

Θέμα:

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ
Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ**

**ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΚΑΡΑΤΖΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

Κος ΤΟΓΙΑΣ Κ.

**Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΩΝ
ΠΑΤΡΑ 2000**



ΑΡΙΘΜΟΣ
ΣΑΓΟΓΗΣ

3002



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελ.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
"ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ"	
- Οι Μεταφορές βασικός κλάδος της Παγκόσμιας Οικονομίας	3
- Τα αθλάσσια μεταφορικά μέσα	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
"ΤΟ ΠΛΟΙΟ"	
- Η έννοια του πλοίου	7
- Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου	8
- Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου	10
- Μονάδες μετρήσεως όγκου	10
- Μονάδες μετρήσεως βάρους	10
- Η σημαία των πλοίων	11
- Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας	14
- Κατηγορίες των πλοίων	15
- Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
"ΤΑ ΑΜΕΣΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ"	
- Πλοιοκτήτης	19
- Εφοπλιστής	20
- Ναυλωτής	21
- Ναύλος	24
- Είδη των ναύλων	26

	Σελ.
- Τα φορτία	27
- Κατηγορίες φορτίων	28
- Πλοίαρχος	29
- Πράκτορας	31
- Ναυλομεσίτης	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

"ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ - ΜΟΡΦΕΣ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ"

- Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	34
- Συμπλοιοκτησία	35
- Η Ναυτική Εταιρεία του Νόμου 959/79	36
- Εταιρεία λαϊκής βάσης του Νόμου 849/78	38
- Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία	40
- Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967 (και 378/68, 27/75)	42
- Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	42
- Τμήμα ναυλώσεων (Chartering Department)	43
- Τμήμα ανεφοδιασμού (Ship's Operation Department)	44
- Τεχνικό τμήμα (Engineering Department)	44
- Τμήμα Οικονομικών υπηρεσιών (Finance Department)	45
- Τμήμα Λογιστηρίου	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

"Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ"

- Ανάλυση ναυτιλιακού κύκλου	52
- Ναυτιλιακά Μεσοπρόθεσμα Δάνεια	54
- Διερεύνηση αιτήματος	54
- Ποιόν του πελάτη-Οικονομική επιφάνεια	55

	Σελ.
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης του αιτούμενου δανείου	56
- Τα έσοδα	57
- Τα έξοδα	59
- Τρέχουσες δαπάνες (running expenses)	60
- Δαπάνες επάνδρωσης	60
- Δαπάνες τεχνικής φύσης (έξοδα επισκευών-συντήρησης-επιθεωρήσεων-ασφάλισης)	61
- Δαπάνες διοίκησης	64
- Έξοδα ταξιδιού (voyage costs)	64
- Διόδια διωρύγων	64
- Δαπάνες κεφαλαίου-Αποσβέσεις	66
- Αξίες των ενυπόθηκων πλοίων	67
- Αξία scrap	69
- Το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου	70
- Διαδικασία χορήγησης ναυτιλιακών δανείων	71
- Η προσφορά της Τράπεζας (offer)	71
- Η σύμβαση χρηματοδότησης (loan agreement)	74
- Η ναυτική υποθήκη	74
- Η εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και των εσόδων	76
- Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων	76
- Εκχώρηση των εσόδων	77
- Παροχή προσωπικών εγγυήσεων	77
- Χορήγηση του δανείου	77
- Άλλες μορφές ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων	77
- Η μέθοδος Leasing	78
- Πίστωση του ναυπηγείου (shipyard credit)	78

	Σελ.
- Κοινοπρακτικά δάνεια (syndicated loans)	78
- Οροι χρηματοδότησεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων από Τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα	79
- Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για κεφάλαιο κινήσεως σε δραχμές	80
- Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισης πλοίων σε συνάλλαγμα	80
- Χρηματοδότηση για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία	80
- α) Για την κατασκευή και μετασκευή	80
β) Για την επισκευή σκαφών	81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

"Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ"

- Συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας	83
- Η συμβολή της ναυτιλίας στο ακαθάριστο εθνικό εισόδημα	93
- Η συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση εργατικού δυναμικού	95
- Συμβολή στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας	104
- Σύνθεση ναυτιλιακού συναλλάγματος	107
- Προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλ/τος	108
- Συμβολή της ναυτιλίας στις συγκοινωνιακές ανάγκες και στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας	112
- Ακτοπλοία-τουρισμός	112
- Ελληνικά λιμάνια	115

	Σελ.
- Η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας (CABOTAGE)	117
- Το πρόβλημα και η σημασία του	117
- Η σημασία του για την ελληνική ακτοπλοΐα	119
- Ο κανονισμός κατάργησης του Καμποτάζ	123
- Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική και η ελληνική ναυτιλία - Πρόσθετες Παρατηρήσεις	126
- Η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου	128
- Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.	130
- Η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός κοινοτικού στόλου	130
- Το πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

“ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ -

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ”

137

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

(ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ)

142-168

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα με το οποίο θα ασχοληθούμε σε αυτήν την εργασία είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Σκοπός μας είναι η διερεύνηση του χώρου της ελληνικής ναυτιλίας στην προσπάθεια να εντοπιστούν τα στοιχεία εκείνα τα οποία την καθιστούν αρωγό στους επιμέρους τομείς της οικονομίας μας αλλά και στη γενικότερη ευημερία του τόπου. Για θέματα που αφορούν την ελληνικά αλλά και παγκόσμια ναυτιλία η ανεύρεση στοιχείων και η ταξινόμησή τους είναι μια πολύ επίπονη εργασία κυρίως γιατί ο χώρος καλύπτεται από μυστικότητα αλλά και γιατί υπάρχουν διαφορές από πηγή σε πηγή. Επίσης πολλά στοιχεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον δεν έχουν ακόμα επεξεργασθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ωστόσο η σταχυολόγηση των εν λόγω στοιχείων και η κατά το δυνατόν ανάλυσή τους αποτελεί τη μέθοδο η οποία ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του θέματος αυτής της εργασίας.

Κίνητρο της μελέτης αυτής υπήρξε η πίστη ότι η ναυτιλία σηματοδοτεί το λαό μας από αρχαιοτάτων χρόνων. Προσδιορίζει το χαρακτήρα της οικονομικής αλλά και κοινωνικής και πολιτιστικής ακόμα ζωής των Ελλήνων. Και αυτό γιατί τόσο η γεωγραφική θέση όσο και η φυσιολογία της χώρας μας που περιβάλλεται από θάλασσα, ευνοεί την ανάπτυξη του εμπορίου και την ανταλλαγή πολιτιστικών στοιχείων με τις άλλες χώρες που για να διεξαχθούν είναι απαραίτητη η ύπαρξη πλοίων. Από νωρίς λοιπόν έγινε κατανοητή η ανάγκη ανάπτυξης της ναυτιλίας για την συνακόλουθη ανάπτυξη της χώρας, αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Αποδείχθηκε ότι και σε περιόδους εθνικής κρίσης η συμβολή της ήταν πολύτιμη. Ας θυμηθούμε τη βοήθεια που προσέφερε η ναυτική μας δύναμη στην Επανάσταση του 1821 και στον και Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Αξιοθαύμαστο είναι και το γεγονός ότι μέσα από καταστροφές, πολέμους και ναυτιλιακές κρίσεις η ελληνική ναυτιλιακή δύναμη κατέφερε να ανασυγκροτηθεί και να βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Δεν είναι τυχαίο επίσης το γεγονός ότι είναι ο

μοναδικός ίσως κλάδος της οικονομίας με ανοδικούς δείκτες και με ενεργή συμμετοχή στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα.

Για όλους αυτούς τους λόγους ασχολήθηκε με το θέμα που πραγματεύεται η εργασία αυτή ξεκινώντας από μια γενική αναφορά στην παγκόσμια ναυτιλία και στη θέση της ελληνικής πραγματικότητας μέσα σε αυτή. Συνεχίζοντας θ' αναλύσουμε διεξοδικά τη συμβολή της ναυτιλίας σε ολόκληρο το φάσμα της οικονομικής ζωής του τόπου και θα καταλήξουμε σε προβλέψεις για το μέλλον καθώς και σε προτάσεις για τη δεοντολογία που πρέπει να ακολουθήσει η πολιτεία προς όφελος του ζωτικού αυτού οικονομικού φορέα της Ελλάδας και κατ' επέκταση της ίδιας της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι Μεταφορές Βασικός Κλάδος της Παγκόσμιας Οικονομίας

Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι η σύγχρονη οικονομική ζωή, εξαρτάται σχεδόν ολοκληρωτικά από τις μεταφορές. Η τεράστια σημασία των μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν τη βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς. Παράλληλα η ανάπτυξη, η οργάνωση και η ολοένα εξελισσόμενη τελειοποίηση των μεταφορικών μέσων, βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης προωθούν την ανάπτυξη των μεταφορών, αλλά και η τελειοποίηση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων, παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο. Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να αναφέρομε τα παρακάτω οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη των μεταφορών:

- 1) Η επέκταση της καλλιέργειας της γης και της εκμετάλλευσης του υπεδάφους, με τη μεταφορά προσώπων, μηχανικών και άλλων μέσων και με τη δημιουργία οικισμών και πόλεων.
- 2) Η δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών κέντρων τα οποία αναπτύχθηκαν σε τόπους που αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους είτε των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων είτε των μεταφορικών μέσων της ξηράς.
- 3) Η ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και η διερεύνηση του καταμερισμού της εργασίας, με τη μεταφορά πρώτων υλών σε περιοχές όπου σπανίζουν, αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν λόγω συσσώρευσης κεφαλαίων και τεχνολογικής εξέλιξης ή λόγω παράδοσης και ιδιαίτερων δεξιοτήτων του πληθυσμού ή ακόμα λόγω ύπαρξης εργατικών χεριών.

- 4) Η δημιουργία ενιαίων αγορών σε πολύ μεγάλες γεωγραφικές περιοχές και παραπέρα η δημιουργία ενιαίας παγκόσμιας αγοράς, έχει σαν αποτέλεσμα την εξομάλυνση των μεγάλων διαφορών των τιμών των αγαθών και την ισοπέδωση της τιμής πολλών, με βάση την προσφορά και τη ζήτησή τους. Αυτό συμβαίνει γιατί οι ελλείψεις μιας χώρας ή περιοχής σε ορισμένα αγαθά, ικανοποιούνται με τη μεταφορά αγαθών από άλλες χώρες ή περιοχές, όπου τα αγαθά πλεονάζουν. Ακόμα επιτυγχάνεται σταθεροποίηση ή εξομάλυνση των τιμών των τοπικών αγορών, με την μεταφορά αγαθών σε περιόδους που παρατηρείται έλλειψη αγαθών λόγω μείωσης της παραγωγής.
- 5) Η μείωση του κόστους μεταφοράς συμβάλλει στη μείωση της τιμής των αγαθών, γιατί το κόστος μεταφοράς είναι τμήμα του παραγωγικού κόστους. Οι μεταφορές δηλαδή, μεταφέροντας τα προϊόντα στον τόπο της κατανάλωσης, συνεχίζουν την παραγωγική διαδικασία, γι' αυτό χαρακτηρίζονται και σαν οριζόντια παραγωγή.
- 6) Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την επέκταση της παραγωγής και κατανάλωσης ευαίσθητων και φθαρτών προϊόντων. Η αύξηση της ταχύτητας π. χ των μεταφορικών μέσων και οι εγκαταστάσεις ψύξεως που διαθέτουν, κατέστησαν δυνατή τη μεταφορά ευαίσθητων αγαθών έξω από τον τόπο της παραγωγής τους σε μακρινές αποστάσεις. Χωρίς τα μεταφορικά μέσα, η παραγωγή και η κατανάλωση των αγαθών αυτών θα ήταν αδύνατο να επιδιωχθεί.
- 7) Τέλος η ανάπτυξη των μεταφορών προσώπων, φέρνει σε επαφή τους λαούς με αποτέλεσμα τη δημιουργία προϋποθέσεων για μείωση καλλιεργημένων ή «παραδοσιακών» αντιθέσεων, βοηθά τη μεταφορά επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων καθώς και πνευματικών και πολιτιστικών αγαθών. Όλα αυτά συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική πρόοδο των χωρών. Αλλά και η ανάπτυξη των συγκοινωνιών στο εσωτερικό των χωρών, συμβάλλει στην σμίκρυνση της ασυνέχειας της κοινωνίας που

παρατηρείται μεταξύ πόλεων και απομακρυσμένων χωριών, οικισμών και ολόκληρων περιοχών.

Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα

Όλα τα μεταφορικά μέσα δεν συνέβαλαν ούτε υμβάλλουν με τον ίδιο τρόπο στην οικονομική ανάπτυξη και την πολιτιστική πρόοδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή για την επίτευξη των παραπάνω άμεσων και έμμεσων ωφέλιμων αποτελεσμάτων. Και τούτο γιατί οι θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζουν βασικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μεταφορών. Τέτοια πλεονεκτήματα είναι :

- Οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες έδωσαν πρωταρχική σημασία στην ανάπτυξη θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, και τούτο γιατί η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες. Σε ολική επιφάνεια της γης που υπολογίσθηκε σε 510 εκατ. τα χλμ., η θάλασσα κατέχει τα 355. Η προτεραιότητα αυτή του ανθρώπου στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων οφείλεται ακόμα στην ανώμαλη φυσική διαμόρφωση της επιφάνειας της ξηράς ιδίως στο Βόρειο ημισφαίριο. Οι θαλάσσιοι δρόμοι επομένως παρέμειναν οι ευκολότεροι δρόμοι για την επικοινωνία.
- Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Η εμφάνιση των σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή τη μεταφορά μεγάλων όγκων φορτίων, που μπορεί να συγκριθεί με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων, αλλά και σήμερα το κόστος μεταφοράς των πλοίων είναι μικρότερο και οι μαζικές μεταφορές μεγαλύτερες.
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων (ψυγεία, δεξαμενόπλοια κ. α) όσο και

στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.

Για τα παραπάνω πλεονεκτήματα οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν την μεγάλη μερίδα των παγκόσμιων μεταφορών. Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα εκτελούν το 75-80% των παγκόσμιων μεταφορών. Ακόμα οι χώρες της ΕΟΚ εισάγουν από τις θαλάσσιες οδούς το 90% των πρώτων υλών που χρησιμοποιεί η βιομηχανία τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η έννοια του πλοίου

Από τεχνική άποψη πλοίο είναι κάθε σκάφος που κινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση , αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, η τεχνική έννοια του πλοίου περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- Την ύπαρξη σκάφους δηλ. κοίλου σώματος. Δεν αποτελούν, επομένως, πλοίο οι παντός είδους σχεδίες, έστω και αν μεταφέρουν φορτία ή πρόσωπα.
- Την ικανότητα να πλέει στο νερό, δηλαδή να έχει πλοϊμότητα και όχι απλώς να επιπλέει. Δεν περιλαμβάνονται επομένως στην έννοια του πλοίου οι επιπλέουσες αποβάθρες, οι επιπλέοντες φάροι, σημαντήρες κ. α Αντίθετα οι γερανοί, οι βυθοκόροι, οι φορηγίδες κ. α που μετακινούνται περιλαμβάνονται στην τεχνική έννοια του πλοίου και χαρακτηρίζονται βοηθητικά ναυπηγήματα.
- Την ικανότητα να εκπληρώνει κάποιο ναυτιλιακό προορισμό δηλ. να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή να προσφέρει άλλου είδους ναυτιλιακές υπηρεσίες (αλιεία, επισκευή, θαλάσσια αρωγή, ρυμούλκηση κ.α).

Από νομοθετική άποψη και σύμφωνα με το άρθρο 1 του κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), Πλοίο είναι κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

Από τον παραπάνω ορισμό του ΚΙΝΔ, φαίνεται ότι τα στοιχεία της νομοθετικής έννοιας του πλοίου είναι τα εξής:

- Η ύπαρξη σκάφους όπως και στην τεχνική έννοια του πλοίου.
- Το σκάφος πρέπει να έχει χωρητικότητα καθαρής, τουλάχιστον δέκα κόρους. Έτσι δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου,

όλα τα μικρά σκάφη τα οποία έχουν χωρητικότητα κάτω από 10 κόρους.

- Το σκάφος πρέπει να έχει την ικανότητα και τον προορισμό να **κινείται στη θάλασσα**. Αυτό σημαίνει ότι:

α) δεν αρκεί μόνο να επιπλέει, αλλά απαιτείται ικανότητα πλεύσης (πλοϊμότητα).

β) Η έννοια του πλοίου περιορίζεται μόνο στα θαλασσοπόρα πλοία και δεν περιλαμβάνονται τα ποταμόπλοια.

- Το σκάφος πρέπει να κινείται **αυτοδύναμα**. Συνεπώς οι φορτηγίδες και άλλα σκάφη τα οποία δεν διαθέτουν δική τους κινητήρια δύναμη δεν αποτελούν πλοία σύμφωνα με την έννοια που δίνει στο πλοίο ο ΚΙΝΔ.

Για τα πλωτά αυτά ναυπηγήματα (φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές κ.

α) εφαρμόζονται όμως οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που αφορούν, τη ναύλωση, το πλήρωμα, τη μεταβίβαση της κυριότητας, τη σύγκρουση, τη θαλάσσια ασφάλιση, παρότι δεν κινούνται αυτοδύναμα στη θάλασσα και δεν περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Νομικά χαρακτηριστικά του πλοίου

Από τις διατάξεις του Ναυτικού Δικαίου προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου τα οποία είναι:

1) Το πλοίο είναι κινητό πράγμα, αλλά σε πολλές περιπτώσεις εφαρμόζονται κανόνες δικαίου που αφορούν τη ρύθμιση των ακινήτων. Τέτοιες περιπτώσεις είναι:

- Η καταχώρηση των πλοίων στα **νηολόγια**, τα οποία είναι δημόσια βιβλία, όπως γίνεται αντίστοιχα με τα ακίνητα που καταχωρούνται στα βιβλία μεταγραφών.
- Η αναγνώριση του θεσμού της υποθήκης στα πλοία, όπως γίνεται με τα ακίνητα.
- Η κατάσχεση και η αναγκαστική εκτέλεση στα πλοία είναι ανάλογη με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα ακίνητα.

Η μεταχείριση αυτή των πλοίων από τη νομοθεσία γίνεται επειδή το πλοίο έχει μεγάλη διάρκεια ζωής και μεγάλη αξία.

2) Η εξατομίκευση του πλοίου με γνωρίσματα σταθερά. Τέτοια γνωρίσματα είναι:

- Το όνομα το οποίο αναγράφεται υποχρεωτικά στην πρύμνη του πλοίου.
- 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 (ship's certificate of registry) το οποίο αποτελεί βασικό ναυτιλιακό έγγραφο.

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

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

Κάθε πλοίο μετά τη νηολόγησή του, μπορεί να πάρει έγγραφο εθνικότητας και να φέρει τη σημαία του κράτους στου οποίου τα νηολόγια είναι γραμμένο.

- Η κατηγορία του πλοίου (φορτηγό, επιβατηγό, πολεμικό κλπ.)
- Η χωρητικότητα, δηλαδή ο όγκος των χώρων που διαθέτει το πλοίο για τις μονάδες μέτρησης της οποίας, θα ασχοληθούμε παρακάτω.
- 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 δίδεται από την λιμενική αρχή του

λιμένα νηολόγησης και για τα εμπορικά πλοία το πρώτο γράμμα είναι το Η (Hellas).

Μονάδες μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου

Στη ναυτιλιακή τεχνική και πρακτική, η μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου γίνεται με μονάδες όγκου και με μονάδες βάρους.

1) Μονάδες μετρήσεως όγκου:

α) **ολική χωρητικότητα (gross tonnage) κ. ο. χ.** Είναι ο όγκος όλων των εσωτερικών στεγασμένων χώρων, κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Εκφράζεται πάντοτε σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με όγκο 100 κυβικών ποδιών ή $2,83\text{m}^3$.

β) **Καθαρή χωρητικότητα (net tonnage) κ. κ. χ.** Είναι ο όγκος των χώρων που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου. Εκφράζεται σε κόρους και προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθεί ο όγκος των χώρων που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως οι χώροι εξυπηρέτησης του πληρώματος, οι χώροι του μηχανολεβητοστασίου, δεξαμενών καυσίμων και έρματος, αποθηκών κ. ά.

2) Μονάδες μετρήσεως βάρους:

α) **Νεκρό βάρος (deadweight) dwt.** Είναι το συνολικό βάρος σε τόνους του φορτίου, των εφοδίων, των καυσίμων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος, που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, χωρίς να υπερβεί τη γραμμή φορτώσεως (load line). Η γραμμή φορτώσεως δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα και σημειώνεται στα πλευρά του πλοίου με το σήμα Θ .

Ο τόνος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του νεκρού βάρους, ισοδυναμεί με 2.240 λίμπρες ή 1.016 κιλά.

Γίνεται φανερό από τα παραπάνω ότι, ο ναυλωτής προκειμένου να μεταφέρει βαρύ φορτίο (π.χ σιδηρούλικά) εξετάζει το

dwt (νεκρό βάρος) του πλοίου , ενώ όταν πρόκειται να μεταφέρει ογκώδες φορτίο, εξετάζει τους κοχ.

β) **Ικανότητα ωφέλιμου φορτίου.** Είναι το καθαρό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, εάν από το συνολικό βάρος δηλ. το dwt, αφαιρεθούν τα βάρη που μεταφέρει το πλοίο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του (καύσιμα, εφόδια κλπ). Η ικανότητα των ωφέλιμου φορτίου δεν είναι πάντα σταθερή αλλά εξαρτάται από τα λοιπά βάρη του πλοίου, τα οποία είναι μεγαλύτερα για μεγάλα ταξίδια, αφού το πλοίο είναι αναγκασμένο να εφοδιάζεται με μεγάλες ποσότητες καυσίμων, εφοδίων, τροφίμων κ. α υλικών.

Η σημαία των πλοίων

Όπως αναφέραμε στα στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, η εθνικότητά του αποκτάται με την εγγραφή στα νηολόγια της χώρας του λιμανιού εγγραφής. Η λιμενική αρχή χορηγεί το έγγραφο εθνικότητας και το πλοίο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά τη σημαία της χώρας στην οποία ανήκει. Η ύψωση της σημαίας συνδέεται με μια σειρά δικαιώματα και υποχρεώσεις του πλοίου το οποίο επεκτείνει ουσιαστικά το έδαφος της χώρας, της οποίας φέρει τη σημαία, πέρα από τα χωρικά της ύδατα.

Η επιλογή της χώρας που θα νηολογηθεί το πλοίο γίνεται από τον πλοιοκτήτη. Κάθε κράτος ορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει το πλοίο για να μπορεί να εγγραφεί στα νηολόγια του και να υψώσει τη σημαία του.

Για να έχει ένα πλοίο Ελληνική Εθνικότητα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- 1) Να ανήκει κατά κυριότητα με ποσοστό πάνω από 50% σε Έλληνες υπηκόους ή σε Ελληνικά νομικά πρόσωπα που τα κεφάλαιά τους ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό.
- 2) Να είναι γραμμένο σε Ελληνικό νηολόγιο.
- 3) Να έχει γραμμένο το όνομά του και το λιμάνι νηολόγησης, στην εξωτερική του επιφάνεια.

Σημαίες ευκολίας ή ευκαιρίας

Σημαία ευκολίας λέγεται η σημαία του κράτους εκείνου που παρέχει πλήρη ελευθερία ή καθιερώνει ελάχιστους κανόνες για θέματα ασφάλειας του πλοίου και παρέχει ακόμα άλλα προνόμια σε πλοία ξένης ιδιοκτησίας.

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

Οι κυριότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχουν οι χώρες αυτές είναι:

- 1) Αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων.
- 2) Αποφυγή συνθηκών και όρων απασχολήσεως των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.
- 3) Επιτρέπουν να είναι πλοιοκτήτες και διαχειριστές των εμπορικών πλοίων της, πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας.
- 4) Η εγγραφή στο νηολόγιο είναι εύκολη και γίνεται σε ένα προξενείο της χώρας που βρίσκεται στο εξωτερικό.
- 5) Οι φόροι επί των εσόδων των πλοίων είναι χαμηλοί.
- 6) Επιτρέπεται η επάνδρωση των πλοίων με ξένους ναυτικούς.
- 7) 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.

Κατηγορίες των πλοίων

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας συνδέθηκε με την εξειδίκευση και τον καταμερισμό του έργου των θαλασσίων μεταφορών, που έγινε παράλληλα με την αύξηση των μεγεθών των πλοίων και την αύξηση της ταχύτητας.

Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές σημαίνει την κατασκευή πλοίων προσαρμοσμένων στις ανάγκες και τις ιδιότητες του φορτίου. Η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου.

Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανάλογα με το αντικείμενο της μεταφοράς και τη διαρρύθμιση των χώρων χρήσεως είναι:

1) **Φορτηγά πλοία**. Είναι αυτά που προορίζονται για μεταφορές φορτίων και ανάλογα με το είδος του φορτίου, την εκτέλεση ή μη δρομολογιακών γραμμών ή τη δομή του πλοίου, διακρίνονται:

α) **Ξηρού φορτίου** τα οποία είναι:

- ελεύθερα φορτηγά πλοία- tramp (φορτίο χύδην- ομοειδές).
- Φορτηγά πλοία γραμμών (liners) που εξυπηρετούν τις ανάγκες μεταφορών καθορισμένης δρομολογιακής γραμμής.

β) **Υγρού φορτίου** τα οποία είναι:

- Δεξαμενόπλοια, πετρελαιοφόρα, (tankers) υγραεροφόρα, (gas carriers) οиноφόρα.

γ) **Μικτού φορτίου**

δ) **Πλοία ειδικών φορτίων** τα οποία αποτελούν παραπέρα εξειδίκευση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων και των πλοίων γραμμών (liners). Τέτοια πλοία είναι τα μεταλλοφόρα, τα γαιανθρακοφόρα, τα πλοία για μεταφορά ξυλείας (timber carriers), χαρτοπολτού, πλοία ψυγεία κ. α.

1) **Επιβατηγά πλοία**. Είναι τα πλοία που από την κατασκευή τους έχουν προορισμό τη μεταφορά επιβατών και διακρίνονται παραπέρα σε πλοία:

- Αμιγή επιβατηγά όπως ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά .

- Μικτά τα οποία διαθέτουν χώρους και για μεταφορές πραγμάτων (π. χ μεταναστευτικά)..
- Επιβατηγά περιηγητικών και τουριστικών πλόων.
- Επιβατηγά οχηματαγωγά.

2) Πλοία ειδικού προορισμού. Είναι πλοία κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν τις ανάγκες και τις ιδιότητες ειδικών φορτίων ή να εξυπηρετούν ειδικούς σκοπούς. Τα πλοία αυτά είναι:

- Πλοία ψυγεία.
- Αλιευτικά, φαλαινοθηρικά.
- Επιστημονικά (ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά).
- Τεχνικά (πλοία ποντίσεως καλωδίων, φάρόπλοια).
- Πλοία αναψυχής και εκπαιδευτικά.

3) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας. Τα πλοία αυτά αποτελούν βοηθητικά μέσα των πλοίων και των λιμένων ή εξυπηρετούν συμπληρωματικά τις θαλάσσιες μεταφορές και τέτοια είναι:

- Τα πλωτά ναυπηγήματα δηλ. βυθοκόροι, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί κ. α.
- Τα βοηθητικά πλοία ανοικτής θάλασσας, όπως παγοθραυστικά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πλοηγίδες.
- Τα πλοία μεσογειακών υδάτων (ποταμόπλοια , λιμενόπλοια).

Φορτοεκφόρτωση σε τόνους ανά ώρα για διάφορους τύπους πλοίων	
Κλασσικό φορτηγό πλοίο γενικού φορτίου	5 - 60
Οχηματαγωγό (RO-RO)	400 - 500
Πλοία για μικρά CONTAINERS (20 ποδών)	700 - 1600
Πλοίο για μεγάλα CONTAINERS (40 ποδών)	1000 - 2400
Φορτηγιδοφόρο (BARGE CARRIER)	1500 - 3000

Ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία του πλοίου

- 1) Έγγραφο εθνικότητας: Εκδίδεται από τη λιμενική αρχή μετά την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο και αποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου.

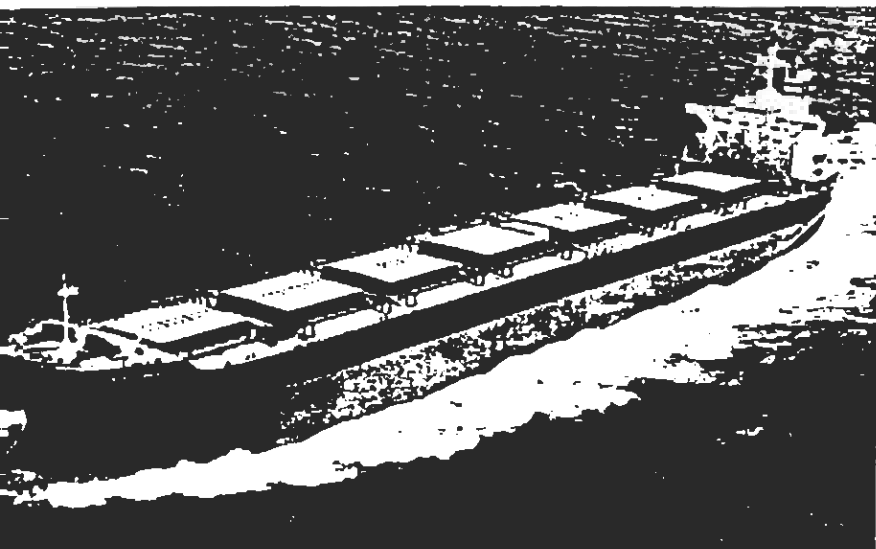
- 2) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως: Εκδίδεται από την Αρχή που έκανε την καταμέτρηση ή τον νηογνώμονα και δείχνει την χωρητικότητα και τις διαστάσεις του πλοίου.
- 3) Πιστοποιητικά ασφαλείας: Εκδίδονται από την Αρχή ή τον νηογνώμονα που διενήργησε την επιθεώρηση του πλοίου.
- 4) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως: Εκδίδεται από την αρχή ή τον νηογνώμονα και πιστοποιεί την γραμμή φορτώσεως του πλοίου.
- 5) Ναυτολόγιο: Αποδεικνύει την κατάρτιση της σύμβασης προσλήψεως του πληρώματος.
- 6) Το Ημερολόγιο γέφυρας: Είναι βιβλίο που τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την εγγραφή μετεωρολογικών ενδείξεων, παρατηρήσεων και γεγονότων που αφορούν την ναυσιπλοία, το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο.
- 7) Ημερολόγιο μηχανής: είναι βιβλίο που τηρείται από τον α' μηχανικό και χρησιμεύει δια την εγγραφή των γεγονότων που αφορούν τη λειτουργία των μηχανών, λεβήτων, τα καύσιμα και την κατανάλωση.
- 8) Ημερολόγιο ασυρμάτου: Σε αυτό ο ασυρματιστής καταχωρεί γεγονότα που αφορούν τη λειτουργία του ασύρματου τηλέγραφου.
- 9) Ποινολόγιο: Βιβλίο του πλοίαρχου στο οποίο καταχωρούνται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται από τον πλοίαρχο στα μέλη του πληρώματος.



Bulk Carrier Safety

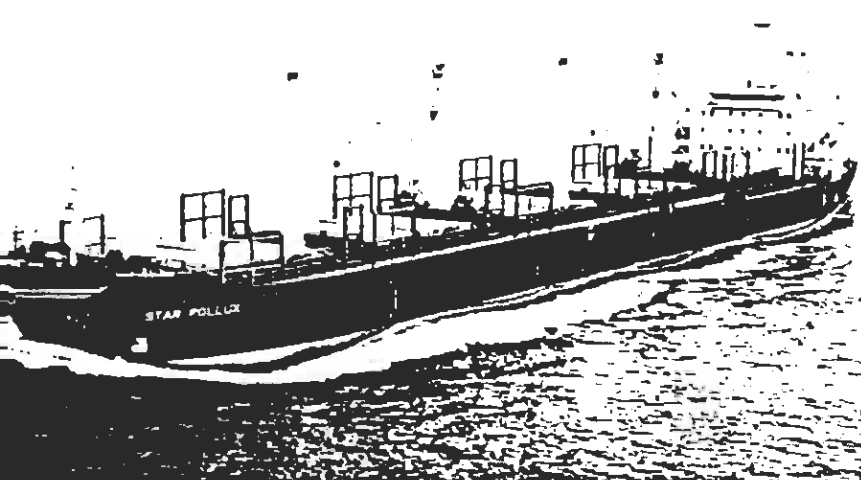
The November 1997 IMO Conference on Bulk Carrier Safety will be seen as a milestone in the achievements of the organization. The UGS, having followed closely the development of the new SOLAS Chapter XII, continues to take an active interest in the issue of bulk carrier safety.

The majority of existing bulk carriers affected by the new measures will probably need to be strengthened in order to comply with the specifications. The safety of bulk carriers of other designated sizes, not covered by the measures, will be considered further by IMO.



An assessment of the discussions preceding adoption of Chapter XII makes it clear that, safety of bulk carriers apart, matters of principle are at stake. The IMO is the established forum for debating and adopting solutions later encapsulated in credible and durable legislation. The fundamental strength of the IMO has been its ability to discuss, analyse and resolve complex problems involving interested parties. IACS with its technical expertise and

industry organizations with their experience in ship operations should be seen as the IMO's indispensable partners in the regulation of the shipping industry, and should have common objectives and uniform policies in implementing the agreed measures.



In the UGS view, there is now a pressing need for a consolidation of existing regulatory activity. The shipping industry needs time to adjust to the new environment, which now features STCW 95 and the ISM Code. Greater emphasis should be laid instead on promotion of practices for safe operations, such as the Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers. It is now time for ports and terminals to demonstrate their commitment to safe operations.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Σ' αυτό το κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τα πρόσωπα τα οποία έχουν άμεση σχέση, με τη ναυτιλία. Με την παρακάτω ανάλυση θα μπορέσει ο αναγνώστης να κατανοήσει καλύτερα τη σημασία ύπαρξης των προσώπων αυτών στη ναυτιλία.

Πλοιοκτήτης:

Αυτός που απέκτησε την κυριότητα, είτε από χρησικτησία, ναυπήγηση, πλειστηριασμό, εγκατάλειψη, μεταβίβαση. Παλαιότερα, ο πλοιοκτήτης είχε και την ιδιότητα του εμπόρου, αφού από το πλοίο του μετέφερε δικά του εμπορεύματα (μείωση κόστους).

Η Συμπλοιοκτησία:

Όταν ένα πλοίο ανήκει σε περισσότερα από ένα πρόσωπα, φυσικά ή νομικά. Έχουμε δηλαδή, συνεκμετάλλευση του πλοίου. Αυτό γίνεται , λόγω μεγάλων κεφαλαίων που απαιτούνται για την απόκτηση ενός πλοίου. Ο θεσμός αυτός, ήταν μια πολύ μεγάλη αιτία, για την ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας (επιχειρηματικό δέσιμο των Ελλήνων ναυτικών, με τη θάλασσα). Ο Κ. Ι. Ν. Δ αναφέρει , ότι για να υπάρχει συμπλοιοκτησία , χρειάζονται 2 στοιχεία: α) συγκυριότητα, β) συνεκμετάλλευση. Αν λείπει το ένα από τα δύο , τότε δεν έχουμε συμπλοιοκτησία.

Η συνεκμετάλλευση, δεν σταματάει λόγω πρόσκαιρης διακοπής της εκμετάλλευσης του πλοίου. Αυτό φαίνεται και στην περίπτωση του ναυπηγημένου πλοίου, που το πλοίο δεν είναι ακόμη αντικείμενο εκμετάλλευσης.

Η διαφορά του συμπλοιοκτήτη , σε σχέση με τους εταίρους, είναι ότι ο συμπλοιοκτήτης μπορεί να διαθέσει ελεύθερα, το δικό του μερίδιο.

Στο φαινόμενο της συμπλοιοκτησίας, υπάρχει και «η αρχή της κυριαρχίας της γνώμης της πλειοψηφίας». Άρα πρέπει να υπάρχει συγκατάθεση, όχι με βάση τα πρόσωπα αλλά τα μερίδια. Έτσι, αν

ένας συμπλοιοκτήτης, κατέχει 50% και άνω, μπορεί να εκναυλώσει το πλοίο παρότι τα υπόλοιπα ποσοστά, ανήκουν σε περισσότερα πρόσωπα. (Αν ίσχυε η αρχή της ομοφωνίας των συμπλοιοκτητών, όπως συμβαίνει σε άλλες μορφές οικονομικής συνεργασίας, θα ήταν αδύνατη η εκμετάλλευση του πλοίου).

Αν η επίτευξη της πλειοψηφίας, δεν καθίσταται δυνατή, κάθε συμπλοιοκτήτης μπορεί να αιτήσει την διάλυση της συμπλοιοκτησίας από το δικαστήριο, ή το διορισμό «προσωρινού διαχειριστού». Κάθε πράξη του διαχειριστού, εντός των ορίων της εξουσίας του, δεσμεύει και τους συμπλοιοκτήτες. Άρα κάθε σύμβαση ναυλώσεως, από μέρος του διαχειριστού, ενεργεί υπέρ ή κατά των πλοιοκτητών. Ο διορισμός του διαχειριστού από τους συμπλοιοκτήτες, μπορεί να ανακληθεί αν υπάρχει σπουδαίος λόγος, χρειάζεται όμως την συγκατάθεση των 2/3 των συμπλοιοκτητών. Αν ο διορισμός δεν έχει γίνει με σύμβαση, τότε χρειάζεται η συγκατάθεση της πλειοψηφίας.

Εκναυλωτής, είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που μπορεί να παρέχει τη μεταφορική ικανότητά του. Δικαίωμα εκναυλώσεως, έχουν:

Ο Εφοπλιστής :

Αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο το οποίο ανήκει σε άλλον και συνεπώς μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε πράξη που αφορά την εκμετάλλευση του πλοίου. Ως προς την έκταση των εξουσιών του εφοπλιστή, επί του πληρώματος και του πλοίαρχου, υπάρχουν διαφορές και αμφισβητήσεις σε σχέση με το προηγούμενο δίκαιο. Με βάση τον Κ. Ι. Ν. Δ., ο εφοπλιστής διορίζει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα εκτός άλλης συμφωνίας. Με το παλαιότερο δίκαιο, την εξουσία έχει ο πλοίαρχος για το διορισμό του πληρώματος.

Άρα οι πράξεις του πλοίαρχου, δεσμεύουν τον εφοπλιστή και όχι τους πλοιοκτήτες, αφού ο εφοπλιστής έχει την εκμετάλλευση του πλοίου. Σχετική διάταξη του Κ. Ι. Ν. Δ. ορίζει, ότι τόσο ο εφοπλιστής, όσο και ο κύριος του πλοίου, οφείλουν να προβούν σε σχετική

κάθε πλοιοκτήτη ξεχωριστά αλλά και στην πλειοψηφία. Το δικαίωμα της λογοδοσίας, χάνεται αν περάσει 1 χρόνος.

Στο τέλος του έτους, κλείνονται οι λογαριασμοί και διανέμονται τα κέρδη, χωρίς οποιαδήποτε κράτηση του διαχειριστή, παρά μόνο για απαραίτητα έξοδα (συντήρηση πλοίου, έξοδα για τρέχουσες ανάγκες, κ.λ.π.).

Ο Κ. Ι. Ν. Δ., παρουσιάζει τις εξουσίες του διαχειριστή έναντι τρίτων. Έτσι μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια εκναυλώσεως του πλοίου, εφόσον επιτυγχάνεται ο σκοπός της πλοιοκτησίας δηλαδή η εκμετάλλευση του πλοίου.

Είναι δυνατό, να διοριστούν περισσότεροι από ένας διαχειριστές, οι οποίοι ενεργούν μέσω συμφώνου. Σε αυτήν την περίπτωση, αν κάποιος εναντιωθεί, μπορεί βάση του συμφώνου να υπερισχύσει η άποψή του.

Σε περίπτωση ανακλήσεως της παραίτησης του διαχειριστού, πρέπει να γίνει γνωστή στα νηολόγια, αλλιώς εκείνοι οι οποίοι συναλλάσσονται με τον διαχειριστή που ανακλήθηκε, μπορούν να στραφούν κατά των πλοιοκτητών.

Σύμφωνα με το προϊσχύσαν δίκαιο, ο πλοίαρχος, είχε δικαίωμα εκναυλώσεως όταν οι πλοιοκτήτες βρίσκονταν σε άλλο τόπο. Τώρα, μπορεί να υπογράψει μόνο το έγγραφο της ναυλώσεως, χωρίς να έχει δικαίωμα εκναυλώσεως του πλοίου.

Ο ΝΑΥΛΩΤΗΣ

Ναυλωτής, είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δικαιούται έναντι ανταλλάγματος (του ναύλου που παίρνει ο εκναυλωτής), να χρησιμοποιήσει το πλοίο όλο ή μερικώς, για θαλάσσια μεταφορά.

Ο Ναυλωτής δεν είναι πάντοτε το ίδιο πρόσωπο με τον φορτωτή. Μπορεί, 1) να είναι ο κύριος του φορτίου, 2) ο ενεργών (αυτός που ενεργεί) για λογαριασμό του κατόχου του φορτίου. Στην περίπτωση που ο ναυλωτής δεν είναι το ίδιο πρόσωπο (2) με τον φορτωτή, ο φορτωτής υποχρεούται να συμμορφωθεί με τους όρους

της ναυλώσεως, όσον αφορά τον τρόπο της φορτώσεως και την καταβολή ναύλου ή επισταλιών.

Έτσι υπάρχει μια ιδιομορφία όσον αφορά τη σύμβαση ναυλώσεως, κατά την οποία, οι αρχικώς συμβληθέντες (αυτοί που καταρτίζουν τη σύμβαση, δηλαδή εκναυλωτής- ναυλωτής) είναι δυνατό να συνάψουν σύμβαση για λογαριασμό τρίτων (π. χ φορτωτή), οι οποίοι δεσμεύονται για τους όρους της σύμβασης. Έτσι ο εκναυλωτής, μπορεί να απαιτήσει την εκπλήρωση των όρων του ναυλοσύμφωνου, από πρόσωπα τα οποία δεν συμμετέχουν στην κατάρτιση της ναυλώσεως. Τέτοια πρόσωπα, είναι ο φορτωτής και ο παραλήπτης. Ο παραλήπτης, δεν είναι ο κάτοχος της φορτωτικής που μεταβιβάζεται σε αυτόν με οπισθογράφηση.

Αν ο ναυλωτής δεν είναι ο κύριος του φορτίου, η φορτωτική που εκδίδεται μετά την φόρτωση, με βάση τη σύμβαση ναυλώσεως, μεταβιβάζεται μέσω οπισθογραφήσεως ή εκδίδεται απευθείας στο όνομα του παραλήπτη. Σε αυτή την περίπτωση, ο ναυλωτής ενεργεί για λογαριασμό τρίτου, ο οποίος δεσμεύεται για τους όρους της φορτωτικής χωρίς να μπορεί να ισχυρισθεί, ότι η φορτωτική αποτελεί για αυτόν μια απλή πράξη παραλαβής του φορτίου. Έτσι ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας, κατόπιν εξουσιοδότησης του πλοιοκτήτη, υπογράφει την φορτωτική και συνάπτει έτσι μια σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και του φορτωτή ή του παραλήπτη, η οποία είναι πιθανό να μην συμφωνεί με την σύμβαση που καταρτίσθηκε αρχικά, μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή (βλέπε σημείωση 1 κάτω- κάτω, σελ. 29-30 βιβλίου).

Όταν όμως το ναυλοσύμφωνο, περιέχει όρους ασυνήθιστους, σύμφωνα μάλιστα με την αγγλοσαξονική νομολογία, δεν είναι δυνατό να απαιτηθεί από τον φορτωτή, μνα αποδεχθεί αυτούς τους όρους εφόσον τους αγνοούσε. Σε αυτήν την περίπτωση, ο φορτωτής μπορεί να αρνηθεί τη φόρτωση του φορτίου, ή να αποκτήσει την επιστροφή του.

Είναι δυνατό ο ναυλωτής, να συνάψει συμβάσεις ναυλώσεως με άλλους ναυλωτές, ενεργώντας έτσι ως υπεκναυλωτής (υπεισέρχεται στην ιδιότητα του εκναυλωτού).

Μπορεί ακόμη, να συνάψει συμβάσεις μεταφοράς με περισσότερους από ένα φορτωτές, δια της εκδόσεως φορτωτικών στους επιμέρους φορτωτές. Τότε κάθε φορτωτική, δηλώνει σύμβαση μεταφοράς μεταξύ καθενός από τους επιμέρους φορτωτές και του αρχικού εκναυλωτού. Ο ναυλωτής έτσι ενεργεί ως παραγγελιοδόχος μεταφορών και αναλαμβάνει την μεταφορά πραγμάτων για τρίτα πρόσωπα. Συνήθως, πρόκειται για μεταφορά πραγμάτων σε μικρές ποσότητες.

Έτσι έχουμε 2 σχέσεις: 1) Την σύμβαση ναυλώσεως μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή και 2) Την σχέση μεταξύ ναυλωτή παραγγελιοδόχου και των επιμέρους φορτωτών (παραγγελέων). Παρότι όμως, τονίζεται η έκδοση φορτωτικής από το ναυλωτή, στην ουσία δηλώνει σύμβαση μεταξύ του εκναυλωτή και των επιμέρους φορτωτών. Αμφισβητείται μάλιστα, αν οι φορτωτές μπορούν να στραφούν κατά του εκναυλωτή.

Ο ΝΑΥΛΟΣ

Ναύλος είναι το ποσό που λαμβάνει ο πλοιοκτήτης, για τη μεταφορά φορτίου με το πλοίο του. Το του ναύλου και ο τρόπος πληρωμής του, καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο. Γενικά ο ναύλος είναι η απόφαση πληρωμής ενός πλοίου, για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση εμπορευμάτων. Ο ναύλος συνίσταται σε χρήμα και συμφωνείται σε χρήμα. Όμως βάση διάταξης, του Α. 151, του Κ. Ι. Ν. Δ. , μπορεί αντί του ναύλου εις χρήμα να εγκαταλείψει ο ναυλωτής στον εκναυλωτή φορτωθέντα κενά βυτία, αν το περιεχόμενο υγρό φορτίο των βυτίων διέρρευσε κατά πολύ ή όλο. Σε καμία άλλη περίπτωση (δηλαδή όταν δεν υπάρχει υπαιτιότητα) δεν γίνεται να εγκαταλειφθούν εμπορεύματα αντί του ναύλου.

Το ποσό του ναύλου, αποτελεί αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Για τα πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία, το ποσό του ναύλου καθορίζεται από τις διατάξεις του νηολογίου. Για την μεταφορά φορτίων του Δημοσίου, καθορίζεται από τις διατάξεις του ναυολογίου. Για τη μεταφορά φορτίων του Δημοσίου, καθορίζεται ο ελάχιστος ναύλος, βάση του επίσημου κρατικού ναυολογίου. Επίσης, οι διασκέψεις και οι άλλοι διεθνείς ναυτικοί οργανισμοί, έχουν καταρτίσει ναυολόγια.

Σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων χωρίς καταβολή ναύλου, δεν έχουμε σύμβαση ναυλώσεως. Κάτι τέτοιο, στερεί στη σύμβαση τον αποδοτικό της χαρακτήρα.

Αν το πλοίο ναυλωθεί όχι για ένα ταξίδι, αλλά για μια χρονική περίοδο, τότε ο εκναυλωτής λαμβάνει ενοίκιο και καταβάλλεται με βάση το χρόνο (χρονοναύλωση). Αντίθετα, στη ναύλωση κατά ταξίδι, ο ναύλος υπολογίζεται με την ποσότητα του φορτίου κατά τόνο, ή τεμάχιο, ή για όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Ο χρόνος καταβολής του ναύλου υπόκεινται και καθορίζεται, με βάση τη συμφωνία. Τις πιο πολλές φορές, ο ναύλος καταβάλλεται μετά την φόρτωση και κατά την υπογραφή των φορτωτικών, από τον πλοίαρχο. Αυτό γίνεται, όταν δεν έχει ορισθεί ο χρόνος καταβολής του ναύλου στη σύμβαση ναυλώσεως. Ο εκναυλωτής, μπορεί να αξιώσει την καταβολή του ναύλου πριν την παράδοση του φορτίου αφού έχει δικαίωμα παρακρατήσεως του φορτίου σε περίπτωση μη ικανοποίησής του. Ο ναύλος, σχεδόν πάντοτε προκαταβάλλεται, φέροντας σε πλεονεκτική θέση τον εκναυλωτή έναντι του ναυλωτή.

Αρα η πλεονεκτική θέση, καθορίζεται: 1) από την καταβολή του ναύλου εκ των προτέρων και 2) από την κατοχή του φορτίου, από τον εκναυλωτή. Αυτή η εξήγηση, δίνεται από τη φύση της θαλάσσιας μεταφοράς, όπου ο εκναυλωτής για την εκτέλεση της μεταφοράς, πρέπει να προβεί σε δαπάνες για τον εξοπλισμό του πλοίου, ώστε να καταστεί ικανό για την παραλαβή του φορτίου και την εκτέλεση του ταξιδιού.

Η απαίτηση του ναύλου, υπόκειται σε ετήσια παραγραφή. Δηλαδή, ο εκναυλωτής, πρέπει να αξιώσει το απαιτούμενο ποσό του ναύλου μέσα σε ένα έτος.

ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

- 1) **ΝΑΥΛΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ**: Είναι ο ναύλος που αναγράφει το ναυλοσύμφωνο, συνήθως για κάθε τόνο του φορτίου που θα μεταφερθεί.
- 2) **ΝΑΥΛΟΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ**: Λογαριάζετε με 3 τρόπους:
 - α) Βάρος φορτίου.
 - β) Καταμέτρηση φορτίου.
 - γ) Αναλογία αξίας φορτίου.

Αναγνωρίζεται σαν ποσό της % της δηλωμένης αξίας των εμπορευμάτων. Μπορεί να πληρωθεί, είτε με την παράδοση του φορτίου, ή με ανταλλαγή φορτωτικής, ή εντός 7 ημερών από την αναχώρηση του πλοίου.

- 3) **ΝΑΥΛΟΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ**: Καταβάλλεται από τον φορτωτή για την επιστροφή εμπορευμάτων, που δεν παραδόθηκαν στον προορισμό τους, χωρίς να φταιει ο πλοίαρχος.
- 4) **ΝΑΥΛΟΣ ΜΗ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΟΣ**: Ο ναύλος που πληρώνεται για συμφωνημένο χώρο, άσχετα αν φορτώθηκε ο χώρος αυτός. Αφαιρούνται τα έξοδα του πλοιοκτήτη από αυτόν όμως τον χώρο.
- 5) **ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΝΑΥΛΟΥ**: Ναύλο που λαμβάνει ο πλοιοκτήτης για την πληρωμή των εξόδων φορτώσεως του πλοίου.
- 6) **ΝΑΥΛΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**: Αναφέρεται σε ελεύθερα πλοία, όταν οι ενοικιαστές μπορεί να έχουν δυσκολίες για εξεύρεση επιπρόσθετου φορτίου, στις συνηθισμένες αναλογίες του ναύλου.
- 7) **ΝΑΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΣ**: Εάν το φορτίο, δεν μπορεί να εκφορτωθεί στο αρχικό λιμάνι προορισμού του, για κάποιους λόγους αποκλεισμού του πλοίου στο συγκεκριμένο λιμάνι, έτσι ο

πλοίαρχος θεωρεί προκαταβολικά, ότι πρέπει να προχωρήσει στο πλησιέστερο λιμάνι, για την εκφόρτωση του φορτίου.

- 8) **ΝΑΥΛΟΣ ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ:** Είναι καταβολή ναύλου εφάπαξ (ολόκληρου). Αυτό γίνεται όταν ο πλοιοκτήτης, δεν βρίσκει χώρο σε πλοία γραμμής, χορηγεί ένα ελεύθερο πλοίο.

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ

Υγρά, Στερεά, Αέρια / Σάκους, Κιβώτια, Βαρέλια.

Παράδοση χωρίς ελαττώματα / Απαίτηση αποκατάστασης ζημιάς.

Λαθραία εμπορεύματα- Πλοίαρχος έχει δικαίωμα αποβίβασης, ή απαίτηση μεγαλύτερων ναύλων.

Δεν είναι εμπορεύματα οι ταχυδρομικοί σάκοι και τα δέματα.

Το φορτίο πρέπει να είναι νόμιμο, βάση των αρχών του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι θαλάσσιες μεταφορές έλαβαν μεγάλη ανάπτυξη. Κύρια αυξήθηκε απότομα η διακίνηση μεγάλων ποσοτήτων υγρών καυσίμων, τα οποία αποτελούν τον μεγαλύτερο όγκο των μεταφερόμενων φορτίων (παλιότερα ήταν ο γαιάνθρακας). Έτσι υπάρχει ειδικός τύπος πλοίων, τα δεξαμενόπλοια. Ο σύγχρονος στόλος δεξαμενόπλοιων, αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τα άλλα πλοία.

Άλλο χαρακτηριστικό των θαλάσσιων μεταφορών, είναι ότι σήμερα σε αντίθεση με το παρελθόν, τα εμπορεύματα είναι μικρής αξίας και αποτελούν το σημαντικό ποσοστό των θαλάσσιων μεταφορών. Τέτοιοι π. χ., είναι τα μεταλλεύματα και υπάρχει ειδικός τύπος πλοίου ORE- CARRIERS.

Η μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλής αξίας, όπως τα μεταλλεύματα και οι πρώτες ύλες, συντέλεσαν στην μείωση του θαλάσσιου κομίστρου.

Οι μεγαλύτεροι θαλάσσιοι οδοί, είναι οι οδοί που συνδέουν την Ευρώπη με τη Β. Αμερική. Ο Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς, συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, με βάση την αναλογία έκτασης ή πληθυσμού. Παλιότερα ήταν η Μεγάλη Βρετανία με τις αποικίες της. Σήμερα οι ανεπτυγμένες βιομηχανικές χώρες, εξάγοντας βιομηχανικά προϊόντα και εισάγοντας πρώτες ύλες και καύσιμα.

Κατηγορίες Φορτίων:

- 1) Γενικά Φορτία. Περιλαμβάνουν , βιομηχανικά και βιοτεχνικά προϊόντα, καθώς και είδη που αποτελούν την πρώτη ύλη άλλων βιομηχανιών, π. χ βαμβάκι, λάδι, βαμβακόσπορος κ.λ.π. Επίσης περιλαμβάνονται διάφορα τρόφιμα, καφές, κακάο, βούτυρο, κ.λ.π. Κύριο χαρακτηριστικό τους είναι ότι καταλαμβάνουν μεγάλο όγκο, λόγω του ελαφρού ειδικού βάρους και της συσκευασίας τους. Συνήθως μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες και αποτελούν αντικείμενο μεταφοράς δρομολογημένων πλοίων (LINERS).
- 2) Ομοειδή Φορτία. Είναι τα δημητριακά (σίτος, αραβόσιτος, κρίθη, κ.λ.π), ο γαιάνθρακας, τα μεταλλεύματα (βωξίτης, μαγγάνιο, αλουμίνιο, μόλυβδος), λιπάσματα, τσιμέντα, ξυλεία. Εκτός εξαιρέσεων, τα ομοειδή φορτία μεταφέρονται χύδην και σε μεγάλες ποσότητες. Αποτελούν αξιόλογο ποσοστό στο σύνολο των μεταφερόμενων φορτίων. Υπάρχουν ειδικοί τύποι πλοίων, BULK CARRIERS (πλοία χύδην φορτίου), και τα ORE-CARRIERS, που είναι ειδικά για την μεταφορά μεταλλευμάτων.
- 3) Υγρά Καύσιμα. Είναι το αργό πετρέλαιο και όλα τα υποπροϊόντα του. Υπάρχει και εδώ ειδικός τύπος πλοίου, το οποίο φέρει κατάλληλες δεξαμενές και το μηχανοστάσιο βρίσκεται στη πρύμνη.
- 4) Φορτία που απαιτούν Ψύξη. Κτηνοτροφικά και πτηνοτροφικά προϊόντα, φρούτα κ.λ.π., που υπόκεινται σε φθορά. Τα πλοία για

την μεταφορά αυτών των προϊόντων, έχουν ειδικούς ψυκτικούς χώρους.

- 5) Πρόβατα , άλογα, κ.λ.π., που καταλαμβάνουν πολύ χώρο και απαιτούν περιποίηση κατά την μεταφορά τους. Συνήθως τα πλοία, έχουν περισσότερα από ένα καταστρώματα.

Ο χώρος Φορτώσεως των φορτίων είναι ορισμένος. Έτσι μπορεί μέρος του φορτίου, να μην φορτωθεί λόγω ελλείψεως χώρου, ακόμα και στην περίπτωση της ολικής ναυλώσεως. Χώροι όπως ενδισαίτησεως του πλοιάρχου και του πληρώματος, δεν περιλαμβάνονται στους χώρους φόρτωσης. Αν ο εκναυλωτής μεταφέρει φορτία σε αυτούς τους χώρους υποχρεούται σε αποζημίωση , που είναι συνήθως το πενταπλάσιο του ναύλου.

Δεν επιτρέπεται η φόρτωση πραγμάτων στο κατάστρωμα. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, ευθύνεται ο εκναυλωτής. Όμως είναι δυνατή η φόρτωση του καταστρώματος, κατόπιν συμφωνίας εκναυλωτή-ναυλωτή. Τότε την ευθύνη φέρει ο ναυλωτής, εκτός αν υπάρχει άλλη συμφωνία.

Αν σε περίπτωση ολικής ναυλώσεως, ο ναυλωτής δεν καταλάβει όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου, υποχρεούται να καταβάλει ναύλο για το κενό χώρο, βάση του ναυλοσύμφωνου και ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να φορτώσει φορτία στον απομείναντα κενό χώρο. Επίσης ο ναυλωτής, μπορεί να γεμίσει το κενό χώρο με διάφορα άλλα φορτία, που αναφέρονται όμως στη σύμβαση. Ο εκναυλωτής, δικαιούται να αρνηθεί την φόρτωσή τους, μόνο όταν τα φορτία απαιτούν ειδική μεταχείριση.

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Είναι το πρόσωπο που διοικεί το πλοίο, καθώς και ο βασικός συντελεστής του αντικειμένου της σύμβασης ναυλώσεως. Τα καθήκοντά του είναι γενικά και ειδικά: 1) Κυβερνήτης του πλοίου, 2) Εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, 3) Γενικός προϊστάμενος

στη διοίκηση του πλοίου, 4) Εκπρόσωπος και όργανο κρατικής εξουσίας. Έχει εξουσίες Διοικητικές, οικονομικές, Πειθαρχικές, κ.λ.π.

Με την ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Επιχείρησης και των τηλεπικοινωνιακών μέσων, μειώθηκαν οι εξουσίες του πλοίαρχου και τείνουν να περιορισθούν σε κυβερνητικές κυρίως. Έτσι πολλές μεγάλες Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διατηρούν σε διαφορετικούς λιμένες πλήρως οργανωμένες υπηρεσίες, που αναλαμβάνουν την επάνδρωση των πλοίων, τον εφοδιασμό τροφίμων, την εκτέλεση επισκευών, κ.λ.π. Παλιότερα όταν τα μέσα τηλεπικοινωνίας δεν ήταν ανεπτυγμένα, ο πλοίαρχος που δεν βρισκόταν στον ίδιο τόπο με τους πλοιοκτήτες, μπορούσε ακόμη και να εκναυλώνει το πλοίο ως εκπρόσωπος των πλοιοκτητών. Σήμερα όμως που ο πλοίαρχος μπορεί να επικοινωνεί άνετα με τους πλοιοκτήτες, λαμβάνει από αυτούς εντολές και δεν έχει το δικαίωμα εκναυλώσεως, αλλά μπορεί να υπογράψει το έγγραφο της ναυλώσεως ως εντολοδόχος των πλοιοκτητών.

Τον πλοίαρχο, διορίζει ο πλοιοκτήτης ή ο ειδικός αντιπρόσωπός του, κατόπιν εξουσιοδοτήσεως. Κατά την επικρατέστερη θεωρία, ο πλοίαρχος μπορεί να προσληφθεί όχι με μισθό, αλλά με συμμετοχή στα κέρδη του πλοίου ή και με μισθό και συμμετοχή στα κέρδη.

Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για τις πράξεις του πλοίαρχου.

Όταν όμως η ευθύνη των πλοιοκτητών οφείλεται σε αδικοπραξία του πλοίαρχου εξ αμελείας, δεν είναι απεριόριστη. Τότε η ευθύνη εξαγοράζεται δια της παραχωρήσεως του πλοίου και του μικτού ναύλου.

Ο πλοίαρχος δεν έχει σχέση με τον ναυλωτή, ακόμα και όταν έχει υπογράψει το συμφωνητικό της ναυλώσεως, καθώς ενήργησε ως εντολοδόχος έχοντας το δικαίωμα της εκναυλώσεως. Μάλιστα η σύμβαση διατηρείται, ακόμα κι αν αντικατασταθεί ο πλοίαρχος, εκτός όμως αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.

Ο ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

Είναι σημαντικό πρόσωπο για τον εκναυλωτή. Οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι πολλές. Ο πράκτορας του λιμένος έχει εργασίες σχετικά με τη φόρτωση του φορτίου, αντικαθιστώντας έτσι τον πλοιοκτήτη και μια φορά τον φορτωτή. Διεκπεραιώνει τις σχέσεις του πλοίου με τις τοπικές αρχές για τον απόπλου (λιμενικές, τελωνειακές διατυπώσεις), παρακολουθεί το πλοίο κατά την πορεία του, ενημερώνεται και ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο για την άφιξη του πλοίου (παραλήπτη). Ο πράκτορας του λιμένος εκφορτώσεως, φροντίζει για την ομαλή εκφόρτωση του φορτίου. Ειδοποιεί τον παραλήπτη και διεκπεραιώνει τις σχέσεις του πλοίου με τις υπεύθυνες αρχές (λιμενικές, τελωνειακές διατυπώσεις). Επίσης μεριμνά για την είσπραξη του ναύλου, όταν πρόκειται για υπόλοιπο, ελέγχει τη νομιμοποίηση του δικαιούχου του φορτίου, φροντίζει για την διαφύλαξη του φορτίου και την παράδοσή του σε οργανισμούς μεσολαβητικούς, όταν ο παραλήπτης δεν εμφανισθεί αμέσως για την παραλαβή του φορτίου.

Όσο χρόνο το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι φορτώσεως, ή εκφορτώσεως, οι εξουσίες του πλοίαρχου που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες του πράκτορα, ατονούν.

Ο πράκτορας δικαιούται αμοιβή από τον πλοιοκτήτη, αφού εξυπηρετεί τα συμφέροντά του, ενώ παραλήπτης οφείλει αμοιβή στον πράκτορα όταν δεν εμφανισθεί αμέσως με την άφιξη του πλοίου, για την παραλαβή του φορτίου απευθείας από τον πλοίαρχο. Τότε ο πράκτορας, μεριμνά και παραδίδει το φορτίο σε σχετικές υπηρεσίες, μέχρι να εμφανισθεί ο παραλήπτης τον οποίο θα εφοδιάσει με αντίστοιχη διατακτική παράδοσης, βάση της οποίας πληρώνεται.

Ο πράκτορας, ενεργεί για λογαριασμό των πλοιοκτητών και δεν έχει κανένα δικαίωμα πέρα από την αμοιβή του, για αυτό δεν ευθύνεται έναντι των τρίτων, εκτός της περιπτώσεως υπαιτίου ζημιάς.

Είναι δυνατό να λάβει μέρος στην κατάρτιση συμβάσεως ναυλώσεως και να υπογράψει το συμφωνητικό της ναυλώσεως, είτε αναφέρονται σε αυτό οι εντολές του, είτε όχι. Αυτό βέβαια γίνεται κατόπιν εξουσιοδότησης από τον εκναυλωτή, καθότι ο πράκτορας ενεργεί κατά εντολή του.

Ο διορισμός του πράκτορα , γίνεται κυρίως από τον εκναυλωτή, αφού αυτός εξυπηρετεί και προστατεύει τα συμφέροντα ο πράκτορας. Είναι δυνατό όμως ο διορισμός, να γίνει από τον εκναυλωτή. Σε αυτή την περίπτωση , αν ο πράκτορας δεν είναι πρόσωπο εμπιστοσύνης για τον εκναυλωτή, ή τον πλοίαρχο , μπορούν να διορίσουν άλλο πράκτορα για την προστασία των συμφερόντων τους.

Ο ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ

Κύριος συντελεστής χαμηλού κόστους μεταφοράς φορτίων, είναι η εξεύρεση κατάλληλου πλοίου, του οποίου τα χαρακτηριστικά πρέπει να ανταποκρίνονται στις ιδιομορφίες των εμπορευμάτων, τη γεωγραφική θέση που είναι το πλοίο, την εξεύρεση φορτίου επιστροφής, τη συνεχόμενη απασχόληση του πλοίου, καθώς και άλλοι παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με την πρόθεση των πλοιοκτητών.

Όλα αυτά τα στοιχεία δεν είναι δυνατό να είναι γνωστά στον ενδιαφερόμενο, να μεταφέρει κάποια φορτία από ένα τόπο σε ένα άλλο. Επίσης κι ο πλοιοκτήτης, δεν είναι δυνατό να γνωρίζει , ποιος έμπορος διαθέτει φορτίο προς μεταφορά με συμφέροντες όρους για αυτόν. Για αυτό το λόγο μεσολαβούν πρόσωπα (άτομα ή επιχειρήσεις), που είναι δυνατό να γνωρίζουν όλα τα παραπάνω στοιχεία με κατάλληλο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται χαμηλό κόστος μεταφοράς και όροι που συμφέρουν την απασχόληση του πλοίου. Τέτοια πρόσωπα είναι οι ναυλομεσίτες.

Οι ναυλομεσίτες , απασχολούνται σε ειδικά ναυτιλιακά γραφεία μεγάλων ναυτιλιακών κέντρων. Η οργάνωση αυτών των

επιχειρήσεων είναι άρτια και ανταποκρίνονται σε όλα τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Η επιτυχία του ναυλομεσίτη, προϋποθέτει πλήθος γνώσεων σχετικά με την ναυπήγηση, διοίκηση και διαχείριση των πλοίων, με την κίνηση των πλοίων, με τις ιδιομορφίες, τα τέλη, καθώς επίσης και τις ευκολίες των διαφόρων λιμένων σε όλο τον κόσμο. Επίσης γνώσεις σχετικά με το εθνικό και διεθνές δίκαιο, που διέπει τη θαλάσσια μεταφορά, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ναυλομεσίτης τις περισσότερες φορές, είναι ο συντάκτης των ναυλοσύμφωνων.

Είναι δυνατό ο κάθε συμβαλλόμενος (φορτωτής, πλοιοκτήτης), να χρησιμοποιήσει διαφορετικούς ναυλομεσίτες. Έτσι υπάρχουν οι ναυλομεσίτες, που διαθέτουν φορτία και ναυλομεσίτες που διαθέτουν πλοία. Σε αυτές τις περιπτώσεις η ναύλωση επιτυγχάνεται με συνεργασία δύο ή περισσότερων ναυλομεσιτών.

Η αμοιβή του υπολογίζεται σε ποσοστά επί του ναύλου, των επισταλιών και του νεκρού ναύλου. Το ποσοστό της αμοιβής του ναυλομεσίτη, αναγράφεται στο συμφωνητικό της ναυλώσεως. Την αμοιβή δε του ναυλομεσίτη, καταβάλλει πάντοτε ο εκναυλωτής. Ο χρόνος καταβολής της, είναι συνήθως ένας χρόνος, στον οποίο ο εκναυλωτής εισπράττει το ναύλο. Σε περίπτωση ακυρώσεως καταρτισθείσας συμφωνίας ναυλώσεως, ο μεσίτης δεν εισπράττει ολόκληρη την προμήθεια, αλλά μέρος αυτής, με βάση και τον τύπο του ναυλοσύμφωνου.

State Control

has been efficient port state control in Europe since 1982 and yet the problem of substandard shipping still exists and is projected by some as worsening.

The absence of comparative statistics and the variations in policies, procedures, criteria and ship targeting methods make it difficult to assess the magnitude of the problem.

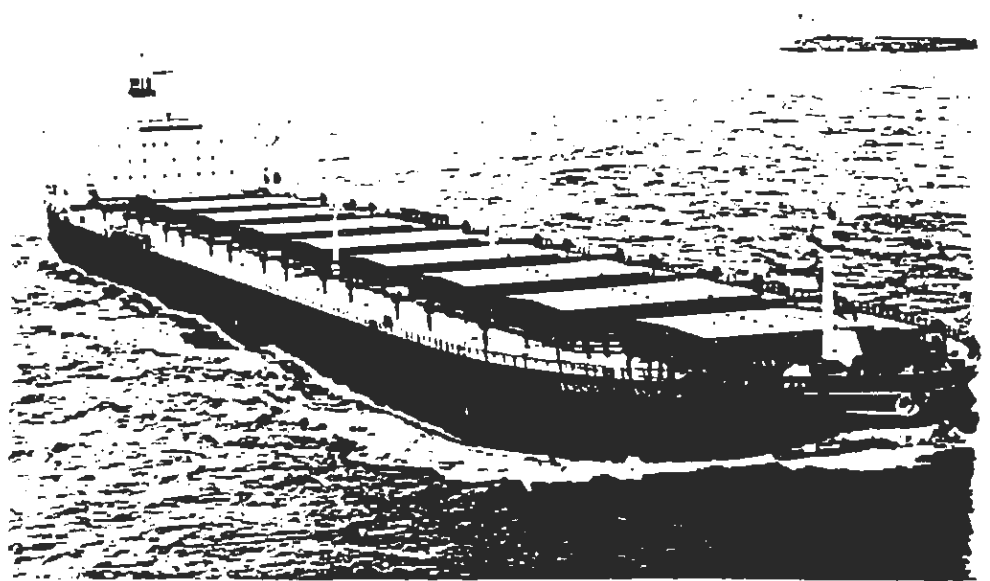
Port state control, originally conceived as supplementary to national measures by flag states to monitor the condition of ships, is increasingly projected as the real guarantor of safety. Some aspects of port state control, in particular those beyond statutory requirements and guidelines, disregarding the principles of "on equal grounds" and "without discrimination" and operating with mistrust the flag states and other responsible or interested parties, including ship owners.

IMO holds that the time has come to reassess the lack of past achievements and develop a more objective approach.

It is a fact that the present substandard ships are fewer than in the era before port state control.

Since all ships eventually become subject to PSC boarding systems to meet their targets, the further expansion of PSC activities renders a disservice to ships that are definitely not substandard. A number of factors contribute to the existence of substandard ships and redressing the situation requires collective action. The intended effect of industry initiatives, enhanced inspection systems, condition surveys and -in the near future- the introduction of the ISM Code places a continuously increasing pressure on substandard shipping, the eventual disappearance of which will obviate the need for the control mechanisms. In these circumstances, the concern of shipping should be to refine the definition of "substandard" so that it does not include good ships which are more competitive. IMO, governments, industry objectives, enhanced inspections and the ISM Code safety culture all lead to the same objective.

Port state control does have a role to play, but it should be reasonable, balanced and effective, concentrating its efforts against genuinely substandard ships and able to operate in a timely manner to meet the needs, if it is not to be perceived as over-zealous and obstructive.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΜΟΡΦΕΣ- ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με τη μορφή:

- Της ατομικής επιχείρησης.
- Της προσωπικής εταιρείας (ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, ετερόρρυθμης κατά μετοχές).
- Της ανώνυμης εταιρείας.
- Της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης.
- Της Συμπλοιοκτησίας.
- Της Ναυτικής Εταιρείας του Νόμου 959/79.
- Της Εταιρείας Λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78.
- Της ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας.
- Της αλλοδαπής επιχείρησης που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το Νόμο 89/67.

Οι ατομικές επιχειρήσεις αποτελούσαν στο παρελθόν διαδεδομένη μορφή δράσης στις θαλάσσιες μεταφορές. Γιατί εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μικρών επιχειρηματιών. Η αύξηση του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιόρισε πολύ τη μορφή της ατομικής επιχείρησης.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σπάνια λειτουργούν με την μορφή της προσωπικής εταιρείας (ΟΕ ή ΕΕ) γιατί η μορφή αυτή δεν αρμόζει στις θαλάσσιες μεταφορές κυρίως λόγω του απεριόριστου της ευθύνης των εταίρων.

Οι μορφές της Ανώνυμης Εταιρείας και της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, με τις οποίες λειτουργούν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι γνωστές από το Εμπορικό Δίκαιο.

Για τις άλλες μορφές δράσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα αναφερθούμε στα επόμενα.

Συμπλοιοκτησία

Είναι ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης που εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο. Το θεσμό ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ.

Χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας αποτελούν:

- Η συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου.
- Η ένωση των συμπλοιοκτητών με σκοπό την εκμετάλλευσή του.

Οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας είναι :

- 1) Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 10 κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές εργασίες.
- 2) Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δύο ή περισσοτέρων προσώπων επί του ίδιου πλοίου εξ αδιαιρέτου.
- 3) Συνεκμετάλλευση δηλαδή από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καταρτίζεται προφορικώς ή εγγράφως και δεν υπόκειται σε διατυπώσεις δημοσίευσης. Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Για την κατάρτιση της σύμβασης το πλοίο διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικά ίσες. **Μερίδα συμπλοιοκτησίας** σημαίνει:

- Το μέρος της κυριότητας επί του πλοίου.
- Τη συμμετοχή του συμπλοιοκτήτη στην υπόλοιπη περιουσία της συμπλοιοκτησίας.
- Το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του συμπλοιοκτήτη.

Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημιές του πλοίου, ανάλογα με τις μερίδες που έχει σε αυτό. Κατά τη διανομή των κερδών απαγορεύεται η κράτηση ποσού για σχηματισμό αποθεματικού.

Η συμπλοιοκτησία λύεται:

- Εάν περιέλθουν όλες οι μερίδες σε ένα πρόσωπο.
- Εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.
- Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.

- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά τη σύσταση .
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της.

Η Ναυτική Εταιρεία του Νόμου 959/79

Η Ναυτική Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυαθλητικά πλοία.

Η Ναυτική Εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα. Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας, τα παρακάτω:

- 1) Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- 2) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- 3) Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κ.λ.π.).
- 4) Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κ.λ.π.).
- 5) Τα δικαιώματα των μετόχων.
- 6) Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις «Ναυτική Εταιρεία» ή τα αρχικά «Ν. Ε». Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικρατείας. Η Ν. Ε συνίσταται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον 2. Το κεφάλαιό της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός 2 ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 300.000 ή το ισόποσο ξένου νομίσματος, το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο.

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

Οι Ναυτικές Εταιρείες- πλοιοκτήτριες πλοίων – υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων – εξόδων.

Εταιρείες λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών , λειτουργούν με τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται :

- Με βάση το Νόμο 849/78.
- Με βάση τη νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες (Ν. 2190).
- Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του Νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο Νόμος 849/78 (άρθρο 45) συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί ΑΕ.

α) Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές (μη προνομιούχες) μετοχές, που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το τριάντα πέντε τοις εκατό τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου.

β) Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920 και οι προνομιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.

γ) Στο δικαστικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι. Τα λοιπά μέλη εκλέγονται από τη γενική συνέλευση.

δ) Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνίσταται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με τις αρμοδιότητες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.

ε) Αν η εταιρεία διαλυθεί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας με ανάλογη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του άρθρου 55 του νόμου 947/1979.

2. Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή κοινότητα, μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή η κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το τριάντα πέντε στα εκατό του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ το δύο τοις εκατό του μετοχικού κεφαλαίου. στην περίπτωση αυτή οι μέτοχοι, που είναι φυσικά πρόσωπα, πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας ή κατοικούν στο νομό ή κατάγονται από το νομό στον οποίο υπάγεται ο δήμος ή η κοινότητα.

3. Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται, ως προς τη φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους, με τις εταιρείες, των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και κοινοτικών εταιρειών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8α' του νόμου 2190/1920. Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους, έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών ή κοινοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

4. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών εσωτερικού, εμπορίου και του κατά περίπτωση αρμόδιου

Υπουργού, ρυθμίζονται και ειδικότερα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν, τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και τη συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και τη λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους (ν. δ 268/753, ν. 4171/61 κτλ) προβλέπεται, ότι η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό που προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων (μία από τις οποίες θεωρείται και η αγορά ή κατασκευή πλοίων) γίνεται με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Η σύμβαση αυτή που είναι «ιδιότυπη» χαρακτηρίζεται και «εγκριτική πράξη», γιατί παίρνει συνήθως την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης. Είναι δυνατό επίσης μία τέτοια σύμβαση μεταξύ του κράτους και των ιδιωτών-επενδυτών να κυρώνεται εκ των υστέρων με νόμο. Οι παραπάνω συμβάσεις έχουν ενιαία διατύπωση και οι όροι τους είναι εκ των προτέρων διατυπωμένοι από την πλευρά του κράτους. Για κάθε κατηγορία μάλιστα επιχειρήσεων, όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, υπάρχει ένας ειδικός τύπος σύμβασης, με ιδιαίτερες διατάξεις και όρους. Η Εφημερίδα της Κυβερνήσεως περιλαμβάνει ένα ειδικό τεύχος στο οποίο καταχωρούνται οι εγκριτικές πράξεις. Μια απλή παρατήρηση στο τεύχος αυτό πείθει ότι πιο συνηθισμένη επενδυτική δραστηριότητα είναι αυτή της αγοράς και κατασκευής πλοίων. Αυτό αποδεικνύει αφενός ότι τα προερχόμενα από το εξωτερικό κεφάλαια ήταν και είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος τους προσανατολισμένα σε ναυτιλιακές επενδύσεις, αλλά και ότι το κράτος επέδιδε πάντοτε ιδιαίτερη σημασία στην προσέλκυση επενδύσεων αυτής της κατηγορίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» , οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται:

- Για αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό.
- Για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου αυτού, και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα.

Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της Ελληνικής σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου 2687/53.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται για το σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, νηολόγηση και εκμετάλλευση πλοίων με κεφάλαια εξωτερικού) φέρουν υποχρεωτικά τον τίτλο «Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και τη λειτουργία των ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ των επενδυτών και του Ελληνικού κράτους που λέγεται και «εγκριτική πράξη».

Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρείες αυτές (όπως απαλλαγή από φόρους, χαρτόσημα, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών , κ. ά) και οι υποχρεώσεις απέναντι στο Ελληνικό δημόσιο. Επίσης ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών που αφορούν:

- Το κεφάλαιο της εταιρείας.
- Τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης.
- Την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού.
- Τη διάθεση των κερδών.
- Το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετόχων κ. ά.

Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν. 89/1967 (και 378/68, 27/75)

Μπορούν να εγκαθίστανται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, μεγαλύτερα από 1000 κ. ο. χ .

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, χαρτόσημα, εισφορές, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος.

Για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου 89 πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

- 1) Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος, μη υποχρεωτικά εκχωρητέου, τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους (ενοίκια, μισθούς υπαλλήλων, λοιπά γενικά έξοδα) στην Ελλάδα, το ύψος του οποίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια.
- 2) Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα.
- 3) Η επιχείρηση πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση, η οποία καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του νόμου.

Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η λογιστική, όπως είναι γνωστό, βρίσκεται σε οργανική σύνδεση και αλληλεξάρτηση με όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης. Η ορθή και ακριβής απεικόνιση των λογιστικών γεγονότων προϋποθέτει βαθιά γνώση των λειτουργιών της επιχείρησης και των ιδιομορφιών της. Πολύ περισσότερο είναι αναγκαία η γνώση αυτή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις γιατί αποτελούν έναν ιδιαίτερο κλάδο με τη δική του οργάνωση και ξεχωριστές οικονομικές πράξεις.

Γι' αυτό κρίναμε σκόπιμο για καλύτερη των προβλημάτων της ναυτιλιακής λογιστικής να αναλύσουμε τη διάρθρωση μιας

ναυτιλιακής επιχείρησης που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι κάπως διαφορετική σε επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίων, όμως αυτό δεν αφαιρεί τη σημασία που έχει η γνώση της δομής μιας ναυτιλιακής επιχείρησης για την καλύτερη κατανόηση της ναυτιλιακής λογιστικής.

Μια τέτοια επιχείρηση εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων περιλαμβάνει τα παρακάτω τμήματα:

Τμήμα ναυλώσεων (Chartering Department)

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την παρακολούθηση της ναυλαγοράς και των ζητούμενων τόνων φορτίου προς μεταφορά. Η καλή ναύλωση του πλοίου αποτελεί το σπουδαιότερο μέλημα της επιχείρησης και τούτο γιατί και μια μετά παραμονής του πλοίου χωρίς ναύλο , σημαίνει ζημιά χιλιάδων δολαρίων για την επιχείρηση. Αλλά και επειδή η ναύλωση του πλοίου αποτελεί συνδυασμό πολλών παραγόντων και προϋποθέτει:

- α) Συνεχή επαφή του τμήματος με τους ναυλομεσίτες (Ship Brokers).
- β) Συνδυασμό κάθε νέας ναύλωσης με τη γεωγραφική θέση στην οποία θα περατώσει το ταξίδι του το πλοίο, έτσι ώστε να ταξιδέψει όσο το δυνατό λιγότερες ώρες χωρίς φορτίο για νέα φόρτωση.

Θα λέγαμε ότι η καλύτερη περίπτωση ναύλωσης είναι αυτή που γίνεται αμέσως στο ίδιο λιμάνι στο οποίο το πλοίο τελείωσε το προηγούμενο ταξίδι του και εκφόρτωσε. Όμως και στην περίπτωση αυτή πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως:

- Η προσφορά μεγαλύτερου ναύλου που καλύπτει τα έξοδα (σταθερά & μεταβλητά) μετάβασης του πλοίου σε άλλο λιμάνι για φόρτωση.
- Η πιθανή καθυστέρηση φόρτωσης που μπορεί να οφείλεται σε αυξημένη κίνηση ή ανεπάρκεια του λιμανιού ή σε έλλειψη τεχνικών μέσων φόρτωσης και εκφόρτωσης.

- Οι συνθήκες ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα και άλλα εφόδια.

Σε μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το τμήμα ναυλώσεων λειτουργεί υποτυπωδώς γιατί υποκαθίσταται ουσιαστικά από τους ναυλομεσίτες ο οποίοι αναλαμβάνουν με αμοιβή την εξεύρεση ναύλου.

Τμήμα ανεφοδιασμού (Ship's Operation Department)

Το τμήμα αυτό ασχολείται:

- α) Με την εξεύρεση πρακτόρων που θα εξυπηρετούν το πλοίο στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει και τη διαβίβαση οδηγιών τόσο στον πλοίαρχο, όσο και στον πράκτορα.
- β) Με τη συνεχή ενημέρωση του πλοίαρχου για τις υποχρεώσεις που έχει απέναντι στους ναυλωτές με βάση τους όρους του ναυλοσύμφωνου.
- γ) Με την παρακολούθηση των καυσίμων και εφοδίων του πλοίου για να αποφεύγονται σπατάλες. Ο έλεγχος αυτός επιτυγχάνεται με την ενημέρωση του τμήματος από τον πλοίαρχο για την ταχύτητα του πλοίου, για την ανάλωση των καυσίμων και λιπαντικών ανά 24ωρο κ.λ.π.
- δ) Την επιλογή των σημείων ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια καθώς και την προώθηση μελών πληρώματος προς αντικατάσταση άλλων που αποχωρούν ή εγκαταλείπουν το πλοίο.

Το τμήμα ανεφοδιασμού λειτουργεί υπό τη διεύθυνση έμπειρου αρχιπλοίαρχου.

Τεχνικό τμήμα (Engineering Department)

Το τμήμα των επισκευών και συντηρήσεων φροντίζει:

- α) Για την συντήρηση των μηχανών του πλοίου.

β) Για την έγκαιρη αποστολή στο πλοίο των απαραίτητων ανταλλακτικών και εξαρτημάτων που πρέπει να αντικατασταθούν.

γ) Για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών που πρέπει να διενεργηθούν με βάση τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοίας.

Το τμήμα επισκευών και συντηρήσεων διευθύνεται από πεπειραμένο αρχιμηχανικό με πλούσια θαλάσσια εμπειρία και επαρκείς τεχνικές γνώσεις.

Τμήμα Οικονομικών υπηρεσιών (Finance Department)

Το τμήμα αυτό ασχολείται:

α) Με την εξοικονόμηση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία της επιχειρήσεως (σύναψη δανείων με τις τράπεζες, έγκαιρη είσπραξη των ναύλων κ.λ.π).

β) Με την ασφάλιση των πλοίων (διαπραγμάτευση των όρων ασφάλισης, υπογραφή ασφαλιστικών συμβολαίων, παρακολούθηση είσπραξης τυχόν απαιτήσεων κ.λ.π).

Σε μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι ασφαλίσεις αποτελούν ιδιαίτερο τμήμα (Insurance and Claims Department).

Τμήμα Λογιστηρίου

Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση το λογιστήριο αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα:

α) Να επιλέξει το κατάλληλο λογιστικό σύστημα και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση.

β) αν καταρτίσει το σχέδιο λογαριασμών που είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της επιχείρησης .

γ) Να αναλύσει το περιεχόμενο και τη συνδεσμολογία των λογαριασμών.

δ) Να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου. Ιδιαίτερη και άμεση παρακολούθηση χρειάζονται οι δοσοληψίες με τις τράπεζες γιατί με αυτές εξαντλείται το μεγαλύτερο μέρος των δοσοληψιών της επιχείρησης.

ε) Η σύνταξη των λογαριασμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, του λογαριασμού αποτελέσματα χρήσεως και η κατάρτιση του ισολογισμού.

Η οργανωτική διάρθρωση που αναπτύξαμε παραπάνω αφορά ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι βασική για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε μικρό βαθμό διαφοροποιείται σε επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίου. Έτσι σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές, δεν υπάρχει τμήμα ναυλώσεων, ενώ λειτουργούν τμήματα όπως:

- Τμήμα κίνησης επιβατηγών (Passengers Department) το οποίο παρακολουθεί την κίνηση των επιβατηγών στα λιμάνια και είναι υπεύθυνο για την καλύτερη οργάνωση διακίνησης (επιβίβαση - αποβίβαση).

**ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΑΛΛΟΔΑΠΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΝ 89/67**

(Αριθ. 1241.1746/13/21925(7))

Εγκατάσταση στην Ελλάδα Γραφείου ή Υποκαταστήματος της Εταιρείας
GLAFKI (HELLAS) MARITIME COMPANY, που εδρεύει στη ΛΙΒΕΡΙΑ.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α. Τις διατάξεις του ΑΝ 89/67 "για εγκατάσταση στην Ελλάδα αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών" (ΦΕΚ 132Α/67) όπως συμπληρώθηκαν με τον ΑΝ 378/68 που αφορά τη συμπλήρωση του ΑΝ 89/67 κ.λ.π. (ΦΕΚ 82 Α/68).

β. Τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/75 "για τη φορολογία πλοίων, επιβολή εισφοράς προς ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκατάστασης αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρύθμισης συναφών θεμάτων" (ΦΕΚ 77/75 τ.Α) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Ν. 814/78 που αφορά τη συμπλήρωση και τροποποίηση φορολογικών και άλλων τινών συναφών διατάξεων (ΦΕΚ 144 Α/78).

γ. Τις διατάξεις του Νόμου 1558/ 1985 "περί Κυβέρνησης και Κυβερνητικών Οργάνων" (ΦΕΚ 137 Α/26.7.1985).

δ. Τις 58101/4/78, 58101/5/78 και 58101/180 κοινές αποφάσεις των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1048/Β/78, 1064/Β/78 και 262/Β/80).

ε. Τις διατάξεις του Π.Δ. 831/81 "για τον περιορισμό συναρμοδιοτήτων κ.λ.π." (ΦΕΚ 211 Α/81).

στ. Την από 7 Ιουλίου 1988 αίτηση της Εταιρείας GLAFKI (HELLAS) MARITIME COMPANY.

ζ. Την από 23 Ιουλίου 1988 βεβαίωση του Γενικού Προξενείου της Δημοκρατίας της Λιβερίας στην Ελλάδα από την οποία προκύπτει ότι η παραπάνω εταιρεία συνεστήθη νόμιμα και εξακολουθεί να υπάρχει.

η. Την απόφαση Α 9211/ΔΙΟΝΟΣΕΕ 1737/3.12.1987 του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας για ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

1. Εγκρίνουμε την εγκατάσταση στην Ελλάδα Γραφείου ή Υποκαταστήματος της Εταιρείας GLAFKI (HELLAS) MARITIME COMPANY που εδρεύει στη ΛΙΒΕΡΙΑ και την υπαγωγή της στις διατάξεις των ΑΝ 89/67, 378/68 και Ν. 27/75 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 814/78 με το σκοπό όπως εφόσον επιτρέπεται από το καταστατικό της, ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με πράξεις που προβλέπονται στο άρθρο 28 του Ν. 814/78, δηλαδή με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω από χίλιους (1000) τόρους ολικής χωρητικότητας, με εξαίρεση τα επιβατηγά αεροπλοϊκά πλοία, καθώς και με την αντιπροσωπευτική επιχειρήσεων, που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις πιο πάνω δραστηριότητες.

2. Ειδικότερα επιτρέπεται από το Γραφείο ή Υποκατάστημα της Εταιρείας να γίνονται στην Ελλάδα οι παρακάτω εργασίες:

α. Η επιμέλεια θεμάτων που αφορούν τα πλοία ανήκουν σ' αυτή ή τα πλοία που διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται ή τα πλοία των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και έχουν σχέση με:

(1) Την εξεύρεση πληρωμάτων από την Ελλάδα ή το εξωτερικό για την επάνδρωση των πιο πάνω πλοίων, την υπογραφή συμβάσεων ναυτικής εργασίας με τα πληρώματα των πλοίων αυτών, καθώς και τις διατυπώσεις για την αποστολή και μετάβαση των πληρωμάτων σ' αυτά τα πλοία. Για την εξεύρεση και επάνδρωση των πιο πάνω πλοίων με ελληνικά πληρώματα, πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας, που ισχύουν κάθε φορά.

Επίσης όταν πρόκειται για ναυτολόγηση Ελληνικών πληρωμάτων σε πλοία με ξένη σημαία, πρέπει αυτά να είναι ασφαλιστικά συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT).

(2) Την εσκαθάρωση και εξόφληση στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό κάθε οφειλόμενης παροχής, ανεξάρτητα στα πληρώματα των πιο πάνω με πλοίων καθώς και μισθών, αποζημιώσεων κάθε είδους, που οφείλονται σ' αυτούς ή τις οικογένειές τους, νοσηλείων, αντιτίμων τροφοδοσίας, εξόδων μεταβάσεως για ναυτολόγηση ή επαναπατρισμό και εμβασμάτων στις οικογένειες των ναυτικών.

(3) Την ασθένεια ή εργατικό ατύχημα οποιουδήποτε μέλους πληρώματος των παραπάνω πλοίων, ως π.χ. καταβολή μισθών αρρώστειας, αποζημιώσεων για ατυχήματα ή για ψυχική οδύνη, εξόφληση νοσηλείων, αμοιβών γιατρών και λοιπών εξόδων νοσο-

κομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

(4) Τη φορολογία των παραπάνω πλοίων μαζί με την εξόφληση των σχετικών φόρων και τελών και την αμφοσβήτηση με κάθε νόμιμο μέσο της νομιμότητας των τυχόν φόρων, τελών, προστίμων κ.λπ. που τους έχουν επιβληθεί.

(5) Τη συντήρηση, τις επισκευές, τις μετασκευές, τον εφοδιασμό, την κλάση των παραπάνω πλοίων, είτε οι σχετικές συμβάσεις και εργασίες συνάπτονται και εκτελούνται στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό.

(6) Τον εφοδιασμό των παραπάνω πλοίων με καύσιμα, λιπαντικά, και κάθε είδους υλικά και τρόφιμα, κατά τις προσεγγίσεις τους σε Ελληνικά λιμάνια.

(7) Το διορισμό και την ανάκληση πρακτόρων σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου, την αποστολή εμβασμάτων εξόδων και αμοιβών των παραπάνω διοριζόμενων πρακτόρων και τον έλεγχο των σχετικών λογαριασμών τους, που αποστέλλονται.

(8) Τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις των παραπάνω πλοίων από οποιαδήποτε συμβατική ή εξωσυμβατική αιτία, όπως π.χ. αβαρίες, συγκρούσεις, επιθαλάσσιες αγωγές κ.λπ. και την ενέργεια κάθε άλλης πράξης στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό σχετικής με τη διαχείριση και αμετάλλευση πλοίων.

Εξαιρούνται απαιτήσεις και υποχρεώσεις που αφορούν μεταφορές μεταξύ Ελληνικών λιμανιών.

(9) Τη σύναψη συμβάσεων για την προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών για τα παραπάνω πλοία, καθώς επίσης και συμβάσεων, που αφορούν την προμήθεια ανταλλακτικών και εφοδίων καταστρώματος μηχανοστασίου και θαλαμηπύλου.

β. Η επιμέλεια θεμάτων σχετικά με το ΝΑΤ και γενικά την κοινωνική ασφάλιση του προσωπικού των πλοίων, που διαχειρίζεται ή εκμεταλλεύεται ή των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και την εξόφληση των σχετικών οφειλών.

γ. Η τήρηση λογιστικών βιβλίων των επιχειρήσεων που αντιπροσωπεύει και διαχειρίζεται το Γραφείο ή Υποκατάστημα ο έλεγχος των λογαριασμών τους, η διενέργεια εισπράξεων και πληρωμών για λογαριασμό τούτων, καθώς και η τήρηση λογαριασμών στις Τράπεζες της Ελλάδος ή του εξωτερικού στο όνομά τους σε συνάλλαγμα του εξωτερικού.

Επίσης η συγκλήση στην Ελλάδα των Διοικητικών Συμβουλίων και Γενικών Συνελεύσεων των ξένων αυτών ναυτιλιακών εταιρειών και η σύνταξη των Ισολογισμών και λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσης.

δ. Η σύνταξη συμβάσεων ναύλωσης, εκμίσθωσης και γενικά κάθε φύσης συμβάσεων, που αναφέρονται στην εκμετάλλευση πλοίων όπως στο άρθρο 1 της παρούσας, η επιμέλεια κάθε θέματος σχετικού με τις συμβάσεις αυτές, όπως π.χ. η εκκαθάριση και εισπραξη ναύλων, μισθωμάτων, σταλίων και επισταλίων, αποζημιώσεων και η καταβολή αποζημιώσεων σχετικά με τις συμβάσεις αυτές.

ε. Η επιμέλεια θεμάτων σχετικά με την ασφάλιση των παραπάνω πλοίων σε Έλληνες ή ξένους ασφαλιστές ή ασφαλιστικές εταιρείες, ή πληρωμή των σχετικών ασφαλιστρών και η εισπραξη των σχετικών ασφαλιστικών αποζημιώσεων μέσα στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό και λοιπά, καθώς επίσης και η εγγραφή και διατήρηση των

πλοίων, σε συνεταιρισμούς ασφαλιστών αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη (CLUBS).

στ. Η διαπραγμάτευση και σύνταξη με προμήθεια συμβάσεων ναυπηγήσεων, μετασκευών ή επισκευών σε ελληνικά ή ξένα ναυπηγεία ή αγοραπωλησιών πλοίων ή για λογαριασμό ξένων ναυτιλιακών εταιρειών, εφόσον τήρούνται οι σχετικές με τη φορολογία των πλοίων διατάξεις, καθώς και η διαπραγμάτευση και σύνταξη συμβάσεων χρηματοδότησης των παραπάνω ναυπηγήσεων ή αγοραπωλησιών.

ζ. Η μεσιτεία για τη ναύλωση πλοίων που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου αυτού και η επιμέλεια κάθε θέματος σχετικά με την εργασία αυτή.

3. Απαγορεύεται στο Γραφείο ή Υποκατάστημα που θα εγκατασταθεί να πραγματοποιεί πλοία σε Ελληνικά λιμάνια, καθώς και να αναπτύξει κάθε άλλη δραστηριότητα που δεν αναφέρεται στην απόφαση αυτή.

Άρθρο 2

α. Η εταιρεία GLAFKI (HELLAS) MARITIME COMPANY που εδρεύει στη ΛΙΒΕΡΙΑ είναι υποχρεωμένη μέσα σε δύο μήνες από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής να καταθέσει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (Ιδιωτικής Επενδύσεις), Τραπεζική εγγυητική επιστολή αναγνωρισμένης Τράπεζας του εσωτερικού ή εξωτερικού ποσού δολαρίων ΗΠΑ 5.000.

Η εγγυητική αυτή επιστολή θα καταπίπτει υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων των ΑΝ 89/67, 378/68, Ν. 27/75 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν. 814/78, καθώς και των όρων της απόφασης αυτής.

β. Η παραπάνω εταιρεία έχει υποχρέωση

1. Όταν εγκαταστήσει στην Ελλάδα Γραφείο ή Υποκατάστημα σύμφωνα με το άρθρο 1, να γνωρίσει τούτο στα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας, (Υπηρεσία Ιδιωτικών Επενδύσεων), Οικονομικών (Δ/ση Φορολογίας Εισοδήματος) και Εμπορικής Ναυτιλίας (Δ/ση Ναυτιλιακής Υποδομής).

2. Να ενημερώνει μέσα στο μήνα Ιανουάριο κάθε χρόνο τα παραπάνω Υπουργεία σχετικά με τη Διεύθυνση του Γραφείου ή Υποκαταστήματός της στην Ελλάδα, το αντικείμενο των εργασιών του, τον αριθμό, τα στοιχεία ταυτότητας και την ακριβή διεύθυνση διαμονής του ξένου και Ελληνικού Προσωπικού που απασχολείται σ' αυτό και το ποσό που εισάγεται κάθε χρόνο σε συναλλάγμα.

Το ποσό του εισαγόμενου κάθε χρόνο συναλλάγματος θα πιστοποιείται με την προσκόμιση στα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας σχετικής βεβαίωσης της Τράπεζας της Ελλάδος για την εισαγωγή και δραχμοποίηση μη υποχρεωτικά εκχωρητέου συναλλάγματος του περασμένου χρόνου.

Στην παραπάνω βεβαίωση εκτός από το συνολικό εισαχθέν και δραχμοποιηθέν συναλλάγμα θα γίνεται ειδική μνεία (α) για την εισαγωγή και δραχμοποίηση μη υποχρεωτικά εκχωρητέου συναλλάγματος ισοπόσου τουλάχιστον 50.000 δολαρίων ΗΠΑ, το οποίο χρησιμοποίησε η Εταιρεία αποκλειστικά για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας του γραφείου ή υποκαταστήματός της στην Ελλάδα και (β) για το συναλλάγμα που δραχμοποίησε η εταιρεία για την κάλυψη άλλων πληρωμών για λογαριασμό της ή για λογαριασμό τρίτων.

372

Η εισαγωγή και χρησιμοποίηση του συναλλάγματος τούτου πρέπει να εμφανίζεται και στα λογιστικά βιβλία που τηρούνται από το Γραφείο ή Υποκατάστημα της Εταιρείας.

3. Να καταθέτει στα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας μαζί με τα στοιχεία που γράφονται στην προηγούμενη παράγραφο και υπεύθυνη δήλωση του Ν.Δ. 105/69 του εισπροσώπου της στην Ελλάδα, με την οποία να δηλώνεται ποιες ήταν οι κατά τα τον προηγούμενο χρόνο κάθε είδους δαπάνες λειτουργίας του Γραφείου ή Υποκαταστήματος στην Ελλάδα, οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού του, καθώς και εάν οι δαπάνες αυτές έχουν καλυφθεί με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου.

4. Να γνωστοποιεί κάθε μεταβολή της Ιθαγένειας της Εταιρείας, του τύπου υπό τον οποίο λειτουργεί αυτή, της έδρας της, της επωνυμίας της, του αντικείμενου της, καθώς και του διευθυντή και εισπροσώπου αυτής στην Ελλάδα, στα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας (Υπηρεσία Ιδιωτικών Επενδύσεων), Οικονομικών (Δ/ση Φορολογίας Εισοδήματος) και Εμπορικής Ναυτιλίας (Δ/ση Ναυτιλιακής Υποδομής), μέσα σε δεκαπέντε μέρες από τη μεταβολή που έγινε.

5. Να τακτοποιεί μέσα σε ένα μήνα όλες τις προς το Δημόσιο υποχρεώσεις της, σε περίπτωση διαλύσεώς της ή καταργήσεως του Γραφείου ή Υποκαταστήματος που θα εγκατασταθεί στην Ελλάδα.

γ. Απαγορεύεται οποιαδήποτε ανάμειξη ή προσφορά υπηρεσιών από μέρος του ξένου προσωπικού, που απασχολείται στο Γραφείο ή Υποκατάστημα της παραπάνω εταιρείας, σε άλλες δραστηριότητες μέσα στην Ελληνική Επικράτεια.

Άρθρο 3.

1. Η άδεια που χορηγείται με την απόφαση αυτή, παύει να ισχύει και θεωρείται ότι δεν έχει χορηγηθεί ποτέ, εφόσον:

α. Η παραπάνω εταιρεία δεν εγκαταστήσει το Γραφείο ή Υποκατάστημα που προβλέπει το άρθρο 1 μέσα σε τρεις (3) μήνες από την ημέρα που ισχύει η απόφαση αυτή ή δεν καταθέσει εμπρόθεσμα την εγγυητική επιστολή που αναφέρεται στην παρ. (α) του άρθρου 2 της απόφασης αυτής.

β. Η παραπάνω εταιρεία δεν γνωστοποιήσει στα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα στην παραπάνω τριμήνη προθεσμία την

εγκατάσταση στην Ελλάδα του Γραφείου ή Υποκαταστήματός της, που ιδρύεται με την απόφαση αυτή.

2. Η απόφαση αυτή μπορεί να ανακληθεί σε περίπτωση διαπιστώσεως παράβασης των όρων της από την εταιρεία που προαναφέρθηκε.

Άρθρο 4.

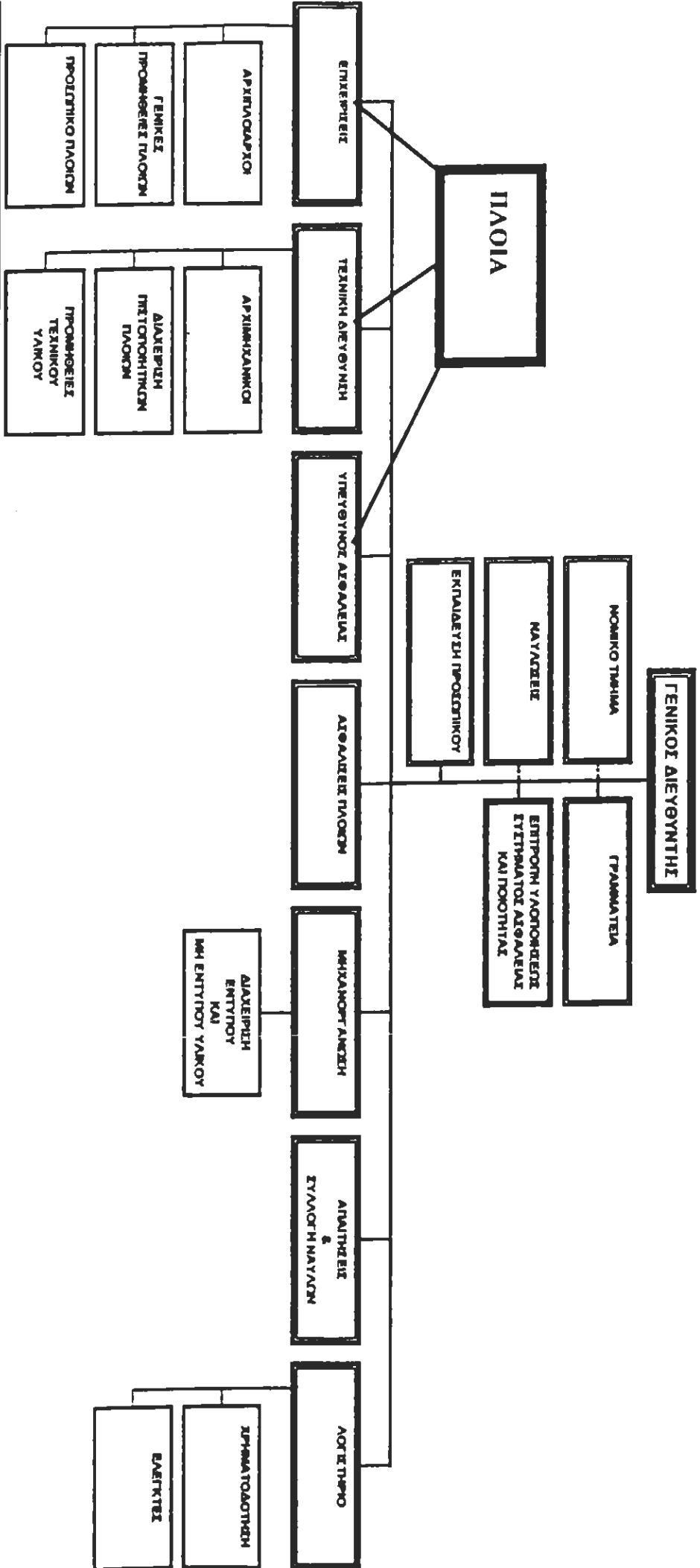
Η απόφαση αυτή θ' αρχίσει να ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 27 Ιουλίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΝΕΑΜΗΝΟΥ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1998)

Αριθμ. Μ.Α.Ε. 11314/70/Β/86/27

	1/1-30/9/98	1/1-30/9/97	ΠΑΘΗΤΙΚΟ	1/1-30/9/98	1/1-30/9/97
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ			Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
Δαπάνες Πολυτελους Αποβλεπής (αναπόσβ. υπόλοιπο)	3.682.150.953	249.233.630	Καταβλημένο Μετοχικό Κεφάλαιο (23.642.000 μετοχές των 750 δρχ.)	17.731.500.000	9.338.701.000
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			Αποθεματικά και λοιπά λογισμολόγων Κεφαλαίων	26.069.132.965	14.344.283.492
Αρχική αξία	113.312.937.813	57.069.493.282	Αποτελέσματα Περιόδου	10.727.915.100	7.530.816.715
Μείων Αποσβέσεις (έως 30/9/98)	18.783.750.133	18.739.217.755	Αποτελέσματα Προηγ. Χρήσεων	463.029.160	125.569.359
Αναπόσβεστη αξία	94.529.187.680	38.330.275.527	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	54.987.577.245	31.340.370.566
Συμχές και Μισθ. Απαιτήσεις	3.745.991.471	3.584.941.471	Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ	1.000.548.440	1.158.899.900
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού	98.275.179.151	41.915.216.998	Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			Υποχρεώσεις Μακροπρόθεσμες	48.976.738.962	10.613.875.854
Αποθέματα	1.248.084.472	895.234.277	Υποχρεώσεις Βραχυπρόθεσμες	13.165.215.530	9.541.835.170
Πελάτες	8.197.839.784	4.984.497.404	Σύνολο Υποχρεώσεων	62.141.954.492	20.155.711.024
Λογής Απαιτήσεις	3.300.033.004	2.101.746.581	Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	957.836.564	631.547.771
Χρεώγραφα	898.353.757	71.654.514			
Διαθέσιμα	3.151.327.633	2.938.338.621	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	119.091.916.741	53.286.529.261
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού	16.783.638.650	10.991.471.397	ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ	652.838.119	485.089.675
Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	330.947.987	130.607.236			
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	119.091.916.741	53.286.529.261	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	119.091.916.741	53.286.529.261
ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΥ	652.838.119	485.089.675	ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ	652.838.119	485.089.675
ΕΞΟΔΑ	1/1-30/9/98	1/1-30/9/97			
Εσοδα από πωλήσεις (κύκλος εργασιών)	34.794.816.296	28.749.227.176	Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ	Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	
Μείων: Κόστος Πωληθέντων	18.067.949.590	17.361.732.696			
Πάγων: Άλλα έσοδα Εμετάλλευσης	110.481.733	110.057.614	ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΦΟΝΟΜΟΣ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΣΑΠΤΑΚΗΣ	
Μικτά Αύττα (Κέρδη) Εμετάλλευσης	16.837.348.439	11.497.552.094	Α.Τ. Κ 980430	Α.Τ. Ρ 831611	
Μείων: Έξοδα Διακητικής Λειτουργίας	1.487.098.295	1.140.427.672			
Έξοδα Λειτουργίας Διαθέσης	4.553.681.035	3.704.428.449	Ο ΑΝ. ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ	
Μερικά Αύττα Εμετάλλευσης	10.796.569.109	6.652.695.973			
Μείων: Χρηματοοικονομικά Αύττα	1.411.219.942	379.862.805			
Ολικό Αύττα Εμετάλλευσης	9.385.349.167	6.272.833.168			
Πάγων: Ανόργανα Έσοδα - Κέρδη	2.380.730.482	1.659.439.789			
Μείων: Ανόργανα Έξοδα - Ζημιές	1.038.164.549	401.456.242			
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	10.727.915.100	7.530.816.715	ΗΜΩΣ ΧΑΔΙΑΡΑΚΟΣ	ΑΝΤΩΝΗΣ ΝΕΓΚΑΣ	
			Α.Τ. 1038631	Α.Τ. Μ 983031	

Ηράκλειο 27 Οκτωβρίου 1998

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1998)

Σ BIFFEX

(μή πμή)
960
959

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΦΟΡΤΩΤ.
ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.

ΕΠΙΧΡΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΟΣ

Προσκαλείται το Myre για
από Dumaί για
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται το Blue Sky
0 τ.αργό, από Βελι-
ανατολικές ακτές
w/s. 25 Νοεμβρί-

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Προσκαλείται το Sokolica για
από Ceyhan για
πενν/ Μεσόγειο.
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται το Histria Pres-
0 τ.αργό, από Sidi
Panagia Bay,
21 Νοεμβρίου.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

Προσκαλείται το Navioa Scotia
από Ventipils
21 Νοεμβρίου, 92.5 w/s.
Προσκαλείται το Nordie
0.000 τ.αργό, από
για Whitegate,
21 Νοεμβρίου.

ΑΦΡΙΚΗ

Προσκαλείται το J Denais Bon-
τ.αργό, από Δυτι-
Κόλασο Μεξικού,
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται το Shirley για
από Δυτική Αφρι-
21 Νοεμβρίου, 70 w/s. 16

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

Προσκαλείται το Gradsky για
από Μεξικό για
21 Νοεμβρίου.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Προσκαλείται κί κέκλοι στην α-
μένον πλοίων α-
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται κί κέκλοι στην α-
μένον πλοίων α-
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται κί κέκλοι στην α-
μένον πλοίων α-
21 Νοεμβρίου.
Προσκαλείται κί κέκλοι στην α-
μένον πλοίων α-
21 Νοεμβρίου.

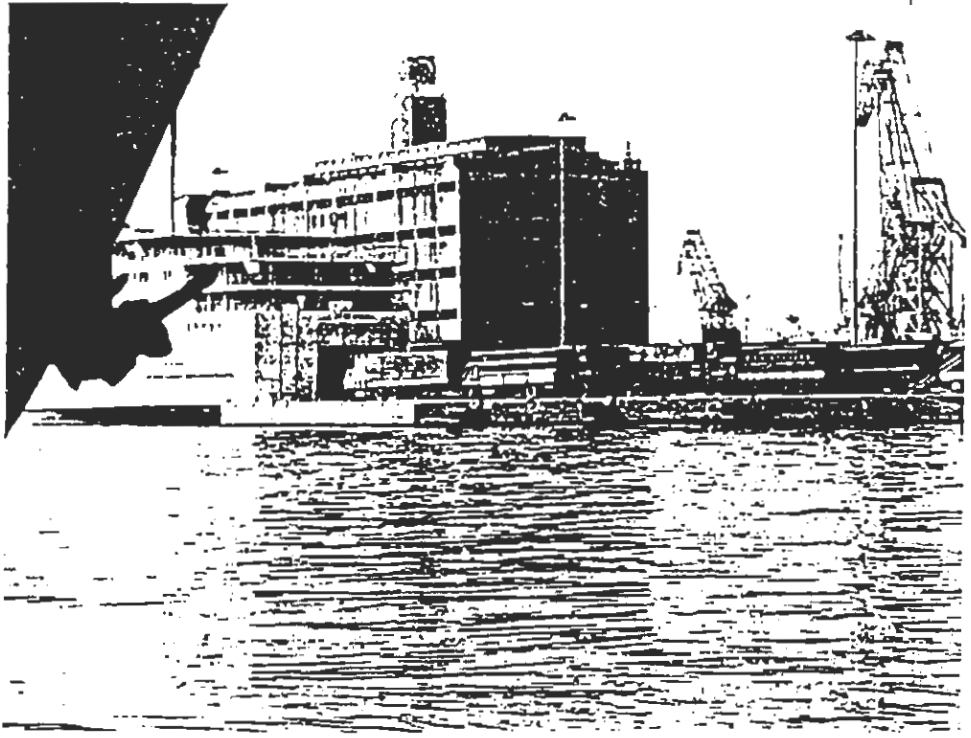
Αντιδρά η ΔΟΜ στις προτάσεις της Κομισιον

Κόντρες για το καμποτάζ

Η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (ΔΟΜ) επαναβεβαίωσε την πλήρη αντίθεση του διεθνούς κινήματος των εργαζομένων στις μεταφορές, στις πρόωφρες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την απελευθέρωση του καμποτάζ και υπήρξε της γνώμης ότι εφόσον υιοθετηθούν, θα αποβούν ζημιογόνες για τις ευκαιρίες απασχόλησης των ναυτεργατών της Νοτίου Ευρώπης.

Σχετικό μάλιστα ψήφισμα ενέκρινε κατά τη διάρκεια των εργασιών του 39ου συνεδρίου της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στο Δελχί. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία εκπροσωπήθηκε από τον πρόεδρο της Πανελληνίας Ενωσης Πλοιάρχων Γεώργιο Βελισσαρίτη, τον οποίο συνόδευε ο προϊστάμενος διεθνών σχέσεων της ΠΝΟ Λυγ Τσελέντης.

Όπως έγινε γνωστό τα θέματα που απηχάστησαν κυρίως το συνέδριο ήταν η αναβάθμιση του αγώνα της διεθνούς κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, αλλά και γενικότερα των υποβαθμισμένων πλοίων και προς το σκοπό αυτών εγκρίθηκε ομόφωνα κείμενο πολιτικής που είχε ετοιμάσει η γραμματεία της ΙΤΦ.



φύσματα που επεβλήθησαν από οργανώσεις εργαζομένων στις μεταφορές, μεταξύ των οποίων και η ΠΝΟ.

Ειδικότερα, η ΠΝΟ κατέθεσε τέσσερα ψηφίσματα που ψηφίστηκαν ομόφωνα από την ολομέλεια του συνεδρίου και τις συνδιασκέψεις των επί μέρους τμημάτων.

Τα ψηφίσματα αυτά αφορούν την επικύρωση της διε-

θνούς σύμβασης της ΔΟΕ υπ' αριθμ. 87.1948 για τις συνδικαλιστικές ελευθερίες, τη διατήρηση του ειδικού μηχανισμού υιοθέτησης διεθνών συμβάσεων της ΔΟΕ για την εμπορική ναυτιλία και τους ναυτικούς, τις ηθμαίες ευκαιρίας και την εντατικοποίηση του αγώνα της ΙΤΦ και τέλος ψήφισμα για το ναυτιλιακό καμποτάζ.

Τέλος, να αναφερθεί ότι στο ψήφισμα για το ναυτιλιακό καμποτάζ υιοθετήθηκαν πλήρως οι ελληνικές θέσεις για το καμποτάζ και ορίζεται ότι σε όλες τις περιπτώσεις πλοίων που θα εκτελούν πλόες καμποτάζ θα έχει εφαρμογή η νομοθεσία του κράτους υποδιώγης για την επάνδρωσή και συναφή θέματα.

Προκλήσεις

Επίσης συζητήθηκαν θέματα όπως η καλύτερη προετοιμασία του διεθνούς κινήματος των εργαζομένων στις μεταφορές εν όψει των προκλήσεων της νέας χιλιετίας και των απαντήσεων που πρέπει να δώσει το διεθνές κίνημα σε ζητήματα όπως η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, οι ιδιωτικοποιήσεις που συνεπάγονται απώλειες θέσεων εργασίας. Το συνέδριο υιοθέτησε ψη-

ΤΟΥ Σ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Νοεμβρίου.

ΝΑΥΤΙΟΠΛΑ-
ΛΕΙΠΟΜΕΝΑ...

- ★ Γενική συνέλευση των μετόχων της θα πραγματοποιήσει η εταιρεία Μύκονος ΑΝΕ.
- ★ Στη συνέλευση θα συζητηθεί πρόταση για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 300 εκατομμύρια δραχμές.
- ★ Η ΕΤΒΑ εκπολεί δύο πλοία στις 19

- ★ Ειδικότερα βγαίνει στο σφυρί το επιβατηγό - τουριστικό «ΑΘΗΝΑ Ι», το οποίο είναι υπό κατασκευή και το επιβατηγό «ΙΑΣΩΝ Ι».
- ★ Η τιμή εκκίνησης για το πρώτο σκάφος είναι 1 εκατομμύριο δραχμές και για το δεύτερο είναι 7 εκατομμύρια δραχμές.

Στους πρώτους εννέα μήνες του έτους

Αυξήθηκαν τα κέρδη της ΝΕΛ

ΤΟΥ Σ. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Τα καθαρά κέρδη της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου το πρώτο 9μηνο διαμορφώθηκαν στο 1.430.929.494 δραχμές και είναι σαφώς αυξημένα.

Το αντίστοιχο περυσινό χρονικό διάστημα τα κέρδη της ΝΕΛ ήταν 1.195.489.114 δραχμές.

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε σε 7.497.495.681 δραχμές.

Το αντίστοιχο 9μηνο του 1997 τα μικτά έσοδα της εταιρείας ήταν 6.710.395.844 δραχμές.

Επίσης, να αναφέρουμε ότι τα έξοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων της ήταν 4.979.494.603 δραχμές, έναντι 4.684.970.815 δραχμές που ήταν στις 30.9.97.

Εξάλλου η εταιρεία είχε επιπλέον άλλα 312.725.394 δραχ-

μές έσοδα. Έτσι τα μικτά κέρδη της εταιρείας διαμορφώθηκαν στα 2.330.426.472 δραχμές.

Το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1997 τα μικτά ήταν 2.306.725.882 δραχμές.

Να επισημανθεί επίσης ότι τα έξοδα διοικητικής λειτουργίας της εταιρείας ήταν 338 εκατομμύρια δραχμές, ενώ τα έξοδα λειτουργίας διάθεσης ήταν 352 εκατομμύρια δραχμές.

Η εταιρεία απόσβεσε εξάλλου 317.418.500 δραχμές, έναντι 111.526.263 δραχμές του αντίστοιχου περυσινού χρονικού διαστήματος.

Τέλος, να αναφερθεί ότι η εταιρεία θα πραγματοποιήσει γενική συνέλευση των μετόχων της στις 15 Νοεμβρίου, πάνω στο πλοίο της «Θεόφιλος» που θα είναι αγκυροβολημένο στο λιμάνι της Μυτιλήνης.



INTERNATIONAL SHIPPING POLICY

Shipping today is seeking to clear the hazardous straits between Scylla of the depressed world freight markets and Charybdis of competition among fleets intensified by the challenges of the world economy

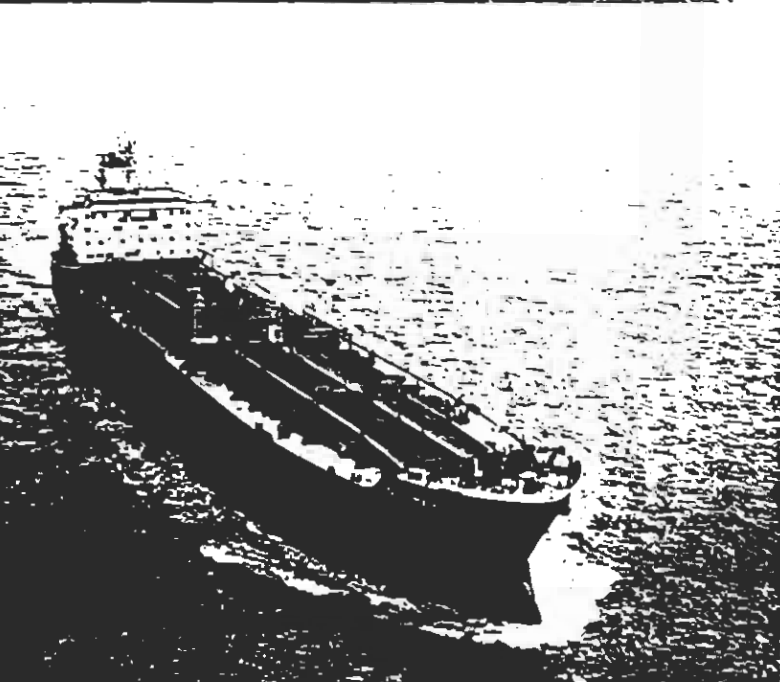
Several countries have adopted measures at national level aimed at ensuring the economic viability of their own shipping industry and taking into account not only their specific national structures and circumstances but also developments in the national shipping policies of their competitors.

Shipping, as a vital and healthy economic sector as well as the most cost effective and environmentally friendly means of transportation, is indeed worthy of national appreciation and total support, and should be provided by decision-makers with the flexible and balanced policies that will enable it to meet the constantly widening challenges and provide even better services.

The balance between safety and quality is a timely and sensitive issue that should also be addressed in ways that avoid undermining the commercial role of the shipping industry, with the risks of the sector shared by all those providing or benefiting from its services.

We would like to reiterate that the problem is not lack of regulations and control mechanisms but their effective and uniform application. In this context, we support the European Commission's recent statement that at the heart of European policy on quality shipping lies a strong drive towards compliance with existing rules adopted by the International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO) rather than the adoption of new rules.

We also hold to our past statements regarding the fundamental role of prevention rather than a posteriori cure, and fully share the newly developing view that shipping should move away from the culture of inspection and towards developing the values of responsible management in partnership with the industry.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Στη ναυτιλία εμφανίζεται ένας κύκλος στην εξέλιξη των τιμών και των αξιών των πλοίων.

Ο ναυτιλιακός αυτός κύκλος (shipping cycle), ο οποίος άλλοτε διαρκεί περισσότερο και άλλοτε λιγότερο και διήρκησε στην τελευταία βαθιά κρίση περίπου 10 χρόνια, ακολουθεί τη σειρά: ύφεση (recession) κρίση (crisis)- ανάκαμψη (recovery)- άνθηση (boom).

Όπως κάθε οικονομικό μέγεθος, έτσι και την εξέλιξη των τιμών των ναύλων και των συνδεδεμένων με αυτούς αξιών των πλοίων, διαμορφώνει ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης. Στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.

Οι παράγοντες οι οποίοι διαμορφώνουν το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου είναι πολλοί και βεβαίως συντελούν στην αύξηση ή μείωση της ζήτησης 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 χωρητικότητα στη διάρκεια της συγκέντρωσης των προϊόντων και αντίθετως μειωμένη κατά την περίοδο που ακολουθεί,*
- γ. Οι καιρικές συνθήκες και η γεωγραφική παραγωγή (κυρίως δημητριακών) και η κατανομή της μεταξύ των ηπείρων,*
- δ. Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, που είχαν παραγγελθεί κατά τη διάρκεια κάποιας ανάκαμψης, και διευρύνουν την προσφερόμενη χωρητικότητα και αντίθετα,*
- ε. Οι αυξημένες διαλύσεις πλοίων που αποφασίζονται σε περίοδο κρίσης και μειώνουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα,*

στ. Οι μεταβολές στις τιμές διάφορων προϊόντων. Το ναυτιλιακό κύκλο επηρέασε σε μεγάλο βαθμό. Τουλάχιστον από την πετρελαϊκή κρίση του 1973, και η εξέλιξη της τιμής του πετρελαίου. Ειδικά για το πετρέλαιο η επίδραση ήταν πολλαπλή: i) Περιορίσε, σαν διακινούμενο προϊόν, τη ζήτηση χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων, ii) Συνέβαλε, σαν καύσιμο, στην αύξηση του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων με ανάλογες επιπτώσεις στο σύνολο του διεθνούς εμπορίου και iii) Συνέβαλε, αφού αποτελεί την πρώτη ύλη για πολλούς κλάδους προϊόντων (πλαστικά κ.λ.π.), στην αύξηση της τιμής τους και τη μείωση της ζήτησής τους.

ζ. Τα πολιτικά γεγονότα.

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 ζήτησης μπορεί να γίνει σε μικρό χρονικό διάστημα.

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

Τα υψηλά κέρδη της περιόδου αυτής οδηγούσαν τους πλοιοκτήτες σε παραγγελίες νέων πλοίων με την παράδοση των οποίων επιταχύνεται η είσοδος στην ύφεση.

Σήμερα οι πλοιοκτήτες έχουν διδαχτεί από το παρελθόν και δεν σπεύδουν να παραγγείλουν κατά την διάρκεια της ανάκαμψης, γιατί ανησυχούν ότι τα πλοία αυτά λόγω του μεγάλου χρονικού διαστήματος που διαρκεί η ναυπήγηση, θα τους παραδοθούν κατά την περίοδο της ύφεσης, περιμένουν για ο λόγο αυτό να τοποθετήσουν τις παραγγελίες τους την περίοδο της κρίσης ώστε να τους παραδοθούν στη φάση της ανάκαμψης.

Αυτό βέβαια προϋποθέτει την ύπαρξη οικονομικής ευρωστίας στο ζενίθ της κρίσης, την οποία όμως δεν διαθέτουν όλοι οι πλοιοκτήτες.

Στην περίπτωση που η κρίση παραταθεί, όπως συνέβη στον τελευταίο ναυτιλιακό κύκλο, υπάρχει κίνδυνος να παραδοθούν τα

πλοία πριν από την ανάκαμψη και να μην μπορούν να εξυπηρετήσουν τις υποχρεώσεις τους.

Στο ναυτιλιακό κύκλο είναι φυσικό να παίζουν σημαντικό ρόλο και οι τράπεζες, αφού η ευκολία με την οποία διαθέτουν σε πολλές περιπτώσεις κεφάλαια για τη χρηματοδότηση ναυπηγήσεων επηρεάζει σε κάποια στιγμή την προσφορά χωρητικότητας.

Για το λόγο αυτό, στην τελευταία ναυτιλιακή κρίση ακούστηκαν πολλές επικριτικές φωνές για την πολιτική που ακολούθησαν οι τράπεζες κατά την διάρκεια της προηγούμενης ανάκαμψης- άνθησης και η οποία συνέβαλε στην παράταση της κρίσης.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές φορές εμφανίζεται ένας ετεροχρονισμός στην εκδήλωση της ύφεσης στις δύο κύριες κατηγορίες πλοίων: ξηρού και υγρού φορτίου. Οι δύο όμως αυτές κατηγορίες δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν ανεπηρέαστες η μία από την άλλη, αφού το 5% περίπου του παγκόσμιου στόλου αφορά πλοία μικτού φορτίου (combis), τα οποία είναι φυσικό με τα πρώτα συμπτώματα εκδήλωσης της ύφεσης στη μία από τις δύο κατηγορίες να δραστηριοποιούνται και στην άλλη.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΔΑΝΕΙΑ

1. Διερεύνηση αιτήματος.

Με την υποβολή αιτήματος χρηματοδότησης για την αγορά, επισκευή ή μετασκευή ενός ή περισσότερων πλοίων από κάποιο πελάτη ή μη, αρχίζει στην αρμόδια υπηρεσία της τράπεζας εντατική προετοιμασία για τη διερεύνησή του.

Το πρώτο στοιχεί που ερευνάται και το ποίο βαραίνει ιδιαίτερα σε κάθε περίπτωση είναι το ποιόν του πελάτη, η συνέπειά του σε τυχόν προηγούμενη συνεργασία του με την Τράπεζα, αλλά και η οικονομική του επιφάνεια.

Ο δεύτερος σε σημασία παράγοντας που ερευνάται είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησης του αιτούμενου δανείου από τα αναμενόμενα κέρδη των προς αγορά πλοίων.

Ο τρίτος κατά σειρά παράγοντας είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις. Και επειδή σχεδόν πάντα μεταξύ των εξασφαλίσεων περιλαμβάνεται η προτιμώμενη υποθήκη επί του ή των υπό διαπραγμάτευση πλοίων, τίθεται αμέσως θέμα εκτίμησης ή ακόμη και επιθεώρησής τους.

Οι δύο τελευταίοι παράγοντες εξετάζονται σε συνάρτηση με τη διεθνή οικονομική συγκυρία, την κατάσταση στη διεθνή εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα το συγκεκριμένο χρονικό σημείο στο ναυτιλιακό κύκλο.

2. Ποιόν του πελάτη – οικονομική επιφάνεια.

Για τη διερεύνηση του κυριότερου αυτού από τους προαναφερθέντες παράγοντες:

- α. Αντλούνται πληροφορίες από το αρχείο της Τράπεζας σχετικά με την τυχόν προηγούμενη συνεργασία του πελάτη με την Τράπεζα.
- β. Αν πρόκειται για νέο πελάτη ζητούνται πληροφορίες από τον μέχρι τη στιγμή εκείνη τραπεζίτη του.
- γ. Γίνεται προσπάθεια συγκέντρωσης πληροφοριών από την αγορά.
- δ. Ζητούνται από τον πελάτη θεωρημένοι από ορκωτούς λογιστές ενοποιημένοι ισολογισμοί και λογαριασμοί αποτελεσμάτων των εταιρειών του της τελευταίας τριετίας (συνήθης πρακτική στα ναυτιλιακά συγκροτήματα είναι για κάθε πλοίο να ιδρύεται από μία ναυτιλιακή εταιρεία και να υπάρχει ξεχωριστή εταιρεία διαχείρισής τους).

3. Δυνατότητα εξυπηρέτησης του αιτούμενου δανείου.

Το πεδίο της διερεύνησης του παράγοντα αυτού είναι πολύ ευρύ και για τη στάθμισή του εξετάζονται πολλά θέματα.

Αντικειμενικός βέβαια σκοπός είναι να διερευνηθεί αν τα πιθανολογούμενα κέρδη από την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων πλοίων επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των δόσεων και τον τόκων του αιτούμενου δανείου.

Η κατάρτιση του πίνακα των προς εξυπηρέτηση υποχρεώσεων είναι εύκολη με μόνο μεταβλητό παράγοντα το επιτόκιο, για το οποίο λαμβάνεται υπόψη το τρέχον με κάποια πρόβλεψη αύξησής του αν τη στιγμή εκείνη βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.

Τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως χορηγούνται σε \$ ΗΠΑ, το δε επιτόκιο είναι διακυμάνσιμο και αποτελείται από δύο μέρη: α) ένα σταθερό (spread), το εύρος του οποίου επηρεάζεται από τη φερεγγυότητα του πελάτη και το μέγεθος της συνεργασίας του με την Τράπεζα και μπορεί να κυμανθεί από ½% μέχρι 3 ½% και β) ένα μεταβλητό, που για τα δάνεια που καταρτίζονται στην Ευρώπη είναι το LIBOR (1). Πρόκειται για το επιτόκιο που προσφέρεται σε πρώτης τάξεως τράπεζες στην αγορά του Λονδίνου για καταθέσεις προθεσμίας τριών ή έξι μηνών. Το LIBOR καθορίζεται δύο ημέρες πριν από την έναρξη της περιόδου εκτοκισμού (rollover period) και παραμένει σταθερό κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η οποία είναι τρίμηνη ή εξάμηνη.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αντίστοιχο του LIBOR είναι το prime rate.

Το σκέλος που παρουσιάζει δυσκολία είναι εκείνο της πρόβλεψης των κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων. Για την πρόβλεψη αυτή θα πρέπει να υπολογισθούν τα πιθανά έσοδα και τα προβλεπόμενα έξοδα:

α. Τα έσοδα

Για τη στάθμιση των πιθανολογούμενων εσόδων λαμβάνονται υπόψη:

- i) Η τυχόν ύπαρξη κάποιας χρονοαύλωσης.
- ii) Οι ναύλοι που πέτυχε το πλοίο, αλλά και άλλα πλοία της ίδιας κατηγορίας, μεγέθους και ηλικίας κατά την τελευταία περίοδο και ο δείκτης BFI ή Worldscale ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.
- iii) Η διεθνής οικονομική και πολιτική κατάσταση .
- iv) Η συνολική χωρητικότητα των υπό ναυπήγηση πλοίων του συγκεκριμένου τύπου και μεγέθους.
- v) Το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου.

Για την εκτίμηση της αξίας κάποιας χρονοαύλωσης πρέπει να εξετάζονται το κύρος του ναυλωτή και το χρονικό σημείο του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί είναι τόσοι πολλοί και πολύπλοκοι οι όροι των ναυλοσύμφωνων που, αν ακολουθήσει περίοδος ύφεσης και κρίσης και μειωθούν οι ναύλοι, υπάρχει κίνδυνος να στηριχθεί κάπου ο ναυλωτής για να διακόψει τη χρονοαύλωση. Για το λόγο αυτό η αγορά υποστηρίζει ότι ο τραπεζίτης δεν πρέπει να στηρίζονται ανεπιφύλακτα στις ναυλώσεις ("never accept them at face value").

Όσον αφορά τους τρέχοντες ναύλους η Τράπεζα συγκεντρώνει πληροφορίες από την αγορά (ναυλομεσίτες, εφοπλιστές, κ. ά) και κυρίως από τον ναυτιλιακό τύπο.

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν τρία είδη ναυλώσεως:

1. Η ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (single or consecutive voyage charter).
2. Η χρονοαύλωση (time charter).
3. Η ναύλωση γυμνού πλοίου (bare boat charter).

Στην πρώτη περίπτωση ο ιδιοκτήτης διαθέτει στο ναυλωτή το πλοίο του για τη μεταφορά συμφωνηθέντος κατά είδος και ποσότητα φορτίου από ένα ή περισσότερα λιμάνια σε ένα ή περισσότερα άλλα λιμάνια. Ο ναύλος συμφωνείται κατά μονάδα βάρους ή όγκου ή και

κατ' αποκοπή και ο κύριος του πλοίου καλύπτει κάθε είδους δαπάνη. Καθυστερήσεις λόγω κακοκαιρίας, απεργιών, δυσχερειών φορτώσεως ή εκφορτώσεως βαρύνουν τον ιδιοκτήτη.

Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης ο πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο στο ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα και είναι υπόλογος μόνο για τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου. Τα καύσιμα, οι δαπάνες της φορτοεκφόρτωσης, τα διόδια, τα λιμενικά τέλη κ.λ.π καλύπτονται από το ναυλωτή. Το πλοίο όμως βρίσκεται εξ ολοκλήρου στα χέρια του ιδιοκτήτη. Σε περιπτώσεις επισκευών το πλοίο τίθεται εκτός απασχόλησης (off hire).

Στην περίπτωση της ναύλωσης γυμνού πλοίου την ευθύνη αλλά και την δαπάνη για την επάνδρωση, τον εφοδιασμό και τη συντήρηση του πλοίου αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Ο ναύλος συνήθως καταβάλλεται στην αρχή κάθε μήνα. Με τη λήξη της ναύλωσης το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στους ιδιοκτήτες στην ίδια κατάσταση που παραδόθηκε από αυτούς. Η μορφή αυτής της ναύλωσης δεν είναι ευρέως διαδεδομένη.

Οι τιμές των ναύλων κινούνται παράλληλα με τις τιμές των πλοίων. Πέρα όμως από τις μακροχρόνιες μεταβολές του ναυτιλιακού κύκλου, το ύψος των ναύλων επηρεάζεται βραχυχρόνια και από τους εξής παράγοντες:

- τη μεταβολή της τιμής των καυσίμων,
- τη μεταβολή της ισοτιμίας των κυριότερων διεθνών νομισμάτων,
- τη μεταβολή των λιμενικών τελών και των διοδίων διωρύγων,
- τους τοπικούς πολέμους, που μπορούν να προκαλέσουν ελλείψεις ή αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών,
- τις ασυνήθιστες κακοκαιρίες.

Η εξέλιξη των τιμών των ναύλων ξηρού φορτίου παρακολουθείται από το 1985 από το δείκτη BALTIC FREIGHT INDEX (BFI), που καταρτίζεται σε καθημερινή βάση από το BALTIC EXCHANGE του Λονδίνου.

(α) Τρέχουσες δαπάνες (running expenses)

Στις περιπτώσεις χρονοναύλωσης ο πλοιοκτήτης είναι υπόλογος για την πληρωμή μόνο των τρεχουσών δαπανών του πλοίου, ενώ σε περιπτώσεις ναύλωσης για συγκεκριμένο ταξίδι τον βαρύνουν όλα ανεξαιρέτως τα έξοδα (έξοδα λιμένων, καύσιμα, διόδια κ.λ.π).

Οι τρέχουσες δαπάνες (running expenses) αναλύονται σε τρεις κατηγορίες:

- επάνδρωσης (crew)
- τεχνικής φύσεως (technical)
- διοίκησης (management)

Δαπάνες επάνδρωσης .

Οι δαπάνες αυτές καλύπτουν σημαντικό μέρος των τρεχουσών δαπανών του πλοίου και επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσης, η οποία κάλυψε μεγάλο μέρος της λήγουσας δεκαετίας, οι Έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να μειώσουν τα τρέχοντα έξοδα των πλοίων τους, μεταξύ άλλων, κατέφυγαν στην κάλυψη αναγκών σε κατώτερα πληρώματα με ναυτικούς από την Κορέα και τις Φιλιππίνες με πολύ χαμηλούς μισθούς.

Η επιλογή όμως αυτή είχε επιπτώσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, αφού το επίπεδό τους ήταν κατώτερο εκείνου των Ελλήνων. Σήμερα στα υπό ελληνική σημαία πλοία, ανάγκες σε κατώτερο πλήρωμα μέχρι ποσοστού 40% της οργανικής σύνθεσής τους είναι δυνατόν να καλυφθούν με αλλοδαπούς.

Στις δαπάνες επάνδρωσης εκτός των μισθών και υπερωριών περιλαμβάνονται η διατροφή του πληρώματος και τα έξοδα επαναπατρισμού του.

Για αν γίνει αντιληπτή η σημασία του παράγοντα αυτού του κόστους σημειώνεται ότι οι δαπάνες επάνδρωσης με αξιωματικούς

από την Ινδία και πλήρωμα από την Κορέα, ενός *panamax bulk carrier* ή ενός πλοίου εμπορευματοκιβωτίων υπό σημαία ευκολίας ξεπερνάει σήμερα το 50% των συνολικών τρεχουσών δαπανών.

Συγκεκριμένα υπολογίστηκε ότι οι δαπάνες επάνδρωσης σήμερα με πλήρωμα ως άνω ενός *panamax 10* ετών καλύπτουν ποσοστό 51% περίπου των συνολικών τρεχουσών δαπανών και ενός *container ship 5* έως 10 ετών 20/30000 τόνων ποσοστό 53%.

Βεβαίως, λόγω της ολοένα βελτιούμενης τεχνολογίας των πλοίων, έχουν περιορισθεί μέχρι κάποιο βαθμό οι ανάγκες σε πλήρωμα. Έτσι για παράδειγμα ένα *panamax 82* έχει ανάγκη 19/μελούς πληρώματος (8 αξιωματικοί και 11 άτομα πλήρωμα).

Δαπάνες τεχνικής φύσης (έξοδα επισκευών- συντήρησης- επιθεωρήσεων- ασφάλισης).

Και αυτή η κατηγορία των δαπανών επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως η κατάρτιση και κατ' επέκταση η ποιότητα της εργασίας των πληρωμάτων, η ρευστότητα του πλοιοκτήτη, η επιλογή του κατάλληλου λιμανιού δεξαμενισμού κ.λ.π. Οι παράγοντες αυτοί έχουν δύο όψεις. Έτσι η ναυτολόγηση πληρωμάτων μειωμένης ικανότητας για μείωση των εξόδων μπορεί να προκαλέσει λόγω κακής συντήρησης του πλοίου αυξημένα έξοδα επισκευών και δεξαμενισμού. Ομοίως η επιλογή ναυπηγείου μικρού κόστους δεξαμενισμού πολλές φορές σημαίνει μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής του πλοίου στη δεξαμενή και κατ' ακολουθία απώλεια εισοδήματος. Ακόμη η ελλιπής συντήρηση του πλοίου λόγω προβλημάτων ρευστότητας μπορεί να προκαλέσει πολλαπλάσια ζημία στην επιχείρηση.

Ο ελληνικός Νηογνώμων ακολουθεί τις διατάξεις του Βρετανικού και προβλέπει:

- *Ετήσιες επιθεωρήσεις (annual surveys)*
- *Ειδικές επιθεωρήσεις (annual surveys), και*

- Δεξαμενισμούς (*dry-docking surveys*).

Οι διατάξεις των νηογνώμωνων σε συνδυασμό με την παράλληλη φροντίδα του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή εξασφαλίζουν:

- Την κατασκευαστική αντοχή του σκάφους
- Την ασφάλεια και την αξιοπιστία του συστήματος προώθησης και πηδαλιούχησης, και
- Τη λειτουργία των άλλων βοηθητικών συστημάτων του πλοίου.

Οι ετήσιες επιθεωρήσεις, για τις οποίες εκδίδονται κατάλληλα πιστοποιητικά, είναι οι ακόλουθες:

- Ανυψωτικών μέσων (*cargo gear*)
- Γραμμών φορτώσεως (*load line*)
- Εξαρτημάτων ασφαλείας (*safety equipment*)
- Ασφάλειας κατασκευής (*safety construction*)
- Μηχανής (*machinery*)
- Ραδιοτηλεγραφίας (*radiotelegraphy*).

Οι ειδικές επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα κάθε 4 χρόνια. Όμως μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη και γενική επιθεώρηση του πλοίου από επόπτη του νηογνώμονος μπορεί να δοθεί μέχρι 12 μηνών παράταση. Οι όροι και προϋποθέσεις που πρέπει να εκπληρωθούν προκειμένου να ολοκληρωθεί η ειδική επιθεώρηση αυξάνουν με την ηλικία του πλοίου. Επίσης είναι αυξημένοι στα δεξαμενόπλοια έναντι των ξηρού φορτίου και ακόμη περισσότερο για τα υγραεριοφόρα.

Τα πλοία πρέπει να υπόκεινται σε δεξαμενισμό σε ημερομηνίες που δεν πρέπει αν απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 ½ χρόνια. Ο δεξαμενισμός είναι ένας από τους ελέγχους και μάλιστα ο πλέον δαπανηρός, που πρέπει να υποστεί ένα πλοίο προκειμένου να ολοκληρωθεί η ειδική επιθεώρηση.

Η επιτροπή του νηογνώμονα μπορεί να δεχθεί υποβρύχια επιθεώρηση στη θέση ενός εκ των δύο δεξαμενισμών, που απαιτούνται σε διάστημα 5 ετών. Για την υποβρύχια επιθεώρηση απαιτείται επικοινωνία και προς τις δύο κατευθύνσεις μεταξύ του

επιθεωρητή και του δύτε και κλειστό κύκλωμα τηλεοράσεως για την μεταβίβαση εικόνων στον επιθεωρητή.

Το κόστος του δεξαμενισμού ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, την ηλικία του, κ.λ.π. Έτσι το Β' τρίμηνο του 1991 προβλεπόταν π.χ ποσό περίπου \$ 585000 για 1-12 ετών tanker 100000 dwt και \$ 295000 για ένα 10 ετών panamax bulk carrier.

Εκτός από το καθαυτό κόστος δεξαμενισμού θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η απώλεια εισοδήματος κατά τη διάρκεια της παραμονής στη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Πάντως συνήθως ο απαιτούμενος για δεξαμενισμό χρόνος κυμαίνεται μεταξύ 7 και 10 ημερών.

Βεβαίως στα ποσά αυτά θα πρέπει να προστεθούν οι δαπάνες για τυχόν επισκευές που πρέπει να υποστεί το πλοίο προκειμένου να εξασφαλίσει τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά.

Είναι φυσικό μετά από τα παραπάνω, ο πρόσφατος ή μη δεξαμενισμός ενός πλοίου να επηρεάζει την αξία του σε περίπτωση πώλησής του. Τα ασφάλιστρα επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες όπως είναι:

- Η ηλικία και η κατάσταση των ασφαλιζόμενων πλοίων.
- Ο αριθμός των πλοίων του ίδιου πλοιοκτήτη που έχουν ασφαλισθεί στη συγκεκριμένη αγορά.
- Το κύρος του πλοιοκτήτη και η προϊστορία του σε ατυχήματα (μετά από κάποιο ατύχημα αυξάνει αμέσως το ασφάλιστρο των υπόλοιπων πλοίων του).
- Το κύρος της αγοράς των ασφαλιστών (underwriters). Έτσι π.χ το κύρος των Lloyds Underwriters είναι πολύ μεγαλύτερο από εκείνο της ιταλικής ασφαλιστικής αγοράς και ανάλογα υψηλότερα τα σχετικά ασφάλιστρα.
- Τέλος, τα ασφάλιστρα είναι ευθέως ανάλογα της ασφαλιστικής αξίας (εφόσον οι άλλοι παράγοντες βέβαια παραμένουν σταθεροί). Σημειώνεται πάντως, ότι τα ασφάλιστρα μειώνονται σημαντικά σε περιπτώσεις ακινητοποίησης του πλοίου σε λιμάνι για διάστημα μεγαλύτερο του ενός μηνός (laid up).

Το κόστος ασφάλισης δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί εκ των προτέρων στις περιπτώσεις καλύψεως κινδύνων από κοινά ταμεία, τα ασφάλιστρα των οποίων εξαρτώνται από τα επισυμβαίνοντα ατυχήματα.

Στην ασφάλιση όμως του σκάφους (H. & M.) και του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστή (M. I) τα ασφάλιστρα διαμορφώνονται στην αγορά και κυμαίνονται αντίστοιχα σήμερα σε ποσοστό 1-1,5% και 0,5-0,7 τοις χιλίοις, της ασφαλιστικής αξίας αντίστοιχα. Από τα ποσοστά αυτά των ασφαλίσεων γίνεται αντιληπτό ότι το κόστος της ασφάλισης M. I είναι ασήμαντο σε σχέση με εκείνο της ασφάλισης του σκάφους (περίπου εικοσαπλάσιο).

Δαπάνες διοίκησης

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται:

- *Μισθοί διοικητικού προσωπικού.*
- *Ενοίκια γραφείων .*
- *Έξοδα διαφημίσεων.*
- *Έξοδα πρακτορεύσεων.*

(β) Έξοδα ταξιδιού (voyage costs).

Οι κυριότερες δαπάνες ταξιδιού είναι:

- *Τα διόδια διωρύγων*
- *Οι δαπάνες λιμένων και φορτίου και*
- *Τα καύσιμα.*

Διόδια διωρύγων

Τα διόδια, ιδιαίτερα εκείνα των διωρύγων του Παναμά και του Σουέζ, αποτελούν σημαντική δαπάνη γι' αυτό και λαμβάνονται υπόψη στη λήψη απόφασης σχετικά με την πορεία που θα ακολουθήσει ένα πλοίο.

Έτσι, ο υπόλογος για την προμήθεια των καυσίμων πρέπει, λαμβάνοντας υπόψη τους τρεις πιο πάνω παράγοντες, να επιτύχει το συνδυασμό που δίνει το άριστο αποτέλεσμα.

Εκτός από τις αποκλίσεις στις τιμές του πετρελαίου που παρατηρούνται σε διαφορετικά σημεία της υδρογείου παρατηρείται και έντονη πολλές φορές η διαχρονική μεταβολή της τιμής του πετρελαίου διεθνώς, με αποκορύφωμα των υποδιπλασιασμό της κατά το 1986.

(γ) Δαπάνες Κεφαλαίου – Αποσβέσεις

Ως κόστος απόσβεσης ενός πλοίου θεωρείται η δαπάνη αντικατάστασης λόγω απαξιώσής του. Κατά συνέπεια το ύψος της ετήσιας απόσβεσης εξαρτάται από τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του.

Η διάρκεια της οικονομικής χρησιμότητας ενός πλοίου εξαρτάται από:

- *Την κατηγορία του και τον τρόπο χρησιμοποίησης και συντήρησής του. Έτσι τα επιβατηγά έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, ενώ αντίθετα τα δεξαμενόπλοια ή τα πλοία μεταλλευμάτων υφίστανται μεγαλύτερη φυσική φθορά.*
- *Τις τεχνολογικές εξελίξεις.*

Σήμερα πάντως ο χρόνος απόσβεσης ενός πλοίου θεωρείται μικρότερος των 20 ετών που υπολογιζόταν στο παρελθόν.

Στην πράξη ο υπολογισμός των προβλεπόμενων κερδών γίνεται από το αρμόδιο στέλεχος της Τράπεζας ως εξής:

Θεωρούμε ότι το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο για 335 ημέρες τον χρόνο με κάποιο μέσο ημερήσιο ναύλο (μειώνονται οι ημέρες εκμετάλλευσης κατά 30 για περίοδο που το πλοίο παραμένει αναύλωτο ή σε δεξαμενή για επιθεώρηση ή επισκευή).

Από το εισόδημα που προκύπτει με τον τρόπο αυτό αφαιρούνται τα τρέχοντα ημερήσια έξοδα για 365 όμως ημέρες, αφού

βαρύνουν την εκμετάλλευση και κατά τις μέρες που το πλοίο παραμένει αναύλωτο ή σε δεξαμενή.

Ενώ όμως ο υπολογισμός ενός μέσου ημερήσιου ναύλου υπό καθεστώς χρονοναύλωσης (time charter equivalent) είναι εύκολος, η πρόβλεψη των τρεχόντων ημερήσιων εξόδων (daily running expenses) παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερη δυσκολία.

Για τον υπολογισμό των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη:

- πληροφορίες από την αγορά και άλλους εφοπλιστές.
- ο ελεγμένος από ορκωτούς λογιστές λογαριασμός εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου πλοίου.

Φυσικά το ύψος των ημερήσιων εξόδων επηρεάζεται από:

- την εθνικότητα του πλοίου (σημαία), η οποία καθορίζει τα της επάνδρωσής του κλπ.
- τις ικανότητες της διοίκησης του συγκεκριμένου ναυτιλιακού συγκροτήματος.
- το μέγεθος του συγκροτήματος, το οποίο επηρεάζει τις δαπάνες για τις προμήθειες τροφίμων κλπ.
- τις αναπτυσσόμενες με τα πληρώματα ανθρώπινες σχέσεις.
- το επίπεδο συντήρησης του πλοίου.
- την ηλικία του πλοίου.

1. Αξίες των ενυπόθηκων πλοίων.

α. Τρίτος σε σειρά σπουδαιότητας αλλά πολύ σημαντικός παράγοντας στη διαδικασία χρηματοδότησης ναυτιλιακών επενδύσεων είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις, οι οποίες κατά κύριο λόγο αφορούν ενυπόθηκο πλοίο.

Την αξία του πλοίου ως μεταχειρισμένου για περαιτέρω εκμετάλλευση καθορίζει κυρίως η προσφορά και η ζήτηση για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου καθώς και η ηλικία του. Δευτερευόντως λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως η χρονολογία της επόμενης ειδικής επιθεώρησης, ο τύπος της μηχανής, το ναυπηγείο

κατασκευής κ. α. Οι τραπεζίτες βέβαια παρακολουθούν τις εξελίξεις στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων από τον ημερήσιο και περιοδικό τύπο. Όμως αυτό δεν είναι αρκετό, γι' αυτό σε περιπτώσεις εξέτασης αιτημάτων χρηματοδότησης πάντοτε ζητείται μία ή και περισσότερες εκτιμήσεις.

Οι εκτιμήσεις ζητούνται από ειδικούς εκτιμητές αλλά και από μεσίτες αγοραπωλησιών (brokers). Πολλοί από αυτούς εκδίδουν και εβδομαδιαία δελτία, στα οποία καταχωρούν τις τελευταίες πληροφορίες σχετικά με τις επιτευχθείσες τιμές σε αγοραπωλησίες πλοίων τόσο για περαιτέρω εκμετάλλευση όσο και για διάλυση. Ενδεικτικά αναφέρονται οι brokers: C. W. Kellock & Co Ltd και Cleaves Shipbroking Ltd, του Λονδίνου.

Πολλές φορές οι τιμές των εκτιμητών παρουσιάζουν μεταξύ τους μικρές διαφορές. Στις περιπτώσεις αυτές ο τραπεζίτης κατά κανόνα στηρίζεται στη μικρότερη εκτίμηση.

β. Χαρακτηριστικό του τελευταίου ναυτιλιακού κύκλου (παρακολουθώντας την εξέλιξη των τιμών νεότευκτων πλοίων, αντιπροσωπευτικών των τριών κύριων κατηγοριών – Bulk Carrier, Gen, Cargo, Tanker -), είναι η μεγάλη πτώση των τιμών των νεότευκτων πλοίων κατά την περίοδο της ύφεσης. Και τούτο παρά την στο μεταξύ αύξηση των τιμών των εργατικών. Η πτώση αυτή, λόγω μεσολάβησης και άλλων παραγόντων εμφανίζεται με κάποιο ετεροχρονισμένο και με διαφορετική ένταση στις διάφορες κατηγορίες πλοίων.

Παρατηρείται εξάλλου, ότι και οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζουν κατά την περίοδο της ύφεσης πτώση και μάλιστα μεγαλύτερη από εκείνη των νεότευκτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην τελευταία ναυτιλιακή κρίση η αξία των μεταχειρισμένων 30.000 τόνων bulk carriers έφτασε σε ποσοστό 25% της προ εξαετίας αξίας. Και τούτο παρά τη μεσολάβηση του πληθωρισμού και τη βελτίωση της τεχνολογίας των προσφερόμενων πλοίων έναντι εκείνων προ εξαετίας.

Πάντως η ένταση και η διάρκεια της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσης φαίνεται και από το γεγονός ότι οι αξίες όλων των κατηγοριών μεταχειρισμένων πλοίων δεν είχαν φτάσει το 1988 εκείνες του 1981.

Εντύπωση προκαλεί και η απότομη, κατά 30-40%, πτώση των αξιών των μεταχειρισμένων πλοίων μέσα σε ένα χρόνο το 1982, με την εκδήλωση της ύφεσης. Κατά την ίδια χρονική στιγμή φυσικά παρουσιάστηκε και η κατακόρυφη αύξηση των παροπλισμένων πλοίων.

Μεγάλη σημασία για τους πλοιοκτήτες έχει η διερεύνηση του λόγου των αξιών των μεταχειρισμένων πλοίων προς τις αντίστοιχες των νεότευκτων. Έτσι σε περιόδους που ο λόγος μεγαλώνει, δηλαδή που η διαφορά των τιμών μεταξύ μεταχειρισμένων και νεότευκτων μικραίνει, οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να παραγγείλουν νέα πλοία.

γ. Αξία scrap

Εκτός από την αξία του πλοίου για περαιτέρω εκμετάλλευση (for further trading), ο Τραπεζίτης εξετάζει παράλληλα, κυρίως όταν πρόκειται για πλοία κάποιας ηλικίας, την αξία του scrap. Και τούτο διότι αυτή είναι η ελάχιστη τιμή που μπορεί να λάβει η αξία του πλοίου.

Η τιμή του σιδήρου scrap ακολουθεί το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Έτσι σε περιόδους ύφεσης, κατά τις οποίες πολλά πλοία οδηγούνται ελλείψει απασχόλησης σε διαλυτήρια, η τιμή του σιδήρου scrap υποχωρεί, ενώ στην περίοδο της ανάκαμψης φτάνει μέχρι διπλασιασμού.

Η τιμή του σιδήρου scrap διαφέρει στις διάφορες περιοχές της υδρογείου και κατά κανόνα μεγαλώνει όσο απομακρυνόμαστε από την Ευρώπη. Συγκεκριμένα η τιμή στην Taiwan είναι περίπου διπλάσια από εκείνη που προσφέρεται στην Ισπανία.

Κατά συνέπεια η αξία scrap ενός πλοίου να παρουσιάσει μεγάλες διακυμάνσεις αφού η αξία του παλιοσίδηρου εμφανίζει απόκλιση 100% μεταξύ:

- Ευρώπης και Απω ή Μέσης Ανατολής
- Ύφεσης και ανάκαμψης στον ναυτιλιακό κύκλο.

Έτσι ένα πλοίο μπορεί να χάσει το 75% της αξίας του ως παλιοσίδηρου που είχε στην Απω Ανατολή σε περίοδο ανάκαμψης, αν εγκαταλειφθεί μετά από 2-3 χρόνια, σε περίοδο ύφεσης στην Ευρώπη.

Διαφοροποιήσεις στην τιμή του scrap (1), πολύ μικρότερες όμως στην περίπτωση αυτή, υπάρχουν και μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πλοίων (π. χ τα δεξαμενόπλοια επιτυγχάνουν πάντοτε μεγαλύτερη τιμή από τα ξηρού φορτίου).

Η αξία του πλοίου ως παλιοσίδηρου είναι ευθεία συνάρτηση της κατά τα άνω τιμής του παλιοσίδηρου και του βάρους του πλοίου μετά την αφαίρεση των καυσίμων, προμηθειών και φορτίου (light displacement).

Το light displacement δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία του πλοίου που περιέχονται στο βιβλίο Lloyd's Register of Ships ούτε είναι σε σταθερή σχέση με κάποιο από τα μεγέθη αυτά, γι' αυτό και μετά βεβαιότητας προκύπτει από το συμβόλαιο ναυπήγησης.

5. Το σημείο του ναυτιλιακού κύκλου

Όπως προαναφέρθηκε τόσο οι ναύλοι όσο και οι αξίες των πλοίων ακολουθούν μια καμπύλη που έχει ονομαστεί ναυτιλιακός κύκλος.

Έτσι λοιπόν, τόσο τα προβλεπόμενα έσοδα και η από αυτά εξαρτημένη δυνατότητα εξυπηρέτησης του απαιτούμενου δανείου, όσο και η αξία των προσφερόμενων σε ασφάλεια πλοίων είναι πολύ σημαντικό να εξετάζονται σε σχέση με το σημείο του ναυτιλιακού

κύκλου (εάν δηλαδή η αγορά αναμένεται φυσιολογικά να ακολουθήσει ανοδική ή καθοδική πορεία τα επόμενα χρόνια).

Από τα πιο πάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο Τραπεζίτης που δανείζει στην περίοδο της κρίσης θα πρέπει να ανησυχεί λιγότερο για την εξέλιξη των ναύλων και της αξίας των ενυπόθηκων πλοίων, από εκείνον που δανείζει κατά την περίοδο της άνθησης, που πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

1. Η προσφορά της Τράπεζας (offer).

Όταν ολοκληρωθεί η διερεύνηση του αιτήματος του πελάτη ετοιμάζεται και αποστέλλεται κατάλληλη απάντηση, θετική ή αρνητική.

Εάν η Τράπεζα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε χορήγηση δανείου, τότε απαντά με επιστολή προσφοράς, η οποία περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Οι κυριότεροι από τους όρους που συνήθως περιλαμβάνονται στην προσφορά είναι οι εξής:

- Δανειολήπτης (*Borrower*)
- Νόμισμα- ποσό δανείου (*Currency- Loan amount*, τα ναυτιλιακά δάνεια χορηγούνται συνήθως σε \$ Η. Π. Α.).
- Σκοπός δανείου (*Purpose*).
- Επιτόκιο (*Interest*): όπως προαναφέρθηκε, ανάλογα με τη φήμη του πελάτη και του μεγέθους της συνεργασίας του με την τράπεζα, το επιτόκιο μπορεί να κυμανθεί από ½% μέχρι 3 ½% πάνω από το επιτόκιο που προσφέρεται στην τράπεζα από πρώτης τάξεως Τράπεζες στη διατραπεζική αγορά του Λονδίνου (*LIBOR*) δύο εργάσιμες μέρες 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. Συνήθως προβλέπεται και επιτόκιο καθυστερήσεως (*penalty interest*) 1-2% μεγαλύτερου του συμβατικού.

- **Εκτοκισμός:** ο τόκος (αν δεν πρόκειται για τοκοχρεολυτικό δάνειο) υπολογίζεται τοκαριθμικώς για τις πραγματικές ημέρες σε βάση όμως έτους 360 ημερών, όπως συνηθίζεται για τα δάνεια ευρώδολαρίων και όχι 365 ημερών. Η ιδιομορφία αυτή ευνοεί κατά τη χρηματοδοτούσα τράπεζα.

- **Προμήθεια (*flat fee*):** κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 1-1% εφ' άπαξ. Πολλές τράπεζες επιβαρύνουν και με προμήθεια δεσμεύσεως (*commitment fee*), η οποία υπολογίζεται σε ετήσια βάση και βαρύνει τον πελάτη από της αποδοχής της προσφοράς της Τράπεζας μέχρι την ανάληψη του δανείου (σε περιπτώσεις σταδιακής ανάληψης δανείου που δεν έχει αναληφθεί).

- **Αποπληρωμή (*repayment*) :** τα δάνεια για την αγορά πλοίων φτάνουν σε διάρκεια μέχρι τα οκτώ χρόνια. Η αποπληρωμή μπορεί να καθοριστεί σε ίσες συνήθως εξαμηνιαίες ή και τριμηνιαίες τοκοχρεολυτικές δόσεις ή ίσες , δόσεις κεφαλαίου, πλέον των αναλογούντων τόκων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις συμφωνούνται σταδιακά αυξανόμενες δόσεις ή ακόμη και η τελευταία δόση δυσανάλογα μεγάλη (*balloon payment*).

- **Καταβολή δανείου (*draw down*):** Συνήθως η προσφορά της Τράπεζας θέτει περιορισμένο χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να ολοκληρωθεί η διαδικασία και να καταβληθεί το δάνειο.

- **Προπληρωμή (*prepayment*) :** Συνήθως επιτρέπεται η προπληρωμή μιας ή και περισσότερων δόσεων κατά την έναρξη των περιόδων εκτοκισμού υπό ορισμένους ενδεχομένως όρους (προειδοποίηση κ. ά).

- **Εξασφαλίσεις (*securities*):** Στις περισσότερες περιπτώσεις ναυτιλιακών δανείων λαμβάνονται εξασφαλίσεις επί πλοίων, οι οποίες περιλαμβάνουν:

(i) εγγραφή προτιμώμενης 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 δανειστή (*Mortgagee's interest*). Οι ασφάλειες πρέπει να καλύπτουν το 130% του δανείου και το 100% της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς το ναυλοσύμφωνο.

(iii) Εκχώρηση των εσόδων του πλοίου.

(iv) Εγγύηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Συνήθως ζητείται και προσωπική εγγύηση των φορέων. Πολλές φορές οι φορείς μεγάλων ναυτιλιακών συγκροτημάτων αρνούνται την παραχώρηση των προσωπικών τους εγγυήσεων επικαλούμενοι την οικονομική επιφάνεια των συγκροτημάτων τους. Η απάντηση των τραπεζών μπορεί βέβαια να είναι: Εφ' όσον η προσωπική εγγύηση των κυρίων φορέων είναι κάτι περιττό για την Τράπεζα, οπωσδήποτε η παραχώρησή της δεν εγκυμονεί κινδύνους για τους φορείς.

- *Top-up clause*: συνήθως περιλαμβάνεται και όρος ο οποίος προβλέπει ότι όταν το ποσό του δανείου ξεπεράσει κάποιο προκαθορισμένο ποσοστό της αξίας των πλοίων, ο δανειολήπτης υποχρεούται ή να προπληρώσει μέρος του δανείου ή να προσφέρει επιπλέον εξασφαλίσεις ώστε ο λόγος του ανεξόφλητου υπόλοιπου του δανείου προς τις εξασφαλίσεις να βρεθεί πάλι εντός του ποσοστού αυτού.

- Πληροφορίες περί της οικονομικής καταστάσεως: Οι πελάτες της τράπεζας αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προσκομίζουν κάθε χρόνο ενοποιημένο ισολογισμό και λογαριασμό εκμετάλλευσης καθώς και κάθε άλλης οικονομικής φύσεως πληροφορίας που η τράπεζα μπορεί να ζητήσει.

- Εκτιμήσεις / Επιθεωρήσεις: Η Τράπεζα έχει δικαίωμα να ζητήσει εκτιμήσεις της αξίας των πλοίων, από ανεξάρτητους εκτιμητές, με έξοδα του δανειολήπτη, καθώς και να προβαίνει σε επιθεωρήσεις τους.

2. Η σύμβαση χρηματοδότησης (loan agreement).

Μετά την αποδοχή από μέρος του πελάτη της προσφοράς της Τράπεζας, η τελευταία δίνει εντολή στους Νομικούς Συμβούλους της για την κατάρτιση σχεδίου σύμβασης χρηματοδότησης.

Η σύμβαση περιλαμβάνει όλους τους περιεχόμενους στην προσφορά της Τράπεζας όρους. Βάσει της συμβάσεως η Τράπεζα δικαιούται να κηρύξει το δάνειο ληξιπρόθεσμο και απαιτητό σε περίπτωση:

- καθυστέρησης δόσης ή τόκων ή άλλων οφειλόμενων ποσών
- παράβασης οποιουδήποτε από τους όρους της σύμβασης
- ουσιώδους μείωσης των παραχωρηθεισών ασφαλειών ή απώλειας του ενυπόθηκου πλοίου
- επιβάρυνσης ή κατάσχεσης της περιουσίας του δανειζόμενου ή του εγγυητή
- περιορισμού της δικαιοπρακτικής ικανότητας ή θανάτου του δανειζόμενου ή του εγγυητή
- μεταβίβασης της επιχείρησης του δανειζόμενου ή μέρους αυτής
- ανάμιξης του πλοίου σε εμπόριο ή εργασίες παράνομες.

Τέλος η σύμβαση αναφέρει το δίκαιο από το οποίο διέπεται καθώς και τα αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς δικαστήρια.

3. Η ναυτική υποθήκη

Μετά την υπογραφή της σύμβασης χρηματοδότησης από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη η Τράπεζα αναθέτει στους Νομικούς Συμβούλους της την κατάρτιση συμβάσεως παροχής υποθήκης επί των προσφερομένων σε ασφάλεια του δανείου πλοίων.

Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου. Η Τράπεζα όμως εξασφαλίζεται μόνο από την εγγραφή της (registration) στο ναυτικό υποθηκολόγιο.

Η διαδικασία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε υποθηκολόγιο παρουσιάζει διαφορές ανάλογα με την εθνικότητα του προς υποθήκευση πλοίου.

Στο έγγραφο της υποθήκης συνήθως περιλαμβάνονται πολλοί από τους βασικούς όρους της δανειστικής σύμβασης όπως π. χ ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία:

- i) εκχωρεί κάθε ναύλο ή μίσθωμα του πλοίου, καθώς και τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις της από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια.
- ii) Αναλαμβάνει την υποχρέωση να:
 - *ασφαλίζει το πλοίο για όσο διάστημα 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 (time insurance) και όχι κατά ταξίδι, να ανατίθεται σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές, να περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους (θαλάσσιους, πολέμου, κατά τρίτων, του ενδιαφέροντος του δανειστού), να αναφέρει το ενδιαφέρον της Τράπεζας σαν ενυπόθηκης δανείστριας, να περιλαμβάνει όρο δεκαπενθήμερης προειδοποίησης της Τράπεζας πριν από την ακύρωση των ασφαλειών (cancellation clause).*
 - *ειδοποιεί τηλεγραφικώς την Τράπεζα για κάθε ατύχημα ή ζημιά του πλοίου (πέραν κάποιου προκαθορισμένου ποσού) ή για κατάσχεση ή κατακράτησή του.*
 - *διατηρεί το πλοίο ενταγμένο σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα και να επιτρέπει σε εκπροσώπους της τράπεζας να ανέρχονται επί του πλοίου για επιθεώρηση της κατάστασής του.*
 - *μη μεταβάλλει τη σημαία, το όνομα και το λιμάνι νηολόγησης του πλοίου και να μην επιτρέψει την εγγραφή άλλου βάρους χωρίς την συγκατάθεση της Τράπεζας.*
 - *Μην επιτρέψει να ταξιδέψει το πλοίο για παράνομη εμπορία ή λαθρεμπορία πολέμου ή να παραβεί οποιοδήποτε νόμο.*

Η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη δίνει στην τράπεζα το δικαίωμα:

- i) να αναλαμβάνει τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου

- ii) να προβαίνει στην πώληση του πλοίου, είτε με εκούσια εκποίηση (πράγμα που στην πράξη συμβαίνει σπανιότατα), είτε με δημόσιο πλειστηριασμό.

4. Η εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και των εσόδων .

Παράλληλα με την υποθήκη λαμβάνονται εκχωρήσεις: α. των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και β. των εσόδων από ναύλους. Και αυτό παρόλο που το κείμενο της υποθήκης προβλέπει πάντοτε εκχώρηση των δικαιωμάτων και των απαιτήσεων εκ των ασφαλιστηρίων συμβολαίων αλλά και παντός ναύλου ή μισθώματος.

α. Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων

Το σχετικό έγγραφο εκχωρήσεως κοινοποιείται από τους Νομικούς συμβούλους της Τράπεζας στους ασφαλιστές, από τους οποίους ζητείται: i) να αναφέρουν στα σχετικά ασφαλιστήρια το ενδιαφέρον της τράπεζας σαν ενυπόθηκης δανείστριας, ii) να δεσμευτούν ότι ακύρωση των ασφαλιστηρίων μπορεί να λάβει χώρα μόνο μετά την προέλευση δύο εβδομάδων από της έγγραφης ειδοποίησεως της Τράπεζας (notice of cancellation).

Στο ασφαλιστήριο κατά κινδύνων θαλάσσης (H+M) περιλαμβάνεται ειδικός όρος (loss payable clause), η διατύπωση του οποίου διαμορφώνεται από τους Νομικούς Συμβούλους της Τράπεζας, βάσει του οποίου οι ασφαλιστές δεσμεύονται, σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, να διαθέσουν την ασφαλιστική αποζημίωση μόνο μετά από οδηγίες της ενυπόθηκης δανείστριας Τράπεζας.

Σημειώνεται τέλος ότι υπάρχει συμβατική δέσμευση ανάθεσης της ασφάλισης σε πρώτης τάξεως ασφαλιστές, η επιλογή των οποίων σε κάθε περίπτωση τελεί υπό την έγκριση της Τράπεζας.

β. Εκχώρηση των εσόδων.

Εκτός από την γενική εκχώρηση των εσόδων του πλοίου (general assignment of earnings) λαμβάνεται, εάν υπάρχει συγκεκριμένη ναύλωση, και ειδική εκχώρησή της, η οποία κοινοποιείται νομότυπα στους ναυλωτές από τους οποίους ζητείται να αναλάβουν την δέσμευση της διοχέτευσης των ναύλων μέσω του συγκεκριμένου καταστήματος της ενυπόθηκης δανείστριας Τράπεζας.

Συνήθως η τράπεζα επιμένει στο άνοιγμα λογαριασμού (anticipation account) στον οποίο συγκεντρώνεται κατά μήνα μέρος των διερχομένων ναύλων για το σχηματισμό κεφαλαίου ικανού για την εξόφληση της επόμενης δόσεως.

5. Παροχή προσωπικών εγγυήσεων.

Η προσωπική εγγύηση εξικνείται μέχρι συγκεκριμένου ποσού πλέον τόκων επί αυτού, ο λογισμός των οποίων όμως αρχίζει από της εγγραφής ειδοποιήσεως του εγγυητή από την Τράπεζα.

6. Χορήγηση του δανείου.

Μετά την ολοκλήρωση των πιο πάνω διαδικασιών και τη συγκέντρωση όλων των εξασφαλίσεων και με τη σύμφωνη γνώμη των νομικών Συμβούλων χορηγείται το δάνειο.

7. Άλλες μορφές ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Εκτός από την κλασική μορφή μεσοπρόθεσμων ναυτιλιακών δανείων, υπάρχουν άλλες τρεις μορφές χρηματοδοτήσεων:

α. Η μέθοδος Leasing

Κατ' αυτήν το πλοίο αγοράζεται από το χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μεσοπρόθεσμου συμβολαίου, το οποίο δίνει στον εφοπλιστή έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και απολαμβάνει τυχόν φορολογικά πλεονεκτήματα.

β. Πίστωση του ναυπηγείου (shipyard credit).

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 ναυπήγησης αλλά και μετά από αυτήν.

γ. Κοινοπρακτικά δάνεια (syndicated loans).

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. Τη διαχείριση του δανείου αναλαμβάνει ο χρηματοδοτικός οργανισμός που μετέχει στο δάνειο με το μεγαλύτερο ποσοστό (leading manager). Σε περίπτωση δυσμενούς εξελίξεως του δανείου οι αποφάσεις για τη 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 τάξεως πλοιοκτήτες.

ΟΡΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ
ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΕΔΡΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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

Βασική απόφαση που ρυθμίζει τους κανόνες αυτούς και ισχύει μέχρι και σήμερα με διάφορες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις είναι η απόφαση της τ. Νομισματικής Επιτροπής αριθ. 85/514.7.75. Έκτοτε, έχουν ακολουθήσει διάφορες πράξεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδας και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, που την τροποποίησαν ή τη 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 κινήσεως,*
- *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 (υπό όρους),*
- *Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δραχμές για την αγορά επιβατηγών και επιβατηγών- οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών και φορτηγών – οχηματαγωγών πλοίων για δρομολόγησή τους μεταξύ ελληνικών ή ελληνικών και ξένων λιμανιών, και*
- *Ημεδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους) για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή, και επισκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας.*

1. Χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για κεφάλαιο κινήσεως σε δραχμές.

Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και γραφεία διαχείρισης πλοίων, ανεξαρτήτως της εθνικότητας του πλοιοκτήτη ή της σημαίας του πλοίου χρηματοδοτούνται με δάνεια σε δραχμές.

Επίσης, επιτρέπεται η προεξόφληση μέχρι ποσοστού 30% απαιτήσεων ελληνικών ναυαγοσωστικών εταιρειών από ναυαγαιρέσεις. Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής συνομολογούνται με ρήτρα συναλλάγματος και εξοφλούνται εντός 6 μηνών από τη χορήγηση με εισαγωγή συναλλάγματος.

2. Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχείρισης πλοίων σε συνάλλαγμα.

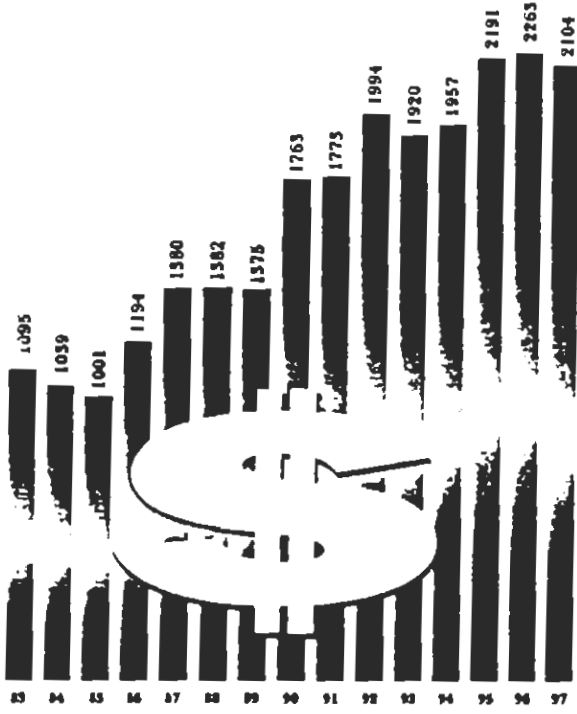
Σε ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτιλιακά γραφεία, τα οποία εκμεταλλεύονται πλοία που πραγματοποιούν έσοδα σε ελεύθερο συνάλλαγμα, καθώς και σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες χορηγούνται πάσης φύσεως δάνεια, πιστώσεις και εγγυητικές επιστολές σε συνάλλαγμα.

Τα δάνεια και οι πιστώσεις αυτές καλύπτονται από τα σε ελεύθερο συνάλλαγμα διαθέσιμα των τραπεζών και η εξόφλησή των πραγματοποιείται από τα ίδια συναλλαγματικά διαθέσιμα των οφειλετριών επιχειρήσεων. Οι όροι καθορίζονται ελεύθερα κατά την κρίση των τραπεζών.

3. Χρηματοδότηση για την κατασκευή, μετασκευή και επισκευή σκαφών σε ελληνικά ναυπηγεία.

α. Για την κατασκευή και μετασκευή.

Τα δάνεια της κατηγορίας αυτής χορηγούνται προς Έλληνες και αλλοδαπούς (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) και συνομολογούνται σε



**FOREIGN EXCHANGE EARNINGS
OF GREECE FROM SHIPPING**

(in US\$ Million)

SOURCE: BANK OF GREECE

συνάλλαγμα ή δραχμές, η εξόφλησή τους όμως γίνεται με εισαγωγή συναλλάγματος. Οι όροι χορηγήσεως τους έχουν ως εξής:

- Το ύψος τους δεν μπορεί να υπερβεί το ποσοστό 80% του κόστους της κατασκευής ή μετασκευής,
- Η διάρκεια ορίζεται μέχρι 10 ετών για κατασκευές και 8 ετών για μετασκευές,
- Η εξόφληση πραγματοποιείται με ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις η πρώτη των οποίων είναι πληρωτέα 12 μήνες από την παραλαβή του σκάφους,
- Το επιτόκιο καθορίζεται ελεύθερα.

Επί των δανείων αυτών εξετάζεται κατά περίπτωση από τον Υπουργό Οικονομικών το ενδεχόμενο παροχής της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου μέχρι κάποιου ποσοστού της δαπάνης ναυπήγησης ή μετασκευής, όπως εκτιμάται από το Υπουργείο εμπορικής Ναυτιλίας, υπό τον όρο ότι το πλοίο θα νηολογείται υπό ελληνική σημαία και θα παραμένει υπ' αυτήν μέχρι την εξόφληση του δανείου.

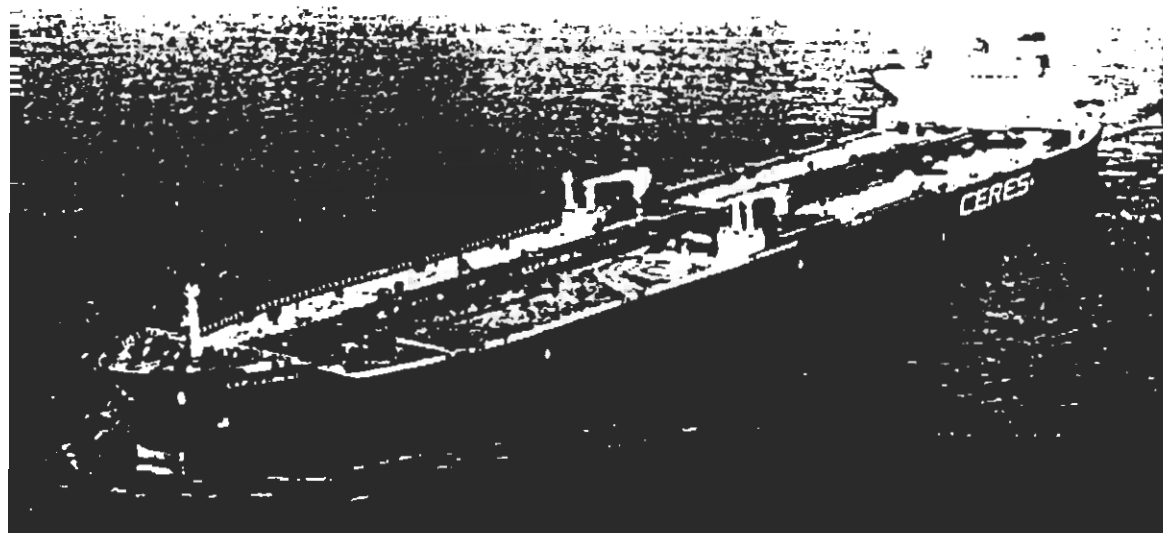
β. Για την επισκευή σκαφών.

Σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή και τις ίδιες τις ναυπηγικές επιχειρήσεις χορηγούνται δάνεια:

(i) σε δραχμές:

- Για την επισκευή πλοίων που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Το ύψος των φτάνει μέχρι ποσοστού 70% της δαπάνης και η εξόφληση γίνεται με εισαγωγή συναλλάγματος σε 4 ίσες τοκοχρεολυτικές δόσεις για ποσό δανείου μέχρι ισοτίμου \$ 150.000 και σε 8 δόσεις για μεγαλύτερα ποσά.
- Για την επισκευή πλοίων που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Το ύψος των φτάνει μέχρι ποσοστού 80% του κόστους επισκευής και η εξόφληση γίνεται σε 4 το πολύ χρόνια με εξαμηνιαίες δόσεις.

(ii) σε συνάλλαγμα:



transparency of charges, and the principle of non-discrimination among users. Also, port pricing should be subject to the underlying principle of no cross-subsidization between categories of users or transport modes.

It should also be borne in mind that the huge investments represented by ports and terminals has led to the predominance of a small number of major ports, nationally or regionally. This has fostered in many ports a sense of their uniqueness, the exploitation of which leads to monopolistic behaviour. Monopoly situations in ports should certainly not be abused, and should if possible be eliminated. In this respect, we welcome the introduction of competition factors in port operations and charges, including the examination of intra-port and inter-port competition with a view to ensuring respect for the spirit and letter of the Treaty of Rome. Competition is desirable as a means of improving the efficiency of the players and securing the best terms for the consumer.

Finally, important components of the overall cost of a port call are the turnaround time, the ability to forward cargo beyond the boundaries of a port in an efficient manner and the avoidance of unforeseeable costs.

Ports also have an important role to play in regard to the needs of vessels and demands of the public for safety at sea. Safe seas and clean oceans have been the targets of concerted action in the IMO over the past three decades. Special attention is paid to safety and pollution prevention in and off coastal waters, since the majority of accidents occur in the vicinity of ports during arrivals and departures.

Once a ship approaches a port or terminal facility, the prevention of accidents and protection of the marine environment become shared responsibilities and can reach optimum levels only through the sharing of efforts and risks by all parties concerned.

For this reason, serious consideration should be given to ensuring that ports are able to assume their responsibilities and obligations in regard to all port operations. There is no doubt that the safety systems that exist and are being implemented in shipping will start to converge at port level.

The UGS regards the philosophy of the Green Paper as very promising for a constructive dialogue among all the industry parties involved, and eventually concrete action.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΛΛΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Τα οικονομικά, τεχνολογικά και άλλα οφέλη που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά υπό την μορφή μετρήσεων συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Αυτό συμβαίνει διότι πολλοί κλάδοι παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών εξαρτούν τη δημιουργία ή την ανάπτυξή τους, από τη ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά όχι μόνο αυτή. Μέσα στους κλάδους αυτούς περιλαμβάνονται οι τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες, η βιομηχανία του τουρισμού, τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι επιχειρήσεις μεταφορών, στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών πλοίων, οι βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκαίων για τη συντήρηση πλοίων ή για τη χρησιμοποίησή τους από τα πλοία, οι επισκευαστικές και κατασκευαστικές βιομηχανίες πλοίων που ωφελούν μεγάλο φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων. Τέλος η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων παραγωγής υπηρεσιών όπως ο δικηγορικός, ο σιδηροβιομηχανικός, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι της μεταποίησης, θα ήταν σημαντικά κατώτερη, εάν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους της ναυτιλίας.

Αμέσως μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ελληνική οικονομία ήταν σε χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης. Η πολιτική αστάθεια και η έλλειψη μιας σαφούς, σταθερής και μακρόπονης αναπτυξιακής πολιτικής- και στο ναυτιλιακό τομέα- αποτελούσε το κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ζωής της χώρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά οδήγησαν αναπότρεπτα σε μία κατάσταση πλήρους σχεδόν

ανυπαρξίας οργανικών δεσμών μεταξύ εθνικής οικονομίας και εμπορικής ναυτιλίας.

Η μεταγενέστερη υιοθέτηση και εφαρμογή της πολιτικής του επαναπατρισμού της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε συνδυασμό με τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μετά το 60, μετέβαλαν αποφασιστικά την εικόνα. Έτσι η κατάσταση παρουσιάζει μια συνεχή βελτίωση με την παροχή κινήτρων και τη δημιουργία προϋποθέσεων που οδήγησε στην προσέλκυση για εγκατάσταση των εδρών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα, στην υποβοήθηση της ανάπτυξης των ναυτιλιακών κατασκευών- επισκευών και στην ανάπτυξη στο μεγαλύτερο βαθμό της προσφοράς ειδικευμένων υπηρεσιών προς τη ναυτιλία. Επίσης η παροχή κινήτρων και η δημιουργία προϋποθέσεων διευκολύνουν τη διαχείριση από την Ελλάδα όχι μόνο των υπό ελληνική σημαία πλοίων αλλά και των πλοίων υπό ξένη σημαία με ελληνική πλοιοκτησία. Για όσο χρόνο η διαχείριση της ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων κάτω από ξένες σημαίες προσέκρουε σε δυσμενέστερη φορολογική μεταχείριση από αυτήν των υπό ελληνική σημαία πλοίων, η προοπτική για εγκατάσταση της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα εκμηδενίζεται, με άμεση συνέπεια στην οικονομία. Χρειάστηκε χρόνος για να γίνει αντιληπτή η απλή αυτή αλήθεια και να αρχίσουν να υιοθετούνται σχετικά κατάλληλα μέτρα ευρύτερα γνωστά ως σημαίες ευκολίας. Οι βασικότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχονται από μία χώρα που ακολουθεί πολιτική σημαίων ευκολίας αφορούν αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων και μεγάλων φόρων επί των εσόδων των πλοίων, ευκολότερη εγγραφή στο εθνικό της νηολόγιο, επίτρεψη επάνδρωσης του πλοίου με ξένους ναυτικούς, καθώς και επίτρεψη πλοιοκτησίας και διαχείριση των εμπορικών πλοίων από πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας. Συνήθως πολιτική παρόμοια με αυτήν που περιγράφεται ακολουθούν χώρες αδύναμες οικονομικά. Έτσι η Λιβερία μία χώρα χωρίς ναυτική παράδοση, εμφανίζεται ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκόσμια, λόγω της πλήρους σχεδόν

φορολογικής απαλλαγής που προσφέρει στους πλοιοκτήτες. Η Ελλάδα δε θεωρείται χώρα με πολλές σημαίες ευκολίας, η πολιτική όμως που ακολουθείται τείνει να είναι ελαστική σε διευκολύνσεις ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Έτσι βλέπουμε ότι ενώ το 1960 λειτουργούσαν 219 γραφεία και πρακτορεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα φτάνουμε στις μέρες μας να καταμετρούμε περίπου 800 διοικητικές ναυτιλιακές μονάδες μόνο στον Πειραιά, ενώ το 1994 οι ναυτιλιακές εταιρείες του Α. Ν. 89/67 ανέρχονταν σε 1.011.

Ένας από τους τομείς που αναπτύσσεται με την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι ο τραπεζικός. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς τη χρηματοδότηση. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει μία τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή επιχείρηση φτάνει το ύψος του 80% της ναυτιλιακής επένδυσης.

Ειδικότερα το ρίσκο που αναλαμβάνει μία τράπεζα προέρχεται από τους παρακάτω λόγους:

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

Σε τελική ανάλυση όμως, μιλώντας για ναυτιλιακά δάνεια αναφερόμαστε σε προσωπικά δάνεια. Έτσι ο βασικότερος προβληματισμός ενός τραπεζίτη είναι η γνωριμία με τον πελάτη του και η αναγνώριση στο πρόσωπό του της ικανότητας, δυνατότητας και φερεγγυότητάς του ως πλοιοκτήτη, στην εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει.

Παρόλα αυτά οι κυριότερες ελληνικές τράπεζες δείχνουν ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών εργασιών τους. Άλλωστε πολλές από τις μεγαλύτερες τράπεζες ξένων χωρών που ειδικεύονται στον κλάδο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων έχουν ήδη εγκατασταθεί στην Ελλάδα γεγονός που αποτελεί σαφή ένδειξη του δυναμισμού αυτού του κλάδου τραπεζικών εργασιών. Σημειωτέον ότι οι ξένες τράπεζες έχουν δυνατότητα χρηματοδοτήσεων επενδύσεων στο εξωτερικό και γι' αυτό πλεονεκτούν των ελληνικών.

Τα πρωτεία σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση των πλοίων, κρατά η «Σίτυμπανκ» η οποία έχει το 35% των χρεών της ναυτιλίας: Η «Σίτυμπανκ» ανέπτυξε ιδιαίτερο τραπεζικό κλάδο με την ονομασία «Σίτυ Σίππιν Μπάνκ», που λειτουργεί από τις 15 Ιανουαρίου 1989. Μπορεί να μετέχει μέχρι το 10% των κεφαλαίων της, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με τη δυνατότητα προσφοράς αυτασφαλίσεων και δανείων. Ένας άλλος στόχος της «Σίτυ Σίππιν Μπάνκ» είναι να προσελκύει ξένες εταιρείες στην Ελλάδα. Επιπλέον η «Σίτυμπανκ» συζήτησε με το Υ. Ε. Ν τη μετοχοποίηση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης για τη δημιουργία χρηματιστηρίου ναυτιλιακών αξιών.

Το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή εταιρεία κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια ασφαλιστική εταιρεία παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη. Σε αντίθεση όμως με το ενδιαφέρον που δείχνουν οι ελληνικές τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρείες δυσπιστούν και απέχουν. Το κόστος που ενδέχεται να προκύψει για την κάλυψη της απώλειας ενός πλοίου κρίνεται δυσβάστακτο από τις εγχώριες ασφαλιστικές εταιρείες. Έτσι το ρόλο του ασφαλιστή καλούνται να

παίξουν στις περισσότερες περιπτώσεις βρετανικοί οργανισμοί αποκομίζοντας τεράστια κέρδη εις βάρος της ελληνικής οικονομίας.

Τα είδη των ασφαλίσεων που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι ναυτασφάλειες, οι οποίες καλύπτουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους σχετικούς με το σκάφος και τη μηχανή, ασφαλίσεις ναύλων που αφορούν την ασφάλιση των μεταφερόμενων φορτίων και αλληλασφάλειες, γνωστές ως CLABS, που σχετίζονται με την παροχή εχεγγύων για τις ασθένειες, τους τραυματισμούς, τις δραπετεύσεις πληρωμάτων κ.λ.π. Όσον αφορά τις αλληλασφάλειες πρόκειται για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς στη μορφή θεσμών, με αυστηρούς κανονισμούς που στόχο έχουν τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών κυρίως λόγω του κοινωνικού κόστους που συνεπάγεται η έλλειψη του αναγκαίου επιπέδου ασφάλειας.

Άλλος κλάδος που επηρεάζεται από την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι η βιομηχανία επισκευών και κατασκευών πλοίων. Στην Ελλάδα οι εξελίξεις δεν υπήρξαν ενθαρρυντικές. Τα ελληνικά ναυπηγεία θεωρούνται διεθνώς αντιπαραγωγικά και αντιοικονομικά. Η επιβάρυνση που αναγκάζονται να υποστούν οι Έλληνες φορολογούμενοι από την ελλειμματικότητα που παρουσιάζουν είναι σημαντική. Κυριότερες αιτίες του φαινομένου θεωρούνται η έλλειψη κατάλληλης ναυτιλιακής τεχνολογίας και υποδομής.

Το φαινόμενο αυτό δεν είναι αποκλειστικό γνώρισμα της ελληνικής πραγματικότητας. Η Ισπανία για παράδειγμα μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες δυσλειτουργεί επίσης και υπολογίζεται ότι η ζημιές που υπέστη την τελευταία τριετία φτάνουν τα 1,3 δις δολάρια.

Σύμφωνα με επίσημες ευρωπαϊκές έρευνες, υπολογίζεται ότι τα προσεχή χρόνια θα παρατηρήσουμε αυξανόμενη ζήτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών κλάδων σε παγκόσμιο επίπεδο. Εύλογα λοιπόν γίνεται λόγος για την σκοπιμότητα μιας προσπάθειας εξυγίανσης και περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου αυτού και εάν εν

τέλει το αποκομιζόμενο όφελος συγκρίνεται με τα προβλήματα που δημιουργούνται στην οικονομία μας. Η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να είναι επιθυμητή και συμφέρουσα, μόνο με την προϋπόθεση ότι μπορεί να είναι αυτόνομη, δηλαδή να μην στηρίζεται σε επιδοτήσεις από την οικονομία. Και αυτό γιατί στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού της βιομηχανίας, απαιτούνται αφενός τεχνολογία και αφετέρου κεφάλαια εφόσον σχεδόν τα πάντα εισάγονται από το εξωτερικό. Είναι γεγονός ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο, σε οποιαδήποτε χώρα, να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί αυτοδύναμα η ναυπηγική βιομηχανία. Ωστόσο ένας δραστικός περιορισμός του ναυπηγικού δυναμικού επιφέρει αυξημένη ανεργία και γενικότερη κάμψη της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας, λόγω αντίστοιχου περιορισμού της δραστηριότητας εξαρτημένων ή συναφών κλάδων βιομηχανικής παραγωγής (λ. χ . χάλυβος, ηλεκτρονικής, μηχανουργικής κ.λ.π) όπως και παραγωγής υπηρεσιών συναφών προς την ναυπηγική βιομηχανία (λ.χ τραπεζικού, ασφαλιστικού, μεταφορών , εφοδιασμού πλοίων κ.λ.π).

Καμιά χώρα που διατηρεί την ικανότητα να αποφασίζει αυτοδύναμα για τις τύχες της, ιδιαίτερα δε για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και στόχων που αφορούν στην ανάπτυξη της οικονομίας της και στην ευημερία του πληθυσμού της, θα απόσχει από την δημιουργία ή και στην ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, αν υπάρχουν ως προς αυτήν, κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή αν οι εθνικές της ανάγκες το επιβάλλουν. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορεί να αφορούν:

- α) Στο επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής ανάπτυξης που διαθέτει κάθε χώρα.
- β) Στο κόστος παραγωγής και στην συναγωνιστικότητα των ναυπηγικών μονάδων.
- γ) Στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των ναυπηγήσεων πλοίων.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται μακροχρόνια από οξύ συναγωνισμό

μεταξύ των ναυπηγικών χωρών που οδηγεί σε ευρύτατη χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων υπέρ των πλοιοκτητών, ακόμα δε σε εκτεταμένες επιδοτήσεις. Για την ελληνική οικονομία είναι ασύμφορο και πιθανώς αδύνατο να ανταποκριθεί στη ζήτηση κεφαλαίων για χρηματοδότηση – κατά το μέγιστο μέρος σε συνάλλαγμα για χρηματοδότηση – κατά το μέγιστο μέρος σε συνάλλαγμα – εκτεταμένων ναυπηγήσεων ή σε επιδότηση του κόστους των ναυπηγήσεων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου. Επωφελέστερο για την οικονομία της Ελλάδας θα ήταν να αποβλέπει σε κατασκευές που θα συνέβαλαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, και άλλων παρεμφερών κλάδων της ναυτιλίας που απαιτούν επενδύσεις αυξημένης εντάσεως εργασίας καθώς και σε κατασκευές συνδεδεμένες με τις αμυντικές ανάγκες της χώρας. Όσο για τις ανάγκες της μεγάλης ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας, μπορούν να ικανοποιούνται υπό συναγωνιστικούς όρους, χωρίς θυσίες από μέρους της ελληνικής οικονομίας στο εξωτερικό.

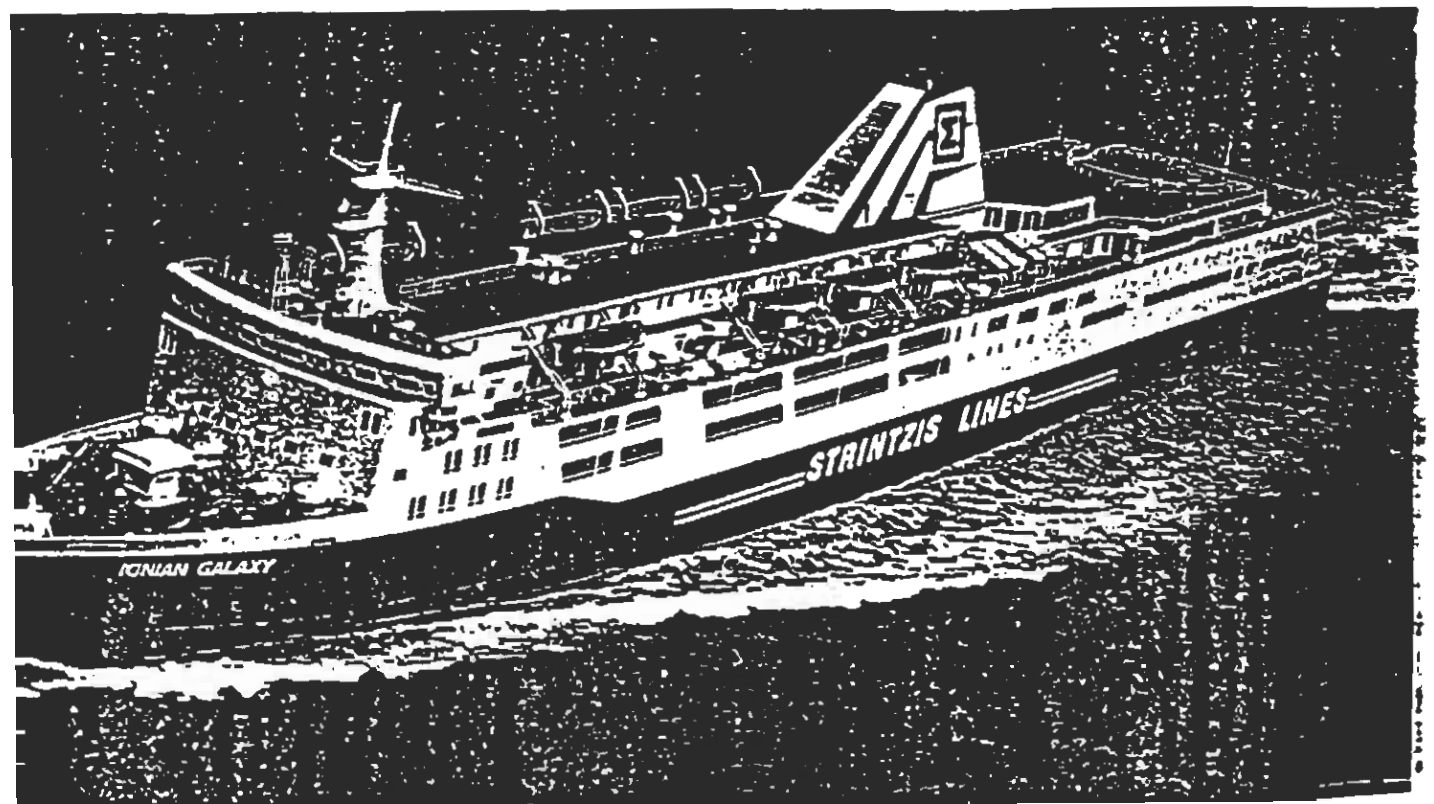
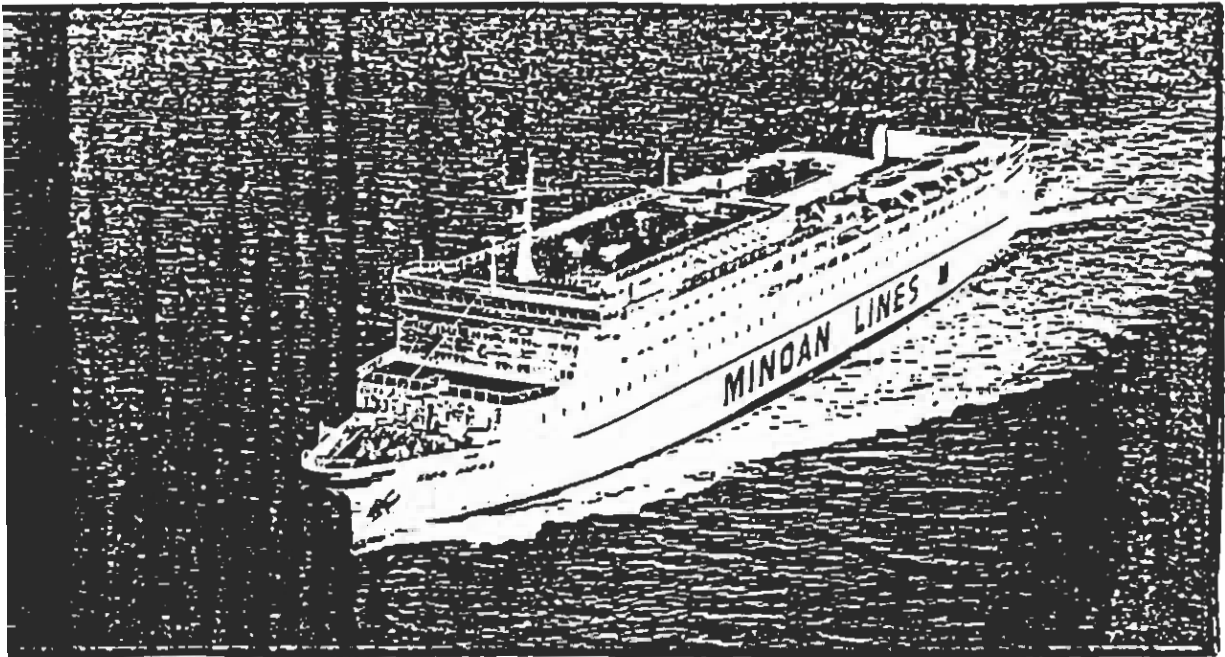
Σε αντίθεση προς ότι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία, είναι μεγάλες οι δυνατότητες ταχείας διερευνήσεως του εισοδήματος που αποκτά τη χώρα από επισκευές πλοίων. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνηγορούν οι εξής λόγοι:

α) Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για την ανάπτυξη επισκευαστικών εργασιών. Από τη χώρα μας διελαύνουν πλοία από και προς τη διώρυγα του Σουέζ, τον Εύξεινο Πόντο και την Ασία. Το λιμάνι του Πειραιά, η νότια θαλάσσια πόλη της ευρωπαϊκής κοινότητας, βρίσκεται στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων αξόνων και προσφέρεται άριστα για τη χρησιμοποίησή του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες ως ενδιάμεσου σταθμού. Τούτο άλλωστε έχει εκτιμηθεί από ξένες μεγάλες ναυτιλιακές μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες συμπεριλαμβάνουν μέσα στα επιχειρηματικά τους προγράμματα και τον Πειραιά και πυκνώνουν τα δρομολόγιά τους με τακτικές γραμμές που συνδέουν το λιμάνι του με τα μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού.

β) Η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων είναι κατ' εξοχήν βιομηχανία εντάσεως εργασίας, μολονότι απαιτεί εξειδικευμένο, υψηλής στάθμης προσωπικό. Απαιτεί βέβαια και εισροές ειδών εξοπλισμού, υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό, αλλά η προστιθέμενη αξία, σε κάθε περίπτωση, είναι σοβαρή.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΧΩΡΕΣ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ (1996)

ΧΩΡΑ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ
Ν. Κορέα	6.483.813	+19,937
Ιαπωνία	6.183.417	+408,449
Κίνα	1.008.205	+17,078
Ταϊβάν	759.100	+89,600
Γιουγκοσλαβία	1.173.998	-95,530
Πολωνία	1.009.078	-20,989
Βραζιλία	972.468	+143,915
Ιταλία	944.532	-35,007
Δυτική Γερμανία	933.372	-50,791
Ισπανία	774.484	+162,688
Φιλανδία	726.241	+27,130
Ρουμανία	625.248	+76,070
Ανατολική	573.305	+38,596
Γερμανία	494.008	-61,337
Δανία	352.409	-17,346
Ινδία	305.718	+75,967
Βρετανία	202.559	+4,471
Γαλλία		



γ) Οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι συγκριτικά περιορισμένες κυρίως διότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες και κυρίως σε εγχώριο νόμισμα ενώ η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από μέρους των χρηματοδοτούμενων γίνεται με εισαγόμενο συνάλλαγμα.

Δ) Η ανάπτυξη της βιομηχανίας επισκευών πλοίων απαιτεί και προϋποθέτει , επίλυση του προβλήματος επάρκειας των ευκολιών δεξαμενισμού υπό επισκευή πλοίων. Για το γενικότερο εθνικό οικονομικό συμφέρον πρέπει να αρθεί κάθε περιορισμός στη διάθεση δεξαμενών ανεγκύσεως πλοίων προς επισκευή, ώστε να αφεθούν να λειτουργήσουν ελεύθερα οι δυνάμεις της αγοράς.

Ως έμμεση συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας, οφείλει να μνημονευθεί η σειρά των μεγάλης κλίμακας επενδύσεων ναυτιλιακού κεφαλαίου, σε διάφορους κλάδους της παραγωγής της χώρας και ιδιαίτερα στην πετροχημική, την επισκευαστική και μηχανουργική βιομηχανία, τα ορυχεία, τον τουρισμό και τις αεροπορικές συγκοινωνίες. Οι επενδυτές εξασφάλισαν όχι μόνο τη χρηματοδότηση των επενδύσεων αυτών, αλλά και την τεχνολογία που χρειαζόταν.

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι εμπορική ναυτιλία έχει όλο το δυναμικό που χρειάζεται για να προσφέρει στη χώρα μεγάλα ωφελήματα και να αποτελέσει το μοχλό για μία περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη χωρίς μεγάλες θυσίες της οικονομίας. Πρέπει ακόμα να τονίσουμε πως η περαιτέρω διερεύνηση του κύκλου των υπηρεσιών που προσφέρει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία δεν εξαρτάται μόνο από την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής, μέσα στα πλαίσια της οποίας σοβαρό λόγο παίζει η ικανότητα των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να παράγουν ικανά εκπαιδευμένα στελέχη για όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας. Εξαρτάται επίσης από τη σταθερότητα, συστηματικότητα και συνέπεια με την οποία εδραιώνεται επί ανταγωνιστικής βάσης η εμπιστοσύνη όλων των ενδιαφερομένων μερών δηλαδή των ναυτιλιακών μονάδων (τραπεζικών, ασφαλιστικών, φορτωτών κ.λ.π ελληνικών και ξένων), στην ικανότητα

της ελληνικής οικονομίας και ναυτιλιακής αγοράς να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε συνεχώς βελτιωμένη ποιότητα, με ευθύτητα και αποτελεσματικότητα ανάλογη της διακεκριμένης αγγλικής αγοράς. Σωστή μεταχείριση του αντισυμβαλλόμενου, σωστή εκπλήρωση υποχρεώσεων και τήρηση συμφωνηθέντων, οδηγούν στη σωστή αμοιβή και στην εμπιστοσύνη που εδραιώνει την καλή φήμη και διευρύνει τον κύκλο εργασιών με επιταχυνόμενο ρυθμό.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΚΑΘΟΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Όπως είναι γνωστό η γενική οικονομική πολιτική κάθε χώρας, έχει σαν σκοπό την επίτευξη του μέγιστου δυνατού, κάτω από τις συνθήκες που επικρατούν κάθε φορά, εθνικού εισοδήματος και η ειδική οικονομική πολιτική, δηλαδή αυτή που αφορά τους διάφορους τομείς της οικονομίας (βιομηχανική, ναυτιλιακή, αγροτική κ.λ.π) επιδιώκει τη μέγιστη αύξηση του βαθμού συμμετοχής του καθενός τομέα της οικονομίας στο συνολικό εθνικό εισόδημα. Η επιτυχία της γενικής και ειδικής, κατά κλάδους, οικονομικής πολιτικής, κρίνεται από το βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι στόχοι που έχουν τεθεί, σε συνδυασμό με τις οικονομικές θυσίες, οι οποίες χρειάστηκε να πραγματοποιηθούν για το σκοπό αυτό.

Αν προσεγγίσουμε το θέμα μας από αυτή τη σκοπιά μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος, γίνεται υπό τις ευνοϊκότερες, για το κοινωνικό σύνολο, συνθήκες. Η ειδική θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του από τη ναυτιλία προερχόμενου μέρους του εθνικού εισοδήματος, είναι ίση με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμανιών. Το μέγεθος αυτό είναι υπολογίσιμο και αναλογεί σε ποσοστό μικρότερο του 0,5% των δαπανών του τακτικού προϋπολογισμού του κράτους.

Μεγαλύτερης σημασίας είναι ότι το σύνολο σχεδόν του τμήματος του εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό, προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία.

Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος του ακαθόριστου εισοδήματος της εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- για την κάλυψη του κόστους κινήσεως των πλοίων και γενικά για την αγορά υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πλοία, λ. χ ασφάλιση, ναυλώσεις. Αγοραπωλησίες, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων, χρηματοδοτήσεις. Αυτό συμβαίνει γιατί οι υπηρεσίες αυτές, είτε δεν προσφέρονται από την ελληνική οικονομία είτε αγοράζονται αναγκαστικά από το εξωτερικό αφού τα ελληνικά πλοία κινούνται και εργάζονται μεταξύ ξένων λιμανιών, κυρίως.
- Για τη δημιουργία νέων επενδύσεων μέσω ναυπηγήσεως ή αγοράς πλοίων.

Ωστόσο κάτω από κατάλληλες προϋποθέσεις, υπήρχαν και υπάρχουν ευρύτατα περιθώρια αύξησης του καθαρού εισοδήματος που η χώρα αποκομίζει από την αναπτυσσόμενη εθνική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Το παράδειγμα της Αγγλίας, το οποίο αξίζει να αναφερθεί, έχει πολλά να μας διδάξει. Οι Άγγλοι θαλασσοκράτορες, άλλοτε με λαμπρή παράδοση και αξιότατη υποδομή, ελέγχουν σήμερα μόνο 678 πλοία αντιστοιχούντα σε 13 εκατομμύρια τόνους περίπου μεταφορική ικανότητα. Η αγγλική οικονομία όμως οφείλεται ετησίως τεράστια ποσά από την προσφορά υπηρεσιών στη ναυτιλία, κυρίως την ελληνική.

Αναφέρεται ενδεικτικά:

- α) 700 εκατ. \$ Η. Π. Α. ετησίως εισρέουν σε αγγλικά θυλάκια από μεσιτικά π.χ ναυλώσεις, αγοραπωλησίες πλοίων κ.λ.π.
- β) 10 δις \$ Η. Π. Α. εισρέουν στην Αγγλία από ασφάλιστρα, πλέον 1,5 δις, εισφορές CLUBS.
- γ) 120 εφοπλιστικά γραφεία Ελλήνων λειτουργούν στο Λονδίνο .

δ) όλες οι διενέξεις λύνονται (ή δεν λύνονται) στο Λονδίνο, όπου και οι πιο ακριβοί δικηγόροι, διαιτητές κ.λ.π.

Εάν λοιπόν η χώρα μας εφαρμόζε μια διαφορετική ναυτιλιακή πολιτική και βελτιώνε την υπάρχουσα υποδομή, σημαντικό μέρος του ανωτέρω χαρατσιού θα θεράπευε την χειμαζόμενη από χρόνια οικονομία μας και θα εξασφάλιζε εκατοντάδες θέσεις εργασίας.¹

Συγκριτικά με άλλους κλάδους της οικονομίας, στη δημιουργία του Ακαθόριστου Εγχώριου Προϊόντος, η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει το 5%. Η αντίστοιχη προσφορά της γεωργίας είναι 12,5% , με αξία γεωργικών εξαγωγών 33%, του τουρισμού 5,5% και της βιομηχανίας 24% (στοιχεία του 1995).

Η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα κατά το 1995 έφτασε τα 2.191 δις \$ Η. Π. Α .Αν σκεφτούμε ότι στο σύνολό του, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι «καθαρό», δημιουργείται δηλαδή χωρίς την απαίτηση κρατικών θυσιών (όπως για παράδειγμα το τουριστικό συνάλλαγμα για το οποίο απαιτούνται δημόσιες επενδύσεις, χορήγηση δανείων κ.λ.π), μπορούμε να καταλάβουμε σαφέστερα τη μέγιστη αξία της ναυτιλίας ως συναλλαγατοφόρας πηγής στο σύνολο του Α. Ε. Ε.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Για και χώρα όπως η Ελλάδα με έντονο ανεργιακό πρόβλημα, η απορρόφηση έμφυχου δυναμικού από τη ναυτιλία, αποτελεί μία δυνατή δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και θέσεων εργασίας. Ωστόσο η εκστρατεία για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η ζήτηση ναυτικών στην ουσία, παρ' ελπίδα δεν σταμάτησε ποτέ για δύο κυρίως λόγους:

Πρώτον: Η ελληνόκτητη ναυτιλία βελτιώθηκε ποιοτικά και χρειάζεται περισσότερο ειδικευμένο προσωπικό που δεν προσφέρεται επαρκώς.

¹ Οικονομικός Ταχυδρόμος 21 Δεκεμβρίου 1995 σελ. 149

Δεύτερον: Η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης στην Ελλάδα έστρεψε τους νέους σε άλλα ευκολότερα και πιο προσοδοφόρα επαγγέλματα με αποτέλεσμα και πάλι την έλλειψη προσωπικού κατώτερων κυρίως υπηρεσιών.

Έτσι βλέπουμε ότι το σύνολο των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικής και ξένης σημαίας πλοία συμβεβλημένα με το NAT ανέρχεται το 1980 σε 91.872, με απασχολούμενους Έλληνες 59.534 και ξένους 32.338 ενώ το 1988 κατέβηκαν σε 37.367 με 28.735 Έλληνες και 8.632 ξένους ναυτικούς. Βλέπουμε πως η μείωση των απασχολούμενων είναι κατακόρυφη.

Πίνακας: Αριθμός απασχολούμενων ναυτικών 1978 έως 1988

Έτος απογραφής	Σύνολο ναυτικών	Αριθμός Ναυτικών		Μεταβολή %		Συμμετοχή %
		Έλληνες	Ξένοι	Έλληνες	Ξένοι	Ελλήνων ναυτικών
1978	86.269	58.033	28.236	-	-	67.3
1980	91.872	59.534	32.338	+2.6	+14.5	64.8
1982	52.741	40.647	12.094	-33.7	-62.6	77.0
1984	49.184	40.720	8.464	-0.2	-30.0	82.8
1986	37.830	32.340	5.490	-20.6	-35.1	85.5
1988	37.367	28.735	8.632	-11.2	+57.2	76.9

Για ότι αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες του Α. Ν. 89/67¹ το 1983 απασχολούσαν 7.286 άτομα από τα οποία τα 6.577 ήταν Έλληνες και τα 709 ξένοι ενώ το 1994 είχαμε 8.915 απασχολούμενους από τους οποίους οι 7.979 ήταν Έλληνες και οι 936 ξένοι.

¹ Αλλοδαπές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα που απασχολούν πλοία μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ και είναι ελληνικής ή ξένης σημαίας.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝ. 89/67

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ							
Αριθμός εταιρειών	Ημεδαποί	Αλλοδ.	Σύν.	Εισαχθέν συνάλλαγμα σε δολάρια	Εξοδα λειτουργίας σε δολάρια	Λοιπά έξοδα σε δολάρια	Ποσ. αύξησης σε έξοδα γραφείου
579	6577	709	7286	749.470.958	99.382.556	620322.461	
555 από 666	6377	668	7835	787.500.005	92.698.466	550544.717	-6,7%
598 από 623	6117	605	6722	610.369.240	85.897.064	485290.698	-8,8%
585 από 610	5871	597	6468	605.709.609	91.245.332	463745.249	6%
598 από 626	6104	524	6628	759.497.568	104002.327	593304.667	14%
544 από 668	6047	582	6629	828.787.982	124644.905	639840.244	19%
575 από 692	6419	623	7042	826.471.274	137541.830	628121.307	10,3%
701 από 708	6492	831	7323	1.011.312.917	174222.486	774794.473	26,5%
741 από 767	7012	738	7750	1.091.468.187	184895.600	852085.959	6,1%
550 από 863	7585	777	8362	1.175.725.583	218250815	917938.852	18%
519 από 942	7934	877	8811	1.260.180.603	323102.390	962501.074	2,2%
1011 1031	7979	936	8915	1.324.019.360	272445.955	994040.465	22%

Από τα προηγούμενα στοιχεία συμπεραίνουμε ότι το 3% περίπου του εργατικού δυναμικού, της χώρας απασχολείται από την εμπορική ναυτιλία. Εξασφαλίζεται δηλαδή εισόδημα για το 5% περίπου των ελληνικών οικογενειών. Αν ληφθεί υπόψη και ο αρκετά σημαντικός αριθμός εργαζομένων (100.000 περίπου) στις εξαρτημένες από τη ναυτιλία επιχειρήσεις (ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, πρακτόρευση και εφοδιασμός πλοίων) γίνεται σαφές ότι μεγάλο μέρος του εργατικού μας πληθυσμού, εξαρτά την απασχόλησή του από τις δραστηριότητές της.

Σήμερα οι ανάγκες σε έμπυχο δυναμικό για την επάνδρωση της ναυτιλίας παραμένουν μεγάλες. Με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις που επιτεύχθηκαν, ο εμπορικός στόλος βελτιώθηκε ποιοτικά και εξειδικεύθηκε, το προσωπικό όμως βρίσκεται ανέτοιμο, από πλευράς κατάρτισης για την ικανοποιητική επάνδρωση των σύγχρονων πλοίων. Οι γνώσεις ενός σωστού ναυτικού πληρώματος πρέπει να είναι πλέον πανεπιστημιακού επιπέδου. Ο δείκτης

επαγγελματικής ικανότητας δεν συμβαδίζει με τα παλιά πρότυπα παρεχόμενης εκπαίδευσης που παραπέει μεταξύ οπισθοδρόμησης και αδυναμίας αναπροσαρμογής, που όχι μόνο δεν δίνει ικανά στελέχη αλλά οδηγεί στη διαρροή των σπουδαστών σε άλλους τομείς απασχόλησης πέρα από το ναυτικό επάγγελμα, αφού μόνο ένα ποσοστό 15% σταδιοδρομεί στα πλοία. Επίσης η μεγάλη πρόσφατη ναυτιλιακή κρίση είχε καταλυτικές επιδράσεις στο ναυτικό εργατικό δυναμικό που έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στην επιβίωση, όπως είναι άλλωστε φυσικό, παρά στην επαγγελματική κατάρτιση σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Ωστόσο προσπάθειες αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης γίνονται. Τον άξονα των μέτρων που πάρθηκαν από το Υ. Ε. Ν. αποτελούν η εισαγωγή νέας τεχνολογίας και μαθημάτων, η μείωση του αριθμού των ασυρματιστών, η εισαγωγή περισσότερων μηχανικών και υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων των σχολών του Υ. Ε. Ν.

Συνέχεια των μέτρων αυτών αποτελούν οι εξής προτάσεις της Ε. Ε. Ε. (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών):

α) Η εφαρμογή του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα πρότυπα του διεθνώς συστήματος SANDWICH COURSE με το οποίο επιτυγχάνεται:

- απόκτηση επαγγελματικής συνείδησης, από τα πρώτα στάδια εκπαίδευσης και ταυτόχρονη προσαρμογή στις συνθήκες φοίτησης (πειθαρχία, ευπρέπεια, άσκηση).
- κατανόηση σε μεγαλύτερο βαθμό των μαθημάτων της Α. Δ. Σ. Ε. Ν λόγω πρακτικής άσκησης .
- περιορισμός της ύλης που διδάσκεται .
- αμοιβή, εφόσον θα εργάζονται μέσα στο πλοίο.
- αύξηση του αριθμού των εκπαιδευμένων.
- περιορισμός των δαπανών εκπαίδευσης σε βάρος του δημοσίου.
- περιορισμός της διαρροής σπουδαστών από τις σχολές.

β) Τροποποίηση των κανονισμών εσωτερικής υπηρεσίας και εκπαίδευσης, και πιστή εφαρμογή αυτών, ώστε να εξασφαλισθεί η πειθαρχία και η ευπρέπεια εντός των Α. Δ. Σ. Ε. Ν.

γ) Συγκέντρωση των Α. Δ. Σ. Ε. Ν. σε κεντρικά συγκροτήματα , ώστε να εξασφαλίζεται υψηλότερο επίπεδο διδακτικού προσωπικού και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται η καλύτερη οργάνωση και λειτουργία του.

δ) Ενίσχυση της Β΄ βάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης (Ναυτικών Λυκείων) για τη διατήρηση της ναυτικής παράδοσης και τον προσανατολισμό στο ναυτικό επάγγελμα από μικρή ηλικία.

ε) Βελτίωση των εκπαιδευτικών κειμένων και της διδακταίας ύλης στις Α. Δ. Σ. Ε. Ν.

στ) Αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού.

ζ) Ενίσχυση της χρηματοδότησης της ναυτικής εκπαίδευσης από το δημόσιο προϋπολογισμό.

Αλλά και άλλοι οργανισμοί έχουν πάρει θέση στο ρόλο που παίζει η σωστή επαγγελματική κατάρτιση του ναυτικού προσωπικού. Έτσι ο Ι. Μ. Ο. (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) αναγνωρίζοντας το ρόλο που παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας στα ναυτικά ατυχήματα, δίνει έμφαση στην αναθεώρηση της Διεθνούς Συμβάσεως που αφορά τα Πρότυπα Εκπαίδευσης των ναυτικών, την Πιστοποίησή τους και την τήρηση Φυλακών επί των πλοίων (S. T. C. W 1978).

Ειδικότερα:

α) Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, που είναι νόμος του κράτους από το 1983 (ΦΕΚ 2Σ/11-1-83), το κάθε πλοίο οφείλει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό Ασφαλούς Συνθέσεως Πληρώματος. Οι λιμενικές αρχές στην Ευρώπη, τις περισσότερες χώρες και κυρίως την Αμερικανική Ακτοφυλακή (CD) ετοιμάζονται για επιθεωρήσεις και ουσιαστικό έλεγχο, όχι πια της αξιοπλοίας και της κατάστασης του ίδιου του πλοίου αλλά και για την καταλληλότητα του πληρώματος και κυρίως των αξιωματικών.

β) Σύμφωνα με την ίδια σύμβαση, ο κάθε αξιωματικός του πλοίου, πρέπει να είναι εφοδιασμένος με δίπλωμα που να αποδεικνύει ότι είναι ικανός και κατάλληλος για τη θέση που κατέχει στο πλοίο.

Πρέπει δηλαδή η εκπαίδευσή του να είναι ανάλογη προς τα καθήκοντα και τις ευθύνες, σχετικά με τη συγκεκριμένη θέση.

Η σύμβαση αυτή είναι ίσως η δεύτερη πιο σημαντική διεθνής σύμβασης μετά τη SCIAS, στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας θεωρείται δε ότι έχει ήδη ξεπεραστεί από τις αλλαγές που έχουν συντελεστεί τόσο στην ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσο και στον χώρο της ναυτιλιακής εκπαίδευσης.

Πέρα όμως από τις διεθνείς συμβάσεις, καταρτίζονται και συλλογικές συμβάσεις εργασίας, με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων επαγγελματικών οργανώσεων, εφοπλιστών και ναυτεργατών. Το Υ. Ε. Ν. (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) δεν συμμετέχει σε αυτές τις διαπραγματεύσεις αλλά τις επικυρώνει. Με τις συμβάσεις αυτές ρυθμίζονται οι όροι εργασίας και οι αμοιβές των εργαζομένων.

Σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση εργασίας (που υπογράφηκε τον Ιούνιο του 1995) σε πλοία άνω των 4.500 τον. DW και τη συλλογική σύμβαση των πλοιάρχων για τα πλοία αυτά, οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών για το έτος 1995 διαμορφώνονται ως εξής:

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Υποπλοίαρχος	230.635
Ανθυποπλοίαρχος	200.600
Μηχανικός Α΄	435.715
Μηχανικός Β΄	230.635
Μηχανικός Γ΄	200.600

Αξιωματικός Α/ΤΑ΄	230.635
Αξιωματικός Α/ΤΒ΄	200.600
Ηλεκτρολόγος (1)	214.575
Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	200.600
Ναύκληρος	174.250
Ξυλουργός	174.250
Αντλιορός	175.905
Ναύτης	163.180
Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Πλοίαρχος	140.230
Ναυτόπαις	119.000
Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο Μηχανοστάσιο	200.600
Μηχανοδηγός Α΄	199.780
Μηχανοδηγός Β΄	178.250
Αρχιθερμαστής	175.905
Λιπαντής	174.250
Δόκιμος Μηχανικός (απόφ.ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Μηχανικός	140.230
Θερμαστής	168.125
Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή)	168.125
Καθαριστής	119.000

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Ασυρματιστής	140.230

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μάγειρας	181.825
Θαλαμηπόλος	174.250
Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)	119.000

Η Ε. Ε. Ε. Π. (Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων) θεωρώντας ότι η επάρκεια ικανού ανθρώπινου δυναμικού και η περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των γνώσεων και των δεξιοτήτων του επηρεάζει καταλυτικά την ανταγωνιστικότητα, την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, αλλά και την ποιότητα ζωής των ναυτικών, ανέλαβε τα τελευταία χρόνια σημαντικές και καινοτόμες πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Με τη συνεργασία του Υπουργείου Εργασίας, του Ο Α. Ε. Δ., του Ευρωπαϊκού Κοινοτικού Ταμείου, του P S I CLUB UNITED KINGDOM MUTUD STEAMSHIP και του Ινστιτούτου CANNING, υλοποίησε με επιτυχία επιμορφωτικά προγράμματα. Επίσης υπέβαλε προς τα Υπουργεία Οικονομικών και εργασίας πρόταση για τη δημιουργία εκπαιδευτικού κέντρου για τα στελέχη της επιβατηγού ναυτιλίας τη λειτουργία του οποίου προτείνεται να αναλάβει ανεξάρτητος φορέας διαχείρισης με τη συμμετοχή όλων των

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ελλειμματικότητα του λογαριασμού εξαγωγών-εισαγωγών. Παρατηρούνται αυξημένες εισαγωγές κεφαλαιούχων και καταναλωτικών αγαθών ενώ η δυναμική των ελληνικών εξαγωγικών προϊόντων είναι περιορισμένη.

Με τη συνεχιζόμενη κάμψη που παρατηρείται στην εγχώρια βιομηχανία από το 1980 και μετά και τη σταθερή μείωση της συμμετοχής της στο Α. Ε. Π., οι πιθανότητες για μελλοντική αύξηση των εξαγωγών είναι ελάχιστες. Τα αγροτικά εξαγωγίμα προϊόντα από την άλλη καλύπτουν ένα ποσοστό 33% του συνόλου των εξαγωγών, αλλά μετά το άνοιγμα της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο και σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες που έχουν κατά καιρούς υπογραφεί, δημιουργούνται υποχρεώσεις από και προς τις άλλες χώρες που δεν αφήνουν μεγάλα περιθώρια αύξησης του ποσοστού συμμετοχής της Ελλάδας στην παγκόσμια αγορά αγροτικών προϊόντων. Αλλά και η ποσότητα της προσφοράς έχει περιορισμένα όρια. Η καλλιεργήσιμη γη της χώρας μας δεν μπορεί να συγκριθεί σε έκταση με αυτή της Ιταλίας και της Ισπανίας για παράδειγμα, που σαν μεσογειακές επίσης χώρες έχουν τις ίδιες με εμάς δυνατότητες παραγωγής συγκεκριμένων αγροτικών προϊόντων όπως λαχανικά, φρούτα, εσπεριδοειδή κ.λ.π. Η ποσότητα της παραγωγής αυτών των χωρών, είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τη δική μας. Εκ των πραγμάτων λοιπόν η συνεισφορά των ελληνικών αγροτικών προϊόντων στο σύνολο των εξαγωγίμων προϊόντων, δεν μπορεί να αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό.

Μακροχρόνια η αποφασιστική ανάπτυξη του τομέα της δευτερογενούς παραγωγής και η προοδευτική μείωση της ελλειμματικότητας του λογαριασμού εισαγωγών – εξαγωγών, δεν μπορεί παρά να είναι αμετακίνητος στόχος της κρατικής πολιτικής. Βραχυχρόνια η κάλυψη του ελλείμματος αυτού μπορεί να επιδιωχθεί

αθροιστικά ή εναλλακτικά με εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό προς επένδυση, από εξωτερικό δανεισμό και από αύξηση των εισπράξεων της χώρας από άδηλους πόρους. Ωστόσο η εφαρμοζόμενη τα τελευταία 20 χρόνια τακτική να αφήνεται ελεύθερο το κράτος να δανείζεται και να σπαταλά καταθέσεις, φορολογικά έσοδα, κοινοτικούς πόρους και δανειακά κεφάλαια, δεν θα επιτρέψει να αναστραφούν οι δυσμενείς αυτές εξελίξεις. Ο εξωτερικός δανεισμός εξάλλου όταν δεν είναι αρκετά μακροπρόθεσμης και αναπτυξιακής μορφής, δημιουργεί πρόσθετους κινδύνους αύξησης του δημόσιου χρέους. Επιπλέον όταν η ανάγκη προς αναζήτηση κεφαλαίων στο εξωτερικό είναι πειστική, η δε εξωτερική ισορροπία της οικονομίας επισφαλής, εξασθενίζει η διαπραγματευτική δύναμη της χώρας, η οποία τείνει να γίνει ενδοτική σε πιέσεις, όχι μόνο οικονομικές αλλά και πολιτικές, με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα της κυβέρνησης να προασπίζει αποτελεσματικά τα συμφέροντα της χώρας.

Όσον αφορά την προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό για επενδύσεις, είναι αναγκαία και επιθυμητή υπό την προϋπόθεση ότι οι επενδύσεις αυτές θα γίνουν, θα είναι καθαρά παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα που γίνονται με επωφελείς για τη χώρα όρους. Θα πρέπει ακόμα να υπάρχουν επεξεργασμένες επιχειρηματικές και αναπτυξιακές μελέτες με βάση τις οποίες να γίνεται σωστή μεταχείριση των κεφαλαίων.

Κατόπιν αυτών μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η περαιτέρω αύξηση των εισπράξεων της Ελλάδας από άδηλους πόρους και η επιτάχυνση του ρυθμού ετήσιας αύξησής τους είναι στόχοι υψηλής προτεραιότητας.

Τρία κονδύλια διαμορφώνουν κατά κυρίαρχο λόγο το συνολικό ύψος των άδηλων πόρων: το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό. Τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις προερχόμενες από παροχή υπηρεσιών. Το μεταναστευτικό συνάλλαγμα προέρχεται από μονομερείς μεταβιβάσεις εκ μέρους κυρίως Ελλήνων εργαζομένων σε ξένες χώρες. Η εξάρτηση της

ελληνικής οικονομίας από τους άδηλους πόρους και κατά συνέπεια από τη ναυτιλία είναι σημαντική. Εάν δε λάβουμε υπόψη τα περιθώρια αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας από τις διεθνείς δραστηριότητες της ναυτιλίας, όπως θα αναλύσουμε εκτενώς παρακάτω, βλέπουμε σαφέστερα το ειδικό βάρος της προσφοράς της στην εξισορρόπηση του εμπορικού ισοζυγίου.

Παρακάτω παραθέτουμε τμήμα του προσωρινού ισοζυγίου πληρωμών του 1995 όπου φαίνεται η συναλλαγματική προσφορά των άδηλων πόρων, του ταξιδιωτικού και ναυτιλιακού συναλλάγματος, κατά τα έτη 93, 94 και 95 καθώς και η ετήσια μεταβολή τους.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

ΜΕΤΑΒΟΛΗ

Εμπ/κό Ισοζύγιο	1992	1993	1994	1995	1996
Άδηλοι πόροι	17023.1	18767.2	20605.2	10.2	9.8
Ταξιδιωτικό Συνάλλαγμα	3335.1	3904.9	4128.3	17.1	5.7
Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα	1920	2015	2121	4.5	5.3
Λοιποί άδηλοι Πόροι	2330.1	2512.6	2586.8	7.8	3.0

ΣΥΝΘΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα αποτελούν μέρος του συνολικού παγκόσμιου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε αυτό το χρονικό διάστημα. Περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο αποδοχές των ελλήνων ναυτικών, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία αυτών των ναυτικών, πληρωμές για αγαθά και υπηρεσίες με προέλευση την ελληνική οικονομία π.χ επισκευές πλοίων, έξοδα λειτουργίας γραφείων, δαπάνες διαβίωσης των εφοπλιστών και των οικογενειών τους, καθώς και υποχρεώσεις έναντι του ελληνικού δημοσίου π. χ φορολογία πλοίων.

Εάν θέλαμε να απεικονίσουμε με ποσοστιαίες μονάδες τη σύνθεση του εισαγόμενου αυτού συναλλάγματος θα λέγαμε πως:

- το 80% περίπου προέρχεται από τους μισθούς των πληρωμάτων και τις εισφορές τους στα ασφαλιστικά ταμεία.
- το 7% περίπου αντιπροσωπεύει τα έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.
- το 6% του ναυτιλιακού συναλλάγματος εισάγεται για να καλύψει τα έξοδα των επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων και τα έξοδα τροφοδοσίας .
- το 7% προέρχεται από τη ναύλωση πλοίων.

ΠΗΓΕΣ: -Εκθέσεις: Εμπορική Ναυτιλία, Κ. Ε. Π. Ε (Κέντρο Προγραμματισμού Οικονομικών Ερευνών) ΑΘΗΝΑ 19910 σελ. 134

- Ναυτιλιακή Λογιστική, Κατερίνα Λεκαράκου- Νιζάμη Άγγελος Παπασπύρου ΑΘΗΝΑ 1992 σελ. 27.

Προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλ/τος

Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος εξαρτάται από τους παράγοντες εκείνους που προσδιορίζουν:

α) το συνολικό εισόδημα από τη διεθνή δραστηριότητα του εμπορικού στόλου ελληνικής ιδιοκτησίας και

β) ειδικότερα του τμήματος αυτού του εισοδήματος που εισρέει στην Ελλάδα για την κάλυψη των αμοιβών των Ελλήνων ναυιλλομένων, καθώς και των διαφόρων δαπανών που δημιουργούνται στη χώρα.

Αν και υπάρχουν σοβαρά κενά στη στατιστική κάλυψη του όλου θέματος, σημαντικοί παράγοντες για την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος θεωρούνται οι εξής:

- Η εν ενεργεία δύναμη του στόλου με ελληνική σημαία,
- Ο αριθμός των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών,
- Οι συνολικές αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών,
- Η ισοτιμία δραχμής – δολαρίου Η. Π. Α.Α
- Η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών από την ελληνική οικονομία προς το ελληνικό πλοίο,
- Ο αριθμός των εγκατεστημένων στην Ελλάδα ναυτιλιακών εταιρειών και των απασχολούμενων σε αυτές.
- Το επίπεδο των ναύλων.

γ) αναδρομή στην περίοδο 83-96.

Από το 1983 έως το 1985 παρατηρήθηκε μια φθίνουσα πορεία στην εισροή συναλλάγματος.

Μία σχετική ανάκαμψη της συναλλαγματικής εισροής πραγματοποιείται κατά το 1987. Έτσι από 1.194 εκατ. ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισήχθη στη χώρα το 1986 φτάσαμε τα 1.380 εκατ. \$ το 1987. Η ευνοϊκή αυτή εξέλιξη επηρεάζει θετικά την υπάρχουσα ευρύτερη οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Τα επόμενα δύο χρόνια όμως δεν είναι το ίδιο ελπιδοφόρα. Το εισαχθέν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα περίπου με αυτά του 1987: 1.382 εκατ. \$ για το 1988 και 1.375 εκατ. \$ για το 1989.

Από την επόμενη όμως χρονιά παρατηρούμε πως οι δείκτες ακολουθούν μία συνεχιζόμενη ανοδική πορεία. Έτσι φτάνουμε το 1994 να αριθμούμε 1957 εκατ. \$ εισαχθέντος ναυτιλιακού συναλλάγματος, ενώ και για το 1995 η εξελικτική πορεία παραμένει ευνοϊκή. Το α' εξάμηνο του 1995 έχει ήδη σημειωθεί μεγάλη αύξηση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος της τάξης του 23,3% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1994 (1.058 εκατ. \$ το 95 σε σχέση με 857 εκατ. \$ το 94). Η συνολική αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος που παρατηρήθηκε ανάμεσα στα έτη 1994 έως 1995 είναι της τάξης του 11% και αποτελεί την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση της δεκαετίας. Η αύξηση όμως συνεχίζεται και το 1996 που η τιμή της εισροής συν/τος φθάνει το 2.263 εκατ. \$. Τέλος το 1997 υπάρχει μια μικρή πτώση γύρω στο 6% από την προηγούμενη χρονιά.

ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ
ΕΤΩΝ 1987-1997

ΕΤΗ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ \$	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1983	1095	-561,6
1984	1039	-56
1985	1001	-38
1986	1194	193
1987	1380	186
1988	1382	2
1989	1375	7
1990	1763	388
1991	1773	10
1992	1994	221
1993	1920	-74
1994	1957	37
1995	2191	134
1996	2263	72
1997	2104	-159

Ωστόσο τα περιθώρια αύξησης των συναλλαγματικών εισπράξεων από την εμπορική ναυτιλία εξακολουθούν να είναι μεγάλα. Για την υλοποίηση του στόχου της αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος θα πρέπει:

- Να αρχίσει μία εκτεταμένη εκστρατεία ενημέρωσης των ναυτιλλομένων, από το Υ. Ε. Ν. και τους άλλους φορείς, για τις δυνατότητες τοποθέτησης των αποταμιεύσεών τους στη χώρα μας, ώστε να δραχμοποιείται το μεγαλύτερο μέρος τους.
- Να αρχίσει μία προσπάθεια αναδιάρθρωσης της οικονομικής κατάστασης του Ν. Α. Τ. (Ναυτικό Απομαχικό ταμείο), εκ θεμελίων με πιθανή μακροχρόνια χρηματοδότηση από μέρους της Ε. Ε. Εδώ πρέπει να αναφερθεί πως το Ν. Α. τα τελευταία κυρίως χρόνια, έχει εξελιχθεί σε ένα από τα πλέον ελλειμματικά ταμεία. Το έλλειμμα αυτό εκτιμάται:
 - i) Για το 1987 σε 34,5 δις
 - ii) Για το 1991 σε 59 δις
 - iii) Για το 1995 σε 67,6 δις
- Να αναπροσαρμοσθεί η ναυτική εργασία σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις της τεχνολογίας ώστε να μπορέσει το ελληνικό πλοίο να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό,
- Να δοθούν κίνητρα ώστε να αυξηθεί η συμμετοχή του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα π. χ απευθείας επενδύσεις, συμμετοχή σε επιχειρήσεις κ.λ.π.
- Να δοθούν κίνητρα για τη δημιουργία αλληλοασφαλιστικού οργανισμού και ναυτιλιακών δικαστηρίων , ώστε να περιοριστεί η εκροή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

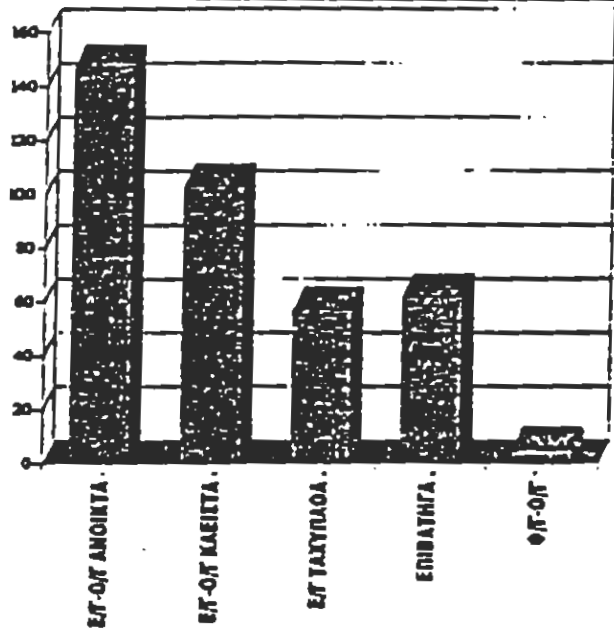
α) ακτοπλοία- τουρισμός

Είναι φυσικό για τη χώρα μας που έχει μήκος παραλιών 14.850 χιλιόμετρα , να έχουν ιδιαίζουσα σημασία οι θαλάσσιες συγκοινωνίες. Δεν είναι τυχαίο ότι τα περισσότερα μέρη με τουριστικό ενδιαφέρον και τα αστικά κέντρα βρίσκονται σε παραλίες ή κοντά σε αυτές. Αλλά και τα 10.000 περίπου νησιά μας με τους 1.200.000 μόνιμους κατοίκους τους, καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη ικανής και επαρκούς ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας. Ο στόλος των επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων, διευκολύνει την μεταφορά εμπορευμάτων , οχημάτων και επιβατών. Έτσι συμβάλει στο εμπόριο, στον τουρισμό αλλά και στην παροχή των αναγκαίων υπηρεσιών στα νησιά. Για πολλά δε νησιά, κυρίως ακριτικά η ακτοπλοία έχει ζωτική σημασία αφού αυτή συνιστά το μοναδικό συνδετικό κρίκο με την ηπειρωτική Ελλάδα μεταφέροντας τρόφιμα, ιατροφαρμακευτικό υλικό, ακόμα και νερό.

Η δύναμη του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου, όπως αυτή προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα είναι ανεπαρκής για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών. Παράλληλα απαιτείται και ανάλογος εκσυγχρονισμός που δεν είναι δυνατό να καλυφθεί από βραχύπνοες επενδύσεις σε μετασκευές νεκρών σκαφών αλλά απαιτεί την εισαγωγή νέων ιδεών από τους πλοιοκτήτες. Το ίδιο βέβαια έχει γίνει ήδη σε παγκόσμια κλίμακα, Ευρώπη, Αμερική, Ιαπωνία, κ. α. , παρά το ότι εκεί συνήθως τα λοιπά μεταφορικά μέσα, αερομεταφορές-οδικές συγκοινωνίες, λειτουργούν απόλυτα ανταγωνιστικά. Θεωρείται πάντως βέβαιο και προκύπτει από σχετικές μελέτες, ότι η εισαγωγή ταχύπλων σκαφών στο Αιγαίο θα ανταγωνισθεί επιτυχώς τον προβληματικό εθνικό αερομεταφορέα μας, ανεξαρτήτως της τελικής τους τύχης.

**Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ
ΣΤΟΛΟΣ**

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΩΧ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΕΓ-ΟΓ ΑΝΟΙΚΤΑ	147	71.557	68.034
ΕΓ-ΟΓ ΚΛΕΙΣΤΑ	103	492.640	106.682
ΕΓ ΤΑΧΥΠΛΩΑ	57	6.594	7.833
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	62	4.914	6.282
ΦΓ-ΟΓ	5	7.783	8
Κατασκευαστικά 21 ΣΥΝΟΛΟ (ΕΛΛΗΝ ΚΡ)	374	587.478	180.831



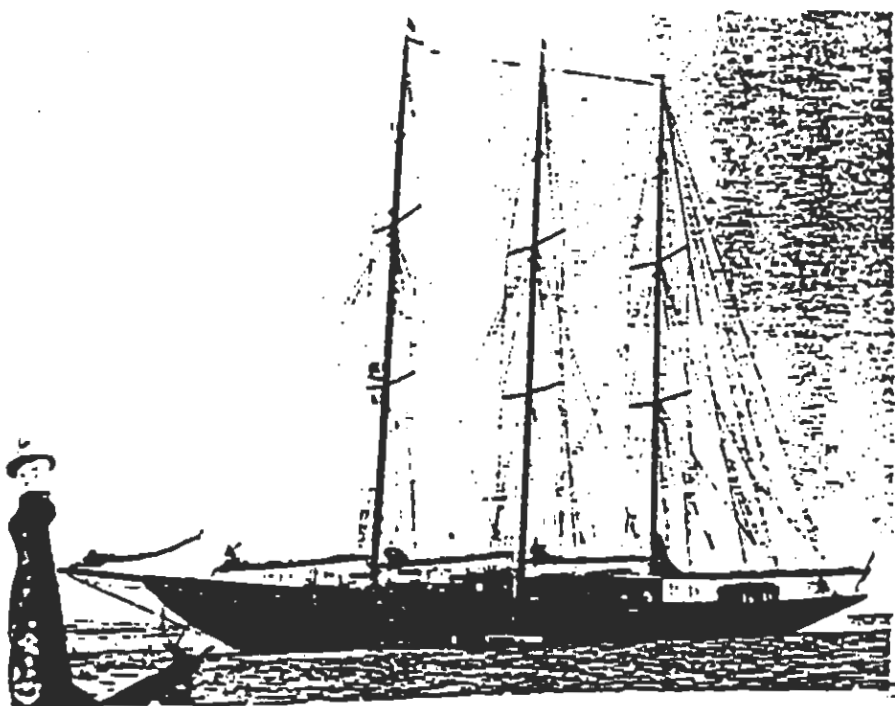
ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αναφέροντας τη συμβολή στον τουρισμό, δεν νοείται μόνο η μετακίνηση των τουριστών από και προς τα νησιά και τα διάφορα παραλιακά θέρετρα της Ελλάδας. Σ' αυτήν την έτσι κι αλλιώς σημαντική προσφορά πρέπει να προστεθεί και ο αναπτυσσόμενος θαλάσσιος τουρισμός που περιλαμβάνει θαλάσσιες καταδύσεις και περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, ο οποίος προσελκύει τουρίστες με υψηλότερη εισοδηματική στάθμη. Αυτοί οι τουρίστες είναι ένα μικρό ποσοστό του γενικότερου συνόλου και αποτελούν το λεγόμενο «τουρισμό υψηλού επιπέδου». Η αύξηση της προσέλευσής τους είναι σημαντικός στόχος του Ε. Ο. Τα και του κράτους, γιατί είναι οι πιο «ευπρόσδεκτοι» εφόσον έχουν μεγαλύτερη διάθεση πληρωμής και αφήνουν περισσότερο συνάλλαγμα στη χώρα (οι αλλοδαποί).

Το Ν. Ν. Ε (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος) κατανοώντας τη σημασία της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού για την εθνική οικονομία δείχνει ενδιαφέρον. Το ενδιαφέρον αυτό πηγάζει δε και από την πεποίθηση ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι συνδεδεμένη απόλυτα με τη λειτουργία και την επιβίωση όλων των πλοίων. Γι' αυτό το Υ. Ε. Ν θα πρέπει να εφαρμόσει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής. Να βελτιωθούν οι οδικές προσβάσεις στους τουριστικούς χώρους και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα καθαριότητας των ακτών. Η τουριστική πολιτική θα πρέπει να στρέφεται προς την προστασία και την αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Ακόμα πρέπει να γίνει ρύθμιση του προβλήματος των μεγάλων αυξήσεων στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν οι κρατικοί φορείς στον κλάδο (λιμενικά τέλη κ.λ.π).

Επίσης ο στόλος των επιβατηγών πλοίων είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις αμυντικές και πολιτικές ισορροπίες στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Ιδιαίτερα στο Αιγαίο αλλά και σε ολόκληρη την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου η δύναμή του συνιστά σταθεροποιητικό παράγοντα στις ενδεχόμενες επεκτατικές βλέψεις των γειτονικών χωρών. Και αυτό γιατί μπορεί κάλλιστα, ανάλογα με

την περίπτωση , να παίξει το ρόλο του φοβήτρου ή του διαπραγματευτή. Πολλές εθνικές θέσεις, επιδιώξεις και συμφέροντα μπορούν να προωθηθούν μέσα από το κύρος που διακρίνει μία ναυτιλιακή δύναμη ανάμεσα στους διεθνείς οργανισμούς, ναυτιλιακούς και μη. Αλλά και πρακτικά εάν ανατρέξουμε στη μνήμη μας θα δούμε ότι σε καθοριστικής σημασίας αγώνες για το έθνος, τα επιβατηγά πλοία υπήρξαν οι βασικοί συντελεστές δράσης. Αλλά και πέρα από τους εθνικοαπελευθερωτικούς μας αγώνες, ακόμα και σε πολέμους που δεν μας αφορούσαν άμεσα, όπως ο πόλεμος στον περσικό πόλεμο, η εμπορική μας ναυτιλία υπήρξε άγρυπνος φρουρός στο πλευρό των συμβατικών μαχητικών μας δυνάμεων.



β) ελληνικά λιμάνια

Στη σωστή λειτουργία, την ασφάλεια και την περαιτέρω ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών, κυρίαρχο ρόλο παίζουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Εδώ και αρκετά χρόνια γίνονται σημαντικές προσπάθειες να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης των λιμανιών, έτσι ώστε να μπορέσουν να καλύψουν τις παρουσιαζόμενες ανάγκες.

Σήμερα έχει ενταθεί η διαδικασία χάραξης Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και γενικότερα η διαδικασία δημιουργίας ενός Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Όπως είναι φανερό, στόχος της αναφερόμενης πολιτικής είναι η ανάπτυξη των λιμανιών, που βασίζεται σε δύο τομείς:

- 1) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε περιφερειακό επίπεδο και
- 2) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε επιμέρους τομείς.

Σε περιφερειακό επίπεδο τα λιμάνια μας μπορούν να διακριθούν σε λιμάνια:

- α. διεθνούς σημασίας, εφόσον σχετίζονται με μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.
- β. πορθμιακά, που διαμορφώνουν τα τοπικά δίκτυα μεταφορών και την επικοινωνία με τα νησιά.
- γ. λιμενικές εγκαταστάσεις που αποτελούν λιμάνια για αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής.

Πάρα πολλά λιμάνια μας αξίζει να σημειωθεί ότι είναι συνδυασμός όλων αυτών.

Η ανάπτυξη των λιμανιών σε γενικές γραμμές ακολούθησε την ανάπτυξη του συνόλου του λιμενικού δυναμικού. Οι επενδύσεις που έγιναν δεν είχαν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο λιμενικό σύστημα που να αφορά τη διακίνηση των φορτίων και τη λειτουργία των λιμανιών, αλλά αντίθετα δημιουργούνταν ατελείς εγκαταστάσεις με προβλήματα υποδομής κυρίως σε λιμάνια της περιφέρειας.

Η χώρα μας διαθέτει 7 λιμάνια εθνικής κατηγορίας, 162 μεσαίας κατηγορίας και 257 τοπικής σημασίας. Ο στόχος της

ορθολογικής ανάπτυξης και της αποτελεσματικής οργάνωσης των λιμανιών αυτών είναι δυνατόν να επιτευχθεί μόνο μέσα από τη χάραξη και την άσκηση μιας ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής βασισμένης σε ουσιαστικές απαντήσεις και προτάσεις πάνω στα παρακάτω καίρια ζητήματα:

- α) Το ρόλο του εθνικού και περιφερειακού χωροταξιακού σχεδιασμού στην ανάπτυξη της χώρας.
- β) Τις προβλέψεις για τη ροή των εμπορευμάτων στο διεθνή και εθνικό χώρο.
- γ) Το ρόλο των λιμανιών της χώρας στις μεταφορές.
- δ) Τον προγραμματισμό της ανάπτυξης υποδομής των λιμανιών .
- ε) Την οργανωτική – διοικητική δομή τους.
- στ) και τέλος την τιμολογιακή πολιτική τους, στα πλαίσια της εθνικής οικονομικής πολιτικής.

Εξάλλου επειδή τα περισσότερα λιμάνια μας συγκεντρώνουν μεγάλη επιβατική κίνηση, αποφασίστηκε η λήψη μέτρων για τους επιβάτες. Τα μέτρα που πάρθηκαν είναι κυρίως λειτουργικής σημασίας:

- α) εκβάθυνση των λιμανιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας
- β) ανάθεση καθαριότητας των λιμανιών
- γ) δημιουργία σταθμών ανεφοδιασμού πλοίων
- δ) κατασκευές αιθουσών αναμονής επιβατών με όργανα ελέγχου επιβατών και αποσκευών.

Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοίας (CABOTAGE)

Το πρόβλημα και η σημασία του

Όπως είχαμε προαναφέρει στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας και της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών προβλέπεται και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοίας, που ισχύει για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών .

Το προνόμιο αυτό, γνωστό σαν Cabotage, συνίσταται στο γεγονός , ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων , όπως είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, ή περιήγηση , ρυμούλκηση , αλιεία κ.τ.λ., μετά από διεθνή ρύθμιση και εσωτερική απόφαση κάθε κράτους, επιφυλάσσεται και αποτελεί προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κράτους αυτού.

Η χρήση του προνομίου αυτού, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων τις οποίες καλύπτει εξαρτάται από τη βούληση κάθε κυρίαρχου κράτους η οποία διατυπώνεται μέσω της εσωτερικής νομοθεσίας του.

Στην περίπτωση των χωρών της Κοινότητας, οι περιορισμοί οι οποίοι ισχύουν στα πλαίσια του προνομίου αυτού και αποκλείουν πλοία με ξένη σημαία από τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών της κάθε χώρας, αφορούν επτά χώρες μέλη που είναι:

Η Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Δανία και Πορτογαλία.

Στην περίπτωση της Δανίας ο παραπάνω περιορισμός καλύπτει πλοία μέχρι 500 Κ. Ο. Χ. , ενώ στις υπόλοιπες πέντε χώρες ακολουθείται μια ανοιχτή πολιτική στο θέμα του Cabotage.¹

¹ Τζωάννου Ι. «Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία» Αθήνα 1990 IOBE σελ. 23

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που καλύπτει το Cabotage, αποτελούν μια σημαντική και μάλλον συνεχώς αυξανόμενη σε μέγεθος αγορά στον εσωτερικό χώρο της Κοινότητας, και ιδιαίτερα σε ορισμένες χώρες.

Τη μεγαλύτερη αγορά στο παράκτιο εμπόριο των υπηρεσιών αυτών έχει η Μεγάλη Βρετανία το οποίο δεν εφαρμόζει περιορισμούς στο Cabotage. Μαζί με τις αγορές της Ισπανίας και Ιταλίας οι τρεις αυτές χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου 77% του συνολικού όγκου των διακινούμενων φορτίων στο παράκτιο εμπόριο των χωρών της ΕΟΚ.²

Το αντίστοιχο ποσοστό της Ελληνικής αγοράς είναι γύρω στο 9%, το οποίο όμως όπως και στις περιπτώσεις της Ιταλίας και Ισπανίας αποτελεί σημαντικό ποσοστό του θαλάσσιου μεταφορικού έργου που διεξάγεται στις χώρες αυτές.

Η σημασία της διατήρησης του Cabotage δεν είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών που η ακτοπλοία συνδέει με την Ηπειρωτική χώρα, την ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα, η ύπαρξη για διάφορους λόγους- κλίμα, ιστορικά μνημεία, φυσικές ομορφιές κ. τ. λ. ανεπτυγμένου θαλάσσιου τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη διατήρησης Εθνικής ακτοπλοίας.

Αντίθετα σε ορισμένες περιπτώσεις- εκτός από τα πιθανά οφέλη του εντονότερου Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού- όπως στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας που διαθέτει μεγάλο επιβατηγό στόλο με παράδοση στη θαλάσσια περιήγηση (κρουαζιέρες) ανοίγονται νέες αγορές όπως π. χ οι Ελληνικές θάλασσες ιδιαίτερα στους καλοκαιρινούς μήνες.

Λόγω της διαφορετικής σημασίας που έχει η διατήρηση η κατάργηση του Cabotage, καθώς και των διαφορετικών συμφερόντων της κάθε χώρας- μέλους, ήταν επόμενο να μην υπάρξει συμφωνία

² Στο ίδιο σελ. 25.

στην αρχική χάραξη της Κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, να εξαιρεθεί και αναβληθεί για αρκετά χρόνια αργότερα.

Η υλοποίηση του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στον τομέα αυτό μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις να καθυστερήσει σημαντικά μέχρι την τελική συμφωνία, και ακόμη περισσότερο την τελική εφαρμογή του, λόγω μακροχρόνιας μεταβατικής περιόδου που όπως θα δούμε στη συνέχεια προβλέπει.

Η σημασία του για την Ελληνική Ακτοπλοία

Λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας μας, με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών που πλησιάζει τα δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα, το τεράστιο νησιώτικο σύμπλεγμα που φθάνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία αποτελούν το 19% του Ελληνικού Εδάφους και συγκεντρώνουν περίπου το 14% του πληθυσμού της χώρας, όπου λαμβάνει χώρα σημαντικό τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας και παράγεται επίσης σημαντικό τμήμα του εθνικού προϊόντος, οι ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιώτικού πληθυσμού με την ηπειρωτική χώρα είναι μεγάλες.

Οι ανάγκες αυτές που είναι ζωτικής σημασίας για το νησιώτικο χώρο και αφορούν μεταφορές επιβατών και προϊόντων, την ανάπτυξη του τουρισμού, τη διακίνηση υλικών και στρατιωτικών εφοδίων κ. α. καλύπτονται στο μέγιστο ποσοστό τους από την ακτοπλοία.

Το κύριο χαρακτηριστικό της ζήτησης που προέρχεται από τις ανάγκες αυτές είναι ο έντονα εποχιακός της χαρακτήρας. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων νησιών αφορά σχεδόν στο σύνολο της τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου σε αρκετές περιπτώσεις το υπάρχον δυναμικό της ακτοπλοίας δεν καλύπτει πλήρως τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες.

Αντίθετα η ζήτηση τους χειμερινούς μήνες είναι πολύ μικρή με αποτέλεσμα την υποαπασχόληση των πλοίων. Το μέγεθος της

Ελληνικής αγοράς που καλύπτεται από το Cabotage, παρουσιάζει συνεχή αύξηση.

Τα τελευταία χρόνια και οι προοπτικές διαγράφονται μάλλον ευνοϊκές και για το μέλλον. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 1989, το σύνολο των διακινηθέντων επιβατών από τις ακτοπλοϊκές γραμμές ξεπέρασε τα 11 εκατ. ενώ αυτό των διακινηθέντων με τοπικά πορθμεία ξεπέρασε τα 17 εκατ. σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 10% περίπου σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο .

Ενώ τα μεταφερθέντα οχήματα στην πρώτη περίπτωση έφθασαν τα 1624 χιλιάδες οχήματα και στη δεύτερη τα 6986 χιλιάδες οχήματα σημειώνοντας αύξηση περίπου 15% και 10% αντίστοιχα σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Ακόμη τα μεταφερθέντα εμπορεύματα ξεπέρασαν τα 19 εκατ. τόνους σημειώνοντας αύξηση 3% περίπου σε σύγκριση με το 1988.

Το μεγαλύτερο μέρος των παραπάνω ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, που ξεπερνά το 50%, διακινείται προς και από το λιμάνι του Πειραιά και των άλλων μικρότερων λιμανιών της Αττικής, λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής και οικονομικής συγκέντρωσης που παρουσιάζει η περιοχή αυτή, και της εξάρτησης από αυτήν της υπόλοιπης χώρας.

Κύρια χαρακτηριστικά του δυναμικού της ελληνικής ακτοπλοίας μπορούν να θεωρηθούν:

- Η τάση σχετικής «γηράνσεως» του στόλου, δεδομένου ότι σύμφωνα με στοιχεία του 1988, το 65% περίπου των πλοίων της ακτοπλοίας είχε ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών.^{1 *}
- Η τάση συρρίκνωσης του δυναμικού στην δεκαετία του 80, το μικρό μέγεθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με μικρές δυνατότητες χρηματοδότησης και αδυναμίας ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας.
- Η έλλειψη σημαντικών νέων επενδύσεων για την ανάγκη σε μεγάλη έκταση εκσυγχρονισμού του στόλου της ακτοπλοίας και η

¹ Τζωάννου Ι. «Ευρωπαϊκή Ενοποίηση & εμπορική Ναυτιλία 1990»

ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική και γενικότερη ρυθμιστική μείωση της ανταγωνιστικότητας.

Τα προβλήματα αυτά και οι αδυναμίες της ελληνικής ακτοπλοίας με τις σημαντικές έμμεσες αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν στην ανάπτυξη των Ελληνικών νησιών και του Τουρισμού μας μπορούν να αντιμετωπισθούν στο πλαίσιο της σημερινής προστατευτικής πολιτικής από τον ξένο ανταγωνισμό που απολαμβάνει ο κλάδος, μέσω μιας καλά σχεδιασμένης πολιτικής του κράτους για τον ολιγοπωλιακά οργανωμένο και ευαίσθητο αυτό κλάδο.

Η κατάργηση του σημερινού προνομίου του (Cabotage), όχι μόνο δεν θα έλυne πολλά από τα σημερινά του προβλήματα, αλλά θα δημιουργούσε νέα και μάλιστα πολύ σημαντικά όχι μόνο για τον κλάδο της ακτοπλοίας αλλά κυρίως για το νησιώτικο μας χώρο και τη χώρα σαν σύνολο.

Τα προβλήματα αυτά προέρχονται από τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας και την εξαιρετική σημασία που έχει η ύπαρξη της Εθνικής ακτοπλοίας. Γι' αυτό αποτέλεσαν τα κύρια επιχειρήματα στις συζητήσεις των διαφόρων Συμβουλίων υπουργών της Κοινότητας και στήριξαν την αντίθεσή μας στην άρση του Cabotage μέχρι σήμερα και τελικά τη διασφάλιση μιας μακράς μεταβατικής περιόδου.

Τα επιχειρήματα αυτά είναι:

- Η αμυντική προστασία του Αιγαίου, επιβάλλει τη διατήρηση σε ενέργεια και άμεση ετοιμότητα μεγάλου αριθμού επιβατηγών πλοίων και πορθείων τα οποία μπορούν σε κάθε στιγμή να χρησιμοποιηθούν για στρατιωτικές μεταφορές. Δεδομένης της μακροχρόνιας Τουρκικής απειλής και την γενικότερη ρευστότητα στην περιοχή, η δυνατότητα πλήρους ελέγχου του ακτοπλοϊκού στόλου και επιστράτευσης του μαζί με τα πληρώματα του, αποτελεί, καθοριστικό παράγοντα για την επίτευξη υψηλού βαθμού αμυντικής προστασίας στον χώρο αυτό, και τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

* Εδώ βρίσκεται θα πρέπει να αναφερθεί η «σχετικότητα της ηλικίας η σχέση με τις αντίστοιχες ηλικίες στα πλοία μεταφοράς φορτίων». Συγκεκριμένα τα όρια ηλικίας στα φορτηγά πλοία (ΧΣΦ, ΧΥΦ κλ.π) είναι σαφώς μικρότερα.

Το πλέον πιθανό είναι να αναπτυχθεί η αγορά αυτή, και αν αυξηθεί το μέγεθος της λόγω της προσπάθειας που θα καταβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή σε ευρωπαϊκό , αλλά και σε διεθνές επίπεδο πολλές ξένες εταιρείες.

Από την ανάπτυξη αυτή μπορούν να αποκομίσουν οφέλη και οι ελληνικές εταιρείες, γεγονός το οποίο εξαρτάται κυρίως από την ικανότητα προσαρμογής και αναδιοργάνωσης του στο νέο πλαίσιο. Όμως σημαντικά θα πρέπει να είναι τα οφέλη για την Ελληνική οικονομία και τον ελληνικό τουρισμό από τον αυξανόμενο αριθμό Τουριστών υψηλής μάλλον εισοδηματικής στάθμης.

Ο Κανονισμός κατάργησης του Καμποτάζ

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε τον Ιούνιο του 1992 από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Κοινότητας για την κατάργηση του Cabotage αποτελεί το πλέον σημαντικό γεγονός στο ναυτιλιακό χώρο της Κοινότητας και έχει μεγάλη σημασία για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Με σχετικό κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εφαρμόζεται πλέον η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών, (θαλάσσιες ενδομεταφορές- Καμποτάζ), η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που αρχίζει την 1-1-1993 προβλέπεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω στάδια, όπως αυτά ορίζονται στον κανονισμό.

Τα κύρια σημεία του κανονισμού συνοπτικά είναι τα εξής:

Η άρση του Καμποτάζ αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σε αυτό το κράτος μέλος.

Ακόμη περιλαμβάνονται τα πλοία του Κοινοτικού νηολογίου EUROS όταν αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο.

Στην έννοια του κοινοτικού πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται και (ναυτιλιακές) εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών – μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος – μέλος.

Η απελευθέρωση που γίνεται κατά στάδια δεν είναι για όλες τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η εφαρμογή του κανονισμού μπορεί να ανασταλεί προσωρινά: α) Για τις κρουαζιέρες μέχρι 1-1-95, β) για τις μεταφορές πετρελαιοειδών και πόσιμου νερού , μέχρι την 1-1-1997, γ) Για τις μεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής που ενεργούνται με πλοία υλικής χωρητικότητας των 650 κόρων μέχρι 1-1-1998.

Η δυνατότητα για τις προσωρινές αυτές εξαιρέσεις αφορά μόνον τις θαλάσσιες μεταφορές στη μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών.

Αναστέλλεται επίσης προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού μέχρι την 1-1-1999 στις θαλάσσιες ενδομεταφορές οποιουδήποτε είδους ή μορφής οι οποίες διενεργούνται:

- Μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας, και λιμανιών σε ένα ή περισσότερα νησιά του ίδιου κράτους- μέλους , καθώς και μεταξύ λιμανιών των νήσων του ίδιου κράτους- μέλους.
- Με τα λιμάνια των Κανάριων Νήσων, των Αζορών, της Μαδέρας, της Θεούτας, της Μελίλια, των Γαλλικών νήσων κατά μήκος του Ατλαντικού , καθώς και των Γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων. Επίσης για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, αναστέλλεται η εφαρμογή του κανονισμού μέχρι την 1-1-2004 στις τακτικές επιβατικές γραμμές και τις τακτικές πορθμειακές γραμμές που διενεργούνται με πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 650 κόρων, μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας και λιμανιών των Ελληνικών νησιών, ή λιμανιών των Ελληνικών νησιών.

Έτσι με βάση τις παραπάνω εξαιρέσεις προκύπτει ότι από 1-1-1993 θα είναι ελεύθερες για τους Κοινοτικούς πλοιοκτήτες:

- οι θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπορευμάτων εκτός πετρελαίου, πετρελαιοειδών, και πόσιμου νερού, με φορτηγά πλοία άνω των 650 Κ. Ο.Χ μεταξύ λιμανιών της ηπειρωτικής χώρας ή και του κύριου εδάφους κάθε κράτους μέλους.
- Οι κρουαζιέρες, οι τακτικές επιβατικές γραμμές και οι τακτικές πορθμιακές γραμμές εκτός από αυτές που διενεργούνται στη Μεσόγειο, τις Ισπανικές, Πορτογαλικές Γαλλικές ακτές ή με λιμάνια των Κανάριων νήσων των Αζόρων της Θεούτα, Μαδέρας και Μελίλιας. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβατηγών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών ενός κράτους- μέλους και εγκαταστάσεων «off shore» στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους – μέλους.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν ενδομεταφορές εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους υποδοχής, μεταξύ των λιμανιών του οποίου εκτελείται η ενδομεταφορά.

Η επιτροπή υποχρεούται το αργότερο μέχρι 1-1-1997 να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο στην οποία θα εξετάζονται οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις από την απελευθέρωση των ενδομεταφορών, και μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις σε θέματα που αφορούν την επάνδρωση.

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών ενός κράτους- μέλους, μπορεί να υπάρξει από αυτό αίτημα προς την Επιτροπή για λήψη μέτρων διασφάλισης μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η δυνατότητα αναστολής του σχετικού κανονισμού μέχρι και 12 μήνες.

Τέλος σημαντική μπορεί να θεωρηθεί η ρύθμιση του άρθρου 4 του Κανονισμού, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος- μέλος μπορεί να συνάψει σύμβαση ανάθεσης Δημόσιας υπηρεσίας, ή να επιβάλλει υποχρεώσεις Δημόσιας υπηρεσίας, σαν προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών σε τακτικές γραμμές από και προς τα νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Στις περιπτώσεις αυτές το κράτος- μέλος πρέπει να αποφεύγει τις διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε κοινοτικού πλοιοκτήτη, να περιορίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν μόνο τα λιμάνια που εξυπηρετούνται και καθορίζεται από τη σχετική σύμβαση στην οποία καθορίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα κόμιστρα την επάνδρωση του πλοίου, τη συχνότητα δρομολογίων, και την ικανότητα παροχής υπηρεσιών.

Με την έγκριση και εφαρμογή του κανονισμού αυτού έστω και με τις καθυστερήσεις που προβλέπει, ολοκληρώνεται η πρώτη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής την βάση της οποίας αποτέλεσαν οι τέσσερις κανονισμοί.

Καταργούνται οι περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών – μελών και υλοποιείται σταδιακά μια βασική αρχή που αφορά στην εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς δηλαδή είναι η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι και στον τομέα αυτόν αναμένεται να προκύψουν τα σημαντικά οφέλη τόσο για τους καταναλωτές όσο και την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που θα παρέλθουν από την ένταση του ανταγωνισμού και τη μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά.

Η Κοινή ναυτιλιακή πολιτική και η Ελληνική ναυτιλία

Πρόσθετες παρατηρήσεις

Το γενικό πλαίσιο και η χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας, όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα μπορεί να θεωρηθεί αρκετά θετικό για τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Με την πολιτική αυτή διασφαλίζονται και προωθούνται οι αρχές της ελευθερίας των θαλάσσιων μεταφορών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού χωρίς διακρίσεις σημαίας, και η ελεύθερη συμμετοχή της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο μόνον με κανονικά εμπορικά κριτήρια.

Η υιοθέτηση της φιλελεύθερης πολιτικής είναι επόμενο να ενισχύει τη θέση της Ελληνικής ναυτιλίας που στο μέγιστο ποσοστό της εκτελεί διεθνείς μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών (cross-trader) . Συγχρόνως η τελική ρύθμιση που υιοθετήθηκε στο θέμα του Cabotage με τον προηγούμενο κανονισμό μπορεί να θεωρηθεί επίσης μια αρκετά θετική εξέλιξη για το μέρος της ναυτιλίας μας που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας και κρουαζιέρες.

Τα μεγάλης χρονικής διάρκειας μεταβατικά στάδια που προβλέπονται για την απελευθέρωση των εσωτερικών αγορών στους τομείς αυτούς, μπορεί να θεωρηθούν αρκετά για την επίτευξη της αναγκαίας προσαρμογής και ανταγωνιστικότητας τις κατηγορίες αυτές , χωρίς να απειλείται η θέση και η ανάπτυξη της από την μελλοντική απελευθέρωση της αγοράς.

Με την προοπτική της τελευταίας ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των υπηρεσιών τους θα έχουν θετικές συνέπειες και οφέλη για τους καταναλωτές και την εθνική οικονομία.

Ο σχεδιασμός και η χάραξη μιας περισσότερο σχεδιασμένης κρατικής πολιτικής και παρέμβασης στον τομέα αυτόν θα βοηθούσε σημαντικά το σκοπό αυτό.

Η απελευθέρωση των εσωτερικών αγορών αυξάνει, όπως επίσης και οι δυνατότητες δράσης για τους Έλληνες πλοιοκτήτες ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών οι οποίοι μπορούν να εισέλθουν πλέον και σε αγορές άλλων χωρών χωρίς να απειλούνται ιδιαίτερα στις δικές τους αγορές.

Με τα σχέδια κανονισμών και τα θετικά μέτρα για την ναυτιλία που συγκροτούν τη δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής η οποία είναι ακόμη σε επεξεργασία, επιβάλλεται πλέον η προσεκτική παρακολούθησή της από τους αρμόδιους φορείς της χώρας. Ο προσπάθειες αυτές θα πρέπει να συνδέονται με παράλληλη διασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής δυναμικότητας του Κοινοτικού στόλου, τόσο της υπό Κοινοτική σημαία χωρητικότητας, όσο και της Κοινοτικής εθνικότητας απασχόλησης.

Τέλος σαν θετική εξέλιξη θα πρέπει να θεωρηθεί η ενασχόληση της επιτροπής της Κοινότητας με την τήρηση και εφαρμογή των Κανονισμών που αποφασίστηκαν και εφαρμόζονται και τους οποίους ορισμένες χώρες απέφυγαν μέχρι σήμερα να εφαρμόσουν και να προσαρμόσουν ανάλογα την εθνική τους νομοθεσία.

Η ανταγωνιστικότητα του Κοινοτικού στόλου

Η μεγάλη συρρίκνωση της Δυναμικότητας του κοινοτικού στόλου που είναι ήδη εμφανής οφείλεται στη συνεχή διάβρωση της ανταγωνιστικότητας του Κοινοτικού πλοίου. Αυτή εντάθηκε λόγω της ναυτιλιακής κρίσης και του εντονότερου ανταγωνισμού που αυτή δημιουργεί, όπως επίσης και από γεγονός ότι οι τρίτες χώρες διαθέτουν πλέον σύγχρονα πλοία των οποίων το τεχνολογικό επίπεδο σε τίποτα δεν διαφέρει από το κοινοτικό.

Το υψηλότερο κόστος λειτουργίας των κοινοτικών πλοίων, το οποίο σε προηγούμενες περιόδους αντισταθμιζόταν σε μεγάλο βαθμό από το τεχνολογικό προβάδισμα και τις υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες, δεν ισχύει πλέον. Το συγκριτικό αυτό μειονέκτημα των Κοινοτικών πλοίων φαίνεται να υπήρξε καθοριστικό στην περίοδο της δεκαετίας 1980 όπου σε συνδυασμό με διάφορα προστατευτικά μέτρα στην κατανομή των φορτίων από ορισμένες τρίτες χώρες και τις διμερείς συμφωνίες οδήγησε στην συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου.

Τα βασικά μεγέθη στα οποία οφείλεται το συγκριτικό πλεονέκτημα και η αυξημένη ανταγωνιστικότητα σημαιών ανοικτών νηολογίων έναντι των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, μεταξύ αυτών και των κοινοτικών, και τα οποία διαμορφώνουν ιδιαίτερο χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου είναι:

Το κόστος επάνδρωσης του πλοίου, το κόστος κοινωνικής προστασίας του πληρώματος, και η φορολογία. Επιπλέον θα μπορούσε να προστεθεί η σχεδόν ανύπαρκτη Ναυτιλιακή Διοίκηση

στις χώρες αυτές, η οποία εποπτεύει τη Ναυτιλιακή δραστηριότητα και λειτουργία σε θέματα επάνδρωσης, εκπαίδευσης, ασφάλειας, ναυσιπλοίας προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.λ.π. που σημαίνουν πρόσθετα κόστη για τους πλοιοκτήτες.

Σε ότι αφορά τη φορολογία, η σχεδόν πλήρης φορολογική απαλλαγή των κερδών που παρέχουν οι χώρες ανοικτού νηολογίου στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκεί, δεν συνιστά σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, δεδομένου ότι σε πολλές από αυτές παρέχονται αρκετές απαλλαγές και ενισχύσεις στη δανειοδότηση, τις αποσβέσεις, τις λειτουργικές δαπάνες κ.λ.π οι οποίες σε συνδυασμό με τη σχετικά χαμηλή φορολόγηση αντισταθμίζονται σε μεγάλο βαθμό ή καλύπτουν την παραπάνω διαφοροποίηση.

Επομένως το κύριο μέρος του συγκριτικού πλεονεκτήματος των χωρών αυτών προέρχεται από τους άλλους δύο παράγοντες που είναι το κόστος επάνδρωσης και κοινωνικής προστασίας του πληρώματος.

Στις σημαίες των χωρών αυτών η επάνδρωση των οποίων γίνεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη με ναυτικούς από χώρες χαμηλού κόστους εργασίας και ανύπαρκτης Κοινωνικής Ασφάλισης (που είναι συνήθως οι χώρες της Ν. Α Ασίας), ενώ υπάρχει μεγάλη ελαστικότητα στις απαιτήσεις για τα προσόντα και τη ναυτική ικανότητα των ναυτικών.

Δεδομένου ότι στο συνολικό κόστος λειτουργίας του πλοίου. Το μερίδιο του κόστους για το πλήρωμα αποκτά συνεχώς μεγαλύτερη βαρύτητα με την πάροδο του χρόνου. Έτσι ενώ στα πρώτα έτη οι δαπάνες για αποσβέσεις και τόκους προηγούνται σημαντικά, στα μεγάλης ηλικίας πλοία το μειονέκτημα από το υψηλό κόστος επάνδρωσης γίνεται εντονότερο.

Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Κοινοτικό στόλο, με τη σχετική γήρανση που όπως αναφέραμε προηγούμενα παρουσιάζει, πράγμα που σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία περιλαμβάνει μεγάλο ποσοστό πλοίων με ηλικία άνω των 10 ετών. Οι

επενδύσεις σε νέα και προηγμένα τεχνολογικά πλοία που απαιτούν λιγότερα πληρώματα, θα μείωναν τη σχετική σημασία του κόστους επάνδρωσης και του συγκριτικού μειονεκτήματος του Κοινοτικού στόλου που προέρχεται από αυτό, ενώ θα πρόσφεραν πρόσθετα πλεονεκτήματα με την χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων και τις λιγότερες επισκευές που απαιτούν.

Παράλληλα όμως με τις τεχνολογικές εξελίξεις, απαιτείται και η έγκριση για πολλές Κοινοτικές χώρες νέων καταλληλότερων και προσαρμοσμένων στα νέα δεδομένα κανονισμών που διέπουν το μέγεθος επάνδρωσης των πλοίων. Χωρίς την προσαρμογή αυτή, οι στόλοι ορισμένων κρατών μελών επιβαρύνονται και από το γεγονός αυτό. Για την εξουδετέρωση του συγκριτικού μειονεκτήματος του Κοινοτικού στόλου που οφείλεται στους παραπάνω λόγους, αρκετές χώρες έλαβαν ορισμένα μέτρα τόσο με διάφορες μορφές ενισχύσεων στην υπό εθνική σημασία στόλου, όσο κυρίως μέσω της αντικατάστασης των Κοινοτικών ναυτικών με ναυτικούς από χώρες κυρίως της Ν. Α Ασίας και ανατολικής Ευρώπης, στα δημιουργηθέντα παράλληλα νηολόγια που αναφέραμε πριν .

Προς την ίδια κατεύθυνση , για την ενίσχυση του Κοινοτικού πλοίου στοχεύουν πολλά μέτρα της Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής όπως θα δούμε στη συνέχεια.

Η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΟΚ.

α. Η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός Κοινοτικού στόλου.

Οι εξελίξεις που περιγράψαμε ως τώρα, και οι οποίες οδήγησαν τη ναυτιλιακή δύναμη της Κοινότητας σε δραματική συρρίκνωση, ήταν επόμενο να προκαλούν ανησυχία μεταξύ των Κοινοτικών εταίρων η οποία γίνεται εντονότερη όταν στην προσπάθεια αναβάθμισης του ρόλου και του βάρους της Κοινότητας στη Διεθνή σκηνή, αποκαλύπτεται ο σημαντικός ρόλος της Ναυτιλίας.

Σε οποιοσδήποτε Διεθνείς τριβές και αναμετρήσεις, η ύπαρξη μιας ισχυρής Κοινοτικής Ναυτιλίας αποτελεί ένα σημαντικό «έρεσμα στην άσκηση εξωτερικής πολιτικής και επιρροής της Κοινότητας».

Θα πρέπει να σημειώσουμε στο σημείο αυτό, τη σημασία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία λόγω του μεγέθους της προσφέρει στην Κοινότητα σε βαθμό μεγαλύτερο από κάθε άλλη Κοινοτική χώρα τη δυνατότητα αυτή.

Δικαίως λοιπόν η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία είχε χαρακτηριστεί σαν η «προίκα της Ελλάδας» με την ένταξη της χώρας μας στην Κοινότητα, και εξακολουθεί να αποτελεί σήμερα στοιχείο που αυξάνει συνεχώς τη διαπραγματευτική της δύναμη μέσα σε αυτήν.

Οι βασικοί λόγοι οι οποίοι συχνά προβάλλονται, προκειμένου να υποστηριχθεί η αναγκαιότητα ύπαρξης και διατήρησης ενός Κοινοτικού στόλου νηολογημένου στην Κοινότητα και επανδρωμένου στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό από Κοινοτικούς ναυτικούς, - παρά την παραπάνω τάση που επιβάλλει ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας, - είναι οι παρακάτω:

α. Η ναυτιλία θεωρείται στρατηγικής σημασίας κλάδος για την οικονομία της Κοινότητας.

Η μεγάλη συμμετοχή της και εξάρτηση από το διεθνές εμπόριο και την εμπορική δραστηριότητα, καθιστά αναγκαία την ως ένα βαθμό ανεξαρτησία της από τις μεταφορικές υπηρεσίες που στηρίζουν την δραστηριότητα αυτή, μεγάλο μέρος των οποίων αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές. Μέσω αυτών πραγματοποιείται το 90% του συνόλου των εξωτερικών εμπορικών ανταλλαγών με τον υπόλοιπο κόσμο και το 35% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ κρατών – μελών.

Με ένα σημαντικό μέγεθος Κοινοτικού στόλου, η κοινοτική οικονομία δεν θα εξαρτάται από στόλους τρίτων χωρών. Εκτός από την στήριξη των διεθνών συμφερόντων της, ένας διεθνώς ανταγωνιστικός Κοινοτικός στόλος θα διασφαλίζει και επιφέρει

πολλές θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα και το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς την Κοινότητα.

β. Η δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο αυτών που αφορούν άμεσα την επάνδρωση του Κοινοτικού στόλου όσων και αυτών που δημιουργούνται έμμεσα και είναι συναφείς με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η διατήρηση ενός σημαντικού ναυτεργατικού δυναμικού, με εμπειρία και υψηλή εκπαίδευση εξαρτάται σημαντικά από το μέγεθος του εμπορικού στόλου που βρίσκεται κάτω από Κοινοτική σημαία, και η ύπαρξη του οποίου είναι ζωτικής σημασίας όχι μόνο από πλευράς απασχόλησης αλλά κι για ευρύτερους αμυντικούς και στρατηγικούς λόγους.

Η τάση συρρίκνωσης του που αναφέραμε προηγούμενα παράλληλη με αυτή του κοινοτικού στόλου και η οποία έχει αποθαρρύνει την είσοδο νέου εργατικού δυναμικού στο ναυτικό επάγγελμα, θα πρέπει να ανακοπεί, ιδιαίτερα με στήριξη και πολιτικές μέσα από την δημιουργία του ενιαίου κοινοτικού χώρου παράλληλου με την υλοποίηση της Ενιαίας εσωτερικής Αγοράς. Σε ότι αφορά την ανάπτυξη των συναφών μελέτη ναυτιλία δραστηριοτήτων τόσο στο χώρο των υπηρεσιών, ασφάλειες, πρακτορεύσεις, τροφοδοσία κ.λ.π. όσο και στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα η ύπαρξη Κοινοτικού στόλου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη διατήρηση και δημιουργία σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας στις δραστηριότητες αυτές.

γ. Η συμβολή στο ισοζύγιο πληρωμών των διαφόρων χωρών της Κοινότητας με τα έσοδα σε συνάλλαγμα που προέρχονται από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τόσο των άμεσων θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών οι οποίες μπορεί να αφορούν είτε διεθνείς είτε και εσωτερικές στον Κοινοτικό χώρο, όσο και από τις συναφείς δραστηριότητες που αναφέραμε πριν.

Η ύπαρξη ή μη Κοινοτικού στόλου επηρεάζει για τους λόγους αυτούς, τόσο το σκέλος των αδήλων πόρων, όσο και αυτό των αδήλων πληρωμών όταν οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται από τρίτες χώρες.

Όπως είναι γνωστό στην περίπτωση της χώρας μας, η συμβολή της Εμπορικής ναυτιλίας υπήρξε πάντα εξαιρετικής σημασίας στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας και ένας από τις τέσσερις σήμερα κύριες πηγές στο σκέλος των αδήλων πόρων.

δ. Τέλος, ο σχεδιασμός της αμυντικής πολιτικής των κρατών μελών αλλά και της κοινότητας εξαρτάται κατά περίπτωση σε μικρό ή μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη και διαθεσιμότητα Κοινοτικών πλοίων και ναυτεργατικού δυναμικού.

Στην περίπτωση της χώρας μας όπως θα δούμε στη συνέχεια ιδιαίτερα για την περίπτωση της ακτοπλοίας μας ο παράγοντας αυτός είναι εξαιρετικής σημασίας.

Το πλαίσιο της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής

Η σοβαρή συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου που αναφέραμε προηγούμενα, αποτέλεσε αιτία ανησυχίας για τα κράτη – μέλη της Κοινότητας, γεγονός που επέβαλλε την ανάγκη λήψης συντονισμένων μέρων και δυναμικής πολιτικής προκειμένου να ανακοπεί η τάση αυτή.

Ιδιαίτερα την περίοδο αυτή που η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προχωρεί με γρήγορα βήματα προς υψηλότερα επίπεδα οικονομικής ολοκλήρωσης και ενοποίησης, με σημαντικότερο από όλα την υλοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, που αυξάνει την παρουσία της στο Διεθνές εμπόριο, την διεθνή οικονομική και πολιτική σκηνή, δεν μπορεί να επιτρέψει την περαιτέρω εξασθένηση της παρουσίας της στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Βεβαίως η δυναμικότητα του κοινοτικού στόλου τόσο από πλευράς πλοίων υπό κοινοτική σημαία όσο και από πλευράς

απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών, δεν μπορεί να επανέλθει στα επίπεδα των αρχών της δεκαετίας του 80, δηλαδή πριν αρχίσει η ναυτιλιακή κρίση και σημειωθούν οι παραπάνω εξελίξεις:

Ανάλογα όμως με την κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, τις διαρθρωτικές μεταβολές που σημειώνονται στην παγκόσμια ναυτιλία, και τις δυνατότητες στήριξης του κοινοτικού στόλου μέσω των κρατών – μελών και της κοινότητας, η ανακοπή η ανατροφή των παραπάνω τάσεων, συνδέεται με την ενίσχυση της Κοινοτικής πλοιοκτησίας ή νηολόγησης, και της χρησιμοποίησης Κοινοτικών πλήρωμάτων.

Για το σκοπό αυτό το πλαίσιο δράσης και πολιτικής της Κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας, θα πρέπει να πληροί ορισμένα κριτήρια τα οποία καθορίζονται από δύο παράγοντες:

α. την υλοποίηση του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς (Λευκή Βίβλος) στο πνεύμα της οποίας προβλέπεται η απελευθέρωση ολόκληρου του ενδοκοινοτικού εμπορίου- μέρος του οποίου είναι και το εμπόριο των μεταφορικών υπηρεσιών- από κάθε είδους εμπόδια, και την διασφάλιση όσων όρων ανταγωνισμού χωρίς διακρίσεις για όλες τις επιχειρήσεις των κρατών – μελών.

β. το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και η αγορά της Κοινότητας, δεν μπορεί εντελώς να διαχωριστεί λόγω της φύσης της από την αντίστοιχη παγκόσμια αγορά στην οποία ισχύουν οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού και το φιλελεύθερο πλαίσιο που καθορίζεται από τους Διεθνείς Οργανισμούς στους οποίους συμμετέχουν τα κράτη – μέλη και η Κοινότητα.

Η προστατευτική πολιτική όπως συμβαίνει σε άλλους κλάδους π. χ γεωργία, Κλωστοϋφαντουργία, Χαλυβουργία, κ.λ.π. δεν είναι εφικτή στο κλάδο της ναυτιλίας. Επομένως η φιλελεύθερη ναυτιλιακή πολιτική και η δημιουργία ενός Διεθνώς ανταγωνιστικού Κοινοτικού στόλου, θα πρέπει να αποτελεί κεντρικό στοιχείο της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας.

Με βάση τους παράγοντες αυτούς τα βασικά κριτήρια που θα διέπουν την πολιτική αυτή πρέπει να είναι:

Η αντίθεση προς τον προστατευτισμό και υιοθέτηση των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο , η εναρμόνιση των διαφόρων μέτρων και πολιτικών των κρατών – μελών προς την κοινή ναυτιλιακή πολιτική και της τελευταίας προς το θεσμικό πλαίσιο των Διεθνών οργανισμών, η γρήγορη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραπάνω εξελίξεων με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου, με μείωση του κόστους παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών , τη διατήρηση στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό της κοινοτικής απασχόλησης κ.λ.π.

Οι πρώτες προτάσεις για δημιουργία και χάραξη μιας κοινής κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, διατυπώνεται το 1985 στο Μνημόνιο (1) της Επιτροπής για την Κοινή Πολιτική Μεταφορών.

Μέχρι τότε οι διάφορες ενέργειες της Κοινότητας στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, αφορούσαν μεμονωμένα προβλήματα που προέκυπταν σε σχέσης με το Διεθνές πλαίσιο που καθορίζουν οι Διεθνείς Οργανισμοί.

Με βάση τις προτάσεις αυτές, και μετά από μακρές διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών – μελών στα πλαίσια των Κοινοτικών οργάνων, Το Συμβούλιο Υπουργών μεταφορών προχώρησε το Δεκέμβριο του 1986 στην έκδοση των παρακάτω τεσσάρων κανονισμών (No 4055/86, 4056/86, 4057/86, και 4058/86) οι οποίοι αποτελούν την βάση της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας και αντιπροσωπεύουν την πρώτη φάση της πολιτικής αυτής.

Συγχρόνως δεσμεύτηκε για την ανάπτυξη της δεύτερης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής η οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι αρχίζει με την διατύπωση των προτάσεων της επιτροπής στο σχετικό Μνημόνιο (2) τον Αύγουστο του 1989, και αφορά μέτρα Ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου.

- (1) Commission of the E. E. G. "Progress Towards a Common Transport Policy: Maritime Transport" Communications and proposals to the council transmitted on 19 March 1985.
- (2) Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. «Το Μέλλον της Κοινοτικής Ναυτιλίας. Μέτρα για τη βελτίωση των Συνθηκών Λειτουργίας της Κοινοτικής Ναυτιλίας» COM (89) 266 τελικό Βρυξέλλες 3 Αυγούστου 1989.

Implementation of the Revised STCW Convention

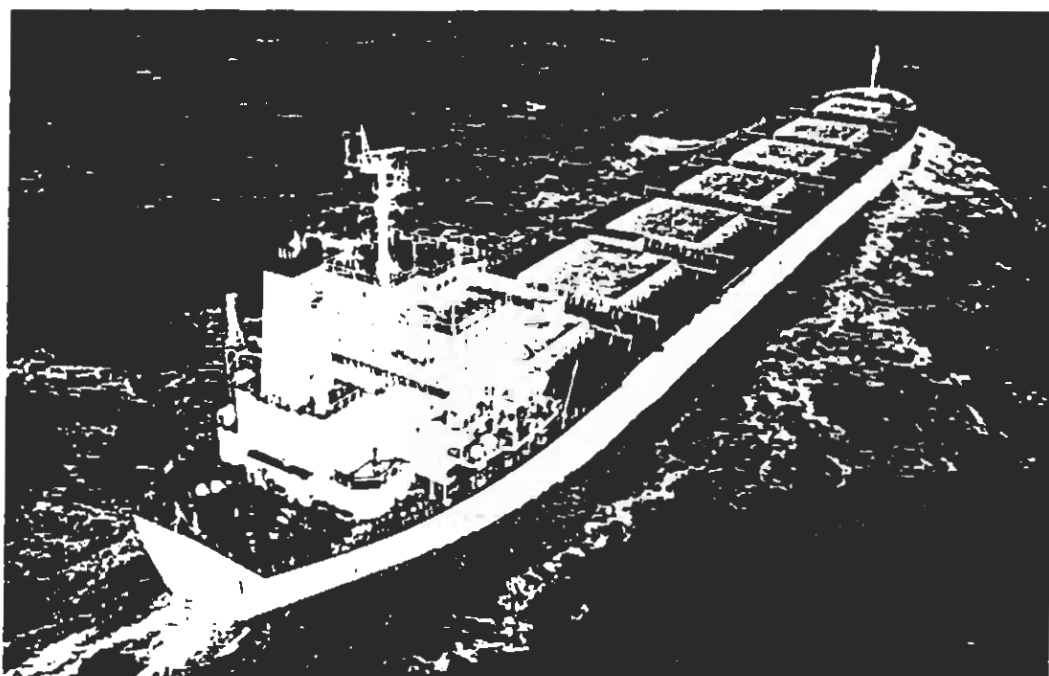
With only a few months to go before the August 1998 deadline for compliance with the 1995 Convention Standards on Training, Certification and Watchkeeping (STCW), it is disturbing to see that little progress has yet been made. This is not altogether surprising.

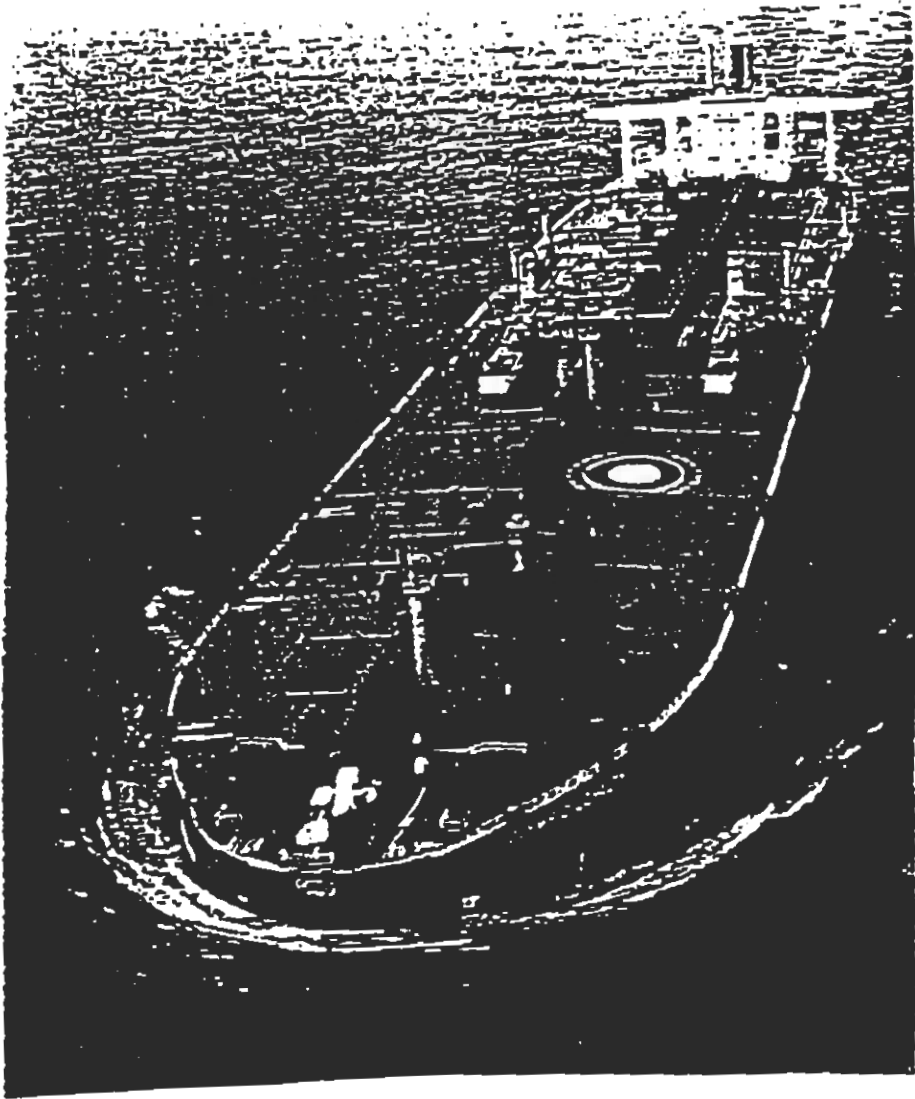
In many countries, the upgrading of training standards will be a major task and the first step towards compliance, while for most countries procedural formalities may prove an unexpected hurdle. There are already indications that the IMO will realise once again that the achievement of ambitious goals within overoptimistic time frames depends to a very great extent on the willingness and ability of its members to live up to their commitments.

The shipping industry, which is at the receiving end and is faced with the additional responsibilities imposed on it by the Convention and the ISM Code, is eager to see full and complete compliance by countries as well as timely action by the IMO in compiling the 'white

list' for the ISM Code. The revised Convention offers a new area for port state control activities and interventions following assessment of crew competence. The end result of this must not be excessive delays and detentions for reasons beyond the control of the companies.

UNCTAD is confident that the IMO and its Member States will ensure a gradual and orderly transition to the new Convention, with guarantees that shipping will not be adversely affected by shortages of crew or excessive formalities regarding crew competence.





ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το μέλλον της ναυτιλίας τόσο της ελληνικής όσο και της παγκόσμιας δεν μας επιφυλάσσει κατ' ανάγκη δραματικές ανακατατάξεις. Οι προοπτικές επικράτησης και επιβίωσης του ελληνικού πλοίου στις διεθνείς μεταφορές στα προσεχή χρόνια, είναι περιορισμένες υπό τις σημερινές συνθήκες κόστους εκμετάλλευσης, παρά το ότι αναμφίβολα η ελληνική σημαία, λόγω του διεθνούς κύρους της και των καλών, φθηνών, και επαρκών προσφερόμενων υπηρεσιών της στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι ελκυστική για πολλούς φορτωτές. Ο ρόλος των σημαιών ευκαιρίας αυξάνεται συνεχώς, όπως αυξάνεται και ο στόλος των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι στόλοι αυτοί που είναι και οι κύριοι ανταγωνιστές μας, έχουν αρκετά χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης από τον ελληνικό, αλλά και οι σημαίες ευκαιρίας που προσφέρουν είναι ευνοϊκότερες από τις δικές μας γεγονός που οφείλεται κυρίως στο κόστος επάνδρωσης και στη φορολογία που ισχύουν στη χώρα μας. Επίσης η ύπαρξη εθνικών φορτίων στις αναπτυσσόμενες χώρες του τρίτου κόσμου δικαιολογούν φιλόδοξα εκ μέρους τους σχέδια για την ανάπτυξη δικών τους εθνικών εμπορικών στόλων σε βάρος του δικού μας. Ωστόσο θεωρείται βέβαιο ότι οι χώρες αυτές υστερούν σημαντικά στους τομείς της ναυτιλιακής πείρας και τεχνολογίας. Την achilleio αυτή πτέρνα η ελληνική ναυτιλιακή δύναμη και μπορεί αλλά και πρέπει να εκμεταλλευτεί, ενισχύοντας συνεχώς τα πλοία με εξοπλισμό προηγμένης τεχνολογίας και δίνοντας βαρύτητα στην υπάρχουσα πείρα.

Είναι σίγουρο ότι οι διακυμάνσεις, μικρές ή μεγάλες στο ναυτιλιακό χάρτη της Ελλάδας θα εξακολουθήσουν να αποτελούν το κύριο γνώρισμα και των επόμενων χρόνων, αφού είναι συνάρτηση των οικονομικών εξελίξεων. Το κατά πόσο οι οικονομικές συγκυρίες

στον πλανήτη θα επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τη ναυτιλιακή επιχείρηση, θα εξαρτηθεί από τις τελικές επιλογές; των πολιτικών ηγεσιών μπροστά στα δρώμενα.

Για αν είναι ανταγωνιστική η ελληνική ναυτιλία, η πολιτική ηγεσία θα πρέπει να αντιληφθεί ότι δεν μπορεί να εμπλέκεται η ελληνόκτητη διεθνής ναυτιλία στις πολιτικές αντιπαραθέσεις και στα μικροκομματικά συμφέροντα. Γίνεται πλέον πεποίθηση μεταξύ του πολιτικού κόσμου και ακούγεται ήδη από πολλές πλευρές ότι πρέπει να εφαρμοσθεί μία υπερκομματική πολιτική για την εμπορική ναυτιλία. Πρέπει να δημιουργηθεί το κατάλληλο κλίμα ώστε ο ελληνικός εφοπλισμός να χρησιμοποιηθεί σαν μοχλός για την ανασυγκρότηση της οικονομίας της χώρας και ακόμα την επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Ο πίνακας δείχνει τον μεγάλο αριθμό πλοίων ελληνόκτητων με ξένη σημαία.

Το πρόβλημα της επανόδου στην ελληνική σημαία είναι πολύ λεπτό. Υπάρχει η κατηγορία των πολύ μεγάλων «καραβοκυραίων» οι οποίοι δεν έχουν τη διάθεση να διαπληκτίζονται συνεχώς με το ελληνικό δημόσιο και υποχρεώνονται να αλλάζουν σημαία. Υπάρχουν οι μεσαίοι «καραβοκύρηδες» που αγωνίζονται συνεχώς για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Και υπάρχουν και οι μικροί που δεν ξέρουμε αν θα αντέξουν τον ανταγωνισμό. Για να είναι η ναυτιλία μας ανταγωνιστική πρέπει με κάθε τρόπο αυτή, να οδηγήσει τους μεγάλους αυτούς «καραβοκύρηδες» πίσω στη χώρα τους και τη σημαία τους. Ο μόνος τρόπος για να διατηρηθεί η ναυτιλία μας είναι να δοθούν κίνητρα στους αγωνιστές του κύματος όπως:

Φορολογικά: Σήμερα είναι η εποχή των γιγαντιαίων πλοίων προηγμένης τεχνολογίας. Δεν είναι λοιπόν δυνατόν να ζητάμε την επιστροφή των ελληνόκτητων κολοσσών στο εθνικό νηολόγιο και από την άλλη να υπερφορολογούνται αυτά λόγω μεγέθους. Πρέπει να υπάρξει οροφή φορολογίας για τα μεγάλα πλοία.

Νομοθετικά: Να προσαρμοσθεί η ελληνική ναυτιλιακή νομοθεσία στις νέες διεθνείς συνθήκες ώστε να σταματήσει η διαρροή των πλοίων σε πιο «ευέλικτα» νηολόγια.

Να υπάρξει αναγνώριση από την πλευρά του κράτους σε αυτά που προσφέρει η ναυτιλία και οι διεθνείς Έλληνες εφοπλιστές. Κανένας Έλληνας πλοιοκτήτης εξωτερικού δεν περιμένει κάποια βοήθεια οικονομική ή οποιαδήποτε άλλη προνομιακή μεταχείριση. Το μόνο που θα περίμενε ο πλοιοκτήτης που έχει τα γραφεία του στην Ελλάδα ή σχεδιάζει να τα φέρει, είναι να αναγνωρίζεται από κάθε εκλεγμένη πολιτική ηγεσία η συμβολή του έσω και μόνο στα συναλλαγματικά έσοδα. Έσοδα για τα οποία το κράτος, σε ότι αφορά τη διεθνή μας ναυτιλία δεν έχει δαπανήσει τίποτα. Θα πρέπει ακόμα να σημειωθεί ότι υπάρχει σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στους Έλληνες πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό και στους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό. Οι δεύτεροι αντλούν κεφάλαια, υπηρεσίες και κέρδη από την Ελλάδα και είναι φυσικό να υφίστανται την οποιαδήποτε κριτική είτε από τα όργανα της πολιτείας είτε από την κοινή γνώμη, διότι δραστηριοποιούνται με χρήματα του ελληνικού λαού. Πρέπει να καλλιεργηθεί από το ελληνικό κράτος στους Έλληνες εφοπλιστές του εξωτερικού το συναίσθημα της σιγουριάς, της ασφάλειας, της αναγνώρισης της προσφοράς και να παρακαμφθεί το αίσθημα της φυγής. Τότε μόνο θα σταματήσει η φυγή των υπάρχόντων κεντρικών ναυτιλιακών γραφείων από την Ελλάδα και θα προσελκυσθούν όσα διατηρούνται στο εξωτερικό. Σήμερα γίνεται η προσπάθεια επιστροφής πλοίων και γραφείων στην Ελλάδα. Άλλωστε ως ισότιμα μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εδραιώνεται η πεποίθηση ότι είναι το ίδιο αν έχει κανείς τα γραφεία του στον Πειραιά ή στο Λονδίνο.

Παράλληλα με την προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων στο εθνικό νηολόγιο πρέπει να ληφθούν μέτρα και για την ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου εφόσον η ποιότητα είναι προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητας. Προτείνονται τα εξής:

α) Εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης.

- β) Οργάνωση επί νέων βάσεων της ιατρικής, νοσηλευτικής και φαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους.
- γ) Λήψη μέτρων για την ομαλή λειτουργία των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών που λειτουργούν στην Ελλάδα.
- δ) Άμεση δημιουργία περισσοτέρων κρηπιδωμάτων και θέσεων για παραμονή πλοίων προς επισκευή και παράλληλη απόκτηση νέων πλωτών δεξαμενών.
- ε) ενίσχυση του ρόλου της Ελλάδας στη διαμόρφωση της διεθνούς πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές για την εξασφάλιση των ελληνικών συμφερόντων.

Στο πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας που συνέταξε το υπουργείο ανάπτυξης και τεχνολογίας περιλαμβάνονται εισηγήσεις μέτρων για όλους τους τομείς που εμφανίζονται προβληματικοί. Μεταξύ άλλων γίνονται προτάσεις που έχουν ξαναγίνει βέβαια και στο παρελθόν χωρίς αποτέλεσμα γιατί:

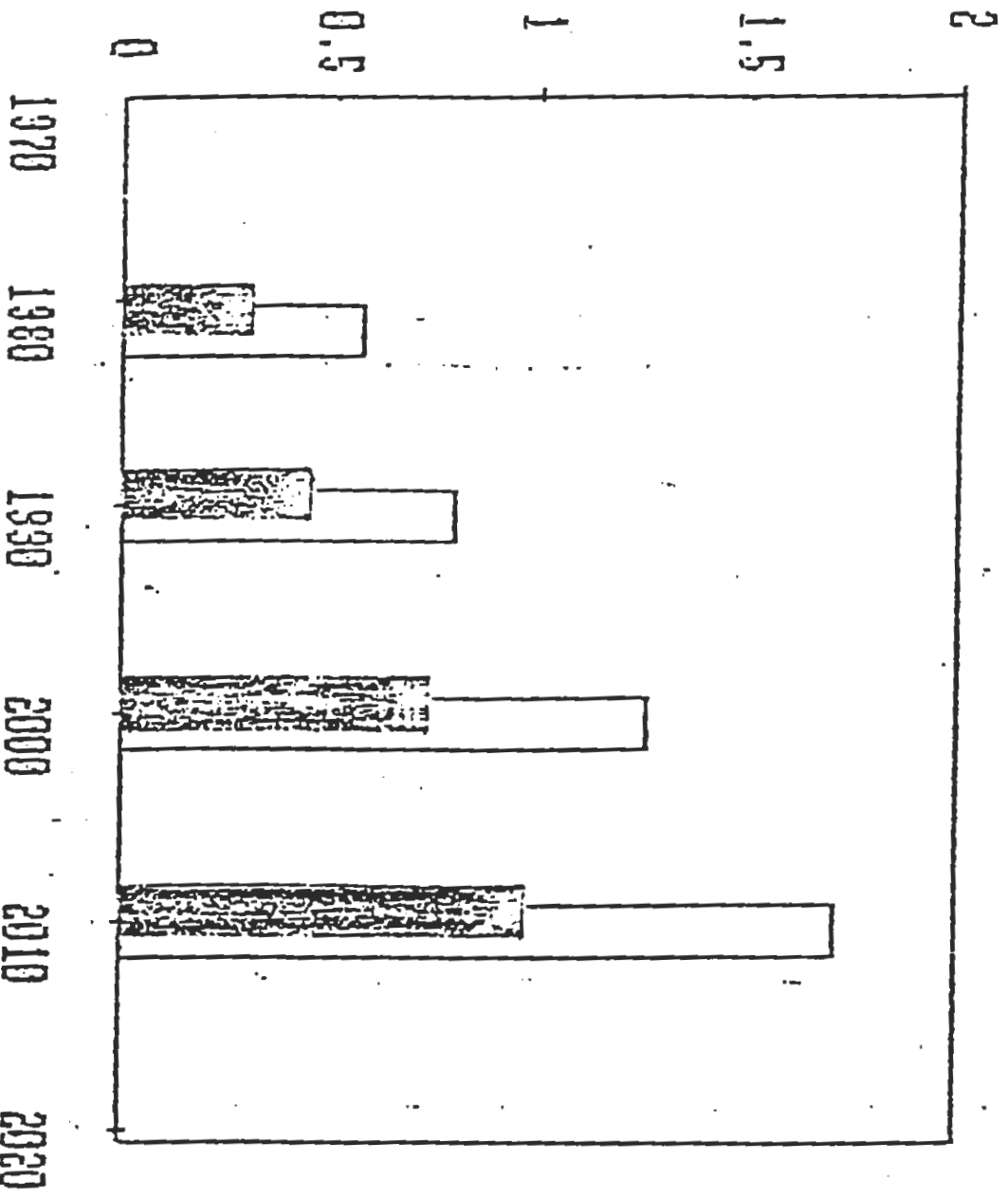
- α) καθορισμό ζωνών στη νοτιοδυτική Πελοπόννησο, στην Κρήτη, στη Θεσσαλονίκη, στο Αλιβέρι, στη Χαλκίδα και στο Βόλο για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών.
- β) Βοήθεια στην ιδιωτική πρωτοβουλία για την ίδρυση μονάδων διάλυσης πλοίων.
- γ) Υποβοήθηση της κατασκευής επιβατηγών πλοίων για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Προώθηση των κοινοπραξιών στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.
- δ) ίδρυση ασφαλιστικών οργανισμών.
- ε) Αύξηση της χορηγούμενης από το δημόσιο εγγύησης για δάνεια προς τις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.
- στ) ίδρυση συντονιστικού φορέα για θέματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.
- ζ) Αναδιάρθρωση και ενίσχυση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τελειώνοντας παραθέτονται κάποιες διαγραμματικές προβλέψεις του υπουργείου ναυτιλίας σχετικές με την εμπορευματική

κίνηση των λιμανιών, την κίνηση των RO- RO (οχηματαγωγά πλοία), καθώς και την κίνηση επιβατών εξωτερικού έως το 2010.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

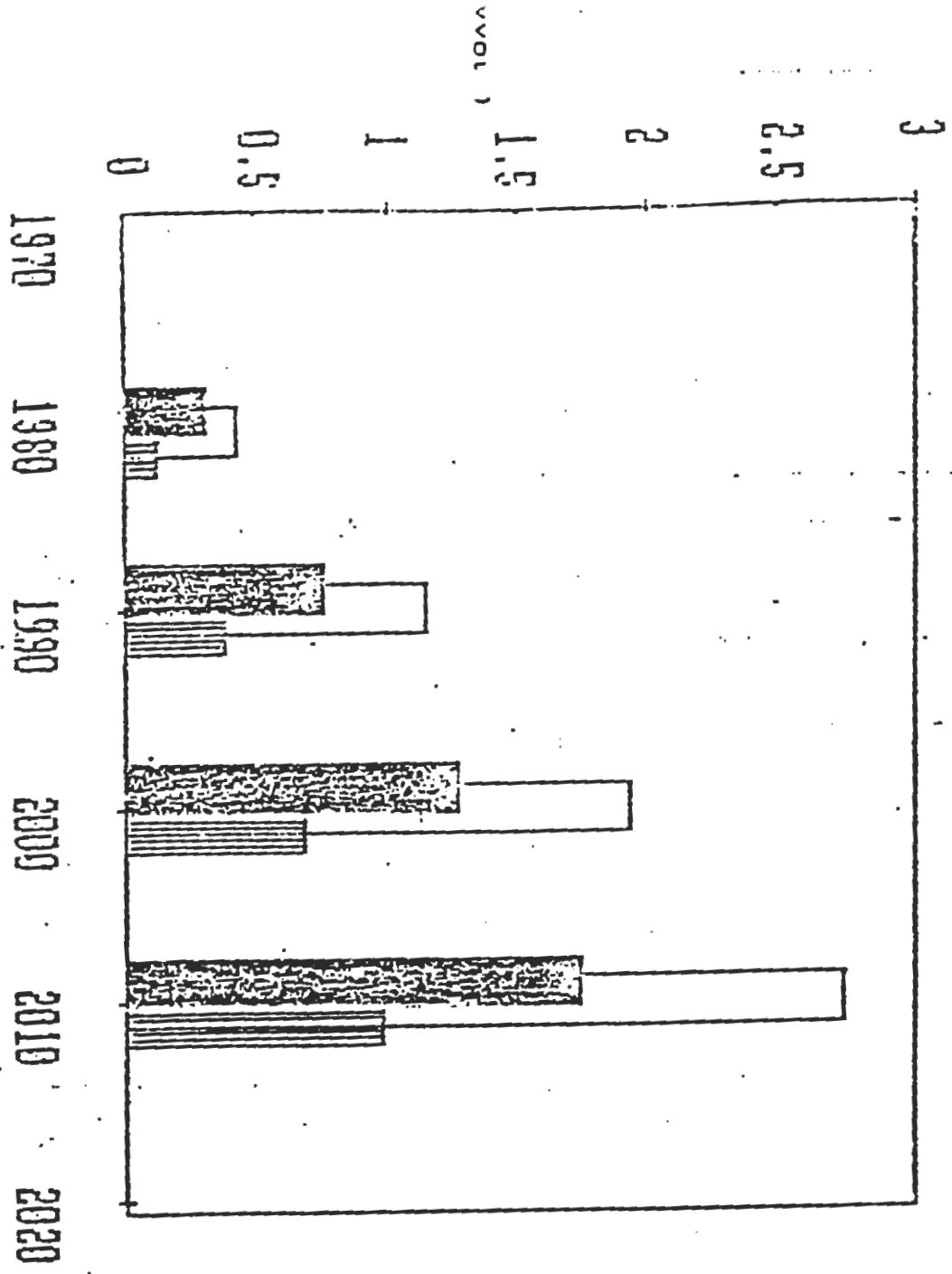
(ΕΚΚΑΤ.)



ΠΑΤΡΑ : ΠΑΤΡΑ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ : ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ

1
0.5
0

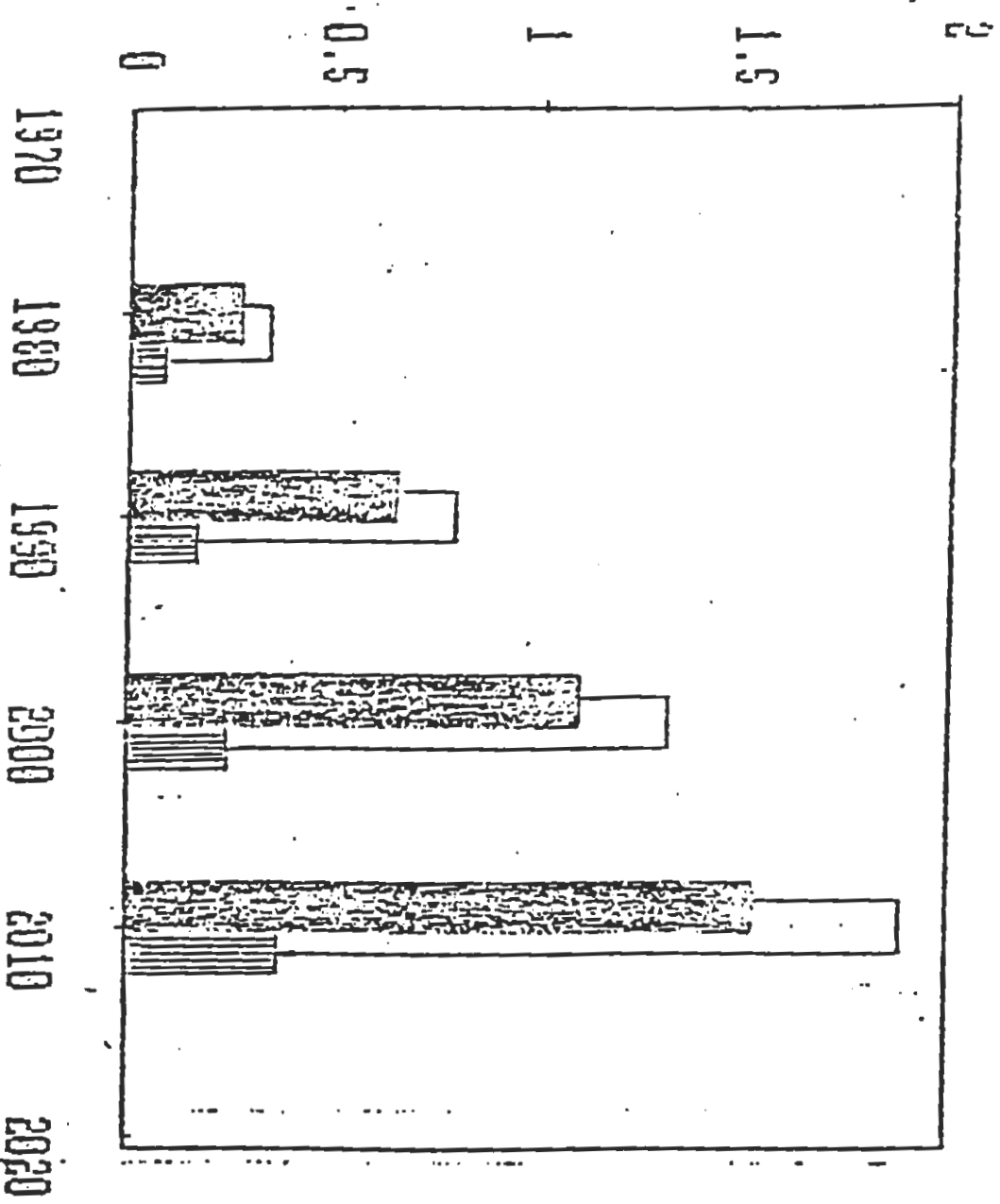
ΕΤΗ



■■■■ : ΕΙΣΡΕΤΙΚΟΥ
 □ : ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ
 ▨ : ΣΥΝΟΛΟ

ΕΤΗ
 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΟ - ΚΟ



■■■■■ : ΕΣΤΙΟΤΗΤΟΥ
 ▨▨▨▨ : ΕΞΙΣΤΕΛΙΚΟΥ
 ▤▤▤▤ : ΣΥΝΟΛΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Μέσα από την αναφορά που προηγήθηκε στις δυνατότητες υπάρχουσες και μελλοντικές του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, καθώς και την πολύμορφη προσφορά του στην ελληνική οικονομία, μπορούμε να ευελπιστούμε πως η πορεία προς την οικονομική ανάπτυξη και τη νομισματική σταθερότητα είναι εφικτή. Η ναυτιλιακή δύναμη προσφέρει μία υπολογίσιμη εναλλακτική συναλλαγατοφόρα πηγή έναντι του περιορισμένου εκ των πραγμάτων συναλλάγματος που προέρχεται από την εξαγωγή γεωργικών ή μεταποιημένων προϊόντων στην οποία εδώ και δεκαετίες στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά η ελληνική οικονομία.

Προσφέρει επίσης μία εναλλακτική λύση στα κοινωνικά προβλήματα που μαστίζουν τον τόπο μας όπως ανεργία και περιθωριοποίηση των παραμεθόριων γεωγραφικά περιοχών.

Ακόμα σε μία χρονική στιγμή της ιστορίας μας όπου τα εθνικά μας θέματα είναι πολυμέτωπα και δυσεπίλυτα το διεθνές μας ναυτιλιακό κύρος, έρχεται να υπογραμμίσει σε εταίρους ευρωπαϊούς και Ηνωμένα Έθνη, ότι δεν είμαστε απλά ένας τροχός της άμαξας. Η συμμετοχή της χώρας μας ως ενεργό και δυνατό μέλος σε διεθνείς οργανισμούς ειδικευμένους σε θέματα εμπορίου και εμπορικής ναυτιλίας, είναι η απόδειξη. Τέτοιοι οργανισμοί είναι:

O. O. Σ. A: Οργανισμός που έχει ως βασικό στόχο τη διατήρηση του ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και την καταπολέμηση του προστατευτισμού.

G. A. T. S: Διεθνής συμφωνία για την ελεύθερη διακίνηση και παροχή αγαθών και υπηρεσιών.

I. M. O: Αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ που εκ προορισμού ασχολείται με θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας περιβάλλοντος. Η χώρα μας έχει επιτύχει να εκλέγεται ανελλιπώς στο συμβούλιο του οργανισμού από το 1981,

διαδραματίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στην προώθηση και υιοθέτηση κανόνων έτσι ώστε να διευκολύνουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό και την ανάπτυξη της ναυτιλίας, χωρίς να αποσταθεροποιούν το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον.

HELMERA: Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, συμμετέχει σαν μέλος της ελληνικής αντιπροσωπείας στις συνόδους της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος MEPC του I. M. O.

Ο. Λ. Π. : Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι ένας κερδοφόρος οργανισμός του δημοσίου τομέα, που λειτουργεί με επιτυχία σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, στην αγορά που δημιουργούν όλα τα λιμάνια της Μεσογείου. Κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο μεταξύ των εμπορικών λιμανιών της Μεσογείου, διακινώντας 10 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων.

Τέλος θα ήταν παράλειψη να μη γίνει μία αναφορά και σε δύο βασικούς αρνητικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ορθολογική ανάπτυξη της ναυτιλίας: το λαθρεμπόριο και την τρομοκρατία.

Η τρομοκρατία είναι ένα σχετικά πρόσφατο φαινόμενο της ιστορίας, που σχετίζεται άμεσα με ανταγωνιστικά συμφέροντα, και έχει πάρει διεθνείς διαστάσεις. Το 1994 είχαμε παγκόσμια συνολικά 87 επιθέσεις ενώ από 1/1 έως 30/9/95 υπολογίζονται 100 επιθέσεις. Αναφορικά με τον τύπο των πλοίων που δέχθηκαν πειρατικές επιθέσεις, προηγούνται τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και έπονται τα πλοία γενικού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και τέλος τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Δράση ως προς την καταστολή του φαινομένου έχει πάρει το I. M. O. όπου λειτουργεί ειδική γραμμή βοήθειας. Προτεινόμενα μέτρα φορούν τη διεξαγωγή εξονυχιστικών ελέγχων σε επιβάτες, αποσκευές και οχήματα, περιορισμό της μεταφοράς όπλων και εκρηκτικών καθώς και διαμόρφωση ειδικών προβλητών στα λιμάνια για την προσέγγιση πλοίων φέρι.

Ένας ακόμα κατασταλτικός παράγοντας για τη ναυτιλία μας είναι το λαθρεμπόριο που σημαντικά ζημιώνει το κράτος υπολογίζεται ότι το ελληνικό δημόσιο χρέος 500 δις δρχ. ανά έτος. Υπεύθυνη γι' αυτό θεωρούνται οι επιχειρηματίες, οι τελωνειακοί, οι πλοίαρχοι, οι μηχανικοί, οι υπεύθυνοι εταιρειών διανομής υγρών καυσίμων και οι οδηγοί βυτιοφόρων οχημάτων. Οι διώξεις που ασκούνται κατά καιρούς δεν θεωρούνται επαρκείς και θα πρέπει η πολιτεία να λάβει αυστηρότερα μέτρα πρόσληψης και καταστολής.

Επίσης αναγκαίο κρίνεται να επισημανθεί και το φλέγον θέμα της ρύπανσης που δημιουργεί τι ναυτικό δυναμικό. Η ρύπανση που απειλεί να καταστρέψει τον πλανήτη, έχει επεκταθεί εν πολλής και στη θάλασσα. Αποκλειστικός σχεδόν υπεύθυνος της κατάστασης, οι θαλάσσιες μεταφορικές μονάδες που με τις δραστηριότητές τους συντελούν στην καταστροφή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και της παγκόσμιας δημόσιας υγείας.

Η προερχόμενη από τα πλοία ρύπανση συνίσταται στην αλλοίωση που μπορεί να υποστεί το θαλάσσιο περιβάλλον με τη συσσώρευση διαφόρων τοξικών – χημικών ουσιών και πετρελαίου, λυμάτων και απορριμμάτων στα σημεία φορτοεκφόρτωσης και κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας πορείας, λόγω έλλειψης κατάλληλων δεξαμενών απορριμμάτων και γενικότερων μέτρων προστασίας.

Το κόστος από τη θαλάσσια ρύπανση είναι μεγάλο τόσο για την υγεία και ποιότητα ζωής των εθνών όσο και για την βιομηχανία της αλιείας και του τουρισμού που εξαρτούν τις δραστηριότητές τους από την καθαριότητα των θαλασσών. Γι' αυτό επιβάλλεται η καταπολέμηση του φαινομένου με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων σε διεθνή κλίμακα. Ενδιαφέρον προς την επίλυση του προβλήματος έχουν δείξει ο I. M. O. η GREEN PEACE η UNEP, η INTERTANCO. Η πιο δυναμική από όλες θεωρείται η επιτροπή ναυτικής ασφάλειας του I. M. O. που έχει κάνει διάφορες προσπάθειες μεταξύ άλλων και η θέσπιση της διεθνούς σύμβασης MARPOL η οποία καθορίζει κάποια όρια και επιβάλλει μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πέρα όμως από αυτά που επιβάλλουν οι διεθνείς οργανώσεις, επιτακτική ανάγκη είναι να εγκολπωθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλαίσια της βιομηχανίας των μεταφορών. Να γίνει συνείδηση στους πλοιοκτήτες το κοινωνικό κόστος της ρύπανσης και η ευθύνη για την προστασία του περιβάλλοντος που ουσιαστικά είναι ένας αγώνας για την ίδια τη ζωή.

Εάν λοιπόν θέλουμε να μην μείνουμε πίσω από τις διεθνείς εξελίξεις και να βελτιώσουμε την οικονομική και κοινωνική υπόσταση της Ελλάδας, θα πρέπει να δούμε πιο προσεκτικά τις σκέψεις που προηγήθηκαν. Η χώρα μας και μπορεί αλλά και πρέπει να ξεπεράσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Η ναυτιλιακή της δύναμη είναι σε θέση, όπως έχει τονιστεί αρκετές φορές μέσα σε αυτήν την εργασία, να τη βοηθήσει σε αυτό. Το μόνο που δεν πρέπει να ξεχνάμε, όλοι πολίτες, επιχειρηματίες, ιδιώτες, είναι πως η ανάπτυξη απαιτεί όραμα, δημιουργική φαντασία, αναπτυξιακό ιδανικό, σταθερό θεσμικό πλαίσιο και συναινετικό κλίμα.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Γενικά

Για πληρέστερη κατανόηση του περιεχομένου και την τεχνική της ναυτιλιακής λογιστικής, κρίναμε σκόπιμο να προτάξουμε ένα σχέδιο λογαριασμών ναυτιλιακής επιχειρήσεως που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία..

Την παράθεση του σχεδίου λογαριασμών ακολουθεί:

- Η ανάλυση του περιεχομένου των λογαριασμών
- Η ανάλυση των βασικών οικονομικών πράξεων της ναυτιλιακής επιχείρησης
- Η ανάλυση της λειτουργίας και της συνδεσμολογίας των λογαριασμών

ΟΜΑΔΕΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ

Το σχέδιο λογαριασμών περιλαμβάνει δέκα ομάδες σε κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχούν οι αριθμοί 1 έως 9 και 10.

Οι ομάδες 1 έως 8 καλύπτουν τις ανάγκες της γενικής λογιστικής, η ομάδα 9 καλύπτει τις ανάγκες της αναλυτικής εκμετάλλευσης των πλοίων (κοστολόγηση κατά ταξίδι) και η ομάδα 10 περιλαμβάνει τους λογαριασμούς τάξεως.

Στις ομάδες 1,2,3 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί ενεργητικού, στις ομάδες 4,5 οι λογαριασμοί παθητικού, στην ομάδα 6 οι λογαριασμοί των οργανικών εξόδων κατ' είδος, στην ομάδα 7 ανήκουν οι λογαριασμοί των οργανικών εσόδων κατ' είδος, στην ομάδα 8 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί εκμεταλλεύσεως και τα έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα.

Αναλυτικότερα, η κατάταξη των λογαριασμών παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Αναλυτικότερα η κατάταξη των λογαριασμών γίνεται ως εξής:

	Ομάδα	1η	Λογαριασμοί παγίου ενεργητικού
Λογαριασμοί	"	2η	Λογαριασμοί αποθεμάτων
ενεργητικού	"	3η	Λογαριασμοί απαιτήσεων και διαθεσίμων
	Ομάδα	4η	Λογαριασμοί καθαρής περιουσίας, προβλέψεων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων.
Λογαριασμοί	"	5η	Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.
παθητικού			
	Ομάδα	6η	Οργανικά έξοδα κατ' είδος
	"	7η	Οργανικά έσοδα κατ' είδος
	Ομάδα	8η	Λογαριασμοί αποτελεσμάτων
	Ομάδα	9η	Αναλυτική λογιστική Εκμεταλλεύσεως (Κοστολόγηση κατά ταξίδι)
	Ομάδα	10η	Λογαριασμοί τάξεως

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Λογαριασμοί παγίου Ενεργητικού (ομάδα 1)

Το πάγιο ενεργητικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως και των άλλων οικονομικών μονάδων περιλαμβάνει:

- Αγαθά και δικαιώματα που αποτελούν εξοπλισμό της επιχείρησης και προορίζονται να παραμείνουν με την ίδια μορφή για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Εξοδα πολυετούς απόσβεσης.
- Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

Η λειτουργία των λογαριασμών του παγίου ενεργητικού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ίδια με αυτή των άλλων επιχειρήσεων.

Το περιουσιακό στοιχείο που χρειάζεται λεπτομερή ανάλυση είναι το πλοίο και τούτο γιατί:

- Αποτελεί ιδιαίτερο περιουσιακό στοιχείο το οποίο δεν συναντάμε σε οικονομικές μονάδες άλλης μορφής.
- Είναι το σημαντικότερο στοιχείο του παγίου ενεργητικού.
- Αποτελεί το αντικείμενο εκμεταλλεύσεως της επιχείρησης.

Πλοία

Στο λογιστικό σχέδιο που εκτέθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο λογαριασμός "πλοία" εμφανίζεται ως πρωτοβάθμιος λογαριασμός, με δευτεροβάθμιους λογαριασμούς το καθένα πλοίο που η επιχείρηση έχει στην κυριότητά της π.χ. φορτηγό "ΩΚΕΑΝΟΣ", "Δεξαμενόπλοιο ΚΡΟΝΟΣ" κ.λ.π. Η λειτουργία του λογαριασμού "Πλοία" με τον τρόπο αυτό είναι σκόπιμη σε επιχειρήσεις με μεγάλο αριθμό πλοίων. Σε επιχειρήσεις με μικρότερο αριθμό πλοίων είναι προτιμότερη η τήρηση πρωτοβαθμίων λογαριασμών για κάθε πλοίο με τίτλο το είδος και το όνομα του πλοίου. Ο

οργανωτής-λογιστής μπορεί δηλαδή να ακολουθήσει δύο τρόπους οργάνωσης των λογαριασμών που αφορούν τα πλοία ως εξής:

α) Να παρακολουθήσει την αξία κάθε πλοίου με ξεχωριστό πρωτοβάθμιο λογαριασμό, χρησιμοποιώντας κωδικούς αριθμούς του σχεδίου οι οποίοι μένουν αχρησιμοποίητοι. Ο τρόπος αυτός, όπως είναι φανερό, αρμόζει και εφαρμόζεται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πολύ μικρό αριθμό πλοίων. Η λειτουργία των λογαριασμών των πλοίων με τον τρόπο αυτό, διευκολύνει την οργάνωση του λογιστηρίου και παρέχει άμεσες πληροφορίες για την αξία κτήσεως του κάθε πλοίου και για τη συμμετοχή του στη σύνθεση του πάγιου ενεργητικού. Οσον αφορά τις αποσβέσεις του κάθε πλοίου, είναι προτιμώτερο να καταχωρούνται σε δευτεροβάθμιους αντίθετους λογαριασμούς ως εξής:

17		ΕΓ/ΟΓ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
17	00	Αξία κτήσεως
17	01	Αποσβεσμένο ΕΓ/ΟΓ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ

β) Να λειτουργήσει ένα πρωτοβάθμιο περιληπτικό λογαριασμό με τον τίτλο "Πλοία" ο οποίος θα αναλύεται σε τόσους δευτεροβάθμιους (ειδικούς) λογαριασμούς όσα και τα πλοία της επιχείρησης. Όταν τα πλοία ανήκουν σε διάφορες κατηγορίες π.χ. επιβατηγά, φορτηγά, τότε είναι δυνατή η δημιουργία τριτοβάθμιων λογαριασμών για το κάθε πλοίο, με δευτεροβάθμιους λογαριασμούς τις κατηγορίες των πλοίων ως εξής:

Λογαριασμοί Αποθεμάτων (ομάδα 2)

Αποθέματα στην ναυτιλιακή επιχείρηση είναι τα υλικά περιουσιακά στοιχεία τα οποία προορίζονται:

- Να αναλωθούν για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου (π.χ. χρώματα-χημικά κ.α.)
- Να αναλωθούν από τα μέλη του πληρώματος (π.χ. τρόφιμα).

- Να χρησιμοποιηθούν από το πλήρωμα για τη συντήρηση και λειτουργία του πλοίου.

Τα αποθέματα παρακολουθούνται στη δεύτερη ομάδα λογαριασμών και περιλαμβάνουν τα εφόδια του πλοίου, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα τρόφιμα, τα είδη κυλικείου και τα χρώματα και χημικά.

Χρεώνονται:

- Με την αξία αρχικών αποθεμάτων των εφοδίων τα οποία προκύπτουν από φυσική απογραφή την οποία διενεργεί ο Α΄Μηχανικός και ο Πλοίαρχος.
- Με την αξία των αγορών των εφοδίων που γίνονται:
 - α) από τη ναυτιλιακή επιχείρηση απ' ευθείας, β) από τον πλοίαρχο στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου, γ) από πράκτορες με εντολή του τμήματος ανεφοδιασμού (operation department).

Επομένως σε περίπτωση προμήθειας εφοδίων, χρεώνεται ο σχετικός λογαριασμός της δεύτερης ομάδας (20, 21 ή 22) και πιστώνεται ο λογαριασμός 52 "Προμηθευτές" ή ο 34 "Λογ/σμοί Πλοιαρχών" ή ο 31 "Πράκτορες" ανάλογα με το ποιός ενήργησε την προμήθεια.

Πιστώνονται:

- Με την αξία των αναλωθέντων εφοδίων.

Τα αναλωθέντα εφόδια προκύπτουν από την τελική απογραφή ως εξής:

Αρχικό απόθεμα	XXX
Συν αγορές Χρήσεως	XXX
=Σύνολο Διαχειρισθέντων αποθεμάτων	XXX
Μείον τελική απογραφή	XXX
=Αναλωθέντα εφόδια	XXX

Η αξία των αναλωθέντων εφοδίων μεταφέρεται στο Λογαριασμό 80 "Εκμετάλλευση Πλοίου" γιατί αποτελεί δαπάνη εκμεταλλεύσεως. Οι λογαριασμοί των εφοδίων μετά την πίστωσή τους με την αξία των αναλωθέντων, αφήνουν χρεωστικό υπόλοιπο ίσο με την αξία της τελικής

απογραφής και μεταφέρονται με το υπόλοιπο αυτό στον τελικό ισολογισμό.

Λογαριασμοί Απαιτήσεων και Διαθεσίμων (ομάδα 3)

Στην ομάδα 3 παρακολουθούνται οι βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις, τα χρεόγραφα και τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης.

Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις είναι αυτές που κατά το κλείσιμο του ισολογισμού προορίζονται να εισπραχθούν μέσα στην επόμενη χρήση.

Ο Λογαριασμός 30 "ναυλωτές" (charterers)

Ο Λογαριασμός "ναυλωτές" αντιστοιχεί στο λογαριασμό "πελάτες" της λογιστικής των Εμπορικών και Βιομηχανικών επιχειρήσεων και συνδέεται άμεσα με το λογαριασμό εσόδων "Ναύλοι". Οι δύο λογαριασμοί αρχίζουν να λειτουργούν στην περίπτωση που ναυλώνεται το πλοίο. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να αναφερθούν αρχικά ορισμένα στοιχεία που έχουν σχέση με τη ναύλωση και να αναλυθεί η οικονομική αυτή πράξη η οποία είναι η σπουδαιότερη ίσως συναλλαγή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η Ναύλωση είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση με την οποία ο πρώτος συμβαλλόμενος (πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εφοπλιστής) που λέγεται εκναυλωτής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στο δεύτερο συμβαλλόμενο, που λέγεται ναυλωτής, το πλοίο για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς. Για τη διάθεση αυτή του πλοίου ο εκναυλωτής εισπράττει αντάλλαγμα το οποίο λέγεται ναύλος (Freight). Το ύψος του ναύλου είναι θέμα συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών και υπόκειται στους οικονομικούς νόμους της προσφοράς και ζήτησης. Οι τιμές των ναύλων σχηματίζονται στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, (Λονδίνου, Ν. Υόρκης, Τόκιου) τις λεγόμενες διεθνείς ναυλαγορές, όπου συγκεντρώνονται από τα διάφορα μέρη του κόσμου οι αιτήσεις και οι προσφορές για θαλάσσιες μεταφορές. Το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων είναι το Baltic Exchange

του Λονδίνου. Οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται από την τιμή των καυσίμων, τη μεταβολή ισοτιμίας των νομισμάτων, τους τοπικούς πολέμους που προκαλούν ελλείψεις, τις καιρικές συνθήκες και άλλους παράγοντες.

Η σύμβαση της ναύλωσης αποδεικνύεται από ιδιωτικό έγγραφο, το ναυλοσύμφωνο (charter party). Πολλές φορές αντί του ναυλοσυμφώνου εκδίδεται σχετικό "σημείωμα κλεισίματος" (booking note) από τον πράκτορα το οποίο περιλαμβάνει τους βασικούς όρους της ναυλώσεως και υπογράφεται από τους δυο συμβαλλόμενους.

Η λειτουργία του λογαριασμού 30 "Ναυλωτές"

Ο λογαριασμός "Ναυλωτές" λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των ναυλωτών. Για καλύτερη πληροφόρηση οι ειδικοί λογαριασμοί πρέπει να περιέχουν στον τίτλο, εκτός από το όνομα του ναυλωτή και το συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου ή τη διάρκεια του ταξιδιού.

π.χ. Ναυλωτής Χ ταξίδι Μ/Ν "ΑΡΓΩ" Νο 5

ή Ναυλωτής Χ ταξίδι Μ/Ν "ΣΚΥΡΟΣ" Πειραιάς-Αμβούργο

ή Ναυλωτής Χ χρονοναύλωση 10/1/91-10/6/91

Με βάση τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω ο λογαριασμός "ναυλωτές" θα λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

- 1) Με το ποσόν του ναύλου που προκύπτει από το ναυλοσύμφωνο.
- 2) Με το ποσόν της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου στη φόρτωση και εκφόρτωση (Σταλίες).
- 3) Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο εκναυλωτής για λογαριασμό του ναυλωτή όπως έξοδα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, λιμενικά κ.α. τα οποία τον βαρύνουν.

4) Με το ποσόν που συμφωνείται να καταβάλει ο ναυλωτής για τον καθαρισμό των κυτών του πλοίου (αμπαριών) στην περίπτωση της χρονοναύλωσης.

Πιστώνεται:

1) Με προκαταβολές που καταβάλλει ο ναυλωτής έναντι του ναύλου, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο.

2) Με το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο ναυλωτής για τυχόν επίσπευση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης (επισταλίες).

3) Με ποσά που πληρώνει πολλές φορές ο ναυλωτής με εντολή και για λογαριασμό του εκναυλωτή.

4) Με την προμήθεια επί του ναύλου που πολλές φορές συμφωνείται υπέρ του ναυλωτή.

5) Με το υπόλοιπο που καταβάλλει ο ναυλωτής για την εξόφληση του λογαριασμού.

Η λειτουργία του λογαριασμού 31 "Πράκτορες"

Ο λογαριασμός "Πράκτορες" λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ειδικούς τους προσωπικούς λογαριασμούς των πρακτόρων. Πολλοί από τους ειδικούς αυτούς λογαριασμούς είναι δυνατόν όπως είπαμε να δημιουργούν περιοδικά πιστωτικά υπόλοιπα, όταν το ποσόν που εμβάζει η επιχείρηση είναι μικρότερο από τις δαπάνες και πληρωμές που διενήργησε ο πράκτορας και μέχρι να αποσταλλεί το υπόλοιπο ποσόν για εξόφληση του λογαριασμού του. Αυτή η εμφάνιση πιστωτικών υπολοίπων δεν σημαίνει ότι ο λογαριασμός "Πράκτορες" δεν κατατάσσεται στους λογαριασμούς του ενεργητικού. Απλώς η ύπαρξη και πιστωτικών υπολοίπων στους ειδικούς, προσωπικούς λογαριασμούς στο τέλος της χρήσεως, απαιτεί:

Χρεώνεται:

1) Με τα εμβάσματα που αποστέλλει η ναυτιλιακή επιχείρηση στον πράκτορα για να πληρώσει τα έξοδα που θα δημιουργηθούν κατά την προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι. Το ύψος των εμβασμάτων είναι σχετικό με το ύψος των εξόδων που θα απαιτηθούν κατά την παραμονή του πλοίου.

2) Με ενδεχόμενες εισπράξεις που ενεργεί ο πράκτορας με εντολή και λογαριασμό της επιχείρησης και του πλοίου (π.χ. από ναυλωτές κ.α.).

3) Με το έμβασμα που στέλνεται στον πράκτορα για εξόφληση του λογαριασμού, όταν τα έξοδα που διενήργησε ήταν μεγαλύτερα από τα εμβάσματα που έλαβε.

Πιστώνεται:

1) Με τα έξοδα που πραγματοποίησε ο πράκτορας για το πλοίο, όπως λιμενικά έξοδα, αεροπορικά εισιτήρια για παλινόστηση μελών πληρώματος, αγορά εφοδίων κ.α. Η πίστωση του λογαριασμού γίνεται με βάση τον αναλυτικό λογαριασμό των εξόδων που αποστέλλει ο πράκτορας στο λογιστήριο.

2) Με την αμοιβή που δικαιούται ο πράκτορας για τις υπηρεσίες που προσφέρει. Το ύψος της αμοιβής καθορίζεται, όπως είπαμε, με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου και τις αμοιβές που επικρατούν στο κάθε λιμάνι.

3) Με το ποσόν του εμβάσματος που στέλνει ο πράκτορας για εξόφληση του λογαριασμού, όταν τα έξοδα που πραγματοποίησε ήταν μικρότερα από τα αρχικά εμβάσματα που πήρε για το σκοπό αυτό.

34. ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ο Πλοίαρχος διαχειριστής και της μισθοδοσίας

Ο λογαριασμός 34 "Λογαριασμοί πλοιάρχων" λειτουργεί σαν πρωτοβάθμιος περιληπτικός με δευτεροβάθμιους τους προσωπικούς λογαριασμούς του κάθε πλοιάρχου και με τίτλο το ονοματεπώνυμο του πλοιάρχου και το όνομα του πλοίου. Το υπόλοιπο του κάθε ειδικού λογαριασμού είναι πότε χρεωστικό και πότε πιστωτικό. Ομως ο πρωτοβάθμιος λογαριασμός κατατάσσεται στους λογαριασμούς του ενεργητικού γιατί ουσιαστικά πρόκειται για λογαριασμό διαχείρισης προκαταβολών.

Ο λογαριασμός του πλοιάρχου λειτουργεί ως εξής:

Χρεώνεται:

1) Με τα χρηματικά ποσά που λαμβάνει ο πλοίαρχος με τη μορφή μετρητών ή εμβασμάτων απ' ευθείας από την επιχείρηση ή μέσω τρίτων (π.χ. πρακτόρων, ναυλωτών κ.α.).

2) Με τα ποσά που πληρώνει η ναυτιλιακή επιχείρηση για λογαριασμό του πλοιάρχου και αφορούν έξοδα του πλοίου τα οποία διαχειρίζεται ο ίδιος, όπως:

α) προκαταβολές που δίνονται από την επιχείρηση σε μέλη του πληρώματος που στέλνονται να συναντήσουν το πλοίο,

β) εμβάσματα που στέλνονται από την επιχείρηση στις οικογένειες των μελών του πληρώματος ή σε δικά τους πρόσωπα, με εντολή του πλοιάρχου.

3) Με τα ποσά που πληρώνει η επιχείρηση για να εξοφλήσει μισθούς μελών του πληρώματος που επαναπατρίζονται και δεν μπόρεσε να εξοφλήσει όπως είναι υποχρεωμένος, ο πλοίαρχος. Η εξόφληση γίνεται συνήθως με εντολή του πλοιάρχου και με ειδικά σημειώματα (PAY) με τα οποία ο ίδιος εφοδιάζει τα μέλη του πληρώματος. Ο λογαριασμός του

πλοίαρχου χρεώνεται και στην περίπτωση που την εξόφληση διενεργήσει κάποιος πράκτορας στον οποίο δόθηκε εντολή.

4) Με τα ποσά των κρατήσεων που ενήργησε ο πλοίαρχος από τις ακαθάριστες αποδοχές των μελών του πληρώματος, όπως κρατήσεις για ασφαλιστικά ταμεία (ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΠΝΟ κ.α.) για τέλη τηλεγραφημάτων που έκανε το πλήρωμα για ιδιωτικούς λόγους κ.α.

5) Με ποσά από τη μισθοδοσία του πληρώματος, που για διάφορους λόγους, δεν πληρώθηκαν τελικά στα μέλη και κρατήθηκαν από τον πλοίαρχο, όπως μισθούς μελών που εγκατέλειψαν το πλοίο χωρίς να πληρωθούν ή δραπέτευσαν κ.λ.π. Τα ποσά αυτά αποτελούν υποχρεώσεις της επιχείρησης και πρέπει να εμφανισθούν σε αντίστοιχο λογαριασμό του παθητικού. Έτσι το λογιστήριο χρεώνει με τα ποσά αυτά τον Προσωπικό λογαριασμό του πλοίαρχου και πιστώνει τον 53 "Πιστωτές Διάφοροι" με ειδικό το λογαριασμό 53.10 "Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες".

6) Με την αξία των ειδών του κυλικείου (Slop Chest Items) όταν ο ίδιος ο πλοίαρχος αναλαμβάνει τη διαχείρισή τους. Η χρέωση αυτή γίνεται στις περιπτώσεις που την αξία των ειδών πληρώνουν πράκτορες, προμηθευτές ή απ' ευθείας η επιχείρηση. Όταν την αξία πληρώνει ο ίδιος ο πλοίαρχος δεν χρειάζεται χρέωση γιατί ο λογαριασμός του έχει ήδη χρεωθεί με τα χρήματα που λαμβάνει από την επιχείρηση όπως είδαμε παραπάνω, στην ανάλυση του περιεχομένου του λογαριασμού "Είδη κυλικείου".

Πιστώνεται:

- Με τα διάφορα έξοδα που πλήρωνε ο πλοίαρχος.
- Με πληρωμές που ενήργησε με εντολή και λογαριασμό της επιχείρησης σε διάφορα πρόσωπα.
- Με την αξία των αγορών εφοδίων, τροφίμων.
- Με δαπάνες για επισκευές του πλοίου που πλήρωσε.
- Με τις παντός είδους ακαθάριστες αμοιβές του πληρώματος.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ, ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ (ΟΜΑΔΑ 1η)

Λογαριασμοί Προβλέψεων

Η λειτουργία των λογαριασμών προβλέψεων είναι αναγκαία στη ναυτιλιακή λογιστική. Και τούτο γιατί, όπως τονίστηκε και στην εισαγωγή, το πλοίο διενεργεί οικονομικές πράξεις σε όλη την υδρόγειο και τα δικαιολογητικά φθάνουν πολλές φορές στο λογιστήριο την επόμενη χρήση. Ακόμα πολλές οικονομικές πράξεις ενώ γίνονται γνωστές στο λογιστήριο από το λογαριασμό του πλοιάρχου, δεν είναι γνωστό το ακριβές ύψος τους, όπως συμβαίνει με τους πράκτορες που καθυστερούν την εκκαθάριση των λογαριασμών.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν και οι εξαιρετικοί κίνδυνοι που υπάρχουν στις θαλάσσιες μεταφορές και τα αυξημένα έκτακτα έξοδα. Τόσο για τους κινδύνους όσο και για τα έξοδα απαιτείται ο σχηματισμός προβλέψεων, όταν στο κλείσιμο του ισολογισμού δεν έχει προσδιορισθεί ακόμα το ύψος τους και ο χρόνος πληρωμής. (Η αβαρία, η σύγκρουση, η προσάραξη, τα ατυχήματα μελών του πληρώματος, επισκεπτών ή άλλων προσώπων που επιβαίνουν στο πλοίο είναι γεγονότα που δημιουργούν την ανάγκη σχηματισμού προβλέψεων).

Η εξαγωγή επομένως τόσο βραχυχρόνιων όσο και ετήσιων αποτελεσμάτων παρουσιάζει δυσχέρειες στη ναυτιλιακή λογιστική.

Είναι φανερό ότι η δημιουργία λογαριασμών προβλέψεων είναι αναγκαία για την εξαγωγή ετήσιων αποτελεσμάτων και τη σύνταξη ορθού ισολογισμού.

Πρέπει να θυμίσουμε ότι:

Ενας λογαριασμός πρόβλεψης του παθητικού διαφέρει από τους λοιπούς λογαριασμούς υποχρεώσεων γιατί:

- Είναι υποχρέωση αλλά δεν είναι γνωστό το ακριβές ποσό που οφείλεται.
- Πρέπει να εξοφληθεί αλλά δεν είναι ακριβής ο χρόνος εξφορήσεως.

Ο λογαριασμός 44 "Προβλέψεις" με βάση τα παραπάνω, πιστώνεται:

- Με προβλέψεις για αποζημιώσεις προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία.
- Με προβλέψεις για λοιπές δαπάνες εκμεταλλεύσεως του πλοίου.
- Με προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις από ναυλωτές, πράκτορες, μέλη πληρώματος, ασφαλιστές κ.α.
- Με προβλέψεις για εξαιρετικούς κινδύνους και έκτακτα έξοδα που προέρχονται από αβαρίες, συγκρούσεις, προσαράξεις, ατυχήματα πληρώματος, τρίτων κ.α.
- Με προβλέψεις για έξοδα προηγούμενων χρήσεων.
- Με λοιπές έκτακτες προβλέψεις.

Οι παραπάνω πιστώσεις γίνονται με χρέωση των λογαριασμών:

- 68 "Προβλέψεις Εκμεταλλεύσεως" της 6ης ομάδας των εξόδων κατ' είδος.
- 84 "Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους" της 8ης ομάδας που περιλαμβάνει έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα.

6 WAGES ACCOUNT

ΣΤΙΧΟΣ NO LINE ITEM	Full Name ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	Rank ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	Basic Wages ΜΙΘΩΣΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ	Owner's Bonuses ΔΟΣΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ	Period of Service ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΜΙΘΩΣΟΙΣ				Total Basic wages ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΘΩΣΗ ΣΥΜΒΑΙΕΙΣ	Total Bonuses ΣΥΝΟΛΟ ΔΟΣΩΝ	Overtime ΥΠΕΡΟΡΙΕΙ
					From ΑΠΟ	To ΜΕΧΡΙ	Months ΜΗΝΕΣ	Days ΗΜΕΡΕΣ			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	ΡΑΧΟΠΟΥΛΟΣ ΤΙΜΟΘΑΕΡΝ	ΠΛΟΙΟΔΕΧΟΣ	523621	156 379	26/4/93	30/6/93	02	05	1134 517	338 821	-
2	ΑΘΑΝΑΣΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΥΠΟΠΛΩΝΑΡΧΟΣ	224096	75 902	21/4/93	30/6/93	02	10	622 895	777 105	416 905
3	ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΠΑΝΙΓΕΛΗΣ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ	195136	69 864	25/4/93	30/6/93	02	06	429 249	153 701	314 417
4	ΜΑΖΤΟΡΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ	195136	69 864	26/4/93	30/6/93	02	05	422 745	151 372	353 882
5	ΧΟΥΡΑΚΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΡΑΔΙΟΤ/ΤΗΣ	265 825	24 164	26/4/93	30/6/93	02	05	515 961	52 355	452 528
6	ΛΙΜΠΕΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΜΑΧΗΛΑΡΟΣ	190 299	4 701	25/4/93	30/6/93	02	06	418 658	10 342	290 139
7	ΖΑΠΑΝΙΣΤΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΜΑΥΤΗΣ	170 255	-	25/4/93	30/6/93	02	06	374 561	-	247 509
8	ΑΡΑΠΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΜΑΥΤΗΣ	170 255	-	25/4/93	30/6/93	02	06	374 561	-	252 910
9	LUIS ALBERTO ALARCON	ΜΑΥΤΗΣ	170 255	-	25/4/93	30/6/93	02	06	374 561	-	240 254
10	ΒΑΡΣΑ JUAN FRANCISCO	ΜΑΥΤΗΣ	170 255	-	26/4/93	30/6/93	02	06	368 886	-	302 302
11	MAY R. LIN	ΜΑΥΤΗΣ	57 000	-	25/04/93	30/6/93	02	06	123 500	-	63 270
12	JESUS M DELOGO	ΜΑΥΤΗΣ	57 654	-	04/06/93	30/6/93	00	27	519 16	-	10 944
13	ΠΕΡΤΕΚΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Α' ΜΗΧ	445 272	184 773	5/10/4/93	30/6/93	02	10	1155 550	431 137	-
14	ΒΑΜΒΑΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Β' ΜΗΧ	224 095	75 902	26/04/93	06/06/93	01	11	306 267	103 733	469 081
15	ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Β' ΜΗΧ	224 095	75 902	01/04/93	30/06/93	01	00	224 095	75 902	306 312
16	ΖΥΡΙΓΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Γ' ΜΗΧ	195 754	69 864	25/04/93	30/06/93	02	06	429 249	153 701	583 053
17	IGBAL MUM AMMAA	ELECTRICIAN	275 000	-	16/04/93	06/04/93	01	21	468 520	-	-
18	ΧΑΡΒΑΛΙΑΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ΠΛΩΝΑΡΧΟΣ	276 450	-	04/06/93	30/06/93	00	27	203 787	-	249 429
19	WILFREDO P. PINEDA	ENG. FITTER	100 320	-	04/06/93	30/06/93	00	27	90 288	-	56 033
20	ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΛΙΠΑΝΤΗΣ	180 924	-	26/04/93	06/06/93	01	11	247 263	-	262 680
21	ELSTON P. TANACY	ΛΙΠΑΝΤΗΣ	82 536	-	04/06/93	30/06/93	00	27	74 282	-	45 862
22	ΚΑΡΑΜΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΛΙΠΑΝΤΗΣ	180 924	-	25/06/93	30/06/93	02	06	398 033	-	429 641
23	TARID NAWAZ	WELDER	228 000	-	26/04/93	30/06/93	02	05	494 000	-	303 360
24	SAN NUNNA AUMO	WIPER	45 000	-	26/04/93	30/06/93	02	05	98 800	-	76 836
25	ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΜΑΓΙΕΡΟΣ	219 737	-	25/04/93	30/06/93	02	06	483 410	-	401 038
26	ΣΕΡΦΙΔΟΥ ΖΑΒΒΑΣ	ΒΟΜΒΟΜΑΧΙΡΟΣ	154 000	-	04/06/93	30/06/93	00	27	139 499	-	170 236
27	ΒΑΓΕΝΑΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ	"	116 460	-	26/04/93	06/06/93	01	11	159 167	-	167 395
28	MAUNG MAUNG GYL	WATER PUMP	45 000	-	24/04/93	30/06/93	02	05	98 800	-	82 992
29	TANT ZAW MYINT	"	45 000	-	26/04/93	30/06/93	02	05	98 800	-	77 292
									10 341 948	1 645 169	6 846 880

Παράδειγμα:

Εστω ότι η Ναυτιλιακή επιχείρηση "Χ" η οποία εκμεταλλεύεται το φορτηγό πλοίο "ΙΟΣ" έκανε στο δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου τις παρακάτω οικονομικές πράξεις: (τα ποσά είναι σε χιλιάδες δραχμές).

1) Εστειλε στον πλοίαρχο Α έμβασμα 3.000 από το λογαριασμό όψεως της τράπεζας Δ.

2) Από τον ίδιο λογαριασμό έστειλε εμβάσματα στις οικογένειες μελών του πληρώματος 2.970.

3) Εξόφλησε τον Β' μηχανικό που απεχώρησε από το πλοίο καταβάλλοντάς του 150.

4) Πλήρωσε προκαταβολή 100 στον Β' μηχανικό που αναχώρησε για να επιβιβασθεί στο πλοίο στις αρχές Φεβρουαρίου, σε αντικατάσταση του συναδέλφου του που αποχώρησε.

5) Παρέλαβε το Λογαριασμό του Πλοίαρχου ο οποίος περιέχει εκτός των άλλων και τα παρακάτω ανακεφαλαιωτικά μεγέθη:

Ο Πλοίαρχος λέει

- Συν. ακαθ. μισθ.	8 εκ.
- Κρ. ασφαλ. Οργ.	1,8 εκ.
- Συνεισφορές εργοδότη	2,5 εκ.
- Νοσήλεια πληρώματος	700.000
- Κατ. μισθοδοσίας	3,9 εκ.

61 Αμοιβές και έξοδα πληρ.	11.200.000
53.05. Αμ. πληρώματος πληρωτέες	6.200.000
55. Ασφαλ. οργ.	4.300.000
34. Πλοίαρχος	700.000
53.05 Αμοιβές πληρώματος πληρ.	3,9 εκ.
34. Πλοίαρχος	3,9 εκ.

β) Χρηματικός λογαριασμός του πλοιάρχου
(ανακεφαλαίωση εισπράξεων-πληρωμών)

Εισπράξεις:	3.000
1) Εμβάσματα από Κεντρικά Γραφεία	<u>1.000</u>
2) Από το Ναυλωτή "Τ" στο λιμάνι R	4.000
Πληρωμές:	
1) Μισθοδοσία πληρώματος	1.700
2) Λιμενικά έξοδα	500
3) Αγορά τροφίμων	800
4) Αγορά εφοδίων μηχανής	200
	3.200
Υπόλοιπο στα χέρια του πλοιάρχου (πιστωτικό υπόλοιπο για τον Πλοίαρχο, χρεωστικό για την επιχείρηση)	800

Πρόσθετα στοιχεία:

- 1) Ο ναύτης Κ στον οποίο οφείλονται καθαρές αποδοχές 80 εγκατέλειψε το πλοίο στο λιμάνι R χωρίς να πληρωθεί.
- 2) Εισφορές πλοιοκτήτη σε Ασφαλιστικά Ταμεία 1.000

Ημερολογιακές εγγραφές (για διδακτικούς λόγους η καταχώρηση γίνεται μέχρι και τους δευτεροβάθμιους λογαριασμούς)

-----	-----
34 Λογαριασμοί πλοιάρχων	3.000
34.00 Πλοίαρχος Α	
38 Χρηματικά Διαθέσιμα	3.000
38.03 Καταθέσεις όψεως	

Εμβασμα στον πλοίαρχο

33	Χρεώστες διάφοροι	2.970	
33.03	Προκαταβολές μελών πληρώματος		
38	Χρηματικά διαθέσιμα	2.970	
38.03	Καταθέσεις όψεως		
όπως κατάσταση εμβασμάτων			

53	Πιστωτές διάφοροι	150	
53.05	Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
38	Χρηματικά διαθέσιμα	150	
38.00	Ταμείο		
εξόφληση μισθών Β' Μηχανικού			

33	Χρεώστες διάφοροι	100	
33.03	Προκαταβολές μελών πληρώματος		
38	Χρηματικά διαθέσιμα	100	
38.00	Ταμείο		
Προκαταβολή μισθού Β' Μηχανικού			

61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	6.000	
55	Ασφαλιστικοί οργανισμοί	900	
54	Υποχρεώσεις από φόρους & τέλη	100	
53	Πιστωτές διάφοροι	5.000	
53.05	Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
Μισθοδοτική κατάσταση Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου			

Με βάση το Χρηματικό λογαριασμό του Πλοιάρχου			
θα γίνουν οι παρακάτω εγγραφές:			

34	Λογαριασμοί Πλοιάρχων	1.000	
34.00	Πλοίαρχος Α		
30	Ναυλωτές		1.000
30.00	Ναυλωτές "Τ"		

Είσπραξη πλοιάρχου από Ναυλωτή "Τ"

53	Πιστωτές διάφοροι	1.700	
53.05	Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
34	Λογαριασμοί Πλοιάρχων		1.700
34.00	Πλοίαρχος Α		

Εξόφληση μισθοδοσίας πληρώματος

64	Εξοδα ταξιδίων	500	
24	Τρόφιμα		800
20	Εφόδια μηχανής	200	
34	Λογαριασμοί πλοιάρχων		1.500
34.00	Πλοίαρχος Α		

Σύμφωνα με το λογαριασμό πληρωμών

Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου

53	Πιστωτές διάφοροι	3.070	
53.05	Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
33	Χρεώστες διάφοροι		3.070
33.03	Προκαταβολές μελών πληρώματος		

μεταφορά προκαταβολών Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου

53	Πιστωτές διάφοροι	80	
53.05	Αμοιβές πληρώματος πληρωτέες		
53	Πιστωτές διάφοροι	80	
53.10	Αμοιβές πληρώματος οφειλόμενες		
Οφειλόμενη αμοιβή ναύτη Κ που εγκατέλειψε το πλοίο			
61	Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	1.000	
61.07	Εισφορές πλοιοκτήτη		
55	Ασφαλιστικοί Οργανισμοί		1.000
Εισφορές Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου			

Μετά τη μεταφορά των παραπάνω εγγραφών, οι λογαριασμοί που η κίνησή τους παρουσιάζει ενδιαφέρον, έχουν ως εξής:

34.00 Πλοίαρχος Α

Εμβάσματα από Κεντρικά γραφεία	3.000	Εξόφληση αμοιβών Ιαν.-Φεβρ.	1.700
Από Ναυλωτή "Τ"	1.000	Εξοδα ταξιδιού	500
		Αγορά τροφίμων	800
		Αγορά εφοδίων μηχανής	200
	<u>4.000</u>		<u>3.200</u>
Υπόλοιπο 28/2	800	Προς εξίσωση	800

33.03 Προκαταβολές Μελών Πληρώματος

Εμβάσματα στις πληρώματος οικ. μελών	2.970	Μεταφορά Προκ/λών στο Λογαριασμό 53.05	3.070
Προκαταβολή Β' Μηχανικού	100		
	3.070		

53.05 Αμοιβές Πληρώματος Πληρωτέες

Εξόφληση μισθών Β' Μηχανικού	150	Καθαρές αμοιβές Ιαν.-Φεβρ.	5.000
Εξόφληση από πλοίαρχο αμοιβών Ιαν.-Φεβρ.	1.700		
Μεταφορά προκ/λών από λογαριασμό 33.03	3.070		
Αμοιβή ναύτη Κ οφειλόμε- νη (μεταφορά στην 53.10)	80		
	5.000		

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ - ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ**

- "ΑΡΓΩ" Τεύχος Απριλίου 99
σελ. 47-48
- "ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ" τεύχος 30 Δεκεμβρίου 98
σελ. 20
- "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Τεύχος Νοεμβρίου 98
σελ. 39
- Τεύχος Ιανουαρίου 99
σελ. 19-21, 42, 81-86
- Τεύχος Μαρτίου 99
σελ. 14
- Τεύχος Απριλίου 99
σελ. 28-31
- Τεύχος Μαΐου 99
σελ. 15
- Τεύχος Ιουνίου 99
σελ. 20
- Τεύχος Ιούλιος-Αύγουστος 99
σελ. 20
- "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ" Τεύχος 9 Μαΐου 99
σελ. 84
- Τεύχος 21 Δεκεμβρίου 98
σελ. 145-150
- Τεύχος 7 Μαρτίου 99
σελ. 52
- Τεύχος 2 Μαρτίου
σελ. 3



ΒΙΒΛΙΑ**ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ:**

Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II

ΑΘΗΝΑ 1984, ΟΕΔΒ σελ. 121-149

ΕΚΘΕΣΕΙΣ

Εμπορική Ναυτιλία Κ.Ε.Π.Ε. σελ. 134-138, 161-162, 195-196

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

Η Εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας

ΑΘΗΝΑ 1972

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ ΝΙΖΑΜΗ - ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ

ΑΘΗΝΑ 1992 σελ. 27, 20, 386

ΝΕΓΡΕΠΟΝΤΗ ΔΕΛΙΒΑΝΗ ΜΑΡΙΑ

Ανάλυση της ελληνικής οικονομίας

ΑΘΗΝΑ 1991

ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Φ.

Η θάλασα ως παράγων του ελληνικού βίου

ΑΘΗΝΑ 1991

ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Δ.

Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και η ευρωπαϊκή πρόκληση

ΑΘΗΝΑ 1990

ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ

Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη

ΑΘΗΝΑ 1992

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Υ.Ε.Ν.: Μελέτη για την ανάπτυξη των λιμανιών

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ