



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : κ. ΜΕΡΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΚΑΤΣΙΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΑΙΟΣ 2005

# ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

## ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : κ. ΜΕΡΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ  
ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ : καθηγητής κ. ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ ΘΟΔΩΡΗΣ  
Επίκουρος καθηγητής κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

**Περίοδος Εκπόνησης : Οκτώβρης 2004 – Απρίλιος 2005**

## **ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ**

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα Διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή ανωτέρου, ολικά ή μερικά, σ' αυτό ή σε άλλο Πανεπιστήμιο εσωτερικού ή εξωτερικού.

Ο δηλών

Γεώργιος Κ. Κατσικογιάννης

### Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου στους καθηγητές και στους συναδέλφους μου που στήριξαν την προσπάθεια αυτή ηθικά και πρακτικά, με υποδείξεις και παρατηρήσεις τους.

Η εργασία αυτή αφιερώνεται με τις ολόθερμες ευχαριστίες μου στους γονείς μου Κωνσταντίνο και Ελένη και ιδιαίτερα στη σύζυγό μου Πόλυ και στο γιο μου Κωνσταντίνο – Ευάγγελο για την αδιάκοπη υποστήριξη και την κατανόηση που επέδειξαν σε όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

## Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Περιεχόμενα	σελ. I
Κατάλογος Διαγραμμάτων	σελ. VI
Κατάλογος Πινάκων	σελ. VII
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	σελ. 1- 2
<b>Εισαγωγή</b>	σελ. 1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	σελ. 3 - 23
<b>Η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση</b>	
2.1 Εισαγωγή	σελ. 3
2.2 Μέγεθος ναυτιλιακής χρηματοδότησης	σελ. 7
2.3 Ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής χρηματοδότησης	σελ. 9
2.4 Μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών	σελ.11
2.5 Διαδικασία χορήγησης ενός ναυτιλιακού δανείου	σελ.12
2.6 Βασικά σημεία ενός ναυτιλιακού δανείου	σελ.15
2.7 Ο πιστωτικός κίνδυνος στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση	σελ.20
2.8 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη ναυτιλιακή αγορά	σελ.21
2.9 Συμπέρασμα δεύτερου κεφαλαίου	σελ.22
Βιβλιογραφία δεύτερου κεφαλαίου	
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	σελ.24 – 42
<b>Προβληματικά Ναυτιλιακά Δάνεια</b>	
3.1 Ορισμός	σελ.24
3.2 Αίτια προβληματικών δανείων	σελ.24
3.2.1 Εισαγωγή	σελ.24

3.3	Τρόποι αντιμετώπισης των προβληματικών δανείων από μέρους των τραπεζών	σελ.25
3.3.1	Εισαγωγή	σελ.25
3.3.2.	Προληπτική διαχείριση του λογαριασμού (proactive account management)	σελ.26
3.3.2.1	Εισαγωγή	σελ.26
3.3.2.2	Πιστωτική πολιτική (στρατηγική) των τραπεζών	σελ.26
3.3.2.3	Επιχειρησιακό σχέδιο των τραπεζών	σελ.27
3.3.3	Διαχείριση του προβληματικού (αποτυχημένου) λογαριασμού (concurrent account management)	σελ.28
3.3.3.1	Γενικά	σελ.28
3.3.3.2	Δημιουργία τμήματος διαχείρισης των προβληματικών (αποτυχημένων) ναυτιλιακών δανείων	σελ.28
3.3.3.3	Ταξινόμηση των προβληματικών δανείων	σελ.29
3.3.3.4	Επανεξέταση των δανείων κατά τακτά χρονικά διαστήματα	σελ.29
3.3.4	Τρόποι εξόδου από ένα προβληματικό (αποτυχημένο) λογαριασμό (reactive account management, ways out)	σελ.31
3.3.4.1	Εισαγωγή	σελ.31
3.3.4.2	Διατήρηση της δανειακής σχέσης και προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος	σελ.31
3.3.4.3	Κλείσιμο της δανειακής σχέσης με άσκηση των δικαιωμάτων της τράπεζας που απορρέουν από τις υφιστάμενες εκάστοτε, εξασφαλίσεις	σελ.34
3.3.4.3.1	Απόκτηση της κυριότητας και διαχείριση του ενυπόθηκου πλοίου από την τράπεζα	σελ.35
3.3.4.3.2	Πώληση του ενυπόθηκου πλοίου σε πλειστηριασμό	σελ.36
3.3.4.3.3	Πώληση του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς πλειστηριασμό	σελ.40
3.4.	Συμπέρασμα τρίτου κεφαλαίου	σελ.41
	Βιβλιογραφία τρίτου κεφαλαίου	

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

σελ.43 – 73

### Μελέτες Περιπτώσεων

4.1	Εισαγωγή	σελ.43
4.2	Μελέτη περίπτωσης Α΄	σελ.44
4.2.1	Ιστορικό	σελ.44
4.2.2	Η δανειακή σχέση	σελ.46
4.2.3	Έναρξη των προβλημάτων	σελ.48
4.2.4	Αναδόμηση οφειλών	σελ.49
4.2.5	Περαιτέρω ενέργειες	σελ.51
4.2.6	Συμπέρασμα μελέτης περίπτωσης Α΄	σελ.57
4.3	Μελέτη περίπτωσης Β΄	σελ.59
4.3.1	Ιστορικό	σελ.59
4.3.2	Η δανειακή σχέση	σελ.61
4.3.3	Έναρξη των προβλημάτων	σελ.64
4.3.4	Αναδόμηση οφειλών	σελ.66
4.3.5	Περαιτέρω ενέργειες	σελ.68
4.3.6	Συμπέρασμα μελέτης περίπτωσης Β΄	σελ.68
4.4	Σύγκριση των περιπτώσεων Α΄ και Β΄	σελ.70
4.4.1	Ομοιότητες των περιπτώσεων Α΄ και Β΄	σελ.70
4.4.2	Διαφορές των περιπτώσεων Α΄ και Β΄	σελ.71
4.4.3	Συμπέρασμα της σύγκρισης των περιπτώσεων Α΄ και Β΄	σελ.73

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

σελ.74 - 76

Γενικά συμπεράσματα	σελ.74
---------------------	--------

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

σελ.77 - 89

Μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των  
τραπεζών

Παράδειγμα 1 Term Loan (Project Finance) σελ. 77

Παράδειγμα 2 Κοινοπρακτικά Δάνεια (Syndicated Loans) σελ. 82

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

σελ.90 - 93

Άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους  
των τραπεζών

σελ.90

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

σελ.94 - 140

Διαδικασία χορήγησης ενός ναυτιλιακού δανείου

A) Υπόδειγμα επιστολής ανάληψης δέσμευσης  
(Commitment Letter)

σελ.94

B) Υπόδειγμα δανειακής σύμβασης

σελ.108

Γ) Υπόδειγμα ειδοποίησης για την ημερομηνία  
Εκταμίευσης (Notice of Draw Down)

σελ.140

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

σελ.141 - 143

Βασικά σημεία ενός ναυτιλιακού δανείου

Αποπληρωμή ναυτιλιακών δανείων

Παράδειγμα 1 Αποπληρωμή με ισόποσες εξαμηνιαίες  
ή τριμηνιαίες δόσεις και πληρωμής balloon

σελ.141

Παράδειγμα 2 Αποπληρωμή με επιταχυνόμενες δόσεις  
στην αρχή (μεγαλύτερου ποσού) και ισόποσες εξαμηνιαίες  
ή τριμηνιαίες στη συνέχεια και πληρωμή balloon σελ.142

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5** σελ.144 - 148

Ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη  
ναυτιλιακή αγορά σελ.144

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6** σελ.149 - 153

Διατήρηση της δανειακής σχέσης και προσπάθειες επίλυσης του  
προβλήματος

**A)** Επαναπρογραμματισμός ή αναδόμηση υφιστάμενου  
ναυτιλιακού δανείου σελ.149

**B)** Διάλυση ενυπόθηκων πλοίων και αλλαγή του  
υφισταμένου σχήματος του δανείου. σελ.152

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7** σελ. 154

Επίπεδα ναυτιλιακών αγορών όλων των τύπων πλοίων  
μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων καθώς και χύδην  
υγρών φορτίων σελ. 154

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

- Διάγραμμα 2.1 Αριθμός τραπεζών που χρηματοδοτούν  
την ελληνόκτητο ναυτιλία τα χρόνια 1992,  
1995, 1997, 2001, 2002, 2003 και 2004 σελ.8
- Διάγραμμα 2.2 Μέσος ετήσιος σταθμικός όρος  
κερδοφορίας των τραπεζών που  
χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία σελ.18

### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7**

- Διάγραμμα Α) Μέσος όρος ναύλων πλοίων μεταφοράς  
χύδην ξηρών φορτίων σελ.154
- Διάγραμμα Β) Μέσος όρος ναύλων πλοίων μεταφοράς  
χύδην υγρών φορτίων σελ.154

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- Πίνακας 2.1 Τραπεζικός δανεισμός της ελληνόκτητης ναυτιλίας την περίοδο 2000, 2001, 2002, 2003 και 2004. σελ. 5
- Πίνακας 2.2 Συνολικός δανεισμός στην ελληνόκτητο ναυτιλία από ξένες τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα, ξένες τράπεζες χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα και ελληνικές τράπεζες για τα έτη 2001, 2002, 2003 και 2004. σελ. 9
- Πίνακας 2.3 Ποσοστό χρηματοδότησης για μεταχειρισμένα, υπό ναυπήγηση και μεγάλης ηλικίας μεταχειρισμένα πλοία, καθώς και η διάρκεια των δανείων των προς χρηματοδότηση πλοίων ανάλογα με την ηλικία αυτών. σελ. 16

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

- Πίνακας 4.1 Βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Α΄ κατά χρονολογική σειρά σελ.45
- Πίνακας 4.2 Βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Β΄ κατά χρονολογική σειρά σελ.60

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

- Πίνακας 6.1 Διάλυση ενυπόθηκων μεγάλης ηλικίας, μη αποδοτικών πλοίων και αλλαγή υφισταμένου σχήματος δανεισμού σελ.153

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι :

- ✚ Ο προσδιορισμός των αιτίων μετατροπής “καλών” ναυτιλιακών δανείων σε “προβληματικά”,
- ✚ τα μέτρα ή οι ενέργειες που πρέπει να λαμβάνουν οι τράπεζες, προκειμένου να αποφύγουν την εμφάνιση δανείων της μορφής αυτής,
- ✚ ο τρόπος με τον οποίο τα διαχειρίζονται οι τράπεζες καθώς και
- ✚ η επιβεβαίωση ή όχι των ανωτέρω, από τη μελέτη δυο περιπτώσεων οι οποίες αφορούν την ελληνόκτητο ναυτιλία.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι διεθνής, με ιδιαίτερες διακυμάνσεις, υψηλής έντασης κεφαλαίου και παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες. Οι βασικότερες των ιδιαιτεροτήτων αυτών προκύπτουν, κατά κύριο λόγο, από τις διακυμάνσεις που δημιουργεί η κυκλικότητα των ναυτιλιακών αγορών με υψηλή συχνότητα και διάρκεια.

Η Ναυτιλιακή βιομηχανία, ως βιομηχανία υψηλής έντασης κεφαλαίου, έχει ανάγκη επένδυσης σημαντικών κεφαλαίων, τα οποία λόγω αδυναμίας αυτοχρηματοδότησης εκ μέρους των πλοιοκτητών, αντλούνται, από τις χρηματαγορές, τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς και σε μεγάλο ποσοστό, από τις τράπεζες. Ο εν λόγω δανεισμός χαρακτηρίζεται υψηλού πιστωτικού κινδύνου, λόγω της βιομηχανίας στην οποία διοχετεύεται αλλά και λόγω του υψηλού ποσοστού χρηματοδότησης ( $\geq 60\%$ ).

Για τους λόγους αυτούς, οι τράπεζες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο σχετικό χώρο, πρέπει να είναι εξειδικευμένες και να διαθέτουν συγκεκριμένη ναυτιλιακή πιστωτική πολιτική, η οποία προϋποθέτει την άριστη γνώση των ιδιαιτεροτήτων του χώρου, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν, τον πιστωτικό κίνδυνο που πρόκειται να αναλάβουν.

Οι τράπεζες οι οποίες εμπλέκονται σε ναυτιλιακά δάνεια θα πρέπει να αναμένουν, λόγω της υψηλού κινδύνου βιομηχανίας στην οποία διοχετεύονται αυτά, τη μετατροπή μέρους αυτών σε αποτυχημένα (προβληματικά) δάνεια. Το γεγονός αυτό

θα πρέπει να οδηγήσει τις τράπεζες στη δημιουργία μηχανισμού ο οποίος θα τις επιτρέπει να εντοπίζουν και να ελαχιστοποιούν τα οποιαδήποτε αίτια δημιουργίας προβληματικών δανείων, δηλαδή δανείων των οποίων θα είναι δύσκολη, αν όχι απίθανη, η επανείσπραξη, εκ μέρους των τραπεζών, των κεφαλαίων, που έχουν δανείσει, καθώς και των αναλογούντων τόκων.

Η παρούσα μελέτη ασχολείται με :

- ✚ Την ανάλυση της ναυτιλιακής χρηματοδότησης,
- ✚ τα αίτια που οδηγούν σε αποτυχία ένα ναυτιλιακό δάνειο,
- ✚ την ανάλυση των μέτρων ή των ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται, εκ μέρους των τραπεζών, προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνιση ενός αποτυχημένου (προβληματικού) δανείου,
- ✚ τους τρόπους διαχείρισης από τις τράπεζες, δανείων της μορφής αυτής και
- ✚ την παρουσίαση και ανάλυση των μεθόδων οι οποίες χρησιμοποιούνται από τις τράπεζες, για την ελαχιστοποίηση της ζημίας που θα αναλάβουν, στην περίπτωση που, παρά τα ανωτέρω, δημιουργηθεί ή εξελιχθεί ένα δάνειο σε αποτυχημένο.

Τέλος, παρουσιάζονται και αναλύονται δυο μελέτες περιπτώσεων τέτοιων δανείων, αναλύονται οι ομοιότητες και οι διαφορές τους και εξάγονται συμπεράσματα τα οποία συγκεκριμενοποιούν τα αίτια αλλά και τους τρόπους διαχείρισης των αποτυχημένων ναυτιλιακών δανείων.

## Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2

### Η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

#### 2.1 Εισαγωγή

Όπως γνωρίζουμε, η ναυτιλιακή βιομηχανία ως βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, απαιτεί επενδύσεις σημαντικού ύψους. Τα εν λόγω ποσά είναι δύσκολο να καλυφθούν μόνο από τους επενδυτές (πλοιοκτήτες) και ως εκ τούτου αυτοί καταφεύγουν στο δανεισμό των απαιτούμενων κεφαλαίων, από τις χρηματαγορές, τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς και τις τράπεζες <sup>1</sup>:

✚ Οι χρηματαγορές. Στην περίπτωση αυτή μια ναυτιλιακή εταιρία { εταιρία η οποία κατέχει τις μετοχές των πλοιοκτητριών εταιριών του ομίλου (Holding company η οποία είτε υφίσταται είτε συστήνεται)} προκειμένου να αντλήσει τα απαιτούμενα κεφάλαια για, την κάλυψη των επενδυτικών σχεδίων του ομίλου (αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, ναυπήγηση νέων πλοίων), εξόφληση του υφισταμένου δανεισμού και αύξηση της ρευστότητας, αποφασίζει την είσοδό της σε κάποιο χρηματιστήριο κύρια των ΗΠΑ (Ν.Υόρκη). Πριν από την είσοδό της πρέπει να αξιολογηθεί από κάποιο διεθνή αξιολογικό οίκο και στη συνέχεια κατά την είσοδό της στο χρηματιστήριο παύει ο έλεγχος αυτής από τον μέχρι πρότινος φορέα (υπάρχει πλέον Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο ασκεί τη διοίκησή της και ελέγχει τα οικονομικά της στο οποίο μπορεί να μη συμμετέχει ο αρχικός φορέας αυτής). Μέρος των μετοχών διανέμονται σε θεσμικούς και ιδιώτες επενδυτές οι οποίοι επενδύουν (αγοράζουν μετοχές με καταβολή μιας συγκεκριμένης τιμής ανά μετοχή), στοχεύοντας στην επίτευξη κερδών από την εκμετάλλευση των πλοίων με αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής αυτής καθώς και την είσπραξη σημαντικού μερίσματος. Σήμερα, η ελληνόκτητη ναυτιλία, έχει αντλήσει συνολικά, από το χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης, το ποσό των \$5 - 6 δις περίπου. Το εν λόγω ποσό αναμένεται ν' αυξηθεί το 2005.

---

<sup>1</sup> C. Th. Grammenos : "Bangor Occasional Papers in Economics", University of Wales Press, 1979, General Editor Jack Revell, σελ. 11.

- ✚ Οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί, ήτοι μη τραπεζικοί οργανισμοί σκοπός των οποίων είναι η αποτελεσματική διαχείριση των ιδίων κεφαλαίων τους και των κεφαλαίων που προέρχονται από τα χρηματοοικονομικά προϊόντα που παράγουν (επενδυτικά προϊόντα δάνεια κ.λπ), με στόχο τη βελτίωση της αποδόσεώς τους και τη δημιουργία κερδών για τους μετόχους. Μεταξύ των σημαντικών χρηματοδοτικών οργανισμών συγκαταλέγονται και οι εταιρίες χρηματοδοτήσεων (finance companies). Ορισμένες από αυτές πραγματοποιούν ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις αλλά, σε μικρότερα ποσά από αυτά των παραδοσιακών τραπεζών και με μεγαλύτερη επιβάρυνση για το δανειολήπτη (2,5 – 4%).
- ✚ Οι τράπεζες. Αυτές πραγματοποιούν τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό στη ναυτιλιακή βιομηχανία και αποτελεί την πιο δημοφιλή πηγή άντλησης κεφαλαίων των πλοιοκτητών προκειμένου ν' αποκτήσουν ένα πλοίο.

Για να αντιληφθούμε το ύψος του τραπεζικού δανεισμού, της ναυτιλιακής βιομηχανίας παραθέτω πίνακα με τον τραπεζικό δανεισμό της ελληνόκτητης ναυτιλίας την περίοδο 2000, 2001, 2002, 2003 και 2004.

## Πίνακας 2.1

Τραπεζικός δανεισμός της ελληνόκτητης ναυτιλίας την περίοδο 2000, 2001, 2002, 2003 και 2004.

Τα ποσά σε δισεκατομμύρια USD

Χρόνος	Ποσά
2000 <sup>2</sup>	16,0
2001 <sup>3</sup>	16,5
2002	21,3
2003	25,5
2004	32,4

Ο τραπεζικός δανεισμός, κύρια για τη χρηματοδότηση αγοράς ή ναυπήγησης πλοίου, στηρίζεται στο γεγονός ότι η εξυπηρέτηση του δανείου θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα εκμετάλλευσης του προς χρηματοδότηση πλοίου {project financing (επινόηση ελλήνων πλοιοκτητών Λαιμός, Λιβανός, Νιάρχος και Ωνάσης)},<sup>4</sup> αποτελεί την κυριότερη πηγή άντλησης κεφαλαίων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>5</sup> Σχετικό παράδειγμα στο παράρτημα 1.

Ο εν λόγω δανεισμός βασίζεται :

- Στη δυνητική επάρκεια του φορέα (πλοιοκτήτη). Ήτοι, η τράπεζα εξετάζει το κατά πόσο ο υποψήφιος πελάτης είναι επιχειρηματίας με σημαντική παρουσία στο ναυτιλιακό χώρο. Βαρύτητα δίνεται και στο κατά πόσο ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης είναι ήδη πελάτης της τράπεζας και έχει καλό ιστορικό με αυτή.
- Στη χρηματοροή του προς δανειοδότηση πλοίου αλλά και του συνολικού αριθμού των πλοίων που έχει στην πλοιοκτησία του ο υπό χρηματοδότηση πλοιοκτήτης. Αυτή η μορφή χρηματοδότησης βασίζεται στα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων (project financing).

<sup>2</sup> Έκθεση της εταιρίας XRTC με θέμα : “Τραπεζική χρηματοδότηση της ελληνικής Ναυτιλίας”, Μάιος 2004, σελ.9.

<sup>3</sup> Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, Απρίλιος 2005, σελ. 8. Το ίδιο και για το 2002, 2003 και 2004.

<sup>4</sup> Αλέξ. Π. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.190.

<sup>5</sup> C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο 2002, σελ.731.

- Στη χρηματοροή, σε συνδυασμό με εξασφάλιση των δανείων με την εγγραφή προτιμώμενης υποθήκης.<sup>6</sup> Η υποθήκη λαμβάνεται είτε μόνο επί του προς χρηματοδότηση πλοίου είτε και επί ενός ή περισσότερων άλλων πλοίων ελευθέρων ή μη βαρών που έχει στην πλοιοκτησία του ο προς δανειοδότηση πλοιοκτήτης (cross collateralization - αλληλοσύνδεση κινδύνων εξασφαλίσεων, στην περίπτωση που η υποθήκη εγγράφεται σε δυο ή περισσότερα πλοία). Η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης εφαρμόστηκε πρώτα από τη Citibank το 1967, η οποία αναγνώρισε την ανάγκη εξασφάλισης της επανείσπραξης των δανείων, καθώς και της εξασφάλισης αυτών, σε περίπτωση μη πληρωμής των οφειλομένων χρηματικών ποσών.<sup>7</sup>

Η πλειονότητα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων βασίζεται, σήμερα, στο συνδυασμό αυτό,<sup>8</sup> καθώς και στο όνομα του πλοιοκτήτη.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση μαζί με τα ίδια κεφάλαια, την τεχνογνωσία και το καλό ανθρώπινο δυναμικό αποτελούν τους βασικούς συντελεστές της δημιουργίας και ανάπτυξης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.<sup>9</sup>

Στην παρούσα εργασία, θα εξετάσουμε το δανεισμό από τις τράπεζες και ιδιαίτερα, λόγω του γεγονότος ότι η πλειονότητα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων βασίζεται στον πιο πάνω συνδυασμό, θα εξετάσουμε τον με συγκεκριμένους όρους δανεισμό ενός σχεδίου επένδυσης (project financing) μαζί με τα κοινοπρακτικά δάνεια<sup>10</sup> (συμπεριλαμβανομένων και των club loans).<sup>11</sup>

Σχετικό παράδειγμα στο παράρτημα 1.

---

<sup>6</sup> Η προτιμώμενη υποθήκη πέραν της απόδειξης του χρέους / βάρους (απλή υποθήκη) δίνει τη δυνατότητα στο δανειστή να αναλάβει και τη διαχείριση του πλοίου.

<sup>7</sup> Peter Stokes : “Ship Finance-Credit Expansion and the Boom-Bust Cycle”, Lloyd’s of London Press LTD, 1992, σελ. 26 και 27 (α’ έκδοση).

<sup>8</sup> C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο 2002, σελ.732.

<sup>9</sup> Αλέξ. Π. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.23.

<sup>10</sup> Δάνειο που χορηγείται από έναν αριθμό τραπεζών προκειμένου να μοιραστούν τον υπό ανάληψη κίνδυνο.

<sup>11</sup> Κοινοπρακτικά δάνεια αλλά με πολύ μικρό αριθμό συμμετεχουσών τραπεζών (2 ή 3).

## 2.2 Μέγεθος ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Προκειμένου να γίνει αντιληπτό το συνολικό ποσό της παγκόσμιας ναυτιλιακής χρηματοδότησης, από τις τράπεζες μόνο, αναφέρομαι στον προηγούμενο πίνακα 2.1 καθώς και σε πρόσφατα δημοσιεύματα, σύμφωνα με τα οποία η συνολική χρηματοδότηση στους έλληνες πλοιοκτήτες, ανέρχονταν το Δεκέμβριο 2004 στο ποσό των 32,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων Αμερικής (3.370 πλοία),<sup>12</sup> ενώ ο τραπεζικός δανεισμός της παγκόσμιας ναυτιλίας υπολογίζεται, για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα στο ποσό των 230 δισεκατομμυρίων δολαρίων Αμερικής (αφορά σε 20.000 πλοία).

Σε υψηλά επίπεδα των ναυτιλιακών αγορών εισέρχονται, κύρια σε σχέση με την ελληνική ναυτιλία, και τράπεζες οι οποίες δεν έχουν προηγούμενη παρουσία στο χώρο. Ο αριθμός αυτών είναι μεγαλύτερος από εκείνων που έχουν διαχρονική παρουσία στο χώρο.<sup>13</sup>

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ο σημαντικός αριθμός των τραπεζών (ξένων και ελληνικών) οι οποίες συμμετέχουν ήδη στην πιο πάνω χρηματοδότηση (διάγραμμα 2.1). Επίσης, σημειώνεται το πρόσφατο ενδιαφέρον τραπεζών της Άπω Ανατολής (Κορέας) καθώς και των συνεννοήσεων τραπεζών της Κίνας με έλληνες πλοιοκτήτες, προκειμένου να ενισχυθούν τα τοπικά ναυπηγεία προσφέροντας δελεαστικούς όρους, π.χ. περιθώριο επιτοκίου (spread) μέχρι 0,50%.<sup>14</sup>

Παραθέτω διάγραμμα στο οποίο εμφανίζεται ο αριθμός των τραπεζών οι οποίες χρηματοδοτούν την ελληνόκτητο ναυτιλία τα χρόνια 1992, 1995, 1997, 2001, 2002, 2003 και 2004.

---

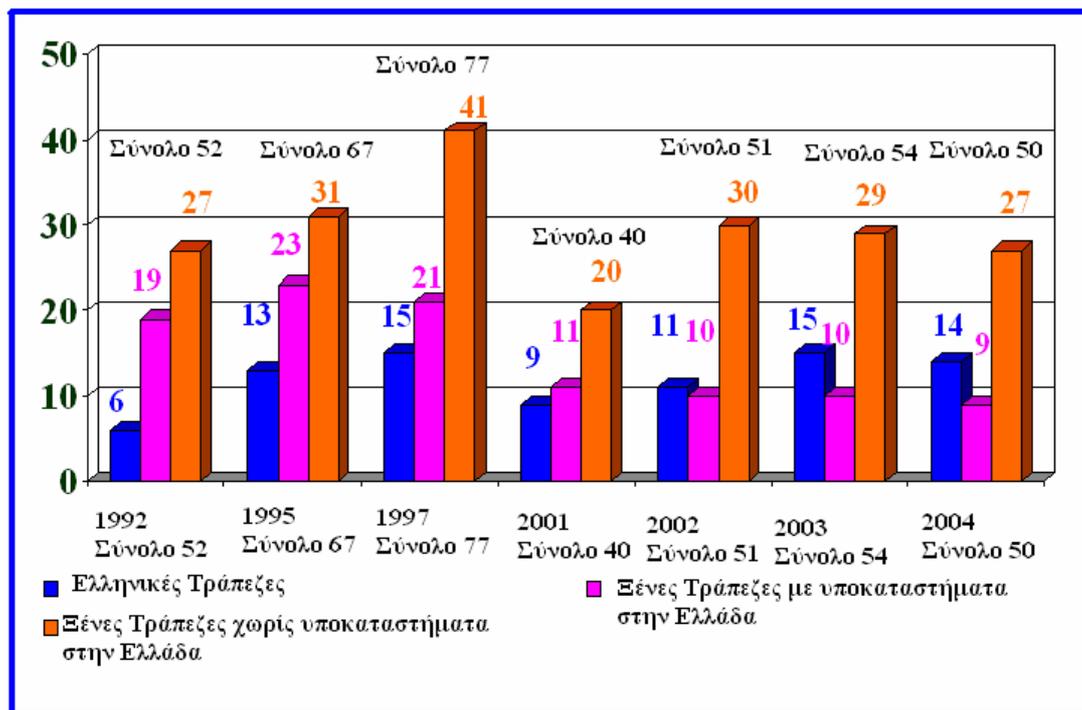
<sup>12</sup> “Ναυτιλία” Ειδική έκδοση της εφημερίδας Ναυτεμπορική, Ιούνιος 2004, σελ. 10.

<sup>13</sup> Άρθρο στο ειδικό αφιέρωμα για την Ελλάδα της Lloyd List με ευκαιρία της έκθεσης των Ποσειδωνίων 2004, σελ.52.

<sup>14</sup> Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα : “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, έκδοση Απρίλιος 2004, σελ.10.

## Διάγραμμα 2.1

Αριθμός τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνόκτητο ναυτιλία τα χρόνια 1992, 1995, 1997, 2001, 2002, 2003 και 2004.



Πηγή : Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, Απρίλιος 2005, σελ. 13.

Από το πιο πάνω διάγραμμα προκύπτει, αφενός μεν ότι ο συνολικός αριθμός των τραπεζών που χορηγούν δάνεια στην ελληνόκτητο ναυτιλία ακολουθεί τα επίπεδα των ναυτιλιακών αγορών (δηλαδή αυξάνει όταν οι ναυτιλιακές αγορές είναι “καλές”, και μειώνεται όταν αυτές είναι “κακές”), αφετέρου ότι ο αριθμός των ελληνικών τραπεζών που συμμετέχουν στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι, σε όλα τα εξεταζόμενα χρόνια, πολύ μικρότερος από τον αριθμό των ξένων τραπεζών που δεν έχουν υποκατάστημα / ματα στην ελληνική επικράτεια. Μέχρι το 2001, ο αριθμός αυτών (των ελληνικών τραπεζών) ήταν μικρότερος και των ξένων τραπεζών με παρουσία στον ελλαδικό χώρο. Από το 2002 ο αριθμός των ελληνικών τραπεζών αυξάνει σταθερά, έναντι των ξένων τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια παραθέτω πίνακα όπου εμφανίζεται ο συνολικός δανεισμός στην ελληνόκτητο ναυτιλία από ξένες τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα, ξένες τράπεζες χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα και ελληνικές τράπεζες για τα έτη 2001, 2002, 2003 και 2004.

## Πίνακας 2.2

Συνολικός δανεισμός στην ελληνόκτητο ναυτιλία από ξένες τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα, ξένες τράπεζες χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα και ελληνικές τράπεζες για τα έτη 2001, 2002, 2003 και 2004.

Τα ποσά σε δις \$

Τράπεζες	2001	2002	2003	2004
Ξένες τράπεζες με υποκαταστήματα στην Ελλάδα	7,0	8,2	10,1	13,9
Ξένες τράπεζες χωρίς υποκαταστήματα στην Ελλάδα	6,2	8,6	9,8	12,1
Ελληνικές τράπεζες	3,3	4,5	5,6	6,3
<b>Σύνολο</b>	<b>16,5</b>	<b>21,3</b>	<b>25,5</b>	<b>32,3</b>

Πηγή : Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, Απρίλιος 2005, σελ. 8.

Από την εξέταση του πιο πάνω πίνακα διαπιστώνουμε μια συνεχή αύξηση του δανεισμού προς την ελληνόκτητο ναυτιλία από όλες τις τράπεζες που ασχολούνται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση από έτος σε έτος.

Επιπλέον εάν συνεξετάσουμε τα δεδομένα του διαγράμματος 2.1 και του πιο πάνω πίνακα 2.2 διαπιστώνουμε ότι όπως ο συνολικός αριθμός των τραπεζών που χορηγούν δάνεια στην ελληνόκτητο ναυτιλία έτσι και το ύψος του συνολικού δανεισμού προς την ελληνόκτητο ναυτιλία ακολουθεί συνήθως, τα επίπεδα των ναυτιλιακών αγορών (δηλαδή αυξάνει όταν οι ναυτιλιακές αγορές είναι “καλές”, και μειώνεται όταν αυτές είναι “κακές”).

## 2.3 Ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Λόγω της φύσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην οποία απευθύνεται, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση παρουσιάζει ιδιαιτερότητες, οι οποίες αφορούν :

1. Στην απρόβλεπτη και απότομη διακύμανση του επιπέδου των ναύλων, η οποία προκαλείται, κύρια, από τις κυκλικές διακυμάνσεις των ναυλαγορών, και οφείλεται σε ενδογενή και εξωγενή αίτια.

2. Στη διακύμανση των αξιών των πλοίων (που λόγω των πρώτων προτιμώμενων υποθηκών, χρησιμεύουν ως εξασφαλίσεις των δανείων), η οποία, προκαλείται από τη διακύμανση των χρηματοροών, με βασικό αίτιο το ναύλο.
3. Στην επίδραση των διακυμάνσεων των επιτοκίων επί των χρηματοροών, και τέλος
4. στην επίδραση των συναλλαγματικών ισοτιμιών επί του κόστους λειτουργίας του πλοίου (πληρωμή των απαραίτητων για τη λειτουργία του πλοίου εξόδων, στο νόμισμα της χώρας στην οποία πραγματοποιούνται αυτά) και του κόστους εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων (στην περίπτωση που το συνολικό ποσό του δανείου ή μέρος αυτού είναι σε διαφορετικό νόμισμα απ' αυτό των εσόδων του πλοίου).

Οι ιδιαιτερότητες αυτές, διαδραματίζουν κύριο ρόλο στη λήψη απόφασης για τη χρηματοδότηση, σχετικά με :

- ✚ Το ποσοστό χρηματοδότησης, (μικρότερο στις περιπτώσεις υψηλών επιπέδων των σχετικών ναυτιλιακών αγορών).
- ✚ Τις εξασφαλίσεις που πρέπει να ληφθούν (πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο της αξίας του προς χρηματοδότηση / υποθήκευση πλοίου).
- ✚ Τον τρόπο αποπληρωμής του δανείου (αποπληρωμή μεγαλύτερου ποσού στα πρώτα χρόνια διάρκειας ζωής του δανείου σε περίπτωση υψηλού επιπέδου των ναύλων).
- ✚ Στον προσδιορισμό του πιστωτικού κινδύνου που εμπεριέχει το συγκεκριμένο ναυτιλιακό δάνειο, καθώς και
- ✚ στην ταξινόμησή του από πλευράς κινδύνου (risk rating).

Σημειώνω ότι μέχρι πρόσφατα στα δάνεια για τη ναυπήγηση πλοίων, υπήρχε και ο νομισματικός κίνδυνος, επειδή τα κατασκευαστικά συμβόλαια συνάπτονταν στο νόμισμα της χώρας του ναυπηγείου (π.χ. JPY όταν η έδρα ναυπήγησης ήταν η Ιαπωνία), ενώ τα έσοδα του πλοίου ήταν σε δολάρια Αμερικής. Σήμερα όμως, τα κατασκευαστικά συμβόλαια συνάπτονται σχεδόν στο σύνολό τους στο νόμισμα των εσόδων των πλοίων, δηλαδή σε δολάρια Αμερικής.

## 2.4 Μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών<sup>15</sup>

➤ **Term Loans.** Είναι τα δάνεια, σύμφωνα με τα οποία συνομολογούνται συγκεκριμένοι όροι, π.χ. ποσό δανείου, τρόπος εκταμίευσης, διάρκεια του δανείου, τρόπος αποπληρωμής (δόσεις), ύψος επιτοκίου (libor + spread), χρόνος πληρωμής τόκων, καθορισμός εξασφαλίσεων (παράδειγμα 1 στο παράρτημα 1).

➤ **Κοινοπρακτικά Δάνεια.** (Syndicated Loans). Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα απαιτούμενα ποσά για επενδύσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σημαντικού ύψους και ως εκ τούτου είναι φυσικό οι τράπεζες, πολλές φορές, θέλοντας να δανειοδοτήσουν το συγκεκριμένο πελάτη, να έρχονται σε συνεννόηση με άλλες τράπεζες (περισσότερες από τρεις), προκειμένου να μοιραστούν τον υπό ανάληψη κίνδυνο. Στην περίπτωση αυτή, υπάρχει μια διαχειρίστρια τράπεζα ή επικεφαλής (agent or leader) η οποία αναλαμβάνει όλες τις διαπραγματεύσεις / συνεννοήσεις με τον πελάτη, καθώς και τις σχέσεις με τις υπόλοιπες τράπεζες (κοινοπρακτούσες) καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου. Η διαχειρίστρια / επικεφαλής τράπεζα είναι δυνατόν να μη συμμετέχει στο ποσό του δανείου αλλά να οργανώνει και να διαχειρίζεται απλά το κοινοπρακτικό δάνειο.

Μέχρι το 2002, τα κοινοπρακτικά δάνεια ήταν ιδιαίτερα δημοφιλή στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και ιδιαίτερα στην ελληνόκτητη ναυτιλία. Από τη χρονιά αυτή και μετά, περιορίστηκε ο αριθμός των συμμετεχουσών τραπεζών σε δυο με τρεις (club loans) κύρια, λόγω των δυσκολιών που εν τω μεταξύ προέκυψαν, στις λήψεις συγκεκριμένων αποφάσεων. Οι δυσκολίες αυτές οφείλονταν κύρια στο μεγάλο αριθμό των εμπλεκόμενων τραπεζών αλλά και των διαφορετικών εθνικοτήτων αυτών. Επίσης ο περιορισμός του αριθμού των τραπεζών που συμμετέχουν πλέον σε δάνεια της μορφής αυτής οφείλεται και στον περιορισμό των μεγάλων κοινοπρακτικών δανείων, επειδή οι τράπεζες προσφέρουν πλέον και άλλες μορφές χρηματοδότησης, όπως είναι η χρηματοδοτική μίσθωση (lease finance) κ.λπ., προσαρμόζοντας τις υπηρεσίες τους στις νέες συνθήκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας<sup>16</sup> (παράδειγμα 2 στο παράρτημα 1).

<sup>15</sup> C.Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, μέρος 3 και 4, σελ 9-17, 9-19, 9-20 & 9-21.

<sup>16</sup> Έκθεση της εταιρίας XRTC με θέμα : “Τραπεζική Χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας”, Μάιος 2004, σελ.3.

Η χρηματοδοτική μίσθωση (lease finance καθώς και άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών αναφέρονται στο παράρτημα 2.

## **2.5 Διαδικασία χορήγησης ενός ναυτιλιακού δανείου**

Η διαδικασία για τη σύναψη και τη χορήγηση ενός Ναυτιλιακού Δανείου είναι σχετικά απλή για έναν πελάτη που είναι ήδη γνωστός στην τράπεζα, ενώ είναι πιο σύνθετη για έναν πρωτοεμφανιζόμενο.

Ο υποψήφιος πελάτης (πλοιοκτήτης) έρχεται σε επαφή με μια συγκεκριμένη τράπεζα, στην οποία αναλύει το επενδυτικό του σχέδιο. Η τράπεζα, μέσω του αρμόδιου στελέχους της, εξετάζει, στην αρχή, τη δυνατότητα δανεισμού του εν λόγω επενδυτικού σχεδίου. Στην περίπτωση κατά την οποία, μετά την πιο πάνω εξέταση, το αρμόδιο στέλεχος της τράπεζας, πειστεί για τα πλεονεκτήματα της χρηματοδότησης του συγκεκριμένου επενδυτικού σχεδίου για την τράπεζα, τότε διαπραγματεύεται με τον υποψήφιο πελάτη, τους όρους του δανείου (ποσό, διάρκεια, επιτόκιο, αποπληρωμή, εξασφαλίσεις κ.λπ.), τονίζοντας βέβαια ότι όλοι οι εν λόγω όροι θα οριστικοποιηθούν μετά τη λήψη της σχετικής έγκρισης από τα αρμόδια εγκριτικά όργανα της τράπεζας.

Στη συνέχεια, πριν το αρμόδιο στέλεχος της τράπεζας λάβει οποιαδήποτε απόφαση για τη χορήγηση του σχετικού δανείου, ελέγχει και αναλύει τα οικονομικά στοιχεία του υποψήφιου πελάτη, για να διαπιστωθεί κατά πόσο ο υποψήφιος δανειζόμενος είναι σε θέση, αφενός μεν να εξυπηρετήσει το υπό χορήγηση δάνειο κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς, αφετέρου δε να εξασφαλίσει αυτό με τις απαιτούμενες εξασφαλίσεις, αν χρειαστεί.<sup>17</sup>

Επιπλέον, το εν λόγω στέλεχος πρέπει να εξετάσει την επικρατούσα γενική παγκόσμια οικονομική κατάσταση, τις συνθήκες του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, καθώς και τις μελλοντικές τάσεις τους. Επίσης, θα πρέπει να λάβει υπόψη του την “επάρκεια διοίκησης” της προς χρηματοδότηση ναυτιλιακής εταιρίας, το ύψος των μελλοντικών εσόδων και τη γενική οικονομική κατάσταση αυτής (βάσει ισολογισμών

---

<sup>17</sup> Martin Stopford : “Maritime Economics”, Routledge, second edition, 1997, σελ. 211.

και καταστάσεων κερδών και ζημιών), καθώς και του συνόλου των εταιριών του ιδίου φορέα (group).<sup>18</sup>

Ένα γενικό, απλοϊκό και ιστορικά γνωστό πλαίσιο έρευνας για το δανεισμό πλοιοκτητών, προκειμένου το στέλεχος της τράπεζας να αποφασίσει για τη χορήγηση ενός δανείου, είναι η εξασφάλιση των πιο κάτω πέντε προϋποθέσεων γνωστών ως πέντε Cs :<sup>19</sup>

1. **Ο χαρακτήρας του πλοιοκτήτη (Character of the shipowner).** Είναι ένας σημαντικός παράγοντας στη λήψη απόφασης, για τη χορήγηση ενός ναυτιλιακού δανείου. Η ακεραιότητα και η τιμιότητα του πλοιοκτήτη θα πρέπει να εξετάζονται με μεγάλη προσοχή, δεδομένου ότι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η χορήγηση ενός ναυτιλιακού δανείου εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από την προσωπικότητα αυτού.

2. **Ικανότητα ή επάρκεια Διοίκησης (Capacity).** Όπως έχει αναφερθεί ήδη πιο πάνω, ο δανεισμός μιας ναυτιλιακής επιχείρησης βασίζεται, εκτός από την προσωπικότητα του πλοιοκτήτη, στη χρηματοροή του προς δανειοδότηση πλοίου, καθώς και του συνολικού αριθμού των πλοίων που έχει στην πλοιοκτησία του ο υπό χρηματοδότηση πλοιοκτήτης (πελάτης). Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εξεταστούν οι πηγές των χρηματοροών και το κατά πόσον αυτές (χρηματοροές) είναι ικανές να εξασφαλίσουν την αποπληρωμή του δανείου αλλά και την πληρωμή των τόκων. Για να είναι αποτελεσματική η πιο πάνω εξέταση, είναι απαραίτητη η ανάλυση της διοίκησης της υπό δανειοδότηση ναυτιλιακής εταιρίας, αλλά και του ομίλου των εταιριών οι οποίες ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη. Η ανάλυση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ικανότητα :

- Επενδύσεων και χρηματοδότησης,
- λειτουργίας (μίσθωσης) των πλοίων,
- περιορισμού των λειτουργικών εξόδων,
- ελαχιστοποίησης του κινδύνου και
- είσπραξης απαιτήσεων και πληρωμής υποχρεώσεων.

---

<sup>18</sup> C. Th. Grammenos : “Bangor Occasional Papers in Economics”, University of Wales Press, 1979, General Editor Jack Revell, page 22.

<sup>19</sup> Αλέξ. Π. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.189.

3. **Κεφάλαιο (Capital).** Η ύπαρξη ιδίων κεφαλαίων είναι απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ίδια συμμετοχή σε οποιοδήποτε επενδυτικό σχέδιο του πλοιοκτήτη, το οποίο πρόκειται να χρηματοδοτηθεί, καθώς και για κεφάλαιο κίνησης.

4. **Εξασφαλίσεις (Collateral).** Αφορά την ικανότητα του πλοιοκτήτη για την παροχή των απαιτούμενων εξασφαλίσεων του προς χορήγηση δανείου. Οι εξασφαλίσεις αυτές περιλαμβάνουν πρώτη προτιμώμενη υποθήκη ή τυχόν άλλες υποθήκες, εκχώρηση των εισοδημάτων, εκχώρηση των ασφαλειών, ασφάλιση του ενδιαφέροντος του ενυπόθηκου δανειστή, εγγυήσεις, τυχόν λογαριασμούς καταθέσεων, κατάθεση και ενεχυρίαση μετοχών, καθώς και εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων.

5. **Συνθήκες (Conditions) Αγοράς.** Αφορά στις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, των ναυλαγορών, των αξιών των πλοίων, του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και των πολιτικών γεγονότων.<sup>20</sup>

Η εξασφάλιση των πιο πάνω πέντε προϋποθέσεων δεν είναι οι μόνες που πρέπει να λαμβάνει υπόψη του το αρμόδιο στέλεχος της τράπεζας, προκειμένου να λάβει την τελική απόφαση, για τη χορήγηση του αιτούμενου δανείου, αλλά επιτρέπει σε αυτό να διαπιστώσει αν ο πλοιοκτήτης πείθει για τον υπό ανάληψη κίνδυνο δανειοδότησης του επενδυτικού του σχεδίου.<sup>21</sup>

Στη συνέχεια, για να καταστεί δυνατή η χορήγηση ενός ναυτιλιακού δανείου, πρέπει να εγκριθεί αυτό από κάποιο εγκριτικό όργανο της τράπεζας. Υπάρχει το ενδεχόμενο το όργανο αυτό να τροποποιήσει κάποιον ή κάποιους από τους προτεινόμενους όρους, με αποτέλεσμα το στέλεχος της τράπεζας να επαναδιαπραγματευτεί αυτόν ή αυτούς με τον πελάτη. Όταν ληφθεί η έγκριση και συμφωνηθούν με τον πελάτη οι τυχόν τροποποιήσεις, αποστέλλεται, από την τράπεζα, μια επιστολή ανάληψης δέσμευσης {(commitment letter) παράρτημα 3 A}, την οποία θα πρέπει να αποδεχτεί και να υπογράψει ο πελάτης, επιστρέφοντας ένα αντίγραφο στην τράπεζα. Στη συνέχεια, συντάσσεται και υπογράφεται η δανειακή σύμβαση {παράρτημα 3 B}.

<sup>20</sup> C.Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ. 10-13 έως 10-17.

<sup>21</sup> Αλέξ. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.189.

Δυο εργάσιμες ημέρες πριν από την εκταμίευση του ποσού του δανείου υπογράφεται από τον πελάτη και αποστέλλεται στην τράπεζα ειδοποίηση για την ημερομηνία εκταμίευσης {(notice of draw down) παράρτημα 3 Γ)}. Τέλος, κατά τη στιγμή της εκταμίευσης πραγματοποιείται η αγοραπωλησία του πλοίου (closing), λαμβάνονται οι προβλεπόμενες εξασφαλίσεις (προτιμώμενες υποθήκες) και αποστέλλεται στον πωλητή το προϊόν του δανείου (όλα τα πιο πάνω γίνονται ταυτόχρονα).<sup>22</sup>

## 2.6 Βασικά σημεία ενός ναυτιλιακού δανείου<sup>23</sup>

Σε ένα ναυτιλιακό δάνειο διακρίνουμε τα πιο κάτω βασικά σημεία :

➤ **Το ποσό του Δανείου.** Αυτό καθορίζεται συνήθως ως ποσοστό επί τοις % στην αξία αγοράς / κατασκευής του πλοίου ή της εμπορικής αξίας αυτού, όποιο από τα δυο είναι μικρότερο. Το ποσοστό χρηματοδότησης κυμαίνεται από 50% έως και 85% και εξαρτάται εάν το υπό χρηματοδότηση πλοίο είναι μεταχειρισμένο ή υπό ναυπήγηση (από 50% - 75% για μεταχειρισμένο πλοίο ή 75% - 85% για υπό ναυπήγηση). Μεγάλης ηλικίας μεταχειρισμένα πλοία (άνω των 20 ετών) είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν ως ποσοστό επί τοις % στην αξία διάλυσης αυτών, συνήθως 100%. Επίσης το ποσοστό χρηματοδότησης εξαρτάται και από το επίπεδο των ναυλαγορών τη στιγμή συνολόγησης του δανείου την ύπαρξη μιας αξιόλογης και αποδεκτής, από την τράπεζα, χρονοναύλωσης του προς δανειοδότηση πλοίου (επηρεάζει θετικά το ποσοστό της χρηματοδότησης), την τυχόν προσφορά υποθήκης και σε ένα άλλο πλοίο (εκτός από αυτή του προς χρηματοδότηση) και την παροχή εταιρικής ή / και προσωπικής εγγύησης του πλοιοκτήτη. Το ποσοστό χρηματοδότησης επηρεάζεται θετικά από την ύπαρξη ενεχύρου σε λογαριασμό καταθέσεων (ενεχυρίαση μετρητών).

Στην πραγματικότητα, δεν υπάρχουν σταθερά και αμετακίνητα ποσοστά χρηματοδότησης. Οι τράπεζες, όπως και η ναυτιλιακή βιομηχανία, δρουν σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον και ως εκ τούτου, εάν μια τράπεζα, η οποία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, προσφέρει χρηματοδότηση σε

<sup>22</sup> Martin Stopford : “ Maritime Economics”, Routledge, second edition, 1997, σελ. 211& 213.

<sup>23</sup> Martin Stopford : “ Maritime Economics”, Routledge, second edition, 1997, σελ. 211.

ποσοστό 80%, με εξασφάλιση μόνο την πρώτη προτιμώμενη υποθήκη, είναι δυνατόν το ποσοστό αυτό να αποτελέσει το ποσοστό χρηματοδότησης της αγοράς.

➤ **Η διάρκεια του δανείου.** Αυτή εξαρτάται, κυρίως, από την ηλικία και την κατάσταση του προς χρηματοδότηση πλοίου αλλά και την πολιτική της κάθε τράπεζας. Οι ελληνικές τράπεζες απαιτούν, συνήθως, η ηλικία του προς χρηματοδότηση πλοίου, κατά τη λήξη του δανείου, να μην αφίσταται σημαντικά από την ηλικία των είκοσι ετών (δεξαμενόπλοια και φορτηγά). Πολλές ευρωπαϊκές τράπεζες δεν χρηματοδοτούν πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των δεκαπέντε ή δεκαεπτά ετών. Η διάρκεια των δανείων για μεταχειρισμένα πλοία κυμαίνεται από πέντε έως επτά χρόνια και των υπό ναυπήγηση πλοίων από δέκα έως δεκατρία χρόνια. Μεγαλύτερης ηλικίας πλοία είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν ως ανωτέρω (ποσοστό επί τοις % στην αξία διάλυσης αυτών) και η διάρκεια των δανείων τους δεν υπερβαίνει τα δυο με τρία χρόνια.

Τα ανωτέρω σχετικά με το ποσοστό χρηματοδότησης για μεταχειρισμένα, υπό ναυπήγηση και μεγάλης ηλικίας πλοία καθώς και τη διάρκεια των δανείων των προς χρηματοδότηση πλοίων ανάλογα με την ηλικία αυτών παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα.

### Πίνακας 2.3

**Ποσοστό χρηματοδότησης για μεταχειρισμένα, υπό ναυπήγηση και μεγάλης ηλικίας μεταχειρισμένα πλοία, καθώς και η διάρκεια των δανείων των προς χρηματοδότηση πλοίων ανάλογα με την ηλικία αυτών.**

<b>ΠΛΟΙΑ</b>	<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ</b>	<b>ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΑΝΕΙΟΥ</b>
<b>Μεταχειρισμένα πλοία</b>	50% - 75%	5-7 χρόνια
<b>Υπό ναυπήγηση πλοία</b>	75% - 85%	10 – 13 χρόνια
<b>Μεγάλης ηλικίας πλοία (άνω των 20 ετών)</b>	Ποσοστό επί τοις % στην αξία διάλυσης αυτών, συνήθως 100%.	2 – 3 χρόνια

**Αποπληρωμή.** Πραγματοποιείται, κυρίως, με ισόποσες εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες δόσεις (παράρτημα 4 παράδειγμα 1).

Είναι δυνατόν, όμως, να πραγματοποιηθεί και με δόσεις μεγαλύτερου ποσού στην αρχή (επιταχυνόμενη αποπληρωμή) και ισόποσες στη συνέχεια εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες δόσεις (εφαρμόζεται όταν η χρηματοροή από την εκμετάλλευση του προς χρηματοδότηση πλοίου το επιτρέπει, κυρίως λόγω των υψηλών επιπέδων των σχετικών αγορών ή της ύπαρξης χρονοναύλωσης διάρκειας μεγαλύτερης του έτους). Τέλος, πλέον των ανωτέρω, είναι δυνατόν να προβλέπεται και μια πληρωμή ενός συγκεκριμένου ποσού, μαζί με την τελευταία δόση (balloon payment), η οποία καθορίζεται σε ποσοστό επί τοις % επί του ποσού του δανείου. Η πληρωμή αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει την αξία διάλυσης του χρηματοδοτούμενου πλοίου ή την αξία μεταπώλησης αυτού. Συνήθως, στα μεταχειρισμένα πλοία, αυτή κυμαίνεται μέχρι 20% του συνολικού ποσού του δανείου, ανάλογα με την ηλικία του πλοίου, ενώ στα υπό ναυπήγηση, μπορεί να φτάσει και το 35%. Η εν λόγω πληρωμή πραγματοποιείται είτε εφάπαξ, είτε με την παράταση της αρχικής διάρκειας του δανείου (παράρτημα 4 παράδειγμα 2).

➤ **Το επιτόκιο.** Αυτό αποτελείται από το LIBOR (London Interbank Offered Rate), το οποίο είναι το διατραπεζικό επιτόκιο Λονδίνου για δάνεια, σε ευρώδολάρια στην αγορά του Λονδίνου,<sup>24</sup> πλέον του περιθωρίου επιτοκίου (spread), το οποίο αποτελεί το επιτοκιακό έσοδο σε ποσοστό επί τοις % της τράπεζας και κυμαίνεται, ανάλογα με τον πελάτη, από 0,50% έως και 4,00%.

Είναι δυνατόν να συνομολογηθεί σταθερό επιτόκιο (fixed rate), ή ανταλλαγή επιτοκίου (interest rate swap), για μέρος ή όλο το ποσό του δανείου, καθώς και για μέρος ή όλη τη διάρκεια αυτού, προκειμένου ο δανειζόμενος να περιορίσει τον κίνδυνο από πιθανές διακυμάνσεις του επιτοκίου. Επίσης, είναι δυνατόν να συνομολογηθεί και ετήσια πληρωμή τοκοχρεολυσίου (δόση και τόκοι μαζί).

Παρά τις προοπτικές των κανόνων της Βασιλείας II, λόγω της αύξησης της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των τραπεζών, οι οποίες θα έχουν επιπτώσεις στην ποιότητα των πλοιοκτητών αλλά και των πλοίων, τα έσοδα των τραπεζών παρουσίασαν μια μείωση κατά τον τρέχοντα χρόνο (2004).

---

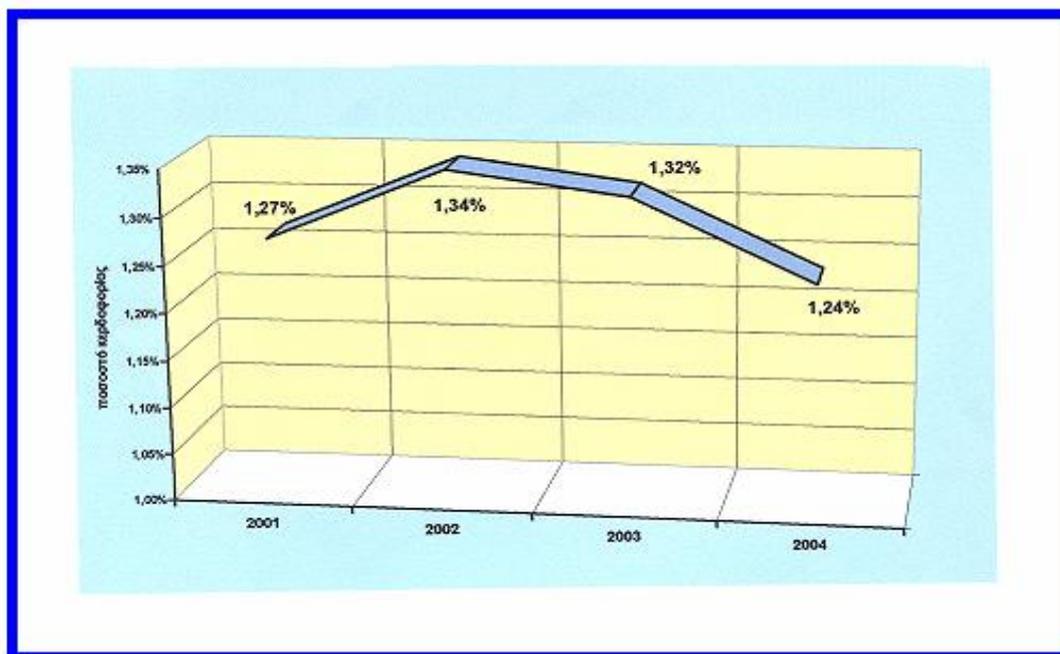
<sup>24</sup> Αλέξ. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.184.

Η εν λόγω μείωση οφείλεται, αφενός μεν στα κριτήρια αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου, τα οποία εφαρμόζουν, πλέον, οι τράπεζες, στα πλαίσια των καθορισμένων από τη Βασιλεία ΙΙ,<sup>25</sup> αφετέρου στην αυξημένη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των τραπεζών, καθώς και του επιπέδου των ναυλαγορών.<sup>26</sup>

Παραθέτω ένα σχετικό διάγραμμα στο οποίο εμφανίζεται ο μέσος ετήσιος σταθμικός όρος κερδοφορίας των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία.

### Διάγραμμα 2.2

**Μέσος ετήσιος σταθμικός όρος κερδοφορίας των τραπεζών που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία.**



Πηγή : Έκθεση της εταιρίας XRTC με θέμα “Τραπεζική Χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας”, Μάιος 2004, σελ. 22.

Από το πιο πάνω διάγραμμα διαπιστώνεται ότι λόγω ανταγωνισμού το μέσο ετήσιο σταθμικό κέρδος των τραπεζών μειώνεται, όσο οι ναυτιλιακές αγορές βελτιώνονται. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι στις υψηλές ναυτιλιακές αγορές υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον για χρηματοδοτήσεις από τις τράπεζες και ως εκ τούτου ο ανταγωνισμός μεταξύ τους κορυφώνεται.

<sup>25</sup> Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα : “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, έκδοση Απρίλιος 2004, σελ.10.

<sup>26</sup> Έκθεση της εταιρίας XRTC με θέμα : “Τραπεζική Χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας”, Μάιος 2004, σελ.22.

➤ **Αμοιβές, προμήθειες και έξοδα των τραπεζών.** Αφορούν κυρίως αμοιβή οργάνωσης του δανείου (κυμαίνεται από 0,20% - 1,00%), προμήθειες (προμήθεια οργάνωσης κοινοπρακτικού δανείου (μέχρι 0,50%) και προμήθεια αδρανείας επί του εκάστοτε μη εκταμιευθέντος ποσού του δανείου (μέγιστο 0,25%), έξοδα σύνταξης της δανειακής σύμβασης (εξαρτώνται από το δικηγορικό γραφείο, το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση και το σκοπό του δανείου δηλ. χρηματοδότηση μεταχειρισμένου πλοίου από \$5.000 - \$ 10.000 ή υπό ναυπήγηση πλοίου από \$8.000 – \$20.000), καθώς και έξοδα εγγραφής υποθηκών (εξαρτώνται από τη σημαία του πλοίου) κ.λπ. (είναι οι δαπάνες για την υλοποίηση και διαχείριση του δανείου).

➤ **Οι εξασφαλίσεις.** Πρόκειται για στοιχεία ενεργητικού της δανειζόμενης εταιρίας ή προσωπικά στοιχεία του πλοιοκτήτη, τα οποία εκχωρούνται στη δανειοδότρια τράπεζα, σε εξασφάλιση της επανείσπραξης του ποσού του δανείου και των τόκων (πρώτες προτιμώμενες υποθήκες επί των πλοίων, εκχωρήσεις των εισοδημάτων και των ασφαλιστικών αποζημιώσεων του δανειοδοτούμενου πλοίου, καθώς και εταιρικές ή προσωπικές εγγυήσεις). Είναι συνηθισμένη πρακτική για τον έλληνα πλοιοκτήτη να ιδρύει μια ξεχωριστή εταιρία, για το προς χρηματοδότηση πλοίο, και η τράπεζα να λαμβάνει πρώτη προτιμώμενη υποθήκη στο πλοίο ως εξασφάλιση. Αυτή είναι μια τυποποιημένη πρακτική, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 40 ετών, και αποτελεί τον “πυρήνα” της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Η έδρα της εν λόγω πλοιοκτήτριας θα πρέπει να είναι αποδεκτή από την τράπεζα, προκειμένου να είναι δυνατή η νομική πρόσβαση στα έσοδα και στις ασφαλιστικές αποζημιώσεις. Η δημιουργία μιας εταιρίας για κάθε πλοίο αποσκοπεί και στο γεγονός ότι κάποιο συγκεκριμένο πλοίο (χρηματοδοτούμενο) δεν μπορεί να κατασχεθεί για τυχόν οφειλές άλλων πλοίων του στόλου του οφειλέτη με εξαίρεση την ευθύνη μόλυνσης του περιβάλλοντος στα λιμάνια των ΗΠΑ για την οποία ευθύνεται πέραν από το υπεύθυνο για τη μόλυνση πλοίο, ο πλοιοκτήτης καθώς και οποιοδήποτε άλλο πλοίο του ομίλου (OPA 90).

➤ **Ο όροι που τίθενται σαν συνθήκη / συμφωνία.** Είναι οι όροι που προβλέπονται στη δανειακή σύμβαση και διέπουν τις σχέσεις του δανειστή (τράπεζα) και του δανειζόμενου (πελάτης), καθ’ όλη τη διάρκεια ζωής του δανείου. Η διαπραγμάτευση των ανωτέρω όρων είναι το πλέον ενδιαφέρον μέρος της διαδικασίας σύναψης ενός ναυτιλιακού δανείου.

## 2.7 Ο πιστωτικός κίνδυνος στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Ο κυριότερος κίνδυνος στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι ο πιστωτικός κίνδυνος ή κίνδυνος αθέτησης συμβατικών όρων (default risk).<sup>27</sup>

Ο κίνδυνος αυτός προκύπτει από την αβεβαιότητα των αγορών στις οποίες δραστηριοποιείται η ναυτιλιακή βιομηχανία και αφορά στη μη αποπληρωμή του δανείου και στη μη πληρωμή των τόκων. Ο εν λόγω κίνδυνος προκύπτει από τις εξελίξεις των επιπέδων των ναυτιλιακών αγορών, τα επίπεδα του επιτοκίου και τις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Οι τράπεζες αντιμετωπίζουν επιπλέον τους κινδύνους της ρευστότητας και φερεγγυότητας του δανειζόμενου, οι οποίοι αποτελούν συνέπεια και των ανωτέρω (δηλαδή διακυμάνσεις αγορών, επιτοκίων και συναλλαγματικών ισοτιμιών).<sup>28</sup>

Πολλές τράπεζες, προκειμένου να μειώσουν τον πιστωτικό κίνδυνο, εφαρμόζουν ιδιαίτερη πιστωτική πολιτική για τα ναυτιλιακά δάνεια, προβαίνουν σε ανάλυση αυτών, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο των πέντε “Cs” (έχει ήδη αναλυθεί στην ενότητα 3.5), αναλύουν και αξιολογούν τις μελλοντικές χρηματοροές, ελέγχουν κατά τακτά χρονικά διαστήματα κάθε δάνειο και δίνουν ιδιαίτερη σημασία στις εξασφαλίσεις που λαμβάνουν, καθώς και στους όρους που διέπουν κάθε δάνειο ξεχωριστά.<sup>29</sup>

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι τράπεζες, λόγω της διακύμανσης των αξιών των πλοίων, είναι η διατήρηση μιας ήδη προκαθορισμένης σχέσης κάλυψης του εκάστοτε υπολοίπου του δανείου, από την αξία των εξασφαλίσεων, κύρια από την εμπορική αξία του ενυπόθηκου πλοίου, η οποία αντιπροσωπεύει την αξία εξασφάλισης του δανείου, γνωστή ως σχέση : αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου (Hull - to - debt ratio ή minimum value clause ή top up clause). Η σχέση αυτή κυμαίνεται από 115 : 100 έως 150 : 100 περίπου του συνολικού κινδύνου των τραπεζών (κεφάλαιο + τόκοι + έξοδα + ανείσπρακτες προμήθειες) και προβλέπεται συμβατικά. Εάν κατά τη διάρκεια ζωής του δανείου μειωθεί η πιο πάνω προβλεπόμενη σχέση, ο δανειζόμενος είναι υποχρεωμένος να προσφέρει στην τράπεζα συμπληρωματική εξασφάλιση οποιασδήποτε μορφής

<sup>27</sup> C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο 2002, σελ.732.

<sup>28</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ. 9-8.

<sup>29</sup> C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο, 2002, σελ.756.

(προτιμώμενες υποθήκες άλλων πλοίων, ενεχυρίαση καταθέσεων κ.λπ.), προκειμένου να αποκατασταθεί η εν λόγω σχέση.<sup>30</sup>

(σχετική η περίπτωση Β' στο παράδειγμα του παραρτήματος 5).

## 2.8 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη ναυτιλιακή αγορά

Σε ένα περιβάλλον με σημαντικές διακυμάνσεις, η χρονική στιγμή κατά την οποία ένας επενδυτής λαμβάνει κάποια απόφαση για υλοποίηση ενός επενδυτικού σχεδίου του και κατ' επέκταση η απόφαση της τράπεζας για τη χρηματοδότηση αυτού του σχεδίου είναι πολύ σημαντική.

Σε ανερχόμενες ναυτιλιακές αγορές, η αύξηση των ναύλων και των αξιών των πλοίων επιδρούν θετικά στις αξίες των εξασφαλίσεων των δανείων των τραπεζών, βελτιώνοντας τη σχέση αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου (Hull - to- debt ratio ή minimum value clause ή top up clause) ενώ παράλληλα πραγματοποιούνται προπληρωμές δανείων, λόγω της ύπαρξης σημαντικής ρευστότητας. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, οι τράπεζες, έχοντας την εντύπωση ότι η καλή αγορά θα παραμείνει, φέρονται πολλές φορές υπεραισιόδοξα, ανταγωνιζόμενες επιθετικά μεταξύ τους, προκειμένου να διατηρήσουν ή να αυξήσουν τα μερίδιά τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το αποτέλεσμα είναι να καταλήξουν σε υπερδανεισμό οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι, σε περίπτωση ύφεσης, δεν θα είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές δανειακές τους υποχρεώσεις.

Για το λόγο αυτό, οι τράπεζες θα πρέπει να είναι προσεκτικές σε νέες χρηματοδοτήσεις και να παρακολουθούν στενά την επενδυτική και την οικονομική στρατηγική των πελατών τους. Για να γίνουν αντιληπτές οι διαφορές των χρηματοδοτήσεων στις επικρατούσες συνθήκες των ναυτιλιακών αγορών, μπορούμε να συγκρίνουμε τα δάνεια που χορηγήθηκαν πριν από ένα χρόνο με αυτά που υποβάλλονται σήμερα, προς έγκριση, λόγω της διαφοράς των αξιών των πλοίων. Εάν το ποσοστό χρηματοδότησης παραμένει το ίδιο με αυτό του προηγούμενου χρόνου, τότε, λόγω της αύξησης των τιμών των πλοίων, τα υπό έγκριση δάνεια είναι υψηλότερα κατά το ποσό της αύξησης των τιμών των πλοίων επί το ποσοστό χρηματοδότησης. Για το λόγο αυτό, οι τράπεζες θα πρέπει να μειώσουν τη

---

<sup>30</sup> C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο 2002, σελ.740.

δανειοδότηση σε απαιτητικούς δανειολήπτες και να απαιτούν από αυτούς χρονοναυλώσεις οι οποίες θα μειώνουν το ποσό του δανείου στα ίδια επίπεδα με τα δάνεια που είχαν χορηγηθεί πριν από ένα χρόνο (σχετικό παράδειγμα στο παράρτημα 5).

## **2.9 Συμπέρασμα δεύτερου κεφαλαίου**

Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία χαρακτηρίζονταν μέχρι το 2001 και 2002 ως υψηλού κινδύνου και χαμηλών αποδόσεων, διαπιστώνεται ότι αποτελεί, σήμερα, πόλο έλξης για χρηματοδότηση εκ μέρους των τραπεζών. Οι τράπεζες είναι η κυριότερη πηγή άντλησης των ιδιαίτερα υψηλών κεφαλαίων που απαιτούνται από τη βιομηχανία αυτή.

Στο ναυτιλιακό χώρο δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός τραπεζών, οι οποίες διακρίνονται σε αυτές με μακρά χρονική παρουσία, και σε αυτές οι οποίες εμφανίζονται ευκαιριακά, κυρίως σε εποχές καλών ναυτιλιακών αγορών, όπως τα δυο τελευταία χρόνια, με στόχο την απόσπαση μεριδίου της αγοράς, προκειμένου να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Λόγω των ιδιομορφιών της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στο χώρο πρέπει να έχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες οι οποίες θα είναι σε θέση να μειώνουν τον πιστωτικό κίνδυνο, τον οποίο εμπεριέχουν οι χρηματοδοτήσεις της μορφής αυτής, δεδομένου και του μεγάλου ύψους των δανείων τα οποία χορηγούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

## Βιβλιογραφία Δεύτερου Κεφαλαίου

1. C. Th. Grammenos : “Bangor Occasional Papers in Economics”, University of Wales Press, 1979, General Editor Jack Revell.
2. C. Grammenos : “The handbook of Maritime Economics and Business”, έκδοση των LLP, Λονδίνο 2002.
3. Peter Stokes : “Ship Finance – Credit Expansion and the Boom – Bust Cycle”, Lloyd’s of London Press LTD, 1992.
4. Αλέξ. Π. Γουλιέλμος : “Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1998.
5. C.Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996.
6. Martin Stopford : “ Maritime Economics”, Routledge, second edition, 1997.

## Άρθρα

1. “Ναυτιλία” Ειδική έκδοση της εφημερίδας Ναυτεμπορική, Ιούνιος 2004.
2. Άρθρο στο ειδικό αφιέρωμα για την Ελλάδα της Lloyd’List με ευκαιρία της έκθεσης των Ποσειδωνίων 2004.
3. Ted Πετρόπουλος : “Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη αγορά” στο περιοδικό “ΝΑΥΣ”.

## Εκθέσεις.

1. Έκθεση της εταιρίας XRTC με θέμα “Τραπεζική Χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας”, Μάιος 2004.
2. Έκθεση της εταιρίας Petrofin S.A – Petrofin Bank Research με θέμα “Key developments and growth in Greek Shipfinance”, έκδοση Απρίλιος 2004.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### **Προβληματικά Ναυτιλιακά Δάνεια**

#### **3.1 Ορισμός**

Ως 100% προβληματικό (αποτυχημένο) ναυτιλιακό δάνειο θεωρούμε το δάνειο εκείνο του οποίου η επανείσπραξη, κυρίως του συνόλου του δανεισθέντος κεφαλαίου, καθώς και η πληρωμή εκ μέρους του οφειλέτη των αναλογούντων τόκων είναι αδύνατη. Η αποτυχία, επομένως, είναι δυνατό να ισχύει σε κάποιο βαθμό ή ποσοστό από 0% έως και 100%.

#### **3.2 Αίτια προβληματικών δανείων**

##### **3.2.1 Εισαγωγή**

Η ναυτιλιακή βιομηχανία δραστηριοποιείται σε διεθνή και πλήρως ανταγωνιστική αγορά. Επιπλέον, η ζήτηση για πλοία, η οποία εξαρτάται από τη ζήτηση του θαλάσσιου εμπορίου, παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις (κυκλικότητα). Τα υφιστάμενα οικονομικά υποδείγματα δεν μπορούν να εξηγήσουν και να προβλέψουν ικανοποιητικά το φαινόμενο αυτό. Η τραπεζική κοινότητα δε χρησιμοποιεί πλέον τα παραδοσιακά υποδείγματα για την αξιολόγηση των δανείων, επειδή αυτά δεν μπορούν να προβλέψουν, σε ικανοποιητικό βαθμό, ένα «αποτυχημένο ναυτιλιακό δάνειο» και ως εκ τούτου θα πρέπει αυτά να συμπληρωθούν.<sup>31</sup>

Παρά τα μέτρα και τις γενικές προσπάθειες που καταβάλλονται από τις τράπεζες, για την αποφυγή κατάληξης “καλών” ναυτιλιακών δανείων σε “αποτυχημένα”, πολλές φορές είναι αναπόφευκτη αυτή η μετατροπή, η οποία μπορεί να οφείλεται :

1. Στην Τράπεζα,
2. στις αγορές της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και
3. στον πελάτη.

---

<sup>31</sup> Mary R. Brooks : “Ship Finance - The banker’s Perspective”, Center for International Business Studies, Halifax 1990, σελ. 2.

Ο πρώτος υπεύθυνος, δηλαδή η τράπεζα, είναι δυνατόν, στην προσπάθειά της, για περαιτέρω εμπλουτισμό του υφισταμένου πελατολογίου της (στόχοι επέκτασης) και για την αύξηση των εσόδων της, να καθίσταται υπεύθυνη, για τη “μετατροπή” ενός “καλού ” ναυτιλιακού δανείου σε “αποτυχημένο”, επειδή :

- Λόγω των ανωτέρω επιδιώξεων, δεν μετράει την ποιότητα του πελατολογίου της,
- δεν έχει υιοθετήσει αντικυκλική πιστωτική πολιτική και
- η αγορά είναι δυνατόν να κινείται πιο γρήγορα από τις αποφάσεις της τράπεζας.

Ο δεύτερος παράγοντας (επικρατούσες συνθήκες ναυτιλιακών αγορών) μπορεί να συντελέσει στη δημιουργία ενός αποτυχημένου ναυτιλιακού δανείου, στην περίπτωση απρόβλεπτης και απότομης διακύμανσης του επιπέδου των ναύλων και κατ’ επέκταση και του επιπέδου των τιμών των πλοίων.

Ο πελάτης (πλοιοκτήτης) είναι δυνατό να είναι υπεύθυνος για τη δημιουργία ενός αποτυχημένου ναυτιλιακού δανείου, κύρια για δυο λόγους :

- Την κακή επιλογή ναυλωτή και
- τη μη καλή διαχείριση των επιχειρήσεών του (ανεπάρκεια διοίκησης).

### **3.3 Τρόποι αντιμετώπισης των προβληματικών δανείων από μέρος των τραπεζών**

#### **3.3.1 Εισαγωγή**

Προκειμένου οι τράπεζες, αφενός μεν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο της ναυτιλίας, ένα χώρο που παραδοσιακά έχει αποφέρει σε αυτές μεγάλα κέρδη ή και ζημίες, αφετέρου δε να αποφύγουν τη δημιουργία ή / και να αντιμετωπίσουν, ένα προβληματικό δάνειο, προβαίνουν σε σχετικές ενέργειες και λαμβάνουν διάφορα μέτρα. Τα εν λόγω μέτρα και ενέργειες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες :

1. Προληπτική διαχείριση του λογαριασμού (proactive account management),
2. παράλληλη διαχείριση του προβληματικού (αποτυχημένου) δανείου (concurrent account management) και
3. τρόποι εξόδου από έναν προβληματικό (αποτυχημένο) λογαριασμό (reactive account management, ways out).

### **3.3.2 Προληπτική διαχείριση του λογαριασμού (proactive account management)**

#### **3.3.2.1 Εισαγωγή**

Η εν λόγω κατηγορία αφορά στην εφαρμογή προληπτικής διαχείρισης κάθε δανειακού λογαριασμού, από τις διοικήσεις των τραπεζών, προκειμένου, αυτές, στην προσπάθειά τους να δραστηριοποιηθούν ή να αυξήσουν την υφιστάμενη ήδη δραστηριότητά τους στο ναυτιλιακό χώρο, να αποφύγουν τη δημιουργία προβληματικών δανείων.

#### **3.3.2.2 Πιστωτική πολιτική (στρατηγική) των τραπεζών**

Οι τράπεζες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο σχετικό χώρο πρέπει να είναι εξειδικευμένες και να διαθέτουν μια συγκεκριμένη ναυτιλιακή πιστωτική πολιτική (στρατηγική), η οποία προϋποθέτει την πολύ καλή γνώση των ναυτιλιακών αγορών, καθώς και των ανωτέρω αναφερομένων ιδιοτεροτήτων της ναυτιλιακής χρηματοδότησης (ενότητα 3.3). Η εν λόγω στρατηγική είναι δυνατό να εξυπηρετεί την ταχύτατη ανάπτυξη του δανειακού χαρτοφυλακίου των τραπεζών, ενισχύοντας το μερίδιό τους στην αγορά (market share).

Οι στρατηγικές που υιοθετούνται από τις τράπεζες σχετικά με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, έχουν τη σημασία τους και καθίστανται αποδεκτές, μόνο εφόσον στηρίζουν :

- Την κερδοφορία τους,
- παρέχουν συγκριτικά καλλίτερες αποδόσεις (Return On Assets),
- προσφέρουν αποδόσεις οι οποίες ανταποκρίνονται στον πιστωτικό κίνδυνο και
- παρουσιάζουν αποδόσεις που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των συντελεστών επάρκειας των κεφαλαίων τους.

Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και παρά την ύπαρξη σχετικής στρατηγικής, οι ιδιαιτερότητες που αφορούν στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις είναι δυνατόν, όχι μόνο να μην ικανοποιούν τις προσδοκίες του τραπεζικού συστήματος, αλλά πολλές φορές να προκαλούν πλήρη ανατροπή των αρχικών στόχων και ακύρωση των στρατηγικών. Γι' αυτό οι στρατηγικές πρέπει να είναι δυναμικές και ευέλικτες.

Οι ιδιαιτερότητες διαμορφώνονται, κυρίως, από τη συγκεκριμένη φάση των ναυτιλιακών αγορών και την υποχώρηση ή την ανατροπή του ποιοτικού στοιχείου του ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου κάθε τράπεζας. Προς αποφυγή αυτού, θα πρέπει να είναι δυνατή η μετακίνηση από πελάτη σε πελάτη, από αγορά σε αγορά και από πλοίο σε πλοίο συνεχώς, με στόχο την αποφυγή ματαίωσης του επιχειρησιακού σχεδιασμού, λόγω αύξησης των επισφαλών δανείων. Επιπλέον, μειώνεται η κερδοφορία, η οποία επηρεάζεται πλέον αρνητικά από τον αυξανόμενο ρυθμό προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις.

### **3.3.2.3 Επιχειρησιακό σχέδιο των τραπεζών**

Η, εκ μέρους των τραπεζών, προσπάθεια αποφυγής δημιουργίας προβληματικών δανείων θα πρέπει να ξεκινά με τη διαμόρφωση του κατάλληλου επιχειρησιακού σχεδιασμού, αναπροσαρμοζόμενου ετησίως με την ανάπτυξη ενός συγκεκριμένου επιχειρησιακού σχεδίου (business plan), το οποίο θα πρέπει να διαμορφώνεται από :

- Τις ετήσιες εκτιμήσεις των διαφόρων ναυλαγορών και των επιπτώσεων αυτών στη χρηματοροή (cash flow) και στην αξία των εξασφαλίσεων,

- το γενικότερο επιχειρησιακό σχεδιασμό της κάθε τράπεζας για το χρονικό διάστημα των επόμενων δώδεκα μηνών,
- τη σωστή επιλογή του πελατολογίου,
- τη σωστή αξιολόγηση του επιλεγέντος πελάτη και
- τον προσδιορισμό του αντίστοιχου κινδύνου (risk rating).

Οι περισσότερες τράπεζες, στα πλαίσια της πολιτικής asset management, και προκειμένου να αποφεύγουν την εμφάνιση επισφαλών απαιτήσεων, έχουν διαμορφώσει ένα σύστημα αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου, το οποίο είναι προσαρμοσμένο σε γενικότερες μεταβλητές (περιβαλλοντικοί κίνδυνοι, σταθερότητα της συγκεκριμένης βιομηχανίας, αξιολόγηση διαχείρισης, αξιολόγηση δυνατότητας αποδοχής του συγκεκριμένου πελάτη από τις χρηματαγορές, βαθμός εξυπηρέτησης του δανείου κ.λπ.), αλλά και στις ιδιαιτερότητες εκείνες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη βιομηχανία, όπως αυτή της ναυτιλίας.

### **3.3.3 Διαχείριση του προβληματικού (αποτυχημένου) λογαριασμού (concurrent account management)**

#### **3.3.3.1 Γενικά**

Αφορά στους τρόπους διαχείρισης κάθε δανειακού λογαριασμού από τις διοικήσεις των τραπεζών, από τη στιγμή που εμφανίζεται (δημιουργείται) ένα αποτυχημένο ναυτιλιακό δάνειο, μέχρι το κλείσιμο του λογαριασμού, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τις ζημίες τους από το εν λόγω δάνειο.

#### **3.3.3.2 Δημιουργία τμήματος διαχείρισης των προβληματικών (αποτυχημένων) ναυτιλιακών δανείων**

Οι τράπεζες θα πρέπει, προληπτικά, να φροντίσουν για τη δημιουργία ενός τμήματος διαχείρισης προβληματικών δανείων, προκειμένου να αποφύγουν δυσάρεστες καταστάσεις, στην περίπτωση εμφάνισης προβληματικού (αποτυχημένου) δανείου.

### **3.3.3.3 Ταξινόμηση των προβληματικών δανείων**

Η ταξινόμηση ενός προβληματικού δανείου πραγματοποιείται ανάλογα με το βαθμό προβληματικότητας αυτού και μπορεί να περιλαμβάνει :

- Δάνεια υπό στενή παρακολούθηση (τα δάνεια της μορφής αυτής εμφανίζονται κυρίως σε περιόδους “χαμηλών ναυτιλιακών αγορών” και απαιτούν μεγαλύτερη επαφή των τραπεζικών στελεχών με το δανειολήπτη και συνεχή ενημέρωση, σχετικά με την απασχόληση και τα έσοδα του ενυπόθηκου πλοίου).
- Δάνεια με σημαντικές αποκλίσεις από τους όρους έγκρισης (στην περίπτωση που παραβιάζονται κάποιοι σημαντικοί συμβατικοί όροι, όπως μη πληρωμή δόσεων ή τόκων κ.λπ.).
- Δάνεια αμφιβόλου αξίας (σε περίπτωση που πέρα από τα προβλήματα πληρωμής δόσεων και τόκων από το δανειολήπτη, έχουμε και σημαντική απομείωση της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου) και
- δάνεια για τα οποία η τράπεζα θα πρέπει να αναλάβει μια ζημία (στην περίπτωση αυτή είναι αδύνατη η είσπραξη του υπολοίπου του δανείου, ακόμα και μετά την εκποίηση των εξασφαλίσεων).

Ανάλογα με τη διαβάθμιση κάθε προβληματικού δανείου, επιβάλλεται η εφαρμογή συγκεκριμένου πλάνου ενεργειών, η πιστή τήρηση του οποίου θα οδηγήσει στην όσο το δυνατό μικρότερη ζημία.

### **3.3.3.4 Επανεξέταση των δανείων κατά τακτά χρονικά διαστήματα**

Οι τράπεζες οφείλουν να έχουν αναθέσει στα αρμόδια στελέχη τους την ευθύνη αλλά και την υποχρέωση της επανεξέτασης των δανείων, κατά τακτά χρονικά διαστήματα (πρόγραμμα μηνιαίων συμπεριφορών, το οποίο καταρτίζεται σύμφωνα με τη δανειακή σύμβαση και ελέγχεται ηλεκτρονικά με το σύστημα budget actual). Η επανεξέταση ενός δανείου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει :

- Τον έλεγχο, κατά προγραμματισμένα, ανάλογα με τον πελάτη, χρονικά διαστήματα της συμπεριφοράς του συγκεκριμένου οφειλέτη, σε σχέση με τη συνέπεια στην τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων που έχει αναλάβει, κατά το υπό κρίση χρονικό διάστημα,
- τα οικονομικά στοιχεία των επιχειρήσεων αυτού, καθώς και της δανειζόμενης εταιρίας,
- την ανασκόπηση της σχετικής αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται το χρηματοδοτούμενο πλοίο, καθώς και ο στόλος των επιχειρήσεων του συγκεκριμένου πελάτη και τέλος
- συμπεράσματα του αρμόδιου στελέχους σχετικά με την άμεση τύχη του δανείου.

Η επανεξέταση των δανείων είναι αποτέλεσμα της συστηματικής παρακολούθησής τους. Η εν λόγω παρακολούθηση εξαρτάται από την ποιότητα των τραπεζικών στελεχών (account officers) για την επιλογή, την πρόσληψη και την εκπαίδευση των οποίων θα πρέπει να αποδίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα εκ μέρους των τραπεζών. Τα στελέχη αυτά θα διαχειρίζονται ένα συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο. Εκτός των άλλων καθηκόντων – αρμοδιοτήτων τους, θα πρέπει να έχουν στενή επαφή με τον πλοιοκτήτη και τα στελέχη της εταιρίας, να προβαίνουν σε ανάλυση των σχετικών αγορών, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, από μελέτη σχετικών εκθέσεων π.χ. των Clarkson, Platou, Drewry, καθώς και σχετικών δικτυακών τόπων, και να προσέχουν τα εκάστοτε πορίσματα των επιθεωρητών της τράπεζας.<sup>32</sup> Μέρος της συστηματικής παρακολούθησης των δανείων αποτελεί και η ύπαρξη ενός επαρκούς συστήματος MIS [(Managerial Information System) (σύστημα πληροφόρησης της διοίκησης)]. Αυτό πρέπει να συμπεριλαμβάνει, εκτός των άλλων, και σημεία συναγερμού τα οποία μπορεί να είναι :

- Η μείωση των περιόδων χρονοναυλώσεων και των κερδών,
- η ανεπαρκής χρηματοροή (ρευστότητα),
- η αργή απόδοση (slow inventory turnover),
- η αύξηση των τρεχουσών υποχρεώσεων,

<sup>32</sup> David A. Bradlow : “Early detection of problem loans”, the journal of commercial bank lending, London, April 1986, σελ.51,52 & 53.

- η μείωση των συνολικών λοιπών εργασιών με την τράπεζα,
- προβλήματα της συγκεκριμένης βιομηχανίας,
- αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και στη διοίκηση και
- αλλαγή των ελεγκτικών οίκων.<sup>33</sup>

### **3.3.4 Τρόποι εξόδου από έναν προβληματικό (αποτυχημένο) λογαριασμό (reactive account management, ways out)**

#### **3.3.4.1 Εισαγωγή**

Αφορά στους τρόπους που έχει στη διάθεσή της μια τράπεζα, προκειμένου να εξέλθει από ένα λογαριασμό ενός αποτυχημένου δανείου. Οι τράπεζες θα πρέπει να εξετάσουν έναν αριθμό διαφορετικών παραμέτρων και να λάβουν σε συνεργασία πάντα με τις νομικές τους υπηρεσίες, μια απόφαση για το μέλλον κάθε μιας αποτυχημένης δανειακής σχέσης. Η αποτελεσματικότητα μιας τέτοιας απόφασης αυξάνεται με τη γρήγορη αναγνώριση του προβλήματος και εξαρτάται από τις ιδιαιτερότητες κάθε δανείου και από την πολιτική της κάθε τράπεζας.

Οι τρόποι εξόδου από ένα προβληματικό δάνειο, που έχει κάθε τράπεζα είναι :

- ❖ Διατήρηση της δανειακής σχέσης και προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος και
- ❖ κλείσιμο της δανειακής σχέσης και άσκηση των δικαιωμάτων της που απορρέουν από τις εκάστοτε υφιστάμενες εξασφαλίσεις.

#### **3.3.4.2 Διατήρηση της δανειακής σχέσης και προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος**

Στην περίπτωση διατήρησης της δανειακής σχέσης, το κυριότερο πλεονέκτημα για την τράπεζα είναι ότι δεν κλείνει ο δανειακός λογαριασμός. Η δυνατότητα μερικής ή

---

<sup>33</sup> David A. Bradlow : “Early detection of problem loans”, the journal of commercial bank lending, London, April 1986, σελ.49,50 & 51”.

ολικής αποπληρωμής του δανείου παραμένει, καθώς υφίστανται και οι προσπάθειες, εκ μέρους της τράπεζας, αποκατάστασης της σχέσης με όρους, πολλές φορές, χειρότερους από τους αρχικούς. Ένα άλλο πλεονέκτημα είναι το γεγονός ότι η τράπεζα δεν οριστικοποιεί τη ζημία.

Υπάρχουν όμως και μειονεκτήματα, όπως το γεγονός ότι η τράπεζα συνεχίζει να έχει τον κίνδυνο από μη εξυπηρετούμενα δάνεια και πιθανές ζημίες, στην περίπτωση που η απόφασή της για παραμονή στη συγκεκριμένη δανειακή σχέση αποδειχτεί λανθασμένη.

Προκειμένου η τράπεζα να αποφασίσει τη διατήρηση της δανειακής σχέσης, θα πρέπει να εξετάσει την οικονομική κατάσταση της δανειζόμενης εταιρίας, τις υπάρχουσες πιθανότητες ανταπόκρισης αυτής στις υποχρεώσεις της, την ύπαρξη άλλων πηγών εισοδήματος και το κατά πόσο ο πλοιοκτήτης έχει ανταποκριθεί στις, μέχρι σήμερα, δανειακές του υποχρεώσεις. Θα πρέπει, επίσης, να εξεταστεί η διοικητική ικανότητα της δανειζόμενης και η άποψή της για την αγορά, βραχυχρόνια. Η απόφαση για διατήρηση της δανειακής σχέσης σημαίνει τη μεταβολή μιας μη εξυπηρετούμενης δανειακής σχέσης μέσω :

1. Επαναπρογραμματισμού ή αναδόμησης του υφισταμένου δανείου. Στην περίπτωση αυτή, συμφωνούνται τροποποιήσεις όρων υφισταμένου δανείου, επαναπροσδιορίζονται τα ποσά των δόσεων και οι ημερομηνίες καταβολής αυτών, προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα που προέκυψαν και να καταστεί δυνατή η αποπληρωμή του δανείου. Σε περίπτωση που υπάρχουν, σε εξασφάλιση του δανείου, περισσότερα από ένα ενυπόθηκα πλοία και οι προβλέψεις των σχετικών αγορών είναι δυσοίωτες, είναι δυνατόν να προταθεί στον πελάτη από την τράπεζα, η πώληση ενός ή περισσότερων πλοίων, προκειμένου να αποφευχθεί ο αντίκτυπος της περαιτέρω επιδείνωσης της αγοράς.

Θεμελιώδης παράγοντας για την απόφαση της τράπεζας είναι η συμπεριφορά του οφειλέτη. Εάν δεν υπάρξει συνεργασία μεταξύ δανειστή (τράπεζας) και δανειζόμενου (οφειλέτη), δεν είναι δυνατό να υπάρξει συμφωνία για επαναπρογραμματισμό ή αναδόμηση του δανείου (παράρτημα 6 Α).

Η συμφωνία αναδιάρθρωσης ενός υφισταμένου δανείου είναι δυνατόν να περιλαμβάνει :

- ❖ Παροχή περιόδου χάριτος, εκ μέρους των τραπεζών. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο πελάτης (οφειλέτης) η τράπεζα του παρέχει τη δυνατότητα να μην πληρώνει δόσεις, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (παράρτημα 6 Α, α).
- ❖ Επιμήκυνση του χρόνου αποπληρωμής του υφισταμένου δανείου. Προκειμένου να αποκατασταθεί ένα προβληματικό δάνειο και να διατηρηθεί η υφιστάμενη δανειακή σχέση, συμφωνείται η επιμήκυνση του χρόνου αποπληρωμής αυτού. Με τον τρόπο αυτό, ο οφειλέτης καταβάλλει μικρότερα ποσά δόσεων και διευκολύνεται στην πληρωμή αυτών με τις οικονομικές δυνατότητες που διαθέτει το διάστημα αυτό (παράρτημα 6 Α, β).
- ❖ Επαναδιαπραγμάτευση του επιτοκίου. Αφορά συνήθως σε μείωση του υφισταμένου περιθωρίου επιτοκίου, προκειμένου να υπάρξει δυνατότητα ανταπόκρισης του οφειλέτη στις συγκεκριμένες δανειακές του υποχρεώσεις (παράρτημα 6 Α, γ).
- ❖ Ταμειακές διευκολύνσεις με παροχή νέου δανείου για κεφάλαιο κίνησης (παράρτημα 6 Α, δ), και
- ❖ επαναδιαπραγμάτευση των όρων του υφισταμένου δανείου. Οι όροι αυτοί αφορούν κύρια συμβατικούς όρους όπως top – up clause (καθορίζει το χειρότερο σημείο της σχέσης εξασφαλίσεις / οφειλές π.χ. top – up clause 125 / 100 σημαίνει ότι εξασφαλίσεις ποσού 125 πρέπει να εξασφαλίζουν οφειλή 100) κ.λπ.

2. Διάλυση ενυπόθηκων πλοίων και αλλαγή του υφισταμένου σχήματος του δανείου. Αφορά συνήθως δάνεια που εξασφαλίζονται με υποθήκες σε μεγάλης ηλικίας, μη αποδοτικά, και μειωμένης εμπορικής αξίας πλοία, τα οποία οδηγούνται σε διάλυση και η τράπεζα αντικαθιστά αυτά με νεότερα τα οποία και χρηματοδοτεί, βελτιώνοντας τις εξασφαλίσεις της. Στην περίπτωση αυτή, οι τράπεζες δέχονται αφενός μεν να απελευθερώσουν, από τα υφιστάμενα βάρη, τα υπερήλικα πλοία, ώστε να οδηγηθούν αυτά για διάλυση, αφετέρου να χρηματοδοτήσουν νεότερα πλοία, η εκμετάλλευση των οποίων θα μπορέσει να εξυπηρετήσει το νέο δανειακό σχήμα. Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες (οφειλέτες) με τον τρόπο αυτό ανανεώνουν το στόλο τους και είναι σε θέση πλέον να εξυπηρετήσουν το χρέος τους.

Θεωρητικά, αν και η περίπτωση αυτή είναι μια ελκυστική πρόταση, εντούτοις, η γενική θέση των πλοιοκτητών να μην οδηγούν τα πλοία τους για διάλυση είναι το σημαντικότερο εμπόδιο, για μια τέτοια συμφωνία.

Ένα περαιτέρω εμπόδιο μπορεί να είναι και η τράπεζα, στην περίπτωση που υιοθετεί τον όρο “να μη ρίχνει καλό χρήμα μετά από κακό” (throwing good money after bad), δηλαδή να προτιμά τη διάλυση των ενυπόθηκων πλοίων και την εγγραφή ζημίας παρά να χορηγήσει νέο δάνειο με μικρότερης ηλικίας πλοία.<sup>34</sup> (παράρτημα 6 Β ).

### 3. Άλλοι όροι.

Η απόφαση για διατήρηση της δανειακής σχέσης είναι δυνατόν να συμπεριλαμβάνει και :

- αλλαγή της διαχειρίστριας εταιρίας,
- αλλαγή της σημαίας του πλοίου και
- αλλαγή της έδρας της διαχειρίστριας.

Τα ανωτέρω έχουν σα στόχο αφενός μεν τη μείωση του κόστους λειτουργίας αφετέρου την αύξηση των εσόδων από την εκμετάλλευση του πλοίου.<sup>35</sup>

#### **3.3.4.3 Κλείσιμο της δανειακής σχέσης με άσκηση των δικαιωμάτων της τράπεζας που απορρέουν από τις εκάστοτε υφιστάμενες εξασφαλίσεις**

Προκειμένου να ληφθεί μια απόφαση, σχετικά με το κλείσιμο μιας δανειακής σχέσης με την άσκηση ή όχι των δικαιωμάτων της δανείστριας τράπεζας, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι είναι το έσχατο μέσο, καθώς επίσης κατά πόσο η ενέργεια αυτή θα έχει σαν αποτέλεσμα την ικανοποίηση της τράπεζας και τέλος να έχουν εξαντληθεί όλες οι πιο πάνω αναφερθείσες προσπάθειες για τη διατήρησή της.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ.12-11 έως 12-15.

<sup>35</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ. 12 - 15.

<sup>36</sup> David A.. Bradlow : “Early detection of problem loans”, the journal of commercial bank lending,, London, April 1986, σελ.49,50 & 51.

Στην περίπτωση που τελικά αποφασισθεί το κλείσιμο ενός δανειακού λογαριασμού, γίνεται περισσότερο αναγκαία η συνεργασία του αρμόδιου στελέχους της τράπεζας με την αρμόδια νομική υπηρεσία της. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και το λεπτομερή έλεγχο της δανειακής σύμβασης, καθώς και όλων των σχετικών με τις υφιστάμενες εξασφαλίσεις συμβάσεων, προκειμένου η δανείστρια τράπεζα να βεβαιωθεί ότι δεν θα υπάρξει κάποιο νομικό κώλυμα, κατά τη διάρκεια άσκησης των δικαιωμάτων της.

Η διαδικασία του κλεισίματος ενός λογαριασμού προβληματικού δανείου αρχίζει με την καταγγελία της σχετικής δανειακής σύμβασης και στη συνέχεια ακολουθεί η άσκηση των δικαιωμάτων της δανείστριας τράπεζας, τα οποία απορρέουν από τις σχετικές συμβάσεις δανείου και εξασφαλίσεων.

#### **3.3.4.3.1 Απόκτηση της κυριότητας και διαχείριση του ενυπόθηκου πλοίου από την τράπεζα**

Το πρώτο βήμα άσκησης των δικαιωμάτων της τράπεζας ως ενυπόθηκου δανείστριας αφορά στην απόκτηση της κυριότητας και διαχείρισης του ενυπόθηκου πλοίου. Η απόκτηση της κυριότητας εξαρτάται από τη σημαία (νηολόγηση του πλοίου), την έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρίας, το γεωγραφικό χώρο που βρίσκεται το πλοίο εκείνη τη στιγμή, καθώς και τους όρους της σχετικής δανειακής σύμβασης.

Όμως, στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πιθανολογείται ότι θα κατασχεθεί από άλλους πιστωτές, παραλείπεται συνήθως η διαδικασία της απόκτησης της κυριότητάς του και η δανείστρια τράπεζα έχει τη δυνατότητα να κατάσχει το πλοίο, σε μια χώρα με ευνοϊκό, ως προς τη διαδικασία της κατάσχεσης, δίκαιο ή να οδηγήσει αυτό σε μια τέτοια χώρα, προκειμένου να προβεί στην κατάσχεσή του και ακολούθως στην πώληση αυτού μέσω πλειστηριασμού, χωρίς να αποκτήσει την κυριότητά του.

### 3.3.4.3.2 Πώληση του ενυπόθηκου πλοίου σε πλειστηριασμό

Πλειστηριασμός είναι η πώληση του κατασχεμένου πλοίου, μέσω του δικαστηρίου της χώρας στην οποία κατάσχεται αυτό, και αποτελεί, στην πράξη, την πιο κοινή μέθοδο πώλησης ενός κατασχεμένου πλοίου.

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί ο πλειστηριασμός ενός πλοίου, είναι απαραίτητο να προβεί η δανείστρια τράπεζα, στην κατάσχεσή του.

Η επιτυχία του πλειστηριασμού εξαρτάται από τον αριθμό των πλειοδοτών. Όσο πιο μεγάλος είναι αυτός, τόσο μεγαλύτερη αναμένεται και η τιμή στην οποία θα πραγματοποιηθεί. Το τελικό καθαρό ποσό του εκπλειστηριάσματος, μετά την πληρωμή των προνομιακών απαιτήσεων που υπάρχουν (π.χ. μισθοί πληρώματος, εισφορές Ν.Α.Τ. κ.λπ.) και των εξόδων πλειστηριασμού, θα το εισπράξει η τράπεζα, έναντι των απαιτήσεών της. Στην περίπτωση κατά την οποία το ποσό αυτό καλύπτει τις απαιτήσεις της, το πλεονάζον υπόλοιπο αποδίδεται στον πλοιοκτήτη. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν δηλαδή το καθαρό ποσό του εκπλειστηριάσματος δεν καλύπτει τις απαιτήσεις της τράπεζας, το ποσό που υπολείπεται εγγράφεται ως ζημία αυτής.

Το πλεονέκτημα της πώλησης του πλοίου με πλειστηριασμό είναι ότι αποκτάται αυτό, από τον υπερθεματιστή, χωρίς καμιά πλέον υποχρέωση.

Παρόλα αυτά, η κατάσχεση και η πώληση του πλοίου σε πλειστηριασμό δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα στην τράπεζα, σε σχέση με τη γεωγραφική περιοχή και το χρόνο που θα επιλέξει, για την πραγματοποίηση της κατάσχεσης και του πλειστηριασμού του πλοίου.

Προκειμένου να προβεί στην κατάσχεση και στη συνέχεια στον πλειστηριασμό σε μια χώρα της επιλογής της, η δανείστρια τράπεζα είναι δυνατό να αναγκαστεί στην πληρωμή διαφόρων εξόδων, όπως τυχόν απαιτήσεων από τρίτους, καθώς και των λειτουργικών εξόδων του ενυπόθηκου πλοίου, τα οποία απαιτούνται, προκειμένου να οδηγηθεί αυτό στη χώρα της επιλογής της, μετά από την ανάληψη της διαχείρισης του πλοίου, σύμφωνα με τα πιο πάνω αναφερόμενα. Επίσης, σε κάποιες χώρες θα πρέπει να παράσχει εγγυήσεις, η μορφή και το ύψος των οποίων θα είναι αποδεκτές από το δίκαιο της συγκεκριμένης χώρας.

Άλλοι παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από την ενυπόθηκη δανείστρια τράπεζα, προκειμένου να αποφασίσει για τη χώρα που θα κατασχέσει και θα εκπλειστηριάσει ένα ενυπόθηκο πλοίο είναι :

✚ Το νομικό καθεστώς που διέπει την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό ενυπόθηκων πλοίων, δεδομένου ότι αυτό, εκτός του γεγονότος ότι διευκολύνει τις πιο πάνω διαδικασίες είναι καθοριστικό και στον αριθμό των συμμετεχόντων. Ο εν λόγω αριθμός καθορίζει και το τελικό ποσό εκπλειστηρίασης του ενυπόθηκου πλοίου.

✚ Το συνολικό ποσό των εξόδων κατάσχεσης και πλειστηριασμού, επειδή αυτά θα διαμορφώσουν, μέχρι ένα βαθμό, το ποσό του εκπλειστηριάσματος που θα εισπράξει η τράπεζα, λαμβανομένου υπόψη ότι αυτά διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Για παράδειγμα, αναφέρεται ότι στη Νότια Αφρική οι αμοιβές των δημοσίων λειτουργιών που εμπλέκονται στη διαδικασία του πλειστηριασμού (Sheriff, Auctioneer, Referee) υπολογίζονται σε ποσοστό επί τοις εκατό στο ποσό του εκπλειστηριάσματος και το σύνολό τους φτάνει το 1/3 περίπου αυτού!

✚ Τυχόν πρόσθετα έξοδα και έξοδα καθυστερήσεων τα οποία είναι δυνατό να προκύψουν, όταν το προς κατάσχεση και πλειστηριασμό ενυπόθηκο πλοίο είναι έμπορο. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να εξεταστεί εάν το εν λόγω πλοίο πρέπει να κατασχεθεί και εκπλειστηριαστεί σε κάποιο από τα ενδιάμεσα λιμάνια του ταξιδιού και να μεταφορτωθεί το φορτίο ή να γίνει αυτό στον τόπο εκφόρτωσης.

✚ Ο χρόνος που μεσολαβεί από την ημερομηνία κατάσχεσης μέχρι την είσπραξη του καθαρού ποσού του εκπλειστηριάσματος αποτελεί επίσης έναν από τους σημαντικούς παράγοντες για την πραγματοποίηση της κατάσχεσης και του εκπλειστηριασμού ενός ενυπόθηκου πλοίου.

✚ Επίσης, θα πρέπει να εξεταστεί και το νόμισμα στο οποίο αποδίδεται το καθαρό ποσό του εκπλειστηριάσματος στην ενυπόθηκη δανείστρια τράπεζα. Δηλαδή η τράπεζα θα πρέπει να γνωρίζει εάν το ποσό του εκπλειστηριάσματος αποδίδεται στο νόμισμα της υφιστάμενης απαίτησης ή στο νόμισμα της χώρας που πραγματοποιείται ο πλειστηριασμός. Στη δεύτερη περίπτωση, θα πρέπει να γνωρίζει επίσης την ισοτιμία μεταξύ του νομίσματος της απαίτησης και του νομίσματος της συγκεκριμένης χώρας, τις διακυμάνσεις αυτής σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα καθώς και τις δυνατότητες μετατροπής του τοπικού νομίσματος σε ξένο και τους όρους της εξαγωγής του συγκεκριμένου ποσού από τη χώρα στην οποία πραγματοποιήθηκε ο πλειστηριασμός. Σαν παράδειγμα, αναφέρεται η Κίνα, όπου το

καθαρό ποσό του εκπλειστηριάσματος συγκεκριμένου ενυπόθηκου, σε μεγάλη ελληνική τράπεζα, πλοίου επιδικάστηκε στο τοπικό νόμισμα. Το καθεστώς που επικρατεί στη συγκεκριμένη χώρα για τη μετατροπή του εν λόγω ποσού σε ξένο νόμισμα και την στη συνέχεια εξαγωγή αυτού από την Κίνα απαιτεί την έγκριση της εκεί νομισματικής επιτροπής. Επιπλέον, δεν επιτρέπεται η δημιουργία καταθετικού λογαριασμού σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα, έστω και αν αυτά είναι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί. Επομένως, η συγκεκριμένη δανείστρια τράπεζα είχε να επιλέξει, προκειμένου να λάβει το καθαρό ποσό του εκπλειστηριάσματος, μεταξύ της δημιουργίας ενός καταθετικού λογαριασμού στο όνομα του εκεί πληρεξουσίου δικηγόρου της ή να απευθυνθεί στις τοπικές νομισματικές αρχές για την έγκριση της μετατροπής του συγκεκριμένου ποσού (σε τοπικό νόμισμα) σε ξένο νόμισμα και στη συνέχεια αποστολή αυτού στο εξωτερικό. Διευκρινίζεται ότι η εν λόγω διαδικασία είναι αρκετά χρονοβόρος (διάστημα ίσως και μεγαλύτερο των 6 μηνών).<sup>37</sup>

 Ναυτικές προνομιακές απαιτήσεις. Πρόκειται για απαιτήσεις οι οποίες ικανοποιούνται πριν από τις απαιτήσεις του ενυπόθηκου δανειστή. Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών της 10 Απριλίου 1926, ορισμένες από αυτές είναι αποδεκτές από όλα τα κράτη του κόσμου και ορισμένες αφορούν στο τοπικό δίκαιο.

Ως ναυτικές προνομιακές απαιτήσεις αποδεκτές από όλα τα κράτη αναφέρονται :

- Τα δικαστικά έξοδα, για την πραγματοποίηση του πλειστηριασμού, λιμενικά τέλη, έξοδα πλοήγησης και έξοδα φύλαξης και συντήρησης του ενυπόθηκου πλοίου στο τελευταίο λιμάνι.
- Αμοιβές οι οποίες οφείλονται σε διάσωση ή αρωγή του πλοίου.
- Αποζημιώσεις, λόγω σύγκρουσης του πλοίου ή άλλου ναυτικού ατυχήματος το οποίο προκλήθηκε από το ενυπόθηκο πλοίο, ζημιές σε λιμενικές εγκαταστάσεις, αποζημιώσεις για σωματικές βλάβες επιβατών και πληρώματος, καθώς και για απώλεια ή αβάρια των αποσκευών ή του φορτίου.
- Μισθοί του πληρώματος.

---

<sup>37</sup> C.Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ.12 - 16 έως 12 -19.

- Απαιτήσεις του ίδιου του πλοιάρχου, προμηθευτών, επισκευαστών δανειστών ή άλλων συμβαλλομένων και οι οποίες προέρχονται από συμβάσεις ή πράξεις του πλοιάρχου σε λιμάνια, εκτός αυτού που είναι νηολογημένο το πλοίο, με βάση τις νόμιμες εξουσίες αυτού και οι οποίες πραγματοποιήθηκαν για πραγματικές ανάγκες του πλοίου ή για τη συνέχιση του ταξιδιού του. Σημειώνεται ότι σήμερα, λόγω της αναπτυγμένης τεχνολογίας και ιδιαίτερα των τηλεπικοινωνιών, δεν συνηθίζεται η δημιουργία υποχρεώσεων αυτού του είδους από τον πλοίαρχο.

Η ικανοποίηση των πιο πάνω ναυτικών προνομιακών απαιτήσεων πραγματοποιείται με σειρά και η επόμενη εξοφλείται εφόσον ικανοποιηθεί η προηγούμενη.<sup>38</sup>

Πρώτη από όλες ικανοποιείται η απαίτηση που αφορά τα δικαστικά έξοδα του πλειστηριασμού, δεύτερη στη σειρά ικανοποιείται αυτή που αφορά σε διάσωση ή αρωγή, ακολουθεί αυτή που οφείλεται σε σύγκρουση ή ναυτικό ατύχημα, στη συνέχεια έρχεται η απαίτηση από μισθούς του πληρώματος (ικανοποιείται πρώτα η απαίτηση του πληρώματος και μετά του πλοιάρχου) και τελευταία ικανοποιείται οποιαδήποτε απαίτηση από συμβάσεις ή πράξεις του πλοιάρχου.

Μια ναυτική προνομιακή απαίτηση παύει να υφίσταται, εφόσον πληρωθεί ή δοθεί κάποια μορφής εξασφάλιση η οποία θα γίνει αποδεκτή από αυτόν που απαιτεί, πωληθεί σε πλειστηριασμό το πλοίο, λήξει η σχετική ημερομηνία (εφόσον υπάρχει), απορριφθεί από το δικαστήριο, επειδή ο δικαιούχος δεν πείσει αυτό και τέλος εφόσον το πλοίο χαρακτηριστεί σαν ολική απώλεια.<sup>39</sup>

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη δανείστρια τράπεζα, προκειμένου να αποφασίσει την κατάσχεση και στη συνέχεια τον εκπλειστηριασμό ενός ενυπόθηκου πλοίου, είναι ο χρόνος, δηλαδή η στιγμή κατά την οποία θα πραγματοποιηθούν οι πιο πάνω ενέργειες. Κατά κανόνα, οι τράπεζες, προκειμένου να μη δημιουργηθούν προβλήματα με τους ναυλωτές και τους δικαιούχους του μεταφερόμενου φορτίου, προβαίνουν στην κατάσχεση και στη συνέχεια στον πλειστηριασμό ενός ενυπόθηκου πλοίου, όταν αυτό δεν έχει φορτίο.

<sup>38</sup> Διδακτορική Διατριβή στη Νομική Σχολή του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, του κ. Αντ. Μ. Αντάπαση με θέμα : “Απαιτήσεις Απαλαύουσαι των Ναυτικών Προνομίων”, Αθήνα 1976, σελ.41 και 42.

<sup>39</sup> Graeme Bowtle and Kevin McGuinness : “The Law of Ship Mortgages”, LLP, London 2001, σελ 122 & 123.

Η αποτελεσματικότητα της επιλογής της τράπεζας να εκπλειστηριάσει ένα ενυπόθηκο πλοίο, προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της στο σύνολό τους ή κατά ένα μόνο μέρος, εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από τη χώρα που θα πραγματοποιηθεί ο πλειστηριασμός του πλοίου, καθώς και το χρόνο που θα επιλέξει αυτή, για την κατάσχεση αυτού. Οι πωλήσεις με πλειστηριασμό επιλέγονται, κατά κανόνα, όταν έχουν αποτύχει όλες οι προσπάθειες διαπραγμάτευσης μεταξύ δανειστή και οφειλέτη, για τη διατήρηση του συγκεκριμένου δανειακού λογαριασμού.<sup>40</sup>

### **3.3.4.3.3 Πώληση του ενυπόθηκου πλοίου χωρίς πλειστηριασμό**

Σε όλα τα δίκαια των συνηθισμένων στην πράξη νηολογίων, η πρώτη προτιμώμενη υποθήκη παρέχει το δικαίωμα στη δανείστρια τράπεζα να αναλάβει τη διαχείριση του ενυπόθηκου πλοίου και / ή να πωλήσει αυτό, χωρίς πλειστηριασμό. Συνήθως όμως, οι δανείστριες τράπεζες είναι απρόθυμες να αναλάβουν τη διαχείριση του ενυπόθηκου πλοίου, επειδή αφενός μεν ο σκοπός της τράπεζας δεν είναι η διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων, αφετέρου μια τέτοια ενέργεια απαιτεί εξειδίκευση, την οποία οι τράπεζες δεν διαθέτουν. Η μόνη ίσως περίπτωση που μια τράπεζα αναλαμβάνει τη διαχείριση ενός πλοίου είναι αυτή κατά την οποία θέλει να οδηγήσει αυτό σε μια χώρα με συμφέρουσες συνθήκες πλειστηριασμού, όπως αναφέρεται πιο πάνω, και στη συνέχεια παραιτείται από τη διαχείριση και εκπλειστηριάζει το πλοίο.

Σαν κυριότερα πλεονεκτήματα της πώλησης ενός ενυπόθηκου πλοίου, χωρίς πλειστηριασμό, αναφέρονται η ενδεχομένως μεγαλύτερη τιμή στην οποία μπορεί να πωληθεί το πλοίο και το γεγονός ότι παρακάμπτονται οι χρονοβόρες διαδικασίες του πλειστηριασμού. Υπάρχουν όμως και σημαντικά μειονεκτήματα, όπως ότι ο αγοραστής δεν γνωρίζει εάν υπάρχουν ή όχι επιβαρύνσεις στο πλοίο, οι οποίες φανερώνονται με την αγορά του και αναλαμβάνονται από αυτόν. Επίσης, ότι η πώληση πραγματοποιείται, συνήθως, με νέο δανεισμό εκ μέρους της τράπεζας στον αγοραστή, και τέλος το γεγονός ότι η πωλήτρια (τράπεζα) πρέπει να είναι πολύ προσεκτική στη διαδικασία που θα ακολουθήσει για την επιλογή του αγοραστή αλλά και στο ποσό της πώλησης του πλοίου, προκειμένου να μην κατηγορηθεί από τον

---

<sup>40</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ 12 - 20.

πλοιοκτητή για κακόπιστη ή καταχρηστική συμπεριφορά, π.χ. ξεπούλημα του πλοίου, μη επαρκείς δημοσιεύσεις για την επικείμενη πώληση, πώληση του πλοίου σε ανταγωνιστή κ.λπ., η οποία μπορεί να οδηγήσει σε άσκηση αγωγής για αποζημίωση κατά της τράπεζας.<sup>41</sup>

### **3. 4 Συμπέρασμα τρίτου κεφαλαίου**

Με δεδομένο ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δραστηριοποιείται σε διεθνή και ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, καθώς επίσης το γεγονός ότι η ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, η οποία εξαρτάται από τη ζήτηση του εμπορίου είναι ιδιαίτερα κυκλική, οι τράπεζες που ασχολούνται με τη χρηματοδότηση της πιο πάνω βιομηχανίας θα πρέπει να είναι εξειδικευμένες και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα, για την αποφυγή μετατροπής “καλών” ναυτιλιακών δανείων σε “αποτυχημένα”. Τα μέτρα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν την προληπτική διαχείριση του δανειακού λογαριασμού, τη διαχείριση του λογαριασμού ενός προβληματικού δανείου και τέλος τους τρόπους εξόδου από ένα λογαριασμό προβληματικού δανείου.

Όμως παρά τα μέτρα που λαμβάνουν οι τράπεζες, πολλές φορές είναι αδύνατο να αποφύγουν την εμφάνιση αποτυχημένων ναυτιλιακών δανείων. Στην περίπτωση αυτή και με τη συνεργασία των νομικών υπηρεσιών τους, θα πρέπει να αποφασίσουν με μεγάλη προσοχή τον τρόπο με τον οποίο θα διαχειριστούν το προβληματικό δάνειο, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τη ζημία. Θα πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα η σημασία της συνεργασίας με τις νομικές υπηρεσίες, προκειμένου να μην εμφανιστούν δυσάρεστες νομικές καταστάσεις. Η διατήρηση της δανειακής σχέσης και η προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος ή η πώληση του πλοίου, χωρίς πλειστηριασμό, πρέπει να αποτελούν τους πλέον προτιμητέους τρόπους και από τα δυο μέρη (τράπεζα – δανειζόμενος). Αντίθετα, η αντιδικία και το κλείσιμο της δανειακής σχέσης με άσκηση των δικαιωμάτων της τράπεζας, που απορρέουν από τις υφιστάμενες εξασφαλίσεις, θα πρέπει να είναι το έσχατο μέσο επίλυσης του προβλήματος.

---

<sup>41</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ.12 - 20.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο τρόπος επίλυσης μιας προβληματικής δανειακής σχέσης εξαρτάται, αποκλειστικά σχεδόν, από τη σχέση της τράπεζας και του δανειζόμενου.

### **Βιβλιογραφία Τρίτου Κεφαλαίου**

1. Mary R. Brooks : “Ship Finance - The Banker’s Perspective”, Center for International Business Studies, Halifax 1990.
2. C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : “Shipping Investment and Finance”, μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996.
3. Graeme Bowtle and Kevin McGuinness : “The Law of Ship Mortgages”, LLP, London 2001.

### **Άρθρα**

1. Άρθρο του Till A. Bruet που δημοσιεύτηκε, το Φεβρουάριο 1988 στη the journal of commercial bank lending με θέμα : “Managing a Loan Workout Department”.
2. Άρθρο του κ. David A. Bradlow με θέμα : “Early detection of problem loans”, the journal of commercial bank lending, April 1986.

### **Διάφορες πηγές.**

1. Διδακτορική Διατριβή στη Νομική Σχολή του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, του κ. Αντ. Μ. Αντάπαση με θέμα : “ Απαιτήσεις Απαλαύουσαι των Ναυτικών Προνομίων”, Αθήνα 1976.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Μελέτες Περιπτώσεων

#### 4.1.Εισαγωγή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1, το ερευνητικό μέρος της μελέτης αυτής πραγματοποιήθηκε μέσω δυο μελετών περιπτώσεων. Οι μελέτες αυτές θα προσπαθήσουν να συνδέσουν τα συμπεράσματα των θεωριών που αναπτύχθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια και αφορούν στα αίτια μετατροπής ενός “καλού” ναυτιλιακού δανείου σε “αποτυχημένο”, καθώς και τη διαχείριση αυτών, με την πρακτική που ακολουθείται από τις τράπεζες οι οποίες χρηματοδοτούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τέλος, θα συγκρίνω τις πιο πάνω μελέτες προκειμένου να διαπιστωθούν οι ομοιότητες και οι διαφορές τους.

Στη μελέτη της Α΄ περίπτωσης εξετάζεται μια αναδόμηση ενός ναυτιλιακού δανείου η οποία οδήγησε στην εκκαθάριση του οφειλέτη και την εγγραφή ζημίας για την τράπεζα, ενώ στη μελέτη της Β΄ περίπτωσης εξετάζεται μια επιτυχημένη αναδόμηση ενός “προβληματικού” δανείου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μελέτη και των δυο περιπτώσεων εστιάζει στη μεθοδολογία διαχείρισης του “αποτυχημένου” ναυτιλιακού δανείου από την πλευρά της τράπεζας και όχι στις αρχικές αποφάσεις της για την πραγματοποίηση της χρηματοδότησης.

Οι πληροφορίες αντλήθηκαν από τα αρχεία του τμήματος ναυτιλιακών δανείων, μεγάλης Ελληνικής τράπεζας εξειδικευμένης στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και προκειμένου να διαφυλαχθεί το απόρρητο των στοιχείων δεν γίνονται ονομαστικές αναφορές.

## 4.2 Μελέτη περίπτωσης Α΄

### 4.2.1 Ιστορικό

Η περίπτωση αυτή αφορά σε δανειοδότηση μιας Λιβεριανής εταιρίας, ελληνικών συμφερόντων, η οποία ιδρύθηκε το 1992. Ο φορέας της εταιρίας είναι ένα μέλος της πατροπαράδοτης ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και είχε οικογενειακή σχέση με άλλο γνωστό όνομα αυτής, με το οποίο η τράπεζα είχε ήδη δανειακή σχέση (Συγγενής Πλοιοκτήτης).

Στην έναρξη της συνεργασίας με την τράπεζα το 1996, η πιο πάνω εταιρία (διαχειρίστρια – εγγυήτρια των δανείων) διαχειρίζονταν εννέα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων τύπου handy,<sup>42</sup> με μέση ηλικία τα 20 χρόνια και κάθε πλοίο ανήκε σε μια ξεχωριστή εταιρία.<sup>43</sup> Τα πλοία δραστηριοποιούνταν στην ελεύθερη αγορά και ήταν υποθηκευμένα σε άλλες τράπεζες.

Πιο κάτω παρουσιάζω τις βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Α΄ κατά χρονολογική σειρά.

---

<sup>42</sup> Πλοία μεγέθους 30.000 – 40.000 dwt.

<sup>43</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.6 σελ.18.

## Πίνακας 4.1

### Βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Α' κατά χρονολογική σειρά

Τα ποσά σε \$000

A/A	Ημ/νία	Ενέργειες / Γεγονότα	Υπόλοιπα ανά δάνειο	Σύνολο οφειλής	Αποπληρωμή Κεφαλαίου	Εξασφαλίσεις	Σχέση κινδύνων/εξασφαλίσεων
1)	5/96	Χορήγηση δανείου για αναχρηματοδότηση και κεφάλαιο κίνησης	(α) \$10.000 (β) <u>\$1.000</u> \$11.000.	<b>\$11.000</b>	(α) 8 εξαμηνιαίες δόσεις \$1.125 και πληρωμή balloon \$1.000. (β) Εφάπαξ καταβολή σε 1 χρόνο από τη χορήγηση.	7 B/C πλοία συνολικής αξίας \$18.700 (υφίσταται αλληλοσύνδεση κινδύνων / εξασφαλίσεων)	59%  (\$11000 / \$18700)
2)	3/97	Πληρωμή α' δόσης του δανείου (α)	<u>\$10.000</u> - \$1.125 \$8.875	<b>\$9.875</b>			
3)	5/98	Αναδόμηση συνόλου οφειλών (τα ως άνω ενοποιούνται σε ένα δάνειο)	\$9.875	<b>\$9.875</b>	8 εξαμηνιαίες δόσεις \$1.110 περίπου και πληρωμή balloon \$1.000	Τα ως άνω 7 B/C πλοία συνολικής αξίας \$15.000	66%  (\$9875/\$15000)
4)	12/98	Πώληση 1 πλοίου (scrap). Από το τίμημα πώλησης ποσό \$825 μείωσε τη ληξ/σμη δόση από \$1.110 σε \$285	<u>\$9.875</u> - \$ 825 \$9.050	<b>\$9.050</b>	Συνεχίζεται ως ανωτέρω	Τα υπόλοιπα 6 B/C πλοία (εκ των ως άνω 7) συνολικής αξίας \$10.300	88%  (\$9050/10300)
5)	3/99	Αναδόμηση της οφειλής (ενσωματώνεται απλά το υπόλοιπο της ληξ/σμη οφειλής στο ενήμερο υπόλοιπο)		<b>\$9.050</b>	7 εξάμηνες δόσεις \$1.150 και πληρωμή balloon \$1.000	Τα ως άνω 6 B/C πλοία συνολικής αξίας \$10.300	88%  (\$9050/10300)
6)	3/99	Χορήγηση νέου δανείου (β) (συγγενής πλοιοκτήτης)	\$4.000	<b>\$13.050</b>	15 τριμηνιαίες δόσεις ποσού \$240 και πληρωμής balloon \$400	1 B/C πλοίο αξίας \$9.500 πλέον ενεχύρου μετρητών ποσού \$550 (υφίσταται αλληλοσύνδεση κινδύνων / εξασφαλίσεων με το υφιστάμενο δάνειο)	63%  {(\$13050-\$550) / (\$10300 + \$9500)}
7)	7/99	Πώληση 1 πλοίου (scrap). Από το τίμημα πώλησης ποσό \$750 μείωσε την επόμενη δόση από \$1.150. σε \$400	<u>\$9.050</u> - \$ 750 \$8.300	<b>\$12.300</b>		6 B/C πλοία συνολικής αξίας \$15.500 (\$8.000 + \$7.500) με ενεχύρο μετρητών ποσού \$480 (το υπόλοιπο χρησιμοποιήθηκε σε μείωση υφισταμένων τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων)	76%  {(\$12300-\$480) / \$15500}
8)	6/00	-Πώληση 5 πλοίων (scrap). Από το τίμημα πώλησης ποσό \$7.820 μείωσε το ποσό του ως άνω δανείου (\$8.300) -Πληρωμή 2 δόσεων του δανείου των \$4.000 εκ. του υφισταμένου ενεχύρου μετρητών.	(α) <u>\$8.300</u> - \$7.820 \$ 480  (β) <u>\$4.000</u> - \$ 480 \$3.520	<b>\$4.000</b>		1 φορτηγό πλοίο αξίας \$2.400	167%  { (οφειλές / εξασφαλίσεις)  (\$4000 / \$2400)}
9)	2/03	Διακανονισμός οφειλής με πληρωμή \$3.200 (80% του συνόλου) από τους κληρονόμους του φορέα των δανειζόμενων εταιρειών. Το εναπομείναν πλοίο, κατάσχεται από τρίτους.					
10)	2/03	Εκ του πλειστηριασμού εισπράττεται από τη τράπεζα ποσό \$500		<b>\$300</b>			
11)	2/03	Λαμβάνεται πρόβλεψη για ζημία \$300		<b>-0-</b>			

#### 4.2.2 Η δανειακή σχέση

Η επιχείρηση διαχειρίζονταν τα πλοία, χωρίς προβλήματα από το 1992 μέχρι το 1996, σε μια σχετικά καλή ναυτιλιακή αγορά. Το 1996 η τράπεζα, λαμβάνοντας υπόψη το όνομα της οικογένειας του φορέα της επιχείρησης, το οποίο είχε ένα καλό ιστορικό στο ναυτιλιακό χώρο (δυναμική επάρκεια) και το γεγονός ότι, παρά το νεαρό της ηλικίας του, είχε αποκτήσει κάποια καλή φήμη, αποφάσισε να προβεί στο δανεισμό του (name lending).<sup>44</sup> Είναι πολύ σημαντικό να σημειωθεί ότι η τράπεζα δεν γνώριζε ότι τα πλοία που είχε στην πλοιοκτησία του ο φορέας των δανειοληπτριών εταιριών ήταν αποτέλεσμα της προαναφερόμενης οικογενειακής του σχέσης και όχι αποτέλεσμα εμπορικών δραστηριοτήτων του. Είναι πολύ πιθανό ότι η απόφαση της τράπεζας θα ήταν διαφορετική για τη συγκεκριμένη χρηματοδότηση, εάν ήταν ενήμερη για τον τρόπο απόκτησης των πλοίων εκ μέρους του φορέα.

Η δανειακή σχέση αρχίζει με τη χορήγηση :

(A / A 1 του πίνακα 4.1)

- Ενός δανείου ποσού \$10.000.000, διάρκειας τεσσάρων ετών (term loan),<sup>45</sup> εξοφλητέο με 8 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.125.000 εκάστη και πληρωμή balloon ποσού \$1.000.000 {(8 εξαμηνιαίες δόσεις \* \$1.125.000 εκάστη) + \$1.000.000 (πληρωμή balloon)} με σκοπό την αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων οφειλών του πελάτη σε άλλη τράπεζα (συγκεκριμένα οφειλές των επτά από τα εννιά πλοία), με ποσοστό χρηματοδότησης 53% και με top – up (αξία εξασφαλίσεων / ποσό δανείου)<sup>46</sup> ίση με 143%.
- Ποσού \$1.000.000 για κεφάλαιο κίνησης πληρωτέο εφάπαξ σε ένα χρόνο. Έστω ότι το δάνειο χορηγήθηκε στις 16/5/1996 με επιτόκιο Libor + περιθώριο επιτοκίου 2% και αμοιβή οργάνωσης \$7.500 (\$1.000.000 \* 0,75%). Επειδή οι τόκοι των δανείων αυτής της μορφής καταβάλλονται ανά εξάμηνο ο πελάτης συνομολογεί με την τράπεζα Libor 6μήνου, ήτοι 5,4375 (16/3/1996) και το συνολικό ύψος του επιτοκίου διαμορφώνεται σε 7,4375% (Libor 5,4375% + περιθώριο επιτοκίου 2%). Στο τέλος του 6μήνου ο πελάτης θα έπρεπε να καταβάλει για τόκους το ποσό των

<sup>44</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.1 σελ. 4.

<sup>45</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.4 σελ.10.

<sup>46</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.7 σελ.19.

$\$38.013,89 \{(\$1.000.000 * 7,4375) * (184 / 36000)\}$ . Στη συνέχεια συνομολογεί εκ νέου Libor 6μήνου, έστω 5,3750 (16/9/1996) και το συνολικό ύψος του επιτοκίου διαμορφώνεται σε 7,3750% (Libor 5,3750% + περιθώριο επιτοκίου 2%). Στη λήξη του εν λόγω δανείου ο πελάτης έπρεπε να εξοφλήσει το αρχικό ποσό του δανείου ( $\$1.000.000$ ) και να καταβάλει για τόκους το ποσό των  $\$37.079,86 \{(\$1.000.000 * 7,3750) * (181 / 36000)\}$ .

Το σύνολο του δανεισμού εξασφαλιζόνταν με Α' και Β' προτιμώμενες υποθήκες στα επτά πλοία του ομίλου, εκτιμώμενης συνολικής εμπορικής αξίας  $\$18.700.000$ , την προσωπική εγγύηση του φορέα και την εγγύηση της διαχειρίστριας εταιρίας των πλοίων. Επιπλέον, ο φορέας αναλάμβανε την υποχρέωση να διατηρεί στην τράπεζα καταθέσεις ύψους  $\$ 1.000.000$  τουλάχιστον. Ο όρος αυτός επιβλήθηκε από την τράπεζα, προκειμένου να ελέγχεται η ρευστότητα του ομίλου.

Το ως άνω ποσοστό χρηματοδότησης 53% ( $\$10.000.000 / \$18.700.000$ ) διαμορφώνονταν σε 59%, εάν στο ποσό του δανείου συνυπολογίζονταν και το ποσό του κεφαλαίου κίνησης ( $\$11.000.000 / \$18.700.000$ ). Το ποσοστό αυτό κρίνεται συντηρητικό, εάν ληφθεί υπόψη το ποσοστό με το οποίο χρηματοδοτείται η ναυτιλιακή βιομηχανία.<sup>47</sup> Τα ανωτέρω αποτελούν συνηθισμένες μορφές τραπεζικής χρηματοδότησης για πλοία αυτής της ηλικίας (μέσος όρος 20 ετών).

Το γεγονός ότι ο σκοπός του πιο πάνω δανείου ήταν η αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων οφειλών του ομίλου έπρεπε να δημιουργήσει αρκετά ερωτηματικά στην τράπεζα, όπως:

- γιατί η άλλη τράπεζα δέχθηκε να χάσει το συγκεκριμένο πελάτη;
- η οικονομική κατάσταση του ομίλου δημιουργούσε ανησυχία στην άλλη τράπεζα;
- υπήρχε πρόβλημα στην εξυπηρέτηση του υφιστάμενου δανεισμού εκ μέρους του ομίλου;

Ακόμα και αν η συγκέντρωση τέτοιων πληροφοριών είναι αναμφισβήτητα δύσκολη, η παντελής απουσία τους ίσως είναι ενδεικτική της έλλειψης σχέσεων μεταξύ των τραπεζών. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποτελέσει σοβαρό εμπόδιο για τις τράπεζες, δεδομένου ότι είναι απαραίτητη η πληροφόρηση αυτή, προκειμένου να εντοπισθούν

---

<sup>47</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.6 σελ. 14.

οι κίνδυνοι οι οποίοι προέρχονται από την οικονομική κατάσταση των υποψηφίων πελατών, ιδιαίτερα, σε περιπτώσεις που απαιτείται συνεργασία μεταξύ τους, για την επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζει μια δανειζόμενη εταιρία.

### 4.2.3 Έναρξη των προβλημάτων

(A / A 2 του πίνακα 4.1).

Το πρώτο στοιχείο συναγεμίου<sup>48</sup> αποτέλεσε η μη εκπλήρωση της υποχρέωσης του πελάτη για δημιουργία κατάθεσης ποσού \$ 1.000.000. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να αρχίσει η τράπεζα να παρακολουθεί πιο “στενά” τους λογαριασμούς του πελάτη, ανεξάρτητα εάν οι δόσεις και οι αναλογούντες τόκοι πληρώνονταν κανονικά. Παρ’ όλα αυτά, το γεγονός ότι το πρώτο στοιχείο συναγεμίου εμφανίστηκε, πριν συμπληρωθεί ένας χρόνος από την υπογραφή της δανειακής σύμβασης, μπορεί ν’ αποτελεί ένδειξη αδυναμίας των στελεχών της τράπεζας στην αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου και στην ικανότητα συλλογής πληροφοριών. Όταν τα επίπεδα της σχετικής, με τα χρηματοδοτούμενα πλοία ναυτιλιακής αγοράς άρχισαν να επιδεινώνονται {καλοκαίρι 1997, παράρτημα 7 Α }, η τράπεζα συνέστησε στον πελάτη να πωλήσει όσο το δυνατόν γρηγορότερα ένα πλοίο, προκειμένου να αποφύγει τις επιπτώσεις περαιτέρω επιδείνωσης της ναυτιλιακής αγοράς. Η πρόταση της τράπεζας είναι στα πλαίσια των όσων θεωρητικά αναπτύχθηκαν προηγουμένως<sup>49</sup> και αποτελεί μια ενέργεια επίλυσης του προβλήματος. Επίσης, η πρόταση αυτή έγινε, επειδή το συγκεκριμένο πλοίο ήταν μεγάλης ηλικίας και ο πελάτης δεν είχε εμπειρία στην εκμετάλλευση πλοίων σε δύσκολες συνθήκες της αγοράς.

Όμως, ο πελάτης, επιδιώκοντας μεγαλύτερη τιμή πώλησης, δεν κατόρθωσε να πωλήσει έγκαιρα το πλοίο, η αγορά επιδεινώθηκε και οι τρέχουσες οφειλές από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων αυξήθηκαν. Αιτία της αύξησης των πιο πάνω οφειλών φαίνεται να είναι πρώτιστα η από μέρους του πελάτη κακή διαχείριση των ενυπόθηκων πλοίων αλλά και των απαιτούμενων, λόγω της μεγάλης ηλικίας των ενυπόθηκων πλοίων (μέσος όρος 20 ετών), αυξημένων δαπανών συντήρησης.

<sup>48</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στο κεφάλαιο 3.3.3.4 σελ. 30.

<sup>49</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.3.4.2 σελ.31.

Επιπλέον, η ομοιογένεια του στόλου των ενυπόθηκων πλοίων δεν επέτρεψε σ' αυτόν να έχει μεγαλύτερα έσοδα, εκμεταλλευόμενος τα υψηλά επίπεδα ναύλων που επικρατούσαν σε διαφορετικές ναυτιλιακές αγορές. Κατά συνέπεια, το Μάιο του 1998 το δάνειο που είχε χορηγηθεί για κεφάλαιο κίνησης δεν αποπληρώθηκε και επιπλέον παρατηρήθηκε καθυστέρηση στην πληρωμή δόσης του άλλου δανείου.

#### 4.2.4 Αναδόμηση οφειλών

(A / A 3 του πίνακα 4.1).

Η τράπεζα είχε το δικαίωμα να κλείσει τους δανειακούς λογαριασμούς και να απαιτήσει την ολοσχερή εξόφληση των οφειλών του πελάτη ή να προβεί στην αναδόμηση αυτών. Από την τράπεζα επελέγη η δεύτερη λύση. Η επιλογή αυτή υπαγορεύτηκε από τους λόγους που θεωρητικά αναπτύχθηκαν προηγουμένως,<sup>50</sup> όπως π.χ. το γεγονός ότι η πώληση των ενυπόθηκων πλοίων σε πλειστηριασμό περιλαμβάνει από τη φύση του δυσκολίες, όπως μη γνώση των συνολικών προνομιακών απαιτήσεων και ως εκ τούτου του καθαρού ποσού του εκπλειστηριάσματος που θα απομείνει για την τράπεζα, καθώς επίσης και το γεγονός ότι δεν ενδείκνυται η πώληση πλοίων σε “κακές” συνθήκες των αγορών. Επιπλέον, οι τράπεζες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και διαθέτουν εμπειρία, όπως η δανείστρια, υποστηρίζουν, συνήθως, τον πελάτη, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που προέρχονται από τις χαμηλές ναυτιλιακές αγορές.

Η αναδόμηση περιελάμβανε :

- ενοποίηση του δανείου για κεφάλαιο κίνησης με το άλλο υφιστάμενο δάνειο, ήτοι συνολικό ποσό ενιαίου δανείου \$9.875.000 με τις υφιστάμενες εξασφαλίσεις. Η εκτιμώμενη εμπορική αξία διαμορφώνονταν λόγω της επιδείνωσης των σχετικών ναυτιλιακών αγορών {παράρτημα 7 A}, σε \$15.000.000 διαμορφώνοντας τη σχέση κινδύνων / εξασφαλίσεων σε 66% (\$9.875.000 / \$15.000.000).

---

<sup>50</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.3.4.2 σελ.32.

- Επέκταση κατά δυο χρόνια της διάρκειας του δανείου, αποπληρωτέου με 8 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.110.000 περίπου εκάστη, πλέον πληρωμής balloon ποσού \$1.000.000.
- Μείωση της top – up (αξία εξασφαλίσεων / ποσό δανείου) από 143% σε 133%.
- Δημιουργία λογαριασμού παρακράτησης,<sup>51</sup>
- Recapture clause<sup>52</sup> το ποσό του οποίου θα μείωνε την πληρωμή balloon και cross default clause.<sup>53</sup>
- Αύξηση του σχετικού με την πληρωμή balloon περιθωρίου επιτοκίου (spread) κατά 0,25% και αμοιβή αναδόμησης επίσης 0,25% και
- δέσμευση του πελάτη για την πώληση δυο ενυπόθηκων πλοίων, κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους (1998).

Οι κύριοι στόχοι της πιο πάνω αναδόμησης του δανείου ήταν η μείωση του ποσού των δόσεων, λόγω της επιμήκυνσης κατά δυο χρόνια της διάρκειας του δανείου, προκειμένου να ανταποκρίνονται αυτές στις μειωμένες χρηματοροές των ενυπόθηκων πλοίων και η δέσμευση του οφειλέτη για την πώληση, σε σύντομο χρονικό διάστημα, δυο ενυπόθηκων πλοίων. Είναι φανερό ότι η ανάγκη για την πώληση στοιχείων ενεργητικού (πλοία) του πελάτη επιβλήθηκε, όχι μόνο από την ανικανότητα του πελάτη στη διαχείριση των πλοίων του, όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, αλλά και από τη δεινή οικονομική του κατάσταση η οποία εκφράζονταν από την οικονομική αδυναμία του να ανταποκριθεί στις τρέχουσες οφειλές από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων.

Από την εξέταση των υπολοίπων όρων της αναδόμησης, είναι προφανές ότι η μείωση (βελτίωση) της top – up (αξία εξασφαλίσεων / ποσό δανείου) είχε ως στόχο να μην υπάρξει παραβίαση του σχετικού όρου της δανειακής σύμβασης, ενώ το recapture clause στόχευε στο να μπορέσει όχι μόνο ο πελάτης αλλά και η τράπεζα να ωφεληθεί από μια πιθανή βελτίωση της σχετικής ναυτιλιακής αγοράς. Επιπρόσθετα, ο

<sup>51</sup> Αποτελεί όρο της δανειακής σύμβασης και αφορά στην παρακράτηση, σε μηνιαία βάση, ενός μέρους του ποσού των ναύλων προκειμένου να συμπληρωθεί σταδιακά το ποσό της επόμενης δόσης και των αναλογούντων τόκων.

<sup>52</sup> Όρος της δανειακής σύμβασης που αφορά στο δικαίωμα της τράπεζας να παρακρατεί ένα ποσό από τους ναύλους, πέραν του προβλεπόμενου από το λογαριασμό παρακράτησης, σε περίπτωση που τα επίπεδα αυτών υπερβούν μια συγκεκριμένη τιμή (μειώνει το εκάστοτε υπόλοιπο των οφειλών).

<sup>53</sup> Όρος της δανειακής σύμβασης που αφορά στο δικαίωμα της τράπεζας να κλείσει το δανειακό λογαριασμό και να προχωρήσει στην είσπραξη της απαίτησής της, σε περίπτωση που κάποιο από τα άλλα δάνεια του πελάτη κηρύσσονταν ληξιπρόθεσμο και απαιτητό.

λογαριασμός παρακράτησης βοηθούσε την τράπεζα στον έλεγχο των εσόδων από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων, ενώ ο όρος cross default clause της έδινε το δικαίωμα να προχωρήσει σε λήψη μέτρων, σε περίπτωση που κάποιο από τα άλλα δάνεια του πελάτη κηρύσσονταν ληξιπρόθεσμο και απαιτητό. Φυσικά η τράπεζα έπρεπε να αμοιφθεί με ένα υψηλότερο περιθώριο επιτοκίου και μια αμοιβή αναδόμησης.

Οι παραπάνω ενέργειες της τράπεζας είναι σύμφωνα με τα όσα θεωρητικά αναφέρθηκαν<sup>54</sup> και φυσικά ορισμένοι από τους νέους όρους είναι δυσμενέστεροι για την τράπεζα π.χ. η επιμήκυνση, κατά δυο χρόνια, της διάρκειας του δανείου και η μείωση της top – up, ενώ ορισμένοι όροι είναι ευνοϊκοί γι' αυτήν, όπως η δημιουργία λογαριασμού παρακράτησης, η σύναψη recapture clause και η δέσμευση του πελάτη για την πώληση δυο ενυπόθηκων πλοίων.

#### **4.2.5 Περαιτέρω ενέργειες**

(A / A 4, 5 & 6 του πίνακα 4.1).

Το Μάρτιο 1999 ήταν φανερό ότι, παρά το γεγονός της πώλησης σαν παλιοσίδερα (scrap) ενός από τα ενυπόθηκα πλοία με μείωση κατά \$825.000 της υφιστάμενης ληξιπρόθεσμης δόσης ποσού \$1.110.000 των οφειλών του πελάτη και της πραγματοποιηθείσας νέας αναδόμησης των οφειλών, σύμφωνα με την οποία το υπόλοιπο ποσό \$285.000 (\$1.110.000 - \$825.000) της ληξιπρόθεσμης δόσης επιμερίστηκε στις υπόλοιπες 7 δόσεις διαμορφώνοντας το ποσό εκάστης από \$1.110.000 σε \$1.150.000 έπρεπε να ληφθούν και άλλα μέτρα, καθώς το επίπεδο των ναύλων συνέχιζε να είναι χαμηλό. Όπως προαναφέρθηκε, ο πελάτης είχε οικογενειακή σχέση με τον Συγγενή Πλοιοκτήτη, με τον οποίο η τράπεζα είχε επίσης δανειακή σχέση. Η τράπεζα άρχισε διαπραγματεύσεις και με τους δυο, με αποτέλεσμα τη χορήγηση ενός νέου δανείου στον πελάτη, ποσού \$4.000.000, εξοφλητέο με 15 ισόποσες τριμηνιαίες δόσεις ποσού \$240.000 εκάστη και πληρωμή Ballon ποσού \$400.000. Σκοπός του νέου δανείου ήταν η αγορά από τον πελάτη, ενός ενυπόθηκου στην τράπεζα πλοίου το οποίο εξασφάλιζε το υφιστάμενο δάνειο του

---

<sup>54</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.3.4.2 σελ.32.

Συγγενούς Πλοιοκτήτη, με ταυτόχρονη εξόφληση του υπολοίπου του δανείου αυτού. Το ήδη υφιστάμενο δάνειο του Συγγενούς Πλοιοκτήτη το οποίο εξοφλούνταν με τη νέα χορήγηση εξασφαλιζόνταν εκτός από την Α' προτιμώμενη υποθήκη στο πλοίο εκτιμώμενης εμπορικής αξίας \$9.500.000 και με ενέχυρο μετρητών. Σαν εξασφάλιση του νέου αυτού δανείου, η τράπεζα έλαβε Α' προτιμώμενη υποθήκη στο πλοίο που αγοράστηκε και την προσωπική εγγύηση του Συγγενούς Πλοιοκτήτη, του οποίου η οικονομική επιφάνεια ήταν ουσιαστική. Επίσης, η σύμβαση του νέου δανείου περιελάμβανε και τον όρο αλληλοσύνδεσης κινδύνων / εξασφαλίσεων.<sup>55</sup> Στόχος της πιο πάνω απόφασης της τράπεζας με τη χορήγηση του νέου δανείου, ήταν η απόκτηση επιπλέον εξασφάλισης (εμπράγματης και ενοχικής). Το νεοαγορασθέν πλοίο ήταν σχετικά νεότερο από τα ήδη ενυπόθηκα στην τράπεζα πλοία και επιπλέον ήταν χρονοναυλωμένο για τους επόμενους εννιά μήνες με πολύ καλό ναύλο, καθιστώντας πλέον τη συνολική χρηματοροή των ενυπόθηκων πλοίων ικανή να εξυπηρετήσει τις συνολικές οφειλές. Επιπλέον, μέρος του υφιστάμενου ως άνω, ενεχύρου μετρητών, χρησιμοποιήθηκε για τη μείωση των υφιστάμενων τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων ήδη πλοίων του πελάτη και το υπόλοιπο ποσού \$550.000 χρησιμοποιήθηκε σαν ενέχυρο στο νέο δάνειο.

Αν και το ποσό της συνολικής χρηματοδότησης αυξήθηκε με τη χορήγηση του νέου δανείου από \$9.050.000 σε \$13.050.00, εντούτοις η συνολική θέση της τράπεζας βελτιώθηκε με τη μείωση της σχέσης οφειλών / εξασφαλίσεων από 88% σε 63%, τη μείωση των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ήδη ενυπόθηκων πλοίων με τη χρησιμοποίηση μέρους του πιο πάνω ενεχύρου και τη λήψη της προσωπικής εγγύησης του Συγγενούς Πλοιοκτήτη.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο έλεγχος του ύψους των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων είναι σημαντικός, επειδή οι πιστωτές των εν λόγω οφειλών έχουν τη δυνατότητα κατάσχεσης του πλοίου. Μια τέτοια ενέργεια θα στερούσε την τράπεζα από την κυριότερη πηγή αποπληρωμής των απαιτήσεών της και πιθανόν να ανάγκαζε αυτή στο κλείσιμο των δανειακών λογαριασμών και στην άσκηση των δικαιωμάτων της που απορρέουν από τις υφιστάμενες εξασφαλίσεις, κάτω από δυσμενείς συνθήκες.

---

<sup>55</sup> Η υποθήκη στο νεοαγορασθέν πλοίο εξασφάλιζε και το υφιστάμενο, αναδομημένο δάνειο.

Τον Ιούλιο 1999 (Α / Α 7 του πίνακα 4.1) ο πελάτης πούλησε σαν παλιοσίδερα (scrap) ένα ακόμα πλοίο, σύμφωνα με τους όρους της αναδόμησης, αν και όχι στο χρόνο που προβλέπονταν από τη σύμβαση αυτής. Από το καθαρό τίμημα της πώλησης αυτού ποσό \$750.000 μείωσε το ποσό της αμέσως επόμενης δόσης διαμορφώνοντας το ποσό αυτής από \$1.150.000 σε \$400.000. Παρότι το συνολικό ποσό του δανεισμού μειώθηκε, η κατάσταση χειροτέρευε περισσότερο. Οι επόμενες δυο δόσεις συνολικού ποσού \$480.000 (2 δόσεις ποσού \$240.000 εκάστη) του νέου δανείου πληρώθηκαν από το ποσό του υφιστάμενου ενέχυρου μετρητών, η τράπεζα αναγκάστηκε να πληρώσει το ποσό των ασφαλιστρών των ενυπόθηκων πλοίων, επειδή σαν ενυπόθηκος δανείστρια ήταν υπεύθυνη σε περίπτωση ατυχήματος αυτών, και το ύψος των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων άρχισε πάλι ν' αυξάνεται.

Η τράπεζα διαπίστωνε ότι οι κύριες αιτίες του προβλήματος ήταν οι παράλογες αποφάσεις του πλοιοκτήτη, σχετικά με την εκμετάλλευση των πλοίων, όπως η κακή επιλογή των ναυλωτών,<sup>56</sup> η δραστηριοποίηση των ενυπόθηκων πλοίων σε υψηλού κινδύνου γεωγραφικές περιοχές, η μεγάλη αύξηση των εξόδων συντήρησης αυτών, σε σημείο που ήταν προτιμότερο να πωληθούν ως παλιοσίδερα (scrap) και η συνεχιζόμενη αδυναμία του πελάτη για την πραγματοποίηση απαραίτητων πληρωμών, όπως τα ασφάλιστρα. Όλα τα πιο πάνω οφείλονταν στην ανικανότητα του πλοιοκτήτη να κατανοήσει τη σχετική ναυτιλιακή αγορά και στην έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού. Πρέπει να σημειωθεί ότι αν και η τράπεζα είχε προσδιορίσει σαν τη κύρια αιτία των προβλημάτων, την κακή διοίκηση και παρά τη μη ικανοποιητική μέχρι τότε συνεργασία του πελάτη με αυτήν, εντούτοις δεν μπορούσε να επιβάλει αλλαγή της διοίκησης, δεδομένου ότι η επιχείρηση ήταν οικογενειακής μορφής. Επιπλέον, η συγκατάθεση του πλοιοκτήτη για την πώληση όλων των πλοίων ήταν σημαντική, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η ζημία και για τα δυο μέρη. Για το λόγο αυτό η τράπεζα, για μια ακόμα φορά ( Μάιος 2000), δεν αποφάσισε το κλείσιμο των δανειακών λογαριασμών.

Είναι προφανές ότι η κακή οικονομική κατάσταση του ομίλου οφείλονταν στη λήψη κακών αποφάσεων από μέρους της διοίκησης και στην επιδείνωση της σχετικής

---

<sup>56</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.2.1 σελ. 24.

ναυτιλιακής αγοράς {παράρτημα 7 Α}. Ο συνδυασμός αυτός έκανε το οικονομικό πρόβλημα του ομίλου αρκετά σοβαρό, γεγονός το οποίο έγινε φανερό από τις επανειλημμένες πληρωμές των ασφαλιστρών, καθώς και των τρεχουσών οφειλών του από τα έξοδα εκμετάλλευσης των ενυπόθηκων πλοίων, από την τράπεζα.

Τον Ιούνιο 2000 απεβίωσε ο Συγγενής Πλοιοκτήτης και οι κληρονόμοι του αποδέχθηκαν, μεταξύ των άλλων και την ευθύνη αυτού ως προσωπικού εγγυητή στο δάνειο του πελάτη. Τα πράγματα χειροτέρευσαν για τον πελάτη, εξαιτίας της ανάμειξης των κληρονόμων και της μη υποστήριξης του από αυτούς. Στους επόμενους ένδεκα (11) μήνες, μετά από σύσταση της τράπεζας, πουλήθηκαν άλλα πέντε ενυπόθηκα πλοία (Α / Α 8 του πίνακα 4.1), μειώνοντας, με το τίμημά τους, το ποσό της οφειλής κατά \$7.820.000 και των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων. Μεταξύ των πλοίων αυτών, ήταν και το πλοίο του Συγγενούς Πλοιοκτήτη, το τίμημα πώλησης του οποίου μείωσε το υπόλοιπο του αναδομημένου δανείου από \$8.300.000 σε \$480.000 και όχι το υπόλοιπο του σχετικού με την αγορά του πλοίου αυτού δανείου ποσού \$3.520.000. Η τράπεζα, λόγω της ύπαρξης της αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων, είχε το δικαίωμα να προβεί στην πιο πάνω ενέργεια η οποία υπαγορεύτηκε από το γεγονός ότι η αναδομημένη οφειλή του πελάτη εξασφαλιζόνταν μόνο με την προσωπική εγγύηση αυτού, ενώ η οφειλή από το δάνειο αγοράς του πλοίου του Συγγενούς Πλοιοκτήτη εξασφαλιζόνταν, πέραν των άλλων, και με τις προσωπικές εγγυήσεις των κληρονόμων του Συγγενούς Πλοιοκτήτη. Η απόφαση αυτή της τράπεζας καταδεικνύει πολύ καθαρά τη σπουδαιότητα του όρου της αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων, ιδιαίτερα στη ναυτιλιακή βιομηχανία στην οποία είναι γνωστό ότι ο δανειστής δανείζει μια πλοιοκτήτρια εταιρία η οποία δεν διαθέτει άλλα περιουσιακά στοιχεία, εκτός του πλοίου, γεγονός το οποίο περιορίζει τα στοιχεία ενεργητικού από τα οποία θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθούν τρία στοιχεία :

1. Η πώληση των πέντε πλοίων περιορίσε μεν τη δυνατότητα αποπληρωμής των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων, επειδή το εναπομένον ενυπόθηκο πλοίο έπρεπε να εξυπηρετήσει πλέον την οφειλή αυτή, μείωσε όμως σημαντικά τη συνολική οφειλή, από \$ 12.300.000 σε \$

- 4.000.000 και σε χρόνο μικρότερο από τον συμβατικά προβλεπόμενο, από το τίμημα της πώλησής τους.
2. Η δανειακή σχέση, παρά την κατά τα ανωτέρω μείωση της συνολικής οφειλής, χειροτέρευσε, διαμορφώνονταν σε 167% {(σχέση οφειλών / εξασφαλίσεων) = ( $\$4.000.000 / \$2.400.00$ )}, επειδή ο πελάτης δεν ήταν σε θέση να εκμεταλλευθεί την άνοδο της ναυτιλιακής αγοράς {(έτη 2000, 2001), παράρτημα 7 Α} επιβεβαιώνοντας με τον τρόπο αυτό, την ορθότητα της απόφασης της τράπεζας να προχωρήσει σε ρευστοποίηση των εξασφαλίσεων με τη σύστασή της στον πελάτη για την πώληση των πέντε πλοίων.
  3. Η τράπεζα με βάση την εφαρμοζόμενη κλίμακα αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου των πελατών της (διαβάθμιση από 1 έως 8 με το 1 να υποδηλώνει το χαμηλότερο πιστωτικό κίνδυνο για την τράπεζα και το 8 τον υψηλότερο), υποβάθμισε, μόλις τον Οκτώβριο 2000, τη σχετική δανειακή σχέση, από τέσσερα σε έξι, γεγονός που μπορεί να οφείλεται είτε στο ότι η τράπεζα δεν εκτίμησε σωστά τη σοβαρότητα της κατάστασης είτε σε υπάρχουσες διαδικαστικές δυσκολίες του σχετικού συστήματός της, το οποίο ήταν σχετικά καινούριο, καθόσον εγκαταστάθηκε στην τράπεζα τον Οκτώβριο του 1999.

Το Σεπτέμβριο 2001, είχε μείνει ένα ενυπόθηκο πλοίο να εξυπηρετεί το υπόλοιπο της οφειλής του πελάτη. Η σχέση οφειλών / εξασφαλίσεων εξακολουθούσε να διαμορφώνεται σε 167% (ως άνω) και η τράπεζα προσδοκούσε περαιτέρω μείωση της οφειλής από την πώληση και του τελευταίου πλοίου. Η τράπεζα είχε εν τω μεταξύ υπολογίσει πιθανή ζημία της τάξης των \$ 1.000.000 και είχε πάρει τις ανάλογες προβλέψεις. Την ίδια εποχή διαπραγματεύονταν το διακανονισμό της οφειλής με τους κληρονόμους του Συγγενούς Πλοιοκτήτη και πλέον προσωπικούς εγγυητές, οι οποίοι ήταν μέλη γνωστής οικογένειας και τους ενδιέφερε η διατήρηση της καλής φήμης τους.

Μετά από ένα χρόνο περίπου, το ενυπόθηκο πλοίο κατασχέθηκε από τρίτους και εκλειστηριάστηκε (Α / Α 9 του πίνακα 4.1). Η τράπεζα είχε αναγγείλει όμως τις απαιτήσεις της στον έχοντα την ευθύνη του πλειστηριασμού δημόσιο λειτουργό της χώρας που κατασχέθηκε το ενυπόθηκο πλοίο και ανάμενε το ποσό της κατάταξής της.

Εν τω μεταξύ, στις αρχές του 2003 επιτεύχθηκε συμφωνία μεταξύ της τράπεζας και των προσωπικών εγγυητών για το διακανονισμό της οφειλής του πελάτη (Α / Α 9 του πίνακα 4.1), σύμφωνα με τον οποίο οι προσωπικοί εγγυητές ανέλαβαν την πληρωμή ποσού \$3.200.000 (80% \* \$4.000.000), με 8 ισόποσες ετήσιες δόσεις ποσού \$400.000 εκάστη. Ως εξασφάλιση η τράπεζα ενέγραψε προσημείωση υποθήκης σε ακίνητο εμπορικής αξίας ποσού \$3.000.000.

Στη συνέχεια η τράπεζα εισέπραξε το ποσό των \$ 500.000 από το εκλειστηρίασμα (Α / Α 10 του πίνακα 4.1), λαμβάνοντας πρόβλεψη για ζημία της τάξης των \$ 300.000 Α / Α 11 του πίνακα 4.1).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε όλη τη μελέτη δεν αναφέρθηκαν καθόλου στις οφειλές του πελάτη σε άλλες τράπεζες. Αυτό έγινε για δυο λόγους :

1. Επειδή η τράπεζα, καθ' όλη τη διάρκεια της δανειακής σχέσης, δεν συνεργάστηκε με καμιά άλλη τράπεζα. Αυτό ενισχύει την πιο πάνω υπόθεσή μου, σχετικά με την έλλειψη σχέσεων της τράπεζας με άλλες τράπεζες.<sup>57</sup>
2. Η κύρια δανείστρια του οφειλέτη ήταν η αναφερόμενη στην ανάλυση τράπεζα, καθόσον οι οφειλές του σε άλλη / ες τράπεζα / ες θα ήταν προφανώς μικρότερες, δεδομένου ότι αφορούσαν στη χρηματοδότηση δυο πλοίων έναντι επτά πλοίων από την υπό ανάλυση τράπεζα. Όμως υπάρχει ένδειξη ότι και η / οι άλλη / ες τράπεζα / ες αντιμετώπιζαν προβλήματα καθόσον τον Οκτώβριο 2000 ένα από τα επτά ενυπόθηκα πλοία κατασχέθηκε από πιστωτές άλλου μη ενυπόθηκου πλοίου και η τράπεζα αναγκάστηκε να πληρώσει αυτούς, προκειμένου να άρουν την κατάσχεση και να συνεχιστεί η εκμετάλλευση του πλοίου.

---

<sup>57</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 4.2.2 σελ. 47.

#### 4.2.6 Συμπέρασμα μελέτης περίπτωσης Α΄

Από τη μελέτη που αναπτύχθηκε πιο πάνω, προκύπτει ότι τα κύρια αίτια της κακής οικονομικής κατάστασης του πελάτη είναι :

- Το γεγονός ότι τα πλοία που είχε στην πλοιοκτησία του ο πελάτης ήταν αποτέλεσμα της προαναφερόμενης οικογενειακής του σχέσης και δεν είχαν αποκτηθεί από εμπορικές συναλλαγές του, ήτοι ο πελάτης ουδέποτε επένδυσε ίδια κεφάλαια.
- Η έλλειψη εμπειρίας και η επακόλουθη ανικανότητα της διοίκησης για αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων είχαν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλου ύψους τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των πλοίων οι οποίες, όπως αποδείχτηκε, ήταν δύσκολο να ελεγχθούν.
- Ως εκ τούτου είναι φανερό ότι οι επενδυτικές αποφάσεις αλλά και οι αποφάσεις διαχείρισης δεν ήταν αποτέλεσμα ενός συγκεκριμένου επιχειρηματικού σχεδιασμού.
- Το νεοαποκτηθέν από τον πελάτη πλοίο έπρεπε επίσης να εξυπηρετήσει και την οφειλή που προέρχονταν από το δάνειο του Συγγενούς Πλοιοκτήτη.

Κύρια όμως αιτία μετατροπής του ναυτιλιακού δανείου που αναλύθηκε στην παρούσα μελέτη σε “προβληματικό”, μπορώ να θεωρήσω τα πιο πάνω, σε συνδυασμό με την επιδείνωση της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς {παράρτημα 7 Α}. Ακόμα όμως και εάν η σχετική ναυτιλιακή αγορά δεν ήταν κακή, η ανικανότητα της διοίκησης ήταν σε τέτοιο επίπεδο, ώστε τελικά θα ανέκυπταν και πάλι προβλήματα, όπως φαίνεται από το γεγονός ότι ο πελάτης δεν κατόρθωσε να εκμεταλλευθεί τη βελτίωση της σχετικής ναυτιλιακής αγοράς τα χρόνια 2000 και 2001. Επιβεβαιώνονται δηλαδή όσα θεωρητικά αναφέρθηκαν<sup>58</sup> σαν αίτια των “προβληματικών” δανείων.

Από την πλευρά της τράπεζας, η κύρια αιτία που την οδήγησε στις ενέργειες που περιέγραφα πιο πάνω ήταν η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού του πελάτη, καθώς και η διοικητική ικανότητά του. Η τράπεζα επέλεξε στην αρχή την αναδόμηση της οφειλής του πελάτη, υποστηρίζοντας αυτόν, κατά τη διάρκεια της κακής σχετικής

---

<sup>58</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.2.1 σελ. 23 & 24.

ναυτιλιακής αγοράς, αποφεύγοντας τα προβλήματα που σχετίζονταν με την άσκηση των δικαιωμάτων της από τις υποθήκες στα ενυπόθηκα πλοία. Στην προσπάθειά της αυτή βρήκε τρόπο, μέσω του Συγγενούς Πλοιοκτήτη, να δώσει χρήματα στον πελάτη του οποίου η οικονομική κατάσταση χειροτέρευε, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνει τη θέση της. Μόνο όταν έγινε εμφανές, τόσο από την υπερβολική αύξηση των τρεχουσών οφειλών από την εκμετάλλευση των ενυπόθηκων πλοίων όσο και τη μη δυνατότητα πληρωμής των ασφαλιστρών, ότι η κατάσταση δεν ήταν δυνατόν να βελτιωθεί, αποφάσισε να εξέλθει από τη σχέση με σταδιακή ρευστοποίηση των στοιχείων ενεργητικού (ενυπόθηκα πλοία) του πελάτη.

Συνολικά μπορώ να πω ότι η τράπεζα διαχειρίστηκε μια πολύ δύσκολη κατάσταση με επιτυχία από την άποψη ότι :

- Πιθανόν να είχε μεγαλύτερη ζημία, εάν ασκούσε τα, προερχόμενα από την ύπαρξη των υπέρ αυτής Α' προτιμώμενων υποθηκών, δικαιώματά της. Η άποψη αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι, επειδή ορισμένα από τα ενυπόθηκα πλοία δραστηριοποιούνταν σε υψηλού κινδύνου γεωγραφικές περιοχές, θα ήταν δύσκολη και ίσως αναποτελεσματική οποιαδήποτε ενέργεια της τράπεζας, σχετικά με την κατάσχεση και τον εκπλειστηριασμό κάποιου από τα ενυπόθηκα πλοία.
- Έλαβε μια επιπλέον προσωπική εγγύηση η οποία αποδείχτηκε πολύτιμη.
- Πέτυχε τη συνεργασία του πελάτη για την πώληση των ενυπόθηκων πλοίων.

## 4.3 Μελέτη περίπτωσης Β΄

### 4.3.1 Ιστορικό

Ο πελάτης είναι μέλος μιας από τις μεγαλύτερες παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες με πολύ καλή φήμη και εμπειρία στη διαχείριση νεοκατασκευασθέντων αλλά και παλαιών πλοίων. Η ενασχόλησή του στο ναυτιλιακό χώρο άρχισε στις αρχές της δεκαετίας 1980, απασχολούμενος στον τομέα εμπορίας πετρελαίων της οικογενειακής επιχείρησης. Το 1988 ίδρυσε, με δικά του διαθέσιμα και τραπεζικό δανεισμό, την ατομική του ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία ασχολούνταν με τη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου, σε αντίθεση με την οικογενειακή επιχείρηση η οποία δραστηριοποιούνταν κυρίως στις ναυτιλιακές αγορές μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, εκμεταλλευόμενος τα πλεονεκτήματα της οικογενειακής επιχείρησης, όπως τη φήμη της, τις σχέσεις της με μεσίτες, προμηθευτές, καθώς και ναυλωτές. Επίσης, ανέπτυξε σχέσεις με Α΄ τάξεως ναυλωτές πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου, μέσω της προηγούμενης ενασχόλησής του στο χώρο εμπορίας πετρελαίου. Στη συνέχεια, συμμετείχε σε διάφορες κοινοπραξίες, αναπτύσσοντας παράλληλα σχέσεις με κρατικές εταιρίες πετρελαίου, ιδιαίτερα Ρουμάνικες. Αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων του αυτών ήταν να έχει, κάποια στιγμή, στην πλοιοκτησία του 23 μεγάλης ηλικίας πλοία, μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων. Όλα τα πιο πάνω επιβεβαιώνουν τις διοικητικές ικανότητες του πελάτη, η ύπαρξη των οποίων επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη συμπεριφορά της τράπεζας σε όλες τις φάσεις της σχέσης τους.

Πιο κάτω παρουσιάζω τις βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Β΄ κατά χρονολογική σειρά.

## Πίνακας 4.2

### Βασικές ενέργειες / γεγονότα μελέτης της περίπτωσης Β' κατά χρονολογική σειρά

Τα ποσά σε 000 \$

A/A	Ημ/νία	Ενέργειες / Γεγονότα	Υπόλοιπα ανά δάνειο	Σύνολο οφειλής	Αποπληρωμή Κεφαλαίου	Εξασφαλίσεις	Σχέση κινδύνων/ εξασφαλίσεων
1)	8/97	Χορήγηση Δανείου Α' Χορήγηση Δανείου Β''	\$13.500 <u>\$16.500</u> \$30.000	<b>\$30.000</b>	10 εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$3.000 (Δόση ποσού \$1.350.000 για το δάνειο Α' και ποσού \$1.650.000 για το δάνειο Β')	Δυο Μ/Τ πλοία αξίας \$21.750 Δυο Μ/Τ πλοία αξίας <u>\$21.750</u> \$43.500 (υφίσταται αλληλοσύνδεση κινδύνων / εξασφαλίσεων)	69%  (\$30000/\$43500)
2)	10/97	Χορήγηση Δανείου Γ' Ποσοστό χρημ/σης 45%	\$ 4.000	<b>\$34.000</b>	Εφάπαξ σε 5 μήνες	Ένα Β/С πλοίο αξίας \$8.900	45%  (\$4000/\$8900)
3)	1/98	Χορήγηση Δανείου Δ' (\$4.000 αναχ/ση του ως άνω Δανείου Γ' πλέον \$3.100 για Κ/Κ). Ποσοστό χρημ/σης 80%	\$7.100 <u>-\$4.000</u> \$3.100	<b>\$37.100</b>	14 εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$507,15	Το ως άνω Β/С πλοίο αξίας \$8.900	80%  (\$7100/\$8900)
4)	2/98	Πληρωμή α' δόσης των δανείων Α' και Β' ποσού \$3.000	\$30.000 <u>-\$3.000</u> \$27.000	<b>\$34.100</b>		Ως άνω τα 2 Μ/Τ πλοία αξίας \$43.500 πλέον του Β/С πλοίου αξίας \$8.900.	65%  {\$34100/ (\$43500+\$8900)}
5)	3/98	Πώληση των 2 Μ/Τ πλοίων που εξασφάλιζαν το δάνειο Α'. Από το τίμημα πώλησης ποσό \$12.150 εξόφλησε το υπόλοιπο του Δανείου Α'	\$27.000 <u>-\$12.150</u> \$14.850	<b>\$21.950</b>	9 εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.650	Σε εξασφάλιση υφίστανται πλέον τα δυο Μ/Τ αξίας \$21.500 και επιπλέον ενεχυρίαση μετρητών ποσού \$1.000	65%  {(\$14850-\$1000)/ \$21500}
6)	8/98	Πληρωμή Β' δόσης του Δανείου Β'	\$14.850 <u>-\$ 1.650</u> \$13.200	<b>\$20.300</b>		Ως άνω	57%  {(\$13200-\$1000)/ \$21500}
7)	1/99	Αναδόμηση οφειλών. Περιλαμβάνει μετάθεση του χρόνου πληρωμής της επόμενης δόσης του Δανείου Β' κατά 6 μήνες	\$13.200	<b>\$20.300</b>		Δυο Μ/Τ αξίας \$15.350	86%  (\$13200/\$15350)
8)	8/99	Πληρωμή μέρους της ζημίας από τη χρήση της multi currency clause από το ποσό της ενεχυρασμένης κατάθεσης.				Μειώνονται κατά το ποσό της ενεχυρασμένης κατάθεσης	
9)	2/01	Εξόφληση του υπολοίπου των δανείων Γ' και Δ' ποσού \$7.100	\$7.100 <u>-\$7.100</u> -0-	<b>\$13.200</b>		Δυο Μ/Τ αξίας \$21.500	61%  (\$13200/\$21500)
10)	3/01	Αναδόμηση οφειλών Επέκταση κατά 1 χρόνο της διάρκειας του δανείου		<b>\$13.200</b>	Ποσό \$3.700 εντός του 2001 και το υπόλοιπο με 8 τριμηνιαίες δόσεις ποσού \$775 πλέον μιας πληρωμής ballon ποσού \$3.300	Δυο Μ/Τ αξίας \$14.000	94%  (\$13200/\$14000)
11)	5/01	Χορήγηση Δανείου Ε'	\$4.000	<b>\$17.200</b>	12 τριμηνιαίες δόσεις. Η α' ποσού \$330 η β' 250 οι γ' και δ' ποσού 200 και οι υπόλοιπες 8 ποσού \$377,5	Τα ήδη υφιστάμενα δυο Μ/Τ αξίας \$14.000 πλέον τα προς χρηματοδότηση δυο Μ/Τ αξίας \$7.300 (υφίσταται αλληλοσύνδεση κινδύνων / εξασφαλίσεων)	81%  {\$17200 / (\$14000 + 7300)

### 4.3.2 Η δανειακή σχέση

Η δανειακή σχέση άρχισε τον Αύγουστο του 1994 και συνεχίστηκε, χωρίς προβλήματα, για τα επόμενα τρία χρόνια. Τον Αύγουστο 1997 χορηγήθηκαν τα πιο κάτω δυο δάνεια (A / A 1 του πίνακα 4.2) :

➤ **Δάνειο Α΄** : Ποσό δανείου \$13.500.000 με σκοπό την αναχρηματοδότηση των υφιστάμενων στην τράπεζα οφειλών και τη χορήγηση κεφαλαίου κίνησης. Σαν εξασφάλιση η τράπεζα έγραψε Α΄ προτιμώμενη υποθήκη σε δυο πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων συνολικής εκτιμώμενης αξίας \$21.750.000, μέσου όρου ηλικίας 18 χρόνια. Τα συγκεκριμένα πλοία ήταν χρονοναυλωμένα για τέσσερις μήνες.

➤ **Δάνειο Β΄** : Ποσό δανείου \$16.500.000 με σκοπό την αναχρηματοδότηση υφιστάμενης ισόποσης οφειλής του πελάτη σε άλλη τράπεζα. Σαν εξασφάλιση η τράπεζα έγραψε Α΄ προτιμώμενη υποθήκη σε δυο πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων συνολικής εκτιμώμενης αξίας \$21.750.000, μέσου όρου ηλικίας 16 χρόνια τα οποία ήταν χρονοναυλωμένα για δυο χρόνια από μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαίου με πολύ καλό ναύλο. Στους όρους του δανείου περιλαμβάνονταν και ο όρος multi currency clause.<sup>59</sup>

Το ποσοστό χρηματοδότησης με την ύπαρξη της αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων και για τα δυο δάνεια διαμορφώνονταν σε 69%  $\{(\$13.500.000 + \$16.500.000) / (\$21.750.000 + \$21.750.000)\}$ . Με τα πιο πάνω δυο δάνεια αυξήθηκε η ρευστότητα του πελάτη, κατέστη ευκολότερος ο έλεγχος του χρέους από την τράπεζα και αυξήθηκαν οι προς εξυπηρέτηση του συνολικού χρέους χρηματικές ροές, καθόσον αυξήθηκε ο αριθμός των ενυπόθηκων πλοίων από δυο σε τέσσερα. Παρόλα αυτά, το ποσοστό χρηματοδότησης (69%) ήταν υψηλό σε σχέση με την ηλικία των χρηματοδοτηθέντων πλοίων, ακόμα και αν λαμβάνονταν υπόψη οι υφιστάμενες χρονοναυλώσεις, ιδιαίτερα για το δάνειο Α΄. Επιπλέον το leverage<sup>60</sup> του ομίλου αυξήθηκε από 62% σε 72%, ποσοστό το οποίο, παρά το γεγονός ότι είναι σε αποδεκτό επίπεδο, είναι υψηλό.

<sup>59</sup> Όρος της δανειακής Σύμβασης ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στο δανειζόμενο να μετατρέπει το νόμισμα ολόκληρου ή μέρους του ποσού του δανείου σε περιορισμένο αριθμό διαφορετικών νομισμάτων.

<sup>60</sup> Σχέση συνολικών οφειλών / αξία του συνολικού αριθμού των πλοίων που έχει στην πλοιοκτησία του ο πελάτης.

Η τράπεζα στήριξε την απόφασή της στις αποδεδειγμένες ικανότητες διοίκησης του πελάτη, στο καλό ιστορικό του (δυναμική επάρκεια), στις μακροχρόνιες σχέσεις με Α΄ τάξης ναυλωτές και στις ικανοποιητικές χρηματοροές των ενυπόθηκων πλοίων, παράγοντες οι οποίοι συμπεριλαμβάνονται στα όσα θεωρητικά αναπτύχθηκαν προηγουμένως.<sup>61</sup>

Στη συνέχεια όμως, τα χρονοναυλοσύμφωνα για τα δυο ενυπόθηκα πλοία του Α΄ δανείου δεν ανανεώθηκαν, ενώ εκείνα των δυο άλλων πλοίων του δανείου Β΄ τα οποία έληξαν το Αύγουστο 1999 ανανεώθηκαν μεν, αλλά επειδή στο μεταξύ είχαν επιδεινωθεί τα επίπεδα της σχετικής ναυτιλιακής αγοράς {παράρτημα 7 Β}, για μικρότερο χρονικό διάστημα και με χαμηλότερους ναύλους.

Τον Οκτώβριο 1997 χορηγήθηκε ένα bridge loan<sup>62</sup> (δάνειο Γ΄) ποσού \$4.000.000, για κεφάλαιο κίνησης των πλοίων του ομίλου του πελάτη. Το συγκεκριμένο δάνειο θα εξοφλούνταν σε πέντε μήνες από τα έσοδα ομολογιακού δανείου υψηλού κινδύνου (high yield bond)<sup>63</sup> το οποίο θα εκδίδονταν στις Η.Π.Α. Το δάνειο εξασφαλιζονταν με Α΄ προτιμώμενη υποθήκη σε ένα πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, εκτιμώμενης εμπορικής αξίας \$8.900.000, ηλικίας 15 ετών και την προσωπική εγγύηση του πελάτη. Στους όρους του δανείου περιλαμβάνονταν και ο όρος multi currency clause (Α / Α 2 του πίνακα 4.2).

Τρεις μήνες αργότερα, τον Ιανουάριο 1998 (Α / Α 3 του πίνακα 4.2), η τράπεζα χορήγησε νέο δάνειο συνολικού ποσού \$7.100.000 (δάνειο Δ΄), εξοφλητέο με 14 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$507.150 εκάστη, με σκοπό την αποπληρωμή του πιο πάνω δανείου ποσού \$4.000.000 (δάνειο Γ΄) και τη χορήγηση ποσού \$3.100.000 για κεφαλαίου κίνησης. Η αποπληρωμή του δανείου Γ΄ εγκρίθηκε, επειδή το ενυπόθηκο πλοίο που εξασφάλιζε το δάνειο αυτό, μετά από απόφαση του πελάτη δε θα συμπεριλαμβάνονταν στο στόλο που θα χρηματοδοτούνταν από το high yield bond. Σαν εξασφαλίσεις, η τράπεζα έλαβε αυτές που εξασφάλιζαν και το δάνειο που θα αποπληρώνονταν ενώ προβλέπονταν ο όρος cross default. Το ποσοστό χρηματοδότησης ήταν 80% (\$7.100.000 / \$8.900.000).

Σχετικά με το δάνειο αυτό θα πρέπει να τονισθούν ιδιαίτερα τρία σημεία :

<sup>61</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.1 σελ. 4.

<sup>62</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στο παράρτημα 2.

<sup>63</sup> Ομολογιακό δάνειο, υψηλού κινδύνου με καθορισμένη απόδοση και διάρκεια.

1. Το ποσοστό χρηματοδότησης 80% είναι μεν αποδεκτό στην περίπτωση χρηματοδότησης υπό ναυπήγηση πλοίων, αλλά όχι πλοίου ηλικίας 15 χρόνων,<sup>64</sup> παρά την καλή του κατάσταση και την ικανότητα του πελάτη να εκμεταλλεύεται αυτό στην ελεύθερη αγορά.
2. Η τράπεζα δεν πρέπει να έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι ο πελάτης σχεδίαζε την έκδοση του ομολογιακού δανείου υψηλού κινδύνου (high yield bond) το οποίο θα επηρέαζε σημαντικά το leverage του ομίλου. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το ότι οι πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η τράπεζα για την οικονομική κατάσταση του πελάτη ανέφεραν ως leverage του ομίλου ποσοστό 62%.
3. Το γεγονός ότι η τράπεζα δεν εκταμίευσε ποτέ το μέρος του δανείου Δ' το οποίο αφορούσε στην αποπληρωμή του δανείου Γ'. Αυτό έγινε, επειδή ο πελάτης ήθελε να εκμεταλλευτεί την υπάρχουσα multi currency clause η οποία λόγω του υψηλού κόστους δεν συμπεριλαμβάνονταν στους όρους του δανείου Δ'.

Το Μάρτιο 1998 (Α / Α 5 του πίνακα 4.2), πουλήθηκαν τα δυο ενυπόθηκα πλοία που εξασφάλιζαν το δάνειο Α' και από το τίμημα της πώλησής τους ποσό \$12.150.000 εξόφλησε το υπόλοιπο του σχετικού δανείου. Η εξόφληση του δανείου αυτού είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση κατά 36% του συνολικού δανεισμού του πελάτη προς την τράπεζα. Η έκδοση του ομολογιακού δανείου υψηλού κινδύνου (high yield bond) ολοκληρώθηκε επιτυχώς την άνοιξη του 1998, αλλά η απόδοσή του ήταν υψηλή, καθόσον, σύμφωνα με τον αξιολογικό οίκο Standard and Poors (S & P), το leverage του ομίλου ήταν υψηλό. Η διαφορά στην πληροφόρηση, σχετικά με το πραγματικό ποσοστό του leverage του ομίλου, μεταξύ της τράπεζας και των "S & P", ήταν ένδειξη ύπαρξης πληροφοριακής ασυμμετρίας. Το πρόβλημα είναι επίσης φανερό στην έλλειψη πληροφόρησης της τράπεζας, σχετικά με το leverage του ομίλου και κατά τα επόμενα χρόνια.

Όλα τα πιο πάνω δημιουργούν επιπλέον ερωτηματικά ως προς την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών της τράπεζας, σχετικά με την οικονομική ανάλυση των προς χρηματοδότηση πελατών και την παροχή εγκρίσεων.

---

<sup>64</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 2.6 σελ. 14.

### 4.3.3 Έναρξη των προβλημάτων

Το Μάρτιο 1998, λόγω της ύπαρξης αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων στα δάνεια Α' και Β', η τράπεζα, προκειμένου να απελευθερώσει από τις Α' προτιμώμενες υποθήκες τα ενυπόθηκα πλοία που εξασφάλιζαν το δάνειο Α' και τα οποία επρόκειτο να πωληθούν (ως άνω), ζήτησε από τον πελάτη επιπλέον εξασφαλίσεις για το δάνειο Δ'. Πράγματι, ο πελάτης συμφώνησε στην ενεχύραση μετρητών ποσού \$1.000.000. Επίσης η τράπεζα αύξησε την top – up [(αξία εξασφαλίσεων / ποσό δανείου) από 125% σε 141% για καθένα από τα υφιστάμενα δάνεια. Η αύξηση της top – up, αν και δεν προκύπτει από τις διαθέσιμες πληροφορίες, είναι λογικό να υποτεθεί ότι ήταν αντίδραση σε κάποια σημεία συναγερμού, σχετικά με την οικονομική κατάσταση του πελάτη. Η αξία της αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων είναι εμφανής για μια ακόμα φορά. Όμως, μπορεί να αναρωτηθεί κάποιος τι άλλαξε τόσο δραστικά, ώστε σε διάστημα δυο μηνών, η τράπεζα να αλλάξει τη συμπεριφορά της στον πελάτη και να ζητά επιπλέον εξασφάλιση, ενώ τον είχε χρηματοδοτήσει σε ποσοστό 80%.

Οι προβλεπόμενες πληρωμές του δανείου Β' κατά το 1998 (2 δόσεις ποσού \$1.650.000 εκάστη) πραγματοποιήθηκαν κανονικά (Α / Α 4 & 6 του πίνακα 4.2), λόγω της υφιστάμενης χρονοναύλωσης των δυο ενυπόθηκων πλοίων, παρά τα χαμηλά επίπεδα της σχετικής ναυτιλιακής αγοράς (παράρτημα 7). Όμως, οι δαπάνες συντήρησης των πλοίων ήταν εξαιρετικά υψηλές. Το γεγονός αυτό μπορεί ν' αποδοθεί στην ακολουθούμενη από τον πελάτη στρατηγική, για αγορά σε χαμηλές τιμές, πλοίων μάλλον μεγάλης ηλικίας κατασκευασμένων σε χώρες της ανατολικής Ευρώπης, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα :

- Τα αγοραζόμενα πλοία να είναι λιγότερο ανταγωνιστικά,
- να απαιτούνται μεγάλες δαπάνες για τη συντήρησή τους τις οποίες, εξαιτίας της απασχόλησής τους σε Α' τάξεως ναυλωτές, ο πελάτης δεν είχε τη δυνατότητα να τις μειώσει, προκειμένου να αποφύγει την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασής του και
- ο κίνδυνος διαχείρισής τους ήταν υψηλός.

Οι απαιτούμενες μεγάλες δαπάνες συντήρησης των πλοίων του ομίλου είχαν σαν αποτέλεσμα οι τρέχουσες οφειλές από την εκμετάλλευση των πλοίων να διαμορφώνονται σε \$ 2.000.000 για κάθε πλοίο. Η τράπεζα, όμως, με δεδομένο ότι τα ενυπόθηκα σ' αυτήν πλοία ήταν χρονοναυλωμένα, κατάφερε να παρακολουθεί και να ελέγχει αποτελεσματικά τη χρηματοροή τους. Επιπλέον, ένα άλλο πρόβλημα ήταν η επιδείνωση των σχετικών ναυτιλιακών αγορών (παράρτημα 7 A & B), η οποία είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των χρηματοροών των μη ενυπόθηκων στην τράπεζα πλοίων, ιδιαίτερα αυτών που δραστηριοποιούνταν στην ελεύθερη αγορά, γεγονός το οποίο είχε σημαντικό αντίκτυπο στη ρευστότητα του ομίλου. Επιπρόσθετα, η χρήση του προβλεπόμενου από το δάνειο Γ' όρου multi currency clause είχε σαν αποτέλεσμα σημαντική ζημία του πελάτη, εξαιτίας της ανατίμησης του Ιαπωνικού νομίσματος (JPY), έναντι του δολαρίου Αμερικής (USD).

Είναι προφανές ότι η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης του πελάτη είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού του υψηλού leverage και εξωγενών παραγόντων. Η συνειδητή επιχειρησιακή απόφαση του πελάτη να εκμεταλλεύεται τα πλοία του, αφενός με υψηλό ποσοστό δανεισμού, αφετέρου με εξασφαλισμένες χρηματοροές από την απασχόληση πολλών πλοίων του σε χρονοναυλώσεις, φαίνεται ότι ήταν συνεπής και με την απόφασή του για την έκδοση του ομολογιακού δανείου με το ποσό του οποίου μείωσε μεν σημαντικό μέρος των δανειακών του υποχρεώσεων προς τις τράπεζες, αύξησε, όμως, περαιτέρω το leverage του ομίλου. Όμως, δεδομένου ότι κατά το παρελθόν ο πελάτης κατόρθωσε με επιτυχία να διαχειριστεί τα οικονομικά του ομίλου του παρά το υψηλό leverage, ο συνδυασμός όμως αυτού (υψηλό leverage) και των εξωγενών παραγόντων φαίνεται πως ήταν η αιτία της επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης του πελάτη. Επιπλέον, το πρόβλημα έγινε μεγαλύτερο από την ταυτόχρονη ύπαρξη δυο εξωγενών παραγόντων, την επιδείνωση των σχετικών ναυτιλιακών αγορών (παράρτημα 7 A & B), καθώς και την ανατίμηση του Ιαπωνικού νομίσματος (JPY), έναντι του δολαρίου Αμερικής (USD).

Όλα τα πιο πάνω οδήγησαν τον πελάτη στο να επιδιώξει την αναδόμηση των συνολικών οφειλών του προς τις τράπεζες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η τράπεζα κατά τη διάρκεια "ζωής" των δανείων δεν συνεργάστηκε σε κανένα στάδιο επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης του πελάτη, με καμιά άλλη χρηματοδότη τράπεζά του, γεγονός που καταδεικνύει την έλλειψη συντονισμού των δανειστριών τραπεζών. Επιπλέον, ο όμιλος ανακοίνωσε τα αποτελέσματα του τρίτου τριμήνου

1998, μόλις έξι μήνες μετά την έκδοση του ομολογιακού δανείου, γεγονός το οποίο καταδεικνύει την αδυναμία του για την πληρωμή του επόμενου τοκομεριδίου, την άνοιξη του 1999.

#### **4.3.4 Αναδόμηση οφειλών**

(A / A 7 του πίνακα 4.2).

Τον Ιανουάριο 1999 η τράπεζα ανέβαλε την πληρωμή δόσης (ποσού \$1.650.000) του δανείου Β' για 6 μήνες και αποδέσμευσε το ποσό του λογαριασμού παρακράτησης, προκειμένου ο πελάτης να πληρώσει έξοδα συντήρησης ενός από τα δυο ενυπόθηκα στην τράπεζα πλοία τα οποία εξασφάλιζαν το συγκεκριμένο δάνειο. Ανέβαλε επίσης για 6 μήνες την πληρωμή της ζημίας (\$1.500.000 περίπου) από τη χρήση της multi currency clause.

Μετά την πάροδο περαιτέρω 6 μηνών, η τράπεζα αποφάσισε με τη συναίνεση του πελάτη, να χρησιμοποιήσει το ενέχυρο μετρητών ποσού \$1.000.000 σε μείωση της πιο πάνω ζημίας (A / A 8 του πίνακα 4.2). Επιπλέον, την άνοιξη 1999 ο όμιλος δεν ανταποκρίθηκε στην πληρωμή του τοκομεριδίου του ομολογιακού δανείου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αποφάσεις της τράπεζας, δεν επηρεάστηκαν από το γεγονός ότι μέρος του ομολογιακού δανείου ήταν ακάλυπτο. Εντούτοις, αν και τον Ιανουάριο 1999 ήταν ήδη γνωστό ότι ο πελάτης θα ήταν σε δυσκολία να εξυπηρετήσει το ομολογιακό δάνειο δεν συνέδεσε την απόφασή της για αναδόμηση των δανείων του πελάτη με την πιθανή αναδόμηση του ομολογιακού δανείου.

Μετά από μακρόχρονες διαπραγματεύσεις, ο πελάτης πέτυχε την αναδόμηση του ομολογιακού δανείου το φθινόπωρο 1999. Κατά τη διάρκεια του 2000, η τράπεζα αναγκάστηκε να πληρώσει τα ασφάλιστρα ενός από τα ενυπόθηκα πλοία, προκειμένου να μην ακυρωθεί η ασφάλισή του. Επίσης, η τράπεζα αποδέσμευσε, για μια ακόμα φορά, μέρος του ποσού του λογαριασμού παρακράτησης, προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα ταξιδιού ενός ενυπόθηκου πλοίου, καθώς και τα έξοδα επισκευής ενός άλλου ενυπόθηκου πλοίου το οποίο είχε υποστεί ζημιές. Εν τω μεταξύ, και ενώ τα προβλήματα αυξάνονταν, η τράπεζα επέτρεπε στον πελάτη να κάνει χρήση του όρου multi currency, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το συνολικό κίνδυνο της τράπεζας με τον πελάτη. Η ενέργεια αυτή εκ μέρους της τράπεζας ήταν

προφανώς λανθασμένη. Η τράπεζα έπρεπε ήδη να έχει μετατρέψει το νόμισμα του δανείου από το Ιαπωνικό νόμισμα (JPY) σε δολάρια Αμερικής (USD).

Οι πιο πάνω πληρωμές που αναγκάστηκε να πραγματοποιήσει η τράπεζα, καθώς και η αναδόμηση του ομολογιακού δανείου, φανερόνουν την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης του πελάτη. Παρ' όλα αυτά, η τράπεζα δεν αποφάσισε να κλείσει τους λογαριασμούς και να απαιτήσει την ολοσχερή εξόφληση των οφειλών του πελάτη. Προφανώς, η απόφασή της αυτή βασίστηκε, όπως και στην πιο πάνω μελέτη της περίπτωσης Α',<sup>65</sup> στο γεγονός ότι τράπεζες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και διαθέτουν εμπειρία, όπως η δανείστρια, υποστηρίζουν συνήθως τον πελάτη, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που προέρχονται από τις χαμηλές αγορές, λαμβάνοντας επίσης υπόψη και τις δυσκολίες της άσκησης των δικαιωμάτων τους. Επιπλέον, οι διοικητικές ικανότητες του πελάτη, το καλό ιστορικό του (δυνητική επάρκεια) και η συνεργασία του με την τράπεζα ήταν καθοριστικοί παράγοντες για την πιο πάνω απόφαση της τράπεζας.

Η κατάσταση άρχισε να βελτιώνεται σημαντικά από το Φεβρουάριο 2001 από ένα απρόσμενο γεγονός. Τα υπόλοιπα των δανείων Γ' και Δ' συνολικού ποσού \$7.100.000 αποπληρώθηκαν από την ασφαλιστική αποζημίωση ενός ενυπόθηκου στην τράπεζα πλοίου το οποίο βυθίστηκε (Α / Α 9 του πίνακα 4.2). Ένα μήνα αργότερα, το Μάρτιο 2001 (Α / Α 10 του πίνακα 4.2), το δάνειο Β' υπολοίπου \$13.200.000 αναδομήθηκε με την επέκταση κατά ένα χρόνο της διάρκειάς του και προβλεπόμενη εξόφληση με πληρωμή ποσού \$3.700.000 εντός του 2001 και το υπόλοιπο με 8 ισόποσες τριμηνιαίες δόσεις ποσού \$775.000 εκάστη πλέον πληρωμής balloon ποσού \$3.300.000  $\{ \$3.700.000 + (\$775.000 * 8 \text{ δόσεις}) + \$3.300.000 = \$13.200.000 \}$ . Η σχέση οφειλών / εξασφαλίσεων διαμορφώθηκε σε 94% ( $\$13.200.000 / \$14.000.000$ ). Αιτία των θετικών, για τον πελάτη, αποφάσεων της τράπεζας αποτέλεσε η θέλησή του για συνεργασία, όπως αυτή εκφράστηκε με τις προαναφερόμενες πληρωμές των δόσεων και την έγκαιρη πληρωμή των τόκων εκ μέρους του.

---

<sup>65</sup> Γίνεται σχετική αναφορά στην ενότητα 3.3.4.2 σελ. 31 & 32.

#### 4.3.5 Περαιτέρω ενέργειες

Το Μάιο 2001 (Α / Α 11 του πίνακα 4.2), η τράπεζα χορηγεί στον πελάτη ένα νέο δάνειο ποσού \$4.000.000 διάρκειας τριών χρόνων (term loan), εξοφλητέο με 12 τριμηνιαίες δόσεις (η α΄ ποσού \$330.000, η β΄ ποσού \$250.000, οι γ΄ και δ΄ ποσού \$200.000 εκάστη και οι υπόλοιπες 8 ποσού \$377.500 εκάστη), για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 55% (\$4.000.000 / \$7.300.000), του συνολικού τιμήματος αγοράς δυο πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, συνολικής εκτιμώμενης εμπορικής αξίας \$7.300.000, μέσου όρου ηλικίας 23 χρόνια. Σαν εξασφάλιση, ή τράπεζα έγραψε Α΄ προτιμώμενη υποθήκη στα υπό αγορά δυο πλοία και υπήρξε αλληλοσύνδεση οφειλών / εξασφαλίσεων με το υφιστάμενο δάνειο Β΄. Επίσης, στη σύμβαση συμπεριλαμβάνονταν και ο όρος cross default. Αποτέλεσμα της αλληλοσύνδεσης οφειλών / εξασφαλίσεων υπήρξε η βελτίωση της σχέσης αυτής από 94% σε 81%. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τράπεζα με βάση την εφαρμοζόμενη κλίμακα αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου των πελατών της (διαβάθμιση από 1 έως 8), αξιολογούσε τα δάνεια του πελάτη, κατά τη διάρκεια 1999 – 2001, με 6, γεγονός το οποίο αποδεικνύει ότι η τράπεζα είχε αντιληφθεί το πρόβλημα και χαρακτήριζε τον κίνδυνό της με το συγκεκριμένο πελάτη σα σοβαρό. Το Μάιο 2001 η πιο πάνω αξιολόγηση για το δάνειο Β΄ βελτιώθηκε από το επίπεδο 6 στο 5, ενώ ο πιστωτικός κίνδυνος για το νέο δάνειο προσδιορίστηκε στο 4. Η αξιολόγηση του νέου δανείου αποδεικνύει ότι παρά το γεγονός ότι ο κίνδυνος της τράπεζας βελτιώθηκε σημαντικά, εν τούτοις η τράπεζα διατηρεί επιφυλάξεις για το μέλλον του ομίλου, λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό leverage αυτού.

#### 4.3.6 Συμπέρασμα μελέτης περίπτωσης Β΄

Από τη μελέτη που αναπτύχθηκε πιο πάνω διαπιστώνω ότι τα κύρια αίτια της κακής οικονομικής κατάστασης του πελάτη είναι :

1. Το υψηλό leverage του ομίλου του πελάτη,
2. η εμφάνιση εξωγενών παραγόντων και μάλιστα δυο ταυτοχρόνως, όπως η επιδείνωση των σχετικών ναυτιλιακών αγορών κατά το χρονικό διάστημα Ιούλιος 1997 μέχρι Δεκέμβριος 1999 (παράρτημα 7 Α & Β), καθώς και η

ανατίμηση του Ιαπωνικού νομίσματος (JPY), έναντι του δολαρίου Αμερικής (USD).

Ο συνδυασμός του υψηλού leverage και των πιο πάνω εξωγενών παραγόντων επιδείνωσε σημαντικά την οικονομική κατάσταση του ομίλου. Το μέγεθος της επιδείνωσης φαίνεται και από το γεγονός της πληρωμής από την τράπεζα ασφαλίσεων και εξόδων ταξιδιού, καθώς και την αναδόμηση του ομολογιακού δανείου.

Οι αποφάσεις της τράπεζας βασίστηκαν στις διοικητικές ικανότητες του πελάτη, οι οποίες αποδεικνύονται από το γεγονός της ίδρυσης και επιτυχούς λειτουργίας του ομίλου εταιριών του, τη δανειοληπτική του ικανότητα, καθώς και της οικογένειάς του, το καλό ιστορικό του (δυνητική επάρκεια), καθώς και στην ικανότητά του για ανάπτυξη συνεργασίας με Α΄ τάξης ναυλωτές. Η τράπεζα γνώριζε ότι χρηματοδοτούσε έναν όμιλο με υψηλό leverage, το οποίο όμως ήταν αποτέλεσμα ενός συγκεκριμένου στρατηγικού σχεδιασμού ενός φορέα (πελάτης) ικανού στη διαχείριση δύσκολων καταστάσεων.

Παρά τα ερωτηματικά που ανακύπτουν σχετικά με συγκεκριμένες ενέργειες της τράπεζας, όπως η συνεχιζόμενη χρήση του όρου multi currency, οι αποφάσεις της τράπεζας κρίνονται ενδεδειγμένες και επιτυχείς επειδή :

- Κατόρθωσε να βελτιώσει σημαντικά τη θέση της χωρίς να υπάρξει ζημία,
- αποδείχτηκε ότι ο πελάτης είναι ικανός, αφενός να διαχειρίζεται δύσκολες καταστάσεις, συνδυάζοντας με επιτυχία τη χρηματοροή του ομίλου με τις δανειακές του υποχρεώσεις, αφετέρου να συνεργάζεται με τους τραπεζίτες.

Δεν μπορεί όμως να αγνοηθεί το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος της οφειλής του πελάτη προς την τράπεζα αποπληρώθηκε, εξαιτίας ενός απρόβλεπτου γεγονότος, όπως η είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης από την απώλεια ενός πλοίου.

#### 4.4 Σύγκριση των περιπτώσεων Α' και Β'

Από την ανάλυση των πιο πάνω περιπτώσεων, διαπιστώθηκαν σημαντικές ομοιότητες αλλά και ευδιάκριτες διαφορές.

##### 4.4.1 Ομοιότητες των περιπτώσεων Α' και Β'

- Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης και των δυο πελατών.
- Και οι δυο πελάτες είναι μέλη πατροπαράδοτων οικογενειών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, γεγονός το οποίο φαίνεται να επηρέασε τις αρχικές αποφάσεις χρηματοδότησης των πελατών εκ μέρους της τράπεζας, ιδιαίτερα στην περίπτωση Α'.
- Το πρόβλημα στην άντληση πληροφοριών, σχετικά με την οικονομική κατάσταση των δυο πελατών, ήταν εμφανές και αποδείχτηκε αρκετά σοβαρό.
- Η απουσία συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών, προκειμένου να έχουν εξακριβωμένες πληροφορίες και να συντονίσουν τις ενέργειές τους, στην περίπτωση που ο κοινός τους πελάτης αντιμετωπίζει προβλήματα. Το γεγονός αυτό πιθανόν να οφείλεται σε αδυναμίες των διαδικασιών της τράπεζας, σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των προβληματικών δανείων.
- Και στις δυο περιπτώσεις, η τράπεζα αποφάσισε να στηρίξει τους πελάτες, επιλέγοντας την αναδόμηση των οφειλών τους, παρά το γεγονός της επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασής τους. Η απόφαση αυτή οφείλεται κυρίως σε δυο λόγους. Πρώτον, στο γεγονός ότι τράπεζες οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και διαθέτουν εμπειρία, όπως η δανείστρια, υποστηρίζουν συνήθως τον πελάτη, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που προέρχονται από τις χαμηλές αγορές. Δεύτερον, επειδή η πώληση των ενυπόθηκων πλοίων σε πλειστηριασμό αποτελεί το έσχατο μέσο, γεγονός το οποίο από τη φύση του περιλαμβάνει δυσκολίες, όπως μη γνώση των συνολικών προνομιακών απαιτήσεων και ως εκ τούτου του καθαρού ποσού του εκπλειστηριάσματος που θ' απομείνει για την τράπεζα, καθώς επίσης και το γεγονός ότι δεν ενδείκνυται η πώληση πλοίων σε "κακές" συνθήκες των αγορών. Στη συνέχεια όμως, η

αντιμετώπιση της τράπεζας στις συγκεκριμένες περιπτώσεις διαμορφώθηκε ανάλογα με τις διοικητικές ικανότητες των πελατών.

- Η αναδόμηση των οφειλών των πελατών και στις δυο περιπτώσεις περιλάμβανε τόσο δυσμενέστερους όσο και ευνοϊκότερους όρους για την τράπεζα, με στόχο αφενός να βοηθήσει τον πελάτη, αφετέρου να επιβάλλει κάποιο βαθμό πειθαρχίας στη διοίκηση των δανειζόμενων.
- Η απαίτηση της τράπεζας για λήψη επιπλέον εξασφαλίσεων επιβλήθηκε και στις δυο περιπτώσεις είτε με την εμφάνιση των πρώτων σημείων συναγερμού της οικονομικής κατάστασης των πελατών είτε με την επιδείνωση αυτής.
- Κοινή αιτία της επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης των πελατών είναι η επιδείνωση των σχετικών ναυτιλιακών αγορών (παράρτημα 7 Α & Β), γεγονός το οποίο είναι συνηθισμένο σε μια βιομηχανία ιδιαίτερα κυκλική, για κάθε μια από τις περιπτώσεις.

#### **4.4.2 Διαφορές των περιπτώσεων Α' και Β'**

- Ο τρόπος απόκτησης των πλοίων από κάθε πελάτη. Στην περίπτωση Α' ο πελάτης απέκτησε τα πλοία, χωρίς να επενδύσει δικά του κεφάλαια, σε αντίθεση με τον πελάτη της περίπτωσης Β'.
- Οι αποφάσεις για επενδύσεις του πελάτη της περίπτωσης Β' ήταν αποτέλεσμα συγκεκριμένης στρατηγικής, ενώ του πελάτη της περίπτωσης Α' όχι.
- Η αναδόμηση των οφειλών του πελάτη της περίπτωσης Α' πραγματοποιήθηκε παρ' ότι η τράπεζα είχε διαπιστώσει την ανικανότητα της διοίκησης για αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων και την έλλειψη εμπειρίας στη διαχείριση δύσκολων καταστάσεων. Είναι γεγονός ότι η αναδόμηση μιας οφειλής πραγματοποιείται σε περιπτώσεις ικανών δανειζόμενων με την προσδοκία ότι θα βελτιωθεί η υφιστάμενη κατάσταση, όπως στην περίπτωση Β'.
- Ο χρόνος έναρξης των προβλημάτων. Τα προβλήματα στην εξυπηρέτηση του δανεισμού για μεν την περίπτωση Α' άρχισαν αμέσως μετά την έναρξη της δανειακής σχέσης, ενώ στην περίπτωση Β' προέκυψαν με την πάροδο τριών

ετών. Τα τρία αυτά χρόνια επέτρεψαν στην τράπεζα να διαπιστώσει και να εμπιστευτεί τις διοικητικές ικανότητες του πελάτη της περίπτωσης Β΄.

- Ο τρόπος που χρησιμοποιήθηκε από κάθε πελάτη για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασής του. Ο πελάτης της περίπτωσης Α΄ προσπάθησε να επιλύσει το πρόβλημα με αναδόμηση των στοιχείων του ενεργητικού, ήτοι πώληση πλοίων και αναδόμηση των οφειλών του. Στην περίπτωση Β΄ ο πελάτης αντιμετώπισε το πρόβλημα, καταφεύγοντας μόνο στην αναδόμηση των δανειακών του υποχρεώσεων. Η διαφορά αυτή είναι ενδεχόμενο να δείχνει το διαφορετικό βαθμό επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης των πελατών και / ή τη διαφορά της εμπιστοσύνης στις διοικητικές ικανότητές τους, γεγονός το οποίο αποδεικνύεται και από τη σύναψη του ομολογιακού δανείου από τον όμιλο του πελάτη της περίπτωσης Β΄.
- Ο τρόπος αποπληρωμής των οφειλών. Ένα μεγάλο μέρος της οφειλής του πελάτη της περίπτωσης Β΄ προς την τράπεζα αποπληρώθηκε, εξαιτίας ενός απρόβλεπτου γεγονότος (είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης).
- Τα αίτια επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης. Στην περίπτωση Β΄ ο εξωγενής παράγοντας της επιδείνωσης των σχετικών ναυτιλιακών αγορών συνδυάστηκε με τον κίνδυνο που προέκυψε από την ανατίμηση του Ιαπωνικού νομίσματος (JPY), έναντι του δολαρίου Αμερικής (USD).
- Η ομοιογένεια ή ανομοιογένεια των ενυπόθηκων πλοίων των πελατών. Στην περίπτωση Α΄ τα ενυπόθηκα πλοία είναι όλα μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, ενώ στην περίπτωση Β΄ πέραν των πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, υπάρχει και ένα μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων.
- Η έκβαση των δυο δανειακών σχέσεων. Στην περίπτωση Α΄ η τράπεζα υπέστη ζημία σε αντίθεση με την περίπτωση Β΄.
- Τέλος οι επιχειρήσεις της περίπτωσης Β΄ κατάφεραν να επιζήσουν, ενώ οι αντίστοιχες της περίπτωσης Α΄ δεν το κατάφεραν, γεγονός που καταδεικνύει το ρόλο που διαδραματίζει η καλή διοίκηση στην επίλυση δυσχερών οικονομικών καταστάσεων.

#### **4.4.3 Συμπέρασμα της σύγκρισης των περιπτώσεων Α΄ και Β΄**

Από τη σύγκριση των δυο περιπτώσεων, διαπιστώνεται ότι υπάρχουν σημαντικές ομοιότητες μεταξύ τους, οι περισσότερες από τις οποίες αφορούν στο ρόλο της τράπεζας. Παράλληλα, διαπιστώνονται και εξ ίσου σημαντικές διαφορές οι οποίες αφορούν κυρίως στις ικανότητες των πελατών οι οποίες, με δεδομένο το διαφορετικό αποτέλεσμα κάθε περίπτωσης, δίνουν έμφαση στη σημασία της διοικητικής ικανότητας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### Γενικά συμπεράσματα

Ο σκοπός της μελέτης αυτής ήταν διπλός. Πρώτον, να προσδιορισθούν τα αίτια δημιουργίας “προβληματικών” ναυτιλιακών δανείων, με ανάλυση της σχετικής βιβλιογραφίας, τα μέτρα ή οι ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται εκ μέρους των τραπεζών, προκειμένου να αποφευχθεί η μεταβολή “καλών” ναυτιλιακών δανείων σε “προβληματικά”, καθώς και ο τρόπος διαχείρισης δανείων της μορφής αυτής από μέρους των τραπεζών. Δεύτερον, να επιβεβαιωθούν ή όχι τα ανωτέρω από τη μελέτη δυο περιπτώσεων οι οποίες αφορούν στην ελληνόκτητο ναυτιλία.

Από τη μελέτη των δυο περιπτώσεων, προκύπτει ότι τα αίτια μεταβολής των δυο δανείων που αναλύθηκαν σε “προβληματικά” δάνεια συμπίπτουν με αυτά που αναφέρονται στη σχετική βιβλιογραφία, ήτοι η τράπεζα, οι αγορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο πελάτης.

- ✚ Σε σχέση με την τράπεζα διαπιστώθηκε :
  - Αδυναμία στην αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου και στη συλλογή πληροφοριών σχετικών με την οικονομική κατάσταση των πελατών και
  - μη ύπαρξη αντικυκλικής πολιτικής.
- ✚ Σε σχέση με τις σχετικές ναυτιλιακές αγορές η κύρια αιτία είναι η επιδείνωση αυτών λόγω του φαινομένου της κυκλικότητας.
- ✚ Τέλος, στους πελάτες καταλογίζεται η ευθύνη τους, σχετικά με την επιδείνωση της οικονομικής τους κατάστασης η οποία οφείλεται στη μεν περίπτωση Α' στο επίπεδο διοίκησης, στη δε περίπτωση Β' σε εξωγενείς παράγοντες.

Από τη μελέτη των δυο περιπτώσεων, συμπεραίνω ότι ο ρόλος που διαδραματίζουν οι τράπεζες είναι πολύ σημαντικός, επειδή όσες απ' αυτές διαθέτουν εμπειρία στη χρηματοδότηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχουν τη δυνατότητα να αντιλαμβάνονται τις αιτίες του προβλήματος και να στηρίζουν τους πελάτες τους, ιδιαίτερα σε περιόδους που οι σχετικές ναυτιλιακές αγορές είναι “κακές”, με αναδόμηση των υφισταμένων οφειλών αυτών. Η επιλογή εκ μέρους της τράπεζας της

αναδόμησης των δανειακών οφειλών των πελατών αναφέρεται στη σχετική βιβλιογραφία. Η ενέργειά της αυτή έχει σα στόχο την αποφυγή εγγραφής μεγάλων ζημιών στα οικονομικά αποτελέσματά της. Πιθανόν, η ενέργεια αυτή να μην πραγματοποιείται από τράπεζες οι οποίες δεν διαθέτουν εμπειρία στη χρηματοδότηση της συγκεκριμένης βιομηχανίας. Επιπλέον, προκύπτει ότι η επιλογή της συγκεκριμένης τράπεζας από τους πελάτες είχε σαν ωφέλιμο αποτέλεσμα να βοηθηθούν αυτοί, στην προσπάθειά τους για επίλυση του εμφανισθέντος προβλήματος.

Όμως, η πιο πάνω απόφαση της τράπεζας για την αναδόμηση των οφειλών των πελατών της οφείλεται, πέραν των ανωτέρω, σύμφωνα και πάλι με τη σχετική βιβλιογραφία, και στις δυσκολίες που υπάρχουν στην άσκηση των δικαιωμάτων της, τα οποία προέρχονται από τις υφιστάμενες υπέρ αυτής υποθήκες στα πλοία και οι οποίες είναι πιθανό - αλλά κακώς - να αποτελούν τις μοναδικές πηγές είσπραξης των απαιτήσεών της. Επιπλέον, οι πιο πάνω δυσκολίες επαυξάνονται σε περιόδους “κακών” αγορών, επειδή κατά τη διάρκεια αυτών δεν ενδείκνυται η άσκηση των ανωτέρω δικαιωμάτων των τραπεζών, λόγω των χαμηλών αξιών των ενυπόθηκων πλοίων.

Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης των πελατών οφείλεται στην επιδείνωση των σχετικών ναυτιλιακών αγορών, γεγονός το οποίο είναι συνηθισμένο σε μια βιομηχανία ιδιαίτερα κυκλική.

Η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι δυνατόν να επιτευχθεί είτε με την αναδόμηση των στοιχείων του ενεργητικού τους, ήτοι πώληση πλοίων, είτε με την αναδόμηση των οφειλών τους.

Η διαφορά του τρόπου βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ενδεχόμενο να δείχνει το διαφορετικό βαθμό επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασής και / ή τη διαφορά στις διοικητικές ικανότητές τους.

Θεωρώ, επίσης, σημαντικό να τονίσω το γεγονός ότι οι χρηματοδοτήσεις και στις δυο περιπτώσεις πραγματοποιήθηκαν σε περιόδους “καλών” αγορών ενώ τα προβλήματα παρουσιάστηκαν με την επιδείνωση αυτών και επιπλέον ότι η τράπεζα ζήτησε πρόσθετες εξασφαλίσεις στην αρχή της επιδείνωσης των σχετικών ναυτιλιακών αγορών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρόβλημα μεταξύ των τραπεζών, στην άντληση πληροφοριών, σχετικά με την οικονομική κατάσταση των δυο πελατών, ήταν εμφανές και αποδείχτηκε αρκετά σοβαρό και στις δυο περιπτώσεις.

Τέλος η απουσία συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών, προκειμένου να έχουν εξακριβωμένες πληροφορίες και να συντονίσουν τις ενέργειές τους, στην περίπτωση που ο κοινός τους πελάτης αντιμετωπίζει προβλήματα οφείλεται σε αδυναμίες των διαδικασιών της τράπεζας, σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των προβληματικών δανείων.

Για τη διαχείριση ενός προβληματικού δανείου έχει μεγάλη σημασία η ομοιογένεια ή όχι των ενυπόθηκων πλοίων, από την άποψη ότι μια επιδείνωση των αγορών δραστηριοποίησης πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων δεν συμπίπτει συνήθως με αυτή των πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση κατά την οποία τα ενυπόθηκα πλοία είναι διαφορετικού τύπου, είναι δυνατόν να αποφευχθεί μια πιθανή επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης των δανειζόμενων, επειδή υπάρχει η δυνατότητα απασχόλησης αυτών στην αγορά η οποία είναι “καλή”.

Από τη μελέτη της περίπτωσης Β΄, έγινε φανερό ότι το επίπεδο ικανότητας διοίκησης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις αποφάσεις της τράπεζας, σχετικά με τη διαχείριση ενός προβληματικού δανείου, όπως άλλωστε και στην κερδοφορία.

Επίσης, όπως έχει ήδη επισημανθεί από τη σύγκριση των δυο περιπτώσεων (case studies), διαπιστώθηκε ότι οι περισσότερες από τις ομοιότητες μεταξύ τους αφορούν στην πλειοψηφία τις αποφάσεις της τράπεζας, ενώ οι διαφορές τους αφορούν στις ικανότητες διοίκησης του φορέα των δανειζόμενων επιχειρήσεων.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι για την περίπτωση Α΄ η τράπεζα υπέστη ζημία, σε αντίθεση με την περίπτωση Β΄, καθώς επίσης ότι οι εταιρίες της περίπτωσης Β΄ κατάφεραν, λόγω της καλής διοίκησής τους, να επιζήσουν, ενώ δεν συνέβη το ίδιο με τις αντίστοιχες εταιρίες της περίπτωσης Α΄.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

### **Μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών**

#### **Παράδειγμα 1 Term Loan (Project Finance)**

Έστω ότι ο πελάτης X προσέρχεται στην τράπεζα Α (παλιός πελάτης της τράπεζας) και ζητά τη χρηματοδότηση του κόστους αγοράς \$20.000.000 ενός πλοίου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (bulk carrier) DWT 28.000 και ηλικίας 10 ετών.

Η τράπεζα αφού εξετάσει τα οικονομικά στοιχεία του ομίλου εταιριών του πελάτη και δεδομένου ότι υπάρχει εμπειρία με αυτόν (παλιός πελάτης της τράπεζας) προβαίνει στην σύνταξη και αξιολόγηση της χρηματοροής (project finance ενότητα 2.1 σελ.5) ήτοι εξετάζει εάν τα αναμενόμενα ετήσια καθαρά έσοδα του υπό χρηματοδότηση πλοίου επαρκούν για την εξυπηρέτηση του δανείου (πληρωμή δόσεων και τόκων).

Για τη σύνταξη της χρηματοροής του ανωτέρω δανείου η τράπεζα λαμβάνει υπόψη το ύψος του ημερήσιου ναύλου που διαμορφώνεται στην αγορά, για παρόμοια με το προς χρηματοδότηση πλοίο κατά τη στιγμή της σύνταξης της χρηματοροής και με βάση τα εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης προβαίνει σε πρόβλεψη του επιπέδου του ναύλου για όλη τη διάρκεια του δανείου. Το ύψος των εξόδων προκύπτει από τα απολογιστικά στοιχεία κόστους του πλοίου (εφόσον υπάρχουν) ή από τα εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης για παρόμοια με το προς χρηματοδότηση πλοίο.

Για τον υπολογισμό των ετήσιων εσόδων του πλοίου λαμβάνεται υπόψη διάστημα 340 ημερών (365 ημέρες για το σύνολο του έτους μείον 25 ημέρες μη απασχόλησης του πλοίου, δεδομένου ότι 15 ημέρες είναι ο συνήθης χρόνος για την ετήσια συντήρηση και για τυχόν απαιτούμενες επισκευές πλέον 10 ημέρες κατά τις οποίες το πλοίο δεν απασχολείται) ενώ για τον υπολογισμό των ετήσιων εξόδων του πλοίου λαμβάνεται υπόψη διάστημα 365 ημερών.

Τα ποσά των δόσεων παρουσιάζονται στη χρηματοροή σύμφωνα με το πρόγραμμα του προκαθορισμένου τρόπου αποπληρωμής του κεφαλαίου του δανείου (ως κατωτέρω) το δε ποσό των τόκων υπολογίζεται (ως κατωτέρω) επί του εκάστοτε

ανεξόφλητου ποσού του κεφαλαίου και βασίζεται στο εκάστοτε επιλεγόμενο επιτόκιο δανεισμού (libor) κατά την ημερομηνία σύνταξης της χρηματοροής και προβλέψεις οι οποίες αντλούνται από τα εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης σχετικά με τη διαμόρφωση αυτού τα επόμενα χρόνια και αφού προστεθεί σ' αυτό και το περιθώριο επιτοκίου.

Το ετήσιο μεικτό αποτέλεσμα προκύπτει από την αφαίρεση του ποσού των ετήσιων εξόδων από το ποσό των ετήσιων εσόδων το δε ετήσιο πλεόνασμα προκύπτει από την αφαίρεση του ποσού της ετήσιας εξυπηρέτησης του δανείου (δόσεις + τόκοι) από το ποσό του μεικτού αποτελέσματος. Η απόφαση της τράπεζας για τη δανειοδότηση ή όχι του συγκεκριμένου επενδυτικού σχεδίου εξαρτάται σημαντικά από το ύψος του ετήσιου πλεονάσματος.

Τέλος το σωρευτικό πλεόνασμα είναι το άθροισμα του πλεονάσματος του προηγούμενου έτους και του τρέχοντος έτους. Ουσιαστικά δίνει τη δυνατότητα στην τράπεζα να αντιληφθεί το βαθμό στον οποίο η συσσώρευση κερδών προηγούμενων ετών δύναται να καλύψει πιθανές μελλοντικές αδυναμίες της χρηματοροής στην εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων του χρηματοδοτούμενου πλοίου.

Έστω ότι η τράπεζα με βάση τις επικρατούσες συνθήκες της συγκεκριμένης ναυτιλιακής αγοράς και του επιπέδου των ναύλων που επικρατούν κατά τη χρονική περίοδο εξέτασης της χορήγησης του ανωτέρω δανείου υπολογίζει :

Τα ημερήσια έσοδα σε \$20.000 για τον 1ο χρόνο ενώ προϋπολογίζει (με βάση προβλέψεις οι οποίες αντλούνται από τα εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης) ημερήσιο ναύλο \$ 20.000 για το 2<sup>ο</sup> χρόνο μειούμενο κατά 5% για καθένα από τα επόμενα 5 χρόνια δηλαδή \$19.000  $\{(20.000 - (20.000 * 5\%))\}$ , \$18.050  $\{19.000 - (19.000 * 5\%)\}$ , 17.148  $\{18.050 - (18.050 * 5\%)\}$ , \$16.290  $\{17.148 - (17.148 * 5\%)\}$  και \$15.475  $\{16.290 - (16.290 * 5\%)\}$  για το 3<sup>ο</sup>, 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup>, 6<sup>ο</sup> και 7<sup>ο</sup> έτος αντίστοιχα.

Τα ημερήσια έξοδα σε \$6.000 για τον 1ο χρόνο αυξανόμενα (με βάση προβλέψεις οι οποίες αντλούνται από τα εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης) κατά 3% για καθένα από τα επόμενα 6 χρόνια δηλαδή \$6.180  $\{6.000 + (6.000 * 3\%)\}$ , \$6.365  $\{6.180 + (6.180 * 3\%)\}$ , \$6.556  $\{6.365 + (6.365 * 3\%)\}$ , \$6.753  $\{6.556 + (6.556 * 3\%)\}$ , \$6.956  $\{6.753 + (6.753 * 3\%)\}$  και \$7.165  $\{6.956 + (6.956 * 3\%)\}$  για το 2<sup>ο</sup>, 3<sup>ο</sup>, 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup>, 6<sup>ο</sup> και 7<sup>ο</sup> έτος αντίστοιχα.

Το επιτόκιο καθορίζεται σε 7% με βάση το libor τριμήνου κατά την ημερομηνία σύνταξης της χρηματοροής (3,15%) και προβλέψεις οι οποίες αντλούνται από τα

εκάστοτε διαθέσιμα στοιχεία πληροφόρησης σχετικά με τη διαμόρφωση αυτού τα επόμενα χρόνια και αφού προστεθεί σ' αυτό και το περιθώριο επιτοκίου (2%).

Η χρηματοροή του ως άνω υπό εξέταση δανείου με τις κατά τα ανωτέρω παραδοχές παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Τα ποσά σε \$000

	1 <sup>ο</sup> έτος	2 <sup>ο</sup> έτος	3 <sup>ο</sup> έτος	4 <sup>ο</sup> έτος	5 <sup>ο</sup> έτος	6 <sup>ο</sup> έτος	7 <sup>ο</sup> έτος
<b>Ετήσια Έσοδα</b>	<b>6.800,0</b>	<b>6.800,0</b>	<b>6.460,0</b>	<b>6.137,0</b>	<b>5.830,3</b>	<b>5.538,6</b>	<b>5.261,5</b>
<b>Ετήσια Έξοδα</b>	<b>2.190,0</b>	<b>2.255,7</b>	<b>2.323,2</b>	<b>2.392,9</b>	<b>2.464,8</b>	<b>2.538,9</b>	<b>2.615,2</b>
<b>Μικτό Αποτέλεσμα</b>	<b>4.610,0</b>	<b>4.544,3</b>	<b>4.136,8</b>	<b>3.744,1</b>	<b>3.365,5</b>	<b>2.999,7</b>	<b>2.646,3</b>
<b>Ετήσιοι Τόκοι</b>	<b>803,2</b>	<b>705,2</b>	<b>607,2</b>	<b>509,2</b>	<b>411,2</b>	<b>313,2</b>	<b>215,2</b>
<b>Δόσεις / έτος</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>	<b>1.400,0</b>
<b>Πληρωμή Ballon</b>							<b>2.200,0</b>
<b>Σύνολο Δανειακών Υποχρεώσεων</b>	<b>2.203,2</b>	<b>2.105,2</b>	<b>2.007,2</b>	<b>1.909,2</b>	<b>1.811,2</b>	<b>1.713,2</b>	<b>3.815,2</b>
<b>Πλεόνασμα ή Έλλειμμα</b>	<b>2.406,8</b>	<b>2.439,1</b>	<b>2.129,6</b>	<b>1.834,9</b>	<b>1.554,3</b>	<b>1.286,5</b>	<b>1.168,9</b>
<b>Σωρευτικό Πλεόνασμα</b>	<b>2.406,8</b>	<b>4.845,9</b>	<b>6.975,5</b>	<b>8.810,4</b>	<b>10.364,7</b>	<b>11.651,2</b>	<b>10.482,3</b>

Από την εξέταση της ως άνω χρηματοροής προκύπτει ότι τα έσοδα από την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλοίου επαρκούν για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου του πελάτη X με ένα δάνειο ποσού \$12.000.000 (πλεόνασμα καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου και το δε έλλειμμα ποσού \$1.168.900 του

τελευταίου έτους διάρκειας του δανείου υπερκαλύπτεται από το σωρευτικό πλεόνασμα των προηγούμενων ετών ποσού \$11.651.200) αποφασίζει τη χορήγηση δανείου ποσού \$12.000.000 (ως άνω) για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 60% του κόστους αγοράς του εν λόγω πλοίου (το ποσοστό χρηματοδότησης είναι χαμηλό για πλοίο αυτής της ηλικίας αλλά οφείλεται στα υψηλά επίπεδα των αγορών και ως εκ τούτου κρίνεται ικανοποιητικό) και η διάρκειά του είναι 7 έτη. Το ποσό του δανείου θα χορηγηθεί εφάπαξ και θα αποπληρωθεί με 28 ισόποσες 3μηνιαίες δόσεις ποσού \$350.000 εκάστη  $\{(\$12.000.000 - \$2.200.000) / 28 \text{ δόσεις}\}$ , πλέον μιας πληρωμής balloon ποσού \$2.200.000 (ποσοστό 18,33% του συνολικού ποσού του δανείου) η οποία θα καταβληθεί με την τελευταία δόση.

Το ύψος του επιτοκίου όσον αφορά αυτό του libor (κυμαινόμενο) εξαρτάται από το ύψος που βρίσκεται αυτό κατά την ημερομηνία συνομολόγησής του (2 εργάσιμες ημέρες πριν την εκταμίευση του δανείου), την επιλεγόμενη χρονική περίοδο αυτού  $\{(1 \text{ ημέρας, } 1 \text{ εβδομάδας, } 15 \text{ ημερών, } 1,2,3,6,9,12 \text{ μηνών ή οποιασδήποτε άλλης χρονικής διάρκειας μικρότερης του έτους, επιλεγεί από τον πελάτη)} \text{ και γίνεται αποδεκτή από την τράπεζα}\}$ , πλέον περιθωρίου επιτοκίου 2%. Οι τόκοι θα υπολογίζονται επί του εκάστοτε υπολοίπου του δανείου και θα πληρώνονται κατά την ημερομηνία πληρωμής των δόσεων ή την ημερομηνία λήξεως της επιλεγείσης περιόδου του libor, όποια από τις δυο επέλθει νωρίτερα.

Ο υπολογισμός των τόκων έχει ως κάτωθι:

Έστω ότι ο πελάτης επιλέγει libor 3 μηνών (η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor συμπίπτει με αυτή της πληρωμής της δόσης και επομένως τόκοι και δόση καταβάλλονται μαζί), ήτοι 3,15% (19/4/2005). Το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 5,15% (libor 3,15% + περιθώριο επιτοκίου 2%). Στο τέλος του τριμήνου ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$156.216,67 για τόκους  $\{(\$12.000.000 * 5,15) * (91/36.000)\}$  πλέον το ποσό της α' δόσης (\$350.000) ήτοι συνολικά \$506.216,67 (ποσό \$156.216,67 για τόκους και ποσό \$350.000 για τη δόση).

Στην περίπτωση που επιλεγεί libor 4 μηνών ήτοι 3,21813% (19/4/2005) το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 5,21813% (libor 3,21813% + περιθώριο επιτοκίου 2%). Σημειώνω ότι η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor είναι μεγαλύτερη από την ημερομηνία πληρωμής της δόσης και επομένως το μέρος των τόκων που αναλογεί στο τρίμηνο (δεδουλευμένοι τόκοι) θα πληρωθεί κατά την ημερομηνία πληρωμής της δόσης μαζί με αυτή και το υπόλοιπο μέρος των τόκων (1 μηνός) θα πληρωθεί κατά

την ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor. Το συνολικό ποσό των τόκων που θα καταβάλει ο πελάτης ανέρχεται σε \$210.570,99 εκ των οποίων ποσό \$158.223 {για το ποσό του δανείου μείον του ποσού της α΄ δόσης (\$12.000.000 - \$350.000 = \$11.650.000) εφαρμόζεται το libor 4μήνου ενώ για το ποσό της α΄ δόσης (\$350.000) εφαρμόζεται το libor 3μήνου} θα καταβληθεί στο τέλος του 3μήνου (δεδουλευμένοι τόκοι) μαζί με τη δόση και ποσό \$52.347,99 (τόκοι ενός μηνός, εφαρμόζεται το libor 4μήνου για το ποσό των \$11.650.000) θα πληρωθεί κατά την ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor. Το ανωτέρω ποσό των τόκων υπολογίζεται ως εξής :

A) Δεδουλευμένοι τόκοι :

$$\{(\$11.650.000 * 5,21813) * (91/36.000)\} = \$153.666,68.$$

$$\{(\$350.000 * 5,15) * (91/36.000)\} = \underline{\$ 4.556,32}$$

Συνολικό ποσό δεδουλευμένων τόκων **\$158.223,00**

B) Τόκοι ενός μηνός που απομένει μετά την καταβολή των δεδουλευμένων τόκων :

$$\{(\$11.650.000 * 5,21813) * (31/36.000)\} = \mathbf{\$52.347,99}$$

Στην περίπτωση που επιλεγεί libor 1 μηνός (η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor είναι μικρότερη από αυτή της πληρωμής της δόσης και επομένως οι τόκοι θα καταβληθούν στη λήξη της περιόδου του libor), ήτοι 3,00% (19/4/2005) το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 5,00% (libor 3,00% + περιθώριο επιτοκίου 2%).

Στο τέλος του μήνα ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$50.000 για τόκους  $\{(\$12.000.000 * 5,00) * (30/36.000)\}$

Τέλος ο καθορισμός των εξασφαλίσεων που θα ληφθούν καθώς και το ποσό αυτών εξαρτώνται από τα εκάστοτε επίπεδα των αξιών των πλοίων αλλά και από τον προς χρηματοδότηση πελάτη.

## Παράδειγμα 2 Κοινοπρακτικά Δάνεια (Syndicated Loans)

Πλοιοκτήτης, πελάτης ήδη της τράπεζας Α', προβαίνει στην παραγγελία ναυπήγησης δυο πλοίων tankers τύπου panamax (DWT 60.000 – 80.000) στην Κορέα, με κόστος ναυπήγησης κάθε πλοίου \$35.000.000 (έτος 2002), τα οποία θα παραληφθούν από τον πελάτη, το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο 2005 το πρώτο και το 1<sup>ο</sup> τρίμηνο 2006 το δεύτερο πλοίο. Ο πλοιοκτήτης έρχεται σε επαφή με την εν λόγω τράπεζα Α', προκειμένου να δανειοδοτηθεί για το συγκεκριμένο επενδυτικό του πρόγραμμα. Η τράπεζα έχοντας ήδη από πολλά χρόνια πολύ καλές δανειακές σχέσεις με τον εν λόγω πελάτη γνωρίζει το ιστορικό αυτού (πελάτη) και προβαίνει στην αξιολόγηση (ως ανωτέρω στο παράδειγμα 1) του αιτήματός του. Στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο μέγιστο ποσό δανεισμού που έχει τη δυνατότητα να αναλάβει με το συγκεκριμένο πελάτη (maximum exposure), διαπιστώνει ότι λόγω των υφισταμένων ήδη οφειλών του (πελάτη) προς αυτήν (τράπεζα) δεν έχει τη δυνατότητα να καλύψει ολόκληρο το ποσό του αιτουμένου δανείου και ως εκ τούτου μπορεί να προβεί στη δανειοδότηση του εν λόγω πελάτη μόνο υπό μορφή κοινοπρακτικού δανείου. Κατόπιν αυτού, η τράπεζα Α' αφού λάβει τη σύμφωνη γνώμη του πελάτη για τον τρόπο δανεισμού αποφασίζουν από κοινού για τη συμμετοχή των τραπεζών Β', Γ' και Δ' με τους πιο κάτω όρους (με την προϋπόθεση συμφωνίας των άλλων τραπεζών και τη λήψη των σχετικών εγκρίσεων από τα αρμόδια εγκριτικά όργανα κάθε τράπεζας) :

### A) Δάνειο εκταμιευόμενο κατά την παραλαβή κάθε πλοίου (Post Delivery Finance)

- **Διοργανώτρια** : Η τράπεζα Α'.
- **Συμμετέχουσες** : Η τράπεζα Α' (ποσοστό συμμετοχής 10%) και οι τράπεζες Β', Γ' και Δ' (με ποσοστό συμμετοχής 30% η κάθε μια).
- **Δάνειο** : Μέχρι του ποσού των \$52.500.000, ήτοι ποσοστό χρηματοδότησης 75% της αξίας κατασκευής κάθε πλοίου  $\{(\$35.0000.000 * 2 \text{ πλοία}) * 75\%$  ή της εμπορικής αξίας του κάθε πλοίου κατά την ημερομηνία παραλαβής του, όποιο από τα δυο είναι μικρότερο (προκειμένου να καλυφθούν οι δανειοδοτούσες τράπεζες σε περίπτωση που

επιδεινωθούν οι σχετικές ναυτιλιακές αγορές κατά το χρόνο της παραλαβής / παράδοσης των πλοίων).

- **Εκαταμίευση** : Το συνολικό ποσό του δανείου θα εκταμιευθεί σε δυο φάσεις μέχρι του ποσού των \$26.250.000 εκάστη (52.500.00 / 2) με την παραλαβή κάθε πλοίου.
- **Διάρκεια δανείου** : 10 χρόνια από την παραλαβή του 2ου πλοίου.
- **Εξόφληση** : Με 20 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.837.500 κάθε μια  $\{(\$52.500.000 - \$15.750.000) / 20\}$  πλέον μιας πληρωμής balloon ποσού \$15.750.000 ( $\$52.500.000 * 30\%$ ).
- **Τιμολόγηση** :
  - **Επιτόκιο** : Libor + 1,30% περιθώριο επιτοκίου (Spread) για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και Libor + 1,425% περιθώριο επιτοκίου (Spread) για το ποσό της πληρωμής balloon.

Το ύψος του επιτοκίου όσον αφορά αυτό του libor (κυμαινόμενο) εξαρτάται από το ύψος που βρίσκεται αυτό κατά την ημερομηνία συνομολόγησής του, την επιλεγόμενη χρονική περίοδο αυτού {(1 ημέρας, 1 εβδομάδας, 15 ημερών, 1,2,3,6,9,12 μηνών ή οποιασδήποτε άλλης χρονικής διάρκειας μικρότερης του έτους, επιλεγεί από τον πελάτη) και γίνει αποδεκτή από την τράπεζα}, πλέον περιθωρίου επιτοκίου 1,30% ή 1,425% για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και για το ποσό της πληρωμής balloon αντίστοιχα. Οι τόκοι θα πληρώνονται κατά την ημερομηνία πληρωμής των δόσεων ή την ημερομηνία λήξεως της επιλεγείσης περιόδου του libor, όποια από τις δυο επέλθει νωρίτερα.

Έστω ότι ο πελάτης επιλέγει libor 6 μηνών (η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor συμπίπτει με αυτή της πληρωμής της δόσης και επομένως τόκοι και δόση καταβάλλονται μαζί), ήτοι 3,35625% (19/4/2005). Το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 4,65625% (libor 3,35625% + περιθώριο επιτοκίου 1,30%) για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και 4,78125% (libor 3,35625% +

περιθώριο επιτοκίου 1,425%) για το ποσό της πληρωμής balloon. Στο τέλος του εξαμήνου ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$1.252.644,53 για τόκους ο υπολογισμός των οποίων έχει ως κάτωθι :

$\{(\$36.750.000 * 4,65625) * (183/36.000)\} = \$869.845,70$  για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και

$\{(\$15.750.000 * 4,78125) * (183/36.000)\} = \$382.798,83$  για το ποσό της πληρωμής balloon, ήτοι συνολικό ποσό τόκων εξαμήνου **\$1.252.644,53**

Ο δανειολήπτης θα καταβάλει επίσης και το ποσό της α' δόσης (\$1.837.500) ήτοι συνολικά \$3.090.144,53 (ποσό \$1.252.644,53 για τόκους και ποσό \$1.837.500 για τη δόση).

Στην περίπτωση που επιλεγεί libor 7 μηνών ήτοι 3,41588% (19/4/2005) το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 4,71588% (libor 3,41588% + περιθώριο επιτοκίου 1,30%) για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και 4,84088% (libor 3,41588% + περιθώριο επιτοκίου 1,425%) για το ποσό της πληρωμής balloon. Σημειώνω ότι η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor είναι μεγαλύτερη από την ημερομηνία πληρωμής της δόσης και επομένως το μέρος των τόκων που αναλογεί στο εξάμηνο (δεδουλευμένοι τόκοι) θα πληρωθεί κατά την ημερομηνία πληρωμής της δόσης μαζί με αυτή και το υπόλοιπο μέρος των τόκων (1 μηνός) θα πληρωθεί κατά την ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor. Το συνολικό ποσό των τόκων που θα καταβάλει ο πελάτης ανέρχεται σε \$1.468.740,50 εκ των οποίων ποσό \$1.268.001,32 {για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις μείον του ποσού της α' δόσης ( $\$36.750.000 - \$1.837.500 = \$34.912.500$ ) εφαρμόζεται libor 4,71588% (7μήνου), για το ποσό της πληρωμής balloon (\$15.750.000) εφαρμόζεται libor 4,84088% (επίσης 7μήνου) ενώ για το ποσό της α' δόσης (\$1.837.500) εφαρμόζεται libor 4,65625 (6μήνου)}, θα καταβληθεί στο τέλος του 6μήνου (δεδουλευμένοι τόκοι) μαζί με τη δόση και ποσό \$207.430,49 {τόκοι ενός μηνός, εφαρμόζεται το libor 7μήνου (4,71588) για το ποσό των \$34.912.500 που αποπληρώνεται με δόσεις και το libor 7μήνου (4,84088) για το ποσό (\$15.750.000) της πληρωμής balloon. Το ποσό αυτό (\$207.430,49) θα πληρωθεί κατά την ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor. Το ανωτέρω συνολικό ποσό των τόκων υπολογίζεται ως εξής :

A) Δεδουλευμένοι τόκοι :

$\{(\$34.912.500 * 4,71588) * (183/36.000)\} = \$836.936,07$  για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις,

$\{(\$15.750.000 * 4,84088) * (183/36.000)\} = \$387.572,96$  για το ποσό της πληρωμής balloon και

$\{(\$1.837.500 * 4,65625) * (183/36.000)\} = \underline{\$ 43.492,29}$  για το ποσό της α΄ δόσης, ήτοι συνολικό ποσό δεδουλευμένων τόκων **\$1.268.001,32**

B) Τόκοι ενός μηνός που απομένει μετά την καταβολή των δεδουλευμένων τόκων :

$\{(\$34.912.500 * 4,71588) * (31/36.000)\} = \$141.776,05$  για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και

$\{(\$15.750.000 * 4,84088) * (31/36.000)\} = \$65.654,44$  για το ποσό της πληρωμής balloon, ήτοι συνολικό ποσό μη δεδουλευμένων τόκων **\$207.430,49**

Στην περίπτωση που επιλεγεί libor 1 μηνός, ήτοι 3,00% (19/4/2005), η ημερομηνία λήξεως της περιόδου του libor είναι μικρότερη από αυτή της πληρωμής της δόσης και επομένως οι τόκοι θα καταβληθούν στη λήξη της περιόδου του libor. Το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 4,30% (libor 3,00% + περιθώριο επιτοκίου 1,30%) για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και 4,425% (libor 3,00% + περιθώριο επιτοκίου 1,425%) για το ποσό της πληρωμής balloon.

Στο τέλος του μήνα ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$189.765,62 για τόκους το ποσό των οποίων υπολογίζεται ως εξής :

$\{(\$36.750.000 * 4,30) * (30/36.000)\} = \$131.687,50$  για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και

$\{(\$15.750.000 * 4,425) * (30/36.000)\} = \$58.078,12$  για το ποσό της πληρωμής balloon ήτοι συνολικό ποσό τόκων **\$189.765,62**

- **Agent fee** : \$7.000 κάθε έτος (εισπράττεται μόνο από τη διοργανώτρια τράπεζα Α΄).

- **Προμήθεια**

**Οργάνωσης** : 0,40% επί του συνολικού ποσού του δανείου ήτοι \$210.000  $\{(\$2.500.000 * 0,40\%)$

εισπράττεται μόνο από τη διοργανώτρια τράπεζα Α΄}.

**- Προμήθεια**

**αδράνειας :** 0,30% επί του εκάστοτε μη εκταμιευμένου ποσού εκ του δανείου. Υπολογίζεται και εισπράττεται ανά 3μηνο από τη διοργανώτρια τράπεζα Α΄ και κατανέμεται σε όλες τις κοινοπρακτούσες τράπεζες ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στο συνολικό ποσό του δανείου. Έστω ότι το ποσό του δανείου που αφορά στη χρηματοδότηση του 2<sup>ου</sup> πλοίου εκταμιεύεται 6 μήνες μετά από την εκταμίευση (Ιούνιος 2005) του ποσού που αφορά στη χρηματοδότηση του 1<sup>ου</sup> πλοίου. Τότε ο πελάτης θα καταβάλει στις αρχές Οκτώβρη 2005 το ποσό των \$20.125  $\{(\$26.250.000 * 0,30) * (92 / 36000)\}$  ως προμήθεια αδράνειας για το χρονικό διάστημα 1/7/2005 έως και 30/9/2005. Από το εν λόγω ποσό η διαχειρίστρια τράπεζα θα εισπράξει \$2.012,5  $(\$20.125 * 10\%)$  και ποσό \$ 6.037,5  $(\$20.125 * 30\%)$  κάθε μια από τις κοινοπρακτούσες τράπεζες. Για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα ήτοι 1/10/2005 έως και 31/12/2005 ο πελάτης θα καταβάλει το ως άνω ποσό ως προμήθεια αδράνειας (ισχύει η κατά τα ανωτέρω κατανομή μεταξύ των τραπεζών).

**- Προμήθεια**

**συμμετοχής :** 0,30% επί του συνολικού ποσού του δανείου ήτοι \$157.500 Εισπράττεται εφάπαξ από τη διοργανώτρια τράπεζα Α΄ και κατανέμεται σε όλες τις κοινοπρακτούσες τράπεζες ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στο συνολικό

ποσό του δανείου. (\$15.750 η τράπεζα Α' (\$157.500 \* 10%) και από \$47.250 (\$157.500 \* 30%) οι τράπεζες Α', Β' και Γ').

**Εξασφαλίσεις :** - Α" προτιμώμενη υποθήκη σε έκαστο εκ των δυο υπό χρηματοδότηση πλοίων.

- Εκχώρηση των ναύλων και των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των δυο υπό χρηματοδότηση πλοίων.
- Εγγύηση της εταιρίας holding (εταιρία η οποία κατέχει τις μετοχές) των πλοιοκτητριών εταιριών του ομίλου του πελάτη.

## **B) Δάνειο εκταμιευόμενο τμηματικά πριν από την παραλαβή και κατά την παραλαβή κάθε πλοίου (Pre Delivery and Post Delivery Finance)**

Ισχύουν οι ίδιοι όροι της Α' περίπτωσης εκτός από την εκταμίευση και τον υπολογισμό των τόκων μόνο κατά την κατασκευαστική περίοδο. Ήτοι :

**Εκταμίευση :** Το συνολικό ποσό του δανείου θα εκταμιευθεί σύμφωνα με το κατασκευαστικό συμβόλαιο συνήθως σε πέντε φάσεις για κάθε πλοίο (συμμετοχή των συμμετεχουσών τραπεζών σύμφωνα με το πιο πάνω εγκριθέν ποσοστό χρηματοδότησης 75% και του πελάτη 25% σε κάθε φάση εκταμίευσης), όπως κατωτέρω :

-10% με την υπογραφή του κατασκευαστικού συμβολαίου, ήτοι \$5.250.000 (συνολικό ποσό δανείου \$52.500.000 \* 10%). Ήτοι ποσό \$525.000 θα εκταμιεύσει η διοργανώτρια τράπεζα Α' και ποσό \$1.575.000 εκάστη από τις συμμετέχουσες τράπεζες.

-15% με την κοπή των λαμαρινών, ήτοι \$7.875.000 (συνολικό ποσό δανείου \$52.500.000 \* 15%). Ήτοι ποσό \$787.500 θα εκταμιεύσει η διοργανώτρια τράπεζα Α' και ποσό \$2.362.500 εκάστη από τις συμμετέχουσες τράπεζες.

-15% με την τρόπιδα, ήτοι \$7.875.000 (συνολικό ποσό δανείου \$52.500.000 \* 15%). Ήτοι ποσό \$787.500 θα εκταμιεύσει η διοργανώτρια τράπεζα Α΄ και ποσό \$2.362.500 εκάστη από τις συμμετέχουσες τράπεζες.

-15% με την καθέλκυση του πλοίου ήτοι \$7.875.000 (συνολικό ποσό δανείου \$52.500.000 \* 15%). Ήτοι ποσό \$787.500 θα εκταμιεύσει η διοργανώτρια τράπεζα Α΄ και ποσό \$2.362.500 εκάστη από τις συμμετέχουσες τράπεζες και

-45% με την παράδοση / παραλαβή του πλοίου ήτοι \$23.625.000 (συνολικό ποσό δανείου \$52.500.000 \* 45%). Ήτοι ποσό \$2.362.500 θα εκταμιεύσει η διοργανώτρια τράπεζα Α΄ και ποσό \$7.087.500 εκάστη από τις συμμετέχουσες τράπεζες.

**Εκτοκισμός :** Κατά την περίοδο κατασκευής ο δανειολήπτης πληρώνει μόνο τόκους οι οποίοι καταβάλλονται στη λήξη της επιλεγείσης περιόδου του libor (ο υπολογισμός των οποίων είναι ίδιος όπως κατωτέρω).

Η πληρωμή των δόσεων πραγματοποιείται 6 μήνες μετά την παραλαβή και του δεύτερου πλοίου. Το ποσό των καταβαλλομένων εκάστοτε τόκων, μετά την παραλαβή και του δεύτερου πλοίου θα υπολογίζεται ανάλογα με την επιλεγείσα περίοδο του libor ως εξής :

Έστω ότι οι τράπεζες έχουν πραγματοποιήσει και τη δεύτερη εκταμίευση δηλαδή το ποσό που έχουν εκταμιεύσει ανέρχεται στο ποσό των \$ 13.125.000 ( $13.125.000 * 70\% = 9.187.500$  το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και  $13.125.000 * 30\% = 3.937.500$  το ποσό της πληρωμής balloon) και ο πελάτης επιλέγει και η τράπεζα αποδέχεται libor 3 μηνών ήτοι 3,15% (19/4/2005). Το συνολικό επιτόκιο διαμορφώνεται σε 4,45% (libor 3,15% + περιθώριο επιτοκίου 1,30%) για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και 4,575% (libor 3,15% + περιθώριο επιτοκίου 1,425%) για το ποσό της πληρωμής balloon.

Στο τέλος του 3μήνου ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$148.882,16 για τόκους το ποσό των οποίων υπολογίζεται ως εξής :

$\{(\$9.187.500 * 4,45) * (91/36.000)\} = \$103.346,61$  για το ποσό του δανείου που αποπληρώνεται με δόσεις και

$\{(\$3.937.500 * 4,575) * (91/36.000)\} = \$45.535,55$  για το ποσό της πληρωμής balloon ήτοι συνολικό ποσό τόκων **\$148.882,16**

Επιπλέον, κατά την κατασκευαστική περίοδο σε εξασφάλιση του ποσού του δανείου που έχουν εκταμιεύσει οι τράπεζες λαμβάνουν σαν εξασφάλιση του συνολικού ποσού που αφορά στις εκταμιεύσεις πριν την παράδοση / παραλαβή του πλοίου, εγγυητική / ες επιστολή / ες (refund guarantee / s η / οι οποία / ες εκδίδεται / ονται από την τράπεζα του ναυπηγείου και εγγυώνται την τήρηση των όρων του κατασκευαστικού συμβολαίου), επειδή δεν υπάρχει πλοίο και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατό να εγγραφεί υποθήκη. Το κείμενο της / των εν λόγω εγγυητικής / ων επιστολής / ων καθώς και η εκδότρια τράπεζα πρέπει να τύχουν της αποδοχής των τραπεζών. Η ισχύς των εν λόγω εγγυητικών επιστολών παύει με την παραλαβή / παράδοση του πλοίου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

### **Άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών <sup>66</sup>**

Πέραν των μορφών της ναυτιλιακής χρηματοδότησης εκ μέρους των τραπεζών που αναπτύχθηκαν στο Κεφάλαιο 2.4, οι τράπεζες χρηματοδοτούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία και με τις πιο κάτω μορφές :

**Χρηματοδοτική μίσθωση (lease finance).**<sup>67</sup> Η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί μια μορφή χρηματοδότησης κατά την οποία ο προμηθευτής των κεφαλαίων αποκτά την κυριότητα του παγίου (πλοίου) και το καθιστά διαθέσιμο στο χρήστη με καταβολή ενοικίου. Το ύψος του ποσού του ενοικίου καθορίζεται ώστε αφ' ενός μεν να διευκολύνεται η απόσβεση του κόστους κεφαλαίου του παγίου, αφ' ετέρου δε να αποφέρει στον ιδιοκτήτη κέρδος (απόδοση), το οποίο αντιπροσωπεύει τα έξοδα χρηματοδότησης. Η σύμβαση μίσθωσης, ανάλογα με τα συμφωνηθέντα, μπορεί να οδηγήσει στην απόκτηση των μισθωμένων παγίων, μετά την παρέλευση της χρονικής διάρκειας της μίσθωσης, είτε στον εκμισθωτή (lessor) είτε στον μισθωτή (lessee). Οι λόγοι που υπαγορεύουν τη χρηματοδοτική μίσθωση είναι κυρίως φορολογικά οφέλη και λόγοι που σχετίζονται με τις απαιτούμενες εξασφαλίσεις.

Η χρηματοδοτική μίσθωση παρέχει χρηματοδότηση σε ποσοστό 100% της αξίας του υπό χρηματοδότηση παγίου (πλοίου), σε αντίθεση με το παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό όπου ο πλοιοκτήτης απαιτείται να καταβάλει ένα μέρος της εν λόγω αξίας σαν ίδια συμμετοχή. Με τη χρηματοδοτική μίσθωση ο πλοιοκτήτης είναι δυνατό να χρησιμοποιήσει το ποσό που εξοικονομεί σαν κεφάλαιο κίνησης σε άλλα επενδυτικά προγράμματα.

Στη χρηματοδοτική μίσθωση η χρηματοδότηση είναι μακροπρόθεσμη (μεγαλύτερης διάρκειας από αυτή του παραδοσιακού τραπεζικού δανεισμού) και ο εκμισθωτής (lessor) επιδιώκει την απόσβεση του κόστους κεφαλαίου για την απόκτηση του παγίου (πλοίου) πλέον ενός περιθωρίου κέρδους. Στην χρηματοδοτική μίσθωση πλοίων η διάρκεια της μίσθωσης υπερβαίνει τα δέκα έτη, δεδομένου ότι τα πλοία

---

<sup>66</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : "Shipping Investment and Finance", International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, μέρος 3 και 4, σελ 9-19, 9-20 & 9-21.

<sup>67</sup> Drewry shipping Consultants : "Shipping Finance. A High Risk – Low Return Business", London, April 1996, sel.52.

είναι πάγια μεγάλης αξίας και ο μισθωτής (lessee) πρέπει να πραγματοποιήσει έσοδα τα οποία θα επιτρέψουν την εκπλήρωση των οικονομικών υποχρεώσεών του.

Στη χρηματοδοτική μίσθωση απαλλάσσεται συνήθως της καταβολής φόρων τόσο ο εκμισθωτής (lessor) όσο και ο μισθωτής (lessee). Η νομοθεσία επιτρέπει στον εκμισθωτή (lessor) να διενεργεί αποσβέσεις επί της αξίας των πλοίων που εκμισθώνει και στο μισθωτή (lessee) να αφαιρεί το ποσό που καταβάλλει ως ενοίκιο από το φορολογητέο εισόδημά του, ως έξοδο.

Η χρηματοδοτική μίσθωση μπορεί να απαιτεί λιγότερες εξασφαλίσεις π.χ. στη χρηματοδότηση του κόστους ναυπήγησης ενός πλοίου η εξασφάλιση στηρίζεται στη νομική ιδιοκτησία του υπό ναυπήγηση πλοίου και μόνο. Αυτό διαφέρει σημαντικά από τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό, όπου ένας πλοιοκτήτης που θέλει να επιτύχει τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 100%, θα πρέπει να προσφέρει συμπληρωματική εξασφάλιση και σε άλλα πλοία ελεύθερα χρέους (βαρών).

Σα μειονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης αναφέρονται ο κίνδυνος της μη καταβολής του συμφωνηθέντος ενοικίου εκ μέρους του μισθωτή (lessee) και το γεγονός ότι στη σύμβαση της χρηματοδοτικής μίσθωσης θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την περίπτωση που υπάρξει αλλαγή στη φορολογική νομοθεσία και μεταβληθούν οι ισχύουσες συνθήκες σχετικά με τις φοροαπαλλαγές.

➤ **Overdrafts.** Αποτελούν βραχυπρόθεσμο δανεισμό με καθορισμένο ποσό, συγκεκριμένης λήξης (ο δανειζόμενος δεν είναι απαραίτητο να χρησιμοποιήσει εφάπαξ το συνολικό ποσό αυτού, αλλά έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί και μέρος του), χορηγείται στις διαχειρίστριες εταιρίες για την αντιμετώπιση άμεσων τρεχουσών αναγκών των εταιριών του ομίλου. και ο τόκος υπολογίζεται καθημερινά (overnight επιτόκιο) επί του ποσού που έχει χρησιμοποιηθεί και καταβάλλεται ανά βμηνο. Έστω overdraft ποσού \$1.500.000 από το οποίο ο πελάτης έχει χρησιμοποιήσει ποσό \$500.000 με επιτόκιο overnight + περιθώριο επιτοκίου 2%.

Ο υπολογισμός των αναλογούντων τόκων για μια ημέρα με συνολικό ύψος επιτοκίου 5,04% (3,04% overnight επιτόκιο πλέον 2% περιθώριο επιτοκίου) θα έχει ως εξής :  $\{(\$500.000 * 5,04) * (1 / 36000)\} = \$70$  .Κατά τον ίδιο τρόπο θα υπολογίζεται ο ημερήσιος τόκος μέχρι 30/6 ή 31/12. Το συνολικό ποσό των τόκων που θα καταβάλλει ο πελάτης θα αποτελεί το άθροισμα των ημερήσιων τόκων.

Αποτελεί κοινή μορφή δανεισμού και χρησιμοποιείται κύρια ως κεφάλαιο κίνησης.

➤ **Bridge Loans.** Αποτελούν δανεισμό για μια ορισμένη συναλλαγή με συγκεκριμένη λήξη (συνήθως ένα χρόνο από τη χορήγηση) και είναι δυνατό να μετατραπούν σε term loans.

Έστω δάνειο (bridge loan) ποσού \$10.500.000, διάρκειας ενός έτους, για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 70% της αξίας αγοράς ενός B/C πλοίου, ηλικίας 15 ετών DWT 35.000, αξίας \$15.000.000 ( $15.000.000 * 70\% = \$10.500.000$ ), με εξασφάλιση την εγγραφή Α' προτιμώμενης υποθήκης στο χρηματοδοτούμενο πλοίο και τιμολόγηση : επιτόκιο : Libor + 1,75% περιθώριο επιτοκίου (spread), αμοιβή οργάνωσης 0,5% εφάπαξ ( $\$10.500.000 * 0,5\% = \$52.500$ ). Ο πελάτης επιλέγει Libor 6 μηνών, ήτοι 3,35625% διαμορφώνοντας το ύψος του επιτοκίου σε 5,10625% (libor 3,35625% + περιθώριο επιτοκίου 1,75%). Στο τέλος του 6μήνου ο πελάτης θα καταβάλει το ποσό των \$272.546,09 για τόκους 6 μηνών  $\{(\$10.500.000 * 5,10625) * (183 / 36000)\}$ . Για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα το ποσό των τόκων θα εξαρτηθεί από τη χρονική διάρκεια του Libor που θα επιλέξει και θα υπολογισθεί ως ανωτέρω.

➤ **Revolving Credits.** Αφορά στη διάθεση ενός συγκεκριμένου ποσού στο δανειζόμενο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, οι εκταμιεύσεις και οι αποπληρωμές του οποίου είναι προκαθορισμένες. Οποιοδήποτε μέρος του ποσού αυτού που χρησιμοποιείται και επιστρέφεται από τον οφειλέτη, σύμφωνα με τη σύμβαση, είναι δυνατόν να επαναδιατεθεί. Η εν λόγω πίστωση διατίθεται, συνήθως, σε “ασφαλείς” ναυτιλιακές εταιρίες και εξυπηρετεί τις ανάγκες αυτών σε κεφάλαιο κίνησης.

Έστω Revolving Credit ποσού \$ 10.000.000 διάρκειας 10 ετών απομειούμενο κατά \$1.000.000 ετησίως με εξασφάλιση προτιμώμενη υποθήκη σε ένα πλοίο αξίας \$15.000.000 και με τιμολόγηση : Libor πλέον 1,375% περιθώριο επιτοκίου (spread) και αμοιβή οργάνωσης 0,5% επί του αρχικού ποσού του Revolving Credit, ήτοι \$50.000 ( $\$10.000.000 * 0,50\%$ ).

Ο υπολογισμός των τόκων γίνεται επί του εκάστοτε οφειλομένου ποσού όπως στο παράδειγμα 1 Term Loan.

➤ **Guarantees.** Είναι οι εγγυήσεις που παρέχουν οι τράπεζες για λογαριασμό πελατών τους ότι θα πληρώσουν κάποιο συγκεκριμένο ποσό, σε περίπτωση που ο συγκεκριμένος πελάτης τους δεν τηρήσει κάποια υποχρέωση που ήδη έχει αναλάβει. Η χρονική διάρκεια αυτών είναι δυνατόν να είναι συγκεκριμένη ή αόριστη και οι

όροι αυτών είναι σαφώς προκαθορισμένοι. Ο πελάτης καταβάλλει προμήθεια (από 1% - 2% ετησίως) επί του ποσού της εγγύησης και για το χρονικό διάστημα ισχύος της.

➤ **Letters of Credit.** Είναι επιστολές των τραπεζών σύμφωνα με τις οποίες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να πληρώσουν, για λογαριασμό του συγκεκριμένου πελάτη τους, ένα συγκεκριμένο ποσό, εφόσον εκπληρωθεί κάποια συγκεκριμένη υποχρέωσή του. Οι εν λόγω επιστολές έχουν συγκεκριμένη χρονική διάρκεια και διέπονται από συγκεκριμένους όρους. Ο πελάτης καταβάλλει προμήθεια (από 1% - 2% ετησίως) επί του ποσού της εγγύησης και για το χρονικό διάστημα ισχύος της.

**Other.** Συμπεριλαμβάνονται οποιεσδήποτε άλλες μορφές ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Διαδικασία χορήγησης ενός ναυτιλιακού δανείου

A) Υπόδειγμα επιστολής ανάληψης δέσμευσης (Commitment Letter)

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

**Διεύθυνση Δανείστριας Τράπεζας**

**Επωνυμία και Διεύθυνση  
Δανειζόμενης**

**Ημερομηνία**

**ΘΕΜΑ : Χρηματοδότηση δύο υπό σύσταση εταιρειών ενδιαφέροντος κ.κ.  
.....με δάνειο μέχρι του ποσού των Δολ.ΗΠΑ .....  
για την κάλυψη μέρους του τιμήματος αγοράς δύο πλοίων τύπου  
Handymax.**

---

Είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσουμε ότι, το αίτημά σας για την παραπάνω χρηματοδότηση εξετάστηκε και εγκρίθηκε από την Τράπεζα, υπό τους κατωτέρω περιληπτικά προτεινόμενους όρους :

**Δανείστρια:** ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ  
αποκαλούμενη εφεξής η «Τράπεζα».

**Δανειζόμενες:** Οι δύο πλοιοκτήτριες εταιρείες των υπό αγορά πλοίων, οι οποίες θα συσταθούν σύμφωνα με δίκαιο αποδεκτό από την Τράπεζα, ευθυνόμενες από κοινού και εις ολόκληρον εκάστη, αποκαλούμενες εφεξής από κοινού αλλά και κεχωρισμένως «οι Δανειζόμενες».

- Εγγυητές:** 1) Η εταιρεία “.....” που έχει συσταθεί κατά το δίκαιο της Λιβερίας και έχει εγκαταστήσει γραφείο στην Ελλάδα κατά τις διατάξεις του Α.Ν.89/67 όπως τροποποιηθείς ισχύει.  
2) Ο κ. .... και  
3) Ο κ. ....  
ευθυνόμενοι αλληλεγγύως και έκαστος εις ολόκληρον με τις Δανειζόμενες, αποκαλούμενοι εφεξής η μεν (1) «ο Εταιρικός Εγγυητής» οι δε (2) και (3) από κοινού αλλά και ξεχωριστά «ο Προσωπικός Εγγυητής» και περαιτέρω άπαντες από κοινού αλλά και κεχωρισμένως «οι Εγγυητές».
- Διαχειρίστρια:** Η εταιρεία “.....” που έχει συσταθεί κατά το δίκαιο της Λιβερίας.
- Ποσό Δανείου :** Μέχρι του ποσού των Δολλ. ΗΠΑ ..... (USD .....).
- Σκοπός Δανείου:** Χρηματοδότηση μέχρι ποσοστού 65% του κόστους αγοράς ή της εμπορικής αξίας, όποια από τις δύο είναι χαμηλότερη, δύο μεταχειρισμένων φορτηγών πλοίων τύπου Handymax που έχουν ναυπηγηθεί το έτος 1985 ή μεταγενέστερα.  
Τα υπό χρηματοδότηση πλοία, η σημαία και η κλάση τους θα είναι της αποδοχής της Τράπεζας.  
Το δάνειο θα χορηγηθεί κατά τις διατάξεις της υπ’ αριθμ.187/78 αποφάσεως της πρώην Ν.Ε.
- Εκταμίευση :** Το δάνειο θα είναι διαθέσιμο με δύο εκταμιεύσεις (tranches) εκάστης διατιθεμένης κατά την παραλαβή εκάστου πλοίου, ταυτόχρονα με τη νηολόγησή του σε νηολόγιο αποδεκτό από την Τράπεζα και αφού ληφθούν οι σχετικές εξασφαλίσεις.  
  
Αμφότερες οι εκταμιεύσεις πρέπει να πραγματοποιηθούν εντός 3 μηνών από την αποδοχή της παρούσας. Για κάθε εκταμίευση

απαιτείται η υποβολή έγγραφης αίτησης από τις Δανειζόμενες και τους Εγγυητές τουλάχιστον δύο πλήρεις εργάσιμες ημέρες πριν από την αιτούμενη ημερομηνία εκταμίευσης.

**Επιτόκιο :**

Το εκάστοτε LIBOR πλέον περιθωρίου (spread):

1,80% ετησίως για το ποσό του Δανείου που θα αποπληρώνεται με δόσεις και 2,00% ετησίως για το ποσό της εφάπαξ καταβολής (balloon payment) ποσού Δολλ. ΗΠΑ ..... Το LIBOR θα προσδιορίζεται με αναφορά στην ηλεκτρονική οθόνη της εταιρείας ..... σελίδα .... (ή τη σχετική ηλεκτρονική σελίδα άλλης ισοδύναμης εταιρείας) στις 11:00 π. μ ώρα Λονδίνου (και επί μη εμφάνισής του στην οθόνη, το προσφερόμενο διατραπεζικό επιτόκιο στο Λονδίνο με Τράπεζα αναφοράς το Κατάστημα της Τράπεζας στο Λονδίνο) για προθεσμιακές καταθέσεις μηνιαίας, 2μηνιαίας, 3μηνιαίας, 6μηνιαίας, 9μηνιαίας ή 12μηνιαίας χρονικής περιόδου ή οποιασδήποτε άλλης χρονικής περιόδου μικρότερης του έτους, κατ' επιλογήν των Δανειζόμενων και μετά από αποδοχή της Τράπεζας.

**Επιτόκιο**

**Υπερημερίας :**

Σε περίπτωση υπερημερίας ο τόκος θα υπολογίζεται με ετήσιο επιτόκιο κατά 2 μονάδες ανώτερο του ενήμερου επιτοκίου, όπως αυτό ορίζεται ανωτέρω, για εξάμηνες προθεσμιακές καταθέσεις και θα ανατοκίζεται περαιτέρω ανά 6μηνο.

**Υπολογισμός /**

**Πληρωμή Τόκου /**

**Περίοδοι**

**εκτοκισμού :**

Ο τόκος θα υπολογίζεται επί του εκάστοτε ανεξόφλητου υπολοίπου του Δανείου και θα καταβάλλεται, είτε κατά τη λήξη εκάστης επιλεγείσης περιόδου εκτοκισμού είτε κατά την ημερομηνία λήξεως εκάστης των δόσεων του Δανείου σύμφωνα με τα κατωτέρω οριζόμενα, όποιο εκ των δύο συμβεί νωρίτερα.

Ειδικότερα ο τόκος της πρώτης περιόδου εκτοκισμού για το ποσό της δεύτερης εκταμίευσης του Δανείου θα καταβληθεί κατά τη λήξη της περιόδου εκτοκισμού που θα ισχύει τότε, για το ποσό της πρώτης εκταμίευσης του Δανείου.

**Αποπληρωμή :** Η αποπληρωμή του δανείου θα πραγματοποιηθεί εντός τρεισήμισι (3,5) ετών από τη δεύτερη εκταμίευση με 14 συνεχείς τριμηνιαίες δόσεις, εκ των οποίων οι δεκατρείς πρώτες ποσού Δολλ. ΗΠΑ ..... και η τελευταία ποσού Δολλ. ΗΠΑ ....., πλέον μίας εφάπαξ καταβολής (balloon) ποσού Δολλ ΗΠΑ ..... πληρωτέας με την τελευταία (14<sup>η</sup>) δόση.

Η πρώτη δόση θα καταβληθεί τρεις (3) μήνες μετά την δεύτερη εκταμίευση και οι λοιπές θα καταβάλλονται ανά τρίμηνο μετά την καταβολή της εκάστοτε αμέσως προηγούμενης δόσεως.

**Τελική**

**Ημερομηνία**

**εξόφλησης :** Όχι πέραν της .....

**Αμοιβή για την**

**οργάνωση της**

**χρηματοδότησης:** Ποσό USD ..... καταβλητέα εφάπαξ με την αποδοχή της παρούσης.

Οι Δανειζόμενες και/ή οι Εγγυητές υποχρεούνται στην καταβολή του συνόλου του ποσού της αμοιβής σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από την τυχόν μη χορήγηση του Δανείου εν'όλω ή εν μέρει για τους αναφερομένους στην παρούσα λόγους, ή τη μη λήψη αυτού από τις Δανειζόμενες.

## **Προϋποθέσεις**

### **Χορήγησης :**

Οι συνήθεις προϋποθέσεις χορήγησης για ανάλογες χρηματοδοτήσεις σε συνάλλαγμα, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά :

1. Να έχουν παρασχεθεί προς την Τράπεζα όλες οι εμπράγματατες και ενοχικές εξασφαλίσεις.
2. Να μην έχει σημειωθεί δυσμενής μεταβολή στην περιουσιακή κατάσταση και επιχειρηματική λειτουργία των Δανειζομένων και / ή των Εγγυητών.

### **Εξασφαλίσεις :**

1) Πρώτη προτιμώμενη υποθήκη για ποσό Δολλ.Η.Π.Α. .... επί εκάστου υπό αγορά πλοίου, έκαστο των οποίων θα νηολογηθεί υπό σημαία αποδοχής της Τραπέζης μας, ευθύς ως περιέλθει στην κυριότητα της αντίστοιχης Δανειζόμενης εταιρείας (των ανωτέρω πλοίων αποκαλουμένων στο εξής από κοινού «τα Πλοία» ή «τα Ενυπόθηκα Πλοία»).

2) Πρώτης τάξεως νόμιμη εκχώρηση των εισοδημάτων (ναύλων και λοιπών εσόδων) των Πλοίων, οι ναύλοι των οποίων θα διακινούνται μέσω του ..... Καταστήματος της Τράπεζας.

3) Πρώτης τάξεως νόμιμη εκχώρηση όλων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων των Πλοίων, τυχόν αποζημιώσεις των οποίων θα διακινούνται μέσω του ..... Καταστήματος της Τράπεζας.

4) Ενεχυρίαση των μετοχών των Δανειζομένων πλοιοκτητριών εταιρειών των Πλοίων.

5) Εγγύηση της διαχειρίστριας εταιρείας «.....».

6) Προσωπική εγγύηση των κ.κ. .... και .....

7) Ενέχυρο επί λογαριασμού παρακρατήσεως (Retention Account) που θα ανοιχτεί στο όνομα των Δανειζόμενων.

**Ειδικοί όροι :**

1) Σχέση οφειλών-εξασφαλίσεων

Εάν καθ' οιονδήποτε χρόνο το συνολικό χρεωστικό υπόλοιπο των προς την Τράπεζα οφειλών που απορρέουν από το υπό χορήγηση Δάνειο εκπεφρασμένο σε Δολλ. ΗΠΑ, υπερβαίνει το 75 % της εμπορικής αξίας των Πλοίων, η οποία θα προσδιορισθεί θεωρουμένων των Πλοίων ελευθέρων ναυλώσεως και βαρών, αμέσως διατιθεμένων προς πώληση και παράδοση έναντι πληρωμής τοις μετρητοίς, οι Δανειζόμενες και /ή οι Εγγυητές υποχρεούνται ή να προπληρώσουν τοιαύτη αναλογία των ως άνω οφειλών ή να παραχωρήσουν πρόσθετες εξασφαλίσεις αποδεκτές στην Τράπεζα ούτως ώστε να αποκατασταθεί η παραπάνω ποσοστιαία σχέση οφειλών προς εξασφαλίσεις σε ποσοστό 75%.

Η αξία των Πλοίων πρέπει να αποτιμάται ετησίως σε Δολλ ΗΠΑ, σε χρόνο που θα προσδιορίζεται από την Τράπεζα κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά της, με έξοδα των Δανειζομένων από 2 μεσίτες (εκτιμητές) της επιλογής της Τραπεζής, ως εμπορική δε αξία των Πλοίων θα λαμβάνεται η μέση τιμή εκτίμησης των δύο ανωτέρω μεσιτών (εκτιμητών).

Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των δύο εκτιμητών, μεγαλύτερης του ..% θα ζητείται και εκτίμηση από τρίτο εκτιμητή. Στην τελευταία περίπτωση η εμπορική αξία των Πλοίων θα καθορίζεται με βάση την μέση τιμή εκτιμήσεως των 3 εκτιμητών.

2) Προτεραιότητα αποπληρωμής του παρόντος δανείου

Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων των Δανειζομένων από το υπό χορήγηση Δάνειο θα προηγούνται της πληρωμής οποιασδήποτε υποχρεώσεως (παρούσας ή μέλλουσας) προς τρίτους.

### 3) Δυσμενείς μεταβολές

Οι Δανειζόμενες και / η οι Εγγυητές πρέπει να βεβαιώσουν κατά το χρόνο εκάστης εκταμίευσης του Δανείου ότι δεν έχει επέλθει δυσμενής μεταβολή στην οικονομική κατάστασή τους, από την ημερομηνία αποδοχής της παρούσης.

### 4) A) Λογαριασμός (-οί) Εσόδων (Earnings Accounts)

Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές υποχρεούνται να τηρούν στην Τράπεζα Λογαριασμό (ή λογαριασμούς) μέσω του οποίου (ή των οποίων) θα διακινούνται οι ναύλοι, μισθώματα και εν γένει έσοδα των Ενυπόθηκων Πλοίων (Earnings accounts).

### B) Λογαριασμός Παρακρατήσεως (Retention Account)

Οι Δανειζόμενες υποχρεούνται, να ανοίξουν και τηρούν στην Τράπεζα Λογαριασμό Παρακρατήσεως (Retention Account) που θα ενεχυριασθεί σε εξασφάλιση των απαιτήσεων της Τράπεζας.

Η Τράπεζα μετά την ενεχυρίαση του Λογαριασμού Παρακρατήσεως δικαιούται να παρακρατεί από τον (τους) υπό (A) λογαριασμό (ους), παρεχομένης για το σκοπό αυτό εξαρχής προς αυτήν ανέκκλητης εξουσιοδότησης από τις Δανειζόμενες και / ή τους Εγγυητές, επί μηνιαίας βάσεως :

- i) ένα ποσό ίσο με το  $\frac{1}{3}$  του ποσού της εκάστοτε οφειλόμενης δόσεως και
- ii) ένα ποσό ίσο με κλάσμα, του οποίου αριθμητής θα είναι ο αριθμός 1 και παρονομαστής ο αριθμός των μηνών της εκάστοτε επιλεγείσης περιόδου εκτοκισμού, τα οποία ποσά θα κατατίθενται / μεταφέρονται στο Λογαριασμό Παρακρατήσεως . Η υποχρέωση κατάθεσης των ανωτέρω ποσών στο Λογαριασμό Παρακρατήσεως άρχεται ένα μήνα μετά την πρώτη εκταμίευση εκ του Δανείου.

#### 5) Cross default

Οποιοδήποτε γεγονός υπερημερίας επέλθει στα πλαίσια άλλης δανειακής σύμβασης των Δανειζόμενων ή / και των Εγγυητών, ή / και άλλων εταιρειών ιδίων οικονομικών συμφερόντων θα αποτελεί γεγονός υπερημερίας και για την δανειακή σύμβαση του παρόντος Δανείου.

#### 6) Προσκόμιση Bill of Sale

Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές οφείλουν να προσκομίσουν κατά την ημέρα εκάστης εκταμίευσης του Δανείου, Bill of Sale για το υπό αγορά πλοίο , που θα αναφέρει ως τιμή αγοράς αυτή που θα αναγράφεται στο Μ.Ο.Α. που θα προσκομισθεί στην Τράπεζα.

#### 7) Ειδική εκχώρηση χρονοναυλοσυμφώνων

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι Δανειζόμενες καταρτίσουν για τα υπό αγορά Πλοία χρονοναυλοσύμφωνα διάρκειας μεγαλύτερης των 12 μηνών, οφείλουν να τα εκχωρήσουν ειδικώς υπέρ της Τράπεζας, εφόσον τους ζητηθεί από την Τράπεζα, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά της.

#### 8) Προπληρωμές

Κατά τις ημερομηνίες που οι Δανειζόμενες υποχρεούνται σε καταβολή τόκων ή και δόσεων, το εκάστοτε οφειλόμενο υπόλοιπο του Δανείου θα είναι δυνατό να προπληρωθεί ολικά ή μερικά, με την καταβολή ποσών που είναι ακέραια πολλαπλάσια ποσού USD ....., ή οποιουδήποτε άλλου ποσού συμφωνηθεί μεταξύ των Δανειζόμενων και της Τράπεζας, υπό την προϋπόθεση της προ δεκαημέρου γνωστοποιήσεως προς την Τράπεζα.

### 9) Ασφάλειες

Οι ασφαλίσεις του Πλοίου θα πρέπει να συναφθούν σε Δολλ. ΗΠΑ με όρους και με μεσίτες ή ασφαλιστές πρώτης τάξεως, αποδοχής της Τράπεζας και ενδεικτικά δέον να περιλαμβάνουν

α) Ασφάλιση κατά κινδύνων σκάφους και μηχανής (H & M ) για ποσό ίσο τουλάχιστον με το 130% του εκάστοτε χρεωστικού υπολοίπου του δανείου ή με την εμπορική αξία των πλοίων ελευθέρων πάσης ναυλώσεως, οποιοδήποτε από αυτά είναι υψηλότερο.

β) Ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου (War Risks) ως ανωτέρω.

γ) Ασφάλιση σε Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό (P & I Club) αποδεκτό από την Τράπεζα για τους κινδύνους που συνήθως καλύπτονται από τέτοιους οργανισμούς και για το ανώτατο ποσό που συνήθως καλύπτονται τέτοιοι κίνδυνοι και για αστική ευθύνη έναντι τρίτων, και έναντι πληρώματος και επιβατών (ενδεικτικά για απώλεια ζωής, τραυματισμό ή ασθένεια) καθώς και για κάθε επιπλέον ποσό καλύπτει τη σχετική ευθύνη του πλοιοκτήτη, περιλαμβάνουσα και Oil Pollution Cover μέχρι ποσού USD 1.000.000.000.

Σε όλα τα ανωτέρω (υπό α, β, γ,) ασφαλιστήρια θα συμπεριλαμβάνεται και ρήτρα καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας του Πλοίου (Loss payable Clause) κατά τύπο και ουσία της αποδοχής της Τραπεζής.

δ) Ασφάλιση του ενυπόθηκου ενδιαφέροντος της Τράπεζας (M.I.I) για ποσό ίσο με το 115% του εκάστοτε χρεωστικού υπολοίπου των προς την Τράπεζα οφειλών που απορρέουν από το προτεινόμενο δάνειο, καθώς και πρόσθετους κινδύνους ρύπανσης, additional perils (pollution) Insurance, όταν το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια δικαιοδοσίας των ΗΠΑ.

ε) Οποιοσδήποτε άλλες ασφάλειες που η Τράπεζα ήθελε ζητήσει καθ' οποιονδήποτε χρόνο.

Οι ασφαλιστές, οι μεσίτες και οι αλληλασφαλιζόμενοι οργανισμοί (clubs), θα πρέπει να είναι πάντοτε της αποδοχής της Τράπεζας.

10) Μη αλλαγή μετοχικής σύνθεσης

Καθόλη τη διάρκεια της αποπληρωμής του Δανείου να μην μεταβληθεί το δηλωθέν ποσοστό συμμετοχής των κ. κ..... στη μετοχική σύνθεση των Δανειζομένων εταιρειών και του Εταιρικού Εγγυητή (σήμερα ..% και ..% αντίστοιχα), χωρίς τη συναίνεση της Τράπεζας.

**Συμφωνίες :**

Ενδεικτικά θα περιλαμβάνουν :

A) Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές θα εφοδιάζουν την Τράπεζα οποτεδήποτε η τελευταία το ζητήσει, με πληροφορίες και με οποιοδήποτε στοιχείο σχετικά με την οικονομική κατάστασή τους και σχετικά με την εκμετάλλευση των Πλοίων.

B) Οι Δανειζόμενες δεν θα συνάψουν άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας, περαιτέρω δανειακές συμβάσεις ή συμβάσεις πίστωσης ως δανειστές ή δανειζόμενοι ή παράσχουν εγγυήσεις ή αναλάβουν υποχρεώσεις πέραν των απαιτούμενων κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους.

Γ) Τα Πλοία θα τελούν υπό την διαχείριση της «.....», καθ όλη τη διάρκεια του Δανείου. Απαγορεύεται η μεταβολή της επωνυμίας των Δανειζομένων και του Εταιρικού Εγγυητή, η μεταβολή νηολογίου, σημαίας και η αλλαγή ονόματος των Πλοίων, άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας.

Δ) Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές υπόσχονται να ενημερώνουν την Τράπεζα για οποιεσδήποτε μεγάλες οικονομικές εξελίξεις όπως αγορές ή πωλήσεις Πλοίων,

εταιρειών, νέα δάνεια κ.λ.π. του ομίλου εταιρειών στον οποίο μετέχουν.

Ε) Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές θα φροντίζουν ώστε τα Πλοία να τυγχάνουν αξιόπλοα και θα συμμορφώνονται εμπροθέσμως, προς όλους τους κανόνες, κανονισμούς και νόμους περί προστασίας του περιβάλλοντος και προς τους εκάστοτε κανονισμούς, νόμους, διατάξεις και κώδικες ασφαλείας (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιέχονται στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως I.S.M. Code και στον κώδικα ISPS).

Οι Δανειζομένες και / ή η Διαχειρίστρια εταιρεία θα αναλάβουν την υποχρέωση να διατηρούν σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου τόσο το Έγγραφο Συμμόρφωσης (Document of Compliance DOC) της Διαχειρίστριας εταιρείας, όσο και το Έγγραφο Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate - SMC) για τα Πλοία σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ISM Code.

ΣΤ) Οι Δανειζόμενες και / ή οι Εγγυητές έχουν προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ούτως ώστε όλα τα συστήματα πληροφορικής της επιχείρησής τους να λειτουργούν ικανοποιητικά καθ' όλη τη διάρκεια του Δανείου.

### **Γεγονότα καταγγελίας**

#### **της συμβάσεως**

#### **δανείου :**

Συνήθη αυτού του είδους των χρηματοδοτήσεων και ενδεικτικά :

Α) Η μεταβολή της παρούσας μετοχικής σύνθεσης και /ή της διοικήσεως (τυπικής και ουσιαστικής) των Δανειζομένων και του Εταιρικού Εγγυητή χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της Τραπέζης.

Β) Η επέλευση οποιουδήποτε γεγονότος υπερημερίας ή η έναρξη πράξεων εκτελέσεως σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη σύμβαση δανείου και εν γένει σύμβαση χρηματοδότησης οποιασδήποτε μορφής των Δανειζομένων ή / και των Εγγυητών με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο συμπεριλαμβανομένης της Τράπεζας.

Γ) Η επέλευση δυσμενούς μεταβολής στην οικονομική κατάσταση και στην επιχειρηματική λειτουργία των Δανειζομένων και / ή των Εγγυητών.

**Έξοδα :** Όλα τα έξοδα και εν γένει πληρωμές, στις οποίες θα προβεί η Τράπεζα από την ημερομηνία αποδοχής της παρούσης και μέχρις εξοφλήσεως του δανείου βαρύνουν τις Δανειζόμενες και / ή τους Εγγυητές έκαστον εις ολόκληρον.

**Εκχώρηση :** Η Τράπεζα μπορεί να εκχωρήσει ή μεταβιβάσει μέρος ή το σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών της από την υπό κατάρτιση δανειακή σύμβαση και σύμβαση εγγυήσεως και τις ως άνω παραχωρητέες εξασφαλίσεις .

#### **Εφαρμοστέο**

**Δίκαιο :** Ελληνικό όσον αφορά τη σύμβαση δανείου και τις συμβάσεις εγγυήσεως και τις λοιπές συμβάσεις εξασφάλισης εκτός αν άλλως ήθελε ορισθεί κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρεια της Τράπεζας, με εξαίρεση τα έγγραφα σύστασης υποθήκης και τις σχετικές με αυτά συμβάσεις που θα καταρτισθούν σε σχέση με τα Πλοία, οι οποίες θα διέπονται από το δίκαιο της σημαίας εκάστου των Πλοίων.

#### **Έγγραφα απαιτούμενα**

#### **πριν από τη χορήγηση**

**του Δανείου :** Η υλοποίηση της παρούσας έχει ως προϋπόθεση ότι :

A) Όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα των Δανειζομένων και των Εγγυητών θα έχουν υποβληθεί στην Τράπεζα και θα έχουν τύχει της απόλυτης αποδοχής των νομικών συμβούλων της.

B) Όλες οι συμβάσεις δανείου, εξασφαλίσεων κ.λπ. θα έχουν καταρτισθεί και καταχωρηθεί (όπου απαιτείται) κατά τρόπο τυπικά και ουσιαστικά αποδεκτό από την Τράπεζα και τους νομικούς συμβούλους της, εξόδους των Δανειζομένων και / ή των Εγγυητών.

Γ) Θα έχουν δοθεί έγγραφες βεβαιώσεις ασφαλειομεσιτών και αρμοδίων εκπροσώπων Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών σχετικά με τη σύναψη / ισχύ και τους όρους των ασφαλίσεων των Πλοίων.

Δ) Θα εκδοθούν εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και μετά την παραλαβή των Πλοίων, πιστοποιητικά επιβεβαίωσης κλάσεως από νηογνώμονα αποδεκτό από την Τράπεζα, με τα οποία θα βεβαιώνεται ότι έκαστο Πλοίο έχει καταταγεί στην ανώτατη προβλεπόμενη κλάση για πλοία αναλόγου τύπου, την οποία και διατηρεί, ελεύθερο οιασδήποτε παρατηρήσεων και συστάσεων.

Ελπίζουμε ότι, οι ανωτέρω αναφερόμενοι περιληπτικά όροι ανταποκρίνονται στις ανάγκες και το αίτημά σας. Σημειώνουμε ότι η χορήγηση της ανωτέρω χρηματοδότησης τελεί υπό την προϋπόθεση ότι η δανειακή σύμβαση και τα λοιπά σχετικά με αυτήν έγγραφα θα συνομολογηθούν με όρους της απόλυτης αποδοχής της Τραπεζής και των νομικών συμβούλων της. Σημειώνεται ότι, όπως είναι αυτονόητο, η παρούσα δεν περιλαμβάνει το σύνολο των όρων και συμφωνιών που θα περιληφθούν στα σχετικώς καταρτιστέα έγγραφα.

Για να καταστεί εφικτή η υλοποίηση των παραπάνω, παρακαλούμε να μας επιστρέψετε το συνημμένο αντίγραφο της παρούσης νομίμως υπογεγραμμένο από τις

Δανειζόμενες και τους Εγγυητές, το αργότερο έως τις .. . . , ειδάλλως η παρούσα προσφορά παύει να ισχύει.-

Με τιμή

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

**Εξουσιοδοτημένες Υπογραφές στελεχών της τράπεζας**

**ΣΥΜΦΩΝΟΥΜΕ ΚΑΙ ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΘΑ**

**Πειραιάς, .....**

**ΟΙ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΕΣ**

**ΟΙ ΕΓΓΥΗΤΕΣ**

**Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ 1**

**Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

ΟΝΟΜΑ :

ΟΝΟΜΑ :

ΙΔΙΟΤΗΤΑ :

ΙΔΙΟΤΗΤΑ :

**Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ 2**

**ΟΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΙ ΕΓΓΥΗΤΕΣ**

Κ.

και

ΟΝΟΜΑ :

Κ.

ΙΔΙΟΤΗΤΑ :

.....

**B) Υπόδειγμα Δανειακής Σύμβασης**

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

**(Δανείστρια)**

**“ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ”**

**(Δανειζόμενη)**

**“ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΓΓΥΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ”  
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΓΓΥΗΤΗ**

**(Εγγυητές)**

-----  
**Σύμβαση Δανείου και Εγγυήσεως**

**Δολλ. ΗΠΑ .....**  
-----

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

### **Άρθρο**

1. ΠΟΣΟ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ
2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ -ΚΑΛΥΨΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
3. ΑΜΟΙΒΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ- ΤΟΚΟΣ - ΕΠΙΤΟΚΙΟ -ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΕΚΤΟΚΙΣΜΟΥ
4. ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ
5. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ
6. ΔΗΛΩΣΕΙΣ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΕΓΓΥΗΤΗ
7. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ - ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΑΝΕΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ
8. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ
9. ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑΣ - ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
10. ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΑΝΕΙΟΥ – ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΟΦΕΙΛΗΣ
11. ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΣ
12. ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ
13. ΦΟΡΟΙ - ΕΞΟΔΑ
14. ΕΓΓΥΗΣΗ
15. ΛΟΙΠΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ
16. ΕΚΧΩΡΗΣΗ
17. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ - ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ
18. ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΛΗΤΟΥ

## ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

### Σύμβαση Δανείου

#### μεταξύ

1. Της εδρεύουσας στην Αθήνα ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «.....», (αποκαλούμενης εφεξής «η Τράπεζα»), δια των εκπροσωπούντων αυτήν εν προκειμένω κ.κ. .... του ....., Υποδιευθυντή της ..... στον Πειραιά, στην οδό ..... 2 και ..... του....., ....., κατοίκων ..... και .....αντιστοίχως.
2. Της εδρεύουσας σύμφωνα με το καταστατικό της στην Δημοκρατία του Παναμά (οδός .....αρ. ....), εταιρίας με την επωνυμία “.....””, νομίμως εν προκειμένω εκπροσωπούμενης υπό του κ. .... του....., κατοίκου....., οδός ..... αριθμ. .... (αποκαλούμενης εφεξής «η Δανειζόμενη»).
- 3 α) Της εδρεύουσας σύμφωνα με το καταστατικό της στην Δημοκρατία του Παναμά (οδός .....αρ. ....) εταιρίας με την επωνυμία “.....”, και έχουσας εγκαταστήσει γραφείο στην Ελλάδα, (οδός ..... αριθμ. ...., Πειραιάς), σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 89/1967, όπως τροποποιηθείς ισχύει, νομίμως εν προκειμένω εκπροσωπούμενης ..... υπό ..... του κ..... του....., κατοίκου....., οδός ..... αριθμ. .... (εφεξής χάριν συντομίας αποκαλούμενης «ο Εταιρικός Εγγυητής»).
- β) Του κ. .... του ....., κατοίκου Πειραιά, οδός .....αριθμ. ...., (εφεξής χάριν συντομίας αποκαλούμενου «ο Προσωπικός Εγγυητής»), (των υπό 3(α) και (β) συμβαλλομένων ευθυνομένων αλληλεγγύως και εις ολόκληρον μετά της Δανειζόμενης και ως αυτοφειλέτες αποκαλούμενων εφεξής από κοινού αλλά και κεχωρισμένως «ο Εγγυητής»).

### **Άρθρο 1**

#### **ΠΟΣΟ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ**

- 1.01 Συμφωνείται η χορήγηση από την Τράπεζα στη Δανειζόμενη δανείου ποσού Δολλ. ΗΠΑ ..... (USD .....)  
(στο εξής αποκαλούμενου, χάριν συντομίας, το «Δάνειο», με τον οποίο όρο νοείται παν ποσό εκ κεφαλαίου, που εκάστοτε οφείλεται προς την Τράπεζα, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας), εκ των ιδίων διαθεσίμων της Τράπεζας σε ελεύθερο συνάλλαγμα, το οποίο θα χορηγηθεί κατά τα υπό 4.01 οριζόμενα και θα αποδοθεί κατά τα υπό 8.01 οριζόμενα.
- 1.02 Το Δάνειο χορηγείται, κατά τις διατάξεις της υπ' αριθμόν 187/1/19.10.1978 αποφάσεως της Υποεπιτροπής Πιστώσεων της Νομισματικής Επιτροπής «περί τραπεζικών εργασιών σε ελεύθερο συνάλλαγμα μετά Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», που κυρώθηκε με την υπ' αριθμόν 142/13/20.11.1978 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ (τεύχος Α) 195/20.11.1978.

### **Άρθρο 2**

#### **ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΚΑΛΥΨΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ**

- 2.01 Το Δάνειο χορηγείται για τη χρηματοδότηση μέρους του τιμήματος, ποσού Δολλ. ΗΠΑ ....., της αγοράς από τη Δανειζόμενη του υπό σημαία Παναμά πλοίου “.....” πλοιοκτησίας της πωλήτριας εταιρίας “.....” που έχει συσταθεί κατά το δίκαιο του Παναμά, σύμφωνα με τους όρους που περιέχονταν στο από ... Ιανουαρίου 2... Μνημόνιο Συμφωνίας (Memorandum of Agreement), το οποίο πλοίο ευθύς ως περιήλθε στην κυριότητα της Δανειζόμενης παρέμεινε νηολογημένο υπό σημαία Παναμά και μετονομάσθηκε σε “.....” (εφεξής το «Πλοίο»).
- 2.02 Η Δανειζόμενη θα διαθέσει από ίδια διαθέσιμα παν ποσόν, πέραν του ποσού του Δανείου, που απαιτείται για την πραγματοποίηση του υπό 2.01 σκοπού.

### **Άρθρο 3**

#### **ΑΜΟΙΒΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ΤΟΚΟΣ - ΕΠΙΤΟΚΙΟ - ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΕΚΤΟΚΙΣΜΟΥ**

- 3.01 Η Δανειζόμενη υποχρεούται να καταβάλει στην Τράπεζα εφάπαξ αμοιβή για την οργάνωση της χρηματοδότησης, ποσού Δολλ. ΗΠΑ ....., το οποίο ποσό θα καταβληθεί πριν την χορήγηση του ποσού του Δανείου στη Δανειστρία. Η εν λόγω αμοιβή αφορά την προετοιμασία και την

οργάνωση της με την παρούσα συνομολογούμενης χρηματοδότησης και ως τοιαύτη πρέπει να καταβληθεί σε κάθε περίπτωση, της Δανειζόμενης και του Εγγυητή μη δικαιουμένων σε επιστροφή της, ανεξάρτητα από τη μη χορήγηση του Δανείου εν όλω ή εν μέρει για τους αναφερομένους στην παρούσα σύμβαση λόγους ή τη μη λήψη του Δανείου από τη Δανειζόμενη εντός του οριζόμενου κατά τους όρους της παρούσας χρονικού διαστήματος.

3.02 (i) ΟΡΙΣΜΟΙ

Οι παρακάτω όροι θα έχουν την ακόλουθη έννοια, εκτός αν από τα συμφραζόμενα προκύπτει κάτι άλλο:

α) Με το όρο «Τράπεζα Αναφοράς», νοείται η .....  
Κεντρικό Κατάστημα .....

β) Με τον όρο «Δείκτης Αναφοράς Επιτοκίου» νοείται το LIBOR (Διατραπεζικό Επιτόκιο Λονδίνου) ή, με την επιφύλαξη των κατωτέρω διαλαμβανόμενων, σε περίπτωση εξαφάνισης ή αντικατάστασης τούτου, ως Δείκτης Αναφοράς Επιτοκίου νοείται εκείνος που τυχόν θα υποκαταστήσει ή αντικαταστήσει στο μέλλον το LIBOR.

γ) Με τον όρο “LIBOR” νοείται το επιτόκιο (σε σχέση με ένα χρηματικό ποσό ίσο με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του Δανείου για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο), που καθορίζεται από την Τράπεζα, δι’ αναφοράς στην ηλεκτρονική οθόνη του δικτύου ..... (εφεξής “.....”) σελ. .... (ή στη σχετική σελίδα άλλου ισοδύναμου συστήματος που εκάστοτε το υποκαθιστά ή άλλου ισοδύναμου συστήματος που τυχόν στο μέλλον θα το αντικαταστήσει), στην οποία εμφανίζεται ο αριθμητικός μέσος όρος των επιτοκίων (στρογγυλοποιούμενος προς τα πάνω, αν απαιτείται, στο πλησιέστερο 1/16 μιας εκατοστιαίας μονάδας), που προσφέρονται την ή περί την 11<sup>η</sup> π.μ. (ώρα Λονδίνου) από πρώτης τάξεως τράπεζες στη Διατραπεζική Αγορά Ευρωδολαρίων του Λονδίνου, για προθεσμιακές καταθέσεις συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, ίσου ποσού με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του Δανείου σε Δολάρια ΗΠΑ, ΜΕ ΤΟΝ ΟΡΟ ότι, αν δεν εμφανίζεται τέτοιο επιτόκιο στην προαναφερθείσα σελίδα του ..... (ή στη σχετική σελίδα άλλου ισοδύναμου συστήματος ή άλλου συστήματος που τυχόν στο μέλλον θα το αντικαταστήσει), κατά τον κρίσιμο χρόνο, ως LIBOR νοείται το επιτόκιο, που προσφέρεται στην Τράπεζα Αναφοράς από πρώτης τάξεως Τράπεζες για προθεσμιακές καταθέσεις σε Δολάρια ΗΠΑ σε σχέση με ένα ποσόν ίσο με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του Δανείου και για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, στη Διατραπεζική Αγορά Ευρωδολαρίων του Λονδίνου, την ή

περί την 11<sup>η</sup> π.μ. (ώρα Λονδίνου) της ημέρας κατά την οποία, σύμφωνα με την πρακτική της Διατραπεζικής αυτής Αγοράς, πρώτης τάξεως Τράπεζες δίνουν προσφορά για καταθέσεις σε Δολάρια ΗΠΑ.

δ) Με τον όρο «Περίοδος Εκτοκισμού» νοείται κάθε περίοδος υπολογισμού τόκου, την τελευταία ημέρα της οποίας, εκτός αν άλλως προβλέπεται στην παρούσα, λογίζεται και πρέπει να καταβάλλεται το σχετικό ποσό τόκου.

(ii) (α) Η Δανειζόμενη υποχρεούται επίσης να καταβάλλει στην Τράπεζα τόκο υπολογιζόμενο τοκαριθμικώς. Ο τόκος υπολογίζεται επί του εκάστοτε ανεξοφλήτου υπολοίπου του Δανείου με ετήσιο επιτόκιο κατά ..... (% («περιθώριο επιτοκίου») ανώτερο του Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για μηνιαίες, δίμηνες, τρίμηνες, εξάμηνες, εννεάμηνες ή δωδεκάμηνες ή οποιασδήποτε άλλης περιόδου μικρότερης του έτους κατ' επιλογήν της Δανειζόμενης και μετ' αποδοχής της Τραπεζής, προθεσμιακές καταθέσεις σε ίδιο νόμισμα ίσου ποσού με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του Δανείου, δύο εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη εκάστης των Περιόδων Εκτοκισμού, με εξαίρεση τον τόκο της πρώτης Περιόδου Εκτοκισμού που θα υπολογισθεί με βάση την τιμή του Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για μηνιαίες, δίμηνες, τρίμηνες, εξάμηνες, εννεάμηνες ή δωδεκάμηνες ή οποιασδήποτε άλλης περιόδου μικρότερης του έτους κατ' επιλογήν της Δανειζόμενης και μετ' αποδοχής της Τράπεζας προθεσμιακές καταθέσεις σε ίδιο νόμισμα ποσού ίσου με το ποσό του Δανείου, δύο εργάσιμες ημέρες πριν από την ημέρα κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί η εκταμίευση του Δανείου προσαυξημένη κατά το περιθώριο επιτοκίου, ήτοι ..... (%).

(β) Συμφωνείται ότι η Δανειζόμενη κατ' επιλογήν της και μετ' αποδοχής της Τράπεζας, δύναται να επιλέξει αντί για Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου (fixed rate) για χρονικά διαστήματα μεγαλύτερα του έτους ή και για ολόκληρη τη διάρκεια του Δανείου σε ίδιο νόμισμα ίσου ποσού με το εκάστοτε ανεξόφλητο υπόλοιπο του Δανείου. Στην περίπτωση αυτή, ο τόκος υπολογίζεται βάσει του εν λόγω σταθερού επιτοκίου πλέον του περιθωρίου επιτοκίου ήτοι ..... (%).

(iii) (α) Η Δανειζόμενη οφείλει να γνωστοποιεί εγγράφως στην Τράπεζα δύο εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη εκάστης Περιόδου Εκτοκισμού (εκτός αν τούτο δεν είναι αναγκαίο λόγω της ήδη λαβούσας χώρα επιλογής Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου που καλύπτει περισσότερες της μιας Περιόδους Εκτοκισμού) τίνος χρονικού διαστήματος (δηλαδή μηνός, διμήνου, τριμήνου, εξαμήνου, εννεαμήνου, δωδεκαμήνου ή

οποιασδήποτε άλλης περιόδου μικρότερης του έτους) Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου επιλέγει να ισχύσει για την επόμενη ή επόμενες (εφόσον καλύπτονται περισσότερες της μιας σύμφωνα με την προηγούμενη επιλογή της ) Περιόδους Εκτοκισμού.

(β) Στην περίπτωση που η Δανειζόμενη επιλέξει την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου (fixed rate) όπως αυτό περιγράφεται ανωτέρω υπό 3.02(ii)(β), οφείλει να ειδοποιεί σχετικά την Τράπεζα εγγράφως τουλάχιστον δύο (2) πλήρεις εργάσιμες ημέρες πριν από την εκταμίευση του Δανείου ή [αν επιλέξει την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου μετά την εκταμίευση του Δανείου] τουλάχιστον δύο (2) πλήρεις εργάσιμες ημέρες από τη λήξη της τρέχουσας περιόδου για την οποία η Δανειζόμενη έχει επιλέξει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου. Η Τράπεζα θα γνωστοποιεί εγγράφως στη Δανειζόμενη **τουλάχιστον δύο (2) πλήρεις εργάσιμες ημέρες πριν την εν λόγω εκταμίευση ή λήξη της τρέχουσας περιόδου (ανάλογα με την περίπτωση)/ ή την επόμενη εργάσιμη ημέρα από τη ημέρα γνωστοποίησης στην Τράπεζα της επιλογής της Δανειζόμενης εφαρμογής σταθερού επιτοκίου** το ύψος του σταθερού επιτοκίου το οποίο θα ισχύει για την περίοδο που θα έχει επιλέξει η Δανειζόμενη, η οποία περίοδος, όπως προαναφέρθηκε δεν μπορεί να είναι μικρότερη του έτους. Αν η Δανειζόμενη διαφωνήσει σχετικά με το προτεινόμενο από την Τράπεζα σταθερό επιτόκιο, τότε θα ισχύει ο τρόπος υπολογισμού τόκου που περιγράφεται στην παράγραφο (ii)(α) του άρθρου 3.02. Σε περίπτωση που η Τράπεζα δεν προβεί στην ως άνω έγγραφη γνωστοποίηση εντός της ως άνω περιόδου, θα θεωρείται ότι δεν απεδέχθη. Η Δανειζόμενη δεν δύναται να ζητήσει την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου για περίοδο η οποία καλύπτεται από Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου ή σταθερό επιτόκιο που επέλεξε με προηγούμενη ειδοποίησή της.

- (iv) Η Δανειζόμενη δεν δύναται να ζητήσει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου σε ενδιάμεση ημερομηνία για περίοδο, η οποία καλύπτεται από τον Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου που επέλεξε με την προηγούμενη ειδοποίησή της.
- (v) Σε περίπτωση που η Δανειζόμενη δεν έχει εγγράφως γνωστοποιήσει την ανωτέρω [υπό (iii)(α)] επιλογή της στην Τράπεζα δύο (2) πλήρεις εργάσιμες ημέρες προ της ενάρξεως εκάστης Περιόδου Εκτοκισμού, ή, στην περίπτωση που η Δανειζόμενη επιθυμεί να κάνει χρήση της δυνατότητας καθορισμού σταθερού επιτοκίου σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 3.02 (iii)(β) δύο (2) πλήρεις εργάσιμες ημέρες πριν τεθεί στην διάθεση της Δανειζόμενης το ποσό του Δανείου ή πριν τη λήξη της τρέχουσας περιόδου για την οποία η Δανειζόμενη

έχει επιλέξει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου, η Τράπεζα δικαιούται αυτοδικαίως, να προβαίνει στον υπολογισμό τόκων για την επόμενη Περίοδο Εκτοκισμού με βάση τον Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για τρίμηνες ή, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά της οποιασδήποτε άλλης περιόδου μικρότερης του έτους προθεσμιακές καταθέσεις κατά τα ως άνω οριζόμενα, προσαυξημένο κατά το περιθώριο επιτοκίου.

- 3.03 Ο τόκος, καθ' όλη τη διάρκεια του Δανείου, λογίζεται επί του εκάστοτε ανεξόφλητου υπολοίπου του Δανείου και τυγχάνει καταβλητέος κατά την ημερομηνία λήξεως εκάστης των δόσεων του Δανείου κατά τα κατωτέρω υπό 8.01 οριζόμενα ή / και κατά τη λήξη της εκάστοτε επιλεγείσας περιόδου Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου (ήτοι μηνιαίας, δίμηνης, τρίμηνης, εξαμήνης, εννεάμηνης ή δωδεκάμηνης ή οποιασδήποτε άλλης περιόδου μικρότερης του έτους) οποιαδήποτε από τις ως άνω ημερομηνίες επέλθει νωρίτερα. Στην περίπτωση κατά την οποία η Δανειζόμενη επιλέξει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για προθεσμιακές καταθέσεις περιόδου μικρότερης του τριμήνου υποχρεούται να καταβάλλει τον τόκο κατά την ημερομηνία λήξης της εν λόγω μικρότερης του τριμήνου περιόδου, εκτός αν μεσολαβεί καταβολή δόσης, οπότε κατά το χρόνο καταβολής της δόσης υποχρεούται στην καταβολή του τόκου που αναλογεί στο χρονικό διάστημα από την έναρξη της τρέχουσας Περιόδου Εκτοκισμού μέχρι το χρόνο καταβολής της μεσολαβούσας δόσης, ενώ αν επιλέξει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για προθεσμιακές καταθέσεις περιόδου τριμήνου, εξαμήνου, εννεαμήνου ή δωδεκαμήνου υποχρεούται να καταβάλλει τον εκάστοτε αναλογούντα τόκο κατά το χρόνο πληρωμής εκάστης δόσεως και κατά το χρόνο λήξης της εν λόγω επιλεγείσας περιόδου.

Αν η Δανειζόμενη επιλέξει Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για περίοδο κατά την διάρκεια της οποίας υποχρεούται σε καταβολή δόσης ή δόσεων, τότε επί του ποσού (-ων) της (των) εν λόγω δόσης (δόσεων) ο τόκος θα υπολογίζεται με Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου (πλέον περιθωρίου επιτοκίου) για περίοδο που άρχεται κατά τον ως άνω χρόνο επιλογής από την Δανειζόμενη και λήγει την ημερομηνία καταβολής κάθε ως άνω καταβλητέας δόσης, ενώ επί του υπολοίπου ποσού του δανείου, ήτοι αφαιρούμενης (-ων) της (των) ως άνω καταβλητέας (-ων) δόσης (δόσεων), ο τόκος θα υπολογίζεται με τον Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου (πλέον περιθωρίου επιτοκίου) που επέλεξε ως άνω η Δανειζόμενη για ολόκληρη την επιλεγείσα ως άνω περίοδο. Ρητά πάντως συνομολογείται ότι σε κάθε περίπτωση ο ως άνω υπολογιζόμενος τόκος θα καταβάλλεται κατά τα προβλεπόμενα στην πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου.

(β) Στην περίπτωση που η Δανειζόμενη κατόπιν αιτήσεώς της και μετ' αποδοχής της Τράπεζας επιλέξει την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου κατά τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα, ο τόκος επί του εκάστοτε ανεξόφλητου υπολοίπου του Δανείου τυγχάνει καταβλητέος κατά την ημερομηνία λήξεως εκάστης των δόσεων του Δανείου και / ή κατά το χρόνο λήξης της περιόδου για την οποία είχε επιλεγεί η εφαρμογή σταθερού επιτοκίου, οποιοδήποτε επέλθει νωρίτερα.

- 3.04 Η πρώτη Περίοδος Εκτοκισμού θα αρχίσει, κατά την ημερομηνία που η Τράπεζα θα χορηγήσει το ποσό του Δανείου στη Δανειζόμενη και θα λήξει κατά τα ανωτέρω προβλεπόμενα. Κάθε μεταγενέστερη Περίοδος Εκτοκισμού θα αρχίζει μόλις εκπνεύσει η προηγούμενη. Σε κάθε περίπτωση, η τελευταία Περίοδος Εκτοκισμού θα λήξει κατά την ημερομηνία καταβολής της τελευταίας δόσης του Δανείου.
- 3.05 Έγγραφο βεβαίωση της Τράπεζας για το εκάστοτε ύψος του Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου ή έγγραφο βεβαίωση της Τράπεζας για το ύψος του σταθερού επιτοκίου είναι δεσμευτική για τα μέρη και αποτελεί πλήρη απόδειξη οπουδήποτε ήθελε χρησιμοποιηθεί.
- 3.06 Οι τόκοι συμβατικοί και υπερημερίας θα υπολογίζονται με βάση τον πραγματικό αριθμό ημερών κάθε εντόκου περιόδου και έτος 360 ημερών.
- 3.07 Αν οι περιστάσεις στη Διατραπεζική Αγορά Ευρωδολαρίων του Λονδίνου εμποδίσουν τον κατά τα υπό 3.02 προσδιορισμό του Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου, η Τράπεζα θα γνωστοποιήσει τούτο εγγράφως στη Δανειζόμενη. Στη συνέχεια, η Τράπεζα και η Δανειζόμενη θα διαπραγματευθούν, όπως απαιτεί η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, προκειμένου να καταλήξουν εντός 10 ημερών (από την ημερομηνία της έγγραφης ειδοποίησης της Τράπεζας προς τη Δανειζόμενη) σε μια αμοιβαία αποδεκτή εναλλακτική λύση για τον καθορισμό νέου Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου. Αν η προαναφερθείσα συμφωνία επιτευχθεί, αυτή θα ισχύει όσο χρόνο οι ανωτέρω δυσμενείς συνθήκες εξακολουθούν να υφίστανται και πριν από την εφαρμογή οποιαδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής υποχρεούνται να υπογράψουν όλες εκείνες τις τροποποιήσεις και / ή πρόσθετες πράξεις και / ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που η Τράπεζα κρίνει σκόπιμα, προς εξασφάλισή της. Σε περίπτωση μη επίτευξης συμφωνίας, η Δανειζόμενη υποχρεούται αφενός σε άμεση (ή μέσα στην προθεσμία που η Τράπεζα θα τάξει) εξόφληση του Δανείου, πλέον τόκων, εξόδων και λοιπών επιβαρύνσεων και αφετέρου σε καταβολή αποζημίωσης για κάθε κόστος στο οποίο τυχόν έχει υποβληθεί η Τράπεζα για τη διατήρηση του Δανείου, κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων. Αν οι παραπάνω συνθήκες

ανακύψουν πριν από την χορήγηση οιασδήποτε ποσού εκ του Δανείου, η Τράπεζα ουδεμία υπέχει υποχρέωση χορήγησης οιασδήποτε ποσού εκ του Δανείου.

- 3.08 Η Τράπεζα έχει το δικαίωμα περιοδικής αναπροσαρμογής του περιθωρίου επιτοκίου χωρίς την σύμπραξη της Δανειζόμενης σύμφωνα με τα κατωτέρω: Η αναπροσαρμογή αυτή θα γίνεται κάθε φορά από την Τράπεζα λαμβάνοντας υπόψη το κόστος του χρήματος, τις συνθήκες της αγοράς και του ανταγωνισμού (παράγοντες μη αριθμητικά μετρήσιμους), τον ειδικό και γενικό πιστωτικό κίνδυνο, όπως και το λειτουργικό κίνδυνο, στην έννοια των οποίων περιλαμβάνεται το κόστος των επισφαλειών και των απαιτήσεων για την κεφαλαιακή επάρκεια, κατ' εφαρμογή του σχετικού Συμφώνου της Βασιλείας.

Η Δανειζόμενη, εάν δεν συμφωνεί με την κατά τα άνω μεταβολή, δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών από τη γνωστοποίηση σ' αυτήν της αναπροσαρμογής του περιθωρίου επιτοκίου να ζητήσει εγγράφως να προπληρώσει ολοσχερώς την Οφειλή (όπως ο όρος αυτός ορίζεται κατωτέρω στο άρθρο 4.03). Σε περίπτωση που η Δανειζόμενη δεν αποδεχθεί το νέο περιθώριο επιτοκίου, θα εξακολουθήσει να εφαρμόζεται το προηγούμενο μέχρι την ημερομηνία της ολοσχερούς προπληρωμής της Οφειλής. Στην περίπτωση που η ανωτέρω προθεσμία παρέλθει άπρακτη, ρητά συνομολογείται ότι η Δανειζόμενη αποδέχεται την, κατά τον ως άνω τρόπο, αναπροσαρμογή του περιθωρίου επιτοκίου και παραιτείται από τώρα από το δικαίωμα προβολής οποιασδήποτε σχετικής ενστάσεως ή αντιρρήσεως κατ' αυτής.

#### **Άρθρο 4**

##### **ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ**

- 4.01 Το Δάνειο θα χορηγηθεί από την Τράπεζα δια μίας εφάπαξ καταβολής, η οποία δέον να πραγματοποιηθεί το αργότερο έως την.....  
Για την ανάληψη του ποσού του Δανείου απαιτείται σχετική έγγραφη ανέκκλητη ειδοποίηση εκ μέρους της Δανειζόμενης προς την Τράπεζα, με περιεχόμενο κατά βάση όμοιο με το συνημμένο στην παρούσα "ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α", δύο πλήρεις εργάσιμες ημέρες στην Ελλάδα και στη Νέα Υόρκη ΗΠΑ πριν από την ημερομηνία καθήν ζητείται η εκταμίευση του Δανείου. Η Τράπεζα δεν υποχρεούται να καταβάλει το ποσό του Δανείου παρά μόνο εφόσον, κατά την εύλογη κρίση της, συντρέχουν οι προβλεπόμενες στην παρούσα θετικές προϋποθέσεις, δεν έχει λάβει χώρα παράβαση οιασδήποτε όρου της παρούσας και η Δανειζόμενη και / ή ο

Εγγυητής έχει προσκομίσει όλες τις απαραίτητες βεβαιώσεις, που αποδεικνύουν την συνδρομή των θετικών και / ή την ανυπαρξία των αρνητικών προϋποθέσεων χορήγησης του Δανείου καθώς και την νόμιμη παροχή των εξασφαλίσεων.

- 4.02 Για την ανάληψη του ποσού του Δανείου θα συντάσσεται πράξη ανάληψης ή ένταλμα πληρωμής, από οποιοδήποτε των οποίων εγγράφων και μόνο θα αποδεικνύεται η χορήγηση του Δανείου.
- 4.03 Το Δάνειο που θα χορηγηθεί από την Τράπεζα προς τη Δανειζόμενη, οι τόκοι που θα λογισθούν, οι τυχόν τόκοι υπερημερίας, τόκοι τόκων, τα έξοδα καθώς και κάθε άλλο ποσό που θα οφείλεται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τα λοιπά έγγραφα (ως ενδεικτικά αναφέρονται κατ' άρθρο 5.01) δυνάμει των οποίων θα παραχωρηθούν εμπράγματα ή / και ενοχικές εξασφαλίσεις προς εξασφάλιση των απαιτήσεων της Τράπεζας (στο εξής «η Οφειλή»), όπως και οι καταβολές από τη Δανειζόμενη ή οποιοδήποτε υπόχρεο, θα χρεώνονται και θα πιστώνονται, αντίστοιχα, σε ένα λογαριασμό που θα τηρείται από την Τράπεζα στο όνομα της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή. Η Τράπεζα θα δικαιούται, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της, να τηρεί για το σκοπό αυτό περισσότερους από έναν λογαριασμούς, τους οποίους δύναται να ενώνει ή να διαχωρίζει κατά την κρίση της. Σε περίπτωση κατά την οποία παρέχεται σε εξασφάλιση της Οφειλής ναυτική υποθήκη επί πλοίου με τη μορφή τρεχούμενου λογαριασμού (Account Current) ως τοιούτος θα νοείται ο παραπάνω λογαριασμός (ή λογαριασμοί).

## **Άρθρο 5**

### **ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ**

- 5.01 Προκειμένου η Δανειζόμενη να αναλάβει το ποσό του Δανείου πρέπει να έχουν προσηκόντως παρασχεθεί όλες οι εμπράγματα και ενοχικές ασφάλειες σε εξασφάλιση του Δανείου και να έχουν προσκομισθεί όλα τα απαραίτητα, κατά την κρίση της Τράπεζας, πιστοποιητικά.

Ειδικότερα η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παρασχεθούν στην Τράπεζα:

(Α)1) Πρώτη προτιμώμενη υποθήκη ποσού Δολ. ΗΠΑ .....  
(USD .....) επί του Πλοίου (στο εξής επίσης αποκαλούμενο «το Ενυπόθηκο Πλοίο»), , σε ασφάλεια των απαιτήσεων της Τράπεζας από την παρούσα σύμβαση δανείου.

2) Πρώτης τάξεως Γενική Εκχώρηση των ναύλων και εν γένει εισοδημάτων ως και των ασφαλιστηρίων συμβολαίων του Πλοίου.

3) Σύμβαση σύστασης ενεχύρου υπέρ της Τράπεζας επί του Λογαριασμού Παρακρατήσεως που θα ανοιγεί στο όνομα της Δανειζόμενης και θα τηρείται στο ..... Κατάστημα της Τράπεζας κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 6.01(ιζ) της παρούσας.

**(B)** Περαιτέρω η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προσκομίσουν: (α) Πωλητήριο Έγγραφο (Bill of Sale) για την αγορά από τη Δανειζόμενη του Πλοίου που αναφέρει ως τίμημα το ποσό που αναγράφεται στο προσκομισθέν στην Τράπεζα Μνημόνιο Συμφωνίας (Memorandum of Agreement) με ημερομηνία ..... Ιανουαρίου 2..., ήτοι ποσό Δολ. ΗΠΑ ..... (USD .....), (β) έγγραφες βεβαιώσεις ασφαλιστών ή ασφαλειομεσιτών και αρμοδίων εκπροσώπων αλληλασφαλιστικών οργανισμών σχετικά με τη σύναψη / ισχύ και τους όρους των ασφαλίσεων / καλύψεων του Πλοίου, σύμφωνα με τα παρακάτω προβλεπόμενα, (γ) όλες τις απαραίτητες βεβαιώσεις από τους ασφαλιστές του Πλοίου ότι θα εκδώσουν επιστολές αναλήψεως υποχρεώσεων (letters of undertaking) και θα επισημειώσουν τις αναγγελίες εκχωρήσεως (notices of assignment) και τις ρήτρες καταβολής ασφαλιστικής αποζημιώσεως, σε περίπτωση απώλειας του Πλοίου (loss payable clause) στα ισχύοντα / εκδοθησόμενα ασφαλιστήρια συμβόλαια του Πλοίου, κατά τύπο και ουσία αποδεκτά στην Τράπεζα, (δ) πιστοποιητικό επιβεβαίωσης κλάσης περί του ότι το Πλοίο είναι καταχωρημένο σε διεθνώς αναγνωρισμένο Νηογνώμονα, μέλος της Διεθνούς Ενώσεως Νηογνωμόνων (International Association of Classification Societies - IACS) της αποδοχής της Τράπεζας, στην ανώτατη προβλεπόμενη κλάση για πλοία αναλόγου τύπου ελεύθερο οινωδήποτε παρατηρήσεων και συστάσεων, σημειώσεων ή προϋποθέσεων επηρεαζουσών την κλάση του, (ε) αποδεικτικά στοιχεία ότι τα πιστοποιητικά ασφαλούς ναυσιπλοΐας του Πλοίου είναι έγκυρα και σε ισχύ και ότι η Δανειζόμενη υπό την ιδιότητά της ως πλοιοκτήτρια του Πλοίου και ο Εταιρικός Εγγυητής υπό την ιδιότητά του ως διαχειρίστρια του Πλοίου συμμορφούνται προς τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης [International Safety Management (ISM) Code] καθώς και του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων [International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code]. Περαιτέρω, η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προσκομίσουν και διατηρούν σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια του Δανείου τόσο το Έγγραφο Συμμόρφωσης [Document of Compliance (DOC)] που έχει εκδοθεί για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του Εταιρικού Εγγυητή με τις διατάξεις του ως άνω Διεθνούς Κώδικα περί

Ασφαλούς Διαχείρισης όσο και το Έγγραφο Ασφαλούς Διαχείρισης [Safe Management Certificate (SMC)] για το Πλοίο σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ως άνω Διεθνή Κώδικα περί Ασφαλούς Διαχείρισης και το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου [International Ship Security Certificate (ISSC)] που εκδίδεται για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης του Πλοίου προς το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

- 5.02 Ρητά συμφωνείται ότι η υπό της Τράπεζας χορήγηση οιαδήποτε ποσού εκ του Δανείου, χωρίς να έχουν υποβληθεί όλα τα παραπάνω έγγραφα ή των υποβληθέντων εν λόγω σχετικών εγγράφων μη εχόντων, κατά την απόλυτη κρίση της Τράπεζας, ικανοποιητικό περιεχόμενο, δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως παραίτηση της Τράπεζας από το δικαίωμά της να ζητήσει σε μεταγενέστερο χρόνο την υποβολή των σχετικών εγγράφων από τη Δανειζόμενη και τον Εγγυητή. Στην τελευταία αυτή περίπτωση η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής υποχρεούνται να υποβάλουν τα ελλείποντα έγγραφα, σε πρώτη ζήτηση της Τράπεζας.
- 5.03 Περαιτέρω, η υποχρέωση της Τράπεζας να χορηγήσει οποιοδήποτε ποσό εκ του Δανείου τελεί υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις :
- (α) Ότι, από την ημέρα αποδοχής της από .../.../2... επιστολής βασικών όρων χρηματοδότησης της Τράπεζας, δέον να μην έχει σημειωθεί δυσμενής μεταβολή στην περιουσιακή κατάσταση και επιχειρηματική λειτουργία της Δανειζόμενης και του Εγγυητή, καθώς και του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουν και ο οποίος ελέγχεται από τον Προσωπικό Εγγυητή (ως Ομίλου Εταιριών νοουμένου του συνόλου των εταιριών που έχουν αμοιβαία / κοινά οικονομικά συμφέροντα με τη Δανειζόμενη και τον Εγγυητή), πράγμα το οποίο θα δηλώσουν υπεύθυνα και κατά την εκταμίευση του ποσού του Δανείου.
- (β) Ότι όλες οι δηλώσεις και διαβεβαιώσεις της Δανειζόμενης και του Εγγυητή, που περιέχονται στην παρούσα, τυγχάνουν αληθείς και ακριβείς κατά τον χρόνο της χορήγησης του ποσού του Δανείου.
- 5.04 Η Τράπεζα δύναται, κατά τη διακριτική ευχέρειά της και κατά πάντα χρόνο, να ζητεί και η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παραδίδουν στην Τράπεζα εντός της προθεσμίας που εκάστοτε θα ορίζεται από την τελευταία, οιαδήποτε έγγραφα ή πιστοποιητικά ή γνωμοδοτήσεις.

## Άρθρο 6

### ΔΗΛΩΣΕΙΣ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΕΓΓΥΗΤΗ

6.01 Από της υπογραφής της παρούσης συμβάσεως και μέχρις εκπλήρωσεως των εξ αυτής υποχρεώσεών τους η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής υποχρεούνται όπως:

α) μη μεταβάλλουν, άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας, το αντικείμενο της επιχειρήσεώς τους,

β) μη συνάψουν, άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας, δανειακές συμβάσεις είτε ως δανειστές είτε ως δανειζόμενοι ή οποιαδήποτε άλλη πιστωτική σύμβαση, ή παράσχουν εγγύηση

β1) μην αναλάβουν, άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας, υποχρεώσεις πέραν των απαιτούμενων κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους,

β2) μην συνάψουν, άνευ προηγούμενης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας σύμβαση μισθώσεως γυμνού πλοίου (bareboat charterparty) ή σύμβαση χρονοναύλωσης διάρκειας (είτε εξαρχής είτε κατόπιν ανανεώσεως της ισχύος τους) μεγαλύτερης των 12 μηνών σε σχέση με το Πλοίο.

γ) μην εκποιούν ή εκμισθώνουν, εν όλω ή εν μέρει, την επιχείρησή τους ή παραχωρούν την χρήση αυτής, με οποιαδήποτε νομική μορφή, σε τρίτους, άνευ προηγουμένης εγγράφου συναινέσεως της Τράπεζας,

δ) τηρούν άπαντα τα υπό του Νόμου προβλεπόμενα λογιστικά και έτερα βιβλία,

ε) υποβάλλουν στην Τράπεζα τον ετήσιο Ισολογισμό της επιχειρήσεώς τους μετά του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσεως, ελεγμένους από ορκωτούς λογιστές της αποδοχής της Τράπεζας εντός 10 ημερών από την κατάρτισή τους,

στ) παρέχουν στην Τράπεζα οποιαδήποτε πληροφορία ήθελε αυτή ζητήσει, σε σχέση με την οικονομική τους κατάσταση και την εν γένει δραστηριότητα τους και / ή του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουν και σχετικά με την εκμετάλλευση του Πλοίου, όπως, ενδεικτικά, τυχόν δανειακές υποχρεώσεις προς άλλες τράπεζες ή χρηματοδοτικούς οργανισμούς, σύνθεση στόλου του Ομίλου και ροή εισπράξεων / πληρωμών των πλοίων που περιλαμβάνονται στον στόλο του Ομίλου και θέτουν στην διάθεση της Τράπεζας τα λογιστικά αυτών βιβλία και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία προς έλεγχο της οικονομικής καταστάσεώς τους υπό των προς τούτο οριζομένων οργάνων της Τράπεζας ή και άλλων προσώπων που θα υποδείξει η Τράπεζα, της σχετικής δαπάνης βαρυνούσης την Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή,

ζ) φροντίζουν ώστε τα τεχνολογικά συστήματα πληροφορικής της επιχείρησής τους καθώς και του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουν, λειτουργούν ικανοποιητικά καθ' όλη τη διάρκεια του Δανείου,

ζ1) φροντίσουν ώστε ο έλεγχος, ο αναπρογραμματισμός, η αναβάθμιση ή τυχόν αντικατάσταση των ανωτέρω τεχνολογικών συστημάτων, έχουν ολοκληρωθεί κατά το χρόνο κατάρτισης της παρούσας προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των συστημάτων κατά τα ανωτέρω,

η) τηρούν ασφαλισμένα σε ασφαλιστική εταιρία πρώτης τάξεως και υπό όρους της εγκρίσεως της Τράπεζας άπαντα τα δυνάμενα ν' ασφαλισθούν περιουσιακά στοιχεία της επιχειρήσεώς τους και εκχωρούν στην Τράπεζα προς εξασφάλιση αυτής τις εκ της τοιαύτης ασφαλίσεως απαιτήσεις τους, της Τράπεζας δικαιουμένης, σε περίπτωση παραλείψεως, να προβαίνει αυτή με δαπάνες της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή στην ασφάλιση των στοιχείων τούτων, προς προστασία του ιδίου αυτής εννόμου συμφέροντος. Ειδικότερα οι ασφαλίσεις του Πλοίου πρέπει να συναφθούν σε Δολλ. ΗΠΑ και με όρους της αποδοχής της Τράπεζας, με μεσίτες ή ασφαλιστές πρώτης τάξεως και με διεθνώς αναγνωρισμένους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, αποδοχής της Τραπεζής και ενδεικτικά να περιλαμβάνουν:

i) Ασφάλιση κατά κινδύνων Σκάφους και Μηχανής (H&M).

ii) Ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων (WAR RISKS), περιλαμβάνουσα ενδεικτικά την κάλυψη του κινδύνου από νάρκες και τρομοκρατικές ενέργειες και όλους τους κινδύνους που εξαιρούνται από τον πάγιο τύπο του αγγλικού θαλασσιού ασφαλιστηρίου δια της ρήτρας “ελεύθερο συλλήψεως και κατασχέσεως” (“free of capture and seizure clause”).

Οι ανωτέρω υπό (i) και (ii) ασφαλίσεις θα συναφθούν για ποσό ίσο με την πλήρη εμπορική αξία του Πλοίου ελευθέρου ναυλώσεως ή με το 130% της Οφειλής, οποιοδήποτε από αυτά είναι ανώτερο.

iii) Ασφάλιση του ενυπόθηκου συμφέροντος της Τράπεζας (M.I.I.) επί του Πλοίου, για ποσό που θα ισούται με το 115% της Οφειλής.

iv) Ασφάλιση σε Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό (P & I Club) αποδεκτό από την Τράπεζα, για τους κινδύνους που συνήθως καλύπτονται από τέτοιους οργανισμούς, περιλαμβανομένων ενδεικτικά της πλήρους ασφαλιστικής κάλυψης της ευθύνης της Δανειζόμενης και του Εγγυητή από ρύπανση (συμπεριλαμβανομένης της ασφαλιστικής κάλυψης των σχετικών κινδύνων) και της πλήρους ασφαλιστικής κάλυψης για Freight, Demurrage και Defense (F. D & D), για το ανώτατο ποσό που συνηθίζεται να καλύπτονται τέτοιου είδους κίνδυνοι και της ασφαλιστικής κάλυψης της ευθύνης της Δανειζόμενης και του Εγγυητή από ρύπανση (Oil Pollution Cover) έως ποσού Δολ. ΗΠΑ ενός δισεκατομμυρίου (Δολ. ΗΠΑ

1.000.000.000), καθώς και για κάθε επιπλέον ποσό καλύπτουν τη σχετική ευθύνη της Δανειζόμενης και του Εγγυητή, καθώς και για αστική ευθύνη έναντι τρίτων και έναντι πληρώματος (ενδεικτικά για απώλεια ζωής, τραυματισμό ή ασθένεια). Σε περίπτωση που το Πλοίο καταπλεύσει σε λιμένες των ΗΠΑ ή δικαιοδοσίας των ΗΠΑ, το Πλοίο θα τηρείται ασφαλισμένο με κάθε τυχόν απαιτούμενη πρόσθετη κάλυψη για ευθύνη και κινδύνους από ρύπανση, με όρους και για ποσό που η Τράπεζα θα εγκρίνει. Στις ανωτέρω υπό (i), (ii) και (iv) ασφαλίσεις θα περιλαμβάνεται ρήτρα καταβολής στην Τράπεζα της ασφαλιστικής αποζημίωσης επί απώλειας (loss payable clause) κατά τύπο και ουσία της αποδοχής της Τράπεζας.

v) Οποιοσδήποτε άλλες ασφάλειες, που η Τράπεζα θα ζητεί από καιρού εις καιρόν.

Όλες οι ανωτέρω ασφαλίσεις δέον να τυγχάνουν της αποδοχής της Τράπεζας μετά από προηγούμενη γνωμάτευση των ασφαλιστικών συμβούλων της. Σε περίπτωση ύπαρξης οποιωνδήποτε παρατηρήσεων η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής υποχρεούνται να συμμορφώνονται άμεσα με αυτές. Τα έξοδα των εν λόγω γνωματεύσεων θα καταβάλλονται από τη Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή.

Εάν οποιαδήποτε από τις εν λόγω ασφαλίσεις αποτελεί μέρος ασφάλισης στόλου (fleet insurance), η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής θα φροντίσουν ώστε οι ασφαλιστές ή ασφαλειομεσίτες να αναλάβουν υποχρέωση έναντι της Τράπεζας όπως, αφενός μη συμψηφίσουν προς οποιαδήποτε ασφαλιστική αποζημίωση οφειλόμενη σε σχέση με το Πλοίο, οποιαδήποτε ασφάλιστρα που τυχόν οφείλονται σε σχέση με άλλα πλοία που καλύπτονται από την ασφάλιση στόλου ή οποιαδήποτε ασφάλιστρα οφειλόμενα για άλλες ασφαλίσεις και αφετέρου μην ακυρώσουν την ασφάλιση του Πλοίου λόγω μη πληρωμής ασφαλίσεων για άλλα πλοία που καλύπτονται από την ίδια ασφάλιση στόλου ή ασφαλίσεων για άλλες ασφαλίσεις και στις περιπτώσεις αυτές θα αναλάβουν την υποχρέωση να εκδώσουν ξεχωριστό ασφαλιστήριο σε σχέση με το Πλοίο, εάν και όταν ζητηθεί τούτο από την Τράπεζα.

θ) Το Πλοίο τελεί υπό την διαχείριση του Εταιρικού Εγγυητή και υπό την κυριότητα της Δανειζόμενης και από την ημερομηνία κατάρτισης της παρούσας η Δανειζόμενη και ο Εταιρικός Εγγυητής και / ή οι εταιρίες που τυγχάνουν μέτοχοι και / ή διευθυντές της Δανειζόμενης και / ή Εταιρικού Εγγυητή και ο Όμιλος Εταιριών στον οποίο μετέχουν τελούν υπό την αυτή, ως επί του παρόντος, μετοχική σύνθεση και διοίκηση, τυπική και

ουσιαστική, μη ούσας δυνατής μεταβολής των ανωτέρω παρά μόνο μετά από προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της Τράπεζας.

ι) Μη μεταβάλουν ή συναινέσουν στην μεταβολή του ονόματος, της σημαίας και του Νηολογίου του Πλοίου και μη προβούν στην αλλαγή της εταιρικής επωνυμίας τους χωρίς προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της Τράπεζας.

ια) Φροντίζουν ώστε το Πλοίο να τυγχάνει αξιόπλοο και από κάθε πλευρά κατάλληλο για το σκοπό που προορίζεται και συμμορφούνται εμπροθέσμως προς όλους τους εκάστοτε ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος και προς τους εκάστοτε κανονισμούς, νόμους διατάξεις και κώδικες ασφαλείας συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιέχονται στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), καθώς και στο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής ρητά δηλώνουν και υπόσχονται ότι έχουν καθ' ολοκληρία συμμορφωθεί και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις και απαιτήσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα περί Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code) και του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) και θα τηρούν προσηκόντως και με ακρίβεια τις εν λόγω διατάξεις και από καιρού εις καιρόν θα παραδίδουν στην Τράπεζα, όταν ζητείται, οιοδήποτε σχετικό πιστοποιητικό, βεβαίωση ή άλλο έγγραφο αποδεικνύουν την τοιαύτη συμμόρφωση και τήρηση των διατάξεων των εν λόγω Κωδίκων.

ιβ) Φροντίζουν ώστε το Πλοίο να παραμένει καταχωρημένο σε διεθνούς κύρους νηογνώμονα μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (International Association of Classification Societies - IACS), αποδεκτό από την Τράπεζα, στην ανώτατη κλάση που προβλέπεται για πλοία τέτοιου τύπου, χωρίς προϋποθέσεις, συστάσεις (recommendations) ή σημειώσεις (notations), που επηρεάζουν ή δύναται να επηρεάσουν την κλάση του και χορηγούν στην Τράπεζα, μόλις ζητηθεί, αντίγραφα όλων των πιστοποιητικών κλάσεως και ναυσιπλοΐας του Πλοίου.

ιγ) Ενημερώνουν την Τράπεζα για οποιοσδήποτε μεγάλες οικονομικές εξελίξεις, όπως αγορές ή πωλήσεις πλοίων, νέα δάνεια κ.λπ., του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουν ο οποίος ελέγχεται από τον Προσωπικό Εγγυητή.

ιδ) Προβαίνουν σε κάθε απαιτούμενη ενέργεια ώστε η εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους από την παρούσα σύμβαση και τις κατ' άρθρον 5.01 και 6.01(ιζ) συμβάσεις εξασφάλισης να προηγείται της εκπλήρωσης οιασδήποτε παρούσας ή μέλλουσας υποχρέωσής τους προς οιονδήποτε τρίτο.

Η ικανοποίηση τυχόν απαιτήσεων του Εγγυητή κατά της Δανειζόμενης ως ενδεικτικά η άσκηση των δικαιωμάτων και η ικανοποίηση των απαιτήσεων του Εταιρικού Εγγυητή κατά της Δανειζόμενης από τη σύμβαση διαχείρισης του Πλοίου έπεται της ικανοποίησης των απαιτήσεων της Τράπεζας από την παρούσα Σύμβαση Δανείου και τα λοιπά έγγραφα εξασφάλισης.

ιε) Σε περίπτωση κατά την οποία η Οφειλή, εκπεφρασμένη σε Δολάρια ΗΠΑ, υπερβεί καθ' οιονδήποτε χρόνο και μέχρις εξοφλήσεως της Οφειλής το ..... τοις εκατό (..) της εκάστοτε εκτιμωμένης υπό εκτιμητών διοριζομένων υπό της Τραπεζής εμπορικής αξίας του Πλοίου, με βάση την τιμή άμεσης ιδιωτικής πώλησης του Πλοίου –τοις μετρητοίς– άνευ ναυλώσεως και βαρών, με τους συνήθεις εις τοιαύτας πωλήσεις εμπορικούς όρους, η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής υποχρεούνται εντός 30 ημερών από της λήψεως εγγράφου ειδοποίησης από την Τράπεζα να καλύψουν την υπέρβαση που θα διαπιστωθεί από την Τράπεζα κατά την απόλυτη κρίση της (ούτως ώστε να επανέλθει σε ισχύ η ως άνω σχέση ..% μεταξύ Οφειλής και αξίας Πλοίου) ως ακολούθως (δια μιας ή πλειόνων των κατωτέρω μεθόδων), με γνώμονα πάντοτε την μη ύπαρξη δυσαναλογίας μεταξύ της αξιούμενης αντιπαροχής προς εξασφάλιση :

(α) προκαλώντας την από άλλες ναυτιλιακές εταιρίες αποδεκτές από την Τράπεζα παραχώρηση προτιμωμένων υποθηκών επί πλοίων της εγκρίσεως της Τράπεζας υπό τύπο και μορφή ικανοποιητική σε αυτή, η αξία των οποίων θα καλύπτει τη σχετική υπέρβαση κατά ποσοστό ...%.

(β) πληρώνοντας στην Τράπεζα τοιαύτη αναλογία της Οφειλής, που θα διασφαλίζει ότι, μετά την εν λόγω πληρωμή, η Οφειλή εκφραζόμενη ως εκατοστιαία αναλογία της εκάστοτε εμπορικής αξίας του Πλοίου δεν θα υπερβαίνει το ..%, κατά την ημερομηνία της εγγράφου ειδοποίησης της Τράπεζας και / ή

(γ) παρέχοντας οποιαδήποτε άλλη ασφάλεια αποδεκτή στην Τράπεζα, κατά την απόλυτη κρίση της.

Η αξία του Πλοίου θα προσδιορίζεται σε Δολάρια ΗΠΑ, επί ετησίας βάσεως και σε ημερομηνία που θα καθορίζεται από την Τράπεζα, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρειά της δι' εκτιμήσεων δύο (2) μεσιτών ή εκτιμητών της επιλογής της Τράπεζας.

Ο μέσος όρος των εκτιμήσεων τούτων θα καθορίζει την τελική εμπορική αξία του Πλοίου για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου. Αν οι εκτιμήσεις αυτές αποκλίνουν και διαφοροποιούνται μεταξύ τους σε ποσοστό άνω του ..%, θα ζητείται πρόσθετη εκτίμηση από τρίτο μεσίτη ή εκτιμητή της επιλογής της Τράπεζας, οπότε ο μέσος όρος των τριών τούτων

εκτιμήσεων θα καθορίζει πλέον την τελική εμπορική αξία του Πλοίου για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

Όλα τα έξοδα των εν λόγω εκτιμήσεων θα καταβάλλονται από την Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή.

ιστ) Η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής υποχρεούνται να ανοίξουν και τηρούν στην Τράπεζα λογαριασμό / ους στον / στους οποίο / ους θα πιστώνονται οι εκχωρημένοι στην Τράπεζα ναύλοι και γενικά τα έσοδα του Πλοίου [earnings account(s)].

ιζ) Η Δανειζόμενη υποχρεούται να ανοίξει και τηρεί στην Τράπεζα Λογαριασμό Παρακρατήσεως (Retention Account) τον οποίο θα ενεχυριάσει υπέρ της Τράπεζας σε εξασφάλιση των απαιτήσεών της και στον οποίο η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής υποχρεούνται να καταθέτουν επί μηνιαίας βάσεως :

(α) ένα ποσό που θ' αντιστοιχεί στο 1/3 του ποσού της εκάστοτε επομένης οφειλομένης δόσεως αποπληρωμής του Δανείου και (β) ένα ποσό, που θα αντιστοιχεί σε κλάσμα του ποσού των τόκων επί του εκάστοτε ανεξόφλητου υπολοίπου της τρεχούσης εκάστοτε περιόδου εκτοκισμού, του οποίου ο αριθμητής θα είναι ο αριθμός 1 και ο παρονομαστής θα ισούται με τον αριθμό των μηνών της εκάστοτε τρέχουσας περιόδου εκτοκισμού. Η πρώτη κατάθεση ποσού που θα αντιστοιχεί στα προαναφερθέντα κλάσματα θα πραγματοποιηθεί ένα μήνα μετά την ημερομηνία χορήγησης του ποσού του Δανείου κατά τα κατ' άρθρο 4.01 οριζόμενα.

Προς περαιτέρω διασφάλιση της ομαλής κίνησης του παραπάνω λογαριασμού, η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής εξουσιοδοτούν δια της παρούσης ανέκκλητα και ανεπιφύλακτα την Τράπεζα να αναλαμβάνει οποτεδήποτε, από τους ανωτέρω (υπό ιστ) λογαριασμούς (earnings accounts) και / ή από οποιοδήποτε άλλο λογαριασμό της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή και / ή παρακρατεί από εμβάσματα υπέρ της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή τα απαιτούμενα ποσά, σε εκπλήρωση της προαναφερθείσας υποχρεώσεως της Δανειζόμενης και του Εγγυητή και να τα πιστώνει στο Λογαριασμό Παρακρατήσεως. Μέχρι την επέλευση κάποιου γεγονότος υπερημερίας και / ή καταγγελίας της παρούσας συμβάσεως δανείου, όλα τα ποσά που θα πιστώνονται, κατά τα προαναφερθέντα, στον ανωτέρω Λογαριασμό Παρακρατήσεως μετά των τυχόν τόκων τους, θα αναλαμβάνονται από την Τράπεζα κατά την ημερομηνία λήξεως εκάστης δόσεως και / ή τόκων του Δανείου και θα φέρονται σε πίστωση της Οφειλής.

Μετά από την επέλευση γεγονότος υπερημερίας και / ή καταγγελίας της παρούσας συμβάσεως δανείου, η Τράπεζα θα αναλάβει το τυχόν

εναπομείναν υπόλοιπο του προαναφερθέντος λογαριασμού και θα το πιστώσει στην Οφειλή, κατά τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 12 της παρούσης.

- ιη) Σε περίπτωση που η Τράπεζα συναινέσει, κατά την απόλυτη διακριτική της ευχέρεια, στη σύναψη της κατ' άρθρο 6.01 (β2) σύμβασης μισθώσεως γυμνού πλοίου ή σύμβασης χρονοναύλωσης, η εν λόγω συναίνεση θα τελεί υπό τους όρους που η Τράπεζα, κατά την απόλυτη διακριτική της ευχέρεια θα θέσει προς εξασφάλιση των απαιτήσεών της (ενδεικτικά, υποχρέωση της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή να συνάπτουν με την Τράπεζα πρώτης τάξεως Ειδική Εκχώρηση κάθε τέτοιου χρονοναυλοσυμφώνου ή συμφωνητικού μίσθωσης γυμνού πλοίου καθώς και υποχρέωση να προσκομίζουν αναγνώριση και αποδοχή της ως άνω Ειδικής Εκχώρησης από την εκάστοτε χρονοναυλώτρια / μισθώτρια εταιρεία δεόντως θεωρημένη από συμβολαιογράφο του τόπου της έδρας της ως άνω χρονοναυλώτριας / μισθώτριας στην οποία θα αναφέρεται ρητά ότι ο υπογράφων την εν λόγω αναγνώριση και αποδοχή δεσμεύει με μόνη την υπογραφή του την ως άνω χρονοναυλώτρια / μισθώτρια).
- ιθ) Διενεργούν όλες τις τραπεζικές εργασίες που αφορούν το Πλοίο και διακινούν τους ναύλους και γενικά τα εισοδήματα του Πλοίου, καθώς και τις τυχόν εισπρακτέες ασφαλιστικές αποζημιώσεις μέσω του ..... Καταστήματος της Τράπεζας.
- 6.02 Η Δανειζόμενη και ο Εταιρικός Εγγυητής δηλώνουν ρητά ότι έχουν κοινά επιχειρηματικά και εν γένει οικονομικά συμφέροντα, ελέγχονται από τον Προσωπικό Εγγυητή και ανήκουν στον αυτό Όμιλο Εταιριών.

### **Άρθρο 7**

#### **ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ - ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΑΝΕΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ**

- 7.01 Η Τράπεζα, κατά το χρόνο αναλήψεως του Δανείου, δικαιούται να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση στις κατ' άρθρο 10.01 περιπτώσεις, καθώς και σε περίπτωση :
- α) μη αναλήψεως για οποιονδήποτε λόγο ποσού τινός του Δανείου κατά τα κατ' άρθρο 4.01 οριζόμενα.
- β) αδυναμίας εγκαίρου πραγματοποίησεως του σκοπού του Δανείου.
- γ) παραλείψεως της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή να προσκομίσουν τα κατ' άρθρο 5.01 και 6.01(ιζ) έγγραφα, περί παραχωρήσεως και συστάσεως των εξασφαλίσεων,

δ) διαπιστώσεως οιασδήποτε ουσιώδους, κατά την κρίση της Τράπεζας, ανακρίβειας στα προσκομιζόμενα κατά τα κατ' άρθρο 5.01 έγγραφα και στις κατ' άρθρο 5.03 δηλώσεις.

- 7.02 Στις παραπάνω περιπτώσεις καταγγελίας της συμβάσεως δανείου η Τράπεζα δικαιούται, κατά την κρίση της, να περιορίσει το ποσό του Δανείου στο ήδη αναληφθέν ποσό ή / και να κηρύξει τα ήδη τυχόν αναληφθέντα εκ του Δανείου ποσά ληξιπρόθεσμα και απαιτητά, αξιούσα την εξόφληση τούτων μετά των τόκων και λοιπών υπό άρθρο 13 επιβαρύνσεων.

### **Άρθρο 8**

#### **ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΕΞΟΦΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ**

- 8.01 Η Δανειζόμενη θα εξοφλήσει το Δάνειο εντός τεσσάρων (4) ετών από τη χορήγησή του, δια δέκα έξι (16) διαδοχικών τριμηνιαίων δόσεων εκ των οποίων οι τέσσερις πρώτες (1<sup>η</sup> – 4<sup>η</sup>) θα είναι ποσού Δολ. ΗΠΑ ..... (USD .....) εκάστη και οι υπόλοιπες δώδεκα (5<sup>η</sup> – 16<sup>η</sup>) θα είναι ποσού Δολ. ΗΠΑ ..... (USD .....) εκάστη πλέον μίας εφάπαξ καταβολής ποσού Δολ. ΗΠΑ ..... (USD .....) καταβλητέας μαζί με την τελευταία (16<sup>η</sup>) δόση. Η πρώτη δόση τυγχάνει καταβλητέα τρεις (3) μήνες μετά την ημερομηνία χορήγησης του Δανείου και οι λοιπές δέκα πέντε (15) δόσεις ανά τρίμηνο μετά την καταβολή της εκάστοτε αμέσως προηγούμενης δόσεως.
- 8.02 Η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής θα εξοφλήσουν το Δάνειο πλέον τόκων, τυχόν τόκων υπερημερίας, εξόδων και πάσης εν γένει επιβαρύνσεως με το νόμιμο νόμισμα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (Δολ. ΗΠΑ - USD).

### **Άρθρο 9**

#### **ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑΣ – ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ**

- 9.01 Σε περίπτωση καθυστέρησης πληρωμής εν όλω ή εν μέρει δόσεως τινός του Δανείου και / ή τόκων, η Δανειζόμενη καθίσταται υπερήμερη. Σε αυτή τη περίπτωση η Δανειζόμενη οφείλει στην Τράπεζα επί των καθυστερουμένων εκ κεφαλαίου και τόκων ποσών τόκο υπερημερίας υπολογιζόμενο με ετήσιο επιτόκιο κατά δύο εκατοστιαίες μονάδες (2%) ανώτερο του Δείκτη Αναφοράς και του κατά το άρθρο 3(ii)(α) της παρούσας περιθωρίου επιτοκίου, για εξάμηνες προθεσμιακές καταθέσεις, σε ίδιο νόμισμα ίσου ποσού με το εκάστοτε οφειλόμενο, υπολογιζόμενο από την ημέρα της καθυστέρησης, άνευ ειδοποίησης της Δανειζόμενης. Οι τόκοι υπερημερίας λογίζονται και καταβάλλονται ανά εξάμηνο δηλ. την 30<sup>η</sup> ημέρα του μηνός Ιουνίου και την 31<sup>η</sup> ημέρα του μηνός

Δεκεμβρίου εκάστου έτους και σε περίπτωση μη καταβολής τους προστιθέμενοι στο κεφάλαιο ανατοκίζονται, με το αυτό ως άνω επιτόκιο υπερημερίας, πειραιτέρω ανά εξάμηνο, δηλαδή την 30<sup>η</sup> Ιουνίου και 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου εκάστου έτους και οφείλονται από την ημέρα του λογισμού τους, χωρίς ειδοποίηση της Δανειζόμενης και μέχρις εξοφλήσεως.

- 9.02 Στην περίπτωση αυτή καθώς και στην περίπτωση καθυστέρησης καταβολής των κατ' άρθρο 13.01 επιβαρύνσεων, η Τράπεζα δικαιούται είτε να επιδιώξει την είσπραξη των καθυστερουμένων ποσών, είτε καταγγέλλουσα την παρούσα σύμβαση δανείου και κηρύσσουσα το Δάνειο αμέσως ληξιπρόθεσμο και απαιτητό, να αξιώσει την εξόφληση ολοκλήρου του ανεξόφλητου ποσού του κεφαλαίου μετά των τόκων, τόκων υπερημερίας, τόκων επί τόκων, αμοιβής για την οργάνωση της χρηματοδότησης και λοιπών επιβαρύνσεων.
- 9.03 Ρητά συμφωνείται ότι τα προαναφερθέντα (κατ' άρθρα 9.01 και 9.02 ) θα ισχύουν τόσο μετά από την καταγγελία της παρούσας συμβάσεως δανείου όσο και μετά από την έκδοση δικαστικής απόφασης ή διαταγής πληρωμής επιδικαζουσών τις απαιτήσεις της Τράπεζας από την παρούσα.

#### **Άρθρο 10**

#### **ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΑΝΕΙΟΥ - ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΟΦΕΙΛΗΣ**

- 10.01 Η Τράπεζα δικαιούται να καταγγείλει την παρούσα σύμβαση δανείου και να κηρύξει το Δάνειο αμέσως ληξιπρόθεσμο και απαιτητό, αξιώνοντας την εξόφληση ολοκλήρου του ανεξοφλήτου ποσού κεφαλαίου μετά των τόκων, τόκων υπερημερίας, τόκων επί των τόκων, αμοιβής για την οργάνωση της χρηματοδότησης και λοιπών κατά το άρθρο 13 επιβαρύνσεων, πέραν των περιπτώσεων παράβασης των άρθρων 6, 7, 9 και 11Α και σε περίπτωση :
- α) παραβάσεως οιοδήποτε των όρων και προϋποθέσεων της παρούσης συμβάσεως ή οιοδήποτε όρου των καταρτιστέων, σε σχέση με τις αναφερόμενες στα άρθρα 5.01 6.01(ιζ) και 6.01(ιη) της παρούσας, συμβάσεων εξασφάλισης.
- β) ουσιώδους, κατά την κρίση της Τράπεζας, μείωσης της αξίας ή απώλειας των κατ' άρθρα 5.01 6.01(ιζ) και 6.01(ιη) παρασχεθεισών / παρασχεθησομένων υπέρ της Τράπεζας εξασφαλίσεων.
- γ) επιβαρύνσεως, κατασχέσεως ή σφραγίσεως της περιουσίας της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή.
- δ) παύσεως των πληρωμών, ή υποβολής αιτήσεως πτωχεύσεως κατά της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή ή πτωχεύσεως της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή ή θέσεως αυτών υπό αναγκαστική διαχείριση ή υπαγωγής

αυτών υπό την διοίκηση και διαχείριση των πιστωτών και θέσεως υπό ειδική εκκαθάριση ή υπαγωγής τους σε ανάλογο καθεστώς συλλογικής εκτέλεσης.

ε) απώλειας ή περιορισμού της ικανότητας προς δικαιοπραξία ή της εξουσίας προς διάθεση της περιουσίας της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή ή λύσεως της Δανειζόμενης και / ή του Εταιρικού Εγγυητή ή θανάτου του Προσωπικού Εγγυητή.

στ) μεταβίβασεως της επιχειρήσεως της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή εν όλω ή εν μέρει.

ζ) επελεύσεως οποιουδήποτε γεγονότος υπερημερίας ή ενάρξεως πράξεων εκτέλεσης σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη σύμβαση δανείου και εν γένει σύμβαση χρηματοδότησης, οποιασδήποτε μορφής, της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή ή οποιασδήποτε αμοιβαίων συμφερόντων εταιρίας, με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένης της Τράπεζας.

η) μεταβολής της υφισταμένης σήμερα μετοχικής σύνθεσης και / ή της διοικήσεως (τυπικής και ουσιαστικής) της Δανειζόμενης και / ή του Εταιρικού Εγγυητή και / ή των εταιριών που τυγχάνουν μέτοχοι και / ή διευθυντές της Δανειζόμενης και / ή Εταιρικού Εγγυητή και / ή του Ομίλου Εταιριών στον οποίο η Δανειζόμενη και ο Εταιρικός Εγγυητής μετέχουν χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση της Τράπεζας.

θ) μη αποκαταστάσεως της σχέσεως εξασφαλίσεων προς Οφειλή κατά το άρθρο 6.01(ιε) εντός τριάντα (30) ημερών από της σχετικής ειδοποιήσεως της Τράπεζας.

ι) επελεύσεως δυσμενούς κατά την κρίση της Τράπεζας μεταβολής στην οικονομική κατάσταση και επιχειρηματική λειτουργία της Δανειζόμενης, και / ή του Εταιρικού Εγγυητή και / ή του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουν ή οποιασδήποτε αμοιβαίων οικονομικών συμφερόντων εταιρίας, καθώς και στην οικονομική και περιουσιακή κατάσταση του Προσωπικού Εγγυητή.

ια) Συντηρητικής ή αναγκαστικής κατάσχεσης του Πλοίου ή δήμευσης ή κατακράτησης αυτού και μη άρσης / απελευθέρωσής του εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από της επιβολής των ως άνω.

10.02 Αντίγραφο λογαριασμού ή λογαριασμών (ή μηχανογραφημένες αποτυπώσεις αυτών) ή απόσπασμα από τα βιβλία ή αρχεία της Τράπεζας, ή έγγραφη βεβαίωση αυτής αποτελεί πλήρη απόδειξη, μη υποκείμενη σε αμφισβήτηση, των εκάστοτε απαιτήσεων της Τράπεζας από κεφάλαιο, τόκους, έξοδα και κάθε εν γένει επιβάρυνση σε σχέση με την παρούσα σύμβαση, έναντι παντός υποχρέου. Ρητά συμφωνείται ότι την αυτή αποδεικτική δύναμη έχουν οι καταστάσεις ή αντίστοιχη μηχανογραφημένη απεικόνιση που εκδίδουν οι υπάλληλοι της Τράπεζας, στις οποίες εμφανίζεται η απαίτηση της τελευταίας από τον

εξωλογιστικό προσδιορισμό των τόκων (ανατοκίζομένων ανά εξάμηνο), σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 27 του ν. 2076/1992.

### **Άρθρο 11**

#### **ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΣ**

- 11.01 Η Δανειζόμενη δικαιούται καθ' οιαδήποτε ημερομηνία πληρωμής τόκων ή / και δόσεως του Δανείου, να καταβάλει στην Τράπεζα, πλην των ληξιπροθέσμων οφειλών, μέρος ή το σύνολο του μη ληξιπροθέσμου κεφαλαίου, υπό τον όρο της προ δέκα (10) εργασίμων ημερών εγγράφου ειδοποίησης προς την Τράπεζα (η οποία ειδοποίηση άπαξ και δοθεί τυγχάνει ανέκκλητος), της Δανειζόμενης και του Εγγυητή αναλαμβάνοντων από τούδε την υποχρέωση της ταυτόχρονης καλύψεως οιασδήποτε επιβάρυνσης / δαπάνης της Τράπεζας εκ της τοιαύτης προώρου καταβολής, όπως, ενδεικτικά, της απορρέουσας από τυχόν διαφορά του επιτοκίου, η οποία ήθελε προκύψει από την επανατοποθέτηση στη Διατραπεζική Αγορά Ευρωδολαρίων του Λονδίνου του προκαταβαλλομένου ποσού του Δανείου. Κάθε τοιαύτη προπληρωμή θα είναι τουλάχιστον ίση με ποσό Δολ. ΗΠΑ ..... (.....) ή ακέραια πολλαπλάσια αυτού ή με οποιοδήποτε άλλο ποσό συμφωνηθεί μεταξύ της Δανειζόμενης και της Τράπεζας.
- 11.02 Σε περίπτωση προπληρωμής κατά τη διάρκεια περιόδου για την οποία έχει καθοριστεί σταθερό επιτόκιο η Δανειζόμενη οφείλει να καταβάλει στην Τράπεζα οποιεσδήποτε ζημίες, έξοδα ή άλλου είδους επιβαρύνσεις τυχόν προκύψουν εις βάρος της Τράπεζας εξ αιτίας της καταγγελίας συμβάσεων που η Τράπεζα έχει συνάψει με τρίτα πρόσωπα προς τον σκοπό της αντιστάθμισης του κινδύνου της από την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου στην παρούσα σύμβαση.
- 11.03 Σε περίπτωση καταβολής μέρους του μη ληξιπρόθεσμου κεφαλαίου, η Τράπεζα δικαιούται να φέρει την καταβολή αυτή κατ' αρχήν σε εξόφληση εν όλω ή εν μέρει των τελευταίων δόσεων του Δανείου κατ' αντίστροφη σειρά λήξεως αυτών είτε σε ανάλογη (pro-rata) μερική εξόφληση όλων των μη ληξιπρόθεσμων δόσεων του Δανείου, της καταβλητέας ομού μετά της τελευταίας (16<sup>ης</sup>) δόσης του Δανείου εφάπαξ καταβολής θεωρουμένης στην περίπτωση αυτή ως τμήματος της εν λόγω δόσης.

## Άρθρο 11 (Α)

### ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΗ

Στην περίπτωση κατά την οποία το Πλοίο καταστεί Ολική Απώλεια (η έννοια της οποίας ορίζεται κατωτέρω) ή υποστεί ζημία ή εμπλακεί σε περιστατικό που, κατά την απόλυτη διακριτική ευχέρεια της Τράπεζας, δύναται να καταστήσει το Πλοίο Ολική Απώλεια, η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής υποχρεούνται να προπληρώσουν την Οφειλή είτε εκατόν ογδόντα ημέρες (180) ημέρες αφότου το Πλοίο κατέστη Ολική Απώλεια είτε κατά την ημερομηνία κατά την οποία το ασφάλισμα σε σχέση με την Ολική Απώλεια ή η αποζημίωση λόγω επιτάξεως του Πλοίου καταβληθεί στη Δανειζόμενη και / ή στον Εταιρικό Εγγυητή (ή στην Τράπεζα, ως εκδοχέα των απαιτήσεων της Δανειζόμενης σύμφωνα με την παρασχεθισομένη Γενική Εκχώρηση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων του Πλοίου, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 5 της παρούσας), οποιοδήποτε εκ των δύο συμβεί νωρίτερα.

«Ολική Απώλεια» σημαίνει :

- ι) την πραγματική ή τεκμαρτή, διευθετηθείσα ή συμβιβασθείσα ολική απώλεια του Πλοίου ή
- ιι) την επίταξη κατά κυριότητα ή άλλη αναγκαστική απόκτηση του Πλοίου, πλην της επιτάξεως έναντι μισθώματος,
- ιιι) την κατάληψη, σύλληψη, κατάσχεση, κατακράτηση ή δήμευση του Πλοίου από οποιαδήποτε Κυβέρνηση ή από οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί ή εμφανίζεται ή προτίθεται να ενεργεί για λογαριασμό οποιασδήποτε Κυβέρνησης (εκτός αν το Πλοίο ελευθερωθεί από τέτοια κατάληψη, σύλληψη, κατάσχεση, κατακράτηση ή δήμευση εντός ενός μηνός από τη στιγμή που έλαβε χώρα).

Για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, Ολική Απώλεια του Πλοίου θα θεωρείται ότι έχει επέλθει :

- (1) στην περίπτωση πραγματικής ολικής απώλειας του Πλοίου, την ημερομηνία που το Πλοίο απωλέσθη ή, αν η ημερομηνία αυτή δεν είναι γνωστή, την τελευταία ημερομηνία κατά την οποία το Πλοίο αναφέρθηκε ότι βρισκόταν σε καλή κατάσταση,
- (2) στην περίπτωση τεκμαρτής ολικής απώλειας του Πλοίου, την ημερομηνία που δόθηκε στους ασφαλιστές του Πλοίου δήλωση εγκατάλειψης του Πλοίου, υπό την προϋπόθεση όμως ότι οι ασφαλιστές του Πλοίου αποδέχονται ότι αυτό κατέστη Ολική Απώλεια εντός δέκα τεσσάρων (14) ημερών από την ημερομηνία της ανωτέρω δήλωσης. Αν οι ασφαλιστές δεν αποδεχθούν ότι το Πλοίο κατέστη Ολική Απώλεια εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, αυτή θα θεωρείται ότι έχει επέλθει εντός ενενήντα

(90) ημερών από την ημερομηνία υποβολής της ανωτέρω δήλωσης στους ασφαλιστές ή, αν δήλωση εγκατάλειψης δεν δόθηκε από τη Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή προς τους ασφαλιστές, η Ολική Απώλεια θα θεωρείται ότι έχει επέλθει κατά το χρόνο που συνέβη το γεγονός, το οποίο θα οδηγούσε στο χαρακτηρισμό του Πλοίου ως Ολική Απώλεια.

(3) στην περίπτωση διευθετηθείσας ή συμβιβασθείσας ολικής απώλειας, είτε (α) κατά την ημερομηνία κατά την οποία υπογράφεται από τους ασφαλιστές του Πλοίου δεσμευτική συμφωνία δυνάμει της οποίας αποδέχονται ότι το Πλοίο κατέστη διευθετηθείσα ή συμβιβασθείσα ολική απώλεια, είτε (β) εκατόν ογδόντα (180) ημέρες από το χρονικό σημείο οπότε συνέβη το γεγονός που δύναται να οδηγήσει στο χαρακτηρισμό του Πλοίου ως Ολική Απώλεια, οποιοδήποτε εκ των (α) ή (β) συμβεί νωρίτερα.

(4) στην περίπτωση της αναγκαστικής απόκτησης του Πλοίου, κατά την ημερομηνία κατά την οποία αυτή επήλθε και

(5) στην περίπτωση κατάληψης, σύλληψης, κατάσχεσης ή κατακράτησης ή δήμευσης του Πλοίου (εκτός από την περίπτωση που τα παραπάνω καταλήγουν σε αναγκαστική απόκτηση του Πλοίου), από οποιαδήποτε Κυβέρνηση ή πρόσωπα που ενεργούν ή εμφανίζονται ότι ενεργούν για λογαριασμό οποιασδήποτε Κυβέρνησης, εξ αιτίας των οποίων η Δανειζόμενη στερείται τη νομή του Πλοίου για χρονικό διάστημα άνω των τριάντα (30) ημερών, κατά την ημερομηνία που λήγει το ανωτέρω χρονικό διάστημα των τριάντα (30) ημερών.

## **Άρθρο 12**

### **ΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ - ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ**

12.01 Εκτός αντιθέτου ρητής συμφωνίας, όλες οι εκ μέρους της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή καταβολές θα γίνονται σε εργάσιμη ημέρα, μέχρι την 12:30 μ.μ. (ώρα Ελλάδος) στην ακόλουθη διεύθυνση :

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΤΗΣ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**

..... Κατάστημα ..... - οδός.....αρ. ....  
.....

Η Τράπεζα έχει δικαίωμα να αλλάξει τον τόπο πληρωμής, αφού ειδοποιήσει εγγράφως τη Δανειζόμενη προ 5 εργασίμων ημερών.

12.02 Όλες οι σε εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους από τους όρους της παρούσας πληρωμές υπό της Δανειζόμενης και / ή του Εγγυητή θα γίνονται άνευ συμψηφισμού ή ανταπαιτήσεως και άνευ οιασδήποτε εκπτώσεων.

12.03 Πάσα καταβολή στην Τράπεζα έναντι της Οφειλής καταλογίζεται κατά σειρά :

- α) στα τυχόν γενόμενα δικαστικά έξοδα μετά των τόκων,
- β) στα λοιπά οφειλόμενα έξοδα μετά των τόκων τους,

- γ) στους τόκους υπερημερίας,
- δ) στους λοιπούς τόκους,
- ε) στην αμοιβή για την οργάνωση της χρηματοδότησης και
- στ) στο κεφάλαιο.

12.04 Σε περίπτωση κατά την οποία η πληρωμή δόσεως του Δανείου ή τόκων αυτού συμπέσει σε ημέρα μη εργάσιμη η πληρωμή αυτή θα γίνεται την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα και η σχετική παράταση του χρόνου πληρωμής θα συνυπολογίζεται για την εξεύρεση των τόκων που οφείλονται στο σχετικό ποσό. Ως “εργάσιμη ημέρα” νοείται κάθε ημέρα κατά την οποία οι τράπεζες και οι αγορές συναλλάγματος είναι ανοικτές για συναλλαγές του τύπου που προβλέπεται στην παρούσα σύμβαση, σε κάθε χώρα ή τόπο στον οποίο απαιτείται να γίνει κάποια πληρωμή ή πάσης μορφής δοσοληψία ή να γίνει κάποια πράξη σύμφωνα με την παρούσα, κατά τη συνηθισμένη πρακτική της Τράπεζας.

### **Άρθρο 13**

#### **ΦΟΡΟΙ – ΕΞΟΔΑ**

- 13.01 (α) Φόροι, τέλη χαρτοσήμου και λοιπά τέλη, εισφορές, δικαιώματα ή οιασδήποτε άλλης φύσεως επιβαρύνσεις υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, επιβαλλόμενες επί του κεφαλαίου, των τόκων και προμηθειών του Δανείου ή έχουσες καθ’ οιονδήποτε τρόπο σχέση με την παρούσα σύμβαση, βαρύνουν την Δανειζόμενη, στην οποία και επιρρίπτονται.
- (β) Έξοδα πάσης φύσεως και δη δικαστικά τοιαύτα, έξοδα εγγραφής υποθήκης, εγγραφής προσημειώσεως υποθήκης, ανεξαρτήτως της τροπής ή μη ταύτης σε υποθήκη και εξαλείψεως τούτων, ασφαλίσεων, κατασχέσεων, αναγγελιών και εν γένει αναγκαστικής εκτελέσεως, συμβολαιογραφικά δικαιώματα, καθώς και οιαδήποτε άλλα έξοδα που έγιναν ή θα γίνουν από την Τράπεζα οπωσδήποτε συνεπεία και σε εκτέλεση της παρούσας συμβάσεως και των κατ’ αρθ. 5.01, 6.01(ιζ) και 6.01(η) συμβάσεων εξασφάλισης, βαρύνουν την Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή.
- 13.02 Η Τράπεζα καταβάλλουσα τυχόν, καίτοι δεν υποχρεούται, τα κατ’ άρθρο 13.01 ποσά, θα προσθέτει αυτά στην Οφειλή με τόκο υπολογιζόμενο με το ισχύον κατά το κατ’ άρθρο 3.02 επιτόκιο εφόσον τούτο μπορεί να εφαρμοστεί, ανάλογα με το νόμισμα στο οποίο καταβάλλονται τα έξοδα, (και σε περίπτωση που τα έξοδα κατεβλήθησαν σε ευρώ, με το ανώτατο εκάστοτε ισχύον στην Ελλάδα δικαιοπρακτικό επιτόκιο) από της καταβολής μέχρι της ημερομηνίας της ως άνω κατ’ άρθρα (3) και (8) ορισθείσης για την αμέσως επομένη καταβολή υπό της Δανειζόμενης τόκων ή / και δόσεως (οποιαδήποτε από αυτές επέλθει νωρίτερα), ταύτης υποχρεουμένης όπως, κατά την καταβολή αυτή, αποδώσει στην Τράπεζα

και τα εν λόγω καταβληθέντα ποσά πλέον τόκων. Σε περίπτωση δε καθυστερήσεως, επιφυλασσομένων όλων των δικαιωμάτων της Τράπεζας, θα υποχρεούνται η Δανειζόμενη και / ή ο Εγγυητής από της αυτής ως άνω ημερομηνίας, στην καταβολή τόκου υπερημερίας υπολογιζομένου με το κατά τα κατ' άρθρο 9.01 επιτόκιο, εφόσον τούτο μπορεί να εφαρμοστεί κατά τα ανωτέρω, (και σε περίπτωση που τα έξοδα κατεβλήθησαν σε ευρώ, με το ανώτατο εκάστοτε ισχύον στην Ελλάδα επιτόκιο υπερημερίας).

- 13.03 Η Δανειζόμενη θα καταβάλει στην Τράπεζα σε πρώτη ζήτηση οποιοσδήποτε ζημίες ή έξοδα ή άλλου είδους επιβαρύνσεις προκύψουν σε βάρος της Τράπεζας λόγω του καθορισμού σταθερού επιτοκίου σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο άρθρο 3.02(ii)(β) της παρούσας.

#### **Άρθρο 14**

##### **ΕΓΓΥΗΣΗ**

- 14.01 Ο Εγγυητής εγγυάται ανεπιφυλάκτως προς την Τράπεζα την εμπρόθεσμη και ολοκληρωτική εξόφληση του Δανείου πλέον τόκων, τόκων υπερημερίας, και των κατ' άρθρο 13 επιβαρύνσεων και εξόδων και γενικά της Οφειλής καθώς και την από τη Δανειζόμενη εκπλήρωση όλων των με την παρούσα σύμβαση και τις κατ' αρθ. 5.01, 6.01(ιζ) και 6.01(ιη) συμβάσεις εξασφάλισης αναλαμβανομένων/ αναληφθησομένων υποχρεώσεων ενεχόμενος σε ολόκληρο με αυτήν και ως αυτοφειλέτης.
- 14.02 Ο Εγγυητής ευθύνεται ανεξαρτήτως του νομοτύπου της από τη Δανειζόμενη αναληφθείσας υποχρεώσεως, ιδιαίτερα δε ανεξαρτήτως ελαττωμάτων σχετικά με την εκπροσώπηση αυτής.
- 14.03 Ο Εγγυητής παραιτείται των ενστάσεων διζήσεως και διαιρέσεως, καθώς και του κατ' άρθρο 853 Α.Κ. δικαιώματος να προτείνει κατά της Τράπεζας ενστάσεις της Δανειζόμενης. Επίσης, ο Εγγυητής παραιτείται έναντι της Τράπεζας του δικαιώματος να ασκήσει τα τυχόν εξ αναγωγής δικαιώματά του κατά της Δανειζόμενης, εφ' όσον υφίσταται ανεξόφλητο μέρος της Οφειλής. Ο Εγγυητής παραιτείται έναντι της Τράπεζας του δικαιώματος της υποκαταστάσεώς του στα παρεπόμενα εμπράγματα δικαιώματα αυτής, έστω και αν η Οφειλή εξοφληθεί ολοσχερώς από αυτόν.
- 14.04 Ο Εγγυητής δεν ελευθερώνεται έστω και αν εξ οιοσδήποτε λόγου βαρύνοντος ή μη την Τράπεζα, κατέστη αδύνατη η από τη Δανειζόμενη ικανοποίηση της Τράπεζας ούτε αν η Τράπεζα, εξ οιοσδήποτε λόγου, παραιτήθηκε ασφαλειών υπέρ της απαιτήσεώς της, του Εγγυητή παρέχοντος από τούδε ανεκκλήτως στην Τράπεζα την ανεπιφύλακτη συναίνεσή του όπως αυτή παραιτείται, οποτεδήποτε, των σε εξασφάλιση της Οφειλής υπέρ αυτής ασφαλειών, εμπραγμάτων ή ενοχικών, που ελήφθησαν ή θα ληφθούν στο μέλλον. Τυχόν απόσβεση της

- κυρίας οφειλής άνευ ικανοποίησης της Τραπέζης (άρθρο 864 Α.Κ.) ή τυχόν καθυστέρηση ή αμέλεια σχετικά με την ανάληψη και συνέχιση υπό της Τράπεζας της δικαστικής επιδιώξεως της απαιτήσεώς της (άρθρα 866-868 Α.Κ.) συμφωνείται, ότι δεν αποτελούν λόγο ελευθέρωσης του Εγγυητή.
- 14.05 Κάθε αναγνώριση της Οφειλής, που θα γίνει στο μέλλον εκ μέρους της Δανειζόμενης υποχρεώνει και τον Εγγυητή και αντιστρόφως και κάθε αναγνώριση της Οφειλής που θα γίνει εκ μέρους οποιουδήποτε των Εγγυητών υποχρεώνει και τον έτερο.
- 14.06 Όπου στην παρούσα σύμβαση αναφέρεται η λέξη “Εγγυητής” νοείται έκαστος των υπό 3(α) και (β) συμβληθέντων ως εγγυητών, ευθυνόμενος αλληλεγγύως και εις ολόκληρον μετά του ετέρου και της Δανειζόμενης και ως αυτοφειλέτης.
- 14.07 Ο Προσωπικός Εγγυητής δύναται να απαλλαγεί από την εγγυήσή του όταν η Οφειλή διαμορφωθεί σε ποσό Δολ. ΗΠΑ .....(USD .....) υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα έχει επέλθει μέχρι εκείνη τη στιγμή κανένα γεγονός υπερημερίας.

### **Άρθρο 15**

#### **ΛΟΙΠΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ**

- 15.01 Η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής δηλώνουν ότι ενημερώθηκαν από τον Υπεύθυνο Επεξεργασίας Επωνυμία Δανείστριας Τράπεζας και παρέχουν την συγκατάθεσή τους ειδικώς και ελευθέρως για την εκ μέρους της Τράπεζας συλλογή, τήρηση σε (ηλεκτρονικό ή μη) αρχείο και επεξεργασία σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2472/1997 των προσωπικών δεδομένων τους, τα οποία οι ίδιοι δηλώνουν στην παρούσα, για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης και της συναλλακτικής σχέσης τους με την Τράπεζα. Επίσης, η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής δηλώνουν ότι ενημερώθηκαν ότι, μετά από εξακρίβωση της ταυτότητάς τους, σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 του Ν. 2472/1997 έχουν δικαίωμα πρόσβασης και αντίρρησης σχετικά με τα προσωπικά δεδομένα που τους αφορούν και τα οποία αποτελούν αντικείμενο επεξεργασίας, καθώς και ότι σχετικό αίτημά τους θα πρέπει να απευθύνεται εγγράφως προς: Την Επωνυμία Δανείστριας Τράπεζας οδός ....., Πόλη ....., Τηλ. .... Τέλος, αναλαμβάνουν την υποχρέωση να ενημερώνουν εγκαίρως την Τράπεζα για τυχόν μεταβολή των παραπάνω προσωπικών δεδομένων τους.
- 15.02 Η παροχή συναινέσεως ή αδείας προς τη Δανειζόμενη ή τον Εγγυητή να πράξει ή παραλείψει κάτι κατά παρέκκλιση των διαλαμβανομένων στην παρούσα σύμβαση, καθώς και η επίδειξη ανοχής από την Τράπεζα σε καμιά περίπτωση δύναται να προβληθούν κατ’ αυτής ή να θεμελιώσουν δικαίωμα της

- Δανειζόμενης ή του Εγγυητή για το μέλλον, ούτε να ερμηνευθούν ως παραίτηση της Τράπεζας από οποιοδήποτε δικαίωμά της.
- 15.03 Όλοι οι όροι της παρούσας, τους οποίους οι συμβαλλόμενοι συνομολογούν και συναποδέχονται ως ουσιώδεις τροποποιούνται μόνο ρητώς και εγγράφως και ο έγγραφος τύπος είναι συστατικός, τυχόν δε τροποποίηση θα ισχύει από την στιγμή που θα περιβληθεί τον έγγραφο τύπο.
- 15.04 Όλοι οι λογιστικοί και εμπορικοί όροι, που περιλαμβάνονται στην παρούσα θα ερμηνεύονται σύμφωνα με την τραπεζική και λογιστική πρακτική του χρόνου υπογραφής της παρούσας συμβάσεως.
- 15.05 Οι τίτλοι των άρθρων της παρούσας έχουν τεθεί για διευκόλυνση μόνον και δεν θα λαμβάνονται υπόψη κατά την ερμηνεία της παρούσας συμβάσεως.
- 15.06 Σε περίπτωση εξαφάνισης ή αντικατάστασης του προβλεπόμενου από την παρούσα σύμβαση Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι ως δείκτης αναφοράς θα ισχύει εκείνος που θα αντικαταστήσει τον δείκτη που έχει συμφωνηθεί.

## **Άρθρο 16**

### **ΕΚΧΩΡΗΣΗ**

- 16.01 Συμφωνείται ρητά ότι η παρούσα σύμβαση (τόσο ως σύνολο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων όσο και ως προς καθένα από αυτά), ως εκ της φύσεώς της είναι ανεκχώρητη από τη Δανειζόμενη και / ή τον Εγγυητή σε οποιονδήποτε τρίτο και για οποιαδήποτε αιτία.
- 16.02 Η Τράπεζα δύναται οποτεδήποτε να μεταβιβάσει, εν όλω ή εν μέρει τα δικαιώματά της από την παρούσα σύμβαση και τις κατ' άρθρα 5.01, 6.01(ιζ) και 6.01(ιη) συμβάσεις εξασφάλισης σε οποιαδήποτε τράπεζα ή χρηματοδοτικό οργανισμό (στο εξής «ο διάδοχος»). Στην περίπτωση αυτή ισχύουν τα ακόλουθα :
- α) Η Τράπεζα δύναται να δώσει στον πιθανό διάδοχό της, πριν και μετά από οποιαδήποτε μεταβίβαση, στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τη Δανειζόμενη και τον Εγγυητή. Οι πληροφορίες αυτές θα είναι εμπιστευτικές.
- β) Η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής, όταν τους ζητηθεί από την Τράπεζα, υποχρεούνται να παρέχουν όλα τα έγγραφα και να ενεργήσουν κάθε τι που θεωρείται απαραίτητο, προκειμένου να αποκτήσει η τοιαύτη μεταβίβαση πλήρη ισχύ, συμπεριλαμβανομένης της τυχόν επαναλήψεως των εμπραγμάτων και ενοχικών εξασφαλίσεων, χωρίς σε κάθε περίπτωση να επιβαρύνονται με έξοδα για τις ενέργειες αυτές.
- γ) Η τοιαύτη μεταβίβαση δεν θα επηρεάσει στο ελάχιστο τις υποχρεώσεις της Δανειζόμενης και του Εγγυητή, οι οποίοι από τώρα

αποδέχονται και αναγνωρίζουν την τιοαύτη μεταβίβαση ως έγκυρη και ισχυρή.

Μετά από την νόμιμη ολοκλήρωση της τυχόν γενησομένης, κατά τα προαναφερθέντα, μεταβιβάσεως, ο διάδοχος θεωρείται ότι έχει τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις (στην έκταση που αυτά μεταβιβάζονται) με την μεταβιβάζουσα Τράπεζα, σαν να είχε συμβληθεί εξ αρχής στην παρούσα σύμβαση και είχε ονομαστεί σε αυτήν «Τράπεζα».

- 16.03 Στην σύμβαση μεταβιβάσεως και αποκλειστικά και μόνον για την ρύθμιση των σχέσεων μεταβιβάζοντος-διαδόχου μπορεί να τεθεί ρήτρα δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου, διαφορετική από εκείνη που διέπει την παρούσα σύμβαση.

### **Άρθρο 17**

#### **ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ**

- 17.01 Η παρούσα σύμβαση διέπεται από το ..... Δίκαιο, ίδια δε από το ν.δ. .... «περί ειδικών διατάξεων επί Ανωνύμων Εταιριών».
- 17.02 Πάσα εκ της παρούσης συμβάσεως διαφορά μεταξύ των συμβαλλομένων μερών υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ..... Δικαστηρίων και δη των αρμοδίων δικαστηρίων του Πειραιά.

### **Άρθρο 18**

#### **ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΛΗΤΟΥ**

- 18.01 Η Δανειζόμενη και ο Εγγυητής δηλώνουν ότι διορίζουν και καθιστούν δια της παρούσας συμβάσεως αντίκλητό τους τον κ. ...., δικηγόρο, κάτοικο ....., οδός ..... αρ. ..., στον οποίο θα κοινοποιείται κάθε σχετικό με την παρούσα σύμβαση έγγραφο ή δικόγραφο απευθυνόμενο σε αυτούς ή στρεφόμενο κατ' αυτών.

Πειραιάς, .....

**ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ**

**Για την  
ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ**

**Η ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗ  
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ**

**ΟΙ ΕΓΓΥΗΤΕΣ**

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΓΓΥΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ .**

**ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΓΓΥΗΤΗ**

**Γ) Υπόδειγμα ειδοποίησης για την ημερομηνία εκταμίευσης (Notice of Draw Down)**

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α**

**ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΗΣ ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ  
ΕΓΓΥΗΤΗ**

**ΠΡΟΣ ΤΗΝ  
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΔΑΝΕΙΣΤΡΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ**

Πειραιάς, .....

Κύριοι,

**Δάνειο ποσού Δολ. ΗΠΑ ..... (“το Δάνειο”)**

**Σύμβαση Δανείου Σ/.../.....2... (“η Σύμβαση Δανείου”)**

Αναφερόμαστε στην παραπάνω Σύμβαση Δανείου και σύμφωνα με το άρθρο 4.01 αυτής, σας γνωρίζουμε ανέκκλητα με την παρούσα ότι την .....2... επιθυμούμε να προβούμε σε ανάληψη του συνόλου του ποσού του Δανείου, το οποίο παρακαλούμε να εμβάσετε / πιστώσετε ως εξής:

.....  
.....

Για την πρώτη Περίοδο Εκτοκισμού επιλέγουμε με την παρούσα την εφαρμογή Δείκτη Αναφοράς Επιτοκίου για ..... προθεσμιακές καταθέσεις. Επιλέγουμε με την παρούσα την εφαρμογή σταθερού επιτοκίου για διάστημα ..... και παρακαλούμε να αποδεχτείτε το ανωτέρω αίτημά μας για εφαρμογή σταθερού επιτοκίου και να μας ενημερώσετε για το ύψος αυτού.  
**[διαγραφή ανάλογα την περίπτωση].**

Επίσης με την παρούσα δηλώνουμε υπεύθυνα ότι, από την ημέρα αποδοχής της από .././2... επιστολής χρηματοδοτήσεως της Τραπέζης, δεν έχει σημειωθεί δυσμενής μεταβολή στην οικονομική κατάσταση τόσο τη δική μας όσο και του Ομίλου Εταιριών στον οποίο μετέχουμε, ούτε έχει συμβεί οιοδήποτε γεγονός κατά παράβαση των όρων της Σύμβασης Δανείου και Εγγυήσεως που να επηρεάζει, καθοιονδήποτε τρόπο, τη συμμόρφωσή μας προς τους όρους και τις προϋποθέσεις της παραπάνω Σύμβασης Δανείου ή την εκπλήρωση των σχετικών υποχρεώσεών μας, όλες δε οι δηλώσεις και διαβεβαιώσεις που περιλαμβάνονται στην ως άνω Σύμβαση Δανείου και Εγγυήσεως τυγχάνουν αληθείς και ακριβείς.

**Με τιμή**

**Η Δανειζόμενη**

**Οι Εγγυητές**

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

### **Βασικά σημεία ενός ναυτιλιακού δανείου**

#### **Αποπληρωμή ναυτιλιακών δανείων**

#### **Παράδειγμα 1**

Αποπληρωμή με ισόποσες εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες δόσεις και πληρωμή balloon.

Έστω δάνειο ποσού \$ 11.250.000 για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 75% ενός πλοίου αξίας \$ 15.000.000 ηλικίας 10 ετών, διάρκειας έξι ετών, με πληρωμή balloon \$ 1.800.000 ( $11.250.000 * 16\%$ ) αποπληρωτέο με :

α) ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις. Η κάθε δόση θα είναι ποσού \$787.500  $\{(\$11.250.000 - \$1.800.000) / (6 \text{ χρόνια} * 2 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο})\}$ , πλέον της πληρωμής balloon ποσού \$ 1.800.000.

β) Τριμηνιαίες δόσεις τότε κάθε δόση θα είναι ποσού \$393.750  $\{(\$11.250.000 - \$1.800.000) / (6 \text{ χρόνια} * 4 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο})\}$ .

Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1).

Προϋπόθεση των ανωτέρω αποτελεί το γεγονός ότι η χρηματοροή του υπό χρηματοδότηση πλοίου επιτρέπει την κατά τα ανωτέρω αποπληρωμή του δανείου.

Με δεδομένο ότι το πλοίο στη λήξη του δανείου θα είναι δέκα έξι ετών, η πληρωμή balloon μπορεί να πραγματοποιηθεί και σαν ένα νέο δάνειο διάρκειας μέχρι τεσσάρων ετών {δεδομένου ότι το επιτρέπει η ηλικία του χρηματοδοτούμενου πλοίου ( $16 \text{ χρόνια} + 4 \text{ χρόνια} = 20 \text{ χρόνια}$ ) με ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$225.000 ( $\$1.800.000 / 4 \text{ χρόνια} * 2 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο}$ ) ή ισόποσες τριμηνιαίες δόσεις ποσού \$112.500 ( $\$1.800.000 / 4 \text{ χρόνια} * 4 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο}$ ).

Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1).

## Παράδειγμα 2

Αποπληρωμή με επιταχυνόμενες δόσεις στην αρχή (μεγαλύτερου ποσού) και ισόποσες εξαμηνιαίες ή τριμηνιαίες στη συνέχεια και πληρωμής balloon (αφορά χρηματοδότηση σε υψηλά επίπεδα αγορών ή το υπό χρηματοδότηση πλοίο είναι χρονοναυλωμένο τουλάχιστον για ένα χρόνο).

Έστω ότι έχουμε τα πιο πάνω δεδομένα δηλαδή δάνειο ποσού \$ 11.250.000 για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 75% ενός πλοίου αξίας \$ 15.000.000 ηλικίας 10 ετών, διάρκειας έξι ετών, με πληρωμή balloon \$ 1.800.000 ( $11.250.000 * 16\%$ ). Η τράπεζα θέλει μετά την πληρωμή των δόσεων του πρώτου χρόνου το υπόλοιπο του δανείου να διαμορφωθεί σε 60% της αξίας του ενυπόθηκου πλοίου (θεωρώντας ότι η αξία του πλοίου θα παραμείνει η ίδια, δηλ. \$15.000.000) αποπληρωτέο με :

α) Εξαμηνιαίες δόσεις. Υπολογίζουμε το ποσό του δανείου που θα πρέπει να υφίσταται μετά την πληρωμή των δόσεων του πρώτου χρόνου. Δηλαδή 60% της αξίας του πλοίου ήτοι \$ 9.000.000 ( $60\% * \$15.000.000$ ). Επομένως κατά τον πρώτο χρόνο θα πρέπει να αποπληρωθεί ποσό \$ 2.250.000, δηλαδή κάθε δόση θα είναι ποσού \$1.125.000 ( $\$2.250.000 / 2$  δόσεις). Οι επόμενες δέκα δόσεις θα είναι ποσού \$ 720.000  $\{(\$9.000.000 - \$1.800.000) / (5 \text{ χρόνια} * 2 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο})$  πλέον της πληρωμής balloon ποσού \$ 1.800.000.

β) Τριμηνιαίες δόσεις. Υπολογίζουμε το ποσό του δανείου που θα πρέπει να υφίσταται μετά την πληρωμή των δόσεων του πρώτου χρόνου. Δηλαδή 60% της αξίας του πλοίου ήτοι \$ 9.000.000 ( $60\% * \$15.000.000$ ). Επομένως κατά τον πρώτο χρόνο θα πρέπει να αποπληρωθεί ποσό \$ 2.250.000 δηλαδή κάθε δόση θα είναι ποσού \$562.500 ( $\$2.250.000 / 4$  δόσεις). Οι επόμενες είκοσι δόσεις θα είναι ποσού \$ 360.000  $\{(\$9.000.000 - \$1.800.000) / (5 \text{ χρόνια} * 4 \text{ δόσεις} / \text{χρόνο})$  πλέον της πληρωμής balloon ποσού \$ 1.800.000.

Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων και στις 2 περιπτώσεις όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1).

Προϋπόθεση και πάλι όλων των ανωτέρω αποτελεί το γεγονός ότι η χρηματοροή του υπό χρηματοδότηση πλοίου επιτρέπει την κατά τα ανωτέρω πληρωμή του δανείου, ιδιαίτερα τις αποπληρωμές του πρώτου χρόνου οι οποίες είναι σημαντικά μεγαλύτερες από αυτές των υπόλοιπων χρόνων.

Με δεδομένο ότι το πλοίο στη λήξη του δανείου θα είναι δέκα έξι ετών, η πληρωμή balloon μπορεί να πραγματοποιηθεί και σαν ένα νέο δάνειο διάρκειας μέχρι τεσσάρων ετών όπως πιο πάνω.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

### **Ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη ναυτιλιακή αγορά**

#### **Παράδειγμα :**

Προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι τράπεζες πρέπει να χορηγούν δάνεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία σε ανερχόμενες ναυτιλιακές αγορές στις οποίες παρατηρείται μεγάλη αύξηση των ναύλων καθώς και των αξιών των πλοίων παραθέτω σχετικό παράδειγμα.

#### **Περίπτωση Α΄**

Τον Ιανουάριο 2003 η τράπεζα Α χορήγησε δάνειο ποσού \$10.500.000 για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 70% του κόστους αγοράς ενός πλοίου Handymax, ηλικίας 5 ετών, το οποίο κόστος ανέρχονταν σε \$15.000.000 ( $\$15.000.000 * 70\% = \$10.500.000$ ). Η διάρκεια του δανείου ήταν 10 έτη και αποπληρώνονταν με 20 ισόποσες εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$525.000 εκάστη ( $\$10.500.000 / 20 = \$525.000$ ), επιτόκιο libor πλέον περιθωρίου επιτοκίου 1,50% και αμοιβή οργάνωσης 0,50% επί του ποσού του δανείου ήτοι \$52.500 ( $\$10.500.000 * 0,50\% = \$52.500$ ). Η ρήτρα αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου (Hull - to - debt ratio ή minimum value clause ή top up clause) είχε καθοριστεί σε 130 : 100. Το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για 3 χρόνια με ημερήσιο ναύλο \$11.000 και για 350 ημέρες εκμετάλλευσης το χρόνο. Τα ως άνω δεδομένα παρατίθενται συνοπτικά στον κατωτέρω πίνακα.

### ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α' (δεδομένα δανείου Ιανουαρίου 2003)

Πλοίο Handymax 5 ετών αξίας	\$15.000.000
Δάνειο (ποσοστό χρηματοδότησης 70%)	\$10.500.000
Αποπληρωμή σε 10 χρόνια ήτοι μέχρι το 15 <sup>ο</sup> έτος ηλικίας (5 + 10)	Με 20 ισόποσες βμηνιαίες δόσεις ποσού \$525.000 εκάστη ήτοι ετήσια αποπληρωμή \$1.050.000. (\$525.000 * 2).
Υπόλοιπο δανείου στο τέλος του 3 <sup>ου</sup> έτους	\$7.350.000 {\$10.500.000 - (\$1.050.000 * 3)}
Τιμολόγηση	Επιτόκιο libor πλέον περιθωρίου επιτοκίου 1,50% και αμοιβή οργάνωσης 0,50% ήτοι \$52.500 (\$10.500.000 * 0,50% = \$52.500)
Αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου	130 : 100
Χρονοναύλωση 3 ετών με 350 μέρες το χρόνο	\$11.000 ημερησίως ήτοι \$3.850.000 ανά έτος (\$11.000 * 350)

### Περίπτωση Β'

Τον Ιανουάριο 2004 η τράπεζα Α χορήγησε δάνειο ποσού \$15.050.000 για τη χρηματοδότηση σε ποσοστό 70% του κόστους αγοράς ενός πλοίου Handymax, ηλικίας 6 ετών (παρόμοιο με αυτό που χρηματοδότησε τον Ιανουάριο 2003), το οποίο κόστος ανέρχονταν σε \$21.500.000 ( $\$21.500.000 * 70\% = \$15.050.000$ ). Η διάρκεια του δανείου ήταν 9 έτη και αποπληρώνονταν με 18 εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.925.000 οι πρώτες τέσσερις και ποσού \$525.000 εκάστη οι υπόλοιπες δεκατέσσερις  $\{(\$1.925.000 * 4) + (\$525.000 * 14)\}$ , επιτόκιο libor πλέον περιθωρίου επιτοκίου 1,50% και αμοιβή οργάνωσης 0,50% επί του ποσού του δανείου ήτοι \$75.250 ( $\$15.050.000 * 0,50\% = \$75.250$ ). Η ρήτρα αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου (Hull - to - debt ratio ή minimum value clause ή top up clause) είχε καθοριστεί σε 130 : 100. Το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για 2 χρόνια με ημερήσιο ναύλο \$19.750 και για 340 ημέρες εκμετάλλευσης το χρόνο.

Τα ως άνω δεδομένα παρατίθενται συνοπτικά στον κατωτέρω πίνακα.

**ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β' (δεδομένα δανείου Ιανουαρίου 2004)**

Handymax 6 ετών αξίας	\$21.500.000
Δάνειο (ποσοστό χρηματοδότησης 70%)	\$15.050.000 (δηλαδή \$ 4,55 εκ. επιπλέον από αυτό της περίπτωσης Α')
Αποπληρωμή σε 9 χρόνια ήτοι μέχρι το 15 <sup>ο</sup> έτος ηλικίας (6 + 9)	Με 18 εξαμηνιαίες δόσεις ποσού \$1.925.000 οι πρώτες τέσσερις και ποσού \$525.000 εκάστη οι υπόλοιπες δεκατέσσερις $\{(\$1.925.000 * 4) + (\$525.000 * 14)\}$
Υπόλοιπο δανείου στο τέλος του 2 <sup>ου</sup> έτους	\$7.350.000 $\{\$15.050.000 - (\$1.925.000 * 4)\}$
Τιμολόγηση	Επιτόκιο libor πλέον περιθωρίου επιτοκίου 1,50% και αμοιβή οργάνωσης 0,50% ήτοι \$75.250 $(\$15.050.000 * 0,50\% = \$75.250)$
Αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου	130 : 100
Χρονοναύλωση 2 ετών με 340 μέρες το χρόνο	\$19.750 ημερησίως ήτοι \$6.715.000 ανά έτος $(\$19.750 * 340)$

Εξετάζοντας τις περιπτώσεις Α' και Β' διαπιστώνουμε ότι η αξία του συγκεκριμένου πλοίου διαμορφώθηκε σε \$21.500.000 το 2004 από \$15.000.000 το 2003 ήτοι \$6.500.000 περισσότερα από την αξία που είχε το 2003  $(\$21.500.000 - \$15.000.000)$  δηλαδή αύξηση σε ποσοστό 43%  $\{(\$6.500.000 / \$15.000.000) * 100\}$ .

Ως εκ τούτου και η ίδια συμμετοχή του πλοιοκτήτη στην επένδυση της περίπτωσης Β', αυξήθηκε { διατηρουμένου σταθερού του ποσοστού χρηματοδότησης και στις δυο περιπτώσεις (70%)}, έναντι αυτής της περίπτωσης Α', κατά \$1.950.000  $\{(\$21.500.000 - \$15.050.000) - (\$15.000.000 - \$10.500.000)\}$ .

Το ποσό του ναύλου (σε ετήσια βάση) του πλοίου της περίπτωσης Β' είναι αυξημένο, έναντι αυτού της περίπτωσης Α' σε ποσοστό 74%  $\{[(\$19.750 * 340) - (\$11.000 * 350)] / [(\$11.000 * 350)] * 100\}$ . Η αύξηση αυτή των ναύλων η οποία για τη διάρκεια του χρονοναυλοσυμφώνου ανέρχεται σε \$5.730.000  $\{(\$19.750 * 340) * 2\} - \{(\$11.000 * 350) * 2\}$  σε συνδυασμό με την εξασφαλισμένη διετή απασχόληση του πλοίου, οδήγησε την τράπεζα στην απόφασή της για τη χορήγηση του δανείου της περίπτωσης Β', με σχεδιασμό της επιταχυνόμενης αποπληρωμής σε τρόπο ώστε το επιπλέον ποσό του δανείου  $(\$15.050.000 - \$10.500.000 = \$4.550.000)$  να εισπράττεται από τις αυξημένες δόσεις με αποτέλεσμα το υπόλοιπο του δανείου στο

τέλος του 2<sup>ου</sup> έτους να είναι το ίδιο με αυτό του δανείου της περίπτωσης Α΄ το οποίο είχε χορηγηθεί σε χαμηλότερα επίπεδα ναυτιλιακών αγορών και για το οποίο είχαν καταβληθεί οι δόσεις 3 ετών.

Τα ως άνω παρατίθενται συνοπτικά στον κατωτέρω πίνακα.

#### Διαφορές μεταξύ των περιπτώσεων Α΄ & Β΄

	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α΄	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β΄	Διαφορά Α΄ – Β΄
Ποσό δανείου	\$10.500.000	\$15.050.000	\$4.550.000
Αξία πλοίου	\$15.000.000	\$21.500.000	\$6.500.000
Ποσό συμμετοχής κάθε επενδυτή στην επένδυση	\$ 4.500.000 (τίμημα αγοράς-δάνειο)	\$ 6.450.000 (τίμημα αγοράς-δάνειο)	\$1.950.000
Ύψος ετήσιου ναύλου	\$3.850.000 (\$11.000 * 350)	\$6.715.000 (\$19.750 * 340)	\$2.865.000
Έσοδα δυο ετών	\$7.700.000 (\$3.850.000 * 2)	\$13.430.000 (\$6.715.000 * 2)	\$5.730.000
Αποπληρωμή (αφορά σε αποπληρωμή 3 ετών για το δάνειο της περίπτωσης Α΄ και 2 ετών για το δάνειο της περίπτωσης Β΄)	\$3.150.000 { \$525.000 * 6 }	\$7.700.000 (\$1.925.000 * 4)	\$4.550.000
Υπόλοιπο Δανείου	\$7.350.000 (\$10.500.000 - \$3.150.000)	\$7.350.000 (\$15.050.000 - \$7.700.000)	-0-

Πηγή : Στατιστικές Clarkson 9/1/2004.

Από το πιο πάνω παράδειγμα παρατηρούμε ότι η επένδυση της περίπτωσης Β΄ είναι πιο ελκυστική από αυτή της περίπτωσης Α΄, παρά τη μεγάλη αύξηση των αξιών των πλοίων και ως εκ τούτου θα ενδιέφερε η χρηματοδότησή της από κάποια τράπεζα.<sup>68</sup> Επομένως οι τράπεζες οι οποίες διαθέτουν εμπειρία είναι σε θέση να χρηματοδοτούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία ακόμα και σε ανερχόμενες ναυτιλιακές αγορές με δεδομένο, ότι είναι σε θέση να αξιολογούν τα εκάστοτε επίπεδα αυτών, να προβλέπουν ενδεχόμενες διακυμάνσεις τους και να σχεδιάζουν τα χορηγούμενα δάνεια με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται σε μεγάλο ποσοστό η αποπληρωμή τους.

Στο δάνειο της περίπτωσης Β΄ αξίζει να εξετάσουμε πως διαμορφώνεται η σχέση αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου. Όπως ήδη αναφέρθηκε αυτή είχε καθορισθεί

<sup>68</sup> Άρθρο του Ted Πετρόπουλου με θέμα : “Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε μια ανερχόμενη αγορά”, στο περιοδικό “ΝΑΥΣ”, σελ.14,15,16 και 17.

σε 130 : 100. Λαμβάνοντας υπόψη τα ως άνω αναφερθέντα και με την προϋπόθεση ότι οι αξία του πλοίου παραμένει σταθερή (\$21.500.000), η εν λόγω σχέση διαμορφώνεται, μετά από ένα χρόνο, σε 192 : 100 ( $\$21.500.000 / \$11.200.000$ ),<sup>69</sup> μετά τις αποπληρωμές και του 2<sup>ου</sup> έτους και με την ως άνω προϋπόθεση, διαμορφώνεται σε 293 : 100 ( $\$21.500.000 / \$7.350.000$ ),<sup>70</sup> ενώ μετά τις αποπληρωμές και του 3<sup>ου</sup> έτους και με την ως άνω προϋπόθεση, διαμορφώνεται σε 341 : 100 ( $\$21.500.000 / \$6.300.000$ ).<sup>71</sup> Παρατηρούμε δηλαδή ότι βελτιώνεται από χρόνο σε χρόνο.

Αν η αξία του πλοίου επανέλθει στα επίπεδα του Ιανουαρίου 2003 και διαμορφωθεί σε \$15.000.000 η σχέση αξία εξασφαλίσεων / υπόλοιπο δανείου διαμορφώνεται, μετά από ένα χρόνο, σε 134 : 100 ( $\$15.000.000 / \$11.200.000$ ),<sup>72</sup> μετά τις αποπληρωμές και του 2<sup>ου</sup> έτους και με την ως άνω προϋπόθεση, διαμορφώνεται σε 204 : 100 ( $\$15.000.000 / \$7.350.000$ ),<sup>73</sup> ενώ μετά τις αποπληρωμές και του 3<sup>ου</sup> έτους και με την ως άνω προϋπόθεση, διαμορφώνεται σε 238 : 100 ( $\$15.000.000 / \$6.300.000$ ).<sup>74</sup> Παρατηρούμε δηλαδή ότι ακόμα και αν η αξία του εν λόγω πλοίου επανέλθει (μειωθεί) στα επίπεδα του Ιανουαρίου 2003 εξακολουθεί να βελτιώνεται από χρόνο σε χρόνο αν και σε μικρότερο βαθμό.

Άρα συνολικά μπορούμε να πούμε ότι η απόφαση της συγκεκριμένης τράπεζας για τη χορήγηση του δανείου της περίπτωσης Β΄ ήταν σωστή.

---

<sup>69</sup>  $\$15.050.000$  (αρχικό ποσό δανείου) - 3.850.000 (2 δόσεις \* \$1.925.000).

<sup>70</sup>  $\$15.050.000$  (αρχικό ποσό δανείου) - 7.700.000 (4 δόσεις \* \$1.925.000).

<sup>71</sup>  $\$15.050.000$  (αρχικό ποσό δανείου) - 8.750.000 {(4 δόσεις \* \$1.925.000) + (2 δόσεις \* 525.000)}.

<sup>72</sup> Ως άνω υποσημείωση αριθμ. 69.

<sup>73</sup> Ως άνω υποσημείωση αριθμ. 70.

<sup>74</sup>  $\$15.050.000$  (αρχικό ποσό δανείου) - 8.750.000 {(4 δόσεις \* \$1.925.000) + (2 δόσεις \* 525.000)}.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

### Διατήρηση της δανειακής σχέσης και προσπάθειες επίλυσης του προβλήματος

#### A) Επαναπρογραμματισμός ή αναδόμηση υφιστάμενου ναυτιλιακού δανείου

##### Παράδειγμα :

Έστω ότι η τράπεζα πρόκειται να αποφασίσει με τη σύμφωνη γνώμη και του δανειζόμενου, την αναδόμηση ενός υφιστάμενου δανείου αρχικού ποσού \$10.000.000 και υπολοίπου \$5.000.000. Ο χρόνος που απομένει για να εξοφληθεί το υπόλοιπο του δανείου είναι 3 χρόνια με 12 ισόποσες δόσεις ποσού \$250.000  $\{(\$5.000.000 - \$2.000.000) / (3 * 4)$  και την καταβολή μιας πληρωμής balloon ποσού \$2.000.000 (20% του αρχικού ποσού του δανείου). Η καταβολή της επόμενης δόσης προβλέπονταν στις 30/6/2004. Η τιμολόγηση περιλαμβάνει μεταξύ των άλλων και περιθώριο επιτοκίου (spread) 1,5% ετησίως. Η απόφαση της τράπεζας είναι δυνατό να αφορά σε :

- α) Παροχή περιόδου χάριτος.

Στην περίπτωση αυτή είναι δυνατόν να αποφασιστεί η μη πληρωμή των δυο πρώτων δόσεων συνολικού ποσού \$500.000 (2 δόσεις \* \$250.000) και ο επιμερισμός αυτού στις υπόλοιπες 10 δόσεις που απομένουν για την εξόφληση του δανείου. Στην περίπτωση αυτή το ποσό κάθε δόσης διαμορφώνεται σε \$300.000 από \$250.000 ( $\$500.000 / 10$  δόσεις = \$50.000 επιπλέον για κάθε μια από τις υπόλοιπες δόσεις).

Είναι δυνατόν ο επιμερισμός του ποσού των δυο δόσεων να γίνει αναλογικά στις 10 υπόλοιπες δόσεις και στο ποσό της πληρωμής balloon. Άρα ποσό \$300.000 περίπου θα επιμεριστεί στο ποσό κάθε δόσης και ποσό \$200.000 περίπου στην πληρωμή balloon. Το ποσό κάθε δόσης διαμορφώνεται σε \$280.000 από \$250.000 και το ποσό της πληρωμής balloon σε \$2.200.000 από \$2.000.000.

Οποιοσδήποτε και αν είναι ο τρόπος επιμερισμού του συνολικού ποσού των \$500.000 ο δανειζόμενος απαλλάσσεται από την πληρωμή δόσεων για χρονικό διάστημα 6 μηνών , διάστημα κατά το οποίο καταβάλλει μόνο τόκους. Ο επιμερισμός βέβαια, του ποσού των \$500.000 στο συνολικό υπόλοιπο του δανείου εξυπηρετεί περισσότερο τον πελάτη επειδή οι δόσεις διαμορφώνονται σε μικρότερο ποσό. Κατά την περίοδο χάριτος καταβάλλονται μόνο τόκοι οι οποίοι υπολογίζονται όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1. Στη συνέχεια καταβάλλονται τα ποσά των νέων δόσεων και τα ποσά των αναλογούντων τόκων ο υπολογισμός των οποίων (τόκων) έχει όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1. Περίοδος χάριτος δεν πρόκειται να δοθεί από την τράπεζα, στην περίπτωση που η χρηματοροή του χρηματοδοτούμενου πλοίου είναι επαρκής.

- **β) Επιμήκυνση του χρόνου αποπληρωμής.**

Στην περίπτωση αυτή είναι δυνατόν να αποφασιστεί η επιμήκυνση του χρόνου που απομένει για την αποπληρωμή του δανείου. Ο χρόνος που θα επιμηκυνθεί η εξόφληση εξαρτάται κύρια από τον τρόπο απασχόλησης (ελεύθερη αγορά ή χρονοναύλωση) αλλά και από την ηλικία του πλοίου. Έστω ότι η τράπεζα αποφάσισε την επιμήκυνση του χρόνου αποπληρωμής του υπολοίπου του δανείου κατά 2 χρόνια χωρίς να αλλάξει ο χρόνος πληρωμής κάθε δόσης (3 μήνες). Με τον τρόπο αυτό το δάνειο θα αποπληρωθεί πλέον σε 5 χρόνια αντί 3 με 20 τριμηνιαίες δόσεις αντί των 12. Το ποσό κάθε δόσης θα διαμορφωθεί σε \$150.000 αντί \$250.000.

Δηλαδή ο πελάτης είναι υποχρεωμένος στην καταβολή δόσεων μικρότερου ποσού (κατά \$100.000 / δόση).

Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1.

- γ) Επαναδιαπραγμάτευση του επιτοκίου.  
Αφορά συνήθως σε μείωση του εκάστοτε περιθωρίου επιτοκίου (στο παράδειγμα 1,50%) και όχι στο libor καθόσον αυτό (libor) δεν αποτελεί έσοδο για την τράπεζα. Η εν λόγω μείωση απαντάται σπάνια καθόσον η διευκόλυνση είναι μηδαμινή και προϋποθέτει την ύπαρξη συνεργασίας του συγκεκριμένου πελάτη και σε άλλους τομείς τραπεζικών εργασιών. Άρα το ύψος της μείωσης του εκάστοτε περιθωρίου επιτοκίου εκ μέρους της τράπεζας, εξαρτάται από τα έσοδα αυτής από τους άλλους τομείς τραπεζικών εργασιών.  
Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1.
- δ) Ταμειακές διευκολύνσεις με παροχή νέου δανείου για κεφάλαιο κίνησης.  
Στο συγκεκριμένο παράδειγμα και εφόσον ο δανειζόμενος αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα στην αντιμετώπιση των τρεχουσών του αναγκών, η τράπεζα είναι δυνατό να του χορηγήσει ένα δάνειο, το ποσό και η διάρκεια του οποίου εξαρτώνται από τις δυνατότητες αποπληρωμής του και από το ύψος των τρεχουσών υποχρεώσεών του.  
Ο υπολογισμός και η καταβολή τόκων όπως στο παράδειγμα 1, παράρτημα 1.

## **B) Διάλυση ενυπόθηκων πλοίων και αλλαγή του υφισταμένου σχήματος του δανείου.<sup>75</sup>**

Προκειμένου να γίνει αντιληπτό το αποτέλεσμα μιας κατά τ' ανωτέρω ενέργειας της τράπεζας παρατίθεται σχετικό παράδειγμα.

### **Παράδειγμα :**

Δάνειο συνολικού υπολοίπου \$ 5.000.000 (υπόλοιπο δόσεων + τόκοι) το οποίο εξασφαλιζόνταν με Α' προτιμώμενες υποθήκες σε 3 υπερήλικα, μη αποδοτικά πλοία συνολικής αξίας \$ 3.000.000 (αξία διάλυσης). Η υφιστάμενη σχέση κινδύνων (υπόλοιπο δόσεων + τόκοι) / εξασφαλίσεις (αξία διάλυσης των 3 ενυπόθηκων πλοίων) διαμορφώνονταν σε 167% ( $\$5.000.000 / \$3.000.000$ ). Η τράπεζα αντιμετώπιζε την εγγραφή ζημιάς ποσού \$ 2.000.000 [Συνολικό υπόλοιπο δανείου \$ 5.000.000 (υπόλοιπο δόσεων + τόκοι) - αξία εξασφαλίσεων \$ 3.000.000 (αξία διάλυσης των 3 ενυπόθηκων πλοίων)]. Ο πελάτης, μετά από συνεννόηση με την τράπεζα, αποφασίζει τη διάλυση των ήδη ενυπόθηκων, στην τράπεζα, 3 πλοίων του αντί του ποσού των \$ 3.000.000. Στη συνέχεια, προβαίνει στην αγορά 2 νεότερων πλοίων αντί του συνολικού ποσού των \$ 8.000.000, καταβάλλοντας ως ίδια συμμετοχή το ποσό των \$ 2.000.000 καθώς και το τίμημα της διαλύσεως εκ \$3.000.000 και λαμβάνοντας από την τράπεζα, συμπληρωματικό δάνειο ποσού \$3.000.000. Η τράπεζα σαν εξασφάλιση του νέου πλέον δανείου (\$ 8 εκ.) εγγράφει Α' προτιμώμενη υποθήκη στα 2 νεοαγορασθέντα πλοία. Όλα τα πιο πάνω τα παραθέτω συνοπτικά στον πιο κάτω πίνακα.

---

<sup>75</sup> C. Th. Grammenos and E. M. Xilas : "Shipping Investment and Finance", μέρος 3 και 4, International Centre for Shipping Trade and Finance, Academic Year 1995/1996, σελ.12 -14.

### Πίνακας 6.1

Διάλυση ενυπόθηκων μεγάλης ηλικίας, μη αποδοτικών πλοίων και αλλαγή υφισταμένου σχήματος δανεισμού.

Τα ποσά σε εκ.\$

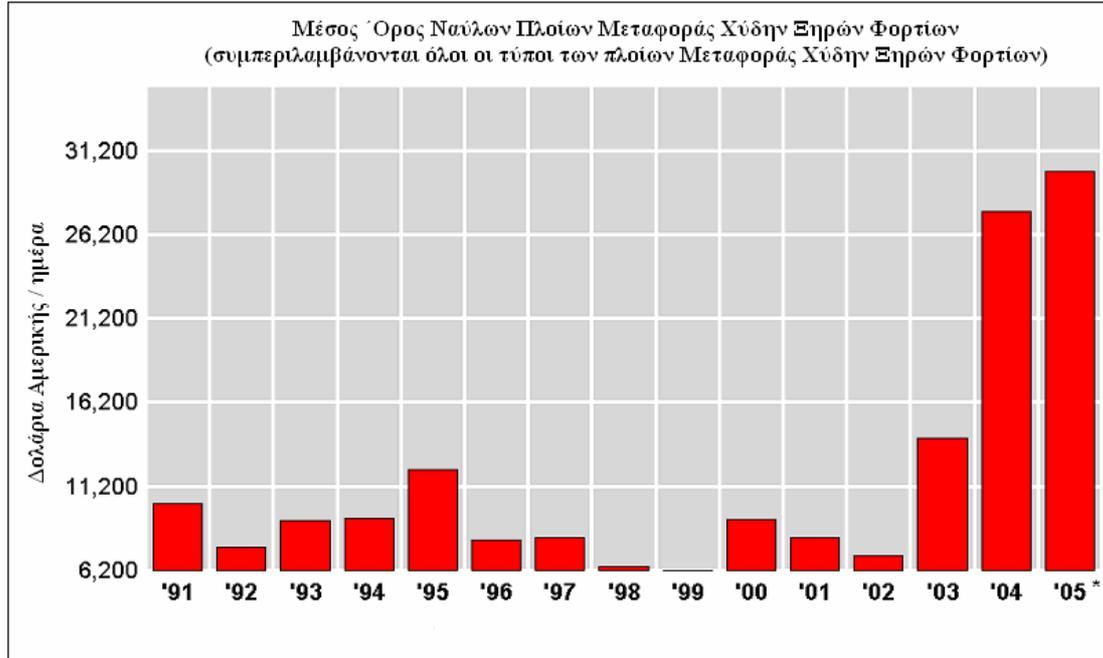
	Υφιστάμενη κατάσταση	Νέα κατάσταση (νέο σχήμα)
Δάνειο	<b>\$5 εκ.</b> (υπόλοιπο δανείου+τόκοι)	<b>\$8 εκ.</b> (υπόλοιπο + τόκοι υφισταμένου δανείου πλέον συμπληρωματικού δανείου ποσού \$ 3 εκ.)
Αξία εξασφαλίσεων δανείου	<b>\$3 εκ.</b> (αξία διάλυσης 3 πλοίων)	<b>\$8 εκ.</b> (αξία αγοράς 2 νέων πλοίων)
Σχέση κινδύνων/εξασφαλίσεων	<b>167%</b> (υπόλοιπο δανείου + τόκοι/ αξία διάλυσης των 3 πλοίων)	<b>100%</b> (συνολικό ποσό νέου δανείου / αξία αγοράς των 2 νέων πλοίων)
Επικείμενη ζημία για την τράπεζα	<b>\$2 εκ.</b>	<b>-0-</b>

Από την εξέταση του παραπάνω πίνακα, προκύπτει ότι η τράπεζα απέφυγε την εγγραφή ζημίας ποσού \$ 2.000.000 και αναμένει την εξυπηρέτηση του νέου δανεισμού από την εκμετάλλευση των 2 νεοαγορασθέντων πλοίων, ο δε πλοιοκτήτης προσδοκά στην εξυπηρέτηση του νέου δανείου με την εκμετάλλευση των πλοίων αυτών.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

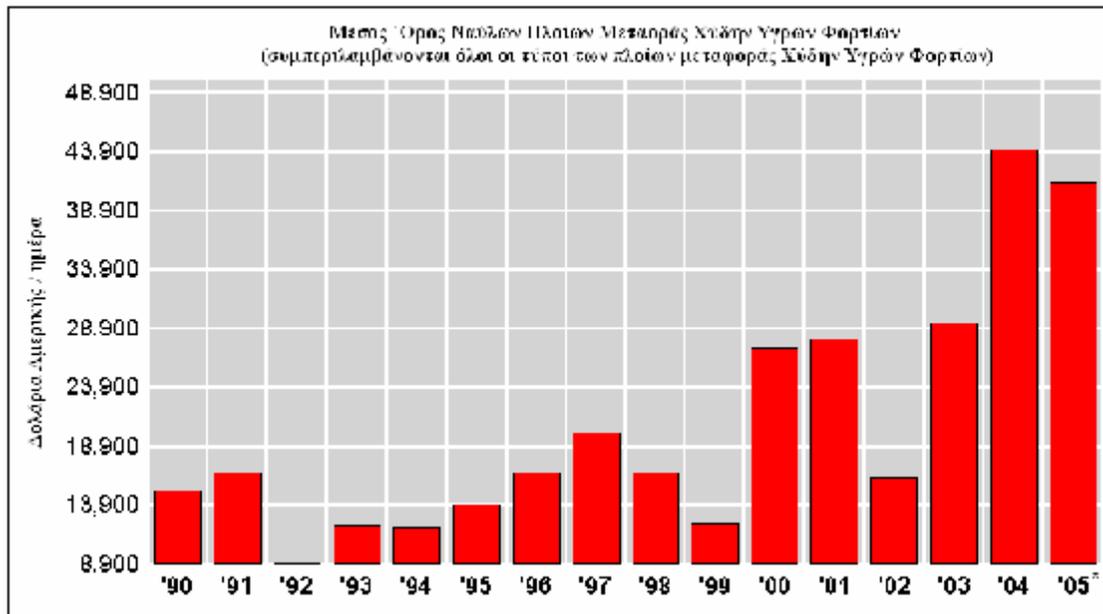
**Επίπεδα Ναυτιλιακών Αγορών όλων των τύπων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων καθώς και χύδην υγρών φορτίων.**

### **A) Μέσος Όρος Ναύλων πλοίων μεταφοράς χύδην Ξηρών Φορτίων**



Πηγή : Clarkson Research Studies. \* Αφορά προβλέψεις.

### **B) Μέσος Όρος Ναύλων πλοίων μεταφοράς χύδην Υγρών Φορτίων**



Πηγή : Clarkson Research Studies. \* Αφορά προβλέψεις.