασφαλίσεις δέον να καταρτίζωνται κατά χρόνον (time insurance) και ουχί κατά πλουν και να περιλαμβάνουν συμβατικήν αποτίμησιν της αξίας του πλοίου.
- 7) Κεκυρωμένα αντίγραφα απάντων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, των ασφαλιστικών δελτίων, των σημειωμάτων καλύψεως και των ετέρων σχετικών εγγράφων, ως και των ναυλοσυμφώνων θα παραδίδωνται εις την Τράπεζαν και θα τηρούνται παρ' αυτής, η δε πλοιοκτήτρια υποχρεούται να προσκομίση και τα πρωτότυπα των ειρημένων εγγράφων εάν και εφ' όσον τούτο ζητηθή υπό της Τραπέζης. Εν περιπτώσει δ' εκδόσεως των ασφαλιστηρίων και λοιπών εγγράφων ασφαλίσεως επ' ονόματι της Τραπέζης, τα πρωτότυπα τούτων δέον να παραδίδωνται εις την Τράπεζαν
- 8) Η πλοιοκτήτρια δέον να δίδη από καιρού εις καιρόν επί τη αιτήσεσι της Τραπέζης και εν πάση περιπτώσει τουλάχιστον άπαξ του έτους, πληροφορίας σχετικές με τας επί του πλοίου ασφαλίσεις, τους ναύλους και τα ονόματα των ασφαλιστικών εταιρειών και των συλλόγων αλληλασφαλίσεως, παρ' οίς έχουν τοποθετηθή ασφαλίσεις. Η πλοιοκτήτρια εξ' άλλου υποχρεούται να παρέχη εις την Τράπεζαν πλήρεις πληροφορίας τηλεγραφικώς, εν σχέσει προς οιονδήποτε ατύχημα ή άλλο συμβάν ή ζημίαν του πλοίου, προκειμένου περί ποσού υπερβαίνοντος τας είκοσι πέντε χι-

λιάδας (25.000) δολλαρίων ΗΠΑ

9) Η πλοιοκτήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωσιν, όπως μη προβή εις ουδεμίαν πράξιν, ουδέ ανέχεται εκουσίως ή επιτρέπη οιαδήποτε πράξιν, δια της οποίας οιαδήποτε ασφάλις θα διακόπτηται ή θα ακυρούται ή θα καθίσταται ακυρώσιμος και όπως μη επιτρέπη να αναλάβη το πλοίον ταξείδιον ή μεταφοράν οιαδήποτε φορτίου, μη επιτρεπομένου υπό των εν ισχύϊ ασφαλιστηρίων, άνευ προηγούμενης ασφαλιστικής καλύψεως του πλοίου παρ' ασφαλισταίς πρώτης πράξεως, δια το τοιούτον ταξείδιον ή την μεταφοράν του τοιούτου φορτίου, δι' ασφαλιστηρίων της εγκρίσεως της Τραπέζης.

II. Εν η περιπτώσει η πλοιοκτήτρια παραλείψη να συνάψη και διατηρήση εν ισχύϊ τας ασφαλείας, τας συμφώνως προς τον όρον ΒΙ του παρόντος προβλεπομένης, η Τράπεζα θα δικαιούται, αλλά δεν θα υποχρεούται να συνάψη και να διατηρή εν ισχύϊ ασφάλισιν ή ασφαλίσεις, επί του πλοίου του προαναφερθέντος τύπου, δια ποσόν ουχί κατώτερον του εκατόν τριάκοντα επί τοις εκατόν (130%) του συνολικού ποσού του ασφαλιζομένου δια της παρούσης υποθήκης, ως και να εγγράψη το πλοίον εις σύλλογον αλληλασφαλίσεως, εφ' όσον κρίνει τούτο σκόπιμον, των εκ της τοιαύτης ασφαλίσεως και εγγραφής του πλοίου απαιτήσεων της Τραπέζης ασφαλιζομένων μέχρις εξοφλήσεώς των, δια της παρούσης υποθήκης.

III. Η Τράπεζα δικαιούται ωσαύτως, όπως προβή εις αυτοτελή ασφάλισιν του ιδίου αυτής ως ενυποθήκου δανειστρίας συμφέροντος (mortgagees' interest insurance). Εν τη περιπτώσει ταύτη η πλοιοκτήτρια υποχρεούται να αποδώση εις την Τράπεζαν τα παρ' αυτής καταβαλλόμενα δια την ως άνω αιτίαν, ασφαλιζομένης εν τω μεταξύ δια της παρούσης υποθήκης.

#### Γ'. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ.

Η πλοιοκτήτρια αναλαμβάνει έναντι της Τραπέζης τας ακόλουθους υποχρεώσεις

- 1) Όπως το πλοίον, ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα αυτού τηρώνται εις τοιαύτην αρίστην κατάστασιν, καθ' όλην την διάρκειαν της παρούσης υποθήκης, ώστε το πλοίον να τυγχάνη πάντοτε κατάλληλον προς πλουν και προς διατήρησιν του φορτίου, συμμορφούμενον προς τας διατάξεις των Ελληνικών Νόμων τας απαιτήσεις των Ελληνικών Ναυτλιακών Αρχών και τους όρους του ανεγνώρισμένου Νηογνώμονος εις ον το πλοίον είναι εντεταγμένον.
- 2) Όπως το πλοίον ενταχθή και διατηρείται εντεταγμένον εις ανεγνώρισμένον νηογνώμονα της εγκρίσεως της Τραπέζης και διατηρή κατά πάντα χρόνον την κλάσιν του. Η Πλοιοκτήτρια εξουσιοδοτεί ανεκκλήτως την Τράπεζαν να απευθύνεται επ' ονόματι της προς τον Νηογνώμονα εις ον είναι εντεταγμένον το πλοίον και αιτήται την παροχήν εις ταύτην απ' ευθείας πάσης πληροφο-

ρίας ως και παντός πιστοποιητικού σχέσιν έχοντος με την κλάσιν του πλοίου.

3) Όπως επιτρέπη εις την Τράπεζαν και εις τα υπ' αυτής εκάστοτε υποδεικνυόμενα πρόσωπα, να ανέρχωνται επί του πλοίου προς επιθεώρησιν της καταστάσεως αυτού, εάν δε διαπιστώση η Τράπεζα ότι η πλοιοκτήτρια παρέλειψε να τηρήση το πλοίον εις τοιαύτην καλήν κατάστασιν, ως εν εδαφίω 1 της παρούσης ρήτρας αναφέρεται, επιφυλασσομένων απάντων των ετέρων δικαιωμάτων της Τραπεζής, αυτή θα δικαιούται να προβαίνει μόνη εις επισκευάς, εφ' όσον ήθελε κρίνει ταύτας αναγκαίας, η δε πλοιοκτήτρια υποχρεούται να καταβάλη, εις την Τράπεζαν άμα τη αιτήσει της, παν χρηματικόν ποσόν, όπερ αυτή εδαπάνησε δια τον ανωτέρω σκοπόν, εντόκως, επί τω ανωτάτω επιτρεπομένω ποσοστώ τόκου υπερημερίας, αφ' ης το ποσόν τούτο εδαπανήθη μέχρις εξοφλήσεως, της υποθήκης καλυπτούσης εν τω μεταξύ και το εν λόγω ποσόν.

4) Όπως εις ην περίπτωσιν το πλοίον ήθελε κατασχεθή ή κατακρατηθή εντολή ή διάταγή οιουδήποτε Δικαστηρίου, ή οιασδήποτε Κυβερνήσεως ή ετέρας αρχής, η πλοιοκτήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να ειδοποιήση πάραυτα την Τράπεζαν περί τούτου τηλεγραφικώς εις την ακόλουθον διεύθυνσιν .....

.....  
της εν λόγω ειδοποιήσεως, επικυρουμένης δι' επιστολής της και περαιτέρω να μεριμνήση πάραυτα όπως το πλοίον ελευθερωθή της κατασχέσεως ή κατακρατήσεως, όσον το ταχύτερον δυνατόν και εν πάση περιπτώσει εντός δέκα (10) ημερών από της ημερομηνίας της κατασχέσεως ή κατακρατήσεως ειδοποιήση δε αμέσως την Τράπεζαν περί της τοιαύτης άρσεως κατά τον αυτόν ως άνω τρόπον.

5) Όπως εκπληρώνται αι βαρύνουσαι το πλοίον ή την εκμετάλλευσιν αυτού πάσης φύσεως φορολογικαί υποχρεώσεις, όπως εξοφλώνται τα τέλη υπέρ οιουδήποτε οργανισμού και όπως εξοφλώνται αι βαρύνουσαι την πλοιοκτήτριαν εισφοραί NAT και πάσης άλλης φύσεως ασφαλιστικών ταμείων κυρίας ή επικουρικής ασφαλίσεως ανωτέρου και κατωτέρου πληρώματος του πλοίου

6) Όπως εφ' όσον θα υφίσταται επί του πλοίου η δια του παρόντος συνιστωμένη υποθήκη, αποσβεσθούν άπασαι αι κατά νόμον προνομιακαί απαιτήσεις και όπως, τη αιτήσει της Τραπεζής η πλοιοκτήτρια προσκομίζει έγγραφα αποδεικνύοντα ότι ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και τα πληρώματα του πλοίου δεν έχουν απαιτήσεις εκ δεδουλευμένων μισθών ή ημερομισθίων.

7) Όπως μη μεταβληθή η σημαία, το όνομα και ο λιμήν νηολογίσεως του πλοίου άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπεζής. Η τοιαύτη έγγραφος συγκατάθεσις εν ουδεμίā περιπτώσει δύναται να ερμηνευθή ως παραίτησις της Τραπεζής από του δικαιώματος του υπέρ αυτής πκτομένου δια της εν τω παρόντι όρω αναλαμβανομένης υποχρεώσεως της πλοιοκτη-

τρίας.

- 8) Οπως μη υποθηκεύση περαιτέρω ολόκληρον το πλοίον ή μερίδα συμπλοιοκτησίας αυτού κατά την διάρκεια της ισχύος της δια του παρόντος συνιστωμένης υποθήκης υπέρ οιοιυδήποτε προσώπου και όπως μη πώληση, μεταβιβάση, ή άλλως πως διαθέση το πλοίον ή οιαδήποτε μερίδια αυτού προ οιονδήποτε πρόσωπον, πρόσωπα ή εταιρείαν, ενεχυράση ή εκχωρήση, οιαδήποτε χρηματικά ποσά εκ ναύλων ή εκ μισθωμάτων, ουδέ να εκμισθώση ή ναυλώση το πλοίον δια διάστημα μείζον των δώδεκα (12) μηνών, άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπεζης. Συνεπώς εντέλλεται ο τηρών το Υποθηκολόγιον του Λιμένος ..... όπως καταχωρήση τα εν τω παρόντι όρω δια την εγγραφήν της υποθήκης.
- 9) Οπως, εις περίπτωσιν επιτάξεως του πλοίου υπό της Κυβερνήσεως, ης την σημαίαν φέρει το πλοίον, ή ετέρας τινός Κυβερνήσεως, εκχωρήση η πλοιοκτήτρια εις την Τράπεζαν άπαντα τα δικαιώματα, άτινα τυχόν θα έχη, είσπραξιν οιασδήποτε αμοιβής ή αποζημιώσεως δια την εν λόγω κατάσχεσιν ή επίταξιν και όπως προβαίνη εις όλα τα νόμιμα διαβήματα προς άρσιν της τοιαύτης κατασχέσεως ή επιτάξεως και επανάκτησιν του πλοίου.
- 10) Οπως κατά την διάρκεια οιοιυδήποτε ταξειδίου, το πλοίον μη παρακλίνη ουδέ λάβη χώραν πράξις τις ή παράλειψις οιαδήποτε και οιοτεδήποτε, εξ' ων θα καθίστατο άκυρος ή ακυρώσιμος εν όλω ή εν μέρει οιαδήποτε των ασφαλειών του πλοίου.
- 11) Οπως άμα τη αιτήσει της Τραπεζης, παρέχη εις ταύτην λεπτομερείς πληροφορίας εν σχέσει προς το πλοίον, την χρησιμοποιήσιν του, τας υποχρεώσεις του, ως και αντίγραφα ναυλοσύμφωνων με τα ονόματα των ναυλωτών και τα τυχόν συμβόλαια διασώσεως και ρυμουλκήσεως. Οπως αποστέλλη εις την Τράπεζαν, επί τη αιτήσει της, και εις το τέλος εκάστου ταξειδίου, αντίγραφον των ημερολογίων του πλοίου και των μηχανών, καλυπτόντων την χρονικήν περίοδον του εν λόγω ταξειδίου.
- 12) Οπως το πλοίον μη ταξιδεύση δια παράνομον εμπορίαν, μη παραβή οιονδήποτε νόμον ή μεταφέρη οιονδήποτε φορτίον μη επιτρεπόμενον και υποβληθή εκ τούτου εις κατακράτησιν, πρόσπιμον ή κατάσχεσιν και εν γένει μη εκτελέση πλουιν ή προβή εις ετέραν ενέργειαν, ή τις δύναται να επηρεάση την νηολόγησιν του και την υπαγωγήν του εις τους νόμους και κανονισμούς της Ελλάδος.
- 13) Οπως, κατά την διάρκεια εχθροπραξιών (είτε έχει επισήμως κηρυχθή εμπόλεμος κατάστασις είτε μη) μεταξύ οιοιυδήποτε κρατών ή κατά την διάρκεια οιοιυδήποτε εμφυλίου πολέμου ή στάσεως, μη χρησιμοποιήση ή επιτρέπη όπως το πλοίον χρησιμοποιήται καθ' οιονδήποτε τρόπον δια την μεταφοράν οιοιυδήποτε εμπορευμάτων, άτινα θα κηρυχθούν ή ενδέχεται να κηρυχθούν ότι αποτελούν λαθρεμπόριον πολέμου ή θα καταστήσουν ή ενδέχεται να καταστήσουν το πλοίον αντικείμενον δημεύσεως, κα-

τασχέσεως, κατακρατήσεως ή καταστροφής, εκτός εάν, προ της εν λόγω χρησιμοποιήσεως συνήφθησαν και εξεχωρήθησαν εις την Τράπεζαν ειδικαί ασφαλίσεις κατά κινδύνων πολέμου, παρ' ασφαλισταίς πρώτης τάξεως και από πάσης πλευράς ικανοποιητικά δια την Τράπεζαν.

- 14) Όπως μη επιτραπή εις το πλοίον ν' ασχολήται με οιονδήποτε εμπόριον ή εργασίας, αίτινες θα ήσαν ή ενδέχεται να καταστήσουν το πλοίον αντικείμενον δημεύσεως, κατασχέσεως, κατακρατήσεως ή καταστροφής και κυρίως, όπως μη επιτρέπη όπως το πλοίον αναλαμβάνη την μεταφοράν εμπορευμάτων εις οιονδήποτε λιμένα, δι' ον θα έχη δοθή προειδοποίησις εκ μέρους οιονδήποτε διεθνούς ελέγχου ή εκ μέρους οιονδήποτε πλοίου, λειτουργούντος υπ' αυτόν, ή υπ' οιονδήποτε ομοειδούς ελεγκτικού οργάνου εις οιονδήποτε μέρος του κόσμου.
- 15) Όπως μεριμνήση να σημειωθούν αμέσως εις το βιβλίον υποθηκών, το επί του πλοίου τηρούμενον, τα στοιχεία της παρούσης υποθήκης και όπως φυλάττη πάντοτε και οπουδήποτε αντίγραφον της παρούσης υποθήκης επικεκυρωμένον υπό του Υποθηκοφύλακος και οιασδήποτε εκχωρήσεως της παρούσης υποθήκης (εάν ζητηθή υπ' οιονδήποτε υπέρ ου η εκχώρησις) επί του πλοίου, ομού μετά των εγγράφων αυτού και όπως αναρτηθή εις εξέχουσαν θέσιν εν τω διαμερίσματι χαρτών και τω διαμερίσματι του πλοιάρχου πλαισιωμένη ανακοίνωσις εις την Ελληνικήν και Αγγλικήν γλώσσαν έχουσα ούτω: "Ανακοίνωσις Υποθήκης! Το πλοίον τούτο βαρύνεται δια μιάς πρώτης προτιμωμένης υποθήκης υπέρ της .....
- 16) Όπου εν τοις ηγουμένης αναφέρεται η πλοιοκτήτρια νοείται και παν έτερον πρόσωπον οίον εφοπιστής, ναυλωτής, πλοίαρχος ή έτερος τις ασκών δικαίωμα εκ των εις την πλοιοκτήτριαν ανηκόντων.

**Δ'. ΠΑΡΑΒΑΣΙΣ ΤΩΝ ΩΣ ΑΝΩ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΗΞΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ.**

Αι δια της παρούσης υποθήκης ασφαλιζόμεναι απαιτήσεις της Τραπέζης, οίαι ανωτέρω ειδικώς περιγράφονται, δύναται να κηρυχθούν υπό της Τραπέζης αμέσως ληξιπρόθεσμοι και απαιτηταί, ανεξαρτήτως της συμβατικώς επερχομένης λήξεως αυτών, ευθύς ως η πλοιοκτήτρια παραβή οιαδήποτε των διά του παρόντος συμβολαίου αναλαμβανόμενων υποχρεώσεων και ειδικώτερον εις τας κατωτέρω περιπτώσεις:

- 1) Εάν η πλοιοκτήτρια δεν ήθελε καταβάλει, άμα τη αιτήσει της Τραπέζης, οιονδήποτε ποσόν οπωσδήποτε οφειλόμενον προς ταύτην.
- 2) Εάν η πλοιοκτήτρια δεν εξοφλήση οιονδήποτε λογαριασμόν, γραμμάτιον, επιβάρυνσιν, απαίτησιν, ναυτοδάνειον ή οιαδήποτε έτεραν απαίτησιν, σχετικήν προς το πλοίον, την οποίαν η Τρά-



- πεζα ενδέχεται να κληθή να πληρώση ή την οποίαν αυτή θεωρή αναγκαίον ή σκόπιμον να πληρώση ή η οποία ενδέχεται να παρέχη εις τον δικαιούχον της ναυτικόν προνόμιον ή οιονδήποτε έτερον δικαίωμα επί του πλοίου ή του ναύλου του, προηγούμενον της υποθήκης.
- 3) Εάν υποβληθή αίτησις πτωχεύσεως κατά της πλοιοκτητρίας ή δήλωσις αυτής ότι αναστέλλει τας πληρωμάς της, ή εάν επιβληθή κατάσχεσις ή άρξηται εκτέλεσις επί της περιουσίας της πλοιοκτητρίας, ή εάν η πλοιοκτήτρια καταστή αφερέγγυος ή αναστείλη τας πληρωμάς της, ή καταρτίση εξώδικον συμβιβασμόν ή επιδίωξη ή απειλήση συμβιβασμόν ή εάν διακόψη ή απειλήση διακοπήν των εργασιών, ή καταστή ανίκανος να πληρώση τας οφειλάς της.
  - 4) Εάν το πλοίον κατασχεθή ή περιέλθη εις την κατοχήν των εχθρών της Ελλάδος, ή εις την εξουσίαν οιασδήποτε ξένης Κυβερνήσεως, πειρατών ή άλλως, ή εάν τούτο ασχοληθή με οιονδήποτε εμπόριον ή εργασίας παρανόμους ή δυναμένας να κηρυχθούν παράνομοι, ή αίτινες ενδέχεται να το καταστήσουν δημεύσιμον, κατασχέσιμον, κατακρατήσιμον ή καταστρέψιμον εάν τούτο δεν συμμορφωθή προς οιαδήποτε προειδοποίησιν ή οδηγίαν εκδοθείσας υπ' οιασδήποτε αρμοδίας αρχής ή οιασδήποτε διεθνούς ελέγχου ή οιασδήποτε πλοίου ενεργούντος υπό τοιούτον έλεγχον ή διαπράξη ή επιτρέψη οιασδήποτε παράβασιν των κανόνων και των κανονισμών των εκάστοτε καθοριζομένων υπ' οιασδήποτε αρμοδίας αρχής ή οιασδήποτε διεθνούς ελέγχου εις οιασδήποτε μέρος του κόσμου.
  - 5) Εάν το πλοίον ήθελεν απωλεσθή πραγματικώς ή τεκμαρτώς ή καταστραφή, εγκαταλειφθή ή αιχμαλωτισθή.
  - 6) Εάν η πλοιοκτήτρια προβή ή συντελέση εις την διενέργειαν πράξεως ή εις άλλο τι οιονδήποτε δυνάμενον να καταστήση άκυρον ή ακυρώσιμον την νηολόγησιν του πλοίου ή και την εγγραφήν της παρούσης υποθήκης, ή εάν και οποτεδήποτε το πλοίον ή και η παρούσα υποθήκη παύση να είναι νηολογημένον ή η υποθήκη εγγεγραμμένη εις ελληνικόν νηολόγιον και υποθηκολόγιον.
  - 7) Εάν η πλοιοκτήτρια προβή, παραλείψει ή συντελέση εις το να λάβη χώραν οιαδήποτε πράξις ή παράλειψις ή ανεχθή ή συντελέση εις το να ενεργηθή οιαδήποτε δαπάνη, ήτις κατά την εύλογον κρίσιν της Τραπεζής ήθελε θέσει εν κινδύνω την δια της παρούσης υποθήκης παρεχομένην εις την Τράπεζαν ασφάλειαν ή την οικονομικήν κατάστασιν της πλοιοκτητρίας ή ήθελε καταστήσει ακύρους ή ακυρωσίμους τας επί του πλοίου ασφαλίσεις.

**Ε'. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΛΗΞΕΩΣ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΗΣ ΥΠΟΘΗΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΗΣ.**

I. Εν περιπτώσει λήξεως των δια της υποθήκης ασφαλιζομένων απαιτήσεων της Τραπεζής, επερχομένης είτε συμβατικώς είτε ως ανω-

τέρω υπό Δ' ορίζεται, η Τράπεζα, εκτός του δικαιώματός της να επιδιώξη την είσπραξιν των ληξιπροθέσμων απαιτήσεών της κατά την συνήθη διαδικασίαν δικαιούται ν' αναλάβη την διαχείρισιν και εκμετάλλευσιν του πλοίου, ως και να προβή εις εκποίησην αυτού άνευ πλειστηριασμού κατά τα ειδικώτερον κατωτέρω διαλαμβανόμενα

#### Ανάληψις διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως

- 1) Η Τράπεζα δικαιούται να λαμβάνη την κατοχήν του πλοίου επί τω σκοπώ αναλήψεως της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως αυτού καθ' οιονδήποτε χρόνον και οπουδήποτε και αν ευρίσκηται τούτο και άνευ δικαστικής επεμβάσεως και άνευ ευθύνης δι' απώλειαν ή ζημίαν, οπότε η πλοιοκτήτρια ή οιονδήποτε έτερον πρόσωπον, κατέχον το πλοίον δια λογαριασμόν της πλοιοκτητρίας ή ο πλοίαρχος θα υποχρεούται να παραδώση τούτο εις την Τράπεζαν, ήτις άνευ ευθύνης δι' απώλειαν ή ζημίαν δύναται να κατέχη τούτο, παροπλίζη, εκμισθοί, ναυλώνη, εκμεταλλεύηται, εργάζηται ή άλλως πως χρησιμοποιή το πλοίον δια τοιούτον χρόνον και υπό όρους της εγκρίσεώς της, να προβαίνη εις την είσπραξιν των ναύλων, των μισθωμάτων, των κερδών, των εν γένει εισοδημάτων και πάντων των οφειλομένων ή μελλόντων να οφείλωνται εν σχέσει προς το πλοίον ή εν σχέσει προς τας ασφαλίσεις αυτού εξ οιουδήποτε προσώπου.
- 2) Η τοιαύτη ανάληψις της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως του πλοίου θα γίνεται επί τω σκοπώ όπως η Τράπεζα δια των απομεινόντων καθαρών κερδών εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου καλύψη τας δια της παρούσης υποθήκης ασφαλιζόμενας απαιτήσεις της.
- 3) Η τοιαύτη δε εκ μέρους της Τραπεζής ανάληψις της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως του πλοίου ως και η υπό ταύτης κατοχή αυτού θα γνωστοποιώνται εις τον φύλακα του Υποθηκολογίου, ίνα γίνη η δέουσα σημείωσις εις το Υποθηκολόγιον.
- 4) Μετά την ανάληψιν της κατοχής του πλοίου, επί τω σκοπώ διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως, η Τράπεζα πέραν των λοιπών δικαιωμάτων της, δύναται να θέτη το πλοίον εις κίνησιν, διατάσσουσα τον απόπλου ή τον ελλιμενισμόν αυτού, να ασφαλίξη, επισκευάζη, μετατρέπη και εκμεταλλεύηται τούτο ως ήθελεν αυτή θεωρήσει κατά την κρίσιν της σκόπιμον, προς τον σκοπόν δε της τοιαύτης θέσεως εις κίνησιν, ασφαλίσεως, διαχειρίσεως, απόπλου, ελλιμενισμού, επισκευής και μετατροπής, δύναται να χρησιμοποιήση πλοίαρχους, μηχανικούς, πράκτορας, ναυτικούς, διαχειριστάς, λογιστάς, υπαλλήλους και εργάτας υπό όρους όσον αφορά εις την αμοιβήν κλπ. τους οποίους θεωρεί αυτή σκόπιμους. Δύναται ωσαύτως η Τράπεζα να προβαίνη εις ανανέωσιν οιουδήποτε μέρους ή μερών του πλοίου, άπανα θα έχουν φθαρή απολεσθή ή υποστή ζημίας, ή άλλως πως κατέστησαν ακατάλληλα προς χρησιμοποίησιν ή και δύναται να υποβάλη το πλοίον εις επιθεώρησιν ή να μετατρέψη τούτο, ίνα καταστή κα-

νόν δι' ειδικόν εμπόριον ή σκοπόν, ως και να προμηθεύηται τον αναγκαιούντα προς τούτο εξοπλισμόν και γενικώς δύναται να πράττη οτιδήποτε κρίνει κατάλληλον προς τον σκοπόν της διαχειρίσεως του πλοίου. Η Τράπεζα δύναται περαιτέρω να καταρτίση συμβάσεις σχετικής προς το πλοίον, την λειτουργίαν του, την διεύθυνσίν του και τον απόπλου του, ως εάν ήτο κυρία αυτού, χωρίς να ευθύνηται δι' οιαδήποτε απώλειαν ή ζημίαν, ήτις ενδέχεται εκ τούτου να προκύψη ή να προκληθή. Δύναται επίσης η Τράπεζα, κατά την κρίσιν της, να ναυλώνη ή φορτώνη το πλοίον δια χρονικόν διάστημα ή χρονικά διαστήματα ταξειδον ή ταξειδία, προϋποθέσεις και όρους τους οποίους αυτή ήθελε κρίνει σκοπίμους. Η Τράπεζα τα εισπραττόμενα εκ της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως χρήματα θα διαθέτη πρώτον προς εξόφλησιν των εξόδων των δαπανηθέντων δια την διαχείρησιν και ενάσκησιν οιαδήποτε των ανωτέρω αναφερομένων δικαιωμάτων της, ως και απάντων των εξόδων, άτινα ήθελε θεωρήσει σκόπιμον να καταβάλη, το δε υπόλοιπον θα διαθέτη προς εξόφλησιν των δια της υποθήκης ασφαλιζομένων απαιτήσεών της πλέον τόκων και εξόδων πάσης φύσεως. Η πλοιοκτήτρια θα υποχρεούται να καλύψη την Τράπεζα δι' απάσας τας ζημίας, ας αυτή ήθελεν υποστή δια την κίνησιν ή δια την εις την κατοχήν της διατήρησιν του πλοίου, άπασαι δε αι εν λόγω ζημίας θα θεωρούνται έξοδα κατά την έννοιαν του παρόντος, ασφαλιζόμενα υπό της συνιστωμένης υποθήκης.

- 5) Η Τράπεζα δικαιούται να καταρτίση απογραφήν των υπαρχόντων επί του πλοίου, κατά την διάρκειαν δε της ισχύος της παρούσης υποθήκης, τα απογραφέντα αντικείμενα δέον να παραμένουν ως έχουν εν τη απογραφή, όσον αφορά εις την ποιότητα και την ποσότητα.
- 6) Η Τράπεζα αναλαβούσα την διαχείρησιν και εκμετάλλευσιν του πλοίου δικαιούται ν' αναθέτη τον εφοπλισμόν αυτού εις οιαδήποτε κατά την κρίσιν της, πρόσωπον φυσικόν ή νομικόν επί τω τέλει ομοίως, ως εκ των τοιούτων εσόδων καλύψη την ενυποθήκως ησφαλισμένην απαιτήσιν της.
- 7) Εις ην περίπτωσιν, καθ' ον χρόνον η Τράπεζα ήθελεν αναλάβει την κατοχήν του πλοίου, υφίσταται οπουδήποτε εκκρεμής δίκη κατά της πλοιοκτητρίας εξ αιτίας ή λόγω οιαδήποτε προνομίου κατά του πλοίου, την δίκην ταύτην θα δύναται ν' αναλάβη η Τράπεζα και προς τον σκοπόν αυτόν η πλοιοκτήτρια δια του παρόντος συμβολαίου καθιστά την Τράπεζαν πληρεξουσίαν της, ίνα διεξαγάγη την δίκην ενώπιον οιαδήποτε δικαστηρίου εν τη ημεδαπή ή εν τη αλλοδαπή και εις πάντα βαθμόν δικαιοδοσίας και ενώπιον του Αρείου Πάγου, Συμβουλίου Επικρατείας, Ακυρωτικών εν γένει Δικαστηρίων, Ελεγκτικού Συνεδρίου, Διοικητικών Δικαστηρίων υπό την ιδιότητα ενάγοντος ή εναγομένου και υφ' όλας εν γένει τας ιδιότητας του διαδίκου, συμφώνως προς τα άρθρα 98 και 99 του Κώδικος Πολ. Δικονομίας, προς δε να υπογράψη και να κοινοποιή παντός είδους έγγραφα και να καταθέτη

αυτά, ν' αναλαμβάνη δικόγραφα και έγγραφα, κλητεύη, εξαιρή και εξετάζη μάρτυρας, διαιτητάς και πραγματογνώμονας, επάγη, αντεπάγη και αποδέχεται όρκους, ως και να παραιτήται από της ορκοδοσίας διαδίκων ή μαρτύρων εκτελή αποφάσεις, συμβόλαια και κατακυρωτικές περιλήψεις, ζητή και ενεργή συντηρητικά και αναγκαστικά μέτρα κατασχέσεως και πλειστηριασμούς, υποβάλη τίτλους και έγγραφα, ποιήται αντιρρήσεις και παρατηρήσεις, ενεργούσα πάσας τας πράξεις της διαδικασίας κατατάξεως, ανακόπτη επιταγάς, κατασχέσεις και πλειστηριασμούς και πίνακας κατατάξεως, ενασκή τα έκτακτα ένδικα μέσα της αναφέσεως και επαναλήψεως της διαδικασίας και να παραιτήται από δικογράφου ενδίκων μέσων και μέρους ή όλης δίκης, ως και να διορίζη πληρεξουσίους δικηγόρους ή μη με τας αυτάς ή ελάσσονας εντολάς.

#### Πώλησις του πλοίου άνευ πλειστηριασμού.

- 8) Υπό τας αυτάς ως εν παραγράφω (1) του παρόντος κεφαλαίου προϋποθέσεις η Τράπεζα δικαιούται να προβαίνει άνευ ευθύνης δι' απώλειαν ή ζημίαν εις την πώλησιν του πλοίου, οπουδήποτε και αν τούτο ευρίσκηται και καθ' οιονδήποτε τρόπον, είτε δι' εκουσίας εκποιήσεως, είτε δια δημοσίου πλειστηριασμού υπό οιουσδήποτε όρους ήθελε θεωρήσει σκόπιμον, επί τω τέλει όπως εκ του τιμήματος μετ' αφάρεσιν των εξόδων αναλήψεως της κατοχής του πλοίου, μετακινήσεώς του, εξόδων πωλήσεως, μισθών πληρώματος από της ημέρας της καταλήψεως ή καθυστερουμένων προηγουμένως τοιούτων εξόδων, ασφαλίσεως, τυχόν οφειλομένων φόρων και τελών και πάσης ετέρας δαπάνης συναφούς προς την ανάληψιν της κατοχής του πλοίου και την πώλησιν του, καλύψη τας δια της παρούσης υποθήκης ασφαλιζόμενας απαιτήσεις της.
- 9) Η Τράπεζα, εν τη ασκήσει του άνω δικαιώματός της, δικαιούται να καταρτίζη συμβάσεις πωλήσεως του πλοίου, προβλεπούσας πληρωμήν του τιμήματος εις δόσεις, ως και να συνομολογή ειδικούς ή ετέρους όρους ους ήθελε κρίνει σκοπίμους, ή να δίδη ή μεριμνά δια την σύνταξιν δανείου εκ μέρους του αγοραστου δια να δυνηθή ούτος να αγοράση το πλοίον υπό όρους, ους η Τράπεζα ήθελε κρίνει σκοπίμους.
- 10) Οιαδήποτε αμέλεια της Τραπεζής ή παρ' αυτής παράβασις οιουδήποτε των ανωτέρω συμφωνουμένων, δεν θα απαλάσση την πλοιοκτήτριαν οιασδήποτε ευθύνης, απορρεούσης εκ του παρόντος μέχρι δε πλήρους εξοφλήσεως των δια της παρούσης υποθήκης ασφαλιζόμενων απαιτήσεων της Τραπεζής, αυτή διατηρεί πλήρες δικαίωμα να διαρρυγνή ή τροποποιή οιανδήποτε σύμβασιν πωλήσεως του πλοίου ή οιουδήποτε μέρους τούτου και να πωλή εκ νέου τούτο, χωρίς να ευθύνεται δι' οιανδήποτε ζημίαν, ήτις εκ τούτου ενδέχεται να επέλθη, να συμβιβάζεται ή να συνάπτη φιλικούς διακανονισμούς, εν σχέσει προς τα ανωτέρω, προς

δε και να υπογράφη ή συνάπτη συμβάσεις, πράξεις, εκχωρήσεις, ασφαλείας και οτιδήποτε έτερον ήθελε κρίνει σκόπιμον, είτε επ' ονόματι της, είτε επ' ονόματι της πλοιοκτητρίας ως πληρεξουσίας αυτής.

- 11) Εις περιπτώσιν πωλήσεως του πλοίου, κατ' εφαρμογήν του παρόντος γενομένης ο αγοραστής ή οι αγορασταί δεν θα υποχρεούνται να εξετάσουν ή ερευνήσουν εάν το δικαίωμα πωλήσεως ησκήθη προσηκόντως ή ου. Παρά παν δε ελάττωμα της εν λόγω πωλήσεως, αυτή θα θεωρηται, όσον αφορά εις την ασφάλειαν και προστασίαν του αγοραστού, ότι εγένετο συμφώνως προς το δικαίωμα πωλήσεως, όπερ παρέχεται υπό της παρούσης υποθήκης εις την Τράπεζαν και επομένως η πώλησις θα παραμένη έγκυρος και ισχυρά. Πάσα δ' εντεύθεν τυχόν διαφορά θα διακανονίζηται απ' ευθείας και αποκλειστικώς μεταξύ Τραπεζής και πλοιοκτητρίας.
- 12) Εις περιπτώσιν οιασδήποτε πωλήσεως ή πωλήσεων ως ανωτέρω, αι αποδείξεις της Τραπεζής δια το τίμημα αγοράς του πωληθέντος πλοίου και δι' οιοδήποτε χρηματικόν ποσόν, ληφθέν παρά ταύτης, θ' απαλλάσσουν πλήρως τον αγοραστήν ή έτερον καταβάλόν ταύτα πρόσωπον της πληρωμής του ποσού τούτου, ως και της ευθύνης του να παρακολουθή την χρησιμοποίησιν του ή του να είναι υπόλογον δια ζημίαν ή κακήν χρησιμοποίησιν των.

**Διάθεσις προϊόντος εκ της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως ή πωλήσεως του πλοίου.**

- 13) Η Τράπεζα θα έχη το δικαίωμα να κρατή εις χείρας της τα χρήματα; άτινα θα προκύψουν εκ της αναλήψεως της διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως του πλοίου, ή εκ της πωλήσεως του πλοίου και να διαθέτη ταύτα πρώτον προς κάλυψιν των δαπανών και των εξόδων, άτινα απητήθησαν ή ενδέχεται να απαιτηθούν δια την ανάληψιν της κατοχής του πλοίου και δια την πληρωμήν οιωνηήποτε ημερομισθίων ή άλλων προνομίων ή απαιτήσεων σχετικών προς το πλοίον, ή δια την επισκευήν, αποδέσμευσιν, θέσιν εις κίνησιν, δέσμευσιν ή άρσιν δεσμεύσεως του πλοίου κατά τον εν τω παρόντι αναφερόμενον τρόπον, ή δια την πώλησιν του πλοίου ή οιουδήποτε μέρους αυτού, περιλαμβανομένης της μεσιτείας ή και της συνήθους προμηθείας της καταβαλλομένης εις τρίτους μεσίτας, ή δια την προσπάθειαν πραγματοποιήσεως πωλήσεως ή άλλως απαιτηθησομένων δια την εκτέλεσιν ή άσκησιν οιουδήποτε των εν τη παρούση δικαιωμάτων ή δια την υπογραφήν οιασδήποτε συμβάσεως καταρτισθείσης δια την πώλησιν του πλοίου ή δια την ανάκτησιν αυτού, απάντων των εξόδων των εν τω παρόντι αναφερομένων των απαιτηθέντων δια την πραγματοποίησιν της εισπράξεως οιωνηήποτε χρηματικών ποσών, άτινα θα εισπράξη ή ενδέχεται να εισπράξη η Τράπεζα, βάσει και δυνάμει των δια της παρούσης υποθήκης παρεχομένων δικαιωμάτων. Η Τράπεζα περαιτέρω δικαιούται να διαθέτη προς πληρω-

μην και εξόφλησιν των δια της υποθήκης ασφαλιζομένων απαιτήσεων της μετά των επ' αυτών τόκων, προμηθειών και εξόδων πάσης φύσεως, το δε τυχόν υπόλοιπον θα αποδίδη εις την πλοιοκτήτριαν.

- 14) Η Πλοιοκτήτρια καθιστά ανεκκλήτως από τούδε δια του παρόντος πληρεξουσίαν αυτής την Τράπεζαν προς τον σκοπόν όπως ενεργή απάσας τας ανωτέρω πράξεις πωλήσεως, εκποιήσεως, διαθέσεως, διοικήσεως, διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως προς δε και να ενεργή τας πράξεις ταύτας ως πληρεξουσία της πλοιοκτητριάς εάν τούτο ήθελε θεωρηθή αναγκαίον κατά το δίκαιον του τόπου, ένθα ήθελε λάβει χώραν η σχετική πράξις.
- 15) Η υπό της Τραπεζής άσκησις οιοσδήποτε των εν τω παρόντι δικαιωμάτων της δεν αποκλείει την άσκησιν των υπολοίπων.

#### ΣΤ. ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

- 1) Η πλοιοκτήτρια υπόσχεται την παραχωρούμενην υποθήκην, πρώτην κατά σειράν, το δε πλοίον της πλήρους αυτής κυριότητος νομής και κατοχής, ελεύθερον διεκδικήσεων, ως και ελεύθερον παντός προνομίου εκ των αναφερομένων εις το άρθρον 205 του Κ.Ι.Ν.Δ. ως και εις την Διεθνή Σύμβασιν των Βρυξελλών 1926 "περί ενοποιήσεως κανόνων τινών" αφορώντων εις τας υποθήκας και τα ναυτικά προνόμια.
- 2) Η Τράπεζα δικαιούται όπως εκχωρήση εις οιοσδήποτε την δια της παρούσης ασφαλιζομένην απαιτήσιν της, μετά της ασφαλιζούσης αυτήν υποθήκης, ήτις δια του παρόντος συμβολαίου συνομολογείται, οπότε, όπου εις το παρόν συμβόλαιον αναφέρεται η Τράπεζα, θα εννοήται ο οιοσδήποτε προς ον θα γίνεται η εκχώρησις.
- 3) Τα δια του παρόντος συμβολαίου παραχωρούμενα δικαιώματα, δύνανται ν' ασκώνται εις πάσαν περίπτωσιν υπό της Τραπεζής ή υπό των υπ' αυτής προστηθέντων προσώπων.
- 4) Η παροχή αδείας εις την πλοιοκτήτριαν όπως ενεργήση τι εκ των δια του παρόντος συμβολαίου απαγορευομένων αυτή ή η επίδειξις ανοχής υπό της Τραπεζής επ' ουδενί δύναται να προβληθή κατ' αυτής.
- 5) Η παρούσα σύμβασις και η δι' αυτής παρεχομένη προτιμωμένη υποθήκη διέπεται υπό των διατάξεων του Ν.Δ. της 17 Ιουλίου/13 Αυγούστου 1923 "περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών" του Ν.Δ. 3899 (10 Νοεμβρίου 1958) περί "προτιμωμένης υποθήκης επί πλοίων" και του Νόμου 3836/26-28 Φεβρουαρίου 1958 "περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου". Συνομολογείται άμα και αναγνωρίζεται, καίτοι εκ περισσού, ότι το παρόν συμβόλαιον αποτελεί τίτλον εκτελεστόν. Εν περιπτώσει υπερημερίας της πλοιοκτητριάς, αυτοδικαίως χωρούσης και άνευ επιταγής ή άλλης οχλήσεως της Τραπεζής προς απόδοσιν του όλου ή και μέρους του προς αυτήν χρέους της, η αναγκαστική εκτέλεσις γεννήσεται κατά τας διατάξεις των άνω νόμων, ως και

παντός άλλου σχετικού νόμου, καθώς και παντός άλλου ειδικού και προνομιακού υπέρ της Τραπεζής νόμου. Συναφώς η πλοιοκτήτρια δηλοί, ότι υποβάλλεται εις απάσας τας διατάξεις των ανωτέρω νόμων, ως και εις τας διατάξεις του καταστατικού της Τραπεζής, τας αποφάσεις του Συμβουλίου και τους κανονισμούς αυτής.

- 6) Η πλοιοκτήτρια εξ ετέρου εκχωρεί εις την αποδεχομένην Τράπεζαν άπαντα τα δικαιώματά της, τα πηγάζοντα εκ του Ν.Δ. 2687/1953 (ως τούτο ηρμηνεύθη δια του Ν.Δ. 2928/1954) χωρίς όμως εκ της τοιαύτης εκχώρησεως να απαλλάσσεται η πλοιοκτήτρια οιασδήποτε των εκ του ως άνω Ν.Δ. απορρευουσών υποχρεώσεων.
- 7) Η πλοιοκτήτρια παραιτείται παντός εκ των άρθρων 422 και 423 του Α.Κ τυχόν δικαιωμάτων της, ως και πάσης σχετικής ενστάσεώς της, παρέχει εις την Τράπεζαν, το δικαίωμα, όπως, εν περιπτώσει πλειστηριασμού του υποθηκευομένου πλοίου, καθορίζη αυτή μονομερώς κατά την κρίσιν της την σειράν καθ' ην θέλουν εξοφληθή εκ του πλειστηριάσματος αι ασφαλιζόμενα δια του παρόντος συμβολαίου τοκοφόροι απαιτήσεις της, παρέχει δε η πλοιοκτήτρια την εντολήν προς τον τηρούντα τα βιβλία υποθηκολογίων πλοίων περιφερείας του Λιμεναρχείου ..... όπως σημειώση τούτο κατά την εγγραφήν της δια του παρόντος συμβολαίου παρεχομένης προτιμωμένης υποθήκης.
- 8) Η Τράπεζα δικαιούται όπως δια πάσαν διαφοράν προκύπτουσαν εκ του παρόντος συμβολαίου, προσφύγη κατ' επιλογήν αυτής, είτε εις τα εν..... αρμόδια Δικαστήρια, είτε εις οιονδήποτε έτερον αρμόδιον δικαστήριον της ημεδαπής ή αλλοδαπής.
- 9) Την πλοιοκτήτριαν βαρύνουσι πάντα γενικώς τα έξοδα και πάσαι αι δαπάναι αι οπωσδήποτε γινόμεναι, οίον χαρτοσήμου, εκτιμήσεως αξίας πλοίου, ελέγχου τίτλου κυριότητος, του παρόντος συμβολαίου, εγγραφής υποθήκης και εξαλείψεως υποθήκης, ασφαλίσεώς του εις υποθήκην διδομένου πλοίου, δικαστικά εκτελέσεως και πάσης φύσεως έξοδα οπωσδήποτε γινόμενα ή γενησόμενα συνεπεία και εις εκτέλεσιν του παρόντος συμβολαίου, άτινα καταβάλλουσα ενδεχομένως η Τράπεζα θα χρεώνη τον λογαριασμόν της δια του παρόντος συμβολαίου ασφαλιζόμενης απαιτήσεως μετά του ανωτάτου ορίου του εκάστοτε ισχύοντος τόκου (συμβατικού ή υπερημερίας κατά την κρίσιν της Τραπεζής).
- 10) Αντίκλητόν της εν..... η μεν Τράπεζα διορίζει τον εκάστοτε Διευθυντή του εν λόγω Υποκαταστήματός της η δε πλοιοκτήτρια τον ..... προς τον παρέχει την ειδικήν εντολήν και πληρεξουσιότητα όπως παραλαμβάνη παν έγγραφον της Τραπεζής, εν σχέσει προς το παρόν συμβόλαιον και τας δι' αυτού ασφαλιζόμενας απαιτήσεις, κοινοποιούμενον αυτώ περιλαμβανομένων των εισαγωγικών της δίκης εγγράφων, ως και των τοιούτων της εκτελέσεως, δια δε την περίπτωσιν ελλείψεως, αδυναμίας ή αρνήσεως

τούτου να συμμορφωθεί προς τας υποχρεώσεις του αντικλήτου, τούτου πιστοποιούμενου δι' απλής βεβαιώσεως του δικαστικού επιμελητού, ορίζεται από τούδε αντίκλητος της πλειοκτητρίας ο εκ του νόμου τοιούτος Εισαγγελεύς των εν ..... Πρωτοδικών. Οι δε κ.κ.....

.....  
υφ' ην παρίστανται ιδιότητα εδήλωσαν ότι αποδέχονται απάσας τας ανωτέρω δηλώσεις της ετέρωθεν συμβαλλομένης και πάντα εν γένει τ' ανωτέρω εκτεθέντα. Γίνεται μνεία ότι το παρόν συνετάγη ατελώς δυνάμει του άρθρου 5 του Ν.Δ. 3419/64, βάσει δε του διατάγματος τούτου δεν εισεπράχθησαν ούτε δικαιώματα του Ταμείου Νομικών ούτε και Συμβολαιογραφικά δικαιώματα.

Ταύτα συνομολογησάντων και συναποδεξαμένων των συμβαλλομένων εις πίστωσιν συνετάγη το παρόν όπερ αναγνωσθέν ευκρινώς και εντόνως εις επήκοον πάντων και βεβαιωθέν υπογράφεται υφ' όλων και εμού νομίμως μη απαιτουμένης ως εκ τούτου της συμπράξεως δευτέρου συμβολαιογράφου ή μαρτύρων.-

**Οι συμβαλλόμενοι**



Εκχώρηση των εισοδημάτων και ασφαλιστηρίων συμβολαίων των πλοίων.

Αρθρον 6.

6.01 Από της υπογραφής της παρούσης συμβάσεως και μέχρι εκπλήρωσεως των εκ του δανείου υποχρεώσεών του ο Δανειζόμενος υποχρεούται όπως:

α) μη μεταβάλη άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπέζης, το αντικείμενον της επιχειρήσεώς του,

β) μη συνάψη, άνευ προηγουμένης εγγράφου ανακοινώσεως και διαβουλεύσεως μετά της Τραπέζης, νέον δάνειον ή οιαδήποτε ετέρα πιστωτικήν σύμβασιν.

γ) μη εκποιήση ή εκμισθώση εν όλω ή εν μέρει, την επιχείρησίν του ή παραχωρήση την χρήσιν αυτής, υπ' οιαδήποτε νομικήν μορφήν εις τρίτους άνευ προηγουμένης εγγράφου συγκαταθέσεως της Τραπέζης.

δ) τηρή άπαντα τα υπό του Νόμου προβλεπόμενα λογιστικά και ετερα βιβλία,

ε) υποβάλη εις την Τράπεζαν τον ετήσιον Ισολογισμόν της επιχειρήσεώς του μετά του λογ/σμού αποτελεσμάτων χρήσεως εντός πέντε μηνών από της λήξεως εκάστης χρήσεως.

στ) παρέχη εις την Τράπεζαν οιαδήποτε πληροφορίαν ήθελεν αύτη ζητήσει, εν σχέσει με την οικονομικήν του κατάστασιν και την εν γένει δραστηριότητα της επιχ/σεώς του και θέτη εις την διάθεσιν της Τραπέζης τα λογιστικά αυτού βιβλία και οιαδήποτε ετερα στοιχεία προς έλεγchon της οικονομικής του καταστάσεως υπό των προς τούτο οριζομένων οργάνων της Τραπέζης ή και ετέρων υπό ταύτης υποδειχθησομένων προσώπων της σχετικής δαπάνης βαρυνούσης τον δανειζόμενον.

ζ) τηρή ησφαλισμένα παρ' ασφαλιστική εταιρία πρώτης τάξεως και υπό όρους της εγκρίσεως της Τραπέζης άπαντα τα δυνάμενα ν' ασφαλισθούν περιουσιακά στοιχεία της επιχειρήσεώς του και εκχωρή εις την Τράπεζαν προς εξασφάλισιν αυτής τας εκ της ασφαλίσεως απαιτήσεις του, της Τραπέζης δικαιουμένης, εν περιπτώσει παραλείψεως, να προβαίνη αυτή δαπάναις του Δανειζόμενου εις την ασφάλισιν των στοιχείων τούτων, προς προστασίαν του ιδίου αυτής εννόμου συμφέροντος.

Αρθρον 7.

7.01 Η Τράπεζα, κατά την περίοδον αναλήψεως του δανείου, δικαιούται να καταγγείλη την παρούσαν σύμβασιν εις τας υπό 12.01 περιπτώσεις, ως και εις την περίπτωσιν :

α) μη αναλήψεως δι' οιαδήποτε λόγον ποσού τινος του δανείου κατά τα υπό 4.01 οριζόμενα.

β) αδυναμίας εγκαίρου πραγματοποιήσεως του σκοπού του δανείου.

γ) παραλείψεως του δανειζόμενου να προσκομίση τα υπό 5.01 έγγραφα. δ) διαπιστώσεως οιασδήποτε ανακριβείας εις τα υπό 5.01

