

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: « ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ
ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ»**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:

ΔΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ - Α.Μ. : 3813

ΧΡΥΣΟΛΩΡΑ ΟΛΓΑ - Α.Μ. : 4417

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ, ΜΑΪΟΣ 2008

ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως κάθε σπουδαστής με το πέρας της φοίτησής του σε κάποιο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, οφείλει να παρουσιάζει το σύνολο των γνώσεων και εμπειριών που αποκόμισε σε μια εμπειριστατωμένη εργασία, έτσι κι εμείς σας παραθέτουμε στις επόμενες σελίδες τη δική μας εργασία.

Η εργασία αυτή αφορά στη Χρηματοοικονομική Ανάλυση μιας Ναυτιλιακής Ανώνυμης Εταιρίας, θέμα το οποίο ολοκληρώσαμε με τη βοήθεια του επιβλέποντος καθηγητή μας κ. Σωτηρόπουλου Γεωργίου.

Ξεκινήσαμε τη συλλογή πληροφοριών μέσω της επισκέψεώς μας στα κεντρικά γραφεία νομού Αττικής του ομίλου της ANEK, που βρίσκονται στην Ακτή Κονδύλη 22 στον Πειραιά. Μετά από συζητήσεις με τους υπεύθυνους της εταιρίας συλλέξαμε κάποια βασικά στοιχεία του τρόπου λειτουργίας του ομίλου.

Για την εύρεση γενικών πληροφοριών περί της ναυτιλίας και λοιπών όρων, ανατρέξαμε στο διαδίκτυο και σε λοιπά βιβλία που αφορούν τη ναυτιλία και τη χρηματοοικονομική επιστήμη γενικότερα.

Τέλος, αφού συλλέξαμε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες τόσο για τον όμιλο ANEK όσο και για τη θυγατρική της, ΛANE, συντάξαμε την ακόλουθη εργασία, ακολουθώντας τις βασικές αρχές της χρηματοοικονομικής ανάλυσης χρησιμοποιώντας τον ισολογισμό, τους χρηματοοικονομικούς δείκτες και παραθέτοντας διάφορα σχεδιαγράμματα για την περαιτέρω ανάλυση της κατάστασης της εταιρίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1- Ναυτιλία.....σελ.1
2- Ναυτιλιακή Χώρα.....σελ.2

Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ – ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.....σελ.3

1 – Ναυσιπλοΐα.....σελ.3
2 - Επιβατηγό πλοίο.....σελ.3

Β΄ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ –

Α.Ν.Ε.Κ......σελ.9

1. Σύντομη Ιστορική αναδρομή.....σελ.9
2. Γενικές πληροφορίες για την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (Α.Ν.Ε.Κ.).....σελ.10
3. Πληροφορίες για τις τάσεις και τις προοπτικές της Εταιρείας.....σελ.11
4. Διοίκηση και θητεία των αιρετών μελών της Εταιρείας.....σελ.11
5. Μετοχική σύνθεση της Εταιρείας.....σελ.12
6. Οργανωτική διάρθρωση ομίλου Α.Ν.Ε.Κ.....σελ.13

Γ΄ ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.).....σελ.15

Γενικές πληροφορίες.....σελ.15

1. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....σελ.15

1.1 Συνοπτικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες σε ενοποιημένη βάση.....σελ.15
--

Πίνακας 1	Στοιχεία αποτελεσμάτων.....	σελ.16
	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ.....	σελ.17
	ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	σελ.18
	ΤΡΟΠΟΣ ΕΥΡΕΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ.....	σελ.20
	• Δείκτες περιθωρίων κέρδους.....	σελ.20
	• Δείκτες αποδοτικότητας.....	σελ.21
	• Δείκτες ρευστότητας.....	σελ.21
	• Δανειακή επιβάρυνση.....	σελ.23
Πίνακας 4	Επεξήγηση δεικτών.....	σελ.25
1.2.	Παράγοντες Κινδύνου.....	σελ.27
1.3.	Κίνδυνοι που σχετίζονται με τον κλάδο δραστηριοτήτων της Α.Ν.Ε.Κ.....	σελ.32
1.4.	Κίνδυνοι που σχετίζονται με Πολιτικές και Οικονομικές Εξελίξεις.....	σελ.33
1.5	Κίνδυνοι που σχετίζονται με τις μετοχές του Ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ.....	σελ.34
1.6	Σημαντικότεροι όροι και υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Εταιρεία έναντι των δανειστριών Τραπεζών.....	σελ.36
1.7	Χρηματοοικονομικές πληροφορίες των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων το 2005 βάσει των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής πληροφόρησης.....	σελ.37
2.	ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ Η ΕΤΑΙΡΙΑ.....	σελ.39
2.1	Πλαίσιο κατάρτισης των οικονομικών καταστάσεων.....	σελ.39
2.2	Πληροφόρηση κατά τομέα.....	σελ.40

2.3	Συναλλαγές σε ξένο νόμισμα.....σελ.41
2.4	Αναγνώριση Εσόδων.....σελ.41
2.5	Αποσβέσεις.....σελ.43
2.6	Κρατικές επιχορηγήσεις.....σελ.45
2.7	Παροχές στους εργαζόμενους.....σελ.46
3.	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2005/2004.....σελ.50
3.1	Κατά τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα Ε.Λ.Π.....σελ.50
3.2	Κατά τα διεθνή λογιστικά πρότυπα – Δ.Λ.Π.....σελ.51
3.3	Συνοπτική κίνηση επιβάτες: – οχήματα – λοιπά.....σελ.52
3.4	Μερισμός δαπανών – Συγκρίσεις.....σελ.53
4	. ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ 2005 / 2004....σελ.54
4.1	– Στατιστικά στοιχεία καυσίμων.....σελ.54
4.2	Δαπάνες καυσίμων - σύγκριση 2006 / 2005 Για το 2μηνο Ιανουαρίου – Φεβρουαρίου.....σελ.55
4.3	Επιδοτούμενες γραμμές 2005 / 2006.....σελ.55
	Πίνακας 1 Ασφαλιστικές καλύψεις Λ.Α.Ν.Ε - ποσά ασφάλισης ανά σκάφος.....σελ.57
4.4	Όριο ηλικίας πλοίων – συμφωνία Στοκχόλμης.....σελ.58
4.5	Εκτίμηση παρούσας αξίας.....σελ.59
4.6	Διεθνή λογιστικά πρότυπα (Δ.Λ.Π).....σελ.60
4.7	Προσάραξη (αβαρία) Ιεράπετρα Λ.....σελ.61
4.8	Μετοχικό κεφάλαιο – Υποθήκες.....σελ.63
4.9	Κοινωνική πολιτική της Λ.Α.Ν.Ε.....σελ.64
4.10	Σχέσεις Α.Ν.Ε.Κ – Λ.Α.Ν.Ε και Ε.Ε.Α.....σελ.64

4.11 Νομικός έλεγχος Εταιρείας Λ.Α.Ν.Ε.....σελ.65

5 . ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ

ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.).....σελ.66

**6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ
ΚΙΝΔΥΝΟΥ.....σελ.68**

**7. ΠΙΝΑΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
(Λ.Α.Ν.Ε.).....σελ.69**

Πίνακας 1 Ισολογισμός – Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως.....σελ.69

Πίνακας 2 Ισολογισμός.....σελ.70

Πίνακας 3 Μεταβολών ιδίων κεφαλαίων.....σελ.72

Πίνακας 4 Κατάσταση ταμειακών ροών.....σελ.73

Πίνακας 5 Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.....σελ.78

Πίνακας 6 Αποθεματικά.....σελ.79

Πίνακας 7 Απαιτήσεις από πελάτες.....σελ.80

Πίνακας 8 Λοιπές βραχυπρόθεσμες αιτήσεις.....σελ.82

Πίνακας 9 Διαθέσιμες προς πώληση επενδύσεις.....σελ.83

Πίνακας 10 Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα.....σελ.84

Πίνακας 11 Προβλέψεις.....σελ.85

Πίνακας 12 Επιχορηγήσεις περιουσιακών στοιχείων.....σελ.86

Πίνακας 13 Βραχυπρόθεσμα δάνεια.....σελ.86

Πίνακας 14 Υποχρεώσεις σε προμηθευτές.....σελ.87

Πίνακας 15 Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.....σελ.88

Πίνακας 16 Μετοχικό κεφάλαιο.....σελ.89

Πίνακας 17 Λοιπά αποθεματικά.....σελ.90

Πίνακας 18 Ανάλυση κύκλου εργασιών κατά ΣΤΑΚΟΔ 2003.....σελ.91

Πίνακας 19 Κόστος μισθοδοσίας.....σελ.93

Πίνακας 20 Αποσβέσεις.....σελ.94

Πίνακας 21 Κόστος πωληθέντων.....σελ.95

Πίνακας 22 Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως.....σελ.96	σελ.96
Πίνακας 23 Έξοδα διοίκησης.....σελ.97	σελ.97
Πίνακας 24 Έξοδα διάθεσης.....σελ.98	σελ.98
Πίνακας 25 Έξοδα διάθεσης.....σελ.99	σελ.99
Πίνακας 26 Χρηματοοικονομικό κόστος.....σελ.100	σελ.100
Πίνακας 27 Ζημίες / Κέρδη ανά μετοχή.....σελ.101	σελ.101
7.1 Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη.....σελ.103	σελ.103
7.2 Ενδεχόμενες υποχρεώσεις.....σελ.103	σελ.103
Πίνακας 1 Σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων 31 ^{ης} Δεκεμβρίου 2005.....σελ.104	σελ.104
Σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων 31^{ης} Δεκεμβρίου, 2005.....σελ.105	σελ.105
<u>Δ' ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....σελ.107</u>	σελ.107
1. Ραγδαίες εξελίξεις στην ακτοπλοΐα.....σελ.107	σελ.107
2. Η < πίτα > του Αιγαίου.....σελ.108	σελ.108
Σ υ μ π έ ρ α σ μ α.....σελ.109	σελ.109
<u>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....σελ.110</u>	σελ.110
1 . ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΝΕΚ ΚΑΙ ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ ΤΗΣ.....σελ.110	σελ.110
2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....σελ.114	σελ.114
2.1 Κατά το Ευρωπαϊκό δίκαιο.....σελ.114	σελ.114
2.2 Κατά το Ελληνικό δίκαιο.....σελ.115	σελ.115
3.. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ.....σελ.117	σελ.117
3.1 Τακτική δρομολόγηση.....σελ.117	σελ.117

3.2 Διαδικασία.....σελ.123	σελ.123
3.3 Έκτακτη Δρομολόγηση.....σελ.127	σελ.127
4- ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ.....σελ.128	σελ.128
4.1 Διαδικασία Καθορισμού των Ναύλων.....σελ.128	σελ.128
4.2 Μέθοδος Υπολογισμού των Ναύλων.....σελ.129	σελ.129
5. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ / ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ.....σελ.131	σελ.131
5.1 Ευρωπαϊκό δίκαιο.....σελ.131	σελ.131
5.2 Ελληνικό Δίκαιο.....σελ.132	σελ.132
6. ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ.....σελ.136	σελ.136
7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗ – ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.....σελ.138	σελ.138
8. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....σελ.141	σελ.141
8.1 Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις.....σελ.141	σελ.141
8.2 Ναυτιλιακή Πολιτική.....σελ.142	σελ.142

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η χρηματοοικονομική ανάλυση της Ναυτιλιακής Ανώνυμης Εταιρίας ΛΑΝΕ, θυγατρικής του ομίλου ΑΝΕΚ.

Για την χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρίας μελετούμε τις σχέσεις των οικονομικών στοιχείων που αναφέρονται στις λογιστικές καταστάσεις δύο χρήσεων, των οικονομικών ετών 2004 – 2005.

Περιλαμβάνονται συγκρίσεις και μετρήσεις με συγκριτικές καταστάσεις, αριθμοδείκτες, την τάση των οικονομικών στοιχείων και των αριθμοδεικτών, καθώς επίσης και αναλύσεις διαφόρων μεταβολών της οικονομικής θέσεις της επιχείρησης στις δύο αυτές χρήσεις. Επιπλέον περιλαμβάνεται ο προσδιορισμός των σχέσεων των στοιχείων του ισολογισμού και της κατάστασης των αποτελεσμάτων χρήσεως.

Εμείς, ως εξωτερικοί αναλυτές (δηλ. έχοντας πρόσβαση μόνο στα δημοσιευμένα στοιχεία της επιχείρησης, τα οποία είναι πολύ συνοπτικά και ανομοιόμορφα κατανεμημένα), δε μπορούμε να διερευνήσουμε περαιτέρω τις μεταβολές που πιθανόν να προκύψουν διαχρονικά στην επιχείρηση.

Μελετούμε τη δυνατότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις της, κάτω από τις συνθήκες που ισχύουν την περίοδο της ανάλυσης. Επίσης, τη δυνατότητα της επιχείρησης να εκμεταλλευθεί τυχόν παρουσιαζόμενες ευκαιρίες, με τη χρήση ιδίων ή ξένων κεφαλαίων. Τέλος, τις δυνατότητες που έχει η εταιρία να αποπληρώσει ληξιπρόθεσμους τόκους και υποχρεώσεις της, καθώς και τη συνεχή καταβολή των μερισμάτων.

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1- Ναυτιλία

Ο όρος ναυτιλία χρησιμοποιείται με τρεις έννοιες:

Με τεχνική έννοια είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου. Με αυτή την έννοια Ναυτιλία είναι η επιστήμη και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας (navigation) δηλ. ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης. Η Ναυτιλία ως Ναυσιπλοΐα διακρίνεται σε:

1. Ναυτιλία αναμετρήσεως (dead reckoning): Τα αναζητούμενα στοιχεία (στίγματος, πορείας και απόστασης) βρίσκονται εξ αναμετρήσεως από προηγούμενο γνωστό στίγμα, με γνωστά όμως τη πορεία, ταχύτητα και το μεσολαβήσαντα χρόνο.
2. Ακτοπλοΐας ή ακτοπλοϊκή ναυτιλία (Coasta Navigation), ο αρχαιότερος τρόπος Ναυσιπλοΐας, "έν όψει ακτών". Όταν αυτή γίνεται σε περιορισμένους χώρους π.χ στενά, πορθμούς, διώρυγες, λιμάνια καλείται πλοηγία (piloting ή pilotage).
3. Αστρονομική Ναυτιλία (Celestial navigation) αυτή γίνεται μακριά των ακτών, ωκεανοπλοΐα και ανεύρεση των αναζητούμενων στοιχείων με τη βοήθεια αστρονομικών μετρήσεων.
4. Ραδιοναυτιλία (Radionavigation) την Ηλεκτρονική ναυτιλία (Electronic navigation), είναι το πλέον δεδομένο σήμερα είδος ναυσιπλοΐας όπου γίνεται χρήση πληθώρας ηλεκτρονικών συσκευών, ραντάρ, ραδιογωνιόμετρα, πομποδέκτες στίγματος πορείας και ταχύτητας κ.λ.π

5. Πολική ναυτιλία (Polar navigation), ναυσιπλοΐα σε πολικές περιοχές και χρήση ειδικών χαρτιών, και τέλος.

6. Ναυτιλία σωστικών λέμβων (Life – boat navigation) , όπου ακολουθούνται ειδικοί τρόποι – μέθοδοι τόσο πλεύσης όσο και γρήγορου εντοπισμού.

Ναυτιλία με την **οικονομική έννοια** (Shipping) ή Ναυτιλιακή οικονομία, που περιλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές και τη γενικότερη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα .

Ναυτιλία ή Εμπορική ναυτιλία με τη **γενική έννοια του Εμπορικού Ναυτικού** (Merchant Marine ή Merchant Navy) δηλαδή το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους ή ενός συνασπισμού κρατών.

2- Ναυτιλιακή Χώρα

Ως Ναυτιλιακή χώρα ή Ναυτιλιακό κράτος (Maritime Nation) χαρακτηρίζεται γενικά εκείνο που παρουσιάζει ιδιαίτερη αναπτυγμένη Εμπορική Ναυτιλία.

Επιπρόσθετα παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα ονομάζεται εκείνη που έχει να παρουσιάσει ιστορικές ναυτικές ρίζες και παραδόσεις. Στη δεύτερη αυτή σημαντική κατηγορία, αν όχι τη πρώτη, τουλάχιστον όμως από τις πρώτες θέσεις, είναι γεγονός πως κατέχει η Ελλάδα. Στη ίδια αυτή όμως κατηγορία ανήκουν και η Μεγάλη Βρετανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, κ.α ενώ στη πρώτη ανήκουν η Ελλάδα , η Μεγάλη Βρετανία, η Ιαπωνία, η Γαλλία, η Ολλανδία , η Ιταλία ,η Γερμανία και η Σουηδία.

Όλες οι παραπάνω Χώρες – και άλλες ακόμη – ακολουθούν ορθόδοξη Ναυτιλιακή Πολιτική, χωρίς δηλαδή ειδική “διάκριση σημαίας” ή άλλων περιοριστικών μέτρων.

Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ - ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1 - Ναυσιπλοΐα

Ο όρος Ναυσιπλοΐα (Navigation) (ναυς+πλους) χρησιμοποιείται στον ναυτικό και ναυτιλιακό χώρο συνήθως με τρεις έννοιες:

- **Ως επιστήμη - τεχνική :** Υπό την έννοια αυτή η Ναυσιπλοΐα είναι η επιστήμη και εκείνη η τεχνική με τις οποίες επιτυγχάνεται η ασφαλής διακυβέρνηση του πλοίου. Περιλαμβάνει ένα σύνολο κανόνων και επαγγελματικών γνώσεων απαραίτητων για το σκοπό αυτής. Αυτή η έννοια συμπίπτει με την πρώτη αντίστοιχη του όρου Ναυτιλία που είναι όμως και επικρατέστερος.
- **Ως πραγματοποίηση πλόων:** Υπό την έννοια αυτή η Ναυσιπλοΐα είναι ταυτόσημη με τη θαλασσοπλοΐα ή θαλασσοπορία.
- **Ως κατηγορία πλόων:** Τέλος υπό την έννοια αυτή η Ναυσιπλοΐα αφορά κάποια κατηγορία πλόων που συνδέονται με κοινά γνωρίσματα κυρίως του θαλάσσιου χώρου που χρησιμοποιείται, π.χ παράκτιος ναυσιπλοΐα (coasting) αντί του όρου ακτοπλοΐα ή ναυσιπλοΐα εσωτερικών υδάτων (inland navigation) .

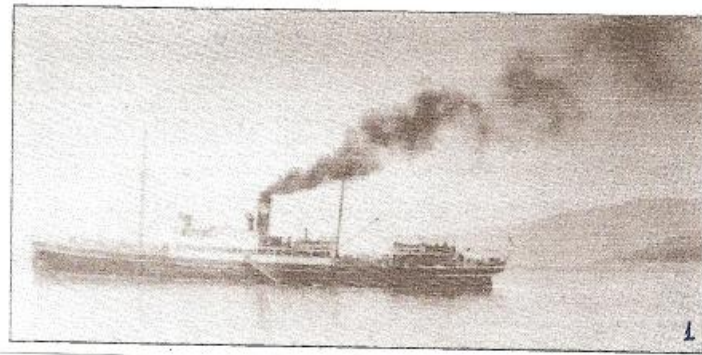
Στη τελευταία αυτή περίπτωση ο όρος λαμβάνει επίσημο χαρακτήρα ιδιαίτερα όταν εκδίδονται ειδικοί κανονισμοί ναυσιπλοΐας (Regulations of Navigation) που αποτελούν κοινές υποχρεωτικές ρυθμίσεις π.χ κυκλοφορία στα στενά της Μάνχης, στα στενά Ορμούζ, του Βοσπόρου αλλά και προ του λιμένα Πειραιώς κ.λ.π

2 - Επιβατηγό πλοίο

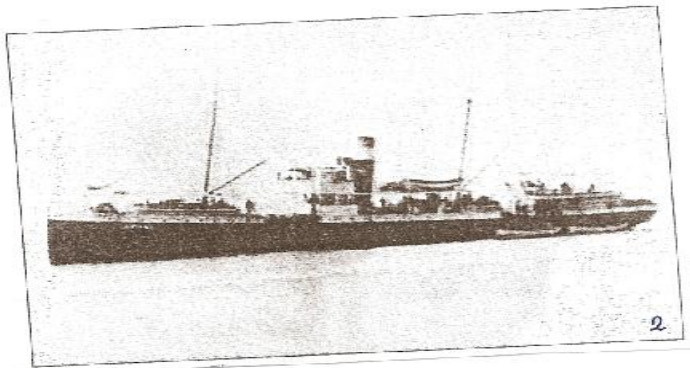
Ως επιβατηγό πλοίο (Passenger ship) χαρακτηρίζεται το πλοίο εκείνο που κρίνεται κατάλληλο και ειδικό για μεταφορά 12 επιβατών και άνω. Η καταλληλότητα έχει σχέση με ειδικές απαιτήσεις κατά την ναυπήγηση ή μετασκευή του πλοίου, στη στεγανή υποδιαίρεση αυτού, στο είδος και την

επάρκεια σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, καθώς και στην ενδιαίτηση επιβατών. Οι παραπάνω απαιτήσεις τροποποιούνται ανάλογα των περιοχών πλόων π.χ εντός δίαυλων, ή ακτοπλοϊκών , ή ωκεανοπλόων πλοίων ή ημεροπλοίων κ.λ.π. Η ταχύτητα των σύγχρονων επιβατηγών πλοίων κυμαίνεται από 22 μέχρι 30 κόμβους.

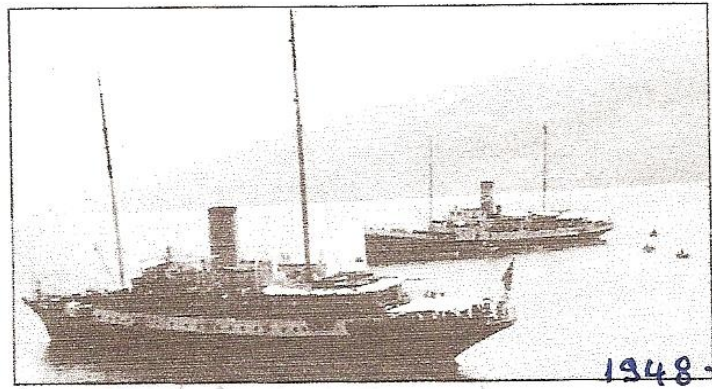
3 - Μερικά από τα πρώτα επιβατηγά ατμόπλοια που δρομολογήθηκαν να εκτελούν την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία των νησιών με το Πειραιά ήταν:



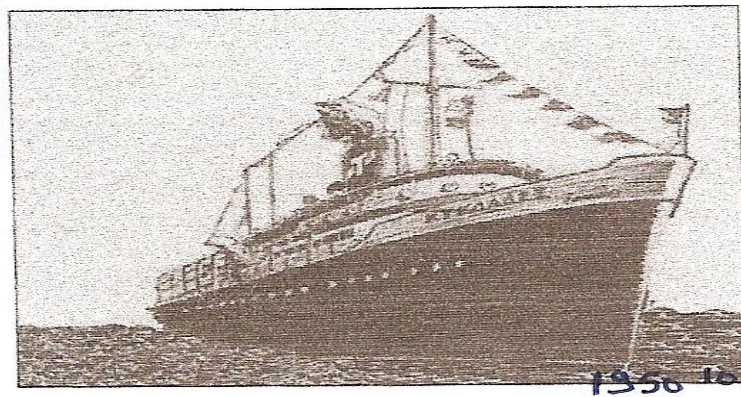
Εικόνα 1Α/Π Φρίντων της Ατμοπλοΐας Σάμου (Υιών Ιγγλέση) 1925



Εικόνα 2 Α/Π Πειραιάς της Εταιρείας Διακάκη 1909



Εικόνα 3 Α/Π Ηλιούπολης και Σοφία 1948



Εικόνα 4 Α/Π Κυκλάδες του Ι. Τόγια 1950

4 - Κάρτες από ναυτιλιακά γραφεία των ατμοπλοϊκών γραμμών
Της μεταπολεμικής εποχής



5 - Γενικά τα σύγχρονα επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε:

- **Υπερωκεάνια ή "Ωκεανόπλοια", που εκτελούν υπερπόντια ναυσιπλοΐα (Ωκεανοπλοΐα)**



- **Επιβατηγά** κλειστών θαλασσών όπως τα Μεσογειακά και



- **Ακτοπλοϊκά** ή κοινώς λεγόμενα **΄΄Παστάλια΄΄** , που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες.



Παλαιότερα μέχρι το 1970 υπήρχε μια ακόμη κατηγορία τα φορτηγοπαστάλια. Επίσης άλλες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων είναι τα Κρουαζιερόπλοια , τα Τουριστικά Επαγγελματικά, επιβατηγά – οχηματαγωγά και τα νεότερα ταχύπλοα όπως τα επιβατηγά – καταμαράν , επιβατηγά υδρόπτερα, Επιβατηγά αερόστρωμα (γνωστότερα ως χοβερκραφτς) και άλλα με συνδυασμό οχηματαγωγού.

- Οποιοσδήποτε άλλος τύπος εμπορικού πλοίου για να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με **΄΄πιστοποιητικό επιβατηγού΄΄** ή **΄΄πιστοποιητικό επιβατών΄΄** από τις αρμόδιες Αρχές. Στην Ελλάδα αρμόδια Αρχή είναι το ΥΕΝ και σε άλλες χώρες το αντίστοιχο υπουργείο.

Β΄ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ – Α.Ν.Ε.Κ.

1. Σύντομη Ιστορική αναδρομή

Η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. με την επωνυμία «Α.Ν.Ε.Κ.» ή «Α.Ν.Ε.Κ. LINES» ως διακριτικό τίτλο για τις σχέσεις της με το εξωτερικό, ιδρύθηκε το 1967.

Έδρα της εταιρείας ορίστηκε ο Δήμος Ελευθερίου Βενιζέλου του νομού Χανίων της Κρήτης. Η εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο ανωνύμων εταιρειών με ΑΡ.Μ.Α.Ε. 11946/06/Β/86/07. Η διάρκεια της εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταστατικού της είναι μέχρι την 31.12.2050 και μπορεί να παρατείνεται με τροποποίηση του εν λόγω άρθρου.

Σύμφωνα με την κατάταξη της Ε.Σ.Υ.Ε. (ΣΤΑΚΟΔ 2003), η εταιρεία δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και η κύρια δραστηριότητά της υπάγεται στον κλάδο 611.0 «Θαλάσσιες και Ακτοπλοϊκές Μεταφορές».

Η Α.Ν.Ε.Κ. σήμερα εκμεταλλεύεται 10 ιδιόκτητα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία και ένα μισθωμένο Ο/Γ πλοίο, όλα του ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι δρομολογημένα σε γραμμές του εσωτερικού συνδέοντας τον Πειραιά με τα τρία (3) κυριότερα λιμάνια της Κρήτης: Χανιά, Ρέθυμνο και Ηράκλειο. Επιπλέον και σε γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας, συνδέοντας το λιμάνι της Πάτρας με τα λιμάνια της Ανκόνας και της Βενετίας.

Η θυγατρική Λ.Α.Ν.Ε. εκμεταλλεύεται δύο (2) ιδιόκτητα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία εκτελούν δρομολόγια εσωτερικού, ενώ η

Champion Ferries διαχειρίζεται δύο (2) μισθωμένα πλοία, τα οποία εκτελούν δρομολόγια στην γραμμή Πειραιάς - Λεμεσός – Χάιφα – Αλεξάνδρεια.

2. Γενικές πληροφορίες για την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (Α.Ν.Ε.Κ.)

Σύμφωνα με την κατάταξη της Ε.Σ.Υ.Ε. (ΣΤΑΚΟΔ 2003), η εταιρεία δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και η κύρια δραστηριότητά της υπάγεται στον κλάδο 611.0 «Θαλάσσιες και Ακτοπλοϊκές Μεταφορές». Βασική δραστηριότητα του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. είναι η εκμετάλλευση πλοίων σε γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Η κύρια πηγή εσόδων της εταιρείας προέρχεται από τους ναύλους των επιβατών, των Ι.Χ. οχημάτων και φορτηγών καθώς και από την εμπορική εκμετάλλευση (μπαρ, εστιατόρια, καταστήματα) επί των πλοίων.

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από την έντονη εποχικότητα των πωλήσεων. Η διακίνηση επιβατών και Ι.Χ. επιβατηγών οχημάτων είναι ιδιαίτερα αυξημένη κατά τους θερινούς μήνες και κατά τις εορταστικές περιόδους, ενώ η διακύμανση που παρουσιάζουν τα φορτηγά οχήματα είναι σχετικά μικρή κατά την περίοδο του χρόνου.

Παρακάτω παρατίθενται οι πωλήσεις της εταιρείας σε τριμηνιαία βάση για τα έτη 2004 και 2005:

<u>ΠΟΣΑ ΣΕ €0,00</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟ	30.943	31.772
Β΄ ΤΡΙΜΗΝΟ	46.538	48.576
Γ΄ ΤΡΙΜΗΝΟ	69.468	77.704
Δ΄ ΤΡΙΜΗΝΟ	39.422	45.168
ΣΥΝΟΛΟ	186.371	203.220

* Όπως γίνεται φανερό, κατά το Β΄ και Γ΄ τρίμηνο του κάθε έτους παρατηρείται αύξηση των πωλήσεων κατά 60% και άνω.

3. Πληροφορίες για τις τάσεις και τις προοπτικές της Εταιρείας

Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά οι κυριότεροι επιχειρηματικοί στόχοι στους οποίους στηρίζονται οι προοπτικές της εταιρείας.

Κύρια στρατηγική της Α.Ν.Ε.Κ. αποτελεί η διατήρηση και η περαιτέρω ενίσχυση της θέσης που κατέχει στον κλάδο δραστηριοποίησής της, με στόχο την αύξηση του κύκλου εργασιών της και της κερδοφορίας της.

Πάγια πολιτική της εταιρείας της Α.Ν.Ε.Κ. αποτελεί ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της μέσω:

- α) επενδύσεων ανανέωσης του στόλου,
- β) αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών,
- γ) ανάπτυξης του δικτύου πωλήσεων για παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στον τομέα του τουρισμού,
- δ) συνεχούς διερεύνησης ευκαιριών για ίδρυση νέων συμμετοχών που εξυπηρετούν τους σκοπούς και τις στρατηγικές της και
- ε) ορθολογικής διαχείρισης του λειτουργικού κόστους.

4. Διοίκηση και Θητεία των αιρετών μελών της Εταιρείας

Σύμφωνα με το άρθρο 15 του Καταστατικού της Εταιρείας, το Διοικητικό της Συμβούλιο αποτελείται από δεκαπέντε μέλη (15), εκ των οποίων τα έντεκα (11) εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση των Μετόχων με μυστική ψηφοφορία

και κατ' απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται σε αυτήν, και τα υπόλοιπα τέσσερα μέλη (4) ορίζονται από τους παρακάτω μετόχους:

- α) Ο Μητροπολίτης Κισιάμου και Σελίνου Ειρηναίος μπορεί να ορίζει τον εαυτόν του,
- β) Ο Δήμαρχος Χανίων ομοίως,
- γ) Ο Δήμαρχος Ρεθύμνης ομοίως,
- δ) Ο Σύνδεσμος Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων μπορεί να ορίζει ένα μέλος του.

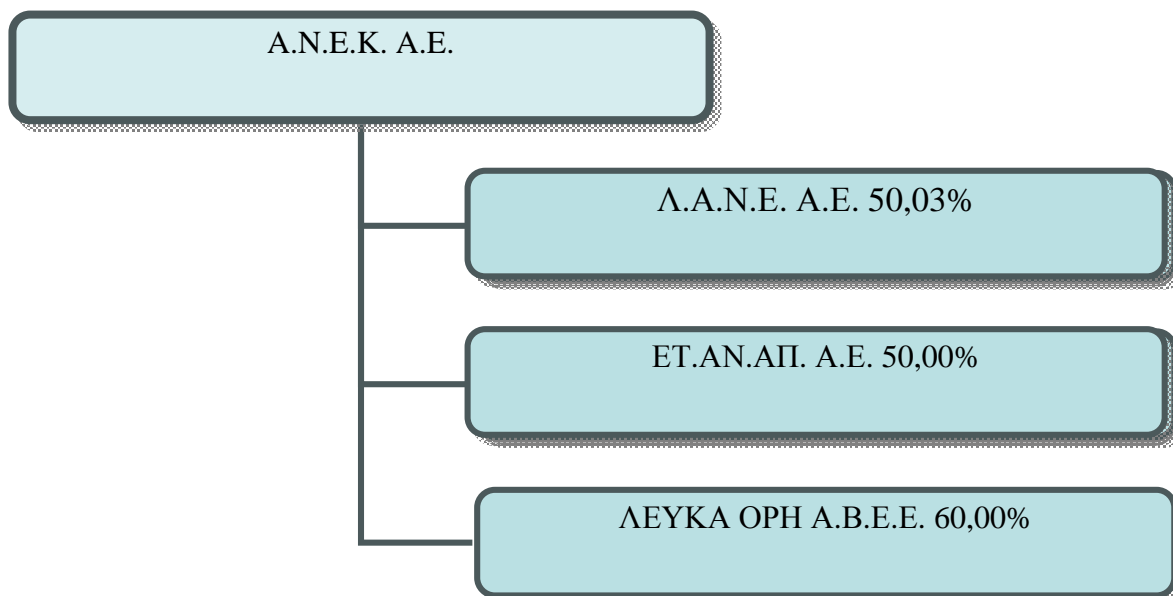
Η θητεία των αιρετών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, σύμφωνα με το άρθρο 15 του Καταστατικού της Εταιρείας είναι τετραετής. Αρχίζει την ενδέκατη μέρα από την ημερομηνία της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης και λήγει με την εκλογή νέων μελών την δέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους λήξεως της θητείας τους.

Σύμφωνα με δήλωση της Α.Ν.Ε.Κ., τα ανώτατα διοικητικά διαχειριστικά και εποπτικά όργανά της είναι τα μέλη του Διοικητικού της Συμβουλίου και τα μέλη της Επιτροπής Εσωτερικού Ελέγχου.

5. Μετοχική σύνθεση της Εταιρείας

Η εταιρεία βεβαιώνει ότι όπως προκύπτει από το μετοχολόγιό της, δεν υπάρχει μέτοχος που να κατέχει ποσοστό μεγαλύτερο του 5% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Επιπλέον, η Α.Ν.Ε.Κ., είναι μια πολυμετοχική εταιρεία με ευρεία διασπορά των μετόχων της, οι οποίοι σύμφωνα με τις τελευταίες μετρήσεις την 12/03/2007 ανέρχονταν σε 31.141.

6. Οργανωτική διάρθρωση ομίλου Α.Ν.Ε.Κ.



Στις θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ. περιλαμβάνονται επίσης:

- Η ANEK LINES ITALIA S.R.L. με ποσοστό 49,00% και η
- CHAMPION FERRIES LTD με ποσοστό 70,00%

Πρέπει να σημειωθεί πως η Α.Ν.Ε.Κ. συμμετέχει στην εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε. άμεσα σε ποσοστό 24% και έμμεσα σε ποσοστό 38%, μέσω της ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.

Η Λ.Α.Ν.Ε. Α.Ε., η ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε. και τα ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε., έχουν ως χώρα σύστασής τους την Ελλάδα και το δικαίωμα ψήφου τους είναι αντίστοιχο με τα ποσοστά συμμετοχής τους, σύμφωνα με το Ποινικό Δίκαιο 51/1992.

Η ANEK LINES ITALIA S.R.L. έχει ως χώρα σύστασής της την Ιταλία και έχει δικαίωμα ψήφου ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής της.

Τέλος, η CHAMPION FERRIES LTD, έχει ως χώρα σύστασής της τους νήσους Marshall, και όπως και οι προηγούμενες έχει δικαίωμα ψήφου ανάλογο του ποσοστού συμμετοχής της.

Πρέπει να σημειωθεί πως οι παραπάνω θυγατρικές εταιρείες ενοποιήθηκαν στις 30.09.2006 με την μέθοδο της ολικής ενοποίησης.

- Η Α.Ν.Ε.Κ. Α.Ε. συνεργάζεται με τις ακόλουθες πέντε θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες ενοποιήθηκαν στις 30.09.2006, με την μέθοδο της ολικής ενοποίησης:

Û Λ.Α.Ν.Ε. Α.Ε. σε ποσοστό 50,03%.

Û ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε. σε ποσοστό 50,00%.

Û ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε. σε ποσοστό 62,00%.

Û Α.Ν.Ε.Κ. LINES ITALIA SRL σε ποσοστό 49,00%.

Û CHAMPION FERRIES LTD σε ποσοστό 70,00%.

- Η Α.Ν.Ε.Κ. Α.Ε. συμμετέχει στην εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ άμεσα σε ποσοστό 24,00% και έμμεσα σε ποσοστό 38,00%, μέσω της ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.

Γ' ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.)

Γενικές πληροφορίες

Η εταιρία Λ.Α.Ν.Ε. ιδρύθηκε το έτος 1993 με έδρα τον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου και δραστηριοποιείται με δύο πλοία στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας εκτελώντας δρομολόγια στο εσωτερικό της χώρας και ειδικότερα στην ακτοπλοϊκή γραμμή Σητείας – Ρόδου – Πειραιά. Έχει τη μορφή της Ανωνύμου Εταιρίας και είναι εγκατεστημένη στη Διεύθυνση Κ. Σφακιανάκη 5 στο Δήμο Αγ. Νικολάου της Κρήτης.

Η Λ.Α.Ν.Ε. είναι θυγατρική της ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (ANEK LINES), η έδρα της οποίας είναι ο Δήμος Χανίων και είναι εισηγημένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών (κλάδος Επιβατηγός Ναυτιλία).

1. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

1.1 Συνοπτικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες σε ενοποιημένη βάση

Οι ακόλουθες πληροφορίες προέρχονται από τις δημοσιευμένες ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις που έχουν συνταχθεί από την εταιρεία της Α.Ν.Ε.Κ. βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (Δ.Π.Χ.Π). και έχουν εγκριθεί μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και αφορούν τα έτη 2004 – 2005

Πίνακας 1 Στοιχεία αποτελεσμάτων

ΠΟΣΑ ΣΕ €0.00	2004	2005
Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις)	202.665	223.958
Μείον: Κόστος πωληθέντων	161.941	174.896
Μικτά Κέρδη	40.724	49.062
Άλλα έσοδα	7.727	7.666
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	-8.111	-9.822
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	-17.874	-19.654
Σύνολο Λειτουργικών Εξόδων	-25.985	-29.476
Άλλα έξοδα	-7.276	-3.117
Κέρδη / (Ζημιές) προ Φόρων, Χρηματοδοτικών, Επενδυτικών αποτελεσμάτων και επενδύσεων (EBITDA)	15.191	16.068
Χρηματοοικονομικά Έξοδα	30.906	40.203
Χρηματοοικονομικά Έσοδα	-13.592	-13.619
Αποτελέσματα από επενδυτικές δραστηριότητες	305	540
Μείον: Σύνολο αποσβέσεων	-2.961	547
Κέρδη / (Ζημιές) προ Φόρων	15.715	16.068
Φόρος εισοδήματος	-1.058	11.603
Καθαρά Κέρδη / (Ζημιές) μετά από Φόρους	-977	-1589
Φόρος Εισοδήματος	-2.035	10.014
Κατανέμονται σε:		
Μετόχους Εταιρείας	-2.617	9.607
Δικαιώματα Μειοψηφίας	582	407
Ταμειακές Ροές από Λειτουργικές Δραστηριότητες	19.289	11.011
Ταμειακές Ροές από Επενδυτικές Δραστηριότητες	-4.613	2.984
Ταμειακές Ροές από Χρηματοοικονομικές Δραστηριότητες	-15.835	-8.458
Συνολικό Μέρισμα για όλες τις κατηγορίες μετοχών σε €ανά μετοχή	0,04	0

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ		
ΠΟΣΑ ΣΕ €0.00	2004	2005
Περιουσιακά Στοιχεία (Ενεργητικό)		
Ενσώματα Πάγια	375.830	362.846
Επενδύσεις σε ακίνητα	1.057	1.057
Συμμετοχές σε συγγενείς εταιρείες	5	5
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	887	930
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	377.779	364.838
Αποθέματα	9.950	9.620
Απαιτήσεις από πελάτες	51.327	68.266
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	2.100	3.653
Διαθέσιμες προς πώληση επενδύσεις	233	203
Συμμετοχή σε συγγενή διακρατούμενη προς πώληση	2.656	0
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	7.959	13.495
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων	74.225	95.239
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	452.004	460.077
Υποχρεώσεις και καθαρή θέση (Παθητικό)		
Μετοχικό Κεφάλαιο	96.182	96.182
Υπέρ το άρτιο	31.533	31.533
Ίδιες μετοχές	-2.024	-2.311
Αποθεματικά	43.081	43.506
Αποτελέσματα εις νέο	-94.473	-87.569
Σύνολο Καθαρής Θέσης Μετόχων Εταιρείας	74.299	81.341
Σύνολο Καθαρής Θέσης	82.290	89.484
Μακροπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις	300.557	279.883
Αναβαλλόμενη Τραπεζική Υποχρέωση	1.426	1.417
Προβλέψεις για παροχές στους εργαζόμενους	2.591	2.862
Λοιπές προβλέψεις	1.000	1.000
Επιχορηγήσεις περιουσιακών στοιχείων	1.600	1.375
Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων	307.174	286.537
Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις	19.339	34.352
Υποχρεώσεις σε προμηθευτές	21.041	31.309
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	22.160	18.395
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	62.540	84.056
Σύνολο υποχρεώσεων	369.714	370.593
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	452.004	460.077

**Τυχόν διαφορές στα αθροίσματα οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.*

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ		
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ %	2004	2005
Κύκλου εργασιών	-	10,50%
EBITDA	-	30,10%
Κερδών προ φόρων	-	-
Κέρδη μετά από φόρους	-	-
Συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων	-	1,80%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΩΝ ΚΕΡΔΟΥΣ %		
Μεικτού κέρδους	20,10%	21,90%
EBITDA	15,20%	18,00%
Κέρδους προ φόρων	-	5,20%
Κέρδη μετά από φόρους	-	4,50%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (%) (μετά από φόρους)		
Μέσου όρου ιδίων κεφαλαίων (ROE)	-	11.7%
Μέσου όρου απασχολούμενων κεφαλαίων (ROA)	-	5.2%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (:1)		
Γενική	1,2	1,1
Άμεση	1	1
ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΥΚΛ/ΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ		
Κύκλος εργασιών / Πάγιο ενεργητικό (:1)	0,5	0,6
Κύκλος εργασιών / Απασχολούμενα κεφάλαια (:1)	0,4	0,5
Απαιτήσεις (σε ημέρες)	92	111
ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ (:1)		
Ίδια κεφάλαια / Ξένα κεφάλαια	0,2	0,2
Ίδια κεφάλαια / Τραπεζικές υποχρεώσεις	0,3	0,3
Ξένα κεφάλαια / Σύνολο παθητικού	0,8	0,8
Ξένα κεφάλαια / Κύκλος εργασιών	1,8	1,7
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝ ΠΑΓΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ (%)		
Ενσώματα πάγια / Σύνολο ενεργητικού	83,10%	78,90%
Σύνολο απαιτήσεων / Σύνολο ενεργητικού	11,80%	15,60%

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ. το 2005 διαμορφώθηκε σε € 223.958 χιλ. έναντι € 205.665 χιλ. το 2004. Η αύξηση των ενοποιημένων εσόδων το 2005 κατά 10,5% οφείλεται αφενός στην αύξηση του μεταφορικού έργου της εταιρείας όπως φαίνεται με την αύξηση των εσόδων από ναύλους, και αφετέρου από την αύξηση των εσόδων εμπορικής εκμετάλλευσης.

Τα ενοποιημένα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) το 2005 ανήλθαν σε €40.203 χιλ. έναντι € 30.906 χιλ. το 2004. Η αύξηση του EBITDA οφείλεται πρωτίστως στην αύξηση του κύκλου εργασιών και δεύτερον στη μείωση των προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις. Επιπλέον, στην αύξηση αυτή θα πρέπει να συνυπολογισθούν και τα κέρδη από την πώληση του πλοίου ΑΠΤΕΡΑ της εταιρείας ύψους €2.532 χιλ.

Τα ενοποιημένα κέρδη προ φόρων για το 2005 ανήλθαν σε €11.603 χιλ. έναντι ζημιών ύψους € 1.058 χιλ. για το 2004. Η αύξηση των κερδών του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. οφείλεται στην αύξηση του EBITDA κατά 30,1% , καθώς και στα θετικά αποτελέσματα που προέκυψαν από επενδυτικές δραστηριότητες κυρίως λόγω της πώλησης της συμμετοχής που είχε η εταιρεία στη ΝΕΛ Α.Ε.

Η σχέση Ίδια κεφάλαια / Ξένα κεφάλαια του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. το 2004 και το 2005, ανήλθε σε 0,2. Επιπλέον, η σχέση Ξένα κεφάλαια / Σύνολο Παθητικού το ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. κατά τα ίδια έτη ανήλθε σε 0,8. Το 75,5% των ξένων κεφαλαίων το 2005 αφορά μακροπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ.

Το σύνολο των ενσώματων παγίων του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. ως ποσοστό του ενεργητικού διαμορφώθηκε το 2005 σε 78,9%. Επιπλέον, το σύνολο των

απαιτήσεων του ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. ως ποσοστό του ενεργητικού ανήλθε το 2005 σε 15,6%. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα ενσώματα πάγια και οι απαιτήσεις της εταιρείας σε ενοποιημένη βάση, καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό των λογαριασμών του ενεργητικού (94,5%) λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων της.

ΤΡΟΠΟΣ ΕΥΡΕΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΩΝ ΚΕΡΔΟΥΣ

- *Αριθμοδείκτης μεικτού περιθωρίου κέρδους = Μεικτά κέρδη εκμετάλλευσης / Καθαρές πωλήσεις * 100*

Παρέχει ένα μέτρο αξιολόγησης αποδοτικότητάς του. Σε αυτό το είδος της επιχείρησης το κόστος πωληθέντων είναι το σημαντικότερο μέγεθος και είναι απαραίτητο για την εξασφάλιση κερδοφόρας δραστηριότητας.

- *Αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους = Καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης / Καθαρές πωλήσεις * 100*

Όσο μεγαλύτερος είναι αυτός ο δείκτης, τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Σ' αυτόν τον δείκτη βασίζονται οι προβλέψεις για μελλοντικά κέρδη επί του ύψους των πωλήσεων και του ποσοστού καθαρού κέρδους. Αν όμως συμβεί οι αριθμοδείκτες μεικτού και καθαρού κέρδους να μειώνονται ενώ τα έξοδα λειτουργίας αυξάνονται σε σχέση με τις πωλήσεις, αυτό οφείλεται αποκλειστικά στο υψηλό κόστος παραγωγής.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- $\text{Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (ROA)} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης} + \text{Χρηματοοικονομικά έξοδα}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}} * 100$

Σε αυτόν το δείκτη χρησιμοποιούμε Καθαρά Περιουσιακά Στοιχεία (ΚΠΣ), ειδικά αυτών που απασχολήθηκαν κατά τη διάρκεια της χρήσης. Παρακολουθεί την αποδοτικότητα της επιχείρησης σε σχέση με τον κλάδο ή άλλων ομοειδών επιχειρήσεων όπου ανήκει η επιχείρηση. Μετράται η κερδοφόρα αποδοτικότητα της επιχείρησης για να δούμε πώς μπορεί να επιζήσει διαχρονικά οικονομικά. Αν αυξηθεί το καθαρό κέρδος από τις πωλήσεις, αυτό γίνεται είτε με τη μείωση του κόστους πωληθέντων, είτε με την αύξηση της τιμής πώλησης. Το αντίστροφο ισχύει με τη μείωση της αποδοτικότητας του ενεργητικού.

- $\text{Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων (ROE)} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης}}{\text{Μέσο ύψος ιδίων κεφαλαίων}} * 100$

Δείχνει τις μεταβολές στα κεφάλαια. Εάν είναι γνωστός ο ακριβής χρόνος μεταβολής των ιδίων κεφαλαίων μιας επιχείρησης, τότε το ύψος των ιδίων κεφαλαίων που ασχολήθηκε η επιχείρηση στη διάρκεια της χρήσης, μπορεί να υπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια τα νέα κεφάλαια που χρησιμοποιήθηκαν στη χρήση αυτή. Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

- $\text{Γενική ρευστότητα} = \frac{\text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$

Δείχνει γιατί μια εταιρία που έχει σε ποσοστό περισσότερα μετρητά είναι σε καλύτερη από άποψη ρευστότητας θέση, από μια άλλη που έχει περισσότερα σε

ποσοστό αποθέματα έστω αν και οι δύο έχουν τον ίδιο αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας. Έτσι η επιχείρηση είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μια κάποια ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή των κεφαλαίων κίνησης.

- $\text{Άμεση ρευστότητα} = \text{Διαθέσιμα} + \text{Απαιτήσεις} / \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}$

Δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης καλύπτουν τις υποχρεώσεις της. Από αυτό εξαρτώνται οι μελλοντικές πωλήσεις προκειμένου έτσι να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα. Σε πιθανές μελλοντικές μειωμένες πωλήσεις, όπως στην επιχείρησή μας, θα πρέπει να αναζητηθούν νέα κεφάλαια είτε με την έκδοση νέων τίτλων μετοχών, είτε με δανεισμό.

- $\text{Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας} = \text{Καθαρές πωλήσεις} / \text{Καθαρό πάγιο ενεργητικό}$

Δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των πάγιων περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις της. Επίσης δείχνει αν υπάρχει υπερεπένδυση σε πάγια σε σχέση με τις πωλήσεις. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης τόσο πιο εντατική είναι η χρησιμοποίηση των πάγιων περιουσιακών στοιχείων της σε σχέση με τις πωλήσεις της. Σε αντίθετη περίπτωση δείχνει υπερεπένδυση σε πάγια.

- $\text{Αριθμοδείκτης ταχύτητας ιδίων κεφαλαίων} = \text{Καθαρές πωλήσεις} / \text{Σύνολο ιδίων κεφαλαίων}$

Δείχνει τις πωλήσεις που πραγματοποίησε με κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο μεγαλύτερες είναι οι πωλήσεις με σχετικά μικρό ύψος ιδίων κεφαλαίων, γεγονός που οδηγεί σε μεγαλύτερα

κέρδη. Σε αντίθετη περίπτωση το σχετικά μικρό ύψος των κεφαλαίων δε θα μπορέσει να απορροφήσει τις ζημιές που θα προκύψουν από τη μείωση των πωλήσεων, ούτε θα υπάρχουν κεφάλαια έτσι ώστε η επιχείρηση να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ

- $\text{Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων} / \text{Συνολικά κεφάλαια} * 100$
- $\text{Αριθμοδείκτης δανειακών κεφαλαίων} = \text{Ξένα κεφάλαια} / \text{Συνολικά κεφάλαια} * 100$

Οι δύο αυτοί δείκτες δείχνουν τη σχέση των ιδίων κεφαλαίων και των δανειακών κεφαλαίων μεταξύ τους ως και το βαθμό προστασίας των πιστωτών μιας επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τις υποχρεώσεις της επιχείρησης, τόσο μεγαλύτερη προστασία παρέχεται στους δανειστές της και τόσο μικρότερη πίεση ασκείται σε αυτήν για την εξόφληση των υποχρεώσεών της και την πληρωμή των τόκων της.

- $\text{Αριθμοδείκτης ιδίων προς δανειακά κεφάλαια} = \text{Ίδια κεφάλαια} / \text{Ξένα κεφάλαια} * 100$

Δείχνει την ασφάλεια που παρέχει η επιχείρηση στους δανειστές της. Αν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας (>1) σημαίνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν σε αυτήν με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Αυτό δείχνει μεγαλύτερη ασφάλεια στους πιστωτές της επιχείρησης. Αν ο δείκτης είναι 0,5 υπάρχει πολύ περιορισμένη εξασφάλιση των πιστωτών της επιχείρησης, όπως γίνεται και στην εταιρία μας.

- $\text{Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς πάγια} = \frac{\text{Ίδια κεφάλαια}}{\text{Καθαρά πάγια}}$

Δείχνει τον τρόπο εύρεσης χρηματοδότησης των πάγιων επενδύσεων μιας επιχείρησης. Όταν τα ίδια κεφάλαια είναι μεγαλύτερα των επενδύσεών της σε πάγια τότε τα κεφάλαια προέρχονται από τους μετόχους. Όταν τα ίδια κεφάλαια είναι μικρότερα των επενδύσεων σε πάγια τότε για τη χρηματοδότηση έχουν χρησιμοποιηθεί εκτός από τα ίδια και ξένα κεφάλαια.

Πίνακας 4 Επεξήγηση δεικτών

Δείκτες εξέλιξης (%)	
Κύκλου εργασιών =	$(\text{Κύκλος εργασιών τρέχουσας χρήσης} - \text{Κύκλος εργασιών προηγούμενης χρήσης}) / \text{Κύκλος εργασιών προηγούμενης χρήσης}] * 100$
EBITDA =	$[(\text{EBITDA τρέχουσας χρήσης} - \text{EBITDA προηγούμενης χρήσης}) / \text{EBITDA προηγούμενης χρήσης}] * 100$
Κερδών προ φόρων =	$[(\text{Κέρδη προ φόρων τρέχουσας χρήσης} - \text{Κέρδη προ φόρων προηγούμενης χρήσης}) / \text{Κέρδη προ φόρων προηγούμενης χρήσης}] * 100$
Κερδών μετά από φόρους χρήσης =	$[(\text{Κέρδη μετά από φόρους τρέχουσας χρήσης} - \text{Κέρδη μετά από φόρους προηγούμενης χρήσης}) / \text{Κέρδη μετά από φόρους προηγούμενης χρήσης}] * 100$
Δείκτες περιθωρίων κερδών (%)	
Μεικτού Κέρδους =	$[\text{Μεικτό κέρδος} / \text{Κύκλος εργασιών}] * 100$
EBITDA =	$[\text{EBITDA} / \text{Κύκλος εργασιών}] * 100$
Κερδών προ φόρων =	$[\text{Κέρδη προ φόρων} / \text{Κύκλος εργασιών}] * 100$
Κέρδη μετά από φόρους =	$[\text{Κέρδη μετά από φόρους} / \text{Κύκλος εργασιών}] * 100$
Δείκτες αποδοτικότητας (μετά από φόρους) (%)	
Μέσου όρου ιδίων κεφαλαίων (ROE) =	$[(\text{Κέρδη μετά από φόρους τρέχουσας χρήσης} / \text{Ίδια κεφάλαια τρέχουσας χρήσης} + \text{Ίδια κεφάλαια προηγούμενης χρήσης}) / 2] * 100$
Μέσου όρου απασχολούμενων κεφαλαίων (ROA) =	$[(\text{Κέρδη μετά από φόρους τρέχουσας χρήσης} + \text{Χρηματοοικονομικά έξοδα}) / \text{Σύνολο απασχολούμενων κεφαλαίων τρέχουσας χρήσης} + \text{Σύνολο απασχολούμενων κεφαλαίων προηγούμενης χρήσης} / 2] * 100$
Δείκτες ρευστότητας(:1)	
Γενική ρευστότητα =	Κυκλοφορούν ενεργητικό / Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
Άμεση ρευστότητα =	(Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα) / Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
Δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας	
Κύκλος εργασιών / Πάγιο ενεργητικό (:1) =	Κύκλος εργασιών / Πάγιο ενεργητικό
Κύκλος εργασιών / Συνολικά απασχολούμενα κεφάλαια (:1) =	Κύκλος εργασιών / Σύνολο παθητικού

Απαιτήσεις (σε ημέρες) =	(Απαιτήσεις από πελάτες / Κύκλος εργασιών) * 365
Δείκτες δανειακής επιβάρυνσης	
Ίδια κεφάλαια / Ξένα κεφάλαια=	[Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων / (Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις + Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις)]
Ίδια κεφάλαια / Τραπεζικές υποχρεώσεις=	[Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων / (Μακροπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις + Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές υποχρεώσεις)]
Ξένα κεφάλαια / Σύνολο παθητικού=	[Σύνολο υποχρεώσεων / Σύνολο παθητικού]
Ξένα κεφάλαια / Κύκλος εργασιών=	[Σύνολο υποχρεώσεων / Κύκλος εργασιών]
Δείκτες ενσώματων παγίων και απαιτήσεων(%)	
Ενσώματα πάγια / Σύνολο ενεργητικού=	[Ενσώματα πάγια / Σύνολο ενεργητικού]
Σύνολο απαιτήσεων / Σύνολο ενεργητικού=	[Σύνολο απαιτήσεων / Σύνολο ενεργητικού]

1.2. Παράγοντες Κινδύνου

Παρακάτω παρατίθενται οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την επιχειρηματική δραστηριότητα του ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ., καθώς επίσης και των θυγατρικών εταιρειών αυτής:

- **Κίνδυνοι ατυχημάτων – δολιοφθοράς**

Τα πλοία του Ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ. μπορεί να υπόκεινται σε κίνδυνο που οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος, καθώς και σε κινδύνους δολιοφθοράς. Τέτοιου είδους κίνδυνοι μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την λειτουργία της Εταιρείας, αφού όπως είναι φυσικό θα επηρεαστούν ανάλογα και η φήμη και η πελατεία, αλλά και τα αποτελέσματά της.

- **Μερική κάλυψη της παρούσας αύξησης κεφαλαίου**

Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται χωρίς να υπάρχει εγγύηση κάλυψης, απλά με καταβολή μετρητών υπέρ των παλαιών μετόχων. Επομένως, εάν η κάλυψη του ποσού της αύξησης δεν είναι πλήρης, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας θα αυξηθεί μέχρι το ποσό της κάλυψης. Μια τέτοια εξέλιξη θα επηρεάσει την ικανότητα της Εταιρείας για να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της, αφού δεν θα μπορεί να ενισχύσει το στόλο της επαρκώς.

- **Εποχικότητα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων**

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που συνεργάζονται με τον Όμιλο της Α.Ν.Ε.Κ. και οι δραστηριότητές τους χαρακτηρίζονται από έντονη εποχικότητα, πράγμα το οποίο αδιαμφισβήτητα έχει επίπτωση στα έσοδα της εταιρείας, καθώς και στα αποτελέσματα των ενδιάμεσων οικονομικών καταστάσεων. Πιο αναλυτικά, η διακίνηση των επιβατών και των Ι.Χ.

επιβατηγών οχημάτων είναι περισσότερο αυξημένη κατά τους θερινούς μήνες, λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης, αλλά και κατά την περίοδο των εορτών. Αντίθετα, η διακίνηση των φορτηγών έχει σχετικά μικρή διακύμανση καθ' όλη την διάρκεια του έτους.

- **Ηλικία πλοίων**

Σύμφωνα με το νόμο 2932/2001 πριν την τροποποίησή του από το Π.Δ. 124/2006, το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων έχει θεσπιστεί να είναι τα 30 έτη. Από τα 12 ιδιόκτητα πλοία που ανήκουν στον Όμιλο της Α.Ν.Ε.Κ., έχουν κατασκευαστεί στην δεκαετία του 1970. Στην περίπτωση επομένως που τροποποιηθεί και πάλι η νομοθεσία και επανέλθουν τα όρια ηλικίας των πλοίων, τα εν λόγω πλοία θα αποδρομολογηθούν εντός πενταετίας και θα επηρεαστούν αρνητικά όχι μόνο τα αποτελέσματα, αλλά και η λειτουργία της Εταιρείας.

- **Πιθανή αποδρομολόγηση λόγω βλάβης σε πλοίο της Εταιρείας ή της θυγατρικής της Α.Α.Ν.Ε.**

Τα αποτελέσματα της Εταιρείας, αλλά και της θυγατρικής της Α.Α.Ν.Ε., καθώς και ο κύκλος εργασιών τους, εξαρτώνται άμεσα από την καλή λειτουργία των πλοίων τους και την ικανοποιητική εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων. Μόνο έτσι μπορούν οι εν λόγω εταιρείες να ανταποκρίνονται στις χρηματοοικονομικές τους υποχρεώσεις. Στην περίπτωση επομένως που παρουσιαστεί αδυναμία εκτέλεσης των προγραμματισμένων δρομολογίων λόγω βλάβης σε κάποιο πλοίο ιδιαίτερα στις περιόδους αιχμής, θα επηρεαζόταν αρνητικά η φήμη και η πελατεία του Ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. και της θυγατρικής του Α.Α.Ν.Ε., αφού θα υπήρχε άμεση απώλεια εσόδων όχι μόνο προς όφελος των ανταγωνιστών ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά και σε επίπεδο επιλεγόμενου μεταφορικού μέσου από πλευράς επιβατών προς όφελος

των αεροπορικών εταιρειών. Συμπεραίνοντας από τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό πως μια τέτοια περίπτωση κινδύνου, θα επηρέαζε αρνητικά τις δραστηριότητες, την χρηματοοικονομική θέση και τα αποτελέσματα του Ομίλου Α.Ν.Ε.Κ. και της θυγατρικής του Λ.Α.Ν.Ε.

- **Εκχώρηση της ασφαλισθείσας αξίας των πλοίων της Α.Ν.Ε.Κ. στις τράπεζες από τις οποίες έχει πάρει δάνεια**

Η εταιρεία θέλοντας να κάνει αναδιάρθρωση των δανείων της, τον Οκτώβριο του 2003 προχώρησε σε σύναψη κοινοπρακτικού δανείου ύψους 308,50 εκατομμυρίων ευρώ με εκπρόσωπο και διοργανωτή του δανείου την JP MORGAN. Επίσης, και ένα διμερές δάνειο ύψους 24,10 εκατομμυρίων ευρώ με την ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε. Σύμφωνα λοιπόν με τους όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των πλοίων, η ασφαλισθείσα αξία τους έχει εκχωρηθεί στις ανωτέρω τράπεζες. Επομένως, όπως γίνεται φανερό, σε περίπτωση απώλειας κάποιου πλοίου της Α.Ν.Ε.Κ., το προϊόν της αποζημίωσης από τις ασφαλιστικές εταιρείες θα αποδοθεί στις τράπεζες και όχι στην εταιρεία, επηρεάζοντας έτσι αρνητικά τα αποτελέσματα και την λειτουργική δραστηριότητα της εταιρείας.

- **Εναρμόνιση με ενδεχόμενες νέες τεχνικές προδιαγραφές που πιθανόν να θεσπιστούν**

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τα επιβατηγά οχηματαγωγά σκάφη πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που θεσπίζονται κάθε φορά. Η εταιρεία λοιπόν είναι υποχρεωμένη να προσαρμόζει τα πλοία της στις προδιαγραφές που πιθανόν να θεσπιστούν είτε σε κρατικό είτε σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Μια τέτοια εξέλιξη πιθανόν να απαιτήσει σημαντικές επενδύσεις ή ακόμα και να καταστήσει κάποιο πλοίο αδύνατο να εκτελέσει δρομολόγια. Κάτι τέτοιο θα επηρεάσει αρνητικά όχι μόνο

τις δραστηριότητες του Ομίλου της Α.Ν.Ε.Κ., αλλά και την χρηματοοικονομική του θέση και τα αποτελέσματά του.

- **Εξάρτηση από τα στελέχη και τη διοίκηση της Α.Ν.Ε.Κ.**

Ο Όμιλος της Α.Ν.Ε.Κ. από την μέχρι σήμερα πορεία του στον χώρο της ναυτιλίας, έχει αποδείξει πως στηρίζεται πρωτίστως στα ανώτατα διοικητικά του στελέχη, στην ικανότητά τους και στις εμπειρίες τους. Αναγνωρίζοντας λοιπόν τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην επιτυχία της, προσπαθεί διαρκώς να εμπλουτίζει τις δεξιότητες των στελεχών της, να διατηρεί το εργασιακό τους περιβάλλον σε άριστη κατάσταση, να επιμορφώνει συνεχώς τα στελέχη της και να υποστηρίζει με τον καλύτερο τρόπο τη διατήρηση της καλής σχέσης που υπάρχει μεταξύ της διοίκησης της εταιρείας και του προσωπικού της. Βραχυχρόνια, μια πιθανή αποχώρηση κάποιων στελεχών και ατόμων από την ομάδα διοίκησης της εταιρείας, μπορεί να παρουσιάσει δυσμενείς επιπτώσεις στην ομαλή εξέλιξη των εργασιών της.

- **Η επιχειρηματική δραστηριότητα της Εταιρείας εξαρτάται από τη σωστή συντήρηση των πλοίων της**

Υπεύθυνη για την επιχειρησιακή ετοιμότητα και την εύρυθμη λειτουργία των πλοίων της Α.Ν.Ε.Κ. είναι η διεύθυνση Κινήσεως Πλοίων της εταιρείας. Σε περίπτωση λοιπόν που η διεύθυνση δεν μεριμνήσει έγκαιρα για την διενέργεια των απαραίτητων ελέγχων και της συντήρησης του στόλου της εταιρείας, ενδέχεται τα πλοία της εταιρείας να μην λάβουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας, γεγονός το οποίο μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την επιχειρηματική δραστηριότητα της εταιρείας καθώς επίσης και τα αποτελέσματά της.

- **Φήμη**

Είναι γεγονός πως τυχόν παράπονα πελατών σε εκτενή μορφή, ή ακόμα και αρνητική εικόνα ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες, θα επηρεάσει αρνητικά τις δραστηριότητες της εταιρείας.

- **Οι δραστηριότητες της θυγατρικής ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. δεν καλύπτονται από ασφάλεια αστικής ευθύνης**

Η εταιρεία ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ., (θυγατρική της Α.Ν.Ε.Κ.), δραστηριοποιείται στην παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού. Μετά από Νομικό Έλεγχο που διενεργήθηκε, διαπιστώθηκε πως η εταιρεία δεν έχει συνάψει ασφάλεια αστικής ευθύνης. Έτσι, σε περίπτωση που εγερθούν αγωγές για την ποιότητα του εμφιαλωμένου νερού, είναι πιθανόν η εταιρεία να κληθεί να προβεί σε αποζημιώσεις. Επομένως, θα επηρεαστούν αρνητικά τα αποτελέσματα και η χρηματοοικονομική κατάσταση του Ομίλου Α.Ν.Ε.Κ.

- **Κίνδυνος ρευστότητας**

Οι δανειακές συμβάσεις που έχει συνάψει η εταιρεία της Α.Ν.Ε.Κ. με την JP MORGAN και την ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε., διέπονται από όρους και υποχρεώσεις. Στην περίπτωση λοιπόν που η εταιρεία της Α.Ν.Ε.Κ. δεν τηρήσει τους όρους και τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει, τα δάνεια που έχει συνάψει με τις ανωτέρω τράπεζες θα κηρυχθούν άμεσα απαιτητά και η εταιρεία θα είναι υποχρεωμένη να αποπληρώσει το υπόλοιπο των δανείων της άμεσα στις δανείστριες τράπεζες. Αυτό ενδεχομένως να δημιουργήσει πρόβλημα ρευστότητας στην εταιρεία.

- **Περιπτώσεις ανωτέρας βίας**

Σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας (force majeure risk), όπως είναι οι περιπτώσεις σεισμού, τρομοκρατικής ενέργειας, πλημμύρες, κ.λ.π., η

εταιρεία όπως φυσικά και οποιαδήποτε άλλη επιχειρηματική δραστηριότητα, θα επηρεαστεί αρνητικά.

1.3. Κίνδυνοι που σχετίζονται με τον κλάδο δραστηριοτήτων της A.N.E.K.

- **Ανταγωνισμός**

Ο Όμιλος της A.N.E.K. δραστηριοποιείται σε γραμμές που ο ανταγωνισμός είναι έντονος. Πιο αναλυτικά, στις γραμμές που συνδέουν τον Πειραιά με την Κρήτη (Ηράκλειο, Χανιά και Ρέθυμνο), υπάρχουν και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ A.N.E. και η HELLENIC SEAWAYS. Στις γραμμές που συνδέουν την Πάτρα με την Ιταλία (Πάτρα – Ανκόνα και Πάτρα – Βενετία), εκτός από τα πλοία του Ομίλου της A.N.E.K., διενεργούν δρομολόγια και πλοία των Μινωικών Γραμμών A.N.E. και η SUPERFAST FERRIES. Η διατήρηση και η διεύρυνση του μεριδίου της Εταιρείας στις παραπάνω αναφερόμενες αγορές, συνδέεται άμεσα με την εφαρμογή του επενδυτικού της σχεδίου.

- **Αύξηση των τιμών των καυσίμων**

Ένα πολύ σημαντικό μέρος όσον αφορά το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων της A.N.E.K. αποτελεί το κόστος των καυσίμων. Το 2005, το κόστος καυσίμων και λιπαντικών αποτέλεσε περίπου το 32,9% του συνολικού κόστους εκμετάλλευσης του Ομίλου A.N.E.K. Η ποσοστιαία αύξηση του κόστους καυσίμων και λιπαντικών σε ετήσια βάση το 2005 σε σχέση με το 2004 ανήλθε στο 32%. Η σημαντική και διαρκής άνοδος των τιμών των καυσίμων σε συνδυασμό με την υστέρηση στην μη ικανοποιητική αναπροσαρμογή των ναύλων, επηρεάζει αρνητικά τα αποτελέσματα των

εταιρειών του κλάδου της ναυτιλίας. Εκείνα που επηρεάζεται περισσότερο το κόστος εκμετάλλευσής τους είναι τα ταχύπλοα πλοία, που είναι περισσότερο ενεργοβόρα σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

1.4. Κίνδυνοι που σχετίζονται με Πολιτικές και Οικονομικές Εξελίξεις

- **Πιστωτικός κίνδυνος**

Ο Όμιλος A.N.E.K. εφαρμόζει συχνούς πιστωτικούς ελέγχους με σκοπό την ελαχιστοποίηση του ενδεχομένου δημιουργίας επισφαλειών. Οι θυγατρικές εταιρείες του Ομίλου A.N.E.K. έχουν ευρεία πελατειακή βάση για την αποφυγή των πιστωτικών κινδύνων. Επιπλέον, όπου κρίνεται απαραίτητο λαμβάνονται επιπλέον εγγυήσεις για τη μεγαλύτερη εξασφάλιση των πιστώσεων που χορηγούνται. Τέλος, σε περιπτώσεις ειδικών πιστωτικών κινδύνων, ο Όμιλος της A.N.E.K. προχωρεί στη δημιουργία προβλέψεων για ζημιές απαξίωσης απαιτήσεων. Έτσι, λόγω των ανωτέρω, οι πιστωτικοί κίνδυνοι που αντιμετωπίζει ο Όμιλος A.N.E.K. δεν είναι σημαντικοί.

- **Συναλλαγματικός κίνδυνος**

Ο Όμιλος της A.N.E.K., λόγω της δραστηριοποίησής του σε χώρες που εντάσσονται στην ζώνη του ευρώ, δεν εκτίθεται σε συναλλαγματικό κίνδυνο. Ένας τέτοιος κίνδυνος είναι πιθανόν να δημιουργηθεί από την αξία των αγορών ανταλλακτικών και λοιπών υλικών και υπηρεσιών από χώρες που βρίσκονται εκτός ευρωζώνης. Ένας τέτοιος κίνδυνος όμως είναι πολύ μικρός σε σχέση με το σύνολο των αγορών και των δαπανών.

- **Κίνδυνος διακύμανσης των επιτοκίων**

Η εταιρεία έχει συνάψει κοινοπρακτικό δάνειο με Εκπρόσωπο και Διοργανωτή του δανείου την JP MORGAN, διμερές δάνειο με την ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε. και συμβάσεις ανοικτών αλληλόχρεων λογαριασμών με διάφορες τράπεζες. Τα παραπάνω δάνεια τοκίζονται με Euribor πλέον περιθωρίου. Επομένως, όπως γίνεται φανερό, η εταιρεία εκτίθεται σε επιτοκιακό κίνδυνο, αφού σε περίπτωση που τα επιτόκια αυξηθούν, θα αυξηθούν και τα επιτόκια δανεισμού. Έτσι, η εταιρεία θα επιβαρυνθεί με παραπάνω χρεωστικούς τόκους, επηρεάζοντας έτσι αρνητικά τα αποτελέσματά της και τις ταμειακές της ροές.

1.5 Κίνδυνοι που σχετίζονται με τις μετοχές του Ομίλου της A.N.E.K.

- **Χρηματιστηριακός κίνδυνος – Διακύμανση μετοχής – Ρευστότητα**

Κάποιες φορές, ανεξάρτητα με την δραστηριότητα και την χρηματοοικονομική κατάσταση των εκάστοτε εταιρειών, η πορεία της Ελληνικής Κεφαλαιαγοράς και των τιμών των επιμέρους μετοχών, επηρεάζονται από διάφορους εξωγενείς παράγοντες και συγκυρίες. Κάποιοι από τους παράγοντες που πιθανόν να επηρεάσουν την τιμή της μετοχής της A.N.E.K. είναι οι ακόλουθοι:

Û Η κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας

Û Η πολιτική αστάθεια

Û Η πορεία των διεθνών κεφαλαιαγορών

Û Η ψυχολογία του επενδυτικού κοινού κ.λ.π.

Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψιν ότι το Χρηματιστήριο Αθηνών έχει χαμηλότερη ρευστότητα σε σχέση με άλλες κύριες διεθνείς αγορές, γεγονός το οποίο μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες στην προσπάθεια διάθεσης μετοχών, κυρίως σε μεγάλα πακέτα.

Η τιμή της διαπραγμάτευσης των μετοχών της Α.Ν.Ε.Κ. μπορεί επίσης να επηρεαστεί αρνητικά στην περίπτωση πώλησης σημαντικού αριθμού μετοχών της ή ακόμα και από την εκτίμηση μιας τέτοιας ενέργειας.

Εν κατακλείδι, η τιμή της μετοχής δύναται να επηρεαστεί αρνητικά και στην περίπτωση που υπάρχουν αποκλίσεις μεταξύ των μελλοντικών αποτελεσμάτων της εταιρείας και τις εκτιμήσεις των χρηματοοικονομικών οίκων.

- **Διανομή μερίσματος**

Σύμφωνα με το άρθρο 44 του Κ.Ν. 2190/1920, δεν μπορεί να γίνει οποιαδήποτε διανομή στους μετόχους της εταιρείας, εάν κατά την ημερομηνία λήξης της χρήσης το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της εταιρείας είναι ή θα γίνει μετά τη διανομή κατώτερο από το ποσό του μετοχικού κεφαλαίου πλέον των μη διανεμόμενων αποθεματικών. Έτσι δικαιολογείται και η μη απονομή μερίσματος στους μετόχους της εταιρείας από τα κέρδη της κατά το 2005. Εκτός τούτου, η εταιρεία έχει δεσμευτεί να μην διανείμει μέρισμα μεγαλύτερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο από το νόμο, χωρίς την σύμφωνη γνώμη των τραπεζών με τις οποίες έχει συνάψει δάνεια.

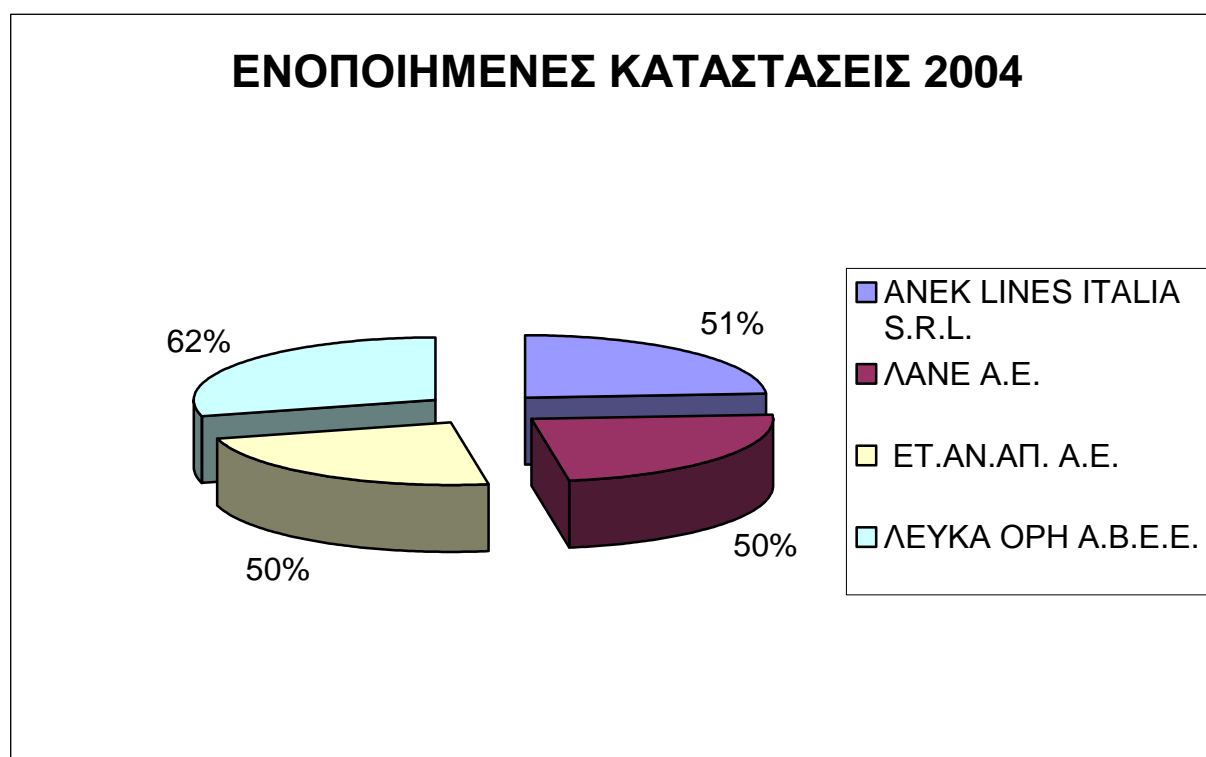
1.6 Σημαντικότεροι όροι και υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Εταιρεία έναντι των δανειστριών Τραπεζών

- (α) Η εταιρεία έχει δεσμευτεί να μην διανείμει μέρισμα μεγαλύτερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο από το νόμο χωρίς την σύμφωνη γνώμη των τραπεζών.
- (β) Υποχρεούται να καταβάλλει με σκοπό της προπληρωμής του δανείου οποιοδήποτε ποσό λάβει από πώληση ή αποζημίωση από τυχόν ολική απώλεια πλοίου.
- (γ) Το κοινοπρακτικό και το διμερές δάνειο αντίστοιχα, έχουν διάρκεια οκτώ (8) ετών με τελική ημερομηνία αποπληρωμής την 28/02/2011.
- (δ) Η εταιρεία έχει την δυνατότητα πρόωρης αποπληρωμής των δανείων της χωρίς καμία επιπλέον επιβάρυνση.
- (ε) Τα ανωτέρω αναφερθέντα δάνεια αποπληρώνονται με χρεολυτικές δόσεις, στις οποίες υπάρχουν προσυμφωνημένα ποσά.

1.7 Χρηματοοικονομικές πληροφορίες των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων το 2005 βάσει των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής πληροφόρησης

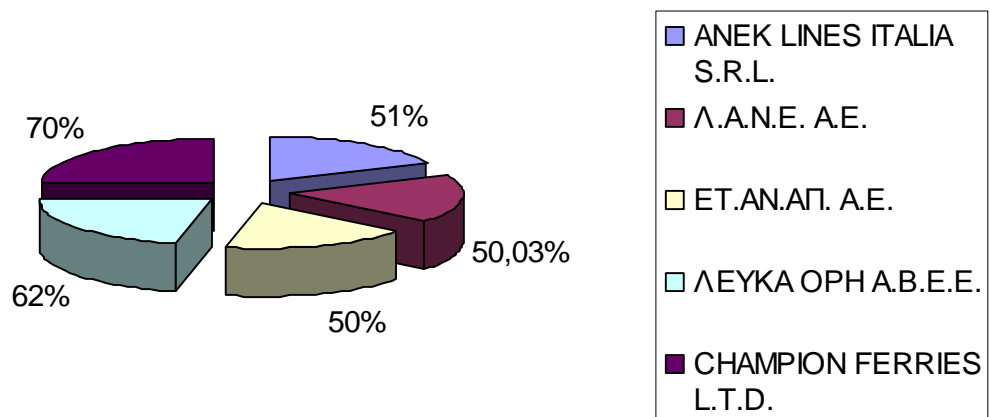
Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι εταιρείες που ενοποιήθηκαν από τον Όμιλο της Α.Ν.Ε.Κ. κατά τις χρήσεις του 2004 και 2005.

2004		
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΝΟΠΙΩΣΗΣ
ANEK LINES ITALIA S.R.L.	51%	ΟΛΙΚΗ
ΛΑΝΕ Α.Ε.	50%	ΟΛΙΚΗ
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	50%	ΟΛΙΚΗ
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε.	62%	ΟΛΙΚΗ



2005		
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΝΟΠΙΩΣΗΣ
ANEK LINES ITALIA S.R.L.	51%	ΟΛΙΚΗ
Λ.Α.Ν.Ε. Α.Ε.	50,03%	ΟΛΙΚΗ
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	50%	ΟΛΙΚΗ
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε.	62%	ΟΛΙΚΗ
CHAMPION FERRIES L.T.D.	70%	ΟΛΙΚΗ

ΕΝΟΠΙΩΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ 2005



2.ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ Η ΕΤΑΙΡΙΑ

2.1 Πλαίσιο κατάρτισης των οικονομικών καταστάσεων

Οι παρούσες οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας αφορούν το έτος 2005. Έχουν συνταχθεί και καλύπτονται από το ΔΠΧΠ 1 «Πρώτη Υιοθέτηση Των ΔΠΧΠ» με δεδομένο ότι είναι οι πρώτες οικονομικές καταστάσεις, οι οποίες συντάχθηκαν σύμφωνα με τα ΔΠΧΠ. Αυτές οι οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτισθεί σύμφωνα με τα ΔΠΧΠ και τις διερμηνείες που είχαν εκδοθεί και ήταν σε ισχύ κατά τον Ιανουάριο του 2006.

Οι λογιστικές αρχές που περιγράφονται κατωτέρω, έχουν εφαρμοσθεί σε όλες τις περιόδους που παρουσιάζονται.

Οι οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας έχουν συνταχθεί με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα μέχρι και την 31-12-2004. Τα πρότυπα αυτά διαφέρουν σε ορισμένες περιοχές από τα ΔΠΧΠ. Τα συγκριτικά στοιχεία του 2004 επαναδιατυπώθηκαν σύμφωνα με τις υιοθετηθείσες για τα ΔΠΧΠ λογιστικές αρχές και λογιστικές εκτιμήσεις.

Συμφωνίες και περιγραφές της επίδρασης της μετάβασης στα ΔΠΧΠ από τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα για την καθαρή θέση και τα αποτελέσματα παρέχονται στη σημείωση 30.

Οι παρούσες οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με την αρχή του ιστορικού κόστους, της αρχής της συνέχισης της λειτουργίας της επιχειρήσεως, της αυτοτέλειας των χρήσεων, την ομοιομορφία της παρουσίασης και σημαντικότητας των στοιχείων. Η κατάρτιση των οικονομικών

καταστάσεων σύμφωνα με τα ΔΠΧΠ απαιτεί τη χρήση αναλυτικών λογιστικών εκτιμήσεων και κρίσεων για την εφαρμογή των λογιστικών αρχών.

2.2 Πληροφόρηση κατά τομέα

Επιχειρηματικός τομέας είναι ένα διακριτό μέρος της επιχείρησης που παρέχει ένα προϊόν ή μία υπηρεσία ή μία ομάδα σχετιζόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών τα οποία υπόκεινται σε κινδύνους και αποδόσεις που διαφέρουν από αυτούς άλλων επιχειρηματικών τομέων.

Γεωγραφικός τομέας είναι κάθε διακριτό μέρος της επιχείρησης το οποίο παρέχει προϊόντα ή υπηρεσίες μέσα σε ένα συγκεκριμένο οικονομικό περιβάλλον και το οποίο υπόκειται σε κινδύνους και αποδόσεις που διαφέρουν από εκείνες άλλων τομέων που λειτουργούν σε άλλα οικονομικά περιβάλλοντα.

Η εταιρία έχει επιχειρηματικό τομέα την επιβατηγό ναυτιλία στις Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές, οι δραστηριότητές της διενεργούνται αποκλειστικά στην Ελλάδα είναι ομοιογενείς και θεωρούνται ως ένας τομέας. Τα πλοία της εταιρίας εξυπηρετούν τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα που αποτελούν ουσιαστικά την τουριστική κίνηση, καθώς και τα φορτηγά αυτοκίνητα που αφορούν την εμπορευματική κίνηση.

Η τουριστική κίνηση χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα με υψηλή κίνηση τους μήνες Ιούλιο έως Σεπτέμβριο και χαμηλότερη τους μήνες Νοέμβριο έως Φεβρουάριο. Αντίθετα, η εμπορευματική κίνηση εμφανίζεται κατανεμημένη στη διάρκεια του έτους με πολύ μικρότερη εποχικότητα.

2.3 Συναλλαγές σε ξένο νόμισμα

Το νόμισμα λειτουργίας και παρουσίας της εταιρίας είναι το Ευρώ. Οι συναλλαγές σε ξένο νόμισμα λογιστικοποιούνται αρχικά βάσει της ισοτιμίας (Ευρώ προς ξένο νόμισμα) της ημερομηνίας συναλλαγής. Τα χρηματικά περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις σε ξένο νόμισμα μεταφράζονται στο λειτουργικό νόμισμα βάσει της ισοτιμίας που ισχύει κατά την ημερομηνία σύνταξης του ισολογισμού. Οι συναλλαγματικές διαφορές μεταφέρονται στα αποτελέσματα.

2.4 Αναγνώριση Εσόδων

Τα έσοδα αναγνωρίζονται στο βαθμό που είναι πιθανό ότι τα οικονομικά οφέλη θα εισρεύσουν στην εταιρία και τα σχετικά ποσά μπορεί να μετρηθούν αξιόπιστα. Τα παρακάτω συγκεκριμένα κριτήρια αναγνώρισης θα πρέπει επίσης να ικανοποιούνται κατά την αναγνώριση του εσόδου.

α) Έσοδα από ναύλους (εισιτήρια ή ναυλώσεις πλοίων)

Τα έσοδα από εισιτήρια αναγνωρίζονται στη χρονική στιγμή κατά την οποία οι επιβάτες / οχήματα πραγματοποιούν το ταξίδι (ταξιδεύσαντα εισιτήρια). Τα έσοδα από ναυλώσεις πλοίων αναγνωρίζονται με βάση την αρχή του δεδουλευμένου.

β) Έσοδα από πώληση αγαθών και παροχή υπηρεσιών

Τα έσοδα από πώληση αγαθών και παροχή υπηρεσιών επί των πλοίων αναγνωρίζονται κατά τη στιγμή της πώλησης ή της παροχής της υπηρεσίας όπου εκδίδονται και οι σχετικές αποδείξεις.

γ) Τόκοι

Τα έσοδα των τόκων αναγνωρίζονται με βάση την αρχή του δεδουλευμένου.

δ) Μερίσματα

Τα μερίσματα, λογίζονται ως έσοδα, όταν θεμελιώνεται το δικαίωμα είσπραξής τους.

ε) Ενσώματα πάγια

Τα πλοία, έπιπλα και εξοπλισμός αποτιμώνται στο ιστορικό κόστος κτήσεως μείον τις σωρευμένες αποσβέσεις και τις τυχόν προβλέψεις απομείωσής τους. Αναφορικά με τα πλοία η Διοίκηση προέβη σε εκτίμηση της σχετικής ωφέλιμης διάρκειας ζωής η οποία προσδιορίστηκε σε 35 έτη από το έτος καθέλκυσης. Κατά συνέπεια οι σχετικές αποσβέσεις αναπροσαρμόστηκαν αναδρομικά από το έτος καθέλκυσης ή απόκτησης έκαστου πλοίου και οι προκύψασες διαφορές κατά την 1^η Ιανουαρίου 2004 καταχωρήθηκαν έναντι των αποτελεσμάτων εις νέο. Η υπολειμματική αξία των πλοίων ορίστηκε σε ποσοστό 20% επί του αρχικού κόστους απόκτησης.

Οι επισκευές και συντηρήσεις καταχωρούνται στα έξοδα της χρήσεως κατά την οποία πραγματοποιούνται. Σημαντικές βελτιώσεις κεφαλαιοποιούνται στο

κόστος των αντίστοιχων παγίων εφόσον προσαυξάνουν την ωφέλιμη ζωή, αυξάνουν την παραγωγική τους δυναμικότητα ή μειώνουν το κόστος λειτουργίας τους.

Το κόστος και οι συσσωρευμένες αποσβέσεις ενός παγίου διαγράφονται κατά την πώληση ή την απόσυρσή του ή όταν δεν αναμένονται περαιτέρω οικονομικά οφέλη από τη συνεχιζόμενη χρήση του. Τα κέρδη ή οι ζημίες που προκύπτουν από τη διάθεση ενός παγίου περιλαμβάνονται στα αποτελέσματα της χρήσης κατά την οποία απομακρύνεται το εν λόγω πάγιο.

2.5 Αποσβέσεις

Οι αποσβέσεις των ενσωμάτων παγίων υπολογίζονται με τη σταθερή μέθοδο μέσα στην ωφέλιμη ζωή τους που έχει ως εξής:

Πλοία	35 έτη
Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	3-6 έτη

α) Απομείωση Αξίας Περιουσιακών Στοιχείων

Οι λογιστικές αξίες των μακροπρόθεσμων στοιχείων του ενεργητικού ελέγχονται για σκοπούς απομείωσης όταν γεγονότα ή αλλαγές στις συνθήκες υποδηλώνουν ότι η λογιστική αξία μπορεί να μην είναι ανακτήσιμη. Όταν η λογιστική αξία κάποιου περιουσιακού στοιχείου υπερβαίνει το ανακτήσιμο ποσό του, η αντίστοιχη ζημία απομείωσής του καταχωρείται στην κατάσταση αποτελεσμάτων. Η ανακτήσιμη αξία προσδιορίζεται ως η μεγαλύτερη αξία μεταξύ της καθαρής τιμής πώλησης και της αξίας χρήσεως. Καθαρή τιμή πώλησης είναι το ποσό που μπορεί να ληφθεί από την πώληση ενός περιουσιακού στοιχείου στα πλαίσια μιας αμοτεροβαρούς συναλλαγής στην οποία τα μέρη έχουν πλήρη γνώση και προσχωρούν οικειοθελώς, μετά την

αφαίρεση κάθε πρόσθετου άμεσου κόστους διάθεσης του περιουσιακού στοιχείου, ενώ, αξία χρήσης είναι η καθαρή παρούσα αξία των εκτιμώμενων μελλοντικών ταμειακών ροών που αναμένεται να πραγματοποιηθούν από τη συνεχή χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου και από την πρόσοδο που αναμένεται να προκύψει από τη διάθεσή του στο τέλος της εκτιμώμενης ωφέλιμης ζωής του.

β) Αποθέματα

Τα αποθέματα αποτιμώνται στη χαμηλότερη αξία μεταξύ κόστους κτήσεως και καθαρής ρευστοποιήσιμης αξίας. Το κόστος προσδιορίζεται με τη μέθοδο FIFO. Η καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία εκτιμάται με βάση τις τρέχουσες τιμές πώλησης των αποθεμάτων στα πλαίσια της συνήθους δραστηριότητας, αφαιρούμενων και των τυχόν εξόδων πώλησης όπου συντρέχει περίπτωση. Πρόβλεψη για βραδέως κινούμενα ή απαξιωμένα αποθέματα σχηματίζεται εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

γ) Απαιτήσεις από πελάτες

Οι απαιτήσεις από πελάτες εμφανίζονται στην ονομαστική τους αξία, μετά από προβλέψεις για τυχόν μη εισπρακτέα υπόλοιπα. Σε κάθε ημερομηνία ισολογισμού όλες οι καθυστερημένες ή επισφαλείς απαιτήσεις εκτιμώνται για να προσδιορισθεί η αναγκαιότητα ή μη της πρόβλεψης για επισφαλείς απαιτήσεις. Το υπόλοιπο της συγκεκριμένης πρόβλεψης για επισφαλείς απαιτήσεις προσαρμόζεται κατάλληλα σε κάθε ημερομηνία κλεισίματος ισολογισμού ώστε να αντανakλά τους πιθανολογούμενους σχετικούς κινδύνους. Κάθε διαγραφή υπολοίπων πελατών χρεώνεται στην υπάρχουσα πρόβλεψη για επισφαλείς απαιτήσεις. Το ποσό της πρόβλεψης καταχωρείται στα αποτελέσματα χρήσεως.

δ) Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα

Τα ταμιακά διαθέσιμα και ταμιακά ισοδύναμα περιλαμβάνουν τα μετρητά, τις καταθέσεις όψεως και τις βραχυπρόθεσμες μέχρι 3 μήνες επενδύσεις, υψηλής ρευστοποιησιμότητας και χαμηλού κινδύνου.

ε) Μετοχικό κεφάλαιο

Οι κοινές μετοχές κατατάσσονται στα ίδια κεφάλαια. Άμεσα κόστη για την έκδοση μετοχών εμφανίζονται σε μείωση του προϊόντος της έκδοσης.

στ) Δανεισμός

Τα δάνεια καταχωρούνται αρχικά στην εύλογη αξία τους μειωμένα, με τα τυχόν άμεσα κόστη, για την πραγματοποίηση της συναλλαγής και δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις οποιασδήποτε προσαρμογής της αξίας στην οποία εμφανίζονται οι υποχρεώσεις αυτές στα βιβλία της εταιρίας.

2.6 Κρατικές επιχορηγήσεις

α) Επιχορηγήσεις που αφορούν περιουσιακά στοιχεία

Οι επιχορηγήσεις που αφορούν περιουσιακά στοιχεία είναι κρατικές επιχορηγήσεις που έχουν ως βασικό όρο ότι η επιχείρηση που τις δικαιούται πρέπει να αγοράσει ή να κατασκευάσει μακροπρόθεσμα περιουσιακά στοιχεία.

Οι κρατικές καταχωρούνται όταν υπάρχει εύλογη βεβαιότητα ότι:

- (α) η επιχείρηση θα συμμορφωθεί με τους όρους που τις διέπουν
- (β) οι επιχορηγήσεις θα εισπραχθούν

Οι εν λόγω επιχορηγήσεις που αφορούν ενσώματα πάγια λογιστικοποιούνται ως αναβαλλόμενο έσοδο και μεταφέρονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων σε ισόποσες ετήσιες δόσεις, βάσει της αναμενόμενης ωφέλιμης ζωής των επιχορηγούμενων παγίων, αφαιρετικά των αντίστοιχων εξόδων αποσβέσεων.

β) Κρατικές επιχορηγήσεις που αφορούν έσοδα

Κρατικές επιχορηγήσεις που αφορούν έσοδα, καταχωρούνται στην κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων μέσα σε μια περίοδο τέτοια ώστε να υπάρχει αντιστοίχιση με τα κόστη που προορίζονται να αποζημιώσουν.

γ) Φόρος εισοδήματος

Σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία περί φορολογίας πλοίων (Ν.27/1975, άρθρο 2), τα κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων απαλλάσσονται του φόρου Εισοδήματος.

2.7 Παροχές στους εργαζόμενους

α) Βραχυπρόθεσμες παροχές

Οι βραχυπρόθεσμες παροχές προς το προσωπικό σε χρήμα και σε είδος καταχωρούνται ως έξοδο όταν καθίστανται δουλευμένες.

β) Παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία

Οι παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία περιλαμβάνουν τόσο προγράμματα καθορισμένων εισφορών όσο και προγράμματα καθορισμένων παροχών.

- **Κρατικά Ασφαλιστικά Προγράμματα** (υποχρεώσεις καθορισμένων εισφορών)

Τα πληρώματα των πλοίων είναι ασφαλισμένα στο NAT ενώ το διοικητικό προσωπικό της εταιρίας καλύπτεται κυρίως από τον Κρατικό ασφαλιστικό φορέα, το ΙΚΑ, που χορηγεί συνταξιοδοτικές και ιατροφαρμακευτικές παροχές. Κάθε εργαζόμενος είναι υποχρεωμένος να συνεισφέρει μέρος του μηνιαίου μισθού του στο ασφαλιστικό του ταμείο, ενώ τμήμα της συνολικής εισφοράς καλύπτεται από την εταιρία. Κατά τη συνταξιοδότηση, το συνταξιοδοτικό ταμείο είναι υπεύθυνο για την καταβολή των συνταξιοδοτικών παροχών στους εργαζόμενους. Κατά συνέπεια η εταιρία δεν έχει καμία νομική ή τεκμαρτή υποχρέωση για την πληρωμή μελλοντικών παροχών με βάση αυτό το πρόγραμμα. Οι εισφορές της εταιρίας προς τα ασφαλιστικά ταμεία και οι παροχές προς τους εργαζόμενους σε χρήμα και σε είδος για τη χρήση που έληξε την 31-12-2005, καταχωρήθηκαν στα έξοδα χρήσεως.

- **Πρόβλεψη για αποζημίωση προσωπικού** (υποχρεώσεις καθορισμένων παροχών)

Σύμφωνα με τις διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας, οι εργαζόμενοι δικαιούνται αποζημίωση στην περίπτωση απόλυσης ή συνταξιοδότησής τους. Το ύψος των αποζημιώσεων ποικίλει ανάλογα με το μισθό, τα έτη υπηρεσίας και τον τρόπο της αποχώρησης (απόλυση ή συνταξιοδότηση) του εργαζομένου.

Σε σχέση με τα πληρώματα των πλοίων (130 άτομα), με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία, αναφέρεται ότι δεν σωρεύουν δικαιώματα επί αποζημιώσεων αποχώρησης λόγω απόλυσης ή συνταξιοδότησης και κατά συνέπεια δεν υπάρχει λόγος σχηματισμού σχετικής πρόβλεψης.

Οι υποχρεώσεις για καθορισμένες παροχές, αφορούν τις παροχές του Ν.2112/20 με βάση τον οποίο, οι λοιποί εργαζόμενοι στην εταιρία κατά την αποχώρησή τους για τη συνταξιοδότηση αλλά και κατά την απόλυσή τους, λαμβάνουν εφάπαξ ποσά αποζημιώσεων που υπολογίζονται με καθορισμένη από τον ανωτέρω νόμο κλίμακα, βάσει των ετών υπηρεσίας και τις αποδοχές κατά την αποχώρηση.

Η υποχρέωση που καταχωρείται στον ισολογισμό για τα προγράμματα αυτά είναι η ονομαστική αξία της δέσμευσης για την καθορισμένη παροχή. Λόγω του περιορισμένου αριθμού των εργαζομένων (5 άτομα), οι επιπτώσεις από τη μη εκτίμηση των υποχρεώσεων αυτών με αναλογιστική μέθοδο κρίνονται επουσιώδεις.

γ) Παροχές τερματισμού της απασχόλησης

Οι παροχές τερματισμού της απασχόλησης πληρώνονται όταν οι εργαζόμενοι αποχωρούν πριν την ημερομηνία συνταξιοδότησεως. Η εταιρία καταχωρεί αυτές τις παροχές όταν τερματίζει την απασχόληση υπαρχόντων εργαζομένων.

δ) Παροχές σε συμμετοχικούς τίτλους ή με βάση την αξία των συμμετοχικών τίτλων και προγράμματα για συμμετοχή στα κέρδη και επιδόματα δεν υπάρχουν.

ε) Λειτουργικές μισθώσεις

Μισθώσεις όπου ο εκμισθωτής διατηρεί όλους τους κινδύνους και τα οφέλη της ιδιοκτησίας του παγίου, καταχωρούνται ως λειτουργικά μισθώματα. Οι πληρωμές των λειτουργικών μισθωμάτων αναγνωρίζονται ως ένα έξοδο στην κατάσταση αποτελεσμάτων σε σταθερή βάση κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

Οι εν λόγω δαπάνες χρήσεως 2005 είναι € 18.408,19 και χρήσεως 2004 € 18.653,50.

στ) Διανομή μερισμάτων

Η διανομή των μερισμάτων στους μετόχους καταχωρείται ως υποχρέωση στις οικονομικές καταστάσεις όταν η διανομή εγκρίνεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.

ζ) Ενδεχόμενες υποχρεώσεις και ενδεχόμενες απαιτήσεις

Οι προβλέψεις αναγνωρίζονται όταν: **α)** η εταιρία έχει μια παρούσα δέσμευση, νομική ή τεκμαιρόμενη, ως αποτέλεσμα ενός γεγονότος που συνέβη στο παρελθόν, **β)** πιθανολογείται ότι θα απαιτηθεί εκροή πόρων που ενσωματώνουν οικονομικά οφέλη για το διακανονισμό της δέσμευσης και **γ)** είναι δυνατό να εκτιμηθεί αξιόπιστα η δέσμευση. Η πρόβλεψη επανεξετάζεται κατά την ημερομηνία σύνταξης των Οικονομικών Καταστάσεων.

3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2005/2004

Σύμφωνα με το νόμο και το καταστατικό της Λ.Α.Ν.Ε., παρουσιάζουμε τη δραστηριότητα της εταιρίας κατά το 2005 και τις προβλέψεις για το 2006.

3.1 Κατά τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα Ε.Λ.Π.

	2005	2004	Μεταβολή
Κύκλος εργασιών	€10.943.251	€9.297.351	+17,70%
Άλλα έσοδα από Υπ. Αιγαίου	€3.968.926	€4.308.738	-7,88%
Κόστος υπηρεσιών	€13.256.818	€12.121.072	+9,37%
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	€86.915	€91.306	-1,12%
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	€17.623	€796.037	+15,27%
Έσοδα από χρεόγραφα-πιστωτικοί τόκοι	€1.173	€69	+106,15%
Χρεωτικοί τόκοι & συναφή έξοδα	€125.160	€128.281	-2,43%
Έκτακτα ανοργανικά έσοδα	€91.081	€367.489	-48,00%
Έκτακτα ανοργανικά έξοδα	€92.183	€293.767	+33,50%
Αποσβέσεις μη ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	€6.623	€4.228	+56,65%
Καθαρά αποτελέσματα ΚΕΡΔΗ	€19.117,27	€39.455,85	

3.2 Κατά τα διεθνή λογιστικά πρότυπα – Δ.Λ.Π.

	2005	2004	Μεταβολή
Κύκλος Εργασιών	€10.943.250,56	€9.297.351,45	+17,70%
Κόστος πωλήσεων	€13.538.838,76	€12.387.574,42	+9,29%
Μεικτά αποτελέσματα	€2.595.588,20	€3.090.222,97	

Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	€3.969.721,23	€4.543.345,99	-12,45%
Έξοδα διοίκησης	€386.915,39	€392.612,19	-1,45%
Έξοδα διάθεσης	€917.623,37	€795.590,83	+15,34%
Λοιπά έξοδα	€343.733,27	€131.401,48	*
	€274.139,00	€124.518,52	

Χρηματοοικονομικό κόστος	€255.960,23	€80.167,05	+219,28%
Αποτελέσματα προ φόρων	€530.099,23	€44.351,47	

Κέρδη (ζημιές) μετά από φόρους	€530.099,23	€44.351,47	
--------------------------------	-------------	------------	--

Παρατηρήσεις:

- Η αύξηση του κόστους πωλήσεων κατά 9,29%, αποκλειστικά οφείλεται στην κατά 46% αύξηση των δαπανών καυσίμων και αναλύεται σε επόμενη παράγραφο.
- Οι ζημιές €530.099,23 για το έτος 2005 κυρίως εντοπίζονται στα λοιπά έξοδα τα οποία είναι αυξημένα λόγω των προσαυξήσεων του NAT (από οφειλές προηγούμενων χρήσεων) και στα χρηματοοικονομικά έξοδα λόγω συναλλαγματικών διαφορών.

3.3 Συνοπτική κίνηση επιβάτες: – οχήματα - λοιπά

	2005		2004		ΔΙΑΦΟΡΑ
		ΕΣΟΔΑ		ΕΣΟΔΑ	
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	496		544		-8,82%
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	242.337	€4.424.005	222.587	€4.031.954	8,87% / 9,72%
I.X.	29.598	€1.637.729	28.458	€1.448.910	4,01% / 13,03%
ΦΟΡΤΗΓΑ	20.260	€3.270.307	17.424	€2.483.170	16,28% / 31,70%
ΔΙΚΥΚΛΑ	8.766	€106.524	8.250	€89.941	6,25% / 18,44%
ΦΟΡΤΑΠΟΔΕΙΞΕΙΣ	-	€22.954	-	€199.280	- / 11,88%
ΜΠΑΡ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	-	€1.138.185	-	€1.010.119	- / 12,68%
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ ΠΛΟΙΩΝ	-	€43.547	-	€33.978	- / 22,47%
ΣΥΝΟΛΟ	-	€10.943.251	-	€9.297.352	- / 17,70%
ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΥΠ. ΑΙΓΑΙΟΥ		€3.961.339		€4.296.085	
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ ΠΛΟΙΩΝ		€382		€238.261	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ		€14.912.972		€13.831.698	- / 7,82%

Παρατηρήσεις

- Η μείωση δρομολογίων οφείλεται στη διακοπή λειτουργίας του Ε/Γ – Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. από 09-10-2005 έως 27-12-2005 λόγω της προσάραξης έξωθεν της Ρόδου την 09-10-2005.
- Παρά τη μείωση των δρομολογίων, όλοι οι δείκτες των αντικειμένων μεταφοράς και επιβατών εμφανίζονται αυξημένοι.
- Οι δείκτες εσόδων εμφανίζονται γενικώς αυξημένοι,
- Η αλματώδης αύξηση κατά 31,70% των εσόδων από Φ/Γ αυτοκίνητα οφείλεται στην αύξηση της κίνησης από και προς Σαντορίνη.

- Η μείωση των επιδοτήσεων από το Υπουργείο Αιγαίου οφείλεται στη διακοπή λειτουργίας του Ε/Γ – Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. λόγω της προσάραξης στη Ρόδο την 09-10-2005.

3.4 Μερισμός δαπανών - Συγκρίσεις

ΚΩΔ.	ΔΑΠΑΝΕΣ	2005	2004	ΔΙΑΦΟΡΑ	%
20	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	€7.854	€6.271	€1.583	+25,24%
25	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ GASOIL	€1.031.445	€765.653	€265.792	+34,71%
	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ FUEL OIL	€3.475.081	€2.555.094	€919.987	+36,00%
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ	€1.189.427	€1.142.728	€46.698	+4,09%
26	ΑΝΤΑΛ. ΠΑΓΙΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	€217.309	€215.548	€1.761	+0,82%
28	ΕΙΔΗ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ	-	€111	-	-
60	ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	€5.307.922	€5.576.690	€268.768	-4,82%
61	ΑΜΟΙΒΕΣ & ΕΞΟΔΑ ΤΡΙΤΩΝ	€117.916	€96.516	€21.400	+22,17%
62	ΠΑΡΟΧΕΣ ΤΡΙΤΩΝ	€1.166.363	€1.000.751	€165.612	+16,55%
	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ	€352.848	€364.384	€11.536	-3,17%
63	ΦΟΡΟΙ & ΤΕΛΗ	€7.884	€9.087	€1.203	-13,24%
64	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ	€144.552	€121.948	€22.604	+18,54%
	ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ	€653.262	€555.342	€97.920	+17,63%
65	ΤΟΚΟΙ & ΣΥΝΑΦΗ ΕΞΟΔΑ	€125.160	€128.281	€3.122	-2,43%
66	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	€889.493	€890.966	€1.473	-0,17%
68	ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	-	€7.327	-	-

4 . ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ 2005 / 2004

Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ

	GAS OIL (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)		FUEL OIL (ΜΑΖΟΥΤ)		ΣΥΝΟΛΟ
	ΤΟΝΟΙ	ΑΞΙΑ	ΤΟΝΟΙ	ΑΞΙΑ	
2005	1.157,50	€488.037,57	8.407,50	€1.887.845,90	€2.375.883,47
2004	1.140,00	€324.227,96	7.393,22	€1.112.632,53	€1.436.860,49
ΔΙΑΦΟΡΑ	17,50	€163.909,61	1.014,26	€776.213,37	€939.022,98

ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

	GAS OIL (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)		FUEL OIL (ΜΑΖΟΥΤ)		ΣΥΝΟΛΟ
	ΤΟΝΟΙ	ΑΞΙΑ	ΤΟΝΟΙ	ΑΞΙΑ	
2005	1.291,47	€543.337,90	7.243,95	€1.587.234,73	€2.130.612,63
2004	1.513,50	€441.425,40	9.403,07	€1.442.461,05	€1.883.886,45
ΔΙΑΦΟΡΑ	-222,03	€101.962,50	-2.159,12	€144.773,68	€246.726,18

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ 2005 €4.506.496,10

ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ 2004 €3.320.746,94

ΔΙΑΦΟΡΑ €1.185.749,16

4.1 – Στατιστικά στοιχεία καυσίμων

	2004		2005	
	FUEL OIL	GAS OIL	FUEL OIL	GAS OIL
Καταναλωθέντα καύσιμα ΜΤ	MT 16.796,29	MT 2.653,50	MT 15.651,45	MT 2.448,97
Συνολικό κόστος καύσιμα €	€2.555.093,50	€765.653,36	€3.475.080,63	€1.031.415,40
Μέση τιμή ανά ΜΤ €	€152,12	€288,54	€222,03	€421,16
Μέση αύξηση ανά ΜΤ	-	-	45,46%	45,96%

Παρατηρήσεις:

- Η κατά περίπου 46% στις τιμές ανά μετρικό τόνο αύξηση των δαπανών (ή κατά € 1.185.749 στο σύνολο χρήσης) απορρόφησαν την αύξηση των εσόδων χρήσης 2005.

4.2 Δαπάνες καυσίμων - σύγκριση 2006 / 2005

Για το 2μηνο Ιανουαρίου – Φεβρουαρίου

ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

	2005		2006	
	FUEL OIL	GAS OIL	FUEL OIL	GAS OIL
Καταναλωθέντα καύσιμα MT	1.140	192,62	1.620	242,00
Συνολικό κόστος καύσιμα €	€175.456	€60.756	€424.828	€125.466
Μέση τιμή ανά MT €	€153,91	€315,42	€262,24	€518,45
Μέση αύξηση ανά MT	-	-	70,39%	64,37%

Παρατηρήσεις:

Η σημαντική αυτή άνοδος των τιμών των καυσίμων οπωσδήποτε επιβάλλει τον περιορισμό των ζημιογόνων δρομολογίων για την περίοδο του 2006.

4.3 Επιδοτούμενες γραμμές 2005 / 2006

Από 1^η Ιανουαρίου έως 9 οκτωβρίου 2005 (αβαρία ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.)

α) Γραμμή: Σητεία – Κάσο –Κάρπαθο – Διαφάνι – Χάλκη – Ρόδο κι επιστροφή 3 φορές την εβδομάδα.

Από 15/6 έως 15/9, 4 φορές την εβδομάδα.

Μίσθωμα ανά κυκλικό ταξίδι €12.250 καθαρά.

β) Γραμμή: Ρόδο – Καστελόριζο – Ρόδο, 3 φορές την εβδομάδα.

Μίσθωμα ανά κυκλικό ταξίδι €6.490 καθαρά.

γ) Γραμμή: Ρόδο – Κω – Κάλυμνο – Σάμο – Χίο – Μυτιλήνη – Λήμνο – Αλεξ/πολη κι επιστροφή 1 φορά τη βδομάδα.

Μίσθωμα ανά κυκλικό ταξίδι €21.490 καθαρά.

Από 10 Οκτωβρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2005 εκτελέστηκαν όλα τα δρομολόγια της (α) γραμμής και 1 δρομολόγιο εβδομαδιαίως της (β) γραμμής.

Επίσης για το 2006:

Μέχρι την 31/10/2006 θα εκτελούνται

- Η (α) γραμμή 3 φορές την εβδομάδα και από 15/6 έως 15/9 4 φορές την εβδομάδα με το ίδιο μίσθωμα.
- Η (β) γραμμή 1 φορά την εβδομάδα με το ίδιο μίσθωμα.

Για την επόμενη ακτοπλοϊκή περίοδο 1/11/2006 έως 31/10/2007 θα εκτελεσθούν αναλόγως με την προκήρυξη των Υπουργείων Ναυτιλίας και Αιγαίου για τις επιδοτούμενες (άγονες) γραμμές.

Πίνακας 1 Ασφαλιστικές καλύψεις Λ.Α.Ν.Ε - ποσά ασφάλισης ανά σκάφος

• Ποσό ασφάλισης ανά σκάφος σε €			
ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ (Hull and machinery)	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΞΗΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (Hull interest – I.V.)	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (War risks H. & M. , I.V.)
ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ	€7.000.000,00	€1.750.000,00	€8.750.000,00
ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.	€10.000.000,00	€2.500.000,00	€12.500.000,00

• Ποσό ασφάλισης ανά σκάφος σε €		
	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (Profit & expenses)	ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (War risks – P+I)
ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ		€8.750.000,00
ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.		€12.500.000,00

4.4 Όριο ηλικίας πλοίων – συμφωνία Στοκχόλμης

- Σύμφωνα με το Νόμο (Παπουτσή) 2932/01 που μειώνει από τα 35 στα 30 χρόνια την ηλικία των πλοίων της ακτοπλοΐας, με ενδιάμεσες ηλικίες για τα υπάρχοντα πλοία:

• Το ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. θα πρέπει να αποσυρθεί την 31/12/2007 (32 έτη)

• Το Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ θα πρέπει να αποσυρθεί την 31/12/2008 (32 έτη)

- Κατά τον Ευρωπαϊκό κανονισμό 3577/29 (ισχυρότερος του Εθνικού νόμου 2932/01) δεν ισχύει όριο ηλικίας για τα ακτοπλοϊκά πλοία της Κοινότητας.

- Ισχύουν όμως αυστηρότερες διατάξεις ασφαλείας, όπως η Συμφωνία Στοκχόλμης. Σύμφωνα με την οποία θα πρέπει μέχρι το 2010 να έχουν συμμορφωθεί όλα τα ευρωπαϊκά πλοία που επιθυμούν να λειτουργούν μέχρι το 2010.

- Τη Συμφωνία Στοκχόλμης (Ευρ. Οδηγία 2003/25/ΕΚ), η Ελληνική Κυβέρνηση την έχει ενσωματώσει στο Εθνικό Δίκαιο, χωρίς ακόμη να έχει τροποποιηθεί το αντίστοιχο άρθρο περί ορίου ηλικίας του Εθνικού Νόμου 2932/01. Το θέμα, λόγω πολιτικού κόστους, κωλυσιεργεί από πλευράς πολιτείας. Όμως λόγω της συνεχούς έλλειψης συμβατικών ακτοπλοϊκών, η άρση του ορίου ηλικίας για τα Ελληνικά ακτοπλοϊκά θεωρείται επιβεβλημένη.

- Η εταιρία μέσω εξειδικευμένων Ναυπηγικών γραφείων προχώρησε στη μελέτη για τη δυνατότητα προσαρμογής των πλοίων της με τη Συμφωνία Στοκχόλμης και την εκτίμηση του κόστους συμμόρφωσης (συμπληρωματικές παρεμβάσεις στο χώρο του κυρίως γκαράζ).
- Λόγω του χαμηλού κόστους συμμόρφωσης η εταιρία εντός του 2006 θα προχωρήσει στην εφαρμογή της Συμφωνίας Στοκχόλμης στο Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ και στο ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.
- Εάν δεν τροποποιηθεί ο Εθνικός Νόμος 2932/01 για τη άρση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων, τότε η εταιρία θα αναγκαστεί να υψώσει Κοινοτική σημαία (Μάλτας, Κύπρου κλπ.) ώστε να ακτοπλοεί εντός της Ελληνικής Επικράτειας.

4.5 Εκτίμηση παρούσας αξίας

Οι τιμές των υπάρχοντων Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων έχουν ανέβει κατά 20% περίπου την τελευταία περίοδο:

- Λόγω της απόσυρσης αρκετών υπερήλικων Ε/Γ – Ο/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων,
- Λόγω της έλλειψης επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ναυπήγηση ακτοπλοϊκών πλοίων μετρίου μεγέθους (115 ~ 140 μέτρα μήκος),

- Λόγω της μη προσφοράς στη Διεθνή αγορά μικρής ηλικίας Ε/Γ – Ο/Γ καταλλήλων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα.
 - Σύμφωνα με την εκτίμηση της 31/12/2005 από τους έγκυρους εκτιμητές MASTER'S CRUISE AND FERRY SHIPBROKING οι αξίες των πλοίων της εταιρίας (ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ και ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.) κυμαίνονται μεταξύ 6 ~ 7 εκατ. δολάρια Η.Π.Α.
 - Δηλαδή αν θεωρήσουμε μέση τιμή 6.5 εκατ. δολάρια Η.Π.Α. ανά πλοίο, η συνολική αξία των πλοίων της Λ.Α.Ν.Ε. εκτιμάται σε 11.016.949 €(USD 13.000.000 : 1.18).

4.6 Διεθνή λογιστικά πρότυπα (Δ.Λ.Π)

- Επειδή στο μετοχικό κεφάλαιο της Λ.Α.Ν.Ε. συμμετέχει η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών (Χ.Α.) ANEK LINES, κατά 50%, η εταιρία υποχρεούται να δημοσιεύσει τον ισολογισμό κατά τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, αρχής γενομένης από τη χρήση 2004.
- Λόγω των Δ.Λ.Π. διενεργήθηκε απομείωση της αξίας του πλοίου ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. και αυξημένες αποσβέσεις επί των πλοίων, με αποτέλεσμα τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας να γίνουν μικρότερα του ήμισυ ½ του μετοχικού κεφαλαίου και να συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του Άρθρου 47 του Κώδ. Ν 2190/1920 στο οποίο αναφέρεται η υιοθέτηση μέτρων ώστε να αρθούν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου αυτού.

- ο Θεωρείται ότι δεν κρίνεται αναγκαία η χρήση περαιτέρω μέτρων λόγω της βελτίωσης της ταμιακής ρευστότητας και της πιστοληπτικής ικανότητας της εταιρίας και τις προοπτικές για θετικά αποτελέσματα στη χρήση 2006.
- ο Στον ισολογισμό 2005 η εύλογη αξία των πλοίων είναι 7.761.000 € ενώ σύμφωνα με τα προαναφερθέντα (παρ. 7) οι πραγματικές αξίες των πλοίων για το 2006 είναι €11.016.949.

4.7 Προσάραξη (αβαρία) Ιεράπετρα Λ.

Την 9/10/2005 και ώρα 04.45, το ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. προσάραξε στα αβαθή έξω από το λιμάνι της Ρόδου.

Την 12/10/2005, αφού αποκολλήθηκε με τη βοήθεια των ναυαγοσωστικών TSAVLIRIS έφτασε ρυμουλκούμενο αρχικά στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά και κατόπιν πάλι ρυμουλκούμενο, έφτασε στα ναυπηγεία Χαλκίδας όπου από 1/11/2005 έως 15/12/2005 επισκευάστηκαν όλες οι ζημιές στα ύφαλα του πλοίου και στο μηχανοστάσιο. Στη Δραπετσώνα (Πειραιά) συνέχισε τις επισκευές από 17/12/2005 έως 27/12/2005, οπότε το πλοίο επανήλθε κανονικά στα δρομολόγιά του. Ενώ ταυτόχρονα αποσύρθηκε το πλοίο Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ για την ετήσια επιθεώρηση / επισκευές.

- Το ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ., όπως και όλα τα πλοία του Ομίλου της ANEK είναι ασφαλισμένα στην Κύρια Αγορά του Λονδίνου σε Α' τάξεως ασφαλιστές.

- Το συνολικό κόστος της αβαρίας του ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. εκτιμάται περίπου στα 4 εκατ. Ευρώ.
- Την 2/2/2006 από τη Λ.Α.Ν.Ε. υπεβλήθη ο φάκελος εξοδολογίων αβαρίας στους διορισμένους από τους ασφαλιστές (Hull Underwriters) επιθεωρητές EVDEMON & PARTNERS και τους επίσης διορισμένους αναλυτές εξόδων MARINE AVERAGE ADJUSTERS.
- Θα πρέπει δε, αφού ολοκληρωθεί ο έλεγχος των εξοδολογίων από τους EVDEMON & PARTNERS να υποβληθεί εκ μέρους τους προς τους MARINE AVERAGE ADJUSTERS, οι οποίοι στη συνέχεια
 - Θα καταμερίσουν τις συγκεκριμένες δαπάνες από τους EVDEMON & PARTNERS, ανάλογα με τους όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και την αιτία προέλευσης της ζημιάς / δαπάνης στους ασφαλιστές σκάφους και μηχανής (HULL & MACHINERY) στον Αυτασφαλιστικό Οργανισμό (PROTECTION & INDEMNITY ή P&I CLUB) στους πλοιοκτήτες του σκάφους.
 - Η ολοκλήρωση του καταμερισμού των δαπανών θα σταλεί στους ασφαλιστές του Λονδίνου για να αρχίσει η διαδικασία συγκέντρωσης των οφειλομένων ποσών από τους επικεφαλές των ασφαλιστικών Ομίλων που είναι οι ROYAL SUN ALLIANCE και οι LLOYDS INSURANCE Co.
 - Υπολογίζεται μέχρι τα τέλη Απριλίου του 2006 να έχουν εισπραχθεί τα οφειλόμενα ποσά.

- Τον χειρισμό του θέματος της αβαρίας του ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. , λόγω προτέρας επαγγελματικής εμπειρίας, έχει αναλάβει εξ' ολοκλήρου ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας. Σύμφωνα με την εκτίμησή του το κόστος των ζημιών των οφειλομένων αποκλειστικά και μόνο στην προσάραξη του πλοίου θα καλυφθεί εξ' ολοκλήρου από τους ασφαλιστές.
- Τα αναμενόμενα προς είσπραξη ποσά από τους HULL Underwriters και το P&I CLUB, θα μπορούν να υπολογιστούν ακριβώς μόνο όταν ολοκληρωθεί ο καταμερισμός δαπανών από τους AVERAGE MARINE ADJUSTERS. Οποιαδήποτε προηγούμενη αναφορά σε συγκεκριμένα αναμενόμενα ποσά είσπραξης από τους Ασφαλιστές θα πρέπει να θεωρείται μεταβλητέα και κατ' εκτίμηση.

4.8 Μετοχικό κεφάλαιο – Υποθήκες

- Την 31/12/2004 το μετοχικό κεφάλαιο της Λ.Α.Ν.Ε. είναι μετοχές 3.242.308 X ονομ. αξία €4,04 = 13.098.924,32.
- Υποθήκες
 - ο Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ USD 5.200.00 ΕΥΡΩ 180.600 και ΔΡΧ 130.000.000 υπέρ Εθνικής Τράπεζας, ενώ το υπόλοιπο του δανείου αγοράς του Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ την 31/12/2005 ήταν €445.163,35. Σκόπιμα οι υποθήκες δεν έχουν μειωθεί.
 - ο ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. ΕΥΡΩ 1.200.000 υπέρ της ΠΑΓΚΡΗΤΙΑΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ενώ το

υπόλοιπο δάνειο κεφαλαίου κίνησης την 31/12/2005 ήταν €152.537,98.

4.9 Κοινωνική πολιτική της Λ.Α.Ν.Ε

- Η εταιρία, στα πλαίσια των οικονομικών δυνατοτήτων της και επί τη βάσει της ανταποδοτικότητας, ικανοποιεί λογικά αιτήματα μεταφορικής εξυπηρέτησης χορηγίας ή έκπτωσης προερχόμενα από Δήμους, Κοινότητες, Σχολεία, Κοινωνικούς Φορείς, Αθλητικούς και Πολιτιστικούς Συλλόγους, Νοσοκομεία.
- Πληθώρα ευχαριστηρίων και συγχαρητηρίων επιστολών από όλες τις περιοχές προσέγγισης των πλοίων επιβεβαιώνουν την ορθότητα της πολιτικής της Λ.Α.Ν.Ε., τη συνέπεια, τη συνεχιζόμενη κοινωνική ευαισθησία, που ως Εταιρία Λαϊκής Βάσης πρέπει να διαθέτει.

4.10 Σχέσεις Α.Ν.Ε.Κ – Λ.Α.Ν.Ε και Ε.Ε.Α

- Οι σχέσεις της εταιρίας με την (κατά 50% συμμετέχουσα στο Μετ. Κεφ. της Λ.Α.Ν.Ε.) ΑΝΕΚ παραμένουν άριστες. Το ίδιο και με τις άλλες εταιρίες του Ομίλου ΑΝΕΚ.
- Φιλικές – συνεργάσιμες σχέσεις διατηρούνται με όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρίες του χώρου.

4.11 Νομικός έλεγχος Εταιρείας Λ.Α.Ν.Ε.

Σύμφωνα με τον τελευταίο νομικό έλεγχο που διενεργήθηκε στην εταιρεία της Λ.Α.Ν.Ε., παρατηρήθηκαν τα παρακάτω:

Û Σύμφωνα βεβαίωση της εταιρείας διαπιστώθηκε πως όλα τα πλοία του στόλου της διαθέτουν τα απαραίτητα από την νομοθεσία πιστοποιητικά, τα οποία είναι σε ισχύ.

Û Σύμφωνα με βεβαίωση της εταιρείας βεβαιώθηκε πως όλες οι άδειες της εταιρείας ισχύουν και δεν έχουν ανακληθεί, όπως επίσης και ότι δεν υπάρχει καμιά κύρωση για παράβαση ή υπέρβασή τους.

Û Βεβαιώθηκε πως από πλευράς της εταιρείας δεν υπάρχει οποιαδήποτε παράβαση του Νόμου, που να έχει σχέση με το περιβάλλον (όπως λ.χ. ρύπανση του εδάφους, των υδάτων ή της ατμόσφαιράς, εκπομπές που υπερβαίνουν τα τεθειμένα όρια, εναπόθεση λυμάτων κ.λ.π.)

Û Βεβαιώθηκε επίσης πως τηρούνται οι νόμιμες διατάξεις για νόμιμη διαφήμιση που προβλέπονται είτε από το νόμο για προστασία του καταναλωτή, είτε από ειδικές διατάξεις. Δεν συντρέχει περίπτωση για τυχόν ευθύνη της εταιρείας ως παραγωγού ελαττωματικών προϊόντων, ούτε και υπάρχει εκκρεμής διαδικασία για παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού για νόθευση του ανταγωνισμού. (παράνομη σύμπραξη, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως κ.λ.π.)

Û Σύμφωνα με βεβαίωση της εταιρείας δεν υπάρχουν εκκρεμείς οφειλές προς το Δημόσιο ή άλλα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου.

Û Βεβαιώθηκε πως δεν έχουν επιβληθεί μέτρα κατά τον ΚΕΔΕ επί της εταιρείας ή εκείνων που την διευθύνουν.

5 . ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Λ.Α.Ν.Ε.)

Μετά από έλεγχο των συνημμένων οικονομικών καταστάσεων της Ανώνυμης Εταιρείας Λασιθιώτικη Ανώνυμη Εταιρεία (Λ.Α.Ν.Ε.), της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2005. Η ευθύνη της σύνταξης των οικονομικών καταστάσεων βαρύνει τη διοίκηση της εταιρείας. Η δική μας ευθύνη περιορίζεται στη διαμόρφωση και τη διατύπωση γνώμης επί των οικονομικών καταστάσεων, εδραιωμένης στο διενεργηθέντα έλεγχο.

Ο έλεγχος διενεργήθηκε σύμφωνα με τα Ελληνικά Ελεγκτικά Πρότυπα, τα οποία είναι εναρμονισμένα με τα Διεθνή Ελεγκτικά Πρότυπα. Τα Πρότυπα αυτά απαιτούν το σχεδιασμό και την εκτέλεση του ελεγκτικού έργου κατά τρόπο που διασφαλίζει με εύλογη βεβαιότητα ότι οι οικονομικές καταστάσεις είναι απαλλαγμένες από ουσιώδης ανακρίβειες και παραλείψεις. Ο έλεγχος περιλαμβάνει την εξέταση, σε δειγματοληπτική βάση, αποδεικτικών στοιχείων που υποστηρίζουν τα ποσά και τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στις οικονομικές καταστάσεις. Ο έλεγχος επίσης περιλαμβάνει την αξιολόγηση των λογιστικών αρχών που ακολουθήθηκαν, των εκτιμήσεων της διοίκησης εταιρείας και, γενικότερα, της παρουσίασης των δεδομένων στις οικονομικές καταστάσεις, καθώς και την συμφωνία του περιεχομένου της Έκθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου με τις οικονομικές καταστάσεις. Ο έλεγχος που διενεργήθηκε παρέχει επαρκή βάση για τη διαμόρφωση της γνώμης μας.

Κατά τη γνώμη μας, οι προαναφερόμενες οικονομικές καταστάσεις απεικονίζουν ακριβοδίκαια την οικονομική θέση της

εταιρείας κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2005 και τα αποτελέσματα των εργασιών της καθώς και τις μεταβολές των ιδίων κεφαλαίων και τις ταμειακές ροές της Εταιρείας της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χ ρηματοοικονομικής Πληροφόρησης, που έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το περιεχόμενο της Έκθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου συμφωνεί με τις προαναφερόμενες οικονομικές καταστάσεις.

Χωρίς να διατυπώνουμε επιφύλαξη ως προς τα συμπεράσματα του ελέγχου:

A. Εφιστούμε την προσοχή στην σημείωση 4.β που παρατίθεται στο Προσάρτημα των οικονομικών καταστάσεων, στην οποία γίνεται αναφορά σε απαιτήσεις κατά ασφαλιστών ποσού € 2.024.000 περίπου, για ζημιές πλοίου, οι οποίες αναμένεται να εισπραχθούν στην χρήση 2006.

B. Επίσης εφιστούμε την προσοχή στο ότι τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας είναι μικρότερα του ημίσεως $\frac{1}{2}$ του μετοχικού της κεφαλαίου, και συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 47 του Κ.Ν. 2190/1920 και συνεπώς επιβάλλεται η εταιρεία να λάβει τα προσήκοντα μέτρα, ώστε να αρθούν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου αυτού.

Αθήνα, Φεβρουάριος 2006

6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

α) Κίνδυνος αγοράς: Η εταιρία δραστηριοποιείται στην Ελλάδα και τα έσοδά της είναι σε Ευρώ, ως εκ τούτου δεν αντιμετωπίζει συναλλαγματικό κίνδυνο που σχετίζεται με τον κύκλο εργασιών. Επίσης οι αγορές αγαθών και υπηρεσιών είναι εκφρασμένες, κατά κύριο σε Ευρώ.

β) Πιστωτικός κίνδυνος: Ο πιστωτικός κίνδυνος δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικός, δεδομένου ότι δεν υπάρχει υψηλή συγκέντρωση απαιτήσεων και ότι ένα σημαντικό μέρος αυτών, ποσού €635.714,98 κατά την 31-12-2005, είναι από το Υπουργείο Αιγαίου. Επίσης, από τους σημαντικούς πράκτορες πελάτες έχουν ληφθεί εγγυητικές επιστολές τραπεζών.

(γ) Κίνδυνος Διακύμανσης Επιτοκίων: Οι δανειακές υποχρεώσεις της εταιρείας προς την ΕΤΕ συνδέονται με επιτόκιο overnight πλέον σταθερού περιθωρίου επιτοκίου 2,25%, κυμαινόμενο επιτόκιο.

(δ) Κίνδυνος ρευστότητας: Ο κίνδυνος ρευστότητας της εταιρείας τα τελευταία δύο έτη βρισκόταν σε χαμηλά επίπεδα βελτιώνοντας συνεχώς την πιστοληπτική της ικανότητα με τις συνεργαζόμενες Τράπεζες και τους Προμηθευτές της. Η εικόνα αυτή εκτιμάται από τη Διοίκηση της εταιρείας ότι δεν θα διαταραχθεί ιδιαίτερα από τις υποχρεώσεις που δημιουργήθηκαν με την επισκευή της ζημίας του πλοίου ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ για την οποία γίνεται αναφορά στην παρ.4β κατωτέρω.

7. ΠΙΝΑΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (Λ.Α.Ν.Ε.)

Πίνακας 1 Ισολογισμός – Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως

	Σημ.	01.01.2005- 31.12.2005	01.01.2004- 31.12.2004
Κύκλος εργασιών(Πωλήσεις)	18	10.943.250,56	9.297.351,45
Κόστος πωλήσεων	21	-13.538.838,76	-12.387.574,42
Μικτά αποτελέσματα		-2.595.588,20	-3.090.222,97
Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως	22	3.969.721,23	4.534.345,99
Έξοδα διοίκησης	23	-386.915,39	-392.612,19
Έξοδα διάθεσης	24	-917.623,37	-795.590,83
Λοιπά έξοδα	25	-343.733,27	-131.401,48
Χρηματοοικονομικό κόστος	26	-255.960,23	-80.167,05
Αποτελέσματα προ φόρων		-530.099,23	44.351,47
Φόρος Εισοδήματος		0,00	-159,37
Ζημία – Κέρδη περιόδου		-530.099,23	44.192,10
<u>Σύνοψη Αποτελεσμάτων</u>			
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων		885.437,35	1.273.159,16
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		-274.139,00	124.518,52
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρων		-530.099,23	44.351,47
Κέρδη/(ζημιές) μετά από φόρους		-530.099,23	44.192,10
<u>Κατανέμονται σε:</u>			
Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή (σε €)			0,01
Ζημία ανά μετοχή (σε €)	27	-0,16	

Πίνακας 2 Ισολογισμός

I. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ			
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ(ΕΝΕΡΓΗΤΙ ΚΟ)	Σημείωση	31.12.2005	31.12.2004
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Ενσώματα πάγια	4	7.788.622,89	8.828.684,82
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	5	5.777,31	5.655,21
		7.794.400,20	8.834.340,03
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
Αποθέματα	6	435.853,78	405.036,19
Απαιτήσεις από πελάτες	7	1.659.080,52	1.731.750,21
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	8	978.293,80	97.979,93
Περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται για διάθεση	9	7.465,88	7.465,88
Ταμιακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	10	150.270,31	170.400,13
		<u>3.230.964,29</u>	<u>2.412.632,34</u>
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ		<u>11.025.364,49</u>	<u>11.246.972,37</u>
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗ ΘΕΣΗ(ΠΑΘΗΤΙΚΟ)			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προβλέψεις για παροχές στους εργαζόμενους	11	19.314,41	21.413,22
Επιχορηγήσεις περιουσιακών στοιχείων	12	74.714,03	79.003,94
		94.028,44	100.417,16
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			

Βραχυπρόθεσμα δάνεια	13	597.701,33	846.903,52
Υποχρεώσεις από προμηθευτές	14	2.733.763,72	1.519.382,42
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	15	1.830.815,26	2.286.575,82
		5.162.280,31	4.652.861,76
Σύνολο υποχρεώσεων		5.256.308,75	4.753.278,92
Καθαρή θέση			
Μετοχικό κεφάλαιο	16	13.098.924,32	13.098.924,32
Υπέρ το άρτιο		902.220,12	902.220,12
Λοιπά αποθεματικά	17	228.901,88	228.901,88
Αποτελέσματα εις νέον		-8.460.990,58	-7.736.352,87
Σύνολο καθαρής θέσης		5.769.055,74	6.493.693,45
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ		11.025.364,49	11.246.972,37

Πίνακας 3 Μεταβολών ιδίων κεφαλαίων

	Μετοχικό κεφάλαιο	Υπέρ το άρτιο	Λοιπά αποθεματι κά	Κέρδη εις νέον	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων
Υπόλοιπο 1 Ιανουαρίου	19.032.347,96	902.220,12	228.901,88	-13.713.968,61	6.449.501,35
Μείωση Μετοχικού	-5.933.423,64	0,00		5.933.423,64	0,00
Κέρδος 01/01 – 31/12/04				44.192,10	44.192,10
Υπόλοιπο 31 Δεκεμβρίου	13.098.924,32	902.220,12	228.901,88	-7.736.352,87	6.493.693,45
Υπόλοιπο 1 Ιανουαρίου	13.098.924,32	902.220,12	228.901,88	-7.736.352,87	6.493.693,45
Μέρισμα χρήσεως 2004				-194.538,48	-194.538,48
Ζημία 01/01 – 31/12/2005				-530.099,23	-530.099,23
Υπόλοιπο 31 Δεκεμβρίου	13.098.924,32	902.220,12	228.901,88	-8.460.990,58	5.769.055,74

Πίνακας 4 Κατάσταση ταμειακών ροών

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Ζημίες/Κέρδη χρήσεως	-530.099,23	44.351,47
Προσαρμογές για:		
Αποσβέσεις ενσώματων πάγιων στοιχείων	1.159.576,35	1.148.640,64
Προβλέψεις		2.611,52
Αποτελέσματα(Κέρδη/Ζημίες) επενδυτικής δραστηριότητας	-1.173,24	-568,92
Αναγνωρισθέντα έσοδα κρατικών επιχορηγήσεων	-4.289,91	-7.182,32
Έσοδα από χρησιμοπ. Προβλέψεις προηγ. χρήσεων	-2.098,81	
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	125.159,54	128.281,05
	747.074,70	1.316.133,44
Πλέον/Μείον προσαρμογές για μεταβολές λογαριασμών Κεφαλαίου ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:		
Μείωση(αύξηση) αποθεμάτων	-30.817,59	-42.857,61
Μείωση(αύξηση) απαιτήσεων	-807.644,18	-11.848,16
Αύξηση(μείωση) υποχρεώσεων(πλην τραπεζών)	589.043,16	-536.504,28
Μείωση(αύξηση) λοιπών μακροπρόθεσμων απαιτήσεων	-122,10	-237,52
Μείον:		
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβεβλημένα	-109.660,21	-123.065,66
Καταβεβλημένοι φόροι		-159,37
Σύνολο εισροών (εκροών) Λειτουργικών Δραστηριοτήτων (α)	387.873,78	601.460,84

<u>Ταμειακές Ροές Επενδυτικών Δραστηριοτήτων</u>		
Αγορά ενσώματων και άυλων παγίων περιουσιακών στοιχείων	-119.514,42	-74.200,12
Τόκοι εισπραχθέντες	945,70	364,32
Μερίσματα εισπραχθέντα	227,54	204,60
Σύνολο εισροών (εκροών) Επενδυτικών Δραστηριοτήτων (β)	-118.341,18	-73.631,20
Ταμειακές Ροές Χρηματοοικονομικών Δραστηριοτήτων		
Εισπράξεις από εκδοθέντα/ αναληφθέντα δάνεια	1.488.133,47	1.300.373,34
Εξοφλήσεις δανείων	-1.752.834,99	-1.774.515,43
Μερίσματα πληρωθέντα	-24.960,90	
Σύνολο εισροών (εκροών) Χρηματοοικονομικών Δραστηριοτήτων (γ)	-289.662,42	-474.142,09
Καθαρή αύξηση (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της περιόδου (α) + (β) + (γ)	-20.129,82	53.687,55
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου	170.400,13	116.712,58
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου	150.270,31	170.400,13

4. ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ:

	Πλοία	Λοιπός Εξοπλισμός	Σύνολο
Αξία κτήσης 01.01.2004	18.875.699,47	206.921,00	19.082.620,47
Προσθήκες περιόδου	62.503,87	11.696,25	74.200,12
Αξία κτήσης 31/12/2004	18.938.203,34	218.617,25	19.156.820,59
Αξία κτήσης 01.01.2005	18.938.203,34	218.617,25	19.156.820,59
Προσθήκες περιόδου	109.731,00	9.783,42	119.514,42
Αξία κτήσης 31/12/2005	19.047.934,34	228.400,67	19.276.335,01
01.01.2004	8.997.489,50	182.005,61	9.179.495,11
Αποσβέσεις περιόδου	1.138.316,14	10.324,52	1.148.640,66
Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2004	10.135.805,64	192.330,13	10.328.135,77
01.01.2005	10.135.805,64	192.330,13	10.328.135,77
Αποσβέσεις περιόδου	1.150.866,38	8.709,97	1.159.576,35
Σωρευμένες αποσβέσεις 31/12/2005	11.286.672,02	201.040,10	11.487.712,12
Αναπόσβεστη Αξία 01/01/2004	10.388.030,97	24.915,39	9.903.125,36
Αναπόσβεστη Αξία 31/12/2004	8.802.397,70	26.287,12	8.828.684,82
Αναπόσβεστη Αξία 31/12/2005	7.761.262,32	27.360,57	7.788.622,89

α) Η αποτίμηση των πλοίων της εταιρείας έγινε από τους MASTERS' CRUISE AND FERRY SHIP BROKING ως κατωτέρω:

Ε/Γ – Ο/Γ ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ	31.12.2003	\$ 7-7,5 εκατομμύρια
ΚΟΡΝΑΡΟΣ	31.12.2004	\$ 7-7,5 εκατομμύρια
	31.12.2005	\$ 6-7 εκατομμύρια

(*Μήκος 129 μ, Πλάτος 20μ, Ταχύτητα 18 Knots, Ιπποδύναμη 14.500 hp, Επιβάτες 1.103, Κλίνες 400, Οχήματα 280 ΙΧ, Πτερύγια ευστάθειας. Το πλοίο διαθέτει κλιματισμό σε όλους τους χώρους, εστιατόρια, self – service, bar – café, open bar, mini market, TV – video, tourist information desk, αναρρωτήριο κλπ.)

Ε/Γ – Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ	31.12.2003	\$ 7-7,5 εκατομμύρια
	31.12.2004	\$ 7-7,5 εκατομμύρια
	31.12.2005	\$ 6-7 εκατομμύρια

(*Μήκος 137 μ, Πλάτος 22μ, Ταχύτητα 18 knots, Ιπποδύναμη 21.000 hp, Επιβάτες 920, Κλίνες 400, Οχήματα 400 ΙΧ. Το πλοίο διαθέτει κυλιόμενες σκάλες για εύκολη πρόσβαση, κλιματισμό σε όλους τους χώρους, εστιατόρια, αναρρωτήριο, self – service, bar – café, open bar, disco, mini market, TV – video, tourist information desk.)

β) Ο απολογισμός του κόστους επισκευής της αβαρίας (ζημίας) που υπέστη το Ε/Γ – Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ στο λιμάνι της Ρόδου στις 9.10.2005 αναλύεται:

Προβλεπόμενο κόστος αβαρίας περίπου (πρ. 219 ΔΣ)	€	4.000.000,00
Καταχωρημένες στα βιβλία δαπάνες επισκευής μέχρι την 31.12.05	€	<u>2.517.885,00</u>
Υπόλοιπο μη εκδοθέντων τιμολογίων την 31.12.05 (Α)	€	<u>1.482.115,00</u>

Εισπράξεις από τους ασφαλιστές:

Καταχωρημένη στα βιβλία
απαίτηση από Ασφαλιστές
31.12.05 € 2.517.885,00

Ανείσπρακτο υπόλοιπο της 31.12.2005 απαίτησης από Ασφαλιστές (B) € 541.393,00

Συνολικό ποσό απαίτησης από Ασφαλιστές (A) + (B) € 2.023.508,00.

Μέχρι 24.02.2006 δεν έχει ολοκληρωθεί η τελική έκθεση έγκρισης και σχολιασμού των τιμολογίων της επισκευής από τους πραγματογνώμονες EVDEMON & PARTNERS M.T.C. οι οποίοι είναι διορισμένοι από τους Ασφαλιστές. Η εν λόγω έκθεση θα υποβληθεί προς τους ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD – Πειραιά για την επεξεργασία / έλεγχο των δαπανών προκειμένου να επιμεριστούν οι δαπάνες για λογαριασμό α) των HULL UNDERWRITERS (Ασφαλιστές Μηχανών και Σκάφους) β) του

PROTECTION AND INDEMNITY (Αντασφάλεια Πλοικτητών) και γ) των Πλοιοκτητών ΛΑΝΕ.

Η εταιρεία πιστεύει, βάσει τεκμηριωμένων στοιχείων, ότι το πλείστον του κόστους της ζημιάς να καλυφθεί από τους Ασφαλιστές σε σύντομο χρόνο προκειμένου να ικανοποιηθούν έγκαιρα οι απαιτήσεις των προμηθευτών / εργολάβων κλπ.

γ) Επί των πλοίων υφίστανται οι κάτωθι υποθήκες για εξασφάλιση Τραπεζικών δανείων υπολοίπου, κατά την 31.12.2005, €597.701,33 :

Μέχρι 31.12.2005	€ 1.677.000,00		
1.1.2006 έως 20.02.2006	€ <u>299.492,54</u>	€	<u>1.976.492,00</u>

Οι εύλογες αξίες των απαιτήσεων ταυτίζονται περίπου με τις λογιστικές τους αξίες.

Το υπόλοιπο των απαιτήσεων από το Δημόσιο αφορά απαίτηση από το ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ, η οποία έχει εκχωρηθεί για την κάλυψη υποχρεώσεων. (αντίστοιχο ποσό εκχώρησης την 31.12.2004 €485.788.19).

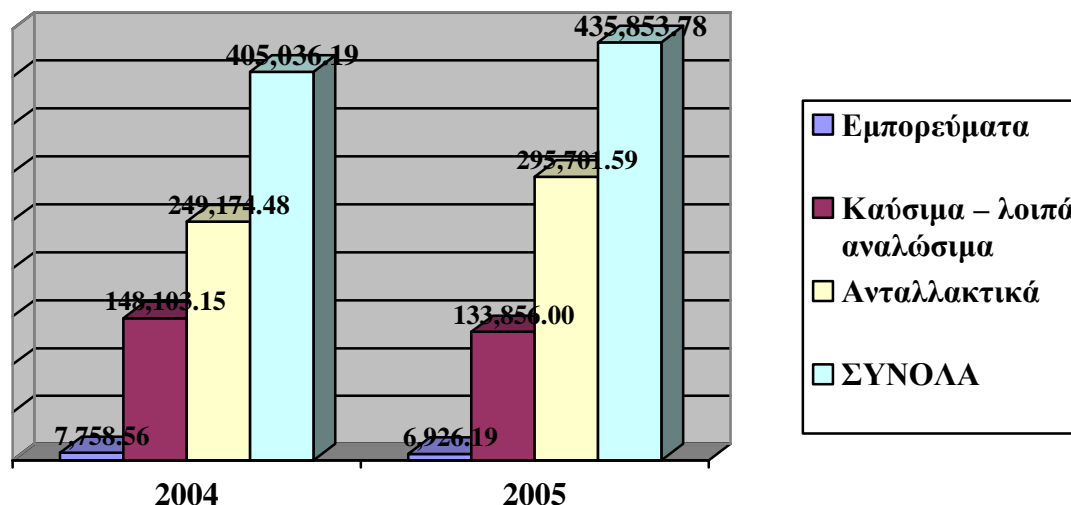
Πίνακας 5 Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Εγγυήσεις ΔΕΗ	747,72	747,72
Εγγυήσεις ΟΤΕ	2.746,88	2.746,88
Εγγυήσεις ΟΛΠ για νερό	146,74	146,74
Εγγυήσεις ενοικίων γραφείων	2.135,97	2.013,87
	<u>5.777,31</u>	<u>5.655,21</u>

Πίνακας 6 Αποθεματικά

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Εμπορεύματα	6.926,19	7.758,56
Καύσιμα – λοιπά αναλώσιμα	133.856,00	148.103,15
Ανταλλακτικά	295.701,59	249.174,48
	<u>435.853,78</u>	<u>405.036,19</u>

ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ

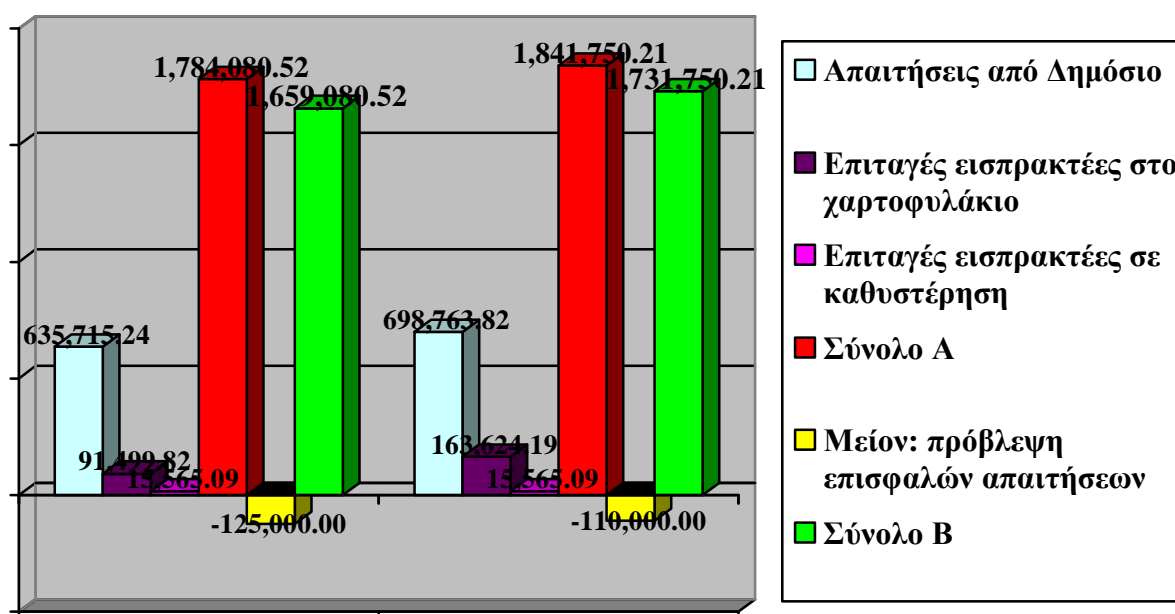


Παρατηρούμε ότι για τη χρήση του 2004 όλα τα αποθεματικά είναι αυξημένα στο τέλος της χρήσης σε σχέση με τη χρήση του 2005. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι πιθανότατα οι πωλήσεις να έχουν αυξηθεί κατά το 2005 και σύμφωνα με το διαγραμματικό πίνακα, (εμπορεύματα, καύσιμα, ανταλλακτικά), είναι μειωμένα σε ένα μικρό ποσοστό. Αυτό είναι θετικό για την εταιρεία, καθώς και για τη γενικότερη πορεία τόσο της εν λόγω εταιρείας, αλλά και του κλάδου.

Πίνακας 7 Απαιτήσεις από πελάτες

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Ανοιχτά υπόλοιπα πελατών	1.041.300,37	963.797,11
Απαιτήσεις από Δημόσιο	635.715,24	698.763,82
Επιταγές εισπρακτέες στο χαρτοφυλάκιο	91.499,82	163.624,19
Επιταγές εισπρακτέες σε καθυστέρηση	15.565,09	15.565,09
	1.784.080,52	1.841.750,21
Μείον: πρόβλεψη επισφαλών απαιτήσεων	-125.000,00	-110.000,00
	1.659.080,52	1.731.750,21

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΕΛΑΤΕΣ



Παρατηρούμε ότι για το λογαριασμό των πελατών κατά τη χρήση του 2004 οι απαιτήσεις είναι αυξημένες και για το 2005 παρουσιάζονται μειωμένες. Έχει σχηματιστεί πρόβλεψη των απαιτήσεων η οποία είναι αυξημένη κατά τη χρήση του 2005, πράγμα που επιβαρύνει την εταιρεία διότι αν δεν εκπληρωθούν αυτές οι απαιτήσεις, επηρεάζονται άμεσα αρνητικά οι υποχρεώσεις της εταιρείας. Αυτό οδηγεί πιθανότατα σε μη κάλυψη των υποχρεώσεων της.

**Πρόβλεψη είναι η κράτηση ενός ορισμένου ποσού σε βάρος του αποτελέσματος, δηλαδή των κερδών της επιχείρησης. Όσο περισσότερο αυξάνεται γίνεται φανερό ότι δεν έχουν καλυφθεί οι απαιτήσεις της επιχείρησης, άρα ούτε και οι υποχρεώσεις της.*

Η κίνηση της πρόβλεψης για επισφαλής απαιτήσεις αναλύεται ως εξής:

Αρχικό υπόλοιπο	110.000,00	96.000,00
Πρόσθετη πρόβλεψη	15.000,00	14.000,00
Τελικό υπόλοιπο	<u>125.000,00</u>	<u>110.000,00</u>

Πίνακας 8 Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις

Προκαταβολές και πιστώσεις	29.428,27	12.969,06
Δεσμευμένοι λογαριασμοί καταθέσεων	5.932,21	5.932,21
Χρεώστες διάφοροι	843.682,37	1.718,13
Έξοδα επόμενων χρήσεων	99.250,95	77.360,53
Σύνολο	<u>978.293,80</u>	<u>97.979,93</u>

Παρατηρούμε ότι υπάρχει μείωση του ενεργητικού, αλλά και αύξηση στο 2005 στους Χρεώστες διάφορους, στα έξοδα επομένων χρήσεων, στις προκαταβολές και τις πιστώσεις. Όπως και στον πίνακα 7, έτσι και εδώ, παρατηρούμε την άμεση ανάγκη κάλυψης των απαιτήσεων της επιχείρησης.

Στο κονδύλι «Χρεώστες διάφοροι» περιλαμβάνεται απαίτηση ποσού € 840.884,68 από την NATIONAL INSURANCE BROKERS και αφορά το ανείσπρακτο υπόλοιπο από την επισκευή της αβαρίας του Ε/Γ – Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ σχετική αναφορά εις παρ.4.β.

Πίνακας 9 Διαθέσιμες προς πώληση επενδύσεις

Περιλαμβάνονται στα κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία εφόσον η Διοίκηση έχει την πρόθεση να τα ρευστοποιήσει μέσα σε 12 μήνες από την ημερομηνία Ισολογισμού και αφορούν:

α) Εξήντα δύο (62) συνεταιριστικές μερίδες της «ΠΑΓΚΡΗΤΙΑΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ» συνολικής αξίας € 2.958,18

β) 1.536 μετοχές της «ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΝΟΤΟΥ Α.Ε.» αξίας €2,94 (1.000 δρχ) εκάστης και συνολικής αξίας € 4.507,70

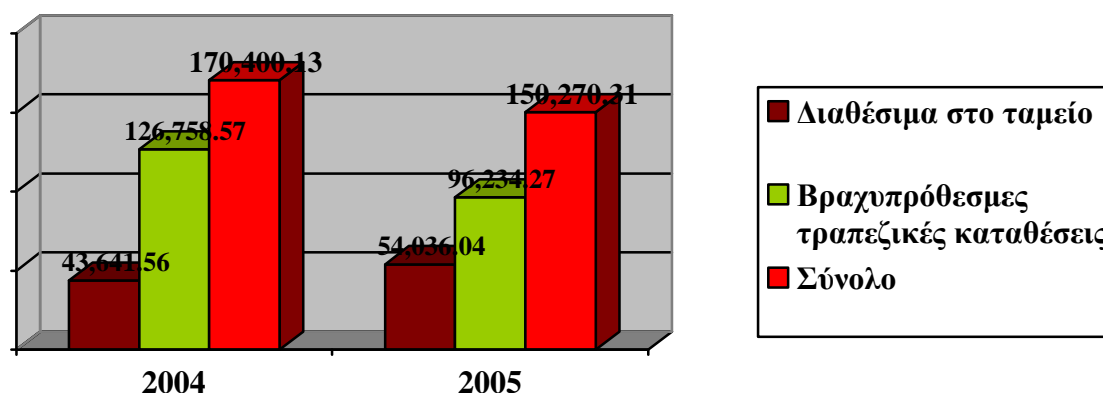
Σύνολο

7.465,88

Πίνακας 10 Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Διαθέσιμα στο ταμείο	54.036,04	43.641,56
Βραχυπρόθεσμες τραπεζικές καταθέσεις	96.234,27	126.758,57
Σύνολο	150.270,31	170.400,13

ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ



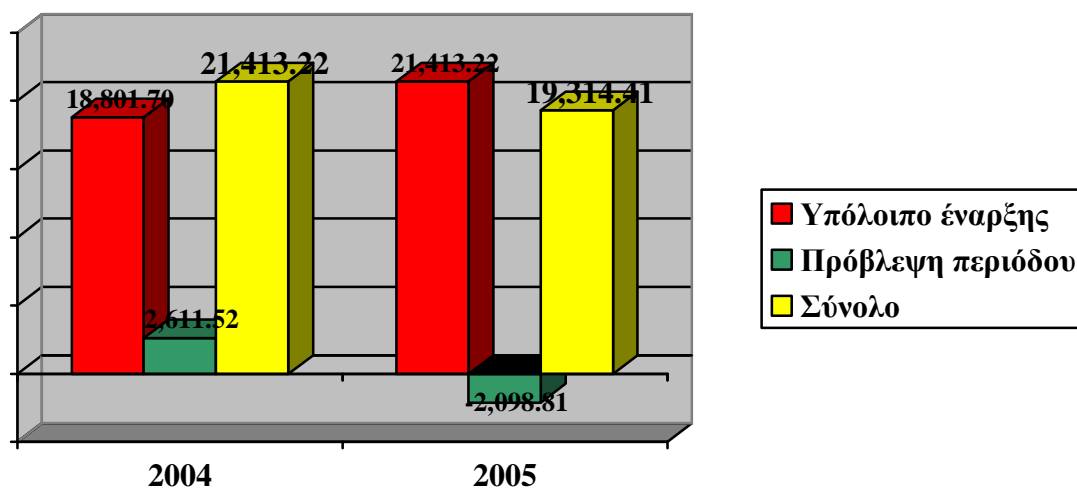
Ένα βασικό στοιχείο του ενεργητικού είναι τα Ταμειακά Διαθέσιμα. Βλέπουμε ότι οι ταμειακές εισροές έχουν μειωθεί για το 2005 σε σχέση με το 2004. Τα πράγματα φαίνεται ότι είναι καλύτερα για το 2004 επειδή υπάρχουν περισσότερες τραπεζικές καταθέσεις όψεως, ενώ για το 2005 αυτό δεν ισχύει.

Πίνακας 11 Προβλέψεις

- Προβλέψεις για παροχές στους εργαζομένους μετά την έξοδο από την υπηρεσία (Ν.2112/20)

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Υπόλοιπο	21.413,22	18.801,70
έναρξης		
Πρόβλεψη	-2.098,81	2.611,52
περιόδου		
Σύνολο	19.314,41	21.413,22

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ



Ορθά η επιχείρηση έχει σχηματίσει πρόβλεψη για τους εργαζομένους που θα αποχωρήσουν από την επιχείρηση λόγω συνταξιοδότησής τους (μικρά ποσά για αποζημίωση), ή πιθανότατης απόλυσής τους από την επιχείρηση. Βλέπουμε ότι για το 2004 είναι 2611,52 και για το 2005 είναι 2098,00. Λόγω του αυξημένου ποσού του 2005 υποθέτουμε ότι υπάρχουν ήδη αποχωρήσεις.

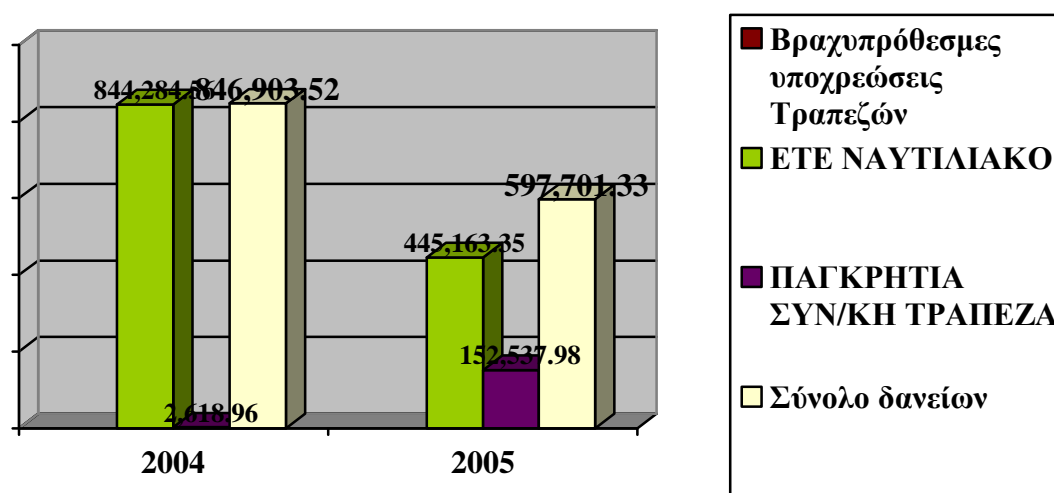
Πίνακας 12 Επιχορηγήσεις περιουσιακών στοιχείων

<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
74.714,03	79.003,94

Πίνακας 13 Βραχυπρόθεσμα δάνεια

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις Τραπεζών		
ΕΤΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ	445.163,35	844.284,56
ΠΑΓΚΡΗΤΙΑ ΣΥΝ/ΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	152.537,98	2.618,96
Σύνολο δανείων	597.701,33	846.903,52

ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ ΔΑΝΕΙΑ



Βλέπουμε ότι για το 2004 έχουν ληφθεί περισσότερα ποσά βραχυπρόθεσμων δανείων και για το 2005 λιγότερα. Από τη στιγμή που έχουμε μειωμένα ποσά των δανείων για το 2005, συμπεραίνουμε ότι έχει εξοφληθεί και ένα μικρό μέρος αυτών.

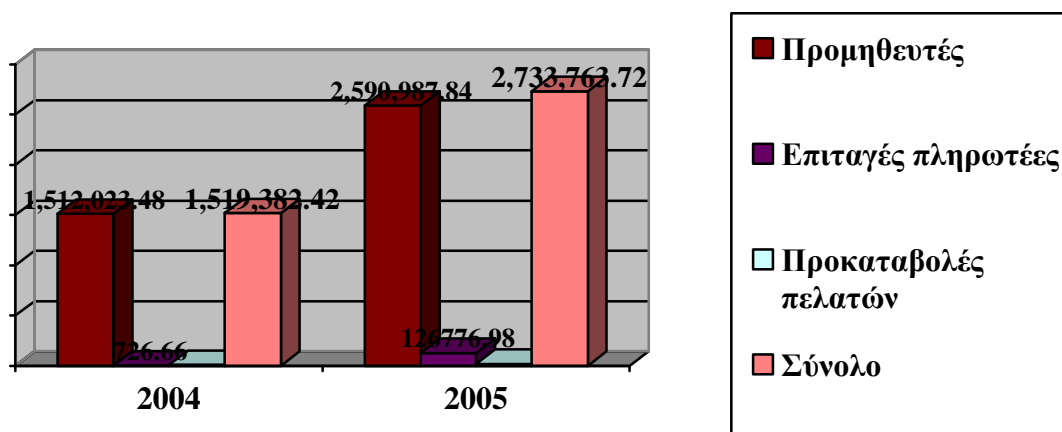
Για το δάνειο της ΕΤΕ μετά το διακανονισμό που έγινε στην χρήση 2005 και πληρώνεται σε μηνιαίες δόσεις ποσού € 30.000 – 50.000 και εξοφλείται την 31.12.2006.

Για το δάνειο από την ΠΑΓΚΡΗΤΙΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ του οποίου το υπόλοιπο την 31.12.2005 ήταν € 152.537,98, έχει εκχωρηθεί απαίτηση από το Υπουργείο Αιγαίου ποσού €71.659. (Σημείωση παρ.7)

Πίνακας 14 Υποχρεώσεις σε προμηθευτές

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Προμηθευτές	2.590.987,84	1.512.023,48
Επιταγές πληρωτέες	126.776,98	726,66
Προκαταβολές πελατών	15.998,90	6.632,28
Σύνολο	2.733.763,72	1.519.382,42

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ



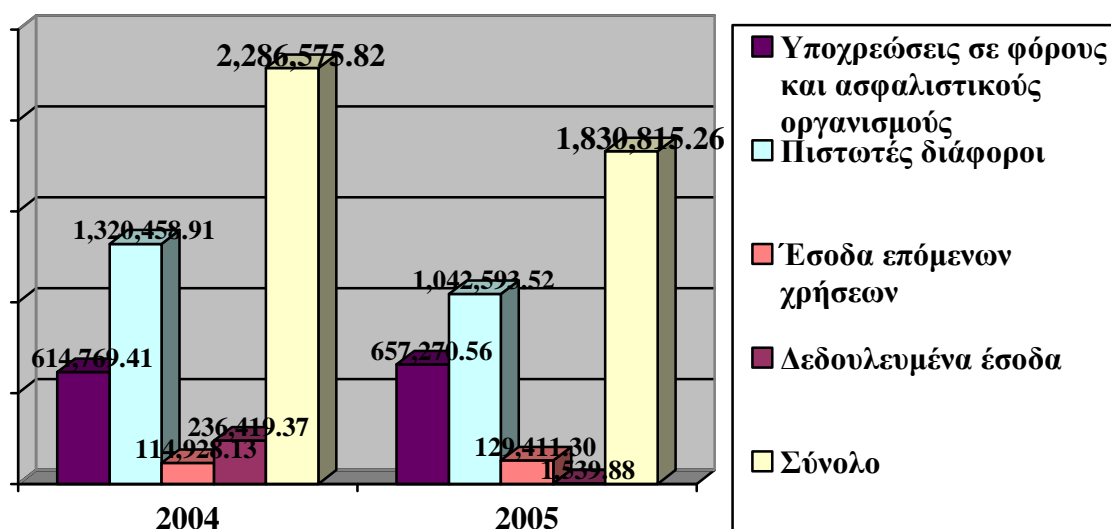
Παρατηρείται αύξηση των προμηθευτών της εταιρείας κατά το 2005, όπως επίσης και των πληρωτέων επιταγών σε σχέση με το 2004. Η επιχείρηση

φαίνεται ότι δεν μπορεί να εκπληρώσει τις συγκεκριμένες υποχρεώσεις της, αν και στον πίνακα φαίνεται ότι έχει εισπράξει ορισμένες προκαταβολές πελατών.

Πίνακας 15 Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Υποχρεώσεις σε φόρους και ασφαλιστικούς οργανισμούς	657.270,56	614.769,41
Πιστωτές διάφοροι	1.042.593,52	1.320.458,91
Έσοδα επόμενων χρήσεων	129.411,30	114.928,13
Δεδουλευμένα έσοδα	1.539,88	236.419,37
Σύνολο	1.830.815,26	2.286.575,82

ΛΟΙΠΕΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ



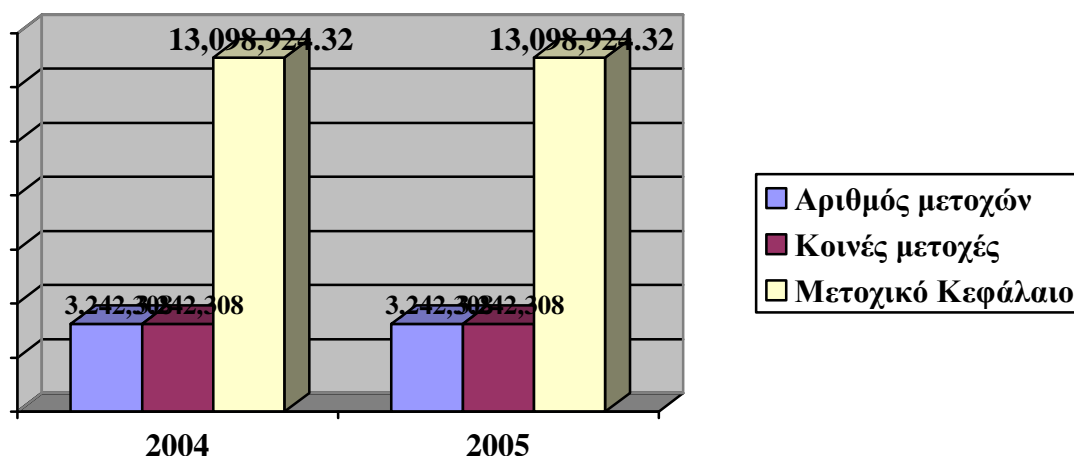
Παρατηρείται αύξηση σε φόρους και πιστωτές για τη χρήση του 2005. Οφείλει ακόμα φόρους και υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς. Όσον αφορά τους πιστωτές είναι ελάχιστα μειωμένοι για το 2005 (μερίσματα μετόχων,

αποζημιώσεις προσωπικού κ.λ.π.). Τα δεδουλευμένα είναι μειωμένα για τη χρήση του 2005 σε σύγκριση με αυτήν του 2004.

Πίνακας 16 Μετοχικό κεφάλαιο

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Αριθμός μετοχών	3.242.308	3.242.308
Κοινές μετοχές	3.242.308	3.242.308
Μετοχικό Κεφάλαιο	13.098.924,32	13.098.924,32

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

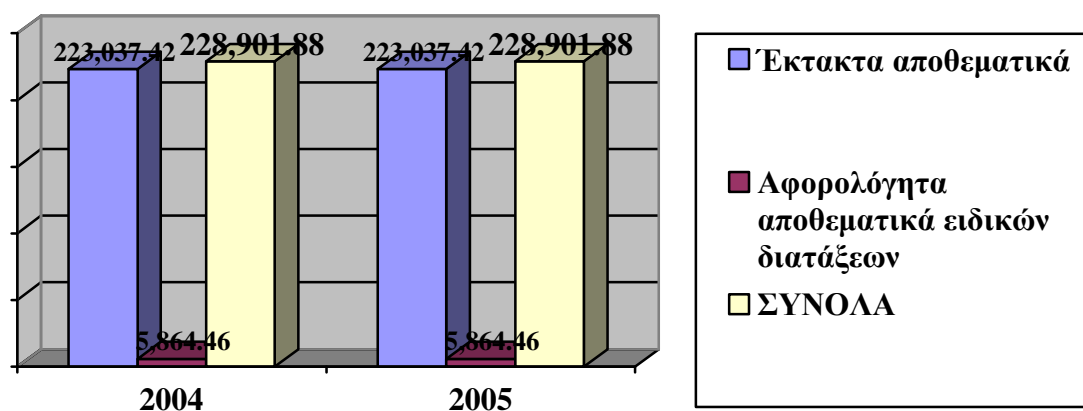


Είναι σταθερό και για τις δύο χρήσεις. Είναι το κεφάλαιο που έχουν εισφέρει οι μέτοχοι στην επιχείρησή μας. Το σύνολο των εκδοθέντων κοινών μετοχών είναι 3.242.308 μετοχές με ονομαστική αξία €4,04 ανά μετοχή. Όλες οι εκδοθείσες μετοχές έχουν εξοφληθεί πλήρως.

Πίνακας 17 Λοιπά αποθεματικά

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Έκτακτα αποθεματικά	223.037,42	223.037,42
Αφορολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων	5.864,46	5.864,46
	228.901,88	228.901,88

ΛΟΙΠΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ

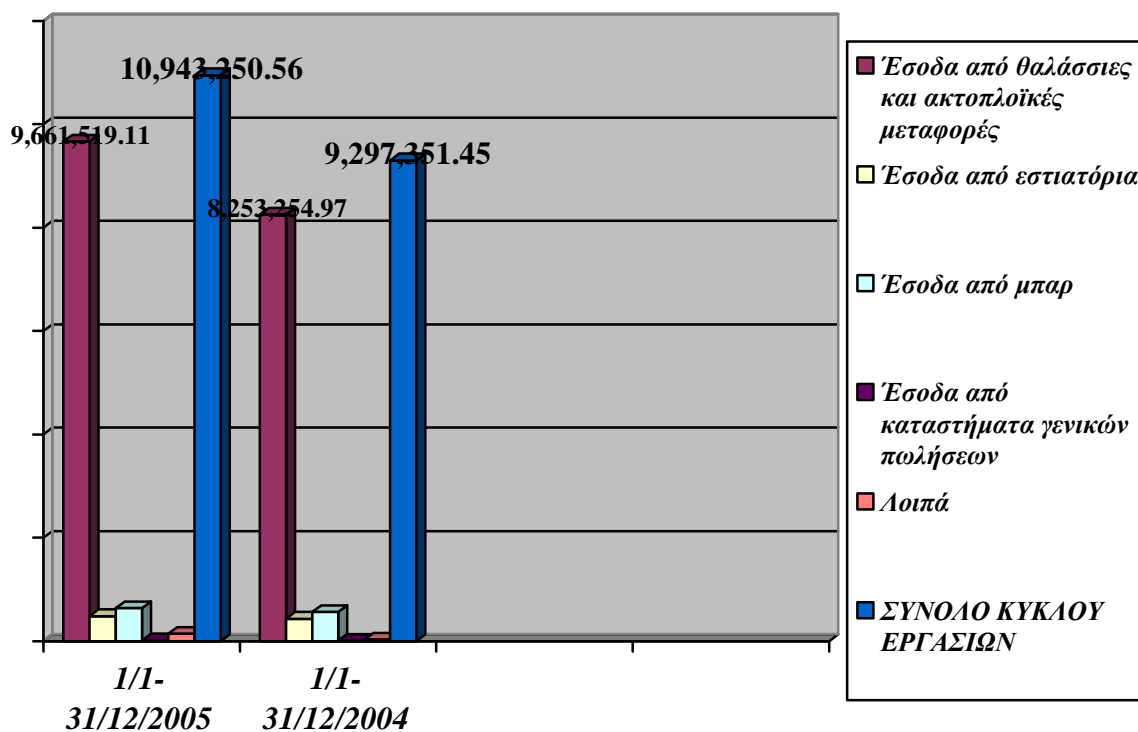


Έχουν σχηματιστεί έκτακτα αποθεματικά που παραμένουν τα ίδια και για τις δύο χρήσεις. Το ίδιο ισχύει και για τα αφορολόγητα αποθεματικά.

Πίνακας 18 Ανάλυση κύκλου εργασιών κατά ΣΤΑΚΟΔ 2003

ΚΩΔ.	ΤΙΤΛΟΣ	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
	Έσοδα από θαλάσσιες και		
611.0	ακτοπλοϊκές μεταφορές	9.661.519,11	8.253.254,97
553.1	Έσοδα από εστιατόρια	486.526,29	432.850,08
554.1	Έσοδα από μπαρ	638.715,60	566.641,44
521.4	Έσοδα από καταστήματα γενικών πωλήσεων	12.942,76	10.627,10
	Λοιπά	143.546,80	33.977,86
	ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	10.943.250,56	9.297.351,45

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΤΑ ΣΤΑΚΟΔ 2003

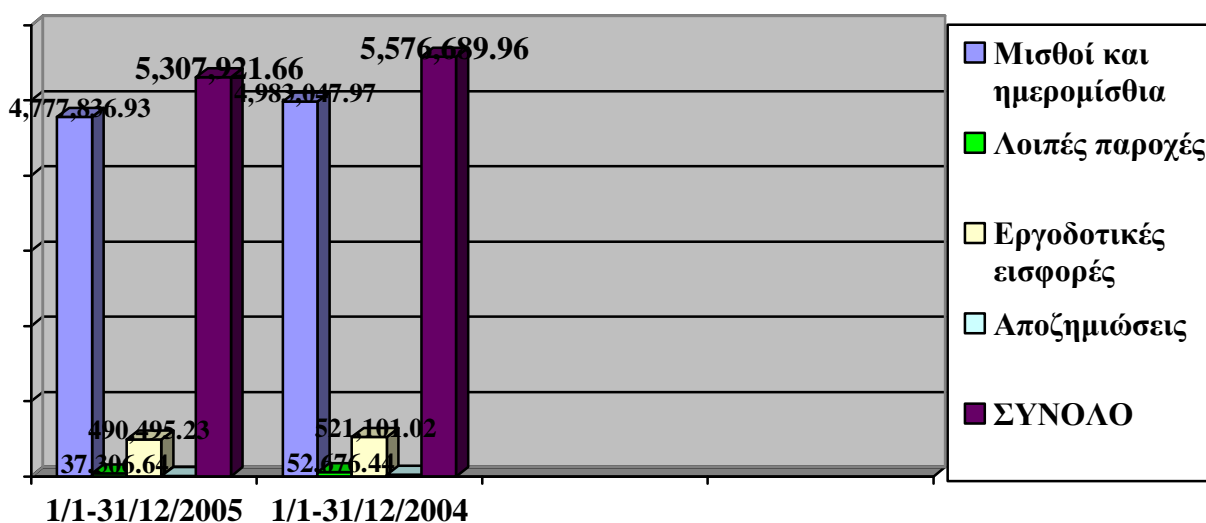


Βλέπουμε μια μικρή αύξηση των εσόδων από το 2004 στο 2005. Αυτό οφείλεται, όπως παρατηρείται και στον πίνακα, στην άνοδο των ακτοπλοϊκών μεταφορών, του μπαρ, του εστιατορίου και των καταστημάτων. Η ωφέλεια της αύξησης των εσόδων από τις καλές πωλήσεις του 2005 οδηγεί και σε μικρή μείωση των βραχυπρόθεσμων δανείων της επιχείρησης.

Πίνακας 19 Κόστος μισθοδοσίας

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Μισθοί και ημερομίσθια	4.777.836,93	4.983.047,97
Λοιπές παροχές	37.306,64	52.676,44
Εργοδοτικές εισφορές	490.495,23	521.101,02
Αποζημιώσεις	2.282,86	19.864,53
	5.307.921,66	5.576.689,96

ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

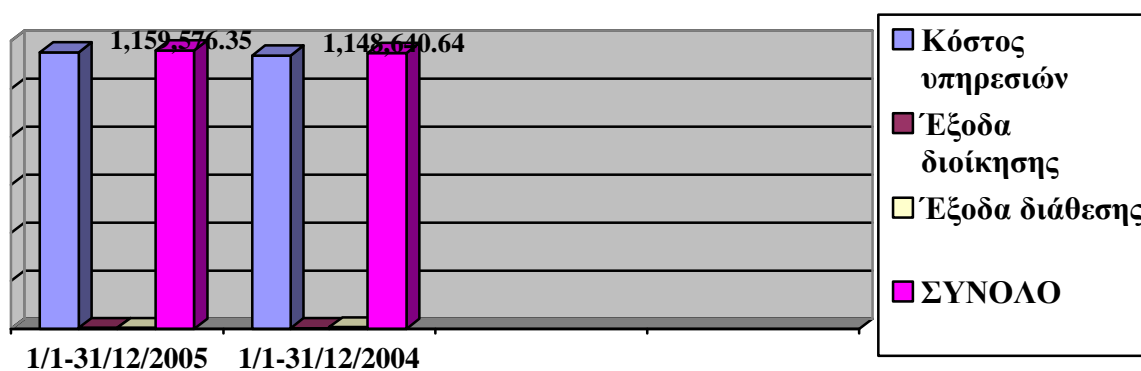


Παρατηρείται ότι για το 2004 το κόστος μισθοδοσίας είναι μεγαλύτερο από αυτό του 2005, καθώς επίσης και οι αποζημιώσεις, οι εργοδοτικές εισφορές και οι μισθοί. Αυτά είναι πάγια έξοδα τα οποία η επιχείρηση δεν μπορεί να αποφύγει.

Πίνακας 20 Αποσβέσεις

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Κόστος υπηρεσιών	1.150.866,38	1.138.316,14
Έξοδα διοίκησης	4.657,40	3.489,78
Έξοδα διάθεσης	4.052,57	6.834,72
	1.159.576,35	1.148.640,64

ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

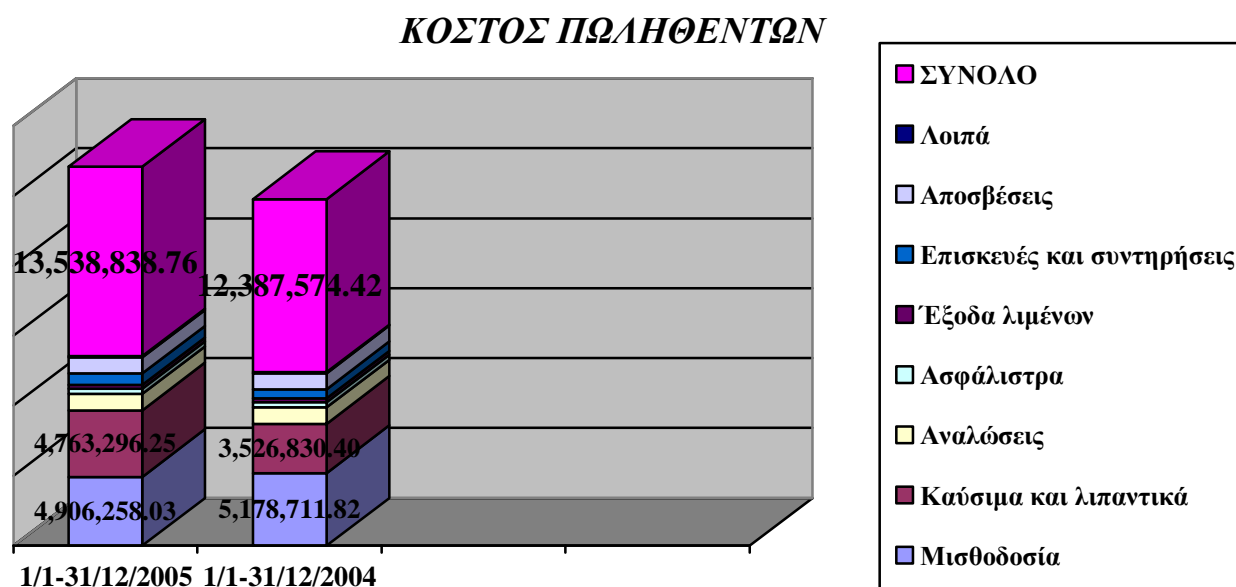


Οι αποσβέσεις κατά το 2005 είναι αυξημένες σε σχέση με το 2004. Αυτές οι αποσβέσεις είναι ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος και είναι σημαντικός λογαριασμός γιατί υπολογίζεται στα αποτελέσματα χρήσης.

**Αποσβέσεις γίνονται σε υπηρεσίες, αγορά εξοπλισμού κ.λ.π. Μας δείχνουν στην ουσία αν από αυτά τα έξοδα κερδίζει η επιχείρηση.*

Πίνακας 21 Κόστος πωληθέντων

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Μισθοδοσία	4.906.258,03	5.178.711,82
Καύσιμα και λιπαντικά	4.763.296,25	3.526.830,40
Αναλώσεις	1.157.819,88	1.158.575,17
Ασφάλιστρα	365.704,71	376.527,12
Έξοδα λιμένων	290.544,66	277.527,36
Επισκευές και συντηρήσεις	820.731,79	666.462,49
Αποσβέσεις	1.150.866,38	1.138.316,14
Λοιπά	83.617,06	64.623,92
	13.538.838,76	12.387.574,42

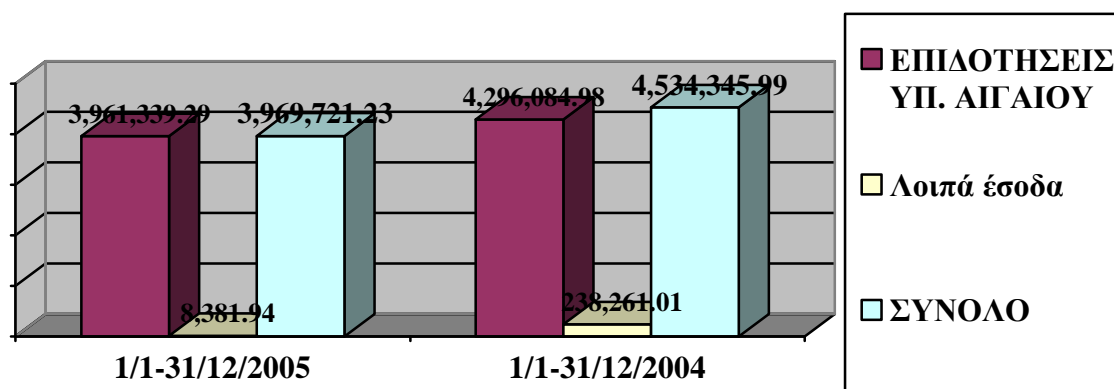


Στο συγκεκριμένο πίνακα όλα αυτά τα κόστη είναι πάγια έξοδα της επιχείρησης. (χρησιμοποίηση και ανάλωση στοιχείων του ενεργητικού). Αποτελούν έξοδα τα οποία εξαφανίζονται μέσα σε μια διαχειριστική χρήση για την εξυπηρέτηση των σκοπών της οικονομικής μονάδας και εντάσσονται στα αποτελέσματα χρήσης. Τα έξοδα είναι περισσότερα για τη χρήση του 2005 και όπως προαναφέραμε βαραίνουν τα αποτελέσματα χρήσης.

Πίνακας 22 Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Επιδοτήσεις ΥΠ. ΑΙΓΑΙΟΥ	3.961.339,29	4.296.084,98
Λοιπά έσοδα	8.381,94	238.261,01
	3.969.721,23	4.534.345,99

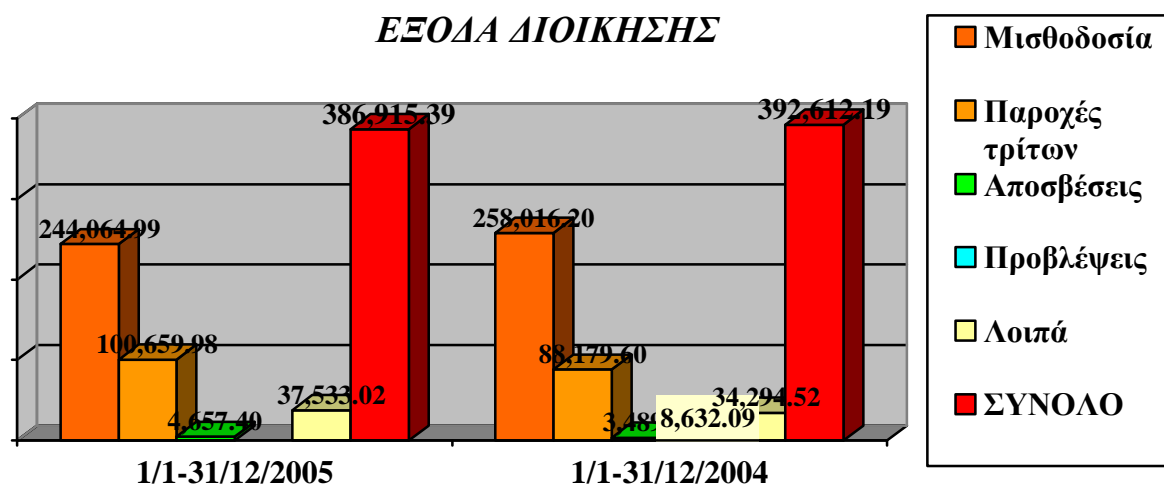
ΆΛΛΑ ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ



Χορηγήθηκε από το Υπουργείο Αιγαίου το ποσό των 4.296.084,98 ευρώ για το 2004 και μικρότερο ποσό 3.961.339,29 ευρώ για το 2005. Τα έσοδα αυτά δεν συσχετίζονται με το κόστος πωλήσεων και είναι μη προσδιοριστικά των μεικτών αποτελεσμάτων.

Πίνακας 23 Έξοδα διοίκησης

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Μισθοδοσία	244.064,99	258.016,20
Παροχές τρίτων	100.659,98	88.179,60
Αποσβέσεις	4.657,40	3.489,78
Προβλέψεις		8.632,09
Λοιπά	37.533,02	34.294,52
	386.915,39	392.612,19

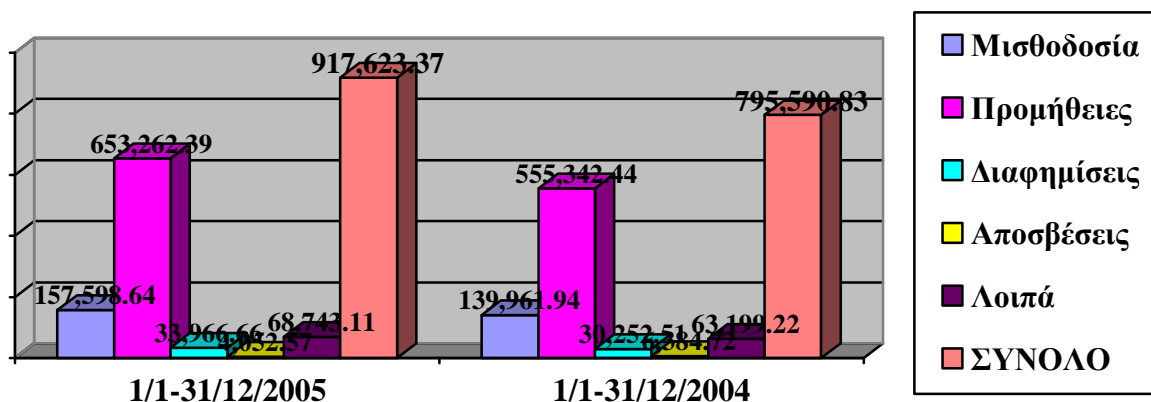


Τα έξοδα διοικήσεως αφορούν τη μισθοδοσία, παροχές τρίτων κ.λ.π. και συσχετίζονται με το αποτέλεσμα της χρήσης. Έχουμε μια μικρή μείωση των εξόδων αυτών στη χρήση του 2005.

Πίνακας 24 Έξοδα διάθεσης

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Μισθοδοσία	157.598,64	139.961,94
Προμήθειες	653.262,39	555.342,44
Διαφημίσεις	33.966,66	30.252,51
Αποσβέσεις	4.052,57	6.384,72
Λοιπά	68.743,11	63.199,22
	917.623,37	795.590,83

ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΘΕΣΗΣ

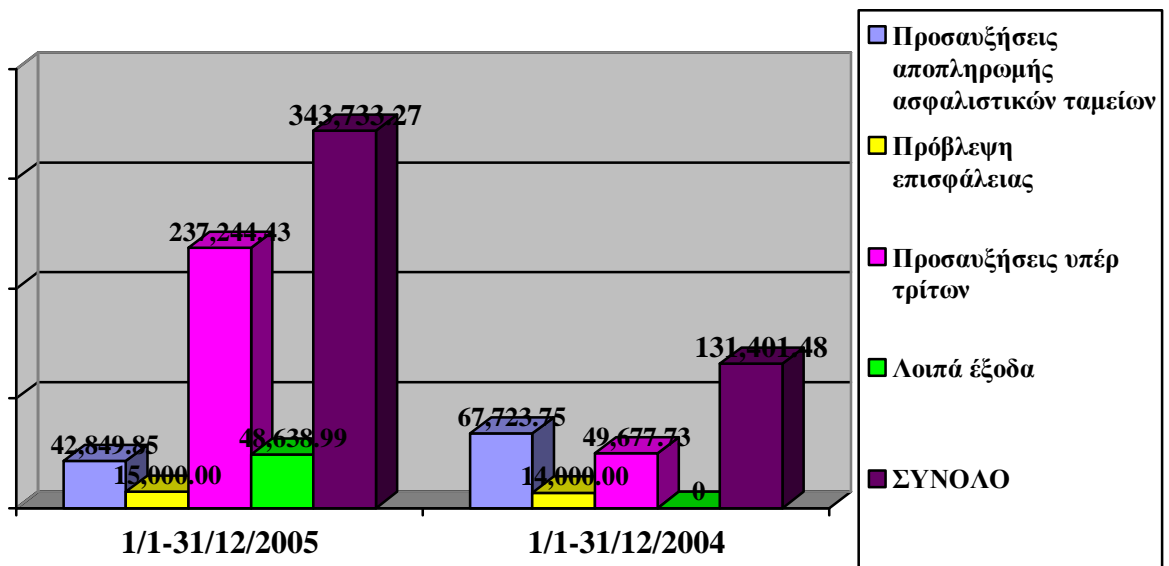


Τα έξοδα διάθεσης είναι μη προσδιοριστικά των μεικτών αποτελεσμάτων. Αφορούν διαφημίσεις, προμήθειες κ.λ.π. και μεταφέρονται σαν καθαρά κέρδη ή ζημιές στην εκμετάλλευση. Έχουμε αύξηση αυτών των εξόδων στη χρήση του 2005, σε σχέση με αυτήν του 2004.

Πίνακας 25 Έξοδα διάθεσης

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Προσαυξήσεις αποπληρωμής ασφαλιστικών ταμείων	42.849,85	67.723,75
Πρόβλεψη επισφάλειας	15.000,00	14.000,00
Προσαυξήσεις υπέρ τρίτων	237.244,43	49.677,73
Λοιπά έξοδα	48.638,99	0,00
	343.733,27	131.401,48

ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΔΙΑΘΕΣΗΣ



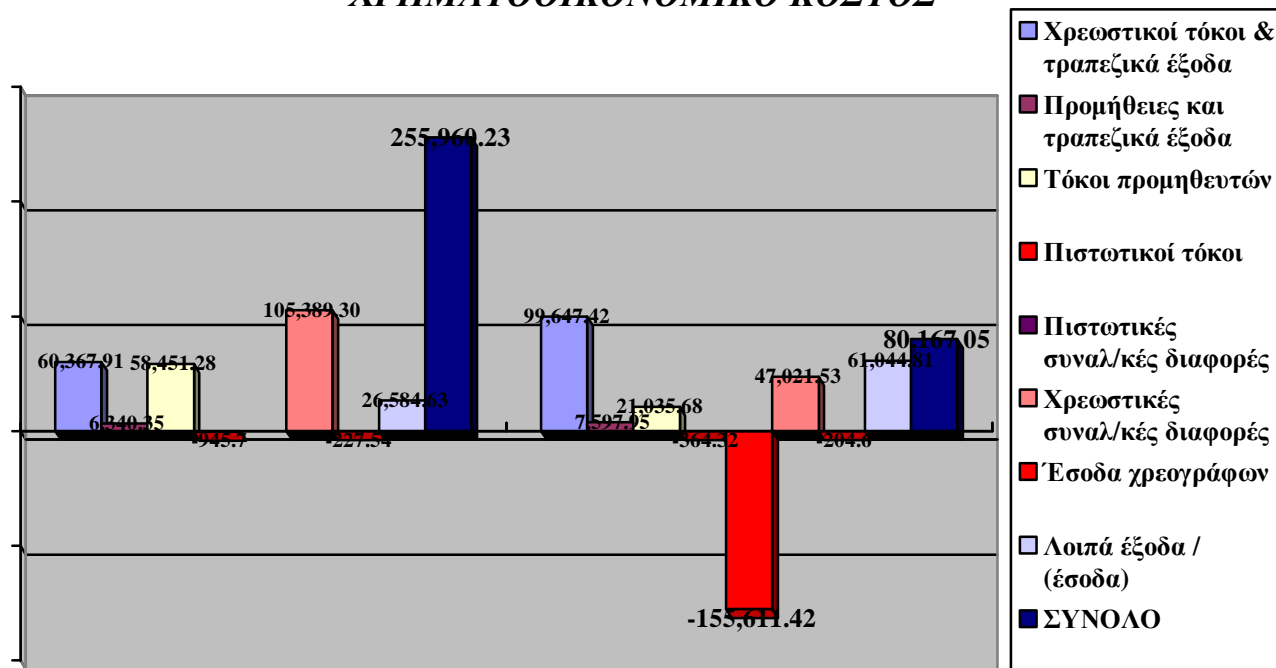
Παρατηρούνται προσαυξήσεις των εξόδων διάθεσης σε θέματα ασφαλιστικών ταμείων, επισφαλείας και τρίτων. Τα συγκεκριμένα έξοδα διαθέσεως και προσαυξήσεις επειδή δεν είναι ενσωματωμένα στο λειτουργικό κόστος επιβαρύνουν εν μέρει την πορεία της επιχείρησης λόγω της διενέργειας νέας πρόβλεψης επισφαλείας και την προσαύξηση υπέρ τρίτων.

**Επισφάλεια: κίνδυνος μη πληρωμής των οφειλών προς την επιχείρηση.*

Πίνακας 26 Χρηματοοικονομικό κόστος

	<u>1/1-31/12/2005</u>	<u>1/1-31/12/2004</u>
Χρεωστικοί τόκοι & τραπεζικά έξοδα	60.367,91	99.647,42
Προμήθειες και τραπεζικά έξοδα	6.340,35	7.597,95
Τόκοι προμηθευτών	58.451,28	21.035,68
Πιστωτικοί τόκοι	-945,70	-364,32
Πιστωτικές συναλ/κές διαφορές		-155.611,42
Χρεωστικές συναλ/κές διαφορές	105.389,30	47.021,53
Έσοδα χρεογράφων	-227,54	-204,60
Λοιπά έξοδα / (έσοδα)	26.584,63	61.044,81
	255.960,23	80.167,05

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ



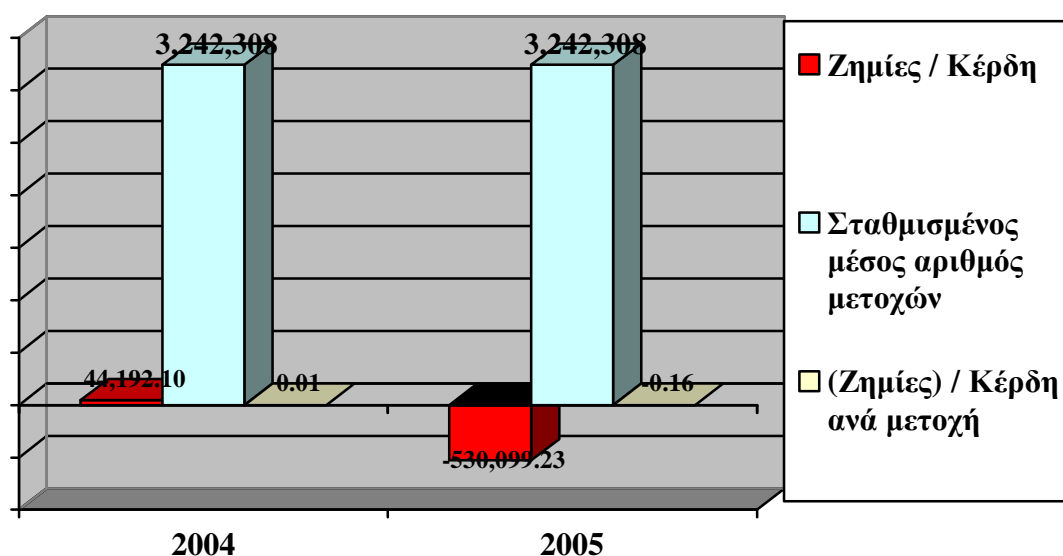
Το χρηματοοικονομικό κόστος αναφέρεται σε όλα τα χρεωστικά – πιστωτικά έξοδα και τόκους, σε χρεωστικές και πιστωτικές συναλλαγματικές και έσοδα

χρεογράφων που λογίζονται στα αποτελέσματα της χρήσης. Οι χρεωστικοί τόκοι τραπεζών και οι προμήθειες έχουν μειωθεί το 2005 σε σχέση με το 2004, σε αντίθεση με τους τόκους των προμηθευτών και διαφόρων πιστωτικών τόκων που έχουν αυξηθεί. Παρατηρείται στον πίνακα μια έντονη διαφορά χρεωστικών συναλλαγματικών, (δηλαδή οφειλές που υπάρχουν και από και προς την επιχείρηση), καθώς και ελάχιστα έσοδα χρεογράφων.

Πίνακας 27 Ζημίες / Κέρδη ανά μετοχή

	<u>31/12/2005</u>	<u>31/12/2004</u>
Ζημίες / Κέρδη	-530.099,23	44.192,10
Σταθμισμένος μέσος αριθμός μετοχών	3.242.308	3.242.308
(Ζημίες) / Κέρδη ανά μετοχή	-0,16	0,01

ZHMIES / KEPΔH ANA METOXH



Οι Ζημίες ανά μετοχή υπολογίζονται με διαίρεση της ζημίας με τον σταθμισμένο μέσο αριθμό των κοινών μετοχών στην διάρκεια της περιόδου.

[Δείκτης EPS =Earnings per share (Κέρδη ανά μετοχή = Σύνολο καθαρών κερδών / Μέσο αριθμό μετοχών)]

Για αυτόν τον πίνακα ορίζεται ο παραπάνω δείκτης, ο οποίος δείχνει το ύψος των κερδών και στην περίπτωση μας των ζημιών που αντιστοιχεί σε κάθε μετοχή της επιχείρησης και επηρεάζεται τόσο από το συνολικό ύψος των κερδών της, όσο και από τον αριθμό των μετοχών της. Παρατηρείται μια άνοδος της μετοχής κατά το 2004 της τάξεως του 0,01%, ενώ για το 2005 μια μείωση της τάξεως του -0,16%. Σύμφωνα με το διάγραμμα έχουμε την έντονη ζημία των κερδών ανά μετοχή.

7.1 Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη

Χρεωστικό υπόλοιπο ANEK	€ 463,76
Υποχρέωση από μερίσματα χρ.2004 προς ANEK	€97.269,24
Αμοιβές μελών Διοικητικού Συμβουλίου 01.01.2005 -31.12.2005	ευρώ 49.124,32
(01.01.2004 – 31.12.2004	ευρώ 33.491,74)
Αμοιβές Διευθυντικών Στελεχών 01.01.2005 – 31.12.2005	ευρώ 63.653,71
(01.01.2004 – 31.12.2004	ευρώ 57.184,65)

7.2 Ενδεχόμενες υποχρεώσεις

Κατά της εταιρείας εκκρεμούν:

α) αγωγές και αίτηση ασφαλιστικών μέτρων για αποζημιώσεις λόγω ατυχήματος για τις οποίες παρέχεται ασφαλιστική και νομική κάλυψη από τους ασφαλιστές P&I club WEST OF ENGLAND.

β) Αγωγές ναυτικών για διαφορές αποδοχών

Δεν αναμένεται να προκύψουν ουσιώδεις επιβαρύνσεις από τις ανωτέρω ενδεχόμενες υποχρεώσεις, πέραν αυτών που έχουν αναγνωρισθεί στις παρούσες οικονομικές καταστάσεις.

γ) Η εταιρεία δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τις χρήσεις 2000 – 2005

Πίνακας 1 Σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων 31^{ης} Δεκεμβρίου 2005

30. Συμφωνία Ιδίων Κεφαλαίων και Αποτελεσμάτων μεταξύ ΔΠΧΠ και Ελληνικών Λογιστικών Προτύπων

	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ 31/12/2003	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜ ΑΤΑ 2004	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ 31/12/2004	ΑΠΟΤΕΛΕΣ ΜΑΤΑ 2005	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ 31/12/2005
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ	14.334.916,14	239.296,48	14.369.491,82	19.110,27	14.384.312,18
(1) Διαγραφή εξόδων πολυετούς αποσβέσεως	-5.565,28	-3.707,40	-9.272,68	-5.314,11	-14.586,79
(2) Διαφορά αποσβέσεων πλοίων	-4.304.367,00	-258.121,00	-4.562.488,00	-270.083,00	-4.832.571,00
(3) Απομείωση αξίας των πλοίων	-3.568.557,00		-3.568.557,00		-3.568.557,00
(4) Πρόβλεψη για επισφαλείς απαιτήσεις	-96.000,00	-14.000,00	-110.000,00	-15.000,00	-125.000,00
(5) Μεταφορά επιχορήγησης παγίων στις υποχρεώσεις	-86.186,26		-79.003,94		-74.714,03
(6) Πρόβλεψη για αποζημίωση προσωπικού		-1.305,76	-1.305,76		
(7) Προσαρμογή μη εγκεκριμένων μερισμάτων			194.538,48		
(8) Μεταφορά των πιστωτικών συναλλαγματικών διαφορών	178.260,75	82.029,78	260.290,53	-258.812,39	172,38
ΔΙΕΘΝΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ	6.449.501,35	44.192,10	6.493.693,45	-530.099,23	5.769.055,74

Σημειώσεις επί των οικονομικών καταστάσεων

31^{ης} Δεκεμβρίου, 2005

Επεξήγηση εγγραφών μετάβασης

(1) Αφορά έξοδα πολυετούς απόσβεσης τα οποία σύμφωνα με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα υπόκεινται σε πενταετή απόσβεση, ενώ σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα δεν αναγνωρίζονται.

(2) Αφορά διαφορά αποσβέσεων πλοίων οι οποίες σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα υπολογίζονται με τη σταθερή μέθοδο στη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους. Με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα και εν απουσία συγκεκριμένης ρύθμισης για τα πλοία, λογίζονταν αποσβέσεις με μέθοδο η οποία δεν προβλέπεται από τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα.

(3) Αφορά την αναγνώριση της απομείωσης των πλοίων η οποία δεν προβλέπεται με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα.

(4) Αφορά προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις οι οποίες δεν είχαν αναγνωρισθεί με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα.

(5) Αφορά την μεταφορά των επιχορηγήσεων των παγίων από τα Ίδια κεφάλαια στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις.

(6) Αφορά την τακτοποίηση της πρόβλεψης για την αποζημίωση του προσωπικού.

(7) Αφορά την προσαρμογή των μερισμάτων της χρήσεως 2004 στα κέρδη των Ελληνικών Λογιστικών Προτύπων, τα οποία εγκρίθηκαν από την Γενική Συνέλευση το 2005.

(8) Αφορά μεταφορά πιστωτικών συναλλαγματικών διαφορών στα αποτελέσματα, η οποία σύμφωνα με τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα είχε καταχωρηθεί στο λογαριασμό προβλέψεων.

Άγιος Νικόλαος, Φεβρουάριος 2006

Δ΄ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

1. Ραγδαίες εξελίξεις στην ακτοπλοΐα

Τα τελευταία χρόνια προέκυψαν ραγδαίες εξελίξεις σε επιχειρηματικό επίπεδο με την είσοδο αμιγώς χρηματοοικονομικών σχημάτων στο χώρο της Ακτοπλοΐας.

Δύο αντίπαλα σχήματα ελέγχουν σήμερα περισσότερο από το 80% της κίνησης στην Αδριατική και κοντά στο 85% στα δρομολόγια του Αιγαίου. Πρόκειται για μια πίτα, που, με μελέτη της ΧRTC , ξεπερνά τα 1,2 δις. Ευρώ.

Οι κινήσεις της διοίκησης της ANEK είχαν ως στόχο να θωρακίσουν την κρητική εταιρεία από τις πιθανές επεκτατικές βλέψεις του Εμμανουέλε Γκριμάλντι, ο οποίος στο μεταξύ είχε αποκτήσει το 14% της ANEK.

Η προσπάθεια αυτή έφτασε μέχρι του σημείου να φέρει κοντά <Χανιώτες> και Ηρακλώτες> οι οποίοι ενώθηκαν για να αντιμετωπίσουν την <απειλή> του προερχόμενου από τη Νάπολη επιχειρηματία.

Παλαιότερα στελέχη της ANEK και των Μινωικών παραδέχονταν πως θα θεωρούσαν <<αιτία πολέμου>> το ενδεχόμενο να βαφούν στα χρώματα του ομίλου Γκριμάλτι η ναυαρχίδα του στόλου των Χανιωτών <<Ελευθέριος Βενιζέλος>> και τα δύο πιο σύγχρονα πλοία της Olympic Champion και hellenic Spirit.

Ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούν δεδομένο πως η διαδικασία συγκέντρωσης στην ακτοπλοΐα θα έχει αρκετά ακόμη επεισόδια μέχρις ότου συγκροτηθούν οι τελικοί εφοπλιστικοί πόλοι . Σημειώνουν όμως πως μετά την κίνηση - ματ της πλευράς Γιάννη Βαρδινογιάννη οι κριτικοί έχουν πλέον τον πρώτο λόγο στις εξελίξεις.

Οι άνθρωποι που είναι σε θέση να γνωρίζουν πρόσωπα και πράγματα λένε ότι για πρώτη φορά τα τελευταία 25 – 30 χρόνια στην Ελληνική

ακτοπλοΐα συγκεντρώνονται τόσο ισχυρά εφοπλιστικά ονόματα και κεφάλαια. Το γεγονός από μόνο του σημαίνει πως οι εξελίξεις θα τρέξουν γρήγορα. Επιπλέον σημειώνουν πως σε πρώτη φάση στόχος της MIG είναι να διευρύνει τις δραστηριότητες της Attika και να μπει στο χώρο της μεταφοράς φορτίων.

Ισχυροί μέτοχοι, όπως ο Θ. Βενιάμης, μέλη του διοικητικού συμβουλίου όπως ο Αλ. Εδιπίδης ή ο Μ. Φόρος και ορισμένοι ακόμη παράγοντες του ελληνικού εφοπλισμού συμμετέχουν στον επενδυτικό όμιλο και εκτιμάται πως θα έχουν βαρύνοντα λόγο στον σχεδιασμό των επόμενων κινήσεων της MIG.

2. Η <πίτα > του Αιγαίου

Τι συνέβη, όμως, κι ένας χώρος, όπως της ακτοπλοΐας, έγινε ξαφνικά περιζήτητος από τα ισχυρότερα ονόματα του ελληνικού επιχειρηματικού κόσμου;

- Ο λόγος που σήμερα μεγάλα επιχειρηματικά τζάκια της χώρας αποφασίζουν να μπουν στο κλάδο της ακτοπλοΐας δεν είναι μόνο τα αυξημένα κέρδη των εταιρειών (+22% έως και +110% το 2006, ενώ μια εταιρεία κατέγραψε αύξηση 365% πουλώντας και κάποια πλοία της).

Βασικό δέλεαρ είναι η προσδοκία ότι αυτά θα αυξηθούν ακόμα περισσότερο. Και αυτό είναι αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των ναύλων στις κύριες γραμμές - <φιλέτα> (Κρήτη , Δωδεκάνησα , Ανατολικές Κυκλάδες, β. Αιγαίο) με τη μεγαλύτερη κίνηση επιβατών και οχημάτων, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

- Μελέτη της εταιρείας συμβούλων XRTC καταλήγει σε ένα ενδιαφέρον συμπέρασμα για τον ακτοπλοϊκό χώρο, καθώς τονίζει πως μια αγορά με πολλές εταιρείες δεν εγγυάται απαραίτητως συνθήκες

ανταγωνισμού (π.χ. περιπτώσεις καρτέλ ή άλλων συμφωνιών και αντι – ανταγωνιστικών πρακτικών μεταξύ τους.) Είναι χαρακτηριστικό ότι στις γραμμές των ανατολικών Κυκλάδων δραστηριοποιούνται φέτος πέντε εταιρείες, αλλά στις συγκεκριμένες γραμμές καταγράφονται από τις υψηλότερες τιμές εισιτηρίων της ελληνικής αγοράς.

- Βάσει της ίδιας μελέτης, πολλές σε αριθμό ακτοπλοϊκές δεν συνεπάγεται απαραίτητα ότι η <πίτα> των εσόδων μοιράζεται σε περισσότερους <παίχτες>. Έτσι, ενώ στην Ελλάδα καταγράφεται << πληθωρισμός>> εταιρειών (58 εταιρείες για 84 Γραμμές), σύμφωνα με τη μελέτη το 66% απ’ αυτές εκτελούν δρομολόγια μόνο σε μια γραμμή. Οπότε οι μεγάλες εταιρείες που έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από τρεις γραμμές << μαζεύουν>> μεγάλο μέρος της κίνησης και των εσόδων.

Στοιχεία βεβαίως που αν μη τι άλλο εξηγούν εν μέρει το γιατί το ενδιαφέρον για τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες μεγαλώνει και φέρνει νέους παίχτες στον κλάδο.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, αποκτά εξαιρετικό ενδιαφέρον να διοργανωθεί ένα φορούν για την ακτοπλοΐα από τους μεγαλύτερους φορείς του Ελληνικού Τουρισμού , της ακτοπλοΐας και του επιχειρηματικού κόσμου.

Σ υ μ π έ ρ α σ μ α

Ναυτιλία και Τουρισμός αποτελούν, τους δύο βασικούς μοχλούς ανάπτυξης, ιδιαίτερα για τις παράκτιες περιοχές της χώρας μας και κυρίως για τα Ελληνικά νησιά. Η Ναυτιλία αποτελεί εργαλείο για τον Τουρισμό και ο Τουρισμός μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη της ελληνικής Ναυτιλίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ANEK ΚΑΙ ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ ΤΗΣ

Η «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» κατέχει τον διακριτικό τίτλο ANEK ή ANEK LINES σε ότι αφορά τις σχέσεις της με το εξωτερικό και ιδρύθηκε το 1967 (ΦΕΚ: 201/10.04.1967)

Έδρα της εταιρείας ορίστηκε ο Δήμος Ελευθερίου Βενιζέλου του νομού Χανίων Κρήτης επί της Λεωφόρου Καραμανλή, Τ.Κ. 73100, Χανιά. Η εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών με ΑΡ. Μ.Α.Ε. (Αριθμός Μητρώου Ανώνυμης Εταιρείας) 11946/06/Β/86/07. Η διάρκεια της εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 3 του Καταστατικού της είναι μέχρι την 31/12/2050 και μπορεί να παρατείνεται με τροποποίηση του εν λόγω άρθρου.

Σκοπός της εταιρείας, βάσει του άρθρου 4 του Καταστατικού της ως ισχύει, είναι:

α.) Η απόκτηση με αγορά ή ναυπήγηση, ή με κάθε άλλο νόμιμο τρόπο, και η εκμετάλλευση πλοίων οποιουδήποτε τύπου, ικανών για την ασφαλή μεταφορά προσώπων, εμπορευμάτων, πραγμάτων και οχημάτων δια θαλάσσης στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό. Η απόκτηση αυτή μπορεί να διέπεται από εγκριτική πράξη που εκδίδεται κατά το άρθρο 13 του Νομικού Δικαίου 2687/53.

β.) Η εκμετάλλευση ή πρακτόρευση πλοίων και γενικά πλωτών μέσων, ιδιόκτητων ή μη, κάθε εθνικότητας και σημαίας, με ναύλωση ή με οποιονδήποτε τρόπο γενικά. (Με προμήθεια ή συνεργασία με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο).

γ.) Η απόκτηση ή εκμετάλλευση με κάθε νόμιμο τρόπο οποιασδήποτε φύσεως και μορφής Τουριστικών, Ξενοδοχειακών, Κτηνοτροφικών, Γεωργικών και Αλιευτικών Μονάδων και Επιχειρήσεων.

δ.) Η ίδρυση ή εκμετάλλευση με οποιονδήποτε τρόπο επιχειρήσεων μετασκευής ή επισκευής πλοίων και λοιπών μεταφορικών μέσων, όπως βιομηχανικών επιχειρήσεων γενικά και επιχειρήσεων μεταφορών ξηράς.

ε.) Η συμμετοχή σε εταιρείες κάθε φύσεως και μορφής που επιδιώκουν οποιονδήποτε από τους ανωτέρω σκοπούς, καθώς και η σύσταση κοινοπραξιών ή θυγατρικών εταιρειών οποιασδήποτε φύσεως με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, Έλληνα ή αλλοδαπό, που επιδιώκουν κάποιον από τους ανωτέρω σκοπούς.

Το Καταστατικό της εταιρείας δεν περιέχει διατάξεις που να αποκλίνουν από τις αντίστοιχες του Κ.Ν. 2190/1920. Ο Νομικός Έλεγχος σχετικά με το Καταστατικό της εταιρείας επισημαίνει τα εξής:

«Σύμφωνα με το άρθρο 15 του κωδικοποιημένου καταστατικού της εταιρείας, εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση πέντε (5) αναπληρωματικά μέλη. Στη θεωρία υποστηρίζεται ότι η νομιμότητα εκλογής αναπληρωματικών συμβούλων είναι αμφίβολη, διότι μάλλον δεν νοείται σύμβουλος με μοναδικό καθήκον την ενδεχόμενη αναπλήρωση άλλου συμβούλου.

Επίσης, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι τετραετής, ξεκινά την ενδέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους εκλογής τους και λήγει την δέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους εξόδου τους. Η παραπάνω ρήτρα του καταστατικού δεν συνηθίζεται διότι η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου υπολογίζεται κατά την ορθότερη άποψη από τη Γενική Συνέλευση που τα εξέλεξε, μέχρι τη σύνοδο της νέας Γενικής Συνέλευσης προς εκλογή του επόμενου Διοικητικού Συμβουλίου.

Ωστόσο, θεωρείται ότι οι παραπάνω καταστατικές διατάξεις δεν συνιστούν απόκλιση από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920.

Σε σχέση με το άρθρο 5 του καταστατικού της εταιρείας που ορίζει ότι οι κάτοχοι των προνομιούχων με δικαίωμα ψήφου μετοχών που εκδόθηκαν το 1996 δικαιούνται, πλην των προβλεπόμενων στο Νόμο προνομίων, και του προνομίου απόληψης σταθερού μερίσματος, χωρίς να δικαιούνται και του μερίσματος των κοινών μετοχών, αναφέρεται ότι ο παραπάνω όρος διαφοροποιείται σε σχέση με την διάταξη του άρθρου 3 παρ. 1 του Κ.Ν. 2190/1920, σύμφωνα με την οποία αναγνωρίζονται σε κάθε περίπτωση έκδοσης προνομιούχων μετοχών το προνόμιο της απόληψης πρώτου μερίσματος και της προνομιακής συμμετοχής στο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας.

Δεδομένου όμως, ότι (α) το προνόμιο απόληψης σταθερού μερίσματος ανά μετοχή δεν υφίσταται για μεν τις προνομιούχες μετοχές εκδόσεως 1990 από την 01/01/1995, για δε τις προνομιούχες μετοχές εκδόσεως 1996 από την 01/01/2001, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 16 και 22 του καταστατικού της εταιρείας, και (β) δεν υπάρχει εκκρεμότητα εκ της διανομής μερίσματος για τις προνομιούχες μετοχές εκδόσεως 1990 και 1996, ως

αποτέλεσμα των προνομίων για τις οποίες εκδόθηκαν, σύμφωνα με την από 19/03/2007 βεβαίωση της εταιρείας, η παρούσα διάταξη δεν επηρεάζει την εγκυρότητα του καταστατικού της εταιρείας.

Οι Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων συγκαλούνται με πρόσκληση του Διοικητικού Συμβουλίου. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει την ημέρα, την ώρα, τον τόπο συνεδρίασης, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Δημοσιεύεται τουλάχιστον είκοσι πλήρεις ημέρες πριν την ημερομηνία που έχει οριστεί για τη συνεδρίασή της στο Φ.Ε.Κ. στον ημερήσιο τύπο και στο ημερήσιο δελτίο τιμών του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Σε περίπτωση επαναληπτικής Γενικής Συνέλευσης επαναλαμβάνονται οι παραπάνω διατυπώσεις τουλάχιστον δέκα πλήρεις ημέρες πριν τη συνεδρίασή της.

Πέντε τουλάχιστον ημέρες πριν την ημερομηνία συνεδρίασης κάθε μέτοχος που επιθυμεί να συμμετέχει, θα πρέπει να καταθέσει στην Εταιρεία ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, ή σε οποιαδήποτε στην Ελλάδα από τις Ανώνυμες Τραπεζιτικές Εταιρείες οριζόμενες στην πρόσκληση, τις βεβαιώσεις της Ανώνυμης Εταιρείας «Κεντρικό Αποθετήριο Αξιών» ή τις αποδείξεις καταθέσεως των τίτλων των μετοχών, που σε εισηγμένες θεωρίες εκδίδονται από το χειριστή των μετοχών στο Σ.Α.Τ., καθώς και τυχόν έγγραφα αντιπροσώπευσής του.

Μέτοχοι, οι οποίοι δεν συμμορφώθηκαν με τις ανωτέρω διατάξεις μπορούν να συμμετάσχουν στην Γενική Συνέλευση μόνο κατόπιν άδειας αυτής.

Η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, συνέρχεται υποχρεωτικά μία φορά κάθε έτος και εντός διαστήματος έξι μηνών το μέγιστο, από τη λήξη του οικονομικού έτους. Δέκα ημέρες πριν από τη συνεδρίαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης η εταιρεία οφείλει να θέτει

στη διάθεση των μετόχων τις οικονομικές καταστάσεις και τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού της Συμβουλίου και των Ελεγκτών και το Ετήσιό της Δελτίο.»

2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

2.1. Κατά το Ευρωπαϊκό δίκαιο

Η απελευθέρωση της παροχής των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπεται από τον Κανονισμό 3577/1992 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992, «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες μεταφορές – καμποτάζ)» (*Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε., L' 364/1992).

Σύμφωνα με τον αντίστοιχο Κανονισμό 3577/1992 για την Ελλάδα και με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που αυτός προβλέπει, από την 1^η Ιανουαρίου του 1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της ΕΟΚ και φέρουν τη σημαία του, εφόσον τα σκάφη αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος. Η εκπλήρωση όλων των προϋποθέσεων νηολόγησης εφαρμόζεται από την 31^η Δεκεμβρίου 1996.

Πρέπει να σημειωθεί ότι με βάση ρητή διάταξη του ανωτέρω Κανονισμού, η Ελλάδα είχε δικαίωμα παρέκκλισης μέχρι την 1^η Ιανουαρίου 2004, από την υποχρέωση απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών, για τακτικές

γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούνται από σκάφη κάτω των 650 τόνων μικτού φορτίου.

2.2 Κατά το Ελληνικό δίκαιο

- **Ελληνική Νομοθεσία.**

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και ειδικότερα με το Κ.Δ.Ν.Δ , μέρος IV Κεφάλαιο Α΄(Ακτοπλοΐα) άρθρο 164 ορίζεται ότι:

1 . Ελληνικά επιβατηγά πλοία που συμπληρώνουν ηλικία 35 ετών απομακρύνονται υποχρεωτικά και παύουν να χαρακτηρίζονται (εντός Επικρατεΐς) ως επιβατηγά.

2. Δικαίωμα μεταφοράς επιβατών εντός ελληνικής επικράτειας (δηλ. μεταξύ λιμένων εσωτερικού) έχουν μόνο τα ελληνικά επιβατηγά πλοία.

3. Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία δρομολογούνται σε διάφορες συγκοινωνιακές ακτοπλοϊκές γραμμές κατόπιν ειδικής Απόφασης, για κάθε πλοίο του ΥΕΝ.

Στην Ελλάδα το νομοθετικό κείμενο που ρυθμίζει τη λειτουργία των Ανώνυμων Ναυτιλιακών Εταιρειών είναι ο Κ.Ν. 2190/20 «περί ανώνυμων εταιρειών», όπως ισχύει σήμερα. Πέραν τούτου, το βασικό νομοθέτημα για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ο Νόμος 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (Φ.Ε.Κ. Α΄ 145/2001), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

Σύμφωνα λοιπόν με τις γενικές διατάξεις του Νόμου αυτού, από την 1^η Νοεμβρίου 2002, η Ελλάδα είναι ελεύθερη στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες:

α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εξαιρούμενης της Ελβετίας.

β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, από επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατηγών και πορθμείων, καθώς και από πλοία ολικής χωρητικότητας έως 650 μονάδων υπολογισμού, εφόσον είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε., του Ε.Ο.Χ., ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. πλην της Ελβετίας και φέρουν τη σημαία του.

- **Εποπτεία – Αρμόδια Όργανα**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 και 2. του Ν. 2932/2001, η παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου, αναλόγως αρμοδιότητας. Επίσης, βάσει του άρθρου 9 του Ν. 2932/2001, συστάθηκε και το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), το οποίο ασκεί γνωμοδοτική αρμοδιότητα.

3.. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά ή οχηματαγωγά πλοία, τα οποία δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών. Το δίκτυο αυτό καθορίζεται μέχρι την 31^η Οκτωβρίου κάθε έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι πλοίο που δρομολογείται σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας, μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

3.1 Τακτική δρομολόγηση

α) Προϋπόθεση

Οι προϋποθέσεις της τακτικής δρομολόγησης ενός πλοίου ρυθμίζονται από το άρθρο 3 του Ν. 2932/2001. Η τακτική δρομολόγηση ενός πλοίου, επιβαταγωγού και οχηματαγωγού, γίνεται πάντα για χρονική περίοδο ενός έτους και ξεκινάει την 1^η Νοεμβρίου.

β) Ως προς τα χαρακτηριστικά του πλοίου

Σύμφωνα με τα αναφερθέντα – οριζόμενα στο άρθρο αυτό, προκειμένου να δρομολογηθεί ένα πλοίο, θα πρέπει αυτό να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος – μέλος της νηολόγησής του στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από το νόμο ναυτιλιακά έγγραφα, τα πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας

του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν. Σε περίπτωση που το εν λόγω πλοίο φέρει σημαία άλλου κράτους μέλους, το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με την Ελληνική Νομοθεσία για τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων και τις απαιτήσεις σε θέματα ασφαλείας και υγιεινής – ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

Επίσης, το πλοίο θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της γραμμής την οποία θα εξυπηρετεί.

γ) Ως προς το όριο ηλικίας των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων

Στο άρθρο 3 παρ. 2 εδάφιο γ του Ν. 2932/2001, προβλέπεται ότι τα επιβατηγά και επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες θα πρέπει να συμπληρώνουν ηλικία υπολογιζόμενη από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης 35 ετών. Αντίστοιχα 34 ετών κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2006, 32 ετών κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2007 και 30 ετών κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2008. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 30 ετών κατά την δρομολόγησή τους στο μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 2008. Η οδηγία αυτή εφαρμόζεται μετά από τροποποίησή της σε όλα τα νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω και στα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη ανεξαρτήτως μήκους.

Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 6 παρ. 2 της παραπάνω οδηγίας, «Όλα τα οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) των κατηγοριών Α και Β, των οποίων η καρένα

του πλοίου (τροπίδα) έχει τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται στο ανάλογο στάδιο πριν την 1^η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις των άρθρων 6,8 και 9 της Οδηγίας 2003/25 το αργότερο την 1^η Οκτωβρίου 2010, εκτός αν έχουν παροπλιστεί κατά την εν λόγω ημερομηνία ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία, κατά την οποία θα φτάσουν σε ηλικία 30 ετών, αλλά οπωσδήποτε όχι αργότερα από την 1^η Οκτωβρίου 2015.

Κατά τα ανωτέρω, τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), τα οποία έχουν κλείσει 30 χρόνια από τότε που τοποθετήθηκε η καρένα τους, οφείλουν μέχρι 1^η Οκτωβρίου του 2010 να έχουν προσαρμοστεί με τα προβλεπόμενα μέτρα ευστάθειας, όπως αυτά προβλέπονται αναλυτικότερα στις διατάξεις 6,8 και 9 της Οδηγίας 2003/25, η οποία έχει ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο με το Π.Δ. 52/2005. Δηλαδή:

A) Να τηρούν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, οι οποίες αναλύονται στις διατάξεις του Π.Δ. 52/2005 και οι οποίες αφορούν μεταξύ άλλων, την υποχρέωση των πλοίων να πληρούν τόσο τις απαιτήσεις του κεφαλαίου ΠΙ του Κανονισμού Β/8 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS), σχετικά με την στεγανή υποδιαίρεση και την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, όσο και τις πλέον απαιτήσεις που τίθενται στο Π.Δ. 52/2005 σχετικά με την ευστάθεια των πλοίων σε περίπτωση υποθετικής ζημιάς και την επιτρεπόμενη εισροή υδάτων στο κατάστρωμα στην παραπάνω περίπτωση. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διεξάγει δοκιμές σχετικά με την ευστάθεια των πλοίων. Οι δοκιμές αυτές έχουν ως στόχο να παράσχουν μια περισσότερο αξιόπιστη διαδικασία για την αξιολόγηση της επιβιωσιμότητας ενός επιβατηγού – οχηματαγωγού πλοίου Ro – Ro που έχει υποστεί ζημιά στη θάλασσα.

B) Να τους έχουν χορηγηθεί τα απαραίτητα πιστοποιητικά ευστάθειας, μετά από τις δοκιμές που διεξάγονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Γ) Να τηρούν τις προθεσμίες γνωστοποίησης από τις αρμόδιες αρχές καθώς και τις άλλες προϋποθέσεις που προβλέπονται σε κάθε εκάστοτε περίπτωση εποχιακής ή βραχείας δρομολόγησης.

δ) Ως προς το προσωπικό του πλοίου

• **Επάνδρωση πλοίου**

Σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/1992 (άρθρο 3), τα θέματα της επάνδρωσης των πλοίων εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους της νηολόγησης, - για ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και κρουαζιερόπλοια, εκτός από σκάφη κάτω των 650 GT - , ή στην αρμοδιότητα του κράτους μέλους υποδοχής – για ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά⁴ και σκάφη κάτω των 650 GT –

Ωστόσο, σύμφωνα με τον παραπάνω κανονισμό, από την 1^η Ιανουαρίου του 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού από ή προς άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος, δηλαδή στο κράτος του οποίου φέρει τη σημαία.

Επιπλέον, στο άρθρο 2 παρ. 7 του Ν. 2932/2001 ορίζεται ότι όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας. Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η απαίτηση αυτή απορρέει και από τον Κανονισμό 3577/1992 και συγκεκριμένα από το άρθρο 3 παρ. 2, σύμφωνα με το οποίο για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση των σκαφών αυτών εμπίπτουν στην

αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο τα σκάφη αυτά εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή το κράτος υποδοχής.

- **Οργανική Σύνθεση Πληρώματος**

Το ζήτημα της σύνθεσης του προσωπικού των πλοίων ρυθμίζεται διεξοδικά από την Ελληνική Νομοθεσία.

Τα σημαντικότερα νομοθετήματα από αυτά παρατίθενται παρακάτω:

- i. Το άρθρο 87 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)
- ii. Οι διατάξεις του Π.Δ. 177/1974 (ΦΕΚ Α'64/1974) «Περί οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων», όπως αυτό τροποποιήθηκε κυρίως από τα Π.Δ. 581/1977, 230/1984 και 319/1996.
- iii. Το Π.Δ. 12/1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών – Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνώρισεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικής ικανότητας (ΦΕΚ Α'5/1993), όπως αυτό τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 315/1995 και ισχύει. Τέλος,
- iv. Το Π.Δ. 315/1995 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών – Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνώρισεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας» (ΦΕΚ Α'171/1995). Τα σχετικά με τη ναυτική ικανότητα των μελών του πληρώματος, ρυθμίζονται διεξοδικά με σειρά Προεδρικών Διαταγμάτων.

ε) Ως προς τον Πλοιοκτήτη

Πέραν των ανωτέρω κανόνων σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων, στο άρθρο 3 του Ν. 2932/2001, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται στο πρόσωπο του ασκούντος τη ναυτιλιακή δραστηριότητα πλοιοκτήτη και οι οποίες σε γενικές γραμμές σχετίζονται με:

α) Την αξιοπιστία και τη φερεγγυότητα του πλοιοκτήτη, δηλαδή να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους για πρόκληση ναυαγίου με πρόθεση, να μην έχει προκαλέσει διατάραξη της ασφάλειας των πλοίων, να μην έχει εκθέσει πλοίο σε κίνδυνο, πειρατεία, εμπορία ή μεταφορά ναρκωτικών, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, κιβδηλεία, δόλια χρεοκοπία κ.λ.π. Επιπλέον, θα πρέπει για την παροχή υπηρεσιών να μην τελεί σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους της Ε.Ε., του Ε.Ο.Χ., ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. Θα πρέπει να έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και τη νομοθεσία της χώρας που έχει εγκατασταθεί.

β) Τη χρήση από αυτόν συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα πάντα με τις ισχύουσες διατάξεις.

γ) Την κάλυψη της αστικής ευθύνης του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη, ή απώλεια, ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς.

Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, οι προσωποπαγείς απαιτήσεις των ανωτέρων διερευνώνται στο πρόσωπο του προέδρου του

Διοικητικού Συμβουλίου, του Διευθύνοντος Συμβούλου, του διαχειριστή ή νόμιμου εκπροσώπου για τη διοίκηση ή διαχείριση του νομικού προσώπου. Τέλος, κατά ρητή πρόβλεψη του Ν. 2932/2001, ο πλοιοκτήτης δικαιούται εντός της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο του με ένα άλλο ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και προσόντων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο.

3.2 Διαδικασία

α) Υποβολή Δήλωσης

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 2932/2001 για τη δρομολόγηση ενός ή περισσότερων πλοίων, οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες υποβάλλουν στο Υπουργείο έως την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους δήλωση, η οποία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, προσδιοριστικά στοιχεία τόσο των ίδιων, (επωνυμία, έδρα ή κατοικία, ιθαγένεια, ονοματεπώνυμο), όσο και στοιχεία του πλοίου ή των πλοίων που προτίθενται να δρομολογήσουν, τα δρομολόγια που θα εκτελούνται σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και τα οχήματα, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου/ων εντός της δρομολογιακής περιόδου, καθώς και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

Ο τύπος και τα στοιχεία της δήλωσης που υποβάλλεται στο Υπουργείο σύμφωνα με τα παραπάνω, καθώς και τα συνυποβαλλόμενα έγγραφα από τα οποία προκύπτει η συνδρομή των ως άνω προϋποθέσεων, οι

περιπτώσεις εκπρόθεσμης υποβολής εγγράφων και ο χρονικός προσδιορισμός αυτής, καθώς και οι διαδικασίες ελέγχου των υποβαλλόμενων εγγράφων, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου. Για τον καθορισμό του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου, του παρεχόμενου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτήν έχει εκδοθεί η υπ' αριθμόν 3332.2/01/06 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 76/26.01.2006)

Μετά την κατάθεση των δηλώσεων μέχρι την 31^η Ιανουαρίου και έως και την 10^η Φεβρουαρίου κάθε έτους, η αρμόδια Υπηρεσία εκδίδει δελτίο τύπου σχετικά με τις υποβληθείσες δηλώσεις. Οι δηλώσεις αυτές είναι επιδεκτικές συμπλήρωσης, τροποποίησης ή ανάκλησης από τον ενδιαφερόμενο έως την 20^η Φεβρουαρίου. Οι σχετικές τροποποιήσεις ανακοινώνονται από την αρμόδια Υπηρεσία μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου με δελτίο τύπου και ανακοίνωση στην ιστοσελίδα του Υπουργείου. Εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση τροποποίησης της δήλωσης αυτής, η Υπηρεσία κοινοποιεί εγγράφως στον ενδιαφερόμενο την αποδοχή της δήλωσής του έως την 31^η Μαρτίου.

Περαιτέρω, το Υπουργείο δύναται να τροποποιήσει στο μέτρο που είναι αναγκαίο τη δήλωση, τόσο ως προς τα δρομολόγια για λόγους ασφαλείας και λειτουργικότητας, όσο και ως προς το ναύλο, εφόσον κρίνεται αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη για συγκεκριμένη σύνδεση ανώτατη τιμολόγηση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Τέλος, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να εκτελεί τα παραπάνω δρομολόγια και σε συνεργασία με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο, καθώς και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους.

β) Πρόσθετες Προϋποθέσεις

Για την ακριβή και καλή εκτέλεση των όρων της δρομολόγησης ο πλοιοκτήτης πρέπει να καταθέτει εγγυητική επιστολή στο Υπουργείο πριν από την έναρξη των δρομολογίων. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «περί εγγυητικής επιστολής καλής δρομολόγησης πλοίων» (3332.3/1/19.10.2001), η οποία τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμόν 3332.3/16 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 1323/10.10.2002), ορίζεται το ποσό της εγγυητικής επιστολής με βάση το ολικό μήκος του πλοίου, καθώς και το ποσό του παραβόλου των προηγούμενων εγγράφων. Με την ίδια απόφαση ορίζονται τα τραπεζικά ή πιστωτικά ιδρύματα ή άλλα νομικά πρόσωπα, των οποίων οι εγγυητικές επιστολές γίνονται δεκτές, το περιεχόμενό τους, ο τρόπος υπολογισμού του χρηματικού ύψους αυτών, τα κριτήρια ολικής ή μερικής κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών, τα αρμόδια όργανα που αποφασίζουν για την κατάπτωση αυτή καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Η εγγυητική αυτή επιστολή πρέπει να έχει ισχύ μέχρι και ένα μήνα μετά τη λήξη της δρομολογιακής περιόδου.

γ). Εκτέλεση, Μεταβολή και Διακοπή Δρομολογίων

Η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική. Μεταβολή των δρομολογίων δεν επιτρέπεται μονομερώς από πλευράς πλοιοκτητών. Μεταβολή των δρομολογίων είναι δυνατή μόνο κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος των πλοιοκτητών, με απόφαση του Υπουργού, ύστερα και από τη σύμφωνη γνώμη του Σ.Α.Σ., εφόσον κριθεί ότι η αποδοχή του σχετικού αιτήματος δεν διαταράσσει την εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργεί διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών.

Διακοπή της εκτέλεσης των δρομολογίων επιτρέπεται στις απαριθμημένες από το νόμο περιπτώσεις (άρθρο 6 παρ. 3 του Ν. 2932/2001), για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης και για το χρονικό διάστημα που κρίνεται αναγκαίο, για την εκτέλεση μετασκευών, ή διαρρυθμίσεων, ή αντικατάσταση των κύριων μηχανών πρόωσης, καθώς και των εργασιών ευρείας έκτασης ή συντήρησης του πλοίου, ή λόγω εξαιρετικής ανάγκης, ή λόγω ανωτέρας βίας, ή άλλης σοβαρής αιτίας. Για την ακινησία του πλοίου απαιτείται εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου και θεώρηση αυτής από τη Λιμενική Αρχή. Στις περιπτώσεις δε εκείνες που απαιτείται διακοπή για αποκατάσταση ζημίας ή βλάβης, για εκτέλεση μετασκευών ή διαρρυθμίσεων, ή αντικατάστασης των κύριων μηχανών πρόωσης ή εργασιών ευρείας έκτασης συντήρησης του πλοίου, απαιτείται και αίτηση του πλοιοκτήτη, καθώς και έγκριση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η τελευταία χορηγείται κατόπιν γνωμάτευσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ότι συντρέχουν λόγοι δικαιολογητικοί της ακινησ

3.3 Έκτακτη Δρομολόγηση

α) Μη δρομολογημένων πλοίων

Σε περίπτωση που πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία, το άρθρο 7 της παρ. 1 του Ν. 2932/2001 παρέχει τη δυνατότητα κατά παρέκκλιση από την ανωτέρω διαδικασία τακτικής δρομολόγησης, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό πλοίο για την εκτέλεση συγκεκριμένου δρομολογίου/ων, εφόσον ωστόσο πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις ως προς το πλοίο και ως προς το πρόσωπο του πλοιοκτήτη όπως αναγράφονται παραπάνω.

β) Πλοίων ήδη δρομολογημένων

Η δεύτερη παράγραφος του ίδιου άρθρου (άρθρο 7 του Ν. 2932/2001), προβλέπει ότι με απόφαση του Υπουργού, ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, είναι δυνατόν να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους.

Το άρθρο 8 του ίδιου νόμου σχετικά με τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ορίζει ρητά ότι οι ανωτέρω διατάξεις για την έκτακτη δρομολόγηση έχουν εφαρμογή στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.

4- ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ

4.1 Διαδικασία Καθορισμού των Ναύλων

Και μετά την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, το Κράτος εξακολουθεί να ασκεί έλεγχο επί των ανώτατων ορίων των ναύλων επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων.

Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με τον καθορισμό των ναύλων για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σημειώνονται τα εξής:

(α) Τακτική Δρομολόγηση

Όπως προκύπτει από το άρθρο 4 του Ν. 2932/2001, στην περίπτωση τακτικής δρομολόγησης, δηλαδή δρομολόγησης που γίνεται κατόπιν υποβολής σχετικής δήλωσης από τον πλοιοκτήτη που επιθυμεί να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, ο τελευταίος προτείνει μεταξύ άλλων την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η εν λόγω ανώτατη τιμολόγηση αφορά την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και τα οχήματα και δεν περιλαμβάνει τη διακεκριμένη θέση, η τιμολόγηση της οποίας δεν προσδιορίζεται σε αυτό το στάδιο.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.4 του Ν. 2932/2001, το αρμόδιο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή Αιγαίου κατά περίπτωση, μπορεί να προβεί στο μέτρο που είναι αναγκαίο στην τροποποίηση της προτεινόμενης από τον πλοιοκτήτη ανώτατης τιμολόγησης, στο πλαίσιο της παραπάνω δήλωσης, εφόσον κρίνεται αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη για συγκεκριμένη

σύνδεση ανώτατη τιμολόγηση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

(β) Σύμβαση Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 8 του Ν. 2932/2001, σε περίπτωση που η δρομολόγηση πλοίου πρόκειται να πραγματοποιηθεί μέσω σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής, στη σχετική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, - οι όροι της οποίας είναι και όροι της σύμβασης- μεταξύ άλλων αναφέρεται και ο ναύλος.

4.2 Μέθοδος Υπολογισμού των Ναύλων

Μέχρι σήμερα και μετά την εισαγωγή του Ν. 2932/2001, έχει εκδοθεί σειρά υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες ρυθμίζουν ζητήματα περί καθορισμού των ναύλων.

Με την υπ' αριθμόν 3323.1/01/06 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 657/25.05.2006) καθορίστηκε μεταξύ άλλων, ότι δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται από τον λιμένα Πειραιά και επιστροφή, με πλοία της ακτοπλοΐας, εφόσον η σύνδεση του λιμένα Πειραιά με το λιμένα του προορισμού εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες με ανεξάρτητη μεταξύ τους οικονομική δραστηριότητα και ο λιμένας προορισμού έχει ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 ατόμων (επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες), βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετήσιων στατιστικών στοιχείων. Ειδικότερα, στις περιπτώσεις που υπάρχουν

περισσότεροι του ενός λιμένες προσέγγισης σε ένα νησί, η ετήσια επιβατική κίνηση υπολογίζεται ως ενιαία ανά νησί, με εξαίρεση την Κρήτη, όπου στην περίπτωση αυτή συνυπολογίζεται η κίνηση του Νομού Χανίων με εκείνη του Νομού Ρεθύμνου από τη μια, και η κίνηση του Νομού Λασιθίου με εκείνη του Νομού Ηρακλείου από την άλλη.

Επίσης, δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται με πλοία της ακτοπλοΐας στις συνδέσεις που τόσο λιμένας αφετηρίας, όσο και λιμένας προορισμού είναι ο λιμένας Κρήτης, αφού η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες, με ανεξάρτητη μεταξύ τους οικονομική δραστηριότητα. Επιπλέον, οι λιμένες αυτοί που προσδιορίζουν τη σύνδεση έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 ατόμων βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετήσιων στατιστικών στοιχείων.

5. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ / ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

5.1 Ευρωπαϊκό δίκαιο

Οι απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να πληρούν τα επιβατηγά πλοία καθορίζονται κατά βάση από την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου του 1998, «για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία» (Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε., L' 144/1998, Οδηγία 98/18'). Η Ελληνική Νομοθεσία προσαρμόστηκε προς την Οδηγία 98/18 με το Π.Δ. 103/1999.

Ακολούθησε σειρά οδηγιών με τελευταία την Οδηγία 2003/24/ΕΚ «για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία» η οποία τροποποιεί την Οδηγία 98/18 και η οποία ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη με το Π.Δ. 66/2005, ενώ η Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003 «σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) (Οδηγία 2003/25') ενσωματώθηκε στην Ελληνική Νομοθεσία με το Π.Δ. 52/2005.

Τέλος, η Οδηγία 2003/75/ΕΚ της Επιτροπής της 29^{ης} Ιουλίου 2003 «που τροποποιεί το παράρτημα I της Οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία» («Οδηγία 2003/75'), ενσωματώθηκε επίσης στο Ελληνικό Δίκαιο με το Π.Δ. 309/2003.

5.2 Ελληνικό Δίκαιο

α) Δυνάμει του Π.Δ. 103/1999 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998» (ΦΕΚ Α΄ 110/1999) (Π.Δ. 103/1999) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, ενσωματώθηκαν στην Ελληνική Νομοθεσία οι διατάξεις της Οδηγίας 98/18/ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Το Π.Δ. 103/1999 εισήγαγε ενιαίο επίπεδο ασφάλειας της ζωής, της περιουσίας και της προστασίας του περιβάλλοντος στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων και σκαφών εκτελούν εσωτερικούς πλόες και θέσπισε διαδικασίες διαπραγμάτευσης σε διεθνές επίπεδο, για την εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες.

Με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αυτό ορίζει, το Π.Δ. 103/1999 εφαρμόζεται στα νέα επιβατηγά πλοία, τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία άνω των 24 μέτρων και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν εκτελούν πλόες εσωτερικού.

Το άρθρο 6 του Π.Δ. 103/1999 καθορίζει τις απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να πληρούνται από τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

- Πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας και ισοδύναμες απαιτήσεις

Με το άρθρο 7 του Π.Δ. το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την ευχέρεια:

(α) Να λαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των απαιτήσεων ασφαλείας, εφόσον κρίνει ότι οι ισχύουσες απαιτήσεις, πρέπει λόγω ειδικών τοπικών

συνθηκών να βελτιωθούν σε ορισμένες περιπτώσεις και εφόσον η ανάγκη αυτή έχει αποδειχθεί.

β) Να θεσπίζει μέτρα που επιτρέπουν την εφαρμογή απαιτήσεων ισοδύναμων προς τους κανονισμούς που ορίζονται στο παράρτημα 1 του εν λόγω Π.Δ., υπό τον όρο ότι οι εν λόγω ισοδύναμες απαιτήσεις είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικές με τους κανονισμούς αυτούς.

- **Εξαιρέσεις**

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί, εφόσον δεν υποβαθμίζεται το επίπεδο ασφαλείας, να θεσπίσει μέτρα για την εξαίρεση πλοίων του Π.Δ. 103/1999, για την εκτέλεση πλόων μεταξύ ελληνικών λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των αρχιπελαγικών θαλάσσιων περιοχών που προφυλάσσονται από τις συνθήκες της ανοιχτής θάλασσας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις λειτουργίας (μικρότερο σημαντικό ύψος κύματος, περιορισμένη χρονική περίοδος του έτους, πλόες μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας ή με κατάλληλες κλιματικές ή καιρικές συνθήκες ή περιορισμένη διάρκεια πλου ή εγγύτητα προς τις υπηρεσίες διάσωσης).

Σημειώνεται ότι οι ανωτέρω αποφάσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τον ορισμό πρόσθετων ή ισοδύναμων απαιτήσεων και εξαιρέσεων κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με διαδικασία που περιγράφεται λεπτομερώς στο άρθρο 7 παρ. 4 του Π.Δ. 103/1999 (άρθρο 7 της Οδηγίας 98/18).

Εξάλλου, σε περίπτωση που η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας («ΔΕΕΠ») κρίνει ότι ένα επιβατηγό πλοίο ή σκάφος που εκτελεί εσωτερικό πλου, μολονότι πληροί τις διατάξεις του Π.Δ. 103/1999, δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας ή του περιβάλλοντος, είναι δυνατή η αναστολή της λειτουργίας του εν λόγω πλοίου ή σκάφους ή η επιβολή

πρόσθετων μέτρων ασφαλείας, έως ότου εκλείψει ο κίνδυνος. Και στις περιστάσεις αυτές, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη σχετικά με την απόφασή του, με τεκμηριωμένη έκθεση των σχετικών λόγων, προκειμένου να εξετάσει αυτή κατά πόσο η αναστολή ή τα πρόσθετα μέτρα δικαιολογούνται λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια ή το περιβάλλον. Διευκρινίζεται ότι η σχετική απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «περί αναστολής ή λήψης μέτρων» υπόκειται σε ενδεχόμενη ανάκληση, σε περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφανθεί ότι η απόφαση δεν δικαιολογείται.

• **Επιθεωρήσεις**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Π.Δ. 103/1999 (άρθρο 10 της Οδηγίας 98/18), προβλέπεται σειρά επιθεωρήσεων που διενεργούνται από τη ΔΕΕΠ, τόσο για κάθε νέο όσο και για κάθε υπάρχον επιβατηγό με ελληνική σημαία.

-Πιστοποιητικά

Ρητά προβλέπεται, στο πλαίσιο του άρθρου 9 του Π.Δ. 103/1999 (άρθρο 11 της Οδηγίας 98/18), ότι όλα τα νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία, που φέρουν την ελληνική σημαία, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου, σύμφωνα με το Π.Δ. 103/1999. Το εν λόγω πιστοποιητικό εκδίδεται από την ΔΕΕΠ, κατόπιν επιθεώρησης που διενεργείται πριν τη θέση του πλοίου σε υπηρεσία. Το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου εκδίδεται για χρονικό διάστημα έως 12 μηνών, το οποίο μπορεί να παραταθεί από τη ΔΕΕΠ για περίοδο χάριτος μέχρι ενός μηνός από την αναγραφόμενη σε αυτό ημερομηνία λήξης.

γ) Δυνάμει του Π.Δ. 177/2000 (ΦΕΚ Α΄ 164/2000), τέθηκε επίσης σε εφαρμογή ο Κανονισμός καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της Οδηγίας 98/18 (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις Ε/Γ που εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 98/18).

Ο Κανονισμός αυτός ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, τις γενικές απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε όλα τα οχηματαγωγά πλοία με Ελληνική σημαία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία θέσης της τροπίδας τους, σχετικά με θέματα ενδιαίτησης πληρώματος και επιβατών, μέσα από – επιβίβασης επιβατών, ύψος πλευρικών τοιχωμάτων, διαδρόμους και λεπτομέρειες σχετικά με την καταμέτρηση Ο/Γ πλοίων ανοιχτού τύπου, που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού, καταλληλότητα οχημάτων και παραμονή επιβατών σε αυτά κατά τη διάρκεια του πλου και λοιπά θέματα.

δ) Με το Π.Δ. 309/2003 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998» (ΦΕΚ Α΄ 261/2003), τροποποιήθηκε το Π.Δ. 103/1999, προκειμένου η Ελληνική νομοθεσία να προσαρμοσθεί προς τις διατάξεις των Οδηγιών 2002/25 και 2003/75, οι οποίες τροποποιούν την Οδηγία 98/18 σχετικά με τους κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

ε) Τέλος, με το πρόσφατο Π.Δ. 124/2006 «για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» συμμορφώνεται η Ελληνική έννομη τάξη με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998.

6. ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Με το Π.Δ. 32/1997 «Κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22^{ας} Νοεμβρίου 1994» (ΦΕΚ Α΄ 35/1997) («Π.Δ. 32/1997»), η Ελληνική νομοθεσία προσαρμόστηκε προς τις διατάξεις της Οδηγίας 94/57 του Συμβουλίου της 22^{ας} Νοεμβρίου 1994 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών». Το Π.Δ. 32/1997, όπως ισχύει, θέσπισε μέτρα που πρέπει να ακολουθούνται από τις αρμόδιες αρχές και τους οργανισμούς που ασχολούνται με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων, με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας συγχρόνως το στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτήσεων ασφαλείας για το σκάφος, τη μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων.

Η Οδηγία 94/57 τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών». Σε εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς την τελευταία, εκδόθηκε πρόσφατα το Π.Δ. 345/2003 «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 32/97 (Α΄ 35), όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα Π.Δ. 90/98 (Α΄ 82) και 330/2001

(Α' 219), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19.12.2001» (ΦΕΚ Α' 314/2003). Πέρα από τη σκοπούμενη εναρμόνιση με τις κοινοτικές διατάξεις, το εν λόγω Π.Δ. αποσκοπεί στην περαιτέρω διεύρυνση των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων των «αναγνωρισμένων οργανισμών» που είναι αρμόδιοι να αναλάβουν τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων, με αποτέλεσμα οι οργανισμοί αυτοί να δύνανται πλέον να επιθεωρούν και τα Φ/Γ πλοία άνω των 500 κοχ που εκτελούν πλόες εσωτερικού καθώς και όλα τα Ε/Γ πλοία συμβατικού τύπου άνω των 1500 κοχ και να εκδίδουν τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά ασφαλείας.

Τέλος, το Π.Δ. 314/2001 «Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29.4.1999» (ΦΕΚ Α' 212/2001).

7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗ – ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

α) Αναφέρθηκε ήδη ότι ο Ν. 2932/2001 (άρθρο 3 παρ.2 εδάφιο α) θέτει ως προϋπόθεση για την τακτική δρομολόγηση πλοίου να πληροί αυτό, μεταξύ άλλων, τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφαλείας και υγιεινής – ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος. Η Ελληνική νομοθεσία ρυθμίζει διεξοδικά τα θέματα αυτά.

• Επιβάτες

Με το Π.Δ. 101/1995 (ΦΕΚ Α΄ 61/1995), τέθηκε σε εφαρμογή ο Κανονισμός ενδιαίτησης και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων, ο οποίος, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, θεσπίζει γενικές απαιτήσεις για τις θέσεις των επιβατών (διακρίνοντας μάλιστα κατηγορίες θαλαμίσκων διακεκριμένης θέσης για θέματα καθορισμού ναύλων), ανοικτούς και κλειστούς χώρους επιβατών, κλίμακες, απαγόρευση καπνίσματος, θαλαμίσκους διακεκριμένης και οικονομικής θέσης, απαιτήσεις για επιβάτες με ειδικές ανάγκες, κλιματισμό – εξαερισμό – αερισμό – θέρμανση -0 φωτισμό, μεταφορά κατοικίδιων ζώων, μαγειρεία, ψυγεία, εγκαταστάσεις πόσιμου νερού, κυλικεία, αίθουσες παραμονής, εστιατόρια και χώρους υγιεινής. Περιλαμβάνει, επίσης, ειδικές διατάξεις που αφορούν τον καθορισμό του αριθμού των επιβατών αναλόγως της θέσης, διακεκριμένης, οικονομικής ή ενιαίας, για την περίπτωση πλοίων που εκτελούν περιηγητικούς πλόες, καθώς και για τους ανοικτούς χώρους καταστρωμάτων, οι οποίοι διατίθενται για τις ανάγκες των επιβατών κλειστών χώρων.

- **Πλήρωμα**

Το Π.Δ. 259/1981 «Περί Κανονισμού ενδιαίτησεως πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ Α΄ 72/1981) («Π.Δ. 259/1981»), όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 236/1996 (ΦΕΚ Α΄ 177/1996), έθεσε σε εφαρμογή τον Κανονισμό ενδιαίτησης πλοιάρχου και πληρώματος των ελληνικών εμπορικών πλοίων που εφαρμόζεται ανά κατηγορία πλοίων. Συγκεκριμένα, για φορτηγά και επιβατηγά πλοία και ανάλογα με το εάν πρόκειται, αφενός για πλοία άνω των 500 κοχ ή από 100 – 500 κοχ και, αφετέρου, για νέα ή υπάρχοντα πλοία, θέτει, σε σχέση με τους χώρους ενδιαίτησης, απαιτήσεις τόσο γενικής (θέση, κατασκευή, αερισμός – κλιματισμός, θέρμανση, φωτισμός των χώρων ενδιαίτησης, διάκριση και διάθεση κοιτώνων) όσο και ειδικής φύσεως (εμβαδόν κοιτώνων, ύψος χώρων ενδιαίτησης, διάδρομοι και προστατευτικά κιγκλιδώματα, κλίνες, επίπλωση και εξοπλισμός των κοιτώνων). Ο Κανονισμός αυτός ρυθμίζει, επιπλέον, θέματα κοινόχρηστων χώρων και μέσων ψυχαγωγίας (εστιατόρια, αίθουσες ψυχαγωγίας / καπνιστήρια, βιβλιοθήκες, μέσα ψυχαγωγίας, αφοδευτήρια / λουτήρες / νιπτήρες, μέσα πλύσης, μαγειρεία, αναρρωτήρια, δυνατότητα εγκατάστασης κολυμβητικής δεξαμενής, πρόσθετες απαιτήσεις για οχηματαγωγά που εκτελούν πλόες άνω των 80 ναυτικών μιλίων και πληρούν ορισμένου επιπλέον όρος). Εκτός αυτών, καθορίζεται σειρά υποβλητέων στοιχείων (σχέδια, μελέτες, συμμόρφωση). Όσον αφορά, ειδικότερα, τα υπάρχοντα πλοία, προβλέπονται επιπλέον ρυθμίσεις (κατασκευή, αερισμός, θέρμανση και φωτισμός των χώρων ενδιαίτησης, κοιτώνες και εξοπλισμός αυτών, κ.λ.π.). Θα πρέπει περαιτέρω, να σημειωθεί ότι η ενδιαίτηση πληρωμάτων πλοίων διέπεται επίσης από τις διατάξεις του Ν. 1637/1986 «Κύρωση της 92^{ης} Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949)» (ΦΕΚ Α΄107/1986), καθώς και από τον Ν. 1594/1986 «Κύρωση της 133 Δ.Σ. Εργασίας για την ενδιαίτηση των

πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις)» (ΦΕΚ Α΄ 65/1986).

β) Με την Υ.Α. Α – 18/5877 (ΦΕΚ β΄ 526/1983), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον υγειονομικό έλεγχο των αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας των εγκαταστάσεων επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος, καθώς και των γενικών και ειδικών όρων ιδρύσεως και λειτουργίας των εργαστηρίων και καταστημάτων τροφίμων ή / και ποτών.

Επίσης με την Υ.Α. 2123/03/2001 (ΦΕΚ Β΄ 269/2001), ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος επί θαλασσοπλοούντων πλοίων.

γ) Με την Εγκύκλιο ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ – γ 4339.29/03/15 – 03 – 2001 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την καταλληλότητα πόσιμου νερού στα πλοία.

δ) Με την οδηγία 92/29 ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 1992, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το Π.Δ. 376/1995 (ΦΕΚ Α΄ 206/1995), όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ρυθμίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία.

ε) Η εγκύκλιος ΥΕΝ/ΔΕΠ/Γ – ΕΥ 1421 ΓΕΥ/4/30.10.1995 ρυθμίζει τα θέματα διακινήσεις ατόμων με ειδικές ανάγκες με Ε/Γ πλοία.

Τέλος, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εξέδωσε την υπ΄ αριθμόν 4338.35/01/06/16.05.2006 απόφαση για τη διακίνηση ατόμων με ειδικές ανάγκες.

8. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 παρ. 2 περ. β του Ν.2575/1998, οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται στις κατηγορίες σκαφών που παρατίθενται στο άρθρο αυτό ασφαλίζονται τόσο στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) όσο και στο οικείο Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού, την Εστία Ναυτικών, τον Κλάδο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) και τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.).

8.1 Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ν. 2932/2001, όποιος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, κατά παράβαση των διατάξεων του Νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.

Με την επιφύλαξη της επιτρεπόμενης, από τον αρμόδιο Υπουργό, διακοπής της δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγων ή ταχύπλοων πλοίων και πλοίων που δρομολογούνται σε μικρές αποστάσεις με εποχιακή μόνο κίνηση, στους παραβάτες των διατάξεων του Ν. 2932/2001 και των κατ' εξουσιοδότησή του εκδιδόμενων πράξεων, που δεν αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 του ΚΔΝΔ (Ν.Δ. 187/1983, ΦΕΚ 261 Α). Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, προβλέπεται η επιβολή προστίμου ύψους μέχρι δέκα εκατομμυρίων (10.000.000) δρχ. (29.347,03 ευρώ), το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως, αρχής γενομένης την 1.1.2002, κατά ποσοστό 5%.

Οι παραβάτες των διατάξεων που αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, τιμωρούνται με απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με πρόστιμο που κυμαίνεται από τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ μέχρι τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ, αναλόγως με τη συχνότητα και τη βαρύτητα της παράβασης.

Με απόφαση του Υπουργού, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το κατώτερο και το ανώτερο όριο του προστίμου.

Πλοιοκτήτης, που τιμωρείται ως υπότροπος για σοβαρές παραβάσεις, μπορεί, με απόφαση του Υπουργού, να αποκλείεται από τις δρομολογήσεις που γίνονται σύμφωνα με τον Ν. 2932/2001.

Τα επιβαλλόμενα με τις διατάξεις Νόμου 2932/2001 πρόστιμα αποδίδονται στο Λογαριασμό Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Τέλος, διευκρινίζεται ότι η επιβολή προστίμων κατά τον Ν. 2932/2001 δεν αποκλείει την επιβολή άλλων κυρώσεων για την ίδια παράβαση, που προβλέπονται από άλλες διατάξεις.

8.2 Ναυτιλιακή Πολιτική

Ναυτιλιακή πολιτική (Shipping Policy) διακρίνεται σε δύο ουσιώδεις τομείς .

Στον τομέα της Ναυτικής οικονομίας και στο τομέα της Κυβερνητικής Πολιτικής.

- **Τομέας Ναυτικής Οικονομικής**

Στο τομέα αυτό η Ναυτική Πολιτική αποτελεί την Εφαρμοσμένη Ναυτιλιακή Οικονομία, όπως αυτή διαμορφώνεται από το σύνολο σχεδόν όλων των κανόνων και μέτρων που αφορούν τη συμπεριφορά του κράτους

προς την ναυτιλιακή οικονομία του. Στον τομέα αυτό εξετάζονται μόνο τα πιθανά οικονομικά αποτελέσματα εφαρμογής.

- **Τομέας Κυβερνητικής Πολιτικής.**

Στον τομέα αυτόν περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που παίρνει η εκάστοτε Κυβέρνηση για την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας. Τα μέτρα δε αυτά μπορεί να συνιστούν από απλές ευμενείς κρατικές παρεμβάσεις μέχρι πολύ έντονες προνομιακές μεταχειρίσεις οπότε τότε γίνεται λόγος για ναυτιλιακό προστατευτισμό.

Δύο είναι οι βασικοί στόχοι που τίθενται κυρίως από την Ναυτιλιακή Πολιτική και αυτοί είναι:

α) Η επίτευξη μεγαλύτερων οικονομικών ωφελειών υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας με δεδομένη την ιδιομορφία της οικονομικής αυτής δραστηριότητας να κινείται στο διεθνή χώρο (εκτός επικρατείας) και της ευχέρειας που έχει να επωφεληθεί από τις παρουσιαζόμενες διεθνώς ευκαιρίες, και

β) Η αύξηση του εμπορικού στόλου (εθνικού), τόσο για λόγους οικονομικούς όσο και εθνικού γοήτρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ:

1. Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων, Παπαδόπουλος Δ., Εκδ. Αφοί Κυριακίδη, 1993
2. Χρηματοοικονομική Ανάλυση και Διοίκηση Παραγωγής, Κορρές Γ., Δρακόπουλος Μ., Στυλιανός Κ., Εκδ. Έλλην, 1999
3. Γενική Λογιστική, Κοντάκος Γ., Εκδ. Έλλην, 2001
4. Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ., Εκδ. Μίνως, 2002
5. Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Νιάρχος Α. Νικήτας, Εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2004

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ:

1. ANEK LINES, Ακτή Κονδύλη 22, Πειραιάς
2. ΛANE, Ακτή Ποσειδώνος, Πειραιάς

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

1. www.anek.gr
2. www.lane.gr
3. www.google.com
4. www.in.gr