

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>1</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>Εισαγωγικό σημείωμα .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Ιστορικά στοιχεία της Παγκόσμιας ναυτιλίας.....</b>	<b>8</b>
2.1.1	Η παγκόσμια ναυτιλία τον 16 <sup>ο</sup> και 17 <sup>ο</sup> αιώνα.....	9
2.1.1.1	Το εμπόριο στους Ωκεανούς.....	10
2.1.2	Στοιχεία που αφορούν τη παγκόσμια ναυτιλία τον 18 <sup>ο</sup> αιώνα .....	11
2.1.3	Η Παγκόσμια ναυτιλία τον 19 <sup>ο</sup> αιώνα .....	13
2.1.4	Η Παγκόσμια ναυτιλία τον 20 <sup>ο</sup> αιώνα .....	14
<b>2.2</b>	<b>Ιστορία της Ελληνικής ναυτιλίας .....</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ-ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ-ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....</b>	<b>23</b>
<b>3.1</b>	<b>Εισαγωγικό σημείωμα για την ενότητα που ακολουθεί .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2</b>	<b>Η ναυτιλία στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής πολιτικής – Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική.....</b>	<b>24</b>
3.2.1	Πρόλογος.....	24
3.2.2	Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική (στρατηγική) .....	26
<b>3.3</b>	<b>Η μελλοντική πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών .....</b>	<b>29</b>
3.3.1	Η εξέλιξη της χωρητικότητας του εμπορικού στόλου των κυριότερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου από το 2002 έως και το 2004. ....	32
<b>3.4</b>	<b>Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική .....</b>	<b>33</b>
<b>3.5</b>	<b>Αριθμητικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας .....</b>	<b>35</b>
<b>3.6</b>	<b>Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου σήμερα.....</b>	<b>37</b>
<b>3.7</b>	<b>Πρόβλεψη για τη ναυπηγοεπισκευαστική οικονομία .....</b>	<b>38</b>
3.7.1	Η αγορά των ναυπηγήσεων της Κίνας και της Κορέας .....	38
3.7.2	Νέες παραγγελίες .....	39
<b>3.8</b>	<b>Ελληνική ακτοπλοΐα .....</b>	<b>40</b>
<b>3.9</b>	<b>Είδη και κατηγορίες πλοίων .....</b>	<b>44</b>
3.9.1	Φορτηγά.....	44
3.9.1.1	Bulk Carrier .....	44
3.9.1.2	Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.....	45
3.9.1.3	Φορτηγιδοφόρα πλοία .....	46
3.9.1.4	Πλοία Mini Carriers .....	46
3.9.1.5	Φορτηγά – Οχηματαγωγά.....	46
3.9.1.6	Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	46
3.9.2	Δεξαμενόπλοια.....	47
3.9.3	Επιβατηγά.....	47
3.9.3.1	Κρουαζιερόπλοια .....	48
3.9.3.2	Πλοία αναψυχής.....	49

3.9.4	Πλοία ειδικού προορισμού .....	49
3.9.5	Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.....	50

## **4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ** **51**

<b>4.1</b>	<b>Οργάνωση ναυτιλιακών εταιρειών .....</b>	<b>51</b>
4.1.1	Ιστορική αναδρομή (Γενικά).....	51
4.1.2	Η θεωρία της οργάνωσης των επιχειρήσεων.....	52
4.1.3	Πολυπλοκότητα της οργάνωσης των επιχειρήσεων .....	53
4.1.4	Η τυποποίηση στη δόμηση των επιχειρήσεων .....	55
4.1.5	Δόμηση των επιχειρήσεων σε σχέση με την συγκεντρωτικότητα .....	55
4.1.6	Επιλογή τύπου οργάνωσης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.....	56
<b>4.2</b>	<b>Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....</b>	<b>57</b>
4.2.1	Εισαγωγή.....	57
4.2.2	Είδη management πλοίου.....	59
4.2.2.1	Εισαγωγή.....	59
4.2.2.2	Βασικοί παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και διοίκησης....	59
4.2.2.3	Το management της Στρατηγικής.....	61
<b>4.3</b>	<b>Στρατηγική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων .....</b>	<b>62</b>

## **5 ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....** **66**

<b>5.1</b>	<b>Λογιστική Ναυτιλιακών Εταιρειών.....</b>	<b>66</b>
5.1.1	Βιβλίο κινήσεως πλοίων .....	67
5.1.2	Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών .....	67
5.1.3	Μητρώο μελών του πληρώματος .....	68
5.1.4	Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών.....	68
5.1.5	Συμπέρασμα για τη χρησιμότητα των βοηθητικών βιβλίων .....	68
<b>5.2</b>	<b>Η εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής σήμερα .....</b>	<b>69</b>
<b>5.3</b>	<b>Το Ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο ενδεικτικά .....</b>	<b>69</b>
5.3.1	Ομάδα 1 <sup>η</sup> Πάγιο ενεργητικό.....	69
5.3.2	Ομάδα 2 <sup>η</sup> Αποθέματα .....	71
5.3.3	Ομάδα 3 <sup>η</sup> Απαιτήσεις και διαθέσιμα .....	72
5.3.4	Ομάδα 4 <sup>η</sup> Καθαρή θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις .....	74
5.3.5	Ομάδα 5 <sup>η</sup> Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.....	75
5.3.6	Ομάδα 6 <sup>η</sup> Οργανικά έξοδα κατ' είδος.....	77
5.3.7	Ομάδα 7 <sup>η</sup> Οργανικά έσοδα κατ' είδος .....	78
5.3.8	Ομάδα 8 <sup>η</sup> Λογαριασμοί αποτελεσμάτων .....	80
5.3.9	Ομάδα 9 <sup>η</sup> Σχέδιο λογαριασμών του συστήματος της αυτόνομης λειτουργίας της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως .....	81
5.3.10	10 <sup>η</sup> Λογαριασμοί τάξεως.....	82
<b>5.4</b>	<b>Γενικά για το κόστος.....</b>	<b>83</b>
5.4.1	Διάρθρωση και στοιχεία κόστους.....	83
<b>5.5</b>	<b>Αναλυτική προσέγγιση του Λογαριασμού Πλοιάρχων (Λογ/σμός 34).....</b>	<b>83</b>

## **6 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ** **ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....** **86**

<b>6.1</b>	<b>Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών .....</b>	<b>86</b>
<b>6.2</b>	<b>Αξιόπιστες – Αναξιόπιστες σημαίες.....</b>	<b>87</b>
<b>6.3</b>	<b>Φορολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία .....</b>	<b>89</b>
6.3.1	Εισαγωγή.....	89
6.3.2	Η φορολόγηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία όπως ισχύει σήμερα.....	89
6.3.3	Φορολόγηση σε σχέση με τις κατηγορίες πλοίων .....	91
6.3.4	Φορολόγηση πλοίων Α κατηγορίας.....	92
6.3.5	Απαλλαγές και μειώσεις φόρου για τα πλοία Α κατηγορίας.....	93
6.3.6	Πλοία Α κατηγορίας που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία πριν από την έναρξη ισχύος του ν.27/1975.....	94
6.3.7	Επιβολή εισφοράς στα πλοία που νηολογήθηκαν πριν την έναρξη ισχύος του νόμου 27/1975	94
6.3.8	Φορολόγηση πλοίων Β κατηγορίας.....	95
6.3.9	Προσδιορισμός και καταβολή φόρου – εισφοράς.....	96
6.3.10	Διαδικασία φορολόγησης πλοίων Β κατηγορίας.....	97

## **7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ..... 98**

<b>7.1</b>	<b>Η κατάσταση του κλάδου της ναυτιλίας σε σχέση με την οικονομική κρίση .....</b>	<b>98</b>
<b>7.2</b>	<b>Τελικό σχόλιο για το κλάδο της ναυτιλίας.....</b>	<b>100</b>

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ..... 102**

<b>ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 27: Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων.....</b>	<b>102</b>
--	------------

<b>Νόμος 3816/1958 «Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α΄32/26-28.2.1958).....</b>	<b>123</b>
--	------------

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ..... 125**

# 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Εισαγωγικό σημείωμα

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία η οποία συνίσταται στη παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία, από την ίδια της τη φύση έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις, αποφάσεις που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο, αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, επηρεάζεται από γεγονότα (πολεμικά-οικονομικά) που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία του πλανήτη ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα κράτη.

Θεωρείται μία από τις βιομηχανίες που κατακλύζεται από νόμους και κανονισμούς<sup>1</sup>. Η ναυτιλία, είτε είναι ποντοπόρος είτε η ακτοπλοΐα είτε οποιαδήποτε άλλη κατηγορία παρουσιάζει ιδιαίτερα αυξημένο ανταγωνισμό με αποτέλεσμα να λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού όσον αφορά την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής. Παράγοντες τόσο οικονομικοί και γεωγραφικοί όσο και ιστορικοί επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία.

Σύμφωνα με ένα πλήρη και διαχρονικό ορισμό του «Rochdale Report 1970» η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να οριστεί ως εξής<sup>2</sup>: «Η ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία, μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο της. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες»

Στην πτυχιακή εργασία που πρόκειται να διαβάσετε, έπειτα από αρκετή προσπάθεια για αναζήτηση των πιο πρόσφατων στοιχείων καθώς και μετάφραση ξενόγλωσσης έρευνας θα ξεκινήσουμε με μία σύντομη αλλά περιεκτική ιστορική αναδρομή της παγκόσμιας/ευρωπαϊκής ναυτιλιακής ιστορίας και έπειτα θα αναφερθούμε στην ελληνική. Σίγουρα, το κομμάτι της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι τεράστιο ενώ η ελληνική αποτελεί πολύ σημαντικό κεφάλαιο αυτής.

---

<sup>1</sup> Αλ. Γουλιέλμος, 2002, Διοίκηση επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλης, σελ 104

<sup>2</sup> Ε. Πλωμαρίτου-Α. Παπαδόπουλος, 2006, Τα Χαρακτηριστικά της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας, Ανοικτό MBA, ΤΑ ΝΕΑ, Β κύκλος, Τεύχος 17

Αναφορές καθώς και αναλύσεις θα γίνουν σε επιμέρους θέματα τα οποία θεωρούμε ενδιαφέροντα έως και την στιγμή συγγραφής.

Με πολύ λίγα λόγια θα σας παρουσιάσουμε το κομμάτι της ναυτιλίας με απώτερο σκοπό να αποκτήσετε ως αναγνώστες μια ποιο σφαιρική και όσο γίνεται ποιο αντικειμενική άποψη για τη ναυτιλία. Θα αναφερθούμε στο κομμάτι της σημερινής κατάστασης, της οργάνωσης-στρατηγικής, σε ενδεικτικά στοιχεία λογιστικής παρακολούθησης, και τη φορολογία. Τέλος, τόσο μικροί όσο και μεγαλύτεροι πίνακες θα ολοκληρώνουν με τα στοιχεία τους την παρουσίαση του πολύ σημαντικού τομέα για τη διεθνή οικονομία που λέγεται "Ναυτιλία".

## **2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

### **2.1 Ιστορικά στοιχεία της Παγκόσμιας ναυτιλίας**

Οι θαλάσσιες μεταφορές και γενικότερα η ναυτιλία υπήρξαν ο πιο σταθερός κλάδος καθώς επίσης και ένας ισχυρός οικονομικός παράγοντας στην εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος τουλάχιστον τους τελευταίους 4 αιώνες. Στην ουσία δηλαδή οι κοινωνίες των ανθρώπων που εργάζονταν για την ναυτιλία αποτελούσαν την πιο παγκοσμιοποιημένη κοινωνία καθώς ένας εργαζόμενος στη βιομηχανία θα δυσκολευόταν να εργαστεί σε μια ξένη χώρα. Αντίθετα ένας εργαζόμενος από μια χώρα της Ασίας είχε σχετικά πιο πλεονεκτική θέση έτσι ώστε να εργαστεί σε μία ναυτιλιακή εταιρία της Ευρώπης.

Η γένεση του κλάδου της ναυτιλιακής ιστορίας ξεκινάει στην ουσία τη δεκαετία του 50, σε πιο έντονους ρυθμούς στη Γαλλία και σε πιο αργούς στην Αγγλία. Η πρώτη περίοδος αρχίζει στα μέσα της δεκαετίας του 1950 και διαρκεί έως και τη δεκαετία του 1970. Σε αυτές τις δύο δεκαετίες τη μεγάλη υπεροχή της τη διατηρεί η σχολή των Annales η οποία επικέντρωσε το ερευνητικό ενδιαφέρον στην περίοδο από τον 15<sup>ο</sup> έως και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα με συμμετοχή κυρίως από Ευρωπαίους ερευνητές.

Η δεύτερη περίοδος της ναυτιλιακής ιστορίας ξεκινά από τη δεκαετία του 1970 και απαρτίζεται από ένα παγκόσμιο δίκτυο αγγλόφωνων ναυτιλιακών ιστορικών, οι οποίοι επικεντρώνουν το ερευνητικό τους ενδιαφέρον από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και σήμερα. Στη γενιά αυτή συγκεντρώνεται πλήθος ιστορικών οι οποίοι ερευνούν και καλύπτουν γεωγραφικά τη ναυτιλία από όλο τον κόσμο ενώ παράλληλα ενεργούν με βάση την κοινωνική και οικονομική ιστορία.

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημάνουμε ότι η ναυτιλιακή ιστορία δεν ασχολείται μόνο με ναυμαχίες/σοβαρά γεγονότα αλλά με το σύνολο των απασχολούμενων στη θάλασσα, σημαντικών και ασήμαντων εμπορών, πλοιοκτητών, φορτία, σκλάβων, μεταναστών. Όταν μιλάμε δηλαδή για παγκόσμια ιστορία της ναυτιλίας αναφερόμαστε σε οτιδήποτε έχει σχέση με τη θάλασσα.

Με πολύ απλά λόγια, η απαρχή της ναυτιλιακής ιστορία προέκυψε από την σχολή των Annales.

Εμείς θα σας παρουσιάσουμε την ιστορική αναδρομή της παγκόσμιας ναυτιλίας ξεκινώντας από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα διότι θεωρείται η περίοδος στην οποία τέθηκαν τα θεμέλια της οικονομικής ανόδου της Ευρώπης, δηλαδή οι δύο αυτοί αιώνες αποτελούν την εποχή της μετάβασης έτσι ώστε να δομηθούν τα θεμέλια της καπιταλιστικής συγκρότησης της δύσης με απώτερο στόχο τη κοινωνία που ζούμε σήμερα.

### **2.1.1 Η παγκόσμια ναυτιλία τον 16<sup>ο</sup> και 17<sup>ο</sup> αιώνα**

Πριν από το 16<sup>ο</sup> αιώνα οι μεταφορές πραγματοποιούνταν μέσω της στεριάς ενώ το θαλάσσιο εμπόριο λάμβανε χώρα κυρίως σε κλειστές θάλασσες και ήταν μικρής εμβέλειας. Με το άνοιγμα του εμπορίου στον Ατλαντικό και Ινδικό Ωκεανό η Μεσόγειος έχασε στην ουσία το ρόλο που είχε στο προσκήνιο, ως πρωτοπόρα περιοχή θαλάσσιου εμπορίου. Όλη αυτή η στάση της διάνοιξης νέων εμπορικών δρόμων οδήγησε στην αναζήτηση νέων περιοχών και την αποικιοκρατία. Στις αρχές του 16<sup>ου</sup> αιώνα οι χώρες που βρέχονταν από την Μεσόγειο αποτελούσαν στην ουσία έναν "κόσμο", μία κοινωνία η οποία ήταν ιδιαίτερα αυτάρκης στα προϊόντα της καθώς η διακίνηση των προϊόντων γινόταν μόνο σε εκείνες τις χώρες. Το μεγάλο πρόβλημα ήταν ότι για να μεταφέρει από την μία άκρη στην άλλη εμπορεύματα ένα πλοίο δαπανούσε πολύ χρόνο (2 μήνες περίπου από την Ισπανία έως και την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου). Τα εξήντα εκατομμύρια ανθρώπων που διέμεναν στις χώρες γύρω από τη Μεσόγειο παρήγαγαν και καταναλώναν τα δικά τους προϊόντα, ναυπηγούσαν τα δικά τους πλοία, αλλά και τα δικά τους βιομηχανικά παράγωγα. Με την εξάπλωση του εμπορίου απαραίτητη προϋπόθεση, όπως σας προαναφέραμε ήταν η αποικιοκρατία, η στρατιωτική επιβολή, ο πολιτικός έλεγχος στις νέες περιοχές.

Ο 17<sup>ος</sup> αιώνας ήταν ο αιώνας της κυριαρχίας των Ολλανδών στη θάλασσα, καθώς ο εμπορικός στόλος αυτής της χώρας κατάφερε να κυριαρχήσει μεταφέροντας ψάρια, αλάτι, μπαχαρικά, υφάσματα και άλλα βιομηχανικά προϊόντα. Η κυριαρχία των Ολλανδών εξαπλώθηκε στη Μεσόγειο, τον Ατλαντικό, τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό από τη στιγμή που άρχισαν να κατασκευάζουν αξιόπλοα ιστιοφόρα ειδικευμένα στις θαλάσσιες μεταφορές ενώ ταυτόχρονα μείωσαν το κόστος μεταφοράς.

Δεύτεροι κατά σειρά που επεκτάθηκαν στο εμπόριο μέσω της θάλασσας ήταν οι Άγγλοι οι οποίοι μετά από μια σειρά πολέμων και την επιβολή νόμων για την ναυσιπλοΐα κατάφεραν να νικήσουν τους Ολλανδούς και να αναδειχτούν πρώτη δύναμη. Έτσι λοιπόν οι Άγγλοι με την προτροπή της βασίλισσας Ελισάβετ ακολούθησαν τους δρόμους των Ισπανών και των Πορτογάλων με αποτέλεσμα να καταστούν πρώτη αποικιοκρατική και εμπορική δύναμη στη θάλασσα. Ως αποτέλεσμα της νέας κατάστασης του εμπορίου στην Μεσόγειο ήταν να αλλάξουν οι διατροφικές καθώς και άλλες συνήθειες των κατοίκων των γύρω περιοχών.

Το εμπόριο της Βόρειας Ευρώπης διέφερε εμφανώς από αυτό της Μεσογείου καθώς ήταν σαφώς πιο ελαττωμένο, με εξαίρεση το εμπόριο γούνας στη Βαλτική. Την περίοδο εκείνη δεν υπήρχαν εμπορικά κέντρα όπως συναντήσαμε στην περιοχή της Μεσογείου, αντίθετα υπήρχαν δύο περιοχές οι οποίες ειδικεύονταν στο θαλάσσιο εμπόριο, αυτές ήταν οι πόλεις της βόρειας Γερμανικής Χάνσας και τα λιμάνια των Κάτω χωρών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο πόλεων είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον διότι εστιάζονταν κυρίως στο χύδην φορτίο ειδών διατροφής (σιτάρι, αλάτι, παστά ψάρια, σίδηρο, ξυλεία). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι όπως και στην Μεσόγειο το εμπόριο σίτου διεξάγονταν σε ρυθμό σταθερό- τακτικό- περιστασιακό- απρόβλεπτο.

Η σπουδαιότητα των δύο γεωγραφικών περιοχών που αναφέραμε είναι πολύ σημαντική, κανείς όμως δεν μπορεί να αμφισβητήσει και την αξία την περιοχής των χωρών που βρέχονται από τον Ατλαντικό Ωκεανό. Από την Σεβίλλη έως και το Ρότερνταμ υπήρχαν μικρά και μεγάλα παραθαλάσσια και παραποτάμια λιμάνια διεξάγοντας έτσι εμπόριο αντίστοιχης εμβέλειας με τις γεωγραφικές περιοχές που προαναφέραμε. Σημαντικότερα λιμάνια των παράκτιων περιοχών του Ατλαντικού είναι αυτό του Μπιλμπάο, της Σεβίλλης.

### **2.1.1.1 Το εμπόριο στους Ωκεανούς**

Η εδραίωση του τακτικού θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και του υπόλοιπου κατοικημένου κόσμου αποτέλεσε επίτευγμα του 16<sup>ου</sup> αιώνα<sup>3</sup>. Στα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα οι μόνοι που χρησιμοποιούσαν τακτικά τους θαλάσσιους δρόμους ήταν οι αλιευτικοί

---

<sup>3</sup> T. Χαρλαντή, 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, σελ 103



στόλοι που δρούσαν στα νερά της Ισλανδίας, καθώς και μερικά εμπορικά πλοία που κινούνταν μεταξύ Ισπανίας- Πορτογαλίας καθώς και των αντίστοιχων κτήσεων τους στα νησιά του Ατλαντικού. Στα τέλη του 16<sup>ου</sup> αιώνα τα ταξίδια στους ωκεανούς δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένα διότι ήταν αρκετά επικίνδυνα. Τα ευρωπαϊκά εμπορικά πλοία μετέφεραν αγαθά διασχίζοντας τον Ατλαντικό και τον Ινδικό τακτικά ενώ τον Ειρηνικό Ωκεανό σπανιότερα. Πολλά από τα μικρά λιμάνια που προσέγγιζαν υπάγονταν στον ευρωπαϊκό έλεγχο.

Το υπερπόντιο εμπόριο/ μονοπώλιο από την Λισαβόνα και τη Σεβίλλη προς την Ινδία πραγματοποιούνταν σχεδόν συνήθως σε κοινές χρονικές περιόδους καθώς υπήρχαν ευνοϊκοί άνεμοι για τα πλοία τους καθώς όμως άρχισαν οι επιθέσεις από άλλους ναυτικούς λαούς, οι οποίοι κατόρθωσαν να αποκτήσουν μεγαλύτερη ναυτική ισχύ(καλύτερες τιμές, αποτελεσματικοί τρόποι μεταφοράς), οι μονοπωλιακές καταστάσεις εξαλείφθηκαν.

Μεταξύ των προϊόντων που διακινούνταν ήταν στις θαλάσσιες διαδρομές ήταν τα:

- Δημητριακά
- Αλάτι
- Λάδι-Κρασί-Τυρί
- Μαλί-Υφάσματα
- Δέρμα
- Ορυκτά
- Βιομηχανικά προϊόντα
- Μπαχαρικά
- Αλιεία
- Υφάσματα
- Κάρβουνο
- Ξυλεία

### **2.1.2 Στοιχεία που αφορούν τη παγκόσμια ναυτιλία τον 18<sup>ο</sup> αιώνα**

Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στον υπόλοιπο κόσμο κατά τη διάρκεια του 16<sup>ου</sup> - 17<sup>ου</sup> , η δημιουργία αποικιών και η οικονομική τους εκμετάλλευση μετέβαλλε τους

ωκεανούς σε πεδίο ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών δυνάμεων<sup>4</sup>. Τα ισπανικά και πορτογαλικά πλοία που πρωτοάνοιξαν τους θαλάσσιους δρόμους του Ατλαντικού, του Ινδικού και του Ειρηνικού τον 16<sup>ο</sup> αι., υποσκελίστηκαν από τους Ολλανδούς το 17<sup>ο</sup> αι. και κατόπιν από τους Άγγλους και τους Γάλλους το 18<sup>ο</sup> αι.. Παρόλο που στις αρχές του 17<sup>ου</sup> αι. η Αγγλία και η Γαλλία δεν είχαν καμία αποικία, στα τέλη του αιώνα ήταν μεγάλες αποικιοκρατικές δυνάμεις, ενώ ο 18<sup>ος</sup> αι. χαρακτηρίζεται από έντονες πολεμικές συρράξεις καθώς και έντονο ανταγωνισμό στις θαλάσσιες οδούς μεταξύ Αγγλίας – Γαλλίας.

Οι Αποικίες της Αμερικής, η Καραϊβική και η Ινδία, και σε μικρότερο βαθμό η Μεσόγειος αποδείχθηκαν οι κύριες αγορές για τα ευρωπαϊκά βιομηχανικά προϊόντα με αντάλλαγμα εισαγωγές πρώτων υλών αλλά και άλλων προϊόντων που δεν μπορούσαν να καλλιεργηθούν στην Ευρώπη. Στην Βόρειο Αμερική σε διάστημα 125 ετών<sup>5</sup> έπειτα από αθρόα μετανάστευση των Ευρωπαίων στο Νέο κόσμο, ιδρύθηκαν από τους Άγγλους 13 αποικίες στις αμερικάνικες ακτές του Ατλαντικού ενώ οι Γάλλοι αποίκισαν στη νότιο Λουϊζιάνα . Οι αποικίες στην Καραϊβική που ήταν αποκλειστικά στα χέρια των Ισπανών, άρχισαν να ελέγχονται από Βρετανούς, Γάλλους και Ολλανδούς. Έτσι λοιπόν ιδρύονται εμπορικοί σταθμοί Ολλανδών, Άγγλων για τη διεξαγωγή του εμπορίου σκλάβων. Στη δυτική Μεσόγειο οι Άγγλοι έχουν βάσεις στη Μινόρκα<sup>6</sup> και το Γιβραλτάρ ενώ το Λιβόρνο<sup>7</sup> η Σμύρνη, η Χίος και η Κωνσταντινούπολη αποτελούν εμπορικούς σταθμούς της αγγλικής εταιρίας του Λεβάντε.

Ο ανταγωνισμός για την ναυτιλιακή/ εμπορική κυριαρχία στον κόσμο είχε ως αποτέλεσμα σύμφωνα με απόψεις πολλών ιστορικών τον επταετή πόλεμο<sup>8</sup> που σύμφωνα με τους ίδιους ήταν ο πραγματικός Ά Παγκόσμιος πόλεμος. Η εξάπλωση της ευρωπαϊκής αποικιοκρατίας σε όλο τον κόσμο έχει ως κέντρο βάρους τη θαλάσσια περιοχή του Ατλαντικού ωκεανού, για το λόγο αυτό έχει περιγραφεί ως "Ατλαντική οικονομία" . Το περίφημο «τριγωνικό» εμπόριο του βόρειου Ατλαντικού αποδείχτηκε εξαιρετικά προσοδοφόρο διότι διακινούνταν πλήθος προϊόντων. Μεταξύ αυτών ήταν:

---

<sup>4</sup> Τ. Χαρλαυτή, 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, σελ. 176 - 178

<sup>5</sup> 1607-1732

<sup>6</sup> Ισπανικό νησί της Μεσογείου που μαζί με τη Μαγιόρκα ανήκει στο συγκρότημα των Βαλεαρίδων

<sup>7</sup> Το Λιβόρνο είναι παραθαλάσσια πόλη στο Δυτικό άκρο της Τοσκάνης. Είναι πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας και το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Δυτικής Ιταλίας. Πήρε το όνομα της από ένα είδος κοτόπουλου που ζει στην περιοχή

<sup>8</sup> 1756 – 1763

- βιομηχανικά προϊόντα από τη Βρετανία και τη Βόρειο Ευρώπη
- σκλάβοι χρυσός και πιπέρι από την Αφρική
- ψάρια, γούνες και ξυλεία από τον Καναδά
- ρύζι και καπνά από τις αποικίες της Αμερικής
- ζάχαρη, μελάσα<sup>9</sup>, ρούμι πολυτελής ξυλεία από την Καραϊβική.

Ο 18<sup>ος</sup> αιώνας ορίζει και το τέλος της παλιάς τάξης πραγμάτων στην Ευρώπη και την απαρχή μιας νέας εποχής. Είναι ο αιώνας του Διαφωτισμού, της διανοήσης και του ορθού λόγου, ο αιώνας των επαναστάσεων που καθόρισε τη μετέπειτα κοινωνική, οικονομική, πολιτική τάξη των πραγμάτων<sup>10</sup>.

### 2.1.3 Η Παγκόσμια ναυτιλία τον 19<sup>ο</sup> αιώνα

Τον 19<sup>ο</sup> αι. παρατηρήθηκε μια άνευ προηγουμένων έκρηξη στην Παγκόσμια ναυτιλία και συνάμα στην ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών, μια άνευ προηγουμένου έκρηξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό του συστήματος του παγκόσμιου εμπορίου προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν η ροή των βιομηχανικών προϊόντων από την Ευρώπη προς τον υπόλοιπο κόσμο. Έτσι η Ευρώπη το 19<sup>ο</sup> αι. ήταν στο κέντρο του παγκόσμιου εμπορίου και της ναυτιλίας, κάτι που κράτησε έως και τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου πολέμου. Η εμπορική ναυτιλία ήταν σε θέση να μεταφέρει πολύ μεγάλο όγκο φορτίου με σχετικά μεγάλη ταχύτητα και μικρό κόστος. Κυρίαρχη ναυτιλιακή δύναμη του 19<sup>ου</sup> αι. ήταν η Μεγάλη Βρετανία (45% παγκόσμιου στόλου) , έπειτα ακολουθούν οι Η.Π.Α., Γερμανία, Νορβηγία, Καναδάς . Το 80% του παγκόσμιου στόλου συμπεριλαμβανομένου και τις χώρες που αναφέραμε κατέχονταν από τις 13 χώρες που βρέχονταν από τον Ατλαντικό Ωκεανό. Αξίζει να σημειώσουμε, ότι στον αιώνα που αναφερόμαστε διακρίνεται η επανάσταση της ατμοπλοΐας αλλά παρόλα αυτά το ιστοφόρο δεν έχασε σε καμιά περίπτωση την αίγλη<sup>11</sup> του. Το μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων γινόταν με τα ιστοφόρα και αυτό διότι τα πρώτα χρόνια της

<sup>9</sup> Παχύρρευστο παράγωγο που προκύπτει από την επεξεργασία της ζάχαρης. Χρησιμοποιείται κυρίως σαν ζωοτροφή και για την κατασκευή χαρτιών πολυτελείας. Επίσης, ύστερα από ζύμωση και απόσταξη της μελάσας παράγεται το γνωστό οινοπνευματώδες ποτό ρούμι

<sup>10</sup> Γαλλική επανάσταση με δημιουργία νέας τάξης πραγμάτων, ατομικά δικαιώματα, θεσμοί, αντιπρόσωποι του λαού, στη Γαλλία 1780, στην Αγγλία την ίδια δεκαετία εντοπίζεται η απογείωση της βιομηχανικής – οικονομικής επανάστασης

<sup>11</sup> Τ. Χαρλαυτή, 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, σελ 224

ατμοπλοΐας τα προβλήματα<sup>12</sup> που εντοπίζονταν ήταν ιδιαίτερα πολλά. Αντίθετα στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι. οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνταν με ατμόπλοια. Οι στόλοι σε παγκόσμιο επίπεδο σημείωσαν θεαματική αύξηση κάτι που εντάθηκε το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η αλήθεια είναι ότι τα πραγματικά στοιχεία δεν τα γνωρίζουμε διότι βρίσκονται στο στάδιο της διερεύνησης<sup>13</sup> αλλά την εποχή εκείνη έγινε η αρχή για τη δημιουργία στατιστικών που έχουν σχέση με τη ναυτιλία. Οι συνθήκες ήταν ιδιαίτερα αντίξοες καθώς οι μονάδες μέτρησης άλλαζαν κατά διαστήματα καθώς επίσης διαφορές εντοπίζονταν και από χώρα σε χώρα. Ο 19<sup>ος</sup> αι. τελείωσε απότομα εξαιτίας του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου το 1914.

#### 2.1.4 Η Παγκόσμια ναυτιλία τον 20<sup>ο</sup> αιώνα

Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αι. έχουμε τη σταδιακή κατάργηση των ατμομηχανών και την εμφάνιση των μηχανών ντίζελ<sup>14</sup> στα πλοία, διότι το κόστος λειτουργίας τους ήταν 30%-50% χαμηλότερο. Ο 20<sup>ος</sup> αι. χαρακτηρίστηκε ως ο αιώνας των μαζικών και τυποποιημένων ναυπηγήσεων στις οποίες οδήγησαν ουσιαστικά οι δύο μεγάλοι παγκόσμιοι πόλεμοι. Ο πόλεμος ήταν στην ουσία, πόλεμος ανεφοδιασμών και η εμπορική ναυτιλία η αρτηρία(=κέντρο) του πολέμου. Υπήρχε δηλαδή μία αδυσώπητη (=που δεν δείχνει έλεος, λύπηση) κατάσταση στην οποία μόνο από τα γερμανικά υποβρύχια βυθίστηκαν την τετραετία 1914-1918,

- 5861 πλοία, ενώ
- Αγγλία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Νορβηγία έχασαν το 50% του στόλου.

Έπειτα από αυτήν τη κατάσταση στα ναυπηγεία των Η.Π.Α. της Αγγλίας και του Καναδά(ΗΠΑ, Αγγλία1918-21, 1941-45ΗΠΑ, Καναδάς) ναυπηγήθηκαν μαζικά πλοία, τα λεγόμενα «στάνταρτς» δηλαδή ο βασικός τύπος εμπορικού φορτηγού πλοίου.

Το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αι. χαρακτηρίζεται από την μεγάλη άνοδο του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου . Στο σημείο αυτό έχουμε διάκριση μεταξύ υγρού και ξηρού φορτίου και από δω και έπειτα οδηγούμαστε στην παγκοσμιοποιημένη κοινωνία που

---

<sup>12</sup> Τα ξύλινα σκαριά δεν άντεχαν τις δονήσεις από τις μηχανές, δεν μπορούσαν να κατασκευαστούν μεγάλα, πάνω από 120 μέτρα, λάθος κατεύθυνση από την πυξίδα, εξαιτίας του μαγνητισμού που προκαλούσε το μέταλλο

<sup>13</sup> Τ. Χαρλαυτή, 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, σελ 276

<sup>14</sup> Τ. Χαρλαυτή, 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, σελ 304

ζούμε σήμερα. Από τη δεκαετία του 1960 κάνουν την εμφάνιση τους και τα λεγόμενα bulk carriers<sup>15</sup>.

Το τελευταίο τρίτο του 20<sup>ου</sup> αι. σημαδεύεται από μια νέα γενιά πλοίων, τα λεγόμενα πλοία εμπορευματοκιβωτίων<sup>16</sup>.

Για την ιστορία να σημειώσουμε ότι η αρχή της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα βρήκε τις ναυλαγορές σε κατάσταση ευφορίας με την διαφορά όμως ότι υπήρχαν διάφορες εκτεταμένες και σύντομες περιόδους κρίσεων εξαιτίας κυρίως των πολεμικών γεγονότων που δεν άφησαν ανεπηρέαστη τη παγκόσμια ναυτιλία.

## **2.2 Ιστορία της Ελληνικής ναυτιλίας**

Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα μεγάλη σε χρονολογικά επίπεδα, καθώς η απαρχή της εμφανίζεται ακόμα και από τα χρόνια του κράτους των Αθηνών και την εποχή του Περικλή.

Πιστεύουμε πως είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αποτυπώσουμε ολόκληρη την ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας σε λίγες μόλις σελίδες. Για το λόγο αυτό η απαρχή της ιστορικής αναδρομής θα λάβει χώρα από το 1900 και έπειτα.

Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίζει σε όλες τις περιόδους της μακραιώνης ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατορία του Μίνωα ως σήμερα.

Είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος.

Η αρχή της δεκαετίας του 1930 βρίσκει την Ελλάδα στη 10<sup>η</sup> <sup>17</sup> θέση της διεθνούς ναυτιλίας με στόλο περίπου 550 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατ. κ.ο.χ.<sup>18</sup>. Την εποχή εκείνη η ηλικία των πλοίων ήταν ιδιαίτερα μεγάλη διότι η πλειοψηφία αυτών ήταν άνω των 20ετών κάτι που είχε άμεσο επακόλουθο το αυξημένο κόστος λειτουργίας. Παρ όλα αυτά ο ελληνικός στόλος ήταν παρών στα

---

<sup>15</sup> Το Μπαλκ κάρριερ (bulk carrier) αποτελεί νεότερο τύπο Φορτηγού πλοίου που είναι ναυπηγημένο για μεταφορά ομοειδών φορτίων "χύδη", χύμα, (in bulk). Κύριο χαρακτηριστικό του τύπου αυτού είναι ότι έχει μόνο ένα κατάστρωμα. Από μακριά μοιάζει με δεξαμενόπλοιο με υπερκατασκευή στο επίστεγο, πλην όμως φέρει στο κατάστρωμα 3-5 γεραμούς σε ίσες μεταξύ τους αποστάσεις. Το 1974 η συνολική χωρητικότητα όλων των μπαλκ κάρριερς παγκοσμίως έφθασαν τα 67 εκατομμύρια κόρους όταν η συνολική παγκόσμια χωρητικότητα όλων των τύπων πλοίων ήταν 372 εκατομμύρια κόροι δηλαδή αποτελούσαν λίγο περισσότερο από το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

<sup>16</sup> πλοία containers

<sup>17</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιολαττών χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ.σελ 217

<sup>18</sup> κόροι ολικής ποιότητας, Μονάδα μέτρησης του όγκου του εσωτερικού μέρους του πλοίου, 1 κ.ο.χ.↔ 2,831 m3

μεγαλύτερα λιμάνια παγκοσμίως μεταφέροντας κυρίως σιτηρά, γαιάνθρακες, ξυλεία, ζάχαρη .

Η δεκαετία του 1930 είχε ξεκινήσει με κρίση στην διεθνή ναυλαγορά. Την εποχή εκείνη το 22% των ελληνικών πλοίων ήταν δεμένα στα λιμάνια ενώ μόνο στο λιμάνι του Πειραιά υπήρχαν δεμένα 76 φορτηγά πλοία. Παρά την οικονομική κρίση οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύονταν τη χρονική συγκυρία και με την υποτίμηση της αξίας των πλοίων αγόραζαν νέα<sup>19</sup>. Ταυτόχρονα η πτώση των ναύλων άγγιζε ακόμη και το 67%<sup>20</sup> με αποτέλεσμα οι Έλληνες εφοπλιστές να στραφούν στα πλοία ξένης σημαίας, τη λεγόμενη σημαία ευκολίας<sup>21</sup>.

Μετά το 1930 αποφασίζεται η ίδρυση του πρώτου ελληνικού οργανισμού ναυτασφάλισης υπό την καθοδήγηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κάτι που θεσπίζεται και επίσημα από με την έναρξη του πολέμου (1939). Το ίδιο έτος ιδρύθηκαν και άλλες ασφαλιστικές εταιρίες ενώ το κράτος επιχορηγούσε την "εθνική ατμοπλοία" με 100000 δολάρια ετησίως έτσι ώστε να συνεχίσουν τα δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Αμερικής.

Στις 3/5/1944 ιδρύεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι Έλληνες πίστεψαν στη ναυτιλία ως επιχειρηματική διέξοδο αλλά ταυτόχρονα αναγνώριζαν το γεγονός ότι στον τομέα αυτό δεν υπήρχαν σημαντικές υποδομές κάτι που είχε ως επακόλουθο να αποζητούν οικονομικούς πόρους από το εξωτερικό. Η κατάσταση αυτή διήρκησε έως και το 1960, χρονολογία στην οποία η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος άρχισε να δραστηριοποιείται στη δανειοδότηση της ναυτιλίας. Η δεκαετία του 1950 χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη ευφορία στη ναυπήγηση των πλοίων παγκοσμίως αφού όλες οι χώρες ήθελαν να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους. Τη λογική αυτή ακολούθησε και η χώρα μας η οποία στην αρχή της δεκαετίας<sup>22</sup> χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα των πλοιοκτητών να κατασκευάζουν μεγάλα πλοία<sup>23</sup> για την εποχή σε Ιαπωνικά ναυπηγεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί

---

<sup>19</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης ο οποίος αγόρασε το πρώτο του πλοίο το 1932 δηλαδή στις παρυφές της οικονομικής κρίσης, ήταν ένα αγκυροβολημένο πλοίο με χωρητικότητα 7000 τόνους που βυθίστηκε στο Μοντεβίδεο της Ουρουγουάης

<sup>20</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 220

<sup>21</sup> Την εποχή εκείνη το 1,2 της παγκόσμιας χωρητικότητας ήταν υπό ξένη σημαία

<sup>22</sup> 1951-1960

<sup>23</sup> Κατά βάση δεξαμενόπλοια

ο Σταύρος Νιάρχος ο οποίος παρήγγειλε 2 πετρελαιοφόρα<sup>24</sup> με χωρητικότητα 44000 dwt και 45000 dwt<sup>25</sup>.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1956 , το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ είχε θετικές επιδράσεις στη ναυλαγορά. Η κατάσταση αυτή προήλθε από την ανάγκη για αύξηση των δρομολογίων - πλοίων και συνάμα των ναύλων. Η κατάσταση αυτή ευνόησε ιδιαίτερα τα ελληνικά πλοία τραμπ<sup>26</sup> τα οποία αποτελούσαν το βασικό κορμό της ελληνικής ναυτιλίας<sup>27</sup>.

Οι μεγαλύτεροι Έλληνες πλοιοκτήτες<sup>28</sup> το 1957 ήταν:

1. Σταύρος Νιάρχος,	75 πλοία,	2,09 εκατ. dwt
2. Οικογένεια Γουλανδρή,	84 πλοία,	1,83 εκατ. dwt
3. Μανώλης Κουλουκουντής,	90 πλοία,	1,63 εκατ. dwt
4. Αριστοτέλης Ωνάσης,	65 πλοία,	1,58 εκατ. dwt
5. Σταύρος Λιβανός,	79 πλοία,	1,48 εκατ. dwt

Την περίοδο που αναφερόμαστε η ναυτιλία ανακάμπτει ιδιαίτερα κάτι που φαίνεται και από τη δημιουργία των πρώτων σχολών ναυτικής εκπαίδευσης<sup>29</sup> στον Ασπρόπυργο. Σχεδόν ταυτόχρονα αποφασίζετε από τους πλοιοκτήτες να δημιουργήσουν το «Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης» καθώς επίσης και τη δημιουργία του πρότυπου γυμνασίου Οινουσσών.

Η δεκαετία 1960-70 διακρίνεται από πολλές και έντονες διακυμάνσεις στα επίπεδα της ναυλαγοράς καθώς επίσης και μεταβολές στο διεθνές εμπόριο. Η δεκαετία χαρακτηρίζεται από πτώση των ναύλων, κατάσταση που έγινε αισθητή από το 1962 και έπειτα. Ταυτόχρονα υπήρχε υψηλή προσφερόμενη χωρητικότητα και συνάμα ο παροπλισμός 138 ελληνικών πλοίων τα οποία αυξήθηκαν<sup>30</sup> σε 261 το 1963.

Προς τα τέλη της δεκαετίας που αναφερόμαστε διακρίνουμε την τάση για κατασκευή διπύθμενων πλοίων μεταφοράς πετρελαίου (δεξαμενόπλοια) κάτι που επισπεύστηκε μετά το 1967 έτος όπου υπερδεξαμενόπλοιο προσάραξε με αποτέλεσμα χιλιάδες

<sup>24</sup> 1952

<sup>25</sup> DWT:Deadweight Tonnage: Η ποσότητα του φορτίου σε τόνους που μπορεί να κουβαλήσει ένα πλοίο, συμπεριλαμβανομένων και των σταθερών

<sup>26</sup> Αδρομολόγητο πλοίο ή ελεύθερο πλοίο, λεγόμενο και τραμπ (tramp) χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε πλοίο που δεν τηρεί καθορισμένο δρομολόγιο. Συνήθως είναι φορτηγό πλοίο που ναυλώνεται από τους πλοιοκτήτες του, κατόπιν ναυλοσυμφώνου σε ένα ναυλωτή που υπό τους όρους του συμβολαίου το φορτώνει και καθορίζει τους λιμένες προσέγγισης φορτοεκφόρτωσης με τις πιθανές ημερομηνίες καταπόλου στον καθένα λιμένα

<sup>27</sup> 45% των τραμπς σε διεθνές επίπεδο

<sup>28</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 243

<sup>29</sup> 1956

<sup>30</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 253

γαλόνια πετρελαίου να διαρρεύσουν στη θάλασσα.<sup>31</sup> Τη δεκαετία 1960 – 70 ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάστηκε και έτσι το 1965 κατακτά τη δεύτερη θέση παγκοσμίως έχοντας στο ενεργητικό του 2515 πλοία με 18,6 εκατ. κοχ. Ενώ μέσα σε 3 χρόνια<sup>32</sup> κατάφερε να φτάσει στη πρώτη θέση με 23,9 εκατ. κοχ. και 2920 πλοία<sup>33</sup>. Όσον αφορά τον τομέα των ναυτασφαλίσεων έως και το 1963 το σύνολο του ελληνικού στόλου ασφαλιζόνταν στα βρετανικές εταιρείες.

Στο παρακάτω πίνακα<sup>34</sup> σας παρουσιάζουμε τη σύνθεση της ελληνόκτητης χωρητικότητας, και τον αριθμό των πλοίων με βάση τον τύπο τους για το έτος 1970.

	<b>Πλοία</b>	<b>Χωρητικότητα (χιλ. κοχ.)</b>	<b>Ποσοστό χωρητικότητας %</b>
<b>Μπάλκ Κάρριερς</b>	367	5929	19,2%
<b>Φορτηγά</b>	1365	7993	25,9%
<b>Μικτά</b>	36	1324	4,3%
<b>Δεξαμενόπλοια</b>	644	14682	47,5
<b>Υπερωκεάνια</b>	12	227	3,1%
<b>Επιβατ., τουριστ., Οχηματαγ.</b>	230	455	
<b>Διάφορα</b>	666	289	
<b>Σύνολο</b>	<b>3320</b>	<b>30899</b>	<b>100%</b>

Η απότομη αύξηση του ελληνόκτητου στόλου είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για ναυτεργατικό προσωπικό το οποίο παρά τις υψηλές αποδοχές υστερούσε κατά περίπου 20.000 άτομα<sup>35</sup>.

Έως και την εποχή που αναφερόμαστε οι δανειοδοτήσεις των πλοιοκτητών γίνονταν αποκλειστικά και μόνο από το εξωτερικό αλλά από το 1960 και έπειτα είχαν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν από την Εθνική τράπεζα, η οποία ίδρυσε ξεχωριστό τμήμα ναυτιλιακών εργασιών με αποτέλεσμα η χώρα να δημιουργήσει το

<sup>31</sup> Ήταν το "Torrey Canyon" στην Βρετανία, Το ατύχημα θεωρείται χρονολογικά το πρώτο μεγάλο, μεταξύ δεκάδων ατυχημάτων με δεξαμενόπλοια και ήταν το μεγαλύτερο έως και σήμερα

<sup>32</sup> 1968

<sup>33</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 260

<sup>34</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 264

<sup>35</sup> Το 1970 οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 115000 ενώ η ελληνική ναυτιλία απαιτούσε 135000 ναυτικούς



πρώτο πιστωτικό φορέα που δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας. Την περίοδο εκείνη τα νέα δεδομένα στις ναυτιλιακές υπηρεσίες ακολούθησαν και άλλες τράπεζες ενώ το κράτος παρείχε την εγγύηση σε ποσοστό 30% του αρχικού κεφαλαίου.

Όσον αφορά το τομέα των ναυτασφαλίσεων του ελληνικού στόλου ασφαλιζονταν έως και το 1963 στα Βρετανικά Lloyd's δεδομένου ότι δεν υπήρχε αμιγής ελληνική ασφαλιστική εταιρεία. Μόνο το 1963 η ασφαλιστική εταιρεία "Εθνική"<sup>36</sup> με την εισαγωγή κεφαλαίων ξένων ασφαλιστικών εταιρειών και Ελλήνων εφοπλιστών δημιούργησε την «Ελληνική Εταιρεία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών». Σχεδόν ταυτόχρονα την κίνηση αυτή ακολούθησε και η Εμπορική Τράπεζα. Τέλος αξίζει να σημειώσουμε πως στη δεκαετία που αναφερθήκαμε ο Πειραιάς αναδεικνύεται μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο.

Η τριακονταετία μεταξύ 1970 – 1990 χαρακτηρίζεται ως περίοδος μεγάλης άνθησης αλλά και μεγάλων κρίσεων. Η εφορία που σημειώθηκε στο ναυτιλιακό κλάδο το 1970 αρχίζει να εισέρχεται σε σχετική ύφεση. Το 1972 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε<sup>37</sup> 3887 πλοία συνολικής χωρητικότητας 39,1 εκατ. κοχ.. Από το σύνολο των ελληνόκτητων πλοίων το 67% έφεραν ελληνική σημαία.

Το σημαντικότερο γεγονός του 1972 είναι η πολιτική του 40:40:20 σύμφωνα με την οποία:

- το 40% των εξαγωγών θα πραγματοποιείται με πλοία της χώρας που εξάγει,
- το 40% με πλοία της χώρας που εισάγει,
- το 20% με τρίτα πλοία,

Η υιοθέτηση της πολιτικής του 40:40:20 συζητήθηκε στα πλαίσια της διάσκεψης της UNCTAD<sup>38</sup> στη Χιλή. Ο υποτυπώδης παγκόσμιος κώδικας βρήκε αντίθετη την Ελλάδα της οποίας τα συμφέροντα θίγονταν διότι ως είδη αναπτυγμένη ναυτιλιακή δύναμη η χώρα μας έχανε μεγάλο ποσοστό από τη δυνατότητα μεταφοράς προϊόντων. Σε γενικότερα πλαίσια ευφορία υπήρξε τα έτη 1973 – 1974 ενώ δυστοκία διακρίνουμε τα έτη 1975 – 1978 . Οι διακυμάνσεις οφείλονταν κατά γενική ομολογία στη κυκλικότητα της αγοράς καθώς περιστασιακά υπήρχαν ναυπηγήσεις, παροπλισμοί, αγορές, πωλήσεις, χρηματοδότηση, ανεργία πλοίων δηλαδή

<sup>36</sup> Η σημερινή «Εθνική Ασφαλιστική»

<sup>37</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 274-276

<sup>38</sup> Αποτελεί εξειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ και ιδρύθηκε το 1964. Κύριος σκοπός είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων χωρών με στόχο την άνοδο του βιοτικού τους επιπέδου, στα πλαίσια της επιτάχυνσης του ρυθμού παγκόσμιας ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο

καταστάσεις που είχαν σχέση με τη ναυτιλία. Στα τέλη της δεκαετίας του 70 έγινε το πρώτο βήμα για τη σύνδεση της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή, συμφωνία που υπογράφηκε για τη δημιουργία τακτικής γραμμής μεταξύ Ελλάδος – Συρίας καθώς και κατάργηση του καμποτάζ<sup>39</sup> .

Τη δεκαετία 1980-90 διαπιστώνουμε έντονη κρίση της ναυλαγοράς κατά τη διάρκεια των πρώτων χρόνων και έντονη ευφορία κατά τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας. Οι συνθήκες υψηλής ναυλαγοράς που είχαν δημιουργηθεί από το 1978 άλλαξαν με αποτέλεσμα την κατάρρευση της ίδιας της ναυλαγοράς κατά το 1981.

Στον κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας διαπιστώνουμε αύξηση της ανεργίας σύμφωνα με το πίνακα<sup>40</sup> όπου παρουσιάζεται με αναλυτικά στοιχεία ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών σε ανεργία.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΗΝ 1/11/82	
Πλοίαρχοι Α	1178
Πλοίαρχοι Β	403
Πλοίαρχοι Γ	530
Δόκιμοι	16
Ατμομηχανικοί Α	66
Ατμομηχανικοί Β	10
Ατμομηχανικοί Γ	33
Μηχανικοί ΜΕΚ Α	654
Μηχανικοί ΜΕΚ Β	157
Μηχανικοί ΜΕΚ Γ	958
Πρακτικοί	118
Δόκιμοι	36
Ραδιοτηλεγραφητές Α	64
Ραδιοτηλεγραφητές Β	257

<sup>39</sup> Ο όρος Καμποτάζ είναι σχετικά παλιός στον ναυτιλιακό τομέα. Είναι γαλλικής καταγωγής και αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Εννοεί ότι χωρίς τη χορήγηση του προνομίου του Καμποτάζ, ένα ξένο πλοίο δεν μπορεί να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα που επιβιβάστηκαν (φορτώθηκαν) από ένα λιμάνι σε ένα άλλο στην ίδια χώρα. Υπάρχουν δύο τύποι ναυτιλιακού καμποτάζ. Το \_μικρό καμποτάζ\_ συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα σε δύο λιμάνια της ίδιας ακτής μιας χώρας. Το \_μεγάλο καμποτάζ\_ συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικές ακτές της ίδιας χώρας.

<sup>40</sup> Πηγή : Ηρ. Χαραλαμπίδης , Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη, ΚΕΠΕ, Αθήνα 1986, σελ. 33 (από στοιχεία Ναυτικών Χρονικών 31/10/82) & Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 318

Ραδιοτηλεγραφετές δόκιμοι	61
Οικον. Αξιωματικοί Α	4
Οικον. Αξιωματικοί Β	4
Φροντιστές	6
Βοηθοί φροντιστές	6
Κυβερνήτες Α	1
Κυβερνήτες Β	2
Κυβερνήτες Γ	90
Ναύκληροι	161
Ξυλουργοί	33
Αντλιοροί	75
Ναύτες	374
Ναυτόπαιδες	245
Μηχανοδηγοί Β	83
Αρχιθερμαστές	40
Λιπαντές	117
Θερμαστές	60
Καθαριστές	543
Αρχιθαλαμηπόλοι Α	7
Αρχιθαλαμηπόλοι Β	2
Θαλαμηπόλοι Α	17
Θαλαμηπόλοι Β	469
Βοηθοί θαλαμηπόλοι	159
Επίκουροι	2
Αρχιμάγειροι	22
Ηλεκτρολόγοι	354
Μάγειροι Α	30
Μάγειροι Β	54
Μάγειροι Γ	378
Βοηθοί	175
Λοιπές ειδικότητες	48
ΣΥΝΟΛΟ	8102

Από το 1988 και έπειτα η παγκόσμια και φυσικά η ελληνική ναυτιλία έδειξε τι επρόκειτο να συμβεί τα επόμενα χρόνια. Η ανάπτυξη «αχνοφαινόταν στον ορίζοντα». Το ποσοστό<sup>41</sup> της συμμετοχής της Ελλάδας στη ναυτιλία της Κοινότητας ήταν στην πραγματικότητα μεγαλύτερο του 35% διότι μόνο το 40% του ελληνόκτητου στόλου έφερε ελληνική σημαία. Αξίζει να σημειώσουμε ότι ο επιβατηγός ναυτιλία στα τέλη του 80 απαρτιζόταν από 400 περίπου σκάφη με μεγαλύτερη συμμετοχή να κατέχουν τα κρουαζιερόπλοια. Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια κινούνταν κατά κύριο λόγο στη λεκάνη της Μεσογείου καθώς και στη Καραϊβική<sup>42</sup>. Στοιχεία για την ελληνόκτητη επιβατηγό ναυτιλία δείχνουν ότι στα Ε/Γ, Ο/Γ διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας περισσότεροι από 26 εκατ. επιβάτες<sup>43</sup> το χρόνο.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών και ιδιαίτερα των αγορών μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες η κατάσταση είχε ως εξής:

ΕΤΟΣ	ΑΓΟΡΕΣ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΕΣ		ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ	
1987	290 πλοία	6,9 εκατ. κοχ.	178 πλοία	3 πλοία
1988	251 πλοία	5,7 εκατ. κοχ.	221 πλοία	4,1 πλοία
1989	172 πλοία	3,3 εκατ. κοχ.	261 πλοία	4,4 πλοία
1990	160 πλοία	4,6 εκατ. κοχ.	147 πλοία	3,8 πλοία

Τα δεδομένα του πίνακα μας δείχνουν ότι στην πλειοψηφία τους οι αγορές είναι περισσότερες των πωλήσεων. Το στοιχείο αυτό μας δείχνει πως κατά κάποιο τρόπο οι ναυπηγήσεις αντικαταστάθηκαν από αγορές μεταχειρισμένων σκαφών.

Από τη δεκαετία του 90 έως και το κατώφλι του 2000 η ελληνική ναυτιλία και ιδιαίτερα το εμπορικό κομμάτι της έχει πάρει ανοδική πορεία. Το 1997 η ελληνική ναυτιλία κάλυπτε το 16% περίπου του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Σύμφωνα με στοιχεία του 1996 η ελληνική εμπορική ναυτιλία καλύπτει πάνω από 50000 θέσεις εργασίας<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Λ. Χουμανίδη, 1999, Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι Σήμερα, σελ σελ 354,356,360

<sup>42</sup> Επικρατεί ο Όμιλος Χανδρή με πλοία υπό ξένες σημαίες.

<sup>43</sup> Το 1987 3,5 εκατ. επιβάτες διακινήθηκαν στο εσωτερικό με ακτοπλοϊκά σκάφη και 16,5 εκατ. επιβάτες από πορθμεία

<sup>44</sup> Πάνω από το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού

### **3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ-ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ-ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

#### ***3.1 Εισαγωγικό σημείωμα για την ενότητα που ακολουθεί***

Η ενότητα αυτή θα μας απασχολήσει με στοιχεία και θέματα που αφορούν την ευρωπαϊκή – παγκόσμια ναυτιλία. Αρχικά θα αναφερθούμε στην κατεξοχήν ευρωπαϊκή πολιτική καθώς και τα εκτελεστικά όργανα που την κατευθύνουν. Στο σημείο αυτό θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε ότι η ναυτιλιακή πολιτική της ευρωπαϊκής ένωσης αποτελεί άμεσο επακόλουθο και αντικατοπτρίζει την διεθνή ναυτιλιακή σκηνή. Όπως είναι φυσικό θα ασχοληθούμε σε μεγαλύτερο βαθμό με την ποντοπόρο ναυτιλία και σε μικρότερο βαθμό με την ακτοπλοΐα όπου θα δώσουμε ιδιαίτερη βάση στα ελληνικά πλαίσια και τις συνθήκες που την απαρτίζουν.

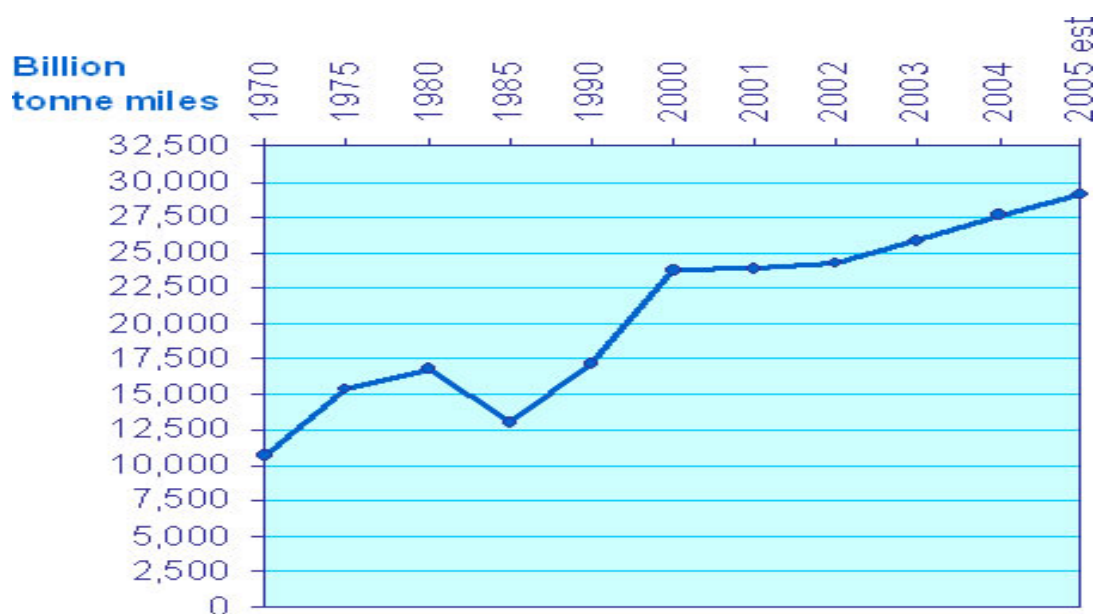
Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην πραγματικότητα διότι τα πραγματικά στοιχεία διαφέρουν από τα πραγματικά γεγονότα εξαιτίας της πρωτοφανούς οικονομικής κρίσης που αντιμετωπίζουμε.

## 3.2 Η ναυτιλία στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής πολιτικής – Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική

### 3.2.1 Πρόλογος

Σε μια οικονομία όπως η Ευρωπαϊκή, η οποία αποτελεί τον μεγαλύτερο εταίρο του διεθνούς εμπορίου, είναι πολύ σημαντική στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας η ανάπτυξη των μεταφορών με φιλικές προς το περιβάλλον προοπτικές και λύσεις. Με το δεδομένο ότι ζούμε σε μια παγκοσμιοποιημένη κοινωνία όπου το διεθνές εμπόριο αυξάνεται ραγδαία και με σκοπό την ευημερία των κατοίκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι απαραίτητη η ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ποντοπόρου ναυτιλίας και ακτοπλοΐας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου πραγματοποιείται μέσω της θαλάσσιας οδού. Εκτός από τη σημασία της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας σημαντικό ρόλο παίζει και η ευημερία των χωρών μελών ως μονάδες.

Με το διάγραμμα που θα διαβάσετε αμέσως παρακάτω φαίνεται ξεκάθαρα πως το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο αναπτύσσεται κάθε χρόνο με ραγδαίους ρυθμούς.



Πηγή: Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο

Σύμφωνα με το διάγραμμα που σας παραθέσαμε, η αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε δισεκατομμύρια τονομύλια είναι ραγδαία διότι μέσα σε 35

έτη οι αυξητικές τάσεις ξεπερνούν κάθε προηγούμενο. Χαρακτηριστικό σημείο αποτελεί το γεγονός ότι την δεκαετία του 80-85 υπήρχε μια μικρή και μοναδική κάμψη εξαιτίας των οικονομικών συγκυριών της εποχής. Η ανοδική πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας συνεχίστηκε με εκπληκτικά ανοδική πορεία έως και τους θερινούς μήνες του 2008 όπου και ξέσπασε η "φούσκα" με την κατάρρευση της παγκόσμιας οικονομίας. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία ο ρυθμός ανάπτυξης την τετραετία 2004 – 2008 ξεπέρασε το 8,3% <sup>45</sup> με μέσο ρυθμό πραγματικής οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως σε ποσοστό του 4,4%.

---

<sup>45</sup> Εκτιμά σε έκθεσή της η Διεύθυνση Σχεδιασμού και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος

### 3.2.2 Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική (στρατηγική)

Στο σημείο αυτό θα σας παρουσιάσουμε την Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική (στρατηγική) διότι είναι ιδιαίτερα προοδευτική και απεικονίζει στο σύνολο της την παγκόσμια ναυτιλία.

Ανατρέξαμε στα ιστορικά στοιχεία και διαπιστώσαμε ότι η ιστορική αναδρομή της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης για τη δημιουργία κοινής πολιτικής μεταφορών και συγκεκριμένα στο κλάδο των ναυτιλιακών μεταφορών διακρίνεται από 5 χρονικές περιόδους με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αρχής γενομένης το 1957:

- Η πρώτη περίοδος (1957 - 1973), χαρακτηρίζεται από την εξαίρεση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών που θέλει να θεσπίσει η Ένωση.
- Η δεύτερη χρονική περίοδος (1974 - 1986) χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη περιορισμένων πρωτοβουλιών για την ύπαρξη πολιτικών για τη ναυτιλία.
- Η τρίτη περίοδος (1986 - 1990) χαρακτηρίζεται από την αναζήτηση πολιτικών για την ανταγωνιστικότητα των σημαιών των κρατών μελών και την ανάληψη των πρώτων σημαντικών πρωτοβουλιών προς μια ναυτιλιακή πολιτική.
- Η τέταρτη περίοδος (1991 -2005) χαρακτηρίζεται από την διεύρυνση της θεματολογίας και την ανάπτυξη της "οριζόντιας"<sup>46</sup> προσέγγισης των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τη ναυτιλία αλλά και των επαναπροσδιορισμό της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπειτα από μία αποτυχημένη προσπάθεια δημιουργίας ενός Κοινοτικού νηολογίου (European Registry of Shipping – Euros).

Από τις αρχές του 2006 βρίσκεται σε εξέλιξη η συζήτηση για το περιεχόμενο της υπό δημοσίευση πράσινης βίβλου για τη ναυτιλία, η οποία πρόκειται να προσδιορίσει τη φιλοσοφία της μελλοντικής ευρωπαϊκής πολιτικής και να ανοίξει το δρόμο για μία Πέμπτη χρονική περίοδο η οποία θα καθορίζει αποτελεσματικά την Ευρωπαϊκή Πολιτική για τη Ναυτιλία.

Από το 1986 και μετά θεσπίστηκαν 4 κανονισμοί για τη ναυτιλία με στόχο να αποτελούν τις βασικές αρχές/ ιδέες και απαντήσεις σε σχέση με τις διεθνείς σχέσεις των κρατών μελών σε θέματα της ναυτιλίας.

---

<sup>46</sup> Αποφασίστηκε από την Ευρωπαϊκή επιτροπή το 1991, διατυπώνεται με την εξής άποψη: η ΕΕ θα πρέπει να απαντήσει στο "εάν οι εθνικές πολιτικές των κρατών – μελών είναι επαρκείς σε ένα μεταβαλλόμενο πλαίσιο με αυξημένες διεθνείς απαιτήσεις"



Οι 4 κανονισμοί<sup>47</sup> που αποτελούσαν τον πυλώνα της ναυτιλιακής πολιτικής είναι:

- Η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και αυτών των τρίτων χωρών.
- Να διασφαλισθούν οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις των τακτικών γραμμών.
- Να δημιουργηθεί πλαίσιο με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού<sup>48</sup> ναύλων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.
- Να καθοριστούν ο τρόπος και η διαδικασία για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κράτη μέλη και την κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

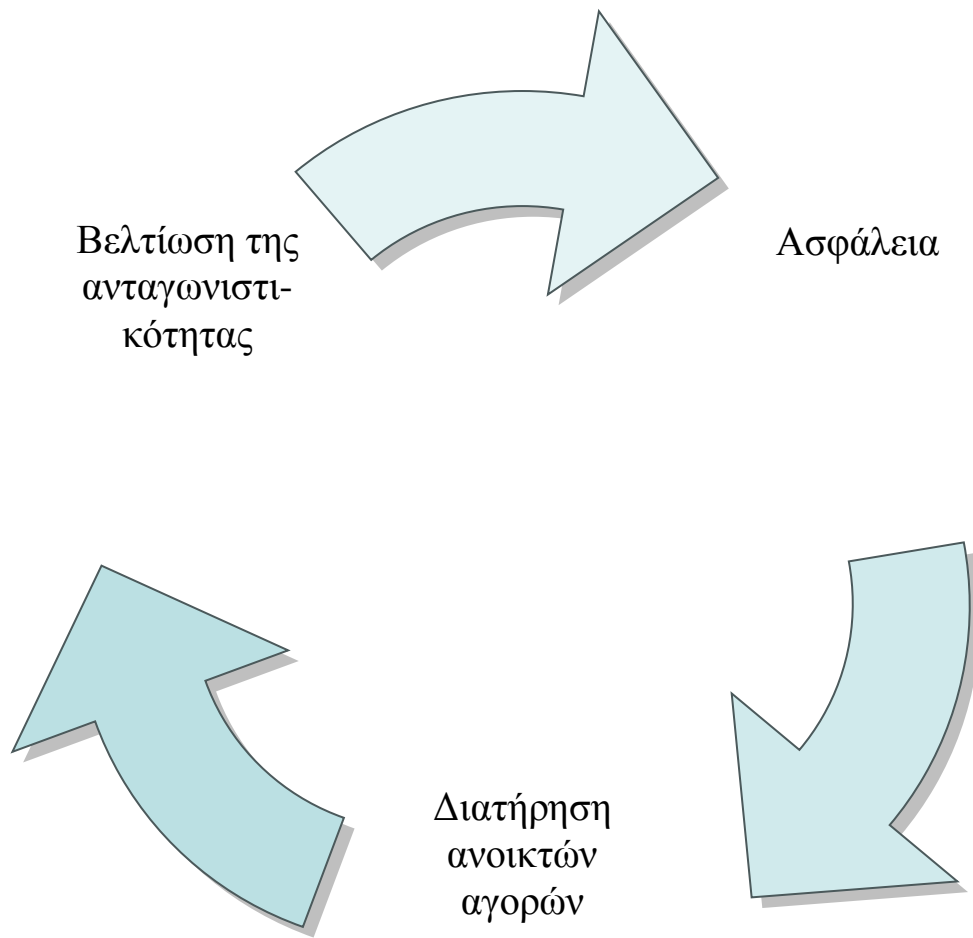
Κάνοντας ένα μικρό σχολιασμό για τα 4 στοιχεία – πυλώνες για τη στρατηγική της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση διακρίνουμε πρωτοβουλίες οι οποίες περιείχαν ένα συνδυασμό φιλελεύθερου προσανατολισμού καθώς και μιας μορφής ευρωπαϊκού προστατευτισμού με απώτερο στόχο την εξασφάλιση ενός νομοθετικού πλαισίου για την ενίσχυση του νηολογίου – σημαίας των χωρών μελών της κοινότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι μεγάλο μέρος των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών πραγματοποιείται στην Ευρώπη.

---

<sup>47</sup> Σ. Θεοδωρόπουλος, 2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 36

<sup>48</sup> dumping

Με την αναδιατύπωση της ναυτιλιακής στρατηγικής καταλήγουμε στο τρίπτυχο:



### **3.3 Η μελλοντική πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών**

Η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, τα δικαιώματα των επιβατών στα επιβατηγά πλοία, και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για τη ναυτιλία μέχρι το 2018 περιλαμβάνονται στα θέματα του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. που πραγματοποιήθηκε την 30-31 Μαρτίου 2009 στις Βρυξέλες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναζητά τρόπους μείωσης των γραφειοκρατικών διαδικασιών, προκειμένου οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές να καταστούν ελκυστικότερες, αποτελεσματικότερες, ανταγωνιστικότερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον.

Όσοι ασχολούνται με το αντικείμενο της έχουν κατανοήσει ότι ποντοπόρος ναυτιλία αποδίδει σε τρία βασικά στοιχεία που μας απασχολούν και ενδιαφέρουν όλους ανεξαιρέτως.

Η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων ωφελεί:

- στη μείωση του μεταφορικού κόστους,
- στο περιβάλλον λόγω μείωσης των εκπεμπόμενων αερίων ρύπων,
- στην αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων και στη μείωση των ατυχημάτων.

Το βασικότερο χρηματοδοτικό πρόγραμμα που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι το Marco Polo<sup>49</sup> το οποίο χαρακτηρίζεται από ελλιπής χρηματοδότηση. Σύμφωνα με όσα ορίζει το ευρωπαϊκό αυτό πρόγραμμα πρόκειται να συμβάλλει στην επίτευξη ενός αποτελεσματικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών, βοηθώντας να στραφεί μέρος των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες

---

<sup>49</sup> Στις 14 Ιουλίου 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε, ως συνέχεια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το κοινοτικό χρηματοδοτικό Πρόγραμμα Marco Polo (2003-2006), νέα πρόταση Κανονισμού για το επονομαζόμενο Πρόγραμμα Marco Polo II. Το Πρόγραμμα καλύπτει τη χρονική περίοδο 2007-2013 με συνολικό προϋπολογισμό 740 εκατ. Ευρώ και με ετήσια κατά προσέγγιση κατανομή τα 106 εκατ. Ευρώ. Το πρόγραμμα μαζί με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών θα είναι τα σημαντικότερα χρηματοδοτικά εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την επίτευξη των στόχων της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές τα επόμενα χρόνια. Στο Marco Polo II ως δικαιούχοι για χρηματοδότηση ορίζονται, εκτός των 25 Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό ένταξη χώρες και γειτνιάζουσες τρίτες χώρες. Με το Marco Polo II παραμένουν οι τρεις προαναφερθείσες κατηγορίες και εισάγονται δύο νέες προς χρηματοδότηση: οι θαλάσσιες λεωφόροι (Motorways of the Sea) με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35 %, και οι δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας (traffic avoidance actions) με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35 %.

<http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=28664>

μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς συνδυασμένο τρόπο μεταφοράς. Για το σκοπό αυτό το Πρόγραμμα χρηματοδοτεί δράσεις στροφής των εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ άλλων, προς θαλάσσια μέσα (modal shift actions), της τάξης των 250 εκ. τόνο-χιλιομέτρων κατ' ελάχιστο για κάθε δράση, δράσεις καταλυτικού χαρακτήρα (catalyst actions) που αφορούν πρωτοποριακούς τρόπους διαχείρισης εμπορευματικών φόρτων και δράσεις κοινής διδασχής για μεταφορά τεχνογνωσίας (common learning actions), με μετρήσιμα και τεκμηριωμένα αποτελέσματα.

Μεταξύ των αποφάσεων για τη ναυτιλιακή πολιτική που πρόκειται να ακολουθήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι και η προώθηση μέτρων και μηχανισμών για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας και ναυτιλιακής έρευνας. Η έρευνα της Ε.Ε. μπορεί να συμβάλλει στην προαγωγή κοινών προσπαθειών εκ μέρους των ερευνητικών κοινοτήτων του τομέα της θάλασσας και του τομέα της ναυτιλίας που να ξεπερνούν τους συγκεκριμένους κλάδους.

Η στρατηγική<sup>50</sup> ακολουθεί τις εξής κατευθύνσεις:

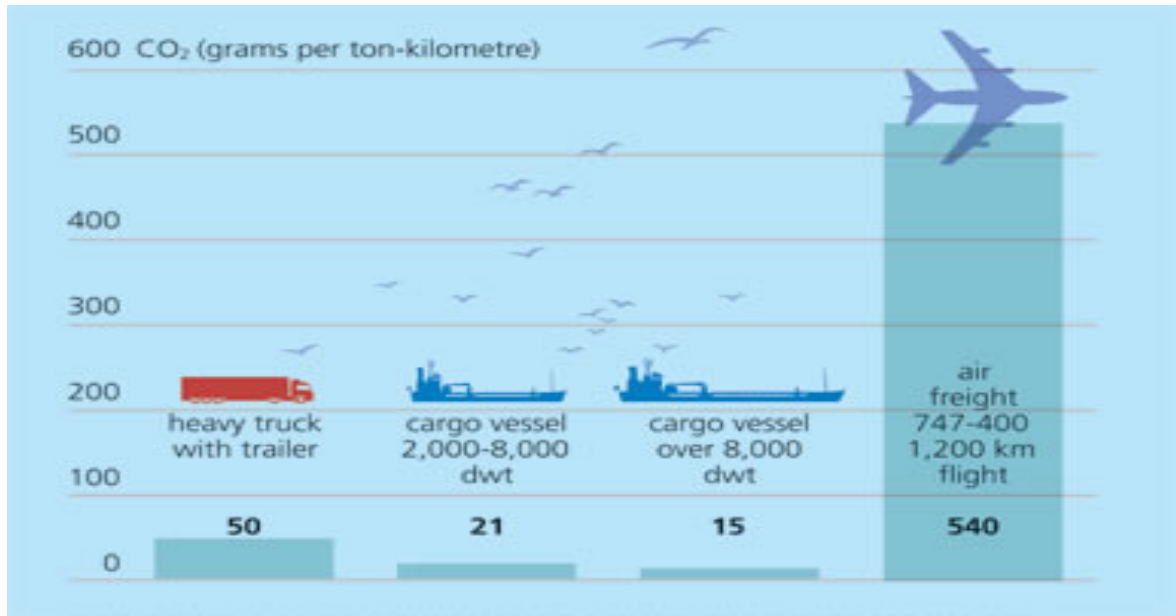
- Αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας των συστημάτων και των αλληλεπιδράσεων, μέσω ενισχυμένης ενοποίησης της γνώσης και της έρευνας.
- Προώθηση νέων μορφών διαχείρισης στην έρευνα με τις οποίες θα επιδιωχθεί η επίτευξη ομοφωνίας μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών και θα καθιερωθεί ένας συνεχής διάλογος μεταξύ επιστημόνων, αρμοδίων για τη χάραξη πολιτικής, βιομηχάνων και εκπροσώπων της κοινωνίας.

Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία του Κυπριακού Ναυτικού Συμβουλίου η διεθνής ναυτιλία συμβάλει γενικότερα στη:

- μεταφορά σε ποσοστό 90% του Διεθνές Εμπορίου,
- ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων,
- εργασία καθώς 1.25 εκατομμύρια Ναυτικοί εργάζονται στην Διεθνή Ναυτιλία,
- προστασία του περιβάλλοντος διότι αποτελεί το φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς αγαθών.

---

<sup>50</sup> [http://www.express.gr/news/shipping/72753oz\\_2008090972753.php3](http://www.express.gr/news/shipping/72753oz_2008090972753.php3)



Πηγή: Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο

Σύμφωνα με έρευνα<sup>51</sup> πρόκειται να σας παραθέσουμε στοιχεία που έχουν σχέση με την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Πρέπει να καταστήσουμε σαφές ότι όλα τα επίσημα στοιχεία χρονολογούνται και κατατάσσονται με βάση κανονικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες<sup>52</sup>. Επισημαίνουμε αυτή τη λεπτομέρεια διότι από το καλοκαίρι του 2008 έως και σήμερα που γράφεται η εργασία αυτή, η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει επηρεάσει όλους τους τομείς της οικονομίας με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εξαιρεθεί ο κλάδος της ναυτιλίας.

Οι αγορές ναυτιλιακών προϊόντων διανύουν την τελευταία τετραετία μία από τις ιστορικά καλύτερες περιόδους τους υποστηριζόμενες από την ισχυρή διεθνή ζήτηση για τα βασικά εμπορεύματα, κάτι που οδήγησε σε αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου την τελευταία επταετία στην τάξη του 8,3% ετησίως. Από τις αρχές του 2004 η αργή προσαρμογή της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου σε σχέση με την υπερβολική ζήτηση και σε συνδυασμό με τον υπερβολικό συνωστισμό στα λιμάνια οδήγησε σε αύξηση των ναύλων κατά 180% υψηλότερα από τις αρχές του 2004. Η πιο σημαντική μεσοπρόθεσμη πρόκληση είναι από το 2008 – 2010 είναι η παραγγελίες νέων πλοίων με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας σε ποσοστό 28% της τρέχουσας μεταφορικής δυνατότητας του παγκόσμιου στόλου. Όλα αυτά τα στοιχεία χαρακτηρίζουν την παγκόσμια ναυτιλία η οποία αντιπροσωπεύει ποσοστό άνω του

<sup>51</sup> Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας, Ιούνιος 2008

<sup>52</sup> Πριν από 10 περίπου μήνες

85% του παγκόσμιου εμπορίου. Δυστυχώς όλα τα στοιχεία καταρρέουν εξαιτίας της επικείμενης οικονομικής κρίσης.

### 3.3.1 Η εξέλιξη της χωρητικότητας του εμπορικού στόλου των κυριότερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου από το 2002 έως και το 2004.

ποσά σε χιλιάδες κοχ (ΚΟΧ-ΓΡΤ)	2002	2003	2004
Ελλάδα	33.189	35.949	36.885
Ιαπωνία	13.918	13.562	13.180
Ηνωμένο Βασίλειο	13.718	17.261	18.293
Ρωσία	10.380	10.431	8.639
Νορβηγία	22.195	20.509	18.936

Πηγή: Γ. Γ. ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που εκλαμβάνουμε από τον πίνακα, σε γενικότερα πλαίσια η Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν μια σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας του εμπορικού τους στόλου ενώ σε Ιαπωνία, Ρωσία και Νορβηγία καταγράφεται μείωση της χωρητικότητας με την Τρίτη αριθμητικά χώρα να καταγράφει απώλεια άνω των 3000 χιλ. κοχ.

### **3.4 Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική**

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη, εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους, σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο «forum» και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης, η οποία αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων, μετουσιώνουν της επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου. Οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Στα

πλαίσια αυτά, το YEN αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, όπου πάνω της οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας.<sup>53</sup>

Με πολύ απλά λόγια η ελληνική πολιτική για τη ναυτιλία τείνει να συμβαδίζει εξολοκλήρου με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική κάτι που σημαίνει πως η Ελλάδα ταυτίζεται με τις παγκόσμιες απαιτήσεις για τον κλάδο της ναυτιλίας. Είναι αδύνατον να ακολουθήσει διαφορετική πολιτική διότι η Ελλάδα έχει καταστεί ως παγκόσμια εμπορική ναυτιλιακή δύναμη με διεθνή αναγνώριση.

---

<sup>53</sup> <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=2568143DCBC32F6224112F12E64C0605?prnbr=25210>



### 3.5 Αριθμητικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας

Αριθμός πλοίων και αριθμός Ελλήνων και ξένων ναυτικών, που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2004 και 2006 **Error! Not a valid link.**

Κατηγορίες πλοίων Εθνικότητα ναυτικών	Σύνολο απογραφέντων πλοίων και ναυτικών	Πλοία που ήταν σε εργασία					Πλοία σε αργία ή παροπλισμό
		Σύνολο	Φορηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά- Τουριστικά	Λοιπά	
<b>Αριθμός πλοίων</b>							
2004	1.318	1.211	442	345	336	88	107
2006	1.328	1.202	390	364	384	64	126
<i>Μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς 2006/2004</i>	10	-9	-52	19	48	-24	19

<b>Αριθμός Ελλήνων ναυτικών</b>							
2004	16.672	16.621	4.793	3.682	7.565	581	51
2006	14.872	14.766	3.860	3.553	7.010	343	106
<i>Μεταβολή 2006/2004</i>							
<i>Σε απόλυτους αριθμούς</i>	-1.800	-1.855	-933	-129	-555	-238	55
<i>Σε ποσοστό %</i>	-10,8	-11,2	-19,5	-3,5	-7,3	-41,0	107,8

<b>Αριθμός Ξένων ναυτικών</b>							
2004	7.924	7.924	3.828	3.178	918	0	0
2006	6.804	6.788	3.308	3.241	237	2	16
<i>Μεταβολή 2006/2004</i>							
<i>Σε απόλυτους αριθμούς</i>	-1.120	-1.136	-520	63	-681	2	16
<i>Σε ποσοστό %</i>	-14,1	-14,3	-13,6	2,0	-74,2	0,0	0,0

<b>Σύγκριση ποσοστιαίας συμμετοχής (%) ναυτικών</b>							
<b>Ελλήνων</b>							
2004	67,8	67,7	55,6	53,7	89,2	100,0	100,0
2006	68,6	68,5	53,9	52,3	96,7	99,4	86,9
<i>Μεταβολή 2004/2006</i>	0,8	0,8	-1,7	-1,4	7,5	-0,6	-13,1
<b>Ξένων</b>							
2004	32,2	32,3	44,4	46,3	10,8	0,0	0,0
2006	31,4	31,5	46,1	47,7	3,3	0,6	13,1
<i>Μεταβολή 2004/2006</i>	-0,8	-0,8	1,7	1,4	-7,5	0,6	13,1

\* Κατάσταση που βρέθηκαν τα πλοία κατά την ημέρα της απογραφής

Πηγή: Γ. Γ. ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα που έχουν να κάνουν με τον αριθμό των πλοίων κατά τις απογραφές που πραγματοποίησε η εθνική στατιστική υπηρεσία μεταξύ των

ετών 2004 και 2006 διακρίνουμε αύξηση 10 αριθμητικών μονάδων (πλοία) με ταυτόχρονη αύξηση περίπου στο διπλάσιο των παροπλισμένων πλοίων (19 παροπλισμένα πλοία). Με απλά μαθηματικά ο αριθμός των εν ενεργεία πλοίων μειώνεται κατά 9 μονάδες. Αναλυτικότερα, είναι εμφανής η μείωση στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων(φορτηγά και λοιπά) με ταυτόχρονη αύξηση στα τουριστικά, επιβατηγά και δεξαμενόπλοια. Τα φορτηγά πλοία μειώνονται από 442 το 2004 σε 390 το 2006 μείωση κατά 52 μονάδες. Η ίδια κατάσταση υπάρχει και στα διάφορα πλοία αφού από 88 (2004) μειώνονται σε 64 (2006) . Αντίθετα τα δεξαμενόπλοια αυξάνονται κατά 19 κάτι που οφείλεται στην αύξηση της ζήτησης του μαύρου χρυσού ενώ στα τουριστικά - επιβατηγά έχουμε αύξηση 48 αριθμητικών μονάδων κάτι που οφείλεται στην αύξηση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας και γενικότερα των εταιρειών που εδρεύουν στην Ελλάδα.

Την ίδια τάση ακολουθεί και η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών στα αντίστοιχα πλοία. Σε γενικότερα πλαίσια, διακρίνουμε μείωση των ναυτεργατών με ελληνική υπηκοότητα ανάμεσα στις 2 χρονικές περιόδους. Σε απόλυτο αριθμό αυτό μεταφράζεται σε μείον 1855 εργαζομένους συμπεριλαμβανομένου και αυτών από τα παροπλισμένα πλοία. Τα στοιχεία είναι ποιο ενθαρρυντικά αλλά σε πολύ μικρό ποσοστό για τους ξένους ναυτεργάτες που απασχολούνται σε ελληνόκτητα πλοία. Ποιο αναλυτικά, διακρίνουμε πολύ μικρή αύξηση στα δεξαμενόπλοια η οποία είναι απόλυτα φυσιολογική αν αναλογιστούμε ότι κάθε χρόνο κάποιοι εργαζόμενοι συνταξιοδοτούνται και αποχωρούν ενώ κάποιοι άλλοι κάνουν τα πρώτα βήματα στο ναυτικό επάγγελμα. Σύμφωνα με την αύξηση των δεξαμενόπλοιων που παρατηρούμε καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν γενικότερα συγκρατημένες τάσεις όσον αφορά τις προσλήψεις για το επάγγελμα του ναυτικού από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εν τέλει δεν υπάρχει το απαιτούμενο εργατικό δυναμικό για την πλήρη στελέχωση των εμπορικών πλοίων (άποψη που ισχυρίζονται πολλά στελέχη του επαγγέλματος).

Το τελευταίο κομμάτι του πίνακα έχει να κάνει με το ποσοστό συμμετοχής των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών στην ενεργό δράση των ναυτιλιακών δεδομένων. Αν δε λαμβάναμε υπόψη τα στοιχεία των δύο τελευταίων υπο – πινάκων θα μπορούσαμε να καταστήσουμε σαφές με μια γρήγορη ματιά ότι ευνοούνται κυρίως οι αλλοδαποί ναυτικοί. Σύμφωνα με την επίσημη έρευνα οι Έλληνες ναυτικοί είναι ενεργοί κατά 0,8% παραπάνω από τους αλλοδαπούς. Το πρόσημο είναι θετικό αλλά όχι και σπουδαίο για μια αυτόνομη και σημαντική ναυτική δύναμη όπως η Ελλάδα.

Παρ' όλα αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός ότι μεταξύ των παροπλισμένων πλοίων οι Έλληνες ναυτικοί είναι λιγότεροι κατά 13% περίπου σε σχέση με τους αλλοδαπούς. Το στοιχείο αυτό γίνεται αντιληπτό, ως προσπάθεια των εφοπλιστών να απασχολούν μεταξύ των ανθρωπίνων πόρων που διαθέτουν περισσότερους Έλληνες απ' ότι τους ξένους.

### 3.6 Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου σήμερα

Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές τα πιο πρόσφατα στοιχεία που υπάρχουν δημοσιευμένα για τον Φεβρουάριο του 2009 σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση<sup>54</sup> της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου έχει ως εξής<sup>55</sup>:

Φορτηγά	622 πλοία	14.903.657 ΚΟΧ*
Δεξαμενόπλοια	528 πλοία	22.906.121 ΚΟΧ*
Επιβατηγά και λοιπά πλοία	936 πλοία	1.744.901 ΚΟΧ*
Σύνολο	2.086 πλοία	39.554.679 ΚΟΧ*

\*κόρων ολικής χωρητικότητας

Στη συνέχεια της έρευνας για το χρονικό διάστημα Δεκέμβριος 2000 - Φεβρουάριος 2009 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 6,0%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 44,7%
- Μείωση των φορτηγών πλοίων κατά 0,5%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 25,4%
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 15,5%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 62,5%
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 5,8%

<sup>54</sup> Ειδικότερα, στην έρευνα αυτή περιλαμβάνονται όλα τα πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, που έχουν κατασκευασθεί αποκλειστικώς ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που κατοικούν στη χώρα μας

<sup>55</sup> <http://www.naftikachronika.gr/viewmore.asp?ArticleID=2418&lang=gr&cat=10>

- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 29,6%.

### **3.7 Πρόβλεψη για τη ναυπηγοεπισκευαστική οικονομία<sup>56</sup>**

Σε «δύσκολες θάλασσες» βρίσκεται ο τομέας των ναυπηγήσεων. Από το δεύτερο μισό του 2008 και μετά έχει βιώσει τη μεγαλύτερη καταστροφή. Το 2009 μπήκε με τους χειρότερους οιωνούς για τον τομέα των νέων κατασκευών και δεν είναι λίγοι αυτοί που πιστεύουν πως θα είναι πολύ δύσκολο να ανατραπεί η υπάρχουσα κατάσταση. Όμως, με τα σημερινά στοιχεία παρατηρούμε τον τελευταίο καιρό μια κινητικότητα στον τομέα των newbuildings, που δεν περιορίζεται μόνο σε κάποιες διερευνητικές προσπάθειες από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά επεκτείνεται σε συζητήσεις που αφορούν το χρόνο παράδοσης αλλά και τις τιμές.

Από τη μεριά τους, τα ναυπηγεία έδειχναν το περασμένο διάστημα μια διστακτικότητα στο να προχωρήσουν σε συζητήσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες, μιας και η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας παρέμενε ρευστή. Αυτή η τακτική που ακολουθούσαν δε θα μπορούσε να κρατήσει για πολύ, αφού η κρίση αναγκάζει πολλά από αυτά να αναθεωρήσουν τις απόψεις τους στο θέμα των τιμών.

Σύμφωνα με τον βρετανικό ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons, υπάρχει μείωση τιμών κατά 20% στις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Η πτώση αυτή των τιμών είναι σίγουρο ότι θα αποτελέσει την αιτία για την έναρξη σκληρών διαπραγματεύσεων ανάμεσα στους εφοπλιστές που προχώρησαν σε παραγγελίες τον τελευταίο χρόνο και τα ναυπηγεία.

#### **3.7.1 Η αγορά των ναυπηγήσεων της Κίνας και της Κορέας**

«Αναλυτές πιστεύουν πως η πτώση των κινέζικων ναυπηγείων σε σχέση με τις νέες κατασκευές θα αγγίξει το τρέχον έτος το 90%. Ήδη από τις αρχές του έτους παρατηρείται πτώση που αγγίζει το 78%»<sup>57</sup>. Τα ναυπηγεία έχουν ολοκληρώσει

<sup>56</sup> Άρθρο εξ ολοκλήρου βασισμένο στην εφημερίδα Η ΑΕΙΑ, Σάββατο 22 Αυγούστου, σελ 67, Ο «ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ» ΓΙΑ ΤΑ NEWBUILDINGS

<sup>57</sup> σύμφωνα με δήλωση του Ν. Μικρούλη, managing director MM Marine Integrated Systems

κατασκευές μεταξύ του Ιανουαρίου και του Ιουλίου 2009 που αγγίζουν τους 18,8 εκατ. Τόνους. Από αυτούς μόλις τα 7 εκατ. τόνοι αντιστοιχούν σε νέες παραγγελίες»<sup>58</sup>. Αντίθετα τα κορεάτικα ναυπηγεία δεν δέχονται να ρίξουν τις τιμές τους ή να επαναδιαπραγματευτούν τα υπάρχοντα συμβόλαια μειώνοντας τις τιμές τους. Το μόνο που δέχονται να κάνουν για τα είδη υπογεγραμμένα συμβόλαια είναι οι μετατροπές πλοίων σε άλλους τύπους και η παράταση του χρόνου παράδοσης.

### 3.7.2 Νέες παραγγελίες

Το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών στις αρχές Ιουλίου 2009 περιλάμβανε την κατασκευή 9135 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 534 εκατ. τόνων.

Όσον αφορά τους τύπους των υπό ναυπήγηση πλοίων είναι<sup>59</sup>:

- 3319 φορτηγά πλοία (39%)
- 1984 δεξαμενόπλοια (22%)
- 1027 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (11%)
- 1022 offshore πλοία (11%)
- 1774 άλλοι τύποι πλοίων (20%)

---

<sup>58</sup> σύμφωνα με το υπουργείο βιομηχανίας της Κίνας

<sup>59</sup> Η ΑΞΙΑ, Σάββατο 22 Αυγούστου, σελ 67 & οίκος Clarksons

### 3.8 Ελληνική ακτοπλοΐα

Έως και αυτό το σημείο αποκομίσαμε πολλά θετικά στοιχεία που έχουν να κάνουν με την ποντοπόρο εμπορική ναυτιλία, αλλά τι συμβαίνει με την ακτοπλοΐα;

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι απλή με την προϋπόθεση ότι θα λάβουμε υπόψη την περίπτωση της νησιωτικής Ελλάδας καθώς και μια έρευνα<sup>60</sup>.

«Μέχρι τη δεκαετία του 1990 το ελληνικό ενδιαφέρον για ακτοπλοϊκές δραστηριότητες σε διεθνή ύδατα ήταν περιορισμένο. Υπήρχαν μεν οι γραμμές της Αδριατικής, αλλά η διαδρομή Πάτρας-Αγκόνας κρατούσε γύρω στις 36 ώρες και επικεντρωνόταν στην τουριστική κίνηση.

Τα αυτοκίνητα, με τους πολλούς επιβάτες τους, άξιζαν από πλευράς ναύλων 3,5 περισσότερο από τα φορτηγά και, κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών, οι νταλίκες που δεν μετέφεραν ευπαθή προϊόντα συχνά έμεναν στη λίστα αναμονής για πολλές ημέρες.

Η κατάσταση άλλαξε μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, καθώς η εμφύλια σύγκρουση προκάλεσε διαταραχή στις οδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, υποχρεώνοντας τους μεταφορείς να αναζητήσουν εναλλακτικές διαδρομές. Οι Έλληνες εφοπλιστές ανταποκρίθηκαν δημιουργώντας μια θαλάσσια «γέφυρα» με την Ιταλία.

Οι μεγάλες εταιρείες καθιέρωσαν τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές που συνέδεαν την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα με το Μπάρι και την Αγκόνα και αργότερα την Τεργέστη και τη Βενετία.

Η Minoan ήταν η πρώτη που εισήγαγε ταχύπλοα στις γραμμές της Ιταλίας μειώνοντας το χρόνο μετάβασης από την Πάτρα στην Αγκόνα σε 22 ώρες. Η Strintzis (μετέπειτα Blue Star) ακολούθησε το παράδειγμά της, για να ξεπεραστεί από την Attica, που με το νέο στόλο της από σκάφη Superfast RoPax μείωσε το χρόνο του ταξιδιού στην Αγκόνα πρώτα στις 20 ώρες και κατόπιν στις 19.

Η μεταφορά φορτηγών έγινε σημείο αναφοράς του κλάδου. Οι κύριοι παράγοντες ήταν η χωρητικότητα των γκαράζ σε lane meters και η ταχύτητα με την οποία μπορούσε το σκάφος να πραγματοποιήσει τον διάπλου.

---

<sup>60</sup> businessfile, October 2008, A survey of greek ferries and ports by Robert Mc Donald, σελ 22 - 26

Αρχικά, τα ταχύπλοα της Superfast, με γκαράζ σχεδόν 2.000 lane metres (χώρος για περίπου 110 φορτηγά) και υπηρεσιακή ταχύτητα 28-29 κόμβων, απέσπασαν σχεδόν τη μισή κίνηση στις γραμμές της Αδριατικής.

Μετά την άρση του καμποτάζ στην Ε.Ε. η Attica εφάρμοσε τη φόρμουλα χώρου/ταχύτητας πρώτα στα δρομολόγια της Βαλτικής, κατόπιν στις συνδέσεις Γερμανίας-Φιλανδίας και αργότερα στη Βόρεια Θάλασσα συνδέοντας τη Σκωτία με το Βέλγιο.

Την τρέχουσα δεκαετία, ωστόσο, μπήκε στη συνάρτηση και ένας τρίτος παράγοντας. Αρχής γενομένης από το 2003, και συγκεκριμένα από το 2006, το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων εκτινάχθηκε στα ύψη υποχρεώνοντας τις εταιρείες να επιβάλλουν επίναυλους. Έτσι μειώθηκε η κίνηση δημιουργώντας έναν φαύλο κύκλο. Τον Σεπτέμβριο, λόγω χάρη, η Attica Group διέκοψε το δρομολόγιο Ρόσαιθ-Ζεμπρούγκε υποστηρίζοντας ότι οι πελάτες δεν ήταν αρκετοί για να καλύψουν το κόστος.

Ο σχεδιασμός των νέων οχηματαγωγών σκαφών επικεντρώνεται στη μεγιστοποίηση του χώρου των γκαράζ έτσι ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας. Ένα σκάφος με 50% μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα χρειάζεται μόλις 20% παραπάνω καύσιμα. Η Grimaldi Group, λόγω χάρη, πρόσφατα ναυπήγησε δύο cruise ferry (επιβατηγά-οχηματαγωγά με προδιαγραφές κρουαζιερόπλοιων) με χωρητικότητα γκαράζ 3.000 lane meters<sup>61</sup> και υπηρεσιακή ταχύτητα 30 κόμβων.

Τα σκάφη έχουν κόστος γύρω στα 150 εκατ. ευρώ το καθένα και δυνατότητα μεταφοράς 2.140 επιβατών.

Τα δύο πρώτα σκάφη —Cruise Roma και Cruise Barcelona— δρομολογούνται στη γραμμή που συνδέει την Civitavecchia (το επίνειο της Ρώμης) με την πρωτεύουσα της Καταλανίας. Η εταιρεία σχεδιάζει τη ναυπήγηση άλλων δύο σκαφών αυτού του τύπου που θα χρησιμοποιηθούν από τη Minoan στην Αδριατική, με γκαράζ έως και 4.000 lane meters και ανυψούμενα καταστρώματα που προσφέρουν ποικιλία επιλογών.

Όταν εξαγόρασε τη Minoan, η Grimaldi παρουσίασε σχέδια για παροχή υπηρεσιών Διεθνών Οδικών Μεταφορών (TIR) μεταξύ Πάτρας/Ηγουμενίτσας-Αγκόνας/Βενετίας, με διακόμιση φορτίων με φορτηγά διαμέσου της βόρειας-κεντρικής Ιταλίας στο Λιβόρνο για μεταφόρτωση σε οχηματαγωγά με προορισμό τα

---

<sup>61</sup> Ισοδυναμεί με 214 νταλίκες

λιμάνια της δυτικής Μεσογείου, κατά μήκος των νότιων ακτών της Γαλλίας και της Ισπανίας, καθώς και προς τη Βόρειο Αφρική.

Η Ε.Ε. προσφέρει σημαντικές επιδοτήσεις για την προώθηση της στροφής από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές, μέσω προγραμμάτων όπως το «Motorways of the Sea»<sup>62</sup> και το «Marco Polo»<sup>63</sup>.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου η Grimaldi ανακοίνωσε ότι κατάφερε να διαπραγματευτεί χορήγηση δανείου 250 εκατ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων<sup>64</sup> για να ολοκληρώσει την κατασκευή των νέων πλοίων. Τα σκάφη θα φέρουν στον κλάδο την ίδια περίπτωση επανάσταση που έφεραν τα πλοία της Superfast στα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Το 2007 η αξία των δρομολογίων της Αδριατικής τοποθετούνταν στα 500 εκατ. ευρώ, αναλυόμενη σε 1,8 εκατ. επιβάτες, 400.000 αυτοκίνητα και 338.000 φορτηγά.

Το ελληνικό δίκτυο δρομολογίων εσωτερικού προσφέρει επίσης μια αγορά αξίας περίπου 500 εκατ. ευρώ. Εξυπηρετείται κυρίως από τη Hellenic Seaways, τη Minoan Lines, την Blue Star, την ANEK και σε μικρότερο βαθμό από τη NEA και τη ΣΑΟΣ.

Το 2007 το δίκτυο διακίνησε 12,6 εκατ. επιβάτες, 1,6 εκατ. ΙΧ και 468.000 φορτηγά.

Οι μεγάλες εισηγμένες εταιρείες μεταφέρουν σχεδόν τα δύο τρίτα των επιβατών, τα τρία τέταρτα των ΙΧ και γύρω στο 90% των φορτηγών.

Οι δημοφιλέστερες διαδρομές σε ό,τι αφορά:

- τους επιβάτες, είναι από τον Πειραιά στα νησιά του Αργοσαρωνικού (3,4 εκατ.), την Κρήτη (2,7 εκατ.) και τις ανατολικές Κυκλάδες (2,2 εκατ.),
- τα αυτοκίνητα, είναι το δρομολόγιο Πειραιάς-Κρήτη (380.000), Πειραιάς-Νησιά Αργοσαρωνικού (250.000) και Ραφήνα-Κυκλάδες (200.000),
- τα φορτηγά, είναι από Πειραιά προς Κρήτη (209.000), Δωδεκάνησα (78.000) και ανατολικές Κυκλάδες (47.000).

Το προφίλ του ελληνικού στόλου αλλάζει. Ο αριθμός σκαφών RoPax<sup>65</sup> μειώθηκε απότομα όταν η τότε κυβέρνηση εισήγαγε το κανόνα της απόσυρσης στην 30ετία, καθώς πολλοί πλοιοκτήτες πούλησαν σκάφη ελπίζοντας ότι θα μπορούσαν να τα αντικαταστήσουν με νεότερα.

---

<sup>62</sup> Ολοκληρωμένη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων

<sup>63</sup> Μεταφορές με διαφορετικά μέσα

<sup>64</sup> ΕΤΕπ

<sup>65</sup> Οριζόντια φορτοεκφόρτωση οχημάτων (Roll-on, roll-off) και μεταφορά επιβατών (pax).Ε/Γ, Ο/Γ



Σήμερα έχει σταθεροποιηθεί, αφού αρκετοί πλοιοκτήτες προτιμούν να αναβαθμίζουν τα παλαιότερα σκάφη τους παρά να ξοδεύουν για καινούργια, και μάλιστα σε περίοδο οικονομικής αβεβαιότητας.

Αυξάνεται συνεχώς η ζήτηση για αμιγή σκάφη μεταφοράς φορτίων τύπου RoRo, των οποίων όμως η προσφορά είναι περιορισμένη.

Ο αριθμός των υδροπτέρυγων μειώνεται εντυπωσιακά, αφού η ηλικία τους μεγαλώνει συνεχώς ενώ η ναυπήγησή τους είναι δαπανηρή. Σιγά σιγά αντικαθίστανται από ταχύπλοα καταμαράν και σκάφη μονού τοιχώματος, τα μεγαλύτερα εκ των οποίων διαθέτουν και χώρους γκαράζ.

Η κερδοφορία των ντόπιων εταιρειών δέχθηκε ισχυρό πλήγμα στο πρώτο εξάμηνο του 2008, εξαιτίας της ανόδου στο κόστος των καυσίμων.

Τον Ιούλιο του 2008 η τιμή του αργού εκτινάχθηκε στα 147 δολάρια το βαρέλι, από 75 δολάρια τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους, ανεβάζοντας το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων, το οποίο σχεδόν αναλογεί πλέον στο 50% του λειτουργικού κόστους.

Μέρος της αύξησης αποδόθηκε στους νέους κανόνες που θέσπισε η κυβέρνηση με σκοπό να περιορίσει τις εκπομπές βλαβερών ρύπων.

Από την 01.10.07 τα ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη υποχρεούνται να καίνε καύσιμα με περιεκτικότητα κάτω του 1,5% σε θείο, έναντι 3,5% που επιτρεπόταν προηγουμένως.»

#### Στόλος ανά τύπο Σκάφους

Τύπος	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
RoPax	72	76	75	73	64	52	51	51	51	
RoRo	6	5	5	6	7	8	8	8	8	
HSC	13	15	14	14	14	15	16	14	14	
Υδροπτέρυγα	28	29	29	29	27	9	9	9	8	
Σύνολο	119	125	123	122	112	82	74	72	71	

\*Για τις έξι εισηγμένες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες (Attica, Blue Star, Minoan, ANEK, NEA και ΣΑΟΣ), καθώς και τη Hellenic Seaways. *High Speed Craft (Σκάφη υψηλής ταχύτητας).*

Πηγή: «New Players in a Mature Market», Annual Report on the Greek Ferry Industry, XRTC Business Consultants, June 2008.

### **3.9 Είδη και κατηγορίες πλοίων**

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε στο διαχωρισμό των πλοίων διότι στην πραγματικότητα τα είδη των πλοίων είναι ποιο πολλά από αυτά που εμείς γνωρίζουμε ως απλοί παρατηρητές. Οι βασικότερες κατηγορίες πλοίων είναι :

- Φορτηγά
- Δεξαμενόπλοια
- Επιβατηγά
- Πλοία ειδικού προορισμού
- Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας

#### **3.9.1 Φορτηγά**

Ο όρος φορτηγό πλοίο αποτελεί μια γενικότερη έννοια μεταξύ των επιμέρους κατασκευαστικών προτύπων. Στη κατηγορία των φορτηγών πλοίων ανήκουν τα :

1. Bulk Carrier
2. Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών
3. Φορτηγιδοφόρα πλοία
4. Πλοία Mini Carriers
5. Φορτηγά – Οχηματαγωγά
6. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container - Ship)

##### **3.9.1.1 Bulk Carrier**

Με το γενικό όρο Bulk Carriers είναι γνωστά τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν χύμα (χύδην) ομοειδή φορτία. Ως Bulk Carrier εννοείται το φορτηγό πλοίο που έχει μόνο ένα κατάστρωμα και μπορεί να μεταφέρει διάφορα είδη χύμα ξηρών φορτίων που έχουν μεταξύ τους διαφορά συντελεστού στοιβασίας<sup>66</sup> μεταξύ 15 και 55 κυβικών ποδών ανά τόνο . Σε γενικές γραμμές η μορφή τους είναι τυποποιημένη αλλά

---

<sup>66</sup> Ο αριθμός που δείχνει πόσα κυβικά πόδια καταλαμβάνει ένας τόνος φορτίου. Διακρίνεται σε "βαρύ φορτίο" (=δεν καταλαμβάνει όλη τη χωρητικότητα των κυτών του πλοίου αλλά εξαντλεί την σε βάρος μεταφορική ικανότητα αυτού) & "ελαφρύ φορτίο" (=καταλαμβάνει όλη τη χωρητικότητα των κυτών του πλοίου αλλά δεν εξαντλεί την σε βάρος μεταφορική ικανότητα αυτού)

υπάρχουν κάποιες διαφορές ως προς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Το μηχανοστάσιο βρίσκεται στη πρύμη του πλοίου όπως επίσης και οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος. Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου διαθέτει συνήθως μεγάλα ανοίγματα αμπαριών τα οποία ανοιγοκλείνουν με μηχανικά μέσα.

Τα Bulk Carriers διακρίνονται σε :

**Ore Carriers**, τα οποία είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν μόνο μεταλλεύματα. Σε αυτή τη κατηγορία πλοίων το φορτίο μεταφέρεται μέσα σε 9 αμπάρια από τα οποία τα 4 έχουν σχήμα ειδικού κιβωτίου. Σημαντικό χαρακτηριστικό των πλοίων αυτών αποτελεί το γεγονός ότι δεν διαθέτουν αυτόνομα φορτοεκφορτωτικά μέσα αλλά υποστηρίζονται από μηχανήματα της ξηράς.

**Ore/ Oil Carriers**, είναι τα πλοία που μπορούν να μεταφέρουν μεταλλεύματα ή ακατέργαστο πετρέλαιο.

**Bulk Carriers**, είναι κατασκευασμένα για να μεταφέρουν διάφορα ξηρά φορτία όπως σιτηρά, ζάχαρη κα. . Χαρακτηριστικός τύπος πλοίου είναι τα Panamax (πλοία που έχουν τη μέγιστη χωρητικότητα με ταυτόχρονη δυνατότητα διέλευσης από τη διώρυγα του Παναμά).

**Bulk/ Oil Carriers**, μεταφέρουν υγρά και ξηρά φορτία.

**Ore/ Bulk/ Oil Carriers – O.B.O.** , είναι τα πλοία που διαθέτουν όλα τα χαρακτηριστικά των φορτηγών πλοίων που προαναφέραμε.

Γενικής χρήσης Bulk Carrier, είναι τα πλοία που προορίζονται να μεταφέρουν όλα τα ομοειδή χύμα φορτία.

### 3.9.1.2 Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών

Ο τύπος πλοίου συνδυασμένων μεταφορών είναι ιδιαίτερα γνωστός καθώς υπάρχουν εταιρείες οι οποίες επενδύουν σ αυτό. Η πραγματική ονομασία του συγκεκριμένου

τύπου πλοίου είναι άγνωστη στους περισσότερους (ROLL-ON/ROLL-OFF). Τα πλοία αυτά χαρακτηρίζονται ως RO - RO, κάτι που σημαίνει ότι τα φορτία εισάγονται με ειδικά τροχοφόρα.

### **3.9.1.3 Φορτηγιδοφόρα πλοία**

Είναι τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία τους μέσα σε φορτηγίδες. Διευκολύνουν ιδιαίτερα την κατάσταση στα λιμάνια καθώς και σε περιπτώσεις όπου το πλοίο δεν έχει τη δυνατότητα λόγω όγκου να πλησιάσει σε λιμάνια με μικρό βάθος. Οι φορτηγίδες ρυμουλκούνται στο λιμάνι για εκφόρτωση και έπειτα επιστρέφουν στο πλοίο.

### **3.9.1.4 Πλοία Mini Carriers**

Τα πλοία αυτά είναι σχετικά μικρά για το λόγο ότι ευνοούν την ανάγκη για μεταφορά εμπορευμάτων σε ποτάμια και αβαθείς υδάτινες περιοχές.

### **3.9.1.5 Φορτηγά – Οχηματαγωγά**

Η διεθνής ονομασία του συγκεκριμένου τύπου πλοίου είναι car-carrier και έχει κατασκευαστεί για τη μεταφορά οχημάτων με ασφαλή τρόπο ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης.

### **3.9.1.6 Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**

Επίσημη ονομασία στην ελληνική είναι εμπορευματοκιβωτιοφόρο αλλά λόγω της μεγάλης σε μήκος σύνθετης αυτής ονομασίας χρησιμοποιείται πιο εύχρηστα ο χαρακτηρισμός (containership). Τα πλοία αυτού του τύπου έχουν ναυπηγηθεί έτσι

ώστε τόσο τα αμπάρια όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις. Τα πλοία αυτά, με το είδος αυτό μεταφοράς των φορτίων περιορίζουν χρονικά στο ελάχιστο τη παραμονή τους στους λιμένες εκφορτώνοντας πλήρη και παραλαμβάνοντας κενά ή αντίστροφα, χωρίς να υφίστανται περισσότερες χρεώσεις.

### **3.9.2 Δεξαμενόπλοια**

Το δεξαμενόπλοιο (tanker) συμβολίζεται ως Δ/Ξ και δημιουργήθηκε από την ανάγκη να υπάρξει ένας ιδιαίτερος τύπος πλοίου όπου θα μεταφέρονται με ασφαλή τρόπο υγρά καύσιμα απαραίτητα για την ικανοποίηση των αναγκών της διεθνούς βιομηχανίας. Την ύπαρξη δεξαμενόπλοιων επιτάσσει το γεγονός ότι οι πετρελαιοπαραγωγικές περιοχές επέχουν σημαντικά από τα μεγάλο αστικά κέντρα των δυτικών προτύπων.

Το σύγχρονο δεξαμενόπλοιο μεταξύ άλλων χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι η μηχανή και η γέφυρα διακυβέρνησης του βρίσκονται στη πρύμη του πλοίου .

Ακόμα και σε αυτό τον τύπο πλοίου εκτός από το δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο υπάρχουν διάφοροι τύποι πλοίων οι οποίοι προσαρμόζονται στις ανάγκες του φορτίου που μεταφέρουν.

Άλλοι τύποι σε αυτήν τη κατηγορία είναι:

- Υγραεριοφόρα πλοία
- Πλοία μεταφοράς χημικών
- Οινοφόρα πλοία

Να σημειώσουμε ότι τα δεξαμενόπλοια καλύπτουν το 39% του παγκόσμιου στόλου.

### **3.9.3 Επιβατηγά**

Ένα πλοίο χαρακτηρίζεται ως επιβατηγό όταν έχει ως κύριο προορισμό τη μεταφορά επιβατών (πάνω από 12) και κινείται με συγκεκριμένα δρομολόγια.

Οι βασικότερες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων είναι:

- Αμιγή επιβατηγά πλοία, που μεταφέρουν αποκλειστικά και μόνο επιβάτες.
- Μικτά επιβατηγά πλοία, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων
- Επιβατηγά περιηγητικών πλόων, είναι τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες για περιήγηση ενώ παράλληλα προσφέρουν και ψυχαγωγία.
- Επιβατηγά-Οχηματαγωγά, αποτελούν ένα πολύ γνωστό τύπο πλοίου ιδιαίτερα στην χώρα μας. Διακρίνονται σε ανοιχτού και κλειστού τύπου πλοία. Συμβολίζονται με το χαρακτηριστικό Ε/Γ-Ο/Γ .
- Δυναμικώς υποστηριζόμενα πλοία, είναι τα πλοία με ιδιαιτερότητες όπως η υψηλή ταχύτητα. Αξίζει να σημειώσουμε ότι αυτό το είδος πλοίου κερδίζει τις προτιμήσεις των επιβατών αρκεί να εξαιρέσουμε το γεγονός ότι οι τιμές τους είναι σχετικά υψηλές. Τέτοιου είδους πλοία είναι τα υδροπτέρυγα, καταμαράν, hovercraft.

### **3.9.3.1 Κρουαζιερόπλοια**

Μια ιδιαίτερα διαδεδομένη κατηγορία πλοίων που επάγονται στα επιβατηγά είναι τα κρουαζιερόπλοια (Cruise Ships). Σε γενικότερα πλαίσια το κρουαζιερόπλοιο συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη με στο πλοίο με την επίσκεψη του σε ένα η περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια ικανοποιώντας την ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με νέους πολιτισμούς. Τα κρουαζιερόπλοια πρώτης γενιάς είχαν σχετικά μικρή μεταφορική δυνατότητα (κάτω από 1000 επιβάτες) ενώ συνήθως αποτελούσαν μετασκευασμένα επιβατηγά πλοία. Αντίθετα στη δεύτερη γενιά κρουαζιερόπλοιων παρατηρείται η τάση για αύξηση του αριθμού των εξωτερικών καμπινών, αυξημένη μεταφορική δυνατότητα επιβατών (ακόμα και 2000 επιβάτες) ενώ η πολυτέλεια και η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών με ποιότητα είναι μερικά από τα βασικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης τουριστικής βιομηχανίας των κρουαζιερόπλοιων.

### **3.9.3.2 Πλοία αναψυχής**

Φυσικά είναι αδύνατον να μην αναφερθούμε στα πλοία αναψυχής, κατηγορία όπου τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται και στη χώρα μας. Παγκόσμιες τάσεις τείνουν να κατευθύνουν επενδύσεις σε Μαρίνες για τον ελλιμενισμό πλοίων αναψυχής όπου θα υπάρχουν οι απόλυτες συνθήκες εξυπηρέτησης και ποιοτικών παροχών.

### **3.9.4 Πλοία ειδικού προορισμού**

Η τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία είναι αποκλειστικά και μόνο η παροχή υπηρεσιών με ταχύτητα και ασφάλεια. Η ανάγκη για εξειδίκευση των μεταφορών οδήγησε στην κατασκευή πλοίων που χρησιμοποιούνται για ειδικό προορισμό. Τέτοιου είδους πλοία ειδικεύονται στις μεταφορές ευπαθών φορτίων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- Πλοία ψυγεία
- Αλιευτικά πλοία
- Ωκεανογραφικά-επιστημονικά
- Μετεωρολογικά
- Καλωδιακά πλοία
- Φαρόπλοια
- Εκπαιδευτικά

### 3.9.5 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας συμβάλουν στη διευκόλυνση άλλων πλοίων καθώς και στα φορτία τους.

Μεταξύ άλλων τα βασικότερα είναι:

- Παγοθραυστικά
- Ναυαγοσωστικά
- Ρυμουλκά
- Πλωτά ναυπηγήματα<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Θεωρούνται τα πλωτά μέσα που στερούνται αυτοδύναμης κίνησης και παρέχουν βοηθητικές εργασίες στη ναυτιλία. Τέτοια είναι οι φορτηγίδες, οι βυθοκόροι, πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί.



## 4 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

### 4.1 Οργάνωση ναυτιλιακών εταιρειών

#### 4.1.1 Ιστορική αναδρομή (Γενικά)

Ο πρώτος εμπνευστής της οργανωτικής δομής των επιχειρήσεων ήταν ο Μάξ Βέμπερ (1864-1920). Ο Μ. Βέμπερ ήταν Γερμανός κοινωνιολόγος και προσπάθησε να περιγράψει την επιχείρηση ως υποθετικό οργανισμό. Σύμφωνα με το οργανωτικό υπόδειγμα του Βέμπερ που ονομάστηκε γραφειοκρατία έχουμε:

1. κατανομή των εργασιών,
2. καλά καθορισμένη ιεραρχική εξουσία,
3. υψηλό βαθμό τυποποίησης των καθηκόντων,
4. απρόσωπες σχέσεις,
5. αποφάσεις για απασχόληση που βασίζονται στην αξία που έχει το άτομο,
6. σχέδια καριέρας για τους εργαζομένους,
7. σαφή διαχωρισμό της ζωής των εργαζομένων μέσα και έξω από την επιχείρηση.

Το οργανωτικό δημιούργημα του Βέμπερ αποκαλείται και "μηχανική γραφειοκρατία" διότι χαρακτηρίζεται από ένα τρόπο οργάνωσης με υψηλό βαθμό πολυπλοκότητας, τυποποίησης αλλά και συγκέντρωσης της εξουσίας.

Ο δεύτερος μεγάλος φιλόσοφος που ακούει στο όνομα Τέιλορ δεν έδειξε ιδιαίτερα μεγάλο ενδιαφέρον για την οργάνωση των επιχειρήσεων, αντίθετα ασχολήθηκε με τη διοίκηση των επιχειρήσεων.

Ένας τρίτος εξαιρετικά σημαντικός φιλόσοφος που ασχολήθηκε με την οργάνωση των επιχειρήσεων ήταν ο Φεγιόλ. Από τον Φεγιόλ προτάθηκαν 14 αρχές με στοιχεία τα οποία ισχύουν ακόμη και σήμερα.

#### 4.1.2 Η θεωρία της οργάνωσης των επιχειρήσεων

Η θεωρία της οργάνωσης των επιχειρήσεων είναι μια επιστήμη η οποία ανήκει στην ευρύτερη επιστήμη του Μάνατζμεντ και μελετά τη δόμηση και το σχεδιασμό των επιχειρήσεων . Με τον όρο "δόμηση των επιχειρήσεων" αναφερόμαστε στον τρόπο με τον οποίο κατανέμονται οι δουλειές που ανατίθενται σε κάθε άτομο καθώς επίσης και στην ύπαρξη ενός συστήματος αναφοράς από τον υφιστάμενο προς τον προϊστάμενο του κάθε τομέα.. Ως τρίτο στοιχείο που χαρακτηρίζει τον όρο της δόμησης των επιχειρήσεων είναι οι κάθε είδους αποφάσεις συντονισμού με απώτερο στόχο την καλύτερη λειτουργία της επιχείρησης. Τέλος, σύμφωνα με τη θεωρία, υπάρχουν υποδείγματα και τρόποι συμπεριφοράς έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο μέγιστος βαθμός "υγιούς" συναλλαγής μεταξύ των εργαζομένων καθώς και η αποφυγή οποιασδήποτε αντιδικίας.

Με πολύ απλά λόγια η θεωρία της οργάνωσης των επιχειρήσεων αναλύει τον τρόπο με τον οποίο δομούνται-κατασκευάζονται οι επιχειρήσεις όσον αφορά το πρακτικό και το θεωρητικό κομμάτι .

Όσον αφορά τις συνιστώσες της Οργανωτικής δόμησης των επιχειρήσεων καταλήγουμε στο τρίπτυχο.



ΠΗΓΗ: Γουλιέλμος από Robbins S.P., 1990, p.5

### 4.1.3 Πολυπλοκότητα της οργάνωσης των επιχειρήσεων

Η διαδικασία της οργάνωσης των επιχειρήσεων είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και εξαρτάται από τις συνθήκες που λαμβάνουν χώρα σε κάθε επιχείρηση. Η διαφοροποίηση που έχει να κάνει με το οργανωτικό κομμάτι της επιχείρησης διαχωρίζεται σε τρεις βασικές κατηγορίες. Αυτές είναι:

1) οριζόντια, 2) κάθετη, 3) στο χώρο με γεωγραφική προσέγγιση.

Ποιο αναλυτικά<sup>68</sup>,

**Οριζόντια διαφοροποίηση:** Ο όρος "οριζόντια διαφοροποίηση" έχει να κάνει με τη διάσταση των απόψεων που τυγχάνει να υπάρχουν μεταξύ των συντελεστών (στελέχη) της επιχείρησης. Π.χ. συναντούμε σύγκρουση απόψεων μεταξύ των στελεχών εξαιτίας της διαφορετικής παιδείας που έχει λάβει ο καθένας.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται για την οριζόντια διαφοροποίηση που έχουν σε σχέση με τη δομή τους. Ο λόγος δεν είναι άλλος εκτός από το μεγάλο αριθμό των ειδικοτήτων που χρησιμοποιούν αλλά και τις εργασίες εξειδικευμένης γνώσης - δεξιοτήτων που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία της επιχείρησης. Αξίζει να αναφέρουμε το παράδειγμα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία διαχειρίζεται πάνω από 50 πλοία και σύμφωνα με υπολογισμούς απαιτεί περίπου 16 τμήματα/ειδικότητες εργαζομένων αντιλαμβάνεται ο καθένας την οριζόντια διαφοροποίηση που υφίσταται καθώς και την ανάγκη της ύπαρξης σωστής οργανωτικής δομής.

Εν κατακλείδι οι βάσεις της οριζόντιας διαφοροποίησης είναι η εξειδίκευση και η τμηματοποίηση.

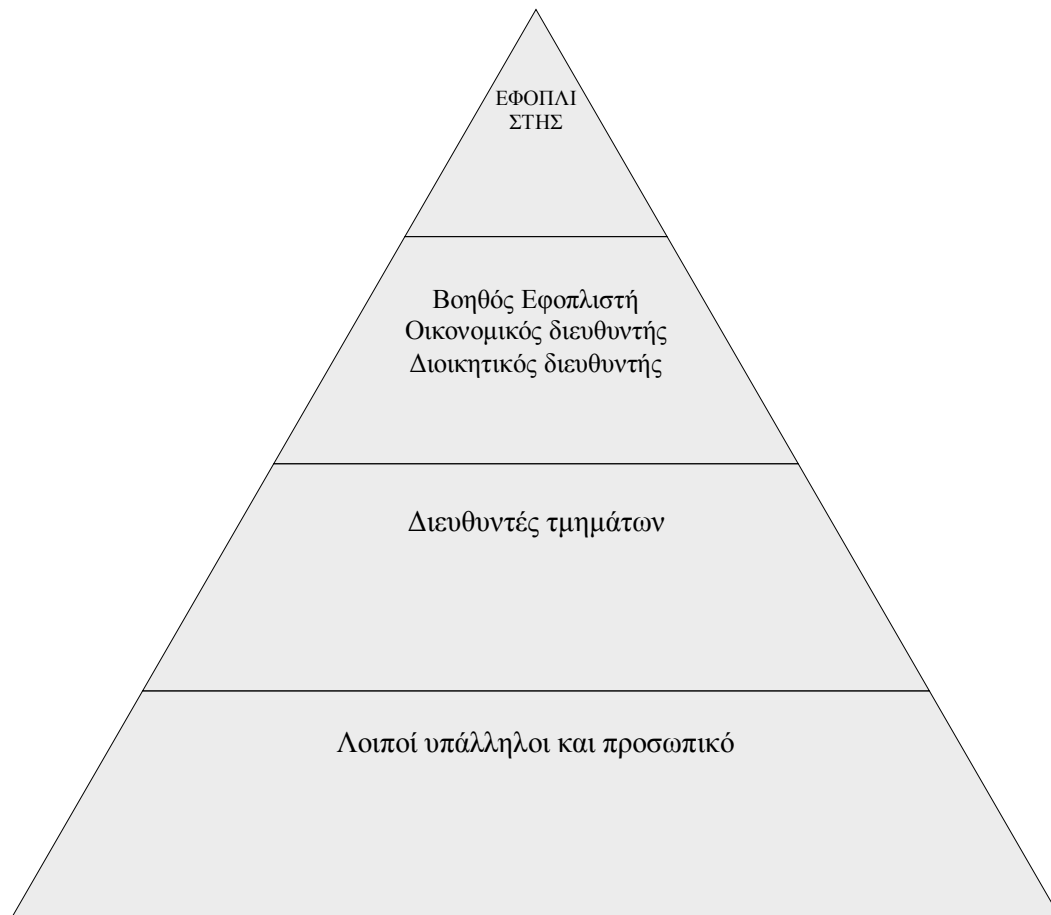
**Κάθετη διαφοροποίηση:** Με τον όρο "Κάθετη διαφοροποίηση" προσδιορίζουμε το βάθος της οργάνωσης υπό την έννοια της ύπαρξης επιπέδων ιεραρχίας που υπάρχουν μεταξύ των απλών υπαλλήλων και της διοίκησης. Η περίπτωση που εξετάζουμε ταυτίζεται με ένα ιδιαίτερα μεγάλο κόστος καθώς και ασυμφωνία μεταξύ των στελεχών διότι παρουσιάζονται μεγάλα προβλήματα συντονισμού.

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες συναντούμε σχέσεις προϊσταμένων-υφισταμένων σε όχι τόσο εκτεταμένη κλίμακα και αυτό διότι τα ιεραρχικά επίπεδα είναι πολύ λίγα (συνήθως 3-4). Τέλος η κάθετη διαφοροποίηση δεν αρμόζει σε μία

<sup>68</sup> Α. Γουλιέλμος, 2003, Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, σελ 37 - 45

ναυτιλιακή εταιρεία η οποία διαχειρίζεται πάνω από 50 πλοία και αυτό διότι 16 περίπου διευθυντές διαχειρίζονται περίπου 1500 άτομα με αποτέλεσμα οι αποφάσεις να κωλυσιεργούν.

Με πολύ απλά λόγια περιγράφουμε μια ιεραρχική πυραμίδα όπως απεικονίζεται στο σχήμα μας.



**Διαφοροποίηση στο χώρο:** Το τρίτο και τελευταίο χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής της ναυτιλιακής επιχείρησης που έχει να κάνει με την πολυπλοκότητα της είναι η γεωγραφική περιοχή στην οποία αυτή επιχειρεί. Η πολυπλοκότητα της οργάνωσης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης διαφέρει ανάλογα με την περιοχή που αυτή κινείται.

#### **4.1.4 Η τυποποίηση στη δόμηση των επιχειρήσεων**

Η δεύτερη συνισταμένη στη δόμηση των επιχειρήσεων είναι η τυποποίηση (formalization) και δεν είναι τίποτα άλλο από την εγκαθίδρυση μιας λογικής που βασίζεται στην αφοσίωση των εργαζομένων σε συγκεκριμένες εργασίες μέσα στην επιχείρηση. Η εργασίες που βασίζονται στη τυποποίηση καθορίζονται πλήρως από τις λεγόμενες περιγραφές καθηκόντων όπου καθορίζονται όλοι οι οργανωτικοί κανόνες καθώς και οι διαδικασίες πραγματοποίησής τους. Όσον αφορά τη σημαντικότητα και την αξία ύπαρξης μια τυποποιημένης εργασίας θεωρούμε πως είναι ιδιαίτερα απαραίτητη. Έστω ότι έχουμε μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία παρέχει στους εργαζόμενους της ένα εγχειρίδιο με κατευθύνσεις που έχουν σχέση με την απασχόληση τους. Αν ένας από τους εργαζόμενους ζητήσει επείγουσα άδεια τότε η διοίκηση της ναυτιλιακής θα μπορέσει να αντικαταστήσει την κενή θέση με κάποιον άλλο εργαζόμενο ο οποίος θα έχει τη δυνατότητα διαβάζοντας το εγχειρίδιο οδηγιών να κατανοήσει γρήγορα και εύκολα το αντικείμενο εργασιών του.

#### **4.1.5 Δόμηση των επιχειρήσεων σε σχέση με την συγκεντρωτικότητα**

Η έννοια της συγκεντρωτικότητας στην οργάνωση των επιχειρήσεων σχετίζεται με τον τρόπο που λαμβάνονται οι αποφάσεις. Εξαρτάται δηλαδή από δυνατότητα να λαμβάνονται οι αποφάσεις από ένα ή περισσότερα σημεία. Σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις όπου οι αποφάσεις λαμβάνονται από συγκεκριμένη ομάδα ατόμων οι εργαζόμενοι δεν έχουν την ευχέρεια να αποφασίσουν για θέματα της δουλειάς τους παρά μόνο για πολύ απλά θέματα. Αξίζει να σημειώσουμε ότι αν υπάρχει η δυνατότητα λήψης αποφάσεων από τα υφιστάμενα πρόσωπα τότε αυτές καθορίζονται από εκτενή πλαίσια που στην ουσία περιορίζουν τη δυνατότητα αποκέντρωσης των αποφάσεων. Ο συσχετισμός μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συγκεντρωτικότητας είναι απόλυτα άμεσος διότι ο ρόλος της αποκέντρωσης στην ουσία δεν υφίσταται διότι τα στελέχη του πλοίου υπακούουν σε περίπου 100-150 εγκυκλίους.

#### **4.1.6 Επιλογή τύπου οργάνωσης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις**

Η επιλογή της οργανωτικής δομής σε μία ναυτιλιακή εταιρεία εξαρτάται από κάποιες παραμέτρους μεταξύ των οποίων είναι:

- ο τύπος των πλοίων,
- το είδος του πληρώματος όσον αφορά την εκπαίδευση και τα προσόντα του,
- το μέγεθος της εταιρείας,
- τους μελλοντικούς στόχους.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν βασικούς παράγοντες τους οποίους μια επιχείρηση θεωρεί απαραίτητους έτσι ώστε να καταλήξει στον τύπο οργάνωσης της επιχείρησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε επιχείρηση χτίζει την υπόληψη της ανάλογα με την ποιότητα του προσωπικού που την στελεχώνει.

## 4.2 Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων

### 4.2.1 Εισαγωγή

Η υποενότητα που πρόκειται να διαπραγματευτούμε ασχολείται με την διοικητική (Management) των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για να κατανοήσουμε όρο Management θεωρούμε απαραίτητη την αποτύπωση της έννοιας. Σύμφωνα με τους Robbins και Coulter<sup>69</sup> το Management είναι μια συνεχής διαδικασία συντονισμού και ολοκλήρωσης των δραστηριοτήτων σε μία επιχείρηση έτσι ώστε να ολοκληρώνονται αυτές αποδοτικά και αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, το management είναι μια συνεχής διαδικασία και όχι ευκαιριακή.

Βασίζεται σε 4 λειτουργίες:

- Προγραμματισμός,
- Οργάνωση,
- Ηγεσία,
- Έλεγχος

Αναλυτικότερα,

Η λειτουργία του προγραμματισμού περιλαμβάνει τους καθορισμούς των στόχων , την καθιέρωση της στρατηγικής και την ανάπτυξη σχεδίων για το συντονισμό των δραστηριοτήτων. Όσον αφορά το αντικείμενο που διαπραγματευόμαστε<sup>70</sup>, ο προγραμματισμός, είναι ιδιαίτερα δυσχερής διότι είναι αδύνατον να προβλεφθούν τα έσοδα.

Η λειτουργία της οργάνωσης καθορίζει ποιες δουλειές πρέπει να γίνουν, από ποιον πρέπει να γίνουν, πως αυτές θα ομαδοποιηθούν και γενικότερα καθορίζεται η οργάνωση των απαιτούμενων εργασιών για την καλύτερη λειτουργία της επιχείρησης. Η λειτουργία της ηγεσίας έχει να κάνει με την αρμοδιότητα του manager για συντονισμό και ολοκλήρωση των εργασιών από το υφιστάμενο εργατικό δυναμικό.

---

<sup>69</sup> Α. Γουλιέλμος, 2002, Διοίκηση Επιχειρήσεων, σελ 65

<sup>70</sup> Δλδ το ναυτιλιακό management και η ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία

Ο έλεγχος αποτελεί την βασικότερη λειτουργία του manager αλλά και του πλοιάρχου διότι προλαμβάνει αν κάτι πάει στραβά κατά τη διαδικασία των απαιτούμενων εργασιών. Ο έλεγχος καταγράφει τις δράσεις έτσι ώστε να επιβεβαιώσει ότι αυτές πραγματοποιούνται όπως σχεδιάστηκαν έτσι ώστε να διορθωθούν σε περίπτωση που θεωρηθεί αναγκαίο. Ειδικά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ακολουθούν τη διαδικασία του ελέγχου αλλά με χρονική καθυστέρηση μετά το τέλος του ταξιδιού του πλοίου έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να συγκρίνουν την απόδοση του με την αντίστοιχη περίοδο των προηγούμενων ετών. Σε αυτή τη πολύ σημαντική λειτουργία σημαντικό ρόλο έχει η τεχνολογία και ιδιαίτερα οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές.

Κατά γενική ομολογία το management οφείλει να επιτύχει την ελάχιστη σπατάλη των πόρων της εταιρείας με ταυτόχρονη επιτυχία των στόχων της.



## 4.2.2 Είδη management πλοίου

### 4.2.2.1 Εισαγωγή

Είναι πολύ σημαντικό να διαχωρίσουμε και να διακρίνουμε τη σχέση μεταξύ ιδιοκτησίας και management . Στη χώρα μας οι περισσότερες επιχειρήσεις πλην των πολυεθνικών και γενικότερα των αλλοδαπών διοικούνται από την ιδιοκτησία. Το φαινόμενο αυτό συναντούμε ιδιαίτερα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πολύ μεγάλο ποσοστό.

### 4.2.2.2 Βασικοί παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και διοίκησης

Παράγοντες που συμβάλουν στο διαχωρισμό μεταξύ ιδιοκτησίας και management θεωρούμε ότι επικεντρώνονται σε βασικά σημεία μεταξύ των οποίων είναι:

- το μέγεθος,
- ο τύπος,
- η ηλικία,
- το περιβάλλον της εταιρείας.

Αναλυτικά,

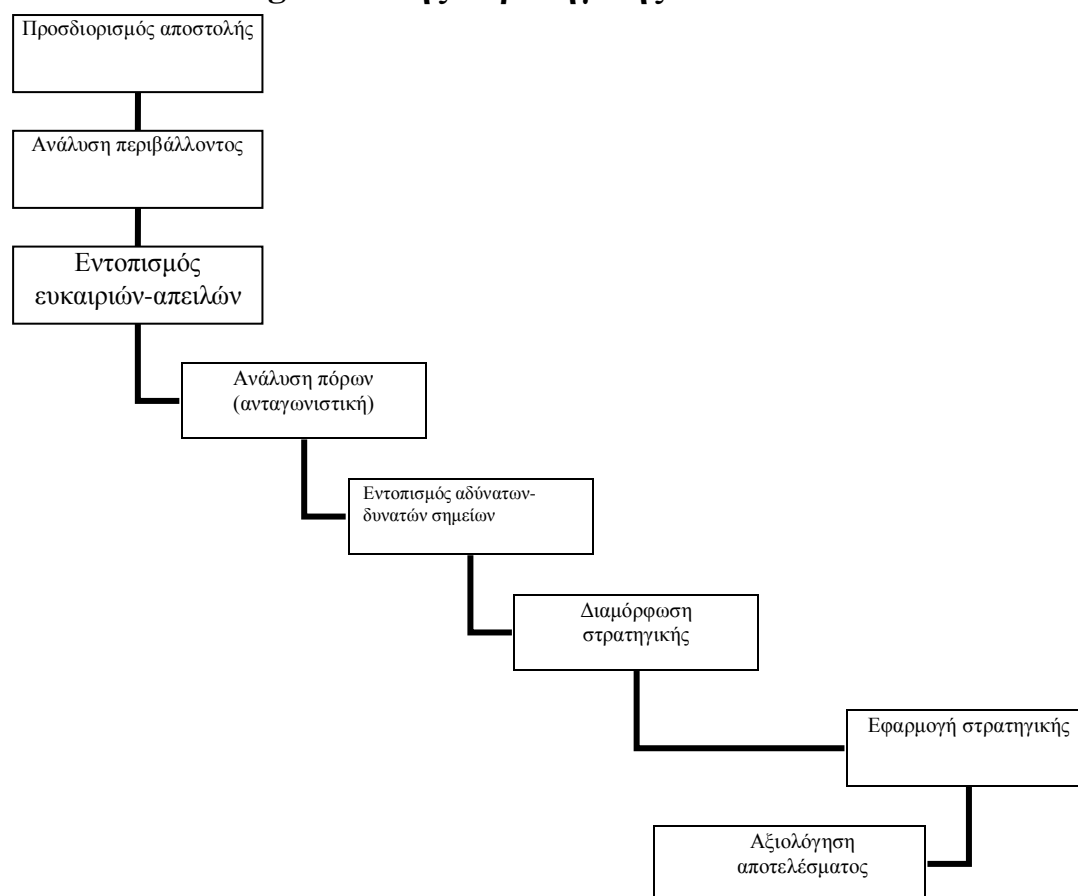
- Μέγεθος της εταιρείας: Όσο μεγαλώνει μία επιχείρηση και αρχίζουν τα διαρθρωτικά προβλήματα, η διάρθρωση αυτής αλλάζει έτσι ώστε να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Με την αύξηση του βαθμού εκχώρησης της εξουσίας σχετικά με τη λήψη αποφάσεων θέλοντας και μη η επιχείρηση μπαίνει στο στάδιο της αποκέντρωσης και έτσι απαρτίζεται από ένα περίπλοκο σχήμα, πολυτμηματικό με αποτέλεσμα να θεωρείται απαραίτητος ο διαχωρισμός μεταξύ ιδιοκτησίας και ελέγχου.
- Τύπος εταιρείας: Ο δεύτερος σημαντικός παράγοντας που παίζει βασικό ρόλο στο διαχωρισμό που επεξεργαζόμαστε έχει να κάνει με τον τύπο της εταιρείας. Πολλές εταιρείες με οικογενειοκρατικό χαρακτήρα συνηθίζουν να ταυτίζουν τις

δύο έννοιες ενώ άλλες με δημόσιο χαρακτήρα – πολυμετοχικές εκχωρούν τα δικαιώματα της διαχείρισης σε τρίτα πρόσωπα. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο διαχωρισμός ιδιοκτησία και διοίκησης εξαρτάται από το ιδιοκτησιακό καθεστώς.

- Ηλικία της εταιρείας: Η ηλικία της εταιρεία επιδρά στο διαχωρισμό ιδιοκτησίας και ελέγχου. Κάθε επιχείρηση της οποίας η ιδιοκτησία κληρονομείται από γενιά σε γενιά εξετάζει ξεχωριστά την δυνατότητα και τις συνθήκες που επικρατούν έτσι ώστε να εκχωρήσει τον έλεγχο σε τρίτο πρόσωπο με αποτέλεσμα να μην θεωρείται τίποτα δεδομένο. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στο πέρασμα των γενεών του ιδιοκτησιακού καθεστώτος μιας επιχείρησης η γενιά των ιδιοκτητών-μάντζερ διακατέχεται από μια ποιο προοδευτική θεώρηση των πραγμάτων.
- Περιβάλλον εταιρείας: Καταστάσεις που λαμβάνουν χώρα στη περιοχή-χώρα που δραστηριοποιείται η επιχείρηση έχουν άμεση σχέση με το διαχωρισμό ιδιοκτησίας – ελέγχου. Παράγοντες όπως ο πολιτισμός, οικονομία, πολιτική σταθερότητα καθώς και οι εξελίξεις έχουν εξαιρετο ρόλο στη λήψη των αποφάσεων. Για το λόγο αυτό είναι σημαντική η ύπαρξη ενός εντεταλμένου προσώπου που ασχολείται αποκλειστικά με το αντικείμενο της διοίκησης.

Το συμπέρασμα στο σημείο αυτό είναι ότι αναλόγως τους παράγοντες και τα δεδομένα η ιδιοκτησία κάθε επιχείρησης αποφασίζει αν θα αναλάβει τη διοίκηση ή θα την εκχωρήσει σε τρίτο άτομο.

### 4.2.2.3 Το management της Στρατηγικής



Η διαδικασία του μάνατζμεντ της στρατηγικής ακολουθεί μία διαδικασία που απαρτίζεται από 8 βήματα<sup>71</sup>.

- Στο πρώτο στάδιο καθορίζεται η 'Αποστολή' της εταιρείας, δηλαδή συνίσταται στο λόγο και το σκοπό ύπαρξης της.
- Το δεύτερο στάδιο επεξεργάζεται το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης διότι καθορίζει αδιαμφισβήτητα ένα δεσμευτικό πλαίσιο στις ενέργειες των μάνατζερ διότι σύμφωνα με τις καταστάσεις που επικρατούν καθορίζονται οι εναλλακτικές λύσεις .
- Το τρίτο στάδιο είναι ο εντοπισμός ευκαιριών τους θετικούς δηλαδή εξωτερικούς παράγοντες αλλά και απειλών, δηλαδή τους αρνητικούς παράγοντες που λειτουργούν σε βάρος της επιχείρησης.
- Το τέταρτο στάδιο διαπραγματεύεται τους πόρους της επιχείρησης, ασχολείται δηλαδή με τα ταμειακά διαθέσιμα, τους ανθρώπινους πόρους αλλά και οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με τις δυνατότητες της επιχείρησης. Εξετάζει

<sup>71</sup> Α. Γουλιέλμος, 2002, Διοίκηση Επιχειρήσεων, σελ 113

κατά γενική ομολογία κατά πόσο είναι η επιχείρηση ανταγωνιστική έναντι των υπολοίπων.

- ο Το πέμπτο στάδιο έχει να κάνει με τον εντοπισμό των δυνατών και αδύνατων σημείων της επιχείρησης εννοώντας φυσικά την βελτίωση των αδυναμιών και διατήρηση των είδη υπαρχόντων δυνατών σημείων.
- ο Το έκτο στάδιο αφορά τον προσδιορισμό των στρατηγικών γενικότερα για την λειτουργία της επιχείρησης.
- ο Το έβδομο αφορά την εφαρμογή των στρατηγικών με σωστή οργάνωση.
- ο Εν τέλη το όγδοο στάδιο διαπραγματεύεται την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των αποφάσεων που πάρθηκαν καθώς και αν υπάρχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Ειδικά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σημαντικό στοιχείο στην στρατηγική είναι η μείωση του λειτουργικού κόστους εξαιτίας των οικονομικών δυσχερειών ιδιαίτερα σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

### **4.3 Στρατηγική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων**

Το κεφάλαιο της στρατηγικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαπραγματεύεται κάθε είδους στρατηγική που έχουν ακολουθήσει οι ναυτιλιακές εταιρείες. Παγκοσμίως υπάρχουν εκατοντάδες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες ακολουθούν στρατηγικές που διαφέρουν. Ως αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι να μην έχουμε τη δυνατότητα να περιγράψουμε μια συγκεκριμένη στρατηγική. Για το λόγο αυτό θεωρήσαμε ορθό να ασχοληθούμε με την ζωή, τις επιλογές αλλά κυρίως τις στρατηγικές κινήσεις ενός μεγάλου Έλληνα εφοπλιστή, του Σταύρου Νιάρχου.

Η ιστορία του Σ. Νιάρχου ξεκινάει στην Αθήνα περί τα 1910, ως γόνος οικογένειας μεταναστών από την Αμερική. Αποφοίτησε από τη Νομική σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών το 1931 και άρχισε να εργάζεται στην οικογενειακή επιχείρηση “Αλευρόμυλους Κουμάνταρου”. Το επιχειρηματικό μυαλό του Σ. Νιάρχου ξεχώρισε από τα πρώτα χρόνια όταν υπέδειξε στην επιχείρηση ότι η απόδοση της θα ήταν μεγαλύτερη αν τα αλεύρια και τα σιτάρια της παραγωγής μεταφέρονταν με ιδιόκτητα μέσα (πλοία). Έτσι, του δόθηκε η ευκαιρία να ασχοληθεί με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών της επιχείρησης. Το πλοίο του με το όνομα “Μαλέας”

βυθίστηκε κατά τη διάρκεια του Β Παγκοσμίου πολέμου αλλά ο Σ. Νιάρχος κατάφερε να αποκομίσει σημαντική αποζημίωση την οποία μαζί με ένα δάνειο εκμεταλλεύτηκε αγοράζοντας τέσσερα νέα πλοία. Το 1945 αγοράζει μεγάλο αριθμό πλοίων ενώ ταυτόχρονα μελέτησε και τις διακυμάνσεις της αγοράς. Αναφορικά με τη στρατηγική του ο Σ. Νιάρχος θεωρείται ιδιαίτερα ευφυής επιχειρηματίας καθώς είναι ο πρώτος εφοπλιστής ο οποίος εφάρμοσε τις οικονομίες κλίμακας. Αποφασίζει να επενδύσει στα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά και εφάρμοσε το τρίπτυχο χάλυβας-ναυπήγηση-ναυτιλία με αποτέλεσμα να επιτύχει την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων του από 12000 σε 25000 τόνους. Αντιλήφθηκε δηλαδή ότι όσο μεγαλώνει η χωρητικότητα ενός πλοίου τόσο μειώνεται το κόστος μεταφοράς κατά τόνο και μίλι.

Το 1957 ο αξιόλογος εφοπλιστής Σ. Νιάρχος ιδρύει τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά ενώ ταυτόχρονα συμμετέχει στην εκμετάλλευση των διωλιστηρίων του Ασπροπύργου και στην βιομηχανία αλουμίνιας. Διακρίνουμε έναν επιχειρηματία-εφοπλιστή ο οποίος επενδύει σε παρεμφερείς κλάδους και όχι διάσπαρτα. Η στρατηγική του αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων του καθώς αυτές αλληλοϋποστηρίζονται. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι η ναυπήγηση των πλοίων έχει καταστεί ποιο οικονομική καθώς την αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου η ίδια η επιχείρηση με αποτέλεσμα η διαχείριση του κόστους κατασκευής να γίνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Ο Σ. Νιάρχος πρωτοπόρος στις μεγάλες επενδύσεις στην Ελλάδα από εφοπλιστικά κεφάλαια κατάφερε να παρασύρει και άλλους εφοπλιστές για επενδύσεις σε μεγάλες βιομηχανίες. Η επιτυχία, τον κρατούσε σε "απόσταση" από τους υπόλοιπους εφοπλιστές εξαιτίας της έντασης εργασίας που τον χαρακτήριζε που σε συνεργασία με την ευημερία των συνεργατών του αναζητούσε το τέλειο.

Οι ανερχόμενοι εφοπλιστές και μεταξύ αυτών και ο Σ. Νιάρχος γρήγορα αντιλήφθηκαν ότι η απόκτηση πλοίων με υποθήκη και χρήση 80% ξένων κεφαλαίων, μπορούσε να πενταπλασιάσει το στόλο. Από την πλευρά τους οι τράπεζες γνώριζαν τις διακυμάνσεις της αγοράς του εφοπλισμού και της αστάθειας στην αποπληρωμή των δανείων. Για το λόγο αυτό οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να μετακυλήσουν τον πιστωτικό κίνδυνο στις εταιρείες πετρελαίου με τη σύναψη κατάλληλων μακροχρόνιων ναυλώσεων, έτσι ώστε να γίνεται σταθερά η αποπληρωμή του δανείου. Μεταξύ αυτών δεν μπορούσε να απουσιάζει και ο Σ. Νιάρχος, ο οποίος κατάφερε να επιτύχει χρηματοδότηση με εγγύηση τα μακροχρόνια συμβόλαια χρονοναυλώσεων που κατάφερε να συνάψει.

Όσον αφορά τη σημαία των πλοίων του ο Σ. Νιάρχος ήταν από τους πρωτοπόρους που χρησιμοποίησαν ελληνική σημαία στα πλοία τους. Ποιο συγκεκριμένα, τα πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο σε ελληνικά διωλιστήρια έφεραν ελληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα 66 εντάσσονταν στο νηολόγιο Παναμά και Λιβερίας. Οι σημαίες αυτές χαρακτηρίζονταν ως σημαίες ευκαιρίας, για τρεις βασικούς λόγους μεταξύ των οποίων ήταν:

- η αποφυγή της γραφειοκρατίας στην εθνική σημαία,
- η μείωση των εξόδων ανά ημέρα,
- οι καλύτεροι όροι χρηματοδότησης, και συνάμα η δυνατότητα ναυπήγησης μεγαλύτερων πλοίων, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς ανά τόνο.

Έπειτα από φήμες στην Αγγλία για περεταίρω φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών κατάφερε ο Σ. Νιάρχος να μεταφέρει τις επιχειρήσεις του σε μόλις 2 μέρες από το Λονδίνο στο Μόντε Κάρλο. Ταυτόχρονα κατάφερε να πείσει και άλλους Έλληνες εφοπλιστές να μεταφέρουν τη βάση του στόλου τους στην Ελλάδα. Η κίνηση αυτή συνέφερε ιδιαίτερα τον εν λόγω εφοπλιστή διότι είχε τη δυνατότητα να παρέχει πλήρη εργασία στην επισκευαστική ζώνη των ιδιόκτητων ναυπηγείων του Σκαρμαγκά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Κυβέρνηση της Χούντας παρείχε δελεαστικές επιδοτήσεις στους εφοπλιστές σε σημείο να κατηγορηθεί ότι η ελληνική σημαία λειτουργεί ως "ιονεί σημαία ευκαιρίας". Ως άνθρωπος, χαρακτηρίζονταν υπέρμαχος της τεχνολογίας με αποτέλεσμα να εγκαταστήσει το 1971 σε όλα τα πλοία Δ/Ξ, ULCC<sup>72</sup> του δορυφορικά συστήματα ναυσιπλοΐας. Με τα εξελιγμένα για την εποχή συστήματα παρέχονταν συνεχής ένδειξη της ορθής πορείας του πλοίου και συνάμα μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. Άλλωστε τα συστήματα δορυφορικής παρακολούθησης των πλοίων αποσβένονταν σε μόλις δύο χρόνια. Τέχνασμα που αποτέλεσε μέρος της στρατηγικής του εφοπλιστή ήταν η προσπάθεια του να σπάσει συμβόλαια που είχε υπογράψει κατά τη διάρκεια της ύφεσης<sup>73</sup> και αυτό διότι από το 1973 σημείωσε ανάκαμψη από το φθινόπωρο του 1973. Σκοπίμως καθυστέρουσε προσυμφωνημένες ναυλώσεις και με εναλλακτικά ταξίδια κάλυπτε ακόμα και το κόστος κατασκευής του. Σε αυτό συντέλεσε ο γνωστός σε όλους πόλεμος των 6 ημερών όπου οι τιμές αυξήθηκαν 20 φορές περισσότερο από τα κανονικά πλαίσια.

---

<sup>72</sup> Ιδιαίτερα Μεγάλο Δεξαμενόπλοιο Αργού", γνωστά και ως "Ούλσι Τάνκερς" εκ των αρχικών του τύπου

<sup>73</sup> 1957-1972

Συμπερασματικά και σε σχέση με τα στοιχεία που αναφέραμε για τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο θα χαρακτηρίζαμε τη στρατηγική του ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα διότι βασίζονταν στην 'κάθετη αλυσίδα' σύμφωνα με την οποία η παραγωγή μιας υπηρεσίας απαιτεί ένα ευρύ σύνολο δράσεων όπου η διαδικασία αρχίζει με την απόκτηση της πρώτης ύλης και ολοκληρώνεται με την διανομή-πώληση των έτοιμων προϊόντων.

## 5 ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

### 5.1 Λογιστική Ναυτιλιακών Εταιρειών

Η ενότητα που θα μας απασχολήσει έχει σχέση με το καθαρά λογιστικό κομμάτι του κλάδου της ναυτιλίας. Όταν αναφερόμαστε στη ναυτιλία δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε στη ναυτιλιακή λογιστική. Με πολύ απλά λόγια, η ναυτιλιακή λογιστική είναι ο ειδικός κλάδος της λογιστικής ο οποίος ασχολείται με τις κάθε μορφής ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Έχει δηλαδή ως αντικείμενο της το πλοίο το οποίο εκτελεί μεταφορά με σκοπό το κέρδος και προσπαθεί να προσαρμόσει τις αρχές της Γενικής Λογιστικής στα προβλήματα τα οποία σχετίζονται με την εκμετάλλευση του. Σε όλες τις επιχειρήσεις όπως και στις ναυτιλιακές υπάρχουν σε μεγάλο βαθμό ιδιαιτερότητες στη λογιστική απεικόνιση της εταιρείας. Οι ιδιαιτερότητες και οι ανάγκες αυτές καθορίζονται με βάση το αντικείμενο εργασιών, το εύρος καθώς και άλλες παραμέτρους που θέτει η ίδια η εταιρεία με βάση πάντα τα πλαίσια που ορίζει η νομοθεσία.

Ειδικά για τη ναυτιλιακή λογιστική τα διάφορα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν διαφοροποιούνται ανάλογα με το αντικείμενο της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης. Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε μια ναυτιλιακή εταιρεία μικρών αποστάσεων η οποία πραγματοποιεί τακτικά δρομολόγια από τα οποία το εισιτήριο των επιβατών αποτελεί κύριο έσοδο ενώ τα έσοδα από κυλικείο, τραπεζαρία, φύλαξη αποσκευών χαρακτηρίζονται ως επικουρικά.

Ανάλογη περίπτωση με τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών συναντούμε και με τα έξοδα αυτών. Για παράδειγμα, μία ναυτιλιακή εταιρεία μικρών αποστάσεων δεν συγκαταλέγει στον προϋπολογισμό της δαπάνες για τη σίτιση του προσωπικού της αντίθετα με μια εταιρεία η οποία κατέχει ένα φορτηγό πλοίο μέσα στο οποίο οι εργαζόμενοι σιτίζονται με έξοδα της εταιρείας «λογ/σμός σταθερές δαπάνες» του πλοίου.

Είναι απόλυτα κατανοητό λοιπόν το γεγονός ότι η ναυτιλιακή λογιστική δεν μπορεί να εφαρμόσει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων και λογαριασμών.

Παρόλα αυτά οποιαδήποτε λογιστική οργάνωση σε οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία όσο λεπτομερής και αν είναι, συμπληρώνεται με την τήρηση κάποιων λογιστικών



βιβλίων τα οποία στην ουσία δεν είναι οργανικά συνδεδεμένα με το λογιστικό σύστημα αλλά παρέχουν στοιχεία και πληροφορίες για τη σύνταξη των ημερολογιακών εγγραφών.

Μεταξύ των βοηθητικών βιβλίων που έχουν σημαντική θέση στην λογιστική οργάνωση μια ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

1. Βιβλίο κινήσεως πλοίων
2. Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών
3. Μητρώο μελών του πληρώματος
4. Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών

### **5.1.1 Βιβλίο κινήσεως πλοίων**

Το βιβλίο αυτό τηρείται ξεχωριστά για κάθε πλοίο , ενώ κάθε σελίδα είναι γραμμογραφημένη με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να γίνεται ευκολότερη η καταχώρηση των πληροφοριών. Στοιχεία όπως η μέρα και ώρα απόπλου/κατάπλου του πλοίου, η ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε και ξεφορτώθηκε είναι μερικά από τα στοιχεία που καταγράφονται στο βιβλίο κινήσεως πλοίου.

### **5.1.2 Βιβλίο κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών**

Το βιβλίο αυτό είναι ιδιαίτερα χρήσιμο διότι εξυπηρετεί στη παρακολούθηση της κατανάλωσης των καυσίμων/λιπαντικών έτσι ώστε εκτός της ύπαρξης ελέγχου για πιθανή μηχανική βλάβη, να γίνεται και η απαραίτητη καταχώρηση στα λογιστικά βιβλία της εταιρείας<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> Λογιστικές καταχωρήσεις

### **5.1.3 Μητρώο μελών του πληρώματος**

Στο μητρώο αυτό βρίσκονται καταχωρημένα τα άτομα που υπηρέτησαν στα πλοία της επιχείρησης. Αν ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζεται η ναυτιλιακή εταιρεία είναι σχετικά μεγάλος τότε η τήρηση των βιβλίων του πληρώματος είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα. Στην περίπτωση αυτή επιβάλλεται η τήρηση του μητρώου του πληρώματος σε καρτέλες, οι οποίες θα πρέπει να επισημάνουμε, ότι είναι πολύ εύκολο να τοποθετηθούν κατά αλφαβητική σειρά. Στοιχεία όπως είναι τα έξοδα νοσηλείας και ημερομηνία πρόσληψης του ναυτικού καταγράφονται στο μητρώο των μελών του πληρώματος.

### **5.1.4 Βιβλίο πρωτοκόλλου λαμβανομένων δικαιολογητικών**

Τα διάφορα έγγραφα<sup>75</sup> είναι οι πηγές από τις οποίες λαμβάνονται και έπειτα αναλύονται με απώτερο σκοπό την λογιστική τους καταχώρηση. Τα έγγραφα μπορεί να είναι διαφόρων μεγεθών-σχήματος καθώς επίσης και μεγάλο το πλήθος τους, με αποτέλεσμα να κρίνεται αναγκαία η καταγραφή τους ακόμα και σε διευκόλυνση στη περίπτωση του ελέγχου.

### **5.1.5 Συμπέρασμα για τη χρησιμότητα των βοηθητικών βιβλίων**

Σε γενικές γραμμές τα βοηθητικά βιβλία που σας παρουσιάσαμε χαρακτηρίζονται ως εξαιρετικά σημαντικά για μια οργανωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση. Όλα αυτά σε συνάρτηση με τα επιπλέον που κρίνονται αναγκαία από τη διοίκηση της επιχείρησης ολοκληρώνουν ένα πολύ βασικό κομμάτι της απεικόνισης της πραγματικότητας στα πρότυπα της λογιστικής.

---

<sup>75</sup> Τιμολόγια προμηθευτών, λογαριασμοί εξόδων των πρακτόρων

## **5.2 Η εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής σήμερα**

Η Ελλάδα αν και κατέχει πρωτεύουσα θέση ανάμεσα στις ναυτιλιακές χώρες του κόσμου δεν χαρακτηρίζεται για τη σωστή οργάνωση του λογιστηρίου των ναυτιλιακών εταιρειών της. Άλλωστε οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων εδρεύουν στο εξωτερικό. Παρόλα αυτά όλες οι επιχειρήσεις μεταξύ των μεγάλων πόλεων που διαθέτουν γραφεία συγκαταλέγουν και τον Πειραιά, αναδεικνύοντας την πόλη αυτή ως ένα σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο.

Για να διαπιστώσουμε την εφαρμογή της ναυτιλιακής λογιστικής σήμερα δεν έχουμε παρά να σας παρουσιάσουμε το ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο<sup>76</sup> το οποίο προσαρμόζεται ανάλογα με τις απαιτήσεις της επιχείρησης.

## **5.3 Το Ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο ενδεικτικά**

Στην ενότητα αυτή θα σας παραθέσουμε το ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο, το οποίο είναι ενδεικτικό διότι κάθε ναυτιλιακή εταιρεία το προσαρμόζει ανάλογα με τις δικές της επιχειρηματικές ανάγκες.

### **5.3.1 Ομάδα 1<sup>η</sup> Πάγιο ενεργητικό**

10. Εδαφικές εκτάσεις
11. Κτίρια – Εγκαταστάσεις κτιρίων – Τεχνικά έργα
12. Μηχανήματα – Τεχνικές εγκαταστάσεις – Λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός
13. Μεταφορικά μέσα
14. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός
15. Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές κτήσεως παγίων στοιχείων
16. Ασώματες ακίνητοποιήσεις και έξοδα πολυετούς αποσβέσεως
17. Πλοία
18. Συμμετοχές και λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

---

<sup>76</sup> Να σημειωθεί ότι το λογιστικό σχέδιο είναι υποτυπώδες

19. Πάγιο ενεργητικό υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων (Όμιλος λογ/σμών προαιρετικής χρήσεως)

Σε μια ναυτιλιακή εταιρεία το σημαντικότερο στοιχείο του πάγιου ενεργητικού της είναι αδιαμφισβήτητα ο στόλος της. Σύμφωνα με το Ναυτιλιακό Λογιστικό Σχέδιο, τα πλοία που έχει η επιχείρηση στην κυριότητα της πρέπει να εμφανίζονται στο πρωτοβάθμιο περιληπτικό λογαριασμό "ΠΛΟΙΑ" ο οποίος αναλύεται σε επιμέρους κατηγορίες λογαριασμών ανάλογα με τη κατηγορία του πλοίου (π.χ. ΦΟΡΤΗΓΑ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ) ενώ ταυτόχρονα γίνεται ταυτόχρονη τήρηση αντιστοίχων τριτοβάθμιων-αναλυτικών λογαριασμών για κάθε πλοίο της επιχείρησης ξεχωριστά με βάση τις ανάγκες της ίδιας της εταιρείας. Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα που παρέχει η τήρηση ξεχωριστού λογαριασμού για κάθε πλοίο εντάσσουμε μεταξύ άλλων την εύκολη παρακολούθηση όλων των μελλοντικών δαπανών που γίνονται για επαύξηση της αξίας τους πλοίου (π.χ. προσθήκη νέων ναυτιλιακών οργάνων). Το δεύτερο πλεονέκτημα που αφορά την τήρηση των βιβλίων είναι η παρακολούθηση της ετήσιας φθοράς του πλοίου με σκοπό την ενημέρωση του λογαριασμού των αποσβέσεων. Εν τέλει η διαδικασία της εξατομίκευσης του πλοίου διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό το λογιστήριο της ναυτιλιακής εταιρείας.

Για να επιστρέψουμε στο σημείο που ξεκίνησε η ενότητα που διαπραγματευόμαστε θεωρούμε ορθό να σας παρουσιάσουμε μια πιθανή ανάλυση του λογαριασμού 17.

Η ανάλυση μπορεί να γίνει ως εξής:

17 Πλοία

17.00 Φορτηγά

17.00.00 Θεαγένης

17.00.01 Νηρέας

17.00.02 .....

17.01 Επιβατηγά

17.01.00 Πλατυτέρα

17.01.01 Παναγία

17.01.02 .....

Ουσιαστικά και πολύ πρακτικά γίνεται κατανοητό ότι η Ομάδα 1 στο λογιστικό σχέδιο μιας ναυτιλιακής εταιρείας ασχολείται κυρίως με το λογαριασμό 17 και τους υποδεέστερους του. Δευτερεύοντα ρόλο κατέχουν τα έπιπλα, οι κτιριακές

εγκαταστάσεις καθώς και όλοι οι υπόλοιποι λογαριασμοί των παγίων στοιχείων του Ενεργητικού.

### 5.3.2 Ομάδα 2<sup>η</sup> Αποθέματα

20. Εφόδια μηχανής
21. Εφόδια καταστρώματος
22. Εφόδια διαμερισμάτων
23. Καύσιμα και λιπαντικά
24. Τρόφιμα
25. Είδη κυλικείου
26. Χρώματα – Χημικά
27. ....
28. Διάφορα εφόδια
29. Αποθέματα υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων (Όμιλος λογαριασμών)

Η Ομάδα 2 του σχεδίου λογαριασμών περιλαμβάνει τα Αποθέματα. Σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση με τον όρο αποθέματα εννοούμε τα υλικά περιουσιακά στοιχεία που έχουν σκοπό να αναλυθούν για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου, να αναλωθούν από τα μέλη του πληρώματος αλλά και να χρησιμοποιηθούν από το πλήρωμα για τη συντήρηση και τη λειτουργία του πλοίου.

Με μία περεταίρω ανάλυση της Ομάδας 2 θα προσπαθήσουμε να επεξηγήσουμε τους πρωτοβάθμιους λογαριασμούς που την απαρτίζουν.

20. Εφόδια μηχανής: καταχωρούνται υλικά τα οποία εξυπηρετούν την λειτουργία της μηχανής του πλοίου (βίδες, εργαλεία, ρουλεμάν, γυαλόχαρτα) και γενικότερα τα μέσα συντήρησης.

21. Εφόδια καταστρώματος: Ο λογαριασμός 21 ενημερώνεται με εγγραφές οι οποίες έχουν σχέση με οποιαδήποτε κίνηση πραγματοποιείται και έχει να κάνει με παντός είδους υλικά (σχοινιά, υλικά καθαρισμού, αλυσίδες) που βρίσκονται στο κατάστρωμα.

22. Εφόδια διαμερισμάτων: Στο λογαριασμό 22 εντάσσονται τα διάφορα είδη εστίασης, η επίπλωση του πλοίου όταν αυτή είναι μικρής αξίας και τα διάφορα μέσα ψυχαγωγίας(ραδιόφωνο, τηλεόραση). Να σημειώσουμε ότι αν τα έπιπλα είναι

μεγάλης αξίας καταχωρούνται στην Ομάδα 1 και το λογαριασμό "14. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός"

23. Καύσιμα και λιπαντικά: Όλα τα πλοία για τη σωστή λειτουργία τους καταναλώνουν καύσιμα καθώς επίσης και άλλα λιπαντικά. Εκτός από τη βασική λειτουργία των καυσίμων που είναι η κίνηση του πλοίου χρησιμοποιούνται και για δευτερεύουσες ενέργειες όπως είναι η κίνηση των γεννητριών παροχής ηλεκτρικού ρεύματος κ.α. Όταν αναφερόμαστε στα λιπαντικά εννοούμε κάθε είδους ορυκτέλαια που καταναλώνονται για τη σωστή μηχανική λειτουργία του πλοίου.

24. Τρόφιμα: Η ναυτιλιακή εταιρεία υποχρεούται μεταξύ άλλων να φροντίζει για τη σίτιση του πληρώματος του πλοίου. Ο εφοδιασμός πραγματοποιείται στα κατά τόπους λιμάνια-σταθμούς με βασικότερο κριτήριο τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού και τη σχέση τιμή προσφοράς/ζήτηση. Δηλαδή με την αγορά ποσότητας τροφίμων γίνονται οι απαραίτητες καταχωρήσεις στο λογαριασμό 24.

25. Είδη κυλικείου: Στη περίπτωση του κυλικείου για τα εμπορικά πλοία δεν υπάρχει σκοπιμότητα για επίτευξη κέρδους αλλά η αγορά των προϊόντων από το πλήρωμα στη τιμή κτήσης. Το ίδιο δε συμβαίνει με τα κυλικεία των επιβατηγών-κρουαζιερόπλοιων όπου ο επιχειρηματίας εκμεταλλευόμενος το μονοπώλιο αποσκοπεί στο μέγιστο κέρδος.

26. Χρώματα – Χημικά: Στο λογαριασμό 26 καταχωρούμαι τα είδη συντήρησης των μεταλλικών επιφανειών του πλοίου. Στ κατηγορία αυτή εντάσσουμε τα χρώματα, αντισκωρικά καθώς και κάθε είδους χημικά που χρησιμοποιούνται για την αφαλάτωση του δεξαμενών-τοιχωμάτων του πλοίου.

27. Δε χρησιμοποιείται.

28. Διάφορα εφόδια: Το βασικότερο στοιχείο που καταχωρείται στο λογαριασμό 28 είναι το "νερό" που χρησιμοποιείται είτε για τη λειτουργία της μηχανής είτε για κατανάλωση του προσωπικού. Δεν θα επεκταθούμε περεταίρω διότι δεν αφορά το κομμάτι της λογιστικής.

### **5.3.3 Ομάδα 3<sup>η</sup> Απαιτήσεις και διαθέσιμα**

30. Ναυλωτές

31. Πράκτορες

32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις (Ασφαλιστές)
  33. Χρεώστες διάφοροι
  34. Λογαριασμοί πλοιάρχων
  35. Λογαριασμοί διαχείρισεως προκαταβολών και πιστώσεων
  36. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού
  37. Παραγγελίες εξωτερικού
  38. Χρηματικά διαθέσιμα
  39. Απαιτήσεις και διαθέσιμα άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των)
- Οι λογαριασμοί της Ομάδας 3 πραγματοποιούνται τις βραχυχρόνιες απαιτήσεις και τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης.
- Αναλυτικότερα...
30. Ναυλωτές: Ο λογαριασμός 30 είναι ο αντίστοιχος του λογαριασμού "Πελάτες" του Ενιαίου Γενικού Λογιστικού Σχεδίου. Αναφέρεται στους πελάτες-ναυλωτές των πλοίων. Ο λογαριασμός 30 λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών λογαριασμών για κάθε ναυλωτή.
  31. Πράκτορες: Είναι λογαριασμοί με εναλλασσόμενο υπόλοιπο και η κατάταξη τους στους λογαριασμούς του ενεργητικού γίνεται γιατί η περίπτωση κατά την οποία εμφανίζουν χρεωστικό υπόλοιπο εξαιτίας διαφόρων εμβασμάτων που τους γίνονται έναντι των δαπανών του πλοίου είναι πιο συνηθισμένη. Με πολύ απλά λόγια, ο πράκτορας πληρώνει στο λιμάνι προσέγγισης του πλοίου έπειτα από εντολή της επιχείρησης για την κάλυψη των αναγκών με βάση τον προϋπολογισμό των δαπανών.
  32. Ασφαλιστικές απαιτήσεις (Ασφαλιστές): Λογαριασμός ενεργητικού στην περίπτωση κατά την οποία λειτουργεί ως λογαριασμός απαιτήσεων από οφειλές προς την επιχείρηση για ζημιές οι οποίες καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια.
  33. Χρεώστες διάφοροι: Είναι πολύ κατανοητή η έννοια του λογαριασμού 33 διότι λειτουργεί παρόμοια με αυτόν του Ε.Γ.Λ.Σ.
  34. Λογαριασμοί πλοιάρχων: Με τον 34 δεν αναφερόμαστε σε κάποιο λογαριασμό ο οποίος παρακολουθεί τις δοσοληψίες μεταξύ ναυτιλιακής εταιρείας και πλοιάρχου αλλά μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και πλοιάρχου υπό την έννοια ότι διαχειρίζεται τα έσοδα και τα έξοδα του πλοίου τα οποία τεκμηριώνει με λεπτομερή έκθεση που υποβάλει στην επιχείρηση.
  35. Λογαριασμοί διαχείρισεως προκαταβολών και πιστώσεων - 36. Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού - 37. Παραγγελίες εξωτερικού - 39. Απαιτήσεις και

διαθέσιμα άλλων κέντρων (Γραφείων – Υπ/των): Η λειτουργία λογαριασμών 35-37 δε διαφέρει σε κάτι στον τομέα της ναυτιλιακής λογιστικής.

38. Χρηματικά διαθέσιμα: Ο λογαριασμός 38 στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχει την ιδιομορφία ότι δεν λειτουργεί όπως στις εμπορικές επιχειρήσεις διότι η πλειοψηφία των πληρωμών πραγματοποιείται με επιταγές ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό μετρητοίς.

### **5.3.4 Ομάδα 4<sup>η</sup> Καθαρή θέση – Προβλέψεις – Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις**

40. Κεφάλαιο

41. Αποθεματικά – Διαφορές αναπροσαρμογής – Επιχορηγήσεις επενδύσεων

42. Αποτελέσματα εις νέο

43. Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίου

44. Προβλέψεις

45. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

46. ....

47. ....

48. Λογαριασμοί συνδέσμου με τα υποκαταστήματα

Οι λογαριασμοί της Ομάδας 4 του Ε.Γ.Λ.Σ. είναι ιδιαίτερα γνωστοί και στην Ναυτιλιακή λογιστική δεν παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές/ ιδιομορφίες στο ναυτιλιακό τομέα.

Αναλυτικά:

40. Κεφάλαιο: Ανάλογα με τον τύπο της επιχείρησης έχουμε το λογαριασμό ατομικού ή εταιρικού κεφαλαίου, τίτλος που εξαρτάται από τη μορφή της επιχείρησης (**χαρακτηρισμός του κεφαλαίου ως ατομικό ή εταιρικό**). Επίσης συναντούμε τους λογαριασμούς κεφαλαίων συμπλοιοκτητών, τους λογαριασμούς κεφαλαίων εταιρικών μορφών καθώς και τους λογαριασμούς εταιρικών μορφών.

41. Αποθεματικά: Όπως ορίζεται από την αρμόδια νομοθετική αρχή, στη λογιστική των εταιρειών υπάρχουν διάφορα είδη αποθεματικών κεφαλαίων τα οποία πρέπει να εμφανίζονται σε ξεχωριστούς λογαριασμούς ανάλογα με το σκοπό για τον οποίο το κάθε ένα προορίζεται.



44. Προβλέψεις: Ως πρόβλεψη θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε την κράτηση ορισμένου ποσού το οποίο πιθανόν να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη αναγκών κατά την ημερομηνία σύνταξης του ισολογισμού. Ειδικότερα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι σημαντικός ο λογαριασμός αυτός εξαιτίας του αυξημένου κινδύνου αβαρίας, πρόσκρουσης, προσάραξης πλοίου.

45. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις: Μακροπρόθεσμες είναι υποχρεώσεις των οποίων η εξόφληση λήγει μετά το τέλος της επόμενης χρήσης. Στις ναυτιλιακές εταιρείες οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις σχεδόν πάντα έχουν να κάνουν με λογαριασμούς τοκοχρεωλυτικών δανείων που συνάπτουν με σκοπό τη κατασκευή πλοίων.

48. Λογαριασμοί συνδέσμου με τα υποκαταστήματα: Στο λογαριασμό αυτό παρακολουθούνται δοσοληψίες μεταξύ κεντρικού και υποκαταστημάτων μόνο αν τα υποκαταστήματα έχουν λογιστική αυτοτέλεια.

Οι λογαριασμοί 42, 43,46,47 είτε δεν υφίστανται είτε δεν παρουσιάζουν κανένα ενδιαφέρον στη ναυτιλιακή λογιστική.

### **5.3.5 Ομάδα 5<sup>η</sup> Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

50. Προμηθευτές

51. Κατασκευαστές και επισκευαστές (Ναυπηγεία)

52. Ασφαλιστές

53.00 Ναυλομεσίτες

54. Υποχρεώσεις από φόρους και τέλη

55. Ασφαλιστικοί οργανισμοί

56. Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού

57. ....

58. Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής

59. Γραμμάτια πληρωτέα

Πιο αναλυτικά έχουμε,

50. Προμηθευτές: Τα τρόφιμα και γενικότερα οτιδήποτε χρειάζεται το πλήρωμα του πλοίου ορίζεται και πραγματοποιείται από το τμήμα προμηθειών. Σε κάποιες περιπτώσεις η παραγγελία γίνεται από τον πλοίαρχο. Παρόλα αυτά η επιχείρηση με

βάση τα τιμολόγια για το συγκεκριμένο λογαριασμό χρεώνει τους λογαριασμούς εφοδίων και πιστώνει το λογαριασμό προμηθευτών.

51. Κατασκευαστές και επισκευαστές (Ναυπηγεία): Ο λογαριασμός 51 περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης οι οποίες προκύπτουν από τις κατασκευές ή επισκευές των πλοίων. Λογιστικά ο λογαριασμός αυτός λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος με αναλυτικούς λογαριασμούς τα ναυπηγεία και γενικότερα τους επισκευαστές/ ναυπηγούς των πλοίων.

52 Ασφαλιστές: Ο λογαριασμός 52 στη ναυτιλιακή λογιστική απεικονίζει τις υποχρεώσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης οι οποίες προέρχονται από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις για ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων τους οποίους διατρέχει το πλοίο. Ο 52 λειτουργεί ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με ταυτόχρονη τήρηση αναλυτικών καρτελών για κάθε ασφαλιστή ξεχωριστά. Η λειτουργία του λογαριασμού υπό την έννοια του λογαριασμού παθητικού είναι απλή. Πιστώνεται με τα ασφάλιστρα με χρέωση των αντίστοιχων λογαριασμών εξόδων και χρεώνεται με τις δόσεις οι οποίες πληρώνονται έναντι των ασφαλιστρών.

53 Πιστωτές διάφοροι: Με το λογαριασμό 53 έχουμε τη λειτουργία ενός πρωτοβάθμιου περιληπτικού λογαριασμού με ποικιλία από δεύτερο-τρίτο-βάθμιους λογαριασμούς ο οποίος περιλαμβάνει όλους τους πιστωτικούς λογαριασμούς οι οποίοι δεν βρίσκονται σε άλλους πρωτοβάθμιους της Ομάδας 5.

Μεταξύ άλλων αναφέρουμε ενδεικτικά:

53.00 Ναυλομεσίτες

53.01 Μεσίτες ασφαλειών

53.02 Νηογνώμονες

55. Ασφαλιστικοί οργανισμοί: Ο λογαριασμός 55 περιλαμβάνει τους δημόσιους ασφαλιστικούς οργανισμούς (ΙΚΑ). Στη περίπτωση των ναυτιλλομένων εξαιρετική θέση κατέχει το Ναυτικό Απόμαχο Ταμείο (Ν.Α.Τ.). Με τη δημιουργία του λογαριασμού για το ΝΑΤ η επιχείρηση με λογαριασμό παθητικού παρακολουθεί την εξόφληση των εισφορών προς το ταμείο αυτό.

58. Λογαριασμοί περιοδικής κατανομής: Η καθιέρωση του λογαριασμού 58 αποβλέπει στη διευκόλυνση του προσδιορισμού των βραχυχρόνιων αποτελεσμάτων. Με πολύ απλά λόγια η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να καταγράψει τα έσοδα/έξοδα τα οποία δεν έχουν πραγματοποιηθεί αλλά είναι ήδη γνωστά.

Οι λογαριασμοί 54 , 56 , 59 δεν διαφέρουν σε κάτι από τη γενική λογιστική και δεν έχουν καμία ουσιαστική σημασία στη ναυτιλιακή λογιστική. Ο 57 είναι κενός.

### 5.3.6 Ομάδα 6<sup>η</sup> Οργανικά έξοδα κατ' είδος

60. Έξοδα διοικήσεως (Κεντρικών γραφείων)

61. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος

62. Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως

63. Έξοδα συντηρήσεως και επισκευών

64. Έξοδα ταξιδιών

65. Γενικά έξοδα πλοίου

66. Αποσβέσεις

67. Τόκοι χρεωστικοί και συναφή έξοδα

68. Προβλέψεις εκμετάλλευσης

69. ....

60. Έξοδα διοικήσεως: Ο λογαριασμός 60 στη ναυτιλιακή λογιστική περιλαμβάνει όλα τα έξοδα των γραφείων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η λογιστική λειτουργία ταυτίζεται με τους λογαριασμούς της γενικής λογιστικής, παρόλα αυτά αξίζει να σημειώσουμε ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πάνω από ένα πλοία επιμερίζουν τα έξοδα διοίκησης αναλογικά με βάση κάποιο σταθερό κριτήριο (χωρητικότητα πλοίου).

61. Αμοιβές και έξοδα πληρώματος: Ο λογαριασμός 61 περιλαμβάνει τις αμοιβές του πληρώματος και έτσι προστίθεται στα συνολικά έξοδα του πλοίου. Οι λογιστικές εγγραφές για τις αμοιβές του πληρώματος καταχωρούνται σύμφωνα με τη μισθοδοτική κατάσταση την οποία συντάσσει ο πλοίαρχος και περιλαμβάνεται στο λογαριασμό του(λογ/σμός 34).

62. Ασφάλιστρα πλοίου και έξοδα ασφαλίσεως: Τα ασφάλιστρα αποτελούν το δεύτερο και σημαντικότερο έξοδο της επιχείρησης μετά από τα έξοδα προσωπικού. Μεταξύ άλλων υπάρχουν πολλά είδη ασφάλισης που απευθύνονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι λογιστικές εγγραφές για τα ασφάλιστρα καταχωρούνται με χρέωση του λογαριασμού 62.XX και πίστωση του λογαριασμού 52 Ασφαλιστές.

63. Έξοδα συντηρήσεως και επισκευών: Ο 63 αναφέρεται στα έξοδα της επιχείρησης για τη συντήρηση του πλοίου. Ο 63 τις περισσότερες φορές λειτουργεί αλληλένδετα

με τον 51 διότι στη λογιστική απεικόνιση ο 63.XX χρεώνεται και ο 51.XX πιστώνεται.

64. Έξοδα ταξιδιών: Στη κατηγορία των εξόδων ταξιδιών υπάγονται όλα τα έξοδα που σχετίζονται με συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγουμε στο δευτεροβάθμιο του 64 τον "64.00 Λιμενικά δικαιώματα", και τον "64.05 δικαιώματα διέλευσης διωρύγων".

65. Γενικά έξοδα πλοίου: Με τον όρο "γενικά έξοδα κατ' είδος αναφερόμαστε" στα έξοδα που απαιτούνται για να λειτουργήσει το πλοίο ως αυτοτελή επιχείρηση. Στη κατηγορία αυτή συναντούμε έξοδα από "Τέλη τηλεγραφημάτων, έξοδα ηλεκτροπαραγωγής, έξοδα ύδρευσης κ.α."

66. Αποσβέσεις: Η απόσβεση ως ορολογία είναι ιδιαίτερα γνωστή στα λογιστικά δεδομένα διότι σε κάθε επιχείρηση όλα τα πάγια στοιχεία υπόκεινται στη διαδικασία της απόσβεσης<sup>77</sup>. Η απόσβεση υπολογίζεται με τον τύπο,

$$\text{Ετήσια απόσβεση} = \frac{\text{Αξία κτήσης πλοίου} - \text{Υπολειμματική αξία}}{\text{Παραγωγικά χρόνια ζωής}}$$

\*Υπολειμματική αξία = είναι η αξία που έχει το πλοίο όταν προορίζεται για διάλυση

Από λογιστικής πλευράς χρεώνουμε τον 66.XX και πιστώνουμε τον αντίστοιχο του "17.99.XX Αποσβεσμένα πλοία".

Λογαριασμοί 67, 68 δεν εμφανίζουν κανένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ιδιαίτερα ο δεύτερος αναφέρθηκε στον 44.

### 5.3.7 Ομάδα 7<sup>η</sup> Οργανικά έσοδα κατ' είδος

70. Ναύλοι και μισθώματα

71. Σταλίες (Demurrage)

72. Έσοδα καθαρισμού κυτών

73. Επισταλίες (Dispatch) (Αντίθετος λογαριασμός)

74. Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως πλοίου

75. Έσοδα παρεπόμενων ασχολιών

<sup>77</sup> Ελάττωση της αξίας των πάγιων περιουσιακών στοιχείων

76. Έσοδα κεφαλαίων

77. ....

78. ....

79. Οργανικά έσοδα κατ' είδος υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων

Η Ομάδα 7 διαπραγματεύεται τα Οργανικά έσοδα κατ' είδος δηλαδή την ομάδα λογαριασμών που δείχνει τα έσοδα των επιχειρηματικών εργασιών της εταιρείας με βασικότερο αυτό των ναύλων είτε ανήκει στην εμπορική είτε στην επιβατηγό ναυτιλία.

70. Ναύλοι και μισθώματα: Τα οργανικά έξοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης έχουν ως κύρια πηγή εσόδων τους ναύλους του πλοίου. Η μορφή των ναύλων εξαρτάται απόλυτα από τη σύμβαση που έχει υπογραφεί. Για παράδειγμα έχουμε ναύλωση ανάλογα με τη χρονική διάρκεια του ταξιδιού ή ναύλωση ανάλογα τον αριθμό των ταξιδιών. Στη κατηγορία αυτή ανήκουν και το μίσθωμα, συμφωνία όπου το πλοίο ναυλώνεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

71. Σταλίες: Ο λογαριασμός 71 έχει να κάνει με την αποζημίωση που λαμβάνει η ναυτιλιακή επιχείρηση από το ναυλωτή/ μισθωτή για τις επιπλέον μέρες τις οποίες χρησιμοποίησε το πλοίο πέρα από τη προκαθορισμένη συμφωνία που ορίζει το ναυλοσύμφωνο.

72. Έσοδα καθαρισμού κυτών: Ένα άλλο έσοδο το οποίο πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της ναύλωσης των φορτηγών πλοίων είναι το καθάρισμα των αμπαριών. Η συγκεκριμένη εργασία σε καμιά περίπτωση δεν αποτελεί επιπλέον έξοδο για την επιχείρηση. Αντίθετα αποτελεί έσοδο που καταβάλλεται από το ναυλωτή.

73. Επισταλίες: Ως επισταλίες θεωρούμε ακριβώς το αντίθετο με τις "σταλίες" του λογαριασμού 71. Είναι δηλαδή η υποχρέωση της ναυτιλιακής επιχείρησης να επιστρέψει στο ναυλωτή το ποσό που έχει συμφωνηθεί σε περίπτωση που η φόρτωση/εκφόρτωση συμφωνήθηκε νωρίτερα από την προκαθορισμένη ημερομηνία. Ως λογαριασμός περιλαμβάνεται στην ομάδα των εσόδων ως αντίθετος (αφαιρετικός) λογαριασμός ο οποίος στο τέλος της χρήσης μεταφέρεται σε χρέωση του 70.

74. Διάφορα έσοδα εκμεταλλεύσεως πλοίου: Μια ναυτιλιακή επιχείρηση διατηρεί τη δυνατότητα να δημιουργεί έσοδα τα οποία προκύπτουν από δευτερογενής παράγοντες πέρα από τις βασικές της λειτουργίες. Τέτοια έσοδα προκύπτουν από τόκους καταθέσεων, πωλήσεις-μισθώματα ακινήτων κ.α. . Για τα διάφορα έσοδα εκμετάλλευσης πλοίων, από λογιστικής πλευράς αυτά μεταφέρονται στο λογαριασμό

“Αποτελέσματα χρήσης” διότι δεν αφορούν την εκμετάλλευση ενός πλοίου αλλά το σύνολο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

75,76,79: Δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

76,77: Δεν υφίστανται.

### **5.3.8 Ομάδα 8<sup>η</sup> Λογαριασμοί αποτελεσμάτων**

80. Γενική εκμετάλλευση

81. Έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα

82. Έξοδα και έσοδα προηγούμενων χρήσεων

83. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους

84. Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων

85. Αποσβέσεις παγίων μη ενσωματωμένων στο λειτουργικό κόστος

86. Αποτελέσματα χρήσεως

87. ....

88. Αποτελέσματα προς διάθεση

89. Ισολογισμός

Σύμφωνα με τις αρχές του Ε.Γ.Λ.Σ. στην Ομάδα 8 περιλαμβάνονται οι λογαριασμοί που προσδιορίζουν το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης. Αναλυτικότερα η ομάδα 8 περιλαμβάνει:

80. Γενική εκμετάλλευση: Ο 80 χρησιμοποιείται μόνο στο τέλος της χρήσης και η χρήση του γίνεται σύμφωνα με το Ε.Γ.Λ.Σ. . Ο 80 μαζί με τον 86 αποτελούν αναγκαίο και αναπόσπαστο συμπλήρωμα του ισολογισμού.

81. Έκτακτα και ανόργανα αποτελέσματα: Στον 81 καταχωρούνται ως έκτακτα και ανόργανα έξοδα, έσοδα, ζημιές καθώς και τα έκτακτα κέρδη.

82. Έξοδα και έσοδα προηγούμενων χρήσεων: Στον 82 καταχωρούμε τα έξοδα και τα έσοδα τα οποία ναι μεν πραγματοποιούνται στη τρέχουσα χρήση αλλά η δημιουργία τους είναι αποτέλεσμα εργασίας που πραγματοποιήθηκε σε προηγούμενη χρήση.

83. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους, 84. Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων: Δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον ενώ η λειτουργία του ταυτίζεται με αυτή του 44 “ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ”.

85. Αποσβέσεις παγίων μη ενσωματωμένων στο λειτουργικό κόστος: Στον 85 καταχωρούνται οι αποσβέσεις των παγίων περιουσιακών στοιχείων οι οποίες δεν ενσωματώνονται στο λειτουργικό κόστος. Δηλαδή στο λογαριασμό αυτό καταχωρούνται οι πρόσθετες αποσβέσεις οι οποίες προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.
86. Αποτελέσματα χρήσεως: Ο 86 χρησιμοποιείται μόνο στο τέλος της χρήσης και ορίζεται από την κατάσταση αποτελεσμάτων που κατατίθεται υποχρεωτικά. Καταχωρείται δηλαδή το κέρδος/ζημία της επιχείρησης.
87. Κενός
88. Αποτελέσματα προς διάθεση: Χρησιμοποιείται στο τέλος της χρήσης παρά μόνο αν υπάρχει διάθεση κερδών όπου και καταρτίζεται ο πίνακας διάθεσης κερδών.
89. Ισολογισμός: Ο 89 χρησιμοποιείται μόνο στο τέλος της χρήσεως οπότε και καταρτίζεται υποχρεωτικά η κατάσταση ισολογισμού της χρήσεως σύμφωνα με ότι ορίζει το Ε.Γ.Λ.Σ. .

### **5.3.9 Ομάδα 9<sup>η</sup> Σχέδιο λογαριασμών του συστήματος της αυτόνομης λειτουργίας της αναλυτικής λογιστικής εκμεταλλεύσεως**

90. Διάμεσοι αντικριζόμενοι λογαριασμοί
91. Ανακατάταξη εξόδων – εσόδων
92. Κέντρα (θέσεις) κόστους και κέντρα κέρδους
93. Κόστος ταξιδίων
94. Αποθέματα
95. Αποκλίσεις
96. Έσοδα – Μικτά αναλυτικά αποτελέσματα
97. Διαφορές ενσωματώσεως και καταλογισμού
98. Αναλυτικά αποτελέσματα
99. Αναλυτική λογιστική εκμεταλλεύσεως άλλων κέντρων (Υποκαταστημάτων - Γραφείων)

### 5.3.10 10<sup>η</sup> Λογαριασμοί τάξεως

00. Δε χρησιμοποιείται
01. Αλλότρια περιουσιακά στοιχεία
02. Χρεωστικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
03. Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις
04. Διάφοροι λογαριασμοί πληροφοριών χρεωστικοί
05. Δικαιούχοι αλλότριων περιουσιακών στοιχείων
06. Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών
07. Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις
08. Διάφοροι λογαριασμοί πληροφοριών πιστωτικοί
09. Λογαριασμοί τάξεων υποκαταστημάτων ή άλλων κέντρων (Όπως και τα προηγούμενα)



## **5.4 Γενικά για το κόστος**

Για την παραγωγή οποιοδήποτε αγαθού ή ακόμα και για την παροχή υπηρεσιών απαιτείται ο συνδυασμός δυνάμεων και υλικών μέσων δηλαδή απαιτείται η συνεργασία των συντελεστών παραγωγής Φύση – Κεφάλαιο – Εργασία. Όσον αφορά την έννοια του κόστους, είναι το σύνολο των πάσης φύσεως και μορφής οικονομικών θυσιών οι οποίες απαιτούνται για να παραχθεί ένα προϊόν ή μια υπηρεσία.

### **5.4.1 Διάρθρωση και στοιχεία κόστους**

Οι κατηγορίες εξόδων που περιλαμβάνονται στο κόστος είναι οι:

- Ύλες
- Αμοιβές προσωπικού
- Υπηρεσίες τρίτων
- Τόκοι
- Αποσβέσεις
- Ασφάλιστρα
- Φόροι

Όλα τα στοιχεία που έχουν σχέση με την έννοια του κόστους (έξοδα) καταχωρούνται σύμφωνα με τη λογιστική στους οικείους λογαριασμούς κατ' είδος.

## **5.5 Αναλυτική προσέγγιση του Λογαριασμού Πλοιάρχων (Λογ/σμός 34)**

Ως γενικός λογαριασμός πλοιάρχου ονομάζεται η έκθεση η οποία υποβάλει ο πλοίαρχος κάθε πλοίου προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση-εργοδότη και έχει σχέση με την οικονομική διαχείριση που υπάρχει στο πλοίο σε μια ορισμένη χρονική περίοδο. Με πολύ απλά λόγια, ο πλοίαρχος είναι ο διαχειριστής των εξόδων του πλοίου και υπόλογος απέναντι στη διοίκηση της επιχείρησης. Από τη πλευρά της η επιχείρηση χορηγεί χρηματικά ποσά (εμβάσματα) για την κάλυψη των αναγκών του πλοίου.

Μεταξύ των στοιχείων που αποτυπώνονται στην έκθεση είναι:

1. Μισθοδοτική κατάσταση του πληρώματος,
2. Περιγραφή για τις παραλαβές των διάφορων υλικών/εφοδίων<sup>78</sup>,
3. Ανάλυση δαπανών για την τροφοδοσία του πληρώματος,
4. Ανάλυση για οποιαδήποτε δαπάνη.

Επίσημα αναγνωρίζονται δύο τρόποι σύνταξης του λογαριασμού πλοιάρχων.

1. Όταν ο πλοίαρχος θεωρείται υπόλογος διαχειριστής της μισθοδοσίας του πληρώματος.

Στην ελληνική ναυτιλία συναντούμε ως ιδιαίτερα διαδεδομένη τη πρώτη περίπτωση καθώς ο τρόπος αυτός χρησιμοποιείται ευρέως από τους Έλληνες πλοιάρχους. Σύμφωνα με τον τρόπο αυτό, ο πλοίαρχος θεωρείται διαχειριστής όλων των αναγκαίων εξόδων του πλοίου και υπεύθυνος για τη μισθοδοσία του πληρώματος. Ο πλοίαρχος, χρεώνει τον πλοιοκτήτη με το σύνολο της μισθοδοσίας του πληρώματος ανεξάρτητα αν έχουν δοθεί τα χρήματα που οφείλονται ή όχι. Η λειτουργία του 34 γίνεται ως πρωτοβάθμιος περιληπτικός λογαριασμός με δευτεροβάθμιους τους προσωπικούς λογαριασμούς του κάθε πλοιάρχου με τίτλο το όνομα του πλοιάρχου και του πλοίου.

Ο λογαριασμός 34 χρεώνεται με :

- τα χρηματικά ποσά τα οποία λαμβάνει ο πλοίαρχος ,
- προκαταβολές που δόθηκαν από τον πλοιοκτήτη/ διαχειριστή σε νέα μέλη του πληρώματος που στάλθηκαν για συνάντηση του πλοίου,
- με εμβάσματα που έχουν σταλεί από τα μέλη του πληρώματος προς τις οικογένειες και τα συγγενικά τους πρόσωπα,
- την αξία των ειδών του κυλικείου, των οποίων η διαχείριση είναι υπό την εποπτεία του πλοιάρχου και έχουν χρεωθεί από τον πλοιοκτήτη,
- τα ποσά από την μισθοδοσία του πληρώματος , τα οποία για διάφορους λόγους έχουν πληρωθεί μέλη αλλά κρατήθηκαν από τον ίδιο το πλοίαρχο,
- τις διάφορες κρατήσεις που υπολόγισε και παρακράτησε ο πλοίαρχος από το πλήρωμα υπέρ τρίτων (Ν.Α.Τ., Τέλη τηλεγραφημάτων),

---

<sup>78</sup> Αναλυτική παρουσίαση κατά κατηγορία, προμηθευτή και τιμολογιακή αξία

- τυχόν πιστωτικά τιμολόγια μελών του πληρώματος τα οποία δραπετεύσαν από το πλοίο χωρίς να πληρωθούν.

και πιστώνεται με:

- τα διάφορα έξοδα τα οποία πλήρωσε ο πλοίαρχος
- τις πληρωμές που έκανε έπειτα από εντολή της επιχείρησης σε διάφορα πρόσωπα,
- την αξία των αγορών που έκανε σε τρόφιμα και εφόδια,
- τις δαπάνες τις οποίες πλήρωσε για επισκευές του πλοίου,
- κάθε είδους ακαθάριστες αποδοχές του πληρώματος.

2. Όταν ο πλοίαρχος θεωρείται υπόλογος μόνο για τα ποσά τα οποία εισπράττει ή πληρώνει.

Ο δεύτερος τρόπος λογιστικής παρακολούθησης του λογαριασμού 34 χρεώνεται και πιστώνεται με τα στοιχεία που αναφέραμε στην πρώτη περίπτωση με τη μόνη διαφορά ότι εφαρμόζεται από τους αλλοδαπούς πλοιάρχους. Η ιδιαιτερότητα βασίζεται στο γεγονός ότι ο πλοίαρχος πιστώνει και χρεώνει τον πλοιοκτήτη με τα ποσά που εισπράττει και πληρώνει αντίστοιχα με αποτέλεσμα να ορίζεται ως διαχειριστής το λογιστήριο της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με τη διαδικασία αυτή:

1. το λογιστήριο με τα εμβάσματα που στέλνει στις οικογένειες των μελών του πληρώματος δε χρεώνει το λογαριασμό 34 (ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ) αλλά τον 33 (ΧΡΕΩΣΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ) και συγκεκριμένα τον 33.03 (ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ),
2. το λογιστήριο με τα ποσά που πληρώνει για την εξόφληση της μισθοδοσίας του πληρώματος δε χρεώνει τον λογαριασμό 34 αλλά τον λογαριασμό 53 (ΠΙΣΤΩΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ) και ειδικότερα τον 53.05 (ΑΜΟΙΒΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΩΤΕΕΣ)
3. ο πλοίαρχος καταχωρεί στο λογαριασμό του , το καθαρό ποσό των πληρωμών της μισθοδοσίας που έχει καταβληθεί από τον ίδιο στο πλήρωμα.

## **6 ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

### **6.1 Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών**

Πολλές χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης κατάφεραν να αναπτύξουν αποτελεσματικές υποδομές με σχετικά υψηλό βαθμό αναγνώρισης και απώτερο στόχο την προσέλκυση διεθνών υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν κατάφεραν να αναπτύξουν σημαντικά νηολόγια προσελκύοντας πλοιοκτήτες με βασικότερο κίνητρο το ευνοϊκό φορολογικό περιβάλλον αναλογικά με αυτό των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το καθεστώς χαμηλής φορολογίας αποτέλεσε ισχυρό κίνητρο για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να εγκαταλείψουν όχι μόνο τα Ευρωπαϊκά νηολόγια αλλά ακόμη και να εξετάσουν το ενδεχόμενο μετεγκατάστασης της έδρας της επιχείρησής τους στις χώρες αυτές. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μία ναυτιλιακή εταιρεία δεν έχει πρόβλημα να μεταφέρει την έδρα της καθώς δεν υπάρχουν ιδιαίτερα τεχνικά και νομικά εμπόδια.

Όλη αυτή η κατάσταση είχε σαν αποτέλεσμα να βρεθούν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμέτωπες με ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα κάτι που προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν με τη σύναψη φορολογικών νομοθεσιών με γνώμονα τον υγιή ανταγωνισμό. Αξιοσημείωτο στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι μεταξύ των χωρών μελών δεν υφίσταται ανταγωνισμός και αυτό διότι οι συντελεστές φορολογικής κλίμακας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν αποκλίνουν σε ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό. Με τον τρόπο αυτό παρατηρείται πολύ σπάνια η περίπτωση εγκατάλειψης μιας Ευρωπαϊκής σημαίας για μια άλλη.

Έτσι, τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος έλαβαν ειδικά μέτρα για τη βελτίωση του καθεστώτος φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών. Ένα ειδικό φορολογικό μέτρο που εφαρμόζεται σε πολλές χώρες είναι η υποκατάσταση του ισχύοντος καθεστώτος φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με το φόρο χωρητικότητας<sup>79</sup>. Ουσιαστικά οι φορολογικές ελαφρύνσεις αποτελούν μία

---

<sup>79</sup> Ο πλοιοκτήτης καταβάλλει ένα ποσό φόρου που συνδέεται άμεσα με τη χωρητικότητα που βρίσκεται σε λειτουργία και χρησιμοποιείται. Ο φόρος χωρητικότητας είναι πληρωτέος και ανεξάρτητος από τις πραγματικές εισπράξεις τη εταιρείας καθώς και το αποτέλεσμα χρήσης που έχει προκύψει. Υπολογίζεται ένα πραγματικό κέρδος που προκύπτει από την εφαρμογή ενός ενδεικτικού ποσοστού κέρδους πάνω στην

μορφή κρατικής ενίσχυσης που εφαρμόζονται αποκλειστικά και μόνο στο τομέα της ναυτιλίας με απώτερο στόχο την ενίσχυση και τη διασφάλιση θέσεων εργασίας στην ξηρά και στις συναφή υπηρεσίες διαχείρισης.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι χώρες μέλη, αποτελεί το γεγονός ότι πολλές φορές τα έσοδα κάποιων πλοιοκτητών προέρχονται από τη λειτουργία πλοίων με διαφορετικές σημαίες. Στη περίπτωση αυτή συναντούμε ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες είτε συμμετέχουν σε κοινοπραξίες είτε χρησιμοποιούν ναυλωμένα σκάφη με ξένη σημαία. Ακόμη, εφαρμόζονται κίνητρα εκπατρισμού βοηθητικών αλλά και άλλων δραστηριοτήτων που έχουν σχέση με τη ναυτιλία όταν οι πλοιοκτήτες αποκομίζουν οφέλη. Στη περίπτωση αυτή υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις μεταξύ των οποίων είναι και απαίτηση σύνταξης έκθεσης όπου τηρούνται συγκεκριμένες συνθήκες αλλά και τα αποτελέσματα που αποκομίζουν οι εταιρείες από τα μέτρα αυτά. Σε κάθε περίπτωση τα κέρδη θα πρέπει να επενδύονται στο κλάδο της ναυτιλίας.

Σε γενικές γραμμές οι χώρες μέλη αντισταθμίζουν τις ελαφρύνσεις που παρέχουν οι φορολογικοί παράδεισοι εντάσσοντας έτσι την σημαία των χωρών στο διεθνή ανταγωνισμό της σημαίας.

## **6.2 Αξιόπιστες – Αναξιόπιστες σημαίες<sup>80</sup>**

Οι 5 πιο αξιόπιστες σημαίες που εντάσσονται στο διεθνή ανταγωνισμό είναι:

1. Βερμούδες
2. Γαλλία
3. Ηνωμένο Βασίλειο
4. Κίνα
5. Γερμανία

---

χωρητικότητα. Στο ποσό του κέρδους εφαρμόζεται ο κανονικός φορολογικός συντελεστής των εταιρειών από όπου προκύπτει το ποσό του φόρου που θα καταβληθεί.

\*Σ. Θεοδωρόπουλος, 2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, σελ 143 - 146

<sup>80</sup> <http://www.parismou.org/upload/anrep/BGWlist2006-2008.pdf>

Οι 5 ποιο αναξιόπιστες σημαίες που εντάσσονται στο διεθνή ανταγωνισμό είναι:

1. Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας,
2. Βολιβία
3. Αλβανία
4. Λιβυκή Αραβική Τζαμαχίρια
5. Σιέρα Λεόνε

Η χώρα μας για τη διετία 2006-2008 που αναφερόμαστε κατέχει τη 13 θέση παγκοσμίως.

## **6.3 Φορολόγηση πλοίων υπό ελληνική σημαία**

### **6.3.1 Εισαγωγή**

Η φορολόγηση των πλοίων που υπάγονται στην ελληνική σημαία ρυθμίζεται από το νόμο ν.27/1975. Στην επόμενη ενότητα θα σας παρουσιάσουμε το νομικό καθεστώς που ισχύει το έτος 2007 αλλά και σήμερα, καθώς δεν έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές. Σε ολόκληρη την ενότητα θα σας παραθέτουμε άρθρα και παραγράφους τα οποία θα μπορέσετε να διαβάσετε στο παράρτημα του συγγράμματος.

Ο νόμος<sup>81</sup> περί φορολόγησης των πλοίων ρυθμίζει το φορολογικό καθεστώς των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Φόρος και εισφορά επιβάλλονται στα υπό ελληνική σημαία πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου (άρθρο 1 παρ. 1). Ο επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και του μετόχου ή του εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρίας οποιουδήποτε τύπου ως προς το φόρο εισοδήματος, όσον αφορά τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων.

Για την επιβολή του φόρου και της εισφοράς, τα υποκείμενα σε αυτά πλοία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (άρθρο 3). Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει τους πλοιοκτήτες ή τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, εφόσον είναι εγγεγραμμένοι στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτη ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας, τη διαμονή ή την έδρα αυτών στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό.

### **6.3.2 Η φορολόγηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία όπως ισχύει σήμερα**

Σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο της φορολόγησης των πλοίων που ισχύει από το 2007, τα υπό ελληνική σημαία πλοία φορολογούνται με ειδικό τρόπο, επιβάλλεται δηλαδή φόρος στα πλοία όχι με βάση τα εισοδήματα που αποκτούνται κατά την ετήσια εκμετάλλευση του πλοίου αλλά με βάση την ηλικία τους σε κόρους ολικής χωρητικότητας (1κόρος = 2,83 m<sup>3</sup>) . Άξιο λόγου είναι ότι η φορολογία με ειδικό

---

<sup>81</sup> <http://nomothesia.ependyseis.gr/eu-law/downloadsDetails.do?action=itemDetails&itemId=714>

τρόπο επιβλήθηκε για πρώτη φορά με τις διατάξεις του νόμου 1880/1951 με απώτερο στόχο τη δημιουργία των απαραίτητων προϋποθέσεων για την ανασυγκρότηση της εμπορικής ναυτιλίας της χώρας, καθώς επίσης αποτελεί και τη μοναδική ρύθμιση που παρέμεινε έπειτα από την καθιέρωση του νόμου 27/1975 όπου ρυθμίζεται το ειδικό καθεστώς φορολογίας στα υπό ελληνική σημαία πλοία..

Σύμφωνα με τις διατάξεις παλιότερου νόμου<sup>82</sup> αλλά και του ισχύοντα νόμου ν.27/1975 πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος με καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων το οποίο κινείται αυτοδύναμα<sup>83</sup>.

Από το νομικό καθεστώς που ισχύει σήμερα (ν.27/1975) επιβάλλεται φόρος :

1. στα πλοία Α κατηγορίας που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία μετά την ημερομηνία έναρξης του νόμου αυτού (22-4-1975),
2. στα πλοία Α κατηγορίας που νηολογήθηκαν έως και την ημέρα έναρξης του νόμου,
3. χαρακτηριζόμενος ως εισφορά, στα πλοία Α κατηγορίας που νηολογήθηκαν μέχρι την έναρξη του ισχύοντα νόμου,
4. στα πλοία Β κατηγορίας που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία..

Αξίζει να σημειώσουμε ότι τα περισσότερα πλοία που είχαν νηολογηθεί έως και την 22/4/1975 είχαν υπαχθεί στις διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953 όπου αυτές με τη σειρά τους μεταφέρθηκαν στον 27/1975.

Όσον αφορά τη νηολόγηση των πλοίων υπάγονται σε φορολογία τα πλοία που έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία και η νηολόγηση τους έχει γίνει σε κάποιο ελληνικό λιμάνι. Ειδικότερα, στα λιμεναρχεία τηρείται ειδικό βιβλίο, το νηολόγιο όπου καταχωρείται κάθε πλοίο που προσεγγίζει το λιμάνι καθώς και τα πλήρη στοιχεία του. Αξίζει να επισημάνουμε ότι σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3816/1958 , η κυριότητα του πλοίου μεταβιβάζεται με συνοδεία εγγράφου το οποίο καταχωρείται στα νηολόγια ως εγγραφή μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου.

Σχετικά με την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο από μεταβίβαση της κυριότητας αυτού, δεν είναι εφικτή αν δεν προσκομισθεί βεβαίωση του αρμόδιου προϊσταμένου της ΔΟΥ όπου αναγράφεται πως έχουν εκπληρωθεί οι φορολογικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και έχουν εξοφληθεί οι πάσης φύσεως φόροι και οι εισφορές που βαρύνουν το πλοίο μέχρι και την ημέρα που εκδίδεται η βεβαίωση.

---

<sup>82</sup> ν. 3816/1958 Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

<sup>83</sup> ν.27/1975 , Άρθρο 1



### 6.3.3 Φορολόγηση σε σχέση με τις κατηγορίες πλοίων

Κάθε πλοίο που συμπληρώνει το στόλο μια ναυτιλιακής εταιρείας φορολογείται χωριστά με βάση τους χώρους και την ηλικία του. Ο φόρος που προκύπτει βαρύνει τον πλοιοκτήτη που είναι γραμμένος στο οικείο νηολόγιο την πρώτη μέρα κάθε ημερολογιακού έτους. Αν το πλοίο υψώσει ελληνική σημαία μετά την πρώτη Ιανουαρίου, οφείλεται φόρος από την πρώτη του επόμενου μήνα και έπειτα και ο υπολογισμός του γίνεται σε τόσα δωδέκατα όσοι και οι μήνες που έχουν απομείνει έως και την ολοκλήρωση του έτους.

Για την δίκαιη επιβολή του φόρου, σύμφωνα με το νόμο 27/1975 (άρθρο 3) τα πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Πρώτη κατηγορία, στην οποία ανήκουν,

1. τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία που έχουν ολική χωρητικότητα πάνω από 3000 κόρους,
2. τα φορτηγά ξηρού/υγρού φορτίου και τα πλοία ψυγεία που έχουν χωρητικότητα 500-3000 κόρους και εκτελούν πλόες στο εσωτερικό με επέκταση σε λιμάνια του εξωτερικού ή εκτελούν αποκλειστικά σε λιμάνια εξωτερικού,
3. επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες στο εσωτερικό και επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στο εξωτερικό ή εκτελούν αποκλειστικά σε λιμάνια του εξωτερικού,
4. επιβατηγά πλοία άνω των 500 κόρων τα οποία πραγματοποίησαν το προηγούμενο έτος της φορολογίας και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 6 μηνών με την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται τακτικοί πλόες σε λιμάνια είτε του εσωτερικού είτε του εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια),
5. πλωτά γεωτρήματα με εκτόπισμα ανώτερο των 5.000 τόνων, καθώς και πλωτά διυλιστήρια ή πλωτές αποθήκες πετρελαίου με χωρητικότητα άνω των 15.000 κόρων εφόσον έχουν κατασκευαστεί είτε μετασκευαστεί να χρησιμοποιούνται για εξερεύνηση και ανάπτυξη γεωτρήσεων, άντληση, διύλιση αλλά και αποθήκευση πετρελαίου κ.α..

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα και πλοιάρια που δεν ανήκουν στην κατηγορία που αναπτύξαμε. Μεταξύ άλλων συγκαταλέγονται

τα αλιευτικά, ιστιοφόρα, ναυαγοσωστικά καθώς και μικρότερα πλοία των παραπάνω κατηγοριών που δε συγκαταλέγονται στην πρώτη κατηγορία.

### 6.3.4 Φορολόγηση πλοίων Α κατηγορίας

Ο φόρος για κάθε πλοίο Α κατηγορίας που νηολογείται με ελληνική σημαία υπολογίζεται σε δολάρια με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα του πλοίου<sup>84</sup>.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο έχουμε τους παρακάτω συντελεστές,

Ηλικία Πλοίου	Συντελεστές Δολάρια Η.Π.Α. έτη ανά κ.ο.χ.
0 - 4	0,53
5 - 9	0,95
10 - 19	0,93
20 - 29	0,88
30 και άνω	0,68

Τα παραπάνω ποσά πολλαπλασιάζονται με τα Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους συντελεστές του παρακάτω πίνακα.

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100 - 10000	1,2
10001 - 20000	1,1
20.001 - 40.000	1
40.001 - 80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

Ο υπολογισμός του φόρου γίνεται αν πολλαπλασιάσουμε τους κόρους ολικής χωρητικότητας με τους αντίστοιχους συντελεστές της κλίμακας, βάσει κλιμακωτής προόδου και το σύνολο που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε με το συντελεστή σε δολάρια που αντιστοιχεί με την ηλικία του πλοίου. Έπειτα, τα ποσά που προκύπτουν

<sup>84</sup> ν. 27/1975, άρθρο 6

για κάθε κόρο ολικής χωρητικότητας προσαυξάνονται<sup>85</sup> σε ποσοστό 4% ετησίως με προσαρμογή που υφίσταται ανά πέντε έτη.

### 6.3.5 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου για τα πλοία Α κατηγορίας

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου 27/1975 τα πλοία που νηολογούνται με ελληνική σημαία και απαλλάσσονται από το φόρο είναι αυτά που συμπληρώνουν τις εξής προϋποθέσεις:

1. Τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και έχουν ελληνική σημαία απαλλάσσονται από το φόρο έως ότου συμπληρώσουν την ηλικία των 6 ετών.
2. Πλοία οποιασδήποτε ηλικίας τα οποία δρομολογούνται σε τακτικές γραμμές εσωτερικού-εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού καθώς και τα κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το 50% του οφειλόμενου φόρου.
3. Πλοία με ηλικία κάτω των 20 ετών, τα οποία κάνουν δαπάνες για επισκευές εφόσον συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις απαλλάσσονται από το φόρο σε αναλογία ενός έτους ανά 100000 δολάρια.. Ο νόμος περιορίζει την απαλλαγή, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 6 έτη και το 50% της δαπάνης.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι οι απαλλαγές για όλα τα παραπάνω στοιχεία που αναφέραμε ισχύουν όταν οι επισκευές εκτελούνται σε εργοστάσια ή από συνεργεία που δεν έχουν τις προϋποθέσεις χαρακτηρισμού τους σε ναυπηγεία καθώς και όταν οι επισκευές πραγματοποιούνται με αυτεπιστασία εκτός ναυπηγείου. Τέλος, δεν υπάρχει μείωση φόρου όταν συναντούμε τις περιπτώσεις 1 & 2 όπου οι επισκευές εκτελούνται σε χώρες της Κράτη-μέλη της Ε.Ε. .

Η φορολογικές απαλλαγές ισχύουν μόνο για τα πλοία που γράφονται για πρώτη φορά στο ελληνικό νηολόγιο και δεν ισχύουν στην περίπτωση της επανανηολόγησης ενώ σε περίπτωση που έχουν δικαίωμα απαλλαγής φόρου και εντάσσονται σε περισσότερες από μία κατηγορίες τότε ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει την κατηγορία που θέλει να ενταχθεί.

---

<sup>85</sup> Από 1/1/1976

### **6.3.6 Πλοία Α κατηγορίας που νηολογήθηκαν με ελληνική σημαία πριν από την έναρξη ισχύος του ν.27/1975<sup>86</sup>**

Τα πλοία που νηολογήθηκαν πριν την 22/4/1975 δηλαδή την ημέρα που άρχισε να ισχύει ο νέος νόμος περί φορολόγησης πλοίων εφαρμόζουν τις διατάξεις του φορολογικού καθεστώτος που καθιερώθηκε από το νόμο 1880/1951.

Τα πλοία φορολογούνται ανάλογα με τους κόρους καθαρής χωρητικότητας με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

Πλοία άνω των ... ετών	Πλοία κάτω των ... ετών	Συντελεστής φορολόγησης
10	20	0,2
20	25	0,3
25	unlimited	0,4

Ακόμη και στην περίπτωση της φορολόγησης πλοίων που νηολογήθηκαν πριν από την εφαρμογή του νόμου καθορίζονται σημαντικές μειώσεις φόρου(άρθρο 9, ν.27/1975) οι οποίες βασίζονται κυρίως στην ηλικία του πλοίου. Ακόμη και σε αυτό το σημείο οι απαλλαγές ισχύουν αν και μόνο αν τα πλοία γραφτούν για πρώτη φορά στο ελληνικό νηολόγιο και δεν υπάρχει περίπτωση επανανηολόγησης. Τέλος, τα πλοία σε περίπτωση που εμπίπτουν σε περισσότερες από μία περιπτώσεις φορολογικής απαλλαγής, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα επιλέξει την περίπτωση που τον ενδιαφέρει.

### **6.3.7 Επιβολή εισφοράς στα πλοία που νηολογήθηκαν πριν την έναρξη ισχύος του νόμου 27/1975<sup>87</sup>**

Τα πλοία ως επιπλέον φόρο καταβάλλουν ένα επιπλέον ποσοστό που χαρακτηρίζεται ως εισφορά η οποία καθορίζεται με βάση την ηλικία και την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους.

<sup>86</sup> άρθρο 8, ν.27/1975

<sup>87</sup> άρθρο 10, ν.27/1975

Ο πίνακας με τους συντελεστές της εισφοράς έχει ως εξής:

Ηλικία πλοίου σε έτη	Συντελεστές σε Δολάρια ΗΠΑ / ΚΟΧ
0 - 4	0,53
5 - 9	0,95
10 – 19	0,8
20 – 29	0,75
30 και άνω	0,50

Τα ποσά του προηγούμενου πίνακα πολλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σύμφωνα με τους παρακάτω συντελεστές:

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας σε κόρους	Συντελεστές
100 – 10000	1,2
10001 – 20000	1,1
20001 – 40000	1,0
40001 – 80000	0,9
80001 και άνω	0,8

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειώσουμε ότι και εδώ οι φοροαπαλλαγές ταυτίζονται με αυτές των πλοίων της πρώτης κατηγορίας που νηολογήθηκαν μετά την έναρξη του νόμου 27/1975.

### 6.3.8 Φορολόγηση πλοίων 'B κατηγορίας

Η φορολόγηση των πλοίων 'B κατηγορίας υπολογίζεται ετησίως σύμφωνα με τους κόρους ολικής χωρητικότητας του πλοίου και καταβάλλεται σε ευρώ. (άρθρο 12, ν. 27/1975)

Σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα έχουμε τους αντίστοιχους συντελεστές,

Κλιμάκιο σε κόρους ολικής	Φορολογικός συντελεστής	Φόρος κλιμακίου	ΣΥΝΟΛΟ

χωρητικότητα	κλιμακίου σε ευρώ κατά κόρους ολικής χωρητικότητας	(σε ευρώ)	Χωρητικότητα σε κόρους	Ετησίου φόρου σε ευρώ
20	0,60	12	20	12
30	0,70	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Για την επιπλέον των εκατό (100) κόρων ολική χωρητικότητα, ο φόρος καθορίζεται σε 1 ευρώ ανά κόρο.

Επίσης, ο φόρος που αναφέρεται ο παραπάνω πίνακας μειώνεται:

1. Κατά 50% προκειμένου για πλοία δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων ή και μόνο μεταξύ ξένων λιμανιών,
2. κατά 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους,
3. κατά 75% όταν πρόκειται για αλιευτικά.

Εν τέλει, οι απαλλαγές και οι μειώσεις φόρου συμπίπτουν με αυτές των πλοίων Α κατηγορίας έτσι ώστε να καταστούν τα πλοία ανταγωνιστικά στο διεθνή ανταγωνισμό της σημαίας. Απώτερος στόχος του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας είναι διατήρηση των υφιστάμενων ελληνικών καθώς και η προσέλκυση νέων.

### 6.3.9 Προσδιορισμός και καταβολή φόρου – εισφοράς

Ο υπόχρεος πλοιοκτήτης/ επιχείρηση που υπόκειται σε φόρο οφείλει να επιδώσει δήλωση στον προϊστάμενο της αρμόδιας ΔΟΥ έως και το τέλος Φεβρουαρίου για κάθε έτος όπου καταβάλλεται ταυτόχρονα και ποσοστό του 25% του οφειλόμενου φόρου. (άρθρο 14, ν. 27/1975) Το υπόλοιπο 75% καταβάλλεται σε τρεις ισόποσες δόσεις κατά τους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και Δεκέμβριο του ίδιου έτους.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η δήλωση δεν είναι δεκτή από την εφορία στην περίπτωση που δεν προσκομιστεί το αποδεικτικό από την αρμόδια ΔΟΥ όπου αναγράφεται πως έχει καταβληθεί το 25% του συνολικού ποσού τον μήνα Φλεβάρη.

Σε περίπτωση το πλοίο που υπόκειται σε φόρο είναι κρουαζιερόπλοιο, τότε υποχρεούται ο πλοιοκτήτης να υποβάλει στον προϊστάμενο της ΔΟΥ που υπάγεται η επιχείρηση πιστοποιητικό από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όπου θα αναγράφεται το χρονικό διάστημα όπου το πλοίο έκανε τα τακτικές περιηγήσεις κατά το προηγούμενο φορολογικό έτος, της χρήσης που εξετάζουμε. Τη δήλωση καταβάλλει ο διαχειριστής ή ο νόμιμος εκπρόσωπος του πλοίου.

Ο φόρος και η εισφορά καταβάλλονται (άρθρο 16, ν.27/1975) σε δολάρια ΗΠΑ ή σε λίρες Αγγλίας σύμφωνα πάντα με την επίσημη ισοτιμία κατά την περίοδο υποβολής της δήλωσης.

Τα πλοία που εκτελούν πλόες αποκλειστικά και μόνο στο εσωτερικό της χώρας καταβάλλουν το φόρο σε ευρώ και αυτό διότι τα έσοδα τους είναι σε ευρώ.

Στην περίπτωση που διαπιστωθεί καταβολή φόρου χωρίς να οφείλεται, το ποσό που έχει καταβληθεί συμψηφίζεται με οποιοδήποτε άλλο οφειλόμενο φόρο και μόνο στην περίπτωση που δεν υπάρχει τότε επιστρέφεται στο δικαιούχο σε ευρώ.

Αν για οποιοδήποτε λόγο η δήλωση είτε δεν επιδοθεί είτε είναι ανακριβής τότε ο προϊστάμενος της αρμόδιας ΔΟΥ έχει το δικαίωμα να προσδιορίσει το φόρο με αιτιολογημένη έκδοση πράξεως καταλογισμού φόρου της οποίας ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα προσφυγής<sup>88</sup>.

### **6.3.10 Διαδικασία φορολόγησης πλοίων Β κατηγορίας**

Τα πλοία της Β κατηγορίας διαφέρουν από αυτά της Α και αυτό διότι η βεβαίωση του φόρου γίνεται από τον ίδιο τον Προϊστάμενο της αρμόδιας ΔΟΥ με βάση τα στοιχεία που αυτός διαθέτει για τη χωρητικότητα του πλοίου.

---

<sup>88</sup> άρθρο 15, ν. 27/1975

## 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

### 7.1 Η κατάσταση του κλάδου της ναυτιλίας σε σχέση με την οικονομική κρίση

Η ναυτιλία ως σημαντικός κλάδος της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας δεν μπορούσε να μην ακολουθήσει τη φθίνουσα πορεία αυτής. Κατά τη διάρκεια της συγγραφής της πτυχιακής εργασίας αλλά και λίγο καιρό αφότου ξεκίνησε η οικονομική κρίση ήμασταν αποδέκτες του μεγάλου "Κραχ" στο τομέα που διαπραγματευόμαστε αλλά και της προηγούμενης χρυσής εποχής που έδωσε ώθηση στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2008 έφθασαν στο τέλος τους, μαζί με την επιστροφή από τις διακοπές των εργαζομένων. Η πορεία της αγοράς έχει εισέλθει σε νέα δεδομένα με βασικότερη αιτία την μείωση των τιμών του πετρελαίου<sup>89</sup> αλλά και την προσπάθεια για κατανόηση των νέων πολιτικοοικονομικών ισορροπιών.

Νέες παράμετροι ωθούν τις τράπεζες να είναι πιο επιφυλακτικές σε νέες αγορές αλλά και στις χρηματοδοτήσεις ναυπηγείων. Ταυτόχρονα η οικονομία της Κίνας κινείται υποτονικά. Με μια απλή σύγκριση των δεικτών της ναυλαγοράς διαπιστώνουμε ότι η μείωση αγγίζει κατά μέσο όρο το 50%<sup>90</sup>. Για να υπάρχει σαφέστερη εικόνα όσον αφορά τη μείωση των ναυλαγορών, αξίζει να σημειώσουμε ότι ένα πλοίο τύπου capsized είχε ημερήσια ναύλωση<sup>91</sup> που άγγιζε τα 200000 δολάρια ενώ τον Σεπτέμβριο του 2008 ναυλώνεται με 65000 δολάρια ημερησίως. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι η σύναψη συμβολαίων με χαμηλά ναύλα και συνάμα η αδυναμία των εφοπλιστών να αποπληρώσουν δάνεια, τοκοχρεολύσια αλλά και τα έξοδα των πλοίων.

---

<sup>89</sup> κάτω από 100 δολ. το βαρέλι

<sup>90</sup> Ενδεικτικά και χωρίς να μπούμε σε διαδικασίες ανάλυσης: Baltic Dry, στις 19 Σεπτεμβρίου ήταν στις 4.975 μονάδες, ενώ στις 10 Ιουλίου ήταν στις 9.313 μονάδες. Στα Panamax στις 19 Σεπτεμβρίου ο δείκτης ήταν στις 5.368, ενώ στις 11 Ιουνίου ήταν στις 9.673 μονάδες και στα Supermax ήταν στις 19 Σεπτεμβρίου στις 3.102 μονάδες και στις 11 Ιουνίου στις 6.385 μονάδες.

<sup>91</sup> Η ΑΞΙΑ, Σάββατο 13 Σεπτεμβρίου 2008, "Η μαύρη τρύπα", σελ 6



Την χρονική περίοδο όπου διαπιστώνουμε ένα κλίμα προβληματισμού για το μέλλον της ναυτιλίας διακρίνουμε μία πρώτη προσπάθεια από κάποιους εφοπλιστές να εισάγουν τις επιχειρήσεις τους στο ελληνικό χρηματιστήριο.

Αποτέλεσμα της τραγικής κατάστασης στην οικονομική ευημερία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων της ποντοπόρου είναι η βύθιση των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το «κραχ» για τους εφοπλιστές που δεν ακολούθησαν μια ποιο συντηρητική τακτική τα χρόνια της ανάπτυξης ήταν αναπόφευκτο. Τα επιτελεία των εφοπλιστών ζητούν απεγνωσμένα κοινά σημεία επαφής με τις τράπεζες αλλά και με τα ναυπηγεία σε συνεργασία με τα οποία πραγματοποιούν τα φιλόδοξα σχέδια τους. Χαρακτηριστικό γεγονός αποτελεί η μείωση της χρηματοδότησης από τις τράπεζες κατά 30% ενώ αβέβαιη είναι η εξεύρεση κεφαλαίων για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, καθώς το 60% βασίζεται στη χρηματοδότηση των τραπεζικών ιδρυμάτων.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν Έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι ακολουθούν μια ποιο επιθετική πολιτική θέλοντας να επωφεληθούν από την κρίση και την πτώση των τιμών. Αγοράζουν δηλαδή πλοία σε πολύ χαμηλότερες τιμές.

Την ίδια χρονική περίοδο<sup>92</sup> διαπιστώνεται έξαρση στις πειρατείες πλοίων χτυπώντας για ακόμη μια φορά την υπερφορτωμένη με προβλήματα ναυτιλιακή αγορά. Πλοία που στην πλειοψηφία τους μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια του ΟΗΕ καταλαμβάνονται από πειρατές στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας-Υεμένης.

Τον Οκτώβριο του 2008 διακρίνεται πτώση των δεικτών ναυλαγοράς ακόμα και σε επίπεδα 90% ενώ στα όρια τους έχουν φτάσει πλέον πάνω από 20 ναυτιλιακές επιχειρήσεις<sup>93</sup>.

Το Νοέμβριο του ίδιου έτους η κατάσταση γίνεται ακόμα ποιο τραγική καθώς έχουμε ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων, καμία νέα παραγγελία αλλά και πλοία ακινητοποιημένα.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, οι εφοπλιστές θεωρώντας ασύμφορες τις ενοικιάσεις αυτών, τα ακινητοποιούν και τα υπενοικιάζουν σε μεγάλα funds χρησιμοποιώντας αυτά ως αποθήκες πετρελαίου. Αγοράζουν πετρέλαιο σε χαμηλή τιμή με σκοπό να το πουλήσουν όταν η τιμή του θα αυξηθεί με την πάροδο της οικονομικής ύφεσης.

---

<sup>92</sup> Σεπτέμβριος 2008

<sup>93</sup> ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, σελ 8, 19 Οκτωβρίου 2008, Οι Έλληνες εφοπλιστές σε φουρτουνιασμένη θάλασσα

Η κρίση υφίσταται αλλά από το Φεβρουάριο του 2009 διακρίνεται μια ενθαρρυντική άνοδο των ναύλων ξηρού φορτίου χωρίς να αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης. Όλοι ελπίζουν σε ανάκαμψη από το δεύτερο εξάμηνο του 2009.

Εκτιμάται ότι η κρίση που πλήττει τη ναυτιλία, ήδη άρχισε να επιδρά αρνητικά και στην πραγματική οικονομία των κρατών με παράδοση στη ναυτιλία, καθώς η ναυτιλία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες πηγές εσόδων. Η αρνητική επίδραση μπορεί να γίνει με τη μείωση του ναυτιλιακού εισοδήματος που εισρέει στις χώρες, και στη μείωση που παρατηρείται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες αυτών των χωρών<sup>94</sup>.

Και ενώ όλοι ελπίζουν σε άνοδο των ναυλαγορών διαπιστώνεται το δεύτερο τρίμηνο του 2009 ότι οι «μηδενικοί ναύλοι» θα κρατήσουν για αρκετό καιρό ακόμη ιδιαίτερα στις μεταφορές των εμπορευματοκιβωτίων. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στην υποτονική κίνηση μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Συγκεντρωτικά από την αρχή του έτους τα σημάδια ανάκαμψης είναι εμφανή αλλά υπάρχουν και κάποιοι αναλυτές οι οποίοι πιστεύουν ότι θα αντιμετωπίσουμε μια περαιτέρω πτώση στο εγγύς μέλλον διότι την επόμενη διετία θα πραγματοποιηθούν πολλές παραδόσεις πλοίων που έχουν ήδη παραγγελθεί<sup>95</sup>.

Σίγουρα η ναυτιλία κατέχει σημαντικό μερίδιο στην οικονομική κρίση που διανύουμε διότι υπήρξε θύμα της άμεσης σχέσης της με το εμπόριο και συνεπώς με το χρηματοπιστωτικό σύστημα. Καταγράφηκε δηλαδή υπερβολική άνοδος των ναύλων αδικαιολόγητα κάνοντας εμφανή την ύπαρξη της λεγόμενης φούσκας.

Το σίγουρο είναι ότι η αγορά θα συνεχίσει να έχει τις διακυμάνσεις της, αλλά δεν φαίνεται κάποιος σοβαρός λόγος για φόβο μεγάλης πτώσεως εφόσον δεν επηρεαστεί από κάποιο απρόβλεπτο εξωγενή παράγοντα.

## **7.2 Τελικό σχόλιο για το κλάδο της ναυτιλίας**

Όπως σας είχαμε προλογίσει, προσπαθήσαμε να κεντρίσουμε το ενδιαφέρον σας με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στο σύγγραμμα. Σίγουρα ήταν πολύ λίγα μπροστά

---

<sup>94</sup> <http://www.sigmalive.com/simerini/business/analiseis/142459>

<sup>95</sup> <http://www.capital.gr/news.asp?id=776385>

στο τεράστιο όγκο στοιχείων και κειμένων που υπάρχουν και σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Λαμβάνοντας υπόψη, το θέμα που αναλύσαμε στα προηγούμενα κεφάλαια και με βάση τα στοιχεία που αντλήσαμε γίνεται κατανοητό ότι μια ιστορική αναδρομή απαιτεί υπερβολικά πολλές σελίδες παρουσίασης. Απόδειξη αποτελεί ότι τα στοιχεία μας ξεπερνούσαν τις χίλιες και πλέον σελίδες, εμείς προσπαθήσαμε να αποκομίσουμε τα σημαντικότερα από αυτά.

Όσον αφορά τη πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, αυτή αντικατοπτρίζει τη διεθνή πορεία της και σίγουρα αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας. Η κατεξοχήν ποντοπόρος ναυτιλία/ακτοπλοΐα χαρακτηρίζεται από τη προσπάθεια για ασφάλεια, ανταγωνιστικότητα αλλά και διατήρηση όσο γίνεται περισσότερων ανοιχτών αγορών καθώς αυτές επηρεάζονται από πολεμικές συρράξεις, τοπικές αστάθειες αλλά και οποιοδήποτε άλλος λόγος θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα σε μία περιοχή διεθνούς εμπορίου. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί ότι η ναυτιλία θεωρείται ως οικολογικός τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων.

Η οργάνωση και η στρατηγική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα και πολύπλοκη, ενώ ιστορικές εφοπλιστικές οικογένειες αποτελούν παραδείγματα προς μίμηση ως πρωτοπόροι στρατηγικών επιλογών για τον τομέα της ναυτιλίας.

Δεν μπορούσαμε να μην αναφερθούμε στη λογιστική παρακολούθηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπου αναλύσαμε ενδεικτικά το ναυτιλιακό λογιστικό σχέδιο, το οποίο σημειωτέον ότι διαφέρει σε αρκετά σημεία από αυτό του ΕΓΛΣ. Ο ποιος σημαντικός λογαριασμός θεωρούμε ότι είναι αυτός του πλοιάρχου(Λογ. 34). Όσον αφορά τη φορολογική νομοθεσία αποδεικνύεται εμπράκτως από τις εκάστοτε κυβερνήσεις ότι ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί αδιαμφισβήτητη έναν από τους πιο ευνοημένους κλάδους στη παγκόσμια/ευρωπαϊκή οικονομία φορολογικά.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 22 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1975  
ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 77

### ***ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡ1Θ. 27: Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων.***

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ομοφώνως μετά της Βουλής απεφασίσαμεν:

ΤΜΗΜΑ Α' Ουσιαστικάί Φορολογικάί Διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α' Γενικά περί φορολογίας πλοίων

Άρθρον 1 Επιβολή του φόρου και της εισφοράς.

1. Επιβάλλεται κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου φόρος και εισφορά επί των υπό ελληνικήν σημαίαν πλοίων.
2. Δια τους σκοπούς του παρόντος νομού τα πλοία λογίζονται υπό ελληνικήν σημαίαν, από της νηολογήσεώς των εις ελληνικόν λιμένα ή της έγγραφης των εις τα εις Προξενικά Λιμεναρχεία τηρούμενα νηολόγια η της εκδόσεως προσωρινού εγγράφου ελληνικής Εθνικότητας αυτών, μέχρι του χρόνου καθ' ον λαμβάνει χώραν το επιβάλον την διαγραφήν του εκ του νηολογίου γεγονός.
3. Ο όρος πλοίων περιλαμβάνει και τα πλοίαρια, εφ' όσον ειδικώς δεν ορίζεται άλλως.

Άρθρον 2

1. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος νομού επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί πάσαν υποχρέωσιν του πλοιοκτήτου, ως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οιοδήποτε τύπου εκ φόρου εισοδήματος, καθ' όσον αφορά εις τα κέρδη, τα οποία προκύπτουν εκ της εκμεταλλεύσεως πλοίων.

2. Ως εισόδημα απαλλασσόμενον νοείται και η τυχόν υπεραξία ή πραγματοποιημένη εκ της εκποίησης του πλοίου, εισπράξεως ασφαλιστικής αποζημιώσεως ή εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας.

3. Εις την περίπτωση ημεδαπή η αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν, ασκεί πλην της εκμεταλλεύσεως του πλοίου και άλλας επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από του φόρου εισοδήματος ποσόν των καθαρών κερδών ή των μερισμάτων, ίσον προς την σχέσιν την υφισταμένην μεταξύ των εκ του συνόλου των ακαθαρίστων εσόδων της τιαύτης εταιρείας.

Άρθρον 3 Κατάταξις πλοίων εις κατηγορίας.

1. Δια την επιβολήν του φόρου και της εισφοράς, τα υποκείμενα εις τούτον πλοία κατατάσσονται εις τας ακόλουθους κατηγορίας:

A. Πρώτη κατηγορία:

α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας ολικής (GROSS) 3.000 κόρων και άνω.

β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και μέχρι 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού η εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού.

γ) Επιβατηγά πλοία επεκτείνοντα τους πλόας των εις λιμένας εξωτερικού η εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού, και

δ) επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων, άτινα εξετέλεσαν κατά το προηγούμενον έτος και επί εξάμηνον τουλάχιστον χρονικόν διάστημα κατ' αποκλειστικότητα τακτικούς πλόας περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού η εξωτερικού και εξωτερικού η μόνον εξωτερικού, δι' αναψυχήν των επ' αυτών επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλόων αυτών (περιηγητικά η κρουαζιερόπλοια).

Δια την συμπλήρωσιν του κατά τα ανωτέρω εξαμήνου χρονικού διαστήματος λαμβάνεται υπ' όψιν και τρίμηνο κατ' ανώτατον όριον εκ του χρονικού διαστήματος, καθ' ο τα περιηγητικά πλοία ή κρουαζιερόπλοια παρέμειναν τυχόν εν ακινησία συνεπεία ανωτέρας βίας, προσηκόντως διαπιστουμένης παρά της Επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων.

ε) Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος ανωτέρου των 5.000 τόννων, ως και πλωτά διωλιστήρια και αποθήκαι πετρελαίων, ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 15.000

κόρων, χρησιμοποιούμενα εκ κατασκευής η μετασκευής δι' εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντλησιν εκ της θαλάσσης, διύλισιν και εναποθήκευσιν πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

B. Δευτέρα κατηγορία:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

Άρθρον 4 Υποκείμενον φόρου και εισφοράς.

1. Ο φόρος και ή εισφορά βαρύνει:

Τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριας εταιρείας, τους εγγεγραμμένους εις το οικείον νηολόγιον κατά την πρώτην ημέραν εκάστου ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως της κατοικίας ή της διαμονής ή της έδρας αυτών εν τη αλλοδαπή.

Αλληλεγγύως υπόχρεως προς καταβολήν του φόρου και της εισφοράς είναι και πας κατ' εντολήν του πλοιοκτήτου η οιασδήποτε Αρχής η εξ οιασδήποτε άλλης αιτίας διαχειριζόμενος το πλοίον και εισπράττων τους ναύλους ως και ο αντίκλητος αυτού ο αποδεχτείς εγγράφως τον διορισμόν του.

2. Επί εκουσίας μεταβιβάσεως της κυριότητος του πλοίου ο νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει εξ ολοκλήρου μετά των κατά την μεταβίβασιν υποχρέων δικαιωπαρόχων του υπόχρεως εις πληρωμών του φόρου, και της εισφοράς των βαρυνόντων το πλοίον κατά τον χρόνον της μεταβιβάσεως.

Άρθρον 5 Μείωσις φόρου και εισφοράς λόγω αργίας πλοίου.

1. Εν περιπτώσει πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών ελλείψεως εργασίας η οιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η κατά το άρθρον 10 του παρόντος νόμου εισφορά μειούται αναλόγως προς τας ημέρας αργίας υπό τας κατωτέρω προϋποθέσεις:

α) Διά πλοία της πρώτης κατηγορίας, εφ' όσον ή αργία διήρκεσεν επί χρονικόν διάστημα υπερβαίνον τους δύο (2) συναπτούς μήνας, κατά το προηγούμενον η κατά το έτος της φορολογίας.

β) Διά πλοία της δευτέρας κατηγορίας εφ' όσον ή αργία διήρκεσεν επί συνεχές χρονικόν διάστημα μείζον των είκοσιν ημερών, κατά το έτος της φορολογίας.

2. Η περί ης η προηγουμένη παράγραφος μείωσις του φόρου η της εισφοράς ενεργείται:

α) Δια τα πλοία της πρώτης κατηγορίας, αίτησει του υποχρέου προς τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον άμα τη υποβολή της φορολογικής δηλώσεως η οποτεδήποτε μετά την υποβολήν της δηλώσεως, εντός του έτους, καθ' ο καταβάλλεται ο φόρος ή η εισφορά.

Εις περίπτωσιν εκδόσεως καταλογιστικής πράξεως του αρμοδίου οικονομικού εφόρου συμφώνως προς το άρθρον 15 του παρόντος, η αίτησης μειώσεως του φόρου η της εισφοράς, υποβάλλεται κατά την διαδικασίαν του άρθρου 70 του Κ.Φ.Δ. ενώπιον του εκδόσαντος την καταλογιστικήν πράξιν εφόρου, είτε δι' ετέρας αιτήσεως, είτε διά του δικογράφου της προσφυγής κατά της εκδοθείσης καταλογιστικής πράξεων, εφαρμοζομένων των διατάξεων των άρθρων 71 και 72 Κ.Φ.Δ.

Ο επί της αποδεικνυομένης αργίας του πλοίου αναλογών φόρος ή κατά περίπτωσιν εισφορά, εκπίπτει εκ του φόρου ή της εισφοράς του αναλογούντος βάσει της υποβαλλομένης δηλώσεως ή εφ' όσον η περί μειώσεως αίτησις υποβάλλεται μετά την υποβολήν της δηλώσεως, εκ των οφειλομένων δόσεων, μέχρι πλήρους συμψηφισμού και εν ανεπαρκεία τούτων, εκ του φόρου ή της εισφοράς του αναλογούντος εις την δήλωσιν του επομένου έτους.

β) Διά τα πλοία της δευτέρας κατηγορίας τη αιτήσει του υποχρέου υποβαλλομένης εντός είκοσιν ημερών από την κοινοποίησεως του υπό του άρθρου 17 παράγρ. 3 του παρόντος νομού προβλεπομένου αποσπάσματος βεβαιώσεως του φόρου. Η αίτησις υποβάλλεται κατά την διαδικασίαν του άρθρου 70 του Κώδικος Φορολογικής Δικονομίας ενώπιον του ενεργήσαντος την βεβαίωσιν του φόρου οικονομικού εφόρου, είτε δι' ετέρας αιτήσεως, είτε διά του δικογράφου της προσφυγής κατά της γενομένης βεβαίωσης του φόρου, εφαρμοζομένων των διατάξεων των άρθρων 71 και 72 Κ.Φ.Δ.

3. Η αργία θεωρείται ως πλήρως αποδεδειγμένη εάν βεβαιούται εκ πιστοποιητικού αλλοδαπής αρμοδίας Ελληνικής ή Προξενικής Αρχής η εν ελλείψει τούτων εκ πιστοποιητικού αλλοδαπής αρμοδίας αρχής του τόπου ένθα ναυλοχεί το πλοίον, εν ελλείψει δε πασών των ανωτέρω Αρχών εκ δεόντως θεωρημένου αντιγράφου του ημερολογίου του πλοίου.

4. Η περί μειώσεως του φόρου και της εισφοράς αίτησις του υπόχρεου, δέον να συνοδεύηται επί ποινή απαραδέκτου υπό των εν παραγράφω 3 του παρόντος άρθρου δικαιολογητικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β΄ Φορολογία πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογουμένων υπό ελληνικήν σημαία μετά την έναρξιν ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρον 6 Υπολογισμός φόρου.

1. Ο φόρος επί των πλοίων πρώτης κατηγορίας, των αναφερομένων εις την περίπτωσιν Α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος νομού, νηολογουμένων υπό ελληνικήν σημαίαν, μετά την ισχύν του παρόντος νόμου, υπολογίζεται επί τη βάσει της ηλικίας και της εις κόρους ολικής χωρητικότητος (GROSS) αυτών, ως ακολούθως:

Συντελεσταί

Ηλικία Πλοίου Δολλάρια Η.Π.Α.

έτη ανά κ.ο.χ.

0-4 0,53

5-9 0,95

10-19 0,93

20-29 0,88

30 και άνω 0,68

Τα ανωτέρω ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητος επί τους κάτωθι συντελεστάς:

Κλιμάκια ολικής

χωρητικότητος Συντελεσταί

εις κόρους

100-10.000 1,2

10.001-20.000 1,1

20.001-40.000 1

40.001-80.000 0,9

80.001 και άνω 0,8

2. Προκειμένου περί πλωτών γεωτρυπάνων διά τον υπολογισμόν του κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου φόρου το εις τόννους εκτόπισμα τούτων εξομοιούται προς κόρους ολικής χωρητικότητος.

3. Η ηλικία πλοίων της πρώτης κατηγορίας υπολογίζεται δια την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος αρχομένη από της 1ης Ιανουαρίου του επομένου έτους εντός του οποίου το πλοίον παρεδόθη εις τον πλοιοκτήτην ή τον εφοπλιστήν εκ του



ναυπηγείου έτοιμον προς εμπορικήν εκμετάλλευσιν ως ολική δε χωρητικότης τούτων λαμβάνεται ή αναφερομένη εν τω νηολογίω εις ο ενεγράφησαν ταύτα.

4. Τα κατά το πρώτον εδάφιον της παραγράφου 1 του παρόντος εδάφιον της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου οριζόμενα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητος προσαυξάνονται από του επομένου της ισχύος του παρόντος νόμου έτους, κατά ποσοστόν τέσσαρα επί τοίς εκατόν (4%) ετησίως. Τα εις το τέλος εκάστης πενταετίας από του επομένου της ισχύος του παρόντος νόμου έτους προκύπτοντα ποσά φόρων ανά κόρον ολικής χωρητικότητος, δύνανται να μεταβάλλονται με ετήσια ποσοστά οριζόμενα ανά πενταετίαν και λογιζόμενα επί των κατά την παράγραφαν 1 ποσών φόρων.

#### Άρθρον 7 Απαλλαγαι - Μειώσεις φόρου

1. Επί των περι ων το άρθρον 6 του παρόντος νόμου πλοίων της πρώτης κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαι και μειώσεις επ' του κατά τάς διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλομένου φόρου.

α) Πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας εξ (6) ετών.

β) Πλοία·δρομολογούμενα εις τακτικάς γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνον μεταξύ ξένων λιμένων ως και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν τον φόρον μειωμένον κατά πενήκοντα επί τοίς εκατόν (50%).

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αύται εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών·τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου, κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων δολλαρίων (100.000) της εκ του φόρου απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένου εν πάση περιπτώσει του συνολικού ποσού τούτου, ούτινος απαλλάσσεται, να υπερβεί το 50% της δαπάνης και μέχρις εξ (6) ετών.

Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται δια δηλώσεως του εκτελεσθέντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, η δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπέζης

της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

2. Αι υπό του παρόντος άρθρου οριζόμεναι απαλλαγαί η μειώσεις εκ του φόρου παρέχονται εις τα δια πρώτην φοράν τιθέμενα υπό έλληνικην σημαίαν πλοία.

3. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μιας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αυτά ορίζονται δια των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μιας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του αντίκλητου αυτών επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ' Φορολογία πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων υπό έλληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρον 8 Υπολογισμός φόρου.

1. Πλοία της πρώτης κατηγορίας αναφερόμενα εις την περίπτωσιν Α' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, νηολογηθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος νόμου υπόκεινται εις φόρον ως ακολούθως:

α) Πλοία ηλικίας άνω των δέκα (10) ετών και κατωτέρας των είκοσι (20) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις είκοσιν εκατοστά (0,20) του δολαρίου Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, κατά κόρον καθαρής χωρητικότητας.

β) Πλοία ηλικίας άνω των είκοσι (20) ετών και κατωτέρας των είκοσιν πέντε (25) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις τριάκοντα εκατοστά (0,30) του δολλαρίου Η.Π.Α. κατά κόρον καθαρής χωρητικότητας.

γ) Πλοία ηλικίας άνω των είκοσι πέντε (25) ετών υπόκεινται εις φόρον υπολογιζόμενον εις τεσσαράκοντα εκατοστά (0,40) του δολλαρίου Η.Π.Α., κατά κόρον καθαρής χωρητικότητας.

2. Αι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 6 του παρόντος νομού εφαρμόζονται και επί των περιών το παρόν άρθρον πλοίων.

Άρθρον 9 Απαλλαγαί - Μειώσεις φόρου.

Επί των περιών το άρθρον 8 του παρόντος νόμου πλοίων πρώτης κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαί και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του

άρθρου τούτου οφειλομένου φόρου.

1. Πλοία, ηλικίας μικρότερης των δέκα ετών, απαλλάσσονται της φορολογίας μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας δέκα (10) ετών.

2. Πλοία ηλικίας μικρότερης των τριάκοντα (30) ετών τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν· απαλλάσσονται του φόρου επί πέντε έτη από της νηολογήσεως των, καθ' ο διάστημα εντός της πενταετίας ταύτης δρομολογούνται εις τακτικός γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

3. Πλοία δρομολογουμένα εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων η και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων, ως και κρουαζιερόπλοια, καταβάλλουν το ήμισυ του φόρου.

4. Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας δώδεκα (12) ετών.

5. Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αυταί εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων (100.000) δολλαρίων, της φορολογικής ταύτης απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μή δυναμένης να υπερβή τα δέκα (10) έτη.

Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονας, ή δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί επαγωγής του καλύπτοντες τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

β. Πλοία εμπίπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μίας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως, ως αυταί ορίζονται διά των παραγράφων 1 έως και 5 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μιας μόνον απαλλαγής η κατά περίπτωσιν, μειώσεως, έντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του πλοιοκτήτου αυτών, επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ' Επιβολή εισφοράς επί πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως ισχύος του παρόντος.

## Άρθρον 10

1. Επί των πλοίων της πρώτης κατηγορίας των αναφερομένων εις την περίπτωσιν Α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, νηολογηθέντος υπό ελληνικήν σημαίαν μέχρις ενάρξεως, ισχύος του παρόντος νόμου, επιβάλλεται εισφορά διά την κάλυψιν της δαπάνης των παρεχομένων υπηρεσιών εις την Εμπορικήν Ναυτιλίαν.

2. Η εισφορά υπολογίζεται βάσει της ηλικίας και της εις κόρους ολικής χωρητικότητος των πλοίων και καταβάλλεται υπό των υπόχρεων προσθέτως προς τον φόρον τον επιβαλλόμενον επί των πλοίων του παρόντος άρθρου κατά τας διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος νόμου, ως ακολούθως:

Συντελεσταί

Ηλικία πλοίου Δολλάρια Η.Π.Α.

έτη ανά κ.ο.χ.

0-4 0,53

5-9 0,95

10-19 0,80

20-29 0,75

30 και άνω 0,50

Τα ανωτέρω ποσά φόρου παλλαπλασιάζονται κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητος επί τους κάτωθι συντελεστές:

Κλιμάκια ολικής Συντελεσταί χωρητ. εις κόρους

100-10.000 1,2

10.001-20.000 1,1

20.001-40.000 1

40.001-80.000 0,9

80.001 και άνω 0,8

3. Διά τον καθορισμόν της ηλικίας των πλοίων του παρόντος άρθρου, τον προσδιορισμόν της εις κόρους ολικής χωρητικότητος, τον υπολογισμόν της εισφοράς επί των πλωτών γεωρτυπάνων και τα της αναπροσαρμογής ταύτης, εφαρμόζονται αντιστοίχως αι διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου 6 του παρόντος νόμου.

Άρθρον 11 Απαλλαγαί - Μείωσις εισφοράς.

1. Επί των περιών το άρθρον 10 του παρόντος νομού πλοίων των υποκειμένων είς την διά του άρθρου τούτου επιβαλλομένην εισφοράν αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαί και μειώσεις.

α) Πλοία ναυπηγηθέντα εν Ελλάδι και τεθέντα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται της εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας εξ (6) ετών.

β) Πλοία δρομολογούμενα εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνον μεταξύ ξένων λιμένων ως και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν την εισφοράν μειωμένην κατά πενήκοντα επί τοις εκατόν (50%).

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του συστήματος προώσεως η άλλων μηχανημάτων ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευάς, εφ' όσον αι εργασίαι αυταί εκτελούνται εν Ελλάδι, αι δε δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται της εισφοράς κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων (100.000) δολλαρίων, της εκ της εισφοράς απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένης εν πάση περιπτώσει του συνολικού ποσού ταύτης, ης απαλλάσσεται, να υπερβή το 50% της δαπάνης και μέχρις εξ (6) ετών.

Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ενεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, η δε βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ενεργείται δι' υπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί εισαγωγής του καλύπτοντος τας δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου.

2. Πλοία εμπύπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείοντας της μίας κατηγορίας απαλλαγής ή μειώσεως εκ της εισφοράς ως αυταί ορίζονται διά των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τυγχάνουσι μίας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του αντικλήτου αυτών, επιδιδομένη εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε' Φορολογία πλοίων δευτέρας κατηγορίας

## Άρθρον 12 Υπολογισμός φόρου

1. Ο φόρος επί των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος νόμου υπολογίζεται ετησίως κατά κόρον ολικής χωρητικότητας (GROSS) του πλοίου και καταβάλλεται εις δραχμάς επί τη βάσει της ακόλουθου κλίμακος:

Κλιμάκιο Φορολογικός Φόρος ΣΥΝΟΛΟ

σε κόρους συντελεστής κλιμακίου Χωρητικό- Ετήσιου

ολικής κλιμακίου σε (σε δρχ.) σε κόρους φόρου

χωρητι- δρχ. κατά (GROSS) (δε δρχ.)

κότητας κόρο ολικάς χωρητικότητας

20 200 4.000 20 4.000

30 230 6.900 50 10.900

50 260 13.000 100 23.900

Δια την επί πλέον των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας (GROSS), ο φόρος καθορίζεται εις 35 δραχμάς κατά κόρον.

2. Ο φόρος της κλίμακος της προηγούμενης παραγράφου μειούται:

α) Κατά 50% προκειμένου περί πλοίων δρομολογουμένων εις τακτικές γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων.

β) Κατά 60% προκειμένου περί επιβατηγών πλοίων, μηχανοκινήτων, ιστιοφόρων και ανεξαρτήτως υλικού αυτών και

γ) κατά 75% προκειμένου περί αλιευτικών.

Προκειμένου περί πλοίων εμπορικών εις πλείονας της μίας περιπτώσεις της παρούσης παραγράφου, ενεργείται μία μόνον μείωσις του φόρου, ή μάλλον συμφέρουσα εις τον υπόχρεων πλοιοκτήτην.

## Άρθρον 13 Απαλλαγαι - Μειώσεις φόρου.

Επί των περι ως το άρθρον 12 του παρόντος νόμου πλοίων δευτέρας κατηγορίας αναγνωρίζονται αι κατωτέρω απαλλαγαι και μειώσεις επί του κατά τας διατάξεις του άρθρου τούτου οφειλομένου φόρου.

1. Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία - ψυγεία ηλικίας ανωτέρας των δέκα (10) ετών και μικροτέρας των είκοσιν (20) ετών, τιθέμενα το πρώτον υπό ελληνικής σημαίαν, υπόκεινται εις το ήμισυ του φόρου επί μίαν πενταετίαν.

2. Φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια ή πλοία ψυγεία ηλικίας κατωτέρας των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευήν ή μετασκευήν ή αντικατάστασιν του

συστήματος προώσεως αυτών, συνεπαγομένης δαπάνης μείζονα του διπλασίου της αγοραίας αξίας, την οποίαν ταύτα είχαν κατά τον αμέσως προηγούμενον της ενάρξεως των ανωτέρω εργασιών χρόνον, απαλλάσσονται κατά τα 2-3 του φόρου μέχρι συμπληρώσεως δέκα (10) ετών από του πέρατος των ως άνω εργασιών, εφ' όσον αύται εκτελούνται εν Ελλάδι.

Περί της συνδρομής των προϋποθέσεων διά την κατά το προηγούμενον εδάφιον απαλλαγήν, αποφαινόνται δια κοινής αυτών αποφάσεως οι Υπουργοί Οικονομικών, Βιομηχανίας και Εμπορικής Ναυτιλίας λαμβάνοντες υπ' όψιν γνώμην του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος περί της αγοραίας αξίας του πλοίου κατά τον αμέσως προ της ενάρξεως των ανωτέρω εργασιών χρόνον, ως και βεβαίωσιν του εκτελέσαντος τας εργασίας ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολουθήσαντος αυτάς νηογνώμονος περί της εκτελέσεως τούτων. Εις την ανωτέρω βεβαίωσιν του ναυπηγείου ή εργοστασίου, αναγράφεται και το ποσόν της γενομένης δαπάνης.

Αι διατάξεις της παρούσης παραγράφου εφαρμόζονται υπό τας αυτάς προϋποθέσεις και επί των επιβατηγών πλοίων.

3. Πλοία ηλικίας δέκα (10) έως και δέκα πέντε (15) ετών νηολογούμενα επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικόν νόμον κατά ποσοστόν τουλάχιστον πενήντα επί τοις εκατόν (50%), εις αντικατάστασιν πλοίων ηλικίας μεγαλύτερας των είκοσιν (20) ετών, της αυτής πλοιοκτησίας και ολικής χωρητικότητας ίσης τουλάχιστον προς τα δύο τρίτα (2/3) της αντικαθισταμένης, απαλλάσσονται επί μίαν πενταετίαν των δύο τρίτων (2/3) του αναλογούντος φόρου, εφ' όσον κατά την διάρκειαν της πενταετίας παραμένει η κυριότης, κατά το ανωτέρω ποσοστόν, επ' ονόματι προσώπων ελληνικής ιθαγενείας ή εταιρειών συνεστημένων κατά τον ελληνικόν νόμον.

4. Επί πλοίων ηλικίας μικροτέρας των δέκα (10) ετών ως και φορτηγών τοιούτων ηλικίας μικροτέρας των τριάκοντα (30) ετών, το πρώτον τιθεμένων υπό ελληνικήν σημαίαν, έχουσιν εφαρμογήν αντιστοίχως αι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 9 του παρόντος νόμου.

5. Πλοία ναυπηγούμενα εν Ελλάδι και τιθέμενα υπό ελληνικήν σημαίαν απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπληρώσεως ηλικίας δώδεκα (12) ετών.

6. Πλοία εμπίπτοντα κατά την νηολόγησιν των εις πλείονας της μιας κατηγορίας φορολογικής απαλλαγής ή μειώσεως ως αυταί ορίζονται δια των παραγράφων 1 και 4 του παρόντος άρθρου τυγχάνουσι μιας μόνον απαλλαγής ή κατά περίπτωσιν

μειώσεως, εντασσόμενα οριστικώς εις μίαν των ανωτέρω κατηγοριών, τη ανεκκλήτω δηλώσει του πλοικτήτου αυτών, καταχωριζόμενη εις το οικείον νηολόγιον κατά την νηολόγησιν του πλοίου.

ΤΜΗΜΑ Β΄ Διαδικασία προσδιορισμού και καταβολής φόρου και εισφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄ Δήλωσις, προσδιορισμός και καταβολή του φόρου και της εισφοράς πλοίων πρώτης κατηγορίας.

Άρθρον 14 Δήλωσις και καταβολή φόρου και εισφοράς.

1. Μέχρι τέλους του μηνός Φεβρουαρίου εκάστου έτους επιδίδεται υπό του υπόχρεου δήλωσις προς τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον, καταβαλλομένου συν τη δηλώσει του ενός τετάρτου (1/4) του οφειλομένου φόρου και της κατά το άρθρον 10 του παρόντος νομού εισφοράς, των υπολοίπων τριών τετάρτων (3/4) καταβαλλομένων εις τρεις (3) ισοπόσους δόσεις εντός των μηνών Ιουνίου, Σεπτεμβρίου και Δεκεμβρίου του έτους της υποβολής της δηλώσεως. Προς καταβολήν του φόρου εξομοιούται η παρά τη Τραπέζη του εσωτερικού ανέκκλητος πιστώσις του Ελληνικού Δημοσίου με το οφειλόμενον ποσόν φόρου.

Εξαιρετικώς κατά την πρώτην εφαρμογήν του παρόντος νόμου η δήλωσις διά το έτος 1975 επιδίδεται μέχρι τέλους του μηνός Μαΐου 1975.

2. Η δήλωσις είναι απαράδεκτος εάν δεν έχη καταβληθή ο οφειλόμενος κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου φόρος και εισφορά.

3. Οι πλοιοκτήται ή διαχειρισταί τουριστικών πλοίων δέον όπως υποβάλουν εις τον αρμόδιον οικονομικόν έφορον μετά των λοιπών στοιχείων της δηλώσεως και πιστοποιητικόν της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, περί της χρονικής διάρκειας καθ' ην εξετέλεσαν τακτικούς πλόας περιηγήσεων κατά το προηγούμενον της φορολογίας έτος.

4. Αί δηλώσεις του παρόντος άρθρου δύναται να υποβάλλωνται και υπό του διαχειριστού του πλοίου η του νομίμως εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του πλοιοκτήτου.

Άρθρον 15 Προσδιορισμός φόρου επί παραλείψεως υποβολής δηλώσεως και ανακριβείας

1. Εις περίπτωσιν παραλείψεως υποβολής της κατά το άρθρον 14 του παρόντος δηλώσεως ή υποβολής ανειλικρινούς τοιαύτης, ο προσδιορισμός του βαρύνοντος το



πλοίων φόρου και εισφοράς ενεργείται δι' ητιολογημένης πράξεως του Οικονομικού εφόρου.

2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφον πράξις του οικονομικού εφόρου κοινοποιείται εις τον υπόχρεων πλοιοκτήτην.

3. Επί τη βάσει της κατά την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου πράξεως του οικονομικού εφόρου ενεργείται βεβαίωσις του δι' αυτής επιβαλλομένου φόρου και εισφοράς, κυρίου και προσθέτου. Εν περιπτώσει ασκήσεως προσφυγής βεβαιούται αμέσως ποσοστόν είκοσιν επί τοις εκατόν (20%) του αμφισβητουμένου φόρου (κυρίου και προσθέτου) εφαρμοζομένων κατ' αναλογίαν των αντιστοίχων διατάξεων του φόρου εισοδήματος.

#### Άρθρον 16 Νόμισμα καταβολής φόρου

1. Ο φόρος και ή εισφορά περί των αι διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 10 του παρόντος νόμου καταβάλλεται εις δολλάρια Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ή εις Λίρας Αγγλίας, κατ' επιλογήν του υπόχρεου βάσει της επίσημου ισοτιμίας μεταξύ των νομισμάτων τούτων κατά τον χρόνον της καταβολής.

2. Η καταβολή του φόρου και της εισφοράς δύναται να γίνη και διά δραχμών προερχομένων αποδεδειγμένως εξ εισαγωγής ναυτιλιακού συναλλάγματος εις δολλάρια ή λίρας Αγγλίας επ' ονόματι του υπόχρεου η του εν Ελλάδι πράκτορος, διαχειριστού ή αντιπροσώπου του πλοίου, βάσει της εκάστοτε επίσημου ισοτιμίας του δολλαρίου κατά τον χρόνον της καταβολής.

3. Κατ' εξαίρεσιν πλοία της Α' Κατηγορίας εκτελούντα κατά κύριον λόγον πλόας μεταξύ ελληνικών λιμένων και εισπράττοντα τον ναύλον μόνον εις δραχμάς, καταβάλλουν τον φόρον και την εισφοράν εις δραχμάς, βάσει της εκάστοτε επίσημου ισοτιμίας του δολλαρίου κατά τον χρόνον της καταβολής.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β' Βεβαίωσις και καταβολή φόρου πλοίων δευτέρας κατηγορίας.

##### Άρθρον 17 Βεβαίωσις και καταβολή του φόρου

1. Η βεβαίωσις του φόρου των πλοίων της δευτέρας Κατηγορίας ενεργείται εις δραχμάς οίκοθεν υπό του οικονομικού εφόρου επί τη βάσει των όσων ούτος διαθέτει στοιχείων διά την χωρητικότητα εκάστου πλοίου.

Εάν μεταγενεστέρως ήθελε προκύψει επί πλέον ή έλαττον διαφορά είς την χωρικότητα του πλοίου, ενεργείται συμπληρωματική βεβαίωσις ή έκπτωσις του προσήκοντος ποσού φόρου.

Επίσης εκπίπτονται οι βεβαιωθέντες φόροι διά το μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπον καταστροφήν του πλοίου χρονικόν διάστημα. Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών δημοσιευομένης διά της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως καθορίζονται τα απαιτούμενα διά την απόδειξιν της καταστροφής του πλοίου δικαιολογητικά.

Φόροι βεβαιωθέντες κατά το προηγούμενον εδάφιον μέχρι της ενάρξεως ισχύος του παρόντος εκπίπτονται κατά την αυτήν διαδικασίαν.

2. Ο φόρος καταβάλλεται εις τέσσαρας ίσας τριμηνιαίας δόσεις εντός των μηνών Απριλίου, Ιουλίου, Οκτωβρίου και Ιανουαρίου εκάστους έτους.

3. Ο οικονομικός έφορος υποχρεούται όπως, απόσπασμα του οικείου χρηματικού καταλόγου βεβαίωσεως του φόρου, κοινοποιήση άμα τη συντάξει αυτού εις τον υπόχρεον πλοιοκτήτην.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ' Κυρώσεις και απαγορευσεις.

##### Άρθρον 18 Πρόσθετοι φόροι.

1. Επί παραλείψεως επιδοτήσεως δηλώσεως ή υποβολής εκπροθέσμου τοιαύτης ο αρμόδιος έφορος διά πράξεως αυτού καταλογίζει τον οφειλόμενον συνολικώς φόρον και εισφοράν και επιβάλλει πρόστιμον 20% επί του ποσού του φόρου και της εισφοράς.

##### Άρθρον 19 Απαγορεύσεις.

1. Απαγορεύεται η καταχώρησις εν τω νηολογίω πράξεων μεταβίβασεως ή υποθηκεύσεως των είς φόρον και εισφορών του άρθρου 10 του παρόντος νόμου υποκειμένων πλοίων άνευ προσαγωγής βεβαίωσεως του αρμοδίου οικονομικού εφόρου ότι έχουσιν εκπληρωθή αι κατά τον παρόντα νόμον φορολογικαί υποχρεώσεις του πλοιοκτήτου και έχουσιν εξοφληθή οι βαρύνοντες το πλοίον φόροι και εισφορά του Δημοσίου.

2. Επί παραλείψεως εμπροθέσμου καταβολής του βεβαιωθέντος φόρου και των προσθέτων φόρων επί των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας και επί υποβαλλομένη πιστοποιήσει της τοιαύτης παραλείψεως εκ μέρους του αρμοδίου Διευθυντού Ταμείου, οι Υπουργοί των Εξωτερικών, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας

υποχρεούνται, όπως εντός δεκαημέρου προσθεσμίας διατάξωσι τας οικείας Λιμενικάς, Προξενικάς κ.λ.π. Ἀρχάς, ἵνα μη εκδώσωσι τα ναυτιλιακά έγγραφα διά τον απόπλουν του πλοίου, διά το οποίον δεν κατεβλήθη ο φόρος και οι πρόσθετοι φόροι, αἱ αρχαί δε αυταί υποχρεούνται να μη προβώσιν εις την θεώρησιν και έκδοσιν των εγγράφων τούτων.

Εάν ο πλοίαρχος του πλοίου ήθελε, παρά την άρνησιν θεωρήσεως των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου του, αποπλεύσει, η οικεία Λιμενική ή Προξενική Αρχή υποχρεούται να συντάξῃ πράξιν περί της τοιαύτης παραβάσεως και βάσει ταύτης η προϊσταμένη του πλοιάρχου αρχή υποχρεούται να ασκήσῃ κατ' αυτού πειθαρχικής δίωξιν συνεπαγομένην αφαίρεσιν διπλώματος αυτού επί χρονικόν διάστημα κατ' ελάχιστον όριον τριών μηνών και κατ' ανώτατον όριον δώδεκα μηνών.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ΄

Άρθρον 20 Αρμόδιος οικονομικός έφορος.

1. Αρμόδιος οικονομικός έφορος διά την επιβολήν του φόρου και εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου, τυγχάνει: α) επί πλοίων των περιπτώσεων α' και γ' της πρώτης κατηγορίας του άρθρου 3 του παρόντος, ο οικονομικός έφορος Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς και β) επί των λοιπών πλοίων της πρώτης κατηγορίας ως και των πλοίων της δευτέρας κατηγορίας του αυτού άρθρου, ο οικονομικός έφορος της περιφέρειας εις ην υπάγεται ο λιμήν νηολογήσεως του πλοίου.

Επί υπάρξεως πλειόνων οικονομικών εφόρων εντός της αυτής περιφέρειας, ορίζεται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών ο αρμόδιος Οικονομικός Έφορος.

Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών, δύναται να καθίσταται αρμόδιος έτερος οικονομικός έφορος.

2. Ο υπόχρεως εις φόρον και εισφοράν του άρθρου 10 του παρόντος νόμου οφείλει να διορίσῃ εγγράφως αντικλήτου του, κατοικούντα εις την περιφέρειαν του αρμόδιου οικονομικού εφόρου, πρὸν ον κοινοποιούνται τα αφορώντα την κατά τον παρόντα νόμον φορολογίαν και εισφοράν έγγραφα, αποφάσεις κλπ. Εν παραλείψει, η κοινοποίησις τούτων ενεργείται προκειμένου μεν περί πλοίων, διά τα οποία βάσει της προηγουμένης παραγράφου αρμόδιος τυγχάνει ο οικονομικός έφορος Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς εις την εν Αθήναις Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών, θεωρουμένην ως νόμιμον αντίκλητον του πλοιοκτήτου, προκειμένου δε περί των λοιπών πλοίων εις

την πλησιεστέραν προς την έδραν του αρμοδίου οικονομικού εφόρου Λιμενικήν Αρχήν.

Άρθρον 21 Διαδικασία βεβαίωσης και εισπράξεως Του φόρου και εισφοράς.

Η διαδικασία βεβαίωσης και εισπράξεως του φόρου και εισφοράς του άρθρου 10 του παρόντος νόμου, διέπεται υπό των ισχυουσών εκάστοτε διατάξεων περί φορολογίας εισοδήματος, η δε διαδικασία εκδικάσεως των ενδίκων μέσων, υπό των οικείων διατάξεων του Κώδικος Φορολογικής Δικονομίας.

Άρθρον 22 Παραγραφή δικαιώματος Δημοσίου.

Το δικαίωμα του Δημοσίου προς βεβαίωσιν του κατά τον παρόντα νόμον φόρου και εισφοράς, παραγράφεται μετά πενταετίαν από της λήξεως του έτους εις τον οποίον φόρος αναφέρεται.

Άρθρον 23 Υποχρεώσεις παροχής στοιχείων.

Αι δημόσιαι εν γένει αρχαί ως και πάν νομικόν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, υποχρεούνται όπως μετά πρόσκλησιν του οικονομικού εφόρου ή των Φορολογικών Δικαστηρίων αποστείλωσιν εντός δέκα ημερών τα στοιχεία τα οποία διαθέτουσι περί των υποκειμένων εις τον φόρον και εις εισφοράν του παρόντος Νόμου Πλοίων.

Άρθρον 24 Σύστασις Γνωμοδοτικής Επιτροπής.

1. Συνιστάται Γνωμοδοτική Επιτροπή, της οποίας η σύνθεσις ορίζεται ως ακολούθως:

α) Εκ του αρμοδίου Διευθυντού της Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας ή ετέρου ανωτέρου υπαλλήλου επί βαθμώ τουλάχιστον 4ω αρμοδιότητος Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας ως Προέδρου.

β) Εκ του Διευθυντού Ναυτιλιακής Αναπτύξεως ή του νομίμου αναπληρωτού του ή ετέρου ανωτέρω υπαλλήλου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και

γ) εξ ενός αντιπροσώπου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Της Επιτροπής μετέχει ως Εισηγητής άνευ ψήφου ο αρμόδιος διά την φορολογίαν των πλοίων Τμηματάρχης ή έτερος ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Οικονομικών, χρέη δε Γραμματέως εκτελεί υπάλληλος της αρμοδίας Διευθύνσεως του ίδιου Υπουργείου.

2. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί εφ' οιουδήποτε θέματος αναφερομένου εις τας λεπτομερείας εφαρμογής του παρόντος νόμου και παραπεμπομένου εις αυτήν υπό των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. Τα μέλη της Επιτροπής και ο Γραμματεύς μετά των αναπληρωτών των, ως και ο Εισηγητής, διορίζονται δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών τηρουμένων, ως προς την συγκρότησιν, απαρτίαν, πλειοψηφίαν, λειτουργίαν, αναπλήρωσιν κλπ. των άρθρων 169 και 170 του Β.Δ/τος 1/1961 «περί διαρθρώσεως του Υπουργείου Οικονομικών και περί Οργανισμού της Γενικής Διευθύνσεως Φορολογίας κλπ.».

Εκ των μελών ο Διευθυντής Ναυτιλιακής Αναπτύξεως ή ο νόμιμος αναπληρωτής του ή έτερος ανώτερος υπάλληλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ως και ο αντιπρόσωπος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών διορίζονται μετά πρότασιν του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΤΜΗΜΑ Γ' ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α' Εγκαταστάσεις αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Άρθρον 25

1. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οιουδήποτε τύπου ή μορφής ασχολούμενα με την διαχείρισιν, αντιπροσώπευσιν ή εκμετάλλευσιν πλοίων, εγκαθιστάμενα εν Ελλάδι κατόπιν αδείας παρεχομένης διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας απολαμβάνουν των εξής διευκολύνσεων, εφ' όσον απασχολούνται αποκλειστικώς με την εκτέλεσιν εργασιών, ως το αντικείμενο είναι εκτός των ορίων της Ελληνικής Επικρατείας ή με την παροχήν υπηρεσιών προς την ποντοπόρον ή μεσογειακήν ναυτιλίαν, αί δε δαπάναι λειτουργίας των καλύπτονται εξ ολοκλήρου δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου, ήτοι:

α) Απαλλαγής από του φόρου εισοδήματος ως και πάντος τέλους, φόρου, εισφοράς ή κρατήσεως του Δημοσίου ή υπέρ οιουδήποτε τρίτου, υφισταμένου ή επιβληθησομένου εις το μέλλον, διά το εισόδημα αυτών το κτώμενον εξ εργασιών ή παροχής υπηρεσιών περί ως η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου, διά τας εισπράξεις ή πληρωμάς, συμβάσεις και γενικώς οιασδήποτε πράξεις τας διενεργουμένας εν τη ασκήσει των άνω εργασιών ή εν τη παροχή των άνω υπηρεσιών.

β) Χορηγήσεως εις το πάσης φύσεως αλλοδαπόν προσωπικόν των επιχειρήσεων τούτων αδείας εργασίας και παραμονής εν Ελλάδι διά χρονικόν διάστημα μέχρι δύο ετών. Η παρομογή αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετίαν απειριορίστως και εφ' όσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων εις τας διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η περί παροχής αδείας εργασίας και παραμονής ή παρατάσεως της ήδη χορηγηθείσης τοιαύτης αδείας αίτησις, δέον να συνοδεύηται και από υπεύθυνον δήλωσιν της επιχειρήσεως ότι ο αιτών αλλοδαπός ανήκει εις το προσωπικόν αυτής και εργάζεται αποκλειστικώς δι' αυτήν.

γ) Της ταχυδρομήσεως συστημένων επιστολών εις το έξωτερικόν άνευ προσκομίσεως των εις το ταχυδρομείον προς έλεγχον, εφ' όσον επί του φακέλλου αναγράφεται η επωνυμία του αποστολέως, έχει τεθή η σφραγίς της επιχειρήσεως και η μονογραφή του Διευθυντού του εγκατασταθέντος γραφείου ή υποκαταστήματος.

2. Εν τη διά της κοινής αποφάσεως των άνω Υπηρεσιών παρεχόμενη αδεία εγκαταστάσεως καθορίζεται το είδος των εργασιών ή υπηρεσιών τας οποίας παρέχει το γραφείον ή υποκατάστημα ως και το είδος της εγγυήσεως προς το Δημόσιον διά την συμμόρφωσιν του γραφείου ή υποκαταστήματος προς τους όρους της εγκριτικής αδείας.

3. Αι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και επί εγκατεστημένων εν Ελλάδι κατά την ισχύν του παρόντος νόμου αλλοδαπών και των με ταύτας εξομοιουμένων ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυνάμει υπουργικών αποφάσεων εκδοθεισών κατά τας διατάξεις των Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 378/1968.

4. Αι υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ασφαλιστικάί εισφοραί δύνανται να ορίζονται διά νόμου.

## Άρθρον 26

Αλλοδαπή Εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίου υπό ξένην σημαίαν όπερ τελεί υπό την εκμετάλλευσιν ή διαχείρισιν αλλοδαπής Εταιρείας εγκατεστημένης εν Ελλάδι, δυνάμει των διατάξεων του προηγουμένου άρθρου, απαλλάσσεται από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως επί του εισοδήματος του κτηθέντος εις το έξωτερικόν εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου του οποίου τυγχάνει πλοιοκτήτρια.

Της αυτής απαλλαγής από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς ή κρατήσεως απολαύουσι και οι μέτοχοι ή οι εταίροι των άνω εταιρειών διά το παρ' αυτών κτώμενον τοιούτον εισόδημα υπό μορφήν διανομήν καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απ' ευθείας υπό μορφήν εταιρειών χαρτοφυλακίου (HOLDING COMPANIES).

## ΤΜΗΜΑ Δ΄ ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρον 27 Ατελής σύνταξις εγγράφων

Ἄπαντα τα διά την εφαρμογήν του παρόντος νόμου εκδιδόμενα ή οπωσδήποτε χρησιμοποιούμενα έγγραφα περιλαμβανομένων και των ενώπιον των Προξενικών Αρχών συντάσσονται ατελώς.

Άρθρον 28 Εξουσιοδοτικά διατάξεις - Δαπάναι βεβαιώσεως Και εισπράξεως φόρου και εισφοράς

1. Δι' αποφάσεως του Υπουργού των Οικονομικών καθορισθήσονται:

- α) Ο τύπος και το περιεχόμενον της δηλώσεως του άρθρου 14 του παρόντος.
- β) Αι λεπτομέρειαι βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου και της εισφοράς.
- γ) Τα καταβλητέα έξοδα κινήσεως και αποζημιώσεως εις τους ασχολουμένους με τον έλεγχον, την βεβαίωσιν και την είσπραξιν του φόρου και εισφοράς υπαλλήλους και
- δ) πάσα ετέρα λεπτομέρεια αναγκαία διά την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος νόμου.

2. Ο Υπουργός των Οικονομικών εγκρίνει και εντέλλεται την πληρωμήν πάσης αναγκαίας δαπάνης διά την εκτέλεσιν του παρόντος νόμου καταλογιζομένης εις τα έξοδα βεβαιώσεως των αμέσων φόρων.

Άρθρον 29 Καταργούμεναι διατάξεις

1. Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται:

- α) Ο Νόμος 1880/51 «περί φορολογίας πλοίων» ως ετροποποιήθη μεταγενεστέρως διά του Ν.Δ. 3415/35, Ν.Δ. 3094/60, Ν.Δ. 4419/64, Α.Ν. 465/68, Ν.Δ. 509/70 και εκωδικοποιήθη διά του Βασιλικού Διατάγματος 800/1970.
- β) Αι διατάξεις του εδαφίου ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Α.Ν. 89/1967, καθ' μέρος αι διατάξεις αυταί αφορούν την απαλλαγήν των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως εκ των τελών κυκλοφορίας.
- γ) Αι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Α.Ν. 465/68 ως και αι παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 9 του Ν.Δ. 509/70.

Εξαιρετικώς παραμένουσιν εν ισχύι αι ως άνω διατάξεις, καθ' ο μέρος αφορώσιν εις την απαλλαγήν εκ του φόρου κληρονομιών επί πλοίων, μετόχων ή μεριδίων

ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών πλοιοκτητριών πλοίων, καλύπτουσαι εφεξής άπαντα τα άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας πλοία.

δ) Αι διατάξεις του εδαφίου δ΄ της παρ. 1 του άρθρου 2 του Α.Ν. 89/1967 ως ηρμηνεύθησαν διά της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Α.Ν. 378/1968 όσον αφορά μόνον την υπό των διατάξεων τούτων προβλεπομένην απαλλαγήν από του φόρου εισοδήματος και των τελών χαρτοσήμου των εν Ελλάδι κτωμένων αποδοχών του αλλοδαπού προσωπικού των επιχειρήσεων των υπαγομένων εις τας διατάξεις των νόμων τούτων.

ε) Πάσα ετέρα γενική ή ειδική διάταξις αντικειμένη εις τας διατάξεις του παρόντος νόμου.

2. Αι διατάξεις των Α.Ν. 89/1967 και Α.Ν. 378/68 εξακολουθούν ισχύουσι εκτός εκείνων αίτινες ρητώς καταργούνται διά των εδαφίων β΄ και δ΄ της προηγουμένης παραγράφου του παρόντος άρθρου και εκείνων, αίτινες αντίκεινται εις τας διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρον 30 Έναρξις ισχύος

Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσίευσης του διά της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

### **Το Νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 προβλέπει,**

Άρθρο 10

1. Επιχειρήσεις ιδρυόμεναι διά κεφαλαίων εξωτερικού, τυγχάνουσι μεταχειρίσεως εξ ίσου ευνοϊκής της ασκουμένης έναντι άλλων εν τη χώρα ομοειδών επιχειρήσεων.

2. Εις περίπτωσιν καθ'ην εις επιχείρησιν ιδρυομένην διά κεφαλαίων εξωτερικού, κατά το παρόν Ν. Δ. εγκριθώσι όροι ευνοϊκώτεροι των εγκριθέντων δι' άλλην ομοίαν επιχείρησιν προγενεστέρως συσταθείσαν επίσης διά κεφαλαίων εξωτερικού, βάσει του παρόντος Ν. Διατάγματος, οι ευνοϊκώτεροι ούτοι όροι επικτείνονται και εις την προγενεστέρως συσταθείσαν επιχείρησιν, τροποποιουμένης της σχετικής εγκριτικής πράξεως τη αιτήσει του δικαιούχου.

Άρθρο 13

1. Κεφάλαια εξωτερικού εν τη εννοία των άρθρων 1 και 2 του παρόντος Ν. Διατάγματος, λογίζονται και τα από της ενάρξεως της ισχύος αυτού νηολογούμενα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία, ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 1.500 κόρων.



2. Εν τη εκδιδόμενη κατά το άρθρον 3 του παρόντος Ν.Δ. εγκριτική πράξει δύνανται να ορίζονται επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων α) η ελευθέρα πώλησις και η υποθήκευσις του πλοίου άνευ αδείας της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, ων η εθνικότης προσδιορίζεται εν τη εγκριτική πράξει. β) Η ελευθέρα διάθεσις του εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου ή του ποσού της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αυτού εν περιπτώσει ατυχήματος ή του προϊόντος του επί υποθήκη δανεισμού του πλοίου, άνευ της υποχρεώσεως προς εισαγωγήν εις τη χώραν των εις συνάλλαγμα εξωτερικού αντιστοιχών ποσών. γ) Η ελευθέρα διαχείρησις των εσόδων του πλοίου άνευ οιουδήποτε περιορισμού. δ) Ο περιορισμός των υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εισφορών. ε) Η αναγνώρισις ως Ελληνικών πλοίων, ανηκόντων εις αλλοδαπούς. στ) Ο καθορισμός του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως το εκποιουμένου εις αλλοδαπούς πλοίου κατ' αναλογίαν της καθαρής χωρητικότητος αυτού, μη δυναμένου εν πάση περιπτώσει να υπερβή το ποσόν των 2 δολλαρίων κατά κόρον καθαρής χωρητικότητος. ζ) Η πληρωτέα αποζημιώσις εις περίπτωσιν επιτάξεως του πλοίου. η) Η επίλυσις των αναφουομένων διαφορών εκ της εφαρμογής της εγκριτικής πράξεως διά διαιτησίας και θ) Πας άλλος όρος, πλήν τω ως άνω ενδεικτικώς αναφερομένων, εξυπηρετικός του σκοπού του παρόντος άρθρου, ως και αι διά την εξασφάλισιν της τηρήσεως της εγκριτικής πράξεως κυρώσεις.

3. Προκειμένης εισαγωγής κεφαλαίων υπό μορφήν πλοίου δεν εφαρμόζονται αι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 3 των άρθρων 4, 5, 6 και 8, της παραγράφου 2 του άρθρου 11 και των άρθρων 12 και 14 του παρόντος Νομ. Διατάγματος.

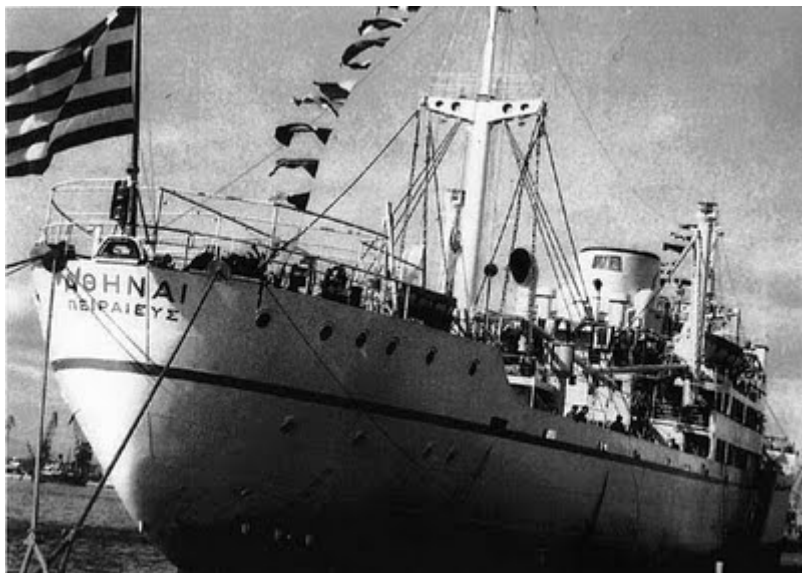
4. Αι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και διά πάντα τα από 1ης Ιανουαρίου 1953 νηολογηθέντα υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοία ολικής χωρητικότητος εκάστου, ανωτέρας των 1.500 κόρων, επιτρεπομένης της εκδόσεως της σχετικής εγκριτικής πράξεως και μετά την νηολόγησιν αυτών.

## **Νόμος 3816/1958 «Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α΄ 32/26-28.2.1958)**

### **Άρθρο 6**

Προς μεταβίβασιν της κυριότητος πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντος ότι δια νόμιμόν τινά αιτίαν μετατίθεται εις αυτόν η κυριότης. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται εις καταχώρισιν εν τω νηολογίω. Άνευ

της κατά το προηγούμενον εδάφιον εγγραφής δεν επέρχεται η μεταβίβασις της κυριότητος του πλοίου.



## Βιβλιογραφία

### Βιβλία

- Μυλωνόπουλος Ν. Δημήτρης, (2004), «Ναυτιλία Έννοιες-Τομείς-Δομές», Αθήνα, εκδ. Σταμούλη.
- Θεοδωρόπουλος Σ.-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος, (2006), «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», Αθήνα, εκδ. Γ. Δαρδάνος
- Χουμανίδη Θ. Α.-Ζώη Α. Κων/νου, (1999), «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων Μέχρι Σήμερα», Αθήνα, Σύγχρονη Εκδοτική.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, (2003), «Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Αθήνα, εκδ. Σταμούλη.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, (2005), «Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Αθήνα, εκδ. Σταμούλη.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, (2002), «Διοίκηση Επιχειρήσεων-Εισαγωγή για Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Αθήνα, εκδ. Σταμούλη.
- Κορρές Άλκης-Θανόπουλος Γιάννης, (2005), «Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας», Αθήνα, εκδ. INTERBOOKS.
- Βλάχος Γ., (2007), «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Αθήνα, εκδ. Σταμούλη.
- Χαρλαύτη Τζελίνα, (2005), «Ιστορία και Ναυτιλία, 16<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> Αιώνας», Αθήνα, εκδ. Αλεξάνδρεια.
- Καρδακάρης Κων/νος, (2000), «Ναυτιλιακή Λογιστική», Αθήνα, εκδ. ΕΛΛΗΝ. Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Δ.Ο.Υ., (Μάιος 2007), «Φορολογική Επιθεώρηση», Αθήνα.

### Περιοδικά-Εφημερίδες

- businessfile, (October 2008), «A survey of greek ferries and ports by Robert Mc Donald».

- ΤΑ ΝΕΑ, (2006), «ΕΝ ΠΛΩ».
- ΤΑ ΝΕΑ, (2006), «Η Τέχνη του Επιχειρείν στη Ναυτιλιακή Αγορά», ΑΝΟΙΧΤΟ ΜΒΑ, Β κύκλος, Τεύχος 16
- ΤΑ ΝΕΑ, (2006), «Τα Χαρακτηριστικά της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας», ΑΝΟΙΧΤΟ ΜΒΑ, Β κύκλος, Τεύχος 17
- Η ΑΞΙΑ, (Σάββατο 22 Αυγούστου), «Ο «ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ» ΓΙΑ ΤΑ NEWBUILDINGS», σελ 67.
- Η ΑΞΙΑ, (Σάββατο 13 Σεπτεμβρίου 2008), «Η μαύρη τρύπα», σελ 6.
- ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, (19 Οκτωβρίου 2008), «Οι Έλληνες εφοπλιστές σε φουρτουνιασμένη θάλασσα», σελ 8.
- Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, (Κυριακή 8 Φεβρουαρίου 2009), «Ενθαρρυντική άνοδος των ναύλων ξηρού φορτίου», σελ 7.
- ΤΟ ΒΗΜΑ, (Κυριακή 1 Φεβρουαρίου 2009), «Βουλιάζει τη ναυτιλία η επιβράδυνση στην Κίνα», σελ Β7.
- ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, (18 Ιανουαρίου 2009), «Παιχνίδι μεγάλης χωρητικότητας», σελ 14.
- ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, (4 Ιανουαρίου 2009), «Τα καράβια τους καίνε», σελ 19.
- Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, (Κυριακή 14 Σεπτεμβρίου 2008), «Στη σκιά της διεθνούς κρίσης η πορεία των ναύλων», σελ 9.

## Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (Φεβρουάριος 2009), «Δρόμενα του ΝΕΕ-2008».
- Νάτση Χριστίνα, (2003), «Ο Κλάδος της Ναυτιλίας στην Ελλάδα. Προβλήματα και Προοπτικές», ΤΕΙ Δ. Μακεδονίας-Τμήμα Διεθνούς Εμπορίου.
- Ειδική Μελέτη: Ναυτιλία-Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης, (Ιούνιος 2008), Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.
- XRTC Business Consultants, (Ιούνιος 2008), «Annual Report on the Greek Ferry Industry».
- Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, «Καριέρα στη Ναυτιλία».

Αποτέλεσμα Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού της 20<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2006, (2007) «Αριθμός πλοίων και αριθμός Ελλήνων και ξένων ναυτικών, που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 2004 και 2006», ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Γ.Γ. ΕΣΥΕ.

Ιστοσελίδες

<http://www.capital.gr/news.asp?id=776385>

<http://www.sigmalive.com/simerini/business/analiseis/142459>

<http://www.theseanation.gr/news/shipping/mid-navloi-09.htm>

<http://www.theseanation.gr/news/powerhouse/pagkosmia-oikonomiki-krisi.htm>

<http://www.naftikachronika.gr/viewmore.asp?ArticleID=2661&lang=gr&cat=10>

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=46&ct=16&artId=233647&dt=27/09/2008>

<http://www.protothema.gr/content.php?id=28897>

<http://www.mediashipping.gr/?q=node/1545>

<http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=28664>

[http://www.express.gr/news/shipping/72753oz\\_2008090972753.php3](http://www.express.gr/news/shipping/72753oz_2008090972753.php3)

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=2568143DCBC32F6224112F12E64C0605?prnbr=25210>

<http://www.naftikachronika.gr/viewmore.asp?ArticleID=2418&lang=gr&cat=10>

<http://www.parismou.org/upload/anrep/BGWlist2006-2008.pdf>

<http://nomothesia.ependyseis.gr/eu-law/downloadsDetails.do?action=itemDetails&itemId=714>