

ΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΔΟ-ΣΣΟΕ

Πτυχιακή Εργασία

"Κοινοπραξίες Ναυτιλιακών Εταιρειών,

Πλεονεκτήματα για το μέλλον της Ελληνικής  
Εμπορικής Ναυτιλίας"



Εισηγητής : Λουκάς Πετράκης

Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΕΙΣΒΟΛΗ
Αριθ. Εισαγωγής <u>855</u>

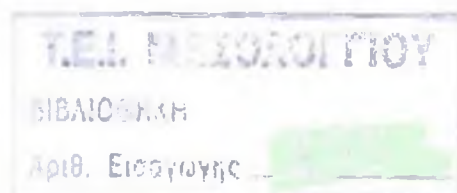
Γρηγοροπούλου-Ελένη

Μεσολόγη 2005

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΕΛ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΡΟΛΟΓΟΣ:</b>	<b>5</b>
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .</u></b>	<b>7</b>
1.1 Η Ναυτιλία και ο ρόλος της στην οικονομία. Ναυτιλιακή οικονομία.	7
1.2. Λόγοι της Ναυτιλιακής προστασίας	10
1.3 Πλεονεκτήματα της εμπορικής ναυτιλίας ως προς τα άλλα μέσα της Ελλάδας.	12
1.4 Συμπεράσματα και αναφορές.	12
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ-ΤΡΟΠΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ</u></b>	<b>14</b>
2.1 Η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ελλάδα	14
2.2 Ελληνική εμπορική ναυτιλία – Οικονομία.	15
2.3 Χρηματοδότηση.	15
2.4 Τραπεζικός δανεισμός.	16
2.5 Ιδιαιτερότητες στη χρηματοδότηση του 21 <sup>ου</sup> αιώνα.	17
2.6 Τελικά συμπεράσματα.	17
2.7 Η ναυτιλιακή οικονομική σαν κλάδος της οικονομικής επιστήμης.	18
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΗΜΕΙΑ “ΣΤΑΘΜΟΣ” ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</u></b>	<b>19</b>
3.1 Εισαγωγή κεφαλαίου.	19
3.2 Ελληνικά ναυπηγεία.	19
3.3 Συστήματα ελέγχου.	21



<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ</u></b>	<b>24</b>
4.1 Η ίδρυση της κοινοπραξίας.	24
4.2 Η κοινοπραξία στην Ελλάδα.	26
4.3 Η φορολογία της κοινοπραξίας.	28
4.4 Κοινοπραξία Ρίου-Αντιρρίου.	29
4.5 Όργανα Κοινοπραξίας Ρίου-Αντιρρίου και λειτουργίες αυτών.	30
4.6 Προϋποθέσεις συμμετοχής στην κοινοπραξία- Εγγυητικό Κεφάλαιο-Αλλαγή ιδιοκτησίας πλοίων μελών.	45
4.7 Έσοδα της Κοινοπραξίας Ρίου-Αντιρρίου. Θαλάσσιοι και λοιποί κίνδυνοι. Λύση Κοινοπραξίας.	51
4.8 Κοινοπραξία Σαλαμίνας.	53
4.9 Βασικοί κανονισμοί και νομοθεσία κοινοπραξιών σύμφωνα με την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.	54
4.10 Η Κοινοπραξία Πλοίων Ζακύνθου- IONIAN Ferries.	60
4.11 Ναυτιλιακή Κοινοπραξία της Θεσσαλονίκης.	62
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</u></b>	<b>63</b>
5.1 Εισαγωγή	63
5.2 Η Ελληνική Εμπορική ναυτιλία ως παράγοντας, που συμβάλλει στην ανάπτυξη, την ευημερία και το διεθνές κύρος του τόπου.	64
5.3 Η Συνεισφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.	66
5.4 Σκέψεις για το σήμερα και αύριο της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας.	68
5.5 Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας.	71
5.6 Εμπορικός Στόλος - Συνάλλαγμα	77
5.7 Θαλάσσιες μεταφορές -Μία ισχυρή παγκόσμια δύναμη	80
5.8 Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα	84
5.9 Ακτοπλοΐα	86

<b>5.10 Ανάπτυξη των απομονωμένων νήσων διαμέσου των ναυτιλιακών κοινοπραξιών.</b>	<b>87</b>
<b><u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</u></b>	<b>90</b>
<b><u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u></b>	<b>92</b>
<b><u>A. ΕΛΛΗΝΙΚΗ</u></b>	<b>92</b>
<b><u>B. ΞΕΝΗ</u></b>	<b>93</b>
<b><u>Γ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ – ΑΡΘΡΑ – ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ</u></b>	<b>94</b>
<b><u>Δ. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ (WEB SITES ΤΟΥ INTERNET)</u></b>	<b>95</b>

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΡΟΛΟΓΟΣ:**

Η Ναυτιλία υπάρχει στον κόσμο για πολλούς αιώνες αποτελώντας ένα βασικό μέσο ζωής και επιβίωσης σε πολλά κράτη, ένα εκ των οποίων είναι και η Ελλάδα. Η σημαντικότερη προσφορά της συνέβαλε στην τεράστια ανάπτυξη του Α.Ε.Π. της χώρας μας κατά την διάρκεια των τελευταίων χρόνων με την πιο πρόσφατη στροφή προς την σταθεροποίηση.

**Στο πρώτο κεφάλαιο** επιχειρούμε μια πλήρη ανασκόπηση γενικών στοιχείων για την Ελληνική ναυτιλία και τον ρόλο της στην οικονομία.

**Στο δεύτερο κεφάλαιο** μας δίνεται η ευκαιρία να αναφερθούμε γενικότερα στα κριτήρια τραπεζικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας και στις προϋποθέσεις χορήγησης δανείων.

**Στο τρίτο κεφάλαιο** θα ασχοληθούμε με τα Ελληνικά Ναυπηγεία και τα Συστήματα Ελέγχου των οποίων η συμβολή είναι πολύ σημαντική στην σωστή λειτουργία πλοίων και εταιρειών που τα διοικούν.

**Στο τέταρτο κεφάλαιο** η παρούσα εργασία επιχειρεί να εξετάσει γενικά την συμβολή των κοινοπραξιών στην ελληνική ναυτιλία, παρουσιάζοντας αναλυτικά την λειτουργία και τον σκοπό τριών σημαντικότερων ναυτιλιακών κοινοπραξιών, αφενός την κοινοπραξία πορθμείων Ρίου-Αντιρρίου αφετέρου την κοινοπραξία της Σαλαμίνας και την κοινοπραξία των πλοίων Ζακύνθου. Οι κοινοπραξίες αντίκεινται στον ανταγωνισμό για την Ε.Ο.Κ ενώ παράλληλα είναι επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα, οι οποίες διεκπεραιώνουν ποικιλία δραστηριοτήτων σε κοινή βάση, για να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας. Με λίγα λόγια, βελτιώνεται η ανταγωνιστική θέση της εμπορικής ναυτιλίας της κοινότητας στην αγορά.

**Στο πέμπτο κεφάλαιο** μας δίνεται η ευκαιρία να μιλήσουμε για το μέλλον και τα πλεονεκτήματα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τέλος θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων , Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας Δ.Α.Ν., Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών Δ.ΕΚ.Ν) για την αμέριστη βοήθεια που μου παρείχαν, όσον αφορά την συγκέντρωση των στοιχείων, που ήταν απαραίτητα για την στοιχειοθέτηση αυτής της εργασίας.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .

## **1.1 Η Ναυτιλία και ο ρόλος της στην οικονομία. Ναυτιλιακή οικονομία.**

Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα , είναι ένας ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος. Στην πραγματικότητα είναι ένας συγκερασμός διαφορετικών αγορών, η καθεμιά εκ των οποίων έχει την δική της δομή, τους δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζονται από επαγγελματισμό, αμεροληψία, ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους, αλλά και από λάθους χειρισμούς που μπορούν να αποβούν ιδιαίτερα καταστροφικοί αν δεν διορθωθούν εγκαίρως.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι ακόμα και ένας κολοσσός στον χώρο όπως ο Αριστοτέλης Ωνάσης παρήγγειλε supertankers μεγαλύτερα των 100μ dwt, για τα οποία δεν υπήρξε ζήτηση ποτέ και χρεώθηκαν στον ίδιο ως μια από τις λάθος αποφάσεις στον χώρο της ναυτιλίας.

Η ναυτιλία είναι από τους πιο σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας, και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της ναυτιλίας με τις πολιτικές αλλαγές οδηγεί τις εξελίξεις. Κανένας δεν μπορεί να αγνοήσει το γεγονός ότι πολλές από τις περιουσίες των τελευταίων ετών προκλήθηκαν από τον χώρο της πολιτικής, όπως το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ τις δεκαετίες του 1950 και του 1960.

Ο όρος ναυτιλία χρησιμοποιείται με τεχνική και οικονομική έννοια. Από τεχνικής πλευράς η ναυτιλία καλύπτει όλες τις σχετικές με την ναυτιλία ενέργειες. Από οικονομικής άποψης, στην ναυτιλία

εμπίπτουν δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με την εκμετάλλευση του πλοίου ως μεταφορικού μέσου, «η επάνδρωση, η χρηματοδότηση, η ναύλωση και η ασφάλιση του πλοίου». Οι δραστηριότητες αυτές πρέπει να ασκούνται συστηματικά και με κέρδος (οικονομικό αποτέλεσμα) και όχι από περίσταση η για να εξυπηρετούν άλλους σκοπούς, των οποίων πραγματοποίηση είναι συνάρτηση της θαλάσσιας απασχόλησης. Έτσι λοιπόν η αλιεία και η ψυχαγωγία, ως σκοποί ειδικής κατηγορίας πλοίων, δεν υπάγονται στην κυρίως ναυτιλιακή δραστηριότητα. Σ' αυτήν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα είναι κοινωνικοοικονομικά μεν η εξυπηρέτηση ανθρωπίνων αναγκών με τη μετατόπιση ανθρώπων ή πραγμάτων με πλοία, ιδιωτικοοικονομικά δε η επίτευξη οικονομικού οφέλους για την επιχείρηση που ασκεί το θαλάσσιο μεταφορικό έργο.» (1)

«Τα οικονομικά θέματα της ναυτιλίας αποτελούν αντικείμενο ειδικού υποκλάδου της οικονομίας ο οποίος ονομάζεται Ναυτιλιακή Οικονομία και έχει ως έργο την οικονομική θεώρηση των ναυτιλιακών προβλημάτων.» (2) Η χωριστή αυτή ενασχόληση αιτιολογείται από τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ της ναυτιλιακής δραστηριότητας και των αναφερομένων στις οδικές, τις σιδηροδρομικές, τις αεροπορικές και τις λοιπές μεταφορές. Η Ναυτιλιακή Οικονομία διακρίνεται όπως και η καθ'όλου οικονομία, σε μακροοικονομική και μικροοικονομική. «Η Ναυτιλιακή Μακροοικονομία εξετάζει τα ναυτιλιακά φαινόμενα, όπως είναι η θέση των συντελεστών της παραγωγής στην ναυτιλιακή δραστηριότητα και το ναυτιλιακό εισόδημα ενώ η Ναυτιλιακή Μικροοικονομία μελετά την ναυτιλιακή επιχείρηση, δηλ την σύσταση, την οργάνωση και την λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομικής μονάδας.» (3)

(1) Κότιστας Μ. , *Λογιστική Διαχείριση και Οικονομία Της Ναυτιλίας*, Αφοί Αργυριάδοι, Πειραιάς 1987, σελ 27.

(2) Κότιστας Μ. , *ο.π.*, σελ 27

(3) Κότιστας Μ. , *ο.π.*, σελ. 27



Η Ναυτιλιακή Οικονομία συμβάλει πολλαπλά στην ενίσχυση της Κοινωνικής οικονομίας. Οι ευμενείς επιδράσεις της πρώτης επί της τελευταίας μπορούν να διακριθούν σε θετικές και αποθετικές. «Θετικής φύσεως επιδράσεις είναι η συμβολή :

- Στο εισόδημα
- Την απασχόληση
- Το δημόσιο προϋπολογισμό
- Το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών
- Στην ανάπτυξη παρεπόμενων δραστηριοτήτων (χερσαίες δραστηριότητες, τουρισμός)

Αποθετικού χαρακτήρα επίδραση είναι η εξοικονόμηση δαπανών- και μάλιστα συναλλαγματικών- για την διενέργεια των εθνικών μεταφορών.»(4)

Διαφορετική κατά χώρες είναι η βαρύτητα της Ναυτιλίας και των επιδράσεών της στην εθνική τους οικονομία. Ενώ για πολλές χώρες η ναυτιλία ασκεί ασθενείς επηρεασμούς λόγω του περιορισμένου όγκου της, σε άλλες, όπως π.χ την Ελλάδα και την Νορβηγία, αυτή συνιστά πρωταρχικό συντελεστή της όλης οικονομίας τους, αφού χάρη σε αυτήν διευρύνονται οι βάσεις της δημιουργίας εισοδήματος, της απασχόλησης προσώπων, της ευστάθειας του ισοζυγίου πληρωμών κ. λ. π.

(4) Κότιτσας. Μ. , ο.π., σελ. 28

## 1.2. Λόγοι της Ναυτιλιακής προστασίας

Η επέμβαση του κράτους στον ναυτιλιακό τομέα είναι αναγκαία και συνεχώς πρέπει να αυξάνεται για τους εξής λόγους :

1. «Η ναυσιπλοΐα για να είναι ασφαλής , προϋποθέτει-σε ότι εξαρτάται από την ανθρώπινη συμπεριφορά- την τήρηση ελάχιστων ορίων ως προς την κατασκευή και την λειτουργία του πλοίου. Έτσι, δεν είναι σωστό να επιτρέπεται η δρομολόγηση πλοίων, τα οποία λόγω φθορών από το χρόνο και τη χρήση, κατέστησαν επισφαλή. Εξάλλου είναι απαραίτητος ο εξοπλισμός με όργανα, που να εξασφαλίζουν την ικανή κίνηση του πλοίου και που να συμβάλλουν στην προφύλαξή του από ατυχήματα, ενώ παράλληλα απαιτείται η επάνδρωση με το αναγκαίο προσωπικό από άποψη αριθμού και γνώσεων (ειδικότητας)για την ασφάλεια του πλοίου, των όσων επιβαίνουν και των φορτίων που μεταφέρονται. Την ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών καλείται το Κράτος να επιβάλλει για γενικότερο συμφέρον με την λήψη πρόσφορων μέτρων.

2. Η ικανοποιητική λειτουργία των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς ενισχύεται με την από μέρους του Κράτους εκτέλεση έργων υποδομής, τεχνικής και οικονομικής φύσης. Τεχνικά έργα ναυτιλιακής υποδομής είναι: τα λιμενικά και οι ειδικές εγκαταστάσεις στα λιμάνια, τα τηλεπικοινωνιακά, οι ειδικές τεχνικές υπηρεσίες και οι ναυπηγοεπισκευαστικές εξυπηρετήσεις. Οικονομικά έργα ναυτιλιακής υποδομής είναι: Η ναυτιλιακή εκπαίδευση, η οργάνωση της ναυτικής πίστης, της ναυτικής ασφάλισης, της ναυλαγοράς κ.τ.λ. Τα έργα αυτά ενθαρρύνουν τις ναυτιλιακές επενδύσεις, ενισχύουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην άνοδο της

παραγωγικότητας, της ναυτικής εργασίας, στη μείωση του κόστους, όπως και στην ασφαλέστερη λειτουργία του πλωτού μεταφορικού μέσου.

3. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε διεθνή πλαίσια υπαγορεύει την ανάγκη προστασίας από μέρους του κράτους, της σημαίας του πλοίου, που χωρίς αυτή δεν είναι εύκολη η επικράτηση στον ανταγωνισμό (ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία ή και η επιβίωση (επιβατηγός ναυτιλία). Η δασμολογική προστασία, που συνιστά την κύρια μορφή μέριμνας υπέρ της βιομηχανίας, δεν μπορεί να έχει πρακτική εφαρμογή ή ουσιαστική σημασία για την ναυτιλία. Ειδικά μέτρα προστασίας είναι τα εξής:

4. Η προστασία του προσωπικού, το οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του στην ναυτιλία κάτω από δυσχερείς συνθήκες, είναι από τους σπουδαιότερους τομείς κρατικής φροντίδας. Για το λόγο αυτό το κράτος επεμβαίνει δραστικά προς τον καθορισμό των εργασιακών όρων των ναυτιλλομένων. Η συνεχής δράση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οδηγεί σε ομοιόμορφη προστασία του προσωπικού των πλοίων από λόγους αφενός κοινωνικούς και αφετέρου ψυχολογικούς.» (5)

### **1.3 Πλεονεκτήματα της εμπορικής ναυτιλίας ως προς τα άλλα μέσα της Ελλάδας.**

Η εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας παρουσιάζει ορισμένα πλεονεκτήματα, τα οποία και της επιτρέπουν να κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό στις μεταφορές. Κατά κύριο λόγο οι θαλάσσιοι δρόμοι συνδέουν σημεία τα οποία, είναι αδύνατο να εξυπηρετηθούν με τα χερσαία μεταφορικά μέσα όπως π.χ. το τρένο.

Παρόλο που ο σιδηρόδρομος σε πολλές περιπτώσεις βρίσκεται εις θέση μεταφοράς φορτίων μειονεκτεί του πλοίου τόσο ως προς τη χαμηλότερη στάθμη των κομίστρων του όσο και ως προς τη δυνατότητα του να εκτελεί περισσότερες μαζικές μεταφορές.

Ως προς τα μειονεκτήματα της αεροπλοΐας, παρ'όλη τη δυνατότητα μεταφοράς σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας σε πολλή μεγαλύτερη ταχύτητα, δεν παύει να συναντά προβλήματα όσον αφορά :

- Τις μαζικές μεταφορές
- Τα ογκώδη αντικείμενα
- Αντικείμενα υψηλού βάρους
- Υψηλό κόμιστρο

Συμπερασματικά λοιπόν βλέπουμε ότι πάσης φύσεως παράγοντες ευνοούν την εμπορική ναυτιλία εξουδετερώνοντας τα όποια πλεονεκτήματα των λοιπών μεταφορικών μέσων.

### **1.4 Συμπεράσματα και αναφορές.**

Κλείνοντας το πρώτο κεφάλαιο, αξίζει να αναφέρουμε, ότι η εμπορική ναυτιλία είναι το ένα μέρος από τα τρία της Ελληνικής ναυτιλίας.

Το πρώτο είναι η επιβατηγός ναυτιλία, η οποία χρησιμοποιείται στη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων και έμψυχου δυναμικού,

προκειμένου να γίνει εφικτή η μετακίνηση αυτών στον όποιο προορισμό τους.

Το δεύτερο είδος είναι τα κρουαζιερόπλοια τα οποία συντελούν στην ψυχαγωγία του ανθρώπινου δυναμικού δια μέσου εσωτερικής διασκέδασης καθώς επίσης και εξωτερικής στα όποια λιμάνια διαμένουν για συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο.

Επίσης θα πρέπει να πούμε πως η Ελλάδα είναι μία από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, γι' αυτό και η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι πέραν του οικονομικού τομέα η ελληνική ναυτιλία υπήρξε καθ' όλη τη διάρκεια της ελληνικής ιστορίας ο κατεξοχήν τομέας διεθνοποίησης της ίδιας της κοινωνίας.

Τέλος, η ελληνική ναυτιλία φέρει και ρόλο εθνικής ασφάλειας ,δεδομένου του ότι ενισχύει αναπτυξιακά το πολεμικό ναυτικό, ενώ ο ακτοπλοϊκός της στόλος μπορεί πάντα (πλην σπανίων περιπτώσεων, όπως π.χ. ισχυρής θαλασσοταραχής ) να τροφοδοτήσει και να συνδέσει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά της.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ** **ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ-ΤΡΟΠΟΙ** **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.**



### **2.1 Η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ελλάδα.**

«Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο ανέρχεται περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων .»

(6)

Η ελληνική ναυτιλία είναι επίσης και ο βασικός παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής στον υπόλοιπο κόσμο. Κατά αυτόν τον τρόπο η Ελλάδα γνωστοποιείται στα υπόλοιπα κράτη προβάλλοντας τα ήθη, έθιμα, πολιτισμό και παραδόσεις.

(6) Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης, *Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία*, Α. Σταμούλης, Πειραιάς 2002, σελ. 157

## **2.2 Ελληνική εμπορική ναυτιλία – Οικονομία.**

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και όπως αποδείξαμε και στο πρώτο κεφάλαιο αποτελεί το σημαντικότερο φορέα στον κλάδο των μεταφορών. Απ' αυτό συμπεραίνουμε ότι επηρεάζει και συμβάλλει άμεσα στην ελληνική οικονομία. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε άλλωστε πως αν συμπεριλάβουμε τα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, η Ελληνική ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναλογιστούμε την αύξηση κεφαλαίων που παρουσιαζόταν στη χώρα μας μέσω της Ελληνικής ναυτιλίας από τα αρχαία χρόνια.

Η Ελληνική ναυτιλία κατάφερε τη διεθνή αναγνώριση και μέσω της συγκριτικής αναλογίας μεταξύ μεγάλου εμπορικού στόλου με τον μικρό πληθυσμό και των μικρών σε όγκο εμπορικών συναλλαγών.

Γενικότερα στην οικονομία είναι γνωστή η επιδίωξη του μέγιστου οικονομικού αποτελέσματος με την μικρότερη δυνατή προσπάθεια. Απ' αυτή και μόνο την άποψη συμπεραίνουμε ότι ο συγκεκριμένος κλάδος δεν έχει αντίστοιχο μέτρο σύγκρισης στην ελληνική οικονομία, με αποτέλεσμα να μας δίνει υψηλό ανταγωνισμό στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τέλος, πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας και στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος γιατί γίνεται με τις καλύτερες συνθήκες ως προς το ανθρώπινο δυναμικό.

## **2.3 Χρηματοδότηση.**

Η χρηματοδότηση στην Ελληνική ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη αυτής. Στις παρακάτω ενότητες θα αναφερθούμε στον τραπεζικό δανεισμό ο οποίος είναι ο

σημαντικότερος τρόπος χρηματοδότησης καθώς έρχεται πρώτος σε προτίμηση με ποσοστό 70%. Άλλοι τρόποι με μικρότερα ποσοστά είναι από παράγοντες ξένων κρατών καθώς επίσης και επενδυτικά πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επένδυση μέσω ξένων κρατών αφορά κυρίως την ιδιωτική χρηματική ανάπτυξη των πλοιοκτητών και όχι άμεσα την Ελληνική οικονομία. Γι'αυτό το λόγο δεν αναφερόμαστε σε περισσότερες λεπτομέρειες.

Όσον αφορά τα επενδυτικά πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορούμε να πούμε ότι αφορά άμεσα την εμπορική ναυτιλία καθ'ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της χρηματοδότησης αφορά το πολεμικό ναυτικό και την ακτοπλοΐα.

#### **2.4 Τραπεζικός δανεισμός.**

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 οι τράπεζες ξεκίνησαν να εισβάλλουν στον τομέα της Ελληνικής ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα στις εμπορικής. Οι καταστάσεις χρηματοδότησης κατευνάστηκαν κατά την περίοδο 1985-1989 όπου επήλθε και η μεγαλύτερη κρίση για την εμπορική ναυτιλία μέχρι σήμερα.

Από τα τέλη του 1990 η τραπεζική χρηματοδότηση επανήλθε δυναμικά κινούμενη σε μια εντελώς καινούρια τροχιά διαθέτοντας πληθώρα αλλαγών τόσο στην δομή όσο και στην λειτουργία της. Αυτό δημιουργήθηκε μέσω των συγχωνεύσεων των οποίων συνέβησαν εκ των οποίων οι σημαντικότερες από αυτές σημάδεψαν την ναυτιλιακή κοινότητα. Μία από τις σημαντικότερες αυτών ήταν η απορρόφηση των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων από την τράπεζα Πειραιώς.

Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι πέρα των συγχωνεύσεων, από το 2000 έως και σήμερα υπήρξαν και τα φαινόμενα απομάκρυνσης τραπεζών από την ναυτιλιακή αγορά καθώς επίσης και



εισχώρηση νέων σχημάτων σε αυτή. Για παράδειγμα το 2001 εισήλθε στην αγορά η Αγροτική Τράπεζα Ελλάδος. (Α.Τ.Ε.).

Μεγάλο ρόλο στην ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας διαδραμάτισε και το γεγονός ότι στα τέλη της δεκαετίας του 1990 οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέβαλλαν τη μεγαλύτερη προσπάθεια των τελευταίων 30 ετών, προκειμένου να επιτευχθεί η πλήρης ή έστω η υψηλού ποσοστού αντικατάσταση του στόλου τους, διαμέσου της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων σε καλύτερη κατάσταση, πιο ανεπτυγμένης εξέλιξης και πιο καινούριας μορφολογίας. Λόγω του ότι συνεχίζονται οι τραπεζικές χρηματοδοτήσεις για μεταχειρισμένα πλοία αξίζει να αναφέρουμε ότι η Ελλάδα κατέχει ένα ποσοστό άνω του 25% των αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων παγκοσμίως.

## **2.5 Ιδιαιτερότητες στη χρηματοδότηση του 21<sup>ου</sup> αιώνα.**

Με την έναρξη του 2000 η αναδιάρθρωση στις δομές της εμπορικής ναυτιλίας είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκλησή της σε πολύ μεγάλο βαθμό. Οι τεράστιες επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών αποδείχτηκαν καταλυτικές ως προς την διασφάλιση της οικολογικής προστασίας αλλά και την ελαχιστοποίηση στα θαλάσσια ατυχήματα. Αυτό συνέβη γιατί οι χρηματοδότες συνειδητοποιούν όλο και περισσότερο ακόμα και σήμερα, ότι παρά τη κάθε μορφή χρηματοοικονομικής ανάλυσης, προέχει η μέγιστη διασφάλιση του ονόματος και της φήμης του εφοπλιστή που καταγράφεται στα εν λόγω καράβια.

## **2.6 Τελικά συμπεράσματα.**

«Είναι κοινώς αποδεκτό πως η ναυτιλία είναι ένας από τους κλάδους της οικονομίας που ποτέ δεν θα εκλείψει, παρόλη την

κυκλικότητα που παρουσιάζει και τις ιδιαιτερότητες που έχει. Οι Έλληνες με όποιο κομμάτι της ναυτιλίας και να ασχοληθούν είναι πλέον πιο ώριμοι και πιο προσεκτικοί, έχοντας μάθει από την κρίση της περιόδου 1985-1989. Όσο για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση στην Ελλάδα, ο τραπεζικός δανεισμός είναι και θα παραμείνει ο σημαντικότερος τρόπος για την εξοικονόμηση των απαιτούμενων κεφαλαίων.» (7)

## **2.7 Η ναυτιλιακή οικονομική σαν κλάδος της οικονομικής επιστήμης.**

«Η ναυτιλιακή οικονομική είναι ένας από τους τομείς στους οποίους έχει εξειδικευτεί η οικονομική επιστήμη. Συνίσταται από την εφαρμογή των εργαλείων της οικονομικής ανάλυσης για την κατανόηση και βελτίωση της διάθεσης των πηγών παραγωγής, τόσο προς τον ναυτιλιακό τομέα και στο εσωτερικό του. Σαν κλάδος αναπτύχθηκε αργότερα από άλλους κλάδους της εφαρμοσμένης οικονομικής, όπως η δημόσια οικονομική, η αγροτική οικονομική κ. λ. π.

Από τον βαθμό αριστοποίησης του συνδυασμού ποιότητας-ποσότητας των χρησιμοποιούμενων συντελεστών παραγωγής σε σχέση με το αποτέλεσμα, εξαρτάται τόσο η επιτυχία της επένδυσης όσο και το μέτρο της συμβολής της θαλάσσιας μεταφοράς στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.» (8)

(7) Εβίνα Αντωνάρου – Ρούσσου, χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διατρ. Του Παν./μίου Πειραιώς, 2003.

(8) Ελ. Γεωργαντόπουλος- Γ.Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή οικονομική, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Παν/μιο Πειραιώς 1997, σελ. 50, 51, 59

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΣΗΜΕΙΑ “ΣΤΑΘΜΟΣ” ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

### **3.1 Εισαγωγή κεφαλαίου.**

Δεν θα ήταν σωστό, παρόλη την αναφορά που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, σχετικά με τα πλεονεκτήματα και τις χρηματοδοτήσεις, να μην αναφερθούμε σε δύο από τα σημαντικότερα σημεία για την έναρξη και επιβίωση του εμπορικού μας στόλου.

Τα σημεία αυτά αναφέρονται στα Ελληνικά ναυπηγεία αλλά και στα συστήματα ελέγχου-management, τα οποία είναι αναγκαία για τη σίγουρη και σωστή λειτουργία των πλοίων και των εταιριών που τα διοικούν.

### **3.2 Ελληνικά ναυπηγεία.**



Τα Ελληνικά ναυπηγεία χωρίζουν τις εργασίες τους σε διάφορους κλάδους. Εμείς θα ασχοληθούμε με τον κλάδο ναυπήγησης μεταλλικών σκαφών καθώς επίσης και με τον κλάδο επισκευής αυτών.

«Κατά την απογραφή βιομηχανίας το 1978 στο κλάδο της ναυπήγησης / επισκευής μεταλλικών σκαφών βρέθηκαν να δραστηριοποιούνται 43 βιομηχανίες με συνολική απασχόληση 11.890

άτομα. Από αυτές τις επιχειρήσεις οι 5 θεωρούνται μεγάλες και απασχολούν συνολικά περίπου 10.000 άτομα ( Ελληνικά Ναυπηγεία Α. Ε., Ναυπηγεία Ελευσίνας, Νεώριου Σύρου, Ναυπηγεία Χαλκίδας και ΝΑΥΣΙ), οι 5 είναι μεσαίου μεγέθους με συνολική απασχόληση περίπου 1.060 άτομα κατά το 1980 (Ναυπηγεία Σαλαμίνας, Ναυπηγεία Καρρά, Ελληνικές Γενικές Επιχειρήσεις Αργώ, Ναυπηγεία Χανδρή ) και οι υπόλοιπες είναι μικρές, 29 στο Πέραμα και 2 στη Θεσσαλονίκη με συνολική απασχόληση γύρω στα 700 άτομα ( 1980 ).

Εκτός από αυτές τις επιχειρήσεις, υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός μικρών μηχανουργείων – γύρω στα 430 εγκατεστημένα (500 σύμφωνα με τη μελέτη ) στη περιοχή Πειραιά – Περάματος – τα οποία απασχολούν περίπου 4.000 άτομα με σταθερή σχέση εργασίας και άλλα 8.000 – 15.000 άτομα με υπεργολαβική σχέση. Συνολικά στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία απασχολούνται γύρω στα 23.000 – 24.000 άτομα ( ο αριθμός αυτός αποτελεί εκτίμηση, επειδή δεν είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός των ατόμων που απασχολούνται στις επισκευές στο Πέραμα και στη Σαλαμίνα).» (9)

Τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζει ο κλάδος, είναι η έλλειψη ποσοστού παραγγελιών από τους Έλληνες εφοπλιστές για νεοκατασκευές, ενώ προβληματίζει η μείωση στο επισκευαστικό τμήμα μετά το πέρας της δεκαετίας του '70 όπου ξεκίνησε και η προτίμηση των εφοπλιστών για πλήρη ή μερική αντικατάσταση του στόλου τους. Αυτό επηρέασε κατά κύριο λόγο τις μικρές εταιρίες και δημιούργησε έντονη έλλειψη του ανταγωνισμού.

(9) Σ. Σπαθή – Γ. Παπαπολυμέρου- Καθοδήγηση και Επίβλεψη Φρ. Τζαμουζάκη, Θέματα προγραμματισμού Δ2, Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών. Αθήνα 1986, σελ. 35

Ένα άλλο πρόβλημα εξίσου σημαντικό είναι οι χώροι εγκατάστασης και η υπερσυγκέντρωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων ( 92% των επιχειρήσεων βρίσκονται στην περιοχή Περάματος-Ελευσίνας – Σαλαμίνας ).

Επίσης, μεγαλύτερη γίνεται η έλλειψη ανταγωνιστικότητας και λόγω της χρηματοδότησης. Οι μεγάλες μονάδες έχουν σημαντικές δυνατότητες δανεισμού, τόσο λόγω μεγέθους της εταιρίας όσο και λόγω συμμετοχής του κράτους σε ορισμένες από αυτές. Αντίθετα, οι μικρές μονάδες έχουν περιορισμένη δυνατότητα χρηματοδότησης από τις τράπεζες λόγω των υψηλών εγγυήσεων που απαιτούνται.

Παρόλα τα μειονεκτήματα που προαναφέραμε, υπάρχουν και 2 σημαντικά πλεονεκτήματα τα οποία εξισορροπούν την κατάσταση στα Ελληνικά ναυπηγεία. Το πρώτο πλεονέκτημα είναι : το ίδιο το εργατικό δυναμικό ( κυρίως στις μικρές μονάδες ), όπου με έλλειψη χώρου και μηχανημάτων θεωρείται από τις καλύτερες επισκευαστικές μονάδες στην Ευρώπη. Το δεύτερο και ίσως πιο σημαντικό, είναι η τεχνολογική εξέλιξη που επέρχεται ( κυρίως στις μεγάλες μονάδες ) για το θέμα κατασκευαστικών μονάδων.

### **3.3 Συστήματα ελέγχου.**

Το σύστημα ελέγχου είναι ένας τρόπος για τις εταιρίες, πλοιοκτήτες/ managers, προκειμένου να γνωρίζουν και να προλαμβάνουν μέτρα ( επιδιόρθωσης/ αντικατάστασης) για τα πλοία τους.

Οι δύο γενικές αρχές για ένα σύστημα ελέγχου είναι :

- 1) Ο καθορισμός των ποιοτικών ιδιοτήτων που πρέπει να έχει ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και
- 2) Οι τυχαίοι ή συμπτωματικοί παράγοντες που πρέπει να συμπεριληφθούν στην επιλογή ενός συστήματος ελέγχου.

Οι ποιοτικές ιδιότητες του αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου πρέπει να είναι :

❖ Η ακρίβεια, δηλαδή η ακριβής πληροφόρηση, που πρέπει να παράγει το σύστημα ελέγχου.

❖ Η παροχή έγκαιρης πληροφόρησης. Γνώση της πληροφόρησης στο σωστό χρόνο είναι αυτό που κάνει μια πληροφόρηση ενημερωτική, αλλά και κύρια αποτελεσματική.

❖ Η παροχή ελέγχου σε λογικό κόστος. Το κόστος εφαρμογής του ελέγχου συγκρίνεται με την ωφέλεια που αυτή παρέχει.

❖ Η ευελιξία του ελέγχου. Οι αποτελεσματικοί έλεγχοι πρέπει να είναι προσαρμόσιμοι στις μεταβολές ή να μπορούν να επωφεληθούν νέων ευκαιριών.

❖ Εφαρμογή ελέγχου που είναι κατανοητός. Έλεγχοι που δεν είναι κατανοητοί δεν παρουσιάζουν καμία χρησιμότητα.

❖ Τα κριτήρια ελέγχου πρέπει να είναι λογικά και εφικτά.

❖ Ο έλεγχος δεν πρέπει να γίνεται σε όλα. Ακόμη και αν αυτό ήταν επιθυμητό, το κόστος θα ήταν απαγορευτικό.

❖ Οι έλεγχοι πρέπει να δίνουν έμφαση όπως λέγεται «στην εξαίρεση».

❖ Ο έλεγχος πρέπει να έχει πολλαπλά κριτήρια. Η τοποθέτηση ενός κριτηρίου ή στόχου εστιάζει τα στελέχη σε ένα στόχο. Η ύπαρξη πολλαπλών στόχων περιορίζει την στενότητα της έμφασης και αξιολογεί καλύτερα και μεγαλύτερη ακρίβεια.

❖ Ο έλεγχος πρέπει να υποδεικνύει όχι μόνο που υπάρχει σημαντική απόκλιση από τα πρότυπα, αλλά και ποια ενέργεια πρέπει να γίνει ώστε να διορθωθεί αυτή.

Το σύστημα ελέγχου δεν είναι άσχετο ή ανεξάρτητο από ορισμένους τυχαίους ή συμπτωματικούς παράγοντες όπως :

• Το μέγεθος της επιχείρησης. Μια μικρή εταιρία στηρίζεται σε άτομα και προσωπικά συστήματα ελέγχου. Όταν το μέγεθος αυξάνεται η άμεση επιτήρηση και επίβλεψη μειώνεται.

- Η θέση και το επίπεδο ενός ατόμου στην ιεραρχία της επιχείρησης επιβάλλει την ύπαρξη πολλαπλών κριτηρίων ελέγχου.

- Όσο μεγαλύτερος ο βαθμός αποκέντρωσης, τόσο οι managers χρειάζονται επανατροφοδότηση για την απόδοση των υφισταμένων σχετικά με την λήψη από αυτούς αποφάσεων.

- Το πολιτιστικό επίπεδο της επιχείρησης, που μπορεί να είναι αυτό της εμπιστοσύνης, της αυτονομίας, και της αμεσότητας ή αυτό του φόβου και της άμυνας.

- Η σημαντικότητα της ενέργειας σε σχέση με το κόστος του ελέγχου, είναι επίσης ένας παράγοντας που διαμορφώνει αν και πως αυτή θα ελεγχθεί.

Η έλλειψη, ή ο ελαττωματικός έλεγχος έχει πολλές φορές ενοχοποιηθεί για τη μεγάλη απόκλιση του πραγματικού κόστους από το κόστος που είχε αρχικά προγραμματιστεί.

Η διαδικασία ελέγχου συνιστάται σε τρία χωριστά και διακεκριμένα βήματα :

- 1) Καταμέτρηση της απόδοσης που έχει πραγματοποιηθεί.
- 2) Συγκριτική ανάλυση της υποδειγματικής απόδοσης.
- 3) Λήψη επιχειρηματικών μέτρων για τη διόρθωση των αποκλίσεων που έχουν διαπιστωθεί ή των ανεπαρκών προτύπων που είχαν τεθεί.

Το παν όμως για τη σωστή λειτουργία ενός συστήματος ελέγχου είναι η σωστή κατάρτιση του οικονομικού Διευθυντή της εταιρίας. Μια απόδειξη γι' αυτό είναι αν αναλογιστούμε το παρελθόν και δούμε ότι σε καιρούς που ήταν άγνωστη η θέση αυτού, πολλοί εφοπλιστές πήραν δάνεια από Ελληνικές Τράπεζες σε δραχμές με «ρήτρα δολαρίου», τα οποία λόγω της συνεχούς ανόδου του δολαρίου και του υψηλού επιτοκίου του δανεισμού, δεν μπόρεσαν να πληρωθούν ποτέ, με αποτέλεσμα την καταστροφή των εφοπλιστών. Ένας οικονομικός

Διευθυντής με σωστή αντίληψη και άρτια κατάρτιση, δεν θα επέτρεπε ποτέ τέτοιου είδους δανειοδότηση για την εταιρία του.

Ο ρόλος ενός οικονομικού Διευθυντή μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι ζωτικής σημασίας αλλά και μεγάλης ευθύνης. Ο σημερινός οικονομικός Διευθυντής δεν αρκείται μόνο στο να βρίσκει δάνεια και συμφέρουσες χρηματοδοτήσεις όπως παλαιότερα, αλλά απαιτείται η άγρυπνη παρακολούθηση αυτού των ισοτιμιών ξένων νομισμάτων καθώς επίσης και οι διακυμάνσεις των επιτοκίων στις τράπεζες.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ**

### **4.1 Η ίδρυση της κοινοπραξίας.**

«Κοινοπραξία καλείται η από κοινού σύμπραξη περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων με σκοπό την επίτευξη ορισμένου κοινού σκοπού (κατά κανόνα κερδοσκοπικού). Γενικότερα, η κοινοπραξία αποτελεί έναν μάλλον χαλαρό δεσμό επιχειρηματικής δραστηριότητας και οπωσδήποτε άτυπο. Καθένα από τα μετέχοντα σε αυτήν πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) διατηρεί την αυτοτέλειά του καθώς και την νομική του προσωπικότητα. Κατά την επιδίωξη του κοινού σκοπού, τα μέλη της κοινοπραξίας συντονίζουν τις ενέργειές τους για την επίτευξη καλύτερου οικονομικού αποτελέσματος .

Πολλές φορές, την δημιουργία μιας κοινοπραξίας υπαγορεύει το μέγεθος του έργου, που είναι πολύ μεγάλο και δύσκολο για να αναληφθεί από έναν μόνο φορέα. Αυτό το φαινόμενο συνίσταται, κυρίως κατά την ανάληψη και εκτέλεση των μεγάλων δημοσίων έργων. Όχι σπάνια, οι κοινοπραξίες ιδρύονται αναγκαστικά από το νόμο για την καλύτερη εξυπηρέτηση ευρύτερων κοινωνικών αναγκών όπως για παράδειγμα οι



κοινοπραξίες μεταφορικών μέσων, συνεκμεταλλεύσεων γεωργικών ή αλιευτικών εγκαταστάσεων κ.ο.κ.» (10) Με την ευρύτατη έννοια, μορφές κοινοπραξίας μπορεί να αποτελέσουν και οι πάσης φύσεως οικονομικοί συνασπισμοί, που αποβλέπουν στην από κοινού ρύθμιση της παραγωγής ή των τιμών για την εξουδετέρωση του ανταγωνισμού και την κυριαρχία στη αγορά (καρτέλ κ.λ.π. ).

Πιο συγκεκριμένα και όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία κοινοπραξία ονομάζουμε, την συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων μεταφορέων που εκμεταλλεύονται πλοία τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια διεθνών θαλάσσιων μεταφορών αποκλειστικά για την μεταφορά εμπορευμάτων, κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων σε μία ή περισσότερες γραμμές, η οποία έχει ως αντικείμενο την καθιέρωση συνεργασίας για την συνεκμετάλλευση μιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς, βελτιώνοντας το επίπεδο των υπηρεσιών που θα παρέχονταν, ελλείψει κοινοπραξίας, μεμονωμένα από κάθε μέλος της, προκειμένου να οργανώσουν ορθολογικά τις δραστηριότητές τους, μέσω τεχνικών, λειτουργικών ή / και εμπορικών διακανονισμών, με εξαίρεση τον κανονισμό των τιμών.

(10) Λεοντάρης Κ. Μ. ,Προσωπικές Εταιρίες Ε.Π.Ε. –Κοινοπραξίες ,Πάμισος 1999, σελ. 321.

## 4.2 Η κοινοπραξία στην Ελλάδα.

«Η κοινοπραξία στην χώρα μας είναι ιδιότυπη επιχειρηματική δραστηριότητα, που δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί άμεσα από το νόμο. Δεν υπάρχει διάταξη στον εμπορικό Νόμο, που να αναφέρεται στην κοινοπραξία ή να ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ των μελών της.» (11) Από πλευράς Αστικού Κώδικα, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ιδιάζουσας μορφή κοινοπραξία υπάρχει όταν το εμπράγματο δικαίωμα ανήκει σε περισσότερα πρόσωπα αδιαιρέτως κατά τύχη και όχι βάση ιδιαίτερης μεταξύ τους συμβάσεως (όπως π.χ. η περίπτωση να συνεχιστεί η επιχείρηση του αποβιώσαντος από τους κληρονόμους του.) .

Αναλυτικότερα, η κοινοπραξία αποτελεί νομική μορφή επιχειρηματικής δράσης και εμφανίστηκε στην πράξη για να καλύψει συγκεκριμένες ανάγκες, εν συνεχεία αναγνωρίστηκε από την διοίκηση για την αντιμετώπιση μιας καταστάσεως που απαιτούσε ρύθμιση, ενώ ακόμη αντιμετωπίστηκε από τα φορολογικά δικαστήρια και έμμεσα από την φορολογική νομοθεσία.

Ως προσωπικό της κοινοπραξίας θα μπορούσε να θεωρηθεί το σύνολο των προσλειφθεισών, ασφαλιζόμενων και μισθοδοτούμενων μισθωτών από την ίδια, είτε εργαζόμενοι που έχουν εργοδότη τους ένα μέλος της κοινοπραξίας. «Για την ικανοποίηση των οποιονδήποτε από την σύμβαση εργασίας αξιώσεων, οι πρώτοι μπορούν να στραφούν κατά της κοινοπραξίας, αλλά οι δεύτεροι μόνο κατά του μέλους αυτής που είναι ο εργοδότης τους.» (12)

(11) Λεοντάρης Κ. Μ., ο.π. σελ. 322

(12) Λεοντάρης Κ. Μ., ο.π. σελ. 323

«Οι διαφορές μεταξύ κοινοπραξίας και εμπορικής προσωπικής εταιρίας είναι ουσιώδης. Για την αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών πρέπει τα πρόσωπα που συστήνουν κοινοπραξία να διατυπώνουν εγγράφως τη σχετική συμφωνία με δημόσιο (συμβολαιογραφικό) ή και ιδιωτικό έγγραφο. Στο έγγραφο αυτό δίδεται μορφή καταστατικού, το οποίο μοιάζει με τα καταστατικά των προσωπικών εταιριών. Γενικά η διαδικασία της κοινοπραξίας είναι όμοια με αυτή της προσωπικής εταιρίας.

Το κοινοπρακτικό εν συνεχεία, υποβάλλεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. της έδρας της κοινοπραξίας. Όσον αφορά την υποβολή του εγγράφου σε δημοσιότητα, δεν υπάρχει καμία υποχρέωση από το νόμο να γίνει αυτό.  
» (13)

Η διαχείριση των υποθέσεων της κοινοπραξίας ανατίθεται από τα μέλη αυτής σε έναν ή περισσότερους διαχειριστές, οι οποίοι ενεργούν όπως και οι διαχειριστές της ομόρρυθμης εταιρίας. Οι διαχειριστές ορίζονται στο αρχικό έγγραφο συστάσεως της κοινοπραξίας αλλά επιτρέπεται να αλλάξουν ύστερα από τροποποίηση του εγγράφου. Τέλος, η κοινοπραξία μπορεί να είναι διάδικος και να παρίσταται στο δικαστήριο με τους διαχειριστές της. Διάδικοι είναι η ίδια η κοινοπραξία αλλά και τα μέλη αυτής.

### 4.3 Η φορολογία της κοινοπραξίας.

Οι κοινοπραξίες υποχρεούνται να υποβάλλουν δήλωση αποτελεσμάτων στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. Η δήλωση αυτή υποβάλλεται μετά το κλείσιμο της χρήσεως και περιλαμβάνει τα κέρδη ή ζημιές της χρήσεως τα οποία μοιράζονται στα μέλη της κοινοπραξίας σύμφωνα με ότι ορίζει το καταστατικό. Αυτό γίνεται κάθε χρόνο και τα κέρδη της κοινοπραξίας λαμβάνονται από τα μέλη την ημέρα που κλείνεται η διαχείριση της κοινοπραξίας. «Τις κοινωνίες και τις αστικές εταιρίες, που ασκούν επιχείρηση, οι κύριες οφειλές και πρόσθετες από φόρους, τέλη , εισφορές και πρόστιμα για φορολογικές παραβάσεις γενικά ,που αφορούν αυτές, βεβαιώνονται στο όνομά τους, η ευθύνη όμως για την καταβολή τους βαρύνει αλληλεγγύως και σε ολόκληρο, καθένα από τα μέλη τους.» (14)

«Τα καθαρά κέρδη της κοινοπραξίας φορολογούνται με συντελεστή 35% και με την επιβολή αυτού του φόρου εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση επί των κερδών αυτών, των προσώπων που συμμετέχουν στις κοινοπραξίες. Από τα κέρδη των κοινοπραξιών δεν αφαιρείται η επιχειρηματική αμοιβή, όπως γίνεται με τους ομόρρυθμους εταίρους, φυσικά πρόσωπα.» (15)

Επιπροσθέτως , όσον αφορά της κοινοπραξίες πλοίων, αυτές εκμεταλλεύονται , «σύμφωνα με το άρθρο 2 του Π. Δ 186/92 (Κ.Β.Σ), πλοία της εμπορικής ναυσιπλοΐας, (πλόες εσωτερικούς ή εξωτερικούς), δικής τους ιδιοκτησίας ή ιδιοκτησίας άλλων και ανεξάρτητα από την νομική προσωπικότητα του κατόχου τους, υποχρεούνται να υποβάλλουν περιοδικές και εκκαθαριστικές δηλώσεις Φ.Π.Α. μέσα στις νόμιμες προθεσμίες». (16)

(14) Λεοντάρης Κ. Μ., ο.π. σελ. 328

(15) Λεοντάρης Κ. Μ., ο.π. σελ. 328

(16) Λεοντάρης Κ. Μ., ο.π. σελ. 333

#### 4.4 Κοινοπραξία Ρίου-Αντιρρίου.



Κοινοπραξία είναι η ένωση και συνεργασία των συμβαλλόμενων εταιριών- συμπλοιοκτησιών προς επιδίωξη της καλύτερης δυνατής από κοινού εκμετάλλευσης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων τους στην γραμμή Ρίου-Αντιρρίου.

Στην συγκεκριμένη κοινοπραξία, συμφωνείται ρητά ότι δεν ιδρύεται νομικό πρόσωπο, ούτε συμφωνείται σύμβαση εφοπλισμού πλοίου, ούτε σύμβαση μεταβίβασης κυριότητας πλοίων.

Σκοπός της κοινοπραξίας είναι η από κοινού διαχείριση (management) των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ιδιοκτησίας των συμβαλλομένων εταιριών-συμπλοιοκτητών, επ' ονόματι και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας, στη γραμμή Ρίου-Αντιρρίου.

Έδρα της Κοινοπραξίας ορίζεται η πόλη της Ναυπάκτου και ειδικότερα το γραφείο επί της οδού Μπούσγου 1. Το γραφείο της Κοινοπραξίας βρίσκεται στο Ακταίο Πατρών.

Η διάρκεια της Κοινοπραξίας ορίζεται σε επτά (7) χρόνια. Αρχίζει 4. 2. 1998 και λήγει 4. 2. 2005. Με απόφαση της Γενικής συνέλευσης που

λαμβάνεται σύμφωνα με το αντίστοιχο άρθρο, η διάρκεια της Κοινοπραξίας μπορεί να παραταθεί.

#### **4.5 Όργανα Κοινοπραξίας Ρίου-Αντιρρίου και λειτουργίες αυτών.**

Όργανα της Κοινοπραξίας ορίζονται :

1. **Η Γενική Συνέλευση** που αποτελείται από τόσα μέλη όσα και τα πλοία της Κοινοπραξίας.
2. **Το Διοικητικό Συμβούλιο** που αποτελείται από επτά (7) μέλη που εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση.
3. **Το Διαχειριστικό Συμβούλιο** που αποτελείται από δύο (2) έμμισθα μέλη συμβούλους, που διορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο και ο διορισμός τους τελεί υπό την έγκριση της Γενικής Συνέλευσης και ελέγχουν σε καθημερινή βάση τη λειτουργία της Κοινοπραξίας.
4. **Το Συμβούλιο Δρομολογίων** που αποτελείται από έμμισθα μέλη διοριζόμενα από το Διοικητικό Συμβούλιο.
5. **Το Συμβούλιο Ελέγχου Εκμετάλλευσης** που αποτελείται από πέντε (5) άτομα (μέλη της Συνελεύσεως ) εκλεγόμενα από τη Γενική Συνέλευση και έμμισθους υπαλλήλους.

Στα πλαίσια όλων των παραπάνω, θα αναπτύξουμε το καθένα όργανο ξεχωριστά, ξεκινώντας από την **Γενική Συνέλευση της Κοινοπραξίας**.

#### **Γενική Συνέλευση Κοινοπραξίας.**

Αυτή αποτελεί το ανώτατο Συλλογικό όργανο της Κοινοπραξίας που αποφασίζει για όλα τα θέματα που εκφεύγουν της αρμοδιότητας των

άλλων οργάνων της Κοινοπραξίας και συγκαλείται σε συνεδρίαση στην έδρα της Κοινοπραξίας ή και σε άλλο τόπο κατά την κρίση του Δ.Σ.

« Η Γενική Συνέλευση συγκαλείται σε τακτική συνεδρίαση υποχρεωτικά κάθε Ιούλιο και Ιανουάριο κάθε χρόνο και σε έκτακτη συνεδρίαση οποτεδήποτε :

- ❖ Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου
- ❖ Με απόφαση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου
- ❖ Με αίτηση εκπροσώπων πλοίων που εκπροσωπούν το <sup>1/4</sup> των μελών της Γενικής Συνέλευσης (δικαιώματα μειοψηφίας). Στις παραπάνω περιπτώσεις η σύγκληση της Γενικής Συνέλευσης είναι υποχρεωτική για τα όργανα της Κοινοπραξίας.

- ❖ Η Γενική Συνέλευση τέλος μπορεί να συγκληθεί εμμέσως με αίτηση οποιουδήποτε μέλους, που απευθύνεται στο Διοικητικό Συμβούλιο, που συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση, αν δεχτεί το αίτημα ή δεν συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση αν απορρίψει το αίτημα του μέλους.

Κατά την κρίση του Προέδρου μπορεί μια Γενική Συνέλευση να συγκληθεί κεκλεισμένων θυρών, με παρουσία αποκλειστικά και μόνο των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των εκπροσώπων των εταιριών μελών.» (17)

Μέλη της Γενικής Συνέλευσης είναι μόνο οι συμβαλλόμενες εταιρίες-συμπλοιοκτησίες, πλοιοκτήτριες των κοινοπρακτούντων πλοίων, όπως αυτές ορίζονται στο Αρχείο Μητρώων Εκπροσώπησης Μελών της Κοινοπραξίας, που αυτό τηρείται μεριμνεί του Διοικητικού Συμβουλίου στο γραφείο της Κοινοπραξίας.

(17) Υ.Ε.Ν- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, Καταστατική Σύμβαση της Κοινοπραξίας Πορθμείων Ρίου-Αντιρρίου, σελ. 10-11.

«Κάθε μέλος για τις σχέσεις του με την Κοινοπραξία ορίζει υποχρεωτικά, με την συμπλήρωση ειδικού εντύπου, που παραδίδει στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, ενυπόγραφο και σφραγισμένο με την εταιρική σφραγίδα :

- Το μόνιμο εκπρόσωπό του
- Τον αναπληρωτή εκπρόσωπό του
- Τη διεύθυνση της έδρας της εταιρίας-μέλους και τους αριθμούς τηλεφώνων και fax,
- Το αντίκλητο της εταιρίας-μέλους (αν είναι διαφορετικός από το μόνιμο εκπρόσωπο) και τα στοιχεία διεύθυνσης του, προς τον οποίο θα απευθύνεται κάθε έγγραφο της Κοινοπραξίας.» (18)

Οι εργαζόμενοι στα πλοία της γραμμής δεν μπορούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Γενικής Συνέλευσης, εκτός αν είναι μέλη Δ.Σ. των εταιριών μελών και αυτό αποδεικνύεται από βεβαίωση της Υ.Μ.Ν.Ε./Υ.Ε.Ν για τις Ναυτικές Εταιρίες ή από ΦΕΚ για τις Α.Ε. και τις Ε.Π.Ε. ή από βεβαίωση Δικαστηρίου κ.λ.π. και έχουν εγγράφως διοριστεί εκπρόσωποι μελών.

Η αλλαγή ενός ή και των δυο εκπροσώπων των εταιριών-μελών είναι δυνατή με νέα συμπλήρωση του ειδικού εντύπου και παράδοσή του στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου και κοινοποίηση στον εντεταλμένο Νομικό Σύμβουλο της Κοινοπραξίας. Μετά την αποστολή προσκλήσεως ή fax ή τηλεγραφήματος για σύγκληση Γενικής Συνέλευσης από το Διοικητικό Συμβούλιο απαγορεύεται οποιαδήποτε αλλαγή εκπροσώπου και τυχόν εμφάνιση διαφορετικού εκπροσώπου θα υποχρεώσει αυτόματα τον Πρόεδρο να μην τον κάνει δεκτό στη Γενική Συνέλευση ούτε σαν ενεργό μέλος με δικαίωμα ψήφου, ούτε σαν απλό παρατηρητή (περίπτωση συνέλευσης κλεισμένων θυρών). Σε αυτήν την περίπτωση η συγκεκριμένη εταιρία-μέλος θα καταγραφεί στα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης ως απύσασα.

(18) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π., σελ. 11



Κάθε μέλος εγγεγραμμένο στο Μητρώο Εκπροσώπησης, μπορεί να εκπροσωπήσει στη Γενική Συνέλευση πέραν του εαυτού του και ένα ακόμα μέλος, επίσης εγγεγραμμένο στα Μητρώα Μελών, ύστερα από έγγραφη σφραγισμένη δήλωση εταιρίας-μέλους, που στέλνει στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου και προηγούμενη προφορική συνεννόηση με αυτόν και τον εντεταλμένο Νομικό Σύμβουλο της Κοινοπραξίας.

Η πρόσκληση των μελών για συμμετοχή στις Γενικές Συνελεύσεις γίνεται με απλή έγγραφη ειδοποίηση ή με φαξ ή με τηλεγράφημα ή ακόμα και τηλεφωνικώς σε έκτακτες κατεπείγουσες περιπτώσεις σύγκλησης της Γενικής Συνέλευσης.

«Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα αν παρίσταται στ συνεδρίαση :

✓ Το 60% των μελών της ή των εκπροσώπων τους κατά την πρώτη συζήτηση

✓ Το 50% των μελών της ή των εκπροσώπων τους κατά τη δεύτερη συζήτηση, που απέχει τουλάχιστον επτά (7) ημέρες από την πρώτη και

✓ Το 40% των μελών της ή των εκπροσώπων τους κατά την Τρίτη και τελευταία συζήτηση, που απέχει τουλάχιστον επτά (7) ημέρες από την δεύτερη συζήτηση. Αλλιώς και σε περίπτωση αποτυχίας και της τρίτης συνεδρίασης, επαναλαμβάνεται η σύγκληση σε ένα μήνα μετά την πρώτη. Για την ύπαρξη απαρτίας λαμβάνεται υπόψη ο ακέραιος αριθμός και παραλείπεται το τυχόν κλάσμα.» (19)

Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με μυστική ψηφοφορία, κατά πλειοψηφία των παρόντων, που δικαιούνται ψήφου σε αυτή, και δεσμεύουν απόλυτα τα μέλη που διαφωνούν ή απουσιάζουν ή κωλύονται να παρευρεθούν στις Γενικές Συνελεύσεις.

(19) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 13

Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης καταχωρούνται στο βιβλίο πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης, που υπογράφεται από τα μέλη που παραβρέθηκαν, μερίμνης του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και του Νομικού Συμβούλου. Απόψεις διαφωνούντων μελών για κάθε θέμα της ημερησίας διάταξης καταχωρούνται εντελώς περιληπτικά στα πρακτικά.

Τα πρακτικά των Γενικών Συνελεύσεων έχουν πλήρη αποδεικτική δύναμη έναντι παντός μέλους, μη επιτρεπόμενης ανταπόδειξης.

Στις συνεδριάσεις της Γενικής Συνέλευσης των μελών προεδρεύει και διευθύνει τη συζήτηση ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Κοινοπραξίας.

Ο Πρόεδρος και ο Γραμματέας του Διοικητικού Συμβουλίου εκδίδουν μαζί ή χωριστά ο καθένας ακριβή αντίγραφα πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης.

### **Διοικητικό Συμβούλιο Κοινοπραξίας**

Η Κοινοπραξία διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από επτά (7) μέλη, που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση με μυστική ψηφοφορία και είναι άμισθα, επανεκλέξιμα και μπορούν οποτεδήποτε να ανακληθούν με αιτιολογημένη απόφασή της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίζει για όλα τα θέματα διοίκησης και εκπροσώπησης της Κοινοπραξίας που εκφεύγουν της αρμοδιότητας της Γενικής Συνέλευσης, του Διαχειριστικού Συμβουλίου, του τμήματος Δρομολογίων, του Ελεγκτικού Συμβουλίου και του τμήματος Λογιστηρίου της Κοινοπραξίας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκπροσωπεί την Κοινοπραξία σε κρατικούς Οργανισμούς, στα Υπουργεία, στα Λιμεναρχεία, στις

Δημόσιες Σχέσεις, στα Μαζικά Μέσα Ενημέρωσης και όπου αλλού αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι διετής, αρχίζει από την εκλογή τους και τελειώνει όταν εκλεγεί νέο Διοικητικό Συμβούλιο από τη Γενική Συνέλευση που συνέρχεται στο χρόνο που λήγει η θητεία τους.

Αν λήξει η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και για οποιοδήποτε λόγο δεν εκλεγεί νέο Διοικητικό Συμβούλιο, η θητεία του παλαιού παρατείνεται αυτοδίκαια μέχρι να εκλεγεί νέο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο στην πρώτη συνεδρίασή του, μετά την Γενική Συνέλευση που εξέλεξε τα μέλη του, εκλέγει από τα μέλη του τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο, τον Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου και έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο.

Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, ο Διευθύνων Σύμβουλος, ο Γραμματέας και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δεν μπορούν να εκλεγούν ή να διοριστούν ως μέλη του Διαχειριστικού Συμβουλίου, ως μέλη του Συμβουλίου Δρομολογίων, ως μέλη του Ελεγκτικού Συμβουλίου και ως υπάλληλοι των Οικονομικών Υπηρεσιών (ασυμβίβαστο). Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο και υπεύθυνο να

- Συγκαλεί Συνέλευση
- Ελέγχει και να κατευθύνει το Διαχειριστικό Συμβούλιο
- Ελέγχει το Συμβούλιο Δρομολογίων
- Ελέγχει τις Οικονομικές Υπηρεσίες της Κοινοπραξίας.
- Ελέγχει και δέχεται εισηγήσεις από το Συμβούλιο Ελέγχου

Εκμετάλλευσης.

- Εγκρίνει μεταβολές του ετησίου προγράμματος Δρομολογίων κατά τις εισηγήσεις του Διαχειριστικού Συμβουλίου και του Συμβουλίου Δρομολογίων που η Κοινοπραξία έχει την υποχρέωση να υποβάλλει στο Υ.Ε.Ν. και στο αρμόδιο Λιμεναρχείο.

- Εγκρίνει πληρωμές που πρέπει να πραγματοποιήσουν οι Οικονομικές Υπηρεσίες της Κοινοπραξίας για τρέχοντα έξοδα της Κοινοπραξίας, έκτακτα έξοδα της Κοινοπραξίας, μισθώσεις γραφείων και λοιπών χώρων, δαπάνες διαφήμισης, μισθοδοσία προσωπικού, δωρεές σε σωματεία και ενώσεις.
- Εγκρίνει τις μηνιαίες, εξαμηνιαίες και ετήσιες οικονομικές αναφορές και εκκαθαρίσεις που εκδίδονται από τις Οικονομικές Υπηρεσίες της Κοινοπραξίας.
- Προσλαμβάνει επιβλέπει και δέχεται τις εισηγήσεις ανεξάρτητης εταιρίας ορκωτών λογιστών.
- Εγκρίνει προσλήψεις, απολύσεις και το μισθολόγιο του προσωπικού.
- Εισηγείται στη Γενική Συνέλευση τροποποίηση ποσοστών εκμετάλλευσης ανά κατηγορία πλοίων.
- Εισηγείται στη Γενική Συνέλευση τροποποιήσεις κανονισμών λειτουργίας του Διαχειριστικού Συμβουλίου, Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης, των Οικονομικών Υπηρεσιών και του Συμβουλίου Δρομολογίων.
- Εισηγείται στη Γενική Συνέλευση τροποποιήσεις του Προγράμματος Δρομολογίων, του Κανονισμού Ελέγχου Εκμετάλλευσης και του Κανονισμού Οικονομικής Διαχείρισης.
- Προσάγει στη Γενική Συνέλευση οικονομικές και λοιπές εκθέσεις, ορκωτών λογιστών, των Οικονομικών Υπηρεσιών της Κοινοπραξίας και του Διαχειριστικού Συμβουλίου.
- Προσλαμβάνει και διορίζει εντεταλμένους Συμβούλους Νομικούς, Δημοσίων Σχέσεων, Οικονομικούς κ.λ.π.
- Διαπραγματεύεται και κατά την κρίση του κλείνει συμφωνίες με εταιρίες παροχής υπηρεσιών για τις ανάγκες της Κοινοπραξίας.

- Διαχειρίζεται τα χρηματικά ποσά της καταβεβλημένης εγγύησης των μελών της Κοινοπραξίας κατά την κρίση του και πάντως έχοντας ανά πάσα στιγμή περίπου το 30% των συνολικών Εγγυητικών Κεφαλαίων σε μη προθεσμιακό λογαριασμό ταμιευτηρίου, ως έκτακτο Ταμείο Κοινοπραξίας και περίπου το 70% των συνολικών Εγγυητικών Κεφαλαίων σε προθεσμιακής μορφή επένδυση ή σε έντοκα ομόλογα ή σε γραμμάτια του Ελληνικού Δημοσίου.

- Το Διοικητικό Συμβούλιο και η Κοινοπραξία εκπροσωπούνται και διευθύνονται από κοινού ή ξεχωριστά από τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο.

- Τον Πρόεδρο και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο όταν απουσιάζουν ή κωλύονται τους αναπληρώνει σε όλα τα καθήκοντά τους ο Αντιπρόεδρος, σε περίπτωση δε που απουσιάζει ή κωλύεται κι αυτός τον αναπληρώνει μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου, που ορίζεται με απόφαση αυτού.

- Σε περίπτωση που μείνει κενή θέση συμβούλου λόγω παραίτησης, θανάτου ή οποιοδήποτε λόγω έκπτωσης, τα εναπομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εφόσον είναι τουλάχιστον τέσσερα, (4), έχουν δικαίωμα να εκλέξουν προσωρινό σύμβουλο ή συμβούλους μέχρι να λήξει η θητεία των αντικατασταθέντων συμβούλων.

- Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη Γενική Συνέλευση. Οι πράξεις των συμβούλων που εκλέχτηκαν με αυτόν τον τρόπο είναι έγκυρες και εάν ακόμα η εκλογή τους δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση. Σε περίπτωση μη έγκρισης της εκλογής τους, παύονται αυτοδίκαια και η Γενική Συνέλευση εκλέγει αντικαταστάτες.

- Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ο νόμιμος αναπληρωτής του όπως αυτός προβλέπεται από το αντίστοιχο άρθρο,

συγκαλεί το Διοικητικό Συμβούλιο, και εντός (πέντε) 5 εργασίμων ημερών από της καταχώρησης των διαφωνιών στο βιβλίο Συμβάντων, προΐσταται των συνεδριάσεων και διευθύνει τις εργασίες αυτού και εκδίδει κυρωμένα αντίγραφα ή αποσπάσματα πρακτικών των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου. Κυρωμένα αντίγραφα πρακτικών του Διοικητικού Συμβουλίου εκδίδει και ο Γραμματέας ή ειδικά εξουσιοδοτημένο από το Διοικητικό Συμβούλιο μέλος αυτού.

ο Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για τη σωστή τήρηση του Αρχείου Μητρώων Εκπροσώπησης των εταιριών-μελών και για τη σωστή παρουσία των εκπροσώπων στη Γενική Συνέλευση. Η άποψη του εκάστοτε εντεταλμένου Νομικού Συμβούλου της Κοινοπραξίας είναι γνωμοδοτική προς τον Πρόεδρο.

ο «Ο Διευθύνων Σύμβουλος ή νόμιμος αναπληρωτής του όπως αυτός προβλέπεται, είναι το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που για λογαριασμό των άλλων μελών επιβλέπει :

1) Την οικονομική λειτουργία των αρμόδιων οργάνων της Κοινοπραξίας.

2) Τους ανεξάρτητους ορκωτούς λογιστές που το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να προσλάβει για τον έλεγχο Οικονομικών Υπηρεσιών της Κοινοπραξίας.

3) Τις αποφάσεις του Διαχειριστικού Συμβουλίου που έχουν αντίκτυπο στην πορεία των οικονομικών της Κοινοπραξίας.

4) Τους εντεταλμένους συμβούλους που μπορεί το Διοικητικό Συμβούλιο να διορίσει να εργασθούν σε συγκεκριμένους τομείς δράσης της Κοινοπραξίας.

5) Τις σχέσεις της Κοινοπραξίας με οικονομικούς οργανισμούς και πιστωτικά ιδρύματα.

6) Την διαχείριση των καταβεβλημένων Εγγυητικών Κεφαλαίων της Κοινοπραξίας.

7) Το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει στην έδρα της Κοινοπραξίας. Με απόφαση όμως του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ορίζονται και άλλοι τόποι συνεδρίασης αυτού.» (20)

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, είναι υποχρεωμένος να συγκαλέσει το Διοικητικό Συμβούλιο αν ζητηθεί αυτό με έγγραφη αίτηση δύο τουλάχιστον μελών αυτού, μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από την υποβολή της αίτησης. Στην αίτηση πρέπει να ορίζονται τα θέματα που θα συζητηθούν.

Το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει έγκυρα αν παρευρίσκεται ή αντιπροσωπεύεται το μισό συν ένα από τα μέλη του (απαρτία), ο αριθμός όμως των παρόντων ή αντιπροσωπευομένων συμβούλων ουδέποτε μπορεί να είναι μικρότερος από τέσσερα (4). Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου λογίζεται ως διπλή.

Καθένας σύμβουλος μπορεί να αντιπροσωπεύει ένα ακόμη σύμβουλο, αφού προηγουμένως προσκομίσει και παραδώσει στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου έγγραφη εξουσιοδότηση του συμβούλου που τον εξουσιοδότησε.

(20) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 19

Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου παίρνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρευρισκόμενων και αντιπροσωπευομένων μελών και δεσμεύουν και τους κωλυόμενους ή εναντιούμενους. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου λογίζεται ως διπλή.

Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο βιβλίο πρακτικών του Διοικητικού Συμβουλίου και υπογράφονται από τα παριστάμενα μέλη ή τους αντιπροσώπους των μελών.

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υποχρεωμένα να τηρούν απόλυτη εχεμύθεια για θέματα της Κοινοπραξίας, που έλαβαν γνώση με την ιδιότητά τους οι σύμβουλοι. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέτει με απόφασή του την άσκηση των εξουσιών ή αρμοδιοτήτων του, συμπεριλαμβανομένης και της εξουσίας της εξώδικης και δικαστικής εκπροσώπησης της Κοινοπραξίας ή την διενέργεια συγκεκριμένων πράξεων σε ένα ή και περισσότερα μέλη του, σε υπαλλήλους της Κοινοπραξίας ή σε εντεταλμένους συμβούλους, δίνοντας σχετική εντολή και πληρεξουσιότητα με νόμιμο τρόπο.

#### **Διαχειριστικό Συμβούλιο.**

Σε αυτήν την παράγραφο θα μιλήσουμε για την λειτουργία του Διαχειριστικού Συμβουλίου που συμβάλλει στην καθοδήγηση και τον έλεγχο της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, το διαχειριστικό Συμβούλιο αποτελείται από δύο έμμισθα μέλη και έχει την καθημερινή ελεγκτική, επιχειρησιακή και διαχειριστική ευθύνη της Κοινοπραξίας. Μέλη του Διαχειριστικού Συμβουλίου, μπορούν να είναι μέλη της Γενικής Συνέλευσης δηλαδή εκπρόσωποι εταιριών-μελών της Κοινοπραξίας, δεν μπορούν να είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.



«Τα μέλη του Διαχειριστικού Συμβουλίου διορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο και ο διορισμός τους τελεί υπό την έγκριση της αμέσως επόμενης Γενικής Συνέλευσης. Αντικαθίστανται από το Διοικητικό Συμβούλιο σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων τους ή παραίτησής τους και ο διορισμός αντικαταστάτη τελεί υπό την έγκριση της αμέσως επόμενης έκτακτης Γενικής Συνέλευσης. Οι πράξεις των νέων μελών του Διαχειριστικού Συμβουλίου είναι έγκυρες και δεσμεύουν την Κοινοπραξία ακόμα και αν ο διορισμός τους δεν εγκριθεί από την επόμενη Γενική Συνέλευση. Εκτός αυτού, παύονται των καθηκόντων τους κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

Το Διαχειριστικό Συμβούλιο, ελέγχεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας, προς το οποίο υποβάλλει μηνιαίες, εξαμηνιαίες και ετήσιες οικονομικές εκθέσεις δικές του και των Οικονομικών Υπηρεσιών της Κοινοπραξίας.

Εισηγείται επίσης προς έγκριση στο Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας προσλήψεις, απολύσεις και μισθολόγιο προσωπικού, ενώ ακόμη είναι υπεύθυνο και για την εισήγηση στο Διοικητικό Συμβούλιο τροποποιήσεων στον κανονισμό λειτουργίας των : α) Διαχειριστικού Συμβουλίου, β) Συμβουλίου Δρομολογίων, γ) Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης, δ) Οικονομικών Υπηρεσιών, ε) Προγράμματος Δρομολογίων σε συνεργασία με το Συμβούλιο Δρομολογίων, ζ) Κανονισμού Ελέγχου Εκμετάλλευσης Πλοίων σε συνεργασία με το Συμβούλιο Ελέγχου Εκμετάλλευσης, η) Κανονισμού Οικονομικής Διαχείρισης των εσόδων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τις Οικονομικές Υπηρεσίες.» (21)

(21) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 22

Τέλος, οι επιχειρησιακές αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι : να ελέγχει το συμβούλιο Δρομολογίων, το Λογιστήριο, να εκτελεί πληρωμές τακτικών εξόδων που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο , να εισηγείται πληρωμές έκτακτων εξόδων στο Διοικητικό Συμβούλιο και να τις εκτελεί σε περίπτωση έγκρισής τους.

### **Συμβούλιο Δρομολογίων.**

Το Συμβούλιο Δρομολογίων είναι πολυμελές όργανο της Κοινοπραξίας και αποτελείται από έξι (6) το πολύ έμμισθα μέλη. Τα μέλη του διορίζονται, παύονται και αντικαθίστανται κατά την κρίση και με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Κοινοπραξίας. Το Συμβούλιο Δρομολογίων έχει την καθημερινή επιχειρησιακή ευθύνη για τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των δρομολογίων της πορθμειακής γραμμής Ρίου-Αντιρρίου, υπό την επίβλεψη, καθοδήγηση και τον έλεγχο του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Ο ακριβής κανονισμός λειτουργίας του Συμβουλίου Δρομολογίων καθορίζεται με αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης ύστερα από εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου. Τυχόν διαφωνίες μελών του Συμβουλίου Δρομολογίων μεταξύ τους ή με το άμεσα προϊστάμενο όργανο το Διαχειριστικό Συμβούλιο, καταγράφονται στο τηρούμενο ημερολόγιο συμβάντων της Κοινοπραξίας και υποβάλλονται προς τελική επίλυση στο Διοικητικό Συμβούλιο στην αμέσως επόμενη συνεδρίασή του. Η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου επί του συγκεκριμένου θέματος είναι τελεσίδικη.

Τα μέλη του Συμβουλίου Δρομολογίων δεν μπορούν να είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ούτε μέλη του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Οι μισθολογικές αναπροσαρμογές των μελών του Συμβουλίου

Δρομολογίων γίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο με σχετική απόφασή του.

### **Συμβούλιο ελέγχου εκμετάλλευσης.**

Πρόκειται για πολυμελές όργανο της Κοινοπραξίας, επιφορτισμένο αφενός με τον έλεγχο της σωστής εκμετάλλευσης των πλοίων-μελών από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες και αφετέρου με την πιστή εφαρμογή του κανονισμού δρομολογίων από τα πλοία-μέλη και το Συμβούλιο Δρομολογίων.

Τα μέλη του αποτελούνται από τα μέλη της Γενικής Συνελεύσεως, άμισθα, που διορίζονται και παύονται από τη Γενική Συνέλευση με σκοπό την μεταφορά της πείρας και εμπειρίας των μελών- εκπροσώπων στην επιχειρησιακή λειτουργία της Κοινοπραξίας. Μέλη επίσης μπορεί να είναι και έμμισθοι υπάλληλοι που διορίζονται και παύονται από το Διοικητικό Συμβούλιο σε αριθμό ικανό και με γνώσεις τέτοιες που να συμπληρώνουν τους Συμβούλους εκπροσώπων. Τα άμισθα μέλη του Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης, είναι εκπρόσωποι εταιριών-μελών της Κοινοπραξίας, δεν μπορούν όμως να είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ούτε του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Τα έμμισθα μέλη- υπάλληλοι του Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης δεν μπορούν επίσης να είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, ούτε του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Ο καθορισμός του μισθολογίου των έμμισθων μελών του Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας. Το Συμβούλιο Ελέγχου Εκμετάλλευσης έχει την καθημερινή ευθύνη για τον έλεγχο και την εισήγηση πιθανής επιβολής ποινών στα πλοία-μέλη της Κοινοπραξίας, υπό την επίβλεψη, καθοδήγηση και τον έλεγχο του Διαχειριστικού Συμβουλίου.

«Τυχόν διαφωνίες μελών του Συμβουλίου Ελέγχου Εκμετάλλευσης μεταξύ τους ή με το άμεσα προϊστάμενο όργανο, το Διαχειριστικό Συμβούλιο καταγράφονται στο τηρούμενο ημερολόγιο συμβάντων της Κοινοπραξίας και υποβάλλονται προς τελική επίλυση στο Διοικητικό Συμβούλιο στην αμέσως επόμενη συνεδρίασή του.» (22)

### **Οι οικονομικές Υπηρεσίες.**

Οι οικονομικές Υπηρεσίες είναι πολυμελές όργανο της Κοινοπραξίας και τα μέλη του είναι έμμισθα με ιδιότητα υπαλλήλου. Διορίζονται και παύονται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Οι οικονομικές Υπηρεσίες έχουν την καθημερινή ευθύνη για τις εισπράξεις, τις πληρωμές και τις υπόλοιπες οικονομικές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας, υπό την επίβλεψη, καθοδήγηση και τον έλεγχο του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Ο ακριβής κανονισμός λειτουργίας των Οικονομικών Υπηρεσιών καθορίζεται με τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης ύστερα από εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου. «Το Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας μπορεί να παίρνει προσφορές ειδικής εταιρείας και να εισηγείται στη Γ. Σ. το διορισμό της ειδικής εταιρείας για την μερική ή ολική εκτέλεση των εργασιών της Οικονομικής Υπηρεσίας της Κοινοπραξίας, με στόχο την οικονομικότερη και αποδοτικότερη λειτουργία των υπηρεσιών αυτών. Ο καθορισμός του μισθολογίου των υπαλλήλων της υπηρεσίας αυτής γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας.» (23)

(22) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 26

(23) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 27

#### **4.6 Προϋποθέσεις συμμετοχής στην κοινοπραξία- Εγγυητικό Κεφάλαιο-Αλλαγή ιδιοκτησίας πλοίων μελών.**

Τα ιδρυτικά μέλη της Κοινοπραξίας κατέθεσαν στην Κοινοπραξία χρηματική εγγύηση ποσού ενός εκατομμυρίου (1.000.000) δραχμών σε μετρητά. Το σύνολο του ποσού αυτού αποτελεί την έναρξη δημιουργίας του Εγγυητικού Κεφαλαίου της Κοινοπραξίας. Κάθε ιδρυτικό μέλος της Κοινοπραξίας υποχρεούται να καταβάλλει στην Κοινοπραξία, μηνιαίως εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές από τα καθαρά έσοδα επί τρία χρόνια, ξεκινώντας από την πρώτη μέρα της επιχειρησιακής λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Αν ένα μέλος αποχωρήσει από την Κοινοπραξία, για οποιοδήποτε λόγο, θα χάσει τα άνω ποσά εγγύησης και γενικά όλο το μερίδιό του στο Εγγυητικό Κεφάλαιο όπως αυτό έχει διαμορφωθεί κατά το χρόνο της αποχώρησης, αυτοδικαίως και χωρίς άλλη δικαστική ενέργεια ή δικαστική μεσολάβηση.

«Η είσοδος νέων μελών αλλά και η επανείσοδος παλαιών μελών επιτρέπεται υπό τον όρο καταβολής χρηματικής εγγύησης σε μετρητά ποσού εικοσαπλάσιου της εγγύησης των αρχικών ιδρυτικών μελών όπως τα ποσά αυτά θα έχουν διαμορφωθεί κατά το χρόνο εισόδου του νέου μέλους ή επανεισόδου παλαιού μέλους. Η είσοδος νέων μελών στην Κοινοπραξία και η επανείσοδος παλαιών μελών γίνεται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, που είναι συγχρόνως και αντίστοιχο συμφωνητικό εισόδου στην Κοινοπραξία, που καθορίζει τους όρους και λοιπές προϋποθέσεις εισόδου και επανεισόδου μελών αντίστοιχα. Η απόφαση για είσοδο νέου μέλους στην Κοινοπραξία, από τη Γενική Συνέλευση

απαιτεί αυξημένη πλειοψηφία 60% των μελών της και ο ακριβής καθορισμός του Εγγυητικού Κεφαλαίου που το νέο-πλοίο μέλος πρέπει να καταβάλλει καθορίζεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.»  
(24)

Η είσοδος νέων μελών στην Κοινοπραξία, εκτός της καταβολής των άνω εγγυήσεων και πλήρη αποδοχή των όρων λειτουργίας της Κοινοπραξίας, προϋποθέτει και αποδοχή από τον διορισμένο μόνιμο εκπρόσωπο του υπό ένταξη μέλους, την έναρξη νέου πλοίου σε κάποια από τις πέντε κατηγορίες εκμετάλλευσης πλοίων (Α', Β', Γ', Δ', Ε') με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης. Απαγορεύεται η δημιουργία άλλης κατηγορίας εκμετάλλευσης πλοίων πέρα των πέντε υπάρχοντων κατηγοριών. Πλοία μεγαλύτερα της Α' κατηγορίας αν και εφόσον γίνουν αποδεκτά εντάσσονται στην Α' κατηγορία.

Ως εγγυητικό Κεφάλαιο της Κοινοπραξίας ορίζεται το σύνολο των κεφαλαίων που έχουν συγκεντρωθεί σταδιακά κατά την διάρκεια λειτουργίας της Κοινοπραξίας. Τα χρηματικά ποσά εγγύησης που έχει καταβάλλει ένα πλοίο-μέλος, αν περιέλθουν στην Κοινοπραξία λόγω αποχώρησης του πλοίου-μέλους περιέρχονται ισομερώς στα μέλη-πλοία που συμμετέχουν στην Κοινοπραξία κατά τον άνω χρόνο. Δεν γίνεται διανομή του ποσού, αλλά αυτό παραμένει και προστίθεται στο συνολικό Εγγυητικό Κεφάλαιο της Κοινοπραξίας αυξάνοντας το μερίδιο που αντιστοιχεί σε κάθε πλοίο-μέλος. Το Εγγυητικό Κεφάλαιο διανέμεται ισομερώς στα πλοία-μέλη της Κοινοπραξίας στην λήξη της διάρκειάς της ή σε περίπτωση λύσης αυτής.

(24) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 28-29

Η αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος πλοίου της Κοινοπραξίας που περιέρχεται σε νέα εταιρία κατά την διάρκεια της Κοινοπραξίας επιτρέπεται. Η αντικατάσταση παλιού πλοίου, μέλους της Κοινοπραξίας, με άδεια του Υ.Ε.Ν. λόγω 35ετίας, με άλλο πλοίο, μέχρι και ένα χρόνο νωρίτερα από την ακριβή ημερομηνία λήξης της ζωής του πλοίου δεν θεωρείται νέα ένταξη.

Αλλαγή κατηγορίας εκμετάλλευσης για ένα πλοίο-μέλος, από μια κατηγορία σε άλλη, επιτρέπεται αν και μόνο αλλάξουν τα επιχειρησιακά δεδομένα του πλοίου. (εμβαδόν κουβέρτας με κατασκευή κ. α.).

Τα ποσοστά συμμετοχής των πλοίων στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας είναι υπολογισμένα σε περίπτωση συμμετοχής και των 29 πλοίων της γραμμής στην Κοινοπραξία. « Στην Α' κατηγορία με ποσοστό συμμετοχής κάθε πλοίου στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας 3,673% εντάσσονται τα εξής πλοία:

- 1) Ε/Γ-Ο/Γ Άγιος Κωνσταντίνος
- 2) Ε/Γ-Ο/Γ Θεοφάνης
- 3) Ε/Γ-Ο/Γ Γεώργιος Π.
- 4) Ε/Γ-Ο/Γ Ευάγγελος
- 5) Ε/Γ-Ο/Γ Αντζελα
- 6) Ε/Γ-Ο/Γ Σπύρος
- 7) Ε/Γ-Ο/Γ Αργοναύτης
- 8) Ε/Γ-Ο/Γ Θεμιστοκλής
- 9) Ε/Γ-Ο/Γ Αικατερίνη Δ.

- 10) Ε/Γ-Ο/Γ Μελίνα
- 11) Ε/Γ-Ο/Γ Ελένη Β.

Στην Β' κατηγορία με ποσοστό συμμετοχής κάθε πλοίου στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας 3,503% εντάσσονται τα εξής πλοία :

- 1) Ε/Γ-Ο/Γ Ναύτης
- 2) Ε/Γ-Ο/Γ Αλμπι Ελλάς
- 3) Ε/Γ-Ο/Γ Δώρα Π.
- 4) Ε/Γ-Ο/Γ Ποσειδών
- 5) Ε/Γ-Ο/Γ Άγιος Χαράλαμπος
- 6) Ε/Γ-Ο/Γ Κανάρης

Στην Γ' κατηγορία με ποσοστό συμμετοχής κάθε πλοίου στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας 3,278, εντάσσονται τα εξής πλοία :

- 1) Ε/Γ-Ο/Γ Άγιος Νικόλαος
- 2) Ε/Γ-Ο/Γ Σοφία Π.
- 3) Ε/Γ-Ο/Γ Πώλ
- 4) Ε/Γ-Ο/Γ Ελένη
- 5) Ε/Γ-Ο/Γ Αγ. Νεκτάριος
- 6) Ε/Γ-Ο/Γ Ευαγγελίστρια
- 7) Ε/Γ-Ο/Γ Νικόλαος Κ.
- 8) Ε/Γ-Ο/Γ Βικτώρια
- 9) Ε/Γ-Ο/Γ Γεώργιος Κ.



10) Ε/Γ-Ο/Γ Μαρία Π.

Στην Δ' κατηγορία με ποσοστό συμμετοχής κάθε πλοίου στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας 3,088% εντάσσονται τα εξής πλοία :

1) Ε/Γ-Ο/Γ Παναγία Τ.

Στην Ε' κατηγορία με ποσοστό συμμετοχής κάθε πλοίου στα έσοδα και έξοδα της Κοινοπραξίας 2,711% εντάσσονται τα εξής πλοία :

1. Ε/Γ-Ο/Γ Σχοιπαντας» (25)

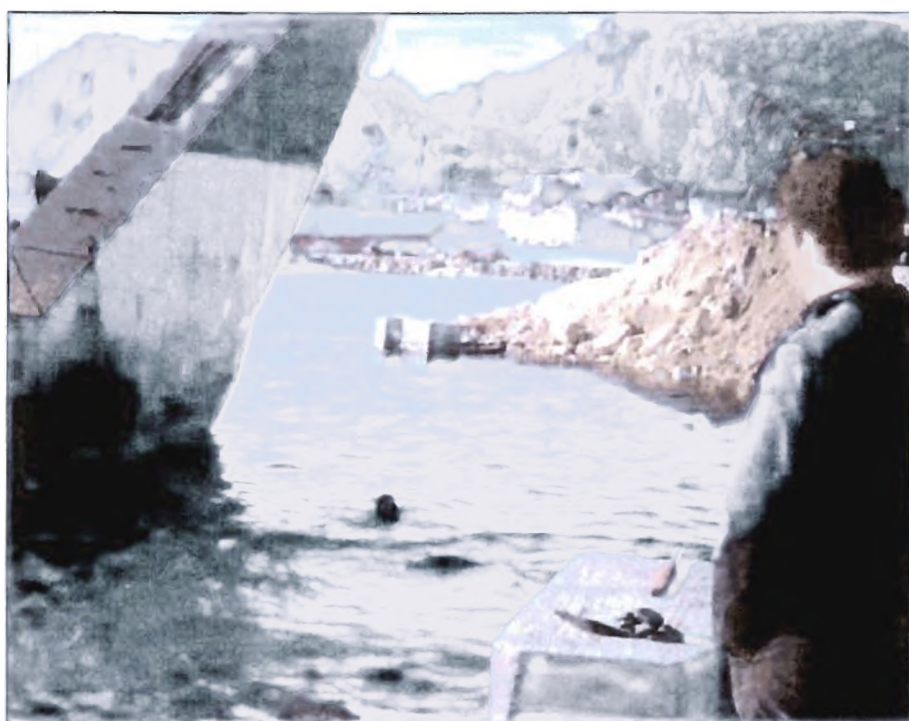
Το Διοικητικό Συμβούλιο εξουσιοδοτείται με ανάλογες αποφάσεις του να προσδιορίσει τα λειτουργικά έξοδα της Κοινοπραξίας.

Τα πλοία των κοινοπρακτούντων μελών πρέπει να είναι σε πλήρη ετοιμότητα για να εκτελούν τα δρομολόγια όπως αυτά καθορίζονται με απόφαση του Συμβουλίου Δρομολογίων της Κοινοπραξίας. Η επιλογή και η πρόσληψη των πληρωμάτων γίνεται για κάθε πλοίο από την πλοιοκτήτρια εταιρία ή συμπλοιοκτησία, που ευθύνεται αποκλειστικά για καθετί που αφορά το πλήρωμα, όπως προβλέπει ο νόμος. Επίσης η πλοιοκτήτρια εταιρία ή συμπλοιοκτησία ευθύνεται αποκλειστικά έναντι της Κοινοπραξίας για κάθε πράξη ή παράλειψη των πιο πάνω προσώπων που αντίκεινται στα συμφέροντά της. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες ή συμπλοιοκτησίες μέλη φροντίζουν για την συντήρηση, επισκευή, καθαριότητα των πλοίων τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις και προδιαγραφές που θέτουν, το Συμβούλιο Ελέγχου Εκμετάλλευσης και τα άλλα αρμόδια όργανα της Κοινοπραξίας, το Υ.Ε.Ν. τα αρμόδια Λιμεναρχεία, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν., τα Νηολόγια, η Υπηρεσία Μητρώων Ναυτικών Εταιριών του Υ.Ε.Ν., τυχόν Νηογνώμονες στους οποίους υπάγεται το πλοίο κ.τ.λ.

**(25) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 37-38**

Οι δαπάνες κάθε φύσης που σχετίζονται με απαιτήσεις μελών του πληρώματος, καθορίζονται είτε από το νόμο, είτε από τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, είτε από τυχόν δεσμευτικές εργατικές συμβάσεις που έχει συνάψει η πλοιοκτήτρια εταιρία ή ακόμα όπως τυχόν εκδικαστούν από αρμόδια δικαστήρια, βαρύνουν αποκλειστικά και μόνο το πλοίο-μέλος. Οι οποιοσδήποτε άλλες λειτουργικές δαπάνες πλοίου, όπως π.χ. καύσιμα, λιπαντικά, αποζημιώσεις τρίτων λόγω ατυχημάτων, δαπάνες επισκευών, δαπάνες αγορών ανταλλακτικών και εξαρτημάτων, δαπάνες αγορών αναλώσιμων υλικών κ.τ.λ. βαρύνουν αποκλειστικά το πλοίο-μέλος.

Σε περίπτωση μη εκτέλεσης καθηκόντων μέλους πληρώματος ή εισπράκτορα πλοίου-μέλους, το Διοικητικό Συμβούλιο της Κοινοπραξίας με απόφασή του μπορεί να ζητήσει και το πλοίο-μέλος της Κοινοπραξίας υποχρεούται να απομακρύνει του πλοίου, το άνω μέλος του πληρώματος μέσα σε 5 ημέρες.



#### **4.7 Έσοδα της Κοινοπραξίας Ρίου-Αντιρρίου. Θαλάσσιοι και λοιποί κίνδυνοι. Λύση Κοινοπραξίας.**

Τα έσοδα της Κοινοπραξίας είναι οι κάθε φύσει εισπράξεις από την εκμετάλλευση των πλοίων-μελών στη γραμμή Ρίου-Αντιρρίου καθώς και το αποτέλεσμα επενδύσεων και οι τόκοι της καθημερινής ρευστότητας της Κοινοπραξίας σε ομόλογα, προθεσμιακές καταθέσεις ή άλλα τραπεζικά προϊόντα. Τα έσοδα πλοίων-μελών της Κοινοπραξίας που δουλεύουν κατά διαστήματα εκτός γραμμής ανήκουν αποκλειστικά στις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Τα έσοδα του κάθε πλοίου-μέλους από την εκμετάλλευση του κυλικείου εντός του πλοίου, δεν αποτελούν έσοδα της Κοινοπραξίας, ακόμα και αν η εκμετάλλευσή τους γίνεται όταν το πλοίο εκτελεί πλόες στην πορθμειακή γραμμή Ρίου-Αντιρρίου, και ανήκουν αποκλειστικά στις πλοιοκτήτριες εταιρίες.

Όλοι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι, οι ζημιές και οι δαπάνες επισκευών οι προκαλούμενες στα πλοία-μέλη της Κοινοπραξίας βαρύνουν τις πλοιοκτήτριες εταιρίες και όχι την Κοινοπραξία. Τα δικαιώματα σώστρων λόγω παροχής αρωγής σε πλοίο που δεν ανήκει στην Κοινοπραξία από πλοίο της και γενικά κάθε απαίτηση που προέρχεται από αρωγή, ανήκει στην πλοιοκτήτρια εταιρία και σε μέλη πληρώματος και δεν αποτελούν έσοδο της Κοινοπραξίας.

«Η Κοινοπραξία λύεται αυτοδίκαια με την λήξη της διάρκειάς της, αν αυτή δεν παραταθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης. Λύεται με απόφαση Γενικής Συνέλευσης που συγκαλείται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, με αποκλειστικό θέμα την λύση της Κοινοπραξίας και με αυξημένη πλειοψηφία 80% των μελών της.» (26)

(26) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 45

Ενόψει της προγραμματιζόμενης από Υ.Ε.Ν. ενσωμάτωσης των ατομικών και στρατιωτικών εισιτηρίων στα εισιτήρια των οχημάτων και μέχρι την ολοκλήρωση των έργων υποδομής στις δυο προβλήτες στην περιοχή του Ρίου από το λιμενικό Ταμείο Πατρών, η Κοινοπραξία θα ξεκινά την λειτουργία της ,με χρήση μόνο εισιτηρίων οχημάτων, που εκδίδονται εντός του πλοίου από μέλη του πληρώματος του κάθε πλοίου μέλους. Τα εισιτήρια αυτά εκτυπώνονται και θεωρούνται από την Κοινοπραξία υπό την επίβλεψη της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. στην οποία η Κοινοπραξία υπάγεται φορολογικώς, με την ευθύνη των Οικονομικών Υπηρεσιών και του Διαχειριστικού Συμβουλίου. Η ευθύνη για την επιλογή εισπράκτορα, επιφορτισμένου με την έκδοση εισιτηρίων της Κοινοπραξίας, ανήκει αποκλειστικά στην πλοιοκτήτρια εταιρία. « Τυχόν πράξεις ή παραλείψεις του συγκεκριμένου ατόμου, που θίγουν τα συμφέροντα της Κοινοπραξίας ή δημιουργούν προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της, δύναται να επιφέρουν επί του πλοίου-μέλους ποινές που προκύπτουν από τους κανονισμούς λειτουργίας της Κοινοπραξίας. Η δυνατότητα μεταφοράς της έκδοσης των εισιτηρίων εκτός των πλοίων, γίνεται με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.» (27)

(27) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ο.π, σελ. 45-46



#### **4.8 Κοινοπραξία Σαλαμίνας.**

Η σύμβαση σύστασης της Κοινοπραξίας της Σαλαμίνας έγινε στην Σαλαμίνα στις 9 Ιουνίου 1999. «Σκοπός της Κοινοπραξίας είναι η από κοινού και για κοινό λογαριασμό και προς κοινή ωφέλεια των συμβαλλομένων εκμετάλλευση των εις αυτούς ανηγόντων πλοίων για την μεταφορά επιβατών-οχημάτων στην πορθμειακή γραμμή Πέραμα-Παλούκια και Παλούκια- Πέραμα.» (28)

Έδρα της Κοινοπραξίας ορίζεται η Σαλαμίνα και η διάρκειά της είναι ένα έτος. Η διάρκεια της Κοινοπραξίας είναι δυνατόν να παραταθεί επί ένα ακόμα έτος με απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως η οποία θα πρέπει να ληφθεί 30 ημέρες πριν από την λήξη αυτής και κατόπιν συμφωνίας. Όργανα της Κοινοπραξίας είναι : 1) Η Γενική Συνέλευση των πλοιοκτητών, 2) Ο Πρόεδρος της Κοινοπραξίας ή ο αναπληρωτής του και 3) Ο Διευθυντής της Κοινοπραξίας.

**(28) Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, Καταστατική Σύμβαση της Κοινοπραξίας Πορθμείων Σαλαμίνας, σελ 2**

Η Γενική Συνέλευση απαρτίζεται από τους πλοιοκτήτες των πλοίων. Κάθε πλοίο δικαιούται μια μόνο ψήφο και σε κάθε συνεδρίαση μετέχει ένας μόνο εκπρόσωπος των πλοιοκτητών κάθε πλοίου.

Η συγκέντρωση των εσόδων της Κοινοπραξίας γίνεται από τον Διευθυντή, όπως επίσης και η καταβολή του μερίσματος στους συμβαλλόμενους πλοιοκτήτες, η διεύθυνση και ο συντονισμός των εργασιών του λογιστηρίου και των λοιπών υπηρεσιών της Κοινοπραξίας, η οργάνωση των γραφείων της Κοινοπραξίας, η προάσπιση των συμφερόντων της και η πρόσληψη και απόλυση του προσωπικού της.

Έσοδα της Κοινοπραξίας είναι οι πάσης φύσεως εισπράξεις της και έξοδά της αποτελούν :1) Το ενοίκιο και τα κοινόχρηστα του γραφείου 2) Τα τέλη των τηλεφώνων, της Δ.Ε.Υ. και Ε.Υ.Δ.Α.Π. 3) Τα έξοδα για προμήθεια εντύπων, γραφικής ύλης και υλικών καθαριότητας. 4) Οι πάσης φύσεως αμοιβές του προσωπικού της Κοινοπραξίας. 5) Τα έξοδα κινήσεως του Προέδρου, του Διαχειριστή και του προσωπικού της Κοινοπραξίας. Στα έξοδα συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα εκμεταλλεύσεως πλοίων Κοινοπραξίας.

Τέλος η κοινοπραξία λύεται όταν τελειώσει η διάρκειά της.

#### **4.9 Βασικοί κανονισμοί και νομοθεσία κοινοπραξιών σύμφωνα με την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.**

Κατά την υιοθέτηση των τεσσάρων κανονισμών για τις θαλάσσιες μεταφορές το 1986, που αποτελούν πρώτο στάδιο της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε., το συμβούλιο είχε καλέσει την επιτροπή να εξετάσει κατά πόσο είναι αναγκαίο να υποβληθούν νέες προτάσεις σχετικά με τον ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων στις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών. Η Επιτροπή είχε αναλάβει την υποχρέωση να υποβάλλει εντός ενός έτους στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με το πόσο

είναι αναγκαίο να χορηγηθεί απαλλαγή ανά κατηγορίες στις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών. Το Συμβούλιο παρατηρούσε ότι όταν αντικείμενο και αποτέλεσμα των κοινών επιχειρήσεων και κοινοπραξιών είναι η επίτευξη τεχνικών βελτιώσεων ή η συνεργασία η όταν συμπαγείς κοινοπραξίες καλύπτουν έλασσον μόνο μερίδιο της αγοράς η απαγόρευση της Συνθήκης δεν ισχύει.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε «γνωμοδότηση» (29) στην οποία επικροτούσε τη θετική αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών και τόνιζε την ανάγκη να αποφευχθεί η γραφειοκρατία. επιτροπή έκρινε ότι οι κοινοπραξίες τακτικών γραμμών μπορούν να ορισθούν γενικά ως **συνεταιριστικές** επιχειρήσεις ναυτιλιακού τομέα στα πλαίσια των οποίων οι τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεκπεραιώνουν ποικιλία δραστηριοτήτων σε κοινή βάση, με σκοπό να επιτύχουν τα απαραίτητα πλεονεκτήματα οικονομικών κλίμακας και ορθολογικής παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένο κλάδο. Η σημασία και η χρησιμότητα των κοινοπραξιών ως μέσο ορθολογικής οργάνωσης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τυγχάνει ευρείας αναγνώρισης.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κοινότητας πρέπει να επιτύχει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας για να είναι σε ανταγωνιστική θέση στην παγκόσμια αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Στα πλαίσια των παραπάνω, οι κοινοπραξίες μπορούν να βοηθήσουν ώστε να εξευρεθούν τα απαραίτητα μέσα για την βελτίωση της παραγωγικότητας των δρομολογίων που εξυπηρετούνται από τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και την προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου.

(29) Γνωμοδότηση της Ο.Κ.Ε.- Ε.Ε C 56, της 7<sup>ης</sup> Μαρτίου 1990,σελ 70.

Στα πλαίσια όλων των παραπάνω η Ο.Κ.Ε. κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είναι απαραίτητο ένα κανονιστικό καθεστώς για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών και ότι χρειαζόταν ένας νέος κανονισμός που να χορηγεί απαλλαγή ανά κατηγορίες επειδή οι κοινοπραξίες διαφέρουν ριζικά από τις διασκέψεις, τόσο από άποψη λειτουργίας όσο και διάρθρωσης.

Ωστόσο η Ο.Κ.Ε. εξέφραζε την άποψη ότι η Επιτροπή θα πρέπει να γίνει σαφέστερη σε ότι αφορά τις προθέσεις της σχετικά με τους όρους και προϋποθέσεις απαλλαγής ανά κατηγορίες. Οι προϋποθέσεις αυτές θα πρέπει να προστατεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό σε τρία επίπεδα : στο εσωτερικό της κοινοπραξίας, στο εσωτερικό της διάσκεψης και στα πλαίσια της συγκεκριμένης μεταφορικής υπηρεσίας. Η Ο.Κ.Ε τασσόταν υπέρ μιας νομικής μεταχείρισης των κοινοπραξιών που θα υπόκεινται σε ελέγχους και ισορροπίες και δεν θα εξουσιοδοτεί εν λευκώ ούτε την Επιτροπή ούτε τις κοινοπραξίες.

Οκτώ χρόνια μετά την έγκριση του πρώτου κανονισμού για τις «κοινοπραξίες» (30) η Ο.Κ.Ε σημειώνει τις ευρείες και ραγδαίες αλλαγές που συντελούνται στην διεθνή αγορά τακτικών ναυτιλιακών γραμμών. Οι κανονισμοί για τις κοινοπραξίες ισχύουν κυρίως για τις κοινοπραξίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια διεθνών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Η χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται όλο και περισσότερο στις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές.

**(30) kreis : Πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και διεθνής ναυτιλία, *Frdham International Law Journal* (1989-90), 411. Temple Lange : Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις μεταφορές (1993), 405 P. Ruttleys. Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (1991) 9 EMLO Έκθεση 1993.**



Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων διπλασιάστηκαν κατά την περίοδο 1989-1998 και αυξήθηκαν από 249 σε 509 εκατομμύρια τόνους. Πρόκειται για ετήσια αύξηση κατά 11%.

Σύμφωνα με πρόσφατες κατά προσέγγιση εκτιμήσεις, υπάρχουν προοπτικές ακόμη ταχύτερης επέκτασης του τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Τούτο οφείλεται κυρίως στην αύξηση των μεταφορών μεταποιημένων ή ημι-μεταποιημένων προϊόντων.

Αναμένεται, επίσης κατά τα προσεχή έτη να υπάρξει μεταστροφή των μεταφορών ορισμένων χύδην φορτίων ( π.χ. σιτηρά, λιπάσματα, ζάχαρη ) προς τις μεταφορές δια εμπορευματοκιβωτίων. Ειδικότερα, μετά την έγκριση του πρώτου κανονισμού για τις κοινοπραξίες κατά την περίοδο 1993-97, η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια ήταν τεράστια και ανήλθε σε «44% (σε τόνους)» (31). Οι εν λόγω αλλαγές οδήγησαν στην μετατροπή ενός τομέα εντάσεως εργασίας σε ένα τομέα που έχει τώρα υψηλή ένταση κεφαλαίου. Οι αλλαγές αυτές, αφενός μεν, απέφεραν οφέλη όσον αφορά το επίπεδο των υπηρεσιών στους ναυλωτές, αφετέρου δε, είχαν ως αποτέλεσμα την αναδιοργάνωση της απασχόλησης στη θάλασσα και στην ξηρά. Πράγματι, τα εμπορευματοκιβώτια έχουν καταστεί σημαντικός παράγοντας στην διαδικασία παγκοσμιοποίησης, που επιφέρει γενικές οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις ανεπτυγμένες χώρες. (32)

(31) Τα στοιχεία προέρχονται από το Howe Robinson Research Paper Nr 9, January 1999, *Containerization and Dry Bulk Trades*.

(32) Επισκόπηση της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων, Drewry, Οκτώβριος 1999.

Η παραπάνω τάση της αγοράς συνέπεσε χρονικά με άλλες αλλαγές στον τομέα των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών που είχαν επιπτώσεις στην νομοθεσία περί ανταγωνισμού και συγκεκριμένα ; η μείωση του ρόλου των διασκέψεων, η αύξηση της σημασίας των κοινοπραξιών και η συγκέντρωση / ενοποίηση σε μεγάλες μονάδες. Ο τομέας των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών χαρακτηρίζεται πρόσφατα από συνεχείς συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων με αποτέλεσμα την δημιουργία ναυτιλιακών « κολοσσών» που εκμεταλλεύονται εκατοντάδες πλοία ο καθένας και έχουν δίκτυα διανομής σε παγκόσμια κλίμακα. Η εξέλιξη αυτή των εν λόγω «κολοσσών» έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά της μεταφοράς φορτίων χύδην, όπου το μικρό μέγεθος της εταιρίας δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά τον κανόνα. Ενώ οι κοινοπραξίες αποτελούν ευπρόσδεκτο φαινόμενο που διευκολύνει την επιβίωση των επιχειρήσεων μικρού και μεσαίου μεγέθους, είναι προφανές ότι πρέπει να διαφυλαχτούν τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίου μεγέθους μελών έναντι των «κολοσσών» που είναι μέλη κοινοπραξιών. Διαφορετικά, οι κοινοπραξίες ενδέχεται να καταστούν ένα από τα οχήματα αύξησης της τάσης προς συγκέντρωση.

Όσον αφορά την μελλοντική χάραξη πολιτικής και θέσπισης κανόνων, οι παραπάνω εξελίξεις θα πρέπει να παρακολουθούνται ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους λιμένες

Η Ο.Κ.Ε. παρόλο που αναγνωρίζει την χρησιμότητα των κοινοπραξιών για την οικονομική και τεχνική πρόοδο της ναυτιλίας, συνεχίζει να επαναλαμβάνει την ανάγκη να διασφαλιστούν η διαφάνεια και ο ανταγωνισμός έναντι άλλων μελών των κοινοπραξιών, καθώς επίσης και μη μελών κοινοπραξιών που δεν έχουν δραστηριότητες στον εν λόγω τομέα των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών.

Σε γενικές γραμμές η Ο.Κ.Ε. αναφέρεται και στον ορισμό των κοινοπραξιών ως όρος «κοινοπραξίες παροχής πολλαπλών μεταφορικών υπηρεσιών», ώστε να ληφθούν υπόψη οι πρόσφατες τάσεις της αγοράς όπου οι κοινοπραξίες παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερους του ενός τομείς.

Σύμφωνα με το άρθρο 81 της 19.04.2000 σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμοσμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες) ισχύουν τα παρακάτω :

(4) «Οι κοινοπραξίες, όπως ορίζονται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, συμβάλλουν εν γένει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών τακτικών γραμμών χάρη στον εξορθολογισμό των δραστηριοτήτων των εταιριών-μελών τους, και χάρη στις οικονομίες κλίμακας που επιτρέπουν στο επίπεδο της εκμετάλλευσης των σκαφών και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Συμβάλλουν επίσης στην προαγωγή της τεχνικής και οικονομικής προόδου, διευκολύνοντας και προτρέποντας την αύξηση της χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας των πλοίων.

(5) Οι χρήστες των θαλασσιών υπηρεσιών που προσφέρουν οι κοινοπραξίες αποκομίζουν εν γένει δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει από τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών που είναι απόρροια της ύπαρξης των εν λόγω κοινοπραξιών. Τα προαναφερόμενα οφέλη μπορεί να λάβουν μεταξύ άλλων τη μορφή βελτίωσης της συχνότητας εξυπηρέτησης δρομολογίων και προσέγγισης σε λιμένες ή της καλύτερης διευθέτησης των εν λόγω δρομολογίων, καθώς και της βελτιωμένης ποιότητας και της εξατομίκευσης των

προσφερόμενων υπηρεσιών, χάρη στη χρησιμοποίηση περισσότερων σύγχρονων σκαφών και εξοπλισμού, λιμενικού ή μη. Οι χρήστες είναι σε θέση να αποκομίσουν ουσιαστικά οφέλη από τις κοινοπραξίες μόνο στο βαθμό που υπάρχει επαρκής ανταγωνισμός στα δρομολόγια στα οποία ασκούν δραστηριότητες οι κοινοπραξίες.» (33)

Αξίζει να σημειώσουμε ότι σαν μέτρο για την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της κοινοτικής ναυτιλίας αναγνωρίζεται η ανάγκη να καταστεί σαφής η θέση των κοινοπραξιών απέναντι στους κανόνες του ανταγωνισμού, σαν ένα από τα θετικά μέτρα για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου.

#### **4.10 Η Κοινοπραξία Πλοίων Ζακύνθου- IONIAN Ferries.**

Η Κοινοπραξία Πλοίων Ζακύνθου – IONIAN Ferries αποτελείται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που εξυπηρετούν το νησί της Ζακύνθου και ιδρύθηκε για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της. Από το 2001 η εταιρία κλήθηκε να καλύψει και τις συγκοινωνιακές ανάγκες της γειτονικής νήσου Κεφαλονιάς με τον υπάρχοντα στόλο της, δραστηριοποιούμενη έτσι και σε αυτό το νησί.

Στην συνέχεια ο στόλος αυτός αυξήθηκε και σήμερα με έξι ( 6 ) πλοία καλύπτει με το παραπάνω τις ανάγκες των νησιών.

Με αφετηρία τον λιμένα της Κυλλήνης, η εταιρία έχει κατά τη θερινή περίοδο έξι αναχωρήσεις καθημερινά προς Κεφαλονιά (Πόρο και Αργοστόλι) και επτά για Ζάκυνθο και αντίστοιχα τέσσερις και πέντε αναχωρήσεις τον υπόλοιπο χρόνο.

**(33) Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Κανονισμός (Ε.Κ.) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής της 19.04.2000, τεύχος 100,σελ 24, 20/04/2000.**

Τα πλοία που την αποτελούν είναι :



ΙΟΝΙΣ



ΙΟΝΙΑΝ



ΚΑΛΒΟ



ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ  
ΣΟΛΩΜΟΣ

#### 4.11 Ναυτιλιακή Κοινοπραξία της Θεσσαλονίκης.

«Η Ναυτιλιακή Κοινοπραξία Θεσσαλονίκης ( ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΖΟΥΡΟΣ ) στο πρώτο κύμα νέων μελών.

Αλλαγή ρότας στην πολιτική εισδοχή νέων μελών ανακοίνωσε με την ευκαιρία της διοργάνωσης του ετήσιου συνεδρίου στην Αθήνα ο International Salvage Union (ISU). Μεταξύ των νέων μελών που πρόκειται να γίνουν δεκτά και η Ναυτιλιακή Κοινοπραξία Θεσσαλονίκης (ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΖΟΥΡΟΣ ), μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις στην Ελλάδα και την Ευρώπη στο χώρο του salvage & towage. Η είσοδος της εταιρείας στον ISU αποτελεί επισφράγισμα των προσπαθειών της εταιρείας για συνεχή ανανέωση και επέκταση του στόλου των ρυμουλκών, δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος και ιδρυτής του ομίλου κ. Νικόλαος Ζούρος.» (34)



(34) Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχος ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ, σελ. 81.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### 5.1 Εισαγωγή

Η Εμπορική Ναυτιλία των Ελλήνων είναι ο σημαντικότερος κλάδος της Ελληνικής Οικονομίας και αποτελεί ουσιαστικά τη μόνη οικονομική δραστηριότητα στην οποία η χώρα μας διαθέτει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (53,7% ) και ο ελληνικής πλοιοκτησίας στόλος ( υπό ελληνική και ξένες σημαίες) ο μεγαλύτερος στον κόσμο (16%). Διακινεί το 90% του ελληνικού εξαγωγικού εμπορίου και εισφέρει πάνω από δύο δισεκατομμύρια δολάρια ετήσια σε ναυτιλιακό συνάλλαγμα που χρειάζεται η χώρα μας για να καλύψει το Εμπορικό της Ισοζύγιο (ποσό που ισοδυναμεί με τις ετήσιες εισροές στην Χώρα μας από την Ευρωπαϊκή Ένωση). Εκτός αυτού συνεισφέρει σημαντικά στην απασχόληση εργατικού δυναμικού και προσφέρει στους νέους σταδιοδρομία υψηλών απαιτήσεων και απολαβών (σύμφωνα με μια εκτίμηση 76.000 άτομα). Τέλος, δραστηριοποιεί 16 άλλους κλάδους της οικονομίας (ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμούς, χρηματοδοτήσεις, ασφάλισεις, πρακτορεύσεις, υπηρεσίες νηογνομόνων κ.λ.π. ).

Το τελευταίο τέταρτο του αιώνα μας η Εμπορική Ναυτιλία γνώρισε μια τεχνολογική επανάσταση, χωρίς προηγούμενο, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μια δραματική αλλαγή στη σύνθεση του στόλου της. Υπέρ-δεξαμενόπλοια, υπερμεγέθη φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χημικών ουσιών, υγραερίων και επιβατηγά πλοία συνθέτουν σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του στόλου μας. Η Εμπορική

Ναυτιλία μας για να μπορέσει να διατηρήσει και να βελτιώσει το δυναμισμό της χρειάζεται ικανά και καταρτισμένα στελέχη που θα διευθύνουν και θα λειτουργήσουν τα πλοία της με ασφάλεια και επιτυχία.

## **5.2 Η Ελληνική Εμπορική ναυτιλία ως παράγοντας, που συμβάλλει στην ανάπτυξη, την ευημερία και το διεθνές κύρος του τόπου.**

Η Ελλάδα βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής πυραμίδας με τα με τα 3.504 ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, όλων των τύπων, ενώ εξάλλου, με τα 1.987 υπό την γαλανόλευκη, η χώρα μας καταλαμβάνει σταθερά την τρίτη θέση, ελέγχοντας έτσι το 9,2 % του παγκόσμιου στόλου και το 17,8 % της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Περαιτέρω με βάση τα τελευταία στοιχεία των πρώτων δέκα μηνών του 2002, 7,1 δισεκ. Ευρώ εισήλθαν στην χώρα μας από την ναυτιλία. Η Τράπεζα της Ελλάδος βεβαιώνει, ότι το ξένο συνάλλαγμα, που δημιούργησε ο κλάδος κάλυψε το 20% του εμπορικού ελλείμματος του 2000, ενώ τα ευρωπαϊκά κονδύλια κάλυψαν μόλις το 18%.

Μελέτη που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Πειραιά, στα μέσα του 2002 δείχνει ότι οι θέσεις εργασίας, που δημιούργησε η ποντοπόρος ναυτιλία μας, άμεσα και έμμεσα, το 2000 υπερέβησαν τις 192.000, αριθμός που καλύπτει το 6,2 % της συνολικής απασχόλησης. Σύμφωνα με στοιχεία της ενώσεως εφοπλιστών, ο ελληνόκτητος στόλος παγκοσμίως αντιπροσωπεύει το 16,5% του παγκοσμίου τονάζ και το 9,37% του συνολικού αριθμού των πλοίων.



Τέλος, τον Οκτώβριο του 2002, ο ελληνικό εμπορικός στόλος αριθμούσε 3.026 πλοία μεγαλύτερα των 3.000 τόνων έκαστο, με συνολική μεταφορική ικανότητα 155,04 εκατ. dwt.

Η Ναυτιλία αποτελεί Εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα, που προσφέρει πολλά στη χώρα και μπορεί ακόμα να προσφέρει πιο πολλά στο μέλλον. Η δυναμική της Ελληνικής Ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας είναι τόσο μεγάλη, που μπορεί σχεδόν από μόνη της να αλλάξει τη δυναμική ολόκληρης της ελληνικής οικονομίας. Μπορεί να «οδηγήσει» την ελληνική οικονομία, ακόμα και σε δύσκολους καιρούς όπως οι σημερινοί. Να βοηθήσει τον εθνικό μας στόχο, την πραγματική σύγκλιση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές οικονομίες.

Η Ναυτιλία είναι εθνικό Κεφάλαιο. Είναι μια από τις παραγωγικές δραστηριότητες της χώρας, και αποτελεί τον δεύτερο σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία, αφού στον πρώτο συγκαταλέγουμε τους Αγρότες.

Οι επιτυχίες της αποδεικνύουν το ελληνικό επιχειρηματικό δαιμόνιο. Η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία έχει αναπτυχθεί σε βασικό παράγοντα του διεθνούς εμπορίου, προσφέροντας πλούτο στην Ελλάδα, χωρίς κρατικές επιδοτήσεις, βασιζόμενη αποκλειστικά στις δικές της δυνάμεις, συνήθως κάτω από συνθήκες σκληρού διεθνούς ανταγωνισμού.

### 5.3 Η Συνεισφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας είναι τεράστια, όχι μόνο λόγω των εισροών σε συνάλλαγμα, αλλά για 3 επιπλέον λόγους :

1) Γιατί έχει επιρροή, και μάλιστα σεβαστή, στα διεθνή κέντρα λήψεως αποφάσεων- είναι ο μοναδικός τομέας δράσης για τον οποίο στα ευρωπαϊκά όργανα ακούγεται πρώτα η δική μας άποψη. Το κύρος, του οποίου απολαμβάνει η εμπορική ναυτιλία μας, είναι τόσο σημαντικό, ώστε δεν επηρεάζεται από ούτε και από αδέξιους χειρισμούς, όπως εκείνοι στους οποίους προέβη πρόσφατα η Ελληνική Κυβέρνηση, σχετικά με τα μονού κελύφους δεξαμενόπλοια. Η ισπανίδα επίτροπος μεταφορών ντε Παλάθιο ήταν αυτή που πρωτοστάτησε στη δρομολόγηση νέων κανονισμών, στο πλαίσιο μιας προσπάθειας της Ισπανίας να συγκαλύψει τις τεράστιες ευθύνες της για την βύθιση του δεξαμενόπλοιου PRESTIGE. Το συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. στα πλαίσια των μέτρων, που συζητήθηκαν, μετά το PRESTIGE, αποφάσισε να απαγορεύσει, ανεξαρτήτως ηλικίας και σημαίας, την μεταφορά βαρύτερων κλασμάτων πετρελαίου, από δεξαμενόπλοια μονού κελύφους, στα ευρωπαϊκά λιμάνια, και να κάνει δεκτή την πρόταση για επίσπευση της απόσυρσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους, κατά πέντε χρόνια νωρίτερα, από ότι προβλεπόταν στους προηγούμενους κανονισμούς.

Τις απόψεις αυτές προώθησαν η Ισπανία και η Γαλλία, κάτι ιδιαίτερα ανώδυνο γι' αυτές, αφού διαθέτουν μόνο 16 και 20 δεξαμενόπλοια αντιστοίχως, ενώ η γαλανόλευκη είναι σε περισσότερα από 200, κι εκατοντάδες άλλα ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα. Η απαγόρευση αυτή επικυρώθηκε προσφάτως από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και μάλιστα με ελληνικές ψήφους. Οι αποφάσεις της Ε.Ε. αφορούν τουλάχιστον 100 δεξαμενόπλοια με ελληνική σημαία, τα οποία

είναι μονού κελύφους, ενώ 30 με ελληνική σημαία, ηλικίας άνω των 23 ετών, επηρεάζονται άμεσα από αυτές.

2) Γιατί έχει κοινωνική προσφορά-ας μην ξεχνούμε, ότι από τον ναυτιλιακό κόσμο προήλθαν και με αυτόν συναριθμούνται πολλοί από τους μεγάλους εθνικούς μας δωρητές.

3) Γιατί, σε μια χώρα που οι επενδύσεις φθίνουν, ο εφοπλιστικός κόσμος επενδύει όχι μόνο στον κλάδο του, αλλά και σε άλλους. Η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι πρώτη στον κόσμο.

Όπως προαναφέραμε, η Ελληνική Ναυτιλία ήταν και θα είναι η δύναμη της Ελλάδος και το έχει αποδείξει διαχρονικά. Αυτό το επιβεβαιώνει και το γεγονός κατά το οποίο, τα επιτεύγματα της ελληνικής Ναυτιλίας το 2004, όπου η ελληνική ναυτιλία, εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δισεκ. Δολαρίων κάτι που, ούτε η άλλη δύναμη της Ελλάδος, ή ο ελληνικός Τουρισμός, δεν μπόρεσε να καταφέρει. Οι παράγοντες που στήριξαν και στηρίζουν είναι :

❖ Οι Έλληνες εφοπλιστές με τα κεφάλαιά τους, διατηρούν τα πλοία τους κάτω από την ελληνική πλοιοκτησία με αποτέλεσμα, να εισρέει συνάλλαγμα στην χώρα μας και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί.

❖ Οι Ναυτικοί που έχουν αποδείξει διαχρονικά την υποστήριξη που προσέφεραν στην πατρίδα μας, σαν απόδημοι από τις οικογένειές τους, με αποτέλεσμα τα χρήματα που έρχονται σαν συνάλλαγμα να αξιοποιούνται για την συντήρηση των οικογενειών τους και υπάρχει στήριξη της ελληνικής οικονομίας.

❖ Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής ναυτιλίας με τον χειρισμό των θεμάτων που αφορούν την ελληνική ναυτιλία, όχι μόνο μπόρεσε να αξιοποιήσει τους παράγοντες που στηρίζουν, αυτή την

μεγάλη δύναμη της Ελλάδος, αλλά και με το να σηκώσει, αντέδρασε στην Διεθνή ναυτιλία, θέτοντας «Βέτο» , σε όφελος των Ελλήνων ναυτικών στην Ε.Ε.. Η συνέχιση των προσπαθειών της δε, μέσα από νόμους που θα στηρίζουν την Ελληνική οικονομία, η Ελλάδα θα συνεχίσει να έχει την πρωτιά, η ελληνική σημαία να κυματίζει σε όλα τα ποντοπόρα πλοία κάθε μορφής και είδους, ο Έλληνας ναυτικός, να έχει καλύτερη ναυτική εκπαίδευση και να μπορεί να αποδίδει στο ναυτικό επάγγελμα, ο μισθός, ασφάλιση και το ταμείο ασφάλισής του να είναι ικανοποιητικός, επίσης να μην υπάρχει ανεργία στο επάγγελμά του και στην ναυτικοεπισκευαστική ζώνη.

#### **5.4 Σκέψεις για το σήμερα και αύριο της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας.**

Επισημαίνεται, ότι η Ελλάδα είναι μικρή χώρα, με περιορισμένες εισαγωγές και εξαγωγές, που να μπορούν να στηρίζουν από μόνες τους μια ισχυρή και μεγάλη ναυτιλιακή εμπορική δύναμη. Αυτό καθιστά ακόμη μεγαλύτερη την ανάγκη του εκσυγχρονισμού της Ελληνικής Ναυτιλίας, για να αντέξει στον συνεχώς διευρυνόμενο ανταγωνισμό.

Είναι ανάγκη να εξεταστούν όλα ανεξαιρέτως τα στοιχεία, που καθορίζουν το κόστος λειτουργίας και διαχείρισης του ελληνικού πλοίου, αλλά και οι υποδομές της ναυτιλίας μας. Θα πρέπει να μελετηθούν οι δυνατότητες μείωσης του κόστους και οι τρόποι εκσυγχρονισμού της ελληνικής ναυτιλίας, έτσι ώστε το, υπό ελληνική σημαία πλοίο, να γίνει και πάλι ανταγωνιστικό.

Το υφιστάμενο στην χώρα μας νομοθετικό, φορολογικό και διοικητικό σύστημα αποτελεί τις περισσότερες φορές ανασταλτικό παράγοντα για την ναυτιλία μας. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το πλοίο

δεν έχει θεμέλια, και συνεπώς, όταν επιβαρυνθεί με δυσβάσταχτους φόρους, φεύγει. Η φυγή πλοίων σε σημαίες άλλων χωρών είναι δυστυχώς, η εύκολη λύση, αλλά και ιδιαίτερος επώδυνη για την χώρα μας.

Την ανάπτυξη της ναυτιλίας μπορεί να βοηθήσει σημαντικά η διασύνδεσή της με την ελληνική κεφαλαιαγορά.

Βασική επιλογή πρέπει να είναι η αμεσότερη σύνδεση της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Στις μέρες μας παρατηρείται σημαντική συρρίκνωση στο εθνικό νηολόγιο, και ακόμη μεγαλύτερη εξασθένηση των δεσμών του ναυτιλιακού κλάδου με την εθνική οικονομία. Οι συνέπειες είναι άμεσες και καταλυτικές με προεξάρχουσα την απώλεια θέσεων εργασίας και επικείμενο τον κίνδυνο περαιτέρω μετεγκαταστάσεως εταιρειών διαχείρισης στο εξωτερικό. Η εξέλιξη αυτή μεταφράζεται σε απώλεια θέσεων εργασίας, όπως είναι οι ναυλώσεις, οι ασφάλειες, οι χρηματοδοτήσεις. Δεν στερείται σημασίας ότι από τον Ιανουάριο του 1996 μέχρι τον Οκτώβριο του 1999 χάθηκαν 240 πλοία από το ελληνικό νηολόγιο. Η συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου επηρεάζει αρνητικά την προσφορά ναυτεργατικών δυνάμεων υψηλών προδιαγραφών, για την στελέχωση των πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της τεχνολογίας και των διεθνών κανόνων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Μειώνονται οι θέσεις πάνω στα ελληνικά πλοία, για πρακτική εξάσκηση, και παράλληλα αποθαρρύνονται οι νέοι από το ναυτικό επάγγελμα, παρά την αλματώδη αύξηση της ανεργίας στην στεριά. Η ελληνική πολιτεία οφείλει να βελτιώσει την διεθνή της ανταγωνιστικότητα.

Η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια δεν αξιοποίησε ουσιαστικά τις ευκαιρίες που τις δόθηκαν. Στο σύγχρονο διεθνοποιημένο περιβάλλον, ο ανταγωνισμός αυξάνεται καθημερινά. Η χώρα μας και η οικονομία μας, για να αντεπεξέλθουν έχουν ανάγκη από μια συντονισμένη εργώδη φυγή προς τα εμπρός. Πρέπει να καταπολεμηθεί το κλίμα καχυποψίας, μεταξύ ναυτεργασίας και ιδιοκτησίας και να αναπτυχθεί μια αμφίδρομη πληροφόρηση με ειλικρίνεια και ρεαλισμό. Για να βρει δουλειά ο ναυτεργάτης πρέπει να εξασφαλιστεί πρώτα δουλειά για το πλοίο.

Απαιτείται λοιπόν :

- Η κωδικοποίηση και ο εναρμονισμός κινήτρων για την εγκατάσταση και παραμονή ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα
- Η ανάπτυξη νέων χρηματοπιστωτικών εργαλείων για την στήριξη της ναυτιλίας
- Η αναθεώρηση του πλέγματος της φορολογικής επιβάρυνσης των πλοίων και ναυτικών
- Η επιδότηση των θέσεων εργασίας ελλήνων ναυτικών στα υπό ελληνική σημαία πλοία
- Η μείωση ή κατάργηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών για συγκεκριμένες ειδικότητες ναυτικών, υπό την προϋπόθεση, ότι τηρείται η προβλεπόμενη σύνθεση του πληρώματος
- Η εφαρμογή όλων των προγραμμάτων του Ο.Α.Ε.Δ. για τους άνεργους της ναυτιλίας.

## 5.5 Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας.

Κατά την διάρκεια του αιώνα που μας πέρασε σημειώθηκαν επαναστατικές αλλαγές που άλλαξαν ριζικά το τοπίο και οδήγησαν την ναυτιλία να μεταφέρει σήμερα το συντριπτικό ποσοστό του διεθνούς εμπορίου. Από την άλλη πλευρά οι αλλαγές που συντελέστηκαν οδήγησαν στο προσκήνιο νέες ναυτιλιακές δυνάμεις και παραμέρισαν παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Επιπλέον, άλλαξε η δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχει μεγάλη πληθώρα επιμέρους κατηγοριών δραστηριοποίησης με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η νέα χιλιετία μας βρίσκει στο μέσον μιας διαρκούς τεχνολογικής επανάστασης που συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές.

**Ποιες είναι όμως οι προκλήσεις που θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε μελλοντικά ;**

Αυτό που είναι βέβαιο, είναι ότι η τεχνολογική επανάσταση πρόκειται να συνεχιστεί με αμείωτο ρυθμό. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας θα βελτιώσουν τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του και την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος. Η τεχνολογία προβλέπεται ότι θα αυξήσει την ταχύτητα των πλοίων καθώς και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τους. Τα περιθώρια του ανθρώπινου λάθους θα στενέψουν ενώ θα υπάρξει περαιτέρω αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και ανάδειξη της ναυτικής εκπαίδευσης σε ακρογωνιαίο λίθο της δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο στίβο.

Σκόπιμα επισημαίνουμε, ότι η ιδιομορφία της διεθνούς ναυτιλίας την καθιστά κατεξοχήν ανταγωνιστική οικονομική δραστηριότητα, η οποία λόγω των απρόβλεπτων διεθνών παραγόντων που την επηρεάζουν, πρέπει να είναι απαλλαγμένη από κρατικούς και άλλους παρεμβατισμούς όταν αυτοί δεν είναι τεκμηριωμένοι.

Η διεθνής ναυτιλία προάγεται όταν οι σημαντικές γι' αυτήν αποφάσεις λαμβάνονται και υιοθετούνται στους αρμόδιους Διεθνείς Οργανισμούς και εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλα τα Κράτη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Παράλληλα το σύνθετο και πολλές φορές απρόβλεπτο διεθνές πολιτικοοικονομικό σκηνικό διαμορφώνει ένα πολύπλοκο περιβάλλον για την διεθνή ναυτιλία στο πλαίσιο του οποίου καλείται αυτή να δραστηριοποιηθεί.

Όπως απέδειξαν τα τραγικά γεγονότα των Ηνωμένων Πολιτειών, ο αστάθμητος παράγοντας αλλά και οι συνεχείς και νέες προκλήσεις, είναι κάτι που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Είναι πράγματι πολλές οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, τόσο μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλάσσιων μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται.

Η εντεινόμενη ύφεση σε παγκόσμιο επίπεδο και η οικονομική επιβράδυνση στους ρυθμούς ανάπτυξης ισχυρών βιομηχανικών χωρών, σε συνδυασμό με την αστάθεια στις αγορές πετρελαίου, δεν μπορεί παρά να έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο στη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Μπορεί οι μακροχρόνιες προβλέψεις να οδηγούν σε συνεχή ετήσια άνοδο τον όγκο του μεταφορικού φορτίου, αλλά λόγω των ασταθειών, οι βραχυχρόνιες κατανομές δραστηριοποιούνται.



Στα πλαίσια όλων των παραπάνω αξιοσημείωτη είναι η αναφορά μας σε επίκαιρα μεγέθη της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας προκειμένου να οριοθετηθούν βάσει αυτών οι επερχόμενες προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

**«Η ελληνική σημαία βρίσκεται στη λευκή ζώνη σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του Paris MOU. Ο στόλος των πλοίων, τα οποία ανήκουν στο ελληνικό νηολόγιο ανέρχεται σε 1529 χωρητικότητας 28.678.240 gt, στόλος ο οποίος αποτελεί σε gt το 58% και σε πλοία το 38% του κοινοτικού στόλου. Το 62% των δεξαμενόπλοιων των υπό ελληνική σημαία πλοίων διαθέτει διπλό κύτος, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται 285 νέα ναυπηγήσεις για όλες τις κατηγορίες πλοίων.**

Το 2002 υπήρξε μια εξαιρετική χρονιά για τα συμφέροντα της Ελληνικής ναυτιλίας. Μια χρονιά περιτσίρω ποιοτικής αναβάθμισης και ενίσχυσης του Ελληνικού στόλου, με την συμβολή όλων των εταίρων και ιδιαίτερα των ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες επέλεξαν την ελληνική σημαία για την νηολόγηση των πλοίων τους. Το κύρος και η δύναμη αυτού του νηολογίου, αποτελεί πρωταρχική πολιτική επιλογή για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, του οποίου οι στρατηγικοί στόχοι επικεντρώνονται στην στήριξη μιας ποιοτικής ναυτιλίας, μιας ναυτιλίας που εξασφαλίζει ασφάλεια, αξιοπλοΐα, προστασία του περιβάλλοντος, ποιότητα υπηρεσιών, επιχειρηματικότητα και ανταγωνιστικότητα.

Το σύνολο των αποφάσεων, οι οποίες ελήφθησαν το 2002, στοχεύουν ισόρροπα στη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του κύρους μιας ναυτιλίας, η οποία **δίπλα στη Σημαία της έχει σήμερα ένα ισχυρό Κράτος, σε αντίθεση με τις ναυτιλίες εκείνες οι οποίες διαθέτουν σημαίες, αλλά όχι ισχυρά κράτη.»** (35)

(35) Ανωμερίτης Γιώργος- Υπουργός εμπορικής ναυτιλίας, Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, ομιλία στη σύνοδο του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, 11 Απριλίου 2003, σελ 2.

Ειδικότερα όσον αφορά στα μέτρα που ελήφθησαν για την μείωση της φορολόγησης των πλοίων αλλά και των ναυτικών, τη δυνατότητα απασχόλησης συνταξιούχων ναυτικών και την αναπροσαρμογή των συντάξεών τους, αυτά συνέτειναν ουσιαστικά στη διαμόρφωση ενός νέου κλίματος στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η χώρα μας εξάλλου, είναι η μόνη χώρα στην Ενωμένη Ευρώπη η οποία διαθέτει εξειδικευμένο Υπουργείο για την Εμπορική Ναυτιλία, και ένα ισχυρό Λιμενικό Σώμα με σύγχρονα μέσα και ανθρώπους προκειμένου να αντεπεξέλθει αποτελεσματικά στα καθήκοντά του.

Η μελλοντική προοπτική της ναυτιλίας για την Ελλάδα περνάει μέσα από την Ευρωπαϊκή και Παγκόσμιιά της διάσταση. Η ανάληψη της προεδρίας της Ε.Ε. από την χώρα μας το πρώτο εξάμηνο του 2003 και με δεδομένες τις γενικότερες ευρωπαϊκές και παγκόσμιες εξελίξεις και ανακατατάξεις αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση την οποία ενεργά καλείται να αντιμετωπίσει η χώρα μας.

Προτεραιότητες μας στον ναυτιλιακό τομέα κατά την διάρκεια της Ελληνικής προεδρίας είναι οι ακόλουθες :

- Στο πλαίσιο της βελτίωσης της εν γενεί εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας στόχος μας είναι η υιοθέτηση πρωτοβουλιών ή προτάσεων που θα προβάλλουν την ποιοτική ναυτιλία και θα αποβλέπουν στην προσέλκυση ποιοτικών πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια καθώς και νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Όσον αφορά την ναυτική ασφάλεια και την στήριξη της ποιοτικής ναυτιλίας, το θέμα αυτό εντάσσεται στις προτεραιότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης και γίνεται προώθηση νομοθετικών προτάσεων, οι οποίες θα συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας στην θάλασσα

και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υλοποιώντας τον στόχο για μια κοινοτική ποιοτική ναυτιλία.

- Όσον αφορά την λήψη μέτρων για τη θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων από τρομοκρατικές ή άλλες έκνομες ενέργειες και ειδικότερα, μετά τις πρόσφατες αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.) για το θέμα του Δεκεμβρίου του 2002 συζητήθηκαν ήδη συγκεκριμένες νομοθετικές προτάσεις για την ασφάλεια των πλοίων και λιμένων.

Για το έτος 2003 έως και σήμερα προτεραιότητες για το Υ.Ε.Ν. αποτέλεσαν και αποτελούν :

- Η περαιτέρω **ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας** της Ελληνικής Ναυτιλίας, με δέσμη μέτρων, τα οποία μέσα από έναν ευρύτατο διάλογο θα εξυπηρετούν τα μακροχρόνια συμφέροντά της.

- Η περαιτέρω **ενίσχυση των κανόνων της ποιοτικής ναυτιλίας** και η προσέλκυση πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο, τα οποία θα υπηρετούν τους κοινούς μας στόχους.

- Η **αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης** και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με δομικές αλλαγές οι οποίες θα κατατεθούν στη Βουλή.

- Η **αποτελεσματική εφαρμογή των νέων διατάξεων ασφαλείας (security)** για πλοία και λιμάνια, ώστε η χώρα μας να είναι πρωτοπόρος στην εφαρμογή κανόνων ασφαλείας.

- Η **εφαρμογή μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής** μέσω της αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής και του τρόπου λειτουργίας των λιμένων.

Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισοροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας άναρχης παγκοσμιοποίησης, απαιτείται η εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού μας νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της κυρίαρχης ελληνικής ναυτιλιακής δύναμης !

Η πρόταση της κυβέρνησης για την ανάδειξη του Πειραιά και όχι πια του Λονδίνου ως κέντρου ανάληψης των αποφάσεων για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας γνωστοποιήθηκε από τον Υπουργό εμπορικής ναυτιλίας. Απαιτείται με λίγα λόγια, η ανάγκη να βρεθεί η « χρυσή τομή» για την επιβίωση των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, δεδομένου ότι η κρουαζιέρα είναι μια από τις σημαντικότερες πηγές συναλλάγματος της ελληνικής ναυτιλίας.

Στις ευθύνες της πολιτείας έγκειται η μείωση του στόλου των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, λόγω οικονομικών προβλημάτων (κυρίως από τις δανειοδοτήσεις) που αντιμετώπισαν τον τελευταίο καιρό οι πλοιοκτήτριες εταιρείες. Μάλιστα, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να συμβεί κάτι παρόμοιο και με την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία

Τέλος επειδή υπήρξε ένας σημαντικός αριθμός τραπεζών οι οποίες προχώρησαν στις κατασχέσεις δέκα τουλάχιστον ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, θα μπορούσαν οι υπεύθυνοι των τραπεζών να αναστείλουν για ορισμένο χρόνο την εξόφληση των δανείων.

## 5.6 Εμπορικός Στόλος - Συνάλλαγμα

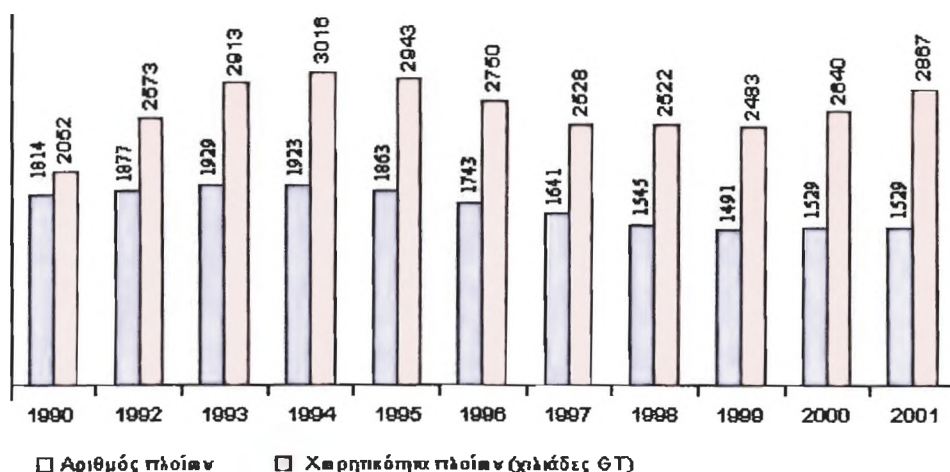
Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's, 31-12-2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1-1-2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με την ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1102 πλοία 43.365.000 dwt. Η τάση ενίσχυσης που εμφανίζεται την τελευταία διετία επιβεβαιώνεται από τον παρακάτω Πίνακα 1. Η κατανομή του ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση τη μεταφορική ικανότητα κάθε κατηγορίας εμφανίζεται στον Πίνακα 2.

### Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

#### Πίνακας 1

#### Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)

Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics (1991-2002)



## Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt

### Πίνακας 2

## Κατανομή ελληνικού στόλου ανά τύπο πλοίου με βάση το dwt

Πηγή: Lloyd's, world fleet statistics 2002



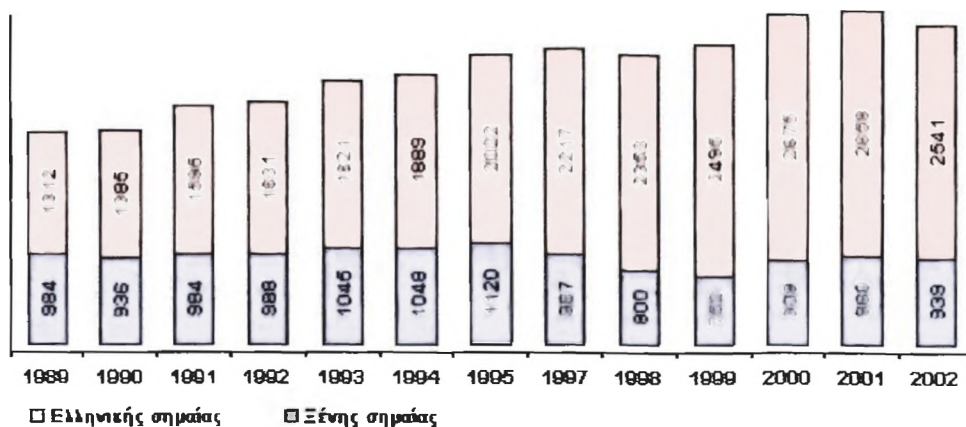
Όσον αφορά τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο (συμπεριλαμβανόμενης και της Ελληνικής σημαίας), διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Ο κατωτέρω Πίνακας 3 επιβεβαιώνει την ανωτέρω διαπίστωση κατατάσσοντας τους Έλληνες ως τη σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

## Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων

### Πίνακας 3

## Εξέλιξη του εμπορικού στόλου των Ελλήνων (πλοία >1000 gt)

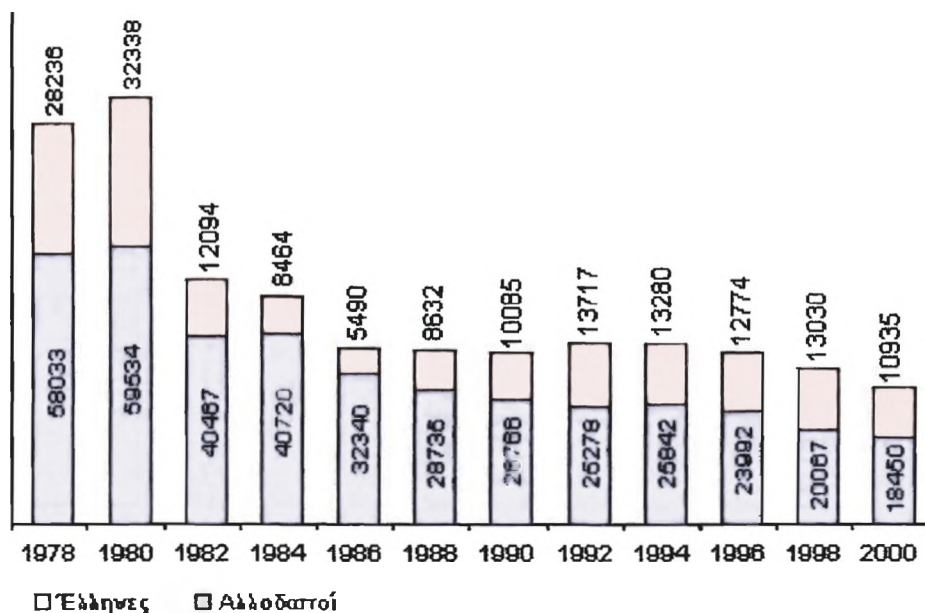
Πηγή:LRS



#### Πίνακας 4

Ναυτεργατικό δυναμικό εμπορικού στόλου των Ελλήνων

Πηγή: ΥΕΝ/ΔΝΕΡ



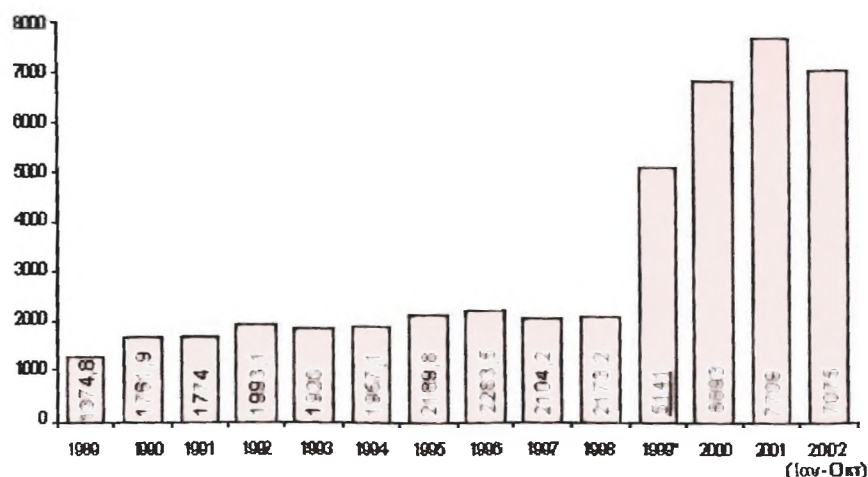
Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002

#### Πίνακας 5

Εξέλιξη εισροών Ναυτιλιακού Συναλλάγματος, 1989-2002

(ποσά σε εκατ. \$ ΗΠΑ και από 2000 σε Ευρώ)

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος



Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα Ελληνικά Νηολόγια ποντοπόρων πλοίων είναι 9,4 έτη ενώ των αντίστοιχα διαγραφόμενων είναι 20,7 έτη.

### 5.7 Θαλάσσιες μεταφορές -Μία ισχυρή παγκόσμια δύναμη

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 gt αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην τέταρτη θέση παγκοσμίως.



Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του Εμπορικού στόλου της Ένωσης.

Επιπρόσθετα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια **μια σταθερή σταδιακή ανανέωση** του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 9,4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφομένων που είναι 20,7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσίων μεταφορών.

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18.9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003(έως Απρ.)	19	4

### **Μία ισχυρή παγκόσμια δύναμη**

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η **πρώτη ναυτιλιακή δύναμη** του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής

χωρητικότητα 98.195.100 gt αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην τέταρτη θέση παγκοσμίως.

Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του Εμπορικού στόλου της Ένωσης.

Επιπρόσθετα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 9,4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφομένων που είναι 20,7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσιών μεταφορών.

<b>ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ</b>	
<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ Σε Ευρώ</b>
<b>2000</b>	<b>6.893.000.000</b>
<b>2001</b>	<b>7.709.000.000</b>
<b>2002(έως Οκτ.)</b>	<b>7.075.000.000</b>

## Μία ισχυρή βιομηχανία

Αθόρυβος χρηματοδότης της πατρίδας μας, η Ναυτιλία, έφθασε το 2001 να προσφέρει στην χώρα μας 8,1 δις δολάρια ΗΠΑ, βοηθώντας αισθητά το Εθνικό Ισοζύγιο Πληρωμών.

Πρέπει να τονίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της Παγκόσμιας Οικονομίας και της Ναυτιλιακής Αγοράς.

Για αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτισμούς.

**Η εξέλιξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου 1995 - 2001 (σε χιλ.**

**τόνους ολικής χωρητικότητας)**



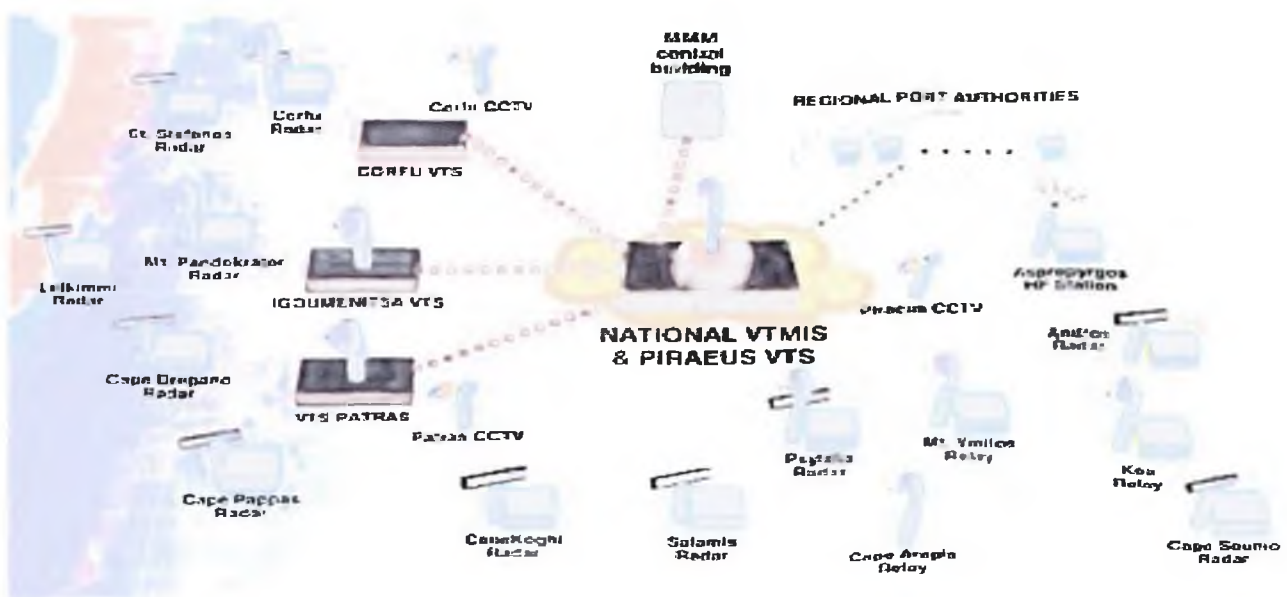
## 5.8 Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα

Στόχους υψηλής προτεραιότητας για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όσον αφορά τον ευαίσθητο αυτό τομέα, αποτελούν: Η συνεχής αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας των Ελληνικών πλοίων και ο αυστηρός έλεγχος τήρησης των σχετικών κανονισμών και προδιαγραφών.

Η επίτευξη των στόχων επιδιώκεται σε νομοθετικό πλαίσιο με την εναρμόνιση της Νομοθεσίας με τις **Αποφάσεις και τους Κανονισμούς των Διεθνών Οργανισμών και Οδηγιών της Ε.Ε.** που ρυθμίζουν θέματα κατασκευής και εξοπλισμού των εμπορικών πλοίων, όπως τηλεπικοινωνιών, σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, μεταφοράς - φορτοεκφόρτωσης επικινδύνων φορτίων (πετρελαιοειδών, χημικών κλπ.), μηχανοηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, ενδαιτήσεων, υγιεινής επί των πλοίων.

Στην αναβάθμιση των επιπέδων ασφαλείας αποβλέπει επίσης η εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε Ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με το **Μνημόνιο των Παρισίων (PARIS MOU)**, αλλά και η παρακολούθηση γενικότερα των υπό Ελληνική σημαία πλοίων και ειδικότερα, εκείνων που επιθεωρούνται και κρατούνται από ξένες Λιμενικές Αρχές. Επισημαίνεται ότι, όσον αφορά τον πίνακα απόδοσης των σημαιών των Κρατών για το έτος 2001, η Ελληνική σημαία για πρώτη φορά παρουσιάζεται στην **Λευκή Λίστα (White List)** του PARIS MOU, γεγονός που υπογραμμίζει το υψηλό ποιοτικό επίπεδο των πλοίων με Ελληνική σημαία και το γεγονός ότι η Ελληνική Σημαία είναι μία από τις πλέον ποιοτικές (Quality Flag) διεθνώς.

Στα πλαίσια υλοποίησης της Α΄ φάσης του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (Εθνικό VTMISS) στελεχώθηκαν και λειτουργούν τα Κέντρα VTS (Vessel Traffic Services) στους λιμένες Πειραιώς, Πάτρας, Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας.



## 5.9 Ακτοπλοΐα



Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από την 1 Νοεμβρίου 2002 ο τομέας της ακτοπλοΐας απελευθερώνεται με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον παρεμβαίνοντας εκεί όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν από μόνες τους για να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

#### **5.10 Ανάπτυξη των απομονωμένων νήσων διαμέσου των ναυτιλιακών κοινοπραξιών.**



Η εξάρτηση της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών, ιδιαίτερα των απομονωμένων, είναι ένα από τα σοβαρότερα ζητήματα της σύγχρονης Ελλάδας.

Μέχρι σήμερα οι ενισχύσεις που γίνονται από την Ελλάδα αλλά και την Ευρωπαϊκή Ένωση για την διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής και της νησιωτικής χώρας, είναι οι επενδυτικές και λειτουργικές ενισχύσεις.

« Οι επενδυτικές ενισχύσεις συμπεριλαμβάνουν, την συνχρηματοδότηση μέτρων για ανανέωση μέσων για τη θαλάσσια μεταφορά, καθώς και ποικίλες εθνικές ενισχύσεις ναυπήγησης, μετασκευής, ανανέωσης του εξοπλισμού ασφαλών και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, που θα απασχολούν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό κοινοτικών ναυτικών.

Οι λειτουργικές ενισχύσεις προς τις εταιρείες των απομονωμένων νησιών αναφέρονται στην κάλυψη λειτουργικής ζημίας και έχουν σχέση με την απαλλαγή ή εκπτώσεις φόρων και ποικίλων λιμενικών ή άλλων τελών. Οι κρατικές αυτές ενισχύσεις θα πρέπει γενικά να έχουν σκοπό την απασχόληση κοινοτικών και ειδικά κατοίκων των απομονωμένων νησιωτικών περιφερειών, τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα, για να υλοποιηθούν τα κοινοτικά και τοπικά συμφέροντα.» (36)

(36) Κέρη Π. Μαυρομάτη, Η ανάπτυξη των απομονωμένων νησιών μέσω του τομέα των θαλασσιών μεταφορών, Ναυτικά χρονικά, Αρ. Φ. 76, 01/2005, σελ. 86



Κατά τους παραπάνω τρόπους ενισχύουμε την πλήρη ανάπτυξη των νησιωτικών χωρών, εφόσον δίνεται η δυνατότητα συχνότερης μεταφοράς σε ανθρώπινο δυναμικό, είτε αυτό αφορά επισκέπτες της νησιωτικής περιοχής, είτε βοήθεια για τους κατοίκους ( γιατροί, παπάδες κ.τ.λ.), αλλά και η δυνατότητα μεταφοράς εμπορευμάτων διαφόρων ειδών όπως : φάρμακα, τρόφιμα, εμπορεύσιμα υλικά και διάφορα άλλα που θα βοηθήσουν στη καλύτερη διαβίωση των κατοίκων.

Με την εκπλήρωση των προαναφερθέντων ενισχύσεων θα βοηθηθούν τα απομονωμένα νησιά και στον οικονομικό τομέα καθ'ότι θα υπάρξει αύξηση του τουρισμού, με αποτέλεσμα και τη μείωση της κατώτερης οικονομικής τάξης που βρίσκεται σε έξαρση τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ



Το μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη ολόκληρης της χώρας. Το μεγαλύτερο στήριγμα για το μέλλον αυτό βρίσκεται στην δύναμη των κοινοπραξιών. Θα ήταν αδιανόητη η σκέψη της πλήρους ανάπτυξης της ναυτιλίας αν δεν υπήρχε η άμεση συνεργασία εταιριών και πλοιοκτητών για την δημιουργία των έργων.

Η παγκοσμιοποίηση, οι αχαλίνωτοι ανταγωνισμοί, και οι πόλεμοι των τεράστιων συμφερόντων συνθέτουν σήμερα τον αχανή ωκεανό, στα ύδατα του οποίου πλέει η ναυτιλία μας. Το διακύβευμα είναι σοβαρό, απροσμέτρητα βαρύτερη και η ευθύνη του κυβερνήτη. Αν παρά ταύτα, αποτολμούμε να διαπλεύσουμε τον ωκεανό αυτό με τις αντιλήψεις απλής ακτοπλοΐας, ακόμη δε χειρότερα μαιευτικής ή και τουρισμού, τότε ας μην ξεχνούμε, ότι ο κίνδυνος του ναυαγίου πολλαπλασιάζεται και προσεγγίζει απειλητικά.

Είναι κοινώς αποδεκτό, πως η ναυτιλία είναι ένας από τους κλάδους της οικονομίας που ποτέ δε θα εκλείψει, παρόλη την κυκλικότητα που παρουσιάζει και τις ιδιαιτερότητες που έχει. Οι Έλληνες με όποιο κομμάτι της ναυτιλίας και να ασχοληθούν, είναι πλέον πιο ώριμοι και πιο προσεχτικοί έχοντας μάθει από την κρίση της περιόδου 1985-1989.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **A. ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

Εβίνα Αντωνάρου – Ρούσσου, χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διατρ. Του Παν./μίου Πειραιώς, 2003.

Αρχοντάκης Κων. – Βαβούρας Ιωαν. ,Η Σύγχρονη Λαϊκή Εταιρεία : ΟΙ Επιδόσεις της στην Ακτοπλοΐα Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 1997

Δ.Χ. Βανδώρος, Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας, Πάτρα 1990.

Ε.Λ. Γεωργαντόπουλος- Γ.Π.- Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδ. Τζέϊ & Τζέϊ Ελλάς, Παν. Πειραιώς, 1997.

Α.Μ. Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδ. Α. Σταμούλης, Παν Πειραιώς, 1993.

Α.Μ. Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδ. Α. Σταμούλης, Παν. Πειραιώς, 1996.

Αλ. Μ. Γουλιέλμος, Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδ. Α. Σταμούλη, 1998.

Κότιστας Μ. , Λογιστική Διαχείριση και Οικονομία Της Ναυτιλίας, Αφοί Αργυριάδοι, Πειραιάς 1987.

Λεοντάρης Κ. Μ. ,Προσωπικές Εταιρίες Ε.Π.Ε. –Κοινοπραξίες ,Πάμισος 1999.

Ματθαίος Δ. Λως, Πορεία προς την κορυφή, Εκδ. Ακρίτας, Αθήνα 2000.

Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης, Η Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνείς ναυτιλία, Εκδ. Α. Σταμούλης, Παν. Πειραιώς, 2002.

Σ. Σπαθή – Γ. Παπαπολυμέρου- Καθοδήγηση και Επίβλεψη Φρ. Τζαμουζάκη, Θέματα προγραμματισμού Δ2, Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών. Αθήνα 1986, σελ. 35

## **B. ΞΕΝΗ**

Επισκόπηση της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων, Drewry, Οκτώβριος 1999.

Howe Robinson Research Paper Nr 9, January 1999, Containerization and Dry Bulk Trades.

Kreis : Πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και διεθνής ναυτιλία, *Frdham International Law Journal* (1989-90), 411. Temple  
Lange : Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις μεταφορές (1993), 405 P. Ruttleys. Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (1991).  
9 EMLO Έκθεση 1993.

## Γ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ – ΑΡΘΡΑ – ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ανωμερίτης Γιώργος- Υπουργός εμπορικής ναυτιλίας, Το μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, ομιλία στη σύνοδο του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, 11 Απριλίου 2003.

Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχος ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ..

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Κανονισμός (Ε.Κ.) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής της 19.04.2000, τεύχος 100,σελ 24, 20/04/2000.

Κέρη Π. Μαυρομάτη, Η ανάπτυξη των απομονωμένων νησιών μέσω του τομέα των θαλασσίων μεταφορών, Ναυτικά χρονικά, Αρ. Φ. 76, 01/2005.

Γνωμοδότηση της Ο.Κ.Ε.- Ε.Ε C 56, της 7<sup>ης</sup> Μαρτίου 1990.

Υ.Ε.Ν- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, Καταστατική Σύμβαση της Κοινοπραξίας Πορθμείων Ρίου-Αντιρρίου.

Υ.Ε.Ν.- Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, Καταστατική Σύμβαση της Κοινοπραξίας Πορθμείων Σαλαμίνας.

## **Α. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ (WEB SITES TOY INTERNET)**

<http://www.ionianferies.gr/>

<http://www.hri.org/cgi-bin/brief?/news/greek/mpegrb/2004/04-04-21.mpegrb.html>

<http://www.nerantzis.gr/sinenteuxeis.asp?ID=224>

<http://www.apodimos.com/arthra/05/feb/>

<http://www.pedia.gr/edu/3/adsen.html>

<http://egov.yen.gr/shipping/>

<http://www.elnavi.gr>