



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων ιδιαίτερα μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο γνώρισε ραγδαία ανάπτυξη καθώς ακολουθούσε την παγκόσμια οικονομική ανάταση των χωρών κυρίως του δυτικού κόσμου.





Χρονικά το σημείο αυτό θεωρείται η απαρχή της σύγχρονης ναυτιλίας η οποία εξελίσσεται μέχρι σήμερα. Σε αυτή την πάνω από μισό αιώνα χρονική περίοδο τα πλοία έχουν γιγαντωθεί, τα μέσα πρόωσης έχουν αλλάξει με συνέπεια την ταχύτερη μεταφορά, ενώ η ανάπτυξη της τεχνολογίας έχει συμβάλει τα μέγιστα στην εξέλιξη του τομέα. Η θαλάσσια μεταφορά η οποία μετριέται σε τονο-μίλια έχει γίνει παραγωγικότερη εκμεταλλεμένη στο έπακρο τις οικονομίες κλίμακας αλλά και τους αυτοματισμούς που με αργούς αλλά σταθερούς ρυθμούς διεισδύουν όλο και περισσότερο στο πλοίο. Έχει γίνει παράλληλα οικονομικότερη εξαιτίας της χρήσης φθηνότερων και λιγότερο καταρτισμένων πληρωμάτων.

Σίγουρα ο τομέας αλλάζει με γοργούς ρυθμούς και ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία με τη μορφή καινούριων κανονισμών πιστοποίησης και διασφάλισης της αξιοπλοΐας. Εύκολα διαφαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια συνυπάρχουν δύο αντικρουόμενες τάσεις. Από τη μία πλευρά οι εφοπλιστές ακολουθούν τις επιταγές της αγοράς, για οικονομικότερη μεταφορά προς τέρψη του ανταγωνισμού, η οποία επιβάλλεται έμμεσα από τον καταναλωτή διότι το κόστος μεταφοράς συμπεριλαμβάνεται στην τελική τιμή του προϊόντος. Από την άλλη πλευρά η αγορά για τον ίδιο λόγο, την τόνωση του ανταγωνισμού, επέβαλε πρότυπα ποιοτικού ελέγχου τα οποία έμμεσα ανεβάζουν το κόστος διαχείρισης και κατά συνέπεια της θαλάσσιας μεταφοράς. Κατανοεί κανείς πόσο δύσκολο είναι αυτό το πάντρεμα εφόσον οι δύο τάσεις ενώ προέρχονται από την ίδια πηγή, η μία αντικρούει την άλλη.



Θα μπορούσε να αναρωτηθεί κανείς που άραγε ισορροπεί αυτή η φαινομενικά ασύμβατη κατάσταση. Η απάντηση φυσικά δεν είναι εύκολη κι αυτό γιατί το σημείο ισορροπίας δεν είναι ένα αλλά ποικίλει ανάλογα με τον εφοπλιστή και την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται. Επίσης σπουδαίο ρόλο παίζει σε αυτό και η κατάσταση γενικότερα της ναυτιλιακής αγοράς και συγκεκριμένα των ναύλων (έξαρση-ύφεση). Ο κύριος ρυθμιστικός παράγοντας σε αυτό είναι ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης που χαρακτηρίζει την εκάστοτε χρονική περίοδο. Όσο περίεργο κι αν ακούγεται οι κανονισμοί αποκτούν μία σχετική και όχι απόλυτη υπόσταση όσον αφορά την εφαρμογή τους. Και εξαρτάται από τη ζητούμενη χωρητικότητα του ήδη διατιθέμενου τονάζ στην αγορά. Μέσα από αυτή τη σύντομη αναφορά γίνεται εύκολα αντιληπτό πόσο σπουδαίο ρόλο παίζουν στη ναυτιλία οι οικονομικοί νόμοι ακόμα και σε θέματα ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης, και επιπλέον πόσο σύνθετο είναι το θέμα που επιχειρείται να αναλυθεί.

2.2 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ο στόχος κάθε εφοπλιστή ήταν και είναι η μείωση του κόστους μεταφοράς, πράγμα θεμιτό. Η επίτευξη του στόχου αυτού έχει όμως σαφείς και σχεδόν πάντα επικίνδυνες παράπλευρες συνέπειες μπροστά στις οποίες όλοι οι διαχειριστές πλοίων δεν επιδεικνύουν την ίδια στάση. Για την ακρίβεια παρατηρούνται εντελώς διαφορετικές αντιλήψεις και κατά συνέπεια τρόποι αντιμετώπισης των συνεπειών της μείωσης του κόστους ανάμεσα στους εφοπλιστές ανεξαρτήτως εθνικότητας αλλά και δυναμικότητας.



Είναι γνωστό ότι ο κλάδος από επαγγελματικής πλευράς είναι από τους πιο κερδοφόρους για τους εφοπλιστές/πλοιοκτήτες/επενδυτές σε βάθος χρόνου. Τα μέγιστα κέρδη ανάλογα με την περίοδο και το είδος του πλοίου, κατά συνέπεια και του μεταφερόμενου φορτίου, ποικίλουν από περίπου 50% για τα αργό πετρέλαιο, 35% για τα χύδην ξηρά και 12-15% για τα πλοία γραμμής. Σαν απόλυτα οικονομικά μεγέθη αυτά τα νούμερα τοποθετούν τη ναυτιλία σαν άμεσο στόχο κάθε επίδοξου κερδοσκόπου.

Σαν απόρροια μπορεί εύκολα να θεωρήσει κανείς ότι στο χώρο δεν υπάρχουν μόνο πατροπαράδοτες εταιρείες αλλά και άνθρωποι οι οποίοι επιδιώκουν μόνο το εύκολο και μαζικό κέρδος σε μικρό χρονικό διάστημα. Δυστυχώς και κυρίως στον ελληνικό χώρο αυτό είναι πραγματικότητα. Πλήγμα για τον κλάδο είναι πως από μόνο του το ναυτιλιακό σύστημα δεν είναι ικανό να αποβάλει αυτές τις περιπτώσεις που για πολλούς λόγους ζημιώνουν την αγορά. Οι λεγόμενοι καιροσκόποι (opportunists) φερόμενοι άκρως τυχοδιωκτικά αλλοιώνουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και κυρίως την ασφάλεια της θαλάσσιας μεταφοράς στο βωμό της μείωσης του λειτουργικού κόστους αλλά και του κόστους συντήρησης του πλοίου. Οι συνέπειες της χαμηλής σε ποιότητα θαλάσσιας μεταφοράς είναι σε πολλές περιπτώσεις σημαντικές και σε λιγότερες τραγικές για την ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και την περιουσία είτε πρόκειται για το ίδιο το πλοίο είτε για το μεταφερόμενο φορτίο. Επίσης δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι ταυτόχρονα με τα κέρδη που είναι γενικά υψηλά, υψηλό



είναι και το επιχειρηματικό ρίσκο (sunk cost). Αν αποτύχει επιχειρηματικά το εγχείρημα της διαχείρισης ενός πλοίου αυτό δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί με κάποιον άλλο τρόπο. Το κόστος κεφαλαίου σε πολύ μεγάλο ποσοστό είναι χαμένο. Επίσης το πλοίο κατά τη διάρκεια της εκμετάλλευσής του είναι εκτεθειμένο σε δεκάδες κινδύνους. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ιδιαίτερα αφιλόξενο και αν σκεφτεί κανείς πως καμία κατασκευή δεν μπορεί να αντιπαρέλθει τις δυνάμεις της φύσης, γίνεται εύκολα αντιληπτό πως κανείς δεν εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της επένδυσης σε βάθος χρόνου όσο καλή κι αν διατηρείται από τεχνική σκοπιά η κατάσταση του πλοίου. Εν κατακλείδι το συγκεκριμένο επάγγελμα δεν είναι από τα πλέον ασφαλή παρόλο που φαινομενικά μπορεί να θεωρηθεί δελεαστικό από τα υπερκέρδη που κατά καιρούς παρουσιάζει.

2.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Υπεύθυνος φορέας για τα θέματα που διέπουν τη ναυτιλία είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) ο οποίος απαρτίζεται από κράτη-μέλη τα οποία έχουν μεγάλη ναυτική ιστορία αλλά ταυτόχρονα δραστηριοποιούνται είτε έντονα εμπορικά είτε έχουν υψηλή βιομηχανική παραγωγή. Ο IMO είναι αρμόδιος για τη θέσπιση κανονισμών προς τη βελτίωση της αξιοπλοΐας των πλοίων. Υπεύθυνες για τη διασφάλιση της εφαρμογής των κανονισμών αυτών είναι οι σημαίες που φέρουν τα πλοία. Η επιλογή της σημαίας του πλοίου είναι ελεύθερη και ανεξάρτητη από την εθνικότητα του ιδιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου. Το ναυτικό δίκαιο που ισχύει



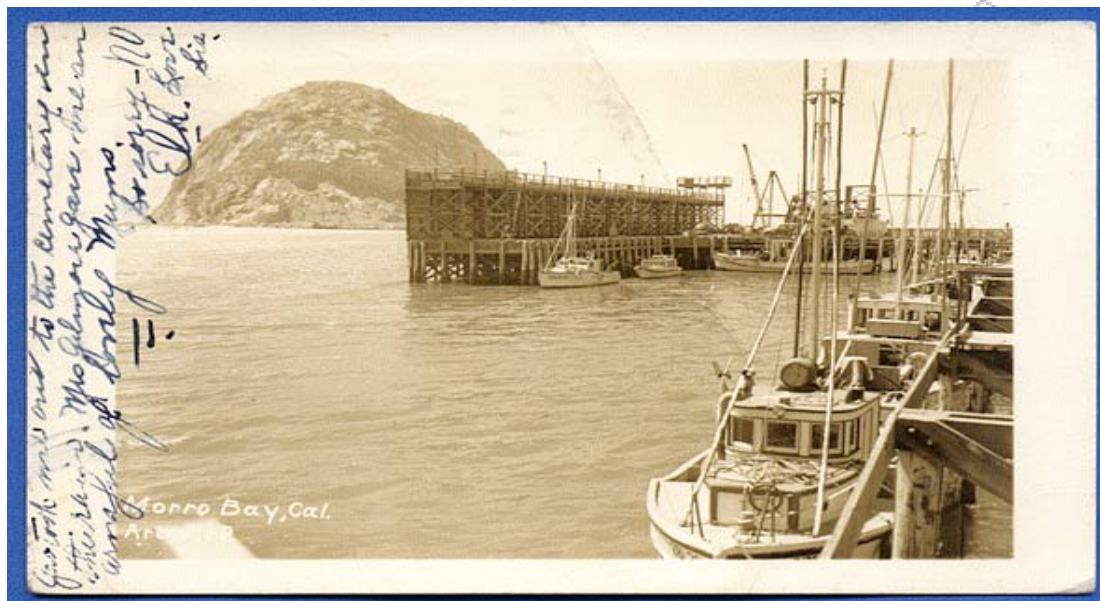
είναι το Αγγλικό εθιμικό δίκαιο το οποίο αποδίδει με ακρίβεια τη διεθνοποιημένη μορφή της ναυτιλίας. Ως γνωστόν υπάρχουν σημαίες διαφόρων κατηγοριών ανάλογα με τις απαιτήσεις και διευκολύνσεις που παρέχουν. Μεταξύ αυτών υπάρχουν και οι σημαίες ευκαιρίας οι οποίες παρουσιάζουν ελαστικότητα στην εφαρμογή, έλεγχο και υιοθέτηση των κανονισμών, στις οποίες ανατρέχουν πολλοί εφοπλιστές προκειμένου να έχουν ευνοϊκή μεταχείριση και χαμηλότερο λειτουργικό κόστος αλλά και κόστος διαχείρισης. Για την ακρίβεια η πλειονότητα του παγκοσμίου τονάζ είναι εγγεγραμμένη σε αυτές τις σημαίες.

Η αλλοίωση της ενιαίας τάσης που θέλει να θεσπίσει ο IMO για τη σωστή εφαρμογή των κανονισμών κατά την προηγούμενη δεκαετία απασχόλησε πολύ τη ναυτιλιακή κοινότητα. Αυτό σε σχέση με κάποια σοβαρά ατυχήματα που συνέβησαν, και τα οποία αποδείχθηκε ότι θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί αν είχαν ακολουθηθεί οι θεσπισμένες διαδικασίες ή επιπλέον αν τα πληρώματα ήταν περισσότερο καταρτισμένα, (με βάση τα στατιστικά στοιχεία που παρέχουν τα P&I Clubs ο ανθρώπινος παράγοντας παραμένει η κύρια αιτία των ναυτικών ατυχημάτων σε ποσοστό γύρω στο 80%), ώθησε τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να επιμείνει στην εφαρμογή νέων συστημάτων ποιοτικής/ασφαλούς διαχείρισης με υποχρεωτική και όχι με προαιρετική μορφή. Σε άλλους κλάδους της πρωτογενούς αλλά κυρίως της δευτερογενούς και τριτογενούς παραγωγής τα συστήματα ποιοτικής διαχείρισης έχουν προαιρετική εφαρμογή. Εξαιτίας των παραπάνω παραμέτρων ο IMO κατέληξε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στην



σύνθεση ενός Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης με ημερομηνία εφαρμογής για τους περισσότερους τύπους πλοίων την 1^η Ιουλίου 1998 (International Safety Management Code). Σε αυτό στάθηκε αρωγός και ο INTERNATIONAL SHIP MANAGERS ASSOCIATION (ISMA), όπου το 1993 πρότεινε μία ενοποιημένη, ασφαλή και ποιοτική διαχείριση πλοίων μέσω συστημάτων διαχείρισης. Ο Κώδικας είναι διεθνής και αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Με λίγα λόγια είναι ένα πρότυπο ποιότητας. Η έννοια της ασφάλειας ενός συστήματος, που τόσο έντονα αναφέρεται στις διατάξεις του Κώδικα, μετράται από την ικανότητά του να εκτελεί τους σκοπούς για τους οποίους σχεδιάστηκε χωρίς να έχει απώλειες οφειλόμενες σε ατυχήματα.

Σήμερα διανύουμε τον όγδοο χρόνο εφαρμογής αυτού του Κώδικα με ιδιαίτερα σαφή αποτελέσματα. Πριν προχωρήσουμε στη σταδιακή ανάλυση και στη συνέχεια στην οικονομική προσέγγιση του θέματος, αξίζει να γίνει μία συνοπτική ιστορική αναδρομή στην έννοια της διαχείρισης ενός στόλου ανεξαρτήτως μεγέθους.



2.4 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Έχει σίγουρα φύγει η εποχή όπου ο ιδιοκτήτης του πλοίου ήταν ο ίδιος ο καπετάνιος και σε πολλές περιπτώσεις ήταν και ο ιδιοκτήτης του φορτίου. Κατά την περίοδο της μεγάλης ανάπτυξης της θαλάσσιας διακίνησης του πετρελαίου άρχισαν να αναπτύσσονται εταιρείες που ολοένα και μεγάλωναν τόσο το μέγεθος του στόλου τους όσο και το μέγεθος των πλοίων εκμεταλλευόμενοι τις οικονομίες κλίμακας. Τα πλοία έφτασαν να μπορούν να μεταφέρουν ακόμη και 600,000 μετρικούς τόνους αργού πετρελαίου. Οι διαχειρίστριες εταιρείες είτε επρόκειτο για τις μεγάλες πετρελαϊκές είτε για ανεξάρτητους μεταφορείς, έμμεσα αναγκάστηκαν με την πάροδο του χρόνου να εφαρμόζουν συστήματα εσωτερικής διαχείρισης για καλύτερο έλεγχο του στόλου τους



πρωτίστως, και δευτερευόντως για μείωση του κόστους μέσω της ελάττωσης των απωλειών σε όλα τα επίπεδα λειτουργικότητας του στόλου όπως:

- Έλεγχος επισκευών και γενικότερα εργασιών συντήρησης μέσω είτε εξειδικευμένων τεχνικών είτε υπεργολάβων
- Έλεγχος ανταλλακτικών και προμήθειά τους
- Έλεγχος πρόσληψης, αντικατάστασης καθώς και μισθοδοσία πληρωμάτων μέσω των συλλογικών συμβάσεων εργασίας που επιβάλλει κάθε χώρα
- Μέθοδοι αξιολόγησης πληρωμάτων και υπαλληλικού προσωπικού γραφείου
- Σύστημα μισθοτροφοδοσίας των πλοίων
- Έλεγχος αξιοπιστίας προμηθευτών
- Μεθόδους παρακολούθησης, ανάλυσης και αξιολόγησης παροντικών και μελλοντικών τάσεων της αγοράς (ναύλοι, προϊόντα, trading areas, τραπεζική χρηματοδότηση, σημαίες ευκαιρίας, ασφάλειες, νηογνώμονες, συγχωνεύσεις-επεκτάσεις, κ.α.)
- Έλεγχος διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης
- Σύστημα ελέγχου καταλληλότητας και εγκυρότητας των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας
- Έλεγχος νομικών θεμάτων (claims)

Με τη γιγάντωση των πλοίων και την εντατικότητα του εμπορίου κυρίως του αργού πετρελαίου, αυξήθηκαν τα θαλάσσια ατυχήματα ταυτόχρονα με την έκτασή τους που



ήταν πλέον τέτοιου βαθμού που οι εφοπλιστές ήρθαν αντιμέτωποι με τεράστια ποσά αποκατάστασης στα οποία ακόμα και οι ασφαλιστές αδυνατούσαν να ανταποκριθούν. Το επιπλέον αυτό κόστος που κατά καιρούς παρουσιαζόταν, αφορούσε στην οικονομική αποκατάσταση της πληγείσας περιοχής από τις απώλειες στον τουρισμό και την αλιεία αλλά και από αυτή καθ' αυτή την περιβαλλοντική υποβάθμιση. Αυτό το κόστος τουλάχιστον μία 30κονταετία πριν κανένας εφοπλιστής δεν το υπολόγιζε στο κόστος διαχείρισης. Επιπλέον το κόστος από τη λειτουργική ρύπανση του περιβάλλοντος αυξήθηκε αισθητά εφόσον ιδιαίτερα μετά την έλευση του Κώδικα, επήλθαν υψηλά πρόστιμα από την παράνομη απόρριψη αποβλήτων από τα πλοία και γενικότερα κάθε μη συμμόρφωση με τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) δεν πρόσθεσε παρά ελάχιστα μόνο σημεία από τα προαναφερόμενα προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι διαχειριστές θα αναγκαστούν να συμπεριλάβουν διαδικασίες που θα έχουν διττό ρόλο: μείωση του κόστους διαχείρισης και μείωση των πιθανοτήτων ατυχήματος μέσω του εντατικότερου ελέγχου του πλοίου αλλά και της εταιρείας. Βέβαια ο ουσιαστικότερος έλεγχος ενέχει υψηλότερο κόστος το οποίο τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα και ίσως επιφανειακά δεν δείχνει ότι θα επιφέρει και υψηλότερα κέρδη. Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης θέτει περιορισμούς οι οποίοι μακροχρόνια δε διαφαίνεται πως μειώνουν την οικονομική απόδοση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία παρουσιάζει κοινωνική προοπτική. Είναι όμως στην πράξη έτσι;



Σε αυτό το κεφάλαιο επιχειρήθηκε όσο το δυνατό πιο περιγραφικά να γίνει μία αναδρομική προσέγγιση του θέματος της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, αναφέροντας όσο το δυνατόν περισσότερες παραμέτρους και ισορροπίες που διέπουν τη ναυτιλιακή αγορά έχοντας πάντα υπόψη ότι κεντρικός πόλος είναι το κέρδος όπως ταιριάζει σε μια έντονα παγκοσμιοποιημένη αγορά.