

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΑΙΑ

**"Το πρόβλημα της πειρατείας στην λειτουργική
διαχείριση της εταιρείας και το οικονομικό
κόστος που προκύπτει"**

Γεώργιος Διονυσάτος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία

Πειραιάς Νοέμβριος 2022

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής

παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνέπειων της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Ναούμ Βασίλειος Χρίστος (Επιβλέπων)
- Λαγούδης Ιωάννης
- Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.»

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου για τις πολύτιμες γνώσεις που μου μετέφεραν και κυρίως τον κ. Βασίλειο Χρήστο Ναούμ για την βοήθεια και την επίβλεψη κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Επιπροσθέτως, ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου, για την ψυχολογική υποστήριξη κατά τη διάρκεια του μεταπτυχιακού και την πίστη τους σε εμένα σε κάθε καινούργιο βήμα της ζωής μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση του φαινομένου της πειρατείας κατά του προσωπικού των πλοίων. Η πειρατεία ξεκίνησε σχεδόν ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, η οποία μέχρι και σήμερα αποτελεί σημαντικό κίνδυνο για τους ναυτιλλομένους. Στην εργασία γίνεται ανασκόπηση του φαινομένου αυτού και γενική αναφορά στα είδη πλοίων, στα τμήματα που απαρτίζουν την ναυτιλιακή εταιρεία και στον τρόπο διαχείρισής τους. Επίσης παρουσιάζονται τα είδη των πειρατών, ο τρόπος δράσης τους και οι τακτικές που ακολουθούν. Στην συνέχεια αναλύονται οι παράγοντες που οδηγούν στην εγκαθίδρυση του πειρατικού καθεστώτος αλλά και οι κύριες περιοχές πειρατικής δραστηριότητας. Επιπλέον, αναφέρονται όλες οι συνέπειες που προκαλούνται από την πειρατεία σε διάφορους τομείς όπως στην οικονομία, στον τουρισμό, στα άμεσα έμμεσα κόστη καθώς και ποιοι πλήττονται από αυτές. Τέλος, προτείνονται τρόποι και μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας για την μείωση του ρίσκου των επιθέσεων.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the phenomenon of piracy against ship personnel. Piracy began almost simultaneously with the development of maritime trade, which to this day poses a significant risk to seafarers. The study provides an overview of this phenomenon and a general reference to the types of ships, the departments that make up the shipping company and how they are managed. It also presents the types of pirates, their modus operandi and the tactics they use. The factors leading to the establishment of the pirate regime and the main areas of pirate activity are then analyzed. In addition, all the consequences caused by piracy in various sectors such as the economy, tourism, direct indirect costs and who is affected by piracy are mentioned. Finally, ways and measures to counter piracy are proposed to reduce the risk of attacks.

Περιεχόμενα

Κεφάλαιο 1ο: Εισαγωγή	10
1.1 Γενική Περιγραφή	11
1.2 Σκοπός εργασίας.....	12
1.3 Συνεισφορά της εργασίας	13
Κεφάλαιο 2ο: Χαρακτηριστικά Ναυτιλίας.....	13
2.1 Γενικά Χαρακτηριστικά.....	13
2.2 Σημαντικότητα Ναυτιλίας.....	15
2.3 Τεχνολογικές Εξελίξεις	17
2.4 Κίνδυνοι.....	19
2.5 Ευκαιρίες.....	22
2.6 Ναυτιλιακοί κύκλοι	23
2.6.1 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων	24
Κεφάλαιο 3ο: Πλοίο.....	26
3.1 Γενικά χαρακτηριστικά.....	26
3.1.1 Είδη πλοίων	26
3.2 Νομικά χαρακτηριστικά.....	42
3.2.1 Κύρια χαρακτηριστικά πλοίου.....	42
3.3 Σημαία Πλοίου	43
3.3.1 Κριτήρια απαραίτητα για την επιλογή σημαίας.....	43
3.3.2 Παράγοντες για την σωστή επιλογή σημαίας.....	44
3.3.3 Τύποι Νηολογίου	46
Κεφάλαιο 4ο: Ναυλαγορές	49
4.1 Γενικά χαρακτηριστικά.....	49
4.2 Κύρια κέντρα ναυλώσεως & ναυτιλιακοί οργανισμοί	51
4.3 Βασικά είδη ναυλώσεων	54
4.4 Πρόσωπα ναυλαγοράς	59
4.5 Βασικά έγγραφα	67

4.6 Κατηγορίες μεταφοράς φορτίου	72
Κεφάλαιο 5ο: Ναυτιλιακά Έγγραφα	73
5.1 Ο ρόλος των ναυτιλιακών εγγράφων.....	73
5.2 Κυριότερα Ναυτιλιακά Έγγραφα	74
5.3 Περιεχόμενο ναυτιλιακών εγγράφων.....	75
5.4 Αρμοδιότητες και ευθύνες του πλοίαρχου	77
5.5 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.....	79
Κεφαλαίο 6ο : Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	82
6.1 Μορφές – κατηγορίες ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	82
6.2 Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	86
6.3 Αγορές της ναυτιλίας	88
6.3.1 Ναυλαγορά.....	89
6.3.2 Αγορά νέων ναυπηγήσεων.....	89
6.3.3 Αγορά μεταχειρισμένου πλοίου (Second-hand Market).....	91
6.3.4 Αγορά των διαλύσεων (Scrap Market).....	93
6.4 Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (Shipping management)	94
6.5 Πως λειτουργεί η διοίκηση και το Management των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	97
6.6 Ο Παράγοντας στρατηγική	98
6.7 Επιλογές στρατηγικών ανταγωνισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	99
6.8 Στρατηγικές ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	100
Κεφάλαιο 7ο : Τμήματα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	101
7.1 Βασικά τμήματα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις	101
7.2 Τμηματοποίηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	107
7.2.1 Είδη Τμηματοποίησης.....	108
7.3 Εξωτερική Ανάθεση Λειτουργιών (Outsourcing).....	113
7.3.1 Κίνητρα εξωτερικής ανάθεσης.....	114
7.3.2 Εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων στη ναυτιλία	116
7.3.3 Παράγοντες που ευνοούν την εξωτερική ανάθεση.....	116

7.3.4 Παράγοντες που δεν ευνοούν την εξωτερική ανάθεση λειτουργιών	118
7.4 Υπηρεσίες που προσφέρουν οι ανεξάρτητες εταιρίες.....	119
Κεφάλαιο 8ο: Πειρατεία.....	121
8.1 Το πρόβλημα της πειρατείας	121
8.2 Δράσεις πειρατών	122
8.3 Κατάσταση Πειρατείας.....	125
8.4 Τακτικές Πειρατών	126
8.5 Είδη πειρατών	127
8.6 Βασικά αίτια της πειρατείας.....	130
8.7 Μέτρα αντιμετώπισης πειρατείας.....	132
8.8 Περιοχές Υψηλού Κινδύνου / HIGH RISK AREAS	136
8.9 Το Οικονομικό κόστος που προκύπτει από την πειρατεία και επηρεάζει το λειτουργικό κόστος της ναυτιλίας	148
8.9.1 Άμεσο κόστος	149
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	172

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Πλοίο Blue Star Paros 1.....	31
Εικόνα 2: Containership Gulsun	34
Εικόνα 3: Πλοίο VLCC	37
Εικόνα 4: LNG Ship.....	39
Εικόνα 5: Παγοθραυστικό πλοίο.....	40
Εικόνα 6: Πλοίο-γεωτρύπανο	41
Εικόνα 7: Ναυτιλιακός Οργανισμός Baltic Exchange.....	51
Εικόνα 8: Ναυτιλιακός Οργανισμός BIMCO	52
Εικόνα 9: Ναυτιλιακός Οργανισμός LOYDS	53
Εικόνα 10: Πειρατής στο σκάφος του	121

Εικόνα 11: Πώληση όπλων	124
Εικόνα 12: Σκάφος σε δράση.....	128

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1:Κατηγορίες Φορηγών πλοίων (Bulk carrier).....	31
Πίνακας 2:Κατηγορίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container ships).....	33
Πίνακας 3: Κατηγορίες πλοίων (Crude oil carrier).....	36
Πίνακας 4: Κατηγορίες πλοίων (Product carrier)	37
Πίνακας 5:Τύποι όπλων που χρησιμοποίησαν πειρατές κατά την διάρκεια επιθέσεων Ιανουάριος 2011-Μάρτιος 2016.....	124
Πίνακας 6:Διαχωρισμός ποσοστών πληρωμής χρημάτων στα μέλη της πειρατικής οργάνωσης	129
Πίνακας 7: Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA) , Ινδονησία	142
Πίνακας 8:Περιοχές αυξημένου κινδύνου(HRA),Αφρική	142
Πίνακας 9:Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA) , Νότια –κεντρική Αμερική και Καραϊβική	142
Πίνακας 10: Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA), Υπόλοιπός κόσμος.....	143
Πίνακας 11: Περιστατικά πειρατείας 2011-2016.IMB.....	143
Πίνακας 12: Τύποι επιθέσεων 2011-2016	145
Πίνακας 13: Τύποι άσκησης βίας κατά του πληρώματος 2011-2016.....	146
Πίνακας 14:Κόστος πλοίων που κάνουν επαναδρομολόγηση διαδρομής (Re routing)	150
Πίνακας 15: Κόστος λύτρων 2011	152
Πίνακας 16:War risks paid in 2013-2014	155
Πίνακας 17: Κόστος ασφάλειας πλοίων για το 2010 BMP4	158
Πίνακας 18: Συλλήψεις Σομαλών πειρατών το 2010.....	159
Πίνακας 19: Συνολικό κόστος συλλήψεων το 2010.....	160
Πίνακας 20: Cost of Millitary vessels Operation.....	162
Πίνακας 21: Επιχειρησιακό κόστος ανά τύπο μονάδας για το 2014.....	162
Πίνακας 22: Κόστη antipiracy organizations , 2010.....	163
Πίνακας 23: Συνολικό κόστος antipiracy organizatons 2010-2012	164
Πίνακας 24: Λειτουργικό κόστος antipiracy organizations στην Σομαλία.....	164
Πίνακας 25: Hazard pay in Somalia , 2014.....	165
Πίνακας 26: Αμοιβή κινδύνου σε ΗΠΑ , 2011-2014	166

Πίνακας 27: Οικονομική ζημία στον κλάδο του τουρισμού απο το 2010 και μετά	167
Πίνακας 28: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2010	169
Πίνακας 29: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2011	169
Πίνακας 30: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2012	170
Πίνακας 31: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2013	171

Κεφάλαιο 1ο: Εισαγωγή

1.1 Γενική Περιγραφή

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται η ανάλυση του λειτουργικού κόστους που προκαλεί η πειρατεία στην ναυτιλία. Το θαλάσσιο εμπόριο κατέχει εξέχουσα θέση στην παγκόσμια οικονομία καθώς η συμβολή της στην ανάπτυξη του εμπορίου για την μεταφορά φορτίων ή ανθρώπων είναι ανεκτίμητη. Ο κλάδος της ναυτιλίας από τα αρχαία χρόνια βοηθούσε στο εμπόριο και στην μετάδοση στοιχείων διαφορετικού πολιτισμού φέρνοντας σε επαφή ανθρώπους από κάθε γωνία της γης. Για αυτό και έχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας όπως είναι η γεωργία, ο τουρισμός, η αλιεία που εξαρτώνται σε ένα μεγάλο ποσοστό από την ναυτιλία. Η μαζική μεταφορά προϊόντων καθιστά την ναυτιλία νούμερο ένα σε επιλογή μεταφορικού μέσου. Η ασφάλεια και η ποιότητα που προσφέρουν κατά την μεταφορά προκύπτουν από την ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας αλλά και των ικανοτήτων των ναυτικών. Ωστόσο, ο παράγοντας της ασφάλειας επηρεάζεται από πολλά φαινόμενα, όπως είναι της πειρατείας.

Η πειρατεία είναι ένα πολυδιάστατο πρόβλημα, με πολλές από τις αιτίες της να είναι, πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές σε διάφορα μέρη της γης. Το φαινόμενο της παρατηρείται από τα αρχαία χρόνια με τις συνέπειες της να πλήττουν το παγκόσμιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία, διαταράσσοντας τις θαλάσσιες μεταφορές.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας θα αναφέρουμε τα γενικά χαρακτηριστικά της ναυτιλίας, ποια είναι η σημαντικότητα της στο παγκόσμιο εμπόριο, ποιες είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις της και ποιοι είναι οι κίνδυνοι της όπως συγκεκριμένα θα αναφέρουμε για την πειρατεία.

Για την πλήρη κατανόηση της εργασίας στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο πλοίο. Το πλοίο είναι το εργαλείο της ναυτιλίας για την μεταφορά του φορτίου και είναι το μέσο εκμετάλλευσης για την εισροή κερδών στην εταιρεία. Λόγω της σημαντικότητας του, οι πειρατές σκοπεύουν στην επιβίβαση και κατάληψη του. Στην αρχή παρουσιάζονται οι τύποι των πλοίων αναλυτικά σε κάθε κατηγορία, οι σημαίες νηολογίου, τα κριτήρια επιλογής τους και τα νομικά χαρακτηριστικά που ορίζουν το πλοίο.

Στην συνέχεια της εργασίας στο τέταρτο κεφάλαιο θα δούμε γενικά στοιχεία της ναυλαγοράς. Ποια είναι τα κύρια κέντρα ναυλώσεων (Bimco, Loyd's, Baltic Exchange), ποια είναι τα βασικά είδη ναυλώσεων (Ναύλωση κατά ταξίδι,

Χρονοναύλωση, Ναύλωση γυμνού πλοίου, Συμβόλαιο εκμίσθωσης, Ναύλωση σειράς ταξιδιών), ποια είναι τα πρόσωπα στην ναυλαγορά και ποιες είναι οι βασικές κατηγορίες ναυλομεσιτών. Η πειρατεία επηρεάζει άμεσα την ναύλωση ενός πλοίου, καθώς δεν δέχονται όλοι οι πλοιοκτήτες τα πλοία τους να περάσουν από ζώνες υψηλής επικινδυνότητας και αυτό μπορεί να επηρεάσει την απόφαση ενός ναυλωτή.

Συνεχίζοντας, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα κυριότερα ναυτιλιακά έγγραφα και ο ρόλος τους στην ασφάλεια του πλοίου. Ακόμη, αναφέρεται ο ρόλος του πλοίαρχου και οι αρμοδιότητες του, καθώς επιβαρύνεται για την σωστή μεταφορά του φορτίου και τους επιβαίνοντες στο πλοίο. Έχει το πιο σημαντικό ρόλο πάνω στο σκάφος με τις αποφάσεις του, ειδικά σε κρίσιμες καταστάσεις, να είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια των ναυτικών.

Το έκτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις μορφές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται. Στην συνέχεια του κεφαλαίου υπάρχουν πληροφορίες για το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τις αγορές της ναυτιλίας, τη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (management) καθώς και το πως αυτές μπορούν να γίνουν ανταγωνιστικές.

Στο έβδομο κεφάλαιο αναλύονται τα τμήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η οργανωσιακή δομή, οι μορφές τμηματοποίησης τους και η εξωτερική ανάθεση λειτουργιών τους.

Τέλος, στο όγδοο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται μια γενική αναφορά σε ότι έχει σχέση με την πειρατεία, τα είδη της πειρατείας, το προφίλ των πειρατών, τα αίτια που οδηγούν στην ανάπτυξη και τους τρόπους αντιμετώπισης της. Ενώ, αναλύονται τα άμεσα και τα έμμεσα κόστη που προκύπτουν από την πειρατική δράση με το λειτουργικό κόστος που προκύπτει.

1.2 Σκοπός εργασίας

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία εξετάζονται, σε πολλαπλό επίπεδο, οι διάφορες πτυχές του φαινομένου της σύγχρονης πειρατείας, το οποίο εκδηλώνεται τα τελευταία χρόνια. Πρόκειται για ένα πρόβλημα ακανθώδες και πολυδιάστατο, του οποίου οι αιτίες ανάγονται σε πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, που επικρατεί στις εν λόγω περιοχές, ενώ ταυτόχρονα οι συνέπειές του πλήττουν συνολικά τη διεθνή ναυτιλία. Είναι λοιπόν σημαντική η διερεύνηση του τομέα αυτού, που ακόμα και σήμερα

ταράσσει τις ισορροπίες στις θαλάσσιες μεταφορές προκαλώντας τριγμούς στην οικονομία και αγανάκτηση σε όσους εμπλέκονται. Η εργασία αναφέρεται σε διάφορες παραμέτρους. Αρχικά, γίνεται μια γενική αναφορά σε ότι αφορά την πειρατεία. Ακολούθως, αναλύεται ο τρόπος δράσης των πειρατών και οι συνέπειες της δράσης τους, από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Επίσης, παραθέτονται οι προϋποθέσεις και οι ιδανικές συνθήκες που οδηγούν στην εγκαθίδρυση ενός καθεστώτος πειρατών. Στη συνέχεια, αναφέρονται οι διάφοροι διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι εργάζονται τα τελευταία χρόνια, με στόχο την καταπολέμηση και πάταξη του φαινομένου της πειρατείας.

1.3 Συνεισφορά της εργασίας

Η παρακάτω εργασία έχει σαν στόχο να εμβαθύνει και να γνωστοποιήσει, όλες τις πτυχές της πειρατείας και τις συνέπειες που προκύπτουν από αυτή. Επιπροσθέτως, θα αναλυθεί σε βάθος η λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας, ο τρόπος με τον οποίο διαιρεί τα τμήματα της και πως το καθένα ξεχωριστά συμβάλει στην ετοιμασία του πλοίου για το ταξίδι. Συγχρόνως, θα γίνει μια μικρή κατανόηση για το οικονομικό κόστος που προκαλεί η πειρατεία σαν σύνολο αλλά και ατομικά στην κάθε εταιρεία.

Κεφάλαιο 2ο: Χαρακτηριστικά Ναυτιλίας

2.1 Γενικά Χαρακτηριστικά

Ο όρος της ναυτιλίας συνδέεται πολύ στενά με τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι μεταφορές αυτές είναι «η φυσική διαδικασία της μεταφοράς εμπορευμάτων, ανθρώπων, αγαθών και φορτίων». Ο όρος ναυτιλία αναφερόταν στη μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης, αλλά στην συνέχεια επεκτάθηκε και στην παροχή υπηρεσιών δια ξηράς ή αέρος. Το βασικό έργο της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι να μετακινηθεί το φορτίο, σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιώντας τα πλοία με ασφάλεια και ποιότητα στον συμφωνημένο χρόνο. Από την οπτική του πελάτη, η ναυτιλία είναι μια υπηρεσία, με πολύ σύνθετη βιομηχανία και ορισμένες προϋποθέσεις που διέπουν τις

δραστηριότητές της σε έναν τομέα, οι οποίες δεν ισχύουν κατ'ανάγκη σε κάποιον άλλο (Cullinane, 2011). Η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος που συντελεί στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Ο Άνταμ Σμιθ, που θεωρείται ο πατέρας της σύγχρονης οικονομίας, είδε τη ναυτιλία ως ένα σημαντικό εργαλείο για οικονομική ανάπτυξη. Υποστήριξε ότι η κεντρική οικονομική δύναμη σε μια καπιταλιστική κοινωνία είναι ο καταμερισμός της εργασίας, καθώς και ο βαθμός στον οποίο αυτός μπορεί να ασκηθεί εξαρτάται από το μέγεθος της αγοράς. Μια επιχείρηση με κλειστά σύνορα, χωρίς συνδέσεις με τον έξω κόσμο, δεν μπορεί ποτέ να επιτύχει υψηλά επίπεδα απόδοσης, διότι η πολύ μικρή αγορά θα περιορίσει το βαθμό της εξειδίκευσης της. Μια επιτυχημένη αγορά χρειάζεται αλληλεπίδραση με πολλές χώρες και βιομηχανίες. Ο Άνταμ Σμιθ είδε τη ναυτιλία ως πηγή φθηνής μεταφοράς που μπορεί να ανοίξει ευρύτερα τις αγορές στην εξειδίκευση, προσφέροντας μεταφορές ακόμη και για τα πιο καθημερινά προϊόντα σε τιμές πολύ χαμηλότερες από αυτές που μπορούν να επιτευχθούν με οποιοδήποτε άλλο μέσο. Αυτό αποδείχθηκε ότι είναι μια βαθιά διορατικότητα. Η οικονομική ανάπτυξη πάει χέρι-χέρι με το θαλάσσιο εμπόριο για καθαρά οικονομικούς λόγους (Storford, 2013).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται σε ένα δυναμικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Πρέπει λοιπόν να μεριμνήσουν ώστε να οργανώσουν τη δομή τους με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι άμεσα παραγωγικές. Για να επιτευχθούν οι στόχοι των εταιρειών υπάρχουν διαφορετικά τμήματα που το καθένα ασχολείται με διαφορετικές υποχρεώσεις. Συνολικός στόχος των τμημάτων είναι η καλύτερη δυνατή εξειδίκευση με την αποτελεσματικότερη και γρηγορότερη διεκπεραίωση εργασιών.

Κορυφαία πηγή απασχόλησης αποτελεί ο ναυτιλιακός κλάδος σε αρκετές χώρες και κυρίως σε αυτές που διαθέτουν μεγάλη ακτογραμμή με πολλά λιμάνια. Διακρίνουμε τρεις τύπους απασχόλησης:

- Η έμμεση απασχόληση, στην οποία ανήκουν όσοι εργάζονται σε τομείς εργασίας που συσχετίζονται με τις αλυσίδες εφοδιασμού.
- Η άμεση απασχόληση, η οποία αναφέρεται σε θέσεις εργασίας που έχουν άμεση υποστήριξη από τον επίσημο ναυτιλιακό τομέα μιας χώρας.
- Την επαγόμενη απασχόληση, που αναφέρεται στους εργαζόμενους οι οποίοι επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία μέσω μεθόδων που περιλαμβάνουν ευρύτερες δαπάνες.

Επιπλέον μορφές απασχόλησης σχετίζονται με τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, την ναυπηγική και ναυτική μηχανική, την θαλάσσια τεχνολογία και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η εξέλιξη της ναυτιλίας εξαρτάται από την ανάπτυξη της τεχνολογίας και τις καινοτόμες λύσεις. Με την καλύτερη αξιοποίηση των πόρων θα συνεχίσει να αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς και θα εξασφαλίσει την βιωσιμότητα του κλάδου της.

2.2 Σημαντικότητα Ναυτιλίας

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των ειρηνικών διεθνών εμπορικών συναλλαγών, που είναι η πηγή ζωής του κόσμου, όπως αναφέρει και η Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης της HELMERA το 1982 στον Πειραιά.

Περίπου πάνω από 60.000 εμπορικά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας έχουν αναλάβει να μεταφέρουν το 99,6% των εμπορευμάτων, με ασφάλεια και ποιότητα στον προορισμό τους με όσο πιο χαμηλό κόστος γίνεται. Το εμπορικό πλοίο, είναι το πλέον αποτελεσματικό, οικονομικό και περιβαλλοντικά φιλικό μέσο μεταφοράς λόγω της τεχνολογίας και της ικανότητας μαζικής μεταφοράς που διαθέτει (Γ.Ζαραφονίτης,2015).

Παλαιότερα, όλα τα πλοία έμοιαζαν μεταξύ τους και ναυπηγούνταν για να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα. Με την πάροδο των χρόνων η εξέλιξη της τεχνολογίας και η αύξηση των αναγκών οδήγησαν τη δημιουργία πλοίων ικανά να κατασκευάζονται και να εξοπλίζονται με συστήματα και μηχανισμούς, ανάλογα με το είδος των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν.

Η διεθνής νομοθεσία μέσα από πολλές συμβάσεις και πρωτόκολλα απαιτεί κάθε πλοίο να αποτελεί ασφαλή χώρο για τους επιβαίνοντες (πλήρωμα και επιβάτες), το φορτίο του και να λειτουργεί φιλικά προς το περιβάλλον με όσο δυνατόν χαμηλότερους ρύπους. Εκτός από την ασφάλεια στα πλοία, ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στην περιβαλλοντική προστασία. Παράδειγμα είναι οι διαχωριστήρες λαδιών (λιπαντικά)-νερού, οι οποίοι είναι ειδικοί μηχανισμοί που αφαιρούν από το νερό που μαζεύεται στο βάθος των μηχανοστασίων, πετρέλαιο και λάδια. Στη συνέχεια, ρίχνεται το νερό πίσω στην θάλασσα που καθάρισαν και γίνεται έλεγχος από τις ναυτιλιακές αρχές στα λιμάνια που επισκέπτονται(Α.Παππά,2019).

Η ναυτιλία έχει ουσιαστικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού περίπου το 75% εισαγωγών και εξαγωγών και 37% του εσωτερικού

εμπορίου της Ένωσης εκτελούνται με πλοία που συνδέουν περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές με την ηπειρωτική Ευρώπη (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής, 2016). Πολλές είναι οι βιομηχανίες που συνδέονται άμεσα με τον κλάδο της ναυτιλίας και εξαρτώνται αποκλειστικά από αυτές για την μεταφορά των εμπορευμάτων τους. Η ναυτιλία χρησιμοποιεί τα πλοία για τη μεταφορά κάθε είδους φαρμάκου, τεχνολογικού-μηχανολογικού εξοπλισμού, τροφίμων και άλλων προϊόντων που ανήκουν σε διάφορους τομείς της παραγωγής. Δεν γίνεται να υπάρξει χώρα η οποία θέλει να αναπτυχθεί οικονομικά, χωρίς την ύπαρξη της ναυτιλίας της που μπορεί να την φέρει σε εμπορική συμφωνία με πελάτες από όλο τον κόσμο. Έτσι, δεδομένου ότι οι αγορές και το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτώνται από τη θαλάσσια μεταφορά ο ναυτιλιακός κλάδος είναι απαραίτητος για την προώθηση και την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Κύριο ρόλο ανάπτυξης της ναυτιλίας αποτέλεσε ο βιομηχανικός τομέας, ο οποίος χρειάζεται άμεσα την συνδρομή της ναυτιλίας για να επιβιώσει. Η σημαντικότητα της ναυτιλίας είναι εμφανής καθώς πολύς κόσμος ασχολείται επαγγελματικά και ζει χάρη στις χιλιάδες θέσεις εργασίας που παρέχονται σε στεριά και θάλασσα. Οι μεταφορά δια θαλάσσης αποτελεί τον πιο οικονομικό τρόπο μεταφοράς, με το βασικό της πλεονέκτημα να είναι η τεράστια χωρητικότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται για την αποστολή και μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτό σημαίνει ότι λόγω των διαφορετικών ειδών πλοίων που υπάρχουν, πολλά εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν ταυτόχρονα, εξοικονομώντας χρήμα και χρόνο. Τα έξοδα μεταφοράς είναι σχετικά σε χαμηλό επίπεδο σε σχέση με υπόλοιπα (πχ αεροπλάνο), ενώ η θαλάσσια έκταση δεν απαιτεί σε υποδομές μεγάλες επενδύσεις (Μ.Μπότσου, 2012).

Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα για την επιλογή της θαλάσσιας μεταφοράς είναι η φιλικότητά της προς το περιβάλλον. Γίνεται ανάπτυξη της τεχνολογίας για εφαρμογή στους κινητήρες και τα καύσιμα που ταυτόχρονα μειώνουν την εκπομπή επιβλαβών ρύπων. Αν και δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια λόγω της ύπαρξης πειρατείας, παραμένει από τους πιο ασφαλείς τρόπους μεταφοράς σε σχέση με το εμπόριο, για αυτό και είναι υψηλά στις προτιμήσεις των εταιρειών σαν μέθοδο μεταφοράς.

Αν ένα κράτος επικεντρωθεί και επενδύσει στην ναυτιλία της χώρας του, το μόνο σίγουρο είναι ότι θα επωφεληθεί. Κάθε κράτος μπορεί να έχει κέρδος με διαφορετικούς τρόπους. Υπάρχουν πολλές χώρες που εκμεταλλεύονται την τοποθεσία τους

λειτουργώντας σαν κόμβος εμπορευμάτων, προμηθειών ή πετρέλευσης. Για παράδειγμα, η Αίγυπτος χρησιμοποιεί την Διώρυγα του Σουέζ σαν πέρασμα και κερδίζει πολλά εκατομμύρια τον χρόνο καθώς κάθε πλοίο πληρώνει αντίτιμο για να εισέλθει. Η Διώρυγα του Παναμά που συνδέει Ατλαντικό ωκεανό με Ειρηνικό ωκεανό κερδίζει έσοδα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως και περίπου το 40% (800 εκατομμύρια) πηγαίνουν στο Υπουργείο Οικονομικών του Παναμά και συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυσή του ΑΕΠ της χώρας (enaytilia,2022).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί τον βασικό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης πολλών χωρών, καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες των λιμένων τους και των υπόλοιπων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, δίνουν τεράστια οικονομική αξία στις χώρες στις οποίες βρίσκονται. Υπάρχουν πολλές χώρες που επενδύουν τεράστια ποσά για να φτιάξουν λιμενικές εγκαταστάσεις, κατάλληλες να υποδέχονται κάθε είδους φορτίο για να προσκομίζουν μεγαλύτερα κέρδη. Η οικονομική δύναμη που κρύβεται πίσω από μία επένδυση στην ναυτιλία είναι εμφανής, καθώς το εμπόριο δια θαλάσσης ακμάζει συνεχώς με την δημιουργία εγκαταστάσεων και μεγάλων σε χωρητικότητα πλοίων. Οι λειτουργίες αυτές, περιλαμβάνουν την πρακτόρευση θαλάσσιων μεταφορών, την αποθήκευση εμπορευμάτων στους θαλάσσιους λιμένες και στα ειδικά warehouse, τις θαλάσσιες και παράκτιες μεταφορές και πολλές ακόμα δραστηριότητες που ανήκουν στον ναυτιλιακό τομέα. Παράλληλα, μεγάλο οικονομικό κέρδος αποτελεί το ενοίκιο που χρεώνεται ένα πλοίο για την χρήση των λιμανιών στα δρομολόγια τους αλλά και του εξοπλισμού αν το πλοίο δεν διαθέτει δικό του.

Όσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση της ναυτιλίας, τόσο μεγαλύτερη είναι και η οικονομική παραγωγή που θα παραχθεί. Ο μεγάλος όγκος της ναυτιλιακής δραστηριότητας βοηθάει το διεθνές εμπόριο, το οποίο ταυτόχρονα βοηθάει και άλλες βιομηχανίες να ανθίσουν οικονομικά και να επεκταθούν. Οι περισσότερες εταιρείες παρότι βρίσκονται σε διαφορετικούς κλάδους, αλληλοεπιδρούν μέσω συνδέσεων με την ναυτιλία και οδηγούνται στην ανάπτυξη. Όντας η ναυτιλία ένας από τους παλαιότερους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων, έχει μεγάλη σημαντικότητα για την παγκόσμια οικονομία και μέρα με την μέρα η σημασία της γίνεται όλο και πιο κατανοητή.

2.3 Τεχνολογικές Εξελίξεις

Η τεχνολογία και η ανάπτυξη της ψηφιοποίησης, προσφέρει πολλές ευκαιρίες και διευκολύνσεις στους φορείς της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο χρόνος

διεκπεραίωσης μιας εργασίας αλλά και το κόστος της. Η υιοθέτηση των ψηφιακών τάσεων ποικίλλει και εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες. Η Boston Consulting Group με την έρευνα που έκανε το 2018, παρουσίασε ορισμένες ψηφιακές τεχνολογίες που θα βοηθήσουν με την εφαρμογή τους την ναυτική βιομηχανία. Σε αυτές ανήκουν οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες που μπορούν να διαχειρίζονται διαδικτυακά τη διαχείριση του φορτίου, των κρατήσεων και την βοήθεια των πελατών, το λογισμικό ανάλυσης δεδομένων για την τιμολόγηση και την επανατοποθέτηση άδειων κοντέινερ και οι αισθητήρες IOT που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των μηχανημάτων του σκάφους, του πληρώματος και του φορτίου. Σημαντική τεχνολογική ανάπτυξη αποτελεί και η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης στην ναυτιλιακή βιομηχανία με εφαρμογές στην προγνωστική συντήρηση συστημάτων, την βελτιστοποίηση διαδρομής του πλοίου και την είσοδο του σε κέντρα ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Επιπροσθέτως, η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην γρήγορη ανάλυση δεδομένων, στα συστήματα εντοπισμού θέσης ακρίβειας αλλά και στις συσκευές εντοπισμού του φορτίου. Το blockchain είναι μία καινούργια και πολύ προσδοκώμενη τεχνολογία που ήδη πολλές εταιρείες συνεργάζονται μαζί της, για να τους βοηθήσει με την πλατφόρμα της που θα ξεπερνάει τα προβλήματα της γραφειοκρατίας και των πολύπλοκων συναλλαγών. Θα είναι πλήρως ψηφιοποιημένη, επιτρέποντας την καλύτερη λειτουργία εμπορευματικών ροών με μειωμένο κόστος. Ήδη η Maersk συνεργάστηκε με την IBM για την ίδρυση μιας εταιρείας για διάδοση της τεχνολογίας του Blockchain σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό κλάδο με σκοπό την αντικατάσταση όλων τα παραδοσιακών χαρτιών με ψηφιακά αρχεία για όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη της αλυσίδας εφοδιασμού. Σύμφωνα με την Tradewinds, διακινούνται ετησίως εμπορεύματα αξίας άνω των 4 δισεκατομμυρίων δολαρίων και το κόστος που συνοδεύεται μαζί τους ξεπερνάει τα 800 εκατομμύρια δολάρια. Στόχος του blockchain, είναι η εξάλειψη του υψηλού κόστους με την παράλληλη προστασία του ψηφιακού συστήματος από κινδύνους απάτης, πειρατείας ή κυβερνοεπιθέσεων. Η ευρεία ανάλυση των ψηφιακών δεδομένων θα συλλέγεται αυτόματα από τα πλοία, θα βελτιώσει τις λειτουργίες τους και θα ενημερώνει άμεσα στα στελέχη τόσο του πλοίου όσο και του γραφείου για οτιδήποτε σημαντικό χρήζει παραπάνω προσοχή και ανάλυση (Η ναυτεμπορική,2016).

Ακόμα μία σημαντική καινοτομία της τεχνολογίας στην ναυτιλία είναι η χρήση ρομπότ. Τα ρομπότ χρησιμοποιούνται στις επιθεωρήσεις, στην καταγραφή εκπομπών και ρύπων,

ενώ δίνουν σημαντικές πληροφορίες για την κατασκευή και επισκευή του πλοίου καθώς και για την ασφάλεια του. Αναμένεται παράλληλα η τεχνολογία 3D που χρησιμοποιείται στην ναυπηγική μηχανική να οδηγήσει τα σκάφη σε κατασκευή με μικρότερο κόστος.

Στο μέλλον η ναυτιλιακή βιομηχανία θα έχει ριζικές αλλαγές με την ανάπτυξη της τεχνολογίας όσο αφορά την κατασκευή των πλοίων, τις λειτουργικές επιδόσεις τους, την ασφάλεια τους αλλά και τις εμπορικές επιδόσεις τους. Ωστόσο, επιτακτική είναι η ανάγκη για την σωστή χρήση της σε πλαίσια που να μην κινδυνεύει ο άνθρωπος να χάσει την δουλειά με την αντικατάσταση του από τις τεχνολογικές καινοτομίες.

2.4 Κίνδυνοι

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που προσφέρει πολλά στην παγκόσμια κοινότητα και οικονομία. Ωστόσο ελλοχεύει κινδύνους στην καθημερινή λειτουργία της. Ένας από αυτούς που ταλαιπωρεί τους ειδικούς τον τελευταίο καιρό είναι οι κυβερνοεπιθέσεις (cyber attack). Τα πλοία με τις γέφυρες να είναι εξοπλισμένες με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, αλλά και όλα τα συστήματα πλοήγησης να συνδέονται μεταξύ τους, αποτελούν στόχο για τους τεχνολογικούς ειδήμονες (χάκερ) με κακόβουλες προθέσεις. Μία τέτοια επίθεση σε ένα εμπορικό πλοίο ή ένα σκάφος αναψυχής, θα μπορούσε να προκαλέσει πρόσκρουση, τραυματισμό, απώλεια εμπορευμάτων ακόμα και βύθιση του. Οι πιο κοινοί κίνδυνοι που μπορούν να προκύψουν από μία κυβερνοεπίθεση είναι οι εξής:

- Χειραγώγηση της πορείας του πλοίου με μπλοκάρισμα του κεντρικού συστήματος πλοήγησης.
- Πολλά άτομα του πλοίου είτε επιβάτες είτε ναυτικοί που συνδέονται στο διαδίκτυο του πλοίου, καθιστούν ευάλωτους τους υπολογιστές από επίθεση με κίνδυνο οι χάκερ να αποκτήσουν πρόσβαση στο σύστημα του πλοίου.
- Η αυξημένη χρήση των διαδικτυακών συστημάτων πλοήγησης που βρίσκονται στην γέφυρα του πλοίου τα οποία έχουν διεπαφές με τα δίκτυα των γραφείων στην στεριά είναι και αυτά ευάλωτα στο να δεχτούν κυβερνοεπιθέσεις.
- Με την χρήση των ψηφιακών συστημάτων και την πρόσβαση στην τεχνολογία που έχουν αποκτήσει πλέον οι πειρατές, μπορούν να αποκτήσουν πρόσβαση

στο κεντρικό σύστημα και να υποκλέψουν πληροφορίες για την κατάσταση του πλοίου και του φορτίου.

Για τον εντοπισμό των απειλών οι εταιρείες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη αρκετές πτυχές όπως η πρόθεση της απειλής, η ευκαιρία, το πρόσωπο της απειλής το οποίο μπορεί να προέρχεται είτε από την στεριά είτε από την θάλασσα όπως για παράδειγμα ένας υπάλληλος του πλοίου ή ενός μεσάζοντα (IMO CSS,2021). Οργανισμοί και άτομα μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο για την ασφάλεια του πληρώματος ή του πλοίου. Αρκετές κατηγορίες οι οποίες μπορούν να ξεκινήσουν μία κυβερνοεπίθεση είναι (IMO CSS,2021) :

- * Ανταγωνιστική εταιρεία
- * Ακτιβιστές
- * Εγκληματίες
- * Τρομοκράτες
- * Κράτη
- * Μέλος του πληρώματος κατά λάθος ή εσκεμμένα

Αντίστοιχα οι λόγοι επίθεσης ποικίλλουν όπως είναι (IMO CSS,2021) :

- * Οικονομικό κέρδος
- * Για εκδίκηση
- * Εκδίκηση από δυσαρεστημένο πρόην υπάλληλο
- * Προσβολή φήμης εταιρείας
- * Εμπορική κατασκοπεία
- * Βιομηχανική κατασκοπεία

Επιπλέον κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν στην ναυτιλία και στα πλοία είναι οι παρακάτω (Κοτρίκλα,2015):

- Πειρατικές επιθέσεις
- Κίνδυνοι από ανθρώπινα λάθη
- Ρύπανση υδάτων από χημικές ουσίες ή πετρέλαια

- Κίνδυνοι από λιμενικές εργασίες
- Κίνδυνοι από σφάλματα λειτουργιών
- Κίνδυνος ανάφλεξης επικίνδυνων ουσιών στο πλοίο ή εισροής υδάτων
- Κίνδυνος από φυσικά φαινόμενα
- Κίνδυνος πρόσκρουσης ή προσάραξης του πλοίου
- Αστοχίας γάστρας
- Αστοχία στον εξοπλισμό
- Απώλεια ελέγχου του πλοίου

Χαρακτηριστικά παραδείγματα πραγματικών γεγονότων:

- Η βύθιση του MV Sea Diamond στην Σαντορίνη το 2007 από προσάραξη του πλοίου που στην συνέχεια οδήγησε στην βύθιση του.
- Το πλοίο MV QUATERDESIES το 2022 παρουσίασε εισροή υδάτων από άγνωστη ακόμα αιτία και το πλήρωμα απομακρύνθηκε με την βοήθεια ελικοπτέρου.
- Τα δύο δεξαμενόπλοια MV Amelia υπό σημαία Μαλαισίας και το MV Tanab με σημαία Μάλτας το 2022 συγκρούστηκαν μεταξύ τους νότια της Καρύστου.
- Το ατύχημα του MV Exxon Valdez το 1989, που χτύπησε ύφαλο και στην συνέχεια υπολογίζεται ότι έχυσε 42.000 με 120.000 τόνους αργού πετρελαίου με τεράστιες περιβαλλοντικές καταστροφές.
- Το πλοίο MV ERIKA το 1999 , βούλιαξε στα ανοιχτά των ακτών της Γαλλίας λόγω κακών καιρικών συνθηκών που οδήγησαν το πλοίο να πλημμυρίσει από νερό μετά από ράγισμα στο τοίχωμα του. Αποτέλεσμα είχε να γίνει ρύπανση του βυθού, να σκοτωθούν αρκετοί οργανισμοί που έμεναν εκεί αλλά ακόμα είχε και οικονομικές επιπτώσεις στους ψαράδες της περιοχής.
- Το πετρελαιοφόρο πλοίο MV Prestige το 2002 βούλιαξε στην Βορειοδυτική Ισπανία και υπολογίζεται ότι 63.000 τόνοι αργού πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα. Το πλοίο βυθίστηκε μετά από έκρηξη σε μία από τις δώδεκα δεξαμενές που διέθετε. Το σκάφος κόπηκε στα δύο και οι τόνοι πετρελαίου στην συνέχεια μόλυναν το υδάτινο περιβάλλον.

2.5 Ευκαιρίες

Η ναυτιλία είναι η κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας, επηρεάζει σημαντικά την οικονομία κάθε χώρας αν η ίδια διαθέτει δικό της στόλο. Σε ατομικό επίπεδο, η ναυτιλία προσφέρει χιλιάδες θέσεις εργασίας σε κάθε χώρα, είτε σε άτομα που στελεχώνουν γραφεία στην στεριά είτε την θάλασσα. Στην στεριά η ναυτιλία απασχολεί πολλά άτομα σε εταιρείες άμεσες με την ναυτιλία είτε σε έμμεσες εργασίες όπως τα logistics που αποτελούν βασική αλυσίδα μεταφοράς των προϊόντων. Όσο αναφορά τους ναυτικούς που επιθυμούν να κάνουν καριέρα στα πλοία, οι θέσεις εργασίας είναι πάντα διαθέσιμες, διότι υπάρχει ανάγκη για στελέχωση των πλοίων καθώς είναι ένα δύσκολο και απαιτητικό επάγγελμα με πολύ καλές απολαβές αλλά δύσκολες συνθήκες. Σύμφωνα με την ετήσια ανασκόπηση των θαλάσσιων μεταφορών που δημοσιεύτηκε από την Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD,2019), ο Ελληνικός στόλος καταλάμβανε συνολική χωρητικότητα 349,19 εκατομμύρια dwt με συνολικά 4.536 πλοία καθιστώντας την πρώτη χώρα σε χωρητικότητα στον κόσμο. Ενώ το 2020 είχε 4.648 πλοία, περίπου το 1/5 της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt με ποσοστό 17,79% . Υπολογίζεται ότι ο παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει πάνω από 46.000 πλοία με 13,5 εκατομμύρια εργαζομένους να απασχολούνται στον κλάδο της ναυτιλίας. Το 2022 η Ελλάδα κατέκτησε ξανά την πρώτη θέση με στόλο 5.514 πλοία ελέγχοντας το 21% της συνολικής χωρητικότητας σε dwt. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 31,78% του παγκόσμιου στόλου πετρελαίου, το 25,01% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην φορτίου, το 22,35% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, το 15,60% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικού φορτίου, το 13,85% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαίου και το 9,33% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η τεράστια αυτή συνεισφορά της Ελλάδας στην ναυτιλία οδηγεί και στην ενασχόληση πολλών εργαζομένων σε αυτή (UNCTAD,2022).

Σε κοινωνικό επίπεδο η ναυτιλία μπορεί να προσφέρει ευκαιρίες οικονομικής ανάπτυξης, ειδικά σε χώρες ή περιοχές που έχουν αρκετά λιμάνια. Μια περιοχή μπορεί να προσφέρει θέσεις εργασίας ή ακόμα να προσελκύσει και άτομα για εργασία από άλλες περιοχές ή χώρες. Επιπλέον, μπορεί να συμβάλει στο να γίνουν επενδύσεις στην περιοχή για την μεγαλύτερη εισροή φορτίων ή επιβατών. Δεν είναι λίγες οι περιοχές ή

τα νησιά που στηρίζονται στον τουρισμό από τα κρουαζιερόπλοια ή τα υπόλοιπα επιβατηγά πλοία που αφήνουν χιλιάδες επιβάτες να εξερευνήσουν και να απολαύσουν τα θέρετρα, τα εστιατόρια, τις καφετέριες ή τα εμπορικά κέντρα. Όλη αυτή η αλυσίδα δίνει την ευκαιρία σε πολλές επιχειρήσεις να αναπτυχθούν κερδίζοντας χρήματα και πελάτες.

Τα οφέλη του τουρισμού είναι αμέτρητα. Όπως αναφέραμε η οικονομία της χώρας αλλάζει, αφού βελτιώνονται τα έργα υποδομής όπως οι δρόμοι, τα αεροδρόμια (ειδικά κοντά σε λιμάνια με κρουαζιερόπλοια) και ανοίγουν θέσεις εργασίας. Με τον τουρισμό επιτυγχάνεται η ανθρώπινη επαφή, η ανταλλαγή πολιτισμού, κουλτούρας και η ανάπτυξη προσωπικών επαφών. Τέλος, δίνεται η ευκαιρία στην κάθε χώρα να γίνει γνωστή, να προάγει τον πολιτισμό της και να αναπτυχθεί πολιτικά, κοινωνικά και οικονομικά.

2.6 Ναυτιλιακοί κύκλοι

Αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας αποτελούν οι ναυτιλιακοί κύκλοι. Οι κύκλοι αυτοί είναι μια οικονομική έννοια που βοηθάει και εξηγεί πως οι ναυτιλιακές εταιρείες ανταποκρίνονται στην μεταβολή της προσφοράς και της ζήτησης. Γενικότερα οι κύκλοι αποτελούν κινητήρια δύναμη πίσω από τη ναυτιλία των επενδύσεων και της ναύλωσης, καθώς μετά από την σωστή πρόβλεψη και ερμηνεία τους, τα αρμόδια στελέχη κρίνουν αν θα επενδύσουν για αγορά, ναυπήγηση πλοίου ή ναύλωση. Προσδιορίζουν μια σειρά συνεχών και εναλλασσόμενων φάσεων, που ξεκινούν από ένα σημείο ανάπτυξης και καταλήγουν στο σημείο ύφεσης. Μάλιστα, επηρεάζονται έμμεσα και άμεσα από διάφορους οικονομικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς παράγοντες, γεγονός που καθιστά αρκετά δύσκολο τον ακριβή προσδιορισμό της χρονικής διάρκειας κάθε φάσης. Η έννοιες της προσφοράς και της ζήτησης αλληλοεπιδρούν με τους ναυτιλιακούς κύκλους. Όπως αναφέραμε, η προσφορά και η ζήτηση καθορίζουν τις τιμές των ναύλων και την αξία των πλοίων. Αποτελούν τον μηχανισμό εξισορρόπησης, που χωρίς αυτόν η μελέτη και η ανάλυση της ναυλαγοράς θα ήταν ελλιπής. Η μεταβλητότητα των κερδών έχει τεράστια επίδραση στην εμπορική λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών και τον τρόπο που ένας πλοιοκτήτης θα δει μια ναυτιλιακή επένδυση. Οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να κερδίσουν έσοδα όταν η αγορά αναπτύσσεται και αποθηκεύουν χρήματα όταν η αγορά με τα ναύλα είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο για να μπορούν να

ανταπεξέλθουν οικονομικά στις υποχρεώσεις τους μέχρι την επόμενη άνοδο. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι πολύ ακανόνιστοι και δύσκολοι στην πρόβλεψη. Για αυτό και οποιαδήποτε προσπάθεια για μακροπρόθεσμη πρόβλεψη των ναύλων είναι καταδικασμένη σε αποτυχία. Είναι σχετικά αδύνατο να γίνει ακριβής πρόβλεψη των ναύλων στο πότε η αγορά θα είναι ευνοϊκή και θα κινηθεί προς τα επάνω και πότε προς τα κάτω για να εκτιμηθεί η έκταση της ταλάντευσης ή η διάρκεια της φάσης του ναυτιλιακού κύκλου (C.Grammenos, 2010). Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι πολύ χρήσιμοι στην λήψη αποφάσεων σχετικά με τις αγοραπωλησίες πλοίων ή την διάλυση τους. Κάθε πλοιοκτήτης περιμένει να αγοράσει πλοίο στο χαμηλότερο σημείο του κύκλου και να το πουλήσει στο υψηλότερο για το μέγιστο κέρδος.

2.6.1 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων

Τη φάση του κάθε ναυτιλιακού κύκλου την χωρίζουμε ανάλογα με την διάρκεια, σε σύντομους κύκλους και παρατεταμένους ή αλλιώς σε μακροπρόθεσμους και βραχυπρόθεσμους (M.Stopford, 2018). Έτσι έχουμε το στάδιο της ύφεσης (recession), το στάδιο της ανάκαμψης (recovery), το στάδιο της κορύφωσης (peak) και το στάδιο της κατάρρευσης (collapse).

Ύφεση (recession)

Η οικονομική ύφεση είναι το στάδιο στο οποίο η οικονομική δραστηριότητα της ναυτιλίας έχει φτάσει στο χαμηλότερο στάδιο παραγωγής της, οι εταιρείες έχουν χαμηλά κέρδη και πολλές ζημίες. Το στάδιο αυτό επέρχεται όταν η προσφορά της χωρητικότητας έχει υπερβεί την ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά. Βασικός παράγοντας σε αυτό το στάδιο, είναι η μαζική παράδοση των νεότευκτων πλοίων που αυξάνουν κατακόρυφα την συνολική χωρητικότητα με αποτέλεσμα να υπάρχει πλεονάζουσα προσφορά. Η φάση χαρακτηρίζεται από έντονη μείωση του επιπέδου των τιμών και χαμηλά ναύλα. Είναι η κακή περίοδο της ναυτιλίας, για την οποία πρέπει να είναι προετοιμασμένες οι εταιρείες προκειμένου να μην χρεοκοπήσουν και οδηγηθούν στην πτώχευση. Οι χαμηλοί ναύλοι πέφτουν κάτω από το λειτουργικό κόστος των πλοίων και πολλές φορές αν η εταιρεία χρειαστεί ρευστό, μπορεί να οδηγήσει κάποιο πλοίο της για διάλυση (scrap) έναντι αμοιβής, προκειμένου να εξασφαλίσει χρήμα για να πληρώσει τις υποχρεώσεις της. Αυτό οδηγεί την αγορά της διάλυσης σε άνοδο. Ακόμη, συχνό φαινόμενο που παρατηρούμε σε αυτό το στάδιο είναι μείωση της ταχύτητας του

πλοίου, με σκοπό την ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου που χρησιμοποιείται. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους, αναγκάζονται να πουλήσουν τα πλοία τους σε τιμές ευκαιρίας καθώς σε τέτοια περίοδο δεν υπάρχει ζήτηση μεταχειρισμένων πλοίων. Τέλος, η εκτεταμένη διάρκεια αυτής της φάσης δημιουργεί προβλήματα χρηματοροής ειδικά σε μικρές εταιρείες, ενώ ο δανεισμός από τράπεζες είναι επιφυλακτικός και σχεδόν ανύπαρκτος.

Ανάκαμψη (recovery)

Στο στάδιο αυτό η προσφορά χωρητικότητας και η ζήτηση τείνουν να εξισορροπηθούν. Η αγορά αρχίζει να συνέρχεται και ακολουθούν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης. Έχουμε σταδιακή αύξηση των τιμών, των μισθών, της παραγωγής, της ζήτησης και των επενδύσεων. Αρχίζει να μειώνεται η πλεονάζουσα χωρητικότητα και τα ναύλα να ξεπερνούν το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Ενώ ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων μειώνεται. Έτσι, η ρευστότητα των εφοπλιστών και των εταιρειών αρχίζει να αυξάνεται ενώ μαζί τους ανεβαίνουν και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Η αγορά είναι ναί μεν ασταθής αλλά η ρευστότητα αρχίζει να βελτιώνεται και επικρατεί αισιοδοξία σε αντίθεση με το προηγούμενο στάδιο. Αυτό βεβαίως σημαίνει ότι οι καταναλωτές είναι επιφυλακτικοί διότι μόλις πριν λίγο έφυγαν από την φάση της κρίσης. Για αυτό το λόγο, η αύξηση της επενδυτικής δραστηριότητας γίνεται με σταθερό ρυθμό, οι πλοιοκτήτες μελετούν την αγορά, βλέπουν ότι τα ναύλα αρχίζουν να ανεβαίνουν και ξεκινάνε να σκέφτονται ήδη της μελλοντικές στρατηγικές τους.

Κορύφωση (Peak)

Σε αυτή τη φάση παρατηρούμε τεράστια αύξηση της ζήτησης, με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα ναύλα τα οποία με την σειρά τους, αυξάνουν κατακόρυφα τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Αυτό συμβαίνει γιατί πλέον υπάρχει πολύ ρευστότητα και οι τράπεζες μπορούν να δανείζουν χρήματα. Τα ναύλα είναι τόσο υψηλά που ξεπερνάνε δύο ή και τρεις φορές τα κόστη λειτουργίας των πλοίων. Ταυτόχρονα, τα πλοία πλέουν με την μέγιστη ταχύτητα για να προλάβουν να εκμεταλλευτούν την αγορά. Λόγω υψηλής ρευστότητας, πολλοί πλοιοκτήτες ξεκινούν να παραγγέλνουν την ναυπήγηση νέων πλοίων ενώ η αξία των μεταχειρισμένων πλοίων έρχεται σε υψηλά επίπεδα που πολλές φορές μπορεί να ξεπερνάει και τις τιμές των νέων πλοίων. Η κύρια αιτία που συμβαίνει αυτό είναι ότι όλοι επιδιώκουν να εκμεταλλευτούν την παρούσα κατάσταση

της αγοράς και χρειάζονται άμεσα το πλοίο, σε αντίθεση με την ναυπήγηση που θα φέρει το πλοίο σε δύο χρόνια και θα είναι άγνωστη η κατάσταση της αγοράς τότε. Επιπλέον, η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από υψηλές προβλέψεις και προσδοκίες των καταναλωτών και των επιχειρήσεων μιας και αυτό που επικρατεί είναι μεγάλος ενθουσιασμός και άκρατη αισιοδοξία για συνεχιζόμενη μελλοντική άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό, οι επιχειρήσεις αυξάνουν γρήγορα την κεφαλαιοποίησή τους λόγω των υψηλών συσσωρευμένων κερδών. Εντούτοις, την ίδια στιγμή στο πλαίσιο της πρώτης αυτής φάσης,, αυξάνονται αντίστοιχα οι τιμές των αγαθών παράλληλα με το κόστος παραγωγής τους, ενώ υπάρχει άνοδος στον όγκο των πιστώσεων και στα επιτόκια. Η αγορά της ναυτιλίας, διανύει την καλύτερη και πιο κερδοφόρα περίοδο της και οι πλοιοκτήτες οφείλουν να είναι προσεκτικοί για να μπορούν να διαχειριστούν ορθά την μεγάλη ρευστότητα χρήματος, αποθηκεύοντας ή επενδύοντας την σωστά.

Κατάρρευση (Collapse)

Σε αυτό το στάδιο, η προσφορά ξεπερνάει την ζήτηση. Τότε η αγορά μπαίνει στην φάση κατάρρευσης και ξεκινάει η πτώση της οικονομικής δραστηριότητας. Τα πλοία συσσωρεύονται στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης και πλέουν με χαμηλή ταχύτητα. Στην συνέχεια τα μη αποδοτικά πλοία, παροπλίζονται ή πωλούνται, ενώ ορισμένα οδηγούνται σε διάλυση. Τα ναύλα αρχίζουν να πέφτουν σε χαμηλό επίπεδο, οι επενδυτικές κινήσεις μειώνονται και στα πλοία μεγάλης ηλικίας η τιμή διάλυσης αγγίζει την τιμή πώλησης. Τέλος, επικρατεί σύγχυση και αγωνία για το πόσο θα διαρκέσει αυτή η φάση της αγοράς.

Κεφάλαιο 3ο: Πλοίο

3.1 Γενικά χαρακτηριστικά

3.1.1 Είδη πλοίων

Το πλοίο είναι το μέσο με το οποίο η ναυτιλιακή επιχείρηση γίνεται ανταγωνιστική και προσπαθεί να εξασφαλίσει την οικονομική της χρηματοδότηση, επιτυγχάνοντας κάθε φορά την αποστολή του. Η ανακάλυψη της ναυσιπλοΐας και των πλοίων με την αξιοποίηση των θαλάσσιων υδάτων, βοήθησε την οικονομία, την διάδοση των

πολιτισμών, των επικοινωνιών και του εμπορίου από τα αρχαία χρόνια μέχρι και τώρα. Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, είχε σαν αποτέλεσμα η έρευνα και η πρόοδος της κατασκευής των πλοίων να γίνεται με ταχύτατους ρυθμούς σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της τεχνολογίας που συνδράμει σημαντικά σε αυτό τον σκοπό. Με την συνεχή αυτή έρευνα ο κλάδος της ναυπηγικής και της ναυτιλίας πέτυχε σημαντικά επιτεύγματα όπως (Γ. Ζαραφωνίτης,2015):

- Την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων (μείωση του άφορτου βάρους του πλοίου) και τον γιγαντισμό τους σε πλάτος και μήκος.
- Τον περιορισμό του κόστους κατασκευής και της πιο σωστής σχεδίασης.
- Την μείωση κατανάλωσης καυσίμου κάνοντας πιο υδροδυναμικά τα πλοία μειώνοντας την αντίσταση και την αύξησης απόδοσης της προωστήριας εγκατάστασης.
- Μείωση ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Αύξηση της ασφάλειας των επιβατών και του πληρώματος.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι να κατατάξει κανείς τα πλοία σε κατηγορίες και υποκατηγορίες. Η κατάταξη μπορεί να γίνει σύμφωνα με τα παρακάτω κριτήρια (Γ. Ζαραφωνίτης,2015):

- Το υλικό κατασκευής (χάλυβας, αλουμίνιο, ξύλο). Τα σύγχρονα πλοία έχουν σαν υλικό κατασκευής τον χάλυβα. Σε ειδικές περιπτώσεις παρατηρείται η χρήση χαλύβων αυξημένης αντοχής, αλουμινίου και ειδικών κραμάτων (για την κατασκευή ταχύπλων σκαφών που είναι σημαντική η εξοικονόμηση βάρους).
- Το μέσο πρόωσης (ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα). Τα ιστιοφόρα ανήκουν σε κατηγορίες όπως και τα πλοία με μηχανική πρόωση που χωρίζονται ανάλογα με το είδος των μηχανών τους (ντίζελ, ατμοστρόβιλοι, αεροστρόβιλοι, ντιζελοηλεκτρική πρόωση κλπ).
- Την σχεδίαση του πλοίου/σκάφους και την τεχνική τους στήριξη στο νερό.

Με τις εξής κατηγορίες:

- Αεροστατική υποστήριξη (αερόστρωμα, εγκλωβισμένου αεροθαλάμου). Τα πλοία αυτά αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες 50 έως 70 κόμβους, πάνω σε ένα στρώμα από αέρα. Στα πλοία αυτά δεν γίνεται η χρήση συμβατικών

ελίκων ή water jets και σαν μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν έλικες και πηδάλια αέρος. Είναι κατάλληλα για στρατιωτική χρήση καθώς έχουν την δυνατότητα να ταξιδεύουν πάνω στον πάγο και να βγαίνουν και στην στεριά σε ειδικά σημεία των λιμανιών.

- Υδροδυναμική υποστήριξη (υδροπτέρυγα (hydrofoils), ολισθαίνοντα). Τα υδροπτέρυγα είναι πλοία σύγχρονης τεχνολογίας που επιτυγχάνουν υψηλές ταχύτητες 32-40 κόμβων. Για να επιτύχουν τις ταχύτητες αυτές χρησιμοποιούν πτερύγια για να παράγουν δυναμική άνοση, μειώνοντας έτσι την αντίσταση πρόωσης. Τα πρώτα υδροπτέρυγα έχουν τον ρόλο μεταφορικών μέσων μικρών αποστάσεων στην επιβατηγό ναυτιλία αλλά και στο πολεμικό ναυτικό.
- Υδροστατική υποστήριξη (συμβατικό εκτόπισμα, ειδικού εκτοπίσματος (πολύγαστρα, catamaran και βαθέως εκτοπίσματος). Τα catamaran ανήκουν στους τύπους πλοίων που διαθέτουν διπλή γάστρα. Οι δύο αυτές γάστρες συνδέονται μεταξύ τους με την υπερκατασκευή και εξασφαλίζουν την απαραίτητη ευστάθεια και άνοση του σκάφους. Με τον κατάλληλο σχεδιασμό των δύο γαστρών μειώνεται η αντίσταση του κυματισμού και αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες.
- Την περιοχή λειτουργίας (ποταμόπλοιο, ακτοπλοϊκό, ποντοπόρο). Τα ποταμόπλοια χρησιμοποιούνται για μεταφορές σε ποτάμια, εκεί όπου τα κανονικά πλοία δυσκολεύονται να ταξιδέψουν. Έχουν μικρό βύθισμα, χωρίς καρίνα και αποτελούν ένα ιδιαίτερο και χρήσιμο για τον σκοπό του ναυπηγικό κατασκευάσμα. Τα ποντοπόρα πλοία είναι κατασκευασμένα έτσι ώστε να μπορούν να κάνουν υπερωκεάνια ταξίδια, σε αντίθεση με τα ακτοπλοϊκά πλοία που ταξιδεύουν και εξυπηρετούν γραμμές εγχώριες.
- Τον τρόπο οικονομικής εκμετάλλευσης του πλοίου σε charter ή liner. Τα πλοία charter είναι τα πλοία που ναυλώνονται για την μεταφορά ενός είδους φορτίου από ένα λιμάνι σε ένα άλλο ανάλογα τις ανάγκες του ναυλωτή. Ενώ στην liner shipping, ανήκουν τα πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια συνδέοντας συγκεκριμένα λιμάνια και μεταφέροντας διάφορα είδη φορτίων με μεγάλη οικονομική σημασία.

- Το σκοπό κατασκευής τους (αλιευτικό, ρυμουλκό, δεξαμενόπλοιο, κρουαζιερόπλοιο κλπ).
- Τα παραπάνω επιτεύγματα σε συνδυασμό με την πίεση που ασκείται στους πλοιοκτήτες, είχε σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη εξειδικευμένων τύπων πλοίων που αντικατέστησαν το παλιό φορτηγό γενικού φορτίου. Οι εξειδικευμένοι τύποι αυτοί επικράτησαν κυρίως για οικονομικούς λόγους, και λόγους ασφαλείας. Υπάρχουν γενικοί κανονισμοί ασφαλείας (Safety on Board) και προσαρμόζονται ανάλογα για το κάθε είδος πλοίου. Έτσι επιτράπηκε η ανάπτυξη πιο αυστηρών κανόνων ασφαλείας που προσαρμόζονται στις ειδικές απαιτήσεις κάθε πλοίου, για την προστασία των επιβατών/πληρώματος, του ίδιου του πλοίου και του περιβάλλοντος.

Για παράδειγμα, ένα επιβατηγό πλοίο, ένα LNG, ένα αλιευτικό πλοίο και ένα δεξαμενόπλοιο κατασκευάζονται και λειτουργούν με διαφορετικούς κανονισμούς, για να ανταποκρίνονται στους διαφορετικούς κινδύνους που θα αντιμετωπίσουν. Σύμφωνα με το τελευταίο κριτήριο θα βάλουμε σε κατηγορίες τους βασικότερους τύπους πλοίων (Γ. Ζαραφωνίτης,2015):

- Εμπορικά πλοία : Περιλαμβάνει όλα τα πλοία που κατασκευάζονται με στόχο την οικονομική εκμετάλλευση, την οικονομική δραστηριότητα ή κάποιο είδος της, όπως είναι η μεταφορά φορτίων, η μεταφορά επιβατών, υποθαλάσσιες δραστηριότητες όπως πχ η εκβάθυνση λιμένων, η θαλάσσια και υποθαλάσσια έρευνα.
- Πλοία αναψυχής : Εδώ ανήκουν τα πλοία τα οποία κατασκευάζονται για προσωπική χρήση ή αναψυχή του ιδιοκτήτη ή ακόμα και την ναύλωση του για εμπορική εκμετάλλευση. Πολυτελέστατοι θαλαμηγοί, yacht με ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις κάθε μεγέθους περιλαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία. Σημειώνεται ότι τα κρουαζιερόπλοια ανήκουν στα εμπορικά πλοία αφού σχεδιάζονται για οικονομική εκμετάλλευση με την μεταφορά επιβατών.
- Πολεμικά ναυπηγήματα : Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν όλα τα πλοία που προορίζονται για στρατιωτική χρήση, είτε για εκπαιδευτικά (πλοία ανεφοδιασμού) είτε για μάχιμες τακτικές μονάδες που πλέουν και αναλαμβάνουν αποστολές σε κάθε σημείο του πλανήτη. Τα πλοία αυτά

επιβάλλουν την τάξη στα θαλάσσια ύδατα, ασκώντας έλεγχο και αστυνόμευση χρησιμοποιώντας σκάφη κάθε μεγέθους από μικρά καταδιωκτικά σκάφη μέχρι και υποβρύχια.

- Πλωτά ναυπηγήματα : Στα πλωτά ναυπηγήματα περιλαμβάνονται σταθερές ή πλωτές κατασκευές που χρησιμοποιούνται για την ανέλκυση, την ρυμούλκηση, την συντήρηση, την επισκευή πλοίων, θαλάσσιες εξέδρες για την άντληση υδρογοναθράκων, πλωτούς κυματοθραύστες και πολλές ακόμα πάσης φύσεως θαλάσσιες κατασκευές.

Τα εμπορικά πλοία όπως αναφέραμε είναι τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και φορτία και κατασκευάζονται με σκοπό την οικονομική τους εκμετάλλευση. Τα εμπορικά πλοία μπορούν να διακριθούν σε υποκατηγορίες και τύπους όπως είναι οι εξής:

Επιβατηγά: Σύμφωνα με τους κανονισμούς επιβατηγό είναι το πλοίο που με βάση τα πιστοποιητικά του επιτρέπεται να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.

Διακρίνονται σε (Γ. Ζαραφονίτης,2015):

- Αμιγή επιβατηγά (passenger ship)
 - Υπερωκεάνια
 - Τοπικών πλοίων/Ακτοπλοϊκά
- Μικτά επιβατηγά (passenger/cargo ship)
- Κρουαζιερόπλοια (με σκοπό αναψυχή /διασκέδαση)
- Οχηματαγωγά-Επιβατηγά (ROPAX/RORO)
- Ειδικών μεταφορών



Εικόνα 1: Πλοίο Blue Star Paros 1

Φορτηγά: Είναι εμπορικά πλοία καθώς κατασκευάζονται για την μεταφορά φορτίου διαφορετικού είδους αναλόγως και τον τύπο του πλοίου. Τα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε (Γ.Ζαραφωνίτης,2015):

- Χύδην φορτίου (Bulk carrier): Χρησιμοποιείται για την μεταφορά μη συσκευασμένου χύδην φορτίου όπως είναι τα σιτηρά, το τσιμέντο, το μέταλλευμα, άνθρακας, χάλυβας. Τα φορτηγά πλοία έχουν μόνο ένα κατάστρωμα υδατοστεγανό. Τα καλύμματα των αμπαριών είναι χαλύβδινα και ανοιγοκλείνουν με μηχανισμό, πολλά από αυτά έχουν δικά τους μέσα φόρτο/εκφόρτωσης τα λεγόμενα (gear), ενώ αυτά που δεν έχουν νοικιάζουν εξοπλισμό στο λιμάνι και ονομάζονται gearless. Διαθέτουν μία κύρια υπερκατασκευή στην πρύμνη για την γέφυρα και τις ενδαιτιήσεις του πληρώματος κάτω από την οποία βρίσκεται το μηχανοστάσιο.

Πίνακας 1: Κατηγορίες Φορτηγών πλοίων (Bulk carrier)

Τύπος Πλοίου	Εκτόπισμα	Μέτρα	Αμπάρια
Handysize	25-40.000 dwt	180m	5
Handymax	40-60.000dwt	200m	5

Panamax	60-80.000dwt	230m	7
New Panamax	80-120.000dwt	250m	7-8
Capesize	120-200.000dwt	290m	9
VLOC	200-400.000dwt	300m	9

- Γενικού φορτίου (General cargo) : Τα πλοία γενικού φορτίου είναι σχεδιασμένα για να μεταφέρουν μια τεράστια ποικιλία φορτίων όπως παλέτες, κουτιά, βαρέλια, χύδην φορτίο και διαθέτουν ένα ή περισσότερα καταστρώματα. Έχουν ένα τουλάχιστον υπόφραγμα για την προστασία των φορτίων τους, διαχωρίζοντας τις διάφορες παρτίδες μη ομοειδών και μη συμβατών φορτίων προστατεύοντας έτσι τα χαμηλότερα φορτία από το βάρος αυτών που στοιβάζονται από πάνω τους. Το μέγεθος τους κυμαίνεται από 14.000-21.000 DWT. Είναι πλοία μικρού μεγέθους που τους επιτρέπει να προσεγγίζουν και ακτές με μικρά βυθίσματα. Τα ανοίγματα των αμπαριών τους είναι μεγάλα για να μπορούν να αποθηκεύουν σωλήνες και ελάσματα, ενώ υπάρχει η δυνατότητα να αποθηκευτεί φορτίο και στο κατάστρωμα επάνω (cargo on deck). Το πρώτο multipurpose vessel που κατασκευάστηκε ήταν το πλοίο Liberty κατά την διάρκεια του Β' παγκόσμιου πολέμου με γρήγορο ρυθμό για να καλυφθούν οι ανάγκες προμήθειας των συμμαχικών δυνάμεων σε στρατιωτικό εξοπλισμό και υπόλοιπα αγαθά πρώτων αναγκών.
- Containership: Η ανάγκη μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων φορτίων με ικανότητα γρήγορης φορτο/εκφόρτωσης στα λιμάνια, οδήγησε στην δημιουργία των containerships για την μεταφορά φορτίων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων, είχε σαν αποτέλεσμα να επιταχύνει την διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων, μειώνοντας το κόστος της φορτοεκφόρτωσης μαζί με τον χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Το πλοίο επομένως, μπορεί να πραγματοποιήσει περισσότερα ταξίδια και να φέρει πιο πολλά έσοδα στον πλοιοκτήτη με την μεταφορά πιο πολλών εμπορευματοκιβωτίων. Το φορτίο συσκευάζεται προσεχτικά στις εγκαταστάσεις του αποστολέα αλλά και κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Το

container προστατεύει το φορτίο από τις μετακινήσεις που μπορεί να συμβούν από τον κυματισμό και από τον κίνδυνο εισροής υδάτων ή υγρασίας. Ακόμη, προστατεύει το φορτίο από κλοπές κάνοντας έτσι πιο ασφαλέστερη την διάρκεια της αποστολής μέχρι την παράδοση του. Τέλος, η τυποποίηση των διαστάσεων επιτρέπει την κατασκευή ολοκληρωμένων δικτύων συνδυασμένων μεταφορών με την χρήση φορτηγών και σιδηροδρομικών αμαξών ειδικά σχεδιασμένων για την μεταφορά container. Εντούτοις, υπάρχουν και μειονεκτήματα στην χρήση τους όπως το επιπλέον κόστος με την αγορά των κιβωτίων τα οποία βέβαια χρησιμοποιούνται αρκετά χρόνια. Ένα ακόμα σημαντικό μειονέκτημα είναι η ανισορροπία του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς συγκεκριμένες χώρες εισάγουν περισσότερα φορτία από αυτά που εξάγουν. Για αυτό τον λόγο, στις χώρες που είναι καθαροί εισαγωγείς εμπορευματοκιβωτίων συσσωρεύονται πολλά άδεια κιβώτια που θα πρέπει να επιστραφούν προκαλώντας πρόσθετες δαπάνες. Οι κατηγορίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι εξής (Γ.Ζαραφωνίτης,2015):

Πίνακας 2:Κατηγορίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (container ships)

Κατηγορία	Χωρητικότητα TEU	Μήκος
Small Feder	Μέχρι 1.000	
Feeder	1.000-2.000	
Feedermax	2.000-3.000	
Panamax	3.000-5.000	
Post Panamax	5.000-10.000	Έως 294m
New Panamax	10.000-15.000	Έως 366m
Ultra large Container	15.000 και πάνω	Από 366 m



Εικόνα 2: Containership Gulsun

- Συνδυασμένων μεταφορών (Combination Cargo Ships): Τα πλοία αυτά είναι μία εξέλιξη των Bulk Carriers η οποία βασίστηκε στην ανάγκη για την ταυτόχρονη μεταφορά δύο ή περισσότερων φορτίων (μετάλλευμα, πετρέλαιο) τα οποία είναι διαφορετικά μεταξύ τους καθώς είναι σε στερεά και υγρή μορφή. Τα πλοία αυτά έχουν ειδικά διαμορφωμένο εσωτερικό χώρο για να μπορούν να φορτώνουν εναλλάξ ξηρό και υγρό φορτίο λαμβάνοντας έτσι καλύτερη θέση στην ναυλαγορά και στις θαλάσσιες μεταφορές. Έκαναν ιδιαίτερη εμφάνιση την δεκαετία του 60 και λόγω της ταυτόχρονης μεταφοράς φορτίων ονομάστηκαν και πλοία συνδυασμένης μεταφοράς. Οι κυριότερες κατηγορίες των combination cargo ships είναι οι εξής:
 - ο Μεταλλευματοφόρο-Πετρελαιοφόρο(Ore/Oil carrier) : Το πλοίο αυτό είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε να μπορεί να φορτώσει ταυτόχρονα χύμα μετάλλευμα και χύμα πετρέλαιο. Τα αμπάρια αυτών των πλοίων έχουν πλευρικές δεξαμενές οι οποίες συγκοινωνούν με τα αντίστοιχα διπύθμενα ενώ διαθέτουν και μία κεντρική δεξαμενή εσωτερικά των πλευρικών. Κατά κύριο λόγο, οι πλευρικές δεξαμενές φορτώνονται πετρέλαιο με σωληνώσεις και η κεντρική δεξαμενή με μετάλλευμα. Ενώ στην μέση, υπάρχει το αντλιοστάσιο στο οποίο είναι εγκαταστημένες οι αντλίες που χρησιμοποιούνται για την φορτοεκφόρτωση. Το συγκεκριμένο είδος πλοίου από πλευράς ξηρού φορτίου χρησιμοποιήθηκε κυρίως για την μεταφορά μεταλλεύματος και όχι τόσο σιτηρών διότι το μετάλλευμα είναι βαρύ φορτίο και θέλει λίγο όγκο για

να στοιβαχτεί, ενώ τα υπόλοιπα χύδην έχουν υψηλό συντελεστή στοιβασίας και δεν καλύπτουν όλο τον όγκο του πλοίου.

- Μεταλλευματοφόρο-Χύμα-Πετρελαιοφόρο (Ore-Bulk-Oil/OBO):
Είναι ένα πλοίο τριπλής χρήσης το οποίο μπορεί να μεταφέρει ταυτόχρονα μέταλλευμα, χύμα πετρέλαιο και χύμα στερεά φορτία. Η ιδιομορφία είναι αισθητή στον χώρο αποθήκευσης των φορτίων από το πλοίο διπλής χρήσης καθώς όλα τα αμπάρια του, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για κάθε είδος φορτίου που θα φορτώσει. Τα αμπάρια του διαθέτουν δεξαμενές και διπύθμενο από κάτω όμως δεν έχουν το ίδιο μέγεθος. Αν δεν φορτωθεί πλήρως το πλοίο τότε τα μικρότερα αμπάρια μένουν κενά αφού επηρεάζουν λιγότερο την ευστάθεια του πλοίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Τα πλοία αυτά διαθέτουν όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό που χρειάζεται αφού στις ίδιες δεξαμενές φορτώνονται όλα τα φορτία, συγκεκριμένα διαθέτουν:
 - Ειδικά εξαεριστικά (αερίων) για το πετρέλαιο /φορτίο.
 - Σύστημα θέρμανσης του πετρελαίου/φορτίου. Το σύστημα λειτουργεί με ατμό ο οποίος κυκλοφορεί μέσα σε σήραγγες που βρίσκονται κάτω από το πανιόλο των δεξαμενών για να προστατεύεται από τα στερεά φορτία που φορτώνονται εναλλακτικά.
 - Τα καπάκια των αμπαριών είναι ειδικής κατασκευής (ελαιοστεγανά) για να εμποδίζεται η διαρροή των υγρών φορτίων.
- Δεξαμενόπλοια υγρού φορτίου (Tanker): Τα πλοία αυτά έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν σε μεγάλες ποσότητες φορτίο υγρής μορφής. Διαθέτουν ένα κύριο κατάστρωμα, ενώ το μηχανοστάσιο βρίσκεται στο πρυμνίο μέρος του πλοίου. Χαρακτηριστικό γνώρισμα των πλοίων, είναι οι σωληνώσεις στο πάνω μέρος του καταστρώματος από τις οποίες γίνεται και η φορτοεκφόρτωση του υγρού φορτίου. Τα tanker δεν διαθέτουν δεξαμενές έρματος, ενώ όταν θέλουν να φορτώσουν έρμα γεμίζουν κάποιες άδειες δεξαμενές φορτίου οι οποίες πλένονται καλά για να αποφύγουν τυχόν κατάλοιπα. Τα δεξαμενόπλοια έχουν

μεγάλη ποικιλία και στο μέγεθος τους, στο μήκος στους και στο είδος φορτίου που διαθέτουν. Οι κατηγορίες που χωρίζονται είναι οι εξής:

- Cruide oil carrier: Το πετρέλαιο μεταφέρεται δια θαλάσσης ακατέργαστο (αργό πετρέλαιο), σε ημιεπεξεργασμένη μορφή ή σε επεξεργασμένη μορφή (παράγωγα πετρελαίου). Το αργό πετρέλαιο μεταφέρεται σε πολύ μεγάλες ποσότητες και σε μεγάλες αποστάσεις. Τα πλοία που το μεταφέρουν ξεκινάνε από τους 50.000 τόνους μέχρι και τους 550.000 τόνους. Σημαντικός ρόλος στον γιγαντισμό των tanker προέκυψε το 1956 όταν έκλεισε η διώρυγα του SUEZ και τα δεξαμενόπλοια έπρεπε να διαπλέουν την Αφρική προκειμένου από την Μέση Ανατολή να φτάσουν στα λιμάνια της Ευρώπης και της Ανατολικής ακτής των ΗΠΑ. Οι κατηγορίες τους εμφανίζονται στο παρακάτω πίνακα. Να σημειωθεί ότι τα SUEZMAX είναι τα μεγαλύτερα πλοία που μπορούν να διασχίσουν την διώρυγα του Σουέζ με πλήρης φορτίο. Τα VLCC λόγω αυξημένου βυθίσματος όταν πρέπει να περάσουν το Σουέζ, πρέπει να ξεφορτώσουν μέρος του φορτίου τους πριν την είσοδο τους σε άλλο πλοίο ή στον αγωγό πετρελαίου SUMED που εκτείνεται παράλληλα με την διώρυγα και να το παραλάβουν κατά την έξοδο τους. Έχουμε τις εξής κατηγορίες των πλοίων Cruide oil carrier (Γ.Ζαραφονίτη,2015):

Πίνακας 3: Κατηγορίες πλοίων (Cruide oil carrier)

Κατηγορία	DWT
Handysize	18.000-30.000
Handymax	30.000-50.000
Panamax	50.000-80.000
Aframax	80.000-120.000
Suezmax	120.000-200.000

Very Large Crude Carrier VLCC	200.000-320.000
Ultra Large Crude Carrier ULCC	320.000-550.000



Εικόνα 3: Πλοίο VLCC

- Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου (Products carrier): Μεταφέρει προϊόντα που προκύπτουν από την διύλιση του αργού πετρελαίου. Κάποια από αυτά είναι ελαφρότερα σε σχέση με το αργό πετρέλαιο ανώτερης ποιότητας όπως είναι η βενζίνη, η κηροζίνη, το Diesel oil. Υπάρχουν και βαρύτερα κατώτερης ποιότητας όπως είναι το μαζούτ ή η άσφαλτος. Ανάλογα με το τύπο φορτίου υπάρχουν και πολλές υποκατηγορίες πλοίου για την μεταφορά του. Τα product carrier κατηγοριοποιούνται ανάλογα με την μεταφορική του δυνατότητα σε (Γ.Ζαραφωνίτη,2015):

Πίνακας 4: Κατηγορίες πλοίων (Product carrier)

Κατηγορία	DWT
Coastal	<10.000
Small	10.000-19.000

Handy	19.000-25.000
Medium	25.000-45.000
Long Range One LR1	45.000-70.000
Long Range Two LR2	70.000-100.000

- Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων (Chemical carrier) :
Είναι τα πλοία που κατασκευάζονται για να μεταφέρουν στις δεξαμενές τους χημικά προϊόντα που μεταφέρονται σε υγρή μορφή. Τα product carrier είναι πλοία μικρότερα σε χωρητικότητα με ακριβή κατασκευή. Έχουμε τις εξής κατηγορίες (Γ.Ζαραφωνίτη,2015):
 - Parcel chemical tanker: Το μέγεθος τους φτάνει μέχρι 40.000DWT. Ο χώρος υποδιαιρείται σε μεγάλο αριθμό δεξαμενών, με ξεχωριστή αντλία και δίκτυο σωληνώσεων, ώστε να μπορούν να μεταφέρουν μεγάλο και διαφορετικό φορτίο.
 - Product/ chemical tanker: Παρόμοιο μέγεθος με το parcel αλλά με πιο λίγες δεξαμενές, από κοινό χάλυβα με προστατευτική επίστρωση αντί για ανοξείδωτο χάλυβα όπως είναι του parcel ship. Μεταφέρουν πολλές φορές και καθαρό παράγωγο πετρελαίου και λιγότερο επικίνδυνα φορτία.
 - Specialized chemical carrier: Πλοία μικρού ή μεσαίου μεγέθους συχνά εξειδικευμένα για την μεταφορά ενός τύπου φορτίου πχ φυτικά έλαια, χυμούς φρούτων, μεθανόλη ή λιπάσματα σε υγρή μορφή με δεξαμενές από ανοξείδωτο χάλυβα.
- Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων: Η ενεργειακή ανάγκη του κόσμου καλύπτεται από την καύση αερίων καυσίμων. Η μεταφορά των αερίων αυτών μπορεί να γίνει είτε με δίκτυα αγωγών, είτε με ειδικά πλοία. Για να γίνει η μεταφορά τους, πρώτα πρέπει να υγροποιηθεί ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα του. Η μεταφορά τους πάντα γίνεται υπό αυστηρά μέτρα ασφαλείας που πρέπει να τηρεί το πλοίο και το πλήρωμα

του. Τα κυριότερα είδη αερίων φορτίων είναι, το φυσικό αέριο και τα αέρια παράγωγα του πετρελαίου (petroleum gas). Έτσι, έχουμε τα LNG και τα LPG πλοία που καλύπτουν αυτές τις απαιτήσεις για την συγκεκριμένη μεταφορά. Στα πλοία LNG οι δεξαμενές τους αναλόγως με το σχήμα διακρίνονται σε σφαιρικές, κυλινδρικές ή πρισματικές και περιβάλλονται από κατάλληλη μόνωση ώστε να μην έρχονται σε επαφή με την μεταλλική κατασκευή του πλοίου. Τα πλοία αυτά σχεδιάζονται για να μεταφέρουν το φορτίο τους σε ατμοσφαιρική πίεση περίπου – 162 βαθμούς Κελσίου. . Οι δεξαμενές τους, είναι κατασκευασμένες από ειδικά κράματα αλουμινίου για να αντέχουν στις χαμηλές θερμοκρασίες. Στα πλοία LPG, κατά την μεταφορά του φορτίου υπό πίεση περίπου 8 ατμοσφαιρών και θερμοκρασία 7 βαθμούς Κελσίου απαιτείται ειδική θερμομόνωση των δεξαμενών. Οι δεξαμενές τους είναι κυρίως κυλινδρικές, ενώ σαν υλικό κατασκευής χρησιμοποιούνται ειδικοί χάλυβες με καλές μηχανικές ιδιότητες για χαμηλές θερμοκρασίες.



Εικόνα 4: LNG Ship

- Πλοία ναυτιλιακής υποστήριξης : Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα παρακάτω πλοία:
 - Πλοία ανεφοδιασμού (Replenishment ships)
 - Πλοία συνεργεία (Workshop boats)
 - Συνοδευτικά πλοία (Escort ships)
 - Ρυμουλκά (Tug boats)

- Ναυαγοσωστικά (Salvage ships)
- Παγοθραυστικά (Ice breakers)
- Διανομής φορτίου ή μαούνες/φορτηγίδες (Mini-bulcas or Barges)
- Πλοία πιλότοι (Pilot boats)
- Ναυπηγήματα υποδοχής ναυτιλιακών αποβλήτων (Shipping discharge reception crafts or SLOPS)
- Βυθοκόροι ή εσκαπτικά πλοία (Dredges) – Γερανοφόρα πλοία (Crane ships)
- Πλωτές και μόνιμες ναυπηγο-επισκευαστικές δεξαμενές (Floating and Dry Docks)
- Σκάφη τεχνικής επιθεώρησης υποβρυχίων κατασκευών και ναυπηγημάτων (Submarine technical surveying crafts)
- Ναυπηγήματα καταπολέμησης της πετρελαιοειδούς ρύπανσης (Oil pollution fighting crafts, π.χ. skimmers)
- Πλωτές φορτο-εκφορτωτικές εγκαταστάσεις (Floating cargo handling installations)



Εικόνα 5: Παγοθραυστικό πλοίο



Εικόνα 6: Ναυαγσωστικό σκάφος 1

- Πλοία Ειδικού Προορισμού (Special Purpose Ship) : Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα πλοία που παρέχουν ειδικές υπηρεσίες. Τέτοια πλοία είναι:
 - Αλιευτικά πλοία ή Αλιευτικά πλοία/εργοστάσια (Fishing boats or Fishing ships/factories)
 - Πλοία πόντισης καλωδίων (Cable layers)
 - Εξέδρες γεωτρήσεων, πλωτές ή μόνιμες (Offshore drilling rigs, floating or permanent)
 - Ωκεανογραφικής έρευνας, πλωτά ή υποβρύχια (Oceanographic research, floating or submersibles)
 - Μετεωρολογικά πλοία (Meteorological vessels)
 - Πλοία σεισμολογικής έρευνας (Earthquake research ships)



Εικόνα 6: Πλοίο-γεωτρήπανο

3.2 Νομικά χαρακτηριστικά

Το Ναυτικό δίκαιο άρθρο 1, ορίζει ότι πλοίο είναι οποιαδήποτε σκάφος χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένων όπως κινείται αυτοδυνάμως στην θάλασσα.

Σύμφωνα με το παραπάνω, για να οριστεί ένα σκάφος σαν πλοίο πρέπει να διαθέτει να παρακάτω νομικά και τεχνητά χαρακτηριστικά:

- Κοίλο ναυπήγημα και όχι μία σχεδία που μπορεί να φτιαχτεί από κορμούς δέντρων.
- Καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων. Μονάδα μέτρησης είναι ο κόρος (2.83 κυβικά μέτρα). Άρα τα μικρά πλοία και οι βάρκες δεν θεωρούνται σαν πλοία.
- Αυτοδύναμη κίνηση. Πλοία που μπορούν να χαρακτηριστούν και τα μηχανοκίνητα και τα ιστιοφόρα ανεξάρτητα από την κινητήρια δύναμη που έχουν.
- Προορισμός κινήσεως στην θάλασσα. Δεν υπάρχει περιορισμός αν το πλοίο κινείται σε ανοιχτές θάλασσες, σε λιμάνια, ακτές ή μεταξύ όρμων. Πλοία δεν θεωρούνται τα ποταμόπλοια, αφού έχουν σαν βασική κίνηση τα ποτάμια και τα υδροπλάνα αφού ο κύριος προορισμός τους δεν είναι η θάλασσα.

3.2.1 Κύρια χαρακτηριστικά πλοίου

Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου είναι το όνομα του, το διεθνές διακριτικό του σήμα, ο αριθμός, το λιμάνι νηολόγησης και η χωρητικότητα του.

- Όνομα πλοίου: Το όνομα του πλοίου επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη και δεν απαγορεύεται να είναι ίδιο με άλλου πλοίου, αρκεί να μην είναι λόγος να δημιουργηθεί αθέμιτος ανταγωνισμός. Το όνομα αναγράφεται με ελληνικούς χαρακτήρες στην πρύμνη και με λατινικούς στις παρειές του πλοίου. Για να γίνει αλλαγή του ονόματος χρειάζεται άδεια από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

- Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα: Λόγω του ότι πολλά πλοία μπορεί να έχουν ίδιο όνομα, άλλος τρόπος για να ξεχωρίζονται τα πλοία είναι το διακριτικό τους σήμα σε συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων τα οποία καταγράφονται στο διεθνές σηματολόγιο. Το σήμα χορηγείται από την λιμενική αρχή αν είναι τουλάχιστον 30 κόρων ή αν είναι ναυαγοσωστικό και όλα τα σήματα διατηρούνται και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν).
- Χωρητικότητα του πλοίου : Απο ειδικό εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή ή από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων προσδιορίζεται η χωρητικότητα του πλοίου:
 - Ολική χωρητικότητα: Περιλαμβάνει όλους τους περικλειστούς χώρους που βρίσκονται κάτω και πάνω από το κατάστρωμα του πλοίου.
 - Καθαρή χωρητικότητα: Η χωρητικότητα που μένει από την ολική όταν αφαιρεθούν συγκεκριμένα μέρη όπως το μηχανοστάσιο, οι αποθήκες καυσίμου, ο χώρος του πληρώματος κλπ.
- Το λιμάνι και ο αριθμός νηολόγησης: Αριθμός νηολόγησης του πλοίου είναι ο αύξοντας αριθμός με τον οποίο εγγράφεται το πλοίο στο νηολόγιο. Ενώ το λιμάνι νηολόγησης επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Τα παραπάνω εγγράφονται στο πλοίο στην πρύμη κάτω από το όνομά του.

3.3 Σημαία Πλοίου

Η επιλογή της σημαίας νηολόγησης του πλοίου αποτελεί μια βασική απόφαση στρατηγικής σημασίας που οφείλει να πάρει ο πλοιοκτήτης καθώς σύμφωνα με την επιλογή αυτή θα επηρεαστούν οι στόχοι της εταιρείας, τα συμφέροντα και η στρατηγική της. Η στρατηγική της κάθε επιχείρησης, είναι η αύξηση του χρηματικού της πλούτου με τις ελάχιστες υποχρεώσεις όπως είναι η φορολόγηση της από κράτος. Η επιλογή της σημαίας από τον πλοιοκτήτη δεν είναι μία απόφαση που θα πάρει σύμφωνα με τον πατριωτισμό του, αλλά σύμφωνα με το οικονομικό του συμφέρον γιατί δεν παύει να είναι επιχειρηματίας και να επιδιώκει το κέρδος για την επιχείρηση του. Κατόπιν ανάλυσης και πολλών παραγόντων που μπορούν να επηρεάσουν την λειτουργία του πλοίου, θα γίνει και η τελική επιλογή της σημαίας.

3.3.1 Κριτήρια απαραίτητα για την επιλογή σημαίας

Η επιλογή της σημαίας καθορίζεται από τα εξής βασικά κριτήρια (Bergantino &

Marlow, 1998):

- Πρότυπα Ασφάλειας: Η αποτελεσματικότητα που έχει η επιβολή των διεθνών κανόνων και συμβάσεων συνιστά κριτήριο διαφοροποίησης μεταξύ των νηολογίων και ως επακόλουθο διευρύνετε η ποικιλία αυτών
- Επιβολή νόμων: Σε πολλές σημαίες κρατών παρατηρείται μία μεγάλη ελαστικότητα για την επιβολή του νόμου όπως ακριβώς καταγράφονται στην νομοθεσία για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στον νηολόγιο της.
- Port State Control: Μερικές σημαίες γίνονται στόχοι των μνημονίων συνεννόησης (Paris MoU, Tokyo MoU) και των τοπικών λιμενικών αρχών και αυτό έχει ως επακόλουθο την πρόκληση κι άλλων αντίστοιχων προβλημάτων.
- Οργάνωση και απασχόληση: Εδώ αναφέρεται στους κανόνες και τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου, που το επηρεάζει σε διάφορα θέματα όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος και οι εργασιακές συμβάσεις.
- Κόστος: Ένα από τα πιο βασικά κριτήρια για την επιλογή σημαίας αποτελεί το κόστος. Όπως οι φόροι στο κράτος, οι μισθοί των εργαζομένων και άλλες οικονομικές επιβαρύνσεις που θα αντιμετωπίσει.
- Περιορισμοί που ενδέχεται να προκύψουν όπως είναι η διεκδίκηση για σύνδεση του πλοίου ή του πλοιοκτήτη με το κράτος σημαίας.
- Ασφάλεια: Υπάρχει πιθανότητα οι ασφαλιστές να έχουν ενστάσεις που να σχετίζονται με την επιλογή συγκεκριμένων σημαιών.
- Χρηματοδότηση: Η πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό γίνεται ευκολότερα όταν επιλέγονται συγκεκριμένα νηολόγια και το ίδιο ισχύει και αντίστροφα. Η επιλογή μιας σημαίας επηρεάζεται από συντελεστές τεσσάρων κατηγοριών όπως είναι οι οικονομικοί, οι πολιτικοί, οι νομικοί και οι Ενδιαφέροντος Τρίτων.

3.3.2 Παράγοντες για την σωστή επιλογή σημαίας

Κάθε πλοιοκτήτης και manager ναυτιλιακής πρέπει να λάβει σοβαρά τους παρακάτω παράγοντες πριν αποφασίσει ποια σημαία θα επιλέξει. Οι παράγοντες αυτοί ή κάποιοι από αυτούς είναι οι παρακάτω:

- Οικονομικοί παράγοντες

- Το φορολογικό καθεστώς σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο
- Ποιο είναι το κόστος στελέχωσης και επάνδρωσης πλοίου
- Λοιπές δαπάνες που μπορεί να εμπεριέχονται ή να προκύψουν.
- Πολιτικοί παράγοντες
 - Να υπάρχει ελευθερία εμπορίου χωρίς περιορισμούς
 - Πολιτική αστάθεια χώρας σημαίας
 - Καθεστώς σε περίπτωση πολέμου
- Νομοθετικοί και θεσμικοί παράγοντες
 - Υποχρεώσεις safety (IMO)
 - Υποχρεώσεις πλοιοκτήτριας εταιρείας.
 - Τρόπος σύστασης εταιρείας.
 - Εγγραφή, νηολόγηση πλοίου, υποθήκη
- Ενδιαφέρον τρίτων
 - Ασφαλιστών
 - Τραπεζιτών
 - Προστασία περιβάλλοντος
 - Ευκολία Νηολόγησης/Γρήγορες διαδικασίες νηολόγησης
 - Άμεση επικοινωνία με νηολόγιο
 - Αποφυγή γραφειοκρατίας & δυσλειτουργιών της διοίκησης
 - Ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου άνω των 25 ετών
 - Περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, τύπος, μέγεθος)
 - Δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολόγησης
 - Περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων
 - Ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί

- Ευελιξία Επάνδρωσης/ Περιορισμός Εθνικότητας Πληρωμάτων/ Ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών
- Επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά
- Χαλαρότητα ελέγχων/ επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας
- Υπόληψη σημαίας από τον IMO
- Να μην έχει χαρακτηριστεί σημαία ευκολίας
- Περιοχή δραστηριότητας του πλοίου
- Απασχόληση πλοίου σε γραμμές εσωτερικού

3.3.3 Τύποι Νηολογίου

Η επιλογή του τύπου του νηολόγησης γίνεται συνήθως ανάμεσα στην εθνική και σε ξένη, λαμβάνοντας πάντα υπόψιν όλους τους παραπάνω παράγοντες.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο υπάρχουν τέσσερις σημαίες νηολογίου ανάμεσα στις οποίες θα χρειαστεί να διαλέξει ο πλοιοκτήτης και είναι οι παρακάτω:

- *Παραδοσιακά Εθνικά νηολόγια:* Ο πλοιοκτήτης στο συγκεκριμένο νηολόγιο έχει επιλέξει την σημαία του κράτους του και υπάρχει ένας γνήσιος δεσμός ανάμεσα στο πλοίο και τη σημαία. Με τον όρο γνήσιο δεσμό εννοούμε (Γ.Βλάχος,2016):
 - Το πλοίο ή πλοιοκτήτρια εταιρεία κατά ένα ποσοστό πρέπει να ανήκει σε πολίτες της χώρας νηολόγησης ή στο κράτος νηολόγησης.
 - Η κύρια βάση της τοποθεσίας είναι στην χώρα στην οποία νηολογείται.
 - Οι υπάλληλοι της εταιρείας ή του πλοίου είναι πολίτες της χώρας νηολόγησης.
 - Η χώρα νηολόγησης επιβάλλει φόρο στα κέρδη της εταιρείας και οικονομικό έλεγχο.
 - Η χώρα νηολόγησης πρέπει να ασκεί σε τακτά χρονικά διαστήματα αν το πλοίο τηρεί όλους τους απαιτούμενους κανονισμούς και τα πληρώματα τις απαραίτητες δεξιότητες.

- *Παραδοσιακά Ανοιχτά νηολόγια ή σημαίες Ευκαιρίας:* Τα παραδοσιακά ανοιχτά νηολόγια δεν επιβάλλουν τον υποχρεωτικό έλεγχο από την χώρα που νηολογείται το πλοίο και περιλαμβάνουν πιο ευνοϊκούς όρους, γεγονός που δημιουργεί τον αθέμιτο ανταγωνισμό απέναντι στα εθνικά νηολόγια. Τα ανοιχτά νηολόγια έχουν σαν στόχο, να μειώσουν το ιδιωτικό κόστος του πλοιοκτήτη και ταυτόχρονα να αυξήσουν τα κέρδη του. Τα χαρακτηριστικά τους είναι τα εξής:
 - Εύκολη διαδικασία εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο σε κάποιο προξενείο της χώρας που βρίσκεται στην επικράτεια της αλλά και εύκολη μεταγραφή του πλοίου σε άλλη σημαία νηολογίου αν αυτό χρειαστεί.
 - Ο έλεγχος του πλοίου μπορεί να ανήκει σε νομικά ή φυσικά πρόσωπα που δεν είναι υπήκοοι της χώρας
 - Χαμηλή φορολόγηση η οποία γίνεται συνήθως με έναν ετήσιο φόρο σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου
 - Δεν υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί σε θέματα ασφάλειας καθώς μόνη έννοια του κράτους είναι το κέρδος από την φορολόγηση της χωρητικότητας που θα εισπράξει
 - Χαμηλοί μισθοί πληρωμάτων
 - Δεν υπάρχει κανονισμός επάνδρωσης του πλοίου από ομοεθνείς
 - Αδυναμία στην άσκηση ελέγχου για την τήρηση διεθνούς ή εθνικής νομοθεσίας

Λόγο των παραπάνω τα ανοιχτά νηολόγια επιλέγονται συνεχώς από τους πλοιοκτήτες με κυριότερες σημαίες της:

1. Antigua and Barbuda
2. Bahamas
3. Barbados
4. Belize
5. Bermuda (UK)

6. Bolivia
7. Burma
8. Cambodia
9. Cayman Islands
10. Comoros
11. Cyprus
12. Equatorial Guinea
13. Faroe Islands (FAS)
14. French International Ship Register (FIS)
15. German International Ship Register (GIS)
16. Georgia
17. Gibraltar (UK)
18. Honduras
19. Jamaica
20. Lebanon
21. Liberia
22. Malta
23. Marshall Islands (USA)
24. Mauritius
25. Moldova 3
26. Mongolia
27. Netherlands Antilles
28. North Korea
29. Panama
30. Sao Tome and Príncipe
31. St. Vincent

32. Sri Lanka

33. Tonga

34. Vanuatu

- *Παράλληλα ή Διπλά νηολόγια:* Τα νηολόγια αυτά δημιουργήθηκαν από χώρες που αντιμετώπιζαν ανταγωνισμό από τα ανοιχτά νηολόγια. Αυτό σημαίνει, ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να εγγράψουν τα πλοία τους στα εθνικά νηολόγια αλλά και να τα εκμεταλλεύονται με έναν βαθμό ελαστικότητας, όσο αφορά τους όρους για την πρόσληψη πληρωμάτων. Δηλαδή, να υπάρχει ένα ποσοστό που να μην είναι υπήκοοι του κράτους της σημαίας νηολόγησης. Συνεπώς το πλοίο έχει την σημαία εθνικού νηολογίου αλλά και λίγα από τα προνόμια των ανοιχτών νηολογίων. Τα διπλά νηολόγια αποκτάν όλο και πιο πολύ έδαφος στην αγορά λόγω των πλεονεκτημάτων στην μερική επιλογή πληρώματος, στην μείωση του συνολικού λειτουργικού κόστους και την φορολογική ελάφρυνση.
- *Διεθνή ή δεύτερα νηολόγια (international registries):* Τα διεθνή ή δεύτερα νηολόγια αποτελούν μία ενδιάμεση λύση απέναντι στα παραδοσιακά εθνικά και ανοιχτά νηολόγια. Θεσπίστηκαν το 1987 στην Νορβηγία, με σκοπό να διατηρηθεί ο δεσμός κράτους σημαίας πλοίου αλλά να υπάρχει και ένα καθεστώς σαν των ανοιχτών νηολογίων με οικονομικές ελαφρύνσεις και ειδικών κανονισμών που προβλέπει το κράτος. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα διεθνή νηολόγια Γερμανίας, Δανίας και Νορβηγίας, με το 72% της χωρητικότητας του στόλου τους να ανήκει στα νηολόγια της Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Φιλανδίας και Ιταλίας.

Κεφάλαιο 4ο: Ναυλαγορές

4.1 Γενικά χαρακτηριστικά

Με τον ναυτεμπορικό όρο Ναυλαγορά (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών (Ζ. Καραχρήστου, 2019). Με άλλα λόγια, ναυλαγορά είναι το σημείο στο οποίο συναντάται ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής και το σημείο στο οποίο η ζήτηση συναντά την προσφορά.

Η πρώτη ναυλαγορά ξεκίνησε στο Λονδίνο το 1883 και είναι το μέσο για την αγορά και πώληση θαλάσσιων υπηρεσιών χρησιμοποιώντας τα πλοία και τις θαλάσσιες οδούς εξασφαλίζοντας έτσι την επιβίωση των ναυτιλιακών εταιρειών που χρειάζονται να μεταφέρουν φορτία για την χρηματοδότηση και την επιβίωση τους.

Η ναυλαγορά δεν είναι μια ενιαία αγορά όπου η τάση της είναι εντελώς ανοδική ή καθοδική. Η τρέχουσα τάση και η κατάσταση της αγοράς καθορίζεται από την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Αποτελείται από ένα σύνολο διαφορετικών αγορών που δεν εξαρτώνται απαραίτητα η μία από την άλλη αλλά συχνά μπορούν να αναπτυχθούν μεταξύ τους.

Οι χρονικές περίοδοι όπου η ζήτηση για την χωρητικότητα των πλοίων είναι υψηλή χαρακτηρίζονται σαν έκρηξη της ναυλαγοράς και είναι η ευκαιρία για να κινηθεί χρήμα στην αγορά. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας τα ναύλα είναι χαμηλά και είναι μία κακή περίοδο για την ναυτιλία. Έτσι, μειώνονται τα ναύλα και οι επενδύσεις για την κατασκευή ή αγορά πλοίων. Η αγορά ναύλων εξαρτάται από την κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς εμπορίου και από τη διαρκώς μεταβαλλόμενη τιμή του πετρελαίου που επηρεάζει τόσο το παγκόσμιο εμπόριο όσο και το κόστος των ιδιοκτητών για τα bunkers. Ωστόσο, συχνά επηρεάζεται έντονα από συνθήκες όπως ο πόλεμος και οι απεργίες.

Αν και ο όγκος της χωρητικότητας αυξάνεται, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να πάρουν την απόφαση για μελλοντικές επενδύσεις ή για την εισαγωγή της σε νέες επιχειρήσεις, μόνο όταν η τιμή των ναύλων τους το επιτρέπει, για να μπορούν να λάβουν τα απαραίτητα έσοδα που θα χρειαστούν για τις παραπάνω λειτουργίες της. Τις ανάγκες της ναυλαγοράς τις εξυπηρετούν τα χρηματιστήρια ναύλων και τα οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων. Στο φάσμα των ναύλων βρίσκεται ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο ορίζονται οι ναύλοι και γίνονται οι μεταφορές, οι επαγγελματίες που είναι υπεύθυνοι για την υλοποίηση όλης της διαδικασίας της ναύλωσης για να εξασφαλίσουν την ασφαλή μεταφορά του φορτίου από το ένα λιμάνι στο άλλο. Το ευρύ φάσμα της ναυλαγοράς αποτελείται από πολλά πρόσωπα όπως είναι ο ναυλομεσίτης, ο πλοιοκτήτης, οι εφοπλιστές, οι προμηθευτές και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί. Τα πρόσωπα αυτά θα αναλυθούν αναλυτικά παρακάτω για τον ρόλο τους και τον τρόπο δράσης τους. Όλα τα πρόσωπα αποτελούν ένα σύστημα το οποίο είναι αλληλεξαρτώμενο και μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων(Γ.Βλάχος,2016).

4.2 Κύρια κέντρα ναυλώσεως & ναυτιλιακοί οργανισμοί

BALTIC



Εικόνα 7: Ναυτιλιακός Οργανισμός Baltic Exchange

Το Χρηματιστήριο ναύλων Λονδίνου (Baltic Exchange ή Baltic Mercantile and Shipping Exchange) θεωρείται ως η βασική παγκόσμια οργανωμένη αγορά ναύλων με τόσο ανεπτυγμένο κύρος ώστε να συγκεντρώνει το 90% των θαλασσιών μεταφορικών εμπορευμάτων (James Chen).

Ιδρύθηκε τον 18ο αιώνα το 1744 στο Λονδίνο με ιδρυτικά στελέχη τους Stephen Ralli και Michael Rodocanachi. Στην αρχή αποτελούσε ένα απλό καφενείο στο οποίο έμποροι συναντούσαν τους πλοιάρχους για να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους. Για να πραγματοποιηθούν αυτές οι εμπορικές συναλλαγές, τα πρόσωπα αυτά έπρεπε να γίνονται μέλη έτσι ώστε να λαμβάνουν την κατάλληλη πληροφόρηση, διασφαλίζοντας τα στοιχεία τους με αξιοπιστία. Το προνόμιο των μελών ήταν ότι υπήρχε σε αυτό το είδος "club" πολλές εφημερίδες, δημοσιεύσεις και άλλες μορφές πληροφόρησης που χρειαζόταν. Τώρα το Baltic Exchange αποτελείται από 600 μέλη με το γνωστό τους σύνθημα "Our word our bond". Κατά την εγγραφή των νέων εταιριών - μελών, η οποία γίνεται με τη συμπλήρωση της αίτησης, τα μέλη χωρίζονται σε δύο κατηγορίες τους "market members" και τους "non-market members". Τα μέλη που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία, είναι υποχρεωμένα να καταβάλουν μαζί και τα οικονομικά τους στοιχεία για να μπορεί επαληθευτεί από το κέντρο η ικανότητα να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν τα συμβόλαια που αναλαμβάνουν. Σε αντίθεση με τους non market members που δεν είναι υποχρεωμένοι να παρουσιάσουν τα οικονομικά τους στοιχεία.

Οι ναυτιλιακές τους υπηρεσίες προσφέρονται σε συνεργασία με το Βαλτικό Κέντρο αλλά δεν έχουν το δικαίωμα χρήσης χώρων τους. Σε αυτή την κατηγορία μελών ανήκουν οι ναυτιλιακοί οικονομολόγοι, ασφαλιστές, τραπεζίτες, νηογνώμονες, δικηγόροι και άλλοι προμηθευτές ναυτιλιακής πληροφόρησης.

BIMCO



Εικόνα 8: Ναυτιλιακός Οργανισμός BIMCO

Το έτος 1905 στη Δανία δημιουργήθηκε από πλοιοκτήτες η εταιρεία BIMCO. Αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους διεθνείς οργανισμούς και ειδικότερα στον ιδιωτικό τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Διαθέτει 2650 μέλη σε 111 χώρες του κόσμου. Η BIMCO (Baltic & International Maritime Council) είναι υπεύθυνη για την ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων (interpretation of charter party items), την καθοδήγηση σε θέματα ναυτικού δικαίου (advice on maritime law) αλλά και τη χορήγηση συμβουλών και οδηγιών προκειμένου να λυθούν διαφωνίες και ναυτιλιακές διαφορές. Εκδίδει ναυτιλιακά προγράμματα (laytime calculator, positioning system, T/C estimation system, charter party editor), περιοδικά, έρευνες και επιθεωρήσεις για την ενημέρωση των ναυτιλιακών επαγγελματιών. Σημαντικό της πλεονέκτημα είναι ότι η εταιρεία λειτουργεί εικοσιτέσσερις ώρες την ημέρα και προσφέρει λειτουργία με δυνατότητα online επικοινωνίας, δίνοντας στοιχεία ακόμα και για την κατάσταση των πάγων σε θαλάσσιες περιοχές αλλά και τεχνική υποστήριξη. Ακόμη, διοργανώνει επιμορφωτικά σεμινάρια για την εκπαίδευση των υπαλλήλων του και των μελών του. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του κ.Dreyfus, η BIMCO είναι ένας οργανισμός με παγκόσμια εμβέλεια και οφείλει να εστιάσει τις προσπάθειες της για την διαμόρφωση πολιτικών και νομοθεσιών προχωρώντας με νέες τακτικές και όχι αποκλειστικά την ακολουθία

τακτικών του παρελθόντος με παλιομοδίτικες τεχνικές και παραδοσιακούς τρόπους. Στόχος της BIMCO είναι να προστατέψει τα μέλη της μέσω της παροχής υπηρεσιών και συμβουλών. Είναι μια ανεξάρτητη διεθνής ναυτιλιακή ένωση με μέλη όπως πλοιοκτήτες, διαχειριστές, πράκτορες και άλλους φορείς. Είναι ακόμη διαπιστευμένη ως Μη κυβερνητική οργάνωση και έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα των Ηνωμένων Εθνών και βρίσκεται σε επικοινωνία τους ρυθμιστικούς φορείς της ναυτιλιακής διοίκησης σε ΕΕ, ΗΠΑ και Ασία.

Lloyd's

The logo for Lloyd's of London features the word "LLOYD'S" in a large, bold, serif font. Below it, a horizontal line separates "LLOYD'S" from "LLOYD'S OF LONDON", which is written in a smaller, all-caps, serif font.

Εικόνα 9: Ναυτιλιακός Οργανισμός LOYDS

Η Lloyd's αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Η ιστορία της εταιρίας ξεκινάει τον 17ο αιώνα στο Λονδίνο της Αγγλίας. Υπήρχε ένα καφενείο στην Tower Street το οποίο το είχε ο Edward Lloyd, όπου ο ίδιος κατάφερε να προσελκύσει τη ναυτιλιακή κοινότητα μέσα στο καφενείο του. Έτσι, ξεκίνησε να εκδίδεται η εφημερίδα με τίτλο "Lloyd's News", με την οποία παρείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τις κινήσεις των πλοίων, τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και το πλήρωμα τους. Με τον καιρό το κέντρο αυτό, εξελίχθηκε σε ένα μεγάλο και αναγνωρισμένο κέντρο το οποίο αποτελούσε ένα σημαντικό χώρο πληροφόρησης, συνάντησης πλοιοκτητών, ασφαλιστών, εμπόρων που έκλειναν συμφωνίες ώστε να γίνει με ασφάλεια και νόμιμα η μεταφορά του φορτίου. Μετά και το θάνατο του Edward Lloyd το καφενείο πέρασε στα χέρια συγγενών, οι οποίοι και συνέχισαν την αρχική ιδέα του ιδρυτή του. Το 1713 εκδόθηκε από τους ίδιους για πρώτη φορά η γνωστή εφημερίδα "Lloyd's List" και εκτός από αυτό δημιούργησαν ένα μητρώο που περιλάμβανε κατάλογο με όλα τα πλοία που ήταν καταχωρημένα σε αυτόν. Ο κατάλογος αυτός μετέπειτα ονομάστηκε "Lloyd's Register of shipping". Πλέον η εταιρεία ακούει στο όνομα "Lloyd's of London" και έχει την έδρα του στο Λονδίνο. Ο οργανισμός των Lloyd's προσφέρει υπηρεσίες τις οποίες έχει χωρίσει σε τρεις τομείς.

Τον πρώτο τομέα που είναι ο τεχνικός και αναπτύχθηκε λόγω του καταλόγου "Lloyd's Register of shipping" γιατί αποτελεί τον πρώτο νηογνώμονα. Οι νηογνώμονες έχουν το δικαίωμα να επιθεωρούν τα πλοία, να τα ταξινομούν και να τα κατατάσσουν σε κλάσεις. Η κατάταξη τους γίνεται ανάλογα με το είδος, την συντήρηση και την κατασκευή του πλοίου. Το τμήμα αποτελείται κυρίως από ναυπηγούς, ασφαλιστές, μηχανικούς και πλοιοκτήτες. Δεύτερος τομέας είναι το τμήμα των ναυτασφαλίσεων, ο οποίος εκπροσωπείται από τον ασφαλιστικό οργανισμό Lloyd's of London. Αρμοδιότητα των ασφαλιστών είναι να ορίσουν το ύψος των ασφάλιστρων, να κάνουν εκτίμησή του κινδύνου και να αποφασίσουν πόσο ποσοστό θα καλύψουν. Ο τελευταίος τομέας αφορά τις ναυτιλιακές εκδόσεις, που άλλωστε ήταν και η αρχική εργασία της εταιρίας. Με οποιοδήποτε μέσο η εταιρία μέχρι και σήμερα προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

4.3 Βασικά είδη ναυλώσεων

Με τον όρο ναύλωση περιγράφεται η συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός πλοίου ανάμεσα στον πλοιοκτήτη ή εκναυλωτή και τον ναυλωτή. Με την συμφωνία αυτή ο πλοιοκτήτης / εκναυλωτής δέχεται να απασχολήσει το πλοίο σύμφωνα με συγκεκριμένες απαιτήσεις που έχουν συμφωνηθεί με σκοπό να λάβει χρηματικό ποσό για τις υπηρεσίες που θα παρέχει. Η παραπάνω συμφωνία επικυρώνεται από το ναυλοσύμφωνο. Η διαδικασία ξεκινάει με το pre negotiations stage, τις κύριες διαπραγματεύσεις (negotiation) και το κλείσιμο της συμφωνίας (post fixture). Ο δύσκολος στόχος του broker είναι να ικανοποιήσει και να δημιουργήσει ένα charter party με τους καλύτερους όρους και για τις δυο πλευρές (Γ.Βλάχος, 2011).

Κατά την διαδικασία ο πλοιοκτήτης θεωρείται αυτός που έχει την δικαιοδοσία να αποφασίσει αν το πλοίο θα κάνει μια μεταφορά και να διαπραγματευτεί γι' αυτή και ναυλωτής θεωρείται αυτός που είναι υπεύθυνος να δεχτεί ή όχι τις υπηρεσίες μεταφοράς του πλοίου αυτού. Ωστόσο μπορεί να χρησιμοποιηθούν περισσότεροι από ένας broker με τον καθένα να κερδίζει περίπου το 1,25 % του συνολικού ναύλου.

Υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί τρόποι ναύλωσης ενός πλοίου ανάλογα με την ποσότητα του , το είδος του φορτίου και την συμφωνία. Οι κυριότεροι τρόποι είναι η ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage – Spot charter), η χρονοναύλωση (Time Charter), η ναύλωση πλοίου γυμνού που αποτελεί υποκατηγορία της χρονοναύλωσης (Bareboat

Charter ή αλλιώς Charter by Demise) και το συμβόλαιο υπεργολαβίας (COA, Contract Of Affreightment) (Φουρνατζοπούλου,2003).

Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage charter)

Στην ναύλωση κατά ταξίδι ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο που προσφέρει ο πλοιοκτήτης για να μεταφέρει μια συγκεκριμένη παρτίδα φορτίου από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Έχουμε πλήρη περιγραφή του φορτίου μεταφοράς και γνώσης του χρόνου παραμονής του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η ναύλωση αυτή αναλαμβάνεται από ναυλωτές που έχουν φορτίο που πρέπει να αποσταλεί. Για αυτό, επικοινωνούν με τους πλοιοκτήτες μέσω μεσιτών και κανονίζουν ένα πλοίο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η συμφωνία τους κατοχυρώνεται με το ναυλοσύμφωνο το οποίο υπογράφει ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης ενώ στο τέλος της παράδοσης του φορτίου η σύμβαση αυτή τελειώνει.

Προτιμάτε κυρίως από ναυλωτές οι οποίοι θέλουν να στείλουν μία παρτίδα φορτίου και η ναυτιλιακή εταιρεία πληρώνεται από τον ναύλο που τον χρεώνει σε \$ ανά τόνο φορτίου η κυβικό μέτρο. Είναι μικρή σχετικά ναύλωση μέχρι να πραγματοποιηθεί το ταξίδι για την παράδοση. Έτσι ο πλοιοκτήτης δεν δεσμεύει τα πλοία του για μεγάλο χρονικό διάστημα και μπορεί να εκμεταλλευτεί την κατάσταση της αγοράς όταν τα ναύλα είναι υψηλά και σε ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν στην ναυλαγορά σε περίπτωση που μια αλλαγή μεταξύ προσφορά και ζήτησης προκαλέσει την άνοδο των ναύλων. Ο πλοίαρχος θα οφείλει να ενημερώνει σε τακτά χρονικά διαστήματα για την κατάσταση και την πρόοδο του ταξιδιού και την ακριβή ώρα άφιξης του πλοίου στο λιμάνι ώστε οι ναυλωτές να μεταφέρουν το φορτίο στην ώρα τους και να μην υπάρχουν τυχόν καθυστερήσεις.

Στο ναυλοσύμφωνο που έχει συμφωνηθεί αναγράφεται ο χρόνος που διαθέτει ο ναυλωτής για τη φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου (Lay time / Σταλιές) και ξεκινάει όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι έτοιμο για φόρτωση η εκφόρτωση. Αν ο το χρονικό όριο δεν τηρηθεί θα πρέπει ο ναυλωτής να καταθέσει στον πλοιοκτήτη τις επισταλιές (Demurrage) σαν ποινή ενώ αν οι διαδικασίες ολοκληρωθούν πιο νωρίς τότε ο πλοιοκτήτης καταβάλλει ένα ποσοστό συμφωνημένο στον ναυλωτή (dispatch). Ένα μειονέκτημα της ναύλωσης κατά ταξίδι παρουσιάζεται όταν η ναυλαγορά βρίσκεται στην αντίστροφη κατάσταση. Δηλαδή όταν προκύψει απότομη πτώση των ναύλων, η

οποία μπορεί να υποχρεώσει τον πλοιοκτήτη να ναυλώσει το πλοίο με πολύ μικρότερο ναύλο ή να το παροπλίσει ή ακόμα και να αναγκαστεί να ρευστοποιήσει τα πάγια του σε περίοδο μακροχρόνιας ύφεσης, πουλώντας τα πλοία του σε πολύ χαμηλές τιμές. Στην περίπτωση της ναύλωσης κατά ταξίδι ο πλοιοκτήτης διατηρεί και την λειτουργική διαχείριση αλλά και την εμπορική διαχείριση, επωμιζόμενος όλα τα κόστη για τη διάρκεια του ταξιδιού. Με άλλα λόγια τα Operational expenses (λειτουργικά έξοδα) όπως μισθοί πληρωμάτων, προμήθειες, τροφοδοσίες, λιμανιάτικα, ασφάλιστρα τα οποία όλα αυτά καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη καθώς και το ρίσκο της διάρκειας του ταξιδιού το οποίο μπορεί να επηρεαστεί από εξωτερικούς παράγοντες όπως καιρικές συνθήκες, απεργίες, πόλεμος και πειρατεία.

Χρονοναύλωση (Time charter)

Στην χρονοναύλωση ο ναυλωτής ενοικιάζει το πλοίο για μία χρονική περίοδο που μπορεί να είναι από λίγες βδομάδες έως και αρκετά χρόνια. Αυτό το διάστημα μπορεί να είναι είτε για ένα ταξίδι (trip charter) είτε για μεγάλα διαστήματα (Period charter). Με την χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης αποκτά ένα σταθερό εισόδημα, ειδικά σημαντικό όταν η αγορά δεν είναι καλή και δεν υπάρχουν αρκετά φορτία για εύρεση ναύλου η υπάρχει η υποχρέωση αποπληρωμής δανείων και εξόδων. Ο πλοιοκτήτης παραχωρεί στον ναυλωτή το πλοίο με το υπάρχον πλήρωμα για συμφωνημένο χρονικό διάστημα, κρατώντας τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου του. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου και πληρώνει μίσθωμα στον πλοιοκτήτη σε τακτά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία. Ο πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο του στον ναυλωτή χωρίς όμως να χάνει την κυριότητα του πλοίου του. Η αμοιβή που εισπράττει για την παραχώρηση του πλοίου ονομάζεται ενοίκιο (Hire) και προκαταβάλλεται από τον ναυλωτή κάθε μήνα κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να διατηρεί τη διαχείριση του πλοίου και καλύπτει τα πάγια έξοδα όπως τους μισθούς, τα έξοδα επαναπατρισμού και τα λιπαντικά μηχανής (Γ.Βλάχος,2011).

Παράλληλα ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την προκαθορισμένη πληρωμή του ενοικίου κάθε 15 μέρες ή μηνιαία, την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου όπως είναι τα καύσιμα, τα λιμενικά τέλη τα τέλη διέλευσης καναλιών. Ακόμη, είναι υπεύθυνος για την μεταφορά του φορτίου ή την έρευναι φορτίων για δικό του συμφέρον καθώς το αντίτιμο της ενοικίασης θα πρέπει να δίνεται στον πλοιοκτήτη είτε το πλοίο μεταφέρει φορτίο είτε όχι κατά την διάρκεια της ενοικίασης. Τα πιο δημοφιλή ναυλοσύμφωνα για αυτό το είδος είναι το NYPE και το BALTIME. Το βασικό πλεονέκτημα του ναυλωτή

είναι ότι αποκτά μεγάλη μεταφορική ικανότητα χωρίς να έχει δικό του πλοίο. Έτσι μπορεί να προγραμματίσει καλύτερα τις δαπάνες του δεδομένου ότι το κόστος μεταφοράς του είναι γνωστό από πριν. Επιπλέον, όπως αναφέραμε βασικό πλεονέκτημα είναι και τα σταθερά έσοδα καθώς δεν μεταβάλλονται ακόμη και αν τα ναύλα πέσουν. Η χρονοναύλωση μειώνει το συνολικό ρίσκο του πλοιοκτήτη, ενώ παράλληλα τον βοηθάει να έχει και δεδομένες ταμειακές απολαβές για μεγάλο χρονικά διάστημα ανεξάρτητα από την κατάσταση της αγοράς (Φουρνατζοπούλου, 2003).

Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat charter)

Η ναύλωση γυμνού σκάφους αναφέρεται στην ενοικίαση ενός πλοίου στον ναυλωτή, ο οποίος αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις, το ρίσκο, τους κινδύνους και την διαχείριση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο στον ναυλωτή για μεγάλα χρονικά διαστήματα και του παραχωρεί μόνο το πλοίο χωρίς πλήρωμα και διατηρεί μόνο την κυριότητα του πλοίου. Αντίθετα ο ναυλωτής διατηρεί την εμπορική, τεχνική και λειτουργική διαχείριση του πλοίου καθώς και όλα τα μεταβλητά έξοδα ενώ ο πλοιοκτήτης τα σταθερά έξοδα. Ακόμη ο ναυλωτής πρέπει να επανδρώσει το πλοίο με ναυτικούς και είναι υπεύθυνος για τον εξοπλισμό του πλοίου, την λειτουργία του και η συντήρησή του. Την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου, την προμήθεια των ναυλομεσιτών που έκλεισαν την συμφωνία και τη υποχρέωση αποπληρωμής κάποιου δανείου που έχει ως εγγύηση το πλοίο τα επωμίζεται ο πλοιοκτήτης. Βασικό πλεονέκτημα είναι ότι καθιστά τους ναυλωτές πλοιοκτήτες χωρίς όμως να έχουν το ρίσκο της επένδυσης η αγοράς πλοίου. Προϋπόθεση για την ναύλωση του πλοίου είναι η κατάσταση του πλοίου την ημέρα που θα δοθεί στον ναυλωτή αλλά και την ημέρα παράδοσης ξανά πίσω στον πλοιοκτήτη. Τα κυριότερα είδη ναυλοσύμφωνων είναι το BARECON A or B της BIMCO. (Φουρνατζοπούλου,2003).

Οι όροι ενός bareboat charter εξαρτώνται από αρκετές μεταβλητές όπως είναι ο σκοπός της ναύλωσης, η αξιοπιστία του ναυλωτή, η χρονική διάρκεια της ναύλωσης, ο τύπος του πλοίου και η αγορά στην οποία θα εισέλθει. Οι ναυλώσεις bareboat θα έχουν εμπορικές εγγυήσεις, το είδος της ασφάλισης που πρέπει να έχει ο ναυλωτής δηλαδή τις ασφαλιστικές εγγυήσεις και διάφορες ρήτρες για την προστασία και ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Έτσι ο μεν πλοιοκτήτης θα ανησυχεί για την αδυναμία συντήρησης και πληρωμής του ναύλου και ο ναυλωτής θα ανησυχεί για την ναύλωση ενός μη αξιόπλοου πλοίου.

Συμβόλαιο εκμίσθωσης (Contract of Affreightment)

Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς αναφέρεται στην υποχρέωση του πλοιοκτήτη για να μεταφέρει μια ποσότητα φορτίου από καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης σε συγκεκριμένο λιμάνι εκφόρτωσης, με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις ναύλωσης και πραγματοποιώντας πολλαπλές διαδρομές, σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Τα contracts of affreightment αποτελούν μια σύνθετη μορφή απασχόλησης πλοίων στην οποία ο πλοιοκτήτης θα μεταφέρει την ζητούμενη ποσότητα φορτίου και ο τρόπος που θα οργανώσει τη μεταφορά και τα πλοία είναι δική του επιλογή ενώ αναλαμβάνει και το συνολικό κόστος μεταφοράς. Αναφέρεται σε μακροχρόνια μορφή ναύλωσης και υπόσχεται να φέρει εις πέρας όλες τις ανάγκες για την μεταφορά του φορτίου σε αυτή την συμφωνημένη περίοδο. Τυπικά το Contract of Affreightment (CoA) αναγνωρίζεται σαν ένας νέος τύπος συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ο οποίος καλύπτει ένα εξειδικευμένο ομογενές φορτίο, που πρόκειται να μεταφερθεί σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλες χρονικές περιόδους από έξι μήνες και πάνω έως μερικά χρόνια. Υπάρχει όμως και η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα. Η πληρωτέα αμοιβή προς τον ιδιοκτήτη πληρώνεται ανά τόνο φορτίου μεταφοράς. Το ναυλοσύμφωνο που χρησιμοποιείται σε αυτού του είδους την ναύλωση ονομάζεται VOLCOA.

Οι όροι της σύμβασης πρέπει να περιγράφουν τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη. Μερικές από τις αρμοδιότητες είναι οι εξής:

- Ο πλοίαρχος πρέπει να ειδοποιήσει τον πράκτορα του ναυλωτή σε ορισμένο χρόνο ως υποχρέωση
- Όπως ορίζεται στη σύμβαση, το σκάφος μπορεί να γεμίσει και να αποδεσμευτεί από το λιμάνι που περιλαμβάνεται ως υποχρέωση
- Η φορτωτική πρέπει να εκδοθεί εντός δεδομένου χρονικού πλαισίου που περιλαμβάνεται ως υποχρέωση
- Στην υποχρέωση της σύμβασης θα περιλαμβάνονται και οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε περίπτωση καθυστέρησης πληρωμής
- Σε περίπτωση απροσεξίας, ποιος θα θεωρηθεί υπεύθυνος: οι λιμενεργάτες ή το πλήρωμα θα περιλαμβάνονται επίσης στις υποχρεώσεις μιας σύμβασης

Τέλος, το ναυλοσύμφωνο COA δίνει πλεονεκτήματα και στον πλοιοκτήτη, ο οποίος εξασφαλίζει ναύλους για τα πλοία του και αμείβεται σύμφωνα με τους τόνους που μεταφέρει. Ενώ ο ναυλωτής έχοντας διασφαλίσει τη μεταφορά των αγαθών του και με συγκεκριμένο ναύλο, αποφεύγοντας τον κίνδυνο της αύξησης της τιμής του, μπορεί να δώσει περισσότερη προσοχή στην ανάπτυξη και προώθηση των αγαθών του.

Ναύλωση σειράς ταξιδιών (Consecutive voyages)

Είναι ένα είδος voyage charter στο οποίο γίνονται συνεχόμενα ταξίδια μικρής απόστασης. Ενδέχεται να υπάρχει συγκεκριμένο χρονικό διάγραμμα στο οποίο θα το πλοίο θα αναλάβει να κάνει όσο πιο πολλά ταξίδια μπορεί για να κερδίσει όσο πιο πολλά χρήματα γίνεται στο διάστημα αυτό. Αρκετές διαφορές είναι στον παράγοντα του κόστους και του εισοδήματος που χρεώνει ανά τόνο φορτίου και όχι με τις ημέρες ενοικίασης, ενώ μπορεί να υπάρξουν και κάποιες ρήτρες bunker ή άλλες ρήτρες που αφορούν διακυμάνσεις κόστους. Επιπροσθέτως ο ναύλος ποικίλλει για κάθε ταξίδι που εκτελείται ανάλογα με την αγορά την δεδομένη χρονική περίοδο και η πληρωμή του ναυλωτή στον ιδιοκτήτη γίνεται όταν ολοκληρωθεί ένα συγκεκριμένο ταξίδι και μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Συνεπώς αν το φορτίο για κάποιους λόγους δεν φτάσει στο λιμάνι δεν θα πληρωθεί ο ναύλος.

4.4 Πρόσωπα ναυλαγοράς

Κύριος του πλοίου

Είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και έχει το δικαίωμα κυριότητας του πλοίου του αλλά όχι και της εκμετάλλευσης του αν αυτό έχει ναυλωθεί σε άλλο πρόσωπο. Η ιδιότητα του κύριου του πλοίου είναι ότι δεν εκμεταλλεύεται αυτός το πλοίο του και το όνομα του φαίνεται στο βιβλίο του νηολογίου με την προϋπόθεση όμως ότι δεν το εκμεταλλεύεται αυτός. Επιπλέον υπάρχει ακόμα και η έννοια της συγκυριότητας, δηλαδή να υπάρχουν παραπάνω από ένα κύριοι του πλοίου. Η κυριότητα ή η συγκυριότητα του πλοίου φαίνεται και στο νηολόγιο στο οποίο καταχωρείται οποιαδήποτε πράξη κυριότητας ή μεταβίβασης (Sullivan E, 1988).

Ναυλομεσίτης

Ο ναυλομεσίτης είναι το άτομο που μεσολαβεί μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο και

ενός ναυλωτή που επιθυμεί την μεταφορά του φορτίου, βοηθώντας στη διαπραγμάτευση των όρων του ναυλοσυμφώνου έναντι μιας προμήθειας (commission), συνήθως 1.25% επί του κερδηθέντος και πληρωθέντος ναύλου ή μισθώματος. Η άσκηση του επαγγέλματος του ναυλομεσίτη έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις. Οι ναυλομεσίτες πρέπει να είναι καλά πληροφορημένοι για την κατάσταση και τις τάσεις της ναυλαγοράς, τους ανταγωνιστές, των ναυτιλιακών καθώς και των παγκόσμιων οικονομικών δεικτών και των γεωπολιτικών καταστάσεων.

Οι δραστηριότητες ενός ναυλομεσίτη είναι:

- Αναζήτηση φορτίου ή πλοίου : Ανάλογα με το συμφέρον αυτού που εξυπηρετεί αναζητάει το καλύτερο και ικανό πλοίο για την μεταφορά του φορτίου ή αναζητάει φορτίο για μεταφορά. Άρα είτε αναζητά φορτίο για τον πλοιοκτήτη (shipbroker) είτε αναζητά πλοίο δηλαδή ναυλομεσίτης του ναυλωτή (Cargo Broker)
- Διαπραγμάτευση και σχέση συμφωνία σχέσης ναύλωσης : Ο ναυλομεσίτης είναι υπεύθυνος για την διαμεσολάβηση μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή καθώς τα δύο αυτά μέρη δεν έρχονται σε άμεση επικοινωνία μαζί αλλά ο ναυλομεσίτης είναι υπεύθυνος για την οργάνωση όλης της διαδικασίας και προσπαθεί να είναι δίκαιος και αποτελεσματικός και για τους δύο
- Σύνταξη του ναυλοσύμφωνου : Γίνεται η δημιουργία του ναυλοσυμφώνου με ότι προηγουμένως έχει συμφωνηθεί μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή και συμπεριλαμβάνει ότι έχει αναφερθεί ακριβώς και στην συνέχεια συμφωνηθεί
- Υπογραφή ναυλοσυμφώνου : Μόλις είναι έτοιμο το ναυλοσύμφωνο τότε ο ναυλομεσίτης κατόπιν εξουσιοδότησης και των δύο μερών υπογράφει το ναυλοσύμφωνο και δεσμεύει με αυτό τον τρόπο τον πελάτη του.
- Διαχείριση οικονομικών θεμάτων ναύλωσης : Το ναυλοσύμφωνο πλέον είναι σε ισχύ και ο ναυλομεσίτης οφείλει να διευθετήσει οικονομικά ζητήματα, όπως είναι το τιμολόγιο με τον ναύλο που πρέπει να καταβληθεί για την ολοκλήρωση της μεταφοράς και την παρακολούθηση της πληρωμής στο χρονικό διάγραμμα που έχει συμφωνηθεί. Αναλαμβάνει την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, την σωστή και ομαλή έναρξη των εργασιών, την υπογραφή των φορτωτικών,

την παράδοση του φορτίου και όλες τις διαδικασίες μέχρι το κλείσιμο του φακέλου.

Ρόλος του ναυλομεσίτη

Οι ναυλομεσίτες είναι βασικός πυλώνας για την διαχείριση της θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου και είναι ο σύνδεσμος του πλοιοκτήτη και του φορτωτή. Η συμφωνία μεταξύ των μερών είναι μια σύνθετη διαδικασία όπου για την ολοκλήρωση της χρειάζονται εξειδικευμένες ικανότητες και γνώσεις σε πολλούς τομείς όπως τεχνικές γνώσεις, διαπραγματευτική ικανότητα, νομοθετικές γνώσεις και συνεχής πληροφόρηση. Η δουλειά του ναυλομεσίτη διέπτε από συγκεκριμένα καθήκοντα, ρόλους και ευθύνες. Ο ναυλομεσίτης οφείλει να εργάζεται και επιβαρύνετε με τις παρακάτω αρμοδιότητες (Γ.Βλάχος,2011) :

- Πρέπει να παρακολουθεί ανά πάσα στιγμή την εξέλιξη της αγοράς, την κατάσταση της και τα διαθέσιμα φορτία προς παράδοση και να ενημερώνει συνεχώς τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή.
- Πρέπει να ενεργεί εντός των ορίων του στις διαπραγματεύσεις μέχρι εκεί που καλύπτεται νομικά.
- Πρέπει να είναι πιστός και να ξεχωρίζει για την αξιοπιστία του προς εκείνον που αντιπροσωπεύει.
- Δεν πρέπει να αποκρύπτει πληροφορίες που γνωρίζει από αυτόν που αντιπροσωπεύει και να μην δρα κατά αυτού κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων.
- Πρέπει να δίνει συμβουλές, να συμμετέχει ενεργά στις διαπραγματεύσεις και να δίνει συστάσεις όσο αφορά τις κατάλληλες προσφορές και τις τους συμβιβασμούς του.
- Συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο των ναύλων και τη ζήτηση των πλοίων, για την πρόταση ανάληψης της αποστολής είτε μέσω ναύλωσης κατά ταξίδι είτε μέσω χρονοναύλωσης .
- Ανάλυση και διαπραγμάτευση των όρων για την τελική κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου.

- Η παροχή των πληροφοριών προς τον πλοίαρχο σχετικά με την ναύλωση και τι ακριβώς πρέπει να προσέξει κατά την μεταφορά του φορτίου.
- Η διατήρηση καλών σχέσεων με τους φορτωτές για να δημιουργήσει καλή εικόνα και δεσμό με την επιχείρηση.

Κατηγορίες ναυλομεσιτών

Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε πολλές κατηγορίες ανάλογα με το πρόσωπο που εκπροσωπούν, το χώρο απασχόλησης τους, το είδος της ναυλαγοράς που δραστηριοποιούνται και αντικείμενο ασχολίας τους και πολλές ακόμη κατηγορίες. Οι κυριότερες κατηγορίες από αυτές είναι οι παρακάτω (Γ.Βλάχος,2011):

Exclusive broker

Ο exclusive broker εργάζεται σε μια ναυλομεσιτική εταιρεία και ασχολείται αποκλειστικά με την ναύλωση των πλοίων ενός πλοιοκτήτη. Για να πετύχει το έργο του οφείλει να έχει πολύ καλή συνεργασία με τους διαχειριστές του πλοίου για να είναι ενημερωμένος για την κατάσταση του πλοίου και τις τυχόν ημερομηνίες που το πλοίο θα είναι διαθέσιμο. Ο μεσίτης έχει καθήκον να συνεργάζεται άμεσα με τους εργαζόμενους του γραφείου για να μπορεί να ελέγχει την πορεία του κάθε πλοίου ανά πάσα στιγμή και να ενημερώνεται άμεσα για καθυστερήσεις και παρεκκλίσεις από το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα. Πρέπει να έχει καθημερινή γνώση για οτιδήποτε αφορά τα πλοία του πλοιοκτήτη όπως ατυχήματα, καθυστερήσεις στην φορτοεκφόρτωση ή καθυστερήσεις από απεργίες στο λιμάνι, για να μπορεί να ενημερώνει κάθε πελάτη που ενδιαφέρεται για την κατάσταση του πλοίου. Άν ο ναυλομεσίτης δεν είναι ενημερωμένος για την κατάσταση του πλοίου ανά πάσα στιγμή μπορεί να θεωρηθεί αναξιόπιστος και να αντικατασταθεί κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη. Όταν ο ναυλομεσίτης μπορεί να έχει την αποκλειστικότητα μιας αγοράς του δίνεται η δυνατότητα να εξελιχθεί και να παρέχει ένα σταθερό εισόδημα από τις προμήθειες των ναύλων είτε από ναύλωση πλοίου ή φορτίου για αυτό και προσπαθεί να συνεργάζεται με συγκεκριμένους ναυλωτές ή πλοιοκτήτες, για να χτίζει ένα επικερδές περιβάλλον με εμπιστοσύνη στις υπηρεσίες που προσφέρει. Επιπροσθέτως, οι συγκεκριμένοι ναυλομεσίτες μπορεί να εξειδικεύονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων όπως τα πετρελαιοφόρα η την πώληση και αγορά επιβατηγών πλοίων. Παράλληλα, ο ναυλομεσίτης δεν μπορεί να έχει σχέσεις με ανταγωνιστές του πλοιοκτήτη του αλλά σε περιόδους «καλής αγοράς», ένας πλοιοκτήτης έχει την

δυνατότητα να χρησιμοποιήσει τον αποκλειστικό του ναυλομεσίτη και τις γνωριμίες του για να ναυλώσει επιπλέον πλοία από πλοιοκτήτες που βρίσκονται κοντά στον συγκεκριμένο μεσίτη.

Direct broker

Είναι ο ναυλομεσίτης ο οποίος συνεργάζεται μαζί και με άλλους μεσίτες, πλοιοκτήτες ή ναυλωτές και δεν έχει την αποκλειστικότητα ενός ναυλωτή. Έχει το νόμιμο δικαίωμα να έρχεται σε απευθείας επικοινωνία με τον πελάτη του για να τον κρατάει ενήμερο για διαθέσιμα φορτία ή πλοία αλλά δεν έχει την αποκλειστικότητα της συνεργασίας. Οφείλει να είναι ανταγωνιστικός παρέχοντας μικρότερη προμήθεια και αμεσότερη διαπραγμάτευση με τους ναυλωτές ή πλοιοκτήτες σε σχέση με τους άλλους ναυλομεσίτες που μοιράζονται τη δυνατότητα συνεργασίας με τον ίδιο πλοιοκτήτη. Ανάλογα με την διαπραγματευτική του ικανότητα και εμπειρία μπορεί να επιτύχει υψηλά έσοδα και κέρδη από τις προμήθειες.

Competitive Broker

Είναι οι ναυλομεσίτες που καταβάλλουν προσπάθεια για να βρουν όσο πιο γρήγορα την αντιστοίχιση πλοίων και φορτίων και διαθέτουν μεγάλη εμπειρία και ανταγωνιστικές ικανότητες. Δεν έχουν καμία συνεργασία η αποκλειστικότητα με κάποιον ναυλωτή η πλοιοκτήτη για αυτό και βασίζονται στο γρήγορο ταίριασμα και μεταφέρουν πληροφορίες που αφορούν πλοία η φορτία στους άλλους ναυλομεσίτες. Τα μεγάλα ναυλομεσιτικά γραφεία διαθέτουν τόσο ναυλομεσίτες που εκπροσωπούν πλοιοκτήτες και ναυλωτές όσο και competitive brokers οι οποίοι συνήθως βρίσκονται σε κάποιο ναυτιλιακό κέντρο ναυλώσεων για να έχουν όσο πιο γρήγορη προώθηση πληροφοριών και εργασιών τους αποκτώντας συνεργασία και με ναυλομεσίτες άλλων κέντρων (Γ.Βλάχος,2011).

Υπάρχει διαρκής ανταγωνισμός με άλλους μεσίτες καθώς δεν έχουν αποκλειστική συνεργασία και ψάχνουν την κατάλληλη ευκαιρία για να επηρεάσουν τους πλοιοκτήτες ή τους ναυλωτές για να κερδίσουν μια καλή προμήθεια. Σε περιόδους που δεν υπάρχουν φορτία ή πλοία για ναύλωση θα πρέπει να διατηρεί τις δημόσιες σχέσεις του και να είναι σε συνεχής επικοινωνία με πλοιοκτήτες ή ναυλωτές για να πάρουν μια καλή θέση προτεραιότητας σε περίπτωση εύρεσης κάποιας αποστολής.

Οι competitive brokers πρέπει να εργαστούν γρήγορα για την έγκαιρη δέσμευση του πλοιοκτήτη ή ναυλωτή όταν ανιχνεύσουν μια ευκαιρία, ένα πλοίο ή ένα φορτίο. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργείται υψηλό τηλεπικοινωνιακό κόστος που οδηγεί τους ναυλομεσίτες στην αναζήτηση καλύτερης προμήθειας και όχι στην έρευνά της καλύτερης δυνατής ευκαιρίας του πελάτη. Ωστόσο δεν δεσμεύονται με τους πελάτες που εκπροσωπούν, αυτό σημαίνει ότι τους δίνεται η δυνατότητα να εργάζονται και με ανταγωνιστές πελατών τους.

Τέλος, όπως αναφέρθηκε παραπάνω προσπαθούν να επιτύχουν την βέλτιστη επικοινωνία μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη καθώς και με άλλους ανταγωνιστές στο χώρο για να ενδυναμώσει την συνεργασία τους και τη διατήρηση μιας λίστας με πλοία ή φορτία που παρακολουθούν.

Owners_brokers

Οι owners brokers είναι υπάλληλοι του πλοιοκτήτη και όχι εξωτερικοί συνεργάτες, προσπαθούν να πετύχουν μακροχρόνια ναύλωση των πλοίων του με όσο δυνατό μεγαλύτερα ναύλα. Ο συγκεκριμένος ναυλομεσίτης είναι απαραίτητο να γνωρίζει όλα τα χαρακτηριστικά των πλοίων του στόλου που διαθέτει η εταιρεία, τις προθέσεις - προσδοκίες του ναυλομεσίτη και το είδος της ναύλωσης αγοράς που προτιμάει ο πλοιοκτήτης (για παράδειγμα χρονοναύλωση κατά ταξίδι ή άλλη μορφή) και να είναι διαρκώς ενήμερος για το φορτίο και τις περιοχές που θα ταξιδέψει το πλοίο. Έχει πολλές δεσμεύσεις και είναι υποχρεωμένος να εργάζεται πολλές ώρες την ημέρα και τα βράδια για να επικοινωνήσει με μεσίτες άλλων χωρών και να γνωρίζει όλες τις κινήσεις του πλοιοκτήτη. Λόγω του ότι δεν είναι ανεξάρτητος σαν άλλες κατηγορίες μεσιτών δεν μπορεί να πάρει αποφάσεις μόνος του αν δεν είναι σύμφωνος ο πλοιοκτήτης. Έτσι λόγω της μικρής αυτονομίας που έχει μπορεί να μην καταφέρει να εκμεταλλευτεί μια τρέχον ευκαιρία λόγω αντίθετης γνώμης και στρατηγικής που θέλει να εφαρμόσει ο πλοιοκτήτης και η εταιρεία του (Γ.Βλάχος,2011).

Charterers broker

Οι charterers broker είναι εγκατεστημένοι σε μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα ναυλώσεων και ασχολούνται με την εύρεση των κατάλληλων πλοίων (τύπου και κλάσης) για τη μεταφορά των φορτίων των ναυλωτών με την εξασφάλιση όσο δυνατό χαμηλότερης καταβολής ναύλου. Ο μεσίτης που εργάζεται μέσα σε γραφείο ναυλωτή αποτελεί ιδανική μορφή απασχόλησης, καθώς οι ναυλωτές διαμορφώνουν τους όρους και τις

τιμές της αγοράς με την δύναμη που διαθέτουν. Σπανίζουν όμως οι περιπτώσεις που γίνονται αποδεκτοί οι όροι και οι τιμές των πλοιοκτητών και συνήθως αυτό γίνεται όταν υπάρχει έλλειψη χρόνου στις ημερομηνίες για την παράδοση φορτίων και δεν βρίσκεται έγκαιρα άλλο πλοίο. Οι ναυλομεσίτες των ναυλωτών έχουν την υποχρέωση της γρήγορης ενημέρωσης για τον τύπο της ναύλωσης στην οποία εργάζονται, το φορτίο το οποίο θα μεταφερθεί, τα λιμάνια προσέγγισης, τα χαρακτηριστικά του πλοίου για να μπορούν να ενημερώσουν όσους επιθυμούν και ενδιαφερθούν για αυτό. Το αρχικό στάδιο της ναύλωσης είναι η ενημέρωση από τον ναυλωτή ότι υπάρχει διαθέσιμο φορτίο και στην συνέχεια να τον ενημερώσει για τις τιμές του ναύλου που εξέφρασαν οι πλοιοκτήτες. Ωστόσο, δεν υπάρχει κάποια δέσμευση στο αρχικό στάδιο μεταξύ των μεσιτών, των ναυλωτών και των πλοιοκτητών. Σημαντική είναι η ευθύνη τους απέναντι στην ανάγνωση και την διόρθωση του ναυλοσυμφώνου, σύμφωνα πάντα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί πριν την υπογραφή του, καθώς και με την βοήθεια στην διάρκεια διαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών (Γ.Βλάχος,2011).

Πλοιοκτήτης

Πλοιοκτήτη ορίζουμε το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται εμπορικά στο όνομα του και για δικό του λογαριασμό ένα ή περισσότερα πλοία που του ανήκουν. Είναι το άτομο εκείνο που διαθέτει πλοία για μεταφορά φορτίων και υπηρεσιών έναντι χρέωσης. Ενώ σαν εφοπλιστή ορίζουμε το πρόσωπο που έχει οριστεί από τον πλοιοκτήτη και εκμεταλλεύεται εμπορικά το πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του χωρίς όμως να έχει την κυριότητα του πλοίου. Ρόλος του είναι να προσπαθούν να ναυλώνουν συνεχώς τα πλοία τους και να διαθέτουν την χωρητικότητα τους για μεταφορά φορτίου. Σε συνεργασία με τους ναυλομεσίτες προσπαθούν να επιτύχουν το μεγαλύτερο ναύλο για την ενοικίαση του πλοίου τους με σκοπό την αύξηση τους κέρδους τους. Επιλέγουν να ακολουθήσουν μια συγκεκριμένη στρατηγική και ενημερώνουν τους ναυλομεσίτες τους για να γνωρίζουν και οι ίδιοι προς τα πού να εστιάσουν την προσοχή τους. Κάθε πλοιοκτήτης προσπαθεί να στην μεσολάβηση να έχει όσο δυνατόν πιο λίγους εμπλεκόμενους ναυλομεσίτες, προκειμένου να μην υποχρεώνεται να καταβάλλει πολλές προμήθειες. Κάθε ναυλομεσίτης του πρέπει να τον ενημερώνει με τις λεπτομέρειες της ναύλωσης για να γνωρίζει αν το πλοίο του είναι κατάλληλο και τηρεί προϋποθέσεις ανταγωνιστικές στην αγορά. Τέλος, επιθυμεί να γνωρίζει τα μεγέθη πλοίων που αναζητούν οι ναυλωτές, τι φορτίο θέλουν να στείλουν,

τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και αν οι ναυλωτές χρειάζονται άμεσα η όχι το πλοίο του (Γ.Βλάχος,2011).

Φορτωτής - Ναυλωτής

Φορτωτή ορίζουμε το φυσικό η νομικό άτομο που διαθέτει ένα συγκεκριμένο φορτίο για μεταφορά έναντι αμοιβής με σκοπό την κερδοφορία του. Μπορεί να είναι είτε ιδιοκτήτης του φορτίου είτε εκπρόσωπος που έχει το νομικό δικαίωμα να υπογράψει το ναυλοσύμφωνο με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον ναυλομεσίτη.

Έχει κατά κανόνα την κυριότητα του μεταφερόμενου φορτίου προς αποστολή και είναι εκείνος που επιβαρύνετε με τον ρόλο να αντικαταστήσει τον ναυλωτή στο ζήτημα παράδοσης φορτίου στον εκναυλωτή σε περίπτωση που δεν θα την πραγματοποιήσει ο ναυλωτής. Έχει καθοριστικό ρόλο και στην σύμβαση εμπορευμάτων συμβάλλεται ο πλοιοκτήτης και μαζί με τον κύριο των εμπορευμάτων τον φορτωτή. Άν και μόνο αν συμφωνηθεί στο συμβόλαιο πώλησης εμπορευμάτων και στην σύμβαση μεταφοράς τότε ο φορτωτής μπορεί να αναλάβει εξ ολοκλήρου την ευθύνη της μεταφοράς και της φόρτωσης των εμπορευμάτων. Κύριος σκοπός του είναι να φέρει εις πέρας την σωστή ποιότητα και ποσότητα του φορτίου στο συγκεκριμένο λιμάνι και την σωστή ημέρα και ώρα που έχει συμφωνηθεί στο συμβόλαιο. Επιπλέον, είναι υπεύθυνος για την σωστή φόρτωση των εμπορευμάτων χωρίς να συμβεί κάποια ζημία η απώλεια, είτε με την φυσική του παρουσία είτε με μπορεί να αναθέσει αυτή την δουλειά σε πράκτορα (διαμεσολαβητή φορτίου) που θα ασκεί τα καθήκοντα του σε λόγο του φορτωτή. Ακόμη, μπορεί να αναθέσει τα καθήκοντα αυτά στον πράκτορα του πλοίου η της εταιρείας. Ο φορτωτής πρέπει να φροντίσει να έχει όλα τα απαιτούμενα έγγραφα για να μην δημιουργούνται καθυστερήσεις και να έχει ρυθμίσει και όλες τις τελωνιακές υποχρεώσεις. Τα εμπορεύματα συνοδεύονται στο ταξίδι με τον φάκελο commercial set που αυτός περιλαμβάνει το τιμολόγιο, τη φορτωτική, το πιστοποιητικό προέλευσης, το πιστοποιητικό ποιότητας και ποσότητας, το ασφαλιστικό συμβόλαιο και όλα αυτά περιέχονται στον φάκελο που σχηματίζεται από τον φορτωτή (Γ.Βλάχος,2011).

Ναυτικός πράκτορας

Ο ναυτικός πράκτορας είναι ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο λιμάνι για να ρυθμίζει υποχρεώσεις έναντι των τοπικών αρχών, να ελέγχει την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, στο αγκυροβόλιο, την τροφοδοσία, τον ανεφοδιασμό, να

φροντίζει λιμενικές και τελωνειακές υποχρεώσεις και να ελέγχει την σωστή φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ένας ναυτιλιακός πράκτορας με άλλα λόγια ενεργεί ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και εκτελεί κατά συνέπεια όλα τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και είναι επιφορτισμένος με την φροντίδα κάθε ανάγκης του πληρώματος, την λήψη τοπικού νομίσματος, την έρευνα επισκευαστών σε περίπτωση που το πλοίο χρειαστεί έκτακτη επισκευή και πολλά ακόμα καθήκοντα. Έτσι οι πλοιοκτήτες μπορούν να απαλλάξουν τον εαυτό τους από αυτές τις υποχρεώσεις καθιστώντας υπεύθυνο τον ναυτιλιακό πράκτορα. Η καριέρα του ναυτιλιακού πράκτορα είναι αρκετά διαδραστική γιατί αλληλοεπιδρά με πλοιοκτήτες, με εφοπλιστές και ναυτιλιακές εταιρείες όχι μόνο από την πατρίδα του αλλά από όλο τον κόσμο. Δεδομένου ότι ο ναυτιλιακός πράκτορας είναι τοπικό πρόσωπο του επιτρέπει να κερδίσει την εμπιστοσύνη του πλοιοκτήτη, του πληρώματος του πλοίου και των τοπικών αρχών. Η εμπιστοσύνη και η κατανόηση των αναγκών του πληρώματος επιτρέπει στον πράκτορα να κερδίσει περισσότερους ευχαριστημένους πελάτες.

Τέλος, στον ναυτικό πράκτορα παρέχονται αμοιβές για τις υπηρεσίες του στον πλοιοκτήτη και την ναυτιλιακή εταιρεία και η αμοιβή, καθώς και ο χρόνος καταβολής της ορίζεται κατόπιν συμφωνίας από τα συμβαλλόμενα μέρη. Η αμοιβή αυτή καθορίζεται βάση νόμου ή συλλογικών συμβάσεων για τις εργασίες που θα παρέχει (N.Πενθερουδάκης,2019).

4.5 Βασικά έγγραφα

Ναυλοσύμφωνο

Είναι το επίσημο έγγραφο στο οποίο περιέχονται οι όροι που ισχύουν για την ναύλωση ενός πλοίου και προκύπτει από την διαπραγμάτευση ανάμεσα στο ναυλομεσίτη του πλοιοκτήτη και στον ναυλομεσίτη του φορτωτή αν οριστούν δύο. Η επιχειρηματική σύμβαση των μελών διευκρινίζονται στο ναυλοσύμφωνο και αναφέρεται σε ορισμένους όρους όπως:

- Περιγραφή του φορτίου.
- Ημερομηνία φόρτωσης και ημερομηνία ακύρωσης της ναύλωσης.
- Το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- Το ποσό του ναύλου.

- Τη πληρωμή του ναύλου.
- Τη ποσότητα του φορτίου.
- Τη ταχύτητα του πλοίου.
- Τη κατανάλωση του καυσίμου.
- Τη φορτωτική ικανότητα αν το πλοίο διαθέτει δικό του εξοπλισμό.
- Τις σταλίες, δηλαδή τις ημέρες που έχουν συμφωνηθεί για την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου
- Τις επισταλίες (demurrage), δηλαδή το ποσό που θα πληρώσει ο φορτωτής στον πλοιοκτήτη όταν το πλοίο χρειαστεί μεγαλύτερο διάστημα για την φόρτωση η εκφόρτωση του πλοίου από αυτό που είχε αρχικά συμφωνηθεί.
- Την επίσπευση (dispatch), δηλαδή το ποσό που θα δώσει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή σε περίπτωση που οι παραπάνω διαδικασίες συμβούν νωρίτερα από το συμφωνημένο χρόνο
- Τη μεσιτεία που θα καταβληθεί.
- Το δικαίωμα το πλοιοκτήτη να κάνει κράτηση του φορτίου μέχρι να καταβληθεί ο ναύλος .
- Οι αβαρίες, ζημιές ή έκτακτες δαπάνες για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου του .
- Τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και το ποιος τα πληρώνει.
- Τον ορισμό του διαιτητή σε περίπτωση επίλυσης τυχόν προβλημάτων.
- Ρήτρα που θα καταβληθεί σε περίπτωση αθέτησης συμβολαίου.

Shipping note

Είναι το έγγραφο που δίνετε από τον φορτωτή στον πλοιοκτήτη. Το έγγραφο αυτό δίνει μια μικρή περιγραφή του φορτίου αναφέροντας: ‘παρακαλώ να μεταφερθούν τα κάτωθι φορτία σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και την ισχύον νομοθεσία.

Booking list

Είναι μια λίστα που περιγράφει λεπτομερώς το φορτίο, έτσι ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να κάνει το πλάνο για την φόρτωση, τη στοιβασία και τη διαχείριση του φορτίου στο πλοίο.

Forward note

Είναι το έγγραφο που ενημερώνει τον φορτωτή να στείλει το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης και την ημερομηνία που θα είναι το πλοίο εκεί. Οι λιμενεργάτες και οι λιμενικές αρχές πρέπει να ενημερωθούν για την άφιξη του πλοίου και την έναρξη εργασιών φόρτωσης.

Tally sheets

Είναι το έγγραφο καταμέτρησης του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται. Η καταμέτρηση γίνεται από τους λιμενεργάτες.

Cargo order

Το cargo manifest είναι ένα έγγραφο - λίστα που δηλώνει αναλυτικά το φορτίο που φορτώθηκε και εκφορτώθηκε στο πλοίο, την ποσότητα του φορτίου, το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης, τις ημερομηνίες που το πλοίο πρέπει να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης και την δυναμική των μέσων εκφόρτωσης και φόρτωσης.

Letter of Credit

Το letter of credit είναι ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται από ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, συνήθως μια τράπεζα. Με την επιστολή αυτή εξασφαλίζεται η πληρωμή σε έναν πωλητή με την προϋπόθεση ότι πρώτα όλα τα απαραίτητα έγγραφα έχουν δοθεί στην τράπεζα. Με την παράδοση των εγγράφων στην τράπεζα έχει αποδειχθεί ότι ο πωλητής έχει εκτελέσει τα καθήκοντα που καθορίζονται από την σύμβαση και ότι τα προϊόντα η υπηρεσίες έχουν παραδοθεί όπως ακριβώς έχει γίνει η συμφωνία. Όταν γίνει η κατάθεση των εγγράφων τότε ο δικαιούχος λαμβάνει την πληρωμή από το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που εξέδωσε την εντολή. Πολλές φορές η επιστολή πίστωσης παρέχεται για να αποδείξει ότι ο αγοραστής είναι έμπιστος και χρησιμεύει σαν εγγύηση προς τον πωλητή ότι θα καταβληθεί το ποσό από τον αγοραστή ακόμα και αν αποτύχει να τον πληρώσει. Έτσι σε περίπτωση αποτυχίας μεταφέρεται ο κίνδυνος από τον αγοραστή στον εκδότη της επιστολής πίστωσης. Επιπλέον, η επιστολή χρησιμοποιείται για να εξασφαλίσει ότι όλοι οι συμφωνηθέντες κανόνες

πληρούνται από τον προμηθευτή, υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις αυτές αντικατοπτρίζονται στα έγγραφα της πιστωτικής επιστολής. Λόγω της φύσης των διεθνών συναλλαγών, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων όπως η απόσταση, οι διαφορετικοί νόμοι σε κάθε χώρα και η δυσκολία στην προσωπική γνώση κάθε μέρους, η χρήση πιστωτικών επιστολών έχει γίνει μια πολύ σημαντική πτυχή του διεθνούς εμπορίου. Οι πιστωτικές επιστολές είναι ιδιαίτερα σημαντικές στο διεθνές εμπόριο καθώς μπορούν να βοηθήσουν έναν εισαγωγέα ή εξαγωγέα να κλείσει συμφωνίες με μεγαλύτερη ασφάλεια αφού η επιχείρηση γνωρίζει ότι θα λάβει πληρωμή. Παράλληλα, μια πιστωτική επιστολή παρέχει προστασία τόσο για τον πωλητή όσο και για τον αγοραστή διότι η τράπεζα έκδοσης εγγυάται το στοιχείο πληρωμής της συναλλαγής τους. Τα πλεονεκτήματα της είναι ότι δημιουργεί εμπιστοσύνη και στις δύο εμπλεκόμενες πλευρές, διευκολύνει τον τρόπο ολοκλήρωσης των συναλλαγών και μπορεί να κάνει τη μεταφορά κεφαλαίων πιο αποτελεσματική. Τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ο αιτών, ο δικαιούχος, η εκδότρια τράπεζα που διατηρεί τα κεφάλαια που εμπλέκονται στην συναλλαγή, η διαπραγματευτική τράπεζα που εργάζεται από την πλευρά του δικαιούχου σε περίπτωση αθέτησης της συμφωνίας, η συμβουλευτική τράπεζα που λαμβάνει την πίστωση και ενημερώνει τον δικαιούχο όταν η τράπεζα του αιτούντος εγκρίνει την πίστωση και ο διαμεσολαβητής ένα τρίτο μέρος που μπορεί να βοηθήσει τους αιτούντες να και τους δικαιούχος να διευθετήσουν τις λεπτομέρειες της πιστωτικής επιστολής (N.Πενθερουδακης,2019).

Bill of lading

Η φορτωτική (BL ή BoL) είναι ένα νομικό έγγραφο το οποίο εκδίδεται από έναν μεταφορέα σε έναν αποστολέα που αναφέρει λεπτομερώς τον τύπο, την ποσότητα και τον προορισμό των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Μια φορτωτική χρησιμεύει επίσης ως απόδειξη αποστολής όταν ο μεταφορέας παραδίδει τα εμπορεύματα σε έναν προκαθορισμένο προορισμό. Αυτό το έγγραφο πρέπει να συνοδεύει τα προϊόντα που αποστέλλονται, ανεξάρτητα από τη μορφή μεταφοράς και πρέπει να υπογράφεται από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του μεταφορέα, του αποστολέα και του παραλήπτη. Μία φορτωτική περιέχει τα παρακάτω:

- Την ποσότητα του φορτίου.
- Την περιγραφή του φορτίου και της κατάστασής του.
- Την ημερομηνία φόρτωσης.

- Το όνομα του φορτωτή και του παραλήπτη.
- Τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- Το όνομα του πλοίου.
- Τους όρους για την μεταφορά και τους όρους πληρωμής.
- Το συμφωνημένο ναύλο.
- Οι λειτουργίες της φορτωτικής είναι οι εξής :
- Είναι το έγγραφο ιδιοκτησίας των εμπορευμάτων που περιγράφονται στη φορτωτική.
- Είναι απόδειξη ότι τα προϊόντα αποστέλλονται.
- Αντιπροσωπεύει τους όρους και τις προϋποθέσεις που έχουν συμφωνηθεί για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να ελέγχει το τι ακριβώς αναγράφεται στην φορτωτική και να δίνει ιδιαίτερη βάση στην ποιότητα και την περιγραφή του φορτίου, τη ποσότητα του φορτίου, τις παρατηρήσεις για την κατάσταση του φορτίου και του τρόπου μεταφοράς του, τις παρατηρήσεις για την πληρωμή του ναύλου στον προορισμό η πριν την έναρξη της εκφόρτωσης, στα κόστη κατά τη μεταφορά του φορτίου (φόρτωσης/ εκφόρτωσης), τη νομοθεσία και τη διαιτησία σε περίπτωση διαφωνίας. Όταν ο πλοίαρχος υπογράψει αναλαμβάνει ευθύνη για την ποιότητα και την ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε στο πλοίο, για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου και την παράδοση του φορτίου στον σωστό παραλήπτη με την επίδειξη της σωστής φορτωτικής και τις συγκεκριμένες ημέρες και ώρες που έχουν συμφωνηθεί (Ν.Πενθερουδακης,2019) .

Άλλοι τρόπο πληρωμής είναι:

- Η πληρωμή με προεισαγωγή συναλλάγματος (cash in advance) στην οποία η πληρωμή σε συνάλλαγμα της αξίας του εμπορεύματος από τον αγοραστή γίνεται πριν από τη φόρτωση του εμπορεύματος με επιταγή η εντολή τράπεζας.
- Πληρωμή έναντι φορτωτικών εγγράφων (payments against shipping documents) όπου τα εμπορεύματα αποστέλλονται στον τόπο προορισμού και η πληρωμή πραγματοποιείται με την εμφάνιση των φορτωτικών εγγράφων. Ο διακανονισμός της αξίας των εμπορευμάτων γίνεται είτε μετρητά ή με

υπογραφή πιστωτικών τίτλων (bill of exchange) ή με υποσχετική εντολή (promissory letter). Η εξασφάλιση της υπογραφής των πιστωτικών αυτών τίτλων για λογαριασμό του εισαγωγέα γίνεται με την μεσολάβηση τραπεζών.

- Πληρωμή με συνδυασμό των παραπάνω τρόπων. Για παράδειγμα 50% εξόφληση με προεισαγωγή συναλλάγματος και 50% έναντι φορτωτικών εγγράφων

4.6 Κατηγορίες μεταφοράς φορτίου

Υπάρχουν δύο κατηγορίες μεταφοράς φορτίου δια θαλάσσης: η FOB και η CIF.

Οι κατηγορίες αυτές διαφέρουν ως το ποιος είναι υπεύθυνος, ο πωλητής ή ο αγοραστής του φορτίου για να καλύψει τα έξοδα μεταφοράς του φορτίου.

FOB

Το FOB χρησιμοποιείται στην θαλάσσια μεταφορά και σημαίνει “Free on Board”. Ο πωλητής του φορτίου είναι υπεύθυνος να πληρώσει:

- Την μεταφορά του φορτίου στο λιμάνι φόρτωσης.
- Το κόστος των εγγράφων που χρειάζονται στην φόρτωση και τα έξοδα που προέρχονται από αυτή.
- Ο αγοραστής είναι του φορτίου είναι υπεύθυνος να πληρώσει :
- Το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου, δηλαδή το ναύλο.
- Το κόστος της ασφάλισης του φορτίου.
- Το κόστος της διαδικασίας εκφόρτωσης.
- Το κόστος της μεταφοράς του φορτίου στον τελικό προορισμό.

CIF – Cost, Insurance & Freight

Είναι μια εμπορική ρήτρα που απαιτεί από τον πωλητή να οργανώσει τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων σε λιμένα προορισμού και να παράσχει στον αγοραστή τα απαραίτητα έγγραφα για την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα. Αντιπροσωπεύει τις χρεώσεις που πληρώνει ο πωλητής για την κάλυψη του κόστους,

της ασφάλισης και του ναύλου της παραγγελίας ενός αγοραστή. Το κόστος για την ασφάλιση και το ναύλο ισχύουν μόνο για εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω πλωτής οδού θάλασσας ή ωκεανού. Τα εμπορεύματα εξάγονται στο λιμάνι του αγοραστή που αναφέρεται στην σύμβαση πώλησης και μέχρι να παραδοθούν τα εμπορεύματα στο λιμάνι προορισμού του αγοραστή, ο πωλητής επιβαρύνεται με τα έξοδα ζημιάς η απώλειας. Αν το προϊόν απαιτεί τελωνειακούς δασμούς, έγγραφα εξαγωγής η επιθεωρήσεις ο πωλητής πρέπει να καλύψει τα έξοδα αυτά. Όταν όμως τα εμπορεύματα φτάσουν στον προορισμό τους στο λιμάνι του αγοραστή, ο αγοραστής αναλαμβάνει την ευθύνη για τυχόν χρεώσεις για την εκφόρτωση και παράδοση στον τελικό προορισμό (Μ.Μπότσου,2018).

Κεφάλαιο 5ο: Ναυτιλιακά Έγγραφα

5.1 Ο ρόλος των ναυτιλιακών εγγράφων

Τα ναυτιλιακά έγγραφα και τα πιστοποιητικά προκύπτουν από διεθνές συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος.

Οι κυριότερες συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι οι εξής:

- Διεθνή σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (SOLAS,1974).
- Διεθνή σύμβαση για πρόληψη ρύπανσης από πλοία (MARPOL , 1973/1978).
- Διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης πλοίου (ISM).
- Κώδικας για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS code).
- Διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης (STCW 1978).
- Κώδικας επιπέδων θορύβου στα πλοία (Noise code , 1981).
- *Διεθνή σύμβαση για την μέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου (TONAGGE, 1969).
- Διεθνή σύμβαση διαχείρισης έρματος του πλοίου (BWM,2004).
- Συμφωνία για τα επιβατηγά πλοία ειδικών μεταφορών (STP,1971).

5.2 Κυριότερα Ναυτιλιακά Έγγραφα

Η σημασία των πλοίων είναι τεράστια για την παγκόσμια οικονομία, το διεθνές εμπόριο και για το κάθε κράτος ξεχωριστά. Για αυτό τον λόγο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην δραστηριότητα του πλοίου, την ασφάλεια του αλλά και του πληρώματος που το στελεχώνει και όχι μόνο από το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο αλλά από την Διεθνή κοινότητα. Για να γίνεται πιο σωστή η επιθεώρηση του πλοίου πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο κάποια έγγραφα ή βιβλία που αναγράφουν την ταυτότητα του πλοίου, τους κανονισμούς ασφαλείας του, το φορτίο του, το πλήρωμα του και πολλά ακόμα. Κάθε πλοίο που πρέπει να έχει τα παρακάτω έγγραφα:

- 1) Έγγραφο εθνικότητας
- 2) Πιστοποιητικό καταμετρήσεως
- 3) Πιστοποιητικά ασφαλείας
- 4) Πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως
- 5) Ναυτολόγιο
- 6) Ημερολόγιο γέφυρας
- 7) Ημερολόγιο μηχανής
- 8) Ποινολόγιο
- 9) Βιβλίο πετρελαίου
- 10) Βιβλίο επιθεωρήσεων
- 11) Βιβλίο γυμνασίων
- 12) Ημερολόγιο ασυρμάτου
- 13) Ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές
- 14) Αποδεικτικά εκπληρώσεως τελωνειακών διατυπώσεων
- 15) Ημερολόγιο ασυρμάτου

Τα παραπάνω ναυτιλιακά έγγραφα κατηγοριοποιούνται σε:

- a) έγγραφα που αναφέρονται στο πλοίο
- b) έγγραφα που αναφέρονται στο φορτίο
- c) έγγραφα που αναφέρονται στο πλήρωμα

5.3 Περιεχόμενο ναυτιλιακών εγγράφων

Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry)

Μετά την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο εκδίδεται από την εκάστοτε λιμενική αρχή το έγγραφο εθνικότητας το οποίο περιλαμβάνει:

- Τα χαρακτηριστικά του πλοίου:
 - Όνομα πλοίου
 - Χωρητικότητα πλοίου
 - Διακριτικό σήμα πλοίου
 - Λιμάνι νηολόγησης
- Το όνομα του πλοιοκτήτη και της εταιρείας και τα ποσοστά αν υπάρχουν περισσότεροι από ένας πλοιοκτήτες
- Υλικό κατασκευής, έτος κατασκευής, ιπποδύναμη μηχανής

Πιστοποιητικό καταμετρήσεως (certificate of measurement)

Αυτό το έγγραφο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή νηολόγησης ή από την διεύθυνση του κλάδου επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων που είναι υπηρεσία του υπουργείου ναυτιλίας. Σε αυτό το έγγραφο αναγράφονται:

- Μήκος πλοίου
- Χωρητικότητα πλοίου
- Πλάτος, ύψος
- Υπόλοιπες τεχνικές λεπτομέρειες

Πιστοποιητικό ασφάλειας επιθεωρήσεων (safety certificates) : Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από το Κ.Ε.Ε.Π του Υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας ή από εξουσιοδοτημένο νηογνώμονα. Σύμφωνα με αυτό βεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους όρους περί Γραμμής φόρτωσης.

Ναυτολόγιο : Στο ναυτολόγιο καταγράφονται τα στοιχεία του πλοιάρχου, του πληρώματος και τα λιμάνια που έχει γίνει κατάπλους και απόπλους. Στα στοιχεία αναγράφονται όνομα επώνυμο, ειδικότητα, αριθμός μητρώου, καταγωγή, δίπλωμα.

Είναι πολύ σημαντικό βιβλίο εκδίδεται από ειδικό προξενείο ή λιμενική αρχή και κρατείται συνεχώς από τον πλοίαρχο. Η ισχύ του είναι για έξι μήνες, στο διάστημα αυτό τροποποιείται λόγω νέων προσλήψεων, απολύσεων, προαγωγές και αλλαγές ειδικότητας.

Ημερολόγιο Γέφυρας : Το ημερολόγιο πλοίου η γέφυρας τηρείται από τον πλοίαρχο και είναι από τα πιο σημαντικά έγγραφα πάνω στο πλοίο. Στο βιβλίο αυτό καταγράφονται καθημερινά διάφορα θέματα ναυσιπλοίας, θέματα που αφορούν επιβάτες η πλήρωμα ακόμα και μετεωρολογικές και άλλες ενδείξεις. Η εγγραφή του γίνεται από τον αξιωματικό φυλακής και πρέπει να είναι καλά γραμμένη και ευανάγνωστη ενώ τυχόν αλλοίωση του μπορεί να φέρει πειθαρχική συνέπεια στον πλοίαρχο η άλλο άτομο.

Στο ημερολόγιο καταγράφονται τα παρακάτω περιστατικά:

- Γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει στο πλοίο.
- Τραυματισμός ή ατύχημα στο πλοίο.
- Βλάβη μηχανής ή άλλου εξοπλισμού του πλοίου ή του φορτίου.
- Ναυτολογήσεις ή απολύσεις μελών πληρώματος.
- Κάθε άλλη προβλεπόμενη αναφορά

Ημερολόγιο μηχανής : Τηρείται από τον Α μηχανικό υπο την εποπτεία του πλοίαρχου. Αναγράφονται γεγονότα που αφορούν την μηχανή, τον βοηθητικό εξοπλισμό, τις επισκευές και οι εντολές της γέφυρας προς στην μηχανή.

Ημερολόγιο_ασυρμάτου : Εδώ καταγράφονται γεγονότα που αφορούν ότι έχει σχέση με τα μέσα τηλεπικοινωνίας ακόμα και ενημερωτικά δελτία καιρού.

Ποινολόγιο : Διατηρείται από τον πλοίαρχο και αναγράφονται όλα τα παραπτώματα για τα οποία ο πλοίαρχος ασκεί πειθαρχική δίωξη. Θεωρείται από την λιμενική αρχή και μπορεί να αυξήσει ή να μειώσει την ποινή που επέβαλε ο πλοίαρχος.

Βιβλίο πετρελαίου : Η τήρηση του επιβάλλεται από την MARPOL για την προστασία θαλάσσιων υδάτων από τυχόν ρύπανση. Αναγράφονται οι διαδικασίες της πετρέλευσης και της κατανάλωσης καυσίμου.

Βιβλίο Επιθεωρήσεων και γυμνασίων : Εδώ γράφονται οι επιθεωρήσεις από τις αρμόδιες αρχές και τα γυμνάσια που ασκούνται από τον πλοίαρχο για την εκπαίδευση του πληρώματος.

Φορτωτικά έγγραφα πλοίου : Είναι οι φορτωτικές και τα ναυλοσύμφωνα τα οποία είναι απαραίτητα για τον έλεγχο ως προς την προέλευση τον προορισμό και το είδος του φορτίου.

Αποδεικτικά εκπληρώσεων τελωνειακών υποχρεώσεων: Απόδειξη για το παραπάνω αποτελεί το δηλωτικό του φορτίου. Ο πλοίαρχος αναγράφει στο έγγραφο αυτό τα στοιχεία και το είδος του φορτίου και το δελτίο θεωρείται από την τελωνειακή αρχή.

5.4 Αρμοδιότητες και ευθύνες του πλοίαρχου

Ο πλοίαρχος σύμφωνα με την νομοθεσία

- Είναι ο υπεύθυνος του πλοίου αποτελεί τον κυβερνήτη και διοικητή του πλοίου και έχει εξουσία σε όλους πάνω σε αυτό είτε είναι επιβάτης είτε μέλος του πληρώματος. Είναι ο υπεύθυνος του πλοίου όσο αφορά τους επιβάτες, το πλήρωμα την καλή και σωστή διαχείριση του και είναι και το αρμόδιο όργανο που θα πάρει τις αποφάσεις σε μία κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. Μόνο αν κρίνει απαραίτητο μπορεί να ρωτήσει την γνώμη του ύπαρχου και Α' μηχανικού.
- Εκπαιδεύει και ελέγχει το πλήρωμα του για την ετοιμότητα τους κάνοντας συχνά γυμνάσια όταν το κρίνει απαραίτητο.
- Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τη τήρηση των νόμων απέναντι στο κράτος και τον πλοιοκτήτη με την εκτέλεση των εντολών των αρμόδιων αρχών και του πλοιοκτήτη για την διασφάλιση των συμφερόντων του.

- Ο πλοίαρχος οφείλει να αποτελεί πρότυπο αρετών και καλών τρόπων στο υπόλοιπο πλήρωμα και πρότυπο καλής συμπεριφοράς, να δείχνει ότι κατανοεί τα μέλη του πληρώματος, να τους επιβραβεύει σε κάθε τους επιτυχία και προσπάθεια και να νοιάζεται για αυτούς.
- Οφείλει να ακούει με προσοχή και χωρίς στερεότυπα τα παράπονα του πληρώματος και με διακριτικότητα να τα διορθώνει χωρίς να ξεσπάσουν φασαρίες.

Άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ

Κιανού-Μπουμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Ι, Έκδοση , Μέρος 2ο, Κεφ. 2ο , Τίτλος 1ο,Α',2005.

Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης

- Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πορεία του πλοίου.
- Έχει ο ίδιος τον έλεγχο του πλού κατά την είσοδο – έξοδο του πλοίου στο λιμάνι και σε όποια άλλη κατάσταση κρίνει απαραίτητη.
- Οφείλει να εκπαιδεύει και να κρατάει σε εγρήγορση τα μέλη του πληρώματος καθώς και να ελέγχει την καλή κατάσταση των σωστικών μέσων στο πλοίο.
- Στην κατάσταση εγκατάλειψης του πλοίου όταν όμως δεν μπορεί να κάνει κάτι άλλο σαν έσχατη σανίδα σωτηρίας μιλάει ο ίδιος στο megάφωνο λέγοντας ότι σας μιλάει ο πλοίαρχος του καραβιού και μόνο εκείνος μπορεί να διατάξει την εγκατάλειψη του πλοίου και την επιβίβαση στις σωσίβιες λέμβους.

Τα καθήκοντα του Πλοίαρχου ως δημόσιου λειτουργού

Ο πλοίαρχος εν πλώ πέρα από τα καθήκοντα που έχει σαν κυβερνήτης, έχει και επιπλέον καθήκοντα τα οποία στην στεριά τα εκτελούν δημόσιοι φορείς.

1. Ληξιαρχικά : Σε περίπτωση τοκετού η γέννας στο πλοίο θα συντάξει ληξιαρχική πράξη γέννησης ενώ αν το πλοίο είναι στο λιμάνι θα πραγματοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές. Συμπληρώνει το όνομα πατέρα, μητέρας, το φύλλο του παιδιού, ώρα γέννησης, ημερομηνία γέννησης, το στίγμα του καραβιού αυτή την ώρα. Σε αντίθετη κατάσταση θανάτου τότε οφείλει να συντάξει την ληξιαρχική πράξη θανάτου. Αν όμως παραλείψει την σύνταξη των παραπάνω ληξιαρχικών πράξεων θα περάσει πειθαρχικό και θα δεχτεί έξι μήνες φυλάκισης

2. Συμβολαιογραφικά καθήκοντα:

- a. **Σύνταξη διαθήκης:** Σύμφωνα με το ΚΔΝΔ και του αστικού κώδικα όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ και κάποιος επιθυμεί να κάνει διαθήκη ο πλοίαρχος λαμβάνει τα καθήκοντα συμβολαιογράφου κατόπιν υπαγόρευσης και υπό την παρουσία τουλάχιστον δύο μαρτύρων που δεν έχουν συγγένεια με το πρόσωπο. Την διαθήκη την παραδίδει στο λιμάνι ο ίδιος ο πλοίαρχος σε συμβολαιογράφο ή αρμόδια αρχή ενώ αν αρνηθεί να την συντάξει θα έχει αστική και πειθαρχική ποινή
 - b. **Απογραφή πραγμάτων:** Σε περίπτωση θανάτου ή εξαφάνισης ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να καταγράψει μια λίστα με τα πράγματα του ατόμου υπο την παρουσία δύο αξιωματικών και την λίστα αυτή να την παραδώσει μαζί με τα πράγματα στην λιμενική αρχή
3. Ανακριτικά, πειθαρχικά και αστυνομικά καθήκοντα: Σε περίπτωση ανομίας και παραβατικότητας πάνω στο πλοίο ανακριτικά καθήκοντα έχει ο πλοίαρχος. Κατά την διάρκεια της ανάκρισης έχει μαζί του άλλον έναν αξιωματικό. Σε περίπτωση βιασμού ή δολοφονίας προφυλακίζεται ο ένοχος σε δωμάτιο μέχρι την παράδοση του στις αρχές. Ο πλοίαρχος έχει και αστυνομικά καθήκοντα πάνω στο πλοίο για την διασφάλιση της τάξης, της ευημερίας και την υγιεινής. Αν ο πλοίαρχος αρνηθεί να εκτελέσει τα παραπάνω καθήκοντα του έχει ποινική και πειθαρχική ευθύνη.
4. Προληπτικά μέτρα: Τα μέτρα αυτά είναι για την προστασία του πλοίου και του προσωπικού όπως για παράδειγμα η απαγόρευση καπνίσματος, η απαγόρευση αυτόνομων μέσων θέρμανσης (σόμπες) και ότι άλλο κρίνει απαραίτητο ο πλοίαρχος. Οι διαταγές αυτές είναι και προφορικές αλλά και γραπτές. Επιπροσθέτως, έχει την δυνατότητα να επιβάλλει πρόστιμο η ποινές σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις διαταγές. Οι παραπάνω ποινές καταγράφονται την ίδια στιγμή στο ποινολόγιο του πλοίου.

5.5 Αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας

Είναι πιστοποιητικά που χορηγούνται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσεως Ναυτικών του Υ.Ε.Ν. Η κατοχή τους προκύπτει πρώτα από το πέρας των εξετάσεων και πιστοποιείται η ικανότητα του ναυτικού για την άσκηση των καθηκόντων του στο πλοίο ανάλογα με

την ειδικότητα που έχει. Τα αποδεικτικά ταξινομούνται σε πτυχία, διπλώματα, άδειες και είναι τα εξής:

Προσωπικό Καταστρώματος

- Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξης
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξης
- Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' τάξης
- Δίπλωμα πρακτικού πλοιάρχου
- Πτυχίο ναυκλήρου
- Πτυχίο κυβερνήτη Α' τάξης
- Πτυχίο κυβερνήτη Β' τάξης
- Πτυχίο κυβερνήτη Γ' τάξης
- Πτυχίο κυβερνήτη ρυμουλκού
- Άδεια ναύτη

Προσωπικό Μηχανοστασίου

I. Κατηγορία υπηρεσίας Μηχανικών Ε.Ν

- Δίπλωμα μηχανικού Α' τάξης
- Δίπλωμα μηχανικού Β' τάξης
- Δίπλωμα μηχανικού Γ' τάξης
- Δίπλωμα πρακτικού ατμομηχανικού
- Πτυχίο αρχιθερμαστή
- Πτυχίο λιπαντή
- Πτυχίο θερμαστή

II. Κατηγορία υπηρεσίας μηχανών εσωτερικής καύσης

- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Α' τάξεως
- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Β' τάξεως
- Δίπλωμα μηχανικού ΜΕΚ Γ' τάξεως

- Πτυχίο μηχανοδηγού Α' τάξης
- Πτυχίο μηχανοδηγού Β' τάξης
- Άδεια χειριστή

Προσωπικό γενικών υπηρεσιών

- I. Κατηγορία υπηρεσίας τηλεπικοινωνίας
 - a. Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφή Α' τάξεως
 - b. Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφή Β' τάξεως
- II. Οικονομικής υπηρεσίας
 - a. Δίπλωμα προϊσταμένου οικονομικών αξιωματικών εμπορικού ναυτικού
 - b. Δίπλωμα οικονομικού Α' τάξεως
 - c. Δίπλωμα οικονομικού Β' τάξεως
- III. Υπηρεσία τροφοδοσίας
 - a. Δίπλωμα φροντιστή
 - b. Άδεια βοηθού φροντιστή
- IV. Υπηρεσία διαμερισμάτων
 - a. Πτυχίο αρχιθαλαμηπόλου Α' τάξεως
 - b. Πτυχίο αρχιθαλαμηπόλου Β' τάξεως
 - c. Άδεια θαλαμηπόλου Α' τάξεως
 - d. Άδεια θαλαμηπόλου Β' τάξεως
- V. Υπηρεσίας μαγείρου
 - a. Πτυχίο αρχιμαγείρων
 - b. Άδεια μαγείρου Α,Β,Γ' τάξεως
- VI. Πιστοποιητικά με τον υπ' αριθμό 435/1978ΠΔ
 - a. Αξιωματικός φυλακής γέφυρας
 - b. Αξιωματικός φυλακής μηχανής

Προϋποθέσεις για την απόκτηση των παραπάνω πτυχίων η διπλωμάτων :

- Να έχει ναυτικό φυλλάδιο

- Να μην έχει στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα
- Να έχει καθαρό ποινικό μητρώο και να μην έχει καταδικαστεί για παραβατικές πράξεις(λαθρεμπόριο, δολοφονία, ληστεία, εμπόριο όπλων, εμπόριο ναρκωτικών)
- Να είναι σωματικά και πνευματικά υγιής
- Να επιτύχει στις εξετάσεις όπου αυτές απαιτούνται

Κεφαλαίο 6ο : Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

6.1 Μορφές – κατηγορίες ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν αντιμετωπίζουν γεωγραφικούς περιορισμούς τόσο στην απόκτηση πόρων όσο και στις υπηρεσίες που παρέχουν. Η διεθνής δράση της ναυτιλίας και οι υπέρ κατασκευές πλοίων έκαναν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μπορούν να αναλάβουν αποστολές φορτίων ή επιβατών σε κάθε γωνιά του πλανήτη και σε οποιαδήποτε θαλάσσια ύδατα. Για να είναι πετυχημένη και σωστά οργανωμένη η εταιρεία αποτελείται από δύο μέρη τα πλοία της και την υποδομή της στην ξηρά. Ο άριστος συνδυασμός των παραπάνω μερών οδηγεί στο βέλτιστο αποτέλεσμα και κάνει την εταιρεία παραγωγική. Η υποδομή στη ξηρά είναι υπεύθυνη για τους στόχους της επιχείρησης, τις επιδιώξεις και την εύρεση φορτίου για την αποστολή του με τα πλοία αλλά και την καθημερινή υποστήριξη τους. Συνεπώς, η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί τους συντελεστές παραγωγής για την παραγωγή και παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών (Γ.Θεοτοκάς,2019). Ωστόσο, μία πρώτη διάκριση των αγορών μπορεί να στηριχθεί στον τύπο και στα φορτία που μπορεί να μεταφέρει και διακρίνονται σε:

Χύδην φορτηγό ναυτιλία (Bulk Shipping)

Στην χύδην ναυτιλία ο όγκος των φορτίων καταλαμβάνει το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου προκειμένου να μειωθεί το κόστος μεταφοράς τους και τα φορτία αυτά φορτώνονται σε μεγάλο όγκο. Τα πλοία μεταφοράς χωρίζονται σε πλοία μεταφοράς χύδην υγρών και ξηρών φορτίων. Οι κύριες πρώτες ύλες που μεταφέρονται είναι πετρέλαιο, σιτηρά, φώσφατα, προϊόντα πετρελαίου, άνθρακας, τσιμέντο, λιπάσματα και σιδηρομεταλλεύματα.

- Ξηρά χύδην φορτία: Τα κύρια ξηρά χύδην φορτία είναι το σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά, γαιάνθρακας, βωξίτης, σιτηρά, αλουμίνια, φώσφατα και τα δευτερεύοντα όπως είναι αλάτι, ορυκτά μαγγάνιου, μαγνήσιο, θειάφι, τσιμέντο, ζάχαρη, δασικά προϊόντα, προϊόντα σιδήρου, σογιάλευρο. Για την μεταφορά των χύδην ξηρών φορτίων χρησιμοποιούνται τα παρακάτω πλοία που ταξινομούνται ανάλογα την μεταφορική τους ικανότητα σε τόνους νεκρού βάρους (Γ.Θεοτοκάς,2019).
 - i. mini bulkers <10.000 dwt
 - ii. Handysize 10.000-30.000 dwt
 - iii. Handymax 30.000-50.000 dwt
 - iv. Supramax 50.000-60.000 dwt
 - v. Panamax 60.000-80.000 dwt
 - vi. Capesize >200.000 dwt
 - vii. very large ore carriers > 400.000 dwt
- Υγρά χύδην φορτία: Τα κυριότερα υγρά χύδην φορτία είναι το ακατέργαστο πετρέλαιο, κηροζίνη, βενζίνη, φυτικά έλαια, χημικά υγρά(καυστική σόδα, φωσφορικό οξύ, αμμωνία), υγροποιημένα αέρια (προπάνιο, βουτάνιο, μεθάνιο). Το υγρό φορτίο μεταφέρεται από τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούν αντλίες για την φόρτωση τους.
 - i. small tankers <10.000dwt
 - ii. handysize tankers 18.000-30.000dwt
 - iii. handymax tankers 30.000-50.000dwt
 - iv. panamax tankers 50.000-80.000 dwt
 - v. aframax tankers 80.000-120.000 dwt
 - vi. suezmax 120.000-200.000 dwt
 - vii. very large crude carriers VLCC 200.000-320.000 dwt
 - viii. ultra large crude carriers ULCC 320.000-550.000 dwt

- Ειδικά χύδην φορτία: Είναι τα φορτία που χρήζουν ειδικό τρόπο μεταφοράς και χειρισμού κατά την φόρτωση και εκφόρτωση τους και πολλά κάτω από ειδικές θερμοκρασίες (φρούτα, κρέας, ψάρια). Διάφοροι τύποι εξειδικευμένων πλοίων είναι τα:
 - i. vehicle carrier
 - ii. chip carrier που μεταφέρουν προϊόντα ξυλείας
 - iii. cement carrier
 - iv. LNG, LPG με φυσικό αέριο και αέρια πετρελαίου με ειδικό εξοπλισμό για τη διατήρηση του φορτίου σε χαμηλές θερμοκρασίες
 - v. refrigerated vessels
 - vi. heavy lift vessels που μεταφέρουν βαρέα φορτία
 - vii. combined vessels (OBO/OO)

Ναυτιλία τακτικών γραμμών (Liner Shipping)

Η Liner shipping είναι μια υπηρεσία η οποία λειτουργεί με σταθερή συχνότητα βάση αυστηρού χρονοδιαγράμματος και σε συγκεκριμένα λιμάνια. Μεταφέρουν τα φορτία τους σε γνωστούς χρόνος άφιξης και αναχώρησης με καθορισμένους ναύλους και καθορισμένες πορείες σε θαλάσσιες οδούς. Τα πλοία της liner shipping μεταφέρουν ταυτόχρονα πολλά και διαφορετικά φορτία υψηλής αξίας αλλά η ποσότητα του καθενός ξεχωριστά δεν μπορεί να καλύψει ξεχωριστά την μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Η μεταφορά πολλών μικρών φορτίων απαιτεί ειδικό χειρισμό και σύνθετο το οποίο δυσκολεύει το πλοίο καθώς πρέπει να τηρήσει αυστηρά τον χρόνο άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης. Σε αντίθεση με την bulk shipping που μεταφέρει ομογενοποιημένες υπηρεσίες και ενδιαφέρεται για την μείωση του κατά μονάδα κόστους η liner επενδύει στις διαφοροποιημένες υπηρεσίες και εστιάζει στην ταχύτητα, την ποιότητα και την αξιοπιστία μεταφοράς που παρέχει για αυτό και μεταφέρει και φορτία πολύ υψηλής αξίας. Λόγο των αριθμών των φορτίων διακρίνονται ως προς τον τρόπο χειρισμού τους. Οι πιο βασικοί τρόποι χειρισμού φορτίου και μεταφοράς είναι οι εξής.

- Χαλαρό φορτίο (loose cargo): Ξεχωριστά αντικείμενα (κουτιά και ανταλλακτικά, εξαρτήματα μηχανημάτων)τα οποία στοιβάζονται και φορτώνονται ξεχωριστά.

- II) Φορτίο συσκευασμένο σε παλέτες (palletized cargo) : Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα φορτία που πακετάρονται σε παλέτες για να γίνεται πιο εύκολα και γρήγορα ο χειρισμός τους και η στοιβάσιμά τους.
- III) Κιβωτιοποιημένο φορτίο (containerized cargo) : Είναι τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια που η χρησιμοποίησή τους γίνεται για την μοναδοποίηση του φορτίου με μονάδα μέτρησης το teu (twenty foot equivalent unit). Τα φορτία που φορτώνονται σε container πετυχαίνουν γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση και έτσι μειώνουν κατά πολύ το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι κάνοντας το έτσι πιο παραγωγικό αφού είναι πιο πολλές μέρες στην θάλασσα πραγματοποιώντας πιο πολλά ταξίδια το χρόνο.
- IIII) Σαμπανιασμένο φορτίο (liquid cargo) : Το φορτίο αποτελείται από μικρά φορτία με μικρά τεμάχια που δένονται όλα μαζί με σκοπό να δημιουργήσουν πακέτα ίδιου μεγέθους κατά την μεταφορά τους.
- V) Υγρό φορτίο (liquid cargo) : Το φορτίο είναι σε υγρή μορφή και μεταφέρεται μέσα σε δεξαμενές ή σε βαρέλια.
- VI) Φορτίο το οποίο μεταφέρεται σε ψυγεία (refrigerated cargo): Τα φορτία αυτά φορτώνονται στα αμπάρια πλοίων γενικού φορτίου ή στα refrigerated ships και φυλάσσονται σε ειδικές θερμοκρασίες.
- VII) Βαρύ και δύσκολο στο χειρισμό φορτίο (heavy and awkward cargo) : Είναι μεγάλα φορτία που καθιστούν δύσκολο τον χειρισμό και την στοιβάξή τους

Εξειδικευμένη ναυτιλία (specialized shipping)

Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται τα φορτία που απαιτούν ειδικό χειρισμό κάτω από ειδικές συνθήκες και ειδικό εξοπλισμό για την φόρτωση και εκφόρτωσή τους. Παραδείγματα είναι τα υγροποιημένα αέρια, διάφορα οχήματα, προϊόντα χάλυβα, προκατασκευασμένα σπίτια και άλλα αντίστοιχα φορτία τα οποία αποτελούν ένα δύσκολο έργο για το πλήρωμα του πλοίου.

Επιβατηγός ναυτιλία (passenger shipping)

Η επιβατηγός ναυτιλία παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετικές προτιμήσεις από τους επιβάτες. Τα διαφορετικά αυτά χαρακτηριστικά είναι η επιλογή στην ζήτηση προορισμού, ο λόγος ταξιδιού για διακοπές/αναψυχή/δουλειά καθώς και το είδος πλοίου που θα επιλεγεί

6.2 Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία σε ένα πολύπλοκο και δύσκολο περιβάλλον το οποίο κινείται με γρήγορους ρυθμούς το οποίο δυσκολεύει την κατανόηση του σε όλους τους τομείς που το αποτελούν. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να κατανοήσουν το περιβάλλον τους και την αγορά στην οποία συμμετέχουν και να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης τους αλλά και τις απειλές που θα αντιμετωπίσουν στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που δραστηριοποιούνται. Η ναυτιλιακή επιχείρηση βρίσκεται σε μια αμφίδρομη σχέση με το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί καθώς καθορίζεται από αυτό αλλά ταυτόχρονα συμβάλλει με την δράση της στο καθορισμό του.

Για να γίνει η σωστή αξιολόγηση των προοπτικών ανάπτυξης της ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να εξεταστεί το ανταγωνιστικό πλαίσιο που δημιουργούν οι αντίπαλες ναυτιλιακές εταιρίες που βρίσκονται στον ίδιο κλάδο καθώς δημιουργούνται και απειλές αλλά και καινούργιες ευκαιρίες τις οποίες πρέπει να εκμεταλλευτούν την κατάλληλη στιγμή. Συνεπώς χρειάζεται αξιολόγηση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος.

Εξωτερικό περιβάλλον : Είναι όλες οι δυνάμεις αυτές οι οποίες βρίσκονται έξω από την επιχείρηση αλλά την επηρεάζουν και καταφέρνουν να διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο υπάρχει και καλείται να λειτουργήσει. Οι παράγοντες αυτοί (οικονομική κρίση, κοινωνική και πολιτική κατάσταση, εξέλιξη τεχνολογίας, παγκόσμιο εμπόριο, σχέσεις κρατών, τομείς λειτουργίας της ναυτιλίας) επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα το περιβάλλον της επιχείρησης. Οι δυνάμεις αυτές επηρεάζουν με διάφορους τρόπους διότι το εξωτερικό περιβάλλον:

- Παρέχει ευκαιρίες όπου η εταιρεία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί την κατάλληλη στιγμή και με τον κατάλληλο τρόπο ενώ παράλληλα δημιουργεί και απειλές τις οποίες πρέπει να αντιμετωπίσει ενεργοποιώντας τις κατάλληλες στρατηγικές που ήδη έχουν προετοιμάσει.

- Διαμορφώνει όλους τους κανόνες υπό τους οποίους η επιχείρηση μπορεί να γίνει ανταγωνιστική και να ανταπεξέλθει σε ένα ιδιαίτερο γρήγορο και ανταγωνιστικό χώρο που η κάθε κίνηση της εταιρείας μετράει.
- Επηρεάζει τους διαθέσιμους πόρους της παραγωγής που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην λειτουργία της επιχείρησης αλλά και τις ανταγωνιστικότητας της στις υπηρεσίες που προσφέρει.
- Επηρεάζει ακόμα και τις επενδύσεις της εταιρείας στην απόδοση τους. Αρκεί η μεταβολή ενός παράγοντα για να επηρεάσει αρνητικά την λειτουργία της επιχείρησης σε ένα ιδιαίτερο περιβάλλον όπως της ναυτιλίας που δεν είναι στατικό και μεταβάλλεται αδιάκοπα. Για αυτό και η κάθε εταιρεία οφείλει να είναι προετοιμασμένη για κάθε τι ενδεχόμενο.

Επιπλέον, στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος μια επιχείρησης είναι τα επιμελητήρια, οι προμηθευτές της επιχείρησης, οι ανταγωνιστές της, οι κρατικοί φορείς, οι εργατικές ενώσεις και οι πελάτες της. Ανήκουν στο εξωτερικό περιβάλλον και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την λειτουργία της εταιρείας. Για να γίνει άμεσα και κατανοητή η προσέγγιση των στοιχείων του εξωτερικού περιβάλλοντος της εταιρείας χρησιμοποιείται η ανάλυση του M. Porter που ονομάζεται διαρθρωτική ανάλυση (structure analysis of an industry). Σύμφωνα με την διαρθρωτική ανάλυση οι κίνδυνοι που απειλούν μια επιχείρηση και ευθύνεται το εξωτερικό περιβάλλον μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε πέντε κατηγορίες/δυνάμεις:

- Την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον ίδιο κλάδο ανταγωνισμού.
- Την είσοδο επιχειρήσεων που παράγουν υποκατάστατα προϊόντα ή υπηρεσίες.
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων που ήδη υπάρχουν στον χώρο.
- Η αυξανόμενη διαπραγματευτική ισχύ των πελατών – αγοραστών.
- Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών του κλάδου.

Εσωτερικό περιβάλλον : Είναι οι δυνάμεις/παράγοντες του οργανισμού οι οποίοι την επηρεάζουν άμεσα και βρίσκονται σε άμεση αλληλεπίδραση στο περιβάλλον της εταιρείας. Οι παράγοντες αυτοί είναι :

- Οι ανθρώπινοι πόροι (εργατικό προσωπικό που στελεχώνει την επιχείρηση).

- Οι φυσικές υποδομές, εγκαταστάσεις, αποθέματα και εξοπλισμός.
- Τεχνολογικοί παράγοντες.
- Οικονομικοί παράγοντες (δάνεια, πηγές κεφαλαίων, χρηματοδότηση).

Στο εσωτερικό περιβάλλον είναι ο χώρος που στηρίζονται και αναγνωρίζονται οι πόροι και οι ικανότητες της επιχείρησης. Άρα αναφερόμαστε στους ανθρώπινους πόρους, τους υλικούς πόρους, τους άυλους πόρους (την φήμη που αποκτά η εταιρεία αλλά και η φήμη της) και τα συστήματα διοίκησης που έχουν το δύσκολο έργο του συντονισμού και της διαχείρισης των από πάνω με τέτοιο τρόπο ώστε η εταιρεία να έχει ομαλή λειτουργία κατά την διάρκεια που προσπαθεί να πετύχει τους στόχους της χωρίς εσωτερικές εντάσεις, προβλήματα και διαμάχες.

6.3 Αγορές της ναυτιλίας

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να επιβιώσουν στον ανταγωνιστικό κλάδο που συμμετέχουν διαχειρίζονται πλοία, αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία, κατασκευάζουν καινούργια πλοία και συμμετέχουν ανταγωνιστικά στις ναυλαγορές. Οι πλοιοκτήτες καλούνται να πάρουν σημαντικές αποφάσεις και να καθορίσουν τις απαραίτητες στρατηγικές που θα ακολουθήσει η επιχείρηση και πάνω σε ποιές συγκεκριμένες αγορές θα δραστηριοποιηθούν. Κάθε εταιρεία κατόπιν έρευνας χρησιμοποιεί διαφορετικές στρατηγικές και παίρνει διαφορετικές αποφάσεις αναλόγως τις δυνατότητες της και το τι επιδιώκει ακριβώς να πετύχει. Δεν μπορούν όλες οι επιχειρήσεις να κάνουν ακριβώς τις ίδιες κινήσεις γιατί δεν διαθέτουν όλες τις ίδιες δυνατότητες και τους ίδιους στόχους. Σύμφωνα με τον Stopford (1997) οι ναυτιλιακές αγορές στις οποίες μπορεί ένας πλοιοκτήτης να λάβει μέρος και να δραστηριοποιηθεί είναι οι εξής :

- 1) Αγορά διαλύσεων πλοίων (με την διάλυση των παλαιότερων και μη πλέον αποδοτικών πλοίων).
- 1) Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων για να επωφεληθεί άμεσα από την ναυλαγορά την συγκεκριμένη χρονική περίοδο).
- 2) Η ναυλαγορά (ναύλωση των πλοίων).

- 3) Αγορά νέων ναυπηγήσεων (παραγγελία νέων πλοίων).
- 4) Οι τέσσερις αγορές είναι κοινές για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες αφού αποτελούν το περιβάλλον στο οποίο εκδηλώνεται ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση νέων πελατών, προμηθευτών, φορτωτών, ανθρώπινου δυναμικού και διάφορων ακόμα πόρων ζωτικής σημασίας. Η ειδίκευση της εταιρεία σε συγκεκριμένη αγορά τη διαφοροποιεί από αρκετές επιχειρήσεις και την εξειδικεύει.

6.3.1 Ναυλαγορά

Ναυλαγορά είναι το σημείο συνάντησης της ζήτησης και της προσφοράς για τις ναυτιλιακές μεταφορικές υπηρεσίες. Σε αυτή εμπλέκονται ο πλοιοκτήτης που διαθέτει το μεταφορικό μέσο και ο ναυλωτής ή φορτωτής που διαθέτει το φορτίο και επιθυμεί να το στείλει με πλοίο. Έτσι συμφωνείται μια τιμή για την μεταφορά η οποία χρεώνεται δολάρια ανά τόνο. Οι τρόποι για την αποστολή του φορτίου και στην συμφωνία ναύλωσης είναι η χρονοναύλωση πλοίου (Time charter), η ενοικίαση γυμνού πλοίου (Bareboat charter), η ναύλωση για ταξίδι (Voyage charter) και το συμβόλαιο υπεργολαβίας (Contract of Affreightment) και η ανάλυση τους θα γίνει το επόμενο κεφάλαιο

6.3.2 Αγορά νέων ναυπηγήσεων

Η αγορά νέων πλοίων εξαρτάται από τις δυνάμεις της προσφοράς και ζήτησης αλλά και όλους τους παρελκόμενους παράγοντες που τους επηρεάζουν, ενώ παράλληλα η αγορά διαλύσεων επηρεάζει την ναυλαγορά και την συνολική ποσότητα μεταφορικής ικανότητας της ναυτιλίας. Είναι μία από τις πιο σημαντικές αγορές αφού ανανεώνει τον στόλο με σύγχρονα πλοία που θα λειτουργούν πλέον πιο αποδοτικά και θα είναι και πιο φιλικά προς το περιβάλλον, δίνει δουλειά σε πολύ κόσμο με πολλές διαφορετικές ειδικότητες επαγγελματιών όπως τους εργάτες των ναυπηγείων, τους προμηθευτές, το κράτος με τους φόρους που θα εισπράξει ενώ αυξάνει και την προσφορά των πλοίων στη αγορά. Συγχρόνως συμβάλει στην τεχνολογική εξέλιξη καθώς όλες οι καινούργιες τεχνολογικές καινοτομίες εφαρμόζονται στα νέα πλοία. Η απόφαση του πλοιοκτήτη για τη κατασκευή ενός νέου πλοίου είναι μία δύσκολη επιχειρηματική απόφαση στην οποία πρώτα έχει γίνει μεγάλη μελέτη με πληροφορίες από πολλούς παράγοντες και με την

βοήθεια ειδικών συμβούλων που έχουν κάνει έρευνα σχετικά με τις τιμές των ναύλων, τις τιμές αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, τη ζήτηση των ναυπηγήσεων και την αναμενόμενη κερδοφορία που θα της προσφέρει αυτή η επένδυση. Ωστόσο, η έρευνα αυτή είναι αρκετά δύσκολη καθώς από την στιγμή υπογραφής ναυπήγησης μέχρι την παράδοση του πλοίου θα μεσολαβήσουν περίπου δύο με τρία χρόνια στα οποία πολλές μεταβλητές γύρω από την έρευνα μπορούν να αλλάξουν. Συνήθως, η επιλογή για καινούργια ναυπήγηση πλοίου έρχεται όταν τα ναύλα είναι αυξημένα (άρα όσο υψηλά τα ναύλα τόσο πιο πολλά έσοδα προκύπτουν τα πλοία που βρίσκονται σε λειτουργία άρα και οι πλοιοκτήτες είναι πιο δεκτικοί στην ναυπήγηση ενός νέου πλοίου) αλλά και από τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Το βιβλίο παραγγελιών για την ναυπήγηση πλοίων στα ναυπηγεία επηρεάζεται από την κατάσταση των ναύλων όπως είπαμε γιατί γίνονται τότε οι παραγγελίες πλοίου συγκεκριμένου μεγέθους ή τύπου σύμφωνα με τις προβλέψεις ενώ το πρόβλημα παραμένει πως κατά την διάρκεια της αναμονής παράδοσης του πλοίου η αγορά μπορεί να έχει αλλάξει σημαντικά οπότε και η ναυπήγηση του πλοίου να μην αποδειχθεί σωστή επιλογή. Ακόμα, ένας λόγος για αγορά καινούργιου πλοίου είναι ότι πολλές φορές η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι ίδια ή μεγαλύτερη από την ναυπήγηση νέου πλοίου. Έτσι οι πλοιοκτήτες επιλέγουν μία επένδυση με σκοπό μελλοντικά να τους αποδώσει κέρδος με το μειωμένο λειτουργικό κόστος και το μεγαλύτερο χρόνο ζωής που θα έχει από την αγορά ενός παλιού και μεταχειρισμένου πλοίου. Ένας επιπλέον λόγος για τον οποίο ο πλοιοκτήτης θα διάλεγε την ναυπήγηση πλοίου είναι οι προσδοκίες που έχει για την αξία του πλοίου ότι θα ανέβει μελλοντικά ειδικά λίγο διάστημα πριν την παράδοση του πλοίου είτε ακόμα για την πώληση του ακόμα και πριν την παράδοση σε υψηλή τιμή λόγω της αμεσότητας και της μηδαμινής αναμονής παράδοσης στον καινούργιο πλέον ιδιοκτήτη που μπορεί να βιάζεται να προλάβει μια καλή ναυλαγορά.

Συνοψίζοντας τα πλεονεκτήματα των νέων πλοίων είναι :

- Κάθε καινούργιο πλοίο είναι εξοπλισμένο με τα τελευταία τεχνολογικά μέσα στην διάρκεια της παράδοσης του και ανήκει σε ένα συγκεκριμένο είδος αγοράς.
- Κάθε καινούργιο πλοίο έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και βοηθάει στο να αποκτήσει η εταιρεία ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να προσελκύσει νέους πελάτες.

- Τα καινούργια πλοία έχουν λιγότερα επιχειρησιακά έξοδα από ότι τα μεταχειρισμένα.
- Αυξάνεται κατά πολύ η ταχύτητα με αποτέλεσμα τα πλοία να μεταφέρουν πιο γρήγορα τα φορτία και να πραγματοποιούν περισσότερα ταξίδια μέσα στο έτος άρα αυξάνεται η κερδοφορία της εταιρείας.

6.3.3 Αγορά μεταχειρισμένου πλοίου (Second-hand Market)

Η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων (second hand market) αποτελεί έναν ιδιαίτερο κλάδο της ναυτιλίας με πολλές ιδιαιτερότητες και αφορά την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων που ήδη είναι στην ναυτιλία ενεργά ή μή. Κατά τη διάρκεια αυτής της απρόβλεπτης επενδυτικής κίνησης εμπλέκονται οι πλοιοκτήτες και οι μεσίτες που φέρνουν σε επαφή τα ενδιαφερόμενα μέλη και βοηθάει στην συνέχεια για την ομαλή διεξαγωγή της αγοραπωλησίας του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες έχουν την επιλογή να βγάλουν έσοδα από την αγοραπωλησία του πλοίου ή ακόμα να ναυλώσουν τον στόλο και να λαμβάνουν ναύλο. Σύμφωνα με τους ναυτιλιακούς κύκλους όταν η αγορά είναι σε διαδικασία ύφεσης η αξία μεταπώλησης πέφτει ενώ όταν η αγορά είναι σε άνοδο τότε οι τιμές των πλοίων είναι υψηλές και αυτό γιατί η προσφερόμενη χωρητικότητα είναι άμεση διαθέσιμη σε αντίθεση με την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου (Βλάχος, 2016).

Η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων βοηθάει τον τομέα της ναυτιλίας καθώς δίνει επιλογές στους πλοιοκτήτες είτε να αλλάξουν τομέα δραστηριότητας αγοράζοντας ένα διαφορετικό πλοίο είτε να αγοράσουν ένα πλοίο που είναι άμεσα διαθέσιμο και να εκμεταλλευτούν την τωρινή κατάσταση της αγοράς και να ανανεώσουν και τον στόλο τους. Ωστόσο, η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου δεν μειώνει το κόστος που θα ξοδέψει ο πλοιοκτήτης καθώς όταν η αγορά είναι καλή το κόστος ενός ετοιμοπαράδτου πλοίου είναι υψηλό καμιά φορά και πιο υψηλό από ένα καινούργιο πλοίο ενώ όταν η αγορά ξεκινάει να φθίνει οι τιμές τους μειώνονται σημαντικά πολλές φορές τόσο ώστε να οδηγούνται σε διάλυση για την απόκτηση ρευστού. Πριν την απόφαση για αγορά πρέπει να μελετηθούν κάποιοι παράγοντες του πλοίου που καθορίζουν την τιμή του. Οι παρακάτω παράγοντες είναι οι εξής (Stopford, 2009) :

Τιμή του πλοίου: Αν λάβουμε υπόψη ότι η ηλικία του πλοίου κυμαίνεται από 15 έως 25 χρόνια μπορούμε να παρατηρήσουμε πώς όσο περνάνε τα χρόνια η τιμή του πλοίου μειώνεται όπως ακριβώς συμβαίνει και με τα αυτοκίνητα. Σύμφωνα με τον Stopford (Stopford,2009) η τιμή του πλοίου μειώνεται κάθε χρόνο περίπου 5-6% από την αρχική του τιμή. Οι λόγοι μείωσης είναι φυσικές φθορές που προκαλούνται στο πλοίο, οι συχνές επισκευές που θα χρειάζεται λόγο φθορών, χαμηλή του παραγωγικότητα, υψηλή κατανάλωση καυσίμου λόγω παλαιότερων μηχανών και εξοπλισμών και διεθνείς κανονισμοί όπως το Double Hull (IMO) και διάφοροι ακόμα κανονισμοί ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι τιμές των ναύλων : Οι τιμές των ναύλων επηρεάζουν σημαντικά την απόφαση του πλοιοκτήτη στην επιλογή ενός μεταχειρισμένου πλοίου. Όταν η αγορά είναι επικερδής και τα ναύλα είναι υψηλά τότε οι πλοιοκτήτες επειδή κερδίζουν λεφτά από τα ναυλωμένα πλοία έχουν την οικονομική δυνατότητα να επενδύσουν χρήματα για να αποκτήσουν καινούργιο πλοίο και να ανανεώσουν τον στόλο τους. Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί όταν η ναυλαγορά κινείται σε υψηλά επίπεδα όλοι οι πλοιοκτήτες θέλουν να λάβουν μέρος και να προλάβουν, για αυτό και αγοράζουν ένα πλοίο έτοιμο να εισέλθει στην αγορά και να προσκομίσει τα υψηλά αυτά ναύλα.

Προσδοκίες: Ο κάθε πλοιοκτήτης επιλέγει να κάνει την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου με σκοπό το καινούργιο αυτό απόκτημα να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προσδοκίες που έχει για αυτό. Το όραμα για την απόκτηση του πλοίου και τους μελλοντικούς στόχους τους γνωρίζει ο ίδιος αλλά και το επιτελείο που έχει κάνει την έρευνα. Οι προσδοκίες μπορεί να είναι η είσοδο σε μία νέα αγορά στην οποία ξεκινάει να χτίζει στόλο και παρουσιάστηκε η κατάλληλη ευκαιρία και την εκμεταλλεύτηκε. Το αν θα υπάρξει επιτυχία από την είσοδο σε μια νέα αγορά ή την σταδιακή ανανέωση του στόλου από πλοία ακόμα πιο παλιά θα αποδειχθεί σε βάθος χρόνου, όταν θα φανεί αν το πλοίο θα είναι παραγωγικό ή όχι.

Οι εκτιμήσεις του ναυλομεσίτη : Ο ναυλομεσίτης είναι ο διαμεσολαβητής μεταξύ αγοραστή-πωλητή τους οποίους φέρνει σε επαφή για να πραγματοποιηθεί η αγορά. Εκτιμά ακόμη και την αξία του πλοίου σύμφωνα με τα υπάρχοντα δεδομένα της αγοράς

αλλά και με μελλοντικές προβλέψεις. Οπότε η εκτίμηση του ναυλομεσίτη επηρεάζει αρκετά την απόφαση του αγοραστή.

Συνοψίζοντας ο πλοιοκτήτης επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες όπως :

- Τα χαρακτηριστικά πλοίου και τον εξοπλισμό που διαθέτει.
- Από την ηλικία του πλοίου.
- Από την ναυλαγορά.
- Από την χωρητικότητα του φορτίου.
- Από τις ημερομηνίες προς παράδοση και αν τυχόν θα υπάρξουν καθυστερήσεις ή όχι.
- Από τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη.

Ενώ τα πλεονεκτήματα αγοράς ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι :

- Άμεσα διαθέσιμο στην αγορά που σημαίνει ότι σε μία καλή περίοδο ναύλων μπορεί να το εκμεταλλευτεί και να προσκομίσει μεγάλα κέρδη στην εταιρεία.
- Επιτρέπουν στον πλοιοκτήτη να εισέλθει σε μία καινούργια αγορά και να ρισκάρει λιγότερα χρήματα καθώς τα μεταχειρισμένα πλοία απαιτούν μικρότερα κεφάλαια από ότι τα καινούργια πλοία.

6.3.4 Αγορά των διαλύσεων (Scrap Market)

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως ένα πλοίο έχει ζωή περίπου έως 25 χρόνια και στην συνέχεια πολλές φορές καταλήγει στην διάλυση του. Οι λόγοι διάλυσης είναι πολλοί όπως η ηλικία του, η μεγάλη φθορά του εξοπλισμού και των κυτών του και των μηχανημάτων του ή ακόμα και η διάλυση του και πώληση για ρευστό. Το κοστολόγιο κυμαίνεται σε δολάρια ανά τόνο μεταλλικής κατασκευής του πλοίου (\$/lightweight). Έτσι για οικονομικούς λόγους ή εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζονται από τα επίπεδα της ναυλαγοράς ο πλοιοκτήτης διαλέγει να πουλήσει το πλοίο του για διάλυση.

Η αγορά αυτή μαζί με των ναυπηγήσεων επηρεάζει την συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου με τους ναυλομεσίτες και σε αυτήν την αγορά προσπαθούν να φέρουν σε επαφή τον πλοιοκτήτη που ενδιαφέρεται για την πώληση του πλοίου και του ναυπηγείου που θα αναλάβει την διάλυση του παίρνοντας από εκεί τις προσφορές και

τις τιμές προς ενημέρωση του πλοιοκτήτη. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση του πλοιοκτήτη είναι :

Ηλικία του πλοίου: Αποτελεί σημαντικό παράγοντα καθώς πολλοί διεθνείς κανονισμοί και συμβάσεις μετά από ένα συγκεκριμένο όριο ηλικίας το ορίζουν σαν μη παραγωγικό. Όπως, και λόγω τεχνολογικών εξελίξεων πολλά πλοία με την πάροδο του χρόνου δεν μπορούν να προσφέρουν το ίδιο βλέποντας και την χρήση των container που περιόρισε πολύ τα πλοία που δεν έχουν υποδοχές για κουτιά τέτοιου τύπου.

Τιμές τις διάλυσης: Οι τιμές αυτές όπως εξηγήσαμε επηρεάζονται από τις τιμές των ναύλων καθώς με υψηλά ναύλα οι πλοιοκτήτες δεν θέλουν να διαλύσουν τα πλοία τους και να φύγουν από την ακμάζουσα αγορά. Ενώ ακόμα και οι τιμές των scrap μετάλλων καθορίζονται από την ζήτηση των βιομηχανιών χάλυβα και άλλων μετάλλων.

Προσδοκίες της εταιρείας: Η απόφαση για την διάλυση ενός πλοίου δεν είναι απλή είναι πολύ σημαντική και πρέπει να στηρίζεται στις μελλοντικές προβλέψεις και εκτιμήσεις και τους στόχους της εταιρείας. Καθώς και η διαχείριση των χρημάτων που θα λάβουν οφείλει να είναι προσεχτική όπως και η επένδυση τους.

Μεγάλος συνωστισμός για διάλυση παρατηρείται σε περίοδο ύφεσης και χαμηλών ναύλων που βλέπουν οι πλοιοκτήτες ότι τα έσοδα από τα ναύλα δεν μπορούν να καλύψουν το λειτουργικό κόστος του πλοίου. Ειδικά αν η ζήτηση για χάλυβα είναι μεγάλη οπότε θα αυξηθούν και οι τιμές για τα scrap μέταλλα του πλοίου. Η σύνδεση αυτή μεταξύ ζήτησης μετάλλων scrap και χάλυβα προκύπτει από την χρησιμοποίηση του χάλυβα στην διαδικασία παραγωγής σιδήρου (World coal association , 2016). Ακόμη, κύριος παράγοντας για το μέλλον της scrap market είναι νομικές και πολιτικές αποφάσεις όπως του IMO για την κατάργηση του single hull καθώς και άλλοι κανονισμοί που ορίζουν τα νέα χαρακτηριστικά του πλοίου και τα όρια ηλικίας.

6.4 Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (Shipping management)

Σύμφωνα με τους Robins και Coulter αποτελεσματική διοίκηση είναι μια συνεχής διαδικασία συντονισμού και ολοκλήρωσης των δραστηριοτήτων της επιχείρησης με σκοπό να ολοκληρώνονται αποτελεσματικά και αποδοτικά. Η διοίκηση αυτή στηρίζεται σε τέσσερις βασικούς πυλώνες τον προγραμματισμό, την ηγεσία, την οργάνωση και τον έλεγχο. Κάθε εταιρεία προσπαθεί να συνδυάσει τα παραπάνω για να επιτύχει την σωστή διοίκηση. Με την σωστή εφαρμογή από τα αρμόδια στελέχη η

εταιρεία μπορεί να καταφέρει να επιτύχει τους στόχους της και να γίνει αποδοτική και ανταγωνιστική. Δεν αρκεί μόνο σύγχρονος στόλος αλλά και ικανά στελέχη για να τον διοικούν και να λαμβάνουν τις κατάλληλες αποφάσεις την κατάλληλη στιγμή καθώς και αποτελούν πρότυπο για τους υπόλοιπους εργαζόμενους.

Προγραμματισμός : Ο προγραμματισμός περιλαμβάνει τους καθορισμούς των στόχων της εταιρείας, την έρευση στρατηγικής και εφαρμογή σχεδίων για την υλοποίηση τους λαμβάνοντας υπόψη τους εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες του περιβάλλοντος της. Είναι σκέψη πριν την δράση, καθώς αναφέρεται στο ποιος, πού, πότε, γιατί θα πραγματοποιηθεί μία ενέργεια και ποία θα είναι η συνέπεια της ειδικά σε οικονομικό επίπεδο. Αποτελεί την συστηματική προετοιμασία του αύριο η οποία επιτρέπει στα διοικητικά στελέχη να προσδιορίσουν αρχικά τι είναι αυτό που θέλουν να επιδιώξουν αλλά και πως στο τέλος θα το πετύχουν. Τα διοικητικά στελέχη όταν κάνουν μια πρώτη μελλοντική εκτίμηση των στόχων θα εφαρμόσουν τις κατάλληλες στρατηγικές πάνω στην ομάδα και έτσι θα επιτύχουν την τελική επίτευξη του στόχου.

Άρα μπορούμε να πούμε ότι ο προγραμματισμός αποτελείται από :

- Τον καθορισμό των στόχων.
- Τη διαμόρφωση των πολιτικών και στρατηγικών της εταιρείας.
- Τα λειτουργικά προγράμματα δράσης της εταιρείας.

Ενώ διακρίνεται σε :

- Στρατηγικό προγραμματισμό : Στον οποίο η εταιρεία διαμορφώνει το όραμα της, την αποστολή της, τις στρατηγικές της και τους μακροπρόθεσμους στόχους της.
- Τακτικό ή Λειτουργικό προγραμματισμό : Σε αυτή τη διαδικασία αποφασίζονται ποσοτικά και ποιοτικά όλες οι απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν με τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για να γίνει η επίτευξη των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων στόχων που έχουν οριστεί από το διοικητικό συμβούλιο.

Οργάνωση : Αποτελεί τον συνδυασμό των κανόνων λειτουργίας, των διαδικασιών και των δομών(ιεραρχικών επιπέδων, σχέσεων εξουσίας, θέσεων και τμημάτων εργασίας) για να επιτυγχάνεται η αποτελεσματικότητα στην εταιρεία. Η οργάνωση καθορίζει ποιές δουλειές πρέπει να γίνουν και από ποιόν για να εξασφαλιστεί η καλύτερη

λειτουργία του οργανισμού. Ταξινομείται το σύνολο των εργασιών σε καθήκοντα και στην συνέχεια κατανέμεται στα κατάλληλα στελέχη στα οποία μαζί με τα καθήκοντα θα δοθεί ένα πρόγραμμα και οι κατάλληλοι πόροι.

Κατά την οργάνωση μιας επιχείρησης πρέπει να ληφθούν υπόψη :

- Οι ενέργειες που απαιτούν οι στόχοι της επιχείρησης και αποτελούν τον κορμό βάση για την οργάνωση.
- Το ανθρώπινο δυναμικό που θα αναλάβει να υλοποιήσει τους στόχους πρέπει να έχει εξειδικευμένες γνώσεις και τα κατάλληλα προσόντα για να βοηθήσει στην πραγματοποίηση των στόχων.
- Οι υλικοτεχνικές υποδομές, τα κτήρια, ο εξοπλισμός, πρώτες ύλες πρέπει να είναι σε άρτια κατάσταση και να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το προσωπικό.

Όλες οι δράσεις στην συνέχεια ελέγχονται για να εξεταστούν αν όλα τηρήθηκαν κατά γράμμα και τι επιπλοκές ίσως υπήρξαν για να μπορούν να αντιμετωπιστούν την επόμενη φορά. Όλες οι παραπάνω διαδικασίες απαιτούν την ύπαρξη ενός οργανισμού με συγκεκριμένη δομή και λειτουργική διάρθρωση. Επομένως, η οργάνωση μπορεί να εκφραστεί με :

- Οργανόγραμμα το οποίο αποτελεί μια διαγραμματική απεικόνιση των τμημάτων της επιχείρησης .
- Καταμερισμό των εργασιών σε επιμέρους τμήματα και προσωπικό.
- Εκχώρηση εξουσίας σε χαμηλότερα κλιμάκια για να φαίνεται ότι συμμετέχουν και όχι μόνο ότι υπακούν σε εντολές.
- Τμηματοποίηση των λειτουργιών.

Διεύθυνση : Η διεύθυνση περιλαμβάνει την σωστή διοίκηση του ανθρώπινου δυναμικού. Αφορά την ενθάρρυνση, την σωστή καθοδήγηση του ανθρώπινου δυναμικού με σκοπό την επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων της επιχείρησης. Για να υπάρχει αποτελεσματική διεύθυνση χρειάζεται και συνεχής επικοινωνία. Τα υψηλόβαθμα στελέχη οφείλουν να έχουν συνεχώς επικοινωνία με όλους τους εργαζομένους για να βλέπουν σε τι στάδιο βρίσκονται και να λύσουν τυχόν προβλήματα που ίσως προκύψουν. Ρόλος της διοίκησης είναι να ενεργοποιούν όλες τις

ικανότητες των στελεχών προς όφελος της εταιρείας και να κρατάνε το επίπεδο επικοινωνίας σε όλα τα κλιμάκια από χαμηλά προς υψηλά.

Έλεγχος: Είναι η παρακολούθηση των ενεργειών των μελών της επιχείρησης για την επιπλέον διευκρίνιση και διόρθωση αποκλίσεων από τα καθήκοντα που τους έχουν τεθεί. Ο έλεγχος πρέπει να εφαρμόζεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα για να μπορέσουν να προλάβουν ή να αντιμετωπίσουν τυχόν λάθη για να μην δημιουργήσουν πρόβλημα στους στόχους τους. Ο έλεγχος περιλαμβάνει τα εξής στάδια :

- Καθορισμός προτύπων : Ο καθορισμός προτύπων αντικατοπτρίζει τους μελλοντικούς στόχους της εταιρείας και αναφέρεται στα χαρακτηριστικά της επιχείρησης και των εργαζομένων, τις επιδόσεις τους και τα αποτελέσματα τους.
- Αξιολόγηση : Γίνεται συνεχώς αξιολόγηση των πράξεων και των αποτελεσμάτων που των εργαζόμενων από τη διοίκηση για να μπορούν να γνωρίζουν το τι ακριβώς συμβαίνει την δεδομένη στιγμή.
- Σύγκριση συμπεριφορών και αποτελεσμάτων : Αφού καθοριστούν τα πρότυπα και αξιολογηθούν τότε θα γίνει και η σύγκριση μεταξύ τους για να φανούν τυχόν πταίσματα και αποκλίσεις από τους αρχικούς στόχους.
- Ανάλυση αποκλίσεων : Εντοπίζονται οι αιτίες και αναλύονται με σκοπό να φανούν τα κύρια αίτια.
- Διόρθωση των αποκλίσεων : Εδώ προτείνονται μέτρα για την αντιμετώπιση των αποκλίσεων και την εξάλειψη των αιτιών που τους προκαλούν.

6.5 Πως λειτουργεί η διοίκηση και το Management των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Στην παγκόσμια ναυτιλία κάθε επιχείρηση διαφέρει η μία από την άλλη και αυτό γιατί κάθε διοίκηση εφαρμόζει διαφορετικό management και διαφορετική διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού από τις υπόλοιπες καθώς υπάρχουν διαφορετικοί στόχοι και διαθέσιμοι πόροι. Το management αποτελείται από στοιχεία που στοχεύουν στην ομαλή λειτουργία της εταιρείας με σκοπό την κερδοφορία της. Οι τελικοί στόχοι πρέπει να πρεσβεύουν το σύνολο της εταιρείας για να είναι πιο εύκολη και η τελική υλοποίηση του. Η επιχείρηση χρειάζεται κεφάλαια, χρηματοδότηση, επενδύσεις , καλό υλικοτεχνικό εξοπλισμό, διασφάλιση ποιότητας και αξιοπιστίας για τους πελάτες με

την σωστή συντήρηση των πλοίων και την τήρηση του χρονοδιαγράμματος. Για την επίτευξη αυτών η στρατηγική του management ακολουθεί τα παρακάτω βήματα :

- Στο πρώτο στάδιο γίνεται ο καθορισμός του στόχου της εταιρείας.
- Στο δεύτερο στάδιο γίνεται η επεξεργασία του εξωτερικού περιβάλλοντος της εταιρείας για να γίνει αντιληπτό το δεσμευτικό πλαίσιο από τους εξωτερικούς παράγοντες.
- Στο τρίτο στάδιο γίνεται ο εντοπισμός των απειλών δηλαδή των αρνητικών επιδράσεων του εξωτερικού περιβάλλοντος στην εταιρεία και των ευκαιριών που προκύπτουν από αυτό.
- Στο τέταρτο στάδιο γίνεται η αξιολόγηση στο κατά πόσο είναι ανταγωνιστική η επιχείρηση μελετώντας τους πόρους της και τις ικανότητες του προσωπικού της.
- Στο πέμπτο στάδιο γίνεται ο εντοπισμός των δυνατών και αδύνατων σημείων για να γίνει η βελτίωση των αδύνατων.
- Στο έκτο στάδιο γίνεται η επιλογή στρατηγικής από την εταιρεία για τη λειτουργία της και της επίτευξη διαφορετικότητας και ανταγωνιστικότητας.
- Στο έβδομο στάδιο γίνεται η εφαρμογή της κατάλληλης στρατηγικής που επιλέχθηκε.
- Τέλος γίνεται ερμηνεία των αποτελεσμάτων για να φανεί κατά πόσο η επιχείρηση πέτυχε τους στόχους της ή όχι.

6.6 Ο Παράγοντας στρατηγική

Απο την στιγμή που η επιχείρηση κάνει την επιλογή των στόχων της στην συνέχεια πρέπει να καθορίσει την στρατηγική που θα ακολουθήσει για την υλοποίηση τους και τον τρόπο που θα γίνει η οργάνωση της εταιρείας. Η στρατηγική μιας επιχείρησης διαμορφώνεται σε τρία επίπεδα (Γ.Θεοτοκάς,2019):

- 1) Το εταιρικό επίπεδο (corporate strategy) : Αφορά τον σκοπό της επιχείρησης και τις δραστηριότητες που θα επιλέξει για την υλοποίησή τους. Οι αποφάσεις αφορούν το όραμα, την είσοδο ή την έξοδο από τομείς δραστηριότητας. Για

αυτό και η εταιρική στρατηγική αφορά την στρατηγική που καλύπτει το σύνολο της επιχείρησης.

- 2) Ανταγωνιστική ή επιχειρησιακή στρατηγική (competitive or business strategy) : Αφορά τον ανταγωνισμό σε συγκεκριμένες αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται η επιχείρηση. Ουσιαστικά αναφέρεται στις διαφορετικές στρατηγικές που ακολουθεί η κάθε εταιρεία προκειμένου να γίνει διαφορετική από τις υπόλοιπες.
- 3) Λειτουργικές στρατηγικές (functional strategies) : Αφορά τους τρόπους όπου η κάθε λειτουργία της επιχείρησης συνεισφέρει στην στρατηγική και την στρατηγική ανταγωνισμού.

6.7 Επιλογές στρατηγικών ανταγωνισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Οι παρακάτω στρατηγικές αλλάζουν και ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις προοπτικές της εκάστοτε εταιρείας ανάλογα με τους στόχους και τους πόρους που μπορεί να διαθέσουν.

Η εταιρεία έχει τρεις επιλογές για την δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος:

- 1) Στρατηγική ηγεσία κόστους : Είναι η στρατηγική στην οποία η εταιρεία απευθύνεται στο σύνολο της αγοράς και παράγει προϊόντα ή υπηρεσίες με χαμηλό κόστος. Ουσιαστικά η επιχείρηση επιδιώκει να ξεπεράσει τους ανταγωνιστές της επιτυγχάνοντας χαμηλό κόστος στην παραγωγή προϊόντων ή υπηρεσιών που προσφέρει. Απευθύνεται κυρίως στο σύνολο της αγοράς όπως αναφέραμε, επιδιώκει μεγάλους όγκους παραγωγής, χρησιμοποιεί μαζικές τεχνικές παραγωγής και επενδύει μεγάλα κεφάλαια για να ανακαλύψει τρόπους μείωσης του κόστους.
- 2) Στρατηγική διαφοροποίησης : Η εταιρεία διαφοροποιεί τα προϊόντα και τις υπηρεσίες της με σκοπό να γίνει πιο ανταγωνιστική και να προσφέρει στην αγορά κάτι πιο ιδιαίτερο από τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι πιο πολλές εταιρείες.
- 3) Στρατηγική εστίασης : Με την συγκεκριμένη επιλογή η επιχείρηση απευθύνεται στην αγορά είτε με στρατηγική ηγεσίας κόστους είτε με στρατηγική διαφοροποίησης.

6.8 Στρατηγικές ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να επιλέξουν διάφορες στρατηγικές ανάπτυξης όπως είναι οι παρακάτω :

1) Στρατηγική διείσδυσης : Είναι η επιδίωξη της εταιρείας για την αύξηση του μεριδίου της σε μία αναπτυσσόμενη αγορά ή διατήρηση του στην υπάρχουσα αγορά. Συνεπώς η ναυτιλιακή σημαίνει ότι θα αυξήσει τον στόλο της ή θα διατηρήσει σε κίνηση τον στόλο της στην υπάρχουσα καλή αγορά για να αποφύγει τον παροπλισμό των πλοίων. Επιπροσθέτως, επιδιώκει να κερδίσει πελάτες άλλων ανταγωνιστών τους για να κερδίσει έδαφος και να τους αποδυναμώσει αλλά και την προσέλκυση νέων πελατών που δεν είχαν ποτέ συνεργαστεί μαζί τους ή με το συγκεκριμένο είδος υπηρεσίας. Οι βασικοί τρόποι για να πετύχει η στρατηγική διείσδυσης είναι :

- Αυξάνοντας τη χρήση του προϊόντος που κάνουν οι καταναλωτές.
- Προσελκύοντας καινούργιους πελάτες με την μεγαλύτερη προώθηση των υπηρεσιών τους ή χαμηλώνοντας τις τιμές των υπηρεσιών.
- Προσελκύοντας νέους πελάτες.
- Η επιλογή αυτής της στρατηγικής είναι ενδείκνυται όταν :
- Οι υπάρχουσες αγορές δεν είναι κορεσμένες.
- Υπάρχει περιθώριο αύξησης της χρήσης της υπηρεσίας από τους ήδη πελάτες.
- Όταν τα μερίδια της αγοράς μειώνονται και ταυτόχρονα η ίδια αγορά αναπτύσσεται.
- Όταν υπάρχουν εμπόδια στην είσοδο νέων ανταγωνιστών στον κλάδο.

2) Στρατηγική ανάπτυξης νέων αγορών : Είναι η ανάπτυξη και επέκταση της εταιρείας σε νέες αγορές. Η εταιρεία προσπαθεί να προωθήσει τα προϊόντα της σε νέες αγορές όσο αφορά το γεωγραφικό επίπεδο σε εθνικό ή διεθνές ή ακόμα να προσεγγίσει νέους πελάτες από άλλες αγορές. Η στρατηγική αυτή μπορεί να γίνει επιτυχής με την ανάπτυξη νέων προϊόντων, με την ανάπτυξη παραλλαγών προϊόντων ή υπηρεσιών και με την ανάπτυξη νέων μοντέλων ή μεγεθών (μεγαλύτερου μήκους ή χωρητικότητας πλοίου). Στην χύδην ναυτιλία η στρατηγική αυτή έχει περιορισμένη εφαρμογή καθώς οι μόνοι περιορισμοί που τίθενται αφορούν χαρακτηριστικά του πλοίου (χωρητικότητα,

αδυναμία χειρισμού φορτίου, αδυναμία προσέγγισης λιμένων). Σε αντίθεση με την ναυτιλία τακτικών γραμμών που έχει εφαρμογή και σχετίζεται με την προσθήκη λιμανιών σε μια γραμμή που δραστηριοποιείται ήδη.

3) Στρατηγική ανάπτυξης νέων προϊόντων : Η στρατηγική αυτή είναι η επέκταση μέσω νέων προϊόντων ή υπηρεσιών. Στο ναυτιλιακό κλάδο αναφέρεται στην εισαγωγή νέων τύπων πλοίων στους ήδη υπάρχοντες θαλάσσιους δρόμους. Συνήθως είναι αποτέλεσμα των καινούργιων κεφαλαιακών επενδύσεων σε συνδυασμό με την τεχνολογική πρόοδο.

Η στρατηγική αυτή μπορεί να επιτευχθεί αναπτύσσοντας :

- Προϊόντα ή υπηρεσίες με νέα χαρακτηριστικά.
- Ανάπτυξη παραλλαγών προϊόντων ή υπηρεσιών.

4) Στρατηγική διαφοροποίησης : Είναι η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων χρησιμοποιώντας :

- a. Την κάθετη ολοκλήρωση για την εδραίωση της παρουσίας του στα πρώτα ή τελευταία στάδια παραγωγής.
- b. Την οριζόντια ολοκλήρωση με σκοπό την ανάπτυξη μέσω εξαγοράς ή την δημιουργία παρόμοιων επιχειρήσεων με σκοπό την εξουδετέρωση των ανταγωνιστών.
- c. Την συσχετισμένη διαφοροποίηση με παρόμοιες επιχειρήσεις.
- d. Την ασυσχέτιστη διαφοροποίηση με σκοπό την επέκταση σε νέες δραστηριότητες.

Κεφάλαιο 7ο : Τμήματα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

7.1 Βασικά τμήματα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία για την επίτευξη των στόχων της διαθέτει και το απαραίτητο προσωπικό που με την κατάλληλη εκπαίδευση και δεξιότητες είναι σε θέση να βοηθήσει την εταιρεία να πετύχει τις προσδοκίες της. Μέσα στην εταιρεία υπάρχουν πολλά και διαφορετικά τμήματα. Δεν μπορεί κάθε τμήμα να κάνει όλες τις δουλειές και να διαθέτει όλες τις γνώσεις για αυτό και υπάρχουν τα διαφορετικά τμήματα, με το κάθε ένα να εξειδικεύεται στον τομέα του. Τα πιο βασικά τμήματα που συναντάμε σε μία εταιρεία είναι τα εξής (Α Γουλιέλμος,2014) :

Γενική Διεύθυνση (General Management)

Έχει σαν αρμόδιο επικεφαλή ένα ικανό και έμπειρο στέλεχος πολλές φορές μπορεί να είναι και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης και μαζί με το επιτελείο του έχει σαν σκοπό να ελέγχει το σύνολο της εταιρείας, να διατηρεί καλές σχέσεις με το κράτος, τις τράπεζες, τις ασφαλιστικές εταιρείες και το ευρύτερο ναυτιλιακό περιβάλλον και να αποφασίζει το σύνολο των στρατηγικών αποφάσεων. Η γενική διεύθυνση ασκεί το management στο εσωτερικό της επιχείρησης, τον έλεγχο, την οργάνωση, την εποπτεία και τον στρατηγικό σχεδιασμό. Στον ναυτιλιακό κλάδο ο στρατηγικός σχεδιασμός είναι πολύ βασικός γιατί η ναυτιλία είναι ένας παγκόσμιος και πολύ γρήγορα αναπτυσσόμενος κλάδος και απαιτεί στρατηγικές κινήσεις για να παραμείνει ανταγωνιστική και κερδοφόρα η εταιρεία. Έτσι λαμβάνονται αποφάσεις για την αύξηση της χωρητικότητας του στόλου με την αγορά καινούργιου πλοίου ή μεταχειρισμένου, το πότε θα γίνει η κατάλληλη συντήρηση και επισκευή του πλοίου, τις δυνατότητες εισαγωγής νέων υπηρεσιών και σε γενικότερο πλαίσιο ότι μπορεί να αφορά αποφάσεις ζωτικής σημασίας για την εταιρεία. Επιπροσθέτως αποφασίζεται η σωστή κατανομή εργασίας στα διαφορετικά τμήματα και στην συνέχεια ασκείται έλεγχος και εποπτεία. Η εποπτεία είναι αναγκαία για την πρόληψη τυχόν αποκλίσεων που αν εξελιχθούν θα καθυστερήσουν την επιχείρηση και θα δημιουργήσουν πρόβλημα. Ο έλεγχος είναι σημαντικό κομμάτι του management παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για το τελικό αποτέλεσμα και ελέγχει αποκλίσεις και αποτελέσματα του αρχικού στρατηγικού σχεδιασμού. Η κεντρική διοίκηση είναι επιφορτισμένη με πολύ σημαντικές ευθύνες και αποφάσεις και αποτελεί από τα πιο σημαντικά τμήματα της επιχείρησης .

Τεχνικό Τμήμα (Technical)

Το τμήμα είναι υπεύθυνο για την τεχνική υποστήριξη και συντήρηση του στόλου, την παρακολούθηση και την επίλυση των μηχανικών προβλημάτων. Ακόμη, μπορεί να ασχοληθεί με τις επιθεωρήσεις και την επισκευή πλοίων και την τεχνική του συντήρηση. Αναλαμβάνει οτιδήποτε έχει σχέση με την τεχνική συντήρηση του πλοίου και κύριο έργο του τμήματος είναι να διατηρεί τα πλοία πάντα σε λειτουργική κατάσταση και έτοιμα για πλεύση. Καθώς αν αργήσουν πολύ οι επισκευές – συντηρήσεις του πλοίου δεν ταξιδεύει και δεν μπορεί να παράγει έργο. Αποτελείται κυρίως από μηχανικούς ή άτομα με μηχανολογικές γνώσεις διαφόρων ειδικοτήτων και ικανότητες και έχει σαν υπεύθυνο τμήματος τον αρχιμηχανικό που συνηθίζεται να είναι πρώην Α΄ Μηχανικός ή Ναυπηγός. Οι ικανότητες του τμήματος και των τεχνικών που το απαρτίζουν είναι

άρτια καταρτισμένες και δεν συγχωρούνται λάθη καθώς τα ανταλλακτικά και οι αγορά καινούργιων μηχανών χρειάζονται τεράστια κονδύλια.

Τμήμα Διαχείρισης Πλοίων (Operation)

Το συγκεκριμένο τμήμα είναι υπεύθυνο για την λειτουργική διαχείριση πλοίου. Ασχολείται με θέματα όπως είναι η προμήθεια πλοίων με εφόδια, καύσιμα και έχει στενή συνεργασία με το τμήμα ναυλώσεων και το τεχνικό τμήμα. Ελέγχει την λειτουργία των πλοίων, την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι με την παρουσία των πρακτόρων και προετοιμάζει εξ αρχής το πλοίο με ότι είναι απαραίτητο είτε σε υλική μορφή είτε σε πληροφορίες που θα βοηθήσουν τον πλοίαρχο και τα στελέχη του πλοίου να ολοκληρώσουν ακριβώς την αποστολή τους. Για αυτό και έχουν συνεχή επικοινωνία με τα πλοία για να ελέγχουν την διεκπεραίωση του ταξιδιού στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου και την αντιμετώπιση τυχόν αποκλίσεων από αυτό. Το τμήμα επίσης διατηρεί στατιστικά στοιχεία για την ξεχωριστή απόδοση του κάθε πλοίου ενώ ακόμα μπορεί να χωριστεί σε επιμέρους τμήματα υπεύθυνα για την ασφάλεια των πλοίων, την διατήρηση ναυτασφαλιστικών υποχρεώσεων και τη διασφάλιση της ποιότητας των εργαζομένων. Διατηρεί επικοινωνία με τους πλοιάρχους ενημερώνοντας του για τα προσεχή ταξίδια, καθώς και το τι πρέπει να προσέξουν για τη διέλευση τους από περιοχές με φαινόμενα πειρατείας, τι να προσέξουν με τον συντελεστή στοιβασίας φορτίων και τους όρους των ναυλοσυμφώνων. Σε περίπτωση καταστροφής ή ελλείματος του φορτίου έρχεται σε επικοινωνία με το τμήμα ασφαλίσεως για την γρήγορη αντιμετώπιση του από το P&I club. Στόχος του τμήματος είναι η γρήγορη αντιμετώπιση σε οτιδήποτε έκτακτο γεγονός μπορεί να συμβεί σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας για να επιμεληθεί σύντομα και χωρίς καθυστερήσεις. Συνήθως επικεφαλής του τμήματος είναι πλοίαρχος με εξαιρετικές γνώσεις και μεγάλη εμπειρία και έχει βοηθούς άλλους πλοιάρχους και γραμματειακή υποστήριξη.

Λογιστήριο

Στο λογιστήριο ελέγχονται τα έσοδα και τα έξοδα της επιχείρησης. Επιπλέον, συνεργάζεται και συντονίζει τη λειτουργία τους και με άλλα τμήματα της εταιρείας σε διάφορους τομείς όπως :

- Έξοδα : Αμοιβές προσωπικού και πληρωμάτων, διοίκησης, ασφάλιστρα, συντήρησης και επισκευής, ταξιδιών, τραπεζικών δανείων και τόκων τους.
- Έσοδα : Απο τα ναύλα, μισθώματα, σταλίες.

- Διαχείρισης : κόστος πλοιοκτησίας, ταξιδιού πλοίων.
- Λογαριασμοί : ενεργητικού, παθητικού, αγορά πλοίου – ναυπήγησης, καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά, τρόφιμα.
- Απαιτήσεις : Προς τους ναυλωτές, τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις και τις τράπεζες.
- Υποχρεώσεις : Σε ναυλωτές, προμηθευτές, πράκτορες.
- Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν διαφορετικό λογαριασμό για κάθε πληρωμή :
- General Master Account : Είναι οι λογαριασμοί των πλοιάρχων στα πλοία και έχουν σχέση με την πληρωμή των πληρωμάτων.
- Invoice Reporting : Αφορά την πληρωμή και την καταχώρηση των τιμολογίων, τα οποία εκδίδονται προς πληρωμή εξόδων των πλοίων.
- Insurance: Είναι ο λογαριασμός που αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πληρωμή ασφαλιστικών εταιρειών.
- Disbursements Agency: Είναι ο λογαριασμός που λαμβάνουν την πληρωμή τους οι πράκτορες για τις υποθέσεις που αναλαμβάνουν και την εργασία τους.

Το τμήμα αποτελείται από οικονομολόγους και λογιστές και βοηθό λογιστή και κάθε μήνα εκτυπώνουν μια λίστα με τα έξοδα και τις υποχρεώσεις η οποία παραδίδεται στην κεντρική διοίκηση η οποία στην συνέχεια αναλαμβάνει το επιχειρησιακό σχέδιο της εταιρείας.

Τμήμα Προμηθειών (Purchasing Department)

Έχει ευθύνη τον εφοδιασμό των πλοίων της εταιρείας με τρόφιμα, εφόδια και κάθε είδους υλικά και ανταλλακτικά. Ουσιαστικά έχει σαν σκοπό την έρευνα με σκοπό την πιο οικονομική αλλά και ποιοτική προμήθεια σε εφόδια στα πλοία. Μόλις λάβουν την λίστα υλικών που χρειάζονται στο πλοίο ξεκινάνε την έρευνα και την επικοινωνία με προμηθευτές ανά τον κόσμο μέχρι να επιλέξουν αυτόν που θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις τους. Οι προμηθευτές μπορεί να είναι είτε καινούργιοι είτε άτομα που ήδη συνεργάζονται και στην συνέχεια γίνεται η σύγκριση των τιμών για τα ίδια ανταλλακτικά και στην συνέχεια προσπαθούν να πετύχουν μία λίγο καλύτερη τιμή από την αρχική. Οι εργαζόμενοι σε αυτό το τμήμα γνωρίζουν τις τιμές του πετρελαίου, τα

λιμάνια προμήθειας και άλλες πληροφορίες χρήσιμες για να πετύχουν μια καλύτερη τιμή. Ιδιαίτερη βάση γίνεται στην έρευνα φθηνού πετρελαίου γιατί το καύσιμο μπορεί να επηρεάσει τα ναύλα και την ταχύτητα του πλοίου. Συνεργάζεται με το operation department για γνωρίζει μέρες και ώρες αφίξεις και αναχώρησης του πλοίου για να μπορούν να τα συνδυάσουν με την παράδοση προμηθειών, καθώς και με το τεχνικό τμήμα για να μπορεί να εγκρίνει τα ανταλλακτικά που θα αγοράσει το τμήμα προμηθειών. Συνήθως επικεφαλής είναι πλοίαρχος ή πρώτος μηχανικός με ειδικά εκπαιδευμένα στελέχη για βοηθούς.

Τμήμα Ποιότητας και Ασφάλειας (Quality and Safety Department)

Το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για την διατήρηση των κανόνων ποιότητας και ασφάλειας σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις που ορίζει ο Διεθνής κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM code) του Διεθνές ναυτιλιακού οργανισμού (IMO). Έτσι οι υπεύθυνοι του τμήματος επιθεωρούν αν τηρούνται τα πρότυπα που προβλέπονται από τον ISM, ISPS. Επιπλέον, πρέπει το προσωπικό να είναι συνεχώς ενήμερο για τους καινούργιους κώδικες για αυτό και σε τακτά χρονικά διαστήματα επισκέπτονται το πλοίο να πραγματοποιήσουν επιθεωρήσεις και να εξετάσουν αν οι ναυτικοί γνωρίζουν τους κανόνες και τα καθήκοντα τους. Ενώ όταν είναι απαραίτητο έρχονται σε επικοινωνία με τον νηογνώμονα και τη σημαία του πλοίου για να κάνουν την ανανέωση των πιστοποιητικών. Η στελέχωση του τμήματος γίνεται από άτομα με γενικές γνώσεις μαζί και με πλοίαρχους και Α' μηχανικούς. Σε συνεργασία με τα υπόλοιπα τμήματα προσπαθεί να διατηρήσει την ποιότητα και την ασφάλεια των διαδικασιών της ναυτιλιακής εταιρείας.

Τμήμα Ασφαλειών και CLAIMS

Το τμήμα ασφαλειών είναι υπεύθυνο για την αντιμετώπιση των claims των πλοίων της εταιρείας και ασχολείται με είδη ασφαλίσεων όπως το Hull and Machinery, War Risks, Loss of Earnings και πολλά είδη ακόμα. Συνεργάζεται με τα τμήματα όπως το technical, operation και το λογιστήριο για την σύνταξη των claims και αναζητά προσφορές προσπαθώντας να πετύχει τους καλύτερους όρους στα συμβόλαια. Για αυτό και το τμήμα απαρτίζεται από ασφαλιστές με βαθιά γνώση της αγοράς.

Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering)

Κύριο έργο του τμήματος είναι η συνεχής παρακολούθηση της αγοράς και της διαθέσιμης χωρητικότητας και των διαθέσιμων πλοίων για μεταφορά. Κοινοποιεί τα

διαθέσιμα πλοία της εταιρείας και την αγορά στην οποία τα διαθέτουν για να φέρει έσοδα στην επιχείρηση. Πολλές φορές ανταλλάζει πληροφορίες με τα ναυλομεσιτικά γραφεία για διαθέσιμα φορτία προσπαθώντας να πετύχει τον πιο υψηλό ναύλο για να επιφέρει μεγαλύτερα κέρδη στην εταιρεία. Ο ναυλομεσίτης της εταιρείας πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά την αγορά, το είδος του πλοίου με τα χαρακτηριστικά του, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και αν αυτά διαθέτουν δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης και τα επίπεδα των ναύλων για την συγκεκριμένη αγορά. Στην συνέχεια συντάσσει το ναυλοσύμφωνο και επικοινωνεί και με το operation για την μεταβίβαση οδηγιών στον πλοίαρχο. Δημιουργεί ένα πελατολόγιο και ελέγχει συνεχώς αν τηρούνται οι όροι τους ναυλοσυμφώνου και από τις δύο πλευρές. Αν η εταιρεία το κρίνει απαραίτητο μπορεί να αναθέσει τις ναυλώσεις των πλοίων της σε εταιρείες που έχουν σαν αντικείμενο μόνο το chartering.

Είναι ένα από τα πιο βασικά τμήματα της επιχείρησης καθώς όσο πιο καλά ναύλα κλείνει τόσο πιο πολλά έσοδα έρχονται στην εταιρεία και εξασφαλίζεται η επιβίωση της επιχείρησης.

Νομικό Τμήμα (Legal Department)

Συναντάται κατά κύριο λόγο σε μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στελεχώνεται από δικηγόρους με εξειδίκευση στο ναυτικό δίκαιο. Έργο του τμήματος είναι η προστασία της εταιρείας σε νομικά ζητήματα.

Τμήμα Πληρωμάτων (Crew Department)

Κύρια αποστολή του τμήματος είναι η εύρεση και η αντικατάσταση μελών πληρώματος σε οποιοδήποτε λιμάνι μπορεί να χρειαστεί λόγο άφιξης ή αναχώρησης. Έχει την σημαντική ευθύνη της εύρεσης αξιολόγησης και επιλογής του κατάλληλου προσωπικού για αυτό και επικεφαλής συνήθως είναι πλοίαρχος με εμπειρία στην διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού. Για να γίνει η επιλογή ενός ναυτικού το τμήμα οφείλει πρώτα να ελέγξει το βιογραφικό του και τα πιστοποιητικά του σε περίπτωση που κάποιο από αυτά χρειάζεται ανανέωση. Σε δεύτερο στάδιο συντάσσεται η ημέρα ναυτολόγησης και η σύμβαση του ναυτικού. Τέλος, πρόκειται για το τμήμα που έχει το General Master Account και προορίζεται για την αντικατάσταση μέλους πληρώματος η είτε νέου εργαζόμενου στο πλοίο.

7.2 Τμηματοποίηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η ανάγκη για συντονισμό των εργασιών οδήγησε την ένταξη τους σε ξεχωριστά τμήματα όπως είδαμε παραπάνω και την ομαδοποίηση τους με εξειδικευμένες δεξιότητες και αρμοδιότητες στο καθένα από αυτά. Με άλλα λόγια η τμηματοποίηση είναι ο χωρισμός του συνολικού έργου σε εξειδικευμένες εργασίες και η οργάνωση τους σε ξεχωριστά τμήματα (Γ.Θεοτοκάς,2019). Σκοπός της είναι η συνέργεια οικονομικών κλίμακας, η αξιοποίηση των πόρων, η συνεργασία και η ικανοποίηση των εργαζομένων στο περιβάλλον που εργάζονται. Βασικά κριτήρια για την τμηματοποίηση της εταιρείας είναι τα εξής :

- Η αλληλεπίδραση των θέσεων εργασίας: Η επίτευξη ενός έργου πολλές φορές εξαρτάται από την υλοποίηση πρώτα ενός άλλου τμήματος για αυτό και συχνά τμήματα τα οποία έχουν άμεση εξάρτηση μεταξύ τους τοποθετούνται στο ίδιο τμήμα.
- Η εξειδίκευση των θέσεων εργασίας : Οι θέσεις που έχουν ίδια εξειδίκευση τοποθετούνται στο ίδιο τμήμα για να έχουν αρμονική και γρήγορη συνεργασία και αλληλοβοήθεια μεταξύ τους. Αυτό βοηθάει στην δημιουργία κοινής κουλτούρας στο εσωτερικό της επιχείρησης αφού θα μιλάνε και θα καταλαβαίνουν τους ίδιους κώδικες.
- Η αξιοποίηση των πόρων : Η ομαδοποίηση γίνεται με τρόπο που ευνοεί τη δημιουργία συνεργειών για να αποφεύγεται η σπατάλη και η κακή αξιοποίηση των πόρων της εταιρείας.

Η επιλογή της μορφής τμηματοποίησης που θα διαλέξει η εταιρεία είναι μια δύσκολη απόφαση που χρειάζεται να λάβει υπόψη πολλούς παράγοντες όπως το πλαίσιο εντός του οποίου θα λειτουργήσει και οι απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκριθεί μέσα σε αυτό. Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι προσεχτικός και να βοηθάει την κάθετη και την οριζόντια επικοινωνία μεταξύ των εργαζομένων, των τμημάτων και της διοίκησης.

Με την τμηματοποίηση και την κατάλληλη οργανωτική δομή η εταιρεία μπορεί να αναπτυχθεί, να αναπτύξει τις λειτουργίες της με το χαμηλότερο κόστος, να επικεντρωθεί στον σκοπό της και της προσδοκίες της και να γίνει ανταγωνιστική και κερδοφόρα.

7.2.1 Είδη Τμηματοποίησης

Τμηματοποίηση κατά λειτουργία

Γίνεται η ομαδοποίηση των δραστηριοτήτων με βάση τη λειτουργική τους εξειδίκευση. Εργασίες που σχετίζονται με την ίδια λειτουργία τοποθετούνται στο ίδιο τμήμα. Αποτελεί την συνηθέστερη μορφή τμηματοποίησης σε θέσεις που έχουν να πραγματοποιήσουν το ίδιο έργο και να φέρουν εις πέρας την ίδια λειτουργία. Ενώ παράλληλα εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε λίγες αγορές με σταθερό περιβάλλον εργασίας και προσφέρουν λίγες υπηρεσίες.

Βασικό στοιχείο είναι πως επιτρέπουν προσωπικό να ασκούν τον κεντρικό έλεγχο, τον προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων και την ανάπτυξη εξειδίκευσης ικανοτήτων δείχνοντας έτσι συμμετοχή και εμπιστοσύνη στους εργαζόμενους. Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση η έκταση της τμηματοποίησης εξαρτάται από τον όγκο του στόλου της και τις εργασίες που πρέπει να γίνουν. Σε επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους κάθε λειτουργία ταξινομείται σε ξεχωριστό τμήμα αν υπάρχουν πάντα τα άτομα για την στελέχωση και οι διαθέσιμοι πόροι. Σε αντίθεση με μικρότερες επιχειρήσεις που πολλά τμήματα συγχωνεύονται λόγω έλλειψης δυνατοτήτων για αυτό και τα τμήματα που δημιουργούνται είναι λιγότερα από τις λειτουργίες της επιχείρησης. Η τμηματοποίηση κατά λειτουργία συναντάται κατά κύριο λόγο στην χύδην ναυτιλία και αποτελεί παραδοσιακή μορφή οργάνωσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Συνοψίζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά της είναι τα εξής :

- Οι θέσεις εργασίας που έχουν ίδιο έργο τοποθετούνται στο ίδιο τμήμα.
- Οι θέσεις εργασίας που έχουν το ίδιο έργο είναι στενά αλληλεξαρτώμενες μεταξύ τους.
- Επιτυγχάνει την ύπαρξη τμημάτων με ειδικευμένο προσωπικό.
- Επιτρέπει στα μέλη της να αναπτύσσουν μια συνολική ειδίκευση.
- Η συγκέντρωση της εξουσίας σε τμήματα επιτρέπει στη διεύθυνση τη δράση με στόχο την συνεργασία των τομέων.
- Επιτρέπει και ενθαρρύνει την πρωτοβουλία και την αυτονομία παρέχοντας στους επικεφαλής των τμημάτων τους συντελεστές για την επίτευξη των στόχων τους.

Ωστόσο, παρουσιάζει και αρκετά μειονεκτήματα που συνδέονται με την επικέντρωση των εργαζομένων του τμήματος σε βάρος των συνολικών προσδοκιών της επιχείρησης, την δημιουργία στελεχών με υψηλή εξειδίκευση με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταποκριθούν σε γενική εποπτεία, δημιουργεί προβλήματα οριζόντιας επικοινωνίας και δυσκολεύει την προσαρμογή σε αλλαγές αγοράς και περιβάλλοντος.

Τμηματοποίηση κατά τομέα δραστηριότητας

Μπορεί να αναφερθεί ως τμηματοποίηση κατά προϊόν ή υπηρεσία είτε κατά στρατηγικές μονάδες επιχειρηματικής δραστηριότητας και γίνεται η ομαδοποίηση των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών με βάση τα αποτελέσματα και τις εκροές της επιχείρησης. Το κριτήριο τμηματοποίησης είναι η υπηρεσία και αποτελεί λύση για τις εταιρείες που παράγουν ή προσφέρουν διαφορετικές υπηρεσίες και χρειάζονται ειδικές γνώσεις των ατόμων που στελεχώνουν τα συγκεκριμένα τμήματα. Παρατηρείτε κατά κύριο λόγο σε ναυτιλιακές εταιρείες με μεγάλο και διαφοροποιημένο στόλο. Έτσι ανάλογα το έργο και την εξειδίκευση των πλοίων ο στόλος χωρίζεται σε ομάδες και κάθε ομάδα αποτελεί ένα τμήμα. Κάθε τομέας οργανώνεται με βάση τις ανάγκες του χρησιμοποιώντας διαθέσιμους πόρους από κοινού με άλλα τμήματα. Σε κάθε τομέα οι λειτουργίες που σχετίζονται με τη διαχείριση του πλοίου, τη τεχνική διαχείριση οργανώνονται ενώ οι υπόλοιπες υποστηρικτικές οργανώνονται σε ανεξάρτητα τμήματα. Πλήρη εφαρμογή στη ναυτιλιακή βιομηχανία παρατηρείται μοναχά σε ναυτιλιακές με διαφορετικό στόλο (LNG, Bulk carrier, Tanker) καθένας από τους οποίους αποτελείται από πολλά πλοία.

Τα βασικά πλεονεκτήματα της τμηματοποίησης κατά προϊόν ή υπηρεσίας είναι ότι διευκολύνει τον συντονισμό μεταξύ διαφόρων λειτουργιών στο εσωτερικό κάθε τομέα, συμβάλει στην ανάπτυξη στελεχών με συνολική εποπτεία, επιτρέπει στα μέλη να αναπτύσσουν μια συνολική ειδίκευση, ενθαρρύνει την πρωτοβουλία και την αυτονομία των εργαζόμενων, προωθεί τον έλεγχο και ενισχύει την επικέντρωση της διοίκησης σε στρατηγικά ζητήματα. Συγχρόνως υπάρχουν και μειονεκτήματα όπως το αυξημένο κόστος υλοποίησης καθώς καταργεί οικονομίες κλίμακας των λειτουργικών τμημάτων, μπορεί να οδηγήσει στο να έχουν πολλοί υπάλληλοι τα ίδια καθήκοντα άρα δημιουργείται πλεονάζον προσωπικό, κακός συντονισμός και διαμάχες μεταξύ

τμημάτων για την διεκδίκηση πόρων και εξάλειψη της βαθιάς γνώσης και εξειδίκευσης των εργαζομένων.

Μητρική μορφή οργάνωσης

Η τμηματοποίηση με βάση την μητρική μορφή οργάνωσης αποτελεί τον συνδυασμό της τμηματοποίησης κατά τομέα δραστηριότητας και κατά λειτουργία και περιλαμβάνει οργάνωση με βάση τη λειτουργία και τη δραστηριότητα αυτό σημαίνει ότι χρησιμοποιεί και οριζόντια και κάθετη επικοινωνία ταυτόχρονα. Οι λειτουργίες της οριζόντιας επικοινωνίας τοποθετούνται στους τομείς δραστηριότητας και στους κάθετους άξονες οι διάφορες λειτουργίες της επιχείρησης. Κάθε εργαζόμενος να αναφέρεται σε δύο προϊστάμενους του, στον προϊστάμενο του τμήματος ειδικότητας του και στον προϊστάμενο της δραστηριότητας για την οποία εργάζεται. Το αποτέλεσμα είναι να δημιουργείται ένα σύστημα διπλής εξουσίας και φαίνεται να λειτουργεί αποτελεσματικά όταν η επιχείρηση που την επιλέγει πρέπει να χρησιμοποιήσει από κοινού πόρους σε διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας.

Επιπλέον, είναι κατάλληλη για εταιρείες με μεγάλο εύρος υπηρεσιών που μεταβάλλονται στη διάρκεια του χρόνου καθώς αυξάνει την ευελιξία τους και επιτρέπει να προσαρμόζονται πιο εύκολα σε αλλαγές που συμβαίνουν ταχύτατα στο περιβάλλον της ναυτιλίας.

Τα βασικά πλεονεκτήματα της μητρικής οργάνωσης είναι η αξιοποίηση του εξειδικευμένου

προσωπικού, η αξιοποίηση του εξοπλισμού και των πόρων, η κάθε οργανωτική ομάδα μπορεί να μοιράζεται τους εξειδικευμένους συντελεστές με άλλα τμήματα, ευελιξία και γρήγορη προσαρμογή σε μεταβολές του περιβάλλοντος του, δημιουργία και παρακίνηση για την ανάπτυξη καινοτομιών. Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει είναι η ύπαρξη διπλής εξουσίας στους εργαζόμενους γεγονός που αγχώνει αρκετά τους υπάλληλους στο εργασιακό περιβάλλον, καθυστερήσεις και χρονοβόρες διαδικασίες στην λήψη αποφάσεων και η μεγάλη προσπάθεια για τη διατήρηση της ισορροπίας στη εξουσία.

Η μητρική μορφή οργάνωσης λειτουργεί πιο αποτελεσματικά για τις εταιρείες χύδην ναυτιλίας που λειτουργούν σε ένα γρήγορα μεταβαλλόμενο περιβάλλον και απαιτεί μια δομή που να είναι συγκεντρωτική και αποκεντρική για αποφάσεις υψηλής εξειδίκευσης (τεχνική διαχείριση, προγραμματισμός διαδρομών) και ενοποίησης τους. Επιτρέπει με

άλλα λόγια τον αποτελεσματικό συντονισμό ειδικοτήτων σε επίπεδο λειτουργίας και δραστηριότητας. Συνοψίζοντας, οι παράγοντες που έχουν οδηγήσει τις ναυτιλιακές στην εφαρμογή της συγκεκριμένης τμηματοποίησης είναι το μέγεθος και η διαφοροποίηση του στόλου με πολλούς τύπους πλοίων και ο αυξημένος ανταγωνισμός που απαιτεί στενή και αποτελεσματική σχέση με το κόστος και την ποιότητα υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρεία

Γεωγραφική τμηματοποίηση

Είναι μια μορφή τμηματοποίησης με βάση την περιοχή στην οποία λειτουργεί και δραστηριοποιείται μια επιχείρηση. Συγκεντρώνονται σε μία δομή όλες οι δραστηριότητες που συμβαίνουν στην ίδια περιοχή για διευκόλυνση και πιο αποτελεσματική επικοινωνία. Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν επιχειρήσεις τακτικών γραμμών που έχουν εκτεταμένα δίκτυα πρακτόρων σε πολλά και διαφορετικά λιμάνια του κόσμου και εφαρμόζοντας αυτή την τακτική γνωρίζουν καλύτερα τα χαρακτηριστικά κάθε αγοράς αυξάνοντας έτσι την παραγωγικότητα τους. Έτσι οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να γνωρίζουν καλύτερα την αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται και με σκοπό να αυξήσουν την παραγωγικότητα τους. Τα βασικά πλεονεκτήματα αυτής της δομής είναι ο βέλτιστος συντονισμός των δραστηριοτήτων της επιχείρησης. Ενώ παράλληλα μπορεί να υπάρχει συσσώρευση εργαζομένων με τα ίδια καθήκοντα στις διαφορετικές περιοχές με αύξηση του συνολικού κόστους.

Τμηματοποίηση κατά ομάδες

Η οργάνωση αυτή αναφέρεται στην δημιουργία ομάδων που περιλαμβάνουν εργαζόμενους διαφορετικών ειδικοτήτων. Είναι επιτακτική η ανάγκη για μετακίνηση από κάθετες δομές οι οποίες εμφανίζουν μειονεκτήματα στη λειτουργική τμηματοποίηση και αντικατάσταση τους από οριζόντιες δομές. Τα πλεονεκτήματα της είναι πως γίνεται η βελτίωση του συντονισμού στις εξειδικεύσεις και βοηθάει στην αποτελεσματική και κατάλληλη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας. Η ομάδες διατηρούν την εξουσία στην λήψη αποφάσεων στα προβλήματα που δημιουργούνται στο εσωτερικό του τμήματος τους διατηρώντας έτσι τον έλεγχο του τμήματος τους. Η δημιουργία ομάδων με διαφορετικές ειδικότητες βοηθάει στην μετάδοση γνώσης με σκοπό να έχουν γενικές γνώσεις και να αντιλαμβάνονται και περιστατικά που δεν ανήκουν επακριβώς στο γνωστικό τους πεδίο. Ωστόσο, αν

υπάρχουν πολλές ομάδες μπορεί να αυξηθεί η πολυπλοκότητα και να προκύψουν δυσκολίες στην οργάνωση και στον έλεγχο της εταιρείας. Για αυτό χρειάζεται σωστή κατανομή εργαζομένων, οργάνωση για να γίνει επιτυχής η ενοποίησή τους και ευελιξία για την γρήγορη προσαρμογή σε αλλαγές. Η επιλογή της θεωρείται βέλτιστη στη διαχείριση πλοίων καθώς μειώνει τους χρόνους αναμονής και δίνει υπεύθυνα αποτελέσματα βοηθώντας έτσι τις ναυτιλιακές τακτικών γραμμών να αξιοποιήσουν την δυναμική τους.

Συνδυασμό μορφών τμηματοποίησης

Είναι μια υβριδική μορφή η οποία συνδυάζει χαρακτηριστικά των παραπάνω τμημάτων που αναλύσαμε. Η μορφή αυτή επιτρέπει την χρησιμοποίηση των θετικών χαρακτηριστικών και την αποφυγή των αδυναμιών της κάθε δομής. Εφαρμόζεται σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε ανταγωνιστικές και γρήγορες μεταβαλλόμενες αγορές καθώς προσφέρει ευελιξία και αύξηση της αποδοτικότητας. Πολλές ναυτιλιακές χρησιμοποιούν μόνο τα πλεονεκτήματα από κάποιες δομές τα οποία προσαρμόζονται στις ανάγκες της εκάστοτε εταιρείας και λειτουργίες που έχει το προσωπικό και τους πόρους για να το υποστηρίξουν. Από εκεί προκύπτει και ο συνδυασμός των μορφών τμηματοποίησης που είναι προσαρμοσμένοι στις στρατηγικές, τις λειτουργικές ανάγκες και τις προσδοκίες της ναυτιλιακής εταιρείας.

Βασικοί συνδυασμοί μικτών μορφών τμηματοποίησης που εφαρμόζονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι (Γ.Θεοτοκάς,2019) :

- **Συνδυασμός τμηματοποίησης κατά λειτουργία και κατά τομέα :**
Εφαρμόζεται σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται διαφορετικούς τύπους πλοίων. Στο τμήμα λειτουργικής (Operation) και τεχνικής (Technical) διαχείρισης εντάσσεται σε κάθε είδος πλοίου και όχι σε ένα τμήμα ενώ στα υπόλοιπα εφαρμόζεται η λειτουργική τμηματοποίηση.
- **Συνδυασμός τμηματοποίησης κατά λειτουργία και μητρικής οργάνωσης :**
Εφαρμόζεται σε μικρές και μεσαίου μεγέθους εταιρείες με πλοία διαφορετικών τύπων ή και όχι. Στην διεύθυνση που αφορά το θαλάσσιο κομμάτι εφαρμόζεται η μητρική οργάνωση και αποτελείται από τα τμήματα του operation, technical, safety and quality, crew. Στα υπόλοιπα τμήματα εφαρμόζεται η λειτουργική τμηματοποίηση.

- **Συνδυασμός τμηματοποίησης κατά τομέα,κατά λειτουργία και κατά ομάδες :** Εφαρμόζεται σε μεγάλες επιχειρήσεις με πολλά και διαφορετικά είδη στόλου και τομείς
- όπου σχετίζονται από τον ίδιο τύπο πλοίου. Στο εσωτερικό περιβάλλον των τμημάτων αυτών εφαρμόζεται τμηματοποίηση κατά ομάδες ενώ στα υπόλοιπα επιτελικά τμήματα εφαρμόζεται η τμηματοποίηση κατά λειτουργία.
- **Συνδυασμός τμηματοποίησης κατά λειτουργία, κατά τομέα δραστηριότητας και κατά γεωγραφική περιοχή :** Εφαρμόζεται από μεγάλες εταιρείες με γραφεία και εγκαταστάσεις σε διαφορετικά κέντρα διαχείρισης τα οποία έχουν αναλάβει συγκεκριμένες λειτουργίες για κάποιο τύπο πλοίου

7.3 Εξωτερική Ανάθεση Λειτουργιών (Outsourcing)

Εξωτερική ανάθεση είναι η διαδικασία κατά την οποία λειτουργίες και δραστηριότητες ανατίθενται με συμβόλαιο σε εξωτερικούς συνεργάτες και δεν εκτελούνται στο εσωτερικό της εταιρείας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται παραδοσιακά τα δικά τους πλοία. Από τη δεκαετία του 1970, πολλοί πλοιοκτήτες άρχισαν να αναθέτουν τη διαχείριση πλοίων σε ανεξάρτητους τρίτους. Η διαχείριση πλοίων από τρίτους γνώρισε σημαντική κλιμάκωση της ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1980. Σήμερα, με περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου θαλάσσιου στόλου υπό διαχείριση τρίτων. Οι διαχειριστές πλοίων εμφανίζονται σε πολλές θαλάσσιες συναλλαγές για πολλούς λόγους. Η εταιρεία αναθέτει σε άλλους οργανισμούς να φέρουν εις πέρας μια δραστηριότητα η την παραγωγή ενός προϊόντος η υπηρεσιών. Βασική προϋπόθεση για outsourcing είναι η ύπαρξη κάποιας επιχείρησης που μπορεί και θέλει να θέσει στην διάθεση της επιχείρησης πόρους που η επιχείρηση δεν μπορεί να αποσπάσει από άλλες χρήσεις και είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του έργου. Η εξωτερική ανάθεση συνδέεται και με την στρατηγική της επιχείρησης αλλά και με τον προσανατολισμό και τις προσδοκίες της εταιρείας. Με την πρακτική αυτή η εταιρείας διευρύνει τα σύνορα της και αποκτά πρόσβαση σε άλλους πόρους.

Η εταιρεία προκειμένου να αποφασίσει αν θα διαλέξει να δώσει αρμοδιότητες της σε άλλη επιχείρηση πρέπει τα αρμόδια στελέχη να θέσουν κάποιες ερωτήσεις στον εαυτό τους σχετικά με :

- Αν η επιχείρηση θα έχει κέρδος και θα αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εκτελώντας η ίδια την λειτουργία αυτή.

- Ποία θα ήταν η αποτυχία που θα μπορούσε να προκύψει από την ανάθεση δραστηριοτήτων σε εξωτερικούς συνεργάτες.

Η εξωτερική ανάθεση δεν γίνεται μόνο σε δραστηριότητες παραγωγής προϊόντων ή υπηρεσιών αλλά και στο δικαίωμα λήψης αποφάσεων. Η επιλογή αυτή αναλύεται με βάση την οικονομική προσέγγιση του κόστους συναλλαγών και τη στρατηγική προσέγγισης πόρων. Όταν η εξωτερική ανάθεση καταλήγει σε χαμηλότερο κόστος τότε αυτό επιτρέπει στην επιχείρηση να αυξήσει τα κέρδη της, να προσπαθήσει να λάβει επενδυτικά ρίσκα και να αφοσιωθεί σε δραστηριότητες στο εσωτερικό της.

Η απόφαση για εξωτερική ανάθεση λειτουργιών προκύπτει από ανάλυση από την πλευρά της επιχείρησης σε δύο επίπεδα το εσωτερικό benchmarking και το εξωτερικό benchmarking. Benchmarking είναι η διαδικασία συνεχούς μέτρησης και σύγκρισης των λειτουργιών της επιχείρησης με τις λειτουργίες άλλων επιχειρήσεων προκειμένου να αποκτηθεί η πληροφόρηση που θα τη βοηθήσει να βελτιωθεί (Γ.Θεοτοκάς,2019). Το εσωτερικό benchmarking αναφέρεται στον έλεγχο των λειτουργιών της, την ανάλυση της αποτελεσματικότητας τους και την επιλογή αυτών που θα εξωτερικευτούν.

Ενώ, το εξωτερικό benchmarking οδηγεί στην επιλογή του κατάλληλου εξωτερικού συνεργάτη και την διαπραγμάτευση του συμβολαίου για την εξωτερική ανάθεση. Στην περίπτωση της ανάθεσης ο συντονισμός γίνεται με βάση τις δυνάμεις της αγοράς, δηλαδή από την προσφορά και την ζήτηση, ενώ στην περίπτωση υβριδικών δομών ο συντονισμός εργασιών γίνεται είτε από την μια δομή είτε συνδυαστικά.

7.3.1 Κίνητρα εξωτερικής ανάθεσης

Όπως αναφέραμε η επιλογή για το αν μια επιχείρηση θα κάνει outsourcing γίνεται υπο την προϋπόθεση να έχει πλεονεκτήματα και οφέλη. Τα κίνητρα μιας επιχείρησης για την εξωτερική λειτουργιών είναι τα εξής :

- Μείωση του κόστους λειτουργίας της η οποία είναι αποτέλεσμα από τη δυνατότητα της επιχείρησης στην οποία ανατίθενται οι δραστηριότητες να τις εκτελεί με χαμηλότερο κόστος από αυτό που θα είχε αν τις εκτελούσε η ίδια.
- Καλύτερος έλεγχος των τμημάτων που προσπαθούν να πετύχουν απόδοση ίδια με την εταιρεία στην οποία γίνεται η ανάθεση και έτσι έχουν ένα κίνητρο να προσπαθούν παραπάνω.

- Η απόκτηση πρόσβασης σε εξωτερικές ικανότητες και η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει, καθώς με την εξωτερίκευση η εταιρεία αξιοποιεί τις ικανότητες της επιχείρησης που ενδέχεται να είναι ανώτερες. Ακόμη γίνεται και πρόσβαση στις πληροφορίες και τους πόρους της.
- Βελτίωση της μετρησιμότητας του κόστους λειτουργίας καθώς είναι γνωστό από πριν το κόστος της εξωτερικής ανάθεσης.
- Μείωση απαιτήσεων για κεφαλαιακές επενδύσεις καθώς δεν είναι αναγκασμένη να πληρώνει για την δημιουργία εγκαταστάσεων για τις λειτουργίες που ανατίθενται εξωτερικά.
- Επικέντρωση στις μοναδικές ικανότητες της επιχείρησης και εξέλιξη τους.
- Η ανάγκη για πρόσβαση σε εξειδικευμένους πόρους και νέα τεχνολογικά μέσα.
- Η αδυναμία του υπάρχον προμηθευτή να εξυπηρετεί τις νέες ανάγκες.
- Μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Πρόσβαση σε νέες πηγές ανθρώπινου δυναμικού.
- Εκμετάλλευση της αγοραστικής δύναμης του διαχειριστή του πλοίου.
- Ανάγκη για μόρφωση από την τεχνογνωσία του διαχειριστή του πλοίου.
- Οι κίνδυνοι που μπορεί να αντιμετωπίσει η επιχείρηση από την ανάθεση λειτουργιών σε εξωτερικούς συνεργάτες είναι οι εξής :
- Η εξάρτηση της επιχείρησης από την επιχείρηση που παρέχει τη δραστηριότητα όπου πολλές φορές που μπορεί να μην ανταποκριθεί στο χρονικό όριο και την αναμενόμενη ποιότητα.
- Το κρυφό κόστος από την εξωτερική ανάθεση το οποίο μπορεί να οδηγήσει και στην απότομη αύξηση του από τυχόν απρόβλεπτους παράγοντες καθώς και έμμεσο κόστος που θα προκύψει από την απόφαση της εξωτερικευμένης εταιρείας.
- Απώλεια τεχνογνωσίας εξαιτίας της διακοπής εκτέλεσης από την ίδια την εταιρεία.
- Η έλλειψη απαραίτητων ικανοτήτων για την εκτέλεση της δραστηριότητας από την επιχείρηση στην οποία ανατίθεται.

- Κοινωνικοί κίνδυνοι από την εταιρείας ανάθεσης όπως για παράδειγμα τυχόν παράβασης νομοθεσίας όσο αφορά το περιβάλλον η την ποιότητα εργασίας καθώς και τις συνθήκες.

7.3.2 Εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων στη ναυτιλία

Η εξωτερική διάθεση της ναυτιλιακής επιχείρησης αφορά την ανάθεση των δραστηριοτήτων της σε μία ανεξάρτητη εταιρεία διαχείρισης πλοίων. Παρέχει σε επαγγελματικό επίπεδο όλες τις υπηρεσίες που χρειάζεται το πλοίο και την επίβλεψη από την στεριά. Ο ship manager παρέχει τις υπηρεσίες του στον πλοιοκτήτη έναντι αμοιβής ο οποίος επενδύει λαμβάνοντας ένα οικονομικό ρίσκο ενώ ο ship manager της ανεξάρτητης εταιρείας δεν αναλαμβάνει κανένα ρίσκο και αμείβεται οικονομικά για τις υπηρεσίες του. Η διαχείριση αυτή των πλοίων είναι η επαγγελματική παροχή υπηρεσιών από μια εταιρεία που δεν έχει σχέση με την ιδιοκτησία του πλοίου. Ο στρατηγικός στόχος της ανάθεσης είναι η μείωση του συνολικού κόστους, κόστους παραγωγής, λειτουργικού κόστους και πολλών ακόμα.

Η μία ανεξάρτητη εταιρεία έχει πολλούς λόγους που μπορεί να πετύχει χαμηλότερα επίπεδα στο κόστος παραγωγής από ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση :

- Η εσωτερική παραγωγή στο εσωτερικό της επιχείρησης πραγματοποιείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και οι μικροί πλοιοκτήτες δεν μπορούν να πετύχουν οικονομίες κλίμακας σαν αυτές που πετυχαίνουν οι μεγάλες εταιρείες.
- Στο εσωτερικό της επιχείρησης οι παραγωγικές μονάδες συμπεριφέρονται σαν μονοπώλια καθώς η απουσία ανταγωνισμού οδηγεί στην απουσία κινήτρων και αύξησης της παραγωγικότητας.

7.3.3 Παράγοντες που ευνοούν την εξωτερική ανάθεση

Οι λόγοι όπου μια ναυτιλιακή εταιρεία διαλέγει να κάνει εξωτερική ανάθεση σε ανεξάρτητη εταιρεία διαχείρισης πλοίων είναι αρκετοί. Μεταξύ αυτών είναι :

- **Η απουσία πόρων και ικανοτήτων που συνδέονται με τη διαχείριση πλοίων.** Όταν μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν διαθέτει τους απαραίτητους πόρους που θα την κάνουν να γίνει ανταγωνιστική και της απαραίτητες γνώσεις για τη

διοίκηση πλοίων τότε διαλέγει να δώσει ορισμένες πτυχές της διαχείρισης σε μία εξωτερική εταιρεία που ειδικεύεται σε αυτούς τους τομείς που η ίδια υστερεί. Κυρίως αυτό συμβαίνει σε επενδυτές που διαθέτουν το κεφάλαιο για την αγορά πλοίων αλλά όχι τις γνώσεις για την αποτελεσματική διαχείριση τους.

- **Η αποφυγή ανάληψης του κόστους από τη δημιουργία υποδομής στην ξηρά για τη διαχείριση πλοίων.** Σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία συνεχίζει να ηγείται σε αποφάσεις για τη που αφορούν την εμπορική διαχείριση των πλοίων και αναθέτουν την λειτουργική διαχείριση σε ανεξάρτητη εταιρεία.
- **Η λειτουργία με κόστος που δεν είναι ανταγωνιστικό.** Αν η ναυτιλιακή εταιρεία διατηρεί την υποδομή της στην ξηρά και έχει αναπτύξει ικανότητες για τη διαχείριση πλοίων οι οποίες όμως δεν είναι σε τόσο αποτελεσματικό επίπεδο για να κάνουν ανταγωνιστική την εταιρεία και δεν δημιουργούν συνθήκες κόστους, τότε επιλέγεται η εξωτερίκευση ορισμένων λειτουργιών σε ανεξάρτητη εταιρεία. Εταιρείες που είναι ιδιαίτερα μεγάλες και δεν μπορούν να αξιοποιήσουν τις οικονομίες κλίμακος για να μειώσουν το λειτουργικό κόστος ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία.
- **Η πρόσβαση σε πόρους όπως είναι τα πληρώματα :** Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αναθέτουν σε εξωτερικές εταιρείες τη διαχείριση πληρωμάτων για να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας. Για αυτό το λόγο οι ανεξάρτητες εταιρείες επιδιώκουν να είναι ανταγωνιστικές σε αυτό το τομέα και να αναβαθμίζουν τις υπηρεσίες που συσχετίζονται με τη επιλογή και εκπαίδευση πληρωμάτων. Αν η προτεραιότητα της εταιρείας δεν είναι η μείωση του κόστους διαθέτει εναλλακτικές επιλογές και δεν κάνει εξωτερίκευση για την επιλογή πληρώματος.
- **Η επιθυμία αποφυγής κινδύνων που μπορεί να προέλθει η αύξηση της πολυπλοκότητας του διαχειριστικού έργου της ναυτιλιακής :** Η παγκόσμια ναυτιλία μεταβάλλεται συνεχώς και μαζί με αυτή οι κανονισμοί, οι ρυθμίσεις και οι προσδοκίες της κοινωνίας για μία αποδοτική παγκόσμια ναυτιλία. Για αυτό τον λόγο επειδή μια εταιρεία πολλές φορές δεν μπορεί να ανταπεξέλθει σε τόσες αυξημένες απαιτήσεις διαλέγει την εξωτερίκευση ορισμένων λειτουργιών και διατηρεί η ίδια όσες γνωρίζει να διαχειρίζεται πολύ σωστά.

- **Η προσδοκίες διαφοροποίησης στόλου και απόκτηση πλοίων διαφορετικού τύπου:** Η πρώτη αναφέρεται σε επιχειρήσεις που κάνουν επέκταση του στόλου της με νέα είδη πλοίων και την δημιουργία υποδομών για την διαχείριση τους. Ενώ η δεύτερη αναφέρεται σε επιχειρήσεις που επεκτείνουν τον στόλο τους σε νέα είδη πλοίων που δεν διαθέτουν όμως τις απαραίτητες γνώσεις.
- **Η χρησιμοποίηση της εξωτερικής ανάθεσης ως εργαλείο για benchmarking :** Είναι η περίπτωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που αναθέτουν ένα μέρος των λειτουργιών ορισμένων πλοίων προκειμένου να λάβουν στοιχεία για τα οποία θα τους επιτρέπουν να συγκρίνουν το επίπεδο λειτουργικού κόστους που επιτυγχάνουν οι ίδιες με αυτό της ανεξάρτητης εταιρείας.
- **Η επενδυτική στρατηγική της ναυτιλιακής επιχείρησης :** Η ναυτιλιακή επιχείρηση σε σχέση με την επενδυτική της στρατηγική μπορεί να ομαδοποιήσει τις προσεγγίσεις της σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία είναι ο προγραμματισμός μελλοντικών επενδύσεων και η απόκτηση πλοίων με σκοπό την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών, ενώ στην δεύτερη κατηγορία είναι η αντιμετώπιση πλοίων ως περιουσιακών στοιχείων και την αγορά ή πώληση πλοίων για να επηρεάζει με αυτό τον τρόπο την ναυτιλιακή αγορά επηρεάζοντας την συνολική χωρητικότητα. Στην δεύτερη κατηγορία η εταιρεία ενδέχεται να διατηρεί να τα πλοία υπο την λειτουργία της για σύντομο χρονικό διάστημα και επιλέγεται η συνεργασία με ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης πλοίων κυρίως για τη διαχείριση πληρωμάτων αφού ο προγραμματισμός και η οργάνωση τους είναι αρκετά δύσκολο έργο.

7.3.4 Παράγοντες που δεν ευνοούν την εξωτερική ανάθεση λειτουργιών

Οι λόγοι για τους οποίους ένας πλοιοκτήτης δεν επιλέγει την εξωτερική ανάθεση λειτουργιών είναι οι εξής :

- Το γεγονός ότι μπορεί να επιτυγχάνει απόδοση που οδηγεί σε κερδοφορία με ποιότητα και ασφάλεια και δεν θέλει να χάσει την ροή της επιτυχίας.
- Μπορεί ο ίδιος ο πλοιοκτήτης να θέλει να διατηρήσει ο ίδιος τον έλεγχο της λειτουργίας των πλοίων του.

- Να μην θέλει να διαταράσσει τις υψηλές ποιοτικές προδιαγραφές της εταιρείας.
- Να παραμείνει κοντά στα έμπειρα στελέχη του που ίσως εργάζονται χρόνια στην εταιρεία του, να ακούει και να ανταποκρίνεται καλύτερα στον έλεγχο και τις ανάγκες τους.
- Να μην χάσει τον εθνικό της χαρακτήρα με τη χρήση της εθνικής σημαίας και την απασχόληση αφοσιωμένων εργαζομένων.
- Να μην χάσει τις ικανότητες και τη τεχνογνωσία που συνδέεται με τις συγκεκριμένες λειτουργίες.

7.4 Υπηρεσίες που προσφέρουν οι ανεξάρτητες εταιρίες

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποφασίσει ποια ή ποιες υπηρεσίες μπορεί να επιλέξει να δώσει για ανάθεση σε μία εξωτερική εταιρεία. Είναι επιλογή του πλοιοκτήτη ποιες υπηρεσίες θα διαλέξει να αναθέσει στον ανεξάρτητο διαχειριστή. Κάποιες από αυτές είναι οι παρακάτω (Γ.Θεοτοκάς,2019):

- **Τεχνική διαχείριση :** Περιλαμβάνει τις προμήθειες, συντήρηση πλοίου, επιθεώρηση πλοίου/πιστοποιητικών με βάση τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών, έλεγχο απόδοσης πλοίου/πληρώματος, διοίκηση ποιότητας και ασφάλειας, δεξαμενισμού, διαχείριση καταστάσεις ανάγκης, ασφάλιση πλοίου/πληρώματος.
- **Διαχείριση των πληρωμάτων :** Η διαχείριση πληρωμάτων περιλαμβάνει την επιλογή, εκπαίδευση, την τοποθέτηση των μελών του πληρώματος, τον έλεγχο των πιστοποιητικών των ναυτικών, τη μισθοδοσία των εργαζομένων, την οργάνωση του ταξιδιού από και προς το πλοίο, τις καλές συνθήκες διαβίωσης των εργαζομένων, την αποτροπή χρήσης ναρκωτικών και ουσιών, την ασφάλιση τους και διάφορα ακόμα ζητήματα για την σωστή καθοδήγηση τους.
- **Εμπορική διαχείριση :** Εδώ ανήκουν οι υπηρεσίες μάρκετινγκ, ο υπολογισμός του συνολικού κόστους του ταξιδιού, την ναύλωση του πλοίου και όλες τις απαραίτητες λειτουργίες πριν μετά και κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, τις πληρωμές που πρέπει να γίνουν και τη πρακτόρευση του πλοίου.
- **Βοηθητικές υπηρεσίες :** Διάφορες συμβουλευτικές, ασφαλιστικές, νομικές, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες καθοδήγησης και διαχείρισης .

Κριτήρια επιλογής διαχειριστή

- Φήμη
- Τεχνική ικανότητα
- Εμπειρία
- Συστάσεις από αξιόλογα άτομα
- Εξειδίκευση υπηρεσιών
- Προσόντα
- Τιμή

Κριτήρια απόδοσης διαχειριστή

- Υπευθυνότητα
- Φερεγγυότητα
- Ακεραιότητα
- Γρήγορη επίλυση προβλημάτων
- Προσβασιμότητα
- Αποτελέσματα κόστους
- Αξιοπιστία

Κεφάλαιο 8ο: Πειρατεία



Εικόνα 10: Πειρατής στο σκάφος του

8.1 Το πρόβλημα της πειρατείας

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε) άρθρο 100,101 της σύμβασης 1982 με τον όρο << πειρατεία>> μπορούμε να χαρακτηρίσουμε την άσκηση βίας ή αιχμαλώτισης από ένα πλοίο/σκάφος σε ένα άλλο σε διεθνή ύδατα που στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας. Είναι ένα από τα πιο σοβαρά εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου που παρότι θυμίζει πράξεις άλλων εποχών εντούτοις έχει ραγδαίες διαστάσεις και καταστροφικές συνέπειες οι οποίες προέρχονται από βάθος ετών και συνεχίζονται μέχρι και τώρα. Παραταύτα, περιπτώσεις στις οποίες κρατικές αρχές αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν μέσα βίας για τον έλεγχο ενός παράνομου σκάφους ή σε περίπτωση πολέμου μεταξύ κρατών η πράξη αυτή θεωρείται ως φυσιολογική και δεν χαρακτηρίζεται ως φαινόμενο πειρατείας.

Η σύγχρονη πειρατεία αποτελείται από τις ακόλουθες πράξεις :

A) Κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης επιβατών ή προσωπικού του πληρώματος που τελείται για ιδιωτικούς στόχους I) σε ανοιχτές θάλασσες εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους

II) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής σε παρακάτω δράση του πλοίου με πλήρη γνώση ότι η ενέργεια είναι πειρατική και III) κάθε πράξη εκ προθέσεως μιας από τις παραπάνω πράξεις.

Η πειρατεία είναι μία αυξανόμενη απειλή στην ανοιχτή θάλασσα και δεν επηρεάζει μόνο τους ναυτικούς που βρίσκονται εν πλω αλλά και την σταθερότητα των εμπορικών οδών αλλά και το σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας των συνολικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω θάλασσας με τα ¾ της επιφάνειας της γης να καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Τις οικονομικές συνέπειες τις αντιλαμβάνονται και οι ίδιες ναυτιλιακές εταιρείες όπως θα αναλύσουμε παρακάτω αλλά και καταναλωτές που βλέπουν όλο ένα να αυξάνονται οι τιμές των υπηρεσιών.

Η εμπορική ναυτιλία έχει προσφέρει πολλά στην ανθρωπότητα αφού πέρα από την μεταφορά προϊόντων έγινε τρόπος διάδοσης επιστημών, πολιτιστικών χαρακτηριστικών και μέσω επικοινωνίας μεταξύ κρατών. Με την σειρά τους όλα αυτά βοήθησαν στο να εδραιωθεί μια παγκόσμια οικονομία η οποία να βασίζεται στον θαλάσσιο στόλο. Ωστόσο, η πειρατεία με όλους τους κινδύνους και τις συνέπειες που επιφέρει είναι αποτέλεσμα μίας σειράς παραγόντων όπως είναι η πολιτική, η κοινωνική και η οικονομική αστάθεια κάποιων χωρών. Σαν αποτέλεσμα οι χώρες αυτές για να αντιμετωπίσουν τον υποσιτισμό και την φτώχεια εκμεταλλεύτηκαν την γεωγραφική τους τοποθεσία δημιούργησαν ένοπλες ομάδες και στράφηκαν προς στην πειρατεία και την ανομία προκειμένου να επιβιώσουν. Στο παρακάτω κεφάλαιο θα αναλύσουμε τα αίτια που οδήγησαν στην πειρατεία, τα είδη των πειρατών, τις περιοχές με την μέγιστη επικινδυνότητα, τους τρόπους αντιμετώπισης και φυσικά θα γίνει μια ανάλυση για το πως η πειρατεία επιδρά στο οικονομικό κόστος της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας αλλά και στην ναυτιλία γενικότερα.

8.2 Δράσεις πειρατών

Η διαδικασία της πειρατείας περιλαμβάνει τις παρακάτω δράσεις :

- Επιβίβαση στο πλοίο/σκάφος.
- Απόσπαση χρημάτων από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου.
- Κράτηση ομήρων.
- Απαγωγή πληρώματος ή επιβατών για λύτρα.
- Δολοφονία για εκφοβισμό.
- Ληστείες φορτίου ή άλλων ειδών του πλοίου.
- Σαμποτάζ του πλοίου το οποίο μπορεί να καταλήξει και στην βύθιση του πλοίου.

- Καταστροφή μερών του πλοίου ή του φορτίου του.
- Σκόπιμη βύθιση του πλοίου.

Οι πειρατικές επιθέσεις σημειώνουν μεταξύ τους ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. Οι περισσότερες προσπάθειες επιβιβάσεις και κατάληψης πλοίου γίνονται κατά την διάρκεια της ημέρας τις πρωινές ώρες και λιγότερο το βράδυ καθώς απαιτεί ειδικό εξοπλισμό night vision google που συναντάτε να φέρουν σπάνια. Οι βάρκες αυτές μεταφέρονται στα ανοιχτά μέσω μεγαλύτερων σκαφών (mother boards) και μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητες έως και 25 κόμβων. Κατά την διάρκεια της επίθεσης επιτίθενται δύο οι περισσότερες βάρκες και κατευθύνονται ομαδικά προς το πλοίο χρησιμοποιώντας όπλα για να εκφοβίσουν τον καπετάνιο και το πλήρωμα και επιβιβάζονται από την μεριά της πρύμνης.

Μόλις γίνει η επιβίβαση προσπαθούν να κάνουν κατάληψη της γέφυρας και του μηχανοστασίου και να ακινητοποιήσουν το πλοίο. Μία ακόμη τεχνική που χρησιμοποιούν είναι η μεταφορά τους με ξύλινες ψαρόβαρκες έτσι ώστε να μοιάζουν με αλιείς και να μπερδεύουν τους ναυτικούς και τις δυνάμεις ασφαλείας ενώ ακόμα η ξύλινη βάρκα ανιχνεύεται δυσκολότερα από τα ραντάρ. Τον οπλισμό τους τον προμηθεύονται από διάφορες περιοχές όπως Υεμένη, Μογκαντίσου και άλλες περιοχές υψίστης παραβατικότητας καθώς και από τρομοκρατικές οργανώσεις που μπορεί να συνεργάζονται όπως π.χ. Αλ Κάιντα , Daesh, Μπόκο Χαράμ (J.Arquilla,2001).

Ο εξοπλισμός των πειρατών αποτελείται από :

- Πολυβόλα όπλα AK-47 με ισχυρό διαμέτρημα 7.62 χιλιοστών
- RPD
- RPG-7s που μπορεί να εκτοξευτεί από μεγάλη απόσταση
- Ημιαυτόματα πιστόλια όπως το TT-30
- Χειροβομβίδες αμυντικού ή επιθετικού τύπου

Τύποι όπλων που χρησιμοποιούνται κατά την διάρκεια επιθέσεων Ιανουάριος 2011- Μάρτιος 2016

Πίνακας 5: Τύποι όπλων που χρησιμοποίησαν πειρατές κατά την διάρκεια επιθέσεων Ιανουάριος 2011-Μάρτιος 2016

Type of arms	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Guns	88	48	20	14	13	12
Knives	16	21	19	17	21	9
Not stated	35	31	26	16	17	16
Other weapons	3	2	1	2	3	-
Total for 3 months	142	102	66	49	54	37

Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016



Εικόνα 11: Πώληση όπλων

Για την αγορά των παραπάνω όπλων και όχι μόνο απαιτείται χρηματοδότηση η οποία προέρχεται από τα λύτρα ή από τα λεφτά του πλοίου ή και από την πώληση του φορτίου. Τα λύτρα στέλνονται στους πειρατές μέσα σε αδιάβροχους σάκους και μεταφέρονται από ελικόπτερα ή με βάρκες. Παράδειγμα παράδοσης λύτρων αποτελεί

η περίπτωση του tanker MV SIRIUS STAR κατά την οποία 3 εκατομμύρια δολάρια έπεσαν συσκευασμένα σε βαλίτσες από ελικόπτερο και στην συνέχεια οι πειρατές εξακρίβωσαν την γνησιότητα των μετρητών με ειδικό καταμετρητή που διαθέτουν και τα γραφεία συναλλάγματος σε όλο τον κόσμο. Δυστυχώς η ομηρία μπορεί να πάρει και διάστημα πολλών μηνών μέχρι την απελευθέρωση τους όπου στο διάστημα αυτό οι όμηροι μπορεί να δεχτούν πολλά βασανιστήρια και κακουχίες στον τρόπο αντιμετώπισης τους ειδικά στην περίπτωση που η εταιρεία δεν δέχεται να πληρώσει.

8.3 Κατάσταση Πειρατείας

Εάν η πειρατεία είναι δυστυχώς επιτυχής τότε έρχεται το επόμενο χρονοβόρο στάδιο των διαπραγματεύσεων το οποίο ξεκινάει από τις πρώτες 48 ώρες κατάληψης του πλοίου που θα ξεκινήσουν οι πειρατές να επικοινωνούν με την εταιρεία και να τους ανακοινώνουν τις απαιτήσεις για τα λύτρα που θα ζητήσουν και κάτω υπο ποιές προϋποθέσεις θα συμβεί. Οι δύο πλευρές πειρατές και πλοιοκτήτες με αντιπροσώπους τους ξεκινάνε την επικοινωνία με την μια πλευρά να επιδιώκει τα μέγιστο ποσό σε λύτρα και τους πλοιοκτήτες με τους διαπραγματευτές να προσπαθούν να πετύχουν μείωση του ποσού αλλά και την ασφάλεια του πληρώματος. Σε πολλές περιπτώσεις όμως έχει παρατηρηθεί ότι αν τα λύτρα παραδοθούν σε γρήγορο χρονικό διάστημα τότε οι δράστες όχι μόνο μπορεί να μην εγκαταλείψουν το πλοίο αλλά και να ζητήσουν και επιπλέον χρηματικό ποσό. Οι πειρατές όταν βλέπουν ότι δεν ικανοποιούνται τα αιτήματα τους τότε αρχίζουν τις απειλές κατά προσωπικού τους βασανισμούς και σε ελάχιστες περιπτώσεις την θανάτωση (Ο.Λιανού,2015).

Οι πειρατές σε πρώτο στάδιο προτείνουν ένα ποσό και οι διαπραγματευτές προσπαθούν να κάνει αντιπρόταση ένα ποσό περίπου 10% κάτω. Για την μεταξύ τους επικοινωνία χρησιμοποιείται δορυφορικό τηλέφωνο και πιο σπάνια telex ή email.

Οι ακόλουθες στρατηγικές των πειρατών είναι οι εξής :

- Ο αρχηγός τους τονίζει πως ελέγχει ο ίδιος την κατάσταση και όχι ο διαπραγματευτής.
- Γίνεται χρήση απειλών στον πλοίαρχο του πλοίου για να αυξηθεί η πίεση μέσω εκείνου στην εταιρεία.

- Συχνά για να γίνει πιο γρήγορη η διαδικασία της πληρωμής οι όμηροι μεταφέρονται στην στεριά για να σπείρουν πανικό στους συγγενείς και την εταιρεία και να αυξηθεί έτσι η πίεση.
- Οι όμηροι συχνά αφήνονται να επικοινωνήσουν με τους συγγενείς τους έτσι ώστε μετά εκείνοι να ασκήσουν πίεση μέσω των media μέχρι και στην ίδια την κυβέρνηση και να δώσουν έκταση το θέμα.
- Το πλοίο πολλές φορές μεταφέρεται σε άλλο σημείο από αυτό της απόβασης γιατί φοβούνται τυχόν ένοπλη προσπάθεια διάσωσης από στρατιωτικές δυνάμεις ασφαλείας.

8.4 Τακτικές Πειρατών

Οι ομάδες των πειρατών όπως προαναφέρθηκε είναι καλά οργανωμένοι λειτουργούν και βελτιώνουν κάθε φορά τις τακτικές τους ανάλογα με τα ποσοστά επιτυχίας τους στις επιθέσεις. Η οργάνωση των επιθέσεων εξαρτάται από τα μέσα που διαθέτουν για να πραγματοποιήσουν το ρεσάλτο στο πλοίο. Τα σκάφη αυτά χωρίζονται στις εξής κατηγορίες (Δ.Αθανάσιος,2012).

Με την χρήση πολυεστερικών βαρκών (skiffs). Οι επιθέσεις που πραγματοποιούνται στην μορφή αυτή αποτελούνται από ένα ή δύο skif με 8 έως 10 άτομα πλήρωμα και οι εξορμήσεις αυτές διαρκούν λίγες μέρες λόγω έλλειψης τροφίμων και καυσίμων.

Με την χρήση πολυεστερικών λέμβων από 10 έως 12 μέτρα (whales). Στην περίπτωση αυτή τα skif ρυμουλκούνται από τα σκάφη αυτά ενώ παράλληλα τοποθετούν καύσιμα και τρόφιμα έτσι ώστε να απομακρυνθούν αρκετά μίλια από τα παράλια και να μπορέσουν να πλεύσουν αρκετές μέρες χωρίς τροφοδοσία. Όταν βρεθεί πλοίο στόχος τότε οι πειρατές επιβιβάζονται στα skiffs και από αυτά πραγματοποιούν τις επιθέσεις. Με την βοήθεια των αλουμινένιων σκαλών προσπαθούν να επιβιβαστούν στο πλοίο και κατά κύριο λόγο η επίθεση γίνεται από την πλευρά του ήλιου για να περιορίσουν την ορατότητα αναζητώντας πλοία με χαμηλή ταχύτητα και χαμηλά έξαλα.

Με την χρήση ξύλινων αλιευτικών σκαφών εκτοπίσματος έως και 200 tons. Έχει παρατηρηθεί ότι κατά κύριο τα χρησιμοποιούν στον Περσικό κόλπο. Λόγω του μεγάλου

όγκου προσφέρει στους πειρατές προστασία από τις κακές καιρικές συνθήκες με αποτέλεσμα να μπορούν να βγουν αρκετά μίλια από τις ακτές ρυμουλκώντας τα skiff ή ακόμα και τα τοποθετούν στο κατάστρωμα.

Πολλές φορές το πλήρωμα αποτελείται από απλούς ψαράδες που έχουν πέσει θύμα ομηρίας κάνοντας τις ανθρώπινες ασπίδες και βοηθώντας να παραπλανηθούν οι αρχές. Ενώ, σε περίπτωση επιτυχίας της επίθεσης μπορεί το πλήρωμα να απελευθερωθεί.

Χρήση πλοίων υποστήριξης από κατειλημμένα εμπορικά πλοία (motherships). Η χρήση αυτών των πλοίων δίνει μεγαλύτερες δυνατότητες στους πειρατές λόγο μεγάλου εκτοπίσματος και αντοχής τους στις καιρικές συνθήκες και μπορούν να επιχειρούν σε μεγαλύτερες αποστάσεις από τις βάσεις ανεφοδιασμού. Πολλές φορές βρίσκουν κάλυψη από το πλήρωμα του πλοίου ενώ ακόμα τους δίνεται η δυνατότητα να έχουν μέσα πιο πολλούς πειρατές και εξοπλισμό για επίθεση.

8.5 Είδη πειρατών

Η οικονομική κρίση όπως προαναφέραμε έχει τροφοδοτήσει την φτώχεια στις αναπτυσσόμενες χώρες καθώς δεν βρίσκονται εύκολα θέσεις εργασίες και σε συνδυασμό με την απώλεια πολιτικής ηγεσίας με άλλες χώρες να έχουν εμφύλιο πόλεμο και άλλες να ελέγχονται από αντάρτες ή από τρομοκράτες (Ταλιμπάν) αυξάνονται οι << ομάδες >> αυτές οι οποίες ασχολούνται με παραβατικές ενέργειες όπως η πειρατεία (Δ.Αθανάσιος,2012).

Οι ομάδες αυτές συγκροτούνται και δρουν πολλές φορές και ανενόχλητες κάνοντας δύσκολο το έργο των ναυτικών. Οι πειρατές μπορούν να επιτεθούν σε κάθε τύπο πλοίου είτε αυτό είναι επιβατηγό είτε σκάφος αναψυχής ή ακόμα και αλιευτικά σκάφη προκειμένου να αποσπάσουν μέρος του φορτίου ή χρημάτων. Κατά κύριο λόγο έχουν μια προτίμηση στα πετρελαιοφόρα πλοία καθώς το φορτίο τους έχει μεγαλύτερη αξία και το πλοίο δεν μπορεί να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες (knots) σε σχέση με τα πλοία της επιβατηγό ναυτιλίας ενώ ακόμα τέτοιου είδους πλοία δεν έχουν μεγάλο αριθμό προσωπικού να εργάζεται όπως πχ έχουν τα κρουαζιερόπλοια (Δ.Αθανάσιος,2012).

Στην σύγχρονη εποχή παρατηρούμε τα είδη των πειρατών που προέρχονται από συγκεκριμένα είδη πολιτών :

- Πρώην ψαράδες που είναι άριστοι γνώστες της θάλασσας και της περιοχής στην οποία βρίσκονται και διαλέγουν να κάνουν τις επιθέσεις.
- Πρώην στρατιωτικούς που μπορούν να χρησιμοποιήσουν την επιβολή με την εκπαίδευση τους πάνω και την τεχνογνωσία στον χειρισμό όπλων και το στρατιωτικό τους υπόβαθρο αλλά και την εμπειρία τους σε εμπόλεμες ζώνες.
- Ανθρώπους ειδήμονες με γνώσεις πάνω στον χειρισμό ηλεκτρονικών συστημάτων επικοινωνίας, πλοήγησης, χρήσης gps.



Εικόνα 12: Σκάφος σε δράση

Οι παραπάνω κατηγορίες ενώνουν τις ικανότητές τους πάνω στην εξειδίκευση τους και συγκροτούν ομάδες έτοιμες να λάβουν δράση με επιθετικές ενέργειες και βίαιες πράξεις για να αποσπάσουν χρήματα και στην συνέχεια να τα μοιραστούν μεταξύ τους.

Οι παραπάνω κατηγορίες πειρατών μπορούν να χωριστούν και σε κατηγορίες αναλόγως και με την ακτίνα δράσης τους

Οι δυο ομάδες αυτές είναι οι εξής :

- Οι ερασιτέχνες αλιείς οι οποίοι δρουν κοντά στις ακτές στις οποίες βρίσκονται σε απόσταση λιγότερο από 100 ναυτικά μίλια.

- Τους οργανωμένους και επαγγελματίες που έχουν καλό εξοπλισμό και δρουν σε αποστάσεις έως και 600 ναυτικά μίλια από τις ακτές τους χρησιμοποιώντας τα mother boats για την μεταφορά τους.

Όταν γίνει η απόσπαση των χρημάτων ή των λύτρων στην συνέχεια γίνεται ο χωρισμός της πληρωμής για τον καθένα που συμμετείχε άμεσα ή έμμεσα. Ο διαχωρισμός γίνεται για την πληρωμή των μελών και για την μελλοντική αγορά υλικών, πυρομαχικών και εξοπλισμού. Παρακάτω βλέπουμε αναλυτικά έναν κατά προσέγγιση διαχωρισμό.

Πίνακας 6: Διαχωρισμός ποσοστών πληρωμής χρημάτων στα μέλη της πειρατικής οργάνωσης

Άτομα – Ομάδες	Ποσοστά
Αφεντικά	20%
Πειρατές	30%
Κρατική υποστήριξη	30%
Λογιστική δαπάνη	20%

Πηγή: EU NAVFOR

Στις πειρατικές ομάδες διαθέτουν δική τους οργάνωση στην οποία υπάρχει ο αρχηγός (team leader) και οι στρατιώτες του που ακολουθούν τις διαταγές του.

Ο αρχηγός της ομάδας διαχειρίζεται τα λύτρα και δίνει μερίδιο στους στρατιώτες του κρατώντας την μερίδα του λέοντος δική του ενώ από τα αφεντικά υπάρχει και οικονομική αρχειοθέτηση και καταγραφή των επιθέσεων τους.

Αν κάποιος από την ομάδα που επιβιβάστηκε χάσει την ζωή του οι υπόλοιποι δίνουν το μερίδιο του στην οικογένεια του. Πολλές φορές μπορεί να συνδέεται η τρομοκρατία με την πειρατεία όπως κάνει η Αλ Κάϊντα που καταφέρνει να αποσπάει χρήματα από πειρατές για να τροφοδοτήσει την οργάνωση της. Ωστόσο, υπάρχει μεγάλη ανησυχία για το κατά πόσο θα πραγματοποιηθεί στο μέλλον μεγαλύτερη σύνδεση της τρομοκρατίας με την πειρατεία καθώς και στους δύο προκύπτουν μεγάλα οικονομικά οφέλη καθώς δόξα και φήμη. Αυτό ανησυχεί τις διεθνείς αρχές γιατί θα δημιουργηθεί

μία ισχυρή πηγή κερδών σε κακόβουλες οργανώσεις και θα επηρεάσει ακόμα πιο πολύ το διεθνές εμπόριο (Μ.Μπότση,2012).

8.6 Βασικά αίτια της πειρατείας

Σήμερα η πειρατεία λαμβάνει χώρα με επιθέσεις όπως προαναφέραμε κυρίως εναντίων φορτηγών πλοίων και αλιευτικών σκαφών που αποτελούν πιο εύκολο στόχο από πλοία της επιβατηγού ναυτιλίας όπως είναι τα κρουαζιερόπλοια με απώτερο σκοπό το κέρδος χρημάτων για να εξασφαλίσουν την επιβίωση τους αλλά και τα βασικά έξοδα χρηματοδότησης της οργάνωσης. Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τα βασικά αίτια που οδηγούν στην αύξηση του φαινομένου αυτού που συνεχίζει να διατηρείται στον χρόνο αξίζει να αναζητήσουμε τις αιτίες που το αναδεικνύουν οι οποίες φαίνεται να είναι αρκετές. Η πειρατεία είναι ένα από τα βασικότερα εγκλήματα καθώς έχει πολλές συνέπειες ειδικά στον ανθρώπινο παράγοντα είτε άμεσα είτε έμμεσα. Ένας άνθρωπος οδηγείται στο έγκλημα από τις διαταραχές συμπεριφοράς, την ανέχεια, την φτώχεια, το άγχος, την έλλειψη παιδείας, τα ερεθίσματα, τα πρότυπα, από τις κοινωνικές ανισότητες και πολλά ακόμα. Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου η οποία έστρεψε πολλά κράτη να ασχοληθούν με την εγχώρια κρατική ασφάλεια και να έρθει σε δεύτερη μοίρα η προστασία των θαλασσών και υδάτων. Ήταν ένα γεγονός το οποίο ήταν μια καλή αρχή για να αυξηθεί το φαινόμενο της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο και κυρίως στα στενά Μάλακα ή στην θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας. Μεμονωμένα γεγονότα ή ακόμα καλύτερα συνδυασμός γεγονότων συμβάλλουν στην έξαρση της πειρατείας. Κάποια βασικά αίτια της πειρατείας είναι τα παρακάτω (Γ.Βασίλειος,2014):

Οικονομικές συνθήκες. Το 80% του συνολικού εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσιων οδών γεγονός που έχει οδηγήσει στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και δεν έχει μείνει απαρατήρητο από τους πειρατές. Οι μεγάλες ποσότητες που μεταφέρονται μέσα στα πλοία καθιστούν δύσκολο τον έλεγχο όλων των εμπορευμάτων γεγονός που μπορεί να τροφοδοτήσει και το λαθρεμπόριο που αποτελεί ακόμα μια βασική πηγή εισοδήματος για την πειρατεία. Κάθε στιγμή υπολογίζεται ότι 15 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια και 6 εκατομμύρια μετρικοί τόνοι φορτίου διακινούνται στους ωκεανούς.

Γεωγραφία . Συχνά τα πλοία για να εξοικονομήσουν χρόνο και χρήματα και να πετύχουν και χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου διασχίζουν στενούς θαλάσσιους δρόμους όπως είναι για παράδειγμα η διώρυγα του Σουέζ και ο κόλπος του Άντεν προκειμένου να μην κάνουν τον κύκλο της Αφρικής και να μεταφέρουν το εμπόρευμα τους μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η εξοικονόμηση αυτή του χρόνου και του κόστους ελλοχεύει όμως άλλους κινδύνους καθώς το πλοίο υποχρεώνεται να ελαττώσει ταχύτητα και να είναι πιο εύκολο να δεχτεί επίθεση από ταχύτατα μικρά σκάφη. Η σύγχρονη τεχνολογία έχει μειώσει αρκετά τα πλήρωμα γεγονός που παίζει ρόλο την ώρα της επίθεσης καθώς θα υπάρχει λιγότερο προσωπικό για να την αντιμετωπίσει.

Κοινωνικές συνθήκες . Παρατηρούμε ότι κυρίως στις χώρες που αναπτύσσετε το φαινόμενο της πειρατείας είναι περιοχές με έντονη φτώχεια, εξαθλίωση, αναλφαβητισμό, έλλειψη νομοθετικού πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας, έλλειψη νόμιμης κυβέρνησης και έλεγχος από τους τοπικούς πολέμαρχους ή τις τρομοκρατικές οργανώσεις. Κυρίως, όμως δεν υπάρχει θέληση να ανατραπεί η κατάσταση αυτή και γίνεται η αποδοχή της πειρατείας και άλλων εγκληματικών φαινομένων από την κοινωνία καθώς ενδέχεται να αποτελεί την κύρια ή μοναδική πηγή εισοδήματος και είναι μονόδρομος για τους ανθρώπους να στραφούν προς αυτή την κατεύθυνση. Η Σομαλία γνωστή για την πειρατική της δράση είναι μία χώρα με αναρχία και έλλειψη κρατικής οργάνωσης όπου επικρατεί η μία χαώδη κατάσταση και ως απόρροια όλων αυτών των παραγόντων προκύπτει η πειρατεία, η τρομοκρατία και κάθε είδους έγκλημα. Η επανεγκατάσταση νομικού πλαισίου και όχι ελαστικότητα των δικαστικών αρχών σε συνδυασμό με την μόρφωση των πολιτών και την εύρεση θέσεων μπορεί να φέρει θετικά αποτελέσματα και να βοηθήσει στην άμβλυνση της παραβατικότητας.

Αδυναμία αστυνόμευσης. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν περιοχές, κράτη που αδυνατούν εσκεμμένα ή μη να αστυνομεύσουν τα λιμάνια τους, τα χωρικά τους ύδατα και τις παράκτιες ακτές τους που αποτελούν στόχο. Πολλές φορές η διαφθορά των λιμενικών αρχών διευκολύνει το έργο των δραστών καθώς ξέρουν ότι δεν θα τους παρεμποδίσει κανείς και δεν θα έχουν νομικές συνέπειες με την δικαιοσύνη. Το πρόβλημα αυτό το συναντάμε κυρίως στο κέρασ της Αφρικής, στον κόλπο της Γουινέας και στην νοτιοανατολική Ασία. Η έλλειψη αστυνόμευσης μπορεί να οφείλετε στην πολιτική αστάθεια, στην πολιτική και δικαστική διαφθορά και στην χαμηλή

χρηματοδότηση που γίνεται για την αγορά κατάλληλου εξοπλισμού στα σώματα ασφαλείας που αποτελούν την πρώτη γραμμή αντιμετώπισης.

Εμπειρία κατοίκων. Η μεγάλη ναυτική εμπειρία και η γνώση της θαλάσσιας τέχνης και της περιοχής κάνει τους δράστες ευέλικτους και ταχύτατους και αποτελεί σημαντικό αίτιο ανάπτυξης της πειρατείας. Πολλοί από εκείνους είναι έμπειροι ψαράδες ή πρώην στρατιωτικοί ή λιμενικοί που σε συνδυασμό με τις στρατιωτικές τους δεξιότητες και την ναυτική τους τέχνη διαμορφώνουν έναν δυνατό συνδυασμό για να δημιουργήσουν μία πλήρης ομάδα. Αρκετές φορές έχουν την υποστήριξη από κρατικά μέλη για την συλλογή πληροφοριών με αντάλλαγμα χρηματικά κέρδη σε ρευστό ή ακόμα και από τα κλοπιμαία φτιάχνοντας μια οργάνωση << win to win >>.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω αίτια γίνονται κατανοητοί οι κίνδυνοι που μπορούν να επιφέρουν στην ναυτιλία και τον ανθρώπινο παράγοντα. Μία επίθεση σε ένα πλοίο αποτελεί απειλή για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος καθώς και τον ίδιων των πειρατών είτε σε επίπεδο υλικής ζημίας η απώλειας ζωής. Η πειρατεία επηρεάζει την οικονομία εξαιτίας διάφορων παραγόντων που θα αναλυθούν στην συνέχεια όπως είναι η πληρωμή λύτρων, τα αυξημένα κόστη σε ασφάλιστρα, οι οικονομικές ζημιές στην βλάβη του πλοίου και του φορτίου. Οι επιθέσεις μπορούν ακόμα να έχουν και αντίκτυπο και στο περιβάλλον και τους ενεργειακούς πόρους. Παρακάτω θα αναλυθούν διάφοροι τρόποι αντιμετώπισης της πειρατείας με σκοπό να γίνει πιο δύσκολη ή και ακατόρθωτη η κακόβουλη δράση των πειρατών.

8.7 Μέτρα αντιμετώπισης πειρατείας

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε κάποιους τρόπους που μπορεί να κάνει το πλήρωμα και να δράσει άμεσα αλλά και στο πως να εξοπλίσει το πλοίο και να το προετοιμάσει πριν το από πλου του για να ελαχιστοποιήσει τις πιθανότητες να πέσει θύμα πειρατείας. Οι δράσεις αυτές βασίζονται στις τωρινές τεχνικές που χρησιμοποιούν οι πειρατές και ενδέχεται με την πάροδο του χρόνου να χρειαστεί να αλλάξουν. Οι πειρατές όσο εξελίσσονται τα σώματα ασφαλείας άλλο τόσο εξελίσσονται και εκείνοι για να μπορούν να βρουν αντίμετρα και να γίνει η επίτευξη του στόχου τους. Πολλοί ειδικοί πάνω στο κομμάτι της ασφάλειας και του ship security σε συνδυασμό με τις εμπειρίες των ναυτικών που έχουν βιώσει από κοντά και έχουν μεταφέρει τις πληροφορίες αυτές δημιουργούνται και τα αντίστοιχα μέτρα προστασίας

πάνω στο πλοίο τα οποία δεν εγγυούνται όμως και την απόλυτη προστασία. Τα συστήματα αυτά σε συνδυασμό με την παρατηρητικότητα του πληρώματος και την γρήγορη αντίδραση τους θα οδηγήσουν ίσως στην μή κατάληψη του πλοίου. Τον Απρίλη του 2009 το φορτηγό πλοίο της MV AFRICA STAR με έδρα το Ισραήλ δέχτηκε επίθεση και το πλήρωμα του χρησιμοποίησε πηνία από συρματοπλέγματα και εμπόδισε τους πειρατές να ανέβουν στο πλοίο με την χρήση μίας μη θανατηφόρου μεθόδου αποτροπής . Απο τότε και μετά δημιουργήθηκαν ή εξελίχθηκαν νέα μη θανατηφόρα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης κάποια από αυτά είναι τα εξής.

Ακουστική συσκευή μεγάλης εμβέλειας (LRAD)

Η ακουστική αυτή συσκευή μεγάλης εμβέλειας είναι μία μη θανατηφόρα συσκευή υψηλή σε ένταση ντεσιμπέλ χρησιμοποιώντας μια ηχητική δέσμη που προκαλεί πόνο στα αυτιά των πειρατών καθώς η ένταση αυτή είναι υψηλότερη από αυτή που μπορεί να αντέξει ο μέσος άνθρωπος και χρησιμοποιείται κυρίως σε φορτηγά και κρουαζιερόπλοια.

Συσκευή λέιζερ κατά της πειρατείας

Η συσκευή λέιζερ χρησιμοποιεί μία μη θανατηφόρα δέσμη λέιζερ για να αποσπάσει προσωρινά και εκτυφλώσει για λίγο τους πειρατές για να τους αποπροσανατολίσει. Η χρήση της συσκευής αυτής μπορεί να γίνει είτε βράδυ είτε μέρα και είναι εύκολο στην χρήση του από το πλήρωμα.

Κανόνι νερού

Το κανόνι νερού είναι ένα μη θανατηφόρο όπλο που το βρίσκουμε κυρίως σε εμπορικά πλοία. Το κανόνι αυτό μπορεί να πετάει με μεγάλη πίεση σε διάφορες αποστάσεις νερό με σκοπό να επιβραδύνει ή να σταματήσει εντελώς την βάρκα των πειρατών όταν αυτές πλησιάζουν την εμβέλεια του. Είναι εύκολο και αποτελεσματικό στην χρήση του και λειτουργεί αποτελεσματικά σαν μέσω αντεπίθεσης.

Ηλεκτρικός ασφαλής φράχτης

Ένα ακόμη μη θανατηφόρο σύστημα που συναντάμε σαν μέσω πρόληψης αλλά όχι σε πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν εύφλεκτα προϊόντα είναι ο ηλεκτρικός φράχτης. Ο φράχτης αυτός περιβάλλει περιμετρικά το πλοίο έτσι ώστε να εμποδίσει τους πειρατές στην ανάβαση τους. Ο τρόπος που το

καταφέρνει αυτό είναι η υψηλή τάση ρεύματος σε περίπτωση επαφής που είναι τρομερά επώδυνη αλλά όχι θανατηφόρα και μπορεί να φτάσει τάση μέχρι και 9000V. Διαθέτει ακόμα αισθητήρες σε περίπτωση επαφής και έτσι ενεργοποιούνται σειρήνες και ειδικά φώτα ενημέρωσης του προσωπικού.

Είναι ένα μέτρο προστασίας που έχει παρατηρηθεί αποτρεπτικό και αποτελεσματικό και μπορεί να αντέξει όλες τις καιρικές συνθήκες .

Δίχτυα – Παγίδες βαρκών

Τα δίχτυα αυτά έχουν σαν στόχο να ακινητοποιήσουν το σκάφος εμποδίζοντας το να κινηθεί προς το πλοίο όταν αυτό πλησιάζει το εμπορικό πλοίο. Το βαλλιστικό αυτό δίχτυ παγιδεύει τις προπέλες των σκαφών τους και τα ακινητοποιεί.

Slippery Foam – Mobile Denial System

Ένα μη θανατηφόρο ακόμα μέτρο είναι η εκτόξευση αφρού με απτά κανόνια νερού. Το υλικό αυτό του αφρού κάνει το κατάστρωμα ή τις πλευρές ολισθηρό εμποδίζει τους πειρατές κατά την αναρρίχηση του καθώς κάνει δύσκολη την βάδιση και την ορθοστασία στο κατάστρωμα και σε οποιαδήποτε επιφάνεια έρχεται σε επαφή μαζί του. Το σύστημα άρνησης της κινητικότητας είναι ένα υλικό που αναπτύχθηκε από το US NAVY είναι ένα υλικό χωρίς να είναι θανατηφόρο και σε ότι έρθει σε επαφή το κάνει να γλιστράει σε μεγάλο βαθμό.

Δύσοσμο υγρό – Σύστημα Αποτροπής Υγρών (ή με χρήση πιστολιού αναισθητοποίησης)

Ένα ακόμα υγρό αναπτυγμένο από το US NAVY για αμυντικούς λόγους το οποίο ψεκάζει τους πειρατές με ένα δύσοσμο πράσινο υγρό το οποίο μυρίζει έντονα αλλά είναι και εύφλεκτο και αναγκάζει τους πειρατές να πηδήξουν στην θάλασσα παρεμποδίζοντας την απόβαση τους στο πλοίο.

P Trap Anti Piracy

Το P anti-piracy trap αποτελείται αποτελείτε από λεπτές γραμμές που επιπλέουν στο νερό πλευρικά του σκάφους και όταν τα σκάφη έρχονται σε επαφή με τις γραμμές αυτές μπλέκονται στον κινητήρα της μηχανής και το σκάφος πλέον δεν είναι λειτουργικό. Το το σύστημα είναι εύκολο στην λειτουργία του δεν απαιτεί παρακολούθηση από το πλήρωμα και μπορεί να αντιμετωπίσει συνεχόμενες επιθέσεις ταυτόχρονα. Το σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ξανά και ξανά και να προστατέψει το πλοίο αποτελεσματικά.

Μη θανατηφόρος / Χειροβομβίδα αναισθητοποίησης

Η χειροβομβίδα κρότου-λάμψης ή η χειροβομβίδα κρότου λάμψης είναι μια μη θανατηφόρα συσκευή κατά της πειρατείας που παράγει μια εκτυφλωτική λάμψη φωτός και δυνατό θόρυβο. Οι χειροβομβίδες κρότου-λάμψης χρησιμοποιούνται για να αποπροσανατολίσουν προσωρινά τις αισθήσεις των πειρατών χωρίς να προκαλούν μόνιμο τραυματισμό. Το δυνατό φλάς καθιστά δύσκολη την δυνατότητα όρασης μέχρι το μάτι να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση καθιστώντας ανίκανο το θύμα να μπορέσει να στοχεύσει για λίγα λεπτά. Ο δυνατός ήχος προκαλεί μία διατάραξη της ακοής και προκαλεί ζάλη και απώλεια ισορροπίας ενώ το σοκ της έκρηξης και η θερμότητα που παράγει είναι ικανή να ενεργοποιήσει μέχρι και εύφλεκτα υλικά προκαλώντας ζημιές πάνω στα skiff.

Dazzle Gun

Το όπλο αυτό έχει σαν στόχο την προσωρινή τύφλωση μέσω μίας έντονης πράσινης δέσμης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το πλήρωμα και κατά την διάρκεια της ημέρας αλλά και της νύχτας απέναντι σε αισθητήρες η και ανθρώπους. Χρησιμοποιείται σαν κοινό όπλο μόνο που δεν έχει θανατηφόρο δράση αλλά είναι ένα ισχυρό αμυντικό μέσο.

Λαστιχένια χειροβομβίδα

Η χειροβομβίδα αυτή από καουτσούκ κατά την διάρκεια της έκρηξης ψεκάζει λαστιχένιες σφαίρες(100 τεμάχια) που μπορούν να προκαλέσουν και υλικές ζημιές αλλά και τραυματισμό ειδικά αν πετύχουν σε ευαίσθητο σημείο όπως είναι το μάτι ή ο λαιμός. Σε συνδυασμό με το φως και τον ήχο που παράγει δρά αποτελεσματικά σαν αντιπειρατικό μέσο και μέσο αποτροπής επίθεσης από τους πειρατές καθώς αν η έκρηξη γίνει μέσα στην βάρκα τους θα έχουν σοβαρές συνέπειες.

Active Denial System – Pain Ray (Electromagnetic wave)

Το ADS system μεταδίδει μέσω ηλεκτρομαγνητικής ενέργειας μία δέσμη και θερμαίνει το δέρμα χωρίς όμως να είναι θανατηφόρο . Προκαλεί αίσθηση καψίματος στο δέρμα και πολλές φορές οι πειρατές αναγκάζονται είτε να υποχωρήσουν είτε και να πηδήξουν μέσα στην θάλασσα για να ανακουφιστούν από το κάψιμο.

Πυροσβεστικοί σωλήνες κατά της πειρατείας (Anti-Piracy Fire Hoses)

Είναι πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες που εκτοξεύουν νερό υψηλής πίεσης την στιγμή που προσεγγίζουν το πλοίο οι πειρατές. Έχουν χαρακτηριστεί ως αποτελεσματικά μέτρα αντιμετώπισης των πειρατών. Επιβατηγά πλοία καθώς και μεγαλύτερα τύπου LNG, VLCC,ULCC κλπ είναι εξοπλισμένα με αυτούς τους πυροσβεστικούς σωλήνες.

Tasers – Electric Shock

Ένα τελευταίο όπλο αυτοπροστασίας άν οι πειρατές έχουν καταφέρει να ανέβουν στο πλοίο είναι το taser το οποίο ακινητοποιεί για λίγο τον πειρατή μέχρι να μπορέσουν να τον ακινητοποιήσουν και να τον δέσει το πλήρωμα έως ότου μπορέσουν να τον παραδώσουν στις λιμενικές αρχές αργότερα. Πολλά σώματα ασφαλείας χρησιμοποιούν taser γιατί είναι αρκετά αποτελεσματικό απλώς σε κατάσταση πειρατείας είναι ένα όπλο όχι για να αποτρέψει την επιβίβαση τους στο πλοίο αλλά την μετά αντιμετώπιση τους.

Χρήση ένοπλων φρουρών

Η χρήση ένοπλων φρουρών έχει αποδειχθεί ως ένα από τα πιο αποτελεσματικά μέσα αποτροπής των πειρατών. Είναι εκπαιδευμένα άτομα συνήθως βετεράνοι ειδικών δυνάμεων η άτομα με πολεμική εμπειρία τα οποία είναι πρόθυμα να υπερασπιστούν το πλοίο καθώς έχουν ένα κίνητρο στο ότι βρίσκονται και αυτοί μέσα σε αυτό άρα κρίνεται και ασφάλεια τους. Σαν πρώτο βήμα δείχνουν από μακριά στους πειρατές ότι είναι ένοπλοι. Εάν αυτοί συνεχίσουν τότε ρίχνουν βολές στον αέρα και στην συνέχεια στην μηχανή της βάρκας . Τέλος αν οι πειρατές συνεχίζουν ακόμα την πορεία τους τότε θα ρίξουν εναντίον τους. Για την χρήση ένοπλων φρουρών απαιτείται να το επιτρέπει η σημαία που είναι νηολογημένο το πλοίο για να επιτρέπει και την μεταφορά όπλων πάνω σε αυτό. Πλέον, υπάρχουν εκατοντάδες εταιρείες που προσφέρουν ένοπλους ή μη φρουρούς στα πλοία και οι πλοιοκτήτες διαλέγουν να βάλουν φρουρούς πάνω στο πλοίο για να προστατέψουν τις ζωές των ναυτικών τους αλλά και το φορτίο που μεταφέρουν αλλιώς το οικονομικό κόστος που θα προκύψει από λύτρα ή καταστροφή φορτίου θα είναι μεγαλύτερο από τους μισθούς των φρουρών.

8.8 Περιοχές Υψηλού Κινδύνου / HIGH RISK AREAS

Όπου υπάρχει θαλάσσια οδός και πλοία που μπορούν να εισέλθουν υπάρχει πάντα και κίνδυνος πειρατείας. Ωστόσο, σε ορισμένες περιοχές που θα αναφερθούν παρακάτω ο

κίνδυνος είναι αυξημένος και το πλοίο ενδέχεται να βρεθεί σε μεγάλο ρίσκο για την ασφάλεια του, αυτές οι περιοχές έχουν κατονομαστεί ως High Risk Areas. Ύδατα της Δυτικής Αφρικής, της Νοτιοανατολικής Ασίας, εδάφη της Σομαλίας και όχι μόνο αποτελούν κάποιες από αυτές τις περιοχές (Ο.Λιανού,2015).

Δυτική Αφρική

Η σύγχρονη πειρατεία έχει στρέψει τα βλέμματα στις περιοχές της Δυτικής Αφρικής . Εκεί πέρα οι επιθέσεις που έχουν σημειωθεί είναι αρκετά βίαιες και τα ύδατα είναι συνεχώς σε διαρκή κίνδυνο. Μετά την κατάληψη του MAERSK ALABAMA με πλοίαρχο και ευτυχώς επιζών τον Cpt Richart Phillips το 2009 στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας οι απόπειρες πειρατείας έχουν σημειωθεί αρκετά λόγω της γρήγορης επέμβασης ναυτικών δυνάμεων. Σύμφωνα με εκτιμήσεις το 2010 υπήρχαν 445 επιθέσεις σε πλοία ενώ το 2013 τα ποσοστά έπεσαν σημαντικά στις 145 επιθέσεις. Ωστόσο, παρά τις ναυτικές δυνάμεις που έχουν καταφέρει να επιβάλλουν τον νόμο σημαντικά όποιο πλοίο περνάει από εκεί και τον κόλπο του Άντεν διατρέχει κίνδυνο για την ασφάλεια των ναυτικών, του πλοίου και του φορτίου που μεταφέρει.

Σομαλία

Η Σομαλία είναι χώρα της Ανατολικής Αφρικής με ακτές ανατολικά και νοτιοανατολικά στο κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό ωκεανό. Βρίσκεται στο κέρασ της Αφρικής και συνορεύει βορειοδυτικά με την Αιθιοπία και το Τζιμπουτί. Η πτώση της κυβέρνησης είχε σαν αποτέλεσμα πολλές χώρες να προσπαθήσουν να εκμεταλλευτούν τον φυσικό πλούτο της όπως την αλιεία που αποτελούσε πηγή εισοδήματος στους πολίτες της. Εκατοντάδες αλιευτικά δρούσαν παράνομα στις ακτές της ψαρεύοντας τόνους ψάρια και αφήνοντας πολλά απόβλητα στα νερά της. Έτσι πολίτες και αλιείς πήραν τον νόμο στα χέρια τους για να προστατεύσουν τα νερά τους και ξεκίνησε η Σομαλική πειρατεία αφού δεν υπήρχε κράτος ούτε ναυτικές δυνάμεις και οι ίδιοι οι ψαράδες έγιναν πειρατές αφού κατάλαβαν τα μεγάλα ποσοστά που μπορούν να κερδίσουν με την κατάληψη ενός πλοίου. Λόγο τοποθεσίας ανάμεσα σε σημαντικές θαλάσσιες οδούς η Σομαλία έφτασε να είναι μία από τις πιο επικίνδυνες περιοχές με πολλά περιστατικά βίας και πειρατικής δραστηριότητας αφού πλέον οι πολλοί κάτοικοι της ζουν στην φτώχεια και η πειρατεία αποτελεί ίσως και τον μοναδικό τρόπο για μία πιο καλή ποιότητας ζωής. Λόγο της έντονης αστυνόμευσης από δυνάμεις διεθνών οργανισμών έχει μειωθεί δραματικά η

πειρατεία στην Σομαλία χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν είναι ακόμα επικίνδυνη η διέλευση των νερών της.

Κόλπος του Άντεν

Ο κόλπος του Άντεν είναι το σύγχρονο οχυρό των πειρατών με ύδατα μεταξύ νότιων ακτών της Υεμένης και βορειοανατολικού τμήματος της Σομαλίας και υπήρξε ανέκαθεν έντονο το φαινόμενο της ανομίας και της παραβατικότητας. Ο κόλπος είναι γνωστός για την πειρατεία λόγω της Σομαλικής πειρατείας που πλήττει την περιοχή και ενώ ακόμη ζώνη υψηλού κινδύνου βρίσκεται και στην περιοχή SUEZ και Strait of Hormuz ενώ στην νότια πλευρά οι επιθέσεις φτάνουν μέχρι το κανάλι της Μοζαμβίκης. Ο κόλπος αποτελεί κύρια ναυτική εμπορική οδό για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου που το καθιστά σημαντικό για την παγκόσμια οικονομία αφού το 11% των πετρελαϊκών κοιτασμάτων διασχίζει τον κόλπο για την διώρυγα του Σουέζ. Υπάρχουν πολύ λόγοι ανάπτυξης της πειρατείας στο κόλπο του Άντεν. Αρχικά είναι η φτώχεια και η ανεργία όπως στην περίπτωση και της Σομαλίας, το ασταθές πολιτικό περιβάλλον, η έλλειψη διακυβέρνησης και η μεγάλη διαφθορά στο πολιτικό επίπεδο αλλά και των σωμάτων ασφαλείας και η ευρύτερη κατάσταση του κόλπου που μαστιάζεται από φτώχεια και οδηγεί σε αδιέξοδο τους κατοίκους βρίσκοντας οικονομική διέξοδο στην πειρατεία. Ο μέσος όρος ετήσιου εισοδήματος για έναν κάτοικο στις περιοχές του κόλπου και της Σομαλίας σαν εργαζόμενος είναι 650\$ ετησίως ενώ το ετήσιο εισόδημα ενός πειρατή κυμαίνεται στα 45.000\$ ετησίως (Kang 2009). Τέλος ένα ακόμα σημαντικό χαρακτηριστικό που καθιστά δύσκολη την προστασία των πλοίων είναι η απόσταση 3.800 χιλιομέτρων που πρέπει να διασχίσουν τα πλοία που εισέρχονται στον κόλπο του Άντεν (Kang 2009).

Λάγος (Νιγηρία)

Εδώ παρατηρούμε πολύ βίαιους πειρατές που επιτίθενται σε πολλά πλοία σε θάλασσες και ποταμούς της περιοχής μέχρι και 120 ναυτικά μίλια από την ακτή. Το πλήρωμα συχνά πέφτει θύμα απαγωγής το πλοίο λεηλατείται και το φορτίο του αφαιρείται από εκείνο για μεταπώληση. Δεν είναι λίγες οι φορές που το πλήρωμα έχει πέσει θύμα κακοποίησης και τραυματισμού. Επιθέσεις έχουν καταγραφεί στα λιμάνια Harcourt και Conakry εντός και εκτός του λιμένα. Στην Νιγηρία είναι η έδρα της τρομοκρατικής οργάνωσης Μπόκο Χαράμ η οποία φαίνεται να προμηθεύει οπλισμό τους πειρατές με σκοπό να λάβουν μέρος από τα κέρδη και τα λύτρα. Αν και άλλο είναι η τρομοκρατία

και άλλο η πειρατεία εντούτοις πολλές φορές φαίνεται οι ομάδες αυτές να συνεργάζονται με σκοπό τα χρήματα που θα τους εξασφαλίσουν την πληρωμή και ένταξη νέων μελών αλλά και την χρηματοδότηση οπλισμού και εξοπλισμού. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον δημιουργείται στις αρχές για να προλάβουν τυχόν τέτοιες “συνεργασίες”.

Νότιο-Ανατολική Ασία και Ινδική Υπόγειο

Αν και η πειρατεία δεν αποτελεί σημαντικό πρόβλημα σε αυτές τις περιοχές όσο η Σομαλία ωστόσο έχουν λάβει χώρο αρκετές επιθέσεις τα τελευταία 10 χρόνια και για αυτό συνιστάται ιδιαίτερη προσοχή όταν τα πλοία χρειάζεται να περάσουν από εκεί και να έχουν λάβει τις κατάλληλες ετοιμασίες για την προστασία του πλοίου. Στην περιοχή αυτή ανήκουν τα στενά της Σιγκαπούρης, τα στενά Μάλακα, η Ινδονησία και το Μπαγκλαντές. Η ύπαρξη πειρατικής δραστηριότητας στην περιοχή αυτή οφείλεται στην έλλειψη κρατικών υποδομών και στις προσπάθειες που καταβάλουν οι κάτοικοι να αυξήσουν το πενιχρό τους εισόδημα οπότε τίθεται θέμα επιβίωσης. Επιπροσθέτως, φημολογείται πως το πολεμικό ναυτικό της περιοχής και οι δυνάμεις ασφαλείας της χώρας συμμετέχουν πολλές φορές στις πειρατικές πράξεις.

Στενά Μάλακα

Το στενό της Μάλακα αποτελεί θαλάσσια οδό μεταξύ Κίνας και Ινδίας και είναι ένα επικίνδυνο στενό με έντονη πειρατική δραστηριότητα και εμπόλεμη ζώνη. Εκτείνεται σχεδόν 600 ναυτικά μίλια από την θάλασσα Ανταμάν στην θάλασσα της Νότιο Κίνας ανάμεσα στην Μαλαισία και την Ινδονησία. Οι λόγοι ανάπτυξης της πειρατικής δραστηριότητας στα στενά Μάλακα είναι η πολιτική αστάθεια, η ασιατική οικονομική κρίση του 1997, η ανάπτυξη της Κίνας, η αύξηση ζήτησης πετρελαίου και η αναζήτηση νέων θαλάσσιων διαδρομών. Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 1997 οδήγησε πολύ κόσμο κυρίως από τα στενά της Μάλακα και Σιγκαπούρης να στραφεί προς την πειρατεία για την εξασφάλιση ενός οικονομικού μεριδίου. Σε συνδυασμό με την πολιτική αστάθεια η πειρατεία βρήκε πρόσφορο έδαφος για να αναπτυχθεί και να πολλαπλασιαστούν οι επιθέσεις στα πλοία. Οι χώρες σε αυτό το θαλάσσιο εμπόριο έχουν αναπτύξει ισχυρές ναυτικές δυνάμεις αυξάνοντας τις περιπολίες για να βοηθήσουν στην άμβλυνση του προβλήματος. Η ναυτική ζώνη αυτή είναι τόσο σημαντική αφού φορτία μεταφέρονται από την Ευρώπη και την Μέση Ανατολή προς την Ανατολική Ασία. Για αυτό ανάμεσα στις προσπάθειες που γίνονται μεγάλο ρόλο

διαδραματίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) με τις συνεδριάσεις για την αντιμετώπιση πειρατείας στην συγκεκριμένη περιοχή.

Μπαγκλαντές

Στο λιμάνι Κιταγκόκ του Μπαγκλαντές έχουν καταγραφεί πολυάριθμες επιθέσεις σε πλοία που εισέρχονται σε αυτό δημιουργώντας κλίμα ανασφάλειας για τους ναυτικούς. Κυρίως βασίζονται σε κλοπές εμπορευμάτων ή απόσπαση χρημάτων από λύτρα. Οι δυνάμεις ασφαλείας της περιοχής έχουν επέμβει πολλές φορές σε πολλές κλήσεις βοήθειας από πλοιάρχους για βοήθεια. Ωστόσο, σύμφωνα με την έκθεση της RECAAP για την καταπολέμηση της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στην Ασία και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου ICC(ΙΜΒ) κατέγραψε 82 περιστατικά ένοπλη ληστείας σε πλοία στην Ασία το 2021 ενώ στο Μπαγκλαντές δεν καταγράφηκε κανένα περιστατικό πειρατείας το ίδιο έτος σε σχέση με το προηγούμενο (2020) που καταγράφηκαν 5. Η έντονη και αποτελεσματική αυτή μείωση της πειρατείας οφείλεται στην έντονη αστυνόμευση της περιοχής σημειώνει η RECAAP. Το λιμάνι έχει αρχίσει να δημιουργεί μια πολύ καλή εικόνα που θα κερδίσει την εμπιστοσύνη των ναυτικών και των εταιρειών τους μακροπρόθεσμα.

Ινδονησία

Τα πλοία που διέρχονται από εκεί δέχονται επιθέσεις από τα τοπικά νησιά δημιουργώντας ένα επικίνδυνο περιβάλλον για το θαλάσσιο εμπόριο. Οι επιθέσεις αυτές βασίζονται κυρίως σε ληστείες από ένοπλες συμμορίες (Δαλακλής, Σιούσουρας, 2011). Κύρια δραστηριότητα είναι η κλοπή φορτίου πετρελαίου και η πώληση του στην μαύρη αγορά ή ακόμα η πώληση κάθε είδους φορτίου που θα κλέψουν. Οι πειρατές είναι καλά οργανωμένοι και επιτίθενται κυρίως την διάρκεια της νύχτας ενώ σε προσπάθειες αντιμετώπισης τους συνήθως εγκαταλείπουν και στην συνέχεια αναζητούν ευκολότερη λεία.

Κεντρική και Νότιο Αμερική

Περιοχές όπως Βενεζουέλα, Αργεντινή, Βραζιλία, Παναμάς, Κολομβία είναι μέρη της νότιας Αμερικής με ελαφρά πειρατική δραστηριότητα. Κύρια, προσπάθεια είναι η ληστεία ενώ οι δράστες δεν χρησιμοποιούν τόσο έντονη βία που βέβαια αυτό είναι αναλόγως και στο πόσο αντίσταση θα προβάλλει το πλήρωμα του πλοίου. Αναζητούν πλοία με χαμηλά έξαλλα για εύκολη πρόσβαση και επιτίθενται κυρίως σε πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο εν ώρα φόρτωσης που είναι εύκολος στόχος. Στις ακτές

της Καραϊβικής οι επιθέσεις είναι κυρίως σε πολυτελέστατα yacht και θαλαμηγούς για ληστεία πολύτιμων αντικειμένων του σκάφους αλλά και ληστεία των χρημάτων των επιβατών καθώς γνωρίζουν το οικονομικό τους υπόβαθρο. Η Βραζιλία αποτελεί σημαντικό σημείο για την διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου στην Αμερική με τις ακτές της να φτάνουν έως και την Αργεντινή. Σε αυτές τις περιοχές συναντάμε πειρατές πρώην ψαράδες με πενιχρό εισόδημα όπως και στην περίπτωση της Σομαλίας. Ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που οι ακτές ελέγχονται από πειρατικές ομάδες για να διευκολύνουν και το εμπόριο ναρκωτικών που εξάγεται από αυτές τις ακτές κυρίως της Κολομβίας και της Βραζιλίας προς την Αμερική, την Ευρώπη και όλο τον κόσμο. Οι ποσότητες αυτές είναι μεγάλες κυρίως σε κοκαΐνη και χασίσι και τα έσοδα πολύ μεγάλα ικανά να εξοπλίσουν τους πειρατές για τις δραστηριότητες τους.

Επιπροσθέτως, υπάρχουν ακόμα πολλές σημαντικές διαδρομές στην θάλασσα που είναι ευάλωτες προς την πειρατεία. Η Διώρυγα του Σουέζ είναι ένα σημαντικό δίκτυο ανάμεσα στην Ερυθρά θάλασσα και την Μεσόγειο όπου κατά μήκος της οι επιθέσεις από πειρατές και τρομοκρατικές οργανώσεις έχουν αυξηθεί λόγω της απόστασης από τα παράλια και της χαμηλής ταχύτητας που έχουν τα πλοία όταν εισέλθουν σε αυτή. Η φύλαξη της Διώρυγας του Σουέζ είναι ζωτικής σημασίας καθώς αυτή την στιγμή τα ατυχήματα είναι πολύ λιγότερα από άλλες πλωτούς οδούς με την πλοήγηση να γίνεται μέρα και νύχτα και μπορεί να φιλοξενήσει και πλοία μεγαλύτερου εκτοπίσματος όπως είναι τα VLCC και τα ULCC. Οπότε η προστασία του σαν ασφαλές πέρασμα είναι από τις πρωταρχικές ανάγκες γιατί προσφέρει πολλά στην ναυτιλιακή βιωσιμότητα.

Το στενό του Χορμούζ

Συνδέει τον Κόλπο του Ομάν με τον Περσικό κόλπο στην Ανατολική Ασία. Είναι μία περιοχή όπου μαστίζεται από πειρατεία στα πλοία που έρχονται από τις δυτικές χώρες όσο και τα πλοία που έχουν προορισμό τη Δύση. Είναι ένα στενό που βοηθάει στην ναυτιλία και το εμπόριο εντούτοις όμως η πολιτική αστάθεια και λόγω του Ιράν αλλά και τις τοποθεσίας του καθιστά επικίνδυνο πέρασμα και άγνωστο μέχρι το πότε θα είναι ανοιχτό σε αντίδραση του Ιράν προς της ΗΠΑ που προσπαθούν να μειώσουν τις εξαγωγές πετρελαίου του Ιράν αλλά και λόγω της πυρηνικής δύναμης που διαθέτει το Ιράν με τις πιέσεις που δέχεται από ΗΠΑ και NATO καθιστά μια περιοχή γεμάτη ένταση.

Συνοψίζοντας παρακάτω θα παρουσιαστούν οι περιοχές αυξημένου κινδύνου πειρατείας.

Πίνακας 7: Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA) , Ινδονησία

Ινδονησία	Επιθέσεις που συχνά δεν αναφέρονται
Στενά Σιγκαπούρης	Επιθέσεις καθ' οδόν ή στο αγκυροβόλιο
Νότια Θάλασσα της Κίνας	Κίνδυνος επιθέσεων
Στενά Μάλακα	Αυξημένος κίνδυνος επιθέσεων

Πίνακας 8:Περιοχές αυξημένου κινδύνου(HRA),Αφρική

Αφρική και Ερυθρά θάλασσα	
Χώρες	Επιθέσεις
Λάγος (Νιγηρία)	Βίαιες επιθέσεις απαγωγή πληρώματος και ένοπλη ληστεία
Κοτουνού (Μπενίν)	Ένοπλες επιθέσεις
Σομαλία	Υψηλή επικινδυνότητα , βίαιες και ένοπλες επιθέσεις ακόμα και απαγωγές
Λομέ (Τόγκο)	Περιοχή αυξημένου κινδύνου
Αμπιζάν (Ακτή Ελεφαντοστού)	Περιοχή αυξημένου κινδύνου
Κόλπος Άντεν/Ερυθρά θάλασσα	Βίαιες επιθέσεις , απαγωγές ,ένοπλες ληστείες

Πίνακας 9:Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA) , Νότια –κεντρική Αμερική και Καραϊβική

Νότια - κεντρική Αμερική και Καραϊβική

Χώρες	Επιθέσεις
Εκουαδόρ	Ένοπλες επιθέσεις

Πίνακας 10: Περιοχές αυξημένου κινδύνου (HRA), Υπόλοιπος κόσμος

Υπόλοιπος κόσμος	
Χώρες	Επιθέσεις
Αραβική θάλασσα στα ανοιχτά του Ομάν	Επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν τον πεδίο δράσης τους
Ινδικός ωκεανός στα ανοιχτά της Μαγασκάρης και στις Σευχέλες	Επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν τον πεδίο δράσης τους χρησιμοποιώντας τα motherships η αλιευτικά από τις ακτές της Σομαλίας

Πηγή : (ICS-CCS,2012)

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του διεθνούς ναυτιλιακού γραφείου, IMB , τα περιστατικά πειρατείας που καταγράφηκαν από 2011 έως το έτος 2016, παρατίθενται στους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 11: Περιστατικά πειρατείας 2011-2016.IMB

Location	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Se Asia						
Indonesia	5	18	25	18	21	4
Malaysia	9	3			2	
Philippines	1	2	1		2	

Singapore strait	4	2	2	5	2	2
Far East						
South China	4		1			
Malaca strait					1	
Vietnam	2	3	1		8	2
Bangladesh	4	3	4	4	1	
INDIA	3	3	4	2	2	10
AMERICA						
Brazil	1	1				
Colombia	1	1	2		1	
Peru	1	2	2			2
AFRICA						
Cameroon			1			
Gulf of Aden	10	8	2	2		
Nigeria	5	10	11	6	7	10
Somalia	85	28	3	2		
Red sea	2	7		1		

Congo		2	1	3	1	
--------------	--	---	---	---	---	--

Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Διάφοροι τύποι επιθέσεων κατά το χρονικό διάστημα Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016

Πίνακας 12: Τύποι επιθέσεων 2011-2016

Type of attack	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Attempted	34	32	4	5	4	3
Boarded	45	45	51	37	42	29
Fire upon	45	14	7	5		2
Hijack	18	11	4	2	8	3
Sub total	142	102	66	49	54	
Total at year	439	297	264	245	246	74

Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

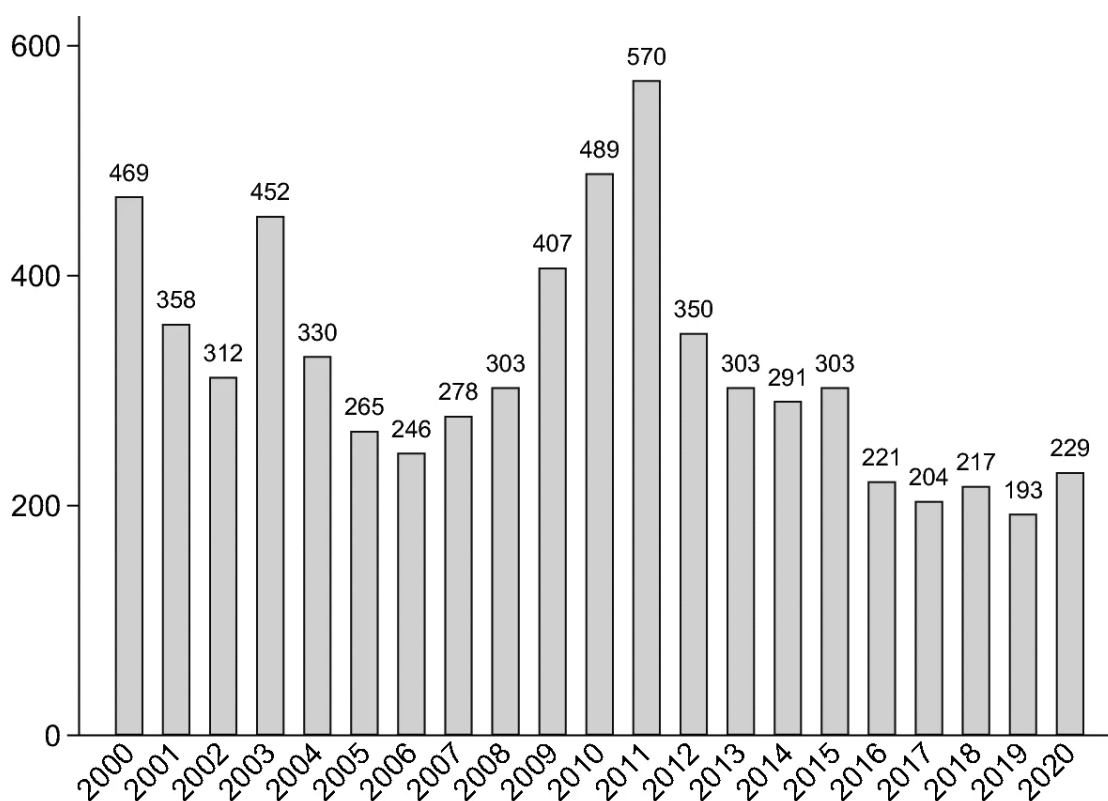
Τύποι άσκησης βίας κατά του πληρώματος, κατά το χρονικό διάστημα Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016

Πίνακας 13: Τύποι άσκησης βίας κατά του πληρώματος 2011-2016

Types of violence	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hostage	344	212	75	46	140	28
Kidnap	6	3	14	2	5	26
Threatened	4	4	3	3	1	1
Assaulted	2	1		13		1
Injured	34	9	3	1	3	2
Killed	7	4	1		1	
Total for 3 months	397	233	96	52	163	58

Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Συνολικές επιθέσεις που καταγράφηκαν από το 2000 έως το 2020



Πηγή : International Maritime Organization

Λόγο των προσπαθειών ελέγχου και των συχνών περιπολιών από τις διεθνείς ομάδες δράσης και τοπικές αρχές τα περιστατικά επιθέσεων έχουν μειωθεί και η βία σε αρκετές περιπτώσεις έχει σταματήσει εντελώς. Παραταύτα οι επιθέσεις όπως προαναφέραμε επειδή είναι μέσω επιβίωσης για τους πιο πολλούς. Περιστατικά θα συνεχίσουν να υπάρχουν για αυτό και οι ναυτικοί εξακολουθούν να ενθαρρύνονται να είναι προσεκτικοί κατά τα την διάρκεια του ταξιδιού να τηρούν τα πρωτόκολλα ασφαλείας και να είναι σε εγρήγορση. Δυστυχώς χρειάστηκε καιρός και πολλές επιθέσεις για να

αναγνωρίσουν οι τοπικές και διεθνείς αρχές τον πραγματικό κίνδυνο που ελλοχεύει και για τους ναυτικούς και για το πλοίο η πειρατεία. Ωστόσο, η κατάσταση αυτή οδήγησε σε επιτυχή προσπάθειες κατά της πειρατείας και την ανάπτυξη πολλών μέτρων εντοπισμού και αντιμετώπιση της.

8.9 Το Οικονομικό κόστος που προκύπτει από την πειρατεία και επηρεάζει το λειτουργικό κόστος της ναυτιλίας

Η ύπαρξη περιστατικών πειρατείας σε θαλάσσιες οδούς έχει σαν αποτέλεσμα την επιβολή μεγάλων οικονομικών κυρώσεων που πλήττουν την ναυτιλία και την κάθε εταιρία ξεχωριστά όπως και το κάθε κράτος που συμβάλλει στην καταπολέμηση της πειρατείας ακόμα και αν βρίσκεται μακριά από τις ακτές του. Τα κόστη αυτά προκύπτουν από τις ενέργειες που λαμβάνονται υπόψιν για την αντιμετώπιση και την προστασία των πλοίων, των ναυτικών και του φορτίου που μεταφέρουν που πολλές φορές όμως όπως θα δούμε και στην συνέχεια κοστίζει στην παγκόσμια ναυτιλία τεράστια χρηματικά ποσά. Το κόστος πολλές φορές είναι δύσκολο να υπολογιστεί ακριβώς λόγο (Γ.Στεργίου,2016) :

Ελλιπής πληροφόρηση πάνω στα στατιστικά στοιχεία και τις πληροφορίες που χρειάζεται μία οικονομική μελέτη για να είναι αξιόπιστη.

Ατελείς πειρατικές αναφορές αφού περίπου το 50% των επιθέσεων δεν αναφέρονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες γιατί φοβούνται ότι θα χάσουν την αξιοπιστία των πελατών τους και η IMB που είναι η βασική πηγή πληροφοριών πάνω στην πειρατεία δεν μπορεί εύκολα να διαχειριστεί μόνη της τον όγκο των πληροφοριών.

Οικονομική και πολιτική αστάθεια που καθιστά δύσκολο να υπολογιστεί με μακροοικονομικές μεταβλητές καθώς και το εμπόριο και ο τουρισμός ανά περιόδους μεταβάλλεται σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση που επηρεάζει πολλά σημεία ανάλυσης.

Ωστόσο, ο διαχωρισμός προκύπτει σε άμεσα και έμμεσα κόστη. Τα άμεσα κόστη είναι αυτά που προκύπτουν κατευθείαν από τα έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών από το φαινόμενο της πειρατείας ενώ τα έμμεσα είναι τα αποτελέσματα που προκύπτουν από το φαινόμενο της πειρατείας και επηρεάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων. Ο συνδυασμός και των δύο αυτών επιφέρει επιπτώσεις στον μέσο άνθρωπο αφού το αποτέλεσμα είναι όλα να γίνονται πιο ακριβά. Στην συνέχεια θα γίνει μία προσέγγιση

και ανάλυση των παραπάνω άμεσων και έμμεσων εξόδων. Ωστόσο, η κάθε προσέγγιση ενδέχεται να μην είναι ακριβής λόγω δυσκολίας καταγραφής όλων των επιθέσεων και στοιχείων από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

8.9.1 Άμεσο κόστος

Είναι τα κόστη που επηρεάζουν όπως είπαμε την ναυτιλιακή εταιρεία και στις ασφαλιστικές εταιρείες . Ορισμένα από αυτά τα κόστη είναι τα παρακάτω :

Re Routing : Πολλές εταιρείες διαλέγουν την επαναδρομολόγηση του πλοίου τους προκειμένου να μην περάσουν από περιοχές μέγιστης επικινδυνότητας για να μην διατρέξει κίνδυνο η θαλάσσια αποστολή. Αυτό όμως σημαίνει ότι τα έξοδα πολλαπλασιάζονται καθώς το πλοίο να μην γλυτώνει τα έξοδα προστασίας αλλά διανύει πιο πολλά ναυτικά μίλια και ταξιδεύει περισσότερες μέρες μέχρι να φτάσει τον προορισμό του αποφεύγοντας διώρυγες και στενά που μπορεί να δεχτεί επίθεση. Για την ναυτιλιακή εταιρεία αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστούν περισσότερα καύσιμα, αύξηση στους ναύλους και μικρότερη διαθεσιμότητα του στόλου της. Για παράδειγμα πολλά πλοία προκειμένου να αποφύγουν να τον κίνδυνο να περάσουν από τον Κόλπο του Άντεν και την Διώρυγα του Σουέζ διαλέγουν να περάσουν από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (gulf of good hope). Η επαναδρομολόγηση ενός τάνκερ από την Αραβία στις ΗΠΑ μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας προσθέτει περίπου 2.700 μίλια έξτρα στην διαδρομή με το κόστος να ανέρχεται στα 17.9 εκατομμύρια το 2014(Walje 2014,σελ 22) ενώ από την Ευρώπη στην Άπω Ανατολή προσθέτει 6 -7 μέρες επιπλέον ταξιδιού και περίπου 15 εώς 20 για ένα φορτηγού πλοίου μειώνοντας έτσι τα ετήσια ταξίδια ενός πλοίου. Για αυτό και τα έσοδα παράδειγμα της Αιγύπτου από την διώρυγα του Σουέζ και το στενό του Χορμούζ μειώνεται τακτικά και λόγω της οικονομικής κρίσης και στην παράκαμψη αυτών των δρόμων για την αποφυγή πειρατείας. Το συμβούλιο Βαλτικής και Διεθνούς Ναυτιλίας/Baltic and International Maritime Council (BIMCO) και Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ Department of transport and Maritime Administration (MARAD) δίνοντας δεδομένα από τις βάσεις δεδομένων τους και αξιοποιώντας από το μοντέλο OEF Cost of Piracy μπόρεσε να κάνει μία εκτίμηση του κόστους εκ νέου δρομολόγησης για πλοία 10.000 TEU (Twenty foot equivalent units shipping container) και πλοία VLCC(Very large crude carrier) 300.000 DWT(Dead weight tonnage) ανά ημέρα. Τα μεγέθη πολλαπλασιάζονται με τον μέσο

αριθμό ημερών που χρειάζονται για να πραγματοποιήσουν ένα τέτοιο ταξίδι, περίπου 10 ημέρες. Υπολογίζεται πως περίπου το 10% των πλοίων ακολουθούν το re routing μειώνοντας τα δρομολόγια των πλοίων για να ισορροπήσουν τα έξοδα.

Πίνακας 14: Κόστος πλοίων που κάνουν επαναδρομολόγηση διαδρομής (Re routing)

Ship cost Hire and Fuel	Cost per day	Excess cost for 10 days	Cost id 10% od ship re routing
300.000 DWT VLCC Charter hire	30.000\$	300.000\$	900 milion \$
300.000 DWT VLCC Fuel	48.500\$	480.000\$	1.44 bilion \$
Total cost per day 300.000 DWT VLCC	955.000\$	9.500.000\$	2.34 bilion \$
10.000 TUE Containership charter hire	40.000\$	400.000\$	1.2 bilion \$
10.000 TUE Containership Fuel	58.200\$	582.000\$	1.75 bilion \$
Total cost per day 10.000 TUE Containership	100.000 \$	1.000.000 \$	2.95 bilion \$

Σύμφωνα με το έργο << Oceans Beyond Piracy>> από το THE ONE FUTURE FOUNDATION στο Κολοράντο δόθηκε μία έκθεση σχετικά με το κόστος που προκύπτει λόγω της πειρατείας στην Σομαλία “ The economic cost of piracy”. Η έρευνα και τα αποτελέσματα είναι με βάση δύο τύπους πλοίων σε δεξαμενόπλοια και χύδην φορτηγά που διαθέτουν μεγάλο κίνδυνο για πειρατεία λόγω σημαντικού φορτίου αλλά και χαμηλών ταχυτήτων που ακολουθούν. Η έρευνα βασίζεται στα παραπάνω πλοία

(εκτιμάται πως 8.375 δεξαμενόπλοια και 6.626 πλοία χύδην φορτηγού διήλθαν από HRA) όταν το 50% των πλοίων κάνει επαναδρομολόγηση και το συνολικό κόστος του re routing ήταν μεταξύ 486 και 680 εκατομμυρίων δολαρίων. Όπως παρατηρείται τα έξοδα που θα επωμιστεί η ναυτιλιακή εταιρεία αλλά και συνολικά η ναυτιλία αγγίζουν τρομερά ποσά τα οποία θα συνεχίσουν να αυξάνονται αν δεν αντιμετωπιστεί γρήγορα η πειρατεία για να μπορούν να χρησιμοποιούν όλες τις διώρυγες και τα στενά για την πιο γρήγορη ολοκλήρωση του ταξιδιού.

Αύξηση ταχύτητας : Έχει παρατηρηθεί μέχρι τώρα πως πλοία που κινούνται με μικρές ταχύτητες ειδικά αν είναι πλήρως φορτωμένα είναι πιο εύκολο να πέσουν θύμα πειρατείας. Η αύξηση της ταχύτητας ενός πλοίου με όχι κάτω από 18 κόμβους είναι από τα πιο αποτελεσματικά μέσα για να εμποδίσουν τους δράστες να επιτεθούν. Έτσι στις περιοχές που χαρακτηρίζονται ως High risk Areas η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα προτείνει στους πλοιάρχους να αυξήσουν την ταχύτητα του πλοίου από 18 κόμβους και πάνω για να αυξήσουν τον δείκτη δυσκολίας στους πειρατές. Η αύξηση της ταχύτητας του πλοίου όμως σημαίνει μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου άρα και πιο πολλά έξοδα για την εταιρεία. Καθώς οι οικονομικές ταχύτητες πλεύσης ενός πλοίου είναι 12 έως 15 κόμβους άρα με την αύξηση και επιβαρύνεται το πλοίο και αυξάνονται τα έξοδα πετρελαίου. Μόνο στην περίπτωση της Σομαλίας το κόστος για το έτος του 2014 έφτασε τα 575.9 εκατομμύρια δολάρια. Βέβαια τα έξοδα αυτά μεταβάλλονται ανάλογα και τις τιμές του πετρελαίου με αποτέλεσμα σε περιόδους όπως τώρα με τον πόλεμο Ρωσία/Ουκρανία που έχουν αυξηθεί οι τιμές στα καύσιμα οι εταιρείες θα χρειαστεί να πληρώσουν ίσως και παραπάνω. Το 2012 η OBP εκτιμά ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες ξόδεψαν επιπλέον 1.53 δισεκατομμύρια \$ για το κόστος των μεγαλύτερων ταχυτήτων προκειμένου να αποφύγουν την πειρατεία. Ωστόσο παρατηρήθηκε μια μείωση κατά 43.4 % από το 2011 που το κόστος υπολογίστηκε γύρω στα 2.7δισ εκατομμύρια \$.

Λύτρα : Σκοπός των δραστών απ' την στιγμή που θα επιβιβαστούν στο πλοίο είναι η απαγωγή των πληρωμάτων για την απαίτηση λύτρων. Αν και η πληρωμή των λύτρων τροφοδοτεί την πειρατεία ωστόσο δεν θα μπορούσε ο πλοιοκτήτης να αφήσει το πλήρωμα στην μοίρα τους. Οι ενέργειες για την πληρωμή των λύτρων κοστίζουν πολλά έξοδα για την εταιρεία καθώς απαιτεί μεγάλη διαδικασία για τον τρόπο αποστολής, το πλοίο μένει ανενεργό για όλο αυτό το διάστημα οπότε δεν προσφέρει τις υπηρεσίες του

στην εταιρεία και μετά την απελευθέρωση συχνά χρειάζονται διάφορες επισκευές για αυτό και οι διαπραγματευτές κάνουν ότι μπορούν για να λήξει το θέμα όσο πιο γρήγορα γίνεται. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι το πετρελαιοφόρο <<Samho Dream>> τον Νοέμβριο του 2010 όπου καταβλήθηκαν στους Σομαλούς πειρατές 9.5 εκατομμύρια δολάρια. Μέχρι το τέλος του 2010 238 εκατομμύρια δολάρια πληρώθηκαν συνολικά μόνο στους Σομαλούς πειρατές. Ακόμη, μια περίπτωση είναι το Ελληνικό σούπερτανκερ MV Maran Centaurus όπου πληρώθηκαν λύτρα 7 εκατομμυρίων δολαρίων ενώ διακόπηκε η μεταφορά του από την Σαουδική Αραβία στην Αμερική αξίας 162 εκατομμυρίων δολαρίων. Η αύξηση είναι τεράστια αν σκεφτεί κανείς ότι μέχρι το 2005 το μεγαλύτερο ποσό που είχε καταβληθεί ήταν περίπου 150.000 \$ το 2009 στα 3.4 εκ \$. Σημαντική η αύξηση των κερδών και είναι ένας λόγος που όλο και παραπάνω άτομα ασχολούνται με την πειρατεία .Το 2011 καταβλήθηκαν 31 περιπτώσεις πληρωμής σε λύτρα με το ποσό να αγγίζει τα 159.62 εκ \$ και με μέσο όρο λύτρων τα 4.97 εκ \$. Το ποσοστό επιτυχίας των επιθέσεων το 2011 μειώθηκε από 27% το2010, σε 13% το 2011 εξασφαλίζοντας όμως μεγαλύτερη αξία. Τα περισσότερα λύτρα που καταβλήθηκαν το 2011ηταν 13.5 εκ \$ του VLCC Irene SL με Ελληνική σημαία ξεπερνώντας τα 9.5 εκ \$ του Samho Dream. Ενώ όπως παρατηρούμε στον πίνακα 15 τα περισσότερα λύτρα δόθηκαν για πλοία τύπου Oil carrier.

Πίνακας 15: Κόστος λύτρων 2011

Ship Name	Days Held	Ship Type	Ransom (millions)
Motivator	196	Chemical tanker	4.97\$
Izumi	141	General cargo	4.50\$
EMS River	64	General cargo	3.00\$
Rak Africana	332	General cargo	1.20\$
York	137	LPG	4.50\$
Hanibbal ii	120	Chemical tanker	2.00\$
Jhan Moni	99	Bulk carrier	4.00\$

Irene sl	57	Oil tanker	13.50\$
Thor Nexus	108	General cargo	5.00\$
Belugo Nominaton	81	General cargo	5.00\$
Asphalt Venture	199	Bitumen tanker	3.60\$
Renuar	137	Bulk carrier	6.00\$
Tsai no 68.	397	Fishing vessel	8.00\$
Sinar Kudus	46	Bulk carrier	4.50\$
Yuan Xiong	170	General cargo	3.60\$
Vega 5	134	Fishing vessel	5.00\$
Khaled Muhieddine	125	Bulk carrier	2.50\$
Zlrky	75	Oil tanker	12.00\$
Suez	315	General cargo	2.10\$
Susa	69	General cargo	5.70\$
Jubba xx	11	Product tanker	0.20\$
Sinin	182	Bulk carrier	4.00\$
Eagle	214	Bulk carrier	4.00\$
Polar	300	Product tanker	7.70\$
Panama	270	Container ship	7.00\$
SY ING	195	Yacht	3.00\$
Dover	243	Bulk carrier	4.50\$
Rosalia	214	Bulk carrier	3.50\$

Gemini	306	Bulk carrier	3.504\$
Savvina Caylyn	218	Bulk carrier	6.00\$
Hong Son Sun	214	Chemical tanker	4.05\$
Blida	316	Oil tanker	11.50\$
Total			159.63\$

Το έτος του 2012 η Oceans Beyond Piracy ότι καταβλήθηκαν σε Σομαλούς πειρατές 31.75 εκ \$ μία μείωση 80.1% που καταβλήθηκαν το 2011 στα 159.62 εκ \$. Η μείωση αυτή οφείλεται στα μέτρα προστασίας που είχαν σαν αποτέλεσμα λιγότερα πλοία να καταληφθούν και να απελευθερωθούν. Εντούτις, όμως το συνολικό ποσό άγγιξε τα 63.5 εκ \$ υπολογίζοντας το κόστος παράδοσης των λύτρων, την ζημία στο πλοίο, το κόστος των συμβούλων και δικηγόρων για την παράδοση και πληρωμή των λύτρων.

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε το κόστος των λύτρων που πληρώνει μια εταιρεία είναι τεράστιο ποσό εκατομμυρίων δολαρίων και σε συνδυασμό με την αδράνεια του πλοίου, τις υλικές καταστροφές και όλα έξοδα που προκύπτουν καταλαβαίνουμε τον οικονομικό αντίκτυπο που έχει στα λογιστικά της εκάστοτε ναυτιλιακής. Επειδή όμως οι ναυτικοί ρισκάρουν καθημερινά ο κάθε πλοιοκτήτης κάνει ότι περνάει από το χέρι του για την ανάκτηση του πληρώματος του.

Ασφάλειες : Οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να μετριάσουν τον κίνδυνο όταν τα πλοία τους διασχίζουν τις High Risk Area's και τις οικονομικές απώλειες προσπαθούν να μεταβιβάσουν τον κίνδυνο στις ασφαλιστικές εταιρείες όπου με την σειρά τους αυτές προσπαθούν να βγάλουν μεγάλα κέρδη. Στην Σομαλία το έτος 2011 η πειρατεία αύξησε τα ασφάλιστρα από 0.05% και 0.175% της αξίας τους εμπορεύματος σε σχέση με το 2008 που βρισκότουσαν στο επίπεδο 0.05%. Σημαντική αύξηση καθώς οι ασφαλιστικές γνωρίζουν τον κίνδυνο των πλοίων και ξέρουν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζεται να κάνουν ασφάλεια. Οι ασφάλειες αυτές χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες :

War Risk : Το είδος αυτής της ασφάλισης είναι μια από τις δύο πιο κύριες μορφές ασφάλισης που πρέπει να έχουν τα πλοία που διέρχονται από τις HRA. Οι περιοχές

αυτές προσδιορίζονται από την επιτροπή Lloyds Market Association (LMA) Joint War Committee που εδρεύει στο Λονδίνο. Σύμφωνα με την έκθεση τους από τον Ιανουάριο του 2011 η ζώνη του HRA καλύπτει ένα πολύ μεγάλο τμήμα του Ινδικού ωκεανού, του κόλπου του Άντεν, της ερυθράς θάλασσας και του κόλπου του Ομάν. Η ασφάλεια αυτή καλύπτει ζημιές που μπορεί να προκύψουν από πόλεμο ή πειρατεία στο πλοίο ακόμα και τραυματισμό πληρώματος για κάποιον από τους παραπάνω λόγους. Ανάλογος το είδος της ναυτασφάλισης μπορεί να καλύψει και καταστροφή από όπλα μαζικής καταστροφής.

Η ασφάλεια αυτή χωρίζεται σε δύο υποκατηγορίες την War Risk Liability που καλύπτει ανθρώπους σε τραυματισμό και τα πράγματα του πλοίου και την War Risk Hull που καλύπτει το πλοίο και υπολογίζεται ανάλογα με την αξία του σκάφους.

Από το 2008 το κόστος ασφάλισης για τα πλοία που διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν έχει 300πλασιαστεί από 500 \$ ανά πλοίο έφτασε το 2010 150.000 \$ ανά πλοίο και ανά ταξίδι με αυξημένα ασφάλιστρα λόγω επικινδυνότητας.

Το 2011 το συνολικό κόστος ασφάλισης που δαπανήθηκε για τα ασφάλιστρα σύμφωνα με το One earth future working paper άγγιξε τα 634.9 κ δολάρια για της HRA. Έντονη μείωση παρατηρούμε το 2012 κατά 13.3% με το ετήσιο ποσό που δαπανήθηκε στις ασφαλίσεις να φτάνει στα 550.7 %. Η σημαντική πτώση αυτή οφείλεται στην αυξημένη ασφάλεια των πλοίων με την παρουσία φρουρών και την τυχόν έκπτωση στα ασφάλιστρα βέβαια όλοι οι παραπάνω τρόποι αντιμετώπισης της πειρατείας έχουν και αυτοί τα δικά τους έξοδα. Για την περιοχή της Σομαλίας το 2014 τα έξοδα αυτού του τύπου ασφάλισης ανήλθαν στα 73.6 εκατομμύρια \$ παρουσιάζοντας πτώση κατά 30% από το 2013 στα 109 εκατομμύρια \$ (Walje 2013 , p13).

Πίνακας 16: War risks paid in 2013-2014

Estimated 2013 Total war risk	Estimated decrease in 2014	Estimated total war risk in 2014
109 million \$	30%	76.3 million\$

Kidnap & Ransom insurance K&R : Είναι η ασφάλεια που καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου με άδεια του πλοιάρχου αλλά

όχι του καραβιού η του φορτίου. Μαζί με τα λύτρα καλύπτει και τις πληρωμές των διαπραγματευτών και συμβούλων σε περίπτωση που συμβεί η αιχμαλωσία του πληρώματος. Η τιμή των ασφαλιστρών ποικίλει αναλόγως την επικινδυνότητα της περιοχής που θα κινηθεί το πλοίο. Επιπλέον καλύπτει την ευθύνη του ασφαλισμένου για τραυματισμό η θάνατο μελών πληρώματος ως αποτέλεσμα της απαγωγής και την απώλεια εισοδήματος, σε περίπτωση που στην απαγωγή κατασχεθεί και ένα ασφαλισμένο πλοίο. Με βάση τα πλοία που είναι νηολογημένα στο MSC HOA (Maritime Security Center Horn of Africa) το 2011 μεταξύ Ιανουαρίου και Αυγούστου ο μέσος αριθμός πλοίων που διερχόταν το Κέρας της Αφρικής κάθε μήνα είναι 2.830 πλοία. Συνολικά υπολογίστηκε ότι περίπου 42.450 πλοία ετησίως πέρασαν από εκεί. Ως αποτέλεσμα μόνο για την ασφάλιση War risk ξοδεύτηκαν 420.287.250 \$ ενώ για την ασφάλεια K&R 214.620.000 \$ και η έκθεση υπολογίζει ότι το συνολικό κόστος ασφαλιστρών το 2011 ήταν περίπου στα 635 εκατομμύρια \$. Τα ασφάλιστρα για το έτος 2014 ανήλθαν για την περιοχή της Σομαλίας στα 27.7 εκατομμύρια \$ (Walje 2014 , σελ 14).

Cargo Insurance: Αυτό το είδος ασφάλισης καλύπτει το φορτίο που μεταφέρεται στο πλοίο σε περίπτωση καταστροφής του από φυσικό αίτιο η από κλοπή. Το 2008 η τιμή ήταν 100 \$/TEU (container) ενώ μέχρι το 2010 η τιμή έπεσε στα 25\$/TEU. Προτεραιότητα μίας καλής ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τόσο η προστασία των ναυτικών της αλλά και του φορτίου που εγγυούνται για την ασφαλή μεταφορά του για αυτό ειδικά στις HRA καλύπτεται αυτός ο κίνδυνος.

Hull and Machinery insurance (H&M): Αυτό το είδος ασφάλισης καλύπτει το πλοίο από φυσική καταστροφή. Σε γενικές γραμμές καλύπτει τις επισκευές στο σκάφος, τον μηχανολογικό του και ηλεκτρολογικό του εξοπλισμό από φυσική καταστροφή ή οτιδήποτε απειλή όταν το πλοίο ταξιδεύει. Ωστόσο, δεν περιλαμβάνει καταστροφές από πράξεις πολέμου ή τρομοκρατίας αφού όλες αυτές ανήκουν στο war risk insurance. Το ποσό της ασφάλισης εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως τον τύπο του πλοίου, το φορτίο που μεταφέρει, το μέγεθος του, την περιοχή πλεύσης αν θα είναι σε high risk areas ή όχι, την ύπαρξη μισθοφόρων ή όχι και το πλήθος των επιβατών.

Εξοπλισμός ασφαλείας: Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να παρέχουν κάλυψη και προστασία στο πλοίο τους, στους ναυτικούς τους και το φορτίο που μεταφέρουν, επενδύουν πολλά λεφτά ειδικά αν ένα πλοίο περνάει από περιοχές υψίστης επικινδυνότητας. Οι εταιρείες που παρέχουν παροχές ασφαλείας και έχουν αναπτύξει πολλά συστήματα (ηλεκτροφόρα πλέγματα, φρουρούς, συναγερμούς, κανόνια εκτόξευσης νερού, κλειστά κυκλώματα παρακολούθησης κλπ) τα οποία ναι μεν προσφέρουν ασφάλεια στο πλοίο και δυσκολεύουν την επιβίβαση στο πλοίο αλλά κοστίζουν και αρκετά μεγάλα ποσά για την εγκατάστασή τους για την προμήθεια των συστημάτων ασφαλείας ή με την επιβίβαση φρουρών για την διάρκεια πλεύσης στις HRA. Το 2014 το συνολικό κόστος για τα πλοία που έπλευσαν στον Ινδικό ωκεανό ήταν στα περίπου στα 3.9 έως 9.2 εκατομμύρια \$(Walje 2014, p 7). Το 2010 σύμφωνα με το economic cost of piracy το κόστος για τα πλοία που έπλευσαν στην Σομαλία το κόστος ήταν μεταξύ 363 εκατομμύρια \$ έως 2.9 δισεκατομμύρια \$. Σύμφωνα με την έκθεση της Ecorp2012 από το Economic cost of Somali piracy 2012 από το Ocean Beyond Piracy υπολογίστηκε ενδεικτικά πως το συνολικό κόστος εξοπλισμού ασφαλείας και των φρουρών το 2012 είχε κυμανθεί από 1.65 εκατομμύρια \$ έως 2.6 δισεκατομμύρια \$ ενώ για τους φρουρούς μόνο το κόστος ήταν από 1.15 έως 1.53 δισεκατομμύρια \$.

Το 2010 οι φρουροί της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η ασφάλεια κόστιζαν από 1.06 έως 1.16 δισεκατομμύρια \$. Ενώ το 2011 από 1.65 έως 2.06 δισεκατομμύρια \$. Ο διευθύνων σύμβουλος της BRITISH PROTECTION VESSELS έχει αναφέρει ότι η εταιρεία του διαθέτει για ένοπλους φρουρούς μόνο πρώην πεζοναύτες του βασιλικού ναυτικού και χρεώνει 50.000\$ το ταξίδι για τις παροχές που προσφέρει ενώ τόνισε ότι είναι δύσκολο να βρεις εταιρεία που να χρεώνει κάτω από 30.000\$ το ταξίδι.

Η έκθεση του Ocean Beyond Piracy 2011 εκτιμά ότι περίπου το 25% των πλοίων που διέρχονται από HRA είχαν προσλάβει ένοπλους φρουρούς το 2011 ενώ όσο πλησίαζε το τέλος του έτους το ποσοστό ανέβαινε κοντά στο 50% με περίπου 42.450 διέλευσης πλοίων μέσω HRA τότε περίπου 10.612 διελεύσεις χρησιμοποιούν ένοπλους. Με μέσο όρο 50.000\$ ανά ταξίδι μόνο το κόστος για τους φρουρούς ήταν γύρω στα 530.6 εκατομμύρια \$.

Το μοντέλο για το κόστος της πειρατείας από τον OEF υπολόγισε ότι εάν ένα πλοίο χρησιμοποιούσε όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλείας μαζί με το προσωπικό κατά μέσο όρο θα πλήγωνε 134.000\$ ανά διαδρομή. Πολλαπλασιάζοντας το κόστος αυτό με

το 90% των πλοίων που περνάει από τον κόλπο Άντεν μειώνοντας όμως ένα 10% που επιλέγει να κάνει re routing ή δεν έχει εξοπλισμό βάζοντας και ένα ανώτερο και κατώτερο όριο 10 και 70% υπολογίζεται ότι το συνολικό κόστος είναι 360 εκ έως 2.5 δις δολάρια κάθε χρόνο.

- Η BMP Best management practises against Somalia Piracy περιλαμβάνει όλες τις βέλτιστες πρακτικές για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της αποτροπής τους. Η τελευταία έκδοση είναι η υπ αριθμόν 4 και κυκλοφόρησε τον Αύγουστο του 2011 και ονομάζεται BMP4. Σύμφωνα με την BMP4 το κόστος ο εξοπλισμός ασφαλείας για το 2012 υπολογίστηκε στα 500.782.380 \$ - 528.413.480 \$.

- Για την χρήση συρματοπλέγματος τύπου razor wire concertina με διάμετρο 950 mm όπως ακριβώς έχει προτείνει η BMP4 υπολογίστηκε ότι ξοδεύτηκαν 447.888.000 \$ υποθέτοντας το κόστος ανά τιμή πλοίου στα 8000 \$ με ένα ποσοστό πιθανότητας να χρησιμοποιηθεί στο 80 %.

- Για την χρήση water cannons ξοδεύτηκε το ποσό των 2.078.212 \$ - 6. 927.375 \$ με την υπόθεση των 118.755 \$ τιμή μονάδος ανά πλοίο που περνάει από της περιοχές HRA.

- Για την χρήση ηλεκτροφόρων πλεγμάτων (electric barriers) εκτιμάται ότι το κόστος είναι της τάξεως 3.436.687 \$ - 11.545.625 \$ έχοντας υποθέσει το κόστος 39.585 ανά τιμή μονάδος.

- Για την χρήση των warning signs το κόστος υπολογίστηκε στα 126.000 \$ υπολογισμένο 4\$ ανά τιμή μονάδος.

- Για χρήση ακουστικών συσκευών (acoustic devises) το κόστος είναι στα 7.350.000 \$ - 22.050.000 \$ με τιμή μονάδος 21.000 \$ ανά πλοίο.

- Για την χρήση σάκων με άμμο ξοδεύτηκαν 39.876.480 \$ με τιμή μονάδος 1.426 \$ ανά πλοίο

Πίνακας 17: Κόστος ασφαλείας πλοίων για το 2010 BMP4

EQUIPMENT	COST
Licensed security guard	80.000 \$

Sonic deterrent equipment	1.250\$
Bard/razor wire	12.000\$
Sandbags	1.200\$
Electric fences	40.000\$
Total per ship , per transit	134.000\$
Total security cost if all purchased per year	3.6 bilion \$
Lower bound estimate per year	363 milion \$
Uper bound estimate per year	2.5 bilion \$

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Το κόστος πειρατικών συλλήψεων : Υπό την παγκόσμια δικαιοδοσία κάθε κράτος μπορεί να πραγματοποιήσει σύλληψη πειρατών ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πειρατή ή του πλοιοκτήτη. Η διεθνής κοινότητα προσφέρει χρήματα για κράτη που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα προκειμένου να κάνουν οι ίδιες τις δίκες των πειρατών και τα κόστη φυλάκισης. Το κόστος σύλληψης και φυλάκισης για το 2010 άγγιξε τα 31,28,199 εκατομμύρια \$ η οποία υπολογίζεται με τις συλλήψεις Σομαλών πειρατών (σύμφωνα The economic cost of piracy 2010) επί το μέσο κόστος για κάθε χώρα ξεχωριστά. Παρακάτω φαίνεται ο πίνακας με τις συλλήψεις Σομαλών πειρατών από διάφορες χώρες.

Πίνακας 18: Συλλήψεις Σομαλών πειρατών το 2010

COUNTRY	TRIAL SUSPECTS	PROSECUTIONS
KENYA	136	136
SEYCHELLES	40	22
SOMALIA/PUTLAND	260	235

SOMALILAND	100	78
MALVIDES	27	
TANZANIA	1	
YEMEN	120	12
NETHERLAND	25	5
FRANCE	6	6
GERMANY	10	10
USA	11	3
TOTAL	752	507

Πηγή: The Economic Cost of Somali Piracy 2010

Πίνακας 19: Συνολικό κόστος συλλήψεων το 2010

REGION	Prosecution	Average cost	Total cost of prosecution
Regional	483	52.000\$	25.116.000\$
Europe	21	246.000\$	5.166.000\$
North America	3	353.377\$	1.007.199\$
Total cost of prosecution 2010			31.289.199\$

Πηγή: Economic Cost of Somali Piracy 2011, p.24, Table 5

Το οικονομικό κόστος σύλληψης και φυλάκισης για Σομαλούς πειρατές για το έτος 2011 ανήλθε στα 16.429.631 εκατομμύρια \$ χωρίζοντας τις χώρες σε τέσσερις ομάδες : Αφρική, Ασία, Ευρώπη & Ιαπωνία και Βόρεια Αμερική.

Κόστος ναυτικών δυνάμεων: Το 2011 περισσότερες από 30 χώρες έστειλαν ναυτικές ενισχύσεις και στρατιωτικό προσωπικό. Κύριες ναυτικές δυνάμεις είναι στον κόλπο Άντεν η Operation Atalanta, Operation Ocean Shield και Combinate Task Force 151 και όλες οι δυνάμεις μαζί αποτελούνται από 43 πλοία που δρουν στον Ινδικό ωκεανό. Σύμφωνα το Government Accountability Office των USA αναφέρει ότι ένα μόνο πλοίο από αυτή την δύναμη κοστίζει την ημέρα 82.794 \$. Αν πολλαπλασιάσουμε επί 43 πλοία επί 365 μέρες τον χρόνο προκύπτει ότι το κόστος λειτουργίας είναι κοντά στα 1.3 δις εκατομμύρια \$ τον χρόνο ένα τεράστιο ποσό αν σκεφτούμε ότι αν συνυπολογίσουμε και όλα τα λειτουργικά έξοδα, τις πληρωμές, τον εξοπλισμό, τις προμήθειες θα προκύψει ένα κόστος κοντά στα 2 δις \$. Σύμφωνα με την έκθεση του The Economic Cost of Somali Piracy 2011 η οποία υπολόγισε τα επιχειρησιακά έξοδα των μεγάλων δυνάμεων που έχουν συγκροτηθεί για την καταπολέμηση της πειρατείας όπου η κάθε χώρα που συμμετέχει προσφέρει αναλόγως τις δυνάμεις της πλοία, αεροσκάφη, μη επανδρωμένα UAV αναγνώρισης, ομάδες νηοψίας (seals, recon marines), μονάδες προστασίας πλοίων και προσωπικό για το αρχηγείο.

Σύμφωνα με την έκθεση το κόστος άγγιξε τα 219 εκατομμύρια \$, πιο αναλυτικά :

EUNAVFOR: Η EUNAVFOR αποτελείται από τις χώρες Βέλγιο, Ελλάδα, Γαλλία ,Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Γερμανία, Ισπανία, Πορτογαλία, Λουξεμβούργο και διαθέτει 5 έως 10 φρεγάτες για την θαλάσσια προστασία υδάτων. Με το συνολικό της κόστος να ανέρχεται στα 10.9 εκατομμύρια \$.

Operation Ocean Shield NATO: Αποτελείται από την Δανία, Νορβηγία, ΗΠΑ, Τουρκία με συνολικό κόστος 5.5 εκατομμύρια \$.

Combinate Task Force 151: Είναι μια πολυεθνική ομάδα συνεργασίας για τον κόλπο του Άντεν όπως αναφέραμε αποτελείται από δυνάμεις της Δανίας, Νότιο Κορέα, Τουρκία, ΗΠΑ , Αυστραλία , Μπαχρέιν, Νέα Ζηλανδία με κόστος στα 5.5 εκατομμύρια \$.

Η έρευνα έχει υπολογίσει για τις παραπάνω δυνάμεις τα καύσιμα των πλοίων/αεροσκαφών, το λειτουργικό τους κόστος και τα πλοία που λειτουργούν καθημερινά. Η χρήση των μη επανδρωμένων UAV έχει βοηθήσει τις δυνάμεις που

αναπτύσσονται για την αναγνώριση στόχων, την παρακολούθηση και σπανίως την καταστροφή. Το λειτουργικό κόστος των UAV κυρίως των 4 Reaper (USA), 4 SCAN EAGLE(SPAIN), 100SEARCHER(INDIA) υπολογίστηκε στα 291.456.238 \$.

Πίνακας 20: Cost of Military vessels Operation

Vessels	Average number deployed	Average fuel cost per gallon	Daily fuel consumption galon/day	Daily operating cost	Total annual cost
Frigate	0	3.61	18.034	52.147	342.366.169
Destroyer	5	3.61	40.909	56.145	520.775.590
Auxillary	2	3.61	10.300	21.032	42.498.360
Maritime/aircraft patrol	6	3.60	6.335	1.932	51.296.663
Total	23		76.578	131.236	959.909.773\$

Πηγή: The Economic Cost of Somali Piracy 2011, p.27, Table 7.

Πίνακας 21: Επιχειρησιακό κόστος ανά τύπο μονάδας για το 2014

	2014 cost	Change from 2013
Ships	638.310.367 million \$	Down 30%
Aircraft	45.053.972 million \$	Up 13.8%
UAV	34.130.400 million\$	Up 138%
Total	717.495.000 million \$	Down 25.7%

Πηγή:

<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/StateofMaritimePiracy2014>



Κόστος Αντιπειρατικών Οργανώσεων : Σύμφωνα με την έκθεση του The Economic Cost of Piracy περισσότερες από 11 οργανώσεις έλαβαν μέρος στην προσπάθεια καταπολέμησης της πειρατείας και ήρθαν αντιμέτωποι με το σημαντικό κόστος που προκύπτει για την συμμετοχή τους. Κάποιοι από τους οργανισμούς ήταν η Trust Fund που συμβάλλει στην αντιμετώπιση της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας, η UNODC(United Nations Of Office Of Drugs and Crime), η CGPCS(The Contact Group on Piracy of the Somalia), IMO DJIBOUTI CODE, Regional Cooperation Agreement on combating and armed robbery against ships in Asia) και πολλές ακόμα. Σύμφωνα με την έκθεση τους για τον προϋπολογισμό το έτος 2011 ήταν 21.3 εκατομμύρια \$ ενώ το κόστος οργανισμών για το 2012 ήταν στα 24.08 εκατομμύρια \$ μια αύξηση 13% σύμφωνα με την έκθεση Ecorp 2012.

Κόστη αντι πειρατικών οργανώσεων για το 2010

Πίνακας 22: Κόστη antipiracy organizations , 2010

Organization	Funds
Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia	3.7\$ million
IMO Djibouti Code	13.8\$ million

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)	2\$ million
UN Office of Drugs and Crime (UNODC)	5\$ million
Total Cost of Counter-Piracy Organizations	24.5\$ million

Πηγή :<http://www.oceansbeyondpiracy.org/>

Πίνακας 23: Συνολικό κόστος antipiracy organizations 2010-2012

Έτος	Συνολικό Κόστος
2010	24.5 Million \$
2011	21.3 Million \$
2012	24.8 Million \$

Πίνακας 24: Λειτουργικό κόστος antipiracy organizations στην Σομαλία

Οργανισμοί	Έξοδα Στην περιοχή της Σομαλίας το 2014
CGPCS Meetings	449.000 \$
CGPCS Trust Fund	3.650.000 \$ million
CRIMARIO	5.951.000 \$ million
CRIMLEA	653.000\$
MARSIC	1.258.000\$ million
DJIBOUTI CODE OF CONDUCT	2.848.000\$ million
EUCAP NESTOR	14.686.000\$ million

MPHRP	186.000\$ million
MASE	7.864.000\$ million
OBP	729.000\$ million
REFLECS 3	32.000\$ million
UNDP	6.579.000\$ million
UNODC	361.000\$
CRIMSON	11.760.000\$ million
Total Cost	57.005.000\$ million

Πηγή : <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/files/attachments/MaritimePiracy2014.pdf>.(Cost of counter piracy organizations) , 2015.

Εργατικό κόστος: Τα κόμιστρα που επιβαρύνουν ακόμα την εταιρία είναι και οι μισθοί των ναυτικών που περνάνε από HRA. Το κόστος αυτό είναι το Hazard pay και αφορά τον έξτρα μισθό που πληρώνει η εταιρεία στους ναυτικούς που διέρχονται στις επικίνδυνες αυτές ζώνες όπου μόνο για την περίπτωση της Σομαλίας το 2014 ήταν στα 71.6 εκατομμύρια \$.

Πίνακας 25: Hazard pay in Somalia , 2014

Hazard pay per transit through the IBF HRA	7.311 \$
Transit per year through the IBR HRA	20.000 \$
Percentage of vessels disbursing hazard pay	70%
Subtotal	102.356.000
Less transits post july 2014	30%

Estimate hazard pay for 2014	71.650.000 \$ million
-------------------------------------	-----------------------

Πηγή:<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/StateofMaritimePiracy2014>

Η έρευνα από το ECoP 2012 Oceans Beyond Piracy (OBP) υποθέτοντας ότι το 70% των ναυτικών που διέρχονται από HRA έχουν αμοιβή κινδύνου:

Πίνακας 26: Αμοιβή κινδύνου σε ΗΠΑ , 2011-2014

Έτος	Συνολικό Κόστος
2011	195,1 Million \$
2012	471.6 Million \$
2014	71.650 Million \$

Έμμεσα κόστωι

Τα έμμεσα κόστωι είναι αυτά που επηρεάζουν το σύνολο της ναυτιλίας καθώς, κράτη ολόκληρα καθώς και τους ανθρώπους τον καθένα ξεχωριστά και προκύπτουν από την δράση της πειρατείας. Ορισμένα είναι τα παρακάτω :

Αλιεία : Η αλιεία είναι ένας σοβαρός οικονομικός παράγοντας που για αρκετές χώρες και περιοχές αποτελεί τη βασική πηγή εισοδήματος όπως ήταν για ένα διάστημα για τους κατοίκους της Σομαλίας. Ωστόσο, φαίνεται να επηρεάζεται ο κλάδος αυτός καθώς σε ορισμένα θαλάσσια ύδατα τα αλιευτικά σκάφη δέχονται επίθεση με αποτέλεσμα οι ψαράδες να μην πηγαίνουν ξανά σε περιοχές αυτές που ναι μεν γνωρίζουν ότι υπάρχουν μεγάλες ποσότητες ψαριών αλλά δεν θέλουν να πάρουν το ρίσκο. Το αποτέλεσμα είναι καθώς μειώνεται η ποσότητα των ψαριών να αυξάνονται οι τιμές τους ενώ ακόμα να μην αφήνει άτομα να ασχοληθούν επαγγελματικά με αυτό τον κλάδο και πολλές περιοχές αλιείας να υφίστανται σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν στην Νιγηρία όπου οι καπετάνιοι και το πλήρωμα αρνιόντουσαν λόγο

φόβου να πλεύσουν για ψάρεμα και η χώρα έχασε 600 εκατομμύρια \$ από τις απώλειες εξαγωγής ψαριών. Η Υεμένη το 2009 για τους ίδιους λόγους έχασε 150 εκατομμύρια \$ ενώ η Σεϋχέλλες 10.5 δισεκατομμύρια \$.

Τουρισμός: Μεγάλο ποσοστό ξένων επενδύσεων μειώνεται για τον τομέα του τουρισμού αφού εταιρίες αρνιούνται να επενδύσουν μεγάλα ποσά όταν γνωρίζουν ότι μπορούν να λεηλατηθούν οι εγκαταστάσεις τους, η περιουσία τους και το προσωπικό τους. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες δεν επιτρέπουν στα κρουαζιερόπλοια τους είτε στα πολυτελέστατα yacht τους να πλεύσουν σε επικίνδυνες περιοχές και πόσο μάλλον να αγκυροβολήσουν. Αυτό σημαίνει ότι τουρίστες δεν θα κατέβουν σε παραθαλάσσια θέρετρα να απολαύσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν και να αφήσουν χρηματικά ποσά. Αυτό έχει σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο σε τουριστικά μαγαζιά της περιοχής, στον χώρο εστίασης και θαλάσσιων δραστηριοτήτων καθώς προτιμάται η μεταφορά με αεροπλάνο. Στο παρακάτω πίνακα θα δούμε μία προσέγγιση στα κόστη που χάνουν από το 2010 και μετά ορισμένες χώρες στον κλάδο του τουρισμού.

Πίνακας 27: Οικονομική ζημία στον κλάδο του τουρισμού από το 2010 και μετά

Χώρες	Απώλεια ανά έτος
Αίγυπτος	642 million \$
Κένουα	414 million \$
Υεμένη	150 million \$
Νιγηρία	42 million \$
Σευχέλλες	6 million \$
Συνολικό μακροοικονομικό κόστος	1.25 bilion \$

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Αύξηση στις τιμές τροφίμων : Από το 2008 παρατηρείται μια άνοδο στις τιμές των τροφίμων καθώς οι πειρατές στοχεύουν κυρίως bulk carrier και general cargo τα οποία μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φαγητού όπως είναι δημητριακά, ρύζι και σιτηρά. Οι τιμές αυξάνονται καθώς πολλά εμπορεύματα είτε πέφτουν θύματα κλοπής, ή καταστρέφονται ή αργούν να παραδοθούν στον προορισμό τους. Αυτό επηρεάζει άμεσα τον μέσο άνθρωπο όταν πηγαίνει σε ένα κατάστημα να ψωνίσει είδη τροφής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το 2010 η αύξηση τροφίμων σε Αφρικανικές χώρες όπως η Μοζαμβίκη και η Σομαλία που ξέσπασαν αναταραχές και εντάσεις για την μεγάλη αύξηση τροφίμων που επηρεάζει άμεσα ειδικά τις φτωχές χώρες. Την ίδια χρονική περίοδο στην Σομαλία ένας σάκος 50 κιλών ζάχαρης αυξήθηκε από 30 σε 34 \$ και ο ίδιος σάκος ρυζιού από 25 σε 26.68 \$. Είναι άμεσο αποτέλεσμα αφού πολλές φορές οι πειρατές στοχεύουν τα κομβία που μεταφέρουν τρόφιμα για ανθρωπιστική βοήθεια. Έρευνα το World Food Program το 2007 έδειξε την άρνηση για μεταφορά φαγητού σε επικίνδυνες περιοχές .

Περιβαλλοντολογική ρύπανση : Η πειρατεία συνδέεται με την ρύπανση του περιβάλλοντος καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που έχουν στοχεύσει δεξαμενόπλοια, πλοία που μεταφέρουν χημικά και επικίνδυνα φορτία. Επιπλέον και οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις όπως τα διωλιστήρια μπορούν να οδηγήσουν στην ρύπανση υδάτων και όχι μόνο και να αποτελέσουν θανάσιμο κίνδυνο για την βιοποικιλότητα και τα θαλάσσια οικοσυστήματα. Μία έκρηξη μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ανθρώπινης ζωής, ενώ μία πετρελαιοκηλίδα μπορεί να καταστρέψει ολόκληρο οικοσύστημα με τους μικροοργανισμούς του και να επηρεάσει και την οικονομική ζώνη (αλιεία, τουρισμό , κρουαζιερόπλοια).

Το ατύχημα της πλατφόρμας EXXON MOBIL το 1998 στα ανοιχτά της Νιγηρίας διέρρευσε περίπου 40.000 βαρέλια πετρελαίου στην θάλασσα με καταστροφικές συνέπειες. Το 2011 ο Κόλπος της Γουινέας επηρεάστηκε από την διαρροή 40.000 βαρελιών crude oil προερχόμενα από την περιοχή της Bonga με την εταιρία Shell να καταβάλει 11.5 δισεκατομμύρια για την ρύπανση που προκάλεσε (120x1km από τις ακτές της Νιγηρίας). Το γεγονός αυτό προκάλεσε ανησυχία καθώς ο Κόλπος της Γουινέας είναι από αναπτυσσόμενες περιοχές προμήθειας αργού πετρελαίου. Το 2011 σημειώθηκε πειρατική επίθεση στις ακτές της Υεμένης με συνέπεια ένα δεξαμενόπλοιο να πάρει φωτιά και να δημιουργήσει και μικρές εστίες εκρήξεων. Η ρύπανση μπορεί

συνεπώς να συμβεί είτε από πειρατική ενέργειά είτε και όχι. Το μόνο σίγουρο είναι ότι έχει σοβαρές οικολογικές, κοινωνικές, οικονομικές επιπτώσεις.

Τέλος, μία σύνοψη σύμφωνα με το Cost of Piracy 2010 υπολογίζοντας όλα τα παραπάνω κόστη συγκριμένα στην περίπτωση της Σομαλίας κατέληξε ότι η πειρατεία το 2010 κόστισε μεταξύ 7-12 δισεκατομμύρια \$.

Πίνακας 28: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2010

Cost Factor	Cost
Ransoms: (excess costs)	148 million \$
Insurance Premiums \$460 million to \$3.2 billion	460 million to 3.2 billion \$
Re-Routing Ships	2.4 to 3 billion \$
Naval Forces	2 billion \$
Prosecutions	31 million \$
Anit-Piracy Organizations	19.5 million \$
Cost to Regional Economies	19.5 million \$
Security Equipment	363 million to 2.5 billion \$
Total cost	7 to \$12 billion \$

Συνολικό κόστος πειρατείας για το 2011

Πίνακας 29: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2011

Cost Factor	Cost
Ransoms: (excess costs)	160 million \$

Insurance Premiums	635 million \$
Re-Routing Ships	1.16 billion \$
Naval Forces	469-661 million \$
Prosecutions	2.71 billion \$
Anit-Piracy Organizations	195 million \$
Cost to Regional Economies	16.4 million \$
Security Equipment	21.3 million \$
Total	6.9 billion \$

Πηγή : The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.

Πίνακας 30: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2012

Cost Factor	Cost
Ransoms: (excess costs)	63.5 million \$
Insurance	550 million \$
Security Equipment	2.06 billion \$
Re-Routing Ships	290 million \$
Increased speed	1.53 billion \$
Labor	471 million \$
Prosecutions	14.9 million \$
Military Operations	1.09 million \$

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.

Συνολικό κόστος πειρατείας για το 2013 (Πηγή : OBP).

Πίνακας 31: Συνολικό κόστος στην Σομαλία το 2013

Cost Factor	Cost
Ransoms: (excess costs)	43 million \$
Insurance	18.6 million \$
Security Equipment	1.2 billion \$
Re-Routing Ships	0
Increased speed	276 million \$
Labor	462.2 million \$
Military Operations	999 million \$
Anti-Piracy Organizations	45 million \$

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κύριος λόγος ανάπτυξης του φαινομένου της πειρατείας που έχει αναδειχθεί από την αρχαιότητα και ταλαιπωρεί χρόνια τώρα τα κράτη, τις αρχές και τους ναυτικούς είναι το οικονομικό κέρδος για αυτό και αποτελεί απειλή για τις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι ένα πολυδιάστατο πρόβλημα το οποίο χρήζει αντιμετώπιση στις θαλάσσιες οδούς και στην ξηρά από την οποία προέρχεται.

Η σύγχρονη θαλάσσια πειρατεία έχει εξελιχθεί σε μία εγκληματική δραστηριότητα με μεγάλα κέρδη και χαμηλό κόστος για τους πειρατές. Οι πειρατές είναι συνήθως άνεργοι, αρκετά φτωχοί και ανήμποροι να διαλέξουν κάποια άλλη πηγή εισοδήματος. Βρίσκονται κοντά στις επικίνδυνες ζώνες που επικρατεί ανέχεια και εξαθλίωση και αυτό τους ωθεί στο να λάβουν μέρος σε πειρατικές δραστηριότητες. Σημαντική είναι η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών στις θαλάσσιες οδούς για την διατήρηση του εφοδιασμού σε παγκόσμια κλίμακα καθώς υπάρχει η δυνατότητα να επηρεαστεί η ανάπτυξη του εμπορίου, της βιομηχανίας και της οικονομίας.

Η πειρατεία έχει άμεσο κόστος στην ναυτιλιακή βιομηχανία το οποίο προκαλεί σημαντικά προβλήματα με μεγάλο οικονομικό και υλικό κόστος. Το κόστος αυτό όπως αναφέρθηκε έχει ταξινομηθεί στους εξής παράγοντες : κόστος αλλαγής δρομολογίου του πλοίου για αποφυγή επικίνδυνων περιοχών (Re routing), την αύξηση της επιχειρησιακής ταχύτητας των πλοίων, τα λύτρα (Ransom), το ασφαλιστικό κόστος που πληρώνουν οι εταιρείες για να καλύψουν τον κίνδυνο, τον εξοπλισμό ασφαλείας, το κόστος των πειρατικών συλλήψεων, το κόστος των ναυτικών δυνάμεων και το εργατικό κόστος (Hazard Pay) με την αύξηση των ημερομισθίων των ναυτικών που δια πλέουν από τις περιοχές αυτές. Τα έμμεσα κόστη είναι αυτά που επηρεάζουν την αλιεία, τον τουρισμό, την περιβαλλοντολογική ρύπανση και την αύξηση στις τιμές των τροφίμων. Ο συνδυασμός από τα παραπάνω κόστη πλήττει την ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο και δημιουργεί μία σειρά από κινδύνους που χρήζουν αντιμετώπιση. Η ασφάλεια είναι σημαντικός τομέας στα ναυλοσύμφωνα για την συνεχή κίνηση των πλοίων για να είναι παραγωγικά αφού μπορεί να εισαχθεί κάποιος όρος στο ναυλοσύμφωνο που να μην συμφέρει τον πλοιοκτήτη και να του αποφέρει επιπλέον κόστος στην περίπτωση όπου το πλοίο θα πρέπει να διασχίσει επικίνδυνες περιοχές ή ακόμα και να ακυρωθεί η ναύλωση του πλοίου.

Για την αποτελεσματική καταστολή και πρόληψη της πειρατείας είναι επιτακτική η ανάγκη από τη διεθνή κοινότητα και από τα παράκτια κράτη, κυρίως στις περιοχές με

έντονη ανομία, να εκσυγχρονίζονται, να εξοπλίζονται και να προσαρμόζονται στις εξελισσόμενες ανάγκες που χρειάζονται να αντιμετωπίσουν.

Χρειάζεται στήριξη από τη διεθνή κοινότητα στα κράτη που παρουσιάζεται πιο έντονο το φαινόμενο της παραβατικότητας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των πολιτών της, την δημιουργία θέσεων εργασίας για να μην στρέφουν την προσοχή τους στην εγκληματικότητα και το γρήγορο κέρδος. Κρατική και θεσμική σταθερότητα στο εσωτερικό της χώρας τους. Συνεχή εκπαίδευση των ναυτικών για την αυτοπροστασία τους και την βελτίωση των μέτρων ασφαλείας στα πλοία που διέρχονται από περιοχές υψίστης επικινδυνότητας. Υιοθέτηση αυστηρού νομικού πλαισίου όχι μόνο στην σύλληψη των πειρατών αλλά και στην σωστή διαδικασία εκδίκασης και ποινικής δίωξης τους, έτσι ώστε να έχουν αυστηρές ποινές και η κάθε μία να αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για τον κάθε επόμενο μελλοντικό πειρατή. Τέλος, στενή συνεργασία όλων των αρμόδιων και εμπλεκόμενων φορέων , που έχουν επιφορτιστεί για την διαφύλαξη των ναυτικών και των θαλάσσιων οδών.

Συνοψίζοντας, η πειρατεία είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα το οποίο είναι δύσκολο να προβλεφθεί και να αντιμετωπιστεί γιατί αλλάζει ο τρόπος δράσης από περιοχή σε περιοχή και χρόνο με τον χρόνο. Πέρα από τις οικονομικές συνέπειες, υπάρχουν σοβαρές επιπλοκές και στον ανθρώπινο παράγοντα αφού δεν είναι λίγες οι φορές που έχουν υπάρξει ανθρώπινες απώλειες. Η πειρατική δράση όπως φαίνεται μειώνεται συνεχώς λόγω των αντί πειρατικών οργανώσεων και των πολλών μέτρων πρόληψης και καταστολής που έχουν υιοθετηθεί από τις διεθνείς δυνάμεις που καταπολεμούν καθημερινά τους πειρατές και τις ενέργειες τους. Με σεβασμό στο διεθνή Δίκαιο και στον ανθρώπινο παράγοντα, η συνεχής εξέλιξη όλων των αρμόδιων υπηρεσιών που είναι υπεύθυνοι για την καταπολέμηση του φαινομένου θα συνεχίσει να δημιουργείται η άμβλυνση του προβλήματος αυτού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Agent	Πράκτορας
Baltimе	Ναυλοσύμφωνο
Bareboat Charter	Ναύλωση Γυμνού Σκάφους
Bill of Exchange	Πιστωτικός Τίτλος

Bill of Lading	Φορτωτική
Blockchain	Δίκτυο
Bimco	Ναυτιλιακή Οργάνωση
Booking List	Λίστα
Broker	Διαμεσολαβητής
Bulk shipping	Χύδην Ναυτιλία
Business Strategy	Επιχειρησιακή στρατηγική
Cargo Broker	Μεταφορέας φορτίου
Cargo Order	Παραγγελία Φορτίου
Certificate of measurement	Πιστοποιητικό καταμετρήσεως
Certificate of registry	Πιστοποιητικό εθνικότητας
Charter	Ναύλωση
Chemical Carrier	Χημικό πλοίο
COA	Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης
Collapse	Κατάρρευση
Commission	Προμήθεια
Consecutive Voyages	Συνεχόμενα ταξίδια
Containerized Cargo	Μοναδοποιημένο φορτίο
Containership	Πλοίο μεταφοράς container
Crew department	Τμήμα πληρωμάτων
Cyber Attack	Κυβερνοεπίθεση
Dazzle gun	Είδος όπλου
Dispatch	Αποζημίωση
DWT	Μονάδα μέτρησης φορτίου
Freight Market	Ναυλαγορά
Functional Strategies	Λειτουργικές στρατηγικές
General Cargo	Γενικό φορτίο
HELMERA	Ελληνικός οργανισμός προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος
High Risk Area	Περιοχή υψηλού κινδύνου
IMO	Διεθνής Οργάνωση Ναυτιλίας
International Registries	Διεθνή νηολόγια

IOT	Τεχνολογία μεταξύ συσκευών
ISM	Πρότυπο ασφαλούς διαχείρισης πλοίων
ISPS Code	Κώδικας ασφαλείας πλοίων
Knots	Μονάδα μέτρησης ταχύτητας πλοίων
Laytime	Σταλίες
Legal Department	Νομικό τμήμα
Letter of Credit	Έγγραφο εγγύησης πληρωμής
Liner	Ναυτιλία τακτικών γραμμών
Liquid Cargo	Φορτίο σε υγρή μορφή
LNG	Υγροποιημένο φυσικό αέριο
Logistics	Διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας
Loose Cargo	Φορτίο που δεν απαιτεί συσκευασία
LPG	Υγροποιημένο αέριο πετρελαίου
Manager	Υπεύθυνος
MARAD	Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών
Maritime Law	Ναυτικό Δίκαιο
MARPOL	Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Μαρία Μπότση, Η θαλάσσια πειρατεία εξελίσσεται σε θαλάσσια τρομοκρατία, Maritime Economics, press, τεύχος 19 , σελ 10 ,2012 .

Δ . Δαδακλής , Θαλάσσιες μεταφορές και Πειρατεία : Η Γεωπολιτική Διάσταση από την διημερίδα << Λαθρομετανάστευση και Συγχρονη Πειρατεία >> Θεσσαλονίκη 2009 .

Βλάχος , Ε.Ψύχου , Ναυλώσεις ,Εκδόσεις Σταμούλη ,σελ 115 , 2011.

ΕΛΕΝΗ Κ. ΠΟΛΥΔΩΡΟΥ , Διπλωματική εργασία ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ: ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ , Πειραιάς, Οκτώβριος 2015 .

Ελ. Γεωργαντόπουλος-Γ.Π. Βλάχος, "Ναυτιλιακή Οικονομική", Εκδόσεις J&J, 2003 .

Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη, 2006 .

Γ.Π Βλάχος,, Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα , 2011 .

Α Γουλιέλμος, Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα , 2004, .

Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου , Παναγιώτη Περ . Λυκούδη , Γ 'Έκδοση , Αθήνα 2014 .

Βλάχος Γ. ,Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007 .

Γ . Ζαραφωνίτης , Εισαγωγή στην Ναυπηγική και την Θαλάσσια Τεχνολογία , Αθήνα 2015 .

Μ. Μαλέρμπας , Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων , Εκδόσεις Σταμούλης , Αθήνα 1999 .

Γ. Θεοτοκάς , Ελληνική Ναυτιλία , Απασχόληση και ανταγωνιστικότητα : Εκδόσεις Gutenberg , 2011 .

Γ. Θεοτοκάς , Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων , 3^η Έκδοση Αλεξάνδρεια και Γιάννης Θεοτοκάς , Νοέμβριος 2019 .

Το Διεθνές Εμπόριο, η ανάπτυξη του μέσω της ναυτιλίας και η ελληνική πραγματικότητα, Μανέγα Έφη, Κοτζαπαναγιώτογλου Ελένη, Πρέβεζα 2005

Β Παπαδάκης ,Στρατηγική των επιχειρήσεων, Ελληνική και διεθνής εμπειρία, Αθήνα , 2007 .

Α Γουλιέλμος , Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα , 2004 .

Βασίλειος . Αλιβιζάτος , καθηγητές ΚΕΣΕΝ/ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ , << Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου >> , Σεπτέμβριος 1995 .

Γεώργιος Στεργίου , Η πειρατεία ως πρόβλημα διεθνούς ναυσιπλοΐας , 2016 .

Βλάχος, Γεώργιος , Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική, 3^η Έκδοση , 2016 .

Μεταξάς, Β. , Παράγοντες & κριτήρια επιλογής σημαίας νηολόγησης , 1985 .

Αλεξάνδρου Ι. Παππά , Μηχανολογικό Σχέδιο , Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2019.

Ευστράτιος Παπαδημητρίου , Σημειώσεις μαθήματος , 2021 .

Βασίλειος Γ Μάμαλης , Σύγχρονη Πειρατεία και ασφαλιστική αγορά , 2014 .

Ζωή Καρααχρήστου , MARKETING AND SHIPPING RESEARCH IN DRY AND LIQUID LOADS , Νοέμβριος 2019.

Μαρία Μπότσου , Logistics στις Θαλάσσιες Μεταφορές , Αθήνα Φεβρουάριος 2018.

Νικόλαος Πενθερουδάκης , Chartering Manual by Practitioners , 2019 .

Ουρανία Λιανού , Οι πολεμικοί κίνδυνοι και κίνδυνοι πειρατείας στο Ιδιωτικό Δίκαιο , 2015 .

Δημητρίου Αθανάσιος , Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΟ ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ , 2012 .

Άννα Μαρία Κοτρίκλα , Μελέτη των επιδράσεων της ναυτιλίας με το θαλάσσιο εμπόριο και το ατμοσφαιρικό περιβάλλον , 2015 .

Γεώργιος Βλάχος , Ε.Ψύχου, Ναυλώσεις , 2011.

Κιανού-Μπουμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Ι, Έκδοση , Μέρος 2ο, Κεφ. 2ο , Τίτλος 1ο,Α΄ , 2005.

Ξένη Βιβλιογραφία

Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.
,The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010,
The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future .

Martin Stopford , Maritime Economics, 2018.

Bowden , Hurlbar , Marts , & Lee,Colorado , USA : One Earth Foundation , 2010 .

Bowden . Oceans Beyond Piracy . The Economic Cost of Maritime Piracy , Colorado , USA : One Earth Foundation , (2011) .

Bes, Jacob. Chartering and Shipping Terms: Practical guide for steamship companies, masters, ship's officers, shipbrokers, forwarding agents, exporters, importers, insurance brokers, and banks. Vol. 1. Barker & Howard, 1975.

Knoop, T. (2015). Business Cycle Economics: Understanding Recessions and Depressions from Boom to Bust. Praeger .

Stopford, M.. Maritime Economics. Routledge, 2011 .

Maritime Economics , Dr Dionysios Polemis , Trading Routes – Commodities – Vessels

Stopford M.Maritime Economics. 2nd Edition, London: Routledge , 1997 .

Sullivan E : The Maritime Encyclopaedic Dictionary, 1988 .

Alan Branch , “Shipping and Air freight Documentation for Importers and Exporters and Associate Terms” (2nd edition) , Witherby, Livingston , 1998 .

Marinepedia, Shipping Market Cycles, 1999 .

Branch E. Alan (1982), "Economics of Shipping Practice and Management", Chapman and Hall, London

Martin, B , << Shipmaster’s Handbook on ship’s >> , C.M.P , 1969 .

Wilson , J , << Carriage of goods by sea >> , Pitman (2nd edition) , 1993 .

Todd , P , << Contracts for the carriage of the goods by sea >> , 1990 .

Payne & Ivany’s , << Carriage of good by sea >> , Stevens and Sons , 1991 .

Astle , W.E , << The safe port >> , Fairplay Publ , 1986 .

Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee , Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010 .

AK Gupta , SBU strategies, corporate-SBU relations, and SBU effectiveness in strategy implementation Academy of Management journal, 1987 .

John Arquilla , Networks and Netwars , The future of terror , crime and militancy,2001.

Costas Grammenos, The Handbook of Maritime Economics and Business , 2010.

IMO,Cyber Security onBoard Ships (CSS),2021.

Διαδουκτιακή Βιβλιογραφία

<https://www.bimco.org/errors/page%20not%20Found>

<https://oceansbeyondpiracy.org/>

<https://www.shipspotting.com/>

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5989/Papadopoulou%2c%20A..pdf?sequence=2&isAllowed=y>

<https://www.capital.gr/story/1268825/somaloι-peirates-kakopoioi-i-mia-kala-stimeni-mixanikerdous>

<http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/>

<http://www.shipping.nato.int/Pages/BMP.aspx> Best management practises (Δεκέμβριος 15 , 2015)

<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> Combinate maritime forces

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6545/MAE10028.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<http://maritimeeconomics.com/>

<https://el.wikipedia.org/Ναυλαγορές>

<http://www.lloydslistintelligence.com/>

<http://www.e-nautilia.gr/>

<https://e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

<https://www.marineinsight.com/guidelines/a-guide-to-types-of-ships/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_flag

<https://sailor.gr/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AC->

<https://sailor.gr/%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%B1/>

<https://www.politischios.gr/nautilia/giati-einai-semantike-e-nautilia-gia-te-semerine-oikonomia>

World Trade Organization, www.wto.gov

https://www.bimco.org/Education/Seascapes/Maritime_Matters/2013_10_01_Role_of

<http://marinepedia.blogspot.gr/2009/09/shipping-market-cycles.html>

Πλοίο εικόνα

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fzeymarine.com%2Fworlds-largest-cargo->

[ships%2F&psig=AOvVaw2L8BgN0R3IMV7vVH6R0sQx&ust=1666035541730000&source=images&cd=vfe&ved=0CA0QjRxqFwoTCNiAnJfA5foCFQAAAAAdAAAAABAE](#)

[https://www.dealnews.gr/roi/item/340966-%CE%8C%CE%BB%CE%BF%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B4%CF%85%CE%BD%CE%BF%CE%B9-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1-%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%AE-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE#.Y2p003ZBxPY](#)

[https://reti.edu.my/the-economic-importance-of-the-maritime-industry/](#)

[https://www.naftemporiki.gr/business/1041572/i-elliniki-symvoli-sto-mellon-tis-technologias-internet-of-things/](#)

[https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2022](#)