



Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ: Η Ακτοπλοΐα στην Ελλάδα, Παρουσίαση της εταιρίας
Blue Star Ferries του Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ GROUP.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΠΕΡΑΘΩΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Α.Μ. 7175

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΕΛΕΝΗ ΙΜΠΡΙΞΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2014



T.E.I. of Piraeus
Technological Education Institute of Piraeus

TECHNOLOGICAL EDUCATION INSTITUTE of PIRAEUS

School of Economics and Business

Department of Accounting and Finance

SUBJECT:

LINE SHIPPING IN GREECE

A PRESENTATION FOR BLUE STAR FERRIES MEMBER OF
ATTICA GROUP OF COMPANIES

Student Name: PERATHORAKIS GEORGIOS

Supervisor: IMPRIKSI ELENI

PIRAEUS 2014

Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	4
1.1 Η Ακτοπλοΐα στην Ελλάδα	4
1.2 Η απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς το 2006	6
1.3 Τα εμπλεκόμενα μέρη στην Ελληνική Ακτοπλοΐα	7
1.4 Οι θεσμικοί φορείς που εμπλέκονται άμεσα στην πολιτική για την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα	8
1.4.1 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ).....	8
1.4.2 Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ)	9
1.4.3 Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)	11
1.4.4 Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥΝΗΠΟ)	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	14
ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	14
2.1 Η σκοπιμότητα της κρατικής παρέμβασης	14
2.2 Το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο	15
2.3 Η Νομοθεσία για τις τιμές των Ναύλων	16
2.3 Η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών της Ακτοπλοΐας	17
2.3.1 Ο επιβάτης δικαιούται:	18
2.3.2 Δικαιώματα επιβατών σχετικά με τις αποσκευές.....	20
2.3.4 Δικαιώματα που προκύπτουν από καθυστέρηση απόπλου	20
2.3.5 Δικαιώματα που προκύπτουν από καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού	22
2.3.7 Δικαιώματα που προκύπτουν λόγω απαγόρευση απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.	24
2.3.9 Δικαιώματα που προκύπτουν από την άρνηση επιβίβασης	26
2.4 Καταγγελίες - παράπονα επιβατών	27
2.5 Τρόπος επιστροφής εισιτηρίου-ναύλου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	28
3.1 Το Ιστορικό του Ομίλου	28
3.2 Τα σημεία σταθμοί στην πορεία της εταιρίας.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	41
4.1 Η Εταιρία Blue Star Ferries	41
4.2 Η εταιρία και το περιβάλλον.....	41
4.3 Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της εταιρείας.....	43
4.4 Τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας για το 2013.....	44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Η Ακτοπλοΐα στην Ελλάδα

Η ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής επικράτειας, τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασύνδεσης τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Από τον συνολικό αριθμό των νησιών που ευρίσκονται στην ελληνική επικράτεια (3.500 περίπου), τα 124 κατοικούνται (από το 14% του πληθυσμού της Ελλάδος), αλλά μόνο τα μισά εξ αυτών κατοικούνται από σημαντικό αριθμό κατοίκων και αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα κυρίως στον τομέα του τουρισμού και της γεωργίας. Στα νησιά είναι εγκατεστημένο το 55% του συνόλου των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα με το 61% των ξενοδοχειακών κλινών.

Ο αριθμός των πιο σημαντικών λιμένων του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων 42 έχει η ηπειρωτική Ελλάδα (συμπεριλαμβανομένης της Πελοποννήσου και της Ευβοίας) και περίπου 96 τα νησιά. Ειδικότερα, η Κρήτη διαθέτει οκτώ σημαντικά λιμάνια μέσω των οποίων διακινείται μεγάλο μέρος της ελληνικής γεωργικής παραγωγής και των εξαγωγών ιδιαίτερα σε νωπά φρούτα και λαχανικά, σταφίδες και άλλα γεωργικά προϊόντα. Αεροδρόμιο διαθέτουν 26 νησιά εκ των οποίων τα 16 εξυπηρετούνται μόνον από μία εταιρία, , πολλές φορές με σχετικά αραιό δίκτυο πτήσεων. Σε έντεκα νησιά που αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, εκτός τακτικών αεροπορικών γραμμών, ένα σημαντικό μέρος των τουριστών από το εξωτερικό διακινείται με έκτακτες πτήσεις (πτήσεις charter) κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.



Το μέγεθος της αγοράς στις υπάρχουσες ακτοπλοϊκές γραμμές κυμαίνεται από ικανοποιητικά μεγάλο έως εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα, διακρίνονται οι ακόλουθες τρεις κατηγορίες ακτοπλοϊκών γραμμών:

Κατηγορία Α: Περιλαμβάνει τις γραμμές με μέγεθος της αγοράς ικανοποιητικά μεγάλο στις οποίες δικαιολογείται η δραστηριοποίηση περισσότερων της μίας ναυτιλιακών εταιριών σε ανταγωνιστική βάση. Τέτοιες γραμμές είναι αυτές της Κρήτης, της Ρόδου, της Κέρκυρας, των Ανατολικών Κυκλάδων, κ.ά.

Κατηγορία Β: Περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς (σε συνδυασμό με την απόσταση και το μέγεθος των πλοίων που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν) είναι σχετικά μικρό. Στις γραμμές μπορεί να δραστηριοποιηθεί με ικανοποιητική κερδοφορία μόνο μία ναυτιλιακή εταιρία με ένα ή δύο πλοία. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι η Κάσος, η Κίμωλος και η Χάλκη. Η είσοδος άλλων εταιριών στην αγορά αυτή και ο διαμοιρασμός του μεταφορικού έργου οδηγεί κατά κανόνα σε ζημιογόνο εκμετάλλευση (αδυναμία καλύψεως του υψηλού μέσου κόστους λόγω του πολύ υψηλού σταθερού κόστους).

Κατηγορία Γ: Περιλαμβάνει γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι εξαιρετικά μικρό (οι λεγόμενες «άγονες γραμμές»), με συνέπεια η εκτέλεση τακτικής ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας να είναι εφικτή μόνο με κρατική επιχορήγηση. Ο αριθμός των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών που μπορεί να λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής (ή άλλης) επιχορήγησης.

Το μεταφορικό έργο για την ακτοπλοΐα στην ελληνική επικράτεια προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τον εσωτερικό και εξωτερικό θερινό τουρισμό με συνέπεια να χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Η χρονική περίοδος στην οποία σημειώνεται υψηλή ζήτηση μεταφορικού έργου στην ακτοπλοΐα περιορίζεται από το εξαιρετικά μικρό μέγεθος της

τουριστικής περιόδου στην Ελλάδα που δεν ξεπερνά τους τρεις - τέσσερις μήνες. Στην πλειοψηφία των ακτοπλοϊκών γραμμών, ο συνδυασμός του μικρού μεγέθους της αγοράς με την εποχικότητα που προκύπτει από την πολύ περιορισμένη τουριστική περίοδο, συμβάλλει στη διόγκωση του προβλήματος της μη αποτελεσματικής εξυπηρέτησεως των περισσότερων ελληνικών νησιών μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Πολλές γραμμές που είναι βιώσιμες λόγω της εκμεταλλεύσεώς τους από μία ναυτιλιακή εταιρία στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου, μπορεί να μην καλύπτουν τα έξοδά τους για εκμετάλλευση στο οκτάμηνο Οκτωβρίου - Μαΐου. Επομένως, η διατήρηση της γραμμής σε λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου, όπως είναι αναγκαίο τόσο για την εξυπηρέτηση των κατοίκων όσο για την ενίσχυση των προσπαθειών για επέκταση της τουριστικής περιόδου ή για ανάπτυξη άλλης παραγωγικής δραστηριότητας στα νησιά, μπορεί να γίνει μόνο με κρατική επιχορήγηση.

1.2 Η απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς το 2006

Οι πιέσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από τις ναυτιλιακές, εταιρίες, αλλά και η αποκάλυψη των προβλημάτων λειτουργίας του συστήματος με σχεδόν μηδενική είσοδο ξένων ακτοπλοϊκών εταιριών και ανυπαρξία επενδύσεων σε νέα πλοία, οδήγησαν τελικά σε αποφάσεις για άρση ορισμένων σημαντικών εμποδίων· στην ανάπτυξη του κλάδου στο πρώτο εξάμηνο του 2006. Ειδικότερα:

Η πλήρης απελευθέρωση των ναύλων έλαβε τελικά χώρα με Υπουργική Απόφαση στις αρχές του 2006 δημιουργώντας τις συνθήκες για ενίσχυση του ανταγωνισμού στις περισσότερες ακτοπλοϊκές γραμμές και στην προσφορά μίας ευρείας σειράς υπηρεσιών με πολύ πιο ικανοποιητικούς συνδυασμούς ποιότητας - τιμής.



Με το ΠΔ 124.6.7.2006, καταργήθηκε τελικά και στην Ελλάδα το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων. Αντί αυτού, υποχρεώνονται τα πλοία που επρόκειτο να αποσυρθούν (σύμφωνα με τον ν. 29322001), να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις ασφάλειας της Συνθήκης της Στοκχόλμης νωρίτερα, δηλαδή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να αποσυρθούν, αντί της 1.1.2010 όπως προβλέπει η Συνθήκη. Η ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με την πλήρη απελευθέρωση των ναύλων, αποκαθιστούν σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες ανταγωνιστικής λειτουργίας στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και αναμένεται να έχουν ευνοϊκές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του κλάδου με ταχύτερη ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Το ΥΕΝ προχώρησε στην κατάργηση πολλών γραφειοκρατικών διαδικασιών κατά τη δρομολόγηση των πλοίων, με κατάργηση του αυστηρού δικτύου δρομολογίων, απλοποίηση των υποχρεώσεων ασφαλίσεως για αστική ευθύνη, αποδοχή δηλώσεων για εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών γραμμών και κατά τη διάρκεια του έτους υπό ορισμένες προϋποθέσεις, κ.ά. Μεγάλης σημασίας είναι η θέσπιση της δωδεκαετούς αναθέσεως εκμεταλλεύσεως μη βιώσιμων γραμμών από ακτοπλοϊκές εταιρίες που δίδει σημαντικά κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε νέα πλοία για την εξυπηρέτηση αυτών των γραμμών.

Όλες οι ανωτέρω εξελίξεις αίρουν ουσιαστικά εμπόδια στην ανάληψη επενδύσεων σε νέα πλοία για δρομολόγηση τους σε εγχώριες ακτοπλοϊκές γραμμές καθώς και για είσοδο των ξένων εταιριών στην ελληνική αγορά. Στους τομείς αυτούς αναμένεται να υπάρξουν σημαντικές εξελίξεις στα επόμενα χρόνια για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας και των ελληνικών νησιών.

1.3 Τα εμπλεκόμενα μέρη στην Ελληνική Ακτοπλοΐα

Το κράτος συμμετέχει με δραστικό τρόπο στην ακτοπλοΐα και ο ρόλος του είναι πολύ σημαντικός. Πριν αρκετά χρόνια όλες οι αρμοδιότητες ήταν του κράτους, τώρα πλέον αυτές έχουν χωριστεί και αρκετές από αυτές έχουν περάσει στα χέρια

των οργανισμών διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.

Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών

μεταφοράς επιβατών, σιγημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένες στ γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαιρέτως των νησιών.

1.4 Οι θεσμικοί φορείς που εμπλέκονται άμεσα στην πολιτική για την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα

1.4.1 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ)

Ο ρόλος του είναι ο σχεδιασμός της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεση της με την εθνική οικονομία, η ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και η ναυτική εργασία, καθώς και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, η σχεδίαση και εφαρμογή της ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, η μέριμνα για την πρόληψη και την καταστολή εκνόμων ενεργειών στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και ο έλεγχος των θαλασσίων συνόρων.

Επίσης η χάραξη της λιμενικής πολιτικής, η εποπτεία των λιμενικών υποδομών κάθε λειτουργικής μορφής και η προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της χώρας.

Η οργάνωση και λειτουργία του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής είναι μια επιπλέον υποχρέωση του ΥΝΑ και αφορά στην άσκηση του θαλασσιού ελέγχου στα όρια της επικράτειας.



Ακόμη στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ανατίθεται ο εθνικός συντονισμός για την παρακολούθηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης {Integrated Maritime Policy of the EU). Επίσης ανήκουν η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων και προέρχεται από την τροποποίηση και μετονομασία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή με το Αρχηγείο αυτού.

Έτσι ο σημαντικότερος εκπρόσωπος του Κράτους και κύριος παράγοντας στη διαμόρφωση των εξελίξεων στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είναι το ΥΝΑ, ο εκφραστής και υπερασπιστής του ευρύτερου δημόσιου συμφέροντος, το οποίο είναι υποχρεωμένο να λαμβάνει αποφάσεις προκειμένου να διατηρεί τις αναγκαίες ισορροπίες: Για την εφαρμογή του Ν. 2932/01 εκδόθηκαν οκτώ (8) Υπουργικές Αποφάσεις και συστάθηκαν η Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Μεταφορών (ΡΑΘΕ) και το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) και με το Νόμο 4150/13 το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥΝΗΠΟ).

1.4.2 Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ)

Η Ρυθμιστική Αρχή θαλασσίων ενδομεταφορών συστάθηκε με το Νόμο 2931/01 στα πλαίσια εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας στον Κανονισμό της ΕΕ προκειμένου να συμβάλλει στη διαδικασία της απελευθέρωσης των θαλασσίων ενδομεταφορών της χώρας μας εποπτεύοντας την τήρηση των κανόνων του ελευθέρου και υγιούς ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη αγορά.

Η Ρ.Α.Θ.Ε έχει διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων της. Συγκροτείται από επτά μέλη, που απολαμβάνουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία, απαγορεύεται δε να είναι εταίροι, μέτοχοι, σύμβουλοι κλπ σε επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα θαλασσίων μεταφορών. Διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από γνώμη της αρμοδίας Επιτροπής της Βουλής.

Σκοπός της Ρ.Α.Θ.Ε είναι η απελευθέρωση της αγοράς θαλασσίων ενδομεταφορών κάτω από κανόνες υγιούς ανταγωνισμού ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα και να μειωθούν οι τιμές προς όφελος του χρήστη. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται με την διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης νέων επενδυτών πλοιοκτητών στην αγορά, την ενθάρρυνση παροχής υπηρεσιών στις κατά τόπους αγορές - δρομολογιακές γραμμές, την διαμόρφωση καλής σχέσης ποιότητας - τιμής, την έγκαιρη και σωστή πληροφόρηση των χρηστών, την πρόληψη, μελέτη και παρακολούθηση, εποπτεία και συνεργασία με δημόσιες αρχές.

Η ΡΑΘ.Ε βάσει του ιδρυτικού Νόμου έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- παρακολουθεί και ελέγχει τη λειτουργία της αγοράς θαλασσίων ενδομεταφορών.
- εισηγείται τη λήψη νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για την τήρηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- επιλαμβάνεται προσφυγών κατά αποφάσεων της Διοίκησης σχετικά με τις αποδοχές τακτικής δρομολόγησης των πλοίων.
- επιλαμβάνεται αυτεπάγγελτα ή κατόπιν καταγγελίας και διαπιστώνει αν υπάρχει παράβαση των κανόνων του ελευθέρου και υγιούς ανταγωνισμού που θέτει το κοινοτικό και
- παρακολουθεί τη διαμόρφωση των τιμών.
- ελέγχει αν υπάρχουν συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές με σκοπό την παρεμπόδιση της λειτουργίας της αγοράς.
- καλεί τους υπόχρεους σε ακρόαση ώστε να δώσουν εξηγήσεις
- συλλέγει, οργανώνει, επεξεργάζεται στοιχεία που αφορούν πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στο χώρο των θαλασσίων μεταφορών.
- γνωμοδοτεί στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας
- εκδίδει οδηγίες και συστάσεις.
- υποβάλλει ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων στον Πρόεδρο της Βουλής και τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η Ρ.Α.Θ.Ε πέραν του καθαρά δικαστικού της ρόλου, επεκτείνεται και στον προληπτικό ρόλο της και έτσι βοηθά όλους τους εμπλεκόμενους στην Ακτοπλοΐα αλλά κυρίως τους επιβάτες που είναι και οι τελικοί χρήστες του προϊόντος της μεταφοράς.

1.4.3 Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)

Συμφώνα με το νόμο 2932/01 συστάθηκε το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) υπό το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόεδρος του Σ.Α.Σ. είναι ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και μέλη του, ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου, τρεις εκπρόσωποι του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Αιγαίου και από ένας εκπρόσωπος που υποδεικνύεται από την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (Ε.Ν.Α.Ε.), την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.), την Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος (Κ.Ε.Ε.), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ξ.Ε.Ε.), την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.), την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), την Πανελλήνια Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων, την ένωση Ομοσπονδιών Φορτηγών Αυτοκινήτων Εθνικών Μεταφορών και την αντιπροσωπευτικότερη ένωση Ναυτικών Πρακτόρων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Στο Σ.Α.Σ. συμμετέχει εκπρόσωπος της Ιεράς Κοινότητας Αγίου Όρους, στις περιπτώσεις που συζητούνται θέματα ενδιαφέροντος της περιοχής Αγίου Όρους.

Τα μέλη του Σ.Α.Σ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με διετή θητεία. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζονται τα θέματα αναπλήρωσης του Προέδρου και των μελών, καθώς και γραμματειακής υποστήριξης του Σ.Α.Σ. Η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Το Σ.Α.Σ. συγκαλείται από τον Πρόεδρο του και γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητας του σύμφωνα με το νόμο αυτόν.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συμμετέχουν και άλλα μέλη ή να προβλέπεται διαφορετικός χρόνος θητείας.

Όπως προκύπτει από τη σύνθεση και τις αρμοδιότητες του το Σ.Α.Σ είναι ίσως ο μόνος φορέας που εκπροσωπούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς της ακτοπλοΐας και ο ρόλος του είναι πολύ ουσιαστικός γιατί κατά τις συνεδριάσεις του εκφράζονται όλες οι πλευρές με αποτέλεσμα οι γνωμοδοτήσεις του να αποτελούν τις δικαιότερες ίσως λύσεις για τα

προβλήματα της Ακτοπλοΐας. Αναμφίβολα το Σ.Α.Σ προσφέρει τις καλύτερες συμβουλευτικές υπηρεσίες για τα Ακτοπλοϊκά θέματα στον εκατοστέ Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

1.4.4 Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥΝΗΠΟ)

Με το Νόμο 4150/13 Συνιστάται το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.), που λειτουργεί στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και υπό την εποπτεία του Πρωθυπουργού.

Το ΣΥΝΗΠΟ. γνωμοδοτεί κυρίως: α) για τις βασικές αρχές χάραξης πολιτικών στους διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των νησιών και για τη σχεδίαση και υλοποίηση των νησιωτικών πολιτικών.

Το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. αποτελείται από το Γενικό Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ως Πρόεδρο, και ως μέλη το Γενικό Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο οποίος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος του, τους Γενικούς Γραμματείς, τους οποίους θα ορίσουν, ανά ένα, τα Υπουργεία Εσωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, Υγείας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουρισμού, νομίμως αναπληρούμενους. Επίσης τους Γενικούς Γραμματείς των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων Αιγαίου, Κρήτης, και Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων, νομίμως αναπληρούμενους.

Στο ΣΥΝΗΠΟ συμμετέχουν και οι Περιφερειάρχες Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων, αναπληρούμενους από Αντιπεριφερειάρχες που οι ίδιοι ορίζουν, καθώς και τους Αντιπεριφερειάρχες Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που έχουν στην αρμοδιότητα τους νησιά καθώς επίσης και πέντε εκπροσώπους της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης που προέρχονται από κάθε Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.) Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων νήσων, οριζόμενους με τους αναπληρωτές τους από τα αντίστοιχα Διοικητικά Συμβούλια των Π.Ε.Δ., καθώς και έναν εκπρόσωπο των υπολοίπων νησιωτικών δήμων της χώρας με τον αναπληρωτή του οριζόμενο από την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ).

Εξίσου συμμετέχουν πέντε εκπροσώπους των Επιμελητηρίων, από τους οποίους οι τέσσερις θα προέρχονται από τα αντίστοιχα Επιμελητήρια των Περιφερειών Βορείου Αιγαίου, Νοτίου

Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων και ένας από τα Επιμελητήρια των Νομών που έχουν νησιά. Οι ανωτέρω ορίζονται μαζί με τους αναπληρωτές τους από το Διοικητικό Συμβούλιο του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ).

Ακόμη συμμετέχει ένας εκπρόσωπος του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδας, οριζόμενος με τον αναπληρωτή του καθώς και ένας εκπρόσωπος της Ανώτατης Συνομοσπονδίας Πολυτέκνων Ελλάδος (ΑΣΠΕ), που υποδεικνύεται από την Εκτελεστική Επιτροπή της και τέλος ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμοδιότητα της οποίας ανατίθεται η ευθύνη λειτουργίας του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. αναπληρούμενο από το νόμιμο αναπληρωτή του.

Για τη λειτουργία του Συμβουλίου ανατίθενται καθήκοντα γραμματέα σε μόνιμο υπάλληλο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, οριζόμενο μαζί με τον αναπληρωτή του από τον Πρόεδρο του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.

Η συνολική ευθύνη λειτουργίας του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. ανατίθεται στην αρμόδια για νησιωτική πολιτική Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία διενεργεί και τη διοικητική και τεχνική υποστήριξη του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. Η θητεία των μελών του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. είναι διετής. Η πρώτη θητεία των μελών λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2014.

Το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές κατ' έτος σε τόπο, χρόνο και με ημερήσια διάταξη, που καθορίζονται με την πρόσκληση του Προέδρου του και για τη συμμετοχή τους στο ΣΥ.ΜΥ.ΠΟ. τα μέλη δεν λαμβάνουν οποιαδήποτε αποζημίωση, οι δε δαπάνες μετακίνησης και διαμονής των μελών του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. βαρύνουν τους προϋπολογισμούς των φορέων προέλευσης τους. Η λειτουργία του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. καθορίζεται με εσωτερικό κανονισμό που εγκρίνεται από την ολομέλεια του.

Οι αποφάσεις του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ., επειδή τείνουν να επηρεάσουν κάποιον οι κάποιους από τους παράγοντες των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών που αναφέραμε παραπάνω, ασκούν ουσιαστική επιρροή στη διαμόρφωση της εσωτερικής αγοράς της ακτοπλοΐας στη χώρα που έχει να κάνει κατά κανόνα με το νησιωτικό σύμπλεγμα, και έτσι οι αποφάσεις του ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. παρουσιάζουν πάντα ενδιαφέρον για την Αγορά της Ακτοπλοΐας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

2.1 Η σκοπιμότητα της κρατικής παρέμβασης

Βασική αρχή πάνω στην οποία θα πρέπει να στηρίζεται η κρατική πολιτική για την ακτοπλοΐα, αλλά και για κάθε άλλη δραστηριότητα, είναι ότι ο ανταγωνισμός, όπου μπορεί να υπάρξει, είναι ο μόνος μηχανισμός που οδηγεί στην παροχή ενός υψηλού επιπέδου υπηρεσιών (σε ποσότητα και ποιότητα), με ικανοποιητικούς συνδυασμούς τιμής – κόστους των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ειδικότερα, η ελεύθερη διαμόρφωση των ναύλων και η προσαρμογή τους ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται, λειτουργεί υπέρ των πελατών, τόσο των κατοίκων και των επιχειρήσεων των νησιών, όσο και των τουριστών. Επίσης, η διαμόρφωση των ναύλων σε επίπεδα που εξασφαλίζουν την κερδοφορία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αποτελεί τον βασικό μηχανισμό που εξασφαλίζει την προσέλκυση νέων κεφαλαίων και επενδύσεων στον κλάδο από τις υπάρχουσες ή νέες επιχειρήσεις με περαιτέρω ενίσχυση του ανταγωνισμού, βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και διασφάλιση της σταθερής προσφοράς αυτών. Ο καταναλωτής είναι στην ουσία ο μόνος που μπορεί να ελέγξει το ύψος της τιμής σε κάθε υπηρεσία.

Η κρατική παρέμβαση μπορεί να αποβλέπει: α) Στη διατήρηση του πληθυσμού στα μικρά νησιά (Κατηγορία Γ). Η εξασφάλιση των μέσων για την ικανοποιητική διαβίωση των κατοίκων απαιτεί και την εξασφάλιση ικανοποιητικής μεταφορικής διασυνδέσεώς τους με το κέντρο και τα άλλα νησιά. β) Στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας και του τουρισμού στα νησιά των Κατηγοριών Β και Γ, ώστε να καταστούν και αυτά βιώσιμα και αυτοδύναμα. γ) Στην αποτροπή της επιβολής μονοπωλιακών τιμών στις γραμμές των Κατηγοριών Β και Γ και στην εξασφάλιση ικανοποιητικών συνδυασμών ποιότητας-ποσότητας και κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρονται από τη μοναδική εταιρία που εξυπηρετεί συνήθως αυτές τις γραμμές. Η παραχώρηση της εξυπηρετήσεως των γραμμών αυτών θα πρέπει να πραγματοποιείται με τη διενέργεια διαφανών δημοπρασιών μεταξύ των ενδιαφερομένων ακτοπλοϊκών εταιριών, ενώ οι τιμές που προσδιορίζονται θα πρέπει να εξασφαλίζουν την κερδοφορία της εταιρίας και τη δυνατότητά της να ανανεώνει

τον στόλο της με την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων. δ) Στην επιβολή των προϋποθέσεων που αφορούν στην ικανοποιητική λειτουργία του ανταγωνισμού, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη νομιμότητα σε όλες τις φάσεις της επιχειρηματικής λειτουργίας των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στις γραμμές της Κατηγορίας Α. Η είσοδος των επιχειρήσεων στην αγορά θα πρέπει να είναι ελεύθερη με έγκαιρη ειδοποίηση των Αρχών για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που θα παρέχονται. Η πολιτική αυτή ήδη εφαρμόζεται στις γραμμές της Αδριατικής.

2.2 Το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο

Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Α) και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία του στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωση της. στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησης τους. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Δεν απαιτείται γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2.3 Η Νομοθεσία για τις τιμές των Ναύλων

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο Ν. 293201 για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν ελεύθερα τους ναύλους στην Α' και Β' θέση. Επιπλέον, από την 1η Ιανουαρίου του 2004 έπαψαν να ισχύουν όλες οι προστατευτικές διατάξεις για την ακτοπλοΐα, γεγονός που σημαίνει ότι ισχύει η Κοινοτική Οδηγία 3577/92 και οι ακτοπλόοι έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν ελεύθερα και τους ναύλους της οικονομικής θέσης, εκτός των δρομολογίων που επιδοτούνται από το κράτος. Για τα επιδοτούμενα δρομολόγια οι εταιρείες διαπραγματεύονται την αύξηση των ναύλων οποία, όμως, θα πρέπει να επικυρωθεί από το υπουργείο Οικονομικών, έτσι ουσιαστικά το Υπουργείο Οικονομικών είναι εκείνο που καθορίζει το ύψος των ναύλων στα επιδοτούμενα δρομολόγια.

Τα υπόλοιπα σημαντικά σημεία της νομοθεσίας είναι:

1. Η δυνατότητα επιβολής από τον υπουργό στους πλοιοκτήτες των τακτικών γραμμών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
2. Το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων μετά το 2005 μειώνεται σταδιακά από 35 σε 30 έτη μέχρι το 2008 ενώ μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει 30 έτη. Ωστόσο, το συγκεκριμένο θέμα της μείωσης της ηλικίας των πλοίων, θα κριθεί τελικώς εντός των ευρωπαϊκών οργάνων.
3. Το υπουργείο διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας, οι συνθήκες στα λιμάνια δεν επιτρέπουν για λόγους ασφαλείας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων, ο αιτηθείς ναύλος της γ' θέσης είναι υπερβολικός και αντίκειται του δημοσίου συμφέροντος και για την αντιμετώπιση εκτάκτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών.
4. Την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Οι γραμμές αυτές είναι συνολικά 29, αφορούν μικρά νησιά του Αιγαίου και το συνολικό κόστος επιδότησης των γραμμών αυτών θα ανήλθε για την περίοδο 2002 - 2003 σε 10.834.094 ευρώ.

Η «απελευθέρωση» των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών φέρνει μαζί της και αυξήσεις στους ναύλους, τόσο στην οικονομική θέση όσο και στις υπόλοιπες. Στην οικονομική θέση το κράτος ορίζει ανώτατο πλαφόν, το οποίο οι εταιρείες δεν μπορούν να υπερβούν και όπου αυτό συμβεί, τότε το υπουργείο μπορεί να παρέμβει και να μειώσει το ναύλο. Για τις υπόλοιπες θέσεις ο καθορισμός του ναύλου είναι ελεύθερος.

Πάντως, το YEN, προχώρησε πρόσφατα στην απελευθέρωση (μόνο σε ότι αφορά τα ναύλα) των γραμμών που ξεκινούν από τέσσερα λιμάνια και συγκεκριμένα της Ελευσίνας, Ραφήνας, Λαυρίου και Κύμης. Οι υποδομές των λιμανιών αυτών αλλά και οι συγκοινωνιακές συνδέσεις με την Αθήνα δεν επαρκούν προς το παρόν για τη μεταφορά και άλλων γραμμών από τον Πειραιά. Το πρόβλημα της ακτοπλοΐας παραμένει και επιτείνεται από την πετρελαϊκή κρίση καθώς το καύσιμο αποτελεί το κύριο λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων. Η ελληνική πολιτεία, εφόσον επιμένει να ασκεί τον παρεμβατισμό της, θα πρέπει σοβαρά να σκεφθεί πώς θα παρέμβει προκειμένου να εξασφαλίσει την επιβίωση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Η εφαρμογή της θεωρίας του παρεμβατισμού έχει και την άλλη της πλευρά, γιατί δημόσιο συμφέρον είναι και οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Άλλο παράδειγμα στρατηγικής κατεύθυνσης αποτελεί η παρακολούθηση και υποστήριξη μικτών δημοσίων-ιδιωτικών χρηματοδοτικών σχημάτων(Public Private Partnerships) και σχημάτων ιδιωτικής χρηματοδότησης (Private Finance Investment), για την υλοποίηση (λιμενικών· κυρίως)υποδομών και την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Η δυνατότητα ελέγχου και επεξεργασίας Εναλλακτικών μορφών τέτοιων σχημάτων και των επιπτώσεων τους αποτελεί, ενδεχομένως, άλλη μια στρατηγική στόχευση του συστήματος παρακολούθησης θαλάσσιων μεταφορών.

Ταυτόχρονα, η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδοεπικοινωνιών (ΡΑΘΕ) θα πρέπει να ανταποκριθεί στον ρόλο που της έχει ανατεθεί από το κράτος, και να επιδιώκει τη συνεργασία με σειρά εμπλεκόμενων φορέων που έχουν διαφορετικούς- και συχνά αμοιβαία αποκλειόμενους- στόχους και επιδιώξεις.

2.3 Η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών της Ακτοπλοΐας

Η πολιτεία έχει θεσπίσει ως όφειλε ειδικούς Νόμους για την προστασία των επιβατών της ακτοπλοΐας με κυριότερο το Νόμο 3709/2008: Δικαιώματα-Υποχρεώσεις επιβατών & μεταφορέων στις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις ο οποίος τροποποιήθηκε από τον Νόμο 4150/2013: Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις , έτσι προκύπτουν μια σειρά από δικαιώματα των πελατών-επιβατών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών τα οποία παρατίθενται αμέσως μετά.

2.3.1 Ο επιβάτης δικαιούται:

Την παροχή της κατηγορίας της θέσης και σε περίπτωση καμπίνας, τον τύπο καμπίνας που συμφωνήθηκε για το συγκεκριμένο πλοίο και ταξίδι. Σε περίπτωση μη παροχής τους ο επιβάτης δικαιούται είτε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση λαμβάνοντας την αξία του ναύλου επιβάτη και οχήματος που κατέβαλε και χρηματική αποζημίωση προσαυξημένη κατά ποσοστό 100% επί της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη είτε να ταξιδέψει σε θέση κατώτερη από εκείνη για την οποία κατέβαλε το αντίτιμο του εισιτηρίου, λαμβάνοντας τη διαφορά της τιμής του ναύλου εισιτηρίου επιβάτη προσαυξημένη κατά 100%. Σε περίπτωση μη ασκήσεως του δικαιώματος της υπαναχώρησης, εάν ο μεταφορέας διαθέσει στον επιβάτη θέση ανώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε το εισιτήριο, δεν δικαιούται να απαιτήσει τη διαφορά της επιπλέον πληρωμής, εκτός εάν η διάθεση της ανώτερης θέσης έγινε κατόπιν σχετικού αιτήματος του επιβάτη, οπότε ο τελευταίος οφείλει να καταβάλλει τη διαφορά της τιμής του ναύλου μειωμένη κατά 50%.

Επίσης δικαιούται την επιστροφή ποσοστού επί της τιμής του ναύλου ή ολόκληρη την αξία του εισιτηρίου που κατέβαλε, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- 1) Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον 50% του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 12 ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.
- 2) Επιστροφή ποσοστού τουλάχιστον 75% του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 7 ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.
- 3) Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, εφόσον επιστρέψει αυτούσιο το σώμα του εισιτηρίου έως και 14 ημέρες πριν την προγραμματισμένη ημερομηνία απόπλου του πλοίου.
- 4) Επιστροφή ολόκληρου του ναύλου συν τις κρατήσεις υπέρ τρίτων και το ΦΠΑ, ανεξαρτήτως του χρόνου ειδοποίησης του μεταφορέα, όταν ο επιβάτης για λόγους ανωτέρας βίας, ιδίως για λόγους υγείας που αποδεικνύονται εγγράφως, αδυνατεί να ταξιδέψει στην προγραμματισμένη ημέρα και ώρα για την οποία εκδόθηκε το εισιτήριο μεταφοράς.

Τα δικαιώματα αυτά δεν ισχύουν προκειμένου για εισιτήριο που έχει ήδη τροποποιηθεί κατά τους όρους της κατωτέρω περίπτωσης (3) στο χρονικό διάστημα των δεκατεσσάρων ημερών που προηγείται της αρχικής ημερομηνίας του ταξιδιού.

Ακόμη δικαιούται την τροποποίηση του εισιτηρίου του, εφόσον διατίθενται θέσεις για το ίδιο ή άλλο ταξίδι μέχρι και σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τον προγραμματισμένο απόπλου

του πλοίου. Εφόσον η αξία του νέου εισιτηρίου είναι χαμηλότερη, ο επιβάτης δεν δικαιούται επιστροφή της διαφοράς.

Τα προαναφερθέντα δικαιώματα ισχύουν και στην περίπτωση αγοράς εισιτηρίου από απόσταση με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο και με την προϋπόθεση της ενημέρωσης του εκδότη του εισιτηρίου εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή με άλλο μέσο αποδεκτό από τον εκδότη. Οι εκδότες οφείλουν προς τούτο να ανακοινώσουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής τα λοιπά μέσα που θεωρούν αποδεκτά και να ενημερώνουν σχετικά τον επιβάτη σε κάθε αγορά εισιτηρίου από απόσταση.

Όσον αφορά τα άτομα με αναπηρία καθορίζεται ως υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλεται για την εξυπηρέτηση λόγων δημοσίου συμφέροντος και κοινωνικής πολιτικής, η χορήγηση έκπτωσης 50% επί του ναύλου σε όλες τις θέσεις των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται ο παρών νόμος στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα με ποσοστό αναπηρίας 80% και άνω, με την επίδειξη σχετικής απόφασης των αρμόδιων υγειονομικών επιτροπών του Κέντρου Πιστοποίησης Αναπηρίας (ΚΕ.Π.Α) ή των υγειονομικών επιτροπών της αρμόδιας διοικητικής αρχής ή ασφαλιστικού φορέα μέχρι την ημερομηνία λήξης της ισχύος τους. Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στα αναπηρικά ΙΧΕ οχήματα με τα οποία μετακινείται ο δικαιούχος του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον αυτά φέρουν ειδικές πινακίδες αναπήρων πολέμου ή Δελτίο Στάθμευσης Οχημάτων των Ατόμων με Αναπηρίες (ΔΕΛΤΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ «ΑΜΑ»), Η ίδια έκπτωση χορηγείται και στο συνοδό του δικαιούχου του πρώτου εδαφίου, εφόσον ο δικαιούχος είναι άτομο με παραπληγία - τετραπληγία, τύφλωση, νοητική αναπηρία, αυτισμό και σύνδρομο Down. Αν ο μεταφορέας απαιτήσει συνοδεία για το άτομο με μειωμένη κινητικότητα, τότε ο συνοδός μεταφέρεται δωρεάν.

Οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων συνθηκών πρόσβασης, δικαιούνται την παροχή δωρεάν συνδρομής, όπως ορίζεται στα παραρτήματα II και 111 του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010, σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης, και επί πλοίου, σύμφωνα με το αναφερόμενα στο άρθρο 10 του Κανονισμού και υπό τους όρους παροχής συνδρομής που ορίζουν τα άρθρα 11 και 12 του Κανονισμού.»

2.3.2 Δικαιώματα επιβατών σχετικά με τις αποσκευές

Ο κάθε επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει χειραποσκευές βάρους μέχρι 50 κιλών, χωρίς να καταβάλλει ιδιαίτερο ναύλο. Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή ιδιαίτερου ναύλου να μεταφέρουν επιπλέον των χειραποσκευών, κάθε εξοπλισμό ή βοήθημα που απαιτείται για την αυτόνομη μετακίνησή τους, ανεξαρτήτως βάρους.



Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη βλάβη ή απώλεια των αποσκευών εντός του πλοίου, εφόσον αυτές παραδίδονται για φύλαξη και εκδίδεται σχετική απόδειξη. Στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας απαιτεί από τον επιβάτη να τοποθετεί τις αποσκευές του σε συγκεκριμένο χώρο εναπόθεσης αποσκευών, υποχρεούται στην έκδοση σχετικής απόδειξης και στη φύλαξη αυτών.

Επίσης ο μεταφορέας ευθύνεται για τη φθορά ή απώλεια του εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα του και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρασχεθεί προσωρινός εξοπλισμός αντικατάστασης που να συνιστά κατάλληλη εναλλακτική λύση. Η αποζημίωση που καταβάλλεται από το μεταφορέα αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή κατά περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

2.3.4 Δικαιώματα που προκύπτουν από καθυστέρηση απόπλου

Σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου πλοίου πάνω από 90 λεπτά από την προγραμματισμένη ώρα, λόγω βλάβης ή ζημιάς του πλοίου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του καταβληθεί ως αποζημίωση το αντίτιμο του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος.

Εάν ο επιβάτης δεν ασκήσει τα δικαιώματά του όπως παραπάνω, τότε δικαιούται τα κατωτέρω:

α. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, να λάβει ελαφρά γεύματα ή αναψυκτικά, να διαμείνει επί του πλοίου καθ' όλο το χρόνο της καθυστέρησης και να προωθηθεί στον προορισμό του θαλάσσιου ταξιδιού με το ίδιο πλοίο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο.

β. Με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, να λάβει τροφή, όταν η καθυστέρηση εκτείνεται πέραν των τεσσάρων ωρών από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία των τεσσάρων ωρών από την προγραμματισμένη αρχικώς ώρα απόπλου και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς το λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις, κατ' ανώτατο όριο.

γ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα και η καθυστέρηση από τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης του στον προορισμό του ήταν:

I) μια ώρα σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων ωρών,

II) Δύο ώρες σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων, αλλά όχι άνω των οκτώ ωρών,

III) Τρεις ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ, αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων ωρών,

IV) Έξι ώρες, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων ωρών.

Αν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο 50% της τιμής του εισιτηρίου. Το δικαίωμα αυτό ασκείται στο λιμένα αναχώρησης ή άφιξης του πλοίου.



δ. Να λάβει χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη, καθώς και τον καταβληθέντα ναύλο μεταφοράς οχήματος ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του σε εύλογο χρόνο με το ίδιο ή το πρώτο διαθέσιμο ή άλλο πλοίο με υπαιτιότητα του μεταφορέα. Ο εύλογος χρόνος δεν μπορεί να υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις ώρες από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου του πλοίου.

2.3.5 Δικαιώματα που προκύπτουν από καθυστέρηση - διακοπή ταξιδιού

1. Στην περίπτωση καθυστέρησης του ταξιδιού λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται:

α. να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, οπότε του Οφείλεται και η τιμή του εισιτηρίου επιβάτη που αναλογεί για το υπολειπόμενο τμήμα της διαδρομής με το ίδιο πλοίο στην ίδια θέση και η τιμή του εισιτηρίου οχήματος που αντιστοιχεί στο τμήμα μεταξύ του τελικού προορισμού και του λιμένα αποβίβασης του ή

β. να συνεχίσει το ταξίδι και σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης του στον προορισμό του, να λάβει χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, για καθυστέρηση τουλάχιστον:

I) μιας ώρας σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής μέχρι και τεσσάρων ωρών,

II) δύο ωρών σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των τεσσάρων, αλλά όχι άνω των οκτώ ωρών,

III) τριών ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των οκτώ αλλά όχι άνω των είκοσι τεσσάρων ωρών

IV) έξι ωρών, σε περίπτωση προγραμματισμένης διαδρομής άνω των είκοσι τεσσάρων ωρών. Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου που αναφέρεται στις ανωτέρω υποπεριπτώσεις, η αποζημίωση ανέρχεται στο 50 % της τιμής του εισιτηρίου.

2. Ομοίως ο επιβάτης δικαιούται χρηματική αποζημίωση ποσοστού 25% ή 50% επί της τιμής του εισιτηρίου ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων στην περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον τελικά προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με καθυστέρηση.

3. Σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σε ενδιάμεσο λιμάνι, λόγω ζημίας ή βλάβης του πλοίου και εφόσον δεν προωθήθηκε στον προορισμό του με άλλο πλοίο με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, ο επιβάτης, εφόσον δεν ασκήσει δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, δικαιούται:

α. Να λάβει τροφή, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα καθ' όλο το χρόνο αναμονής μέχρι τη συνέχιση του ταξιδιού του και κατάλυμα στο πλοίο ή σε ξενοδοχείο, εφόσον τούτο είναι εφικτό και καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Η μεταφορά του επιβάτη από και προς το λιμένα αναχώρησης γίνεται με έξοδα του μεταφορέα. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις, κατ' ανώτατο όριο και

β. χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων.

4. Η άσκηση ενός εκ των δικαιωμάτων που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 3 παραπάνω αποδεικνύεται με ενυπόγραφη συμπλήρωση από τον επιβάτη σχετικού εντύπου, που χορηγείται από το μεταφορέα κατά την ενημέρωση του επιβάτη για το γεγονός της καθυστέρησης ή διακοπής του ταξιδιού.

2.3.6 Δικαιώματα που προκύπτουν από απώλεια ανταπόκρισης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης του ταξιδιού, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή υπαιτιότητας του μεταφορέα και εξ αυτών απώλειας της ανταπόκρισης για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού, ο επιβάτης που διαθέτει εισιτήριο ανταπόκρισης, ενημερώνει σχετικά

τον μεταφορέα και δικαιούται να προωθηθεί στον τελικό προορισμό του με τον προσφορότερο τρόπο, με μέριμνα και δαπάνες του τελευταίου.

2. Ο επιβάτης δικαιούται επίσης, με μέριμνα και δαπάνες του μεταφορέα, να λάβει τροφή και κατάλυμα στο λιμάνι ανταπόκρισης, όταν εξαιτίας της απώλειας ανταπόκρισης, αναγκάστηκε να αναχωρήσει για τον τελικό προορισμό του την επομένη ημέρα από την άφιξη του ή καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση επί μία ή περισσότερες νύχτες ή η παραμονή επί μεγαλύτερο διάστημα από εκείνο που σχεδίαζε ο επιβάτης. Για κάθε επιβάτη ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος σε ογδόντα (80) ευρώ ανά διανυκτέρευση και τον αριθμό των διανυκτερεύσεων σε τρεις, κατ' ανώτατο όριο.

3. Σε κάθε άλλη περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης, εκτός των περιπτώσεων της παραγράφου 1, ο μεταφορέας και, κατά περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού, καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με εναλλακτικές ανταποκρίσεις και μεριμνούν ώστε τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να λάβουν τις πληροφορίες που απαιτούνται σε προσβάσιμη μορφή..

2.3.7 Δικαιώματα που προκύπτουν λόγω απαγόρευση απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.



1. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ο επιβάτης δικαιούται:

α. Να τροποποιήσει το εισιτήριο του όσον αφορά την ημερομηνία του ταξιδιού.

β. Να διαμείνει επί του πλοίου, εφόσον κατά την κρίση του πλοιάρχου οι συνθήκες το επιτρέπουν, καθ' όλο το χρόνο ισχύος της απαγόρευσης απόπλου για να συνεχίσει το ταξίδι του.

γ. Να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, οπότε και του οφείλεται ο αναλογών ναύλος.

2. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, ο μεταφορέας υποχρεούται στην τήρηση συστήματος ελέγχου επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών.

2.3.8 Δικαιώματα που προκύπτουν λόγω ακύρωση ταξιδιού

1. Όταν το ταξίδι ακυρωθεί με υπαιτιότητα του μεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα αποζημίωσης ή άλλων αντισταθμιστικών παροχών κατ' επιλογή του. Η αποζημίωση πρέπει να είναι πλήρης και να καλύπτει κάθε ζημία, την οποία ο επιβάτης αποδεδειγμένα υπέστη για το λόγο αυτό.

Τα ανωτέρω δεν ισχύουν εάν ο επιβάτης:

α. ενημερωθεί μία εβδομάδα πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης και του επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου που καταβλήθηκε ή

β. ενημερωθεί τουλάχιστον 12 ώρες πριν τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου και προωθηθεί με άλλο μέσο στον προορισμό του σε χρονικό διάστημα εντός 12 ωρών από τον προγραμματισμένο απόπλου του ακυρωθέντος δρομολογίου.



2. Αρμόδιο κατά τόπο δικαστήριο για την εκδίκαση τυχών διαφορών της προηγούμενης παραγράφου είναι το δικαστήριο της έδρας του μεταφορέα και οι σχετικές διαφορές εκδικάζονται κατά τη διαδικασία των άρθρων 682 επ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

3. Όταν λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ακυρωθεί προγραμματισμένο δρομολόγιο, ο επιβάτης δικαιούται:

α. Να ενημερωθεί εγκαίρως και εφόσον συμφωνήσει να προωθηθεί στον προορισμό του με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα σε χρονικό διάστημα εντός 24 ωρών ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου.

β. Να λάβει τροφή και κατάλυμα, με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα υπό τους όρους που αναφέρθηκαν παραπάνω, εφόσον ο επιβάτης δεν προωθηθεί στον προορισμό του ή δεν υπαναχωρήσει σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη περίπτωση α.

γ. Χρηματική αποζημίωση διπλάσια του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή άλλη αντισταθμιστική παροχή μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, εφόσον δεν προωθηθεί στον προορισμό του εντός 24 ωρών με υπαιτιότητα του μεταφορέα.

4. Στην περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η προώθηση επιβάτη ακυρωθέντος δρομολογίου στον προορισμό του και αυτός έχει στην κατοχή του εισιτήριο επιστροφής ο επιβάτης δικαιούται επιπρόσθετα να επιστρέψει το εισιτήριο επιστροφής και να λάβει ως αποζημίωση από το μεταφορέα το αντίτιμο του εισιτηρίου που κατέβαλε.

2.3.9 Δικαιώματα που προκύπτουν από την άρνηση επιβίβασης

1. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα υποχρεωθεί να αρνηθεί την επιβίβαση ορισμένου αριθμού επιβατών προς τους οποίους έχει εκδοθεί έγκυρο εισιτήριο, υποχρεούται να αναζητήσει αρχικά τους επιβάτες εκείνους που εθελοντικά διατίθενται να μην επιβιβαστούν, με αντάλλαγμα συγκεκριμένη παροχή που συμφωνείται μεταξύ αυτών και του μεταφορέα και επιπλέον μεριμνά για τη συντομότερη μεταφορά αυτών στον προορισμό τους, με δαπάνη του μεταφορέα.



2. Όταν ο αριθμός των επιβατών που διατίθενται να μην επιβιβαστούν εθελοντικά δεν επαρκεί προκειμένου το πλοίο να ταξιδεύσει με ασφάλεια, ο μεταφορέας δύναται να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέληση τους. Ο επιβάτης που για το λόγο αυτόν δεν του επιτράπηκε η επιβίβαση και έχει στην κατοχή του έγκυρο εισιτήριο δικαιούται:

α. να λάβει χρηματική αποζημίωση τριπλάσια της αξίας του ναύλου μεταφοράς επιβάτη ή

β. τη συντομότερη μεταφορά του μέχρι τον τελικό προορισμό με μέριμνα και δαπάνη του μεταφορέα, καθώς και την παροχή τροφής και καταλύματος σε ξενοδοχείο υπό τους όρους φιλοξενίας που αναφερθήκαν παραπάνω ή μεταφορά σε χρόνο της επιλογής του. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται επιπρόσθετα ως αποζημίωση η αξία του ναύλου μεταφοράς επιβάτη.

2.4 Καταγγελίες - παράπονα επιβατών

Για κάθε παράπονο ή καταγγελία κατά τη διάρκεια του πλου οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στον ορισμένο για το σκοπό αυτό αξιωματικό του πλοίου και μετά το πέρας του ταξιδιού στον εκδότη του εισιτηρίου ή στον μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Για παράπονα ή καταγγελίες που αφορούν σε συνθήκες πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε λιμάνια και πλοία ή καταγγελίες που αφορούν στις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010 «για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004» και δεν καλύπτονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, οι επιβάτες δύνανται να απευθύνονται στο φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού του λιμένα ή στο μεταφορέα ή στις Λιμενικές Αρχές. Με μέριμνα του μεταφορέα και του φορέα διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης του λιμένα, τοποθετούνται σε εμφανή σημεία του πλοίου και του λιμένα, αντίστοιχα, έντυπα υποβολής παραπόνων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα αναφορικά με τις προσφερθείσες, στο λιμένα και επί του πλοίου υπηρεσίες. Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθορίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου, η αρμόδια υπηρεσία ή υπηρεσίες εποπτείας, διαχείρισης των παραπόνων και στατιστικής καταγραφής αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

2.5 Τρόπος επιστροφής εισιτηρίου-ναύλου και καταβολής χρηματικών αποζημιώσεων

Η επιστροφή ή η τροποποίηση του εισιτηρίου από τον επιβάτη γίνεται στον εκδότη αυτού ή στον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα που νομιμοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις να εκδίδει εισιτήρια επιβατών και αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων για το συγκεκριμένο πλοίο. Η επιστροφή ποσοστού ή ολόκληρου του ναύλου ή του αντιτίμου του εισιτηρίου και η καταβολή των τυχόν αποζημιώσεων προς τον επιβάτη βαρύνει το μεταφορέα και γίνεται κατ' επιλογή του επιβάτη από τον ίδιο, τον εκδότη του εισιτηρίου ή από τον κατά λιμένα οριζόμενο από το μεταφορέα ναυτικό πράκτορα σε

μετρητά, με τραπεζική εντολή ή επιταγή εφόσον υπάρχει συγκατάθεση του επιβάτη και σε χρόνο έως και επτά ημέρες μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση του πλοίου.

Επίσης η επιστροφή ναύλου ή η καταβολή αποζημίωσης συνοδεύεται με αντίγραφο σχετικής έγγραφης απόδειξης που χορηγείται προς τον επιβάτη. Τέλος η καταβολή τυχόν αποζημίωσης και η τροποποίηση του εισιτηρίου γίνεται με παράδοση από τον επιβάτη του σώματος του εισιτηρίου ή του αποκόμματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Το Ιστορικό του Ομίλου

Η Εταιρία ιδρύθηκε το 1918 με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία "Γενική Εταιρία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος". Αντικείμενο των εργασιών της ήταν τότε η παραγωγή και

εμπορία αλεύρων για αρκετές δεκαετίες υπό μετέπειτα νέα επωνυμία "Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε."



Το 1924 η εταιρία εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και το 1992 το ιδιοκτησιακό καθεστώς της επιχείρησης αλλάζει όπως και η επωνυμία σε "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.", μετέπειτα "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών". Το 1993 υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ιδρύεται η θυγατρική εταιρία Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., μετέπειτα Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και γίνεται παραγγελία και ναυπήγηση των δύο πρώτων Superfast, (Superfast I και Superfast II) στη Γερμανία.

Τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 1995 δρομολογούνται τα Superfast I και Superfast II στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα - Πάτρα. Τα δύο πλοία μειώνουν το χρόνο ταξιδιού μεταξύ Πάτρας και Αγκώνας κατά 40%.

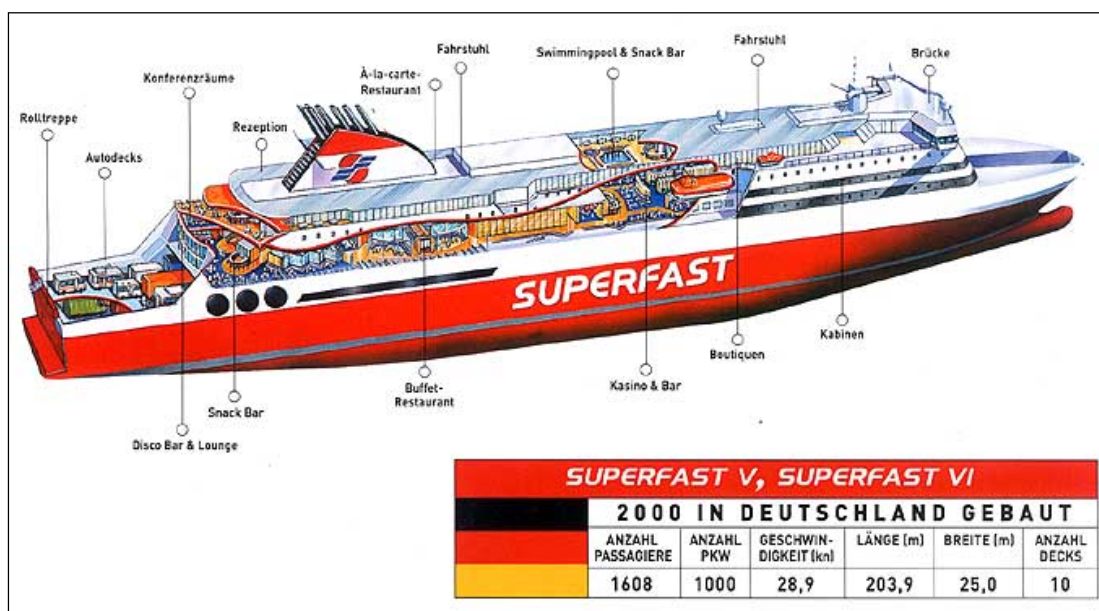


Superfast I

Superfast II

Τον Ιούλιο του 1996 γίνεται η παραγγελία δύο νέων Superfast, (Superfast III και Superfast IV) στα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φινλανδίας .

Τον Απρίλιο του 1998 Δρομολόγηση Superfast III και Superfast IV στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα - Πάτρα. Τα Superfast I και Superfast II εγκαινιάζουν μια νέα σύνδεση μεταξύ Πάτρας - Ηγουμενίτσα; και Μπάρι στη νότιο Ιταλία . Επίσης τον Ιούλιο γίνεται παραγγελία τεσσάρων νέων Superfast, στα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Wertt AG στο Κίελο της Γερμανίας με δικαίωμα που επιβεβαιώθηκε το Μάρτιο 1999 για ακόμα δύο πλοία. Το πρώτο ζευγάρι (Superfast V και Superfast VI) προορίζεται για τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας.



Τα άλλα τέσσερα Superfast (Superfast VII, VM, IX και X) θα δρομολογηθούν στη Βαλτική θάλασσα.

3.2 Τα σημεία σταθμοί στην πορεία της εταιρίας

Από τον Αύγουστο του 1999 η εταιρία επιβεβαιώνει την άνοδο της με μια σειρά γεγονότων που ήταν σταθμοί για την μετέπειτα πορεία και εξέλιξη της. Έτσι λοιπόν τον Αύγουστο του 1999 πραγματοποιείται η συμφωνία με μετόχους της εταιρίας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. για την αγορά ποσοστού ελέγχου 38,8% της τελευταίας, ποσοστό που αργότερα φτάνει το 48,8% και αλλαγή του εμπορικού σήματος και ονόματος της εταιρίας σε Blue Star Ferries.

Οι Γραμμές Στρίντζη διαθέτουν σήμερα στόλο 10 πλοίων που εξυπηρετεί γραμμές του εσωτερικού και μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας.

Τον Δεκέμβριο του 1999 ιδρύεται η θυγατρική εταιρία Attica Premium A.E. με σκοπό να αναλάβει τη Γενική Αντιπροσώπευση των πλοίων του Ομίλου στην Αττική, στα νησιά του Αιγαίου, στην Κεντρική και Βόρειο Ελλάδα και όσες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τον Σεπτέμβριο του 2000 σε παγκόσμιο διαγωνισμό η Superfast Ferries επιλέγεται ως πρώτη μεταξύ 42 άλλων εταιριών ως η προτιμώμενη Εταιρία για τη δρομολόγηση επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων μεταξύ του Rosyth στο Fife της Σκωτίας και της ηπειρωτικής Ευρώπης.

Φεβρουάριος και Απρίλιος 2001: Παράδοση των Superfast VI και Superfast V από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας. Δρομολόγηση των δυο πλοίων στις γραμμές της Αδριατικής. Μάιος: Δρομολόγηση του Superfast VII στη γραμμή Ρόστοκ, Γερμανία - Χάνκο, Φινλανδία, εγκαινιάζοντας έτσι τις δραστηριότητες της Superfast Ferries στη Βαλτική θάλασσα Το ακολουθεί στην ίδια γραμμή το Superfast VHJ τον Ιούλιο του 2001.

Ιούνιος 2001: Το λιμάνι του Ζεεμπρούγκε στο Βέλγιο επιλέγεται για την καθημερινή σύνδεση μεταξύ Σκωτίας και ηπειρωτικής Ευρώπης που θα ξεκινήσει τον Μάιο του 2002 και τον Νοέμβριο του 2002: Οι Επιχειρήσεις Αττικής υπογράφουν μνημόνιο προθέσεως συνεργασίας με την Ιταλική εταιρία κρουαζιέρων Costa Crociere, μέλος του Ομίλου Carnival Corporation, για τη δημιουργία δύο νέων ναυτιλιακών εταιριών που θα δραστηριοποιηθούν στις κρουαζιέρες και στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων με επιβατηγά- οχηματαγωγά πλοία.

Μάρτιος 2002: Συμφωνία των Επιχειρήσεων Αττικής με την Εταιρία TT-Line της Τασμανίας η οποία ανήκει στην Κυβέρνηση της Τασμανίας (Αυστραλία), για την πώληση των πλοίων Superfast III και Superfast IV.

Μάιος 2002: Η Superfast Ferries έρχεται ξανά πρώτη σε διεθνή διαγωνισμό για μία νέα σύνδεση μεταφοράς επιβατών και φορτίων μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Ολλανδίας. Έναρξη της γραμμής μεταξύ Ροσάϊθ, Σκωτίας και Ζεεμπούρκε, Βελγίου, της πρώτης απευθείας Θαλάσσιας σύνδεσης της Σκωτίας με την Ηπειρωτική Ευρώπη με τα υπερσύγχρονα επιβατηγά- οχηματαγωγά Superfast IX και Superfast X.

Ιούλιος: Παραλαβή του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου Superfast XI, από τα ναυπηγεία Flender Werft AG στο Lubeck της Γερμανίας και δρομολόγηση του στις γραμμές της

Αδριατικής Θάλασσας μεταξύ Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Αγκώνας. Η Blue Star Ferries δρομολογεί το επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο Blue Star 1 στη νέα σύνδεση μεταξύ Πειραιά- Πάτμου-Λέρου-Κω- Ρόδου αλλάζοντας τα δεδομένα στο θαλάσσιο ταξίδι για τα Δωδεκάνησα.



Blue Star 1

Σεπτέμβριος: Οι Superfast Ferries και Blue Star Ferries γίνονται οι πρώτες ελληνικές εταιρίες της επιβατηγού ναυτιλίας που λαμβάνουν την πιστοποίηση ISO: 14001 από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς Ομίλου Εταιριών American Bureau of Shipping .

Οκτώβριος: Παραλαβή του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου Superfast XII, από τα ναυπηγεία Flender Werft AG, στο Lubeck της Γερμανίας. Με το Superfast XII ολοκληρώνεται το επενδυτικό πρόγραμμα που ξεκίνησε το 1993 με την παραγγελία των Superfast I και Superfast II.

2003 Μάρτιος: Η Blue Star Ferries ενισχύοντας την παρουσία της στην ελληνική αγορά, εγκαινιάζει άλλη μία νέα γραμμή μεταξύ Πειραιά και Χανίων, Κρήτης. Στην γραμμή δρομολογείται το Blue Star 2.

Ιούλιος: Συμφωνία των Επιχειρήσεων Αττικής με την Εταιρία TT-Line της Τασμανίας η οποία ανήκει στην Κυβέρνηση της Τασμανίας (Αυστραλία), για την απόκτηση του επιβατηγού-οχηματαγωγού Superfast II.

Ιανουάριος: Τα Superfast IX και Superfast X που εκτελούν το δρομολόγιο Rosyth, Σκωτίας - Zeebrugge, Βελγίου ψηφίζονται ως τα «καλύτερα πλοία της Βορείου Θάλασσας μεταξύ 15 πλοίων από τον περιοδικό . -Holiday Which?" του Βρετανικού Συνδέσμου Καταναλωτών. Συμφωνία των Επιχειρήσεων Αττικής με την Εταιρία Atlantic Navigazione για την απόκτηση

του επιβατηγού-οχηματαγωγού Superfast I Το Superfast I παραδίδεται στους νέους ιδιοκτήτες του στα τέλη Φεβρουαρίου 2004. Με την πώληση του Superfast I, ολοκληρώνεται η πώληση των τεσσάρων Superfast πρώτης γενιάς. Ο στόλος της Superfast Ferries αποτελείται πλέον από οκτώ ολοκαίνουργια επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία Superfast κατασκευής 2001 και εντεύθεν με μέση ηλικία μικρότερη των τριών ετών.

Μάιος 2004: Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ Blue Bridge, έτους ναυπηγήσεως 1976, που ήταν δρομολογημένο στη γραμμή του Μπρίντεζι. Η πώληση του πλοίου εντάσσεται στο πρόγραμμα του Ομίλου για ανανέωση του στόλου του.

Ιούνιος 2004: Οι Επιχειρήσεις Αττικής ύστερα από έγκριση της Γενικής Συνέλευσης μετονομάζονται σε Attica Group.

Τον Νοέμβριο του 2004: Η Attica Group ψηφίζεται ως «Η Καλύτερη Εταιρία της Χρονιάς για την Επιβατηγό Ναυπλία» στα Ναυτιλιακά Βραβεία της Lloyd's List Η Superfast Ferries ψηφίζεται η «Καλύτερη Εταιρία Επιβατηγών- Οχηματαγωγών Πλοίων» από τον Σύνδεσμο Τουριστικών Πρακτόρων της Σκωτίας, τον αρχαιότερο σύνδεσμο πρακτόρων του κόσμου, από 700 μέλη που ψήφισαν σε ολόκληρη τη Σκωτία. Τον Ιανουάριο του 2005 η Attica Group εισέρχεται στην αγορά των πλοίων RoRo με την αγορά και δρομολόγηση των Marin και Nordia; δύο φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων (RoRo) μεταξύ Ροστόκ, Γερμανίας και Ουζικαουπούνκι, Φινλανδίας αυξάνοντας την μεταφορική ισχύ του Ομίλου στη Βαλτική Θάλασσα όπου δραστηριοποιείται από το 2001.

Η Attica Group αποκτά ποσοστό 12.33% στην Hellas Flying Dolphins, νυν Hellenic Seaways, που δραστηριοποιείται με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία κυρίως στις γραμμές του Αιγαίου.

2005 Φεβρουάριος: Η Attica Group αποκτά ποσοστό συμμετοχής 10.23% στο μετοχικό κεφάλαιο στην εδρεύουσα στο Ηράκλειο Κρήτης ναυτιλιακή εταιρία Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε. ποσοστό που αργότερα φτάνει το 11.61%.

Τον Μάρτιο του 2005: Η Blue Star Ferries αναστέλλει τη γραμμή Πειραιά- Χανίων-Πειραιά και το επιβατηγό-οχηματαγωγό Blue Star I που μεταδρομολογείται στη γραμμή Πάτρας- Ηγουμενίτσας-Μπάρι, ενισχύοντας την παρουσία της Blue Star Ferries στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας, όπου δραστηριοποιείται με ένα ακόμη πλοίο.

Τον Ιούλιο του ίδιου έτους η σύνδεση της Superfast Ferries μεταξύ Σκωτίας και Βελγίου στη Βόρειο Θάλασσα λαμβάνει την υψηλότερη διάκριση του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού της Σκωτίας, την απόδοση 4 αστέρων για την τελειότητα των υπηρεσιών και του προϊόντος που προσφέρει.

Σεπτέμβριος: Η Blue Star Ferries αναδεικνύεται ως η «Καλύτερη Ναυτιλιακή Εταιρία στην Ελλάδα» από τους αναγνώστες του περιοδικού Voyager μετά από σχετικό διαγωνισμό. Ειδικότερα, η εταιρία επιβραβεύθηκε από το αναγνωστικό κοινό του περιοδικού στις ακόλουθες κατηγορίες: Πληρώματα/service, καμπίνες, αίσθημα ασφάλειας, καθαριότητα, διάρκεια ταξιδιού.

Η Superfast Ferries ψηφίζεται ως η «Καλύτερη Εταιρία Ferries» από τους αναγνώστες των εφημερίδων Guardian, Observer και Guardian Unlimited (ηλεκτρονική έκδοση της Guardian) στα 19α Guardian Travel Awards, τη μακροβιότερη ανεξάρτητη δημοσκόπηση στο είδος της.

Νοέμβριος 2005 : Ανταποκρινόμενη στις ανάγκες της αγοράς και επιδιώκοντας την αποτελεσματικότερη λειτουργία του στόλου, η Superfast Ferries μεταδρομολογεί το Superfast IX από τη γραμμή Σκωτίας-Βελγίου στη Βόρειο Θάλασσα, στη γραμμή Γερμανίας-Φινλανδίας στη Βαλτική Θάλασσα που θα εξυπηρετείται πλέον από τρία πλοία Superfast, τα Superfast VII, Superfast VIII και Superfast IX. Η γραμμή Σκωτίας-Βελγίου, στη Βόρειο Θάλασσα, θα εξυπηρετείται από το Superfast X.

Φεβρουάριος: Η Attica προβαίνει στην πώληση του ποσοστού 12,33% στη Hellenic Seaways που είχε αποκτήσει ένα χρόνο νωρίτερα.

Η Blue Star Ferries, στα πλαίσια του θεσμού Superbrands, αναδεικνύεται ως μία από τις κορυφαίες επώνυμες μάρκες της Ελληνικής Αγοράς, για το 2005, στην κατηγορία Τουριστικές Υπηρεσίες.

Μάρτιος: Η Blue Star Ναυτιλιακή προβαίνει στην πώληση του επιβατηγού catamaran SeaJet 2. Η πώληση του πλοίου εντάσσεται στο πλαίσιο της επικέντρωσης της εταιρίας στην εκμετάλλευση σύγχρονων συμβατικών επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων υψηλών ταχυτήτων.

Απρίλιος: Η Attica προβαίνει στην πώληση των Superfast VII, Superfast VIII και Superfast IX, που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ρόστοκ, Γερμανίας-Χάνκο, Φινλανδίας στη Βαλτική Θάλασσα στην εταιρία AS Tallink Grupp. Κατόπιν συμφωνίας με την AS Tallink Grupp, τα πωληθέντα πλοία θα διατηρήσουν τα ονόματα τους και θα συνεχίσουν να εκτελούν πλόες με τα χρώματα της Superfast το αργότερο μέχρι το τέλος του 2007.

Ιούλιος: Η θυγατρική της Attica Group, Blue Star N.A.E. αποκτά, μέσω πλειστηριασμού, το σύνολο του ενεργητικού της ΔΑΝΕ που περιλαμβάνει το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο Διαγόρας, για το συνολικό τίμημα των Ευρώ 19,9 εκατ. Το πλοίο Διαγόρας δρομολογείται στις γραμμές των Δωδεκανήσων τον Αύγουστο.

Αύγουστος: Η Attica Group προβαίνει σε συμφωνία με την Veolia Transport, για την πώληση του πλοίου Superfast X που δραστηριοποιείται στη Βόρειο θάλασσα, έναντι συνολικού τιμήματος Ευρώ 112 εκατ. τοις μετρητοίς. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές του 2007 με την παράδοση του πλοίου.

Νοέμβριος: Η Attica Group προβαίνει σε συμφωνία με την γαλλική εταιρία Fret Cetam για τη ναύλωση του φορτηγού-οχηματαγωγού RoRo Nordia μέχρι τον Οκτώβριο 2008. Το RoRo Nordia , που ήταν δρομολογημένο στη γραμμή Uusikaupunki, Φιλανδίας - Rostock, Γερμανίας μαζί με το RoRo Marin. Από τις αρχές του 2007, το RoRo Marin θα μεταδρομολογηθεί καλύπτοντας τις ανάγκες του Ομίλου στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας στην Αδριατική και στην Ακτοπλοία.

Η Blue Star Ferries ψηφίζεται ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς για την Επιβατηγό Ναυτιλία στα Ναυτιλιακά Βραβεία της Lloyd's List.

Δεκέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει τη δρομολόγηση του πλοίου Blue Star 1 της θυγατρικής της εταιρίας Blue Star Ferries στη γραμμή Σκωτίας - Βελγίου σε αντικατάσταση του πλοίου Superfast X το οποίο επωλήθη τον Αύγουστο 2006 και θα παραδοθεί στους αγοραστές του τον Φεβρουάριο 2007.

2007

Φεβρουάριος: Η Attica Group αυξάνει τη συμμετοχή της στις Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε σε 22,25%.

Ιούνιος: Η Attica Group πώλησε το σύνολο της συμμετοχής της στις Μινωικές Γραμμές Α.Ε. Αύγουστος: Αλλαγή στη σύνθεση και τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου.

Η ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ κατέθεσε στην Τράπεζα της Ελλάδος για λογαριασμό των εταιριών Superfast Ferries και Blue Star Ferries το ποσό των Ευρώ 150.000 στο Ειδικό Ταμείο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών για την αντιμετώπιση των αναγκών που προκάλεσαν οι πρόσφατες πυρκαγιές στη χώρα μας.

Σεπτέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει την αγορά δύο φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων, τύπου RoRo, έτους κατασκευής 1998 και 1999 αντίστοιχα.

Οκτώβριος: Αλλαγή σύνθεσης Διοικητικού Συμβουλίου και επανακαθορισμός αρμοδιοτήτων.

Η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή των φορτηγών- Shield (1999) και Challenge (1998). Τα πλοία Shield και χρονοναυλωμένα μεταξύ Αγγλίας και Ιρλανδίας.

οχηματαγωγών πλοίων RoRo Challenge θα παραμείνουν



Πλοίο Shield (1999)

2008

Ιανουάριος: Η Attica Group ανακοινώνει ότι προέβη σε συμφωνία για την πώληση του οχηματαγωγού πλοίου (RoRo) Marin που δραστηριοποιείται στην Αδριατική θάλασσα. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί το Φεβρουάριο του 2008 με την παράδοση του πλοίου.

Η Attica Group ανακοινώνει ότι προέβη σε συμφωνία για την πώληση των οχηματαγωγών πλοίων (RoRo) Shield και Challenge. Τα πλοία αυτά, έτους ναυπήγησης 1998 και 1999 είναι χρονοναυλωμένα σε γραμμές της Βορείου Ευρώπης. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί το Φεβρουάριο του 2008 με την παράδοση των πλοίων.

Φεβρουάριος: Η Attica Group ανακοινώνει την ολοκλήρωση της πώλησης του πλοίου RoRo Marin στην Compagnie Maritime Marfret.

Η Attica Group ανακοινώνει την ολοκλήρωση της πώλησης του πλοίου RoRo Challenge στην Challenge Shipping Co. Ltd. της Clipper Denmark A/S. Η Attica A.E. Συμμετοχών ανακοινώνει τη σύνθεση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Η Attica Group ανακοινώνει την ολοκλήρωση της πώλησης του πλοίου RoRo Shield στην Shield Shipping Co. Ltd. της Clipper Denmark A/S. Η Attica A.E. Συμμετοχών ανακοινώνει ότι κατά τη συνεδρίαση της 26.02.08, αποφάσισε τη συγχώνευση δια απορροφήσεως της εισηγμένης στο Χ.Α. Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε. από την Attica A.E. Συμμετοχών σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 69-77ο του Κ.Ν. 2190/1920, των άρθρων 1 έως 5 του Ν. 2166/1993 και εν γένει της εμπορικής νομοθεσίας ως ισχύουν. Η ημερομηνία μετασχηματισμού θα είναι το αργότερο η 30η Ιουνίου, 2008.

Μάρτιος: Η Attica Group ανακοινώνει ότι προέβη σε συμφωνία για την πώληση του οχηματαγωγού πλοίου (RoRo) Nordia στην Compagnie Maritime Marfret, Marseilles. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Απρίλιο του 2008 με την παράδοση του πλοίου.

Η Attica Group ανακοινώνει ότι η Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων της, της 12.02.08, αποφάσισε τη μετατροπή του συνόλου των 104.173.680 μετοχών της Εταιρίας από κοινές ανώνυμες σε ισάριθμες 104.173.680 κοινές ονομαστικές μετοχές.

Απρίλιος: Η Attica Group ανακοινώνει την ολοκλήρωση της πώλησης του πλοίου RoRo Nordia στην Compagnie Maritime Marfret, Marseilles.

Ιούνιος: Η Attica Group ανακοινώνει τη συμφωνία με την Grimaldi Holding S.p.A., Γένοβας, Ιταλίας για την αγορά δύο υπερσύγχρονων πλοίων Ro-Pax που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Nuovi Cantieri Aruania, Ιταλίας. Το πρώτο πλοίο θα παραδοθεί το φθινόπωρο του 2008 και το δεύτερο το καλοκαίρι/φθινόπωρο του 2009. Τα πλοία θα δρομολογηθούν σε γραμμές που δραστηριοποιούνται τα πλοία του Ομίλου.

Σεπτέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει ότι από τις 15 Σεπτεμβρίου, 2008, η νέα διεύθυνση της Εταιρίας είναι: Λεωφόρος Συγγρού 123-125 & Τορβά 3, 11745 Αθήνα.

Οκτώβριος: Η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή του νεότευκτου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Superfast I από την Grimaldi Holding S.p.A, Γένοβας, Ιταλίας που ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Nuovi Cantieri Aruania, Ιταλίας. Το Superfast I είναι το πρώτο από την παραγγελία των δύο πλοίων, με τη παράδοση του επομένου σκάφους να αναμένεται το καλοκαίρι/φθινόπωρο του 2009. Το πλοίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι.

Δεκέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει τη Συγχώνευση των Ανώνυμων Εταιρειών, "Blue Star Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία", "Superfast Ferries Ναυτιλιακή Ανώνυμος Εταιρεία" και "Attica Ανώνυμος Εταιρία Συμμετοχών" με απορρόφηση της πρώτης και της δεύτερης από την τρίτη.

Η Attica Group ανακοινώνει ότι, λόγω της συγχώνευσης με απορρόφηση της Blue Star Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία, αυξήθηκε το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας κατά το συνολικό ποσό των Ευρώ 55.035.163, ήτοι κατά το ποσό του εισφερόμενου μετοχικού κεφαλαίου της Blue Star Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία, ύψους Ευρώ 53.765.000, πλέον ποσού Ευρώ 1.270.163 λόγω κεφαλαιοποίησης (για σκοπούς στρογγυλοποίησης) αποθεματικού υπέρ το άρτιο, παράλληλα με τη μεταβολή της ονομαστικής αξίας της μετοχής από Ευρώ 0,60 σε Ευρώ 0,83 και την έκδοση 37.440.020 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας Ευρώ 0,83 έκαστη. Μετά την ως άνω αύξηση το μετοχικό κεφάλαιο της Attica Ανώνυμος Εταιρία Συμμετοχών ανέρχεται σε Ευρώ 117.539.371

διαιρούμενο σε 141.613.700 κοινές, ονομαστικές με δικαίωμα ψήφου, μετοχές, νέας ονομαστικής αξίας Ευρώ 0,83 η κάθε μία.

2009

Μάρτιος: Η Attica Group, με ιδιαίτερη χαρά ανακοινώνει την έναρξη της σύνδεσης Πειραιάς- Καστελλόριζο, με το πλοίο ΔΙΑΓΟΡΑΣ της εταιρίας Blue Star Ferries. Το δρομολόγιο θα εκτελείται μία φορά την εβδομάδα. Με τη δρομολόγηση του F/B ΔΙΑΓΟΡΑΣ, αλλάζουν τα δεδομένα στο θαλάσσιο ταξίδι για το Καστελλόριζο, προσφέροντας με συνέπεια υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους κατοίκους του νησιού και στους επισκέπτες.

Η Attica Group ανακοινώνει τη δρομολόγηση του Superfast XII στη γραμμή Ηράκλειο- Πειραιά. Το Superfast XII, διαθέτει όλες τις σύγχρονες ανέσεις για ένα άνετο, πολυτελές και γρήγορο ταξίδι. Καθιερώνει νέα πρότυπα στη θαλάσσια μεταφορά, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου.



F/B ΔΙΑΓΟΡΑΣ

Ιούνιος: Η Attica Group ανακοινώνει την υπογραφή συμφωνίας για τη ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων με τα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. (DSME) της Κορέας. Το συνολικό κόστος της επένδυσης έφτασε τα Ευρώ 137 εκατ. περίπου για τα δύο πλοία. Η παράδοση του πρώτου πλοίου θα γίνει την άνοιξη του 2011 και του δεύτερου το α' τρίμηνο του 2012. Η επένδυση αυτή στοχεύει στη συνεχή προσπάθεια της εταιρίας να προσφέρει υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες με σύγχρονα, καινούργια και γρήγορα πλοία και να συμβάλλει στην ανάπτυξη των νησιών μας προς όφελος των κατοίκων και των επισκεπτών τους.

Οκτώβριος: Η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή του νεότευκτου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Superfast II, ναυπήγησης Σεπτεμβρίου 2009, από την Grimaldi Holding

S.p.A., Γένοβας, Ιταλίας που ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Nuovi Cantieri Aruania, Ιταλίας. Το Superfast II, θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι.

Δεκέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει ότι προέβη σε συμφωνία με την BRETAGNE ANGLETERRE IRLANDE S.A., Γαλλίας, για την πώληση του πλοίου Superfast V. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Φεβρουάριο 2010 με την παράδοση του πλοίου.

2010

Απρίλιος: Η Attica Group ανακοινώνει τη δρομολόγηση του Blue Horizon στη γραμμή Χανιά- Πειραιά. Ο Όμιλος Attica Group με τη δρομολόγηση του BLUE HORIZON στα Χανιά και την καθιέρωση του SUPERFAST XII στη γραμμή του Ηρακλείου, εδραιώνει την παρουσία του στην Κρήτη, εξυπηρετώντας τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια του νησιού, συμβάλλοντας σημαντικά, σε μία περίοδο έντονης οικονομικής ύφεσης, στην αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Νοέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει την καθέλκυση του Blue Star Delos, η οποία πραγματοποιήθηκε στα Ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd . Το Blue Star Delos, είναι το πρώτο από τα δύο νέα πλοία του Ομίλου, που θα δρομολογηθεί στις γραμμές των Κυκλάδων το καλοκαίρι του 2011.

Δεκέμβριος: Η Attica Group ανακοινώνει ότι προέβη σε συμφωνία με την ελληνική εταιρία GOLDEN STAR FERRIES SHIPPING CO για την πώληση του πλοίου Superferry II, ναυπήγησης 1974. Η συναλλαγή αναμένεται να ολοκληρωθεί το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου 2011 με την παράδοση του πλοίου.



Blue Star Delos

2011

Μάρτιος: Η Attica Group ανακοινώνει την ολοκλήρωση της πώλησης του πλοίου Superferry II στην GOLDEN STAR FERRIES SHIPPING CO.

Οκτώβριος: Η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή του νεότευκτου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Blue Star Delos που ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd, Κορέας. Το Blue Star Delos είναι το πρώτο από την παραγγελία δύο πλοίων, υψηλών προδιαγραφών, ολικού μήκους 145,50 μέτρων, ταχύτητας 26 κόμβων και μεταφορικής ικανότητας 2.400 επιβατών και 450 αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ή 50 φορτηγών οχημάτων και 150 αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

2012

Ιούνιος: Η Attica Group ανακοινώνει την παραλαβή του νεότευκτου υπερσύγχρονου πλοίου Ro-Pax Blue Star Patmos, που ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd, Κορέας. Το Blue Star Patmos είναι το δεύτερο από την παραγγελία δύο πλοίων, υψηλών προδιαγραφών, ολικού μήκους 145,50 μέτρων, ταχύτητας 26 κόμβων και μεταφορικής ικανότητας 2.000 επιβατών και 427 αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ή 60 φορτηγών οχημάτων και 145 αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

2013

Μάρτιος: Η Attica Group προέβη σε συμφωνία με την Genting Group για την πώληση του πλοίου SUPERFAST VI.



SUPERFAST VI

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Η Εταιρία Blue Star Ferries



Η Εταιρία Blue Star Ferries είναι 100% θυγατρική εταιρία της Attica A.E. Συμμετοχών Ο κύκλος εργασιών της Εταιρίας προέρχεται από τη μεταφορά επιβατών, Ι.Χ. οχημάτων και φορτηγών οχημάτων που τα μεγέθη τους επηρεάζονται σημαντικά από την τουριστική κίνηση.

Τα δρομολόγια εσωτερικού της εταιρίας εκτελούνται με σύγχρονα πλοία και καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας, πιο συγκεκριμένα τα δρομολόγια εσωτερικού της εταιρίας είναι:

Πειραιάς- Ηράκλειο

Πειραιάς- Σύρος-Τήνος- Μύκονος

Πειραιάς- Πάρος-Νάξος-Ίος-Σαντορίνη

Πειραιάς-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη & Αμοργός (Κατάπολα & Αιγιάλη)-Ηράκλεια-Σχοινούσα-Κουφονήσι-Δονούσα- Αστυπάλαια

Πειραιάς-Σαντορίνη - Κως- Ρόδος

Πειραιάς-Πάτμος-Λέρος-Κος-Ρόδος & Σύρος-Αμοργός (Κατάπολα)

Πειραιάς-Κάλυμνος-Κος-Ρόδος & Αστυπάλαια-Πάτμος-Λειψοί-Λέρος-Νίσυρος-Τήλος-Σύμη-Καστελόριζο

Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη

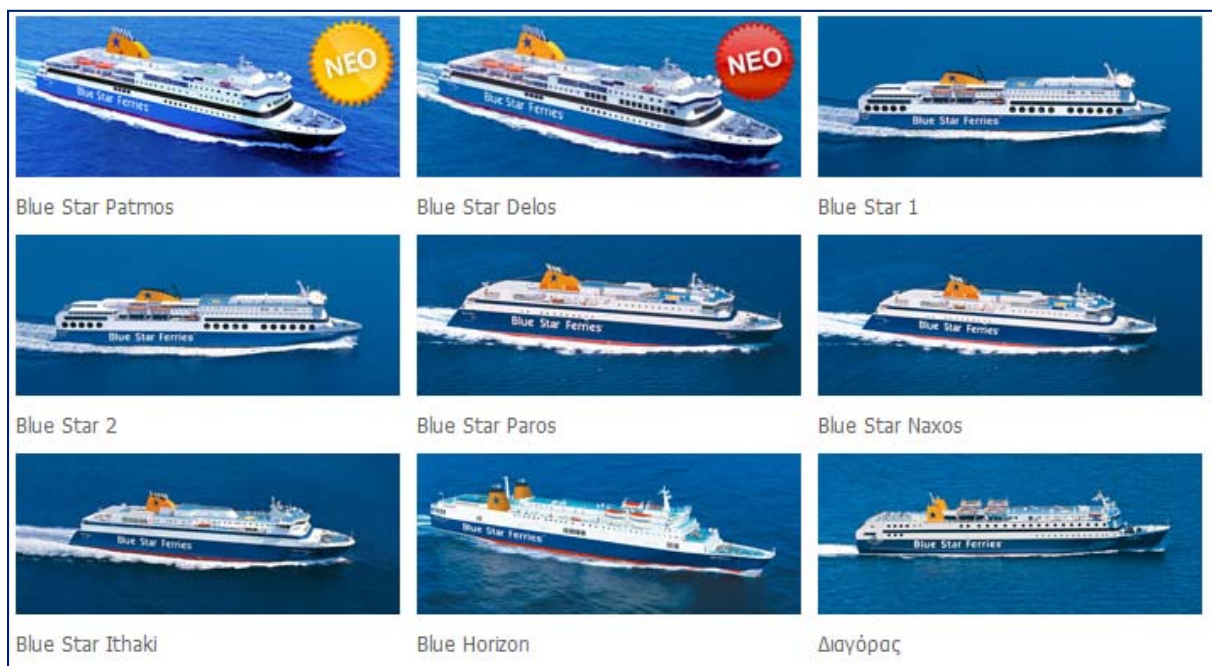
Ραφήνα - Μύκονος- Πάρος- Νάξος-Ίος

4.2 Η εταιρία και το περιβάλλον

Η εταιρεία Blue Star Ferries επιβάλει αυστηρά μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, την ποιότητα του στόλου, και την παροχή του υψηλότερου επιπέδου παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες από την αρχή της δραστηριότητας της. Στόχος της εταιρείας είναι να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο στον κλάδο και θα συνεχίσει να αναπτύσσει και να

υιοθετεί μέτρα που θα διασφαλίζουν την παροχή της καλύτερης δυνατής ποιότητας υπηρεσιών προς τους επιβάτες.

Τον Σεπτέμβριο του 2002, η Superfest Ferries και η Blue Star Ferries έγιναν οι πρώτες ελληνικές εταιρείες της επιβατηγού ναυτιλίας που έλαβαν την πιστό ποιήση ISO 14001 Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. Συγκεκριμένα η Blue Star Ferries S. A., ό πως και τα πλοία Blue Star 1, Blue Star 2, Blue Star Ithaki και Blue Horizon πιστοποιήθηκαν κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001. Η πιστοποίηση έγινε από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς Ομίλου Εταιρειών American Bureau of Shipping. Κατά τον ίδιο τρόπο τα καινούρια πλοία που προστέθηκαν στην εταιρεία το 2003 Blue Star Paros και Blue Star Naxos πιστοποιήθηκαν κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001 τον Αύγουστο του 2003.



Τα πλοία της εταιρίας Blue Star Ferries

Παράλληλα, τόσο η διαχειρίστρια εταιρεία Blue Star Ferries S. A. όσο και τα πλοία της είναι πιστοποιημένα κατά τον κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του SOLAS για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Επιπροσθέτως η Blue Star Ferries S. A. καθώς και τα πλοία Blue Star 1, Blue Star 2, Blue Star Ithaki, Blue Star Paros, Blue Star Naxos και Blue Horizon είναι πιστοποιημένα κατά τα πρότυπα του κώδικα Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2000. Και οι δύο πιστοποιήσεις έγιναν από τον

Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς Ομίλου Εταιρειών American Bureau of Shipping. Η πιστοποίηση κατά τον κώδικα Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2000 αποτελεί αναγνώριση του υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρεία. Τα νεότευκτα πλοία της Blue Star Ferries είναι πλοία τελευταίας τεχνολογίας, οι προδιαγραφές των οποίων διασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες προστασίας περιβάλλοντος Marine Pollution (Marpol) ,όπως αυτοί ορίζονται από το διεθνή οργανισμό International Maritime Organization IMO).

Η Blue Star Ferries είναι μέλος της HELMEPA

Η Blue Star Ferries είναι ενεργό μέλος της HELMEPA, της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, μία μη- κερδοσκοπική, μη-κυβερνητική οργάνωση ιδιοκτητών πλοίων και εργαζομένων σε αυτά. Αρχή της HELMEPA αποτελεί η πεποίθηση ότι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσα από την ενεργή συμμετοχή όλων σε κάθε επίπεδο του κλάδου. Στόχος της HELMEPA είναι να επιστρατεύσει κάθε μέσο πληροφόρησης, διαφήμισης, ενημέρωσης και δημοσιότητας ώστε να καλλιεργήσει περιβαλλοντολογική συνείδηση και σκεπτικό ασφαλούς λειτουργίας στον κλάδο της ναυτιλίας.

4.3 Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της εταιρείας

Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ) μίας εταιρείας είναι η εθελοντική δέσμευση να εντάξει στην στρατηγική της άξονες και πρακτικές που συμβάλλουν σε αυτό που διεθνώς αποκαλείται «Αειφόρος Ανάπτυξη». Εκφράζεται με προγράμματα, πρωτοβουλίες και καθημερινές πρακτικές που στοχεύουν μεταξύ άλλων στο σεβασμό των ανθρώπινων δικαιωμάτων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην κοινωνική προσφορά.

Η εταιρική υπευθυνότητα έχει εδώ και χρόνια ενταχθεί στον στρατηγικό σχεδιασμό της Blue Star Ferries, με ένα δομημένο και στοχευόμενο πρόγραμμα δράσεων, βασισμένο στο ρητό του Πρωταγόρα «Παν μέτρον άνθρωπος».

Το πρόγραμμα της Blue Star Ferries, το οποίο τιτλοφορείται «Με προορισμό εσάς», αντανακλά τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της εταιρείας, καθώς θέτει τον άνθρωπο στο επίκεντρο των ενεργειών του, αποδίδοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στη στήριξη των τοπικών κοινωνιών των νησιών.

Για την Blue Star Ferries, που ταξιδεύει το Αιγαίο καθημερινά, αποτελεί προτεραιότητα η υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας σε όλο το φασμάτων δραστηριοτήτων της: Κοινωνική

μέριμνα, περιβάλλον, εκπαίδευση, πολιτισμός και αθλητισμός, πολύ δε περισσότερο, όταν οι τελικοί αποδέκτες είναι παιδιά και η νεολαία που κατοικεί στα νησιά μας.

Μέσα από τα ταξίδια αλλά και τα προγράμματα που υλοποιούνται, η εταιρεία αφουγκράζεται τον παλμό των νησιών, ζει μαστούς τις δυσκολίες, ονειρεύεται με τους κατοίκους ιδέες και προγράμματα και γίνεται κοινωνός μιας ζωής μακριά από το Μητροπολιτικό κέντρο.

Εκτός των άλλων, τα τελευταία πέντε χρόνια το πρόγραμμα εταιρικής υπευθυνότητας έχει συστηματοποιηθεί, μέσα από την καταμέτρηση και καταγραφή δεικτών, οι οποίοι με τη σειρά τους αποτυπώνονται στους Απολογισμούς Αειφορίας, που η εταιρεία εκδίδει σε ετήσια βάση.

Το πρόγραμμα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης της Blue Star Ferries δημιουργήθηκε για να έχει συνέχεια. Συνέχεια με νέες ενέργειες και προγράμματα περιβαλλοντικής και κοινωνικής προσφοράς, που η εταιρεία εθελούσια σχεδιάζει και υλοποιεί.

Το σύνθημα της εταιρίας είναι: "Τα πλοία δένουν στα λιμάνια και η Blue Star Ferries δένεται με τους τόπους»

4.4 Τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρίας για το 2013

Μέσα στη χρονιά που πέρασε (2013) η Εταιρία δραστηριοποιήθηκε στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, στις γραμμές των Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου και στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο. Ειδικότερα, στις γραμμές των Κυκλάδων εκτέλεσαν δρομολόγια τα πλοία Blue Star Paros, Blue Star Naxos και Blue Star Ithaki, στη γραμμή της Δωδεκανήσου εκτέλεσαν δρομολόγια τα πλοία Blue Star 2, Blue Horizon και Διαγόρας και στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο ήταν δρομολογημένο το πλοίο Blue Star 1. Επίσης τα πλοία της Εταιρίας Blue Star 1 και Blue Horizon εκτέλεσαν μικρό αριθμό δρομολογίων και στην Αδριατική θάλασσα.

Συγκριτικά με την προηγούμενη χρήση 2012 προέκυψαν διαφοροποιήσεις που επηρέασαν τον κύκλο εργασιών της Εταιρίας και αφορούν την αύξηση των δρομολογίων των πλοίων σε ποσοστό 10,5%.

Ο συνολικός κύκλος εργασιών στη χρήση 2013. ανήλθε σε Ευρώ 132,0 εκατ. και τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων έφθασαν τα Ευρώ 23,7 εκατ. έναντι κύκλου εργασιών Ευρώ 112.5 εκατ. και κερδών προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων Ευρώ 15,0 εκατ. της χρήσης 2012.

Στον προαναφερόμενο κύκλο εργασιών συμπεριλαμβάνονται οι επιδοτήσεις για εκτέλεση δρομολογίων γραμμών δημόσιας υπηρεσίας του αρμόδιου Υπουργείου συνολικού ύψους Ευρώ 11,7 εκατ. έναντι Ευρώ 11.5 εκατ. στη χρήση 2012.

Τα έξοδα διοίκησης στη χρήση 2013, μειώθηκαν σημαντικά σε Ευρώ 7.4 εκατ.. από Ευρώ 8,5 εκατ. στη χρήση 2012. Τα έξοδα διάθεσης αυξήθηκαν κυρίως λόγω της αύξησης του κύκλου εργασιών και ανήλθαν σε Ευρώ 10,7 εκατ. έναντι Ευρώ 8,9 εκατ. στη χρήση 2012. Τα λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης ανήλθαν σε Ευρώ 0.7 εκατ. από Ευρώ 0,9 εκατ. Στη χρήση 2012.

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα της Εταιρίας στη χρήση 2013 ανήλθαν σε Ευρώ 4,9 εκατ. από Ευρώ 4,5 εκατ. στη χρήση 2012.

Στη χρήση 2013 η Εταιρία παρουσίασε κέρδη μετά από φόρους Ευρώ 7,9 εκατ. Έναντι ζημιών Ευρώ 1,8 εκατ. στη χρήση 2012. Η σημαντική απόκλιση οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του κύκλου εργασιών της Εταιρίας.

Στην ανάλυση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η Εταιρία δραστηριοποιείται σε έναν κλάδο με έντονη εποχικότητα, με υψηλότερη κίνηση τους μήνες Ιούλιο με Σεπτέμβριο και χαμηλότερη τους μήνες Νοέμβριο με Φεβρουάριο.

4.5 Προβλεπόμενη πορεία και εξέλιξη της Εταιρίας για τη χρήση 2014

Η συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση της Ελληνικής Οικονομίας, ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών του κλάδου, η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης και ιδιαίτερα ο εγχώριος τουρισμός κατά τους καλοκαιρινούς μήνες καθώς και το κόστος καυσίμων, είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες που θα επηρεάσουν τα αποτελέσματα της Εταιρίας στη χρήση 2014.

Λόγω της έντονης εποχικότητας του κλάδου δεν μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την πορεία και την εξέλιξη των δραστηριοτήτων της Εταιρίας βάσει του στοιχείων του πρώτου διμήνου του 2014. Παρόλα αυτά για τη χρήση 2014 η Διοίκηση εκτιμά ότι ο κύκλος εργασιών θα παρουσιάσει μικρή αύξηση σε σχέση με το 2013. Τα λειτουργικά έξοδα αναμένεται να κυμανθούν στα ίδια περίπου επίπεδα με αυτά της χρήσης 2013 με την προϋπόθεση ότι οι τιμές των καυσίμων θα διατηρηθούν σταθερές κατά τη διάρκεια του έτους, ενώ τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης θα σημειώσουν μικρή μείωση.

Αναφορικά με την αναδιάρθρωση του δανεισμού της, η Εταιρία βρίσκεται σε συζητήσεις με τις δανείστριες τράπεζες, προκειμένου να βρεθεί λύση κοινά αποδεκτή με τους δανειστές και εξετάζει σχετικά σχέδια μακροχρόνιας αναχρηματοδότησης που θα μπορούν να κριθούν αποδεκτά από αυτούς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος, Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 1997

Γουλιέλμος ΑΜ, Σαμπράκος Ε. (2002) «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων». Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Ευάγγελος Σαμπράκος, «Εισαγωγή Στην Οικονομική Των Μεταφορών». Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2001.

ΘεοδωρόπουλοςΣ.. (1998). «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλης

Λεκκαράκου Κ(2011).Ναυτιλιακή Λογιστική , Πειραιάς, εκδόσεις Κλείνας

Πάρδαλη Α. (2007)«Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Σαμπράκος Ε., Α. Γκατζόλη, «Ποιοτικά χαρακτηριστικά της επιβατηγού ναυτιλίας», τιμητικός τόμος ΒΝ Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1996

Τσανακτσίδης Δ.. Χαραλάμπους Γ. (2004) «Η αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SSS) στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.

Τσαμόπουλος Μ., «ΡΑΘΕ... ξήλωνε για τον ανταγωνισμό», Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 24/03/04

INTERNET

<http://www.jurisconsultus.gr/pubs/uploads/971.pdf>

<http://www.yen.gr>

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

<http://www.hbmci.gov.gr/>

<http://www.attica-group.com/>

<http://www.bluestarferries.gr>

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

<http://www.naftemporiki.gr>

<http://www.pno.gr>