

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
Δίκαιο και Οικονομία  
Ακαδημαϊκό Έτος 2019 - 2020



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  

---

**UNIVERSITY OF PIRAEUS**

**Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Στυλιανοπούλου Γεωργία

Άγγελος Κότιος

*Πειραιάς Ιούνιος 2020*

## Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



### ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

#### ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο **“Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ”**.

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτήτριας.....

Όνοματεπώνυμο....**Στυλιανοπούλου Γεωργία**.....

Ημερομηνία....**15/06/2020**.....

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	σελ. 3
1. Επισκόπηση του Ναυτιλιακού Κλάδου .....	σελ. 4
1.1 Ιστορική αναδρομή .....	σελ. 4
2. Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	σελ. 5
3. Ναυτιλιακές Αγορές.....	σελ. 7
3.1 Αγορά ναύλων.....	σελ. 7
3.2 Αγορά αγοραπωλησιών.....	σελ. 8
3.3 Αγορά νεότευκτων.....	σελ. 10
3.4 Αγορά διάλυσης (ανακύκλωσης).....	σελ. 11
4. Ζήτηση και Προσφορά Θαλάσσιων Μεταφορών.....	σελ. 12
4.1 Ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.....	σελ. 12
4.2 Προσφορά θαλάσσιων μεταφορών.....	σελ. 15
5. Είδη Πλοίων, Νηολόγηση και Επιλογή Σημαίας.....	σελ. 18
5.1 Είδη πλοίων.....	σελ. 18
5.1.1 Φορτηγά πλοία.....	σελ. 18
5.1.2 Επιβατηγά πλοία.....	σελ. 20
5.1.3 Πλοία ειδικού προορισμού.....	σελ. 20
5.1.4 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.....	σελ. 21
5.2 Νηολόγηση.....	σελ. 21
5.3 Επιλογή σημαίας.....	σελ. 24
6. Τύποι Ναυλώσεων - Ναυλοσύμφωνα.....	σελ. 25
6.1 Η ναύλωση κατά ταξίδι.....	σελ. 26
6.2 Η χρονοναύλωση.....	σελ. 27
6.3 Η ναύλωση γυμνού πλοίου.....	σελ. 29
6.4 Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών.....	σελ. 30
6.5 Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης.....	σελ. 31
6.6 Η ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας.....	σελ. 32
6.7 Η μεταφορά φορτίων σε μικροπαρτίδες.....	σελ. 32
6.8 Η μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο.....	σελ. 33
6.9 Οι συνεργασίες.....	σελ. 34
6.10 Οι κοινοπραξίες.....	σελ. 34
7. Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.....	σελ. 35
7.1 IMO ( <i>International Maritime Organisation</i> ).....	σελ.36
7.2 IACS ( <i>International Association of Classification Societies</i> ).....	σελ. 38
7.3 P&I Clubs ( <i>Protection and Indemnity Clubs</i> ).....	σελ. 39
7.4 ISM Code ( <i>International Safety Management Code</i> ).....	σελ. 40
7.5 INTERTANKO ( <i>International Association of Independent Tanker Owners</i> ).....	σελ. 42
7.6 INTERCARGO ( <i>International Association of Dry Cargo Shipowners</i> ).....	σελ. 43
7.7 BIMCO ( <i>Baltic and International Maritime Council</i> ).....	σελ. 44
7.8 ITF ( <i>International Transport Workers' Federation</i> ).....	σελ. 45
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....	σελ. 46
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	σελ.47

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία εκπονείται στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Διεπιστημονικού Προγράμματος Σπουδών, Δίκαιο και Οικονομία και σκοπός της είναι να αναλυθεί η πολιτική οικονομία της Διεθνούς Ναυτιλίας. Αρχικά, δίνεται η επισκόπηση του ναυτιλιακού κλάδου, στον οποίο περιγράφονται εν συντομία τα βασικά χαρακτηριστικά λειτουργίας της ναυλαγοράς και κατόπιν δίνεται η ιστορική αναδρομή του. Εν συνεχεία, περιγράφεται η διεκπεραίωση των ναυτιλιακών κύκλων, η οποία αποτελεί αποτέλεσμα των διακυμάνσεων που δημιουργούνται λόγω της ζήτησης και της προσφοράς. Στην επόμενη ενότητα δίνονται οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές που συμμετέχουν στον ναυτιλιακό κλάδο. Η ζήτηση και προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν δύο έννοιες πολύ σημαντικές για την πορεία της ναυτιλιακής αγοράς. Για το λόγο αυτό, εξετάζονται οι βασικοί παράγοντες που οδηγούν στη μεταβολή του μεγέθους τους, οι οποίοι τροποποιούν και εξελίσσουν την αγορά, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Ακόμη, περιγράφονται τα είδη των πλοίων που αποσκοπούν τόσο στη μεταφορά εμπορευμάτων όσο και στη μεταφορά επιβατών. Στη συνέχεια ορίζεται η νηολόγηση, καθώς επίσης και τα στάδια που ακολουθεί ένα πλοίο για την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής. Οι παράγοντες που εξυπηρετούν οικονομικά συμφέροντα οδηγούν στη κατηγοριοποίηση των νηολογίων, σε παραδοσιακά εθνικά, ανοιχτά, διπλά και διεθνή νηολόγια. Όσον αφορά την επιλογή σημαίας, η οποία περιγράφεται στην επόμενη ενότητα, χρήζει στρατηγικής σημασίας αποτελώντας σημαντικό κομμάτι του επιχειρηματικού κόστους. Επιπλέον, αναλύονται οι τύποι ναυλώσεων (κύριες και δευτερεύουσες μορφές ναύλωσης), δηλαδή η συμφωνία με σκοπό τη θαλάσσια μεταφορά έναντι χρηματικής συναλλαγής, η οποία ονομάζεται ναυλοσύμφωνο. Ολοκληρώνοντας, δίνονται οι σημαντικότεροι ναυτιλιακοί οργανισμοί που εδρεύουν για το συντονισμό του ναυτιλιακού κλάδου, το συμπέρασμα και η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τη σύνταξη και ανάλυση του θέματος της εργασίας.

## **1. Επισκόπηση του Ναυτιλιακού Κλάδου.**

Σύμφωνα με τους Βλάχο και Ψύχου (2011), η ναυτιλία αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κλάδο της οικονομίας στον οποίο διασταυρώνονται άτομα ή εταιρείες, τα οποία απαρτίζονται από διαφορετικά επαγγέλματα με στόχο τη συνθηκολόγηση. Οι εμπορικές σχέσεις σε καθημερινή βάση, οι οποίες σχετίζονται με αγοραπωλησίες πλοίων, ναυλώσεις, καθώς επίσης και με τις απαραίτητες προμήθειες των πλοίων, αποτελούνται σε συχνό βαθμό από υψηλά ποσά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται τόσο έντονες προστριβές όσο και ζημιές για τα μέρη που σχετίζονται με την αντίστοιχη εμπορική σχέση. Από τα παραπάνω ανάγεται το συμπέρασμα, πως είναι σημαντικό να λαμβάνονται άμεσα με κατάλληλα μέσα τα αντίστοιχα μέτρα, με τα οποία θα εξασφαλίζεται έγκαιρα η αντιμετώπιση των προβλημάτων, προκειμένου να μην οδηγηθούν αυτά σε δύσκολες ως προς την αντιμετώπισή τους καταστάσεις.

### **1.1 Ιστορική αναδρομή.**

Οι θαλάσσιες μεταφορές καθώς και η ναυτιλία, όπως αναφέρει η Χαρλαύτη (2005), αποτελούν τον πιο σταθερό κλάδο και τον πιο ισχυρό οικονομικό παράγοντα στην ανέλιξη και πορεία του καπιταλισμού από τον 16ο έως τον 20ο αιώνα. Επιπρόσθετα, οι άνθρωποι οι οποίοι απασχολούνταν στο κλάδο της ναυτιλίας συγκροτούσαν τη μεγαλύτερη παγκοσμιοποιημένη κοινωνία διότι, ένας εργαζόμενος θα δυσκολευόταν να απασχοληθεί στον εργασιακό τομέα σε μια ξένη χώρα.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με την Χαρλαύτη (2005), η αρχή της πορείας της ναυτιλιακής ιστορίας ξεκινά το 1950 με την έξαρση του κλάδου στη Γαλλία και με πιο αργούς ρυθμούς στην Αγγλία. Η ιστορία της ναυτιλίας αφορά οτιδήποτε συσχετίζεται με τη θάλασσα και όχι μόνο με σημαντικά εμπορικά και οικονομικά γεγονότα. Ως πρώτη περίοδος χαρακτηρίζεται το διάστημα από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 έως και το 1970. Στην περίοδο αυτή η σχολή των Annales, με τη συνεργασία κυρίως Ευρωπαίων ερευνητών, συγκέντρωσαν τις

ερευνές τους και σύλλεξαν πληροφορίες και ιστορικά δεδομένα από τον 15ο έως και τον 18ο αιώνα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η σχολή των Annales να συμβάλει σημαντικά στη δημιουργία και διατήρηση της ναυτιλιακής ιστορίας. Ως δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται το διάστημα από το 1970 έως και σήμερα. Στην περίοδο αυτή, αγγλόφωνοι ιστορικοί και ερευνητές συγκεντρώνουν τις ερευνές τους από τα τέλη του 18ου αιώνα έως και σήμερα. Ακόμη, σημαντικό είναι να αναφερθεί πως οι ερευνητές που απαρτίζουν τη δεύτερη περίοδο της ναυτιλιακής ιστορίας, ερευνούν γεωγραφικά το κλάδο της ναυτιλίας σε συνδιασμό με την πορείας της κοινωνικής και οικονομικής ιστορίας.

## **2. Ναυτιλιακοί Κύκλοι.**

Στη ναυλαγορά όπως και σε άλλους τομείς της βιομηχανίας, ακόμη και σε εθνικές οικονομίες, σύμφωνα με τους Σαμπράκο και Γιαννόπουλο (2017), παρατηρούνται διακυμάνσεις ύφεσης και ανάκαμψης λόγω της ζήτησης και της προσφοράς οι οποίες, στην περίπτωση της ναυλαγοράς, καθορίζουν άμεσα και τη τιμή του ναύλου. Για το λόγο αυτό δημιουργείται το φαινόμενο των ναυτιλιακών κύκλων, δηλαδή μετατοπίσεις στις τιμές των ναύλων, οι οποίες αρχικά είναι αρκετά χαμηλές έπειτα αυξάνονται σε μεγάλο βαθμό και στη συνέχεια ξανά μειώνονται. Εάν αναλυθούν οι αιτίες που δημιουργούν τους ναυτιλιακούς κύκλους και ο τρόπος με τον οποίο αυτοί εξελίσσονται, θα παρατηρηθεί αρχικά πως ο τρόπος λειτουργίας της προσφοράς στη ναυτιλιακή αγορά εκτελείται με την είσοδο και έξοδο των πλοίων από αυτήν. Παρακάτω αναλύεται η διεκπεραίωση των ναυτιλιακών κύκλων σύμφωνα με τους Σαμπράκο και Γιαννόπουλο (2017).

Όσον αφορά το μέγεθος της ζήτησης χωρητικότητας, όταν αυτό βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα, δε μεταβάλλονται οι τιμές των ναύλων οι οποίες και παραμένουν χαμηλές. Οι πλοιοκτήτες από την πλευρά τους όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί, είτε θα πραγματοποιήσουν συμφωνίες για μεταφορές και δρομολόγια με χαμηλά ή και καθόλου σε κάποιες

περιπτώσεις κέρδη, είτε θα αποσύρουν τα πλοία τους έως ότου να υπάρξει σχετική άνοδος των ναύλων προκειμένου να αποκτήσουν κέρδη και να επωφεληθούν. Στην παραπάνω περίπτωση η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται από ύφεση με διάρκεια πιθανόν δέκα ετών ή και παραπάνω. Έπειτα, κάποιο γεγονός, όπως για παράδειγμα η εγκατάσταση επιχειρήσεων σε χώρες οι οποίες διέπονται από χαμηλό κόστος εργασίας, προκαλεί αύξηση στην κατανάλωση των αγαθών που προέρχονται από αυτές. Αυτό έχει ως επακόλουθο να οδηγήσει τη ζήτηση σε αύξηση μεγαλύτερης από αυτήν της προσφοράς. Οι πλοιοκτήτες με τη σειρά τους αυξάνουν την προσφορά προκειμένου να αποκτήσουν κέρδη από την αύξηση της ζήτησης. Επιπρόσθετα, για να επωφεληθούν από την παρούσα κατάσταση της ναυλαγοράς και επειδή δεν γίνεται να ναυπηγηθούν νέα πλοία σε σύντομο χρονικό διάστημα, οι πλοιοκτήτες πραγματοποιούν περισσότερα ταξίδια αυξάνοντας τις ταχύτητες των πλοίων τους και κατ' επέκταση δημιουργούν αύξηση της προσφοράς. Ακόμη, εάν συνεχιστεί η αύξηση των ναύλων τότε τα πλοία που είχαν αποσυρθεί από τους πλοιοκτήτες θα μπουν και πάλι στην αγορά. Τέλος, εάν η ζήτηση συνεχίζει να αυξάνεται περισσότερο, τότε στην αγορά θα εισέλθουν τα νεότευκτα πλοία μέχρι να δημιουργηθεί υπερπροσφορά χωρητικότητας η οποία και θα οδηγήσει στη μείωση των ναύλων. Συνοψίζοντας, οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαχωρίζονται σε βραχυπρόσθεμους από 5 έως 10 έτη και σε μακροπρόθεσμους έως 50 έτη και αποτελούνται από τέσσερις διακυμάνσεις, την ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση και κατάρρευση. Επιπλέον, όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί τότε δημιουργούνται νέες επενδύσεις οι οποίες κάποια στιγμή θα οδηγήσουν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και τελικά οι τιμές των ναύλων θα πέσουν.

Εν κατακλείδι, η πορεία των ναυτιλιακών κύκλων είναι δύσκολο να προβλεφθεί καθώς επηρεάζεται άμεσα τόσο από τη ζήτηση όσο και από την προσφορά, οι οποίες είναι έντονα μεταβαλλόμενες, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή και η πρόβλεψη των διακυμάνσεων στους ναύλους. Ακόμη, η πορεία των ναυτιλιακών κύκλων δεν είναι απαραίτητο να ακολουθεί την κάθε φάση διακύμανσης με τη σειρά, δηλαδή μετά από τη φάση της

ανάκαμψης υπάρχει πιθανότητα να επέλθει εκείνη της κορύφωσης και όχι εκείνη της ύφεσης. Επομένως, οι εταιρείες και όλοι εκείνοι που συναλλάσσονται με τη ναυτιλιακή αγορά, για την αποφυγή οποιουδήποτε λάθους, κρίνεται απαραίτητη η σωστή ικανότητα αντίληψης τους για την κατάσταση της αγοράς ανά περίπτωση.

### **3. Ναυτιλιακές Αγορές.**

Ο Stopford (2018), διευκρινίζει πως για τη σωστή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο, σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι αγορές που συμμετέχουν στον ναυτιλιακό κλάδο, ο οποίος αποτελείται από τέσσερις αγορές. Αρχικά, η αγορά ναύλων αφορά το εμπόριο των θαλάσσιων μεταφορών, η αγορά αγοραπωλησιών πλοίων αφορά το εμπόριο μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά νεότευκτων πλοίων αφορά το εμπόριο νέων πλοίων και τέλος η αγορά διάλυσης αφορά το εμπόριο πλοίων τα οποία διαλύονται. Παρακάτω δίνονται οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές σύμφωνα με τον Stopford (2018).

#### **3.1 Αγορά ναύλων.**

Η πρώτη αγορά ναύλων, το ανταλλακτήριο ναύλων του Λονδίνου, αφορούσε τη λειτουργία του ως ανταλλακτήριο για εμπορεύματα και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στη δομή και λειτουργία του ανταλλακτηρίου συμμετείχαν έμποροι οι οποίοι επιζητούσαν υπηρεσίες μεταφορών και συναντούσαν καπετάνιους προκειμένου να κάνουν συμφωνία για την μεταφορά των φορτίων. Πιο αναλυτικά, η αγορά ναύλων η οποία είναι ενιαία, χωρίζεται σε μικρότερες αγορές ανάλογα με τα φορτία όπως τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία bulk, τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και τα δεξαμενόπλοια αερίου και χημικών. Οι τιμές ναύλων βραχυπρόθεσμα τείνουν να συμπεριφέρονται διαφορετικά, το γεγονός όμως ότι οι μικρότερες αυτές αγορές απαρτίζονται από τις ίδιες ομάδες εμπόρων, οδηγεί στο συμπέρασμα πως ότι συμβεί στον έναν τομέα τελικά αυτόματα θα επηρεαστούν και οι



υπόλοιποι. Σημαντικό παράδειγμα αποτελούν τα πλοία συνδιαστικού φορτίου τα οποία μπορούν να μεταφέρουν φορτία τόσο δεξαμενόπλοιων όσο και πλοίων bulk.

Ολοκληρώνοντας, υπάρχουν δυο διαφορετικοί τύποι συναλλαγών στην αγορά ναύλων, το ναυλοσύμφωνο και η χρονοναύλωση. Το ναυλοσύμφωνο δημιουργεί την πιστοποίηση της αγοράς σε σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου, που μεταφέρεται από τον φορτωτή της μεταφορικής υπηρεσίας από τον πλοιοκτήτη. Είναι προτιμητέο από τους αποστολείς που επιθυμούν να εξοφλήσουν ένα συμφωνημένο ποσό και ο πλοιοκτήτης θα είναι ο υπεύθυνος της διαχείρισης της μεταφορικής διαδικασίας. Η χρονοναύλωση αφορά το πλοίο που ενοικιάζεται ανά ημέρα και είναι προτιμητέα από έμπειρους μεταφορείς, οι οποίοι θα είναι και υπεύθυνοι της διαχείρισης της μεταφορικής διαδικασίας.

### **3.2 Αγορά αγοραπωλησιών.**

Η αγορά αγοραπωλησιών απαρτίζεται από άτομα τα οποία αποτελούν το ίδιο μοτίβο που λειτουργεί στη ναυτιλιακή αγορά, δηλαδή αποστολείς φορτίων, πλοιοκτήτες και κερδοσκόποι. Η διαδικασία πώλησης ενός πλοίου απαρτίζεται από πέντε σημαντικά στάδια, τη διάθεση του πλοίου στην αγορά από τον πλοιοκτήτη, τη διαπραγμάτευση της τιμής και των συνθηκών, τη σύνταξη του μνημονίου συμφωνίας (στο οποίο αποσαφηνίζονται και γίνονται γνωστοί οι όροι της πώλησης), τις επιτρεπόμενες από το συμβόλαιο πώλησης επιθεωρήσεις και τέλος το κλείσιμο, όπου και ολοκληρώνεται η διαδικασία πώλησης. Στην αγορά αυτή, όσον αφορά τον πλοιοκτήτη, εισέρχεται ο ίδιος με το πλοίο που επιθυμεί να πουλήσει. Πιο συγκεκριμένα, ένας πλοιοκτήτης οδηγεί το πλοίο του προς πώληση για πολλούς λόγους διαφορετικής φύσεως. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πώλησης αποτελούν η πολιτική αντικατάστασης πλοίων, μετά το πέρας ορισμένης ηλικίας αυτών, καθώς επίσης και το γεγονός πως ένα πλοίο μπορεί να διαφέρει συγκριτικά με το εμπόριο που ασκεί.

Ακόμη, παρατηρείται το φαινόμενο της πώλησης ανάγκης κατά το οποίο ο πωλητής αναγκάζεται να προβεί στην εκποίηση ενός περιουσιακού του στοιχείου, με στόχο να συλλέξει το απαραίτητο χρηματικό ποσό, που θα τον βοηθήσει να καλύψει τις ημερήσιες ανάγκες του. Ένα πλοίο οδηγείται συχνά σε άμεση πώληση έναντι καταβολής του συμφωνηθέντος ποσού και είναι αποδεσμευμένο από ναυλώσεις, υποθήκες και παρακρατήσεις, ενώ σπάνια οδηγείται σε πώληση η οποία φέρει μια αναγκαστική χρονοναύλωση. Όσον αφορά τον αγοραστή, παρατηρείται πως εισέρχεται στην αγορά και σε αυτήν την περίπτωση για πολλούς λόγους διαφορετικής φύσεως. Για παράδειγμα, η αγορά ενός σκάφους υπό τις προδιαγραφές συγκεκριμένου τύπου και χωρητικότητας, που επιθυμεί ο αγοραστής προκειμένου να καλύψει τις επαγγελματικές του ανάγκες. Επιπρόσθετα, ένας αγοραστής μπορεί να είναι και επενδυτής ο οποίος πιστεύει πως υπό τις ανάλογες συγκυρίες, θα πρέπει να αποκτήσει ένα σκάφος συγκεκριμένου τύπου.

Συνοψίζοντας, σημαντικό είναι να αναφερθεί ο ρόλος των ναυλομεσιτών στην αγορά αυτή, καθώς οι περισσότερες αγοραπωλησίες λαμβάνουν χώρα μέσω αυτών. Ένας πλοιοκτήτης αναθέτει σε έναν μεσίτη να βρει αγοραστή για το πλοίο του, πολλές φορές όμως παρατηρείται πως το ίδιο πλοίο μπορεί να διατίθεται προς πώληση από διαφορετικές μεσιτικές εταιρείες. Όταν ο μεσίτης αναλάβει την πώληση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη, τότε ενημερώνει τηλεφωνικά ή μέσω ηλεκτρονικών εργαλείων ενημέρωσης, τους αντίστοιχους πελάτες οι οποίοι ενδιαφέρονται για την αγορά ενός πλοίου. Στη συνέχεια, διατίθενται οι λεπτομέρειες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως για παράδειγμα οι απαραίτητες προδιαγραφές που σχετίζονται με το αμπάρι, το μηχανοστάσιο και τον εξοπλισμό. Ακόμη, δίνονται τα στοιχεία της κατάστασης και του γενικού εξοπλισμού του μετά την επιθεώρηση.

### **3.3 Αγορά νεότευκτων.**

Η αγορά των νεότευκτων συγκροτείται από εμπορεύσιμα πλοία τα οποία δεν υπάρχουν ακόμη στην αγορά, δηλαδή πρέπει αυτά να ναυπηγηθούν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εγκυμονούνται κίνδυνοι και συνέπειες. Αρχικά, θα πρέπει να αποσαφηνιστούν πλήρως οι προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Στη συνέχεια, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ταχύτερα η διαπραγμάτευση τα ναυπηγεία, όποτε αυτό είναι εφικτό, προκαλούν πίεση στον αγοραστή προκειμένου αυτός να μην εκτρέψει, αλλά να συμβαδίσει με τα ήδη υπάρχοντα σχέδιά τους. Επομένως, με αυτόν τον τρόπο, ελαττώνεται η πίεση που προκαλείται σε σχεδιαστικό επίπεδο καθώς επίσης και στην εξεύρεση των απαιτούμενων πόρων, με αποτέλεσμα η κατασκευή του πλοίου βάση του αρχικού του σχεδίου να είναι πιο οικονομική. Επιπλέον, οι αγοραστές έχουν τη δυνατότητα να μετασχηματίσουν τα σχέδια των ναυπηγείων κάτι το οποίο όμως θα επιφέρει επιπρόσθετα κόστη. Από την άλλη πλευρά, τα πλήρως νέα σχέδια διέπονται από ρίσκο διότι πρέπει να καταστεί έγκαιρα και σωστά η εκτίμηση του κόστους στο στάδιο της διαπραγμάτευσης. Ένας ακόμη κίνδυνος που ελλοχεύει είναι οι συνθήκες οι οποίες μπορούν να αλλάξουν, καθώς το πλοίο θα παραδοθεί έπειτα από 2-3 έτη από την ημερομηνία σύναξης του συμβολαίου αγοράς. Τέλος, η αγορά πλοίων που ακόμη δεν υπάρχουν καθιστά πολύπλοκη τη δημιουργία συμβολαίων.

Ένας αγοραστής, στην περίπτωση της αγοράς των νεότευκτων, διεισδύει στην αγορά για πολλούς λόγους διαφορετικής φύσεως. Για παράδειγμα η ανάγκη αγοράς ενός πλοίου υπό τις προδιαγραφές συγκεκριμένου τύπου και χωρητικότητας ή μεγέθους, το οποίο όμως δεν μπορεί να προμηθευτεί από την αγορά μεταχειρισμένων (οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, όπως και των νεότευκτων, προσδιορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση). Αυτό παρατηρείται όταν οι συνθήκες για αγορά είναι σταθερές και η προσφορά για πλοία που διέπονται από υψηλή ποιότητα είναι δέσμια. Επιπρόσθετα, ένας άλλος λόγος είναι ότι τα πλοία χρησιμοποιούνται για συγκεκριμένες βιομηχανικές εργασίες, όπως για

παραδείγμα οι σταθμοί παραγωγής ηλεκτρισμού, που αναπτύσσονται ανάλογα με τις απαιτήσεις μεταφορών οι οποίες αναλαμβάνονται από την αγορά των νεότευκτων. Αξίζει να σημειωθεί πως μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες όπως της Βρετανίας, ακολουθούν την πολιτική της συχνής αντικατάστασης των πλοίων τους, κάτι το οποίο όμως δημιουργεί δέσμευση ως προς τα χρονικά πλαίσια καθώς αυτό συμβαίνει κάθε 10-15 έτη. Ολοκληρώνοντας, όταν τα ναυπηγεία βρίσκονται σε περιόδους που δεν εκτελούν παραγγελίες, δίνουν κίνητρα χαμηλών τιμών και ευνοϊκών όρων πίστωσης προκειμένου να επιστήσουν τη προσοχή των κερδοσκόπων.

### **3.4 Αγορά διάλυσης (ανακύκλωσης).**

Η αγορά διάλυσης γνωστή και ως βιομηχανία ανακύκλωσης στο ναυτιλιακό κλάδο αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική αγορά, στην οποία οι λειτουργίες που τη διέπουν είναι σχετικά απλές. Η διεξαγωγή της αγοράς αυτής έχει ομοιότητες με την αγορά των μεταχειρισμένων, με τη διαφορά όμως ότι τα διαλυτήρια των πλοίων αποτελούν τους πελάτες και όχι οι πλοιοκτήτες. Ο πλοιοκτήτης προσφέρει στην αγορά διάλυσης το πλοίο του για να μπορέσει να συνεχιστεί η εμπορική του δραστηριότητα όταν καθίσταται δύσκολη η μεταπώλησή του. Επιπρόσθετα, δημοσιοποιούνται στην αγορά από τον πλοιοκτήτη τα χαρακτηριστικά του πλοίου όπως για παράδειγμα, το απόβάρό του, η τοποθεσία του και τα συσχετιζόμενα μέρη στα οποία μπορεί να διατεθεί. Την πώληση του πλοίου την αναλαμβάνει ο μεσίτης και πιο συγκεκριμένα υπάρχει το τμήμα Demolition Desk σε μεγάλα μεσιτικά γραφεία, το οποίο ειδικεύεται στην αγορά αυτή. Οι μεσίτες που συμμετέχουν στην αγορά διάλυσης γνωρίζουν τους αγοραστές και ανά πάσα στιγμή ποιος και τι προτίθεται να αγοράσει, καθώς έχουν αρχεία και πληροφορίες τόσο για την αγορά σε γενικότερο πλαίσιο όσο και για τις πρόσφατες αγοραπωλησίες που έχουν πραγματοποιηθεί.

#### **4. Ζήτηση και Προσφορά Θαλάσσιων Μεταφορών.**

Σύμφωνα με τον Βλάχο (2011), η ζήτηση και η προσφορά αποτελούν δύο έννοιες οι οποίες συνδέονται πάντα με την ύπαρξη κάποιας συγκεκριμένης τιμής. Όταν μεταβάλλεται η τιμή, τότε αυτό οδηγεί σε τάση για μεταβολή στα μεγέθη, τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς. Με τον όρο ζήτηση εννοούμε την ποσότητα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας που ένας καταναλωτής επιθυμεί να αποκτήσει για κάθε διαφορετική τιμή, ενώ με τον όρο προσφορά εννοούμε την ποσότητα ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας η οποία παρέχεται προς πώληση στη μονάδα του χρόνου.

##### **4.1 Ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.**

Το μέγεθος της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών αναγκών όπως αποσαφηνίζεται από τον Βλάχο (2011), σχηματίζεται με τη συμβολή πολλών παραγόντων, οι οποίοι είναι ικανοί να προκαλέσουν μεταβολές τόσο θετικής όσο και αρνητικής φύσεως. Χαρακτηριστικοί παράγοντες στην τροποποίηση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν, η τιμή του ναύλου, η τιμή των υποκατάστατων των μεταφορικών υπηρεσιών, η ύπαρξη άλλων διαθέσιμων και εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, το μέγεθος του πληθυσμού, η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί, ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του, οι επιπρόσθετες ιδιότητες του φορτίου καθώς και ο χρόνος που απαιτείται για την πραγματοποίηση της αγοράς. Επιπλέον, υπάρχουν και ειδικοί παράγοντες που συμβάλλουν στη μεταβολή της ζήτησης όπως για παράδειγμα η περιοδικότητα των μεταφορών, η δασμολογική πολιτική που ακολουθείται από διάφορες χώρες και οι απαιτήσεις των επιβατών. Παρακάτω αναλύονται σύμφωνα με τον Βλάχο (2011) οι βασικοί παράγοντες μεταβολής του μεγέθους της ζήτησης.

Αρχικά, η τιμή του ναύλου συνδέεται αρνητικά με τη διαμόρφωση της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες, διότι όσο αυξάνεται η τιμή τόσο θα δημιουργείται μείωση στη ζητούμενη ποσότητα της υπηρεσίας. Για παράδειγμα εάν η τιμή ενός ακτοπλοϊκού

εισιτηρίου, η οποία θα αφορά συγκεκριμένη διαδρομή αυξηθεί, τότε η ζήτηση για ανάλογες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες θα μειωθεί. Η ζήτηση θα μεταβληθεί εφόσον παραμείνουν σταθεροί οι παράγοντες που την προσδιορίζουν. Στην περίπτωση της τιμής των υποκατάστατων των μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζεται άμεσα η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες, καθώς η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να υποκατασταθεί από άλλα μέσα, όταν για παράδειγμα αυτή συνδέεται με τη μεταφορά επιβατών. Από την άλλη πλευρά, η θαλάσσια μεταφορά είναι δύσκολο να υποκατασταθεί στην περίπτωση της μεταφοράς φορτίων, λόγω των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει στην αγορά. Ακόμη, η ύπαρξη άλλων διαθέσιμων και εναλλακτικών μέσων μεταφοράς δημιουργεί σημαντική μεταβολή στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς σε αυτήν την περίπτωση εμφανίζεται ο παράγοντας της μεταφορικής ανάγκης για άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση. Όσον αφορά το μέγεθος του πληθυσμού στην περίπτωση που οι καταναλωτές αυξηθούν, θα αυξηθούν κατά συνέπεια και οι αντίστοιχες ανάγκες τους ως προς τα αγαθά, με αποτέλεσμα η ζήτηση των θαλάσσιων υπηρεσιών να τροποποιηθεί θετικά. Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί αποτελεί έναν παράγοντα κατά τον οποίο, όσο μεγαλύτερη είναι η διάρκεια της μεταφοράς τόσο περισσότερα μέσα μεταφοράς είναι απαραίτητα, προκειμένου να ικανοποιηθεί μια συγκεκριμένου μεγέθους ζήτηση. Ο ρόλος της απόστασης συνδέεται άμεσα με την έννοια της ζήτησης, διότι χωρίς την απόσταση δεν δημιουργείται η ανάγκη για τη λειτουργία των μεταφορικών υπηρεσιών.

Ένας ακόμη παράγοντας είναι και ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του. Τα φορτία διαχωρίζονται σε δυο κατηγορίες στα βαριά και στα ελαφριά. Ο διαχωρισμός ενός αγαθού που μεταφέρεται οδηγεί στην αντίστοιχη διαφοροποίηση του μεγέθους της ζήτησης, διότι τα πλοία διαθέτουν συγκεκριμένο από την κατασκευή τους χώρο για την αποδοχή φορτίου. Στη συνέχεια, οι επιπρόσθετες ιδιότητες ενός φορτίου μπορούν να προκαλέσουν μεταβολές στη ζήτηση, διότι μπορεί να δημιουργηθούν καθυστερήσεις στις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα φορτία

λιπασμάτων τα οποία μετά την εκφόρτωσή τους καθιστούν δύσκολη την άμεση λειτουργία του πλοίου ως μεταφορικό μέσο, καθώς θα πρέπει πρώτα να προηγηθεί ο καθαρισμός του από το φορτίο των λιπασμάτων. Ολοκληρώνοντας, ο χρόνος που απαιτείται για την πραγματοποίηση της μεταφοράς ως παράγοντας μεταβολής της ζήτησης, δεν αφορά μόνο την απόσταση, αλλά και το χρονικό διάστημα φόρτωσης ή και εκφόρτωσης του φορτίου όπου και δημιουργούνται συχνά καθυστερήσεις εκτός των χρονικών ορίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται οικονομικές επιβαρύνσεις, καθώς έχει υπολογιστεί πως τα τρία τέταρτα του συνολικού κόστους για την ολοκλήρωση της μεταφοράς του φορτίου, αφορούν την παραμονή του πλοίου σε λιμάνια.

Η μορφή της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορικών αναγκών, όπως αναφέρει ο Βλάχος (2011), μεταβάλλεται με την ύπαρξη επιπρόσθετων παραγόντων. Σχετικοί παράγοντες μεταβολής είναι οι εξής:

- Η φυσική κατάσταση των φορτίων, τα οποία διαχωρίζονται σε ξηρά, υγρά και υγραέρια.
- Η μορφή με την οποία διατίθενται τα αγαθά προς μεταφορά διαχωρίζει το φορτίο σε αγαθά πρωτογενούς παραγωγής και αγαθά μεταποίησης. Στα αγαθά πρωτογενούς παραγωγής συγκαταλέγονται γεωργικά προϊόντα, ακατέργαστα ορυκτά, δασικά προϊόντα και πρώτες ύλες πάσης φύσεως. Ενώ στα αγαθά μεταποίησης συγκαταλέγονται επεξεργασμένα και μερικώς επεξεργασμένα προϊόντα.
- Ο τρόπος με τον οποίο συσκευάζονται και τοποθετούνται τα φορτία είναι ιδιαίτερα σημαντικός και απαιτητικός, καθώς διαφοροποιείται σε σημαντικό βαθμό τόσο ο χρόνος που απαιτείται για τη φόρτωση και εκφόρτωση όσο και η εσωτερική διαρρύθμιση του πλοίου.
- Ο κίνδυνος αλλοίωσης των φορτίων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους.
- Η επιτακτική ανάγκη για ειδική μεταχείριση των φορτίων κατά τη μεταφορά.
- Η τάση του επιβάτη να μετακινείται με το δικό του μεταφορικό μέσο.

## 4.2 Προσφορά θαλάσσιων μεταφορών.

Το μέγεθος της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορικών αναγκών, όπως διευκρινίζεται από τον Βλάχο (2011), δημιουργείται με τη συμβολή πολλών παραγόντων οι οποίοι προσδιορίζουν το πραγματικό μέγεθος της προσφοράς. Βασικοί παράγοντες που συμμετέχουν στη τροποποίηση του προσφερόμενου έργου είναι η ταχύτητα των πλοίων, η εσωτερική διαρρύθμισή τους και ο εξοπλισμός τους σε μέσα φόρτωσης και εκφόρτωσης, η ημερήσια κατανάλωση καυσίμων σε συνάρτηση με την απόσταση που διανύει το πλοίο, το μέγεθος της πραγματικής χωρητικότητας που προσφέρεται, οι διαφορετικές τιμές των καυσίμων, η διάρκεια των επισκευών ή συντηρήσεων, ο ρυθμός διάλυσης των απωλειών των πλοίων, ο ρυθμός ναυπήγησης νέων πλοίων, οι μακροχρόνιες εξελίξεις στην κατασκευή των πλοίων και η βούληση των μεταφορέων. Παρακάτω αναλύονται σύμφωνα με τον Βλάχο (2011) οι βασικοί παράγοντες μεταβολής του μεγέθους της προσφοράς.

Αρχικά, η ταχύτητα των πλοίων διαφέρει μεταξύ τους καθώς τα σύγχρονα πλοία τείνουν να αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες, σε σύγκριση με πλοία τα οποία έχουν κατασκευαστεί υπό το πρίσμα παλαιότερων προδιαγραφών. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί κανόνα καθώς τα πλοία σύγχρονης κατασκευής τείνουν να διαφέρουν και αυτά ως προς τις ταχύτητές τους. Αυτό συμβαίνει, διότι υπάρχουν συνεχώς μεταβαλλόμενοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τη κατασκευή των πλοίων, ως προς την ταχύτητα τους, όπως για παράδειγμα οι απαιτήσεις της αγοράς που συνεχώς αυξάνουν τις προσδοκίες τους για ταχύτερες μεταφορές. Αξίζει να σημειωθεί λοιπόν, πως ένας τέτοιος παράγοντας με συχνή μεταβολή θα πρέπει να οδηγεί στην κατασκευή νεότευκτων πλοίων, τα οποία πρόκειται να δραστηριοποιηθούν στο τομέα των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, με μεγαλύτερη ταχύτητα από τα ήδη υπάρχοντα σύγχρονα πλοία. Ακόμη, η εσωτερική διαρρύθμιση και ο εξοπλισμός που διαθέτει για τις λειτουργίες της φόρτωσης και εκφόρτωσης ένα πλοίο, καθιστά ταχύτερα το χρόνο της μεταφοράς για την εντός χρονοδιαγραμμάτων παράδοση του φορτίου. Όσον αφορά τον εξοπλισμό που διαθέτει ένα πλοίο για τις λειτουργίες της



φορτοεκφόρτωσης, θα πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένο ιδιαίτερα όταν αυτό αφορά πλοίο γενικού φορτίου. Η ημερήσια κατανάλωση καυσίμων σε συνάρτηση με την απόσταση που διανύει ένα πλοίο αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα τροποποίησης του προσφερόμενου έργου. Αναλυτικότερα, το συνολικό βάρος ενός πλοίου σύμφωνα με τους προβλεπόμενους κανονισμούς είναι συγκεκριμένο και εμπεριέχονται σε αυτό εκτός από το φορτίο, τα καύσιμα, το νερό καθώς επίσης και αναγκαία εφόδια. Τα καύσιμα αποτελούν τη μεγαλύτερη ποσότητα από τα βάρη που δεν οδηγούν σε παραγωγή εισοδήματος, όμως όταν ένα πλοίο καταναλώνει μικρότερη ποσότητα σε καύσιμα ημερησίως, τότε αυξάνεται η μεταφορική υπηρεσία που διατίθεται από το πλοίο.

Στην περίπτωση του μεγέθους της πραγματικής προσφοράς χωρητικότητας η απόσταση που διανύεται τείνει να επηρεάζει το μέγεθος αυτό, καθώς ανάλογα με την απόσταση τροποποιείται και η ποσότητα καυσίμων που παραλαμβάνεται από το πλοίο και κατ' επέκταση η παραλαμβανόμενη ποσότητα του φορτίου. Επιπρόσθετα, οι τιμές των καυσίμων διαφέρουν από λιμένα σε λιμένα ανά περιοχή. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι προτιμητέα η παραλαβή μικρότερων ή μεγαλύτερων σε ποσότητα καυσίμων, συγκριτικά με τη μεταβολή που παρουσιάζει η ποσότητα του φορτίου που παραλαμβάνεται ανά λιμένα. Στη συνέχεια, η διάρκεια των επισκευών ή εργασιών συντήρησης τείνουν να μεταβάλλουν το μέγεθος της προσφοράς χωρητικότητας. Πιο συγκεκριμένα, ένα τμήμα της υπάρχουσας χωρητικότητας του πλοίου διατίθεται για εργασίες και επισκευές, επομένως η μεταβολή του μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από τον προσφερόμενο εξοπλισμό της επισκευαστικής βιομηχανίας. Ο εξοπλισμός που προσφέρεται είναι ιδιαίτερα σημαντικός προκειμένου να ολοκληρωθούν άμεσα οι απαραίτητες εργασίες και επισκευές χωρίς καθυστερήσεις. Σημαντική είναι όμως και η τακτική επιτήρηση και συντήρηση του πλοίου που πραγματοποιείται από το επαρκές πλήρωμα, προκειμένου να μην προκαλούνται μεταβολές στο μέγεθος της προσφοράς χωρητικότητας.

Ακόμη, η επιτάχυνση του ρυθμού διάλυσης και απωλειών των πλοίων οδηγεί αυτόματα σε μείωση του μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας, ενώ ο ρυθμός ναυπήγησης νέων πλοίων διαδραματίζει σημαντικό και καθοριστικό ρόλο στη μεταβολή του μεγέθους αυτού, καθώς με αυτόν τον τρόπο αυξάνεται ο ρυθμός ναυπήγησης νέας χωρητικότητας. Έναν ακόμη παράγοντα αποτελούν οι μακροχρόνιες τάσεις και εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην κατασκευή των πλοίων. Όσον αφορά τις τάσεις, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα πλοία που διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη των αναγκών ενός τομέα, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά. Από την άλλη πλευρά, οι εξελίξεις κυρίως σε επίπεδο τεχνολογίας τείνουν να αυξάνουν την προσφορά, εάν για παράδειγμα αυξηθεί η ταχύτητα του πλοίου χωρίς αντίστοιχο κόστος, με παράλληλη μείωση της αντίστασης του πλοίου στη θάλασσα. Ολοκληρώνοντας, η βούληση των μεταφορέων αφορά αποφάσεις που μπορεί να λάβει ο πλοιοκτήτης για βραχυχρόνια αποτελέσματα, τα οποία θα οδηγήσουν στη μη μεταβολή του μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν, η αναβολή ή η επιτάχυνση των λειτουργιών της εκτέλεσης εργασιών και συντηρήσεων, η ανάπτυξη πλήρης ή μειωμένης ταχύτητας για την εκτέλεση των μεταφορών, η άμεση και γρηγορότερη ανάπτυξη των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης ακόμη και με πιθανή αύξηση του κόστους, η εκτέλεση των διαδικασιών μεταφοράς με μερική απασχόληση των ικανοτήτων μεταφοράς του πλοίου και τέλος ο παροπλισμός χωρητικότητας.

Εν κατακλείδι, παρατηρείται πως το συνολικό μέγεθος της προσφοράς είναι δύσκολο να μετρηθεί, καθώς αποτελείται από παράγοντες ομοιογενούς χαρακτήρα που στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθούν. Ακόμη, οι χώρες που συμμετέχουν σε εισαγωγικές και εξαγωγικές δραστηριότητες δεν εισάγουν απαραίτητα μεγάλες ποσότητες αγαθών, προκειμένου να χρησιμοποιείται πλήρως η διαθέσιμη χωρητικότητα ενός πλοίου. Υπάρχουν πλοία τα οποία δεν είναι κατάλληλα για μεταφορές

διαφορετικών κατηγοριών, παρά το γεγονός πως κατασκευάζονται συχνά νέα πλοία με σκοπό να μην συμμετέχουν αποκλειστικά σε έναν τομέα μεταφορών.

## **5. Είδη Πλοίων, Νηολόγηση και Επιλογή Σημαίας.**

### **5.1 Είδη πλοίων.**

Στην ενότητα αυτή πρόκειται να αναλυθούν τέσσερα σημαντικά είδη πλοίων της ναυτιλιακής αγοράς, τα οποία αποσκοπούν τόσο στη μεταφορά εμπορευμάτων όσο και στη μεταφορά επιβατών. Τα πλοία αυτά είναι γνωστά ως φορτηγά πλοία, επιβατηγά, πλοία ειδικού προορισμού και βοηθητικής ναυτιλίας.

#### **5.1.1 Φορτηγά πλοία.**

Τα φορτηγά πλοία διαχωρίζονται σε τρεις αντίστοιχες κατηγορίες στα πλοία ξηρού, υγρού και γενικού φορτίου τα οποία και αναλύονται παρακάτω σύμφωνα με τους Σαμπράκο και Γιαννόπουλο (2017).

#### **Πλοία Ξηρού Φορτίου**

Τα πλοία ξηρού φορτίου διαχωρίζονται με τη σειρά τους σε τρεις υποκατηγορίες, σχετικά τόσο με τον τρόπο κατά τον οποίο διεξάγεται η μεταφορά τους όσο και με το είδος του πλοίου που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά του φορτίου. Οι τρεις υποκατηγορίες αυτές αφορούν τα χύδην ξηρά φορτία, τα γενικά ξηρά φορτία και τα ξηρά συσκευασμένα φορτία. Αρχικά, τα χύδην ξηρά φορτία μεταφέρονται από τα Bulk Carriers πλοία και αφορούν ομοιογενή φορτία για τα οποία η μεταφορά τους διεξάγεται σε μεγάλες ποσότητες και χύμα μορφή, όπως για παράδειγμα τα σιτηρά. Τα χύδην ξηρά φορτία ποικίλουν και για το λόγο αυτό ένα πλοίο Bulk Carrier μπορεί να διαχωρίζεται για παράδειγμα σε Bulk Sugar Carrier, όταν μεταφέρεται χύμα ζάχαρη ή σε Bulk Bauxite Carrier όταν μεταφέρεται χύμα Βωξίτης. Εν συνεχεία, τα γενικά ξηρά φορτία μεταφέρονται από τα Break Bulk Cargo πλοία και

αφορούν ανομοιογενή φορτία για τα οποία η μεταφορά τους διεξάγεται χωρίς κάποια ειδική συσκευασία, όπως για παράδειγμα σε βαρέλια ή παλέτες. Τα φορτία αυτά κατά τη μεταφορά τους χρήζουν απαραίτητου διαχωρισμού εξαιτίας της πολυμορφίας και της ιδιομορφίας που παρουσιάζουν. Ολοκληρώνοντας, τα ξηρά συσκευασμένα φορτία μεταφέρονται από τα General Cargo πλοία και αφορούν είτε ομοιογενή είτε ανομοιογενή φορτία, για τα οποία η μεταφορά τους διεξάγεται υπό την προϋπόθεση συσκευασμού και δη ομοιόμορφου, όπως για παράδειγμα σε εμπορευματοκιβώτια (Container).

### **Πλοία Υγρού Φορτίου**

Τα πλοία υγρού φορτίου μεταφέρουν φορτία αποκλειστικά σε χύδην μορφή. Η μεταφορά τους διεξάγεται με δεξαμενόπλοια (Tanker Ships) και το μεγεθός τους εξαρτάται από τη χρήση τους. Τα δεξαμενόπλοια μικρού μεγέθους χρησιμοποιούνται για παράδειγμα στη συντήρηση μικρών λιμένων, ενώ τα δεξαμενόπλοια μεγάλου μεγέθους χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίων σε μεγάλες αποστάσεις. Ακόμη, τα δεξαμενόπλοια, καθώς αποτελούν και έναν από τους τρεις βασικούς τύπους πλοίων είναι ικανά να μεταφέρουν ένα εύρη φάσμα προϊόντων, όπως το πετρέλαιο και τα παράγωγα αυτού. Επομένως, τα δεξαμενόπλοια διαχωρίζονται και αυτά με τη σειρά τους ανάλογα με το φορτίο που μεταφέρουν, όπως για παράδειγμα σε Water Tanker όταν μεταφέρεται νερό ή Chemical Tanker όταν μεταφέρονται χημικά. Επιπρόσθετα, έχουν κατασκευαστεί δεξαμενόπλοια υπό συγκεκριμένες προδιαγραφές και κριτήρια κατάλληλα για την εξυπηρέτηση μεταφορών αερίων σε υγροποιημένη μορφή όπως το Liquefied Natural Gas - LNG Carrier, το οποίο αφορά τη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου και το Liquefied Petroleum Gas - LNG Carrier, το οποίο αφορά τη μεταφορά υγροποιημένων παραγώγων πετρελαίου.

### **Πλοία Γενικού Φορτίου**

Τα πλοία γενικού φορτίου κατασκευάζονται και διαμορφώνονται με κατάλληλο τρόπο προκειμένου να μεταφέρουν φορτία σε μοναδοποιημένη μορφή. Η μοναδοποίηση αποτελεί

ένα νέο είδος μεταφοράς φορτίων και επιτυγχάνεται με τη τοποθέτηση των προϊόντων σε εμπορευματοκιβώτια. Αυτό οδηγεί στη μείωση των διαδικασιών της φορτοεκφόρτωσης, με αποτέλεσμα να μειώνεται η παραμονή των πλοίων στα λιμάνια και κατ' επέκταση το κόστος. Ακόμη, μειώνονται και οι καθυστερήσεις της μεταφόρτωσης των φορτίων σε άλλα μεταφορικά μέσα προκειμένου αυτά να οδηγηθούν στον τελικό προορισμό τους. Τέλος, ανάλογα με το είδος του φορτίου διαχωρίζονται και τα πλοία γενικού φορτίου σε αντίστοιχους τύπους πλοίων όπως, σε Container Ship το οποίο αποτελεί τον κλασσικό τύπο πλοίου για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, σε Vehicle Carrier το οποίο αφορά τη μεταφορά οχημάτων και σε Refrigerated Vessel το οποίο εξυπηρετεί στη μεταφορά παντός φορτίου που χρήζει ψυγείου.

### **5.1.2 Επιβατηγά πλοία.**

Όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία οι Σαμπράκος και Γιαννόπουλος (2017), διευκρινίζουν πως χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών, είτε για λόγους αναψυχής είτε για λόγους επαγγελματικής φύσεως και διαμορφώνονται ειδικά με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να πληρούνται οι κατάλληλες συνθήκες μεταφοράς. Πολλές φορές τα πλοία αυτά είναι διαμορφωμένα για να μπορούν παράλληλα να μεταφέρουν οχήματα και μικρές ποσότητες εμπορευμάτων. Διαχωρίζονται κυρίως σε Passenger Vessel το οποίο αφορά επιβατηγό πλοίο, σε Cruise Liner όταν αυτό είναι κρουαζιερόπλοιο γραμμής και σε Ro-Ro/Passenger για πλοίο που μεταφέρει επιβάτες και οχήματα.

### **5.1.3 Πλοία ειδικού προορισμού.**

Στην περίπτωση αυτή οι Τριπολίτης και Τριάντης (2011) αναφέρουν πως τα πλοία ειδικού προορισμού δημιουργήθηκαν για την εξυπηρέτηση ειδικών σκοπών και παράλληλων αναγκών και είναι διαμορφωμένα ξεχωριστά για τον κάθε σκοπό. Τα πλοία αυτά διαχωρίζονται κυρίως σε Refrigerated Ship τα οποία αποτελούν πλοία ψυγεία, σε Fishing boat για την εξυπηρέτηση του κλάδου της αλιείας, σε Researching Ship τα οποία αφορούν

ερευνητικά πλοία όπως για μετεωρολογικούς και ωκεανογραφικούς σκοπούς και σε Cable Ship για την τοποθέτηση καλωδίων.

#### **5.1.4 Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.**

Τα πλοία αυτά όπως τονίζουν οι Σαμπράκος και Γιαννόπουλος (2017), δεν χρησιμοποιούνται τόσο για την εξυπηρέτηση μεταφορών αλλά κατασκευάζονται για την παροχή υπηρεσιών βοηθητικής ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για μια πληθώρα σκοπών που βοηθούν σε ανάγκες, λειτουργίες και επισκευές πλοίων άλλου τύπου, οι οποίες θα πρέπει να εκτελεστούν εν πλώ. Τα πλοία αυτά διαχωρίζονται και σε αυτήν την περίπτωση, ανάλογα με το είδος της βοήθειας που παρέχουν, όπως για παράδειγμα σε Repair Ship το οποίο αφορά πλοίο ειδικό στις επισκευές, σε Icebreaker το οποίο αποτελεί παγοθραυστικό, σε Salvage Vessel για διασώσεις και σε Tug/Fire Float δηλαδή ρυμουλκό πυροσβεστικό πλοίο.

#### **5.2 Νηολόγηση.**

Η νηολόγηση σύμφωνα με τους Σαμπράκο και Γιαννόπουλο (2017), αφορά την υποχρεωτική από το νόμο εγγραφή και καταχώρηση του πλοίου σε συγκεκριμένο βιβλίο που ονομάζεται νηολόγιο. Το νηολόγιο εφαρμόζεται και επιβλέπεται από ειδικό αξιωματικό σε κάθε Λιμενική Αρχή. Επιπρόσθετα, συμπληρώνονται οι απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν το πλοίο, όπως για παράδειγμα το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, το μέγεθος του σε διαστάσεις και χωρητικότητα, το μέσο προώσεως, η ιπποδύναμη που αναπτύσσει, ο τίτλος κυριότητας καθώς επίσης και όλα τα σημαντικά στοιχεία του πλοιοκτήτη. Εν συνεχεία, αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία της εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο, δημιουργείται το πιστοποιητικό νηολογήσεως όπου και παρέχεται στον πλοιοκτήτη. Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να έχει πάντα στο πλοίο του διαθέσιμο το αντίγραφο του νηολογίου και όταν του ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές έπειτα από έλεγχο να το παρουσιάσει. Ακόμη, εκδίδεται και το έγγραφο εθνικότητας στο οποίο

παρουσιάζονται τα γενικά και σημαντικά τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου καθώς επίσης και τα στοιχεία του πλοιοκτήτη. Όσον αφορά τα εμπορικά πλοία διατίθεται και ο λιμένας νηολόγησεως τους κάτω από το όνομα που φέρει το πλοίο. Ολοκληρώνοντας, στην Ελλάδα ένα πλοίο αναγνωρίζεται ως ελληνικό με την καταχώρησή του είτε σε νηολόγιο ελληνικού λιμένα είτε σε νηολόγιο ελληνικής προξενικής λιμενικής αρχής με την προϋπόθεση, πως στην δεύτερη περίπτωση θα πραγματοποιηθεί η μετεγγραφή του πλοίου σε νηολόγιο λιμενικής αρχής εσωτερικού εντός του έτους.

Ένα πλοίο επιλέγει τη σημαία νηολόγησής του, όπως θα αναλυθεί εν συνεχεία, είτε βάση της χώρας στην οποία ανήκει είτε βάση κάποιας άλλης, ανάλογα με τους παράγοντες που εξυπηρετούν οικονομικά συμφέροντα και για τον λόγο αυτό τα νηολόγια έχουν κατηγοριοποιηθεί σε παραδοσιακά εθνικά, ανοιχτά, διπλά και διεθνή (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2017). Παρακάτω αναλύονται οι τέσσερις τύποι νηολογίων.

### **Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια.**

Ο πλοιοκτήτης του πλοίου που ανήκει στα παραδοσιακά εθνικά νηολόγια φέρει την υπηκοότητα του κράτους και η σημαία του πλοίου του αντιστοιχεί στο κράτος αυτό. Αυτή η κατηγορία νηολογίου υπάρχει λόγω του δόγματος υπάρξεως γνήσιου δεσμού στις σχέσεις πλοίου και κράτους (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2017).

### **Ανοιχτά νηολόγια.**

Τα ανοιχτά νηολόγια, γνωστά και ως σημαίες ευκαιρίας ή σημαίες ευκολίας, αφορούν τις εθνικές σημαίες των χωρών οι οποίες σύμφωνα με τους αντίστοιχους νόμους, παρέχουν την άδεια να νηολογούνται πλοία με τη σημαία της χώρας τους, τα οποία ανήκουν σε κάποια άλλη. Αυτή η κατηγορία νηολογίου έχει δημιουργηθεί προκειμένου να διευκολυνθούν προβλήματα που προκύπτουν, όπως για παράδειγμα στην εθνικότητα του πληρώματος και στους όρους της συμβάσεως εργασίας του εργατικού δυναμικού. Από την

άλλη πλευρά, οι χώρες που δεν τους επιτρέπουν οι νόμοι τους να συμμετέχουν ενεργά σε ανοιχτά νηολόγια, δεν διευκολύνουν και περιορίζουν αυστηρά με όρους την επιλογή της σημαίας τους από πλοία άλλης χώρας (Γουλιέλμος, 1996).

### **Διπλά νηολόγια.**

Τα διπλά νηολόγια, γνωστά και ως παράλληλα, αφορούν πλοία τα οποία οι πλοιοκτήτες τους μπορούν να τα καταχωρήσουν σε εθνικά νηολόγια. Ως επακόλουθο, να αποφεύγονται συχνά προβλήματα που εμφανίζονται σχετικά με την απασχόληση και τη σύναψη συμβάσεως εργασίας του εργατικού δυναμικού, που αποτελείται από ξένες χώρες. Αυτό οδηγεί στη βελτιστοποίηση των όρων που εμπεριέχονται στις συμβάσεις εργασίας. Τα κύρια χαρακτηριστικά των διπλών νηολογίων είναι, οι μειωμένες απαιτήσεις οι οποίες σχετίζονται με τη νηολόγηση και την επάνδρωση των πλοίων, η ελαστικότητα σε φορολογικά ζητήματα και η ίδρυση σε χώρα η οποία σχετίζεται με τη “μητρόπολη”, προκειμένου το νέο νηολόγιο να είναι τόσο ανεξάρτητο όσο και παράλληλα εθνικό, με την προϋπόθεση πως το πλοίο φέρει την εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας (Γουλιέλμος, 1996).

Η ναύλωση γυμνού πλοίου όπως αναφέρει ο Γουλιέλμος (1996β), αφορά τη διαδικασία κατά την οποία ένα πλοίο που έχει νηολογηθεί σε μια σημαία, του δίνεται η άδεια να υψώσει σημαία ενός άλλου κράτους για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Σε αυτήν την περίπτωση, όταν εφαρμόζεται το διπλό νηολόγιο, τότε ένα πλοίο που έχει νηολογηθεί σε μια χώρα Χ ναυλώνεται υπό συγκεκριμένη χρονική περίοδο σε ναυλωτές της χώρας Ψ, οι οποίοι κατά το διάστημα της ναυλώσεως διευθύνουν το πλοίο κάτω από τη σημαία του κράτους Ψ. Η βασική νηολόγηση κατά το διάστημα της ναυλώσεως σταματά και θέτετε σε ισχύ μετά το πέρας λήξεως της ναυλώσεως.



## **Διεθνή νηολόγια.**

Τα εθνικά νηολόγια λόγω των αυστηρών κανόνων που έχουν οδηγήσαν τους πλοιοκτήτες στην εύρεση και επιλογή άλλων ευέλικτων νηολογίων. Αυτό οδήγησε κάποια κράτη προκειμένου να μην χάσουν πλοία από τα εθνικά τους νηολόγια να επινοήσουν νέα. Το βασικό χαρακτηριστικό αυτών των διεθνών νηολογίων είναι οι αυστηροί κανόνες στη διαχείριση και το πλήρωμα, αλλά με ελαστικούς ως προς το βασικό εθνικό νηολόγιο όρους (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2017).

### **5.3 Επιλογή σημαίας.**

Ένας πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την ανάληψη σημαντικών αρμοδιοτήτων μέσα στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η κρίσιμη απόφαση, στρατηγικής σημασίας, για την επιλογή σημαίας. Η απόφαση αυτή διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο, καθώς μέσω αυτής και με τη σωστή επιλογή της ο πλοιοκτήτης είναι σε θέση να αξιοποιήσει την αποδοτικότητα του πλοίου του στο μέγιστο βαθμό. Από το Ναυτικό Δίκαιο ορίζεται πως κάθε πλοίο πρέπει να φέρει υποχρεωτικά τη σημαία της χώρας στην οποία έχει καταγραφεί και ανήκει, διαφορετικά δεν θα καλύπτεται σε νομικά θέματα από το Διεθνές Δίκαιο και δεν θα του επιτρέπεται η μεταφορά εμπορεύματος και η είσοδος σε κανένα λιμένα. Για το λόγο αυτό, τα πλοία εγγράφονται σε νηολόγια και στη συνέχεια μετά την νηολόγηση τους αποκτούν τη σημαία που έχουν επιλέξει ή που υποχρεωτικά πρέπει να φέρουν λόγω της χώρας στην οποία έχουν νηολογηθεί (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2017).

Η επιλογή σημαίας, όπως προαναφέρθηκε, χρήζει στρατηγικής σημασίας καθώς αποτελεί κομμάτι τόσο του επιχειρηματικού κόστους όσο και των θετικών συνεπειών που θα προκύψουν από την ορθή επιλογή της. Επομένως, θα πρέπει να αναλυθούν οι παράγοντες από τους οποίους θα ληφθούν οι σημαντικές αποφάσεις για την σωστή επιλογή σημαίας νηολογήσεως. Χαρακτηριστικά παραδείγματα παραγόντων αποτελούν, το κόστος νηολογήσεως, η αποφυγή γραφειοκρατίας, τα νομικά και θεσμικά θέματα, το

φορολογικό καθεστώς, οι εργασιακές σχέσεις, η αξιοπιστία και υπόληψη της σημαίας, η κατάταξή της στα κοινά αποδεκτά έγκυρα νηολόγια, η στάση χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, οι εμπορικοί περιορισμοί και η κυβερνητική σταθερότητα ενός κράτους. Ακόμη, θα πρέπει να τονιστεί πως ένα πλοίο μπορεί να αλλάξει πολλές φορές σημαία ανάλογα με τους στόχους και τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη, λαμβάνοντας υπόψιν σημαντικούς παράγοντες επιλογής προκειμένου να εξυπηρετηθούν οικονομικά οφέλη και εμπορικές συμφωνίες. Υπό συγκεκριμένες σημαίες μπορούν να επιτευχθούν φορολογικές απαλλαγές συγκεκριμένου τύπου ή μείωση του κόστους επισκευής σε ναυπηγείο άλλης χώρας. Χαρακτηριστικοί παράγοντες για την επιλογή σημαίας από τους πλοιοκτήτες αποτελούν, τα πρότυπα ασφαλείας των νηολογίων, η επιβολή νόμων από τα κράτη, οι έλεγχοι Λιμενικών Αρχών, οι οργανώσεις και η εργασιακή απασχόληση, το κόστος προκειμένου να μειωθούν τα έξοδα, οι περιορισμοί, η ασφάλεια και η χρηματοδότηση (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2017). Από τα παραπάνω ανάγεται το συμπέρασμα πως οι παράγοντες που οδηγούν στην ευνοϊκή επιλογή, για τον πλοιοκτήτη, σημαίας είναι πολιτικής, νομικής, οικονομικής και ενδιαφέροντος τρίτων φύσεως (Γουλιέλμος, 1996).

## **6. Τύποι Ναυλώσεων - Ναυλοσύμφωνα.**

Η έννοια της ναύλωσης όπως προαναφέρθηκε σχετίζεται με την εμπορική συμφωνία για την απασχόληση ενός ελεύθερου πλοίου μεταξύ πλοιοκτήτη, ο οποίος διαθέτει το πλοίο και ναυλωτή στον οποίο διατίθεται το πλοίο. Η συμφωνία αυτή έχει σκοπό τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών έναντι χρηματικής συναλλαγής. Σύμφωνα με τον Βλάχο (2011), οι κυριότερες μορφές απασχόλησης ενός πλοίου δηλαδή ναύλωσης είναι η ναύλωση κατα ταξίδι, η χρονοναύλωση, η ναύλωση γυμνού πλοίου, η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών, το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης και η ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας. Ενώ, κάποιες από τις δευτερεύουσες μορφές ναύλωσης αφορούν τη μεταφορά φορτίων σε μικροπαρτίδες, τη μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο, τις

συνεργασίες και τις κοινοπραξίες. Παρακάτω δίνονται οι κυριότερες μορφές ναύλωσης σύμφωνα με τους Βλάχο και Ψύχου (2011) και Storfjord (2018), ενώ οι δευτερεύουσες μορφές δίνονται σύμφωνα με τους Βλάχο και Ψύχου (2011).

### **6.1 Η ναύλωση κατά ταξίδι.**

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αφορά την απασχόληση πλοίου για τη μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου, από ένα λιμάνι σε μια προκαθορισμένη περιοχή για σταθερή κυρίως τιμή ανά τόνο. Η ναύλωση κατά ταξίδι είναι προτιμητέα από ναυλωτές οι οποίοι επιθυμούν να μεταφέρουν μεμονωμένα φορτία και για το λόγο αυτό η χρονονάυλωση δεν θα τους εξυπηρετούσε, καθώς μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας θα έπρεπε να βρουν νέα ναύλωση. Ακόμη, η πλοιοκτήτρια εταιρεία αμείβεται τόσο για την παροχή των μεταφορικών της υπηρεσιών όσο και για τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, έναντι χρηματικής αμοιβής η οποία ονομάζεται ναύλος και πραγματοποιείται είτε με τη μορφή πληρωμής κατ' αποκοπή είτε με τη σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου που μεταφέρεται. Στη συνέχεια γίνεται η πλήρης καταγραφή των όρων της ναύλωσης στο ναυλοσύμφωνο, όπως ο προσδιορισμός των ημερών για τις οποίες το πλοίο θα πρέπει να καταφθάσει στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης και έπειτα θα ολοκληρώσει το ταξίδι του με την εκφόρτωση στο λιμάνι του τελικού προορισμού, εντός των χρονοδιαγραμμάτων που ορίζονται από το ναυλοσύμφωνο. Επιπρόσθετα, καθορίζονται και όροι όπως ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης του πλοίου από τον ναυλωτή. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την κάλυψη των εξόδων τόσο του ταξιδιού σε γενικό πλαίσιο όσο και της λειτουργίας του πλοίου, όπως οι μισθοί και τα έξοδα του πληρώματος που σχετίζονται με την αγορά τροφίμων και εφοδίων. Τα έξοδα του ταξιδιού ποικίλουν όπως λιμενικά έξοδα, ασφάλιστρα και καύσιμα. Όλα τα παραπάνω έξοδα επιβαρύνουν όπως προαναφέρθηκε αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη, καθώς ο ναύλος της συμφωνίας στις περισσότερες περιπτώσεις καταβάλετε μετά την εκφόρτωση του φορτίου και την ολοκλήρωση του ταξιδιού.

Εάν δεν υπάρξει καμία καθυστέρηση και χωρίς την ακύρωση των όρων της ναύλωσης τότε αυτή ολοκληρώνεται αβίαστα. Εάν όμως το πλοίο δεν ολοκληρώσει το ταξίδι του εντός των χρονοδιαγραμμάτων που έχουν τεθεί από το ναυλοσύμφωνο τότε υφίσταται απαίτηση. Πιο αναλυτικά, εάν υπάρξει καθυστέρηση από την πλευρά του ναυλωτή, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να υποβάλλει αίτηση για επισταλία στον ναυλωτή, ενώ αν υπάρξει καθυστέρηση από την πλευρά του πλοιοκτήτη, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να υποβάλλει αίτηση για επίσπευση στον πλοιοκτήτη και ακόμη να προχωρήσει σε νόμιμη ακύρωση της ναύλωσης και να μην αποδεχθεί το πλοίο. Όσον αφορά τα χρηματικά ποσά για τις αντίστοιχες πληρωμές των καθυστερήσεων, δηλαδή τα ναύλα για την επισταλία και την επίσπευση, αυτά ορίζονται στο ναυλοσύμφωνο έναντι δολαρίων ανά ημέρα αναμονής. Το χρονικό περιθώριο για την καταβολή των ναύλων προβλέπεται επίσης στο ναυλοσύμφωνο. Ολοκληρώνοντας, θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί και η περίπτωση κατά την οποία οι διαδικασίες της φορτοεκφόρτωσης ολοκληρώνονται ταχύτερα από το συμφωνηθέν χρονοδιάγραμμα. Στην περίπτωση αυτή, το ναυλοσύμφωνο υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να επιστρέψει το αντίστοιχο χρηματικό ποσό για τις ημέρες που δεν αξιοποιήθηκαν ενεργά, καθώς ο πλοιοκτήτης έχει πληρωθεί για όλες τις ημέρες που έχουν συμφωνηθεί.

## **6.2 Η χρονοναύλωση.**

Η χρονοναύλωση αποτελεί την ενοικίαση ενός πλοίου από τον ναυλωτή για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και είναι προτιμητέα από έμπειρους μεταφορείς, οι οποίοι θα είναι και υπεύθυνοι για τη μεταφορική διαδικασία. Ακόμη, η μεταφορά φορτίου για προκαθορισμένο χρόνο εξασφαλίζεται με σταθερό κόστος, με αποτέλεσμα να αποφεύγονται οι αυξομειώσεις στις τιμές των ναύλων που συχνά συναντώνται στη διεθνή ναυλαγορά. Αναλυτικότερα, η ναύλωση αυτή επιτυγχάνει την κάλυψη των αναγκών για επιπρόσθετη χωρητικότητα με στόχο τη μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου, για το οποίο δεν καθίσταται δυνατή η μεταφορά του από τα πλοία της ιδιοκτησίας των ναυλωτών. Ο

πλοιοκτήτης λαμβάνει σταθερό εισόδημα, συνήθως μηνιαία ή ανά 15 ημέρες, για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα ναύλωσης και υποχρεούται μέσα σε αυτό να αναλάβει τα λειτουργικά κόστη του πλοίου. Τα κόστη αυτά αφορούν κυρίως το πλήρωμα, όπως τους μισθούς, τα σχετικά έξοδα για την αγορά τροφίμων και εφοδίων, τις συντηρήσεις, τις επισκευές και τα ασφάλιστρα, καθώς η διαχείριση του πλοίου πραγματοποιείται από τον πλοιοκτήτη. Επιπρόσθετα, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει όλες τις σχετικές οικονομικές επιβαρύνσεις στις περιπτώσεις οι οποίες αφορούν, είτε προβλήματα που παρουσιάζονται στο πλοίο και αυτό θα έχει ως συνέπεια το πλοίο να εισέλθει σε λιμάνι, είτε με την απολύμανση του πλοίου μετά από επιβεβαιωμένη ασθένεια σε μέλος του πληρώματος. Εξαίρεση στην οικονομική επιβάρυνση του πλοιοκτήτη αποτελεί η απολύμανση, η οποία θα καταστεί αναγκαία λόγω του φορτίου που μεταφέρεται ή λόγω των λιμανιών στα οποία εισέρχεται το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Σε αυτήν την περίπτωση επιβαρύνεται οικονομικά ο ναυλωτής.

Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής υποχρεούται να αναλάβει την εμπορική λειτουργία του πλοίου, καθώς επίσης και όλα τα προβλεπόμενα κόστη τα οποία σχετίζονται άμεσα με τη διάρκεια του ταξιδιού, όπως για παράδειγμα τα καύσιμα και όλα τα λιμενικά έξοδα. Ακόμη, ο ναυλωτής αναλαμβάνει και τα έξοδα που σχετίζονται με τη διαχείριση του φορτίου όπως η φορτοεκφόρτωση του. Επιπρόσθετα, από τις σημαντικότερες υποχρεώσεις αποτελεί και η καταβολή του ενοικίου στον πλοιοκτήτη, ενώ στην περίπτωση που δεν καταβληθεί το ενοίκιο πριν από τη λήξη της προθεσμίας, τότε ο πλοιοκτήτης έχει κάθε νόμιμο δικαίωμα να διατάξει τον πλοίαρχο για να διακόψει τη σύμβαση τη ναύλωσης και κατ' επέκταση να αποσύρει το πλοίο του. Τέλος, ο ναυλωτής μετά την ολοκλήρωση της μεταφοράς του φορτίου αναζητεί συμπληρωματικά φορτία, διότι το πλοίο κατά την επιστροφή συχνά παρατηρείται άδειο και για το λόγο αυτό προσπαθεί να μειώσει τα έξοδα του.

### **6.3 Η ναύλωση γυμνού πλοίου.**

Στην περίπτωση της ναύλωσης γυμνού πλοίου ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του για συγκεκριμένη χρονική περίοδο, συνήθως 10-20 χρόνια σε κάποιο ναυλωτή. Ο πλοιοκτήτης ο οποίος μπορεί να αφορά ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, δεν συμμετέχει ενεργά στις λειτουργικές διαδικασίες του πλοίου. Όμως, είναι υπεύθυνος για τα ασφαλιστικά θέματα του πλοίου και αναλαμβάνει οικονομικά την υποτίμηση της αξίας του πλοίου και τις προμήθειες των μεσιτών που έχουν εμπλακεί για τη συμφωνία της συγκεκριμένης ναύλωσης. Επιπλέον, το ενοίκιο που λαμβάνει ο πλοιοκτήτης είναι μειωμένο, σε σχέση με τις τιμές για ναύλωση χρονικής περιόδου που υπάρχουν στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, το οποίο όμως αντιστοιχεί σε μειωμένες ευθύνες αλλά και κίνδυνους που μπορούν να προκύψουν με τη νέα ναύλωση. Από την άλλη πλευρά ο ναυλωτής, στη ναύλωση γυμνού πλοίου, είναι και εκείνος που υποχρεούται να αναλάβει όλα τα ζητήματα του πλοίου, τόσο λειτουργικά όσο και οικονομικά, καθώς μπορεί να διοικήσει προσωρινά το πλοίο σαν κανονικός πλοιοκτήτης.

Ακόμη, η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι γνωστή και ως ναύλωση κατα παραχώρηση η οποία μπορεί και να διαφέρει κυρίως, διότι σε αυτήν την περίπτωση ο πλοιοκτήτης μπορεί να παραχωρήσει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του στον ναυλωτή έπειτα από σχετική συμφωνία. Επιπρόσθετος κρίσιμος παράγοντας στη ναύλωση γυμνού πλοίου, αποτελεί η κατάσταση του πλοίου κατά την παράδοσή του με τη λήξη της συμφωνίας στον πλοιοκτήτη. Αυτό έχει ως επακόλουθο, προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν κίνδυνοι (οικονομικά και νομικά ζητήματα), να γίνονται επιθεωρήσεις κατά τη παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή και πίσω στον πλοιοκτήτη αντίστοιχα. Ολοκληρώνοντας, οι όροι για τη διατήρηση του πλοίου που έχουν προκύψει από τη διαδικασία της επιθεώρησης, καθώς επίσης και για τη συντήρησή του εμπεριέχονται στη σχετική συμφωνία. Από τα παραπάνω ανάγεται το συμπέρασμα, πως η ναύλωση γυμνού πλοίου πρόκειται ουσιαστικά για μια επένδυση με πλεονεκτήματα που αφορούν τόσο τη ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία δεν

δεσμεύει το κεφάλαιο της, όσο και για το γεγονός πως ο κάτοχος κατά τη διάρκεια της ναύλωσης μπορεί να επιτύχει κάποιο φορολογικό όφελος.

#### **6.4 Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών.**

Η ναύλωση αυτή εμπεριέχει συνεχόμενα ταξίδια από τον ίδιο ναυλωτή και κάθε ταξίδι θεωρείται διαφορετικό, στο σύνολο τους όμως συγκαταλέγονται στο ίδιο ναυλοσύμφωνο. Ο αριθμός των ταξιδιών συμφωνείται στο συμβόλαιο και δίνεται επίσης η δυνατότητα για συνέχιση τους, εάν όμως παρουσιαστεί μείωση των τιμών στη ναυλαγορά, τότε ο ναυλωτής είναι πιθανό να αποσυρθεί από το συμβόλαιο και να επιλέξει αντίστοιχη ναύλωση σε χαμηλότερη τιμή. Όσον αφορά τον πλοιοκτήτη, κατά τη διάρκεια της ναύλωσης υποχρεούται να διαθέσει το πλοίο του υπό τις ημερομηνίες οι οποίες έχουν οριστεί στο ναυλοσύμφωνο, για να πραγματοποιηθεί η μεταφορά του αντίστοιχου προκαθορισμένου φορτίου από τον ναυλωτή. Στην περίπτωση που δεν διαθέσει το πλοίο του στις προκαθορισμένες ημερομηνίες υποχρεούται να καταβάλει τη σχετική αποζημίωση καθυστέρησης. Ακόμη, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες ο πλοιοκτήτης καλείται να αντιμετωπίσει προβλήματα, όπως τα σύντομα ταξίδια, δηλαδή μικρών αποστάσεων τα οποία δεν αποφέρουν τόσο σημαντικά έσοδα και δεν είναι εύκολο να βρεθούν άλλα φορτία κατά τη διάρκεια της επιστροφής, προκειμένου το πλοίο να μην είναι άδειο και να μειωθούν σχετικά έξοδα. Με τη ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών παρέχεται στον ναυλωτή η δυνατότητα να εξασφαλίσει από πριν σταθερές τιμές, αλλά διαφορετικές για κάθε ταξίδι, διότι συμπεριλαμβάνονται και κόστη τα οποία συνυπολογίζονται ανάλογα με τον όγκο του φορτίου, όπως για παράδειγμα οι διαδικασίες της φορτοεκφόρτωσης και η επιτρεπόμενη παραμονή του πλοίου σε λιμάνια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να αποφεύγονται οι αυξομειώσεις στις τιμές των ναύλων που συχνά συναντώνται στη διεθνή ναυλαγορά.

## **6.5 Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης.**

Το συμβόλαιο της εργολαβικής εκμίσθωσης, αφορά την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να μεταφέρει ένα προκαθορισμένο φορτίο από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, υπό ορισμένους όρους ναύλωσης, για πολλαπλές φορτώσεις σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων. Η ναύλωση αυτή διαμορφώνεται κυρίως από τον όγκο και το χρόνο μεταφοράς του φορτίου, με αποτέλεσμα οι δυο αυτοί παράμετροι να διαμορφώνουν με τη σειρά τους τόσο το μέγεθος του πλοίου όσο και τον αριθμό των ταξιδιών. Αρχικά, ο πλοιοκτήτης μπορεί να χρησιμοποιήσει διαφορετικά πλοία και όχι συγκεκριμένα ανάλογα με τη ποσότητα και το χρόνο μεταφοράς του φορτίου. Επιπρόσθετα, έχει τη δυνατότητα σε περίπτωση που δεν έχει διαθέσιμο πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου στις προκαθορισμένες ημερομηνίες, να ναυλώσει πλοία τρίτων προκειμένου να τηρήσει τους όρους του συμβολαίου. Ακόμη, με τη μορφή αυτής της ναύλωσης καθίσταται συνεχής η απασχόληση των πλοίων του κατά τη διάρκεια της συμφωνίας. Αυτό αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τον πλοιοκτήτη ειδικά εάν υπολογίζει πως η αγορά των ναύλων θα μειωθεί. Τέλος, η αμοιβή υπολογίζεται ανάλογα είτε με τη χωρητικότητα του πλοίου είτε με τη ποσότητα που πρόκειται να μεταφερθεί, με κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη να έχει πάντα σε διαθεσιμότητα τα αντίστοιχα πλοία για τη διεκπεραίωση της συμφωνίας. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη της λειτουργίας και πραγματοποίησης της ναύλωσης, αφού οι λεπτομέρειες για τη συγκρότηση του ταξιδιού είναι υπόθεση του πλοιοκτήτη, με αποτέλεσμα να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στις εμπορικές του δραστηριότητες. Επιπρόσθετα, όταν υπάρχει αύξηση των τιμών στη ναυλαγορά, οι ναυλωτές επωφελούνται οικονομικά από τη σύναψη του συμβολαίου της σχετικής μορφής ναύλωσης, διότι έχουν δεσμεύσει με χαμηλότερες τιμές τους πλοιοκτήτες για όλη τη διάρκεια του συμβολαίου.



## **6.6 Η ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας.**

Η ναύλωση αυτή αποτελείται από στοιχεία της μορφής ναύλωσης κατά ταξίδι, διότι έχει τη διάρκεια ενός ταξιδιού και από τη χρονοναύλωση, καθώς ισχύουν οι ίδιες υποχρεώσεις, ευθύνες και δικαιώματα μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Σε αυτή την περίπτωση, το ύψος του μισθώματος που καταβάλλεται επηρεάζεται από τις υπάρχουσες τιμές στη ναυλαγορά και δεν συμβαδίζει με τα χαμηλότερα επίπεδα των τιμών που συναντώνται στα συμβόλαια χρονοναύλωσης. Αυτό συμβαίνει, όπως προαναφέρθηκε, λόγω της σταθερής απασχόλησης των πλοίων που εξασφαλίζουν για μεγάλο χρονικό διάστημα οι ναυλωτές, με τις τιμές που έχουν συμφωνηθεί στο αντίστοιχο συμβόλαιο χρονοναύλωσης και έτσι οι τιμές των ναύλων δεν μετατοπίζονται σε αντίστοιχες αυξομειώσεις των τιμών στην αγορά. Επιπλέον, το ενοίκιο καταβάλλεται όπως και στην περίπτωση της χρονοναύλωσης. Ολοκληρώνοντας, πραγματοποιούνται ορισμένες διευκρινίσεις ως προς τους όρους σύναψης της συμφωνίας, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και ο προσδιορισμός των πληρωμών για τα καύσιμα που υπάρχουν στο πλοίο κατά την παράδοση στον ναυλωτή και πίσω στον πλοιοκτήτη αντίστοιχα.

## **6.7 Η μεταφορά φορτίων σε μικροπαρτίδες.**

Η μεταφορά φορτίων σε μικροπαρτίδες αποτελεί δευτερεύουσα μορφή ναύλωσης και αφορά τη μεταφορά μικρών ποσοτήτων φορτίου από διάφορα αγαθά. Τα διάφορα αυτά αγαθά συγκεντρώνονται όλα μαζί στο ίδιο πλοίο από ένα ή και περισσότερα λιμάνια μιας περιοχής. Απαραίτητη κρίνεται η δυνατότητα να αποκτηθούν διαφορετικά είδη φορτίου, προκειμένου να επιλέγει με ευέλικτο τρόπο το κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά. Όσον αφορά το πλοίο που ναυλώνεται, αυτό έχει τη μορφή της χρονοναύλωσης για ένα μόνο ταξίδι. Το είδος αυτής της ναύλωσης χρησιμοποιείται κυρίως από διαχειριστές οι οποίοι επιθυμούν να αναλάβουν τη μεταφορά διαφόρων αγαθών σε μικροπαρτίδες, διότι όσο πιο μικρή ποσότητα χύδην ξηρού φορτίου μεταφέρεται τόσο πιο υψηλή θα είναι και η τιμή του ναύλου που θα ζητηθεί από τον πλοιοκτήτη. Επομένως, από τη παραπάνω συγκυρία οι

διαχειριστές προσπαθούν να επωφεληθούν της διαφοράς μεταξύ των ναύλων που πληρώνουν και αυτών που εισπράττουν.

Ακόμη, ο διαχειριστής κατά τη σύναψη των όρων του συμβολαίου προσπαθεί να εξασφαλίσει το συνδυασμό υψηλών ναύλων και περισσότερων ημερών για την εκτέλεση της διαδικασίας της μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει διότι, εάν καθυστερήσει ένα πλοίο στο στάδιο της φόρτωσης να συνεχιστεί αβίαστα η φόρτωση των άλλων φορτίων. Οι ναυλωτές με τη σειρά τους θα πρέπει να είναι άμεσα ενημερωμένοι για την φόρτωση άλλων φορτίων στο ίδιο πλοίο, προκειμένου να αποφευχθούν μελλοντικά τυχόν νομικά προβλήματα, τα οποία θα επιφέρουν και απαίτηση αποζημιώσεων. Συνοψίζοντας, κατά την εύρεση και επιλογή του κατάλληλου πλοίου για την μεταφορά των φορτίων διαφορετικού είδους, οι διαχειριστές προσπαθούν να το ναυλώσουν σε τέτοια τιμή η οποία δεν θα ξεπερνά τον αναμενόμενο ναύλο, που πρόκειται να λάβουν από τους αντίστοιχους ναυλωτές των διάφορων μικροφορτίων. Αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση του κέρδους τους από τη διαφορά που θα προκύψει μεταξύ των ναύλων. Η αύξηση του παραπάνω κέρδους επιτυγχάνεται βάση της πείρας που έχουν οι διαχειριστές στην λειτουργία της ναυλαγοράς και των συνθηκών που την απαρτίζουν.

### **6.8 Η μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο.**

Η μορφή της ναύλωσης αυτής παρατηρείται συχνά για τη μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο και βάρος, όπως για παράδειγμα ένας κατασκευαστικός εξοπλισμός και βαρέα μηχανήματα από πλοία που διαθέτουν γερανούς ισχυρής ανυψωτικής ικανότητας. Η μεταφορά αυτή πραγματοποιείται από έναν ειδικό στα ναυτιλιακά ζητήματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μεταφορά υλικών, εξοπλισμού και βαρέων μηχανημάτων για την κατασκευή ενός εργοστάσιου σε ένα κράτος με χαμηλή ανάπτυξη, καθώς ο απαραίτητος και εξειδικευμένος μηχανικός εξοπλισμός για τις διαδικασίες της φορτοεκφόρτωσης μπορεί να μην είναι διαθέσιμος.

## **6.9 Οι συνεργασίες.**

Οι συνεργασίες αποτελούν τις συμφωνίες που δημιουργούνται μεταξύ των ατόμων που ελέγχουν τα φορτία και τα πλοία με σκοπό να τα εκμεταλλεύονται. Στη μορφή ναύλωσης των συνεργασιών τόσο τα κέρδη όσο και οι ζημιές που προκύπτουν από τον ναύλο, την παραγωγή, την αγορά ή την πώληση των αγαθών που συσχετίζονται, διαμοιράζονται μεταξύ των εταιρειών που συμμετέχουν στη ναύλωση, συγκριτικά με τη συμμετοχή τους σε αυτή. Οι συνεργασίες συνήθως όταν αφορούν ένα απλό φορτίο είναι απλές και μικρής διάρκειας, ενώ όταν η συμφωνία για παράδειγμα, αφορά την κατασκευή λιμανιών ή την προώθηση προϊόντων τότε είναι μεγάλης διάρκειας.

## **6.10 Οι κοινοπραξίες.**

Στην κατηγορία αυτή οι πλοιοκτήτες συγκροτούν μια ομάδα με στόχο την προώθηση των πλοίων τους, για να επιτύχουν την καλύτερη δυνατή διαχείριση του στόλου τους. Η ένωση μιας ομάδας πλοιοκτητών σε σχέση με έναν μεμονωμένο πλοιοκτήτη, διαθέτει τόσο δύναμη όσο και διαπραγματευτική ικανότητα, για τη δημιουργία παραδείγματος χάρη, συμβολαίων ναύλωσης, ασφαλίσεων και ανεφοδιασμού. Οι κοινοπραξίες αυτές είναι ικανές να συνάψουν εκτεταμένα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς και να πραγματοποιήσουν συνεργασίες, όπως αναφέρθηκαν στην προηγούμενη υποενότητα, με άλλες εξωτερικές ομάδες. Όσον αφορά το εισόδημα του συνασπισμού, αυτό διανέμεται στα μέλη του μετά την αφαίρεση των πάγιων και τρέχον εξόδων, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του πλοίου που διαθέτει ο έκαστος πλοιοκτήτης, τα οποία αναλύονται και υπολογίζονται σύμφωνα με το μέσο όρο του συνασπισμού. Ένας νέος πλοιοκτήτης όταν εισέρχεται στον συνασπισμό των πλοιοκτητών αποτελεί κάποιες φορές κίνδυνο, ακόμη και στη περίπτωση που ο συνασπισμός είναι καλά διοικούμενος και οργανωμένος. Αυτό συμβαίνει διότι ένας νέος πλοιοκτήτης δεν κατέχει τη σχετική ναυτιλιακή εμπειρία και έτσι μπορεί να έχει δύσκολες ή και αδύνατες ως προς την εκτέλεσή τους απαιτήσεις. Στη συνέχεια, θα προκύψουν τόσο σύνδεσμοι όσο και προστριβές με άλλους πλοιοκτήτες της κοινοπραξίας, με αποτέλεσμα

να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα και εντάσεις ή ακόμη και να διαλυθεί ο συνασπισμός, έπειτα από έντονη ρήξη των μελών της. Επιπρόσθετα, η λανθασμένη συμπεριφορά του νέου πλοιοκτήτη και τα σημαντικά λάθη τακτικής που μπορεί να αναπτύξει, οδηγούν στην παραγωγή μιας λανθασμένης και άσχημης εικόνας της κοινοπραξίας προς τρίτους, με απόρροια ακόμη και τη δημιουργία εχθρικών περιστάσεων.

Ακόμη, παρατηρείται πως οι κοινοπραξίες είναι δύσκολο να διατηρηθούν για μεγάλες χρονικές περιόδους, διότι ο τρόπος λειτουργίας τους έρχεται συχνά σε σύγκρουση με τα συμφέροντα των ατόμων ή ομάδων που συναλλάσσονται και κατ' επέκταση προσπαθούν να τις διαλύσουν. Αντίθετα, οι κοινοπραξίες είναι δυνατόν να διατηρηθούν μόνο με την προϋπόθεση της δημιουργίας σχέσεων εμπιστοσύνης και εκτίμησης μεταξύ των μελών που την απαρτίζουν. Αυτό παρατηρείται κυρίως από άτομα τα οποία συναλλάσσονται με τους πλοιοκτήτες και δεν μπορούν είτε να προωθήσουν τα συμφέροντα τους, είτε να τους εκμεταλλευτούν όσο θα ήθελαν. Ολοκληρώνοντας, οι κοινοπραξίες δημιουργούν και μειονεκτήματα στους πλοιοκτήτες, καθώς αυτοί υποχρεούνται να ακολουθούν τους κανόνες και τις αποφάσεις του συνασπισμού. Αυτό έχει ως επακόλουθο, να καθίσταται αδύνατη η ανάπτυξη των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων του πλοιοκτήτη, καθώς δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί με όποιον τρόπο θέλει προς όφελος της δικής του εταιρείας.

## **7. Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.**

Το 1889 και το 1912 πραγματοποιήθηκαν οι συνελεύσεις της Washington και του St. Petersburg αντίστοιχα, όπως αναφέρει ο Βλάχος (2007), με σκοπό να δημιουργηθεί ένας διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός για να οργανώσει και να επιλύσει ζητήματα του ναυτιλιακού κλάδου, οι οποίες όμως δεν είχαν αποτέλεσμα. Παρακάτω δίνονται οι κύριοι διεθνείς οργανισμοί που εδρεύουν για τον συντονισμό του ναυτιλιακού κλάδου σύμφωνα με τους Βλάχο και Ψύχου (2011) και με τον Βλάχο (2007).

## 7.1 IMO (International Maritime Organisation).

Αρχικά, με το πέρας των αποτυχημένων συνελεύσεων που πραγματοποιήθηκαν για την ίδρυση ενός διεθνή ναυτιλιακού οργανισμού και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, σύμφωνα με τον Βλάχο (2007), δημιουργήθηκε η επιτακτική ανάγκη για την οργάνωση ναυτιλιακών ζητημάτων που αφορούσαν το συμμαχικό στόλο. Το γεγονός αυτό οδήγησε στη δημιουργία ενός οργανισμού με την ονομασία Ναυτιλιακό Διευθυντικό Συμβούλιο, το οποίο το 1944 έλαβε τη μορφή της Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής. Στη συνέχεια, έπειτα από πολλές διασκέψεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών αποφασίστηκε πως είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας οργανισμός, ο οποίος θα είχε ως βασική του λειτουργία την οργάνωση και την επίλυση ζητημάτων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Επομένως, το 1948 ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (IMO), ο οποίος είναι ένας πολυεθνικός διακυβερνητικός διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός και στον οποίον οι αποφάσεις που λαμβάνονται είναι απόλυτα δεσμευτικές για όλες τις χώρες - μέλη. Οι βασικές λειτουργίες του IMO αφορούν και καλύπτουν τομείς τόσο σε ναυτιλιακά θέματα, όπως για παράδειγμα η ναυτική ασφάλεια, η διευκόλυνση των διαδικασιών της μεταφοράς και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος όσο και σε ζητήματα νομικής φύσεως τα οποία σχετίζονται άμεσα με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, για να επιλυθούν τα διάφορα ναυτιλιακά ζητήματα ακολουθείται μια διαδικασία κατά την οποία πραγματοποιούνται διεθνή συμβούλια, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία διεθνών συμβάσεων. Στη συνέχεια, τα κράτη που συμμετέχουν στον IMO εγκρίνουν τις συμβάσεις αυτές και τις συμπεριλαμβάνουν στη νομοθεσία τους με την εφαρμογή κωδίκων, νομικών συστάσεων και οδηγιών.

Όσον αφορά τη διάρθρωση του IMO, αυτή συγκροτείται από τη συνέλευση, το συμβούλιο, τη γραμματεία και τις συνδιασκέψεις. Αρχικά, η συνέλευση αποτελεί την ανώτατη μορφή διοίκησης του IMO στην οποία συμμετέχουν οι εκπρόσωποι από το κάθε κράτος - μέλος και διεκπεραιώνεται μια φορά ανά δύο έτη ή συχνότερα όταν αυτό κριθεί αναγκαίο. Οι

αποφάσεις που λαμβάνονται στις συνελεύσεις δεν είναι απόλυτα δεσμευτικές για τα κράτη - μέλη, μπορούν όμως κάποια στοιχεία να εφαρμοστούν στις αντίστοιχες νομοθεσίες του κάθε κράτους. Επιπλέον, από τη συνέλευση εκλέγονται τα μέλη του συμβουλίου και διορίζεται ο γενικός γραμματέας του IMO. Από την άλλη πλευρά, το συμβούλιο συνεδριάζει δυο φορές το χρόνο, ή και συχνότερα εάν αυτό καταστεί αναγκαίο, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των εθνικών υπουργείων από το κάθε κράτος - μέλος και ειδικοί πραγματογνώμονες οι οποίοι αφορούν τα τμήματα μεταφορών. Το συμβούλιο αναλαμβάνει τόσο την εξέταση και την ερμηνεία σχολίων στις εκθέσεις των επιτροπών, πριν αυτές παρουσιαστούν στη συνέλευση, όσο και διοικητικά καθήκοντα έναντι του προσωπικού του IMO. Όσον αφορά τη γραμματεία, αυτή συγκροτείται από ένα σύνολο επιστημόνων και διοικητικών υπαλλήλων με επικεφαλή το γενικό γραμματέα. Ο ρόλος της γραμματείας αφορά τη δημιουργία προσχεδίων για τις διεθνείς συμβάσεις και την υποβολή παρουσιάσεων και εκθέσεων για τα θέματα που πρόκειται να συζητηθούν. Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως η γραμματεία δεν συμμετέχει στις αποφάσεις πολιτικής φύσεως, αλλά μόνο στην εκπροσώπηση του IMO σε διεθνή θέματα με την παρουσία πάντα του γενικού της γραμματέα. Ολοκληρώνοντας, οι συνδιασκέψεις εκτελούνται έπειτα από έκκληση του γενικού γραμματέα με την έγκριση της συνέλευσης. Οι συμμετέχοντες στη συζήτηση αποτελούνται από τους εκπροσώπους των κρατών - μελών του IMO και από κράτη - μέλη που ανήκουν μόνο στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Κατόπιν, διεκπεραιώνεται το τελικό σχέδιο από άρθρα που έχουν συμφωνηθεί στο προσχέδιο της συζητήσεως της συνδιάσκεψης. Τα σχετιζόμενα άρθρα έχουν συμπεριληφθεί μετά από ομόφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων. Το τελικό σχέδιο προβάλλεται στα κράτη - μέλη για να το επικυρώσουν και στη συνέχεια, εάν πληρείται ο απαιτούμενος αριθμός των κρατών που έχουν υπογράψει την επικύρωση του σχεδίου, αυτό καθίσταται αμέσως ως διεθνές δίκαιο.

## **7.2 IACS (International Association of Classification Societies).**

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων ιδρύθηκε με σκοπό την τήρηση των κανόνων για την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων, την επίβλεψη και προστασία του μεταφερόμενου φορτίου, καθώς επίσης και του ανθρώπινου κεφαλαίου που συνδέεται με τη ναυτιλία. Οι νηογνώμονες αποτελούν μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, οι οποίοι είναι ιδιωτικοί, και η δραστηριότητα τους αναγνωρίζεται από τα περισσότερα κράτη. Διακρίνονται μεταξύ τους τόσο για τις προσφερόμενες υπηρεσίες όσο και για την φήμη που κατέχουν στη ναυτιλιακή αγορά. Ασχολούνται με τον καθορισμό των κανόνων οι οποίοι συνεχώς ανανεώνονται, προκειμένου να ακολουθούν και να συμβαδίζουν με τις τρέχουσες τεχνολογικές εξελίξεις, έτσι ώστε να διαχωρίζονται τα πλοία σε κλάσεις. Ακόμη, οι νηογνώμονες επιθεωρούν το πλοίο τόσο στο στάδιο της κατασκευής του όσο και κατά τη διάρκεια της οικονομικής του ζωής, προκειμένου να βεβαιωθούν πως έχει ταξινομηθεί στη σωστή κλάση. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι οι οποίοι μπορούν να οδηγήσουν ένα πλοίο στο να υποβαθμιστεί ή ακόμη και να χαθεί η κλάση του, όπως για παράδειγμα θέματα ποιότητας, η μη καταβολή των τελών για τις απαραίτητες επιθεωρήσεις και η μη έκδοση απαιτούμενων πιστοποιητικών.

Επιπλέον, εγκρίνουν τα σχέδια και τις προδιαγραφές για τα πλοία προς ναυπήγηση και επιθεωρούν κάθε τέσσερα έτη τους ήδη υπάρχοντες κανόνες, έτσι ώστε αυτοί να προσαρμόζονται σε οποιαδήποτε νέα δεδομένα εάν αυτό κριθεί αναγκαίο. Τέλος, εκδίδουν πιστοποιητικά ασφαλείας μετά την ολοκλήρωση της ναυπήγησης και μετά από κάθε επιθεώρηση, με την προϋπόθεση πως δεν παραβιάζεται κάποιος κανόνας και δεν έχει παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα. Από την άλλη πλευρά, οι νηογνώμονες υψηλής φήμης διεκπεραιώνουν επιπρόσθετες αρμοδιότητες και λειτουργίες σε επίπεδο ποιότητας κατασκευών, επιθεωρήσεων και προτύπων ασφαλείας. Οι σχετικές αρμοδιότητες αφορούν τη δημοσίευση καταλόγων και στατιστικών πληροφοριών για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ανά έτος και την έρευνα στη βελτίωση της κατασκευής των πλοίων ή των μηχανών τους,

προκειμένου να εξασφαλιστούν για τις θαλάσσιες μεταφορές τα κατάλληλα πρότυπα ασφαλείας.

### **7.3 P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs).**

Τα P&I Clubs αφορούν τις ασφαλιστικές ενώσεις μεταξύ των πλοιοκτητών, με σκοπό την παροχή αποζημιώσεων προς τρίτους από τυχόν ατύχημα που προκλήθηκε, είτε από το πλοίο τους είτε από κάποιο μέλος του πληρώματος. Για την κάλυψη των σχετικών αποζημιώσεων, υπάρχει ένα κοινό ταμείο στο οποίο καταθέτονται όλα τα χρήματα από τις συνδρομές των πλοιοκτητών, που αποτελούν μέλη της ασφαλιστικής ένωσης. Ακόμη, προσφέρεται ένα τμήμα αρμόδιο για ναύλους και σταλίες από το οποίο παρέχονται νομικές συμβουλές και ταυτόχρονα είναι υπεύθυνο για ορισμένα έξοδα, όπως για παράδειγμα αυτά που προκύπτουν από απαιτήσεις τρίτων για ναύλους. Πιο συγκεκριμένα, τα P&I Clubs είναι ικανά να καλύψουν κινδύνους τους οποίους μια απλή ναυτική ασφάλιση δεν μπορεί να αναλάβει και σχετίζονται τόσο με το πλοίο και το μηχανικό εξοπλισμό του όσο και με το φορτίο που μεταφέρεται. Επίσης, καλύπτονται περιπτώσεις ατυχήματος, όπως για παράδειγμα οι οικολογικές καταστροφές, η σύγκρουση με πλοίο και τα μέλη του πληρώματος και των επιβατών που έχουν τραυματιστεί. Επομένως, με αυτόν τον τρόπο και μέσω των clubs οι πλοιοκτήτες προστατεύονται αυτόματα από διάφορες νομικές συγκρούσεις και από επιπρόσθετα έξοδα που προκύπτουν μετά από ένα ατύχημα. Ένα P&I Club είναι σε θέση να προσφέρει πολλά προνόμια σε έναν πλοιοκτήτη ανεξάρτητα από το μέγεθός του, ωστόσο η επιλογή του κρίνεται αυστηρά από τις προσδοκίες, τις απαιτήσεις και τις ανάγκες του πλοιοκτήτη.

Στην περίπτωση που το μέγεθος ενός club είναι μεγάλο, δηλαδή αποτελείται από πολλά μέλη, μεγάλους πλοιοκτήτες και πολυεθνικές εταιρείες, τότε επιτυγχάνεται υψηλό ασφαλιστικό εισόδημα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να κατοχυρώνεται μια αρκετά ικανοποιητική χρηματοοικονομική κατάσταση. Έτσι, προσφέρεται μεγαλύτερη ασφάλεια



στους εμπλεκόμενους πλοιοκτήτες και στην ίδια την ένωση, μειώνοντας παράλληλα τις συμπλωριματικές εισφορές που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του έτους. Τέλος, ένα μεγάλο club πολλές φορές περιλαμβάνει και πολλά δεξαμενόπλοια, για τα οποία ένα ατύχημα είναι ικανό να δημιουργήσει μια αρκετά μεγάλη οικολογική καταστροφή και κατ' επέκταση οι αποζημιώσεις που θα πρέπει να καταβληθούν να αφορούν μεγάλα ποσά. Από την άλλη πλευρά όταν ένα club είναι μικρού μεγέθους, τότε αυτό διέπεται συχνά από χαμηλά εισοδήματα. Αυτό έχει ως επακόλουθο, να μην είναι ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες που εκδηλώνονται χωρίς να υπάρξουν μεγάλες διαφοροποιήσεις στα υπάρχουσα οικονομικά στοιχεία. Σημαντικό είναι να αναφερθεί το προτέρημα που υπάρχει έναντι των μεγάλων clubs, διότι εξετάζονται και αντιμετωπίζονται προσωπικά τα διάφορα θέματα και προβλήματα που απασχολούν τα συσχετιζόμενα μέλη. Σε αντίθεση με τα συμβούλια των μεγάλων clubs, που δεν προσεγγίζουν τα μέλη ξεχωριστά για τα σχετικά προβλήματα, αλλά δίνουν την προσοχή τους στους γενικούς κανόνες λειτουργίας και στα μεγάλα ζητήματα που προκύπτουν. Εν κατακλείδι, τα μικρού μεγέθους clubs πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, διότι πολλές φορές αποτελεί σημαντικό στοιχείο επιλογής τους από τα υποψήφια μέλη.

#### **7.4 ISM Code (International Safety Management Code).**

Ο ISM Code αφορά τον Διεθνή κώδικα διαχείρισης, τόσο για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων όσο και για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ναυτιλιακός αυτός οργανισμός, διεθνούς κλίμακας, δημιουργήθηκε από την επιτακτική ανάγκη του ναυτιλιακού κλάδου να ιδρύσει ένα νέο θεσμικό σύστημα, με σκοπό την πραγματοποίηση ασφαλέστερων μεταφορών και δρομολογίων. Η απόφαση αυτή πάρθηκε από τον IMO λόγω των ατυχημάτων που συνέβαιναν σε πλοία και σε εργατικό δυναμικό με πολύ μεγάλες συνέπειες, ακόμη και απώλειες, σε διάφορους τομείς. Στη συνέχεια, με τη θέσπιση του παραπάνω κώδικα και κατ' επέκταση με την εφαρμογή των διαχειριστικών του λειτουργιών,

κρίθηκε υποχρεωτική η εφαρμογή του σε μια σειρά από είδη πλοίων, όπως στα επιβατηγά, στα πετρελαιοφόρα, στα χημικά δεξαμενόπλοια και σε άλλα.

Πιο αναλυτικά, ο κώδικας υποχρεώνει την σωστή τήρηση των διεθνών συμβάσεων που ήδη έχουν θεσπιστεί, αλλά εμπεριέχει και κάποιους κανόνες οι οποίοι εφαρμόζονται σε επίπεδο γραπτών διαδικασιών και σχετίζονται με το κάθε στάδιο μεταφοράς του πλοίου μεμονωμένα. Μερικά από τα στάδια αυτά είναι ο σχεδιασμός της φόρτωσης-εκφόρτωσης - σχεδιασμός ταξιδιού, οι διαδικαστικοί έλεγχοι πριν αλλά και κατά την πορεία του ταξιδιού και η επικοινωνία μεταξύ πλοίου, γραφείου και ναυλωτών. Ακόμη, ο ISM Code υποχρεώνει τη γραπτή τήρηση των διαδικασιών μεταφοράς του πλοίου, χωρίς να τις μετασχηματίζει, μέσω της υλοποίησης ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης. Μέσω του συστήματος αυτού, επικυρώνεται μια σειρά διαδικασιών, όπως η ορθή τήρηση των κωδίκων, προτύπων ή οδηγιών από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, τις κρατικές αρχές και τους γνωστούς νηογνώμονες. Επιπλέον, εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των πλοίων τα οποία χρήζουν εκμετάλλευσης, με τις σχετιζόμενες διεθνείς συμβάσεις και την νομοθεσία του κράτους της σημαίας. Τέλος, εξασφαλίζεται και η εφαρμογή του ίδιου του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, ανά κλάδους, με συγκεκριμένου χαρακτήρα αρμοδιότητες.

Ολοκληρώνοντας, η εδραίωση της λειτουργίας του ISM Code σε μια εταιρεία παρέχει σε αυτήν οφέλη σε διάφορους τομείς. Τα οφέλη αυτά αφορούν:

- Στη λήψη μέτρων σε προληπτικό επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος και για την αύξηση των επιπέδων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Στη μεγιστοποίηση του βαθμού, τόσο στην προσαρμογή με τους διεθνείς κανόνες και συνθήκες που ισχύουν όσο και στην αποδοτικότητα, αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα της εταιρείας.

- Στη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων προκειμένου να αποφεύγονται και να μειώνονται τα ατυχήματα στο ανθρώπινο δυναμικό και τυχόν ζημιές στον εξοπλισμό ή στο φορτίο του πλοίου.
- Στη διεκπεραίωση των λειτουργιών των μεταφορών με το μέγιστο βαθμό ασφάλειας.
- Στη δημιουργία διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου, προκειμένου να επιτευχθεί άμεση αναγνώριση για προβλήματα που έχουν αναπτυχθεί είτε στο πλοίο είτε στην εταιρεία.

### **7.5 INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners).**

Ο ναυτιλιακός οργανισμός INTERTANKO διακατέχεται από μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα και αφορά την ένωση ιδιόκτητων δεξαμενόπλοιων, στην οποία και συμμετέχουν ιδιωτικές ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες. Έχει ως στόχο την άμεση και έγκυρη παροχή πληροφοριών, μέσω του κέντρου συλλογής που διαθέτει για τις πληροφορίες αυτές, στους πλοιοκτήτες για ζητήματα σχετικά με το εμπόριο τους, καθώς επίσης και για την εξεύρεση λύσεων για συγκεκριμένα προβλήματα που τους αφορούν. Ο οργανισμός αυτός επιτελεί επιστημονικές έρευνες και εκδίδει εκδόσεις εξειδικευμένου χαρακτήρα, με σκοπό τη παροχή βοήθειας, σε διάφορα θέματα, στα μέλη του. Επιπρόσθετες έρευνες που διεξάγει, αφορούν τις διακυμάνσεις στο διεθνές εμπόριο και την παρακολούθηση της ανέλιξης της τεχνολογίας σε επίπεδο ασφαλέστερης ναυσιπλοΐας. Ακόμη, εκδίδει ένα έντυπο σε μηνιαία βάση στο οποίο εμπεριέχονται πληροφορίες, όπως για παράδειγμα σχετικά με τυχόν μελλοντικές αλλαγές που θα προκύψουν, για τη βελτιστοποίηση των εγκαταστάσεων υποδοχής πλοίων ή των λιμανιών, καθώς επίσης και για προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν σε διάφορες διαδικασίες, όπως κατά τη φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Στο έντυπο αυτό αναγράφονται επίσης οι εγκληματικές ενέργειες στον κλάδο της ναυτιλίας, η αύξηση των λιμενικών τελών, οι τυχόν αλλαγές της φορολογίας και οι τιμολογήσεις των πρακτόρων ανά λιμένα.

Ολοκληρώνοντας, η INTERTANKO σχηματίζει σε συχνή κλίμακα νέες πρακτικές ναυλοσυμφώνων, προκειμένου να τις προσδιορίσει και εν συνεχεία να τις εφαρμόσει ανάλογα με τις ανάγκες των πλοιοκτητών με τις απαιτήσεις των ναυλωτών. Επιπλέον, παρέχει συμβουλές και πληροφορίες στους πλοιοκτήτες για τις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων, όταν αυτές εμφανίζονται, και με ποιους τρόπους θα πρέπει να τις αποφεύγουν ή τουλάχιστον να τις τροποποιούν. Τέλος, ανά τακτά χρονικά διαστήματα υλοποιούνται συνελεύσεις με σκοπό την είσοδο νέων μελών στον οργανισμό και για τις επικείμενες δραστηριότητες του.

#### **7.6 INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners).**

Ο ναυτιλιακός οργανισμός INTERCARGO αφορά την προώθηση και πρόασπιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών και τη συνεργασία με διάφορους διεθνείς οργανισμούς. Αρχικά, για να συμμετέχει κάποιος στον οργανισμό ως νέο μέλος θα πρέπει να αποτελεί πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή διαχειριστή φορτηγών πλοίων. Όσον αφορά τα πλοία, θα πρέπει να διακρίνονται από ποιοτική κατασκευή, να ανήκουν σε νηογνώμονα της IACS, να καλύπτονται από P&I Club, να κατέχουν πιστοποιητικό ISM και η οργάνωσή τους να υλοποιείται από ένα σωστά εκπαιδευόμενο προσωπικό. Πιο συγκεκριμένα, οποιοδήποτε μέλος της ένωσης οφείλει να συνδράμει σε ετήσια βάση, σχετικά με το πόσα πλοία διαθέτει, να μετέχει στις δραστηριότητες της και να πληροφορεί άμεσα για τυχόν αλλαγές στον στόλο του, προκειμένου να τροποποιηθούν οι συνδρομές αντίστοιχα. Ακόμη, κάθε μέλος έχει το δικαίωμα να αποχωρήσει από την ένωση, με την προϋπόθεση να προβεί σε έγκαιρη ενημέρωση εννέα μήνες πριν από την έξοδο του. Από την άλλη πλευρά, η εκτελεστική επιτροπή έχει την ικανότητα να αποβάλλει από την ένωση κάποιο μέλος της, το οποίο δεν τηρεί τους αντίστοιχους κανόνες, τι απαιτούμενες προδιαγραφές υψηλής ποιότητας και τις οικονομικές υποχρεώσεις. Επιπλέον, η INTERCARGO εκδίδει ένα έντυπο σε μηνιαία βάση, στο οποίο εμπεριέχονται πληροφορίες για τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο ναυτιλιακό κλάδο και οι οποίες είναι ικανές να δημιουργήσουν προβλήματα στις

δραστηριότητες των μελών της. Διεξάγει σχέσεις με λιμενικές αρχές από λιμάνια τα οποία επισκέπτονται τα μέλη της, προκειμένου να μειωθούν οι καθυστερήσεις χωρίς κάποιο σοβαρό αίτιο. Επιπρόσθετες λειτουργίες της ένωσης αποτελούν, η παροχή βοήθειας στα μέλη της μέσω της προσφοράς συμβουλών για ναυλωτές και διάφορους συνεργάτες, προκειμένου να μην επέλθει κάποιου είδους σύγκρουση μαζί τους, καθώς και η εκπροσώπηση τους σε διοργανώσεις.

### **7.7 BIMCO (Baltic and International Maritime Council).**

Η ένωση BIMCO συνιστά τον μεγαλύτερο διεθνή, μη κερδοσκοπικό, ναυτιλιακό οργανισμό από το 1905 με συμβουλευτικό, ως προς τις πληροφορίες που παρέχει, χαρακτήρα για τα μέλη του. Σε αυτόν μπορούν να ενταχθούν μέλη που αποτελούν πλοιοκτήτες, ναυλομεσίτες, P&I Clubs, διάφορες ναυτιλιακές ενώσεις και εταιρείες οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία. Για παράδειγμα, οι εταιρείες αυτές μπορεί να είναι, ενώσεις ναυτικών πρακτόρων, νηογνώμονες, τράπεζες και νομικά γραφεία. Όσον αφορά τις συμβουλευτικές πληροφορίες, αυτές εμπεριέχονται, σε ένα μεγάλο διεθνές σύστημα στο οποίο και επεξεργάζονται, με σκοπό την ενημέρωση των μελών για ζητήματα που αφορούν τα γεγονότα και τις νέες εξελίξεις στα λιμάνια και τους δασμούς, καθώς επίσης και την τεχνική υποστήριξη. Ακόμη, η BIMCO διεκπαιρεύει συνεργασίες με πολλούς οργανισμούς διεθνούς κλίμακας, αλλά και με εθνικούς και τοπικούς φορείς προκειμένου να αποκτήσει εκπροσώπους, όπως για παράδειγμα με τον IMO. Με την ενέργεια αυτή έχει ως στόχο να παρεμβάνει σε αποφάσεις, εντός επιτρεπτών ορίων, προκειμένου αυτές να μην δυσχεράνουν τα μέλη της. Σημαντικό είναι να αναφερθούν οι ενέργειες στις οποίες έχει προβεί ο οργανισμός, για την πάταξη της διακίνησης ναρκωτικών μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Στις ενέργειες αυτές συμπεριλαμβάνονται και πολλές ναυτιλιακές εταιρείες, προκειμένου να εξασφαλίζεται η σωστή και άμεση αντιμετώπιση κατά τον εντοπισμό ναρκωτικών στα φορτία των πλοίων τους.

## **7.8 ITF (International Transport Workers' Federation).**

Σημαντικό ναυτιλιακό οργανισμό αποτελεί και το ITF το οποίο ιδρύθηκε έχοντας μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα, με σκοπό την προάσπιση των δικαιωμάτων του ανθρώπινου δυναμικού στις μεταφορές σε διεθνές επίπεδο. Συγκεκριμένα, το ITF προσδιορίζει το πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο θα πρέπει να λειτουργούν οι εργασιακές σχέσεις και στη συνέχεια, τις εναποθέτει στις σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών, για την άμεση ανέλιξη των εργατικών δικαιωμάτων. Ακόμη, ορίζει στους πλοιοκτήτες όρους για την απασχόλησή τους και προχωρά στην επιβολή υψηλών προστίμων, σε περίπτωση που δεν ακολουθούνται οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί από τον οργανισμό. Αντίθετα, για τα πλοία στα οποία τηρούνται οι κανόνες χορηγεί κατάλληλο πιστοποιητικό. Όσον αφορά τους ελέγχους, τους οποίους διεκπαιρώνει κατά την είσοδο των πλοίων σε λιμάνι, αυτοί πραγματοποιούνται με σκοπό να διερευνηθεί η κατάσταση των συνθηκών εργασίας σε αυτά. Συχνά παρατηρείται το φαινόμενο πως πλοία στα οποία δεν τηρούνται με ευλαβική προσοχή, οι όροι για τις συνθήκες εργασίας και αμοιβής του πληρώματος, να μην προσεγγίζουν λιμάνια σε χώρες στις οποίες γίνονται έλεγχοι σε εντατική βάση, όπως για παράδειγμα σε χώρες της Σκανδιναβίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να μειώνονται τα δρομολόγια πλοίων προς τα λιμάνια αυτά και να απαιτείται υψηλότερος ναύλος. Ολοκληρώνοντας, το ITF είναι αντίθετο με την πολιτική που ακολουθείται από τις σημαίες ανοιχτού νηολογίου, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν δύσκολες συνθήκες εργασίας, χωρίς την ύπαρξη των απαραίτητων μέτρων ασφάλειας για τους εργαζομένους.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Από τα παραπάνω ανάγεται το συμπέρασμα, πως η ναυτιλία αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και οικονομικά δυνατό κρίκο στην παγκόσμια οικονομία. Ο κλάδος της ναυτιλίας επεκτείνεται σε τέτοιο σημείο που καθιστά την παγκοσμιοποίηση αναπόσπαστο χαρακτηριστικό της, καθώς οτιδήποτε συμβαίνει σε παγκόσμιο επίπεδο, επηρεάζει άμεσα τη λειτουργία και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών της, είτε θετικά είτε αρνητικά. Πιο συγκεκριμένα, η ναυλαγορά συγκροτείται από τη λειτουργία μιας σειράς διαδικασιών, από διάφορους τομείς, οι οποίες είναι απαραίτητο να εξελιχθούν ομαλά, με σκοπό την αποφυγή προστριβών και συγκρούσεων μεταξύ των μελών της. Ακόμη, η ζήτηση και προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελούν δύο έννοιες οι οποίες είναι ικανές να μεταβάλλουν ή και να εξελίξουν σε τέτοιο βαθμό την οργάνωση, τη συγκρότηση και πορεία ολόκληρης της αγοράς, καθώς όλοι οι εμπλεκόμενοι με τον κλάδο συνδέονται αναπόσπαστα μεταξύ τους. Ολοκληρώνοντας, η ποιότητα και οι διαφορετικού τύπου υπηρεσίες που παρέχονται, καθώς επίσης και οι νέες τεχνολογίες που εισέρχονται στον κλάδο, δημιουργούν έναν μεγάλο ανταγωνισμό παγκοσμίου κλίμακας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να καθίσταται σημαντικός ο ρόλος των ναυτιλιακών οργανισμών για τον σωστό συντονισμό της ναυτιλιακής αγοράς, με σκοπό την αποφυγή συγκρούσεων και τη διατήρηση της σταθερότητάς του.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος, Π.Γ. (2007) *Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική*. Αθήνα: Σταμούλης Α.Ε.

Βλάχος, Π.Γ. (2011) *Ναυτιλιακή οικονομία*. Αθήνα: Σταμούλης Α.Ε.

Βλάχος, Π.Γ. και Ψύχου, Ε. (2011) *Ναυλώσεις*. Αθήνα: Σταμούλης Α.Ε.

Γουλιέλμος, Α. (1996) *Διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*. Πειραιάς: J&J Hellas.

Σαμπράκος, Ε.Α. και Γιαννόπουλος Ι.Γ. (2017) *Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου*. 2η εκδ. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

Storford, M. (2018) *Ναυτιλιακή οικονομική*. Μεταφράστηκε απο τα Αγγλικά απο τον Γ. Μελλά. Αθήνα: Παπαζήσης.

Τριπολίτης, Κ. και Τριάντης, Γ. (2011) *Ναυτική τέχνη Έκτακτες ανάγκες*. Αθήνα: Οργανισμός εκδόσεως διδακτικών βιβλίων.

Χαρλαύτη, Τ. (2005) *Ιστορία και Ναυτιλία 16ος - 20ος αιώνας*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.