



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ : Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ : THE STRUCTURE AND FUNCTION OF A
MARITIME COMPANY

Φοιτήτρια: Μακρίδου Ειρήνη
Αριθμός Μητρώου : LX 31179

Επιβλέπων:
Νίκλης Δημήτριος
Επίκουρος Καθηγητής

ΚΟΖΑΝΗ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021

Υπεύθυνη δήλωση

Βεβαιώνω ότι είμαι η συγγραφέας αυτής της πτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην πτυχιακή εργασία. Επίσης, έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών της Σχολής Οικονομικών Επιστημών του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας στην Κοζάνη.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά ορισμένα πρόσωπα που υπήρξαν σημαντικοί αρωγοί στην προσπάθεια που διενεργήθηκε για την σύνταξη της παρούσας πτυχιακής εργασίας.

Αρχικά, ευχαριστώ θερμά τον Επίκουρο Καθηγητή της Σχολής Οικονομικών Επιστημών του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας, Δρ. Νίκη Δημήτριο, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε με την ανάθεση του παρόντος θέματος για ανάλυση και για την πολύτιμη βοήθεια που μου παρείχε, μέσα από την διαρκή καθοδήγηση καθ' όλη την πορεία της σύνταξης της εργασίας.

Ευγνώμων είμαι απέναντι στην οικογένεια μου και τους φίλους μου για την αγάπη, την παρότρυνση και την αμέριστη συμπαράσταση τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Η πορεία της ναυτιλίας από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα έχει παρουσιάσει ιδιαίτερη εξέλιξη και ανοδική τάση. Σήμερα, ύστερα από τόσα χρόνια αδιάκοπης προσπάθειας εξέλιξης της συγκεκριμένης βιομηχανίας δημιουργήθηκε ένα περιβάλλον με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Το περιβάλλον αυτό καθιστά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις πολύπλοκους οργανισμούς ως προς τη δομή και τη λειτουργία τους.

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία, αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται και αναλύονται βασικές έννοιες που αφορούν την ναυτιλία, ώστε να γνωρίζουμε περί τίνος ακριβώς πρόκειται και να είναι κατανοητό το περιεχόμενο της εργασίας. Μερικές από αυτές τις έννοιες είναι αυτές του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή, της νομικής μορφής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και οι κατηγορίες και τα είδη των πλοίων που υφίστανται.

Εν συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναφερθούν και θα αναλυθούν τα τμήματα από τα οποία απαρτίζεται μια ναυτιλιακή επιχείρηση, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν μέσα σε αυτήν.

Εφόσον, πλέον, έχουν αναφερθεί και αναλυθεί οι βασικές έννοιες προχωράμε στο τρίτο κεφάλαιο στο οποίο θα εξερευνήσουμε λεπτομερώς τους τρόπους με τους οποίους μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί.

Ύστερα, στο τέταρτο κεφάλαιο θα μας απασχολήσει ο Διεθνής Κώδικας της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων (ISM Code), ο οποίος αποτελεί τον σημαντικότερο κώδικα σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση και θα αποδειχθεί η σημαντικότητά του.

Ένα βήμα πριν το τελικό στάδιο, θα ασχοληθούμε με το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Θα επεξηγηθεί τι υφίσταται ως Ναυτικό Επιμελητήριο, θα αναλυθεί η λειτουργία του και η δράση του ως προς την ορθή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων γενικότερα, όπως και η πορεία – ιστορία του με το πέρασμα των χρόνων.

Τελικώς, περνάμε στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο, όπου αναλύεται η εταιρεία Blue Star Ferries A.E., δηλαδή από την ίδρυση της μέχρι και την σήμερον πορεία της, καθώς επίσης θα αναλύεται η δομή και οργάνωση της ως εταιρεία.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτιλία, επιχειρήσεις, δομή, λειτουργία, αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα.

Abstract

The course of shipping from antiquity until today has shown a particular development and upward trend. Today, after so many years of unremitting effort in the development of this industry, an environment with special characteristics has been created. This environment makes shipping companies complex organizations in terms of their structure and operation.

In this dissertation, initially, in the first chapter, basic concepts related to shipping are presented and analyzed, so that we know exactly what it is about and to understand the content of the thesis. Some of these concepts are those of the shipowner, the shipowner, the legal form of the shipping business, as well as the categories and types of ships that exist.

Then, in the second chapter, the sections that make up a shipping company will be mentioned and analyzed, as well as the way in which they operate within it.

Once the basic concepts have been mentioned and analyzed, we move on to the third chapter in which we will explore in detail the ways in which a shipping company can be financed.

Then, in the fourth chapter, we will deal with the International Code of Safe Management of Ships (ISM Code), which is the most important code in a shipping company and will prove its importance.

One step before the final stage, we will deal with the Maritime Chamber of Greece. It will be explained what exists as a Maritime Chamber, its operation and its action in relation to the proper operation of shipping companies in general, as well as its course - history over the years.

Finally, we move on to the sixth and last chapter, where the company Blue Star Ferries S.A. is analyzed, from its foundation until today, as well as its structure and organization as a company.

Keywords: Shipping, business, structure, operation, efficiency, effectiveness.

Περιεχόμενα

Υπεύθυνη δήλωση	1
Ευχαριστίες	2
Περίληψη.....	3
Abstract.....	4
Περιεχόμενα	5
Εισαγωγή.....	7
Κεφάλαιο 1^ο : Βασικές έννοιες και στοιχεία στη ναυτιλιακή βιομηχανία	9
1.1 Ορισμός της ναυτιλίας.....	9
1.2 Κατηγορίες ναυτιλίας.....	10
1.3 Η έννοια της ναυτιλιακής οικονομίας	11
1.4 Η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης	12
1.5 Ορισμός του πλοίου.....	12
1.6 Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής – Κύριος του πλοίου	13
1.7 Κατηγορίες και Είδη Πλοίων.....	14
1.8 Χαρακτηριστικά Ταυτότητας Πλοίου	16
1.9 Η διάκριση των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	17
1.10 Διάκριση των Επιχειρήσεων βάση Επιχειρηματικού Φορέα.....	20
1.11 Μορφές Εταιρικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	21
Κεφάλαιο 2^ο : Τα τμήματα και ο τρόπος λειτουργίας τους σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση.....	30
2.1 Γενική Διεύθυνση.....	30
2.2 Τεχνικό Τμήμα	30
2.3 Τμήμα Προμηθειών	31
2.4 Τμήμα Ασφαλίσεων.....	32
2.5 Τμήμα Λογιστηρίου	33
2.6 Τμήμα Πληρωμάτων	34
2.7 Τμήμα ISM (International Safety Management)	34
2.8 Τμήμα Ναυλώσεων	35
2.9 Τμήμα Επιχειρήσεων	36
2.10 Νομικό τμήμα.....	38
Κεφάλαιο 3^ο : Τρόποι Χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.....	40
3.1 Δάνεια Ναυπηγείων	40

3.2 Αυτοχρηματοδότηση	41
3.3 Τραπεζική Χρηματοδότηση	41
3.4 Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών	44
Κεφάλαιο 4^ο : Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE)	46
4.1 Η έννοια του Κώδικα ISM και ο σκοπός του	46
4.2 Εφαρμογή του Κώδικα ISM.....	47
4.3 Εγχειρίδιο Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης	49
4.4 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα από την εφαρμογή του Κώδικα ISM	49
4.4 Οφέλη και Συμπεράσματα από τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.....	53
Κεφάλαιο 5^ο : Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος	55
5.1 Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ίδρυση και πορεία).....	55
5.2 Ιστορική αναδρομή.....	56
Κεφάλαιο 6^ο : Blue Star Ferries – Ανάλυση και Σχολιασμός	68
6.1 Blue Star Ferries	68
6.2 Ο στόλος της Blue Star Ferries.....	68
6.3 Η Διεύθυνση – Διοίκηση της Blue Star Ferries	70
6.4 Τμήμα Προσωπικού της Blue Star Ferries – Υπευθυνότητα προς τους εργαζομένους.....	71
6.5 Νομικό Τμήμα και Τμήμα Ασφαλίσεων της Blue Star Ferries	72
6.6 Τρόπος Χρηματοδότησης Blue Star Ferries	76
Βιβλιογραφία.....	78
Ελληνική Βιβλιογραφία.....	78
Ξένη Βιβλιογραφία.....	80

Εισαγωγή

Από την αρχαιότητα, ακόμη, μέχρι και σήμερα ένας από τους κλάδους που απασχόλησε ιδιαίτερα την ανθρωπότητα είναι αυτός της ναυτιλίας. Από τις απαρχές της ναυτιλίας ήταν εύκολο να συνειδητοποιήσει κανείς ότι είναι ένας κλάδος με μεγάλες δυσκολίες. Οι ναυτιλιακές πλέον επιχειρήσεις είναι πολύπλοκοι οργανισμοί, οι οποίοι καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα σύνθετο, δυναμικό και ανταγωνιστικό πλέον στη σύγχρονη κοινωνία επιχειρηματικό περιβάλλον, στο οποίο δεν έχουν τεθεί γεωγραφικά όρια. Αυτό το περιβάλλον έχει κάποιες ιδιαιτερότητες, όπως κάθε άλλο περιβάλλον. Οι ιδιαιτερότητες αυτές αρκετές φορές αναγκάζουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να προβούν σε ενέργειες, ενός ορισμένου πεδίου επιλογών, οι οποίες συμβάλλουν κυρίως, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους. Έπειτα, στην διαφοροποίηση του τρόπου, με τον οποίο λειτουργούν τα πλοία και τα γραφεία τους, αλλά και το θεσμικό πλαίσιο μέσα στον οποίο κινούνται, και τέλος, το ανθρώπινο δυναμικό τους, στο οποίο σπεύδουν να υπάρξει πολυπολιτισμικότητα.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες, όπως είναι εύκολα κατανοητό, οδηγούν αναπόφευκτα σε προσαρμογές, οι οποίες αφορούν κυρίως την οργάνωση και τη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, προκειμένου να γίνει αναζήτηση λύσεων και εφαρμογή αυτών για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας τους στην οικονομία.

Η δομή και η λειτουργία του γενικού συνόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι αποτέλεσμα της προσαρμογής των θεωριών της επιστήμης της διοίκησης – οργάνωσης επιχειρήσεων και της ναυτιλιακής οικονομικής για την εφαρμογή τους στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα οποία δεν επιτρέπουν την αυτόματη προσαρμογή των θεωριών της επιστήμης της διοίκησης των επιχειρήσεων χωρίς την αντίστοιχη προσαρμογή τους σε αυτές. Παρ' αυτά τα χαρακτηριστικά παρατηρούνται αρκετά σημαντικές διαφορές ακόμη και στο εσωτερικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς τους τρόπους διοίκησης, οργάνωσης και λειτουργίας τους, οι οποίες έχουν συμμετοχή με τα πλοία που έχουν στην κατοχή τους σε διαφορετικές ναυλαγορές.

Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ένα συχνά μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Ένα σημαντικό φαινόμενο, το οποίο έχει αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, είναι η παγκοσμιοποίηση και υφίσταται αρκετό καιρό τώρα. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται με διαφορετικές εντάσεις, άλλοτε υψηλές και άλλοτε χαμηλές, και τρόπο, ο οποίος επηρεάζει άμεσα όλες τις πτυχές της οργάνωσης, της διοίκησης, της δομής, καθώς και της λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα τους συνδέονται με την ποιότητα των υπηρεσιών, των οποίων παράγουν και την επικέντρωσή τους στον ανθρώπινο παράγοντα. Στο παρελθόν, όμως, το πρότυπο στο οποίο βασιζόταν οι τότε επιτυχημένες επιχειρήσεις ήταν με βάση την εμπειρία και την παράδοση. Αυτό το πρότυπο, πλέον, υπό τις συνθήκες που επικρατούν στη σημερινή εποχή τείνει να χάνει και να εξαντλεί τη δυναμικότητα που κατείχε τότε.

Τελικώς, εντός αυτού του πλαισίου η δομή και η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε όλο τους το φάσμα καλούνται να συμβάλλουν στην αναζήτηση και εύρεση λύσεων με σκοπό την καλύτερη προσαρμογή των επιχειρήσεων αυτών στις νέες συνθήκες που επικρατούν, καθώς και την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας τους.

Κεφάλαιο 1^ο : Βασικές έννοιες και στοιχεία στη ναυτιλιακή βιομηχανία

1.1 Ορισμός της ναυτιλίας

Γεγονός είναι πως ανά χρονικά διαστήματα έχει γίνει προσπάθεια από αρκετούς επιστήμονες για την απόδοση της έννοιας που αφορά την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ωστόσο, η ερμηνεία του ναυτιλιακού κλάδου διαφέρει ανάλογα με την επιστήμη και τον τρόπο με τον οποίο η καθεμία την ερμηνεύει είτε ξεχωριστά είτε πολυδιάστατα.

Ουσιαστικά, η ναυτιλιακή επιστήμη μελετά, αξιολογεί και προσδιορίζει:

→ Τους πιθανούς συνδυασμούς που μπορούν να γίνουν για να χρησιμοποιηθούν οι συντελεστές παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, ώστε να επιτευχθεί η άριστη σχέση των συντελεστών παραγωγής με τα παραγωγικά συστήματα. ¹

→ Τις μεθόδους και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για να διερευνηθεί ο ρόλος που κατέχουν οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, έτσι ώστε να αναπτυχθεί το διεθνές και το εθνικό εμπόριο.

→ Τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να κατανεμηθεί άριστα το εισόδημα που παράγεται μέσω των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών μεταξύ των κρατών.

Γενικότερα, ναυτιλία είναι ο συνδυασμός των πράξεων και δραστηριοτήτων για την παραγωγή υπηρεσιών μεταφοράς αγαθών ή ανθρώπων δια μέσου θαλάσσης ποταμών ή λιμνών. Το βασικό μέσο για την υλοποίηση των μεταφορών αυτών είναι το πλοίο. ²

Από οικονομικής πλευράς, ως ναυτιλία ορίζουμε την ναυτιλιακή οικονομία στην οποία εμπριέχονται οι θαλάσσιες μεταφορές καθώς και τις γενικότερες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι παράγοντες που συγκροτούν την θαλάσσια μεταφορά συγκαταλέγονται στην ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα και είναι οι εξής:

- Το πλοίο, η πλοιοκτησία και οι λοιπές εργασίες
- Το φορτίο και το διεθνές εμπόριο αγαθών
- Ο ανθρώπινος παράγοντας
- Το διεθνοποιημένο περιβάλλον λειτουργίας

¹ Θεοδωρόπουλος Σ. – Λεκάκου Β. Μαρία – Πάλλης Α. Αθανάσιος, (2006)

² Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, (2008)

Από τεχνικής πλευράς, ως ναυτιλία ορίζουμε το τμήμα εκείνο ο οποίος καθορίζει τον τρόπο που θα γίνει η εκτέλεση ενός ταξιδιού και τα τεχνικά χαρακτηριστικά, δηλαδή τα τεχνολογικά μέσα και όργανα που θα χρησιμοποιηθούν και θα βοηθήσουν σε αυτή την εκτέλεση. Πρόκειται για την επιστήμη και τέχνη που αφορά το πως διακυβερνάται το πλοίο για την εκτέλεση της ναυσιπλοΐας (navigation), δηλαδή τον ασφαλή προσδιορισμό του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.

Από πρακτικής πλευράς, είναι γενικά αποδεκτό ότι ναυτιλία ονομάζουμε το εμπορικό ναυτικό, δηλαδή πως η ναυτιλία είναι η συγκρότηση των εμπορικών πλοίων ή του εμπορικού στόλου που φέρει την σημαία κάποιου κράτους και είναι σαφώς εγγεγραμμένος στα νηολόγια του.

1.2 Κατηγορίες ναυτιλίας

Οι κυριότερες κατηγορίες στις οποίες μπορεί να υποδιαιρεθεί η ναυτιλία με βάση το είδος της μεταφοράς είναι οι εξής:³

- ❖ **Φορτηγός ναυτιλία**: Η διεξαγωγή της εκτελείται από πλοία και ναυτιλιακές υπηρεσίες για να μεταφερθούν διάφορα φορτία.
- ❖ **Επιβατηγός ναυτιλία**: Σχετίζεται με τα μέσα και τις υπηρεσίες για την μεταφορά επιβατών. Εμπεριέχονται σε αυτή, επιβατηγά πλοία, κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγοί κ.α. όπως και πλοία μέσω των οποίων μπορεί να επιτευχθεί η ταυτόχρονη μεταφορά οχημάτων όπως είναι τα μικτά οχηματαγωγά και πορθμεία (γνωστά ως ferry boat).
- ❖ **Ειδική ναυτιλία**: Σε αυτή την κατηγορία εμπεριέχονται πλοία και υπηρεσίες που στοχεύουν σε εξειδικευμένο προορισμό ή αποστολή. Τέτοια είναι τα αλιευτικά πλοία, τα πλοία-ψυγεία, τα επιστημονικά πλοία, τα μετεωρολογικά κ.α.

Άλλο ένα κριτήριο με βάση το οποίο μπορεί η ναυτιλία να υποδιαιρεθεί σε κατηγορίες είναι η περιοχή στην οποία αναπτύσσονται οι δραστηριότητές της.

Έτσι έχουμε τις εξής κατηγορίες:

- ❖ **Ωκεανοπόρος ή ποντοπόρος ναυτιλία**: Εμπεριέχονται όλα τα πλοία που πλέουν στους ωκεανούς, χωρίς να σχετίζονται με κάποια συγκεκριμένη δραστηριότητά τους.
- ❖ **Ακτοπλοϊκή ναυτιλία**: Εμπεριέχονται τα πλοία και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες που στοχεύουν στην αποκλειστική εξυπηρέτηση των

³ Εγκυκλοπαίδεια ΜΠΡΙΤΑΝΙΚΑ

ακτών μιας ή περισσότερων χωρών, ως προς τις μεταφορές ανθρώπων οι πραγμάτων. Η πορεία των πλοίων αυτών είναι κοντά στις ακτές των χωρών αυτών, είτε πρόκειται για συνεχόμενες είτε για απέναντι μεταξύ τους. Γενικότερα δεν εκτελούν ταξίδια σε πολύ ανοιχτές θάλασσες.

- ❖ **Πολική ναυτιλία**: Πρόκειται για την ναυτιλία της οποίας η διεξαγωγή γίνεται στις πολιτικές και υποπολικές περιοχές, όπου επικρατούν ειδικές συνθήκες πλεύσης λόγω πάγου στην θάλασσα. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται παγοθραυστικά πλοία, πλοία με ανθεκτικό και ενισχυμένο σκάφος καθώς και ανάλογες υπηρεσίες για να εντοπίζεται ο πάγος και να γίνεται προειδοποίηση.
- ❖ **Εσωτερική ναυτιλία**: Πρόκειται για την ναυτιλία η οποία γίνεται στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή γειτονικών κρατών με ποταμόπλοια, λιμνόπλοια ή αμφίβια (σκάφη που έχουν την δυνατότητα να οδηγούνται και στην ξηρά και είναι κατασκευασμένα με ειδικό τρόπο).

Άλλες σύγχρονες κατηγορίες της ναυτιλίας είναι οι εξής: ⁴

- ❖ **Αστρονομική ναυτιλία**
- ❖ **Υποβρύχια ναυτιλία**
- ❖ **Αεροναυτιλία**
- ❖ **Ηλεκτρονική και δορυφορική ναυτιλία**

1.3 Η έννοια της ναυτιλιακής οικονομίας

Στη βιβλιογραφία, με τον γενικό όρο Ναυτιλιακή Οικονομία (Shipping) χαρακτηρίζεται «το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών, οι οποίες αποσκοπούν στη παροχή υπηρεσιών και οι οποίες σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος».⁵

Υπό αυτή την έννοια η «ναυτιλιακή οικονομία» εντάσσεται στην τριτογενή παραγωγή, δηλαδή στον τομέα των υπηρεσιών. Μελετώντας εκτενέστερα την έννοια της «ναυτιλιακής οικονομίας» προκύπτει πως η «ναυτιλιακή οικονομία» αποτελεί «το σύνολο των δραστηριοτήτων που συναρτώνται στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό βεβαίως την ικανοποίηση των βιοτικών αναγκών αυτών που προσφέρουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες (μεταφορές)».⁶

⁴ Εγκυκλοπαίδεια ΜΠΡΙΤΑΝΙΚΑ

⁵ Γουλιέλμος Α., (1996)

⁶ Γουλιέλμος Α., (1996)

Κατά συνέπεια, σε ότι αφορά την έννοια της «ναυτιλιακής οικονομίας» μπορούμε να συμπεράνουμε πως:⁷

Βασική προϋπόθεση, αποτελεί η καταβολή συστηματικών ενεργειών προς την επίτευξη καθορισμένων στόχων

Γενικό αντικείμενο, αποτελεί η παροχή υπηρεσιών (και όχι η παραγωγή αγαθών ή προϊόντων)

Ειδικό αντικείμενο, αποτελεί η ικανοποίηση αναγκών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές

Σκοπό, αποτελεί η ικανοποίηση αυτών που παρέχουν τις υπηρεσίες μεταφορών, δηλαδή η επίτευξη του μέγιστου δυνατού κέρδους

1.4 Η έννοια της ναυτιλιακής επιχείρησης

Όπως κάθε οικονομική επιχείρηση, έτσι και η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι «μία οικονομική μονάδα, η οποία συνδυάζει το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό την επίτευξη του κέρδους, παρέχοντας θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες».⁸

Κύρια δραστηριότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί η εκμετάλλευση ενός (ή και παραπάνω) πλοίων, από την οποία αναμένεται η επίτευξη άμεσων και έμμεσων κερδών. Δευτερεύουσες δραστηριότητες και εργασίες μιας ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να είναι η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων, η ναυτασφάλιση, η πρακτόρευση, η επάνδρωση και ο εφοδιασμός των πλοίων της.⁹

Τέλος, ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής βασικές μορφές:

- α) επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων (υπερωκεάνια, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια κλπ.)
- β) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης φορτηγών πλοίων (διάφορες κατηγορίες) και
- γ) μικτές μεταφορικές επιχειρήσεις (πλοία παραλαβής φορτίων και επιβατών)

1.5 Ορισμός του πλοίου

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κ.Ι.Ν.Δ (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου), το πλοίο είναι μια πλωτή κατασκευή με καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων. Μπορεί να επιπλέει και να εκτελεί ναυτιλιακούς προορισμούς. Η έννοια του πλοίου περιλαμβάνει οποιοδήποτε σκάφος που μπορεί να επιπλέει

⁷ Γουλιέλμος Α., (1996)

⁸ Βλάχος Γ., (2014)

⁹ Βλάχος Γ., (2014)

ανεξάρτητα και να κινείται στο νερό και εκτελεί μεταφορά ανθρώπων ή πραγμάτων ή συμμετέχει σε άλλες δραστηριότητες και υπηρεσίες όπως φάρμακα, ρυμούλκηση, έρευνα, πυρόσβεση, ψυχαγωγία.

Από τεχνικής απόψεως, αναφερόμαστε σε οποιοδήποτε πλοίο, πλοiάριο, πλωτό ναυπήγημα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας και προορισμού, εξαιρουμένων των πολεμικών, φορτηγών συνολικού μήκους μικρότερου των 10 μ. και επιβατηγών συνολικού μήκους μικρότερου των 6 μ.

Οι υψηλές ταχύτητες και οι αυτοματισμοί ήταν μεταξύ άλλων κάποιες νέες τεχνολογίες που εντάχθηκαν στα πλοία. Κατά την μεταπολεμική περίοδο χρησιμοποιήθηκαν πολύ φανατικά οι οικονομίες κλίμακας. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι οι πλέον συντηρητικές και υιοθετούν την πρώτη τεχνολογία, εκτός λίγων εξαιρέσεων.

Το γεγονός της απότομης εξέλιξης των ηλεκτρονικών υπολογιστών ευθύνεται για την διευκόλυνση του ελέγχου των ναυτιλιακών managers στους οποίους δίνεται η δυνατότητα της σύγκρισης και διόρθωσης σε πραγματικό χρόνο των voyage estimated results με αυτά που συμβαίνουν εκείνη την στιγμή. Προκειμένου να ελεγχθεί σε πραγματικές συνθήκες το πλοίο πρέπει να γίνει αξιοποίηση των δυνατοτήτων της δορυφορικής επικοινωνίας και τεχνολογίας πληροφορικής.

Ωστόσο, ο έλεγχος αποτελεί την λειτουργία η οποία αποτελεί το σημαντικότερο εργαλείο ειδικότερα εάν αφορά τον ναυτιλιακό manager και τον πλοίαρχο. Ασκώντας τον, καταγράφονται οι δράσεις για επιβεβαίωση της πραγματοποίησης όλων όπως πρέπει καθώς και για τυχόν διορθώσεις πιθανών αποκλίσεων και λαθών. Γίνεται σύγκριση της αρχικής απόδοσης με αυτή που τελικά πραγματοποιήθηκε. Αυτό σημαίνει ότι γίνεται σύγκριση από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, της απόδοσης ενός πλοίου με τον ίδιο μήνα πέρυσι ή με τον προηγούμενο μήνα με την βοήθεια προϋπολογισμών και απολογισμών των αποτελεσμάτων των ταξιδιών. (actual estimated voyage results).¹⁰

1.6 Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής – Κύριος του πλοίου

Ως πλοιοκτήτης ορίζεται «το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται στο όνομά του και για λογαριασμό του το δικό του πλοίο. Υπάρχει δηλαδή συνδυασμός της κυριότητας του πλοίου και της εκμετάλλευσής του».¹¹

Αντίστοιχα, ως εφοπλιστής ορίζεται «το πρόσωπο εκείνο, το οποίο εκμεταλλεύεται το πλοίο, στο όνομα του, αλλά και για λογαριασμό του χωρίς ωστόσο να έχει την κυριότητά του. Υπάρχει δηλαδή εκμετάλλευση χωρίς κυριότητα».¹²

¹⁰ Τζαννάτος Σ. Ερνέστος, (2016)

¹¹ Φραγκιαδάκης Μ., (2014)

¹² Φραγκιαδάκης Μ., (2014)

Τέλος, ως κύριος του πλοίου ορίζεται «το πρόσωπο εκείνο, το οποίο έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας σε ένα πλοίο χωρίς όμως να το εκμεταλλεύεται. Υπάρχει δηλαδή κυριότητα χωρίς εκμετάλλευση».¹³

Προϋποθέσεις Εφοπλιστή

- Ουσιαστικές

- Πλοίο: Κάθε σκάφος με χωρητικότητα καθαρή άνω των 10 κόρων που είναι προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα
- Χρησιμοποίηση Πλοίου Άλλου: Χρήση πλοίου που είναι ιδιοκτησία άλλου. Δεν έχει σημασία η σχέση βάσει της οποίας γίνεται η χρησιμοποίηση του αλλότριου πλοίου (εμπράγματο, ενοχική, απλή πραγματική κατάσταση).
- Εκμετάλλευση Πλοίου Άλλου: Οργάνωση οικονομικών μέσων, υλικών και ανθρώπινων, που είναι αναγκαία με σκοπό την άσκηση ναυσιπλοΐας με σκοπό το κέρδος.
- Ναυτική ή Τεχνική Διεύθυνση Ξένου Πλοίου: Εξουσία ξένου πλοίου κατά την ναυσιπλοΐα του για την άσκηση της ναυτιλιακής εταιρείας (δρομολόγηση πλοίου, φροντίδα καλής πορείας της επιχείρησης, διορισμός πλοιάρχου κτλ.)
- Εκμετάλλευση «Δι' εαυτόν» Ξένου Πλοίου: Εκτέλεση με ξένο πλοίο ναυτιλιακών εργασιών, με σκοπό το κέρδος, στο όνομα του και προς το συμφέρον του.

- Τυπικές

→ Δημοσιότητα:

1. Καταχώρηση δήλωσης στο νηολόγιο
2. Σημείωση στο έγγραφο εθνικότητας

1.7 Κατηγορίες και Είδη Πλοίων

Κάποτε οι άνθρωποι δεν ξεχώριζαν τα πλοία και όταν μιλούσαν για πλοίο, εννοούσαν κάθε πλεούμενο που μπορεί να μεταφέρει κάποιο φορτίο στη θάλασσα. Με την πάροδο όμως του χρόνου, έγινε εμφανής η ανάγκη για τον διαχωρισμό τους.¹⁴

¹³ Φραγκιαδάκης Μ., (2014)

¹⁴ Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία, (2021)

Ο διαχωρισμός τους γίνεται με βάση την περιοχή που ταξιδεύουν (Ποντοπόρα, Ακτοπλοϊκά, Εγχώριων υδάτων), το υλικό κατασκευής τους (Ξύλινα, μεταλλικά ή μεικτής κατασκευής), το μέσο προώσεως (Μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, κωπήλατα ή ρυμουλκούμενα) και το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους.

Παρακάτω θα αναλυθούν και θα δούμε τους τύπους των πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους.

Οι βασικές κατηγορίες πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους είναι 4 και είναι οι εξής:

A) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (cargo Ships):

Φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.¹⁵

Φορτηγά πλοία Ξηρών φορτίων:

Διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία (bulk carrier) και σε πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo).

-**Χύμα ομοειδή φορτία** είναι η ζάχαρη, το σάρι, το κάρβουνο κ.τ.λ.

-Τα **γενικά φορτία** στην σημερινή εποχή μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containership). Τέτοια φορτία μπορεί να είναι ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχτεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Ακόμα, πλοία γενικού φορτίου είναι και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων (Roll-On/Roll-Off) τα οποία οχήματα μπορούν να μπουν μέσα στο πλοίο και να ξεφορτώσουν και φορτίο.

Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων:

Είναι τα **δεξαμενόπλοια (Tanker)** τα οποία διαθέτουν δεξαμενές στις οποίες, ανάλογα και με τον τύπο τους, φορτώνουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα κ.τ.λ. Στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases).

Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών:

Είναι πλοία που μεταφέρουν εναλλακτικά υγρά και ξηρά χύμα φορτία. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τα ore/bulk/oil carriers- O.B.O. και τα Ore/oil carriers.

¹⁵ Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία, (2021)

B) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (passenger ships):

Χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Τέτοια πλοία είναι τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας, τα κρουαζιερόπλοια και τα υπερωκεάνια πλοία.¹⁶

Συγκεκριμένα, στα κρουαζιερόπλοια υπάρχει σύνδεση ψυχαγωγίας του επιβάτη μέσα στο πλοίο με την επίσκεψη του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια και ικανοποίηση της ανάγκης τους για γνωριμία νέων τόπων και επαφή με νέους πολιτισμούς. Τα πρώτα κρουαζιερόπλοια μετέφεραν σχετικά λίγα άτομα (κάτω από 1000 επιβάτες) ενώ τις περισσότερες φορές ήταν προϊόν ανακατασκευής επιβατηγών πλοίων. Προχωρώντας στα επόμενα χρόνια υπάρχει η ανάγκη για μεταφορά μεγαλύτερου αριθμού επιβατών (ακόμα και 2000 επιβάτες) και συνεπώς περισσότερες εξωτερικές καμπίνες. Έτσι, μέχρι και σήμερα μιλάμε για πολυτελή κρουαζιερόπλοια τα οποία παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες.

Γ) ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ:

Πλοία ειδικού προορισμού είναι πλοία τα οποία δημιουργήθηκαν λόγω ανάγκης για γρήγορες μεταφορές ή λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας η οποία μας υποχρέωσε στην κατασκευή των πλοίων αυτών. Πλοία ειδικού προορισμού είναι τα πλοία ψυγεία (Refrigerated ship), τα αλιευτικά (Fishing boat), τα ωκεανογραφικά (Oceanographic ships), τα πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Cable ships), τα εκπαιδευτικά (Training ships), μετεωρολογικά (Meteorological ships).¹⁷

Δ) ΠΛΟΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (auxiliary ships):

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για την ασφαλή και ομαλή διέλευση τους.¹⁸

Τέτοια πλοία είναι τα παγοθραυστικά (Icebreakers), τα ρυμουλκά (Tug boats) , οι βυθοκόροι (Dredges), οι πλοηγίδες (Pilot boats), τα φαρόπλοια (Light vessels), οι πλωτοί γερανοί (Floating Derricks), τα ναυαγοσωστικά (Salvage Boats).

1.8 Χαρακτηριστικά Ταυτότητας Πλοίου

Το κάθε πλοίο διαθέτει την δική του νομική ταυτότητα στην οποία περιλαμβάνονται τα εξής:

¹⁶ Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία, (2021)

¹⁷ Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία, (2021)

¹⁸ Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία, (2021)

- **Το όνομα.** Το ορίζει ο πλοιοκτήτης ή η υπηρεσία εάν πρόκειται για πλοίο του κράτους π.χ. πολεμικό, ακταιωρός κ.α. Η αναγραφή του γίνεται στην πρύμνη και στις παρειές του πλοίου. Τα κρατικά διαθέτουν κωδικό αριθμό.

- **Η χωρητικότητα πλοίου.** Μονάδα μέτρησής της είναι οι κόροι. Υπολογίζεται από τους νηογνώμονες και χωρίζεται σε ολική (κ.ο.χ.) και καθαρή (κ.κ.κ.).

Ολική χωρητικότητα (Gross register tonnage) (κ.ο.χ): Πρόκειται για τον συνολικό εσωτερικό όγκο όλων των μονίμως στεγασμένων και κλειστών χώρων, κάτω ή πάνω από το ανώτατο κατάστρωμα. Μετριέται σε κόρους. 1 gt (gross ton)(κόρος)=100 ft³ (κυβικά πόδια).

Καθαρή χωρητικότητα (Net register tonnage) (κ.κ.κ): Υπολογίζεται από την αφαίρεση του όγκου κάποιων χώρων του πλοίου οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται για μεταφορά φορτίου ή επιβατών, από την ολική χωρητικότητα. Για παράδειγμα το μηχανοστάσιο, οι δεξαμενές και αποθήκες εφοδίων, γέφυρα και άλλοι. Άρα με την καθαρή χωρητικότητα μπορούμε να ορίσουμε την καθαρή μεταφορική ικανότητα του εκάστοτε πλοίου μετρημένη σε κόρους. Γινόμενο καθαρής χωρητικότητας επί 2,5.¹⁹

- **Ο λιμένας νηολόγησης,** οποίος ορίζεται από τον πλοιοκτήτη και ο αριθμός νηολογίου. Με τον λιμένα νηολόγησης επισημαίνεται και η εθνικότητα – σημαία του πλοίου και αναγράφεται στην πρύμνη κάτω από το όνομα. Η σημαντικότητά του είναι μεγάλη καθώς θα οριστεί έτσι και το φορολογικό και νομικό κομμάτι που θα ακολουθεί το πλοίο.

- **Η εθνικότητα.** Η εθνικότητα του πλοίου είναι μοναδική. Χαρακτηριστικό της είναι η σημαία που διαθέτει το πλοίο και αποδεικνύεται από τον έγγραφο εθνικότητας.

- **Το Διεθνές διακριτικό σήμα Δ.Δ.Σ. (I.M.O. Number).** Με την βοήθεια αυτού γίνεται η διεθνής διάκριση των πλοίων. Δεν μπορεί να υπάρξει μεταβολή του ούτε σε περίπτωση που το πλοίο αλλάξει όνομα, πλοιοκτήτη ή σημαία και πρόκειται για κάτι που συμβαδίζει με το πλοίο καθ' όλη την διάρκεια της ζωής του.¹⁹

- **Οι κύριες διαστάσεις** (ολικό μήκος, μέγιστο πλάτος, κοίλο, μέγιστο βύθισμα, μέγιστο ύψος).

- **Χαρακτηριστικά Πρόωσης – Ταχύτητας – Αυτονομίας** (μέσα πρόωσης, ταχύτητα σε έμφορτη και άφορτη κατάσταση χωρητικότητα και αριθμός δεξαμενών καυσίμων και έρματος).

1.9 Η διάκριση των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλίας είναι το γεγονός πως ένα μόνο μικρό μέρος της αποτελείται από μεγάλες σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις

¹⁹ Δήμου ΠΝ Ι., (2015)

ενώ, απουσιάζουν πλήρως οι μεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις (με ελάχιστες περιπτώσεις) και το μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.²⁰

Στην ενότητα αυτή γίνεται προσπάθεια να αποσαφηνιστούν τα βασικά χαρακτηριστικά και ο τρόπος διάκρισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Έτσι, ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης, διακρίνονται οι εξής βασικές μορφές ναυτιλιακών επιχειρήσεων:²¹

1) Ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων: σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται ποντοπόρα πλοία, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια, ποταμόπλοια κλπ.

2) Ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης ποντοπόρων πλοίων (διάφορες κατηγορίες)

3) Μικτές μεταφορικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις: σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία παραλαβής φορτίων και επιβατών

Σε ότι αφορά το μέγεθος των επιχειρήσεων γενικότερα μπορούμε να πούμε πως τα κριτήρια με τα οποία προσδιορίζεται το μέγεθός τους διαφέρει ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιούνται. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το μέγεθος προσδιορίζεται από τον αριθμό των πλοίων, από την χωρητικότητα και την μεταφορική ικανότητα (GT και DWT) των πλοίων τους, αλλά και από την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται (για παράδειγμα στην ελληνική αγορά, στην μεσογειακή αγορά, στην αγορά του ατλαντικού, κλπ.).²²

Σε ότι αφορά το συνολικό τονάζ που διαχειρίζονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις (δεξαμενόπλοιων), αλλά και τον αριθμό του ανθρώπινου δυναμικού τους, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται σε μικρού, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Πιο συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται έως και 50.000 dwt και έχουν μέχρι 10 άτομα προσωπικό ξηράς εντάσσονται στις μικρές εταιρείες (δεξαμενόπλοιων). Αντίστοιχα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται έως και 200.000 dwt και έχουν μέχρι 30 άτομα προσωπικό ξηράς εντάσσονται στις μεσαίες εταιρείες (δεξαμενόπλοιων). Τέλος, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται πάνω από 200.000 dwt και έχουν περισσότερα από 30 άτομα προσωπικό ξηράς εντάσσονται στις μεγάλες εταιρείες (δεξαμενόπλοιων).²³

Όπως αναφέρθηκε και στην αρχή της παρούσας ενότητας, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία τάση για τη δημιουργία μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πλοία υψηλής χωρητικότητας στοχεύοντας στη μείωση του κόστους μεταφοράς που μπορεί να προκύψει λόγω των οικονομικών κλίμακας παραγωγής και κατά συνέπεια, στη δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο.²⁴

²⁰ Θανόπουλος Γ., (2006)

²¹ Βλάχος Γ., (2014)

²² Βλάχος Γ., (2011)

²³ Πλωμαρίτου Π., (2005)

²⁴ Βλάχος Γ., (2014)

Στο σημείο αυτό ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως το κριτήριο της χωρητικότητας ενός πλοίου δεν διασφαλίζει και το άριστο (optimum) μέγεθος, το οποίο είναι συνάρτηση πολλών άλλων παραγόντων και κυρίως της αποδοτικότητας της επιχείρησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν πολλές μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι αρκετά κερδοφόρες σε σχέση με άλλες μεγαλύτερες, οι οποίες συχνά παρουσιάζουν ζημίες.²⁵

Σήμερα, η κατηγοριοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που συγκροτούν τον ευρύτερο κλάδο της ποντοπόρου και ελεύθερης (tramp) ναυτιλίας, η οποία καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό (αριθμό πλοίων και χωρητικότητας) της παγκόσμιας αγοράς είναι:²⁶

1) Πλοιοκτήτριες εταιρείες (ship owners): στις οποίες ανήκουν τα πλοία για λόγους οικονομικής και φορολογικής ασφάλειας και οι οποίες σε μεγάλο ποσοστό είναι επιχειρήσεις με έδρα σχεδόν όλες τις χώρες του κόσμου (πχ, Παναμάς, Λιβερία, Ελλάδα, Κύπρος, Η.Π.Α, Ιαπωνία, κλπ.)

2) Διαχειρίστριες εταιρείες (ship managers): είναι επιχειρήσεις οι οποίες όπως αναφέρθηκε και παραπάνω αναλαμβάνουν έναντι αμοιβής να διαχειρίζονται τα πλοία. Οι επιχειρήσεις αυτές ανταγωνίζονται στην παγκόσμια αγορά μεταφοράς αγαθών με διάφορους τύπους πλοίων και ποικίλουν σε μέγεθος (από ένα μέχρι και 120 πλοία), αλλά και στον αριθμό του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολούν

3) Μεσίτες (Brokers): Σε αυτού του είδους τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις διακρίνονται οι επιχειρήσεις μεσίτες ναυλώσεων (Chartering Brokers), οι επιχειρήσεις μεσίτες φορτίων (cargo brokers), οι επιχειρήσεις μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers), οι επιχειρήσεις μεσίτες αγοραπωλησιών (Sale and Purchase brokers) και οι επιχειρήσεις μεσίτες προμηθειών και ανταλλακτικών (Suppliers & Provisions). Γενικότερα, αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ως μεσίτες λειτουργούν ως ενδιάμεσοι των διαφόρων αγορών, συνήθως με προμήθεια επί του ποσού συμφωνίας και παρέχουν τις διαπραγματεύσεις και την εξειδικευμένη τεχνογνωσία.

4) Επιχειρήσεις εκμετάλλευσης και διανομής (Bunkering Companies): είναι επιχειρήσεις, οι οποίες στην ουσία αποτελούν μεταπωλητές καυσίμων και λιπαντικών και οι οποίες αγοράζουν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και παραδίδουν στο πλοίο. Σε αυτήν την κατηγορία ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρατηρείται έντονος ανταγωνισμός σε παγκόσμιο επίπεδο και συνήθως, το κλείσιμο των συμφωνιών απαιτεί υψηλές γνώσεις και ικανότητες από την πλευρά της διοίκησης.

5) Προμηθευτές (Suppliers): Σε αυτήν την κατηγορία ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιλαμβάνονται δύο βασικά είδη προμηθευτών: οι προμηθευτές ανταλλακτικών και οι προμηθευτές αναλώσιμων υλικών και τροφίμων.

6) Επιχειρήσεις επάνδρωσης πλοίων (Crewing or Manning Agencies): Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε αυτήν την κατηγορία λειτουργούν συνήθως με

²⁵ Βλάχος Γ., (2014)

²⁶ Βλάχος Γ., (2011 και 2014)

καθορισμένη μεσιτεία και αναλαμβάνουν την επάνδρωση, είτε ολικά, είτε κατά μέρος των πλοίων. Παράλληλα, διαπραγματεύονται τις συμβάσεις των ναυτικών (κυρίως των αλλοδαπών) και χειρίζονται τις σχέσεις με τις διεθνείς και εγχώριες ναυτικές ενώσεις.

7) Ναυτιλιακοί πράκτορες (Cargo Forwarders or agents): είναι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν τη μεταφορά φορτίων σαν μεσίτες μεταξύ μεταφορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή/και επιμέρους γραφειοκρατικές ναυτιλιακές εργασίες (για παράδειγμα ναυτολογήσεις, πληρωμές τελών, κλπ.).

Στο σημείο αυτό και ανάλογα με το αντικείμενο δραστηριοτήτων τους, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να διακριθούν σε περισσότερες κατηγορίες, όπως είναι για παράδειγμα οι επιχειρήσεις παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών (επιχειρήσεις διάσωσης, ρυμούλκησης, καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων, παροχής τεχνικών, νομικών και οικονομικών υπηρεσιών, κλπ.) ή οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με την ακτοπλοΐα (χωρίς δρομολόγια), με το θαλάσσιο τουρισμό, με την ναυπηγική, με την αλιεία και την ιχθυοκαλλιέργεια, κλπ.²⁷

Τέλος, οι αμιγώς ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που παρέχουν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες διακρίνονται στις εξής κύριες μορφές:²⁸

A) Εφοπλιστικές (διαχειριστικές) ναυτιλιακές επιχειρήσεις: Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω σε αυτή τη μορφή επιχείρησης η κυριότητα του πλοίου (ιδιοκτησία) ανήκει σε τρίτο πρόσωπο και η επιχείρηση περιορίζεται στην εκμετάλλευση του πλοίου, με τον εφοπλιστή να καταβάλλει μίσθωμα ή άλλο δικαίωμα στον ιδιοκτήτη του πλοίου.

B) Ναυτιλιακές επιχειρήσεις πλοιοκτησίας: Σε αυτή τη μορφή, η επιχείρηση έχει την κυριότητα επί του πλοίου, η εκμετάλλευση ωστόσο γίνεται από άλλο πρόσωπο, με τον κύριο του πλοίου να εισπράττει εισόδημα από την παραχώρηση του πλοίου

Γ) Ιδιάζουσες μορφές εταιρικής εκμετάλλευσης πλοίων αποτελούν: η συμπλοιοκτησία (κοινή εκμετάλλευση πλοίου), η ειδική ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία, η ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρεία Λαϊκής Βάσης (πολυμετοχική επιχείρηση κυρίως ακτοπλοϊκών δρομολογίων).

1.10 Διάκριση των Επιχειρήσεων βάση Επιχειρηματικού Φορέα

Οι επιχειρήσεις διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στις ατομικές και στις εταιρικές.

- ✓ **Ατομικές**: Παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται σύντομα και έχουν μικρές δαπάνες λειτουργίας. Οι

²⁷ Βλάχος Γ., (2011)

²⁸ Βλάχος Γ., (2014)

συγκεκριμένες εταιρίες, βασίζονται στις αποφάσεις ενός μόνο ατόμου (leader) που συνήθως είναι και ο ιδιοκτήτης τους. Σήμερα αυτή η μορφή της διοίκησης δεν είναι από τις πιο διαδεδομένες στο συγκεκριμένο χώρο.

- ✓ **Εταιρικές:** Σήμερα οι επιχειρήσεις έχουν τη μορφή εταιρίας και δεν στηρίζονται σε leaders αλλά σε managers.

1.11 Μορφές Εταιρικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

- Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.)
- Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.)
- Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.)
- Συμπλοιοκτησία
- Ναυτική Εταιρεία του Ν. 959/79
- Εταιρεία Λαϊκής Βάσης του Ν.849/78
- Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία του Ν. 2687/53
- Αλλοδαπή Εταιρεία του Ν. 89/67
- Ναυτιλιακή Εταιρεία πλοίων αναψυχής του Ν. 3182/03
- Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων αναψυχής του Ν. 3790/09

Η λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών γίνεται τις περισσότερες φορές με την βοήθεια νομικών προσώπων καθώς ορισμένες φορές η περιουσία της εταιρείας διαφέρει ανάμεσα στους μετόχους και στους εταίρους.²⁹

Οι ναυτικοί επιχειρηματίες συνιστούν μια κεφαλαιουχική εταιρεία και αποκτούν ένα πλοίο. Αν αποκτηθεί κι άλλο πλοίο συνιστάται άλλη εταιρεία. Το κεφάλαιο της εταιρείας είναι συνήθως ίσο με το ελάχιστο όριο που απαιτεί ο νόμος. Κάθε εταιρεία είναι ιδιοκτήτρια ενός μόνο πλοίου. Αν μια εταιρεία δεν αποδίδει οικονομικά, δεν θα επηρεαστούν οι υπόλοιπες εταιρείες, εφόσον πρόκειται για διαφορετικά νομικά πρόσωπα.

Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.)

Η **Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε.)** είναι εταιρεία, της οποίας το κεφάλαιο είναι διαιρεμένο σε μετοχές. Το νομικό της πλαίσιο διαμορφώθηκε από τον κωδικοποιημένο νόμο 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», που αποτέλεσε και το επιμέρους «Δίκαιο της Α.Ε.». Σύμφωνα με το Εμπορικό Δίκαιο η Α.Ε. είναι πάντα εμπορική εταιρεία ακόμα και όταν δεν ασκεί εμπορία. Για τη σύστασή της πρέπει να είναι συγκεντρωμένο το κατώτατο όριο μετοχικού κεφαλαίου 25.000 ευρώ σύμφωνα με το άρθρο 15 του Νόμου 4548/2018, ΦΕΚ Α' 104/2018. Πριν από αυτό το νόμο και σύμφωνα με την

²⁹ Γουλιέλμος Α., (2002)

Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 12/12/2012, ΦΕΚ 240 Α' το κατώτατο όριο ανέρχονταν σε 24.000 ευρώ και πριν από αυτήν το ποσό ορίζονταν στα 60.000 ευρώ σύμφωνα με το νόμο 2190/1920.³⁰

Η ανώνυμη εταιρεία μπορεί να ιδρυθεί από ένα ή περισσότερα πρόσωπα ή να καταστεί μονοπρόσωπη με τη συγκέντρωση των μετοχών σε ένα μόνο πρόσωπο» (άρθρο 1 παρ. 3). Σύμφωνα με το νόμο 3694/2007 είναι δυνατή η σύσταση ανώνυμης εταιρείας από ένα πρόσωπο το οποίο θα είναι ο μοναδικός μέτοχος ή θα κατέχει τη συντριπτική πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Η μονοπρόσωπη εταιρεία περιορίζει τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Η Ανώνυμη Εταιρεία πρέπει να διατηρεί ορισμένες διατυπώσεις δημοσιότητας, οι οποίες προστατεύουν τους καλόπιστους τρίτους και τους συναλλασσόμενους. Μέσα σε αυτές είναι η δημοσίευση των ετήσιων αποτελεσμάτων κατά ορισμένο τρόπο (δηλ. τον Ισολογισμό, τα Αποτελέσματα Χρήσεως και Αποτελέσματα Διαθέσεως τηρώντας το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο) στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και σε μία πολιτική εφημερίδα. Στις Α.Ε. το εταιρικό κεφάλαιο διαιρείται σε ίσα μέρη, τις μετοχές, οι οποίες είναι ανώνυμες ή ονομαστικές, και μεταβιβάζονται ελεύθερα, εκτός αν το καταστατικό υποβάλλει το μεταβιβαστό σε ορισμένους περιορισμούς («δεσμευμένες μετοχές»). Κάθε μέτοχος ευθύνεται μέχρι και το ποσό της εισφοράς του.

Όργανα της Α.Ε.

❖ Το ανώτατο όργανο της Α.Ε. είναι η Γενική Συνέλευση (Γ.Σ.), στην οποία λαμβάνονται όλες οι μεγάλες αποφάσεις. Την Γενική Συνέλευση απαρτίζουν οι μέτοχοι της εταιρείας. Οι συνελεύσεις είναι έκτακτες και τακτικές. Τακτική Γενική Συνέλευση γίνεται τουλάχιστον μία φορά το έτος. Κάθε μετοχή αποτελεί μία ψήφο και καθένας έχει δικαίωμα να ψηφίσει ή και να ψηφιστεί. Στις Γενικές Συνελεύσεις γίνεται η ψηφοφορία για τη σύνθεση του επόμενου Διοικητικού Συμβουλίου, ορίζονται τα καθήκοντα του, λαμβάνονται αποφάσεις για σημαντικά ζητήματα όπως ο καθορισμός της μακροχρόνιας πολιτικής της εταιρείας και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που πέτυχε η εταιρεία την προηγούμενη χρήση και εγκρίνεται ο ισολογισμός της. Τέλος οποιαδήποτε αλλαγή στο Καταστατικό της εταιρείας πρέπει να αποφασιστεί από Γενική Συνέλευση.³¹

❖ Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) αποτελείται από τα μέλη που ψηφίστηκαν στην Γενική Συνέλευση και έχει το καθήκον της επίβλεψης της εταιρείας και της χάραξης πολιτικής και στρατηγικής αυτής. Έτσι το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει για πολύ σημαντικά ζητήματα και παρακολουθεί την πορεία της εταιρείας στην αγορά. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει τον Πρόεδρό του, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό των εργασιών του, καθώς και τον "Διευθύνοντα Σύμβουλο", ο οποίος ασκεί την διοίκηση και

³⁰ Βικιπαίδεια, (2011)

³¹ Βικιπαίδεια, (2021)

εκπροσώπηση της εταιρείας. Ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος μπορεί να είναι συχνά το ίδιο πρόσωπο, ενώ μπορεί να οριστούν περισσότεροι από ένας Διευθύνοντες Σύμβουλοι.

Ομόρρυθμη Εταιρεία (Ο.Ε.)

Η ομόρρυθμη εταιρεία (Ο.Ε.) είναι ένα νομικό πρόσωπο, που συνιστάται μεταξύ δύο ή περισσότερων προσώπων, φυσικών ή νομικών, που έχουν σκοπό να συνεμπορεύονται υπό εταιρική επωνυμία. Την ομόρρυθμη εταιρεία ιδρύουν τουλάχιστον δύο εταίροι, εισφέροντας όσο κεφάλαιο τους χρειάζεται ή όσο διαθέτουν, χωρίς να δεσμεύονται για συγκεκριμένο ποσό από τον νόμο. Οι λεπτομέρειες της συνεργασίας τους αναφέρονται στο συμβολαιογραφικό έγγραφο, που λέγεται καταστατικό. Το καταστατικό, με τη δημοσίευση του οποίου τυπικά ιδρύεται η Ο.Ε., αναφέρει τους όρους συνεργασίας, δηλαδή τι κεφάλαιο εισέφεραν οι εταίροι, πώς θα μοιράζονται τα κέρδη, ποιο θα είναι το αντικείμενο της Ο.Ε., η επωνυμία της, η έδρα της, η διάρκεια συνεργασίας κτλ.³²

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της Ο.Ε., που τη διαφοροποιεί μάλιστα από άλλες προσωπικές εταιρείες, είναι η ευθύνη των εταίρων, που είναι ίδια για όλους. Καθένας ευθύνεται με όλη του την περιουσία και για το σύνολο των υποχρεώσεων της εταιρείας, όποιο και αν είναι το ύψος της συμμετοχής του στο κεφάλαιο. Στη διοίκηση συμμετέχουν ισότιμα όλοι οι εταίροι, ενώ η πιστοληπτική ικανότητα, λόγω του τρόπου κατανομής της ευθύνης, είναι αρκετά υψηλή.

Οι εταίροι της ομόρρυθμης εταιρείας ευθύνονται με ολόκληρη την περιουσία τους για όλες τις υποχρεώσεις της εταιρείας, με αλληλέγγυα ευθύνη τους. Με τη λύση της εταιρείας δεν παύει η ευθύνη τους. Η ομόρρυθμη εταιρεία δεν χρειάζεται συμβολαιογραφικό έγγραφο για την κατάρτισή της, αντιθέτως αρκεί ένα ιδιωτικό συμφωνητικό.³³

Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.)

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι μια εταιρική μορφή. Ως θεσμός στην Ελλάδα καθιερώθηκε το 1955, ενώ στην Δυτική Ευρώπη από το τέλος του προηγούμενου αιώνα, κάλυψε μια κοινωνική και οικονομική ανάγκη των ανθρώπων που ασχολούνται με τις επιχειρήσεις. Η ανάγκη αυτή ήταν να διοικούν οι ίδιοι την εταιρεία τους, αλλά να ευθύνονται μόνο μέχρι του ποσού που συμμετέχουν σε αυτή. Παλαιότερα, οι επιχειρηματίες χρησιμοποιούσαν τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας για να συγκαλύψουν μια οικογενειακή επιχείρηση.³⁴

³² Βικιπαίδεια, (2011)

³³ Βικιπαίδεια, (2020)

³⁴ Βικιπαίδεια, (2011)

Στην Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης συμμετέχουν ονομαστικά ορισμένα πρόσωπα. Καθένα από αυτά ευθύνεται μόνο μέχρι του ποσού της εταιρικής του μερίδας, που δεν μπορεί να παρασταθεί με μετοχές και δεν μπορεί να μεταβιβαστεί αν δεν συμφωνούν όλοι οι εταίροι. Επομένως, στην εταιρεία περιορισμένης ευθύνης συνδυάζονται πλεονεκτήματα των ομόρρυθμων εταιρειών και ετερόρρυθμων εταιρειών, ενώ δεν αντιμετωπίζει δυσχέρειες στην ίδρυση της και τη διάλυση της και ούτε απαιτούνται μεγάλα κεφάλαια σε σχέση με τις Ανώνυμες.

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης διοικείται από τη γενική συνέλευση των εταίρων. Η διαχείριση της εταιρείας ανήκει κατ' αρχήν σε όλους τους εταίρους, αλλά οπωσδήποτε υπάρχει η δυνατότητα να διοριστούν διαχειριστές, ή διαχειριστής που να είναι εταίρος ή όχι.

Τέλος, υπάρχει η δυνατότητα (σύμφωνα με τον άρθρο 43Α του Ν.3190/195) δημιουργίας Ε.Π.Ε. η οποία να έχει μέτοχο μόνο ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό). Πάντως η σύσταση ή η μετατροπή σε Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε. θεωρείται άκυρη αν το μοναδικό πρόσωπο που συμμετέχει σε αυτήν είναι ταυτόχρονα και το μοναδικό πρόσωπο σε άλλη, επίσης Μονοπρόσωπη, Ε.Π.Ε. ή το μοναδικό πρόσωπο είναι μια άλλη Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε.³⁵

Συμπλοιοκτησία

Με την συμπλοιοκτησία, η οποία χαρακτηρίζεται από τον ιδιόμορφο χαρακτήρα επιχειρηματικής δράσης της, εξυπηρετείται το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο και δεν συνιστάται σε εταιρική μορφή. Κυριότερα χαρακτηριστικά της αποτελούν τα κάτωθι:³⁶

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

Οι προϋποθέσεις για να υπάρξει συμπλοιοκτησία είναι οι εξής:

- ορισμένο πλοίο με καθαρή χωρητικότητα μεγαλύτερη των 10 κόρων, ασχολούμενο με ναυτικές εργασίες.
- συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δυο ή περισσότερων προσώπων για το ίδιο πλοίο εξ αδιαιρέτου.
- συνεκμετάλλευση, από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας συντάσσεται με προφορικό ή έγγραφο τρόπο.

³⁵ Βικιπαίδεια, (2021)

³⁶ Κορρές Α. – Θανάπουλος Γ., (2005)

Η συμπλοιοκτησία δε διαθέτει νομική προσωπικότητα. Για να καταρτιστεί η σύμβαση, υφίσταται διαίρεση του πλοίου σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες όμως δεν είναι απαραίτητα ισομερείς. Μεριδα συμπλοιοκτησίας εννοούμε το ποσοστό συμμετοχής του συμπλοιοκτήτη στη συγκυριότητα του πλοίου.³⁷

Η συμπλοιοκτησία ακυρώνεται και σταματά εάν συμβούν οι εξής περιπτώσεις:

- αν περιέλθουν όλες οι μερίδες στο ίδιο πρόσωπο.
- σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.
- Με την λήξη του συμφωνημένου χρόνου σύστασης.
- αν ζητηθεί η λύση της από τουλάχιστον έναν συμπλοιοκτήτη
- αν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.

Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει το ελεύθερο να μεταβιβάσει τη μερίδα του.

Ναυτική Εταιρεία του Ν. 959/79

Πρόκειται για ειδική ανώνυμη εταιρεία με συγκεκριμένο χρόνο ζωής. Σκοπός της είναι να έχει στην κυριότητά της ελληνικά εμπορικά πλοία, να εκμεταλλεύεται ή να διαχειρίζεται εμπορικά πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας καθώς και να αποκτά μετοχές άλλων ναυτικών εταιρειών.

Η ναυτική αυτή εταιρεία συμπεριλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρείες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως, γίνεται καταχώρησή της στο μητρώο εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κι έτσι επέρχεται η νομική της προσωπικότητα.

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπάρχει το τμήμα Μητρώου το οποίο παρακολουθεί ο προϊστάμενος του Πρωτοδικείου Πειραιά. Στο ειδικό δημόσιο βιβλίο του γίνεται η καταχώρηση της ναυτικής εταιρείας, οι πράξεις και οτιδήποτε είναι σχετικό με αυτή.

Στην σύμβαση λοιπόν, εμπεριέχονται και ρυθμίζονται τα εξής:

- η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός και η διάρκεια της εταιρείας.
- το εταιρικό κεφάλαιο και οι μετοχές. (το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 5.000 ευρώ ή το ισόποσο ξένου νομίσματος και οι μετοχές είναι ονομαστικές ή ανώνυμες και μπορούν να εισαχθούν στο χρηματιστήριο).
- το διοικητικό συμβούλιο.

³⁷ Κορρές Α. – Θανόπουλος Γ., (2005)

- τα δικαιώματα των μετόχων.
- οι λόγοι λύσης και ο τρόπος εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας.

Τριμελές διοικητικό συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την διοίκηση και την εκπροσώπηση της ναυτικής αυτής εταιρείας. Η γενική συνέλευση μοιράζει ελεύθερα τα καθαρά κέρδη, χωρίς να είναι υποχρεωμένη να διανέμει μερίσματα ή να δημιουργήσει χρηματικά αποθεματικά.³⁸

Η ναυτική εταιρεία παύει να υφίσταται για τους εξής λόγους:

- εφόσον λήξει η χρονική διάρκεια.
- Εφόσον το αποφασίσει η γενική συνέλευση.
- Εφόσον επέλθει η πτώχευσή της.

Οι ναυτικές εταιρείες υπόκεινται στην υποχρέωση τήρησης βιβλίου εσόδων-εξόδων. Από τον νόμο προβλέπεται η σύνταξη ισολογισμού στο τέλος της εταιρικής χρήσης, αλλά όχι απαραίτητα στο να δημοσιευθεί κιάλας. (Σύσταση ναυτικής εταιρείας χ.χ.)

Εταιρεία Λαϊκής Βάσης του Ν.849/78

Πολλές εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών λειτουργούν με τη μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Πρόκειται για δημοτικές εταιρείες που συνιστώνται από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς, φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Η σύσταση και η λειτουργία τους επιτελείται:

- με βάση το νόμο 849/78.
- με βάση τη νομοθεσία των ανώνυμων εταιρειών, Ν. 2190.
- με τις διατάξεις του άρθρου 205 του νόμου 1065/1980.

Δημοτική εταιρεία μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο μαζί με άλλα πρόσωπα, εφόσον ο δήμος διαθέτει μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστο το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιστοιχούν το 2% του μετοχικού κεφαλαίου.

³⁸ Κορρές Α. – Θανάπουλος Γ., (2005)

Οι μέτοχοι-φυσικά πρόσωπα πρέπει να είναι δημότες του δήμου ή της κοινότητας, ή κατοικούν ή κατάγονται από το νομό όπου υπάγεται ο δήμος.

Οι εταιρείες αυτές εξομοιώνονται αναφορικά με την φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους, με τις εταιρείες των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Την πρώτη διετία της λειτουργίας τους έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία του Ν. 2687/53

Στους αναπτυξιακούς νόμους, η εισαγωγή ξένων κεφαλαίων, τα οποία αποσκοπούν στο να πραγματοποιηθούν διάφορες παραγωγικές επενδύσεις όπως για παράδειγμα η κατασκευή πλοίων, πραγματοποιείται με σύμβαση ανάμεσα στο κράτος και τους επενδυτές.³⁹

Για την προσέλκυση, από μεριάς της Ελλάδας, νηολόγησης αλλοδαπών πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες, επιτράπηκε μέσω του νόμου 2687/1953 `περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού` η νηολόγηση πλοίων με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1500 κόρους που ανήκουν σε Έλληνες, ή σε αλλοδαπές εταιρείες που ελέγχονται από Έλληνες σε ποσοστό τουλάχιστον 50%.

Έτσι συστάθηκε η ειδική ανώνυμη εταιρεία, η οποία αποσκοπεί στην εκμετάλλευση πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού. Η αλλοδαπή εταιρεία έχει τις περισσότερες φορές την πραγματική έδρα της στην Ελλάδα, καθώς η διοίκησή της ασκείται από την Ελλάδα.

Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποφασίζουν για την εγκατάσταση της. Η σύμβαση χαρακτηρίζεται εγκριτική πράξη, γιατί έχει την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης.

Στη σύμβαση αυτή αποσαφηνίζονται και ποια ειδικά προνόμια θα έχουν οι εταιρείες αυτές (απαλλαγή φόρων, δικαιώματα επανεξαγωγής κεφαλαίων και κερδών) και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με:⁴⁰

- το κεφάλαιο της εταιρείας.
- τη λειτουργία του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης.
- τη δημοσίευση του ισολογισμού.
- τη διάθεση των κερδών.
- το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετόχων.

³⁹ Γεωργακόπουλος Λ., (1979)

⁴⁰ Ρουσσάκη Γ., (1965)

Σύμφωνα με τις διατάξεις του 2687/53 περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού, οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται είναι:⁴¹

- για αγορά πλοίων με κεφάλαια από το εξωτερικό.
- για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια από το εξωτερικό, όπου με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα.

Αλλοδαπή Εταιρεία του Ν. 89/67

Εξωχώρια, ή offshore είναι η εταιρεία που έχει έδρα σε αλλοδαπή χώρα και δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε άλλες χώρες απολαμβάνοντας ιδιαίτερα ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση. (Ν. 3091/2002, άρθρο 5 παρ. 7).

Έχουν το δικαίωμα να εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την διαχείριση, τη ναύλωση, την ασφάλιση, τη μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων, ναυλώσεων, ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία. Η δυνατότητα αυτή δίνεται σε ναυτικές εταιρείες-πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες-ρυμουλκών ή ναυαγοσωστικών πλοίων υπό ξένη σημαία, οποιασδήποτε χωρητικότητας. Εξαιρούνται ρητά τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν ταξίδια εσωτερικού.

Οι αλλοδαπές εταιρείες πρέπει να ασχολούνται αποκλειστικά με εργασίες εντός των ορίων της ελληνικής επικράτειας, ή με την παροχή υπηρεσιών προς τη μεσογειακή ναυτιλία.

Οι εταιρείες αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, τέλη, χαρτόσημα, εισφορές, ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών, ΦΠΑ, φόρο εισοδήματος για το εισόδημα που αποκτάται από εργασίες ή υπηρεσίες (διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση).

Για τα τιμολόγια που λαμβάνουν οι αλλοδαπές εταιρείες και περιέχουν ΦΠΑ μπορούν να ζητήσουν την επιστροφή του, καθώς δεν τον συμψηφίζουν.

Για την υπαγωγή στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου 89, οι εταιρείες πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου:

- τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας (ενοίκια, μισθοδοσία) στην Ελλάδα.
- όλες τις πληρωμές τους στην Ελλάδα.

Ναυτιλιακή Εταιρεία πλοίων αναψυχής του Ν. 3182/03

Στοχεύει στην κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία. Η σύμβαση σύστασης της εταιρείας καταρτίζεται εγγράφως

⁴¹ Καλαντζή Α., (1965)

από δυο τουλάχιστον ιδρυτές, και καταχωρείται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο καταστατικό εμπεριέχονται τα κάτωθι:

- η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός, η διάρκεια της εταιρείας.
- το εταιρικό κεφάλαιο, οι μετοχές. (οι μετοχές είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες). • το διοικητικό συμβούλιο, η γενική συνέλευση των μετόχων.
- τα δικαιώματα των μετόχων.
- ο τρόπος διάλυσης της εταιρείας.

Η εταιρεία λύεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- όταν λήξει η χρονική διάρκειά της.
- με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων.
- με κήρυξη πτώχευσης.
- με απόφαση του μονομελούς πρωτοδικείου, ύστερα από αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, αν η εταιρεία επιδιώκει διαφορετικό σκοπό από τον αναφερόμενο.
- αυτοδίκαια αν παρέλθει χρονικό διάστημα 6 μηνών από την ημερομηνία παύσης της κυριότητας, ή της διαχείρισης του πλοίου.⁴²

Εταιρεία Ιδιωτικών Πλοίων αναψυχής του Ν. 3790/09

Πρόκειται για μη κερδοσκοπική εταιρεία με στόχο την κυριότητα πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, που χαρακτηρίζονται ιδιωτικά. Για τη σύσταση αρκεί ένας ιδρυτής και καταρτίζεται έγγραφη σύμβαση, που περιέχει πληροφορίες για την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό, τη διάρκεια, το εταιρικό κεφάλαιο, τα εταιρικά μερίδια, τη διαχείριση και τη λύση της εταιρείας.

Το καταστατικό καταχωρείται στο μητρώο εταιρειών ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και η εταιρεία έχει νομική προσωπικότητα. Το κεφάλαιο καλύπτεται από τους ιδρυτές και καταβάλλεται κατά τη σύσταση σε μετρητά.⁴³

⁴² Νόμος 3182, (2003)

⁴³ Νόμος 3790, (2009)

Κεφάλαιο 2^ο : Τα τμήματα και ο τρόπος λειτουργίας τους σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα, τα οποία κρίνονται και είναι βασικά προκειμένου να είναι ομαλή η εκτέλεση όλων των λειτουργιών των εργασιών της οικονομικής μονάδας.

2.1 Γενική Διεύθυνση

Η Γενική Διεύθυνση μιας ναυτιλιακής μονάδας αποτελεί τον πυρήνα της ίδιας της επιχείρησης καθώς και των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να λαμβάνονται. Επικεφαλής είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης ο οποίος διαχειρίζεται, επιβλέπει και παίρνει τις τελικές αποφάσεις, οι οποίες απορρέουν από τα υπόλοιπα τμήματα της επιχείρησης, και ο οποίος έχει συνεργάτες έμπειρους και με γενικές γνώσεις και ολιστική αντίληψη για τον ναυτιλιακό κλάδο. Αναφορικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες που εξυπηρετούν ελληνικά συμφέροντα, το γενικό οργανόγραμμα της επιχείρησης είναι σύμφωνο με τα παραδοσιακά πρότυπα μιας οποιαδήποτε οικογενειακής επιχείρησης. Τα τελευταία χρόνια όμως το μεγαλύτερο ποσοστό των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει αναλάβει η τρίτη γενιά των πλοιοκτητών. Έτσι, η διαχείριση των πλοίων γίνεται πια από ειδικές και εξειδικευμένες εταιρείες (managerial companies). Αρμοδιότητες της Γενικής Διευθύνσεως αποτελούν ο καθορισμός των εταιρικών σχέσεων με τον ναυτιλιακό κλάδο (κράτος σημαίας, τράπεζες, ασφαλιστικοί οργανισμοί κ.α.), η αγοραπωλησία των πλοίων εφόσον έχουν βρεθεί τα κατάλληλα δάνεια και διαθέτοντας το κεφάλαιο ή αντίθετα η παρόπλιση αυτών στην περίπτωση που υπάρχει χαμηλή αγορά. Ακόμα, η Γενική Διεύθυνση, εκτός του ότι δίνει οδηγίες και εντολές για την διαχείριση του πλοίου, είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση των Διεθνών εξελίξεων για τα θέματα των Ναυλαγορών, της Αγοράς των Ασφαλίσεων κ.α. καθώς και για την στελέχωση των γραφείων και των πλοίων με τα πλέον κατάλληλα και ικανά στελέχη.⁴⁴

2.2 Τεχνικό Τμήμα

Το τμήμα αυτό συγκροτείται από ναυπηγούς μηχανολόγους ή μηχανικούς ΕΝ (Εμπορικού Ναυτικού) (Αρχιμηχανικοί) οι οποίοι έχουν μεγάλη εμπειρία στον χώρο. Αρμοδιότητες του Τεχνικού τμήματος είναι η συντήρηση των πλοίων έτσι ώστε να βρίσκονται σε καλή κατάσταση (HULL) και των μηχανών όπως επίσης και όλων των τμημάτων από τα οποία δομείται ένα πλοίο. Έτσι, οι αρμόδιοι του τμήματος εκτελούν επιθεωρήσεις στα πλοία σε τακτά χρονικά διαστήματα σύμφωνα με τον ISM (International Safety Management Code). Μέσω αλληλογραφίας έρχονται σε επικοινωνία και παρακολουθούν τους

⁴⁴ Θεοτοκάς Γ., (2011)

μηχανικούς και πλοιάρχους οι οποίοι έχουν την υποχρέωση της αποστολής λιστών των συντηρήσεων που εκτελούνται ανά διαστήματα.

Επίσης, το Τεχνικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την σημαία και τα πιστοποιητικά κλάσης τα οποία πρέπει να ανανεωθούν και έτσι έρχεται σε επαφή με τους νηογνώμονες και τις σημαίες των πλοίων. Για ό,τι αφορά τις επιθεωρήσεις που εκτελούνται, οι αρμόδιοι του τμήματος, έχουν προηγουμένως ενημερώσει τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς για τα κρίσιμα σημεία τα οποία πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα ώστε να αποφευχθούν τυχόν προβλήματα για την έκδοση ή την ανανέωση κάποιου πιστοποιητικού. Επιπροσθέτως, το κάθε πλοίο θα πρέπει να πληρεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να πλέει, με βάση τους διεθνείς κανόνες. Για αυτό τον λόγο, υπάρχει συνεργασία μεταξύ του τεχνικού τμήματος και του τμήματος ISM (International Safety Management Code) κατά την οποία διενεργούνται συχνοί έλεγχοι στα πλοία για ό,τι αφορά την εκπαίδευση του πληρώματος. Ακόμα, έχει προνοήσει για να αγοραστούν γρήγορα και να αποσταλούν τα διάφορα ανταλλακτικά τα οποία μπορεί να ζητηθούν από τα πλοία καθώς και να συμπληρωθούν τα αναγκαία με τον ISM έγγραφα.

Στις αρμοδιότητες του Τεχνικού τμήματος είναι η παρακολούθηση του βιβλίου πετρελαίου, η τήρηση του και η παροχή των σχετικών πληροφοριών. Επίσης, κάποιες επιθεωρήσεις από την κλάση και την σημαία, όπως οι Annual Survey, Intermediate, Drydock, Special Survey, Occasional Survey, είναι υποχρεωτικό να εκτελεστούν. Το τμήμα φροντίζει για αυτό. Σχετικά με ενδεχόμενες επισκευές, οι ειδικοί του τμήματος κανονίζουν για θέματα τα οποία αφορούν τα συνεργεία τα οποία είναι καταλληλότερα όπως και γενικά σχετικές προσφορές ώστε να παρθεί η απόφαση της ανάθεσης της επισκευής. Εκτός από αυτό, αναζητείται άμεσα ναυπηγείο κοντινό στην χώρα στην οποία το πλοίο υποχρεούται να περάσει δεξαμενισμό dry-dock. Γενικότερα, γίνεται κατανοητό ότι το Τεχνικό τμήμα έχει άμεση συνεργασία με τα υπόλοιπα τμήματα για την σύνταξη του report που θα αποσταλεί στην διοίκηση έτσι ώστε να αποφασιστεί εάν θα πρέπει να αγοραστεί το πλοίο ή όχι.⁴⁵

2.3 Τμήμα Προμηθειών

Το τμήμα προμηθειών είναι υπεύθυνο για να εφοδιάζονται άμεσα και με όσο το δυνατόν λιγότερα έξοδα τα πλοία με όλα τα απαραίτητα για την ναυσιπλοΐα εφόδια και για την λειτουργία τους (καύσιμα, ανταλλακτικά, τρόφιμα. Γενικότερα όλα τα υλικά). Για την επίτευξη αυτού, απαιτείται η συνεργασία με τους προμηθευτές παγκοσμίως. Αφού το πλοίο καταθέσει αίτηση εφοδιασμού για κάποιο υλικό και όταν αυτή ληφθεί από το τμήμα προμηθειών, τότε οι αρμόδιοι στέλνουν την λίστα του υλικού αυτού τόσο σε σταθερούς όσο και σε άλλους προμηθευτές και ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις για την τιμή και τους όρους πληρωμής. Έπειτα οι προσφορές ελέγχονται, συγκρίνονται και στο τέλος επιλέγεται η καλύτερη και ιδανικότερη σε θέμα τιμής και όρων.

⁴⁵ Θεοτοκάς Γ., (2019)

Επιπρόσθετα, γίνεται κάποια παραπάνω προσπάθεια για καλύτερη τιμή πριν την παραγγελία κάτι το οποίο συνήθως γίνεται πράξη.

Ακόμα, το τμήμα φροντίζει πάντα να ενημερώνεται για τις τιμές του πετρελαίου που επικρατούν στον κόσμο και τα λιμάνια προμήθειας διότι είναι επιθυμητό ο χρόνος κατά τον οποίο θα προσεγγιστεί το πλοίο της εταιρείας να συνδυάζεται με τις ανταγωνιστικότερες τιμές.

Γενικότερα, αξιοσημείωτη είναι η σημασία των καυσίμων για το τμήμα προμηθειών καθώς η λειτουργία των πλοίων και η ανταγωνιστικότητα των ναύλων επηρεάζονται από την τιμή τους. Μεταξύ του συγκεκριμένου τμήματος και του Λογιστηρίου υπάρχει μια στενή συνεργασία καθώς μέσω εκείνου εκτελούνται οι παραγγελίες, ανακοινώνονται οι όροι πληρωμής και ελέγχουν από κοινού την εξόφληση των τιμολογίων. Άλλη μια συνεργασία η οποία υφίσταται είναι αυτή με το τμήμα επιχειρήσεων (λειτουργικό) μέσω της οποίας λαμβάνονται οι απαραίτητες ενημερώσεις για τα λιμάνια και τις ημερομηνίες αφίξεως και αναχωρήσεως του πλοίου έτσι ώστε να αποσταλούν τα υλικά, τα εφόδια, τα ανταλλακτικά και τα καύσιμα. Τέλος, συνεργάζεται και με το Τεχνικό τμήμα για ότι αφορά τα καύσιμα και τα λιπαντικά που έχει ανάγκη ένα πλοίο όπως επίσης και ανταλλακτικά στα οποία πρέπει να γίνει έγκριση ορθότητας της παραγγελίας από το τεχνικό τμήμα.⁴⁶

2.4 Τμήμα Ασφαλίσεων

Το τμήμα αυτό έχει δυο λειτουργίες. Η πρώτη, η οποία αφορά την Ασφαλιστική πτυχή, είναι υπεύθυνη για την διαδικασία της ασφάλισης των πλοίων, των φορτίων και των πληρωμάτων. Αυτή η διαδικασία συνεπάγεται την προσεκτική εξέταση όλων των ασφαλιστικών πολιτικών και τα σχετικά τιμολόγια καθώς και την παρακολούθηση της αυστηρής τήρησης των ρητρών τους. Επιπρόσθετως, συμβουλεύει την ανώτατη διοίκηση σχετικά με το ετήσιο κόστος ασφάλισης ανά πλοίο και ανά στόλο, ενημερώνει τα άλλα τμήματα για τις επιπτώσεις πιθανών κινήσεων οι οποίες ενδέχεται να μην καλύπτονται από την ασφάλεια. Επίσης, για ότι αφορά τις αξιώσεις μέρος των καθηκόντων του τμήματος, είναι υπεύθυνο για όλες τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περιπτώσεις αξιώσεων. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται και η εύρεση αποδεικτικών στοιχείων και η στενή παρακολούθηση της σχετικής εξέλιξης. Το τμήμα ακόμα, παρακολουθεί τους ισχυρισμούς που μπορεί να προκύψουν από λαθρεπιβάτες, αποζημιώσεις, αποθηκεύσεις, τραυματισμούς, ατυχήματα και άλλα. Για το σκοπό αυτό, βρίσκεται σε στενή συνεργασία με όλα τα άλλα τμήματα και ειδικά με το Τεχνικό τμήμα και το τμήμα επιχειρήσεων (λειτουργικό) καθώς και με νομικά γραφεία και P&I Clubs.⁴⁷

⁴⁶ Θεοτοκάς Γ., (2019)

⁴⁷ Jugovic A., (2011)

Το τμήμα ασφαλειών και claims είναι γενικότερα υπεύθυνο για:

- Διαπραγματεύσεις, τοποθέτηση και παρακολούθηση της τρέχουσας ασφάλισης P&I
- Πρόληψη αξιώσεων
- Ασφάλιση και ανανέωση των πιστοποιητικών της Οικονομικής ευθύνης ⁴⁸

2.5 Τμήμα Λογιστηρίου

Το τμήμα του λογιστηρίου έχει υπ' ευθύνη του όλες τις οικονομικές δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με την εταιρεία, τα γραφεία της όπως και τα πλοία με τα πληρώματά τους. Συγκροτείται από λογιστές-οικονομολόγους οι οποίοι αποτελούν τους επικεφαλής και από βοηθούς λογιστών οι οποίοι έχουν πολυετή εμπειρία στον χώρο των οικονομικών των ναυτιλιακών. Δουλειά τους είναι να ενημερώνουν σε μηνιαία βάση την κεντρική διοίκηση για τα έσοδα, τα έξοδα και τις υποχρεώσεις έτσι ώστε να μπορεί να δημιουργήσει το επιχειρησιακό πλάνο της ναυτιλιακής εταιρείας. Αναλυτικότερα, είναι υπεύθυνο για:⁴⁹

- Την κατάλληλη προσαρμογή του σχεδίου λογαριασμών έτσι ώστε να υπάρχει σωστή ανταπόκριση στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της επιχείρησης
- Την ανάλυση του σχεδίου των λογαριασμών και την συσχέτισή τους με τα διάφορα κέντρα κόστους των υπολοίπων τμημάτων έτσι ώστε να πληροφορηθεί η εταιρεία ομοιόμορφα
- Την παρακολούθηση, των μεταβολών που μπορεί να προκύψουν στα περιουσιακά στοιχεία και στα στοιχεία εκμετάλλευσης του πλοίου, εφόσον αυτή γίνεται με βάση το σχέδιο λογαριασμών. Οι αρμόδιοι του τμήματος επίσης, παρακολουθούν με περισσότερη προσοχή τις δοσοληψίες που εκτελούνται με τις τράπεζες καθώς είναι ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι των συναλλαγών της επιχείρησης
- Τον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης και την σύνταξη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που ορίζονται σύμφωνα με τους κανονισμούς
- Την τήρηση των υποχρεώσεων που έχει η επιχείρηση και οι οποίες προβλέπονται από την νομοθεσία καθώς επίσης και για την απόδοση των διάφορων φόρων και τελών οι οποίοι απορρέουν από την λειτουργία της επιχείρησης

⁴⁸ Jugovic A., (2011)

⁴⁹ Θεοτοκάς Γ., (2019)

2.6 Τμήμα Πληρωμάτων

Συντονιστή του τμήματος αυτού αποτελεί Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού ο οποίος έχει προϋπηρεσία σε πλοία της Ναυτιλιακής εταιρείας. Στόχος του τμήματος αυτού είναι αντικατάσταση των πληρωμάτων ή και η εύρεση νέων για τα πλοία της ναυτιλιακής είτε για τα νεοαποκτηθέντα είτε για τα ήδη υπάρχοντα. Ακολουθώντας τους κανόνες του ISM, το τμήμα συνεργάζεται με Crew agents του εξωτερικού και διατηρεί αρχείο τόσο για τους Έλληνες Αξιωματικούς όσο και για τα κατώτερα πληρώματα. Πιο συγκεκριμένα, οι ευθύνες του τμήματος είναι οι εξής:⁵⁰

- Η παρακολούθηση του επιπέδου επάνδρωσης και η πρόβλεψη ανάγκης επάνδρωσης για όλα τα πλοία
- Ο προσδιορισμός των αναγκών πρόσληψης ή προώθησης τόσο όσο και ο προσδιορισμός των απαραίτητων δεξιοτήτων και προσόντων
- Η τελική επιλογή, δέσμευση, διοίκηση και εκπαίδευση όλου του θαλάσσιου προσωπικού σε συνεργασία με το Τεχνικό τμήμα και το Λειτουργικό τμήμα (επιχειρήσεων)
- Η πρόσληψη του προσωπικού πλοίου
- Ο έλεγχος και αξιολόγηση της απόδοσης των χειριστών του πληρώματος
- Η διατήρηση ενημερωμένων αρχείων για όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται από την εταιρεία
- Ο καθορισμός και ο έλεγχος του προϋπολογισμού του πληρώματος
- Η παρακολούθηση των μισθών της εταιρείας

2.7 Τμήμα ISM (International Safety Management)

Αρμοδιότητα του τμήματος αυτού είναι η εκπαίδευση, η παροχή συμβουλών, η παρακολούθηση και η επιθεώρηση της τήρησης όλων των προβλεπόμενων από τον κώδικα ISM, ISPS. Εξετάζει και εκτελεί παρακολούθηση για την σωστή συμπλήρωση των εντύπων, των λιστών επιθεωρήσεων και εάν οι ναυτικοί έχουν γνώση των καθηκόντων τους. Με απλά λόγια, το τμήμα πρέπει να ενημερώνεται συνεχώς για οποιουδήποτε νέους κανονισμούς του Κώδικα προκύψουν.

Υπεύθυνοι του τμήματος, εκτελούν επισκέψεις στα πλοία κατά καιρούς και ελέγχουν την εκπαίδευση του πληρώματος η οποία πρέπει να ανταποκρίνεται στους κανονισμούς καθώς και η τήρηση των αρχείων και του βιβλίου πετρελαίου. Το τμήμα ISM έχει στενή συνεργασία με τους 39 πλοίαρχους και τους αρχιμηχανικούς για οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με τους κώδικες ISM και ISPS Code. Τέλος, έχει την υποχρέωση να

⁵⁰ Θεοτοκάς Γ., (2011)

συνεργάζεται επίσης με τον νηογνώμονα και τη σημαία του πλοίου για ότι αφορά τις ανανεώσεις των πιστοποιητικών οι οποίες πρέπει να γίνουν.⁵¹

2.8 Τμήμα Ναυλώσεων

Αποστολή του τμήματος αυτού είναι να παρακολουθεί συνεχώς την ναυλαγορά. Πρέπει να έχει γνώσεις για την ζήτηση για χωρητικότητα, τον τόπο και τον χρόνο. Συγκροτείται από άτομα που έχουν γνώση στο chartering (Brokers) οι οποίοι προηγουμένως εκτελούσαν χρέη ναυλομεσιτών. Στο τμήμα αυτό θα μπορούσε να αποδοθεί ο απλούστατος ορισμός ότι κυνηγάει τα έσοδα της εταιρείας. Επικοινωνεί με την ναυλαγορά, κάνοντας γνωστά τα πλοία εκείνα της εταιρείας τα οποία είναι διαθέσιμα προς φόρτωση καθώς και την γεωγραφική περιοχή στην οποία απασχολούνται. Μέσα από την συνεργασία με ναυλομεσιτικά γραφεία, παίρνει τις απαραίτητες πληροφορίες για διαθέσιμα φορτία καθώς και διάφορες προσφορές.⁵²

Ασχολείται πολύ προσεκτικά με τις προσφορές και τις ενδεχόμενες συνεργασίες έχοντας κατά νου μόνο τον καλύτερο δυνατό ναύλο και το λιμάνι φόρτωσης το οποίο είναι κοντά στο πλοίο και έτσι αρχίζει η διαπραγμάτευση με τους charterers. Για ότι αφορά το φορτίο το οποίο θα μεταφερθεί, θα πρέπει να υπάρχει πολύ καλή γνώση του είδους και των ιδιοτήτων του, των χαρακτηριστικών των υποδομών των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης όπως επίσης και τα επίπεδα στα οποία κινούνται τα ναύλα στην συγκεκριμένη διαδρομή.

Όταν η διαπραγμάτευση έρθει εις πέρας τότε γίνεται η σύνταξη του ναυλοσυμφώνου (charterparty) προσέχοντας πολύ τους όρους τους οποίους εμπεριέχει. Έπειτα ενημερώνεται το Τμήμα επιχειρήσεων για την συμφωνία της ναύλωσης και τα σημεία τα οποία πρέπει να προσεχθούν κι έτσι δίνονται οδηγίες στον πλοίαρχο οι οποίες αφορούν το καινούργιο ταξίδι. Επίσης, το τμήμα ναυλώσεων είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση της διαδικασίας είσπραξης του ναύλου σε συνεργασία με το Λογιστήριο. Στην περίπτωση ενδεχόμενων επισταλιών, συντάσσεται αμέσως time sheet. Επίσης, ενημερώνεται συνεχώς για τις τελευταίες ναυλώσεις ανά τον κόσμο και για μελέτες που γίνονται και αφορούν την πορεία της αγοράς στο μέλλον, κρατώντας ενήμερη ορισμένες φορές και την Διοίκηση. Τέλος, περιεργάζεται προσεκτικά την αξιοπιστία των ναυλωτών, συντάσσει πελατολόγιο και περνάει από αρχειοθέτηση όλα τα δρομολόγια των πλοίων.⁵³

⁵¹ Θεοτοκάς Γ., (2019)

⁵² Θεοτοκάς Γ., (2011)

⁵³ Θεοτοκάς Γ., (2011)

2.9 Τμήμα Επιχειρήσεων

Το τμήμα αυτό είναι το σημαντικότερο μιας ναυτιλιακής. Παρακολουθεί την λειτουργία όλων των πλοίων που διαθέτει η ναυτιλιακή εταιρεία σε θέματα που έχουν να κάνουν με τον ανεφοδιασμό, την τεχνική υποστήριξη, την ενημέρωση των πρακτόρων στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς διατηρεί και επικοινωνία με τμήμα Ναυλώσεων για να γνωρίζει την ακριβή ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα είναι σε ετοιμότητα για ναύλωση.

Βρίσκεται σε επικοινωνία με τους Πλοιάρχους και τους ενημερώνει για τα επερχόμενα ταξίδια, επόμενα φορτία, που πρέπει να δώσουν προσοχή σε ότι αφορά τον συντελεστή στοιβασίας των φορτίων, στους όρους των ναυλωσυμφώνων κλπ. Επίσης, δίνει μεγάλη βαρύτητα στις φορτωτικές που θα επιλεγούν και θα υπογραφούν (στην περίπτωση που πρόκειται για freight prepaid, τότε θα πρέπει κατά την αναχώρηση του πλοίου να δοθούν στον πράκτορα της εταιρείας και να παραδοθούν στον φορτωτή, με εντολή της εταιρείας, όταν θα έχουν πληρωθεί τον ναύλο). Βρίσκεται σε συνεργασία με το τμήμα ISM και παρακολουθεί εάν γίνεται πιστή εφαρμογή των κανονισμών.

Στην περίπτωση που καταστραφεί το φορτίο ή υπάρχει έλλειμμα αυτού τότε επικοινωνεί με το τμήμα Ασφάλισης ώστε να αντιμετωπιστεί άμεσα το πρόβλημα από το P+I Club (Protecting + Idemnity Club) χωρίς να χαθούν ώρες αναμονής από το πλοίο. Στην περίπτωση που παραβιαστεί κάποιος από τους όρους του ναυλωσυμφώνου, το τμήμα Επιχειρήσεων συνεργάζεται με το τμήμα Ναυλώσεων και επικοινωνούν με τους charterers. Φροντίζει γρήγορα και χωρίς περιπτώσεις καθυστερήσεις για οτιδήποτε μπορεί να προκύψει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας το οποίο μπορεί να επείγει όπως σύγκρουση, τραυματισμός ναυτικού, θάνατος κ.α. Το τμήμα έχει ως επικεφαλής πλοίαρχο του EN ο οποίος διαθέτει εμπειρία και άριστες γνώσεις. Όταν πρόκειται για μεγάλες εταιρείες τότε ο επικεφαλής έχει ως βοηθούς του και άλλους πλοιάρχους καθώς επίσης και ξεχωριστή γραμματεία.⁵⁴

Πιο ειδικά, το τμήμα Επιχειρήσεων είναι υπεύθυνο για τα εξής:⁵⁵

- Στενή επαφή με το τμήμα Ναυλώσεων παρέχοντας συμβουλές στους μεσίτες για τις αναμενόμενες ημερομηνίες ολοκλήρωσης των προκαθορισμένων ταξιδιών και των αποθηκών ROB.
- Μελέτη των συμφωνημένων C/P (Charterparty) όρων ώστε να ληφθεί η κατάλληλη δράση για την προστασία των συμφερόντων του διευθυντή.
- Προγραμματισμός ανεφοδιασμού του κάθε πλοίου ανάλογα με τις ανάγκες της εργασίας και η διασφάλιση διατήρησης των πιο ανταγωνιστικών τιμών του.
- Λήψη όλων των απαραίτητων πληροφοριών όσων αφορά τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης (ιδιαιτερότητες, περιορισμοί, απαιτήσεις).

⁵⁴ Jugovic A., (2011)

⁵⁵ Θεοτοκάς Γ., (2011)

- Παρακολούθηση των σχεδίων φορτίου, διαβίβαση κατάλληλων οδηγιών στους πλοιάρχους σχετικά με τις λεπτομέρειες του φορτίου, το χρονοδιάγραμμα του ανεφοδιασμού, τους βασικούς όρους C/P, τις ιδιαιτερότητες, τους περιορισμούς και τις απαιτήσεις για τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και η διαβεβαίωση εφαρμογής των οδηγιών του ταξιδιού των ναυλωτών.⁵⁶
- Υποβολή ETA ειδοποιήσεων στους ναυλωτές, πράκτορες και συμβαλλόμενα μέρη, για λογαριασμό του πλοίαρχου, εάν απαιτείται, μέχρις ότου ο πλοίαρχος λάβει τις απαραίτητες οδηγίες ταξιδιού.
- Διορισμός αντιπροσώπων σε κάθε λιμάνι καθώς και επιθεωρητών φορτίου για να παρακολουθούν τις εργασίες του φορτίου από την πλευρά των ιδιοκτητών.
- Κρατάει ενημερωμένους τους ναυλωτές για την θέση του πλοίου.
- Ενημέρωση του Τεχνικού τμήματος, του τμήματος Προμηθειών και Πληρωμάτων για το επόμενο ταξίδι του πλοίου.
- Παροχή ειδικών οδηγιών στους πλοιάρχους ανάλογα με την περιοχή συναλλαγών.
- Συνέντευξη των πλοιαρχών και των διευθυντών.
- Ενημέρωση της λίστας θέσης και πέρασμα οποιασδήποτε απροσδόκητης αλλαγής υπάρξει στο πρόγραμμα των άλλων τμημάτων έτσι ώστε να συντονιστούν οι προμήθειες, οι αλλαγές στο πλήρωμα, στις επιθεωρήσεις κ.α.
- Μέλος της ομάδας Έκτακτων Αναγκών.
- Συνεχή επικοινωνία με τον πλοίαρχο και των αρχιμηχανικό για την εξασφάλιση της βέλτιστης απόδοσης του εξοπλισμού και των μηχανημάτων.
- Υπεύθυνο για την προετοιμασία του σχεδιασμού έρευνας και της έγκαιρης παρουσίασης του πλοίου για διάφορες έρευνες ταξινόμησης καθώς και το να έχει όλα τα πιστοποιητικά έγκυρα.
- Συντονισμός των προσληφθέντων ομάδων που απασχολούνται από την εταιρεία για εκτέλεση εργασιών καθαρισμού, επισκευής, συντήρησης καταστρώματος για αποδοτικότητα και ποιότητα όπως και για τον χρόνο που διατίθεται για παροχή συμβουλών στον διαχειριστή του στόλου, όπως απαιτείται.
- Αξιολόγηση εβδομαδιαίων εκθέσεων ενημέρωσης από τα πλοία και ενημέρωση του αρχείου της προόδου και κατάστασης των πλοίων.
- Χειρισμός των διαφορών με τους ναυλωτές, τους αντιπροσώπους κ.α.
- Έλεγχος του λογαριασμού των αντιπροσώπων των λιμανιών για τυχόν λάθη και/ ή διογκωμένες χρεώσεις.

⁵⁶ Θεοτοκάς Γ., (2011)

- Αντιμετώπιση των συνδικαλιστικών προβλημάτων.
- Επαλήθευση της ορθότητας και ολοκλήρωσης των εγγράφων του πληρώματος πριν την αναχώρηση.
- Υπεύθυνο για την έγκυρη προσέλευση όλων των μελών του πληρώματος που έχουν προσκληθεί από του πλοιάρχους.
- Διατήρηση δεδομένων, στον υπολογιστή, σχετικά με τις επισκέψεις του προσωπικού γραφείου επί του πλοίου.
- Σχετικά με τα χρώματα και τα λιπαντικά, υπάρχει συνεργασία με το τμήμα Προμηθειών και το Τεχνικό τμήμα έτσι ώστε να γίνουν προτάσεις ποσοτήτων που θα παραγγελθούν, υποβολή παραγγελιών με τον συμβαλλόμενο προμηθευτή αφού αποκτηθούν διαχειριστές στόλου.
- Συμμετοχή, όταν απαιτείται, στην διερεύνηση ατυχημάτων, σε περιστατικά ασφαλείας.
- Οργανώνει επιθεώρηση πριν την αγορά πλοίων, έρευνες φορτίου και έρευνες αποθήκης.⁵⁷

2.10 Νομικό τμήμα

Το νομικό τμήμα καλύπτει ένα ευρύ πεδίο. Μεταξύ των κύριων λειτουργιών, μπορούν να αναφερθούν θέματα του διοικητικού συμβουλίου, συμβάσεις για νέα κτήρια, εθνικοί/ διεθνείς φόροι, αγορές/πωλήσεις πλοίων. Ο δικηγόρος της εταιρείας είναι συχνά στο προσωπικό του διευθύνοντος συμβούλου ή/και γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου. Συχνά, το συγκεκριμένο τμήμα διαχειρίζεται θαλάσσια και άλλα ασφαλιστικά θέματα τα οποία ενδέχεται να προκύψουν νομικά.⁵⁸

Πιο συγκεκριμένα, το νομικό τμήμα είναι υπεύθυνο για τα εξής:

- Εταιρικά θέματα
- Νηολόγηση πλοίων
- Συναλλαγές αγορών και πωλήσεων
- Χρηματοδότηση ναυτιλίας
- Συμβάσεις ναυπηγικής

⁵⁷ Θεοτοκάς Γ., (2011)

⁵⁸ Jugovic A., (2011)

Ο ασφαλιστικός/ νομικός σύμβουλος είναι υπεύθυνος για:

- Τα νομικά και ασφαλιστικά θέματα που του έχουν ανατεθεί από τον διευθύνοντα σύμβουλο.
- Την διασφάλιση της διατήρησης των απαιτήσεων ασφάλισης των πλοίων.
- Την παρακολούθηση και επίλυση όλων των αξιώσεων που σχετίζονται με την λειτουργία των πλοίων της εταιρείας.⁵⁹

⁵⁹ Jugovic A., (2011)

Κεφάλαιο 3^ο : Τρόποι Χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλία είναι μια δραστηριότητα μεγάλης έντασης κεφαλαίου, άρα είναι αναγκαίο η ναυτιλιακή εταιρεία να διαθέτει το απαραίτητο κεφάλαιο ώστε να έχει τη δυνατότητα να προχωρήσει σε μια επένδυση. Αναλυτικότερα, οι τρόποι με τους οποίους μπορεί μια ναυτιλιακή εταιρεία να αντλήσει κεφάλαιο για την χρηματοδότηση της είναι οι εξής:

3.1 Δάνεια Ναυπηγείων

Η ναυπηγική χρηματοδότηση είναι μια μέθοδος που χρονολογείται ήδη από το 19ο αιώνα, όταν οι Άγγλοι ναυπηγοί παρέιχαν πιστώσεις σε αξιόπιστους πελάτες, προκειμένου να εξασφαλίσουν δουλειά σε περιόδους χαμηλής αγοράς, θεσμοθετήθηκε όμως από την Ιαπωνία το 1962, η οποία καθόρισε ως μέγιστο ποσοστό του δανείου το 80% του κόστους του πλοίου, μέγιστη διάρκεια αποπληρωμής του δανείου τα 8 χρόνια και ελάχιστο επιτόκιο 5,5%. Προκειμένου η Ευρώπη να μη χάσει το μερίδιο της στη ναυπηγική αγορά και συνειδητοποιώντας τη στρατηγική σημασία του ναυπηγικού κλάδου, άρχισαν και οι κυβερνήσεις κάποιων χωρών της να προσφέρουν προνομιακά επενδυτικά προγράμματα, οδηγώντας έτσι τα ναυπηγεία σε παγκόσμιο ανταγωνισμό και προκαλώντας την παρέμβαση του ΟΟΣΑ, ο οποίος καθόρισε το 1969 το μέγιστο ύψος του παρεχόμενου δανείου, τη μέγιστη διάρκεια αποπληρωμής του και το ελάχιστο επιτόκιο δανεισμού (80% του κόστους του πλοίου, 8,5 έτη που το 1995 μειώθηκαν σε 8 έτη και 8,5% επιτόκιο) – όροι που παραβιάστηκαν από αρκετές χώρες στην πορεία.⁶⁰

Οι κυβερνήσεις χρηματοδοτούν τα ναυπηγεία τους με τους ακόλουθους τρόπους:

- Άμεσες επιχορηγήσεις προς αυτά ή προς τους πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα σε περιόδους χαμηλών ναύλων, για να ενισχύσουν την αγορά.
- Κυβερνητικά δάνεια στα ναυπηγεία των χωρών.
- Εξαγωγικές πιστώσεις και κυβερνητικές εγγυήσεις για τη χορήγηση δανείου από άλλους οργανισμούς.

Τα ναυπηγεία με τη σειρά τους δημιούργησαν χρηματοδοτικά προγράμματα εξειδικευμένα για να καλύπτουν τις απαιτήσεις των πλοιοκτητών και χρηματοδοτούν μέρος του κόστους κατασκευής του πλοίου.

⁶⁰ Branch A., (1998)

Οι ναυπηγικές πιστώσεις έχουν το πλεονέκτημα των σταθερών επιτοκίων, ενώ ο δανειζόμενος αντιμετωπίζει το μειονέκτημα της μικρής περιόδου αποπληρωμής και το συναλλαγματικό κίνδυνο.

Προκειμένου να καλύψει ο πλοιοκτήτης τις καταβολές που περιμένουν τα ναυπηγεία το χρονικό διάστημα που κατασκευάζεται το πλοίο, χρησιμοποιεί ίδια διαθέσιμα. Εάν έχει ήδη πάρει δάνειο από την τράπεζα, τις επόμενες καταβολές τις αναλαμβάνει η τράπεζα, η οποία όμως δεν έχει ακόμα στα χέρια της την κύρια εξασφάλιση της και για το λόγο αυτό εκδίδεται εγγυητική επιστολή υπέρ του ναυπηγείου.⁶¹

3.2 Αυτοχρηματοδότηση

Πρόκειται για χρηματοδότηση από κεφάλαια ιδιωτών, ή αξιοποίηση των κερδών της εταιρείας, είτε από δάνεια από συγγενείς και φίλους. Αποτελεί βασικό προνόμιο για μία εταιρεία να έχει την δυνατότητα να χρηματοδοτεί μέρος τις επενδύσεις τις με δικά της κεφάλαια και να μην στηρίζεται αποκλειστικά και μόνο σε δανειακά κεφάλαια. Αυτό επιτυγχάνεται είτε χρησιμοποιώντας ίδια κεφάλαια, δηλαδή ύστερα από παροχή κεφαλαίων επενδυτών ή των ιδιοκτητών με αντάλλαγμα μετοχές της εταιρείας, είτε με χορήγηση κεφαλαίων, ύστερα από ιδιωτική συμφωνία συγκεκριμένων ατόμων, δεδομένου ότι γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας, και κατά κάποιον τρόπο κατανοούν την άμεση χρηματοδότηση της εταιρείας (ιδιωτική επένδυση).⁶²

3.3 Τραπεζική Χρηματοδότηση

Ο ρόλος των εμπορικών τραπεζών είναι πολύ σημαντικός, καθώς οι εταιρείες αντλούν σημαντικά κεφάλαια από αυτές για να καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες τους. Η χορήγηση ναυτιλιακού δανείου περιλαμβάνει διάφορα στάδια, αφού δεν πρόκειται για μια απλή και εύκολη υπόθεση. Η καλή σχέση των εταιρειών με τους πιστωτές της ίσως να είναι το κυριότερο κριτήριο για την απόφαση της χορήγησης δανείου. Ωστόσο στον τραπεζικό δανεισμό περιλαμβάνονται πέντε διαφορετικοί τρόποι χρηματοδότησης πλοίου: το ενεχυριασμένο δάνειο, το εταιρικό δάνειο, οι πιστώσεις από ναυπηγεία, η ενδιάμεση χρηματοδότηση και η ιδιωτική τοποθέτηση.⁶³

Το ενεχυριασμένο δάνειο χρησιμοποιεί το πλοίο ως ενέχυρο και με αυτό τον τρόπο οι τράπεζες εξασφαλίζουν πρόσβαση στα κεφάλαια της εταιρείας σε περίπτωση που δεν τηρηθούν οι όροι του δανείου από την πλευρά του δανειζόμενου, και αυτό σημαίνει ασφάλεια απέναντι στο ρίσκο της

⁶¹ Branch A., (1998)

⁶² Γουλιέλμος Α., (2007)

⁶³ Stopford M., (2016)

δανειοδότησης τους. Αρχικά ο πλοιοκτήτης αιτείται στην τράπεζα την ανάγκη του για δανειοδότηση και η τράπεζα είτε δέχεται είτε απορρίπτει την αίτηση αυτή, αφού πρώτα την εξετάσει. Το σημαντικότερο σημείο της διαδικασίας δανειοδότησης είναι η διαπραγμάτευση των όρων του δανείου, επομένως προηγείται ένα πλήθος ενεργειών πριν από την τελική συμφωνία των δύο μερών. Είναι απαραίτητο στη συγκεκριμένη περίπτωση δανείου, να αποτιμηθεί η αξία του πλοίου από ειδικούς εκτιμητές ώστε να υπολογιστεί το ποσοστό της τρέχουσας αγοραίας αξίας του που μπορεί να καταβληθεί, εφόσον το πλοίο αποτελεί ενέχυρο. Συνήθως οι τράπεζες επιδιώκουν να εξασφαλίσουν επιπλέον ασφάλεια απαιτώντας συγκεκριμένους όρους, όπως για παράδειγμα το πλοίο να είναι χρονοναυλωμένο, ή ακόμα απαιτώντας και την υποθήκη σε άλλα πλοία της εταιρείας. Ταυτόχρονα πραγματοποιείται πιστοληπτική αξιολόγηση της εταιρείας ώστε να εκτιμηθεί το επίπεδο κινδύνου που πρόκειται να αναλάβουν οι δανειστές. Η πρόταση του δανείου καλύπτει τα εξής θέματα: ⁶⁴

- Το ποσό του δανείου, που εξαρτάται από την αξία του πλοίου και μερικούς ακόμα παράγοντες
- Την διάρκεια του δανείου, δηλαδή την περίοδο αποπληρωμής του
- Την αποπληρωμή, τον τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθεί η αποπληρωμή του
- Το επιτόκιο, που συνήθως ορίζεται σύμφωνα με το LIBOR συν ένα επιπλέον ποσοστό
- Τα τραπεζικά τέλη, για την κάλυψη των εξόδων που προέκυψαν για τον διακανονισμό του δανείου
- Το ενέχυρο
- Την χρηματοοικονομική συμφωνία, δηλαδή συγκεκριμένους όρους που απαιτήθηκε από την τράπεζα να συμφωνήσει ο πλοιοκτήτης

Όταν συμφωνηθούν οι όροι της πρότασης και από τα δύο μέρη και αφού έχει δοθεί η ανάλογη πιστοληπτική έγκριση, τότε συντάσσεται η δανειακή σύμβαση και όταν υπογραφεί μεταφέρονται τα κεφάλαια και εν συνεχεία ξεκινά η αποπληρωμή του δανείου.

Παράλληλα, όταν πρόκειται για δανειοδότηση πολύ μεγάλων εταιρειών, το ενεχυριασμένο δάνειο δεν αποτελεί την κατάλληλη πηγή χρηματοδότησης. Αυτό συμβαίνει γιατί εάν προκύψει μια οποιαδήποτε αλλαγή στα πλοία της εταιρείας, θα πρέπει να γίνουν αλλαγές εκ νέου στους όρους της δανειακής σύμβασης. Για τον λόγο αυτό τέτοιου τύπου εταιρείες δανείζονται με εταιρικά δάνεια, όπου ως ενέχυρο χρησιμοποιούνται στοιχεία του εταιρικού τους ισολογισμού. Κυρίως πρόκειται για εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην

⁶⁴ Stopford M., (2016)

ναυτιλία γραμμών και κάποιες εταιρείες χύδην φορτίου και για μια ευέλικτη πηγή χρηματοδότησης αφού δίνει περαιτέρω ευελιξία στην επιχειρηματική δράση είτε με σκοπό την πραγματοποίηση μη σχεδιασμένων αγορών ή με σκοπό την κάλυψη διακυμάνσεων στην ταμειακή ροή, σε αντίθεση με το δάνειο ορισμένης διάρκειας που απαιτείται να αποπληρωθεί σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.⁶⁵

Συγχρόνως, κάθε τράπεζα μπορεί να παράσχει ένα μέγιστο ποσό στον οφειλέτη της και όταν η ανάγκη ενός εφοπλιστή για κεφάλαιο υπερβαίνει το όριο πίστωσης τότε είναι αδύνατο για την τράπεζα να προχωρήσει σε σύναψη δανείου. Για τον λόγο αυτό και σε τέτοιες περιπτώσεις, πολλές τράπεζες δημιουργούν την λεγόμενη κοινοπραξία (syndicate) και κάθε τράπεζα συνεισφέρει με ένα ποσό. Σε κάθε κοινοπραξία υπάρχει και ένας επικεφαλής ο οποίος αποφασίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις μεταξύ της κοινοπραξίας και του δανειολήπτη. Οι όροι και οι προϋποθέσεις ισχύουν για όλους τους δανειστές της κοινοπραξίας και υπάρχει μόνο μία δανειακή συμφωνία. Γίνεται επομένως εύκολα αντιληπτό πως οι διαπραγματεύσεις των όρων αυτών απαιτούν αρκετό χρόνο, αφού συμμετέχουν πολλές τράπεζες και το επίπεδο δανεισμού είναι πολύ υψηλό. Κάθε συναλλαγή είναι εξατομικευμένη για έναν συγκεκριμένο πελάτη (δανειζόμενο), και ένα τέτοιου είδους δάνειο προσφέρει ποικίλα οφέλη, εκτός της εξασφάλισης αναγκαίας χρηματοδότησης, ανάλογα με τον σκοπό της συναλλαγής:⁶⁶

→ Βελτίωση της οικονομικής ευρωστίας μέσω:

- χρηματοδότησης με τα ισχύοντα επιτόκια της αγοράς.
- αποτελεσματικής διαχείρισης των εταιρικών κεφαλαίων.
- ενοποίησης των όρων συναλλαγών με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

→ Ενίσχυση ευελιξίας της χρηματοδότησης αφού:

- πρόκειται για χρηματοδότηση μεγάλης κλίμακας.
- αναπτύσσονται νέες επιχειρηματικές σχέσεις με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.
- επανεξετάζεται η πολιτική της εταιρείας όσον αφορά τις συναλλαγές της με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

→ Εξορθολογισμός του ταμείου της εταιρείας και του λογιστικού τμήματος:

- περιορίζοντας σημαντικά τον απαιτούμενο χρόνο και ενέργεια που απαιτείται για την διαπραγμάτευση των όρων του δανεισμού.

⁶⁵ Stopford M., (2016)

⁶⁶ Συριόπουλος Θ. – Γαβαλάς Δ., (2015)

- «ελαφρύνοντας» τα καθήκοντα της διοίκησης (π.χ. διακανονισμοί).

→ Περαιτέρω αύξηση της προστιθέμενης αξίας με:

- την εξασφάλιση χρηματοπιστωτικής σταθερότητας για την διευκόλυνση μεταρρύθμισης των επιχειρηματικών της μονάδων.
- την διαμόρφωση μιας ευνοϊκής εντύπωσης σε εξωτερικούς οργανισμούς πιστοληπτικής αξιολόγησης και την ιδέα πως η εταιρεία «στρέφει την προσοχή της στο μέλλον».
- τον προσδιορισμό των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που επιθυμούν να συνεργαστούν με την εταιρεία.

3.4 Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογίων

Μία άλλη επιλογή χρηματοδότησης που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, είναι η έκδοση ομολόγων. Το ομόλογο είναι χρεόγραφο για το οποίο ο εκδότης έχει την υποχρέωση να καταβάλει στη λήξη της σύμβασης την ονομαστική του αξία, και στην περίπτωση των ομολόγων με κουπόνι, τόκους σε τακτά προκαθορισμένα διαστήματα.

Η ναυτιλιακή εταιρεία (εκδότης) πουλάει τα ομόλογα στους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς (ομολογιούχοι), καταβάλει τοκομερίδια ανά τακτά χρονικά διαστήματα (κουπόνια), ενώ στη λήξη επιστρέφει την ονομαστική του αξία. Οι δανειστές (ομολογιούχοι) αντιπροσωπεύονται από το θεματοφύλακα της έκδοσης (trustee) ή τον εκπρόσωπο των ομολογιούχων, που προασπίζει τα συμφέροντα τους και φροντίζει για την τήρηση από πλευράς έκδοτη των όρων της σύμβασης (indenture).

Η έκδοση ομολόγων είναι σε αρκετά σημεία παρόμοια με την δημόσια προσφορά μετοχών. Μια επενδυτική τράπεζα αναλαμβάνει την έκδοση, και σε πρώτη φάση φροντίζει για την δημιουργία ενός ενημερωτικού δελτίου, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:⁶⁷

- Μία επισκόπηση της εταιρείας, των δραστηριοτήτων της και των περιουσιακών της στοιχείων.
- Μια σύνοψη των οικονομικών στοιχείων της εταιρείας.
- Βιογραφικά σημειώματα των διευθυντικών στελεχών.
- Μία επισκόπηση της αγοράς και του ρυθμιστικού πλαισίου που επιχειρεί η εταιρεία.
- Τη διάρκεια της έκδοσης.

⁶⁷ Γουλιέλμος Α., (2007)

- Τους όρους της συμβάσης.
- Μία εκτίμηση του πιστωτικού κίνδυνου της εταιρείας σε συνάρτηση με τον κλάδο.

Στη συνέχεια η επενδυτική τράπεζα προσεγγίζει τους θεσμικούς επενδυτές με σκοπό την προώθηση της έκδοσης. Εάν η ανταπόκριση είναι θετική και οριστικοποιηθεί η ονομαστική τιμή και οι οροί της συμβάσης, οι ομολογίες εκδίδονται.

Συγκρινόμενα με τον τραπεζικό δανεισμό, τα ομόλογα έχουν αρκετά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα για τις αναγνωρισμένες επιχειρήσεις. Καταρχήν, προσφέρουν μακροχρόνια χρηματοδότηση, μέχρι και 15 χρόνια. Επίσης το κεφάλαιο δεν αποπληρώνεται μέχρι την ημερομηνία λήξης του ομολόγου. Αυτό επιδρά σημαντικά στις χρηματοροές της εταιρείας και λαμβάνεται υπόψη ιδιαίτερα σε περιόδους που οι ναύλοι είναι χαμηλοί.

Για τη ναυτιλιακή βιομηχανία τα ομόλογα έχουν δύο βασικές χρησιμότητες. Πρώτον παρέχουν σε αξιόπιστες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες δεν θέλουν να προβούν σε δημόσια προσφορά μετοχών, πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές. Δεύτερον, δίνουν τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων ευκολά και γρηγορά, σε γνωστές εισηγμένες επιχειρήσεις, με υψηλή κεφαλαιοποίηση.⁶⁸

⁶⁸ Γουλιέλμος Α., (2007)

Κεφάλαιο 4^ο : Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE)

4.1 Η έννοια του Κώδικα ISM και ο σκοπός του

Η ανάγκη για αύξηση της ασφάλειας στη θάλασσα

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναγνώρισε την ανάγκη ύπαρξης ενός διεθνούς προτύπου ασφαλείας, ιδιαίτερα μετά από σοβαρά θαλάσσια ατυχήματα που κόστισαν ανθρώπινες ζωές και προκάλεσαν ανυπολόγιστες καταστροφές στο θαλάσσιο οικοσύστημα.⁶⁹ Τέτοια θαλάσσια ατυχήματα ήταν:

- **Prestige**, το οποίο ήταν ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο και μετέφερε 77.000 m³ βαρύ ρωσικό μαζούτ, στις 13 Νοεμβρίου 2002 έξω από τις ακτές της Ισπανίας μέσα σε σφοδρή θαλασσοταραχή έπαθε ρήγμα και αντί να οδηγηθεί σε ασφαλές μέρος όπως ζήτησε ο Έλληνας Πλοίαρχος, υποχρεώθηκε από τις ισπανικές αρχές να ανοιχτεί στον ωκεανό, όπου τελικά κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε δημιουργώντας και αυτό με την σειρά του ανυπολόγιστες καταστροφές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το πλοίο αυτό ήταν μονού τοιχώματος και έκτοτε ο IMO υποχρέωσε όλα τα δεξαμενόπλοια να κατασκευάζονται με διπλά τοιχώματα.
- **Ε/Γ Estonia**, επιβατηγό οχηματαγωγό το οποίο στις 28 Σεπτεμβρίου του 1994, κατά την αναχώρηση του από το Ταλίν της Εσθονίας για Στοκχόλμη και μέσα σε σφοδρή θαλασσοταραχή, βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων λόγω μη ασφάλισης του πρωραίου καταπέλτη. Τα θύματα του ατυχήματος ήταν 803 άτομα.

Παράλληλα μια σειρά από αλλαγές που επήλθαν στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια όπως η εξαφάνιση παραδοσιακών πλοιοκτητών και η αντικατάστασή τους από πολυμετοχικές εταιρείες ή εταιρείες συμμετοχών, η έλλειψη ποιοτικού εργατικού δυναμικού και το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η ναυτιλία, δημιούργησαν την ανάγκη εφαρμογής μιας πολιτικής πρόληψης από ατυχήματα και προστασίας της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Στο παρελθόν, η ασφάλεια των πλοίων μειώθηκε κυρίως λόγω της προσπάθειας μείωσης του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, επανδρώνοντας τα με ανειδίκευτα πληρώματα, η οποία σε συνδυασμό με την ελλιπή συντήρηση των πλοίων από κάποιες εταιρείες έφεραν σε δεύτερη μοίρα τα θέματα της ασφάλειας.

Υπήρξε λοιπόν, η ανάγκη εφαρμογής μιας κοινής πολιτικής, η οποία να θέτει τα ελάχιστα κριτήρια σχετικά με θέματα ασφαλείας και η οποία θα εφαρμοζόταν από το σύνολο της ναυτιλίας ανεξαρτήτως εθνικότητας και για

⁶⁹ Lord Donaldson of Lymington, (1998)

όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Με γνώμονα τα παραπάνω δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), τον οποίο υιοθέτησαν οι κυβερνήσεις των κρατών και όλη η ναυτιλιακή κοινότητα, με σκοπό να επιτευχθούν υψηλά κριτήρια (standards) ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Με τον κώδικα ISM προσεγγίζεται η ασφάλεια από πλευράς της διοίκησης της εταιρείας που μέσω των διαδικασιών, οι οποίες ακολουθούνται από το γραφείο αλλά και το πλοίο, να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση των ατυχημάτων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι λοιπόν, ο στόχος του κώδικα είναι να διασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος μέσα από διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης τόσο από πλευράς της ναυτιλιακής εταιρείας όσο και από την αποτελεσματική διαχείριση καταστάσεων από πλευράς του πλοίου.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων ο Κώδικας ISM, προβλέπει την ύπαρξη ενός εγχειριδίου ασφαλούς διαχείρισης για κάθε εταιρεία, μέσα στο οποίο περιλαμβάνονται οι διαδικασίες και οι πρακτικές που πρέπει να ακολουθούνται για να υπάρξει ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας μέσα στο πλοίο. Ακόμη προβλέπονται κριτήρια για αναγνώριση μη ασφαλών περιπτώσεων έτσι ώστε αυτά να αποτραπούν και να μη θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.

4.2 Εφαρμογή του Κώδικα ISM

Ο Κώδικας ISM σχεδιάστηκε έτσι ώστε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να τον υιοθετήσει και να τον προσαρμόσει στις ανάγκες της, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στο μέγεθος και στον τύπο των πλοίων που διαθέτει η κάθε εταιρεία. Ο κώδικας αυτός αναφέρεται τόσο στη διοίκηση της επιχείρησης όσο και στις πρακτικές ασφαλείας που ακολουθούνται στο πλοίο:⁷⁰

- ✓ Ο Κώδικας ISM απαιτεί από κάθε εταιρεία να δημιουργήσει και να εφαρμόσει ένα εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης. Στο εγχειρίδιο αυτό θα πρέπει να περιγράφονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται από τα πλοία και την εταιρεία σχετικά με την διαχείριση ζητημάτων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από καθημερινές πρακτικές και σχετικά με έκτακτα περιστατικά.
- ✓ Καθορίζονται εσωτερικές επιθεωρήσεις από την ίδια την εταιρεία (internal audits) για να διαπιστωθεί εάν ακολουθούνται οι ασφαλείς πρακτικές και αν αυτές είναι αποτελεσματικές.
- ✓ Καθορίζεται ένα ενδεδειγμένο πρόσωπο (D.P.A.) το οποίο θα έχει άμεση επαφή, όταν απαιτείται, με την ανώτερη διοίκηση της εταιρείας και το οποίο θα αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ

⁷⁰ Anderson P., (1998)

πλοίου και εταιρείας σχετικά με τα ζητήματα ασφαλείας που απαιτούν την στήριξη της εταιρείας αλλά και ζητήματα εκτάκτων περιστατικών.

- ✓ Καθορίζεται ένα σύστημα αναγνώρισης κινδύνων, καθώς επίσης και τι προληπτικά ή διορθωτικά μέτρα θα λαμβάνονται σχετικά με τους κινδύνους αυτούς και θα υπάρχει και δυνατότητα αναθεώρησης (management review) όταν απαιτείται σχετικά με ζητήματα στα οποία παρατηρείται αδυναμία συμμόρφωσης ή αναποτελεσματικότητας σε κάποια άλλα σημεία του εγχειριδίου ασφαλούς διαχείρισης.
- ✓ Καθορίζεται ένα σύστημα προγραμματισμού συντήρησης του πλοίου και τους εξοπλισμούς του, που θα περιλαμβάνει όλους τους τομείς, τα μέτρα που λαμβάνονται και τις ενέργειες που πραγματοποιούνται σχετικά.
- ✓ Τέλος, η αποτελεσματικότητα σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης της κάθε εταιρείας, ελέγχεται από το κράτος της σημαίας που φέρει στο πλοίο, δηλαδή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Π.Π.) ή συνήθως μέσω εξουσιοδοτημένου νηογνώμονα το δε πλοίο και η εταιρεία πιστοποιούνται σχετικά μετά από επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού Safety Management Certificate (S.M.C.) και Document Of Compliance (D.o.C.).

Το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (Ε.Α.Δ.) συντάσσεται με σκοπό να περιγράψει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Σ.Α.Δ.) που αναπτύσσει, εφαρμόζει και διατηρεί η εταιρεία σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM CODE.⁷¹

Συγκεκριμένα, το Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης (Ε.Α.Δ.) περιγράφει:⁷²

- 1) Την πολιτική της εταιρείας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος.
- 2) Τις διαδικασίες και τις οδηγίες που έχει αναπτύξει η εταιρεία σύμφωνα με την Διεθνή και Εσωτερική νομοθεσία, για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος.
- 3) Τις καθορισμένες αρμοδιότητες του προσωπικού της εταιρείας και του πλοίου και τις γραμμές επικοινωνίας μεταξύ τους.

⁷¹ Anderson P., (1998)

⁷² YEN, (1997)

- 4) Τις διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και μη συμμορφώσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.
- 5) Τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και

Τις διαδικασίες Εσωτερικού Ελέγχου και αναθεώρησης του Σ.Α.Δ..

4.3 Εγχειρίδιο Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης

Ένα εγχειρίδιο συστήματος ασφαλούς διαχείρισης περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:⁷³

Κεφάλαιο 1^ο → Σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.

Κεφάλαιο 2^ο → Πολιτική για την προστασία της υγείας, της ασφάλειας και του περιβάλλοντος.

Κεφάλαιο 3^ο → Ευθύνες και αρμοδιότητες εταιρείας.

Κεφάλαιο 4^ο → Εξουσιοδοτημένο πρόσωπο.

Κεφάλαιο 5^ο → Ευθύνες και αρμοδιότητες πλοιάρχου.

Κεφάλαιο 6^ο → Μέσα και προσωπικό.

Κεφάλαιο 7^ο → Ανάπτυξη σχεδίων για τις λειτουργίες του πλοίου.

Κεφάλαιο 8^ο → Προετοιμασία για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης.

Κεφάλαιο 9^ο → Αναφορά και ανάλυση μη συμμορφώσεων, ατυχημάτων και επικίνδυνων καταστάσεων.

Κεφάλαιο 10^ο → Συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού.

Κεφάλαιο 11^ο → Τεκμηρίωση.

Κεφάλαιο 12^ο → Έλεγχος, αξιολόγηση και εξέταση της εταιρείας.

4.4 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα από την εφαρμογή του Κώδικα ISM

Ο Κώδικας ISM από το 1998 και το 2002 που εφαρμόστηκε σε όλους τους τύπους των πλοίων, οπωσδήποτε έφερε κάτι καινούριο για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία. Ανεξάρτητα ποια πολιτική ή φιλοσοφία για τη διαχείριση της ασφάλειας, ακολουθούσε η κάθε εταιρεία, ο κώδικας ISM ήρθε

⁷³ YEN, (1997)

να αναδείξει μια νέα κουλτούρα ως προς την διαχείριση της ασφάλειας και τη πρόληψη των ατυχημάτων. Μετά από περίπου μια δεκαπενταετία από την εφαρμογή του, έχουν εξαχθεί κάποια συμπεράσματα ως προς την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του και θα μπορούσαμε να τα κατηγοριοποιήσουμε ως πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Πλεονεκτήματα⁷⁴

→ Διασφαλίζεται ένα ασφαλέστερο περιβάλλον εργασίας.

Ο Κώδικας προβλέπει και καθορίζει συγκεκριμένες διαδικασίες, ευθύνες, οδηγίες και μέτρα για κάθε περίπτωση. Μέσα στο εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης της κάθε εταιρείας (S.M.S.) γίνεται αναφορά σε διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται τόσο σε περιπτώσεις επικίνδυνων καταστάσεων όσο και σε καθημερινές εργασίες ρουτίνας. Αυτό επιτυγχάνεται με γραπτές οδηγίες και ερωτηματολόγια που κάθε εργαζόμενος στο γραφείο αλλά και κάθε αξιωματικός στο πλοίο, πρέπει να ακολουθεί για την επίτευξη του στόχου της ασφάλειας. Επίσης το εγχειρίδιο αυτό περιλαμβάνονται η πολιτική της εταιρείας για το περιβάλλον και την ασφάλεια αλλά και συγκεκριμένα καθήκοντα για κάθε μέλος του συστήματος με τα οποία ο εργαζόμενος θα πρέπει να εξοικειώνεται.

→ Μείωση ατυχημάτων και προστασία περιβάλλοντος.

Αν και δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιήσουμε τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του κώδικα ISM, θα μπορούσαμε να πούμε ότι με βάση τη διαχείριση της ασφάλειας που επιδιώκεται από τον Κώδικα, τελικά το πλοίο μάλλον είναι πιο ασφαλές, πιο αξιόπιστο και μπορεί να προσφέρει ποιοτικότερες υπηρεσίες.

→ Βελτιώνονται οι γνώσεις και οι ικανότητες του προσωπικού.

Ο Κώδικας ISM δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις ικανότητες και τις γνώσεις του προσωπικού. Απαιτεί την εξοικείωση κάθε μέλους του πληρώματος με την πολιτική της εταιρείας για το περιβάλλον και την αποφυγή τραυματισμού. Κατά την ναυτολόγηση του Ναυτικού στο πλοίο, ο ναυτικός θα εξοικειωθεί μέσα στο πρώτο εικοσιτετράωρο από τον υπεύθυνο αξιωματικό με τα συστήματα ασφαλείας του πλοίου, τα καθήκοντά του σε περίπτωση κινδύνου τον κώδικα I.S.P.S. καθώς επίσης θα ενημερωθεί σχετικά με τους κανόνες και πρακτικές ασφαλούς εργασίας. Στη συνέχεια και αφού ενημερωθεί με τα παραπάνω θα υπογράψει το έγγραφο εξοικείωσης (familiarization) το οποίο και αρχειοθετείται για όποτε ζητηθεί.

Ο κώδικας ISM προβλέπει και την διεξαγωγή γυμνασίων σύμφωνα με τους κανονισμούς της σημαίας που φέρει το πλοίο, στα οποία θα πρέπει να συμμετάσχει όλο το πλήρωμα. Σχετικά έγγραφα συντάσσονται και αρχειοθετούνται, επίσης γίνεται και σχετική αναφορά στο ημερολόγιο του πλοίου από τον πλοίαρχο.

⁷⁴ Anderson P., (2002)

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε ότι πολλές εταιρείες ακολουθούν πολιτικές επιπλέον εκπαίδευσης για το ανθρώπινο δυναμικό τους με τη διεξαγωγή σεμιναρίων στην εταιρεία ή μέσω εξωτερικών συνεργατών και αποστέλλουν εκπαιδευτικό υλικό πάνω στα πλοία. Το κάθε μέλος του πληρώματος περνά από ιατρικές εξετάσεις πριν τη ναυτολόγηση, για να διαπιστωθεί η καλή φυσική του κατάσταση.

→ **Επιτυγχάνεται καλύτερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση κινδύνου.**

Μέσα στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης της κάθε εταιρείας θα πρέπει να υπάρχουν σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για κάθε πιθανή περίπτωση συμβάντος που υπάρχουν συνήθως με την μορφή ερωτηματολογίου. Με τον τρόπο αυτό, ο αξιωματικός και σε συνδυασμό με την πραγματοποίηση γυμνασίων θα μπορεί να ενεργήσει άμεσα και θα λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου.

→ **Βελτίωση Διοικητικού Ελέγχου.**

Με την εφαρμογή του κώδικα προσεγγίζεται το ζήτημα της οργάνωσης της διοίκησης σχετικά με την αναγνώριση και διαχείριση κινδύνου. Με τον τρόπο αυτό τυχόν προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια, την συντήρηση και την διαχείριση ατυχημάτων θα αναγνωρίζονται άμεσα και θα λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα ώστε το πλοίο να είναι σύμφωνο με τους διεθνείς κανονισμούς.

→ **Υπάρχει συνολική επιθεώρηση πλοίου για τη διατήρηση του επιπέδου ασφάλειας.**

Στα πλαίσια πιστοποίησης του κώδικα τόσο η εταιρεία όσο και το πλοίο επιθεωρούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού D.O.C. και S.M.C. αντίστοιχα. Με την επιθεώρηση αυτή από ελεγκτή της Αρχής της σημαίας που φέρει το πλοίο γίνεται έλεγχος στα πιστοποιητικά του πλοίου και της εταιρείας καθώς επίσης ελέγχονται τα αρχεία που κρατούνται ως προς την συντήρηση του πλοίου, εργασίες ρουτίνας, βλάβες, σωστικά μέσα, εξοπλισμός που φέρει το πλοίο και αν βρίσκεται σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Έλεγχοι του εξοπλισμού, προγραμματισμός ταξιδιού, επισκευές, χρόνος ανάπαυσης του πληρώματος καθώς και ο καθημερινός τρόπος εργασίας για να διαπιστωθεί αν ακολουθούνται ασφαλείς πρακτικές.⁷⁵

→ **Ελαχιστοποιούνται οι αστοχίες υλικού μέσα από διαδικασίες ελέγχου και συντήρησης.**

Μέσα στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης που διαθέτει κάθε εταιρεία περιλαμβάνονται συγκεκριμένες οδηγίες για τη συντήρηση του πλοίου και των συστημάτων του με ερωτηματολόγια για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Υπάρχει περιγραφή του συστήματος το οποίο ακολουθεί η κάθε εταιρεία ως προς τον προγραμματισμό των εργασιών συντήρησης, επισκευών και εργασιών ρουτίνας. Τέλος, περιγράφονται τα μέτρα που λαμβάνονται για την αποφυγή ατυχημάτων κατά τις διαδικασίες ελέγχου και συντήρησης εξοπλισμού.

⁷⁵ Anderson P., (2002)

→ **Ανταγωνιστικότητα και βελτίωση λειτουργικού κόστους ανά πλοίο.**

Με την εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης ελαχιστοποιούνται ατυχήματα και περιστατικά ρύπανσης, το πλοίο είναι ασφαλές αξιόπιστο και καλοδιατηρημένο, με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιούνται κόστη από αστοχίες υλικού και καθυστερήσεις. Έτσι το πλοίο κερδίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά έναντι των υποβαθμισμένων πλοίων. Υπάρχει επίσης αξιόπιστη και ασφαλή μεταφορά του φορτίου και μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης από ζημιάς σε αυτό. Τέλος, μειώνονται τα ασφάλιστρα του πλοίου καθώς το πλοίο είναι πιο ασφαλές και απομακρύνεται το ενδεχόμενο ατυχήματος. Έτσι το πλοίο κερδίζει την εμπιστοσύνη των ναυλωτών και δραστηριοποιείται περισσότερο χρόνο στην αγορά σε όλους τους κύκλους της ναυτιλίας.

Μειονεκτήματα⁷⁶

❖ **Γραφειοκρατία**

Η εφαρμογή του συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης στο πλοίο και στο γραφείο, απαιτεί ένα μεγάλο αριθμό ερωτηματολογίων, εντύπων, οδηγιών και αρχειοθέτησης, ο οποίος είναι απαραίτητο να διατηρείται και από τις δύο πλευρές. Έντυπα συντήρησης, εκπαίδευσης, γυμνασίων, εξοπλισμού και επιθεώρησης, βλαβών, δοκιμών συστημάτων επικοινωνίας, φορτοεκφορτώσεων, ναυσιπλοΐας, Μηχανοστασίου, δεξαμενισμού, σωστικών μέσων, πλοηγού, ανάπαυσης του πληρώματος, αγκυροβολιάς και πρόσδεσης και ένας μεγάλος ακόμη αριθμός εντύπων και ερωτηματολογίων που βάση του κώδικα θα πρέπει να τηρούνται στο πλοίο και στο γραφείο. Πολλά από αυτά τα έντυπα θα πρέπει να συμπληρώνονται σε καθημερινή βάση, έτσι μερικές φορές έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει ο ανάλογος χρόνος για να γίνει αυτό, οπότε συμπληρώνονται μέσα σε ελάχιστο χρόνο μόνο και μόνο για να συμπληρωθούν είτε δεν συμπληρώνονται καθόλου τη στιγμή που πρέπει να συμπληρωθούν, αλλά αργότερα με σκοπό και μόνο την αρχειοθέτηση.

Αυτό γίνεται ιδιαίτερα εμφανές όταν το πλοίο προσεγγίζει στο λιμάνι όπου και πρέπει παράλληλα να πραγματοποιηθεί ένας πολύ μεγάλος αριθμός εργασιών παραλαβής ή εκφόρτωσης φορτίου, υπολογισμών, να ληφθούν προμήθειες, να γίνουν επιθεωρήσεις, να γίνει αλλαγή πληρώματος κτλ..

❖ **Κόστος**

Για την συμμόρφωση του γραφείου και του πλοίου για τη λειτουργία τους μέσα στα πλαίσια που ορίζονται από τον κώδικα απαιτείται κάποιο κόστος τόσο σε προσωπικό όσο και σε εκπαίδευση του πληρώματος, κάτι το οποίο είναι συχνά πολύ μεγάλο για μια εταιρεία ιδίως όταν αυτή είναι μικρή. Σε μια μικρή επιχείρηση με ένα ή δύο πλοία είναι πιθανό κάποιο άτομο να απασχολείται σε δύο ή και περισσότερες θέσεις. Με τον κώδικα ISM το κάθε άτομο κάνει μια συγκεκριμένη εργασία και είναι υπεύθυνο για τον τομέα του. Με τον τρόπο

⁷⁶ Anderson P., (2002)

αυτό αυξάνεται το προσωπικό του γραφείου οπότε αυξάνεται και το μέσω κόστος της εταιρείας. Επιπλέον, πολλές εταιρείες, για να ανταπεξέρχονται αποτελεσματικότερα οι εργαζόμενοι στα γραφεία και τα πληρώματα στα πλοία, όσο αναφορά την διαχείριση της ασφάλειας, πραγματοποιούν σεμινάρια είτε στο εσωτερικό της εταιρείας είτε τα αναθέτουν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις πράγμα το οποίο αυξάνει και άλλο το κόστος λειτουργίας.

Με την εφαρμογή του κώδικα σε πολλές εταιρίες δημιουργήθηκε κάποιος επιπλέον κόστος, για την συντήρηση του πλοίου, το οποίο πρέπει να διατηρείται σε ένα επίπεδο που να είναι σύμφωνο με τις αρχές του κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο για να εφαρμόσει το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης το οποίο περιλαμβάνει προγραμματισμό συντήρησης και επισκευών ανά συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα σε όλους τους τομείς του σκάφους, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δαπανήσει περισσότερα χρήματα, αφού οι επισκευές και η συντήρηση θα γίνονται πιθανός σε μικρότερα χρονικά διαστήματα από ότι πριν.

Με την εφαρμογή του κώδικα ISM αυξάνονται οι επιθεωρήσεις του πλοίου κάτι το οποίο συνεπάγεται σε επιπλέον κόστος και επιπλέον πιθανές μη συμμορφώσεις του πλοίου με τις απαιτήσεις του κώδικα πράγμα που σημαίνει καθυστερήσεις που και αυτές σε τελική ανάλυση είναι κόστος.

❖ Δυσκολίες εφαρμογής

Ο κώδικας ISM χαρακτηρίζεται από την γενικότητα και την ασάφεια του. Είναι γενικός και θα πρέπει να εφαρμόζεται σε από όλα τα είδη των πλοίων και των εταιρειών ανεξάρτητα από τον τύπο, μέγεθος κτλ.. Έτσι η προσαρμογή του στα δεδομένα της κάθε εταιρείας είναι κάτι το περίπλοκο και δημιουργεί πολλά σφάλματα στο κομμάτι αυτό. Πολλές φορές στη προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης από μια εταιρεία αυτό δεν ανταποκρίνεται πραγματικά στις ανάγκες της εταιρείας και τις απαιτήσεις του πλοίου, αλλά αποτελεί πιθανή αντιγραφή από σύστημα άλλης εταιρείας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, το σύστημα αυτό να είναι μόνο θεωρητικό και να μην καλύπτει την οργάνωση της εταιρείας και την πολιτική της.⁷⁷

4.4 Οφέλη και Συμπεράσματα από τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM

Πολλοί από τους στόχους του ISM Code απεικονίζονται από τα πρότυπα ποιότητας της σειράς ISO9000. Επομένως η συμμόρφωση με τον ISM Code επιφέρει πολλά από τα ίδια οφέλη με εκείνα της σειράς ISO 9000. Παρατηρείται ότι για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες, δεν είναι μόνος λόγος η κυβερνητικοί κανονισμοί που τις αναγκάζουν στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ISM Code. Είναι η ανάγκη για δημιουργία καλύτερων συνθηκών εργασίας, μιας επιχείρησης με ευρύτερο όριο κέρδους και ασφαλέστερο μέλλον.

⁷⁷ Anderson P., (2002)

Ένας μακροπρόθεσμος στόχος του ISO 9000 είναι η εξασφάλιση της ποιότητας μέσω μιας οργανωμένης και συστηματικής προσέγγιση της ασφάλειας για κάθε ναυτιλιακή εταιρείας και των πλοίων της. Τελικά, αυτή η προσέγγιση παγκοσμιοποιήθηκε μέσω της συνεπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για ασφάλεια και πρόληψης ρύπανσης.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE), εφαρμόζεται για μια δεκαπενταετία περίπου. Έτσι, είναι σχετικά νωρίς να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει. Από την παραπάνω όμως μικρή ανάλυση τους, γίνεται αντιληπτό, ότι στο ισοζύγιο πλεονεκτήματα - μειονεκτήματα, υπερέχουν σαφώς τα πλεονεκτήματα.

Τα οφέλη του κώδικα παρόλο ότι είναι βέβαιο ότι υπάρχουν είναι δύσκολο να αποτιμηθούν πλήρως, είναι όμως κοινά αποδεκτό ότι είναι πολύ σημαντικά, ιδίως σε θέματα διαχειριστικά και θέματα ασφάλειας. Τα οφέλη όμως αυτά γίνονται σχεδόν μηδαμινά σε εταιρίες οι οποίες συμμορφώνονται με τον κώδικα με μοναδικό σκοπό την πιστοποίηση αλλά δεν βρίσκονται μέσα στο πνεύμα του κώδικα.⁷⁸

⁷⁸ International Chamber of Shipping (ICS), (2019)

Κεφάλαιο 5^ο : Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

5.1 Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ίδρυση και πορεία)

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο της πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και την προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και τον ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους. Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936, αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται η εμπειριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε κυβερνήσεις.⁷⁹

Από την ίδρυση του μέχρι σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος έχει επιδείξει σημαντική δραστηριότητα μέσω της οποίας γνωμοδοτεί και διατυπώνει απόψεις με την βοήθεια των έμπειρων μελών του καθώς και μελών Εφοπλιστικών Ενώσεων, όπως και συνεργαζόμενων ναυτιλιακών ειδημόνων, σε σχέδια Νόμων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Κανονισμό Λιμένων και γενικά ναυτιλιακών θεμάτων. Η γνωμοδοτική δραστηριότητα του Επιμελητηρίου εκδηλώνεται επίσης και με την συμμετοχή εκπροσώπων του σε Επιτροπές, Συμβούλια, συσκέψεις και Ομάδες Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, άλλων υπουργείων, οργανισμών, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κλπ. Επίσης παρακολουθεί και μελετά θέματα τα οποία έχουν σχέση με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, πλαισιώνοντας παράλληλα με έμπειρα και ικανά στελέχη την Ελληνική αντιπροσωπεία σε διάφορες συνόδους Διεθνών Οργανισμών.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες των πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Η θητεία εκάστου μέλους είναι τετραετής, ενώ οι εκλογές πραγματοποιούνται ανά διετία για την ανανέωση 16 μελών και ακολούθως την εκλογή, από το Διοικητικό Συμβούλιο, Προέδρου, δύο Αντιπροέδρων και τεσσάρων μελών της Διοικούσας Επιτροπής.

Σήμερα το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, έχοντας την ευθύνη υποστήριξης του έργου και των συμφερόντων της πρώτης και μεγαλύτερης ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τις μεγαλύτερες του κόσμου, εντείνει τις προσπάθειες του για την ορθή διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, προωθώντας παράλληλα θέματα τα οποία απασχολούν έντονα την παγκόσμια ναυτιλία, όπως αυτά της ασφάλειας πλοίων και ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, της ναυτικής εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, κ.α.⁸⁰

⁷⁹ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2020)

⁸⁰ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2020)

5.2 Ιστορική αναδρομή

Επιχειρώντας μια αναδρομή στην ιστορία του Επιμελητηρίου, όπως καταγράφεται μέσα από τους τόμους των Πρακτικών των συνεδριάσεων των οργάνων του, καθώς και από άλλα ιστορικά έγγραφα, ανακαλύπτει κανείς ενδιαφέρουσες μαρτυρίες για τα γεγονότα σταθμούς της Ελληνικής Ναυτιλίας μέσα στην πορεία του χρόνου και καθώς εξελίσσεται η θεαματική άνοδος του Ελληνόκτητου στόλου προς την κορυφή της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Α' Περίοδος

Η πρώτη Γενική Συνέλευση του ΝΕΕ πραγματοποιήθηκε στις 18 Μαρτίου του έτους 1937 στην αίθουσα του Πειραιϊκού Συνδέσμου με την συμμετοχή 83 μελών.

Η συνέλευση ενέκρινε τον Οργανικό Κανονισμό του Επιμελητηρίου και εξέλεξε τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου το οποίο τέσσερις ημέρες αργότερα συγκροτήθηκε σε σώμα με Πρόεδρο τον Γεώργιο Εμπειρικό και Αντιπροέδρους τους Εμμανουήλ Μιχαλινό και Παναγή Γιαννουλάτο. Για την στέγαση του Επιμελητηρίου μισθώνεται κτίριο επί της πλατείας Κοραή στο οποίο επίσης φιλοξενείται το Γραφείο της Ναυτιλιακής Επιτροπής Βαλκανικής Συνεννόησης. Επίσης προσλαμβάνεται ο δικηγόρος Γεώργιος Δανιόλος ως νομικός σύμβουλος ο οποίος και συνέταξε τον πρώτο κανονισμό του ΝΕΕ αποτελούμενο από 40 άρθρα.

Μεταξύ των κυριότερων θεμάτων που απασχόλησαν το Διοικητικό Συμβούλιο στο πρώτο έτος λειτουργίας του ήταν η ίδρυση ναυτασφαλιστικού οργανισμού με συμμετοχή εφοπλιστικών κεφαλαίων καθώς και της Εθνικής Τραπέζης.

Την περίοδο εκείνη ο Ελληνικός στόλος αριθμούσε 599 ατμόπλοια ολικής χωρητικότητας 1,8 εκατομμυρίων κόρων και 714 ιστιοφόρα 55,5 χιλιάδων κόρων.

Το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετώπιζε τότε η εθνική ναυτιλία ήταν η μειωμένη ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών φορτηγών πλοίων έναντι πλοίων άλλων σημαίων, η οποία κατά κύριο λόγο οφείλετο στην «έλλειψιν προτιμήσεως εις τας Διεθνείς μεταφοράς λόγω παλαιότητας και ακαταλληλότητος δια την μεταφοράν πολυτίμων και ευπαθών φορτίων,» καθώς και στον «αποκλεισμόν της σημαίας μας παρά των εισαγωγικών κρατών τα οποία χρησιμοποιούσιν κατά προτίμησιν τα ιδικά των πλοία, εξαναγκαζομένων ούτως των Ελληνικών φορτηγών να προσφέρονται εις χαμηλοτάτας τιμάς.»⁸¹

Όσον αφορά την κρατική υποστήριξη, αυτή ήταν ανύπαρκτη επειδή «ο όγκος του φορτηγού μας στόλου είναι δυσαναλόγως υπέρτερος των εθνικών μας μεταφορικών αναγκών και συνεπώς το Ελληνικόν Κράτος δεν δύναται, μιμούμενον άλλα κράτη, να εφαρμόση πολιτικήν προστασίας της σημαίας.»

⁸¹ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Ως αποτέλεσμα, «το Ελληνικόν φορτηγόν ευρέθη μόνον να παλαίση εναντίον συναγωνιστών ισχυρώς προστατευομένων υπό της κρατικής αρωγής και μοιραίως παρεμερίσθη από τας ναυλαγοράς.» Η ίδρυση του Επιμελητηρίου συμπίπτει χρονικά με την δημιουργία του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με πρώτο Υφυπουργό τον Πειραιώτη νομομαθή Δευκαλίωνα Ρεδιάδη.

Η ατμόσφαιρα λίγο πριν από την έκρηξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περιγράφεται γλαφυρά στην Έκθεση Πεπραγμένων του Ναυτικού Επιμελητηρίου κατά την χρήση 1939-1940: «Η υφήλιος ολόκληρος ευρίσκεται επί ποδός πολέμου και δεν αρκεί παρά εις και μόνον σπινθήρ εις καίριον σημείον δια να εξαπολύση τας τεραστίας δυνάμεις του κακού αι οποίαι μέχρι σήμερον φαίνονται παραμένουσαι εν αδρανεία. Όλη αυτή η ανωμαλία ήτο επόμενο να επηρεάση βαθύτατα τας παγκοσμίους οικονομικάς σχέσεις αι οποίαι είναι τόσον ευαίσθητοι εις τας πολιτικάς διαταραχάς. Κατά πρώτον δε και κύριον λόγον την ναυτιλίαν, η οποία, ως το κατ' εξοχήν όργανον των διεθνών οικονομικών σχέσεων, υφίσταται αμεσώτερον και ταχύτερον τον αντίκτυπον πάσης ανωμαλίας».

Η κρίση έφερε σε ακόμη δυσμενέστερη θέση τον Ελληνικό στόλο με αποτέλεσμα τον παροπλισμό των περισσότερών μονάδων του. Τα ασφάλιστρα ανέβηκαν κατακόρυφα, ενώ παρατηρήθηκαν σοβαρά κρούσματα αρνήσεως των πληρωμάτων να συνεχίσουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, «είτε διότι ο προ του πολέμου καλλιεργηθείς φόβος περί τρομακτικών μέσων καταστροφής εκυρίευσε τους ναυτιλλομένους, είτε διότι ούτοι εθεώρησαν κατάλληλον την ευκαιρίαν να ικανοποιήσουν όσω το δυνατόν μεγαλυτέρας αξιώσεις». Το πρόβλημα περιορίστηκε στο ελάχιστο με παρέμβαση της κυβέρνησης η οποία καθόρισε ικανοποιητικά πολεμικά επιδόματα για τους ναυτικούς και παράλληλα θέσπισε αυστηρές κυρώσεις για τους παραβαίνοντες τις υποχρεώσεις τους ως μέλη πληρώματος πλοίου.

Επίσης ιδρύθηκε ο Οργανισμός Ασφαλίσεως πληρωμάτων κατά κινδύνων πολέμου ο οποίος χορηγούσε αποζημιώσεις για ατυχήματα σε ώρα υπηρεσίας, παρά το γεγονός ότι τα πληρώματα ήταν ήδη καλυμμένα για παρόμοιους κινδύνους από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς των πλοιοκτητών. Από την άλλη πλευρά όμως το Κράτος βρέθηκε στην ανάγκη να ζητήσει την έκτακτη οικονομική συμβολή της φορτηγού ναυτιλίας την οποία, «ο εφοπλιστικός κόσμος εν πλήρει επιγνώσει των υποχρεώσεών του απέναντι της πατρίδος απεδέχθη ομοθύμως.» Παράλληλα επιτάχθηκε και ένας ορισμένος αριθμός πλοίων για την εξασφάλιση των μεταφορικών αναγκών της χώρας.

Την περίοδο αυτή οι Έλληνες πλοιοκτήτες προέβησαν σε μαζικές πωλήσεις δεδομένου ότι οι τιμές των second-hand διατηρούντο σε υψηλά επίπεδα επειδή η Μεγάλη Βρετανία απαγόρευσε στους εθνικούς της πλοιοκτήτες να πωλούν τα πλοία τους σε αλλοδαπούς.⁸²

Η δράση του Ναυτικού Επιμελητηρίου στη δύσκολη εκείνη εποχή υπήρξε σαφώς καθορισμένη και σταθερά προσανατολισμένη προς τις κατευθύνσεις που εχάραξε από της ιδρύσεώς του: «Αιρόμενοι υπεράνω

⁸² Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

επαγγελματικών επιδιώξεων και των ατομικών συμφερόντων προσεπαθήσαμεν να κατατοπίσωμεν τους διοικούντας τα ναυτιλιακά μας πράγματα περί της ακριβούς καταστάσεως της ναυτιλίας μας επικαλούμενοι την Κρατική αρωγήν εκεί όπου αυτή ηδύνατο να παρασχεθή. Δυστυχώς δεν ησυχολήθημεν με ευχάριστα ζητήματα με τα οποία άλλαι προνομιούχαι ναυτιλιακαί οργανώσεις ξένων κρατών ησυχολούντο, δηλαδή με διανομήν επιχορηγήσεων, διότι η μικρά και πτωχή Ελλάς δεν είναι εις θέσιν να προβή εις τοιαύτας προστατευτικές χειρονομίας προς την φορτηγόν της ναυτιλίαν».

Τα ανωτέρω αναφέρει η Διοίκηση του ΝΕΕ με Πρόεδρο (από την 1.4.1939) τον Νικόλαο Γ. Λιβανό και Αντιπρόεδρο τον Μηνά Διακάκη στη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1940. Στη συνεδρίαση εκείνη τέθηκε για πρώτη φορά το ζήτημα της διεξαγωγής δαιτησιών στο Επιμελητήριο από τον Λουκά Νομικό ο οποίος είπε: «Παραλλήλως προς την άλλην δράσιν του, το Ναυτικόν Επιμελητήριον θα έδει ν' αναλάβη και την εκδίκασιν των διαφόρων ναυτιλιακών διαφορών, διότι, ως γίνεται σήμερον, η εκδίκαση των υποθέσεων τούτων παρά των κοινών δικαστηρίων όχι μόνο είναι βραδεία και πολυδάπανος αλλά και πολλάκις καταλήγει εις αποφάσεις ουχί δικαίας και τούτο διότι οι δικασταί στερούνται των ειδικών γνώσεων αι οποίαι είναι απαραίτητοι δια να κρίνη τις επί διαφορών ναυτιλιακής φύσεως.» Αμέσως κατόπιν ανατέθηκε στους νομικούς συμβούλους του Επιμελητηρίου ο καταρτισμός ειδικού κανονισμού περί δαιτησιών στο ΝΕΕ. Μεσολάβησε όμως ο πόλεμος και ο εν λόγω κανονισμός άργησε αρκετά χρόνια να τεθεί σε ισχύ, αφού εγκρίθηκε το 1948 με σχετικό Β.Δ.

Για την επιβίωση και πρόοδο της Ελληνικής ναυτιλίας στη διάρκεια της ανώμαλης κατάστασης του πολέμου, αλλά και μετά το πέρας αυτού, το ΝΕΕ απευθύνει παραίνεση στα μέλη του να ενισχύσουν τα προτερήματά τους και να εξαλείψουν τα ελαττώματά τους. Στον κατάλογο των προτερημάτων περιλαμβάνονται: «η εκ μακράς παραδόσεως επιχειρηματικότης μας περί της ναυτιλίας, η ευστροφία μας προς προσαρμογήν εις τας εκάστοτε μεταβαλλομένας περιστάσεις, η έμφυτος επιμονή των ναυτιλιακών μας επιχειρηματιών εις την θαλασσίαν επιχείρησιν παρά τας αποτόμους μεταπτώσεις της, τους κινδύνους της και τας συμφοράς της, και η ύπαρξις πυρήνος εμψύχου υλικού αποτελουμένου από πραγματικούς ναυτικούς διατηρούντας εισέτι τας υγιείς αρχάς του παρελθόντος, την συνείδησιν του καθήκοντος και την αγάπην προς το ναυτικό επάγγελμα.»⁸³

Όσον αφορά τα μειονεκτήματα, σε αυτά συγκαταλέγονται οι περιορισμένοι οικονομικοί πόροι των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η διασπορά της πλοιοκτησίας και η απουσία πνεύματος συνεργασίας μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών: «Εάν σήμερον η συγκρότησις του εμπορικού μας στόλου είναι η χειροτέρα όλων των σημαιών από απόψεως ποιοτικής του πλωτού υλικού, τούτο οφείλεται κατά μέγαν λόγον εις την ατομικήν φιλοδοξίαν του Έλληνος εφοπλιστού να δημιουργήση και ο πτωχότερος ιδίαν εφοπλιστική επιχείρησιν γινόμενος κάτοχος ενός οιουδήποτε πλοίου δι' ελαχίστων κεφαλαίων, αντί να συνεταιρισθή με άλλους συναδέλφους εις την ίδρυσιν βιωσίμου και ισχυράς επιχειρήσεως.»

⁸³ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Ως γνωστό, οι απώλειες πολέμου της Ελληνικής ναυτιλίας υπήρξαν βαρύτατες. Πάνω από 2.000 ναυτικοί που υπηρετούσαν σε Ελληνικά πλοία έχασαν τη ζωή τους, κυρίως από τορπιλισμούς Γερμανικών υποβρυχίων, ενώ άλλοι 2.500 κατέστησαν ανάπηροι εφ' όρου ζωής. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αποδεκατίσθηκε κατά τα δύο του τρίτα. Τα υπολείμματα του στόλου στο τέλος του πολέμου ήταν 154 πλοία συνολικής χωρητικότητας 532.000 κόρων.

Β' Περίοδος

Το Ναυτικό Επιμελητήριο δεν ανέστειλε την λειτουργία του στη διάρκεια της κατοχής, ούτε και στην μετέπειτα εξίσου ζοφερή περίοδο του εμφυλίου πολέμου. Τα όργανά του, εκτός από την Γενική Συνέλευση, συνέχισαν να συνεδριάζουν τακτικά, παρά το γεγονός ότι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και του τακτικού προσωπικού επιστρατεύθηκαν. Μοιραίως όμως, «η εν γένει δράσις του Επιμελητηρίου περιεστράφη εις ζητήματα τρεχούσης υπηρεσίας μη εμφανίζοντα γενικότερων ενδιαφέρον». ⁸⁴

Η πρώτη μεταπολεμική Γενική Συνέλευση πραγματοποιείται την 28η Ιανουαρίου 1949 με θέματα την λογοδοσία του Διοικητικού Συμβουλίου και εκλογή Διοικητικού Συμβουλίου για τα έτη 1949 και 1950. Σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 644/1948 που στο μεταξύ τροποποίησε τον νόμο του ΝΕΕ, το ΔΣ τώρα αποτελείται από δώδεκα μέλη που εκπροσωπούν την Ελληνική ναυτιλία ως εξής: πέντε την ποντοπόρο φορτηγό, δύο την Μεσογειακή φορτηγό, τρία την επιβατηγό και δύο την ιστιοφόρο.

Η Γενική Συνέλευση ψήφισε τον Εμμανουήλ Μιχαλινό ως Πρόεδρο και τους Ανδρέα Συνοδινό και Αναστάσιο Ποταμιάνο ως Αντιπροέδρους.

Την περίοδο εκείνη η Ελλάδα ήταν η ένατη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο με ολική χωρητικότητα εγγεγραμμένη στο εθνικό νηολόγιο περίπου 1.300.000 κόρους, η οποία χωρητικότητα υπολείπετο κατά μισό εκατομμύριο κόρους της προπολεμικής. Υπήρχε όμως ταυτόχρονα Ελληνόκτητη χωρητικότητα 3,5 εκατομμυρίων κόρων υπό ξένες σημαίες, ενώ άλλοι 200.000 κόροι ήταν υπό ναυπήγηση.

Προηγουμένως, το 1946 οι Έλληνες πλοιοκτήτες απέκτησαν με ευνοϊκούς όρους 100 πλοία τύπου Liberty από το πλεόνασμα του στόλου ανεφοδιασμού των ΗΠΑ. Τα πλοία εκείνα χαρακτηρίστηκαν «ευλογημένα» για την ανεκτίμητη συμβολή τους στην αναγέννηση της κατεστραμμένης από τον πόλεμο Ελληνικής ναυτιλίας.

Από τον Μάιο του 1949 η ναυτιλία εισήλθε σε περίοδο σοβαράς κρίσης με έντονα φαινόμενα προστατευτισμού σημαίας. Ως συνέπεια, το ένα τρίτο του Ελληνικού στόλου παροπλίσθηκε.

Η έκθεση πεπραγμένων του ΝΕΕ του ίδιου έτους αναφέρει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

⁸⁴ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

«- Ησχολήθη με την κατάρτιση ενιαίου τύπου ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής μεσογειακών ατμοπλοίων και πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων.
– Απήυθνε επανειλημμένα έγγραφα προς την Συνταγματική Επιτροπή όπως προνοήση εις το Νέον Σύνταγμα δια την δι' ειδικού Νόμου ίδρυσιν Ναυτιλιοδικείων εις τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται η υπό ειδικών δικαστών ορθή και ταχεία λύσις των ναυτλιακών διαφορών.
– Παρενέβη εις το ζήτημα της μειώσεως των εξόδων μεταφορτώσεως εν τω λιμένι Πειραιώς και συνέβαλε εις την σημαντικήν μείωσιν αυτών.»

Η κρίση διήρκεσε δύο χρόνια και τερματίστηκε όταν με τον πόλεμο της Κορέας αναζωπυρώθηκαν οι διεθνείς μεταφορές. Το 1951 ήταν έτος επανακάμψεως της Ελληνικής ναυτιλίας και σημαντικής αύξησης του στόλου. Η Ελληνική σημαία όμως εξακολουθεί να είναι μη ανταγωνιστική με αποτέλεσμα την δυσανάλογη αύξηση των Ελληνόκτητων πλοίων υπό ξένες σημαίες.⁸⁵

Το θέμα της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου απασχολεί το Επιμελητήριο καθώς και την κυβέρνηση η οποία συγκροτεί διακομματική επιτροπή για την λήψη μέτρων. Τα μέτρα που λαμβάνονται αφορούν την φορολογία των πλοίων «επί βάσεων ορθών και δικαίων», την σύνθεση των πληρωμάτων και την ίδρυση Δημοσίων Ναυτικών Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών. Η ΕΕΕ και η ΠΝΟ υπογράφουν την πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.

Εντωμεταξύ, η Ελληνόκτητη χωρητικότητα φθάνει τα 6,5 εκατομμύρια τόνους, ήτοι το 7,5 % της παγκοσμίου χωρητικότητας, γεγονός που καθιστά την Ελλάδα τρίτη ναυτλιακή δύναμη στον κόσμο.

Νέος Πρόεδρος στη Γενική Συνέλευση της 28ης Ιανουαρίου 1953 εκλέγεται ο Αντώνιος Δημάδης ο οποίος θα παραμείνει στη θέση αυτή επί μια δεκαετία, ενώ ο Ανδρέας Συνοδινός και ο Αναστάσιος Ποταμιάνος επανεκλέγονται ως Αντιπρόεδροι. Μέσα στο ίδιο έτος θεσπίζεται το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953 «περί επενδύσεων και κεφαλαίων εκ του εξωτερικού» που βοήθησε αποφασιστικά στον επαναπατρισμό των Ελληνόκτητων πλοίων.

Σημαντικό γεγονός της δεκαετίας του '50 με σοβαρές επιπτώσεις στη ναυτιλία ήταν η κρίση του Σουέζ το 1956. Σε γενικές γραμμές όμως η εν λόγω δεκαετία χαρακτηρίστηκε από παρατεταμένες περιόδους καλής ναυλαγοράς με συνέπεια τις αθρόες παραγγελίες νέων πλοίων από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Έτσι, στο τέλος του 1959 ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έφθασε τα 1.520 πλοία ολικής χωρητικότητας 12,2 εκατομμυρίων κόρων και το μερίδιό του στον παγκόσμιο στόλο ξεπέρασε το 10 %. Την ίδια περίπου περίοδο, το φορτηγό πλοίο «Βασίλισσα του Ατλαντικού» γίνεται το 1.000ό (χιλιοστό) πλοίο υπό την κυανόλευκη.⁸⁶

Την 2α Ιουλίου 1963 συγκαλείται στο ΝΕΕ έκτακτη Γενική Συνέλευση μετά τον αιφνίδιο θάνατο του Προέδρου του Αντωνίου Δημάδη.

⁸⁵ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

⁸⁶ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Ο Άλκιμος Γράτσος εκλέγεται παμπηφεί από την συνέλευση ως νέος Πρόεδρος του Επιμελητηρίου. Πρώτο μέλημα του Αλκίμου Γράτσου ήταν η ενδυνάμωση των υπηρεσιών του ΝΕΕ με νέο προσωπικό γιατί στο μεταξύ αυξήθηκε σημαντικά ο όγκος των εργασιών του. Έτσι, με τον Νόμο 4512 του 1966 τροποποιείται και εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία του ΝΕΕ

Προηγουμένως, τον Απρίλιο του 1965 το Επιμελητήριο μετακομίζει σε ιδιότητα γραφεία επί της οδού Κολοκοτρώνη 100.

Ήταν περίοδος έντονης δράσης του ΝΕΕ που εκδηλώθηκε με την εκπόνηση μελετών, την έκδοση ναυτιλιακών βιβλίων (Ελληνικοί Λιμένες, Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Ναυτεργασιακά Διατάξεις του ΚΙΝΔ, Δελτίο της Ναυτιλίας), την συμμετοχή για πρώτη φορά με εκπροσώπους του στον ΙΜΟ (τότε ΙΜCO).

Παράλληλα με την γνωμοδοτική του αρμοδιότητα, το Επιμελητήριο προωθεί τον θεσμό της διαιτησίας: Ο Πρόεδρος ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση της 29ης Ιανουαρίου 1965 ότι υπάρχει «αύξουσα τάσις όπως συμπεριληφθή εις τα ναυλοσύμφωνα ρήτρα προβλέπουσα την δια της διαιτησίας του Ναυτικού Επιμελητηρίου επίλυσιν των ναυτιλιακών διαφορών».

Στη δεκαετία του '60 συνεχίσθηκε η αύξηση του Ελληνόκτητου στόλου και η ανανέωσή του με σύγχρονα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, κυρίως δεξαμενοπλοίων και μεικτού φορτίου (ΟΒΟ), ως συνέπεια της κρίσεως στη Μέση Ανατολή και του κλεισίματος της Διώρυγας του Σουέζ. Ο επαναπατρισμός των πλοίων και των γραφείων των Ελλήνων πλοιοκτητών έλαβε μαζική μορφή ως αποτέλεσμα μιας σειράς νόμων (89/1967, 378/1968, 465/1968) που δημιούργησαν ευνοϊκές συνθήκες για την διαχείριση του στόλου από τον Πειραιά.

Η έκθεση πεπραγμένων του ΝΕΕ για το 1969 χαρακτηριστικά αναφέρει: «Η λήξις του έτους 1969, του αποκληθέντος δικαίως ως έτους της Ελληνικής Ναυτιλίας, ευρίσκει την Ελληνικήν Εμπορικήν Ναυτιλίαν κυριαρχούσαν εις τας θαλάσσας και ισχυροτέραν όσον ποτέ άλλοτε. Τούτο ασφαλώς οφείλεται ένθεν μεν εις την υπό της Κυβερνήσεως εφαρμοσθείσαν ρεαλιστικήν και τολμηράν ναυτιλιακήν πολιτικήν, εκείθεν δε εις το δημιουργικόν δαιμόνιον των εφοπλιστών μας.»

Η δύναμη του Ελληνόκτητου στόλου διπλασιάστηκε εντός της δεκαετίας φθάνοντας τα 3.057 πλοία ολικής χωρητικότητας 27 εκατομ. κόρων και κατακτώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως. Επί πλέον, οι παραγγελίες των Ελλήνων για νέα πλοία ανέρχονται στις 300, συνολικής χωρητικότητας 13 εκατομ. dwt.⁸⁷

Γ' Περίοδος

Η κυκλική διακύμανση της ναυλαγοράς ήταν το χαρακτηριστικό στοιχείο της ναυτιλίας κατά την δεκαετία του '70 που σημάδεψαν περίοδοι ευφορίας αλλά

⁸⁷ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

και κρίσεως, όπως αυτή του 1974 που οφείλετο στην πετρελαϊκή κρίση και στην παγκόσμια οικονομική ύφεση.

Μετά από πολύχρονη και εποικοδομητική θητεία στο αξίωμα του Προέδρου, ο Άλκιμος Γράτσος παραδίδει την σκυτάλη στον Νικόλαο Νομικό τον οποίο εκλέγει η Γενική Συνέλευση της 31ης Ιανουαρίου 1977. Αντιπρόεδρος εκλέγεται ο Γεώργιος Χανδρής και Γενικός Γραμματέας ο Παύλος Σαρλής.

Με στόχο την αναβάθμιση του ρόλου του Επιμελητηρίου τροποποιείται η νομοθεσία του με τον Νόμο 989 του 1979. Μεταξύ άλλων, καταργείται η Γενική Συνέλευση και ανώτατο όργανο του ΝΕΕ είναι στο εξής το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο διευρύνεται σε 32μελές για την πληρέστερη εκπροσώπηση των επιμέρους κατηγοριών της Ελληνικής Ναυτιλίας. Συγκροτείται η Διοικούσα Επιτροπή για την αντιμετώπιση των τρεχουσών υποθέσεων του ΝΕΕ.

Το 1983 το ΝΕΕ γίνεται μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου, γεγονός που του δίνει την δυνατότητα συμμετοχής και πληρέστερης παρακολούθησης των διεθνών θεμάτων που αφορούν τη ναυτιλία.⁸⁸

Η δεκαετία του ογδόντα άρχισε με τους καλύτερους αιώνες και ο Ελληνικής σημαίας εμπορικός στόλος έφθασε το 1981 να αριθμεί 3.920 πλοία ολικής χωρητικότητας 42,7 εκατομ. κόρων. Ήταν και συνεχίζουν να είναι αριθμοί ρεκόρ για το εθνικό μας νηολόγιο.

Την σύντομη περίοδο ευφορίας διαδέχτηκε η χειρότερη και η πλέον παρατεταμένη κρίση που γνώρισε η ναυτιλία ως αποτέλεσμα της διεθνούς οικονομικής ύφεσης και της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Ο κόλπος της Ελευσίνας όπου δημιουργήθηκε αδιαχώρητο από παροπλισμένα πλοία έδινε με τον καλύτερο τρόπο την εικόνα της κρίσεως. Οι ναυτιλίες όλου του κόσμου, μη εξαιρουμένης της Ελληνικής, υπέστησαν βαρύ πλήγμα. Το ίδιο και οι ναυτιλιακές τράπεζες. Στην Ελλάδα επιπλέον δημιουργήθηκε ο Νόμος 1376/83, γνωστός ως «ανακύκλωση», που επέφερε το τελειωτικό χτύπημα στην Ελληνική σημαία με την μαζική έξοδο των πλοίων προς άλλες σημαίες με στόχο την επιβίωση. Οι πωλήσεις και οι διαλύσεις πλοίων εκείνη την εποχή έφθασαν σε ύψη ρεκόρ. Το μόνο θετικό, εάν είναι δυνατόν να υπάρξει κάτι θετικό από μια κρίση, ήταν η θεαματική ανανέωση του Ελληνόκτητου στόλου ως αποτέλεσμα της μεγάλης κινητικότητας στην αγορά των αγοραπωλησιών καθώς και των διαλύσεων.

Εντωμεταξύ, την 15η Φεβρουαρίου 1984 εκλέγεται Πρόεδρος στο ΝΕΕ ο Κωνσταντίνος Φαφαλιός. Δύο χρόνια αργότερα το Επιμελητήριο εορτάζει την πεντηκοστή του επέτειο και το γεγονός σημαδεύεται από μια επιτυχημένη Ημερίδα στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, την 6η Μαρτίου 1986, με την συμμετοχή μελών της κυβερνήσεως και διακεκριμένων ομιλητών. Σκοπός της ημερίδας ήταν η προώθηση των προτάσεων του ΝΕΕ, καρπός συλλογικής εργασίας, «για μια εθνική ναυτιλιακή πολιτική».

⁸⁸ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Την 13η Φεβρουαρίου 1988 εκλέγεται Πρόεδρος ο Γεώργιος Λαναράς στη διάρκεια της θητείας του οποίου μηχανοργανώνονται οι υπηρεσίες του Επιμελητηρίου και ιδρύεται δανειστική βιβλιοθήκη προς εξυπηρέτηση των μελών και παντός ενδιαφερομένου για μελέτη και έρευνα ναυτιλιακών θεμάτων.

Επόμενος Πρόεδρος είναι ο Κωνσταντίνος Κομνηνός ο οποίος αναλαμβάνει την 17η Φεβρουαρίου 1992 μετά την εκλογή του από το Διοικητικό Συμβούλιο. Ανταποκρινόμενο στον προβληματισμό των μελών του για θέματα ναυτικής ασφαλείας και ασφαλίσεων, το NEE διοργανώνει στις 2 Νοεμβρίου 1992 σεμινάριο για τα P&I Clubs όπου διεξάγεται επικοινωνιακή συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων με εκπροσώπους των κυριότερων αλληλασφαλιστικών οργανισμών. Την 3η Απριλίου 1995 το Επιμελητήριο μεταστεγάζεται σε νέο χώρο επί της Ακτής Μιαούλη 65 όπου δημιουργούνται σύγχρονες και άνετες εγκαταστάσεις με στόχο την αναβάθμιση της λειτουργίας του.⁸⁹

Το εξηκοστό έτος του NEE αρχίζει με την εκλογή στο αξίωμα του Προέδρου του Γεωργίου Γράτσου, την 15η Φεβρουαρίου 1996.

Η Ελληνική ναυτιλία μετά την τελευταία κρίση ακολουθεί σταθερή ανοδική πορεία με τον Ελληνόκτητο στόλο να κατακτά την κορυφή παγκοσμίως και να εδραιώνει την θέση αυτή χρόνο με τον χρόνο φθάνοντας να αριθμεί, τον Μάρτιο 1996, 3.246 πλοία συνολικής χωρητικότητας 129,7 εκατομ. dwt. Η χωρητικότητα αυτή αντιπροσωπεύει ποσοστό 16,3 % της παγκοσμίου.

Τα τελευταία χρόνια η διεθνής ναυτιλία έχει εισέλθει σε περίοδο αλλαγών που χαρακτηρίζονται από αυξημένες απαιτήσεις ποιότητας των πλοίων και του τρόπου διαχειρίσεώς των, με στόχο την μεγαλύτερη ασφάλεια στη θάλασσα και την αποτελεσματικότερη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το γεγονός απαιτεί ένταση των προσπαθειών του Ναυτικού Επιμελητηρίου για την καλύτερη προσαρμογή της Ελληνικής ναυτιλίας στο νέο περιβάλλον.

Την 1η Φεβρουαρίου 1997 τίθεται σε ισχύ η αναθεωρημένη ΔΣ STCW, ενώ την 1η Ιουλίου 1998 αρχίζει η υποχρεωτική εφαρμογή σε εταιρείες και πλοία του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης ISM code.

Τον Σεπτέμβριο του 1998, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και η διοίκηση του Χρηματιστηρίου Αθηνών καταρτίζουν νομοσχέδιο που θέτει προϋποθέσεις για την είσοδο της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ. Στα πλαίσια της βελτίωσης της ασφαλείας των bulk carriers, το NEE υποβάλλει στο YEN μελέτη με θέμα "Operational measures for avoiding dangerous situations in extreme weather conditions", η οποία ακολούθως υποβάλλεται στον IMO (1998). Επίσης εντός του ίδιου έτους, το NEE διοργανώνει ημερίδα για τα bulk carriers σε συνεργασία με τους νηογνώμονες ABS και Lloyd's Register. Άλλα θέματα για τα οποία το Επιμελητήριο υπέβαλε προτάσεις αρμοδίως στο τέλος της χιλιετίας ήταν η λειτουργία της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης

⁸⁹ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Περάματος, η αναμόρφωση του Νόμου 438/76 περί επαγγελματικών σκαφών τουρισμού και η μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ.⁹⁰

Την 12η Δεκεμβρίου του 1999, το δεξαμενόπλοιο Erika βυθίζεται εξαιτίας κακοκαιρίας ανοικτά της βορειοδυτικής ακτής της Γαλλίας προκαλώντας σημαντική θαλάσσια ρύπανση. Με αφορμή το ατύχημα, παρατηρείται σπουδή ανάληψης νομοθετικής πρωτοβουλίας σε κοινοτικό επίπεδο για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων την οποία το ΝΕΕ θεωρεί ότι είναι πρώιμη καθόσον δεν έχουν μελετηθεί τα αίτια και τα δεδομένα του ατυχήματος.

Δ' Περίοδος

Η νέα χιλιετία αρχίζει στο Επιμελητήριο με την εκλογή του Σπύρου Αλεξανδράτου στην Προεδρία την 23η Φεβρουαρίου του 2000. Ο κύριος στόχος του ΝΕΕ παραμένει η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

Την 12η Ιουνίου του 2000, αντιπροσωπεία του Επιμελητηρίου επισκέπτεται για πρώτη φορά τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας. Το υπόμνημα που επιδόθηκε στον Ανώτατο Πολιτειακό παράγοντα της χώρας καταλήγει ως εξής: «Γνωρίζοντας το ενδιαφέρον σας για οτιδήποτε προβάλλει την Ελλάδα και τις ελληνικές σχέσεις, πιστεύουμε ότι θα ασκήσετε την επιρροή σας προκειμένου να ληφθούν θετικά μέτρα από το κράτος για την ενίσχυση του εθνικού νηολογίου.»

Την 26η Σεπτεμβρίου του 2000, η Ελλάδα συγκλονίζεται από το ναυάγιο του οχηματαγωγού-επιβατηγού πλοίου Express Samina με 81 θύματα έξω από το λιμάνι της Πάρου. Ο Παντελής Σφηνιάς, διευθύνων σύμβουλος της πλοιοκτήτριας εταιρείας και επί εικοσαετία μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΕΕ, αυτοκτονεί δύο μήνες μετά το ναυάγιο. Το ατύχημα οδηγεί σε αλλαγές του νομοθετικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με τον Νόμο 2932 του 2001, στην διαμόρφωση του οποίου συμβάλλει το ΝΕΕ με προτάσεις και παρατηρήσεις.⁹¹

Προς διευκόλυνση των μελών του για την εφαρμογή των νέων διατάξεων της ΔΣ STCW, το ΝΕΕ εκδίδει ειδικό εγχειρίδιο.

Την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 εκδηλώνονται πρωτοφανείς τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ με αποτέλεσμα την θέσπιση αυστηρών μέτρων κατά της τρομοκρατίας που επηρεάζουν και την διεθνή ναυτιλία, μέσω του ISPS Code του IMO.

Κατόπιν παραινήσεων του ΝΕΕ και της ΕΕΕ, τον Ιανουάριο του 2002 η Κυβέρνηση προβαίνει σε νομοθετικές ρυθμίσεις φορολογίας πλοίων και ναυτικών που βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας.

⁹⁰ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

⁹¹ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Στις 19 Νοεμβρίου 2002 το δεξαμενόπλοιο Prestige με φορτίο 77.000 τόνων αργού πετρελαίου βυθίζεται 140 μίλια ανοικτά των δυτικών Ισπανικών ακτών κατά τη διάρκεια ρυμούλκησης του μακριά από τις ακτές με διαταγή των Ισπανικών αρχών. Το ατύχημα μεταξύ άλλων εγείρει το ζήτημα των λιμένων καταφυγής και επιταχύνει την σταδιακή απόσυρση των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα θέματα αυτά απασχολούν το Επιμελητήριο υπό την ιδιότητά του ως επισήμου συμβούλου της Πολιτείας για θέματα ναυτιλίας.⁹²

Στο πρώτο εξάμηνο του 2003, η Ελληνική ναυτιλία έκανε έντονη την παρουσία της διεθνώς με την Ελληνική Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έβαλε το στίγμα της στην Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, και την εκλογή του κ. Ευθυμίου Μητρόπουλου στη θέση του Γενικού Γραμματέα του IMO στις 18 Ιουνίου.

Μεταξύ των θεμάτων που απασχολούν το Επιμελητήριο στο τρέχον έτος περιλαμβάνονται η διαμόρφωση του Νόμου 3182/03 για την Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής, το σχέδιο καταστατικού για την Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης της Ζώνης Περάματος και το πλαίσιο εφαρμογής του ISPS Code σχετικά με το οποίο εξέδωσε εγχειρίδιο με εγκυκλίους οδηγιών. Επίσης διοργάνωσε σεμινάριο για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων με θέμα του ελέγχους των πλοίων στα λιμάνια στα πλαίσια του MOU, καθώς και συνεστιάση στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος με επίσημο προσκεκλημένο και ομιλητή τον Υπουργό Οικονομίας & Οικονομικών.

Την 2α Σεπτεμβρίου 2004 φεύγει πρόωρα και απροσδόκητα από τη ζωή ο Σπύρος Αλεξανδράτος ο οποίος έξι μήνες νωρίτερα είχε επανεκλεγεί Πρόεδρος του NEE. Καθήκοντα Προέδρου ασκεί προσωρινά ο Α' Αντιπρόεδρος κ. Λουκάς Φαφαλιός ο οποίος προωθεί τις διαδικασίες εκλογής νέου Προέδρου. Έτσι την 1η Οκτωβρίου 2004, το Διοικητικό Συμβούλιο του NEE σε έκτακτη συνεδρίαση και αφού εφαρμόστηκαν οι προβλεπόμενες από τον Νόμο 989/79 διαδικασίες, εκλέγει Πρόεδρο τον κ. Γεώργιο Γράτσο ο οποίος ήταν Πρόεδρος την περίοδο 1996-2000.

Το NEE αναθέτει στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς την εκπόνηση μελέτης για το Ναυτεργατικό Δυναμικό και το κόστος επάνδρωσης του Ελληνικού πλοίου. Η μελέτη αποδεικνύει τεκμηριωμένα ότι υπάρχει σημαντικό έλλειμμα ανταγωνιστικότητας στα πλοία υπό την Ελληνική σημαία. Υποβάλλεται ολοκληρωμένη πρόταση για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στα Υπουργεία Ανάπτυξης και Ναυτιλίας.

Με σειρά εγγράφων αλλά και προφορικώς προς το YEN, το NEE διαμαρτύρεται για την προνομιακή μεταχείριση εταιρειών στο ΣΕΜΠΟ σε βάρος άλλων. Υποβάλλονται προτάσεις για την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος. Τον Δεκέμβριο του 2005 εγκαινιάζεται η ανακαινισμένη αίθουσα εκδηλώσεων της ΑΕΝ Κεφαλονιάς, έργο που πραγματοποιήθηκε με δωρεά του NEE και της ΕΕΕ στη μνήμη του Προέδρου Σπύρου Αλεξανδράτου.

⁹² Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Στις αρχαιρεσίες της 23ης Φεβρουαρίου 2006 επανεκλέγεται Πρόεδρος του ΝΕΕ ο κ. Γεώργιος Γράτσος. Την 5η Απριλίου 2006 εορτάζεται για πρώτη φορά η «Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού». Ο ετήσιος εορτασμός της Ημέρας Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού, που αποτελεί πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου, έχει στόχο:⁹³

1. να τιμήσει την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, και συγκεκριμένα τους ναυτικούς της, τους επιχειρηματίες της θάλασσας, και τους εργαζόμενους στις ναυτιλιακές εταιρίες και σε εκείνες που συναλλάσσονται με αυτές,
2. να ενημερώσει τον Ελληνικό λαό για την μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας μας και για τον παγκόσμιο ρόλο που αυτή διαδραματίζει, και
3. να ενημερώσει την Ελληνική νεολαία ότι η σταδιοδρομία στις θέσεις αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού μας αποτελεί μια αξιόλογη επαγγελματική επιλογή.

Στα πλαίσια του εορτασμού πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερη επιτυχία Ημερίδα στο Ίδρυμα Ευγενίδου στις 30 Μαρτίου 2006 την οποία τίμησαν ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κάρολος Παπούλιας και ο Γενικός Γραμματέας του IMO κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος.

Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους το ΝΕΕ διοργανώνει σεμινάριο με θέμα: Γνώση, Προετοιμασία και Τεχνική Υποστήριξη για τις ναυτιλιακές εταιρείες του Πειραιά. Μεταξύ των στόχων του σεμιναρίου είναι η ενημέρωση των διευθυντικών στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών για το εύρος της τεχνολογίας και γνώσης που απαιτεί η σύγχρονη ναυτιλία.

Ύστερα από διάλειμμα πολλών ετών στην διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών στο Ναυτικό Επιμελητήριο, εντός του 2007 λαμβάνονται τέσσερα αιτήματα για διαιτησία στο ΝΕΕ. Το 2007 το ΝΕΕ συστήνει αστική εταιρεία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα υπό την επωνυμία «ΝΑΥΣ – Ναυτιλιακής Ανάπτυξης Υποστήριξης και Συνεργασίας» για την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των στόχων του για μελέτες, συμμετοχή σε προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλπ. Εορτάζεται για δεύτερη συνεχή χρονιά η Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού στα πλαίσια της οποίας, εκτός της καθιερωμένης Ημερίδας στο Ίδρυμα Ευγενίδου, διανέμεται ενημερωτικό φυλλάδιο σε όλα τα σχολεία Μέσης Εκπαίδευσης της χώρας με στόχο την πληροφόρηση των νέων για την δυνατότητα επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας στο Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό.

Στις αρχαιρεσίες της 20ης Φεβρουαρίου 2008 επανεκλέγεται Πρόεδρος του ΝΕΕ ο κ. Γεώργιος Γράτσος. Τον ίδιο μήνα, ο Ελληνόκτητος στόλος καταγράφει νέα εντυπωσιακή αύξηση ξεπερνώντας για πρώτη φορά τα 4.000 πλοία (4.173 πλοία άνω των 1.000 κοχ συνολικής χωρητικότητας 260 εκατομ. dwt που είναι διπλάσια αυτής του 1998). Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι οι παραγγελίες από Έλληνες πλοιοκτήτες την περίοδο αυτή ανέρχονται στα 1.054 πλοία. Όμως, οι εξαιρετικά καλές συνθήκες στη ναυλαγορά των τελευταίων ετών επηρεάζονται δυσμενώς από την πρωτοφανή κρίση στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα. Παρατηρείται κάθετη πτώση της ναυλαγοράς, κυρίως του ξηρού φορτίου. Ο Baltic Dry Index από τις 11.793

⁹³ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

μονάδες του Μαΐου του 2008, υποχωρεί στις 663 μονάδες τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους.

Εντωμεταξύ, το NEE επιδεικνύει γόνιμη δραστηριότητα στο τρέχον έτος. Μεταξύ άλλων, διεκπεραιώνει με επιτυχία τρεις υποθέσεις ναυτικής διαιτησίας και διοργανώνει Ημερίδα για τη Ναυτική Διαιτησία στο Ίδρυμα Ευγενίδου στις 11 Δεκεμβρίου 2008. Επίσης, ενόψει των συζητήσεων στον IMO για τις εκπομπές καυσαερίων από πλοία, το NEE με την συνεργασία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου προβαίνει σε μελέτη των εκπομπών καυσαερίων ανά κατηγορία και μέγεθος πλοίου. Στην πραγματοποίηση της μελέτης συμβάλλουν αποφασιστικά εταιρείες-μέλη του NEE με υποβολή σχετικών στοιχείων που αφορούν τα υπό την διαχείριση τους πλοία.⁹⁴

⁹⁴ Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, (2022)

Κεφάλαιο 6^ο : Blue Star Ferries – Ανάλυση και Σχολιασμός

6.1 Blue Star Ferries

Η Blue Star Ferries S.A. (Α.Ε.) είναι ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίων στην Ελλάδα και την ευρύτερη Μεσόγειο. Η συγκεκριμένη εταιρεία είναι θυγατρική του Attica Group και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές – πλοιοκτήτριες εταιρείες στην Ελλάδα και ιδρύθηκε το έτος 2000 με έδρα την Αθήνα. Εξυπηρετεί δρομολόγια μεταξύ του Πειραιά και του Αιγαίου Πελάγους. Ο στόλος της Blue Star Ferries αποτελείται από 11 επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία. Δημιούργησε επίσης το Attica Group στο οποίο συμμετέχουν οι ακόλουθες εταιρείες: Blue Star Ferries, Hellenic Seaways, Superfast Ferries. Επιπλέον, το 2018 εξαγόρασε την ναυτιλιακή εταιρία Hellenic Seaways. Τον Ιούλιο του 2019 άρχισε να δραστηριοποιείται και με μεταφορές οχημάτων και εμπορευμάτων με το πλοίο Ro/Ro Blue Carrier I το οποίο κάνει δρομολόγια στις Κυκλάδες τα Δωδεκάνησα και το ανατολικό Αιγαίο. Τον Ιανουάριο του 2020 τοποθέτησε στον στόλο της πλοία Ro/Pax Blue Star Myconos και Ro/Pax Blue Star Chios. Καταληκτικά, η συνεισφορά της στον τουρισμό τα τελευταία χρόνια είναι αναμφισβήτητη.⁹⁵

6.2 Ο στόλος της Blue Star Ferries

Με την πάροδο του χρόνου ο στόλος της εταιρείας Blue Star Ferries κατάφερε να μεγαλώσει σε μεγάλο βαθμό. Πλέον μέχρι και σήμερα απαρτίζεται από τα εξής πλοία:

- **Blue Star 1:** έτος κατασκευής→2000 τέθηκε σε λειτουργία→2000
- **Blue Star 2:** έτος κατασκευής→2000 τέθηκε σε λειτουργία→2000
- **Blue Star Paros:** έτος κατασκευής→2002 τέθηκε σε λειτουργία→2002
- **Blue Star Naxos:** έτος κατασκευής→2002 τέθηκε σε λειτουργία→2002
- **Blue Star Delos:** έτος κατασκευής→2011 τέθηκε σε λειτουργία→2011
- **Blue Star Chios:** έτος κατασκευής→2007 τέθηκε σε λειτουργία→2020
- **Blue Star Patmos:** έτος κατασκευής→2012 τέθηκε σε λειτουργία→2012

⁹⁵ Βικιπαίδεια, (2021)

- **Blue Star Myconos:** έτος κατασκευής→2005 τέθηκε σε λειτουργία→2020
- **Blue Horizon:** έτος κατασκευής→1987 τέθηκε σε λειτουργία→2000
- **Blue Galaxy:** έτος κατασκευής→1992 τέθηκε σε λειτουργία→2015
- **Blue Carrier 1:** έτος κατασκευής→2000 τέθηκε σε λειτουργία→2019
- **Diagoras:** έτος κατασκευής→1990 τέθηκε σε λειτουργία→2006

Τα συγκεκριμένα πλοία κατασκευάστηκαν με τέτοια χωρητικότητα ώστε να είναι δυνατή η συγκέντρωση στα πλοία αυτά αριθμός επιβατών, ο οποίος είναι άνω των 1.450 ατόμων. Το μοναδικό, όμως, από αυτά τα πλοία που έχει το μεγαλύτερο αριθμό χωρητικότητας επιβατών είναι το Blue Star Delos που μπορεί να δεχθεί συνολικά 2.400 επιβάτες. Από την άλλη, το πλοίο που έχει το μικρότερο δυνατό αριθμό επιβατών είναι το Blue Carrier 1 που ο ανώτερος αριθμός επιβατών είναι 12.⁹⁶

Βέβαια, εκτός από τα παραπάνω πλοία η Blue Star Ferries διέθετε και κάποια άλλα πλοία, τα οποία είτε αποσύρθηκαν είτε εξαγοράστηκαν από άλλες εταιρείες του ιδίου κλάδου. Αυτά είναι τα εξής:

- Blue Bridge (2000-2004) (έγινε Duba Bridge με την United Maritime Egypt)
- Blue Island (2000-2001) (αποσύρθηκε ως Merdif 1)
- Blue Galaxy (2000-2001) (αποσύρθηκε ως Merdif 2)
- Blue Sky (2000-2004) (αποσύρθηκε ως Ionian Sky)
- Kefalonia (2000-2004) (έγινε Kefalonia με την Levante Ferries)
- Sea Jet 1 (2000-2003) (έγινε Super Jet με την Seajets)
- Sea Jet 2 (2000-2003) (έγινε Seajet 2 με την Seajets)
- Blue Aegean (2001-2002) (έγινε Mahabbah με την Namma Lines)
- Superferry II (2000-2011) (έγινε Superferry II με την Golden Star Ferries)
- Blue Star Ithaki (2000-2014) (έγινε Fundy Rose με την Bay Ferries)

⁹⁶ Βικιπαίδεια, (2021)

6.3 Η Διεύθυνση – Διοίκηση της Blue Star Ferries

Η διεύθυνση – διοίκηση της δίνει μεγάλη έμφαση σε θέματα Υπευθυνότητας, καθώς δεσμεύεται να υιοθετεί υπεύθυνες πολιτικές και πρακτικές σε όλο το εύρος της επιχειρηματικής λειτουργίας του Ομίλου και να συνεργάζεται αρμονικά με τους κοινωνικούς εταίρους, ώστε να διασφαλίζεται η δημιουργία αμοιβαίας μακροπρόθεσμης αξίας.⁹⁷

Ειδικότερα:

- ✓ Λειτουργεί βάσει βέλτιστων πρακτικών Εταιρικής Διακυβέρνησης.
- ✓ Εφαρμόζει Αρχές & Κανονισμό Δεοντολογίας και Επαγγελματικής Συμπεριφοράς.
- ✓ Εφαρμόζει συστήματα εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων.
- ✓ Συμβάλλει στην καταπολέμηση της διαφθοράς.
- ✓ Ακολουθεί τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού.
- ✓ Παρακολουθεί και συμμορφώνεται με το κανονιστικό πλαίσιο.
- ✓ Δημιουργεί κατάλληλες οργανωτικές δομές για να διαχειρίζεται τα θέματα υπεύθυνης λειτουργίας.
- ✓ Εφαρμόζει πιστοποιημένα Συστήματα Διοίκησης για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.
- ✓ Είναι ενεργά μέλη διεθνών και εθνικών οργανισμών (INTERFERRY, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας-Σ.Ε.Ε.Ν., Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Ν.Ε.Ε., κ.α.)
- ✓ Έχει συνθέσει ένα Πλαίσιο Εταιρικής Υπευθυνότητας, όπως προέκυψε από εσωτερική ανάλυση και διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, προκειμένου να οργανώνει αποτελεσματικότερα και να διαχειρίζονται με ουσιαστικό τρόπο τα θέματα Εταιρικής Υπευθυνότητας

⁹⁷ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

6.4 Τμήμα Προσωπικού της Blue Star Ferries – Υπευθυνότητα προς τους εργαζομένους

Καλλιεργεί ένα εργασιακό περιβάλλον με κλίμα σεβασμού, ισότητας, ασφάλειας και αξιοκρατίας και προσφέρει ευκαιρίες εκπαίδευσης στους εργαζομένους της, ώστε να παρέχει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες εργασίας και εξέλιξης.⁹⁸

Ειδικότερα:

- ✓ Αναγνωρίζει ότι η επιχειρηματική της επιτυχία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τους εργαζόμενους της και επιδιώκει να δημιουργεί θέσεις εργασίας, ενώ η επιχειρηματική της δραστηριότητα στηρίζει εκατοντάδες άλλες έμμεσες θέσεις εργασίας.
- ✓ Το 100% των εργαζομένων της διατηρούν συμβάσεις πλήρους απασχόλησης, εκ των οποίων το 89,7% έχουν συμβάσεις αορίστου χρόνου. Η μέση διάρκεια συνεργασίας με τους εργαζόμενους στα γραφεία και στα πλοία υπερβαίνει τα 15 και 8 έτη αντίστοιχα.
- ✓ Φροντίζει για την ύπαρξη κατάλληλων συνθηκών διαβίωσης, καθώς και ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας των εργαζομένων στα πλοία της.
- ✓ Φροντίζει για την ύπαρξη ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας των εργαζομένων στα γραφεία της.
- ✓ Φροντίζει για την ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ προσωπικής και επαγγελματικής ζωής.
- ✓ Δεσμεύεται για την ισότιμη αντιμετώπιση των εργαζομένων της, καθώς και για τη σύνδεση της επαγγελματικής τους ανάπτυξης αποκλειστικά με την απόδοση και τις ικανότητες τους.
- ✓ Σεβόμενη τις Διεθνείς Αρχές Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, απορρίπτει την παιδική, καταναγκαστική και καταχρηστική εργασία.
- ✓ Διασφαλίζει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που αφορούν προσωπικά δεδομένα των εργαζομένων
- ✓ Εφαρμόζει ένα δίκαιο και διαφανές σύστημα αμοιβών, καθώς και πρόσθετες παροχές, προσβλέποντας στην προσέλκυση υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού.
- ✓ Επιδιώκει την ανάπτυξη των εργαζομένων της, καθώς και την επιμόρφωση τους μέσω της ανάπτυξης ετήσιου Εκπαιδευτικού Προγράμματος.

⁹⁸ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

- ✓ Εφαρμόζει Σύστημα Διαχείρισης της Απόδοσης για τους εργαζόμενους στα γραφεία και στα πλοία.

6.5 Νομικό Τμήμα και Τμήμα Ασφαλίσεων της Blue Star Ferries

Η Δήλωση Εταιρικής Διακυβέρνησης της Attica Group αναφέρεται σε ένα σύνολο αρχών και πρακτικών εταιρικής διακυβέρνησης που υιοθετεί η Εταιρία, οι οποίες αποτυπώνουν τον τρόπο με τον οποίο η Εταιρία διοικείται, λειτουργεί και ελέγχεται.⁹⁹

1) Κώδικας Εταιρικής Διακυβέρνησης

Η Εταιρία κατήρτισε και εφαρμόζει Κώδικα Εταιρικής Διακυβέρνησης, σύμφωνα με το ν.3873/2010 και τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, ο οποίος είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα της Εταιρίας www.attica-group.com. Ο Κώδικας Εταιρικής Διακυβέρνησης επικαιροποιήθηκε με την από 27.8.2018 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.

2) Πρακτικές Εταιρικής Διακυβέρνησης που εφαρμόζει η Εταιρία επιπλέον των προβλέψεων του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου

- Υπάρχει διαχωρισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ του Προέδρου του Δ.Σ. και του Διευθύνοντος Συμβούλου, οι οποίες αποτυπώνονται εγγράφως στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της Εταιρίας.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται κατά πλειοψηφία από μη εκτελεστικά μέλη.

3) Κύρια χαρακτηριστικά του συστήματος εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων σχετικά με τη διαδικασία σύνταξης των οικονομικών καταστάσεων

Σύστημα εσωτερικού ελέγχου

Το σύστημα εσωτερικού ελέγχου περιλαμβάνει το σύνολο των πολιτικών, διαδικασιών, καθηκόντων και συμπεριφορών τα οποία τίθενται σε εφαρμογή από το Δ.Σ., τη διοίκηση και το ανθρώπινο δυναμικό του Ομίλου και έχουν στόχους:¹⁰⁰

- Την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία της Εταιρίας,
- Τη διασφάλιση της αξιοπιστίας της παρεχόμενης χρηματοοικονομικής πληροφόρησης,
- Τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

⁹⁹ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

¹⁰⁰ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

Η επάρκεια του συστήματος εσωτερικού ελέγχου της Εταιρίας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εσωτερικού ελέγχου για την σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων αξιολογείται και ελέγχεται από τη διοίκηση της Εταιρίας η οποία δίδει και τις κατευθυντήριες γραμμές για επί μέρους ελέγχους. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την τελική ευθύνη ορισμού του συστήματος εσωτερικού ελέγχου και την παρακολούθηση της επάρκειας αυτού.

Ο Όμιλος έχει επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στη μηχανοργάνωση των δραστηριοτήτων του. Ειδικότερα, επί δεκαπέντε (15) έτη λειτουργεί ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα (ERP) SAP, το οποίο καλύπτει όλες τις λειτουργίες της Εταιρίας και του Ομίλου, εξασφαλίζει ενιαία πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο και εγγυάται τη σωστή τήρηση των διαδικασιών όπως έχουν οριστεί από τη διοίκηση.

Υπάρχει σύνδεση του συστήματος ERP με τα συστήματα κρατήσεων διασφαλίζοντας έτσι την αυτοματοποιημένη ροή των εσόδων. Μέσω του ERP πραγματοποιούνται επίσης οι προμήθειες του Ομίλου, καταχωρούνται όλα τα έξοδα λειτουργίας των πλοίων καθώς και τα διοικητικά έξοδα βάσει κανόνων και διαδικασιών που ορίζονται από τη διοίκηση και ελέγχονται από την υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου.

Επίσης εντός του ERP υπάρχει ολοκληρωμένο προγράμματα διαχείρισης και μισθοδοσίας των πληρωμάτων των πλοίων.

Από τον Ιανουάριο του 2019 το SAP αναβαθμίστηκε στην νέα έκδοση S/4 HANA. Το SAP S/4 HANA είναι η νέα σουίτα εφαρμογών 4ης γενιάς της SAP και είναι ένα εντελώς νέο προϊόν αναπτυγμένο και σχεδιασμένο σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις.

Σε όλα τα στάδια των διαφόρων λειτουργιών υπάρχουν δικλείδες ασφαλείας και πραγματοποιούνται έλεγχοι από τη Διεύθυνση Εσωτερικού Ελέγχου βάσει ετήσιου πλάνου ελέγχου ή κατόπιν αιτήματος της διοίκησης ή και της Επιτροπής Ελέγχου.

Τα οικονομικά στοιχεία του Ομίλου προκύπτουν αυτόματα από το ERP. Περαιτέρω επεξεργασία των οικονομικών στοιχείων γίνεται μέσω εγκεκριμένων προτύπων από τη διοίκηση. Η Εταιρία έχει λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για τη διασφάλιση της ενδοεταιρικής διακίνησης της χρηματοοικονομικής πληροφόρησης.

Στον Κώδικα Εταιρικής Διακυβέρνησης περιλαμβάνονται τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Ελέγχου σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις, τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου, τη διαχείριση κινδύνων και την εποπτεία λειτουργίας της υπηρεσίας εσωτερικού ελέγχου.¹⁰¹

¹⁰¹ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

Καθήκοντα και Αρμοδιότητες

Το Διοικητικό Συμβούλιο με απόφασή του έχει παράσχει σε ανώτατα στελέχη την εξουσία εκπροσώπησης της Εταιρίας. Περαιτέρω όρισε σε συγκεκριμένα ανώτατα και ανώτερα στελέχη εγκριτικά όρια για τραπεζικές πράξεις – συναλλαγές.

Διαχείριση κινδύνων

Ο Όμιλος έχει δημιουργήσει ένα πλαίσιο διαχείρισης των κινδύνων, μέσω του οποίου μελετάει τη φύση και την έκταση των κινδύνων που αντιμετωπίζει, την έκταση και τις κατηγορίες των κινδύνων που μπορεί να αποδεχθεί η διοίκηση, την πιθανότητα επέλευσης των κινδύνων αυτών, την ικανότητα του Ομίλου να μειώσει την επίπτωση τους, καθώς και την εφαρμογή κατάλληλων δικλείδων ασφαλείας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη το κόστος λειτουργίας, σε σχέση με το όφελος από τη διαχείρισή τους. Εντός αυτού του πλαισίου, αναγνωρίζονται τα γεγονότα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη λειτουργία και την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του Ομίλου, αξιολογούνται οι σχετικοί κίνδυνοι και αποφασίζονται οι τρόποι αντιμετώπισης τους.¹⁰²

Για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των κινδύνων, η διοίκηση έχει υιοθετήσει το Μητρώο Κινδύνων προκειμένου να παρακολουθούνται συστηματικά οι κίνδυνοι που επιδρούν στην αποτελεσματικότητα της Εταιρίας και να λαμβάνονται αποφάσεις για τον τρόπο αντιμετώπισης τους. Οι κίνδυνοι κατηγοριοποιούνται, ορίζεται η συγγενής με τον κίνδυνο λειτουργική μονάδα και αξιολογούνται με βάση την πιθανότητα να συμβεί το γεγονός και το βαθμό επίπτωσης που θα έχει στη δραστηριότητα της Εταιρίας.

Το Μητρώο Κινδύνων επικαιροποιείται τουλάχιστον ανά έτος λαμβάνοντας υπόψη το επιχειρηματικό περιβάλλον καθώς και τις εκάστοτε οικονομικές και μη χρηματοοικονομικές συγκυρίες.

Καταστατικό

Το Καταστατικό της Εταιρίας είναι εναρμονισμένο με τις διατάξεις του ν.4548/2018 και έχει εγκριθεί από την Έκτακτη Γενική Συνέλευση της 18.12.2019.

Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας

Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας, αναθεωρήθηκε με την από 17.12.2019 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας, προκειμένου να προσαρμοσθεί σε τροποποιήσεις της κείμενης νομοθεσίας περί εταιρικής διακυβέρνησης, περιλαμβανομένων των διατάξεων του ν. 4548/2018.¹⁰³

¹⁰² Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

¹⁰³ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας, καθώς και τυχόν τροποποιήσεις του, τίθενται σε ισχύ αμέσως μετά την έγκρισή τους από το Δ.Σ. της Εταιρίας.

Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της Εταιρίας έχει συνταχθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζει το μέγεθος, τον εταιρικό σκοπό και τις αρχές οργάνωσης της Εταιρίας και του Ομίλου. Σκοπός του είναι να προσδώσει διαφάνεια και αποτελεσματικότητα στο σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης και να καταγράψει τις λειτουργίες, τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες των οργάνων της Εταιρίας προς ενίσχυση της εμπιστοσύνης των μετόχων και των εργαζομένων της. Μεταξύ άλλων, στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας περιλαμβάνονται θέματα που σχετίζονται με: ¹⁰⁴

- Τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου,
- Το σκοπό και τη λειτουργία των μόνιμων επιτροπών,
- Την Πολιτική Αποδοχών,
- Τη διάρθρωση των Επιτελικών Διευθύνσεων & των άλλων οργανωτικών μονάδων του Ομίλου και τις βασικές αρμοδιότητες τους,
- Την πρόληψη και αντιμετώπιση καταστάσεων σύγκρουσης συμφερόντων,
- Την παρακολούθηση και γνωστοποίηση συναλλαγών επί τίτλων της Attica Group,
- Τον έλεγχο διακίνησης προνομιακών πληροφοριών,
- Τις διαδικασίες μετακίνησης, πρόσληψης και αξιολόγησης των εργαζομένων του Ομίλου.

Εσωτερικός Έλεγχος

Η Διεύθυνση Εσωτερικού Ελέγχου της Εταιρίας δημιουργήθηκε με την από 14.5.2001 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Λειτουργεί ως ανεξάρτητη οργανωτική μονάδα της Εταιρίας και εποπτεύεται από την Επιτροπή Ελέγχου.

Στόχος της Διεύθυνσης Εσωτερικού Ελέγχου είναι η επαλήθευση της τήρησης των υφιστάμενων διαδικασιών των οργανωτικών μονάδων του Ομίλου, μέσω διενέργειας αποτελεσματικών ελέγχων, προκειμένου να διασφαλίζεται η διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικής λειτουργίας του Ομίλου, καθώς και η μεγιστοποίηση της απόδοσής του.

Τα **βασικά καθήκοντα** της Διεύθυνσης Εσωτερικού Ελέγχου είναι: ¹⁰⁵

- Ο σχεδιασμός του ετήσιου προγράμματος ελέγχων και των επιμέρους προγραμμάτων εργασίας, καθώς και επιπρόσθετων ελέγχων, και η εκτέλεση

¹⁰⁴ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

¹⁰⁵ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

αυτών με στόχο την εξακρίβωση και διασφάλιση τήρησης των πολιτικών και διαδικασιών.

- Η αξιολόγηση της πληρότητας και ποιότητας του πλαισίου εσωτερικού ελέγχου και η εισήγηση αποτελεσματικότερων διαδικασιών και πρακτικών για τη βελτίωση του, με σκοπό την επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων της Εταιρίας.
- Η παρακολούθηση της εφαρμογής του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας και του Καταστατικού της Εταιρίας για την έγκαιρη αναγνώριση δυσλειτουργιών και την προσήκουσα συμμόρφωσή τους στη νομοθεσία.
- Η αναγνώριση, καταγραφή και αξιολόγηση πιθανών επιχειρησιακών κινδύνων προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις εάν οι κίνδυνοι αυτοί επέλθουν.
- Παρακολούθηση του βαθμού υλοποίησης των συμφωνημένων εισηγήσεων που προκύπτουν από τις εκθέσεις ελέγχου και ενημέρωση της Επιτροπής Ελέγχου για την πρόοδο υλοποίησης.
- Η ενημέρωση του Διοικητικού Συμβουλίου για περιπτώσεις σύγκρουσης των ιδιωτικών συμφερόντων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ή Διευθυντικών Στελεχών με τα συμφέροντα του Ομίλου, τις οποίες διαπιστώνει κατά την άσκηση των καθηκόντων της.
- Η παρακολούθηση του υποχρεωτικού ελέγχου των χρηματοοικονομικών καταστάσεων λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα και συμπεράσματα των εξωτερικών ελεγκτών, καθώς και τη σχετική συμπληρωματική έκθεση ενημέρωσης που απευθύνεται στην Επιτροπή Ελέγχου.¹⁰⁶

6.6 Τρόπος Χρηματοδότησης Blue Star Ferries

Όπως έχει αναλυθεί προηγουμένως σε άλλο κεφάλαιο υπάρχουν συγκεκριμένοι τρόποι για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών – επιχειρήσεων. Είναι εμφανές ότι οι τράπεζες έχουν μεγάλο και σημαντικό ρόλο σε αυτό το κομμάτι, καθώς η πλειοψηφία αυτών των επιχειρήσεων στρέφονται σε αυτές προκειμένου να αντλήσουν κεφάλαια, με σκοπό να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες τους. Το πιο σύνηθες δάνειο που λαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι το ενεχυριασμένο δάνειο χρησιμοποιεί το πλοίο ως ενέχυρο και με αυτό τον τρόπο οι τράπεζες εξασφαλίζουν πρόσβαση στα κεφάλαια της εταιρείας σε περίπτωση που δεν τηρηθούν οι όροι του δανείου από την πλευρά του δανειζόμενου, και αυτό σημαίνει ασφάλεια απέναντι στο ρίσκο της δανειοδότησης τους. Όταν, όμως, πρόκειται για δανειοδότηση πολύ μεγάλων εταιρειών, στην προκειμένη περίπτωση η Blue Star Ferries, το ενεχυριασμένο δάνειο δεν αποτελεί την κατάλληλη πηγή χρηματοδότησης. Αυτό συμβαίνει γιατί εάν προκύψει μια οποιαδήποτε αλλαγή στα πλοία της

¹⁰⁶ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

εταιρείας, θα πρέπει να γίνουν αλλαγές εκ νέου στους όρους της δανειακής σύμβασης. Για τον λόγο αυτό η Blue Star Ferries δανείζεται με εταιρικά δάνεια, όπου ως ενέχυρο χρησιμοποιούνται στοιχεία του εταιρικού τους ισολογισμού.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020)

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Attica Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2020), «Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2020», Αθήνα.
- Βλάχος Γ., (2014), «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Σημειώσεις Μαθήματος: Τμήμα ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.
- Βλάχος Γ., (2011), «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Βικιπαίδεια, (2011), «Ανώνυμη Εταιρεία».
- Βικιπαίδεια, (2011), «Ομόρρυθμη Εταιρεία».
- Βικιπαίδεια, (2011), «Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης».
- Βικιπαίδεια, (2021), «Ανώνυμη Εταιρεία» τελευταία τροποποίηση.
- Βικιπαίδεια, (2020), «Ομόρρυθμη Εταιρεία» τελευταία τροποποίηση.
- Βικιπαίδεια, (2021), «Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης» τελευταία τροποποίηση.
- Γουλιέλμος Α., (1994), «Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α., (1996), «Μάνατζμεντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, (2002), «Διοίκηση Επιχειρήσεων – Εισαγωγή για Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α., (2004), «Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α. (2007), «Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γεωργακόπουλος Λ., (1979), «Η Ανώνυμος Ναυτική Εταιρεία» και το περί αυτής σχέδιον νόμου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ΝοΒ 1979, σελ. 369 επ., ΑΠ 35-36/1996 (Ολομ.), ΕΛΔ 1997, σελ. 37 επ., ΑΠ 22/1994 (Ολομ.), ΕΝΔ 1995, σελ. 281 επ., ΑΠ 11/1995, ΝοΒ 1996, σελ. 184 επ.
- Δήμου Ι. ΠΝ Υποπλοίαρχος (Μ), (2015), «Βασική ορολογία που χρησιμοποιείται στην περιγραφή των πλοίων», Διάλεξη 3^η, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Πειραιάς.

- Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, (2008), «Annual Report on the Greek Ferry Industry», XRTC Business Consultants, Αθήνα.
- Εγκυκλοπαίδεια ΜΠΡΙΤΑΝΙΚΑ, 44ος τόμος, σελ. 398-399.
- Θεοδωρόπουλος Σ. – Λεκάκου Β. Μαρία – Πάλλης Α. Αθανάσιος, (2006), «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», Εκδόσεις Δαρδάνος Γ., Αθήνα.
- Θανόπουλος Ν. Γ., (2006), «Διεθνής Επιχείρηση: Περιβάλλον, Δομή και Προκλήσεις», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.
- Θεοτοκάς Γ., (2011), «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Ναυτιλία – Εμπόριο – Οικονομία», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα.
- Θεοτοκάς Γ., (2011), «Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση & ανταγωνιστικότητα», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.
- Θεοτοκάς Γ., (2019), «Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα.
- Καλαντζή Α., (1965), «Ναυτική Εταιρεία», ό.π., σελ. 8-9.
- Κιάντου – Παμπούκη Αλ., (1965), «Ναυτικό Δίκαιο», ό.π., σελ. 167.
- Κορρές Α. – Θανόπουλος Γ., (2005), «Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, (2020), «Πεπραγμένα 2020», Αθήνα.
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, (2022), «Ιστορική Αναδρομή», Αθήνα.
- Νόμος 3182/2003 – ΦΕΚ 220/Α /12-9-2003 Ναυτιλιακή εταιρεία και πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις. Μέρος Πρώτο. Κεφάλαιο: 1. Άρθρο 1,2,3,4,5.
- Νόμος 3790/2009 – ΦΕΚ 143/Α/7-8-2009 Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του κράτους και λοιπές διατάξεις. Κεφάλαιο: Α. Άρθρο 1.
- Πλωμαρίτου Π., (2005), «Το μάρκετινγκ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως εργαλείο βελτίωσης της πολιτικής ναυλώσεων: Συγκριτική ανάλυση της εφαρμογής του μάρκετινγκ στις εταιρείες δεξαμενοπλοίων και τις εταιρείες γραμμών πλοίων εμπορευματοκιβωτίων διεθνώς και στην Ελλάδα», Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Ρουσσάκη Γ., (1965), «Η ανώνυμος εταιρία και η ειδική ανώνυμος ναυτιλιακή εταιρία», σελ. 310.
- Τζαννάτος Σ. Ε., (2016), «Τεχνολογία πλοίου», Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.
- Το ελληνικό portal για τη ναυτιλία – e-nautilia.gr, (2021), «Κατηγορίες και είδη πλοίων», Αθήνα.

- YEN, (1997 & 2009), Διευκρινιστική εγκύκλιος του YEN για την εφαρμογή του ISM CODE δελτίο ναυτιλίας τεύχος 139, Τόμος Α 1997 & Τόμος Β 2009, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- Φραγκιαδάκης Μ. Χ., (2014), «Η δομή και η λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας», Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη.

Ξένη Βιβλιογραφία

- Anderson P., (1998), «ISM Code A practical Guide to the legal and insurance implications», Lloyd's Practical Shipping Guides.
- Anderson P., (2002), «Implications of the ISM – Evidence and Audit Trails», document used for seminars and workshops in Greece, Norway and other Centres.
- Branch A., (1998), «Economics of shipping practice and management», Chapman and Hall.
- International Chamber of Shipping (ICS), (2019), «Guidelines on the application of the IMO International Safety Management (ISM Code)».
- Jugovic A., (2011), «The role of ship management in business activities of shipping companies».
- Lord Donaldson of Lymington, (1998), «The ISM code: the road to discovery», LMCLQ 526.
- Stopford M., (2016), «Ναυτιλιακή Οικονομική», σελ. 386, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Syriopoulos T. – Gavalas D., (2015), «An Integrated Credit Rating and Loan Quality Model: Application to Bank Shipping Finance», Maritime Policy and Management, 42(6), 533-554.