



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η Χρηματοδότηση της Bulk Ναυτιλίας απο τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα

Ευδαίμων Άννα

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2008

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η Χρηματοδότηση της Bulk Ναυτιλίας απο τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα

Ευδαίμων Άννα

Τριμελής Επιτροπή : Θαλασσινός Ελευθέριος
Μερίκας Ανδρέας
Καραμπέτσου Χριστίνα

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2008

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή της παρούσας διπλωματικής εργασίας Κο Ελευθέριο Θαλασσινό, για την πολύτιμη βοήθεια που μου έδωσε στην κατανόηση ενός πολύπλοκου θέματος και για την ευκαιρία που μου έδωσε να εργαστώ σε ένα σύγχρονο αντικείμενο για την επιστήμη μας, τιμώντας με, με την εμπιστοσύνη του και δεχόμενος να εκπονήσω την παρούσα εργασία υπό την επίβλεψη του, καθώς και τον Κο Μερικά Αντρεά και την Κα Καραμπέτσου Χριστίνα, για τα χρήσιμα σχόλια και το χρόνο που μου παρείχαν.

Τις θερμές μου ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω προς τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων που με τις γνώσεις τους και την υπομονή τους με βοήθησαν να ολοκληρώσω την παρούσα εργασία και που ανταποκρίθηκαν άμεσα όσες φορές χρειάστηκα πληροφορίες για την έρευνα αυτή.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ηθική και όχι μόνο στήριξη που μου πρόσφερε σε όλη τη διάρκεια της περάτωσης του Μεταπτυχιακού μου, καθώς και όλους τους φίλους και συναδέλφους για την βοήθεια και την κατανόηση όλο αυτό το διάστημα.

Άννα Ευδαίμων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	9
<i>1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</i>	<i>9</i>
<i>1.2 ΖΗΤΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</i>	<i>10</i>
<i>1.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</i>	<i>17</i>
<i>1.4 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (DRY BULK)</i>	<i>31</i>
<i>1.4.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	<i>32</i>
<i>1.4.2 ΔΟΜΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	<i>34</i>
<i>1.4.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (BULK CARRIERS)</i>	<i>35</i>
<i>1.5 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	<i>36</i>
<i>1.5.1 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	<i>36</i>
<i>1.5.2 ΠΟΡΕΙΑ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	<i>367</i>
<i>1.5.3 ΠΟΡΕΙΑ ΝΑΥΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ</i>	<i>41</i>
<i>1.5.4 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ</i>	<i>42</i>
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	48
<i>2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</i>	<i>48</i>
<i>2.2 ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>48</i>
<i>2.2.1 ΠΛΟΙΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ (TRAMP)</i>	<i>49</i>

<u>2.2.2 ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ(LINERS)</u>	<u>50</u>
<u>2.3 ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ</u>	<u>51</u>
<u>2.4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ</u>	<u>55</u>
<u>2. 5 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ</u>	<u>56</u>
<u>2.6 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>57</u>
<u>2.7 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>59</u>
<u>2.8 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>61</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>71</u>
<u>3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	<u>71</u>
<u>3.2 ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ S&P</u>	<u>73</u>
<u>3.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ (ΤΥΠΟΙ) ΠΛΟΙΩΝ</u>	<u>80</u>
<u>3.4 ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΟΡΑΣΤΗ (Η ΤΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>89</u>
<u>3.5 .ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ(PRE-PURCHASE INSPECTION)</u>	<u>90</u>
<u>3.6 ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ</u>	<u>93</u>
<u>3.7 ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ (LLOYD'S REGISTER BOOK)</u>	<u>97</u>
<u>3.8 ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ(CLASSIFICATION SOCIETIES)</u>	<u>98</u>
<u>3.9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<u>101</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</u>	<u>105</u>
<u>4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	<u>105</u>
<u>4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ</u>	<u>106</u>

<u>4.2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ (ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ)</u>	<u>107</u>
<u>4.2.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ)</u>	<u>107</u>
<u>4.3 ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</u>	<u>107</u>
<u>4.4 Η ΚΕΦΑΛΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ</u>	<u>109</u>
<u>4.5 ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ</u>	<u>109</u>
<u>4.6 ΕΝΤΟΝΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΑΘΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</u>	<u>113</u>
<u>4.7 ΣΚΟΠΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ</u>	<u>113</u>
<u>4.8 ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ</u>	<u>115</u>
<u>4.8.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</u>	<u>115</u>
<u>4.8.2 ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</u>	<u>117</u>
<u>4.8.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ (LEASING)</u>	<u>117</u>
<u>4.8.4 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ</u>	<u>119</u>
<u>4.9 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</u>	<u>121</u>
<u>4.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<u>125</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ</u>	<u>128</u>
<u>5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	<u>128</u>
<u>5.2 ΟΡΟΙ ΕΝΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>132</u>
<u>5.2.1 ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ</u>	<u>132</u>
<u>5.2.2 ΤΟ ΝΟΜΙΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>133</u>
<u>5.2.3 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>133</u>
<u>5.2.4 ΤΡΟΠΟΣ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>133</u>
<u>5.2.5 ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ (INTEREST RATE)</u>	<u>134</u>

<u>5.2.6 ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ FEES</u>	<u>134</u>
<u>5.2.7 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ(COLLATERALS)</u>	<u>134</u>
<u>5.2.8 ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΑΝΕΙΟΥ(COVENANTS)</u>	<u>135</u>
<u>5.3 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ</u>	<u>136</u>
<u>5.3.1 ΚΙΝΗΤΡΟ ΤΟΥ ΚΕΡΑΙΟΥΣ</u>	<u>136</u>
<u>5.3.2 ΚΙΝΗΤΡΟ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ</u>	<u>137</u>
<u>5.3.3 ΚΙΝΗΤΡΟ ΤΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ</u>	<u>137</u>
<u>5.3.4 ΤΟ ΚΙΝΗΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ</u>	<u>137</u>
<u>5.4 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟ</u>	<u>137</u>
<u>5.4.1 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</u>	<u>138</u>
<u>5.4.2 ΤΟ ΥΨΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ</u>	<u>139</u>
<u>5.4.3 Ο ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗΣ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>139</u>
<u>5.4.4 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ</u>	<u>140</u>
<u>5.4.5 ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΟΠΟΥ ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΚΙΝΔΥΝΟ</u>	<u>141</u>
<u>5.4.6 Ο ΧΡΟΝΟΣ ΟΛΟΚΡΗΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ</u>	<u>141</u>
<u>5.5 ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ</u>	<u>142</u>
<u>5.6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ</u>	<u>144</u>
<u>5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<u>146</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ</u>	<u>148</u>
<u>6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	<u>1488</u>

6.2 ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ(CREDIT RISK)	149
6.2.1 ΑΣΤΑΘΗ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	149
6.2.2 ΣΥΝΕΧΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	150
6.3ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΩΡΑΣ (COUNTRY RISK) ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	151
6.3.1 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΩΡΑΣ	151
6.3.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	152
6.4 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΠΙΤΟΚΙΟΥ	152
6.5 ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ (CURRENCY RISK)	1533
6.6 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (LIQUIDITY RISK)	1544
6.6.1 Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΥΡΕΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	154
6.6.2 Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ ΑΓΟΡΑΣ	155
6.6.3 Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	155
6.7 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΡΕΟΚΟΠΙΑΣ (SOLVENCY RISK)	1566
6.8 ΑΛΛΑ ΕΙΔΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	1566
6.8.1 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΦΗΜΗΣ	156
6.8.2 ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	157
6.8.3 ΑΚΡΑΙΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΑΓΟΡΑΣ	157
6.8.4 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	158
6.8.5 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	159
6.8.6 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ	160
6.8.7 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	161

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ **164**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ **168**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ **171**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ **216**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΝΗ

Όπως εύστοχα επισημαίνει ο Pali (2007), η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο του οποίου οι συνθήκες και οι καταστάσεις μεταβάλλονται έντονα ενώ οι αποφάσεις για επένδυση πολλές φορές αναφέρονται σε ένα μακρό χρονικό ορίζοντα. Η μεγαλύτερη πρόκληση για μια πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι να αποφασίσει σωστά, ορθολογικά και επιτυγχάνοντας την απόλυτη μείωση του κόστους για την αγορά πλοίου. Το πλοίο αποτελεί ένα πάγιο περιουσιακό στοιχείο αλλά ενώ προσφέρει την δυνατότητα παροχής συγκεκριμένων υπηρεσιών, η απόδοση της επένδυσης σε αυτό εξαρτάται από μια πληθώρα παραγόντων.

Υπό αυτή την έννοια είναι αναμενόμενος ο χαρακτηρισμός της αγοράς πλοίων ως περίπλοκης και ως διαδικασία υψηλού κινδύνου. Παρότι η συγγραφή της παρούσης εργασίας ξεκίνησε πριν την έντονη ναυτιλιακή κρίση του φθινοπώρου του 2008, στην τελική της φάση συνέπεσε χρονικά με αυτήν. Ένα από τα φαινόμενα που ανέδειξε η κρίση ήταν η στασιμότητα στην αγορά πλοίων που κορυφώθηκε με την ολοκληρωτική ανυπαρξία αγοραπωλησιών στο διάστημα 18-26.10.2008 (Financial Times, 2008a). Επίσης στην αγορά ανακοινώθηκαν ακυρώσεις ναυπηγήσεων, υπαναχωρήσεις από σχέδια κατασκευής πλοίων και σχετικές συμφωνίες αγοραπωλησιών, όλα απότοκα μιας απότομης καθίζησης της αγοράς. Αυτή η κρίση αναδεικνύει την ρευστότητα και αβεβαιότητα της ναυτιλιακής αγοράς η οποία σε συνδυασμό με τον χρόνο κατασκευής πλοίου αποτελεί ένα ζήτημα υψηλού ρίσκου για τους υποψήφιους επενδυτές που αγοράζουν πλοία.

Στόχος ακριβώς της εργασίας είναι να παρουσιάσει, τόσο θεωρητικά αλλά και μέσα από την εκτέλεση έρευνας και πρακτικά, την διαδικασία αγοράς πλοίου από την σύλληψη του σχεδίου και την επιλογή του, μέχρι την άκρως σημαντική διαδικασία χρηματοδότησης. Στόχος επίσης της πτυχιακής αυτής εργασίας είναι να καταγράψει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που αφορούν την κατασκευή και αγορά πλοίου, δίνοντας τελικά έμφαση στις μορφές χρηματοδότησης, όπως αυτές διαμορφώνεται θεωρητικά αλλά και πρακτικά στην Ελλάδα και στο υπάρχον χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Η εργασία επιχειρεί μια συνδυασμένη προσέγγιση που ξεκινά από τα κριτήρια απόφασης για την αγορά πλοίου. Αναφέροντας του διάφορους τύπους αλλά και μια σειρά κριτηρίων, η εργασία καταλήγει στην δεικτοποιημένη απόδοση της επιστρεφόμενης επένδυσης με την μορφή των ROIs ως τον πραγματικό καταλύτη για την λήψη αποφάσεων για αγορά πλοίου. Προσφέροντας μια ανάλυση της λειτουργίας του δείκτη η εργασία συνεισφέρει στην κατανόηση της χρηματοοικονομικής διάστασης της απόφασης.

Από την άλλη πλευρά, η εργασία επιχειρεί στην συνέχεια μια ανάλυση των διαδικασιών αγοράς με έμφαση σε εκείνες τις δομικές διεργασίες που οδηγούν τόσο στην υλοποίηση της απόφασης όσο και στην ανάπτυξη της αγοράς του πλοίου σε ένα ξεχωριστό και ιδιαίτερο έργο. Οι λεπτομέρειες, οι οποίες προέρχονται από άντληση δεδομένων από ανθρώπους της αγοράς αναδεικνύει ένα πλήθος διαδικασιών, όπως επιθεωρήσεις και διαδικαστικές λεπτομέρειες οι οποίες επηρεάζουν την εφαρμογή του σχεδίου αγοράς ή ναυπήγησης.

Στη συνέχεια η εργασία ασχολείται με τα κρίσιμα θέματα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Δίνοντας έμφαση στην εξεύρεση κεφαλαίων αναλύονται τόσο γενικοί όροι και θεσμοί, όπως η συμφωνία δανεισμού με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όσο και πιο συγκεκριμένες θεσμικές έννοιες όπως αυτή των ship funds ή του ναυτιλιακού leasing (μίσθωση). Σε όλες τις μορφές χρηματοδότησης παρατηρείται ένας κοινός παρονομαστής που σχετίζεται με την σημασία του υπολογισμού των ταμειακών μελλοντικών ροών που θα ορίσουν τον ρυθμό αποπληρωμής και την υγεία της επένδυσης. Με αναφορές σε συγκεκριμένα τραπεζικά ιδρύματα (π.χ. FBBank) η εργασία αποτυπώνει την αγορά και την κατανομή των χρηματοδοτήσεων στην Ελλάδα. Αναγνωρίζεται η κρισιμότητα του παράγοντα χρόνου καθώς και η δυσκολία και οι διαφορές με άλλες αγορές και χρηματοδοτικές προσεγγίσεις.

Συμπεραίνοντας από τα παραπάνω ότι μια βασική μορφή χρηματοδότησης είναι ο τραπεζικός δανεισμός η εργασία ασχολείται διεξοδικά με αυτή την διαδικασία χρηματοδότησης, τόσο σε επίπεδο επενδυτικής σκοπιμότητας αλλά και με τις μορφές που αυτή μπορεί να πάρει. Ένα κύριο συμπέρασμα που διατρέχει αυτή την ανάλυση

είναι ότι παρά την συντηρητική λογική των τραπεζών και τον υψηλό βαθμό ρίσκου παραμένει μια μορφή άντλησης κεφαλαίων για επένδυση σε πλοίο.

Συνοπτικά, η εργασία εξετάζει όλο το φάσμα της θεματολογίας που σχετίζεται με την αγορά πλοίου, δίνοντας έμφαση στην λογική και πρακτική αυτών των επενδύσεων. Τα κεντρικά συμπεράσματα είναι ότι η σωστή επενδυτική πολιτική πρέπει να βασίζεται σε καλή πρόβλεψη των μελλοντικών ροών, γνώση των θεσμών και διαδικασιών χρηματοδότησης αλλά και στην ανάπτυξη καλών σχέσεων με το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα από τα πρώτα ζητήματα που αναπτύσσει η εργασία είναι οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την διαμόρφωση της αγοραίας τιμής πλοίου. Η αγοραία αξία ενός πλοίου μπορεί να μεταβληθεί αρκετά εκατομμύρια δολάρια μέσα σε χρονικό διάστημα λίγων μηνών. Αυτό συμβαίνει επειδή οι συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά είναι εξαρτημένες από πολλούς και περίπλοκους λόγους, που καθιστούν δύσκολη την επακριβή πρόβλεψη της για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Το σημαντικό είναι να παρατηρούνται οι τάσεις της αγοράς και να λαμβάνεται άμεσα η κατάλληλη δράση.

Όπως κάθε ελεύθερη ανταγωνιστική αγορά, έτσι και αυτή των πλοίων χαρακτηρίζεται από τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης, οι οποίες προκαλούν ιδιαίτερες διακυμάνσεις και κυκλικότητα η οποία ενδυναμώνεται με την υστέρηση της προσαρμογής της προσφοράς στις συνθήκες της ζήτησης και τις συχνές λανθασμένες προβλέψεις, εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, των επιπέδων της ζήτησης με αποτέλεσμα να εμφανίζονται έντονες αυξομειώσεις στις τιμές των πλοίων.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση χαρακτηρίζονται από ποικιλομορφία και πληθώρα, όπως για παράδειγμα οι ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων, οι παροπλισμοί, διμερής κρατικές συμφωνίες, η αγορά των ναύλων και άλλα πολλά.

Ένα κρίσιμος παράγοντας που επηρεάζει την αγοραία αξία του ενός πλοίου Bulker, είναι η τιμές των χύδην φορτίων (Bulk) Free on Board(FOB). Αν για παράδειγμα έχουμε μια άυξηση της τιμής του σταριού για λόγους όπως άσχημες καιρικές συνθήκες που δεν ευδοκμούν την ανάπτυξη του(bad crop), θα έχουμε σαν αποτέλεσμα την μείωση για ζήτηση χωρητικότητας, τη ζήτηση δηλαδή για πλοία, και κατά συνέπεια θα αυξηθούν οι ναύλοι για τη συγκεκριμένη αγορά προϊόντος αλλά και για τη συγκεκριμένη διαδρομή όπως παραδείγματος χάριν, από το Κόλπο του Μεξικού για Ρότερνταμ(USG-

Rotterdam). Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα, όπως θα αποδείξουμε και παρακάτω, να επέλθει μια αύξηση της αγοραίας τιμής του πλοίου.

1.2 ΖΗΤΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορικά μέσα, είναι παράγωγος ζήτηση. Εξαρτάται δηλαδή απόλυτα από την ζήτηση εμπορευμάτων προς μεταφορά. Όσο περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορές τόσο αυξάνονται οι ναύλοι, λόγω της περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας της χωρητικότητας σε κάθε κατηγορία πλοίου και συγχρόνως αυξάνονται οι αξίες των πλοίων και αντίστροφα. Η μείωση δηλαδή της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές έχει άμεσο αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων και στην αξία μεταπώλησης των πλοίων.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι μονάδα μέτρησης που εκφράζει την προσφορά και την αποτελεσματική ζήτηση ενός μεταφερθέντος προϊόντος είναι τα τοννομίλια. Για την ακρίβεια εκφράζει την παραγωγική ικανότητα ενός πλοίου. Υπολογίζεται από το γινόμενο των μετρικών τόνων που μεταφέρθηκαν επί την συνολική απόσταση σε ναυτικά μίλια. Παράδειγμα: 10 τόνοι εμπορεύματος που μεταφέρθηκαν X 100 μίλια = 10.000 τοννομίλια.

Οστόσο εμφανίζεται ένας αριθμός παραγόντων επηρεάζουν την ισορροπία της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά και την ζήτηση χωρητικότητας¹. Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας θα αναλύσουμε τους εξής πέντε:

- α) η παγκόσμια οικονομία,
- β) τα μεταφερόμενα εμπορικά αγαθά,
- γ) ο χρόνος ταξιδιού,
- δ) το μεταφορικό κόστος και
- ε) τα πολιτικά γεγονότα.

¹ Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)

A) Παγκόσμια οικονομία (world economy)

Η οικονομική δραστηριότητα αποβλέπει στην παραγωγή, διανομή και ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών. Το σύνολο των οικονομικών αυτών είναι αδύνατο να συντελεσθεί χωρίς να υπολογίσουμε την μεταφορά, όπου χωρίς αυτή δεν είναι δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας. Ο άνθρωπος παράγει αγαθά είτε για άμεση κατανάλωση από τον ίδιο, είτε αποθήκευση, είτε για να τα ανταλλάξει με άλλα αγαθά που χρειάζεται για να ικανοποιήσει κάποιες από τις ανάγκες του αλλά δεν μπορεί να τα παράγει ο ίδιος. Τα είδη των αγαθών που παράγονται εξαρτώνται από τις ανάγκες του και από το μέγεθος των συντελεστών που έχει στην διάθεσή του.

Μέσω της μεταφοράς επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών του πλανήτη, αφού καθιστά δυνατή αφενός την διακίνηση των πρώτων υλών και αφετέρου την διακίνηση των παραγόμενων αγαθών, στις αγορές του κόσμου όπου εκδηλώνεται ζήτηση. Τα τέσσερα πέμπτα (4/5) λοιπόν του διεθνούς εμπορίου μεταφέρονται δια θαλάσσης και αυτό συμβαίνει γιατί : 1. η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς, 2. η θαλάσσια μεταφορά προηγήθηκε κατά πολύ των άλλων μέσων μεταφοράς και 3. το πιο σημαντικό είναι ότι μόνο με αυτό τον τρόπο είναι ουσιαστικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών από λιμάνι σε λιμάνι, εκεί όπου η πρόσβαση από άλλα μεταφορικά μέσα είναι καθύστερη αδύνατη.

Το διεθνές εμπόριο λοιπόν απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται η οικονομική ζωή των εθνών, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Η ομαλή και αποδοτική λειτουργία της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από την ύπαρξη εξειδικευμένων γνώσεων τόσο στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών και τις συνθήκες δράσης των ναυτιλιακών μονάδων, όσο και για τις προοπτικές και τις εξελίξεις της διεθνούς οικονομίας, αφού οδηγείσουν σε αύξηση του εμπορίου και συνεπώς να αυξήσει τη ζήτηση για πλοία.

Η κυκλικότητα της ναυτιλίας ακολουθεί τους κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίοι είναι από σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά. Ο μηχανισμός που γεννά τους κύκλους στην ναυτιλία έχει περιγραφεί από τον Hampton ως εξής: «ξεκινώντας σε μία αναπτυσσόμενη οικονομία και μία ναυτιλία σε ύφεση, οι ναύλοι αρχίζουν να αυξάνονται με μία άνοδο της μεταφορικής ζήτησης. Η αύξηση των ναύλων επιφέρει αύξηση των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δημιουργώντας ευνοϊκό επενδυτικό κλίμα στο ναυτιλιακό χώρο, ανεβάζοντας τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και την παραγγελία νέων για να καλύψουν την αυξημένη ανάγκη ζήτησης. Η παράδοση των νεότευκτων πλοίων επιδεινώνει την κατάσταση της αγοράς, αφού καταλαμβάνει τη θέση της επιπλέον ζήτησης. Το χαμηλό επίπεδο των ναύλων αποθαρρύνει την παραγγελία νέων πλοίων και ενθαρρύνει τον παροπλισμό και την διάλυση τους. Εξελικτικά, μέχρις ότου η υπερβάλλουσα προσφορά μειωθεί μέχρι του σημείου ισορροπίας της ζήτησης και της προσφοράς. Μετά της ολοκλήρωσης ενδεχομένως να διαμορφωθεί ένας νέος κύκλος».

Οι οικονομικοί αυτοί κύκλοι που επηρεάζουν το θαλάσσιο εμπόριο, δε σημαίνει ότι επιτρέπουν την ομαλή ανάπτυξη της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά, η οποία λειτουργεί περισσότερο σαν αλληλουχία περιόδων υψηλής και χαμηλής ανάπτυξης αιχμών και υφέσεων της παγκόσμιας οικονομίας.

Από το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και έπειτα παρατηρήθηκε μία ταχύτατη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, όπου προκάλεσε διαρθρωτικές αλλαγές στην ζήτηση για χωρητικότητα πλοίων. Στον παγκόσμιο χάρτη εμφανίζονται νέα κράτη, ενώ νέες βιομηχανικές δυνάμεις αναπτύσσονται στον παγκόσμιο στίβο. Ως παραδείγματα, αξίζει να αναφερθούν, η Ιαπωνία, Ταϊβάν, Νότιος Κορέα, Ταϊλάνδη και αργότερα χώρες της Λατινικής Αμερικής που ζητούσαν με έντονα αυξανόμενο ρυθμό τις αναγκαίες πρώτες ύλες για τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες τους και πολύ πρόσφατα η Κίνα και η Ινδία. Επίσης, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε και η παράλληλη πληθυσμιακή έκρηξη σε κάποιες χώρες, κυρίως υποανάπτυκτες, όπου οδήγησε στην ανάγκη για μαζική αύξηση των εισαγωγών για δημητριακά και πρώτες ύλες.

B) Μεταφερόμενα εμπορικά αγαθά (commodity trades)

Η επίδραση που έχει στην ζήτηση η μεταφορά μεμονωμένων εμπορικών αγαθών μέσω θαλάσσης, διακρίνεται σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη². Οι βραχυπρόθεσμες επιδράσεις είναι αποτέλεσμα της εποχικότητας και την αποθήκευσης. Και οι δύο μπορεί να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες κατά την διάρκεια μιας περιορισμένης χρονικής περιόδου. Για παράδειγμα κατά την περίοδο του καλοκαιριού και τις πρώτες ημέρες του φθινοπώρου, η παραγωγή αγροτικών προϊόντων όπως σιτηρά, ζάχαρη και εσπεριδοειδή, βρίσκεται δε περίοδο αιχμής λόγω της εσοδείας. Αυτό σημαίνει ότι θα αυξηθεί η ζήτηση για μεταφορές, ώστε να μεταφερθούν τα εμπορεύματα αυτά στις διάφορες αγορές ή στις αποθήκες την κατάλληλη χρονική στιγμή.

Αρκετά σημαντικό για την ναυτιλιακή αγορά σαν σύνολο είναι η επίδραση που θα έχει η ανάπτυξη συγκεκριμένων εμπορικών αγαθών στο μεσοπρόθεσμο ρυθμό της αύξησης της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά. Παρόλο που η παγκόσμια οικονομία είναι η κινητήρια δύναμη που οδηγεί το θαλάσσιο εμπόριο, συγκεκριμένα εμπορικά αγαθά μπορεί να ακολουθήσουν μία διαφορετική ανάπτυξη από την τάση της παγκόσμιας οικονομίας σαν σύνολο. Αυτό μπορεί να συμβεί λόγω των αλλαγών της ζήτησης για το συγκεκριμένο αγαθό, μία αλλαγή στην πηγή εφοδιασμού του συγκεκριμένου αγαθού, μια αλλαγή στην παραγωγική τεχνολογία ή τυχών μετεγκατάσταση των μεταποιητικών μονάδων. Κλασικό παράδειγμα αποτελεί το εμπόριο των παραγώγων του πετρελαίου, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1960, όπου αυξήθηκε κατά δύο με τρεις φορές γρηγορότερα από τον οικονομικό δείκτη καθώς οι οικονομίες της Ιαπωνίας και της Δυτικής Ευρώπης άλλαξαν την κύρια ενεργειακή πηγή τους από κάρβουνο σε πετρέλαιο.

² Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)

Γ) Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul)

Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά εξαρτάται από την απόσταση που διανύουν τα πλοία για να μεταφέρουν τα αγαθά. Όσο μεγαλύτερη είναι απόσταση τόσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος διάρκειας της μεταφοράς και άρα τόσο περισσότερα μεταφορικά μέσα χρειάζονται για την ικανοποίηση μεταφοράς συγκεκριμένου μεγέθους ζήτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα που δείχνει την άμεση επίδραση της απόστασης στην ζήτηση της χωρητικότητας είναι το κλείσιμο στην διώρυγα του Σουέζ, που συνέβη δύο φορές μέχρι σήμερα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τα πλοία να πρέπει να κάνουν τον περίπλου της Αφρικής για δρομολόγια από τον Αραβικό κόλπο προς την Ευρώπη και αντίστροφα με αποτέλεσμα η μέση απόσταση των ταξιδιών να αυξηθεί και συνεπώς να αυξηθεί ο χρόνος διάρκειας του ταξιδιών και άρα να μειωθεί ο ανεφοδιασμός. Αποτέλεσμα ήταν η ραγδαία υπερτίμηση των ναύλων και η απροσδόκητη αύξηση της ζήτησης πλοίων και συγχρόνως της αξίας τους.

Μεγάλο ρόλο στην διαμόρφωση αυτού του παράγοντα διαδραματίζουν η γεωγραφική κατανομή των φυσικών πλουτοπαραγωγικών πηγών, η γεωγραφική κατανομή του βιομηχανικού δυναμικού και οι νέες τάσεις και εξελίξεις στην παραγωγή και την κατανάλωση, όπως έχει ήδη αναπτυχθεί στην προηγούμενη ενότητα.

Δ) Μεταφορικό κόστος (transport cost)

Η εξέλιξη στο θαλάσσιο εμπόριο εξαρτάται, εκτός από όσα έχουν αναφερθεί, και από το μεταφορικό κόστος. Το κεφάλαιο που έχει επενδυθεί και που πρόκειται να διατεθεί για την μεταφορά των εμπορικών αγαθών. Στη συνέχεια έχουμε το κόστος της σημαίας. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι πολλές εταιρίες για να μειώσουν το μεταφορικό αυτό κόστος χρησιμοποιούν την σημαία ευκαιρίας (flag of convenience). Με τον τρόπο αυτό το κράτος στο οποίο ανήκει ο πλοιοκτήτης της εταιρίας δεν την υποχρεώνει να προσλάβει συγκεκριμένο πλήρωμα για να μεταφέρει τα διακρατικά φορτία.

Ένα άλλο σημαντικό κόστος που πρέπει να αναφερθεί είναι το λειτουργικό κόστος. Σε αυτό ανήκουν :η ασφάλεια του πλοίου (insurance), που διακρίνεται σε Hull and Machinery(H&M) και σε Protection and Indemnity (P&I). Το H&M αφορά την ασφάλεια του πλοίου σαν όγκο δηλαδή το κήτος και την μηχανή ενώ το P&I είναι η απόλυτη ασφάλεια του κάθε πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις που αδυνατεί να επέμβει είτε λόγω αποστάσεων, είτε λόγω έλλειψης γνώσεων και πείρας, είτε ακόμη λόγω αδυναμίας του να βρει ικανό ποσό μετρητών για να καλύψει απαιτητές εγγυήσεις, που αφορούν το πλήρωμα και το φορτίο. Επιπλέον στα λειτουργικά έξοδα ανήκουν τόσο οι μισθοί του πληρώματος και η τροφοδοσία όσο και η συντήρηση του πλοίου.

Ακόμα, εμφανίζεται το κόστος διαχείρισης. Σε αυτό ανήκουν τα έξοδα για την διατήρηση του ναυτιλιακού γραφείου, οι μισθοί των υπαλλήλων, τα τυχόν έξοδα που μπορεί να προκύψουν κλπ. Τέλος είναι το κόστος πετρελαίου, το κόστος δηλαδή του καυσίμου που θα χρησιμοποιηθεί για την κύρια μηχανή αλλά και τις γεννήτριες.

Ε)και τέλος σημαντικό παραγοντά αποτελούν τα Πολιτικά γεγονότα (political events)

Καμία ανάλυση στην ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς δεν θα μπορούσε να είναι ολοκληρωμένη αν δεν υπήρχε αναφορά στις συνέπειες που επιφέρουν τα πολιτικά γεγονότα, στις διαδρομές που χρησιμοποιούν τα πλοία. Το ιδιόμορφο χαρακτηριστικό των γεγονότων αυτών είναι ότι επιφέρουν μία ξαφνική και αναπάντεχη αλλαγή στην ζήτηση της ναυτιλιακής αγοράς. Τέτοια γεγονότα είναι ένας εμφύλιος πόλεμος, μια ξαφνική επανάσταση αλλά και ακόμα η επίταξη ξένων περιουσιών.

Γεγονότα τέτοιου τύπου δεν έχουν άμεση επίπτωση στην ζήτηση των πλοίων αλλά έμμεση. Ιστορικά αναφέρουμε επτά πολιτικά περιστατικά³, μετά το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, που δημιούργησαν επιπτώσεις στη ζήτηση των πλοίων:

³ Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)

- Ο πόλεμος της Κορέας, που ξεκίνησε στις αρχές 1950. Παρόλο που τα φορτία που ήταν άμεσα συνδεδεμένα με τον πόλεμο μεταφέρονταν κυρίως με πλοία από τον εφεδρικό στόλο των Ηνωμένων Πολιτειών, η πολιτική αβεβαιότητα προκάλεσε boom (ραγδαία αύξηση) αποθέματος νεόκτιστων πλοίων στις δυτικές χώρες.
- Η κρίση του Σουέζ και η κρατικοποίηση της διώρυγας από την Αιγυπτιακή κυβέρνηση τον Ιούλιο του 1956. Τα πλοία μεταφοράς πετρελαιοειδών που εμπορεύονταν στην Ευρώπη ήταν υποχρεωμένα να αποκλείσουν της πορείας τους και να κάνουν το περίπλου της Αφρικής και αυτό δημιούργησε μία ξαφνική αύξηση στην ζήτηση πλοίων.
- Ο πόλεμος των έξι ημερών ανάμεσα στο Ισραήλ και την Αίγυπτο τον Μάιο του 1967 είχε σαν αποτέλεσμα το δεύτερο κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ. Οι εισαγωγείς πετρελαιοειδών της Ευρώπης ήταν και πάλι αναγκασμένοι να αποκλείσουν από την πορεία τους και τα πλοία να κάνουν το περίπλου της Αφρικής.
- Το κλείσιμο του αγωγού πετρελαίου ανάμεσα στην Σουηδική Αραβία και τη Μεσόγειο το 1970. Τα παράγωγα πετρελαίου που μέχρι τότε μεταφέρονταν μέσω του αγωγού, άρχισαν να φορτώνονται σε πλοία που έκαναν το περίπλου της Αφρικής.
- Η κρατικοποίηση της Λυβεριανής πετρελαϊκής ιδιοκτησίας τον Αύγουστο του 1973, είχε σαν αποτέλεσμα οι εταιρίες πετρελαιοειδών να στραφούν στους πιο απομακρυσμένους παραγωγούς της Μέσης Ανατολής για τον εφοδιασμό πετρελαίου.
- Ο πόλεμος του Yom Kippur τον Οκτώβριο του 1973 και η μείωση στην παραγωγή πετρελαίου του OPEC όπλισαν την κατάρρευση της αγοράς των δεξαμενόπλοιων. Η πτώση της τιμής πετρελαίου του συνεταιρισμού είχε αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία και η κρίση στην ναυτιλιακή αγορά κράτησε περισσότερο από μια δεκαετία.
- Το 1979 η επανάσταση του Ιράν και η προσωρινή αναστολή των εξαγωγών του Ιρανικού πετρελαίου, επιτάχυναν τη μέγιστη αύξηση στην τιμή των παραγώγων

πετρελαίου (μαζούτ) με σημαντικό αντίκτυπο για την παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλιακή αγορά.

Άλλα πολιτικά γεγονότα δημιούργησαν περισσότερο τοπικές επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά.

- Ο πόλεμος των Falklands το 1982 είχε σαν αποτέλεσμα την ναύλωση ιδιόκτητων πλοίων από την Βρετανική κυβέρνηση.
- Στις αρχές του 1960, η κρίση της Κούβας είχε σαν αποτέλεσμα η εξαγωγή της Κουβανέζικης ζάχαρης να διοχετεύεται στη Ρωσία (τότε ΕΣΣΔ) και την Κίνα, ενώ οι εισαγωγείς των Η.Π.Α. λάμβαναν τις προμήθειές τους από άλλες πηγές , προκαλώντας πάλι , διάσπαση στην ναυτιλιακή αγορά.
- Ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ το 1982 είχε τοπικές επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά των δεξαμενόπλοιων, καθώς και οι πρόσφατες επιθέσεις στο Ιράκ από τους Αμερικάνους και τους συμμάχους τους το 2003.

Από την ιστορική αυτή αναδρομή φαίνεται η σπουδαιότητα αυτού του παράγοντα σαν συντελεστή της ασταθούς συμπεριφοράς της ζήτησης πλοίων. Επομένως, για την σωστή εκτίμηση της ανάπτυξης της ναυτιλιακής αγοράς θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ενδεχόμενα σημαντικά γεγονότα πολιτικής φύσης. Επειδή όμως αυτού του τύπου οι πληροφορίες δεν είναι δυνατόν να βρίσκονται μέσα στην εμπειρία των αναλυτών της αγοράς, λίγες προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη τους αυτόν τον παράγοντα.

1.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Με τον όρο προσφορά εννοούμε την ποσότητα ενός αγαθού ή μίας υπηρεσίας που προσφέρεται για πώληση σε μία συγκεκριμένη στιγμή στην μονάδα του χρόνου. Με τον

όρο λοιπόν προσφορά χωρητικότητας, εννοούμε το σύνολο των πλοίων που προσφέρονται για την μεταφορά φορτίων και επιβατών στην μονάδα του χρόνου.

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι όλα τα υπάρχοντα πλοία είναι αδύνατο πρακτικά να χρησιμοποιηθούν σε μία χρονική περίοδο. Ένα μέρος, άλλοτε μικρότερο και άλλοτε μεγαλύτερο από τη συνολική παγκόσμια χωρητικότητα, βρίσκεται κάθε φορά σε αδράνεια. Είται λόγω συντηρήσεως, είτε λόγω κατασχέσεως, είτε σε περίπτωση παροπλισμού. Συμπερασματικά λοιπόν, η ενεργός χωρητικότητα παρουσιάζει διαφορά μεταξύ της συνολικής υφιστάμενης χωρητικότητας και της αδρανούς χωρητικότητας. Η αδρανής χωρητικότητα ουσιαστικά αποτελεί αποθεματικό, το οποίο χρησιμοποιείται για να αντιμετωπίσει μία έκτακτη αύξηση στη ζήτηση.

Ο εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει το σταθερό απόθεμα της ναυτιλιακής χωρητικότητας, το οποίο μπορεί να αυξηθεί, από τα νεόκτιστα πλοία, ή να μειωθεί, από τις διαλύσεις, τις απώλειες αυτών ή και τον παροπλισμό. Παρόλα αυτά, η συνολική ποσότητα της μεταφοράς από ένα δεδομένο στόλο πλοίων εξαρτάται από τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα πλοία. Για παράδειγμα, ένας στόλος από δεξαμενόπλοια που κινούνται με ταχύτητα 11 κόμβων και επιστρέφουν κενά φορτίου(Ballast), μεταφέρει ουσιαστικά λιγότερο φορτίο μέσα σε ένα χρόνο, απ' ότι ένας στόλος ίδιου μεγέθους φορτηγών πλοίων που κινούνται με ταχύτητα 14 κόμβων και κατά το ταξίδι επιστροφής τους μεταφέρουν άλλα εμπορεύματα. Η απόδοση και η παραγωγικότητα του στόλου είναι συνεπώς μια σημαντική μεταβλητή, και καθορίζει τη διαθέσιμη προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Όπως ήδη αναφέραμε σε προηγούμενη ενότητα, η ναυτιλιακή αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και οι ναύλοι στους οποίους το πλοίο έχει ναυλωθεί μπορούν να αλλάξουν εντυπωσιακά μέσα σε διάστημα λίγων μηνών ή και λίγων εβδομάδων.

Η εξήγηση της μεταβλητότητας των ναύλων, οφείλεται στο ότι ο ανταγωνισμός ρυθμίζει την ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση, μέσω του μηχανισμού των τιμών των ναύλων. Συμβαίνει όμως και το αντίστροφο. Μία αλλαγή δηλαδή στην ισορροπία προσφορά και ζήτησης επηρεάζει το επίπεδο των ναύλων. Όταν υπάρχει

έλλειψη μεταφορικής χωρητικότητας, οι ναύλοι αυξάνονται. Αυτό έχει δύο επιπτώσεις: πρώτον, τα παλαιότερα και λιγότερο αποδοτικά πλοία να καθίστανται επικερδή και να επανέρχονται στην αγορά με αποτέλεσμα να βρίσκεται σε λειτουργία το σύνολο του στόλου και δεύτερον, τα πλοία να κινούνται με την μέγιστη δυνατή ταχύτητα ενώ παράλληλα ο χρόνος παραμονής τους εκτός υπηρεσίας(π.χ λόγοι συντήρησης) να είναι ο ελάχιστος δυνατός, έτσι ώστε με αυτό τον τρόπο να επιτυγχάνονται μεγαλύτερα έσοδα, και άρα να αυξάνεται η παραγωγικότητα του στόλου,κάτι το οποίο συμβαίνει τα τελευταία χρόνια.

Το αντίθετο συμβαίνει όταν υπάρχει υπέρ προσφορά χωρητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση οι ναύλοι μειώνονται. Τα λιγότερο αποδοτικά πλοία ή αυτά που δεν βρίσκουν απασχόληση δεν είναι δυνατόν να καλύψουν τις λειτουργικές τους δαπάνες και έτσι οδηγούνται στον παροπλισμό, σε διάλυση, ή την πώληση των πλοίων σε άλλους που αξιολογούν την αγορά διαφορετικά και τα αγοράζουν για μελλοντική χρήση. Κάτι το οποίο συνέβησε στη διάρκεια της δεκαετίας του '80. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο στόλος μειωμένος κινείται προς τα επίπεδα της ζήτησης και η παροπλισμένη χωρητικότητα αυξάνεται. Ακόμη με τις αυξήσεις των τιμών των πετρελαίων, η παραγωγικότητα του στόλου μειώνεται αφού τα πλοία για να εξοικονομήσουν καύσιμα μειώνουν την ταχύτητά τους.

Όπως ήδη αναφέραμε, η έλλειψη ισορροπίας στην αγορά επηρεάζει τις τιμές των ναύλων, οι οποίες με την σειρά τους επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών, τραπεζιτών και των κυβερνήσεων. Για παράδειγμα, μια αλλαγή στις τιμές των ναύλων μπορεί να προτρέψει στην παραγγελία καινούργιων πλοίων, την διάλυση των παλαιότερων, ή μία αλλαγή στην απόδοση του στόλου. Έτσι καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο η προσφορά για θαλάσσια μεταφορική χωρητικότητα απαντά στις αλλαγές της ζήτησης.

Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η ναυτιλία είναι στενά εμπλεκόμενη με την διεθνή κοινωνία και οι ενέργειες της μπορεί να επηρεαστούν τόσο από λανθασμένη πρόληψη ή από συναισθηματικούς λόγους όσο και από οικονομική λογική. Για τον λόγο αυτό η

αγορά μπορεί να μην λειτουργεί πάντοτε με λογικό τρόπο και η πρόσφατη ιστορική αναδρομή προσφέρει πολλά παραδείγματα για αποφάσεις που είναι δύσκολο να επεξηγηθούν με απόλυτα οικονομικούς όρους. Το 1973, για παράδειγμα, οι πλοιοκτήτες παράγγελλαν πολύ περισσότερα δεξαμενόπλοια από ότι θα ήταν δυνατόν να χρειάζονται για να αντιμετωπίσουν την εύλογη αύξηση της ζήτησης για το εμπόριο του πετρελαίου. Ακριβώς το ίδιο λάθος παρατηρήθηκε και στα φορτηγά την περίοδο του 1982 -1983.

Οι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφοράς είναι οι εξής:

- α) οι ομάδες λήψης αποφάσεων για προσφοράς πλοίων
- β) ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος
- γ) η παραγωγικότητα νεότευκτων πλοίων
- δ) οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων
- ε) η παραγωγικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου
- στ) οι ναύλοι και οι προσδοκίες

A) Ομάδες λήψης αποφάσεων για προσφορά πλοίων (decision makers)

Η προσφορά των πλοίων ελέγχεται ή επηρεάζεται από τέσσερις ομάδες λήψης αποφάσεων: τους πλοιοκτήτες, τους φορτωτές / ναυλωτές, τις ναυτιλιακές τράπεζες καθώς και τους ναυτιλιακούς οργανισμούς οι οποίοι καθορίζουν το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας.

Οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που παίρνουν της πρωτογενής και καθοριστικές αποφάσεις, αφού αποφασίζουν πότε να δώσουν παραγγελίες για νέα πλοία, πότε θα οδηγήσουν τα παλαιότερα πλοία στα διαλυτήρια και πότε θα τα παροπλίσουν. Οι ναυλωτές / φορτωτές επηρεάζουν τις αποφάσεις των πλοιοκτητών και κατά συνέπεια την προσφορά πλοίων με την πολιτική ναυλώσεων που ακολουθούν. Η πολιτική των ναυτιλιακών τραπεζών καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επενδυτικό κλίμα της αγοράς. Τέλος, οι ναυτιλιακοί οργανισμοί επηρεάζουν την προσφορά πλοίων διαμέσου της νομοθεσίας που επιβάλλουν

σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον. Για παράδειγμα, ο κανονισμός G 13 του IMO που θεσπίστηκε το 1992, απαιτεί από τα μεγάλα δεξαμενόπλοια να πραγματοποιούν μετασκευές εξοπλισμού με διπλά τοιχώματα (double hulls) με την συμπλήρωση των 30 χρόνων ζωής τους. Σαφώς, κανένας πλοιοκτήτης στο κόσμο δεν είναι διατεθειμένος να αναλάβει το κόστος μιας τέτοιας μετασκευής σε αυτή την ηλικία του πλοίου του και ως εκ τούτου τα πλοία αυτά θα οδηγηθούν σε διάλυση.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει μια απαραίτητη παρατήρηση. Η προσφορά πλοίων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την συμπεριφορά και την ψυχολογία των ομάδων λήψης αποφάσεων που προαναφέρθηκαν. Για το λόγο αυτό, η συμπεριφορά της προσφοράς και κατ' επέκταση της ναυτιλιακής αγοράς δεν μπορεί να ερμηνευθεί και να προβλεφθεί με καθαρά οικονομικούς όρους. Για παράδειγμα, το 1973, όταν οι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων ήταν σε πολύ υψηλά επίπεδα, οι πλοιοκτήτες παρήγγειλαν περισσότερα δεξαμενόπλοια από όσα θα απαιτούνταν για να ικανοποιήσουν ακόμα και τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις ανάπτυξης του πετρελαϊκού εμπορίου, με αποτέλεσμα την οικονομική κρίση στα δεξαμενόπλοια στο τέλος της ίδιας δεκαετίας.

Η τάση που επικρατεί συνήθως στην ναυλαγορά είναι η αύξηση των παραγγελιών πλοίων όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε άνθηση και η μείωση παραγγελιών πλοίων όταν η αγορά βρίσκεται σε ύφεση. Πιο συγκεκριμένα, όταν οι τιμές των ναύλων έχουν ανοδική εξέλιξη τότε η κερδοφορία είναι πολύ υψηλή με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να διακατέχονται από αισιοδοξία και να παραγγέλνουν καινούργια πλοία. Όταν η αγορά βρίσκεται σε άνθηση νέοι επενδυτές προσελκύνονται σε αυτήν και διευκολύνονται στη δημιουργία ιδίου κεφαλαίου, στην επέκταση του στόλου και στον εκσυγχρονισμό του. Επομένως η υψηλή αγορά οδηγεί σε υψηλές παραγγελίες. Από την άλλη πλευρά όταν πέφτουν οι τιμές των ναύλων, δημιουργείται αρνητικό ψυχολογικό κλίμα και η αγορά χαρακτηρίζεται από μειωμένη ζήτηση παραγγελιών και άνοδο της μέσης ηλικίας των πλοίων. Αν υπάρξουν παραγγελίες πλοίων αυτές οφείλονται στην κερδοσκοπική διάθεση που έχουν μερικοί πλοιοκτήτες, οι οποίοι ερμηνεύουν κάποιες μικρές ανοδικές κινήσεις των ναύλων σαν ανάκαμψη της αγοράς.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει πάντα κάποιος μικρός αριθμός πλοιοκτητών που ακολουθούν αντικυκλική συμπεριφορά, αγοράζοντας πλοία σε περιόδους ύφεσης της ναυλαγοράς, όταν οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλές. Η αντικυκλική επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών είναι επιτυχής όταν γίνεται σε κάποια έκταση ώστε η πρόσθετη αυτή προσφορά χωρητικότητας να μην είναι ικανή να μειώσει το επίπεδο των ναύλων.

Συμπερασματικά, η ψυχολογία των “decision-makers” είναι συνήθως απρόβλεπτη και η συμπεριφοράς τους δύσκολα μπορεί να ενταχθεί σε προκαθορισμένα πλαίσια.

B) Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος (world fleet capacity)

Το σημείο αναφοράς για την προσφορά θαλάσσιας μεταφοράς είναι ο εμπορικός στόλος. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο τρόπος με τον οποίο το σύνολο του στόλου αλλά και οι τύποι των πλοίων μέσα στον στόλο, αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου. Εμπορικός στόλος είναι το σύνολο των πλοίων εν ενεργεία μαζί με τις νέες παραδόσεις. Τα εμπορικά πλοία χρειάζονται ενάμιση με δύο χρόνια (1,5 -2) για να κατασκευαστούν και αυτό εισάγει από μόνο του μια χρονική καθυστέρηση στην απάντηση της ξαφνικής αύξησης της ζήτησης. Από την στιγμή που τα πλοία θα ετοιμασθούν, έχουν μία μέση οικονομική ζωή της τάξεως των 15 με 25 χρόνων. Ένα μικρό μόνο μέρος διαλύεται κάθε χρόνο με την επίπτωση ότι η προσαρμοστικότητα σε μια μείωση της ζήτησης είναι μία μακροσκελής υπόθεση, ειδικά σε περιπτώσεις όπου υπάρχει αξιοσημείωτος πλεονασμός σε χωρητικότητα. Έτι ο ρυθμός προσαρμογής των αλλαγών στην αγορά αναπόφευκτα μετριέται σε έτη και όχι σε μήνες. Ένα χαρακτηριστικό του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς είναι ο μηχανισμός με τον οποίο προσαρμόζεται η προσφορά όταν η ζήτηση δεν έχει την αναμενόμενη εξέλιξη. Εάν κοιτάξουμε στις δεκαετίες του 1960 και 1970 θα βρούμε παραδείγματα του εμπορικού στόλου σε περιόδους ακμής και ύφεσης, όπου οι αλλαγές δεν επιτεύχθηκαν γρήγορα.

Ξεκινώντας από τις αρχές τις δεκαετίας του 1960, ο στόλος των δεξαμενόπλοιων πέρασε από έναν κύκλο ακμής και ύφεσης που πήρε πάνω από είκοσι (20) χρόνια για να επιτευχθεί. Ανάμεσα στο 1962 και 1974 η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου

σχεδόν τετραπλασιάστηκε και παρά την επέκταση της ναυπηγικής χωρητικότητας, μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1960, η προσφορά δεν μπορούσε να προλάβει την ζήτηση. Με αποτέλεσμα, να υπάρξει μια έντονη έλλειψη σε χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 τα δεξαμενόπλοια βρίσκονταν σε τόσο μικρή προσφορά όπου τα ετοιμοπαράδοτα νεότευκτα πλοία πουλιόντουσαν στη διπλάσια τιμή από την επίσημη τιμή συμβολαίου. Στην αιχμή της αγοράς των ναύλων το 1973 τα κέρδη από μερικά ταξίδια ήταν επαρκεί για την εξόφληση της αγοράς ενός πλοίου. Αυτό οδήγησε στην αύξηση νέων παραγγελιών για καινούργια πλοία. Το ίδιο συμβαίνει και σήμερα (2007-2008).

Τον Οκτώβριο του 1973 η όλη διαδικασία αντιστράφηκε. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν, η ζήτηση για δεξαμενόπλοια μειώθηκε ως και 60% ενώ εκείνη τη περίοδο η αγορά αντιμετώπιζε το πρόβλημα της ανισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. Καθώς ο μέσος όρος ζωής ενός δεξαμενόπλοιου είναι τουλάχιστον 15 χρόνια και τα περισσότερα μεγάλα δεξαμενόπλοια κατασκευάστηκαν στις αρχές του 1970, δεν υπήρχε τρόπος ώστε η προσφορά να μπορεί να προσαρμοστεί γρήγορα και ανώδυνα σε μια τόσο μεγάλη αλλαγή της ζήτησης. Μετά την κατάρρευση του εμπορίου το 1975, ο στόλος συνέχισε να εξαπλώνεται καθώς οι παραγγελίες που είχαν δοθεί το 1973 παραδίδονταν, φθάνοντας το αποκορύφωμα των 332 εκατομμυρίων dwt το 1977. Ο συνδυασμός ενός νεόκτιστου στόλου και η συνεχόμενη μείωση της ζήτησης ήταν μια δύσκολη υπόθεση στην οποία δεν μπορούσε να βρεθεί λύση μέχρι την στιγμή που πείσθηκαν όσοι είχαν επενδύσει σε πλοία ότι δεν υπήρχε άλλη εναλλακτική από το να διαλύσουν τα υπερήλικα πλοία τους. Ήταν στις αρχές της δεκαετίας του 1980 που άρχισε να εμφανίζεται μείωση στον παγκόσμιο στόλο.

Ο στόλος συνδυασμένων μεταφορών πέρασε από την ίδια κυκλικότητα αύξησης και μείωσης της χωρητικότητας όπως και τα δεξαμενόπλοια. Ο συνδυασμός χωρητικότητας ήταν πρωτοποριακός στις αρχές της δεκαετίας του 1950 για την απόκτηση φορτίου υψηλής αποδοτικότητας μεταφέροντας πετρέλαιο στην μία διαδρομή (delivery) και ξηρό φορτίο στην επιστροφή (redelivery). Παρόλα αυτά η πραγματική αύξηση του στόλου προκλήθηκε από το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ το 1967, όπου οι ιδιοκτήτες πλοίων συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίοι προηγουμένως εμπορεύονταν κυρίως ξηρό φορτίο,

ήταν ικανοί να εκμεταλλευτούν το πλεονέκτημα της ευνοημένης αγοράς να ναύλων πετρελαίου. Πολλές νέες παραγγελίες δόθηκαν τα επόμενα χρόνια και ο στόλος έφτασε στο αποκορύφωμα των 48,7 εκατομμυρίων τόνων dwt, ενώ από το 1978 και μετά μειώθηκε. Τα περισσότερα πλοία απ τον στόλο άνηκαν στην κατηγορία του μεγέθους των 80.000 με 200.000 dwt, με αποκλειστική απασχόληση σε ξηρά χύδην φορτίο όπως τα σιδηρομεταλλεύματα(iron ore), σιδηρά(steels) και γαιάνθρακα(coal).

Σε αυτή τη κατάσταση της σχεδόν συνεχούς αύξησης της προσφορά χωρητικότητας, παρουσιάστηκαν στις ναυλαγορές ορισμένες εξελίξεις που σχετίζονται άμεσα με την πορεία της διεθνοποίησης. Οι επιπτώσεις της μεγάλης επιστημονικής και τεχνολογικής αλλαγής της εποχής μας έχουν εκδηλωθεί στους παρακάτω τομείς τους διεθνούς ναυτιλιακού χώρου:

α) στην κατασκευή τεχνολογικά ανώτερων παραγωγικών μονάδων, β) στην αύξηση του μεγέθους τους, γ) στην κατασκευή ειδικών πλοίων, δ) στην βελτίωση των μεθόδων διαχείρισης και ε) στην βελτίωση σχεδόν όλων των τομέων της ναυτιλιακής υποδομής(I.S.M: International Safety Management).

Θα πρέπει να τονιστεί ότι ο εξωγενής παράγοντας της τεχνολογικής προόδου δημιουργεί διαδικασίες που επιδρούν σε όλες τις μακροπρόθεσμες σχέσεις της ζήτησης και της προσφοράς στο ναυτιλιακό χώρο. Συνεπώς, η αύξηση στο μέσο μέγεθος των πλοίων, έχει μειώσει το μέσο κόστος της εκμετάλλευσης τους και έτσι έχει συμβάλλει στην αύξηση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών. Η παραπάνω μείωση του μέσου κόστους έχει συντελέσει στην κατασκευή ακόμη μεγαλύτερων πλοίων, τα οποία συντέλεσαν σε μία νέα μείωση του μέσου ιδιωτικού κόστους τόνο-μίλι. Επιπρόσθετα, η κιβωτοποίηση και η κατασκευή άλλων ειδικευμένων μονάδων έχει συντελέσει στην δραματική αύξηση των κεφαλαιουχικών αναγκών της σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης.

Υπάρχουν συγκεκριμένες ενδείξεις που οδηγούν στην υπόθεση ότι τα υποκατάστατα της υπάρχουσας χωρητικότητας, μετά απ το τέλος της τρέχουσας δυσπραγίας, θα είναι σημαντικά ανώτερης τεχνολογίας.

Γ) Η παραγωγικότητα νεότευκτων πλοίων (shipbuilding productivity)

Ήδη αποδείξαμε ότι ο εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει την συγκέντρωση των είκοσι ή περισσότερων χρόνων παραγωγής της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Καταρχήν, το επίπεδο παραγωγής θα προσαρμόσει την απάντηση των μεταβολών της ζήτησης το οποίο και συμβαίνει σε μακροχρόνιες περιόδους. Το 1974, η παραγωγή των νεότευκτων πλοίων υπολογίστηκε γύρω στο 12% του εμπορικού στόλου, ενώ το 1986 έπεσε στο 4%. Παρόλα αυτά, προσαρμογές στο επίπεδο παραγωγής των νεότευκτων πλοίων δεν γίνονται γρήγορα ή εύκολα. Η κατασκευή πλοίων είναι μία επιχείρηση με μεγάλους κύκλους και η χρονική υστέρηση ανάμεσα στην παραγγελία και την παράδοση τους όπου κυμαίνεται από ένα έως τέσσερα χρόνια(1-4) και εξαρτάται από το μέγεθος του βιβλίου παραγγελιών που τηρείται από τα ναυπηγεία. Οι παραγγελίες πρέπει να δίνονται με βάση μιας εκτίμησης της μελλοντικής ζήτησης και κατά το παρελθόν αυτές οι εκτιμήσεις αποδείχθηκαν λανθασμένες επιφέροντας τα ποιο δραματικά αποτελέσματα κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1970 όπου οι παραδόσεις των VLCCs συνεχίστηκαν για αρκετά χρόνια μετά την μείωση της ζήτησης. Επιπλέον η κατερχόμενη ρύθμιση της προσφοράς σε νεότευκτα πλοία μπορεί να παρεμποδιστεί σημαντικά από πολιτικές παρεμβάσεις για την αποτροπή απωλειών θέσεων εργασίας.

Από την πλευρά της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι τύποι των πλοίων που χτίζονται είναι σημαντικοί διότι οι διακυμάνσεις στο ναυτικό κύκλο (κορύφωση και κοιλιά)-το οποίο θα αναλύσουμε σε επόμενο κεφάλαιο- στις παραδόσεις συγκεκριμένων τύπων πλοίων έχουν επιπτώσεις στις προσδοκίες της αγοράς στην οποία απευθύνονται. Τα τελευταία χρόνια υπήρξαν σημαντικές αλλαγές στον ρυθμό των ναυπηγήσεων από την εμπορική ναυπηγική βιομηχανία. Η επιτάχυνση συνεπάγεται διεύρυνση του μεγέθους της προσφοράς και το αντίστροφο.

Δ) Οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων (scrapping & losses)

Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου εξαρτάται από την ισορροπία ανάμεσα στις παραδόσεις των καινούργιων πλοίων και τις διαγραφές από τον στόλο με τη μορφή της διάλυσης των πλοίων ή των απωλειών τους στη θάλασσα. Αυτή η ισορροπία άλλαξε ριζικά κατά το τέλος της δεκαετίας του 1970. Το 1973 μόνο τα 5 εκατομμύρια dwt των πλοίων πωλήθηκαν σε παλιοσίδερα, σε σύγκριση με τις παραδόσεις των πάνω από 50 εκατομμύρια dwt, με αποτέλεσμα την αλματώδη αύξηση του στόλου. Μέχρι το 1982 οι διαλύσεις έφτασαν τις παραδόσεις για πρώτη φορά μετά το Δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, υπολογίζεται σε 30 εκατομμύρια dwt, σε σύγκριση με 26 εκατομμύρια dwt των παραδόσεων. Έτσι οι διαλύσεις που εμφανίζονταν μηδαμινής σημασίας το 1973, ήταν μείζονος σημασίας μέχρι τις αρχές του 1980.

Εφόσον είναι σαφές ότι οι διαλύσεις έπαιξαν σημαντικό ρόλο για την απόσυρση των πλοίων από την αγορά, εξηγώντας ή προβλέποντας την ηλικία κατά την οποία ένα πλοίο θα πρέπει να αχρηστευτεί, είναι ένα πολύ σύνθετο θέμα και δημιουργεί σημαντικές δυσκολίες στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής χωρητικότητας. Ο λόγος είναι ότι η αχρήστευση εξαρτάται από την ισορροπία ενός αριθμού παραγόντων που μπορούν να αλληλεπιδράσουν με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους. Οι κυριότερες είναι, η ηλικία του πλοίου, η τεχνική απαρχαίωση, η τιμή του scrap, τα τρέχοντα έξοδα και οι προσδοκίες της αγοράς.

Η ηλικία του στόλου παίζει σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της χωρητικότητας των πλοίων που αχρηστεύονται. Η αποδοτικότητα ενός πλοίου φθίνει με το πέρασμα του χρόνου, ενώ το κόστος των επισκευών και της συντήρησης αυξάνεται. Επίσης ένας πλοιοκτήτης που λειτουργεί ένα γηραιό πλοίο(25 έτη και πάνω), θα πρέπει να περιμένει ότι αυτό μπορεί να από-μισθωθεί λόγω απρόβλεπτων μηχανικών βλαβών. Παρόλα αυτά καθώς η φυσική φθορά είναι μια σταδιακή διαδικασία, δεν υπάρχει συγκεκριμένη ηλικία κατά την οποία ένα πλοίο θα πρέπει να διαλύεται. Αν ρίξουμε μία ματιά στην λίστα καταγραφής των Lloyd's, θα ανακαλύψουμε ορισμένα παραδείγματα πλοίων που διαλύθηκαν σε ηλικία άνω των 60 με 70 ετών, και σε αντίθετη περίπτωση θα

συναντήσουμε περιπτώσεις πλοίων που οδηγήθηκαν σε διάλυση με λιγότερο από 10 χρόνια ζωή. Το 1984 στη μεγάλη κρίση, η μέση ηλικία για διάλυση ήταν τα 23-24 χρόνια για μικρά δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρού φορτίου και 12 χρόνια για δεξαμενόπλοια άνω των 100,000 μεικτών τόνων.

Η τεχνική απαρχαίωση μπορεί να μειώσει την ηλικία κατά την οποία ένας συγκεκριμένος τύπος πλοίου αχρηστεύεται, λόγω αντικατάστασής τους από ένα πιο αποτελεσματικό τύπο πλοίου. Για παράδειγμα, ο υψηλός ρυθμός διάλυσης των πλοίων πολλαπλών καταστροφμάτων στο τέλος της δεκαετίας του 1960, αποδίδεται σε εκείνα τα πλοία που αντικαταστάθηκαν από την κιβωτοποίηση. Η απαρχαίωση επίσης επεκτείνεται και στον μηχανικό εξοπλισμό και τα φόρτο-εκφορτωτικά μέσα ενός πλοίου. Η απόφαση για την αχρήστευση επηρεάζεται επίσης και από τις τιμές της ζήτησης για παλιοσίδερα (scrap). Τα πλοία που αχρηστεύονται πωλούνται σε διαλυστήρια, τα οποία τα καταστρέφουν και πωλούν τη λαμαρίνα τους στη βιομηχανία μετάλλων.

Καθώς η αγορά για παλιοσίδερα είναι αρκετά περιορισμένη, οι τιμές τους μεταβάλλονται συνεχώς ενώ παράλληλα εξαρτώνται από τα επίπεδα της προσφοράς και της ζήτησης στη βιομηχανία μετάλλων και την διαθεσιμότητα του παλιοσίδηρου από πηγές, όπως τα διαλυστήρια πλοίων ή καταστροφής οχημάτων, τα οποία αποτελούν την μεγαλύτερη πηγή προσφοράς. Μια περίοδος εκτεταμένης αχρήστευσης πλοίων μπορεί ακόμα και να πιέσει τις τιμές του παλιοσίδηρου- μια διαδικασία που τονίζεται από το γεγονός ότι το πλεόνασμα της ναυτιλίας συχνά δημιουργείται με πτώση των τιμών στον χώρο της εκβιομηχάνισης, όταν ταυτόχρονα η ζήτηση για χάλυβα είναι πιεσμένη.

Τελικά σημαντικό είναι ότι η αχρήστευση ενός πλοίου είναι μία επιχειρηματική απόφαση και εξαρτάται από τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη, την μελλοντική επικερδή λειτουργία του πλοίου και την οικονομική του κατάσταση. Εάν κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης οι πλοιοκτήτες πιστεύει ότι υπάρχει κάποια ελπίδα για ραγδαία αύξηση στην αγορά ναύλων σε εύλογο χρονικό διάστημα, είναι απίθανο να πουλήσει πλοία που δεν έχουν αποδώσει κέρδη για διάλυση, διότι τα πιθανά έσοδα κατά την διάρκεια μίας άνθισης (boom) στην αγορά των φορτίων είναι τόσο μεγάλα που μπορεί να δικαιολογήσουν την επιβάρυνση

μίας μικρής λειτουργικής απώλειας για μία χρονική περίοδο μέχρι εκείνη την χρονική στιγμή.

E) Η παραγωγικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (world fleet capacity)

Η παραγωγικότητα ενός στόλου εξαρτάται από τρεις κύριους παράγοντες:

- **Την μέση ταχύτητα** που καθορίζει το χρόνο που χρειάζεται ένα πλοίο για ένα ταξίδι. Για παράδειγμα, στατιστικά στοιχεία που εκδόθηκαν από τον John I. Jacobs δείχνουν ότι το 1986 ο στόλος των VLCCs είχε μια μέση σχεδιαστική ταχύτητα των 15.5 knots. Ο πλοιοκτήτης θα επιλέξει γενικά την ταχύτητα που δίνει την καλύτερη οικονομική απόδοση για ένα δεδομένο επίπεδο αξίας φορτίου, κόστος καυσίμων και παραμέτρους απόδοσης πλοίου.
- **Αξιοποίηση χωρητικότητας φορτίου σε τόνους.** Το νεκρό βάρος προκύπτει από την διαφορά μεταξύ του εκτοπίσματος όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο και του άφορτου εκτοπίσματος. Δείχνει δηλαδή τον αριθμό των τόνων που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο σε φορτίο, εφόδια, νερό, καύσιμα, πλήρωμα κ.α. Υπολογίζεται ότι τα εμπορεύματα καταλαμβάνουν περίπου το 95% στα φορτηγά πλοία και το 96% στα δεξαμενόπλοια, της συνολικής χωρητικότητας ενώ το υπόλοιπο χάνεται. Κατά την διάρκεια της δυσπραγίας της δεκαετίας του 1970 υπήρξε μία αυξητική τάση των πλοιοκτητών να μεταφέρουν μέρη φορτίων, μειώνοντας την αξιοποίηση του νεκρού βάρους αρκετά κάτω από αυτά τα επίπεδα. Για παράδειγμα, στατιστικές μελέτες του John I. Jacobs υπολογίζουν ότι στην κρίση του 1986 περίπου 16.6 εκατομμύρια τόνων νεκρού βάρους χάθηκαν λόγω των τμηματικών φορτίων.
- **Έμπορτες ημέρες στη θάλασσα.** Ο χρόνος του πλοίου διαιρείται ανάμεσα στις έμπορτες ημέρες στη θάλασσα και στις “μη παραγωγικές” ημέρες (με έρμα, στο λιμάνι, ή χωρίς ναύλο). Μία μείωση του μη παραγωγικού χρόνου θα επιτρέψει μια αύξηση στις έμπορτες ημέρες στη θάλασσα, και κάποιος μπορεί να ερμηνεύσει αλλαγές σε αυτή τη μεταβλητή σε σχέση με αλλαγές στο χρόνο, στο λιμάνι, κ. α. Για παράδειγμα, κατά την ίδια κρίση του 1986 ο John I. Jacobs υπολόγισε ότι 11.4 εκατομμύρια τόνων νεκρού βάρους της χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων αφομοιώθηκε από περίσσιο χρόνο στα

λιμάνια και 4.5 εκατομμύρια τόνων νεκρού βάρους από καθυστερήσεις εν αναμονή του φορτίου.

Η εξήγηση της παραγωγικότητας μπορεί να καθοριστεί υποδιαιρώντας την ανάλυση σε δύο μέρη. Πρώτον αλλαγές στη φυσική χωρητικότητα του στόλου και δεύτερον στην απόδοση της ενεργούς λειτουργίας σε απάντηση των συνθηκών της αγοράς.

Όσον αφορά την ενδεχόμενη μεταφορική χωρητικότητα, η ανώτερη ταχύτητα λειτουργίας του στόλου είναι το κυριότερο φυσικό χαρακτηριστικό της. Εάν καινούργια πλοία παραδοθούν με χαμηλότερη ταχύτητα σχεδίασης, αυτό θα μειώσει παροδικά την μεταφορική χωρητικότητα του στόλου. Ομοίως, καθώς ο στόλος παλιώνει, με εξαίρεση εάν είναι πολύ καλά συντηρημένος, η ρύπανση της γάστρας θα μειώσει βαθμιαία την μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας του. Ο χειρισμός του φορτίου είναι επίσης σημαντικός, καθώς αυτό καθορίζει τον χρόνο στο λιμάνι, καθώς και τη γενική οργάνωση και την αποδοτικότητα της μεταφορικής λειτουργίας. Για παράδειγμα, μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973 ο τεμαχισμός του ελέγχου για την μεταφορά του πετρελαίου μείωσε τις ευκαιρίες για την μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας της λειτουργίας των δεξαμενόπλοιων από τα τμήματα προγραμματισμού μεταφοράς των κυριοτέρων εταιρειών πετρελαιοειδών.

Στην πράξη, η λειτουργική απόδοση του στόλου θα αλλάξει επίσης σε αντίδραση της κατάστασης της αγοράς. Αντιμετωπίζοντας μία πιεσμένη αγορά φορτίων, η πρώτη αντίδραση του εμπορικού στόλου είναι γενικά η μείωση του ρυθμού της λειτουργίας του, αβίαστα ή μη. Για την εξοικονόμηση καυσίμων, οι πλοιοκτήτες μειώνουν την ταχύτητα λειτουργίας, και καθώς το φορτίο δεν είναι άμεσα διαθέσιμο, υπάρχουν μεγαλύτεροι χρόνοι αναμονής και αυτό μειώνει επίσης την αποδοτικότητα.

Αυτός είναι ένας τομέας όπου λίγες πληροφορίες έχουν εκδοθεί και είναι διαθέσιμες και είναι δύσκολος ο διαχωρισμός των επιπτώσεων αυτών των δύο στοιχείων στην παραγωγικότητα του πλοίου. Το σημείο κλειδί είναι ότι η αποδοτικότητα του στόλου

είναι τόσο σημαντική για τον καθορισμό της προσφοράς και της ζήτησης, όσο το τονάζ του πλοίου που μεταφέρεται.

ΣΤ) Οι ναύλοι και οι προσδοκίες (freight rates & expectations)

Οι ναύλοι αποτελούν τον τελευταίο σημαντικό παράγοντα καθορισμού της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών. Το επίπεδο των ναύλων είναι ο ρυθμιστής με τον οποίο η αγορά δίνει κίνητρα στους λήπτες αποφάσεων, ώστε να προσαρμόσουν την προσφορά πλοίων σε βραχυχρόνιο επίπεδο και να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους σε μακροχρόνιο επίπεδο. Ωστόσο, η σχέση αυτή είναι αμφίδρομη, αφού το επίπεδο των ναύλων επηρεάζεται καθοριστικά από τις αποφάσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας. Όπως είναι γνωστό, στη ναυτιλιακή βιομηχανία υπάρχουν δύο κύριες πολιτικές τιμολόγησης, αυτή που διέπεται από την ανοικτή ναυλαγορά των ελεύθερων εμπορικών πλοίων και εκείνη που διέπεται από την αγορά συγκεκριμένων γραμμών με προκαθορισμένη σημαία φόρτωσης / εκφόρτωσης.

Η ναυτιλία γραμμών (liner) είναι ουσιαστικά μία ναυτιλιακή βιομηχανία “λιανικής” πώλησης μεταφορικών υπηρεσιών (retail shipping business), καθώς παρέχει μεταφορά σε μικρές ανεξάρτητες ποσότητες φορτίου που ανήκουν σε πολλούς διαφορετικούς πελάτες, με τιμές προκαθορισμένες από τα ναυολόγια. Αντίθετα, η ναυτιλία των χύδην φορτίων (bulk) είναι μια ναυτιλιακή βιομηχανία “χονδρικής” πώλησης μεταφορικών υπηρεσιών (wholesale shipping business), αφού παρέχει μεταφορά σε μεγάλες ποσότητες φορτίου που ανήκουν σε συγκριτικά μικρότερο αριθμό βιομηχανικών πελατών, με τιμές που διαπραγματεύονται και καθορίζονται σύμφωνα με την ελεύθερη αγορά.

Και στις δύο περιπτώσεις το σύστημα τιμολόγησης είναι καθοριστικό για την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών. Βραχυπρόθεσμα, η προσφορά της χύδην ναυτιλίας ανταποκρίνεται στις τιμές των ναύλων, καθώς τα πλοία μεταβάλλουν ανάλογα την επιχειρησιακή τους ταχύτητα και μετακινούνται προς και από τον παροπλισμό (lay-up). Παρόμοια, οι διαχειριστές της αγοράς γραμμών προσαρμόζουν ανάλογα την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών τους. Μακροπρόθεσμα, οι ναύλοι

επηρεάζουν τις επενδυτικές αποφάσεις που σχετίζονται με την διάλυση των παλαιότερων πλοίων ή την παραγγελία νεότευκτων, κάτι που συμβαίνει τα τελευταία χρόνια λόγω της αλματώδους αύξησης των ναύλων.

Ειδικότερα οι Έλληνες εφοπλιστές από το 1998 έως και το 2004 παρήγγειλαν στα ναυπηγεία κυρίως της Άπω Ανατολής συνολικά 859 πλοία ή περίπου 123 πλοία ανά έτος με πιο καλή χρονιά το 2003 όταν οι παραγγελίες ανήλθαν στις 202. Αν συνυπολογισθεί ότι το σύνολο του ελληνικού στόλου έφθανε το 2003 τα 4.000 πλοία, είναι εύλογο το συμπέρασμα ότι το 24% περίπου το ελληνικού στόλου είναι ηλικίας μικρότερης των οκτώ ετών.

1.4 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (DRY BULK)⁴

Το ξηρό φορτίο διαιρείται στις εξής δύο βασικές κατηγορίες:

– Γενικό Φορτίο

Οποιοδήποτε προϊόν μεταφέρεται σε ποσότητες μικρότερες από το μέγεθος του πλοίου (πακεταρισμένο ή όχι)

– Ξηρό Φορτίο Χύδη

Οποιοδήποτε προϊόν μεταφέρεται χύμα, δηλαδή σε ποσότητες μεγέθους πλοίου.

Η παραπάνω διάκριση δεν είναι απόλυτα ακριβής και αυτό γιατί:

1. Πολλά μεμονωμένα πακέτα του ίδιου προϊόντος μπορούν να μεταφερθούν χύμα, αν η ποσότητά τους είναι μεγάλη.
2. Προϊόντα χύμα είναι δυνατόν να πακεταριστούν και να μεταφερθούν σε ποσότητες μικρότερες του μεγέθους του πλοίου.

⁴ Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών I, Ε.Μ.Π., Αθήνα 1999.

3. Υπάρχουν πλοία που μπορούν να μεταφέρουν και τις δύο προαναφερθείσες κατηγορίες φορτίου.

4. Ένα πλοίο γενικού φορτίου είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί τόσο στη ναυλαγορά tramp, όσο και στη liner.

1.4.1 Κατηγορίες Εμπορευμάτων Πλοίων Ξηρού Φορτίου

Οι βασικές κατηγορίες εμπορευμάτων χύδην είναι οι ακόλουθες:

– Μεταλλεύματα Σιδήρου (iron ore)

Αποτελεί τη σπουδαιότερη εκ των ανωτέρω κατηγοριών και παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Τα μεταλλεύματα σιδήρου χρησιμοποιούνται σαν πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα, μαζί με τον ασβεστόλιθο και το κάρβουνο. Το 2004, περίπου 650,000,000t σιδηρομεταλλευμάτων εξήχθησαν παγκοσμίως, με κυριότερους εισαγωγείς την Κίνα, την ΕΕ, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα. Οι σπουδαιότερες πηγές και εξαγωγείς μεταλλευμάτων σιδήρου είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία και η Ινδία.

– Χάλυβας (steel)

Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Κίνα, οι ΗΠΑ και η Νοτιοανατολική Ασία, ενώ οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς η Ιαπωνία, η Ρωσία και η Δυτική Ευρώπη.

– Κάρβουνο (coal)

Ο άνθρακας βρίσκεται σε αφθονία στη φύση. Η ζήτηση του παρουσιάζει πολλές διακυμάνσεις, πράγμα το οποίο γίνεται εύκολα κατανοητό εάν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι χρησιμοποιείται σαν εναλλακτική πηγή ενέργειας και εξαρτάται άμεσα από την τιμή του πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι, με τους σύγχρονους ρυθμούς παραγωγής, τα αποθέματα άνθρακα επαρκούν για τουλάχιστον 200 χρόνια, σε αντίθεση με τα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου που φτάνουν για να καλύψουν τις ανάγκες 41 και 67 ετών αντίστοιχα.

Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς άνθρακα είναι η Αυστραλία, η Ινδονησία, η Νότια Αφρική και η ΗΠΑ, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ασία, η Δυτική Ευρώπη, η Ινδία και η Κίνα.

– **Σιτηρά (grain)**

Παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μέση απόσταση διαδρομής σε σχέση με τις υπόλοιπες ναυλαγορές ξηρού φορτίου. Στην παγκόσμια παραγωγή και εξαγωγή σιτηρών (σιτάρι, κριθάρι, βρώμη, σίκαλη) κυριαρχούν οι ΗΠΑ, η Αργεντινή, ο Καναδάς και η Αυστραλία, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ασία, η Λατινική Αμερική, η Αφρική και η Μέση Ανατολή.

– **Βωξίτης (bauxite & alumina)**

Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς βωξίτη είναι η Αφρική, η Αμερική και η Ασία, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ευρώπη και η Λατινική Αμερική.

– **Μεταλλεύματα Φωσφόρου (phosphate rock)**

Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς μεταλλευμάτων φωσφόρου είναι το Μαρόκο και η Ασία, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Αμερική και η Ευρώπη.

– **Τσιμέντο (Cement)**

Οι εισαγωγές και εξαγωγές τσιμέντου είναι, σε σχέση με τα υπόλοιπα φορτία χύδην, ιδιαίτερα περιορισμένες λόγω του υψηλού μεταφορικού κόστους. Από το συνολικά παραγόμενο τσιμέντο, μονάχα ένα ποσοστό 6-7% μεταφέρεται (το μεγαλύτερο από το οποίο γίνεται μέσω θαλάσσης). Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί τσιμέντου στον κόσμο είναι η Κίνα, η Ινδία, οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κορέα και η οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

– **Δασικά Προϊόντα**

Την τελευταία δεκαετία, η θαλάσσια μεταφορά δασικών προϊόντων αυξήθηκε κατά περίπου 30,000,000t. Ο μεγαλύτερος εξαγωγέας είναι η Νότιος Αμερική, ενώ οι σπουδαιότεροι εισαγωγείς η Κίνα, η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ και η Δυτική Ευρώπη.

1.4.2 Δομή Ναυλαγοράς Ξηρού Φορτίου⁵

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική και χαρακτηρίζεται – όπως και η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων – από τον «τέλειο ανταγωνισμό».

Οι βασικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν και καθορίζουν τη δομή της είναι:

– Κινητικότητα

Όπως και στη ναυλαγορά υγρού φορτίου(tankers), έτσι και στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου υπάρχει μεγάλη δυνατότητα μετακίνησης του πλοίου μεταξύ διαφόρων γεωγραφικών περιοχών γεγονός το οποίο έχει θετικές επιπτώσεις για τον πλοιοκτήτη. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα αλλαγής όχι μόνο της περιοχής στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία του, αλλά και του είδους του μεταφερόμενου εμπορεύματος.

– Ευκολία Εισόδου

Όπως ακριβώς συμβαίνει και στην αγορά υγρού φορτίου, η ευκολία εισόδου στην εν λόγω ναυλαγορά είναι μεγάλη.

– Έλλειψη Συγκέντρωσης

Η ύπαρξη πολλών πλοιοκτητών καθιστά αδύνατη οποιαδήποτε απόπειρα συλλογικής παρέμβασης με σκοπό τη μονοπωλιακή επιβολή των ναύλων.

– Ομοιογένεια

Παρουσιάζει μικρότερη ομοιογένεια σε σχέση με τη ναυλαγορά των tankers για τους εξής βασικούς λόγους:

1. Διακινούνται πολύ περισσότερα είδη εμπορευμάτων

⁵ Χαρίλαος Ν. Ψαράντης, Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι, Ε.Μ.Π., Αθήνα 1999.

2. Συναντώνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, τόσο από άποψη μεγέθους (διαστάσεις, DWT) όσο και από άποψη φορτοεκφορτωτικών μέσων.

1.4.3 Κατηγορίες Πλοίων Ξηρού Φορτίου (Bulk Carriers)

Τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ανάλογα με το μέγεθος της μεταφορικής τους ικανότητας (Deadweight) ταξινομούνται στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Handysize (10.000 – 35.000mts DWT)

Μεταφέρουν αποκλειστικά μικρές κατηγορίες εμπορευμάτων χύδην (minor bulk). Τα πλοία αυτά είναι συνήθως κατάλληλα εξοπλισμένα για μικρά λιμάνια με περιορισμούς στο μήκος και στο βύθισμα, αλλά και χωρίς υπάρχουσα υποδομή. Διαθέτουν

2. Handymax (35.000 – 49.000mts DWT)

Απασχολούνται ευρέως ανά τον κόσμο μεταφέροντας κυρίως σιτηρά και μικρές κατηγορίες εμπορευμάτων χύδην. Διαθέτουν γεραμούς που τους επιτρέπουν τη φόρτωση και εκφόρτωση σε χώρες και λιμάνια που δεν διαθέτουν κατάλληλη υποδομή.

3. Supramax(50.000 -55.000 mts DWT)

Σε αυτή τη κατηγορία τα πλοία φορτώνουν μεγάλη ποσότητα φορτίων όπως σιτηρά, κάρβουνο, σιδηρομετάλλευμα και διαθέτουν δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα.

4. Panamax (56.000 – 80.000 mts DWT)

Τα πλοία της κατηγορίας αυτής έχουν μέγιστο πλάτος B=32.2m, ούτως ώστε να μπορούν να περνούν από τον Παναμά και μεταφέρουν άνθρακα, σιτηρά και, σε πολύ μικρότερο βαθμό, μικρές κατηγορίες εμπορευμάτων χύδην όπως χάλυβας και δασικά προϊόντα.

5. Capesize (80000 -150.000+ mts DWT)

Χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά μεταλλευμάτων σιδήρου και άνθρακα. Λόγω του μεγέθους τους, είναι λίγα τα λιμάνια ανά τον κόσμο που είναι σε θέση να τα εξυπηρετήσουν.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Intercargo⁶ το μεγαλύτερο φορτηγό είναι το “Berge Stahl”, μήκους 343m, πλάτους 63m, και dwt=364,000t.

1.5 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

1.5.1 Ναυλαγορά Ξηρού Χύδην Φορτίου

Η σημασία της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (bulk) γίνεται αντιληπτή από το γεγονός ότι χωρίς τον μεταφερόμενο όγκο εμπορευμάτων χύδην το παγκόσμιο εμπόριο, η βιομηχανία και εν τέλει ο σύγχρονος τρόπος ζωής δε θα υφίσταντο με τη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

Ένα βασικό πλεονέκτημα των εμπορευμάτων χύδην είναι το ότι μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και μπορούν εύκολα να «αποθηκευτούν» με μικρό κίνδυνο καταστροφής τους. Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, διακρίνονται στις μεγάλες κατηγορίες φορτίων (μεταλλεύματα σιδήρου, κάρβουνο, σιτηρά, μεταλλεύματα φωσφόρου, βωξίτης) και τις μικρές (τσιμέντο, γεωργικά και δασικά προϊόντα, μεταλλεύματα), με την πρώτη να κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά. Η ζήτηση σε μεταφορική ικανότητα χύδην καθορίζεται από τις εκάστοτε συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας. Στις δεκαετίες ‘80–‘90, η συνολικά μεταφερόμενη ποσότητα εμπορευμάτων χύδην δια της θαλάσσης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 2% ανά έτος. Τα τελευταία χρόνια όμως είναι που σημειώθηκε ραγδαία ανάπτυξη, καθώς στην περίοδο 1999-2004, η

⁶ “International Association Of Dry Cargo Shipowners”, London

συνολικά μεταφερόμενη ποσότητα εμπορευμάτων χύδην δια της θαλάσσης αυξήθηκε συνολικά κατά 25% (από 2,000,000,000tonnes σε 2,500,000,000tonnes).

Εν γένει, η ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής συνδέεται άμεσα με τις ανάγκες σε θαλάσσια μεταφορική ικανότητα (tonnes deadweight). Ένας άλλος παράγοντας καθοριστικής σημασίας για την αξιολόγηση της ανάπτυξης της ναυλαγοράς bulk είναι και η εποχικότητα της προσφοράς και της ζήτησης των μεγάλων κατηγοριών εμπορευμάτων χύδην. Για παράδειγμα, το κάρβουνο – άμεσα συνδεδεμένο με τις ενεργειακές αγορές – παρουσιάζει αυξημένη ζήτηση είτε προς το τέλος του φθινοπώρου, καθώς εν όψει του χειμώνα, οι εταιρείες παραγωγής ενέργειας προσπαθούν να αυξήσουν τα αποθέματά τους, είτε το καλοκαίρι όταν σημειώνονται υψηλές θερμοκρασίες και αυξάνονται οι ενεργειακές ανάγκες με τη χρησιμοποίηση των κλιματιστικών.

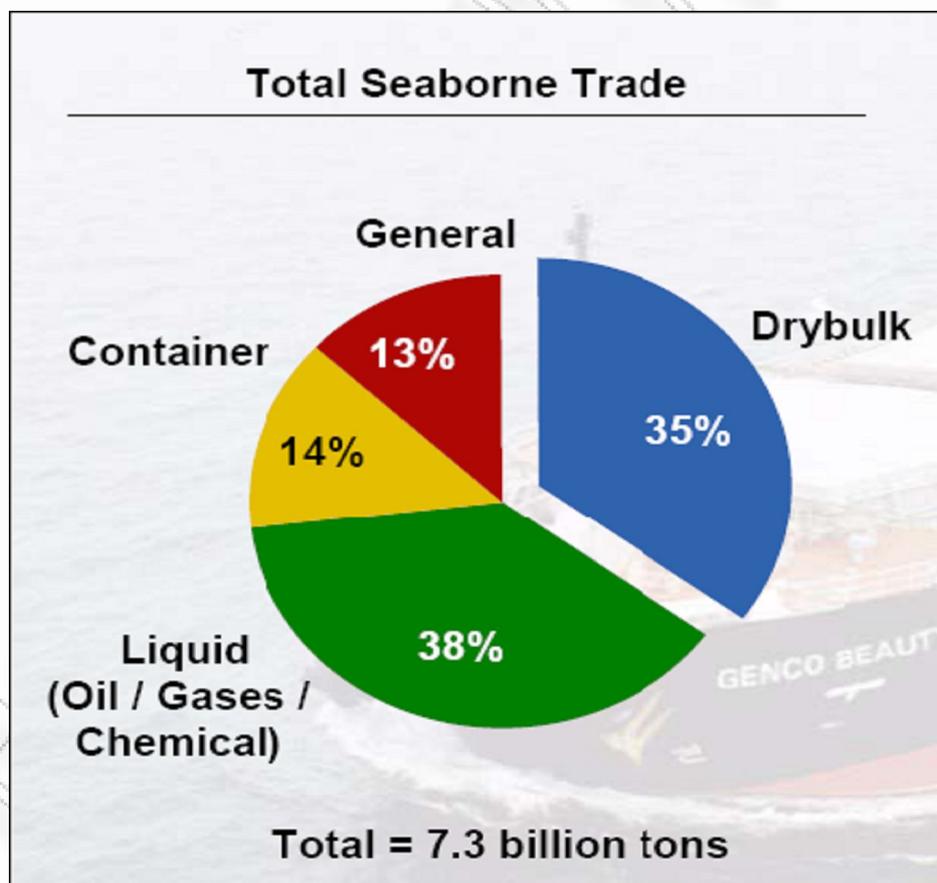
Αντίστοιχα και η αγορά των σιτηρών χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα και καθορίζεται από τις περιόδους σοδειάς στο βόρειο και νότιο ημισφαίριο. Παρόλ' αυτά, όμως, με παραγωγούς όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο βόρειο ημισφαίριο και η Αργεντινή και η Αυστραλία στο νότιο ημισφαίριο, καλύπτονται οι συνολικές ανάγκες σε σιτηρά όλο το χρόνο.

1.5.2 Πορεία Ναυλαγοράς Ξηρού Χύδην Φορτίου

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η πορεία και η εξέλιξη της ναυτιλίας συνδέονται άμεσα με τη συνολική οικονομική δραστηριότητα που παρατηρείται σε όλο τον κόσμο. Η δυνατότητα λοιπόν μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων, με σχετικά χαμηλό κόστος και χωρίς ιδιαίτερους κινδύνους καθιστά τη ναυτιλία παράγοντα ζωτικής σημασίας για τη συνολική πορεία και άνθηση του εμπορίου. Σύμφωνα με στοιχεία των Clarksons, το 2005 ο συνολικά μεταφερόμενος όγκος εμπορευμάτων δια της θαλάσσης κυμάνθηκε γύρω στους 7,300,000,000 tonnes, με τα εμπορεύματα χύδην να αντιστοιχούν σε ένα ποσοστό περίπου 35% της ποσότητας αυτής (2,558,000,000tonnes), όπως φαίνεται και στον πίνακα και το γράφημα που ακολουθούν.(Πίνακας 1, Σχήμα 1)

Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (1,000,000tonnes)					
	1990	1995	2000	2005	Μέση ανάπτυξη (%)
Containerships	246	389	628	1016	9.90%
Crude oil & Products	1603	1860	2174	2555	3.20%
Dry Bulk	1598	1784	2040	2558	3.20%
LPG	28	34	39	37	1.90%
LNG	60	69	104	142	5.90%
Other	625	727	931	930	2.70%
TOTAL	4160	4863	5916	7238	4.47%

Πίνακας 1. Εξέλιξη παγκόσμιων στόλων εμπορευμάτων στο διάστημα 1990 – 2007
(Πηγή : Clarksons Research, September 2007)



Σχήμα 1. Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο – κατανομή φορτίων 2005 (Πηγή : Clarksons, 2006)

Σύμφωνα πάλι με στοιχεία των Clarksons, στις αρχές του 2006, ο παγκόσμιος στόλος απαρτιζόταν από περίπου 24,000 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 940,000,000tonnes deadweight.

Η έως τώρα πορεία καθώς και οι εκτιμήσεις για τη μελλοντική πορεία και εξέλιξη των σπουδαιότερων κατηγοριών φορτίου χύδην, παρουσιάζονται συνοπτικά ακολούθως σύμφωνα με στοιχεία που συνέλεξε και επεξεργάστηκε η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας.

– **Μεταλλεύματα Σιδήρου (iron ore)**

Σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας, αναμένεται αύξηση της μεταφερόμενης ποσότητας μεταλλευμάτων σιδήρου (πάντοτε δια της θαλάσσης) έως το 2010, και συγκεκριμένα από 675,000,000tonnes που διακινήθηκαν το 2005 σε 662,000,000tonnes. Η αυξανόμενη αυτή ζήτηση οφείλεται αφενός στη ραγδαία εξελισσόμενη κινεζική αγορά και, αφετέρου στην εγχώρια κατανάλωση μεγάλης ποσότητας των μεταλλευμάτων της Ινδίας για την επέκταση και εξάπλωσης της υπάρχουσας βιομηχανίας σιδήρου.

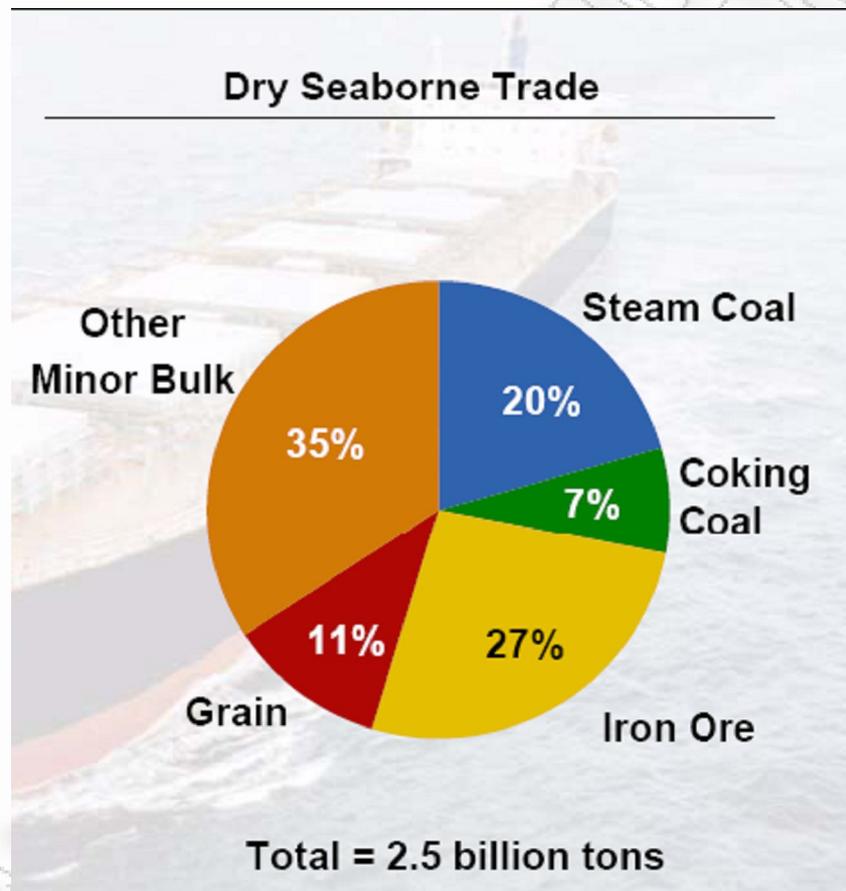
– **Κάρβουνο (coal)**

Το 2005 μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης περίπου 709,000,000tonnes κάρβουνο και εκτιμάται ότι το 2010 η ποσότητα αυτή θα φτάσει τους 854,000,000tonnes. Η αύξηση της ζήτησης υπαγορεύεται και πάλι από τις διεθνείς κοινωνικοπολιτικές συνθήκες, όπως είναι η αύξηση των αναγκών της Κίνας σε ηλεκτρική ενέργεια, η ραγδαία ανάπτυξη της κινεζικής βιομηχανίας, και οι αυξανόμενες απαιτήσεις σε ηλεκτρισμό, τσιμέντο και χάλυβα της Ινδίας.

– **Σιτηρά (grain)**

Το 2005 μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης περίπου 230,000,000tonnes σιτηρών και υπολογίζεται ότι το 2010 η ποσότητα αυτή θα αγγίξει τους 260,000,000tonnes. Η

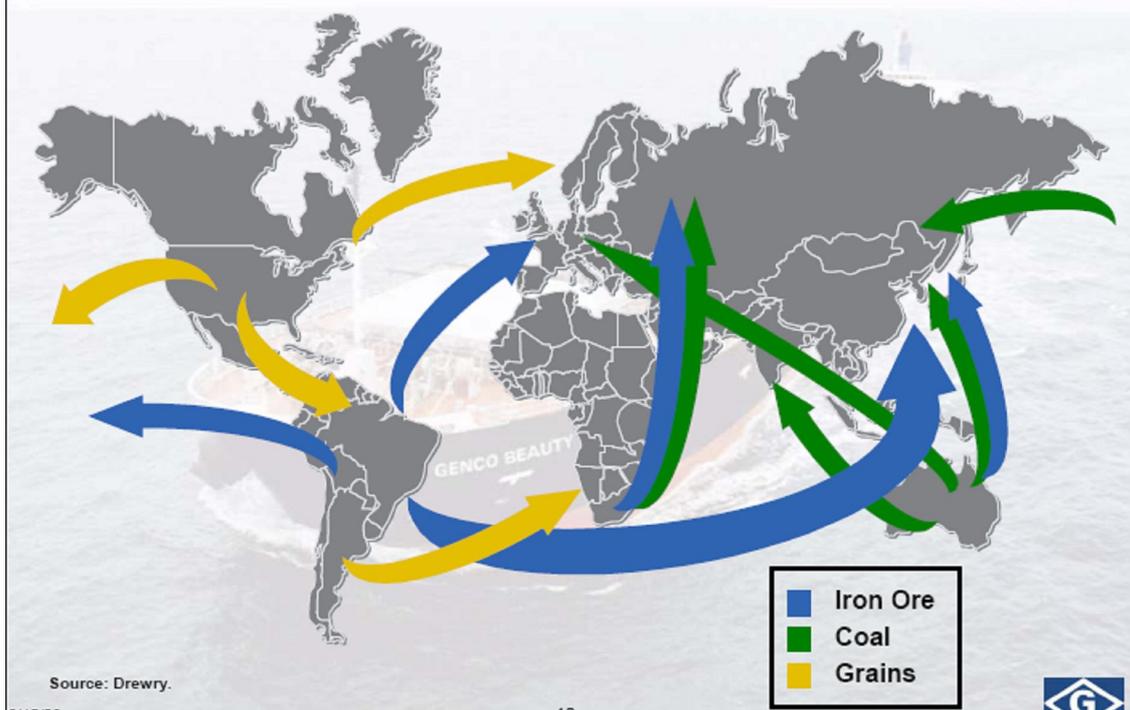
κατάσταση της ναυλαγοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην ως έχει σήμερα (σύμφωνα με στοιχεία των Clarksons) παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί. Επισημαίνεται ότι ως “Minor Bulk” εννοούμε τις μικρές κατηγορίες φορτίων χύδην, όπως το τσιμέντο, τα γεωργικά προϊόντα, τα δασικά προϊόντα και διάφορα άλλα μεταλλεύματα



Σχήμα 2. Κατανομή ναυλαγοράς φορτίων χύδην (Πηγή : Clarksons, 2006)

Τέλος, στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζονται οι σημαντικότερες διαδρομές ανά τον κόσμο που ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς ξηρούς φορτίου χύδην (dry-bulk carriers) σήμερα και συγκεκριμένα οι σπουδαιότερες κατηγορίες αυτών, δηλαδή τα πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων σιδήρου, άνθρακα και σιτηρών.

Major Drybulk Trade Routes



Σχήμα 3. Βασικές Διαδρομές των Bulk Carriers (Πηγή : Drewry, 2006)

1.5.3 Πορεία Ναύλων στη Ναυλαγορά Ξηρού Φορτίου Χύδην

Το ύψος των ναύλων των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην είναι κατά πρώτο λόγο συνάρτηση της ισορροπίας (ή μη) μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, παρόλο που σε ορισμένες περιπτώσεις, και άλλοι παράγοντες μπορεί να παίζουν καθοριστικό ρόλο (το είδος της ναύλωσης, η μεταφορική ικανότητα του πλοίου κλπ). Εν γένει, παρατηρείται ότι οι ναύλοι των πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων χύδην όπως το κάρβουνο και τα σιτηρά (major bulks) είναι πολλοί πιο ασταθείς και ευμετάβλητοι σε σχέση με τους ναύλους των πλοίων που μεταφέρουν προϊόντα όπως το τσιμέντο και τα δασικά προϊόντα (minor bulks).

– **Χρονοναύλωση (time charter)**

Στη χρονοναύλωση, οι τιμές των ναύλων κυμαίνονται ανάλογα με την περίοδο της ναύλωσης, αλλά και σύμφωνα με άλλους παράγοντες σχετικούς με το πλοίο αυτό καθαυτό, όπως η ηλικία, η ταχύτητα και η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου. Συνήθως, όσο πιο μικρή είναι η περίοδος της χρονοναύλωσης του πλοίου, τόσο μεγαλύτερο είναι και το ύψος των ναύλων. Ως σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της πορείας της αγοράς χρησιμοποιείται ένα πλοίο ηλικίας πέντε έως δέκα ετών, το οποίο ναυλώνεται για διάστημα ενός έτους.

– **Ναύλωση μονού ταξιδιού (voyage charter)**

Σε ό,τι αφορά στην περίπτωση ναύλωσης μονού ταξιδιού, το ύψος των ναύλων καθορίζεται από το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου (tonnes deadweight), το είδος του φορτίου, τα λιμενικά τέλη, τα τέλη διάβασης από κανάλια (όπως το Σουέζ) και από τις περιοχές που καλείται να εξυπηρετήσει το πλοίο. Εν γένει, όσο μικρότερο είναι το φορτίο, τόσο μεγαλύτερο είναι και το ύψος του ναύλου ανά τόνο (\$/ton εμπορεύματος), όσο μεγαλύτερα τα λιμενικά τέλη τόσο υψηλότεροι οι ναύλοι και όσο πιο ασυνήθιστα τα λιμάνια φόρτωσης-εκφόρτωσης τόσο υψηλότεροι οι ναύλοι. Στη ναυλαγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, οι ναύλοι και οι μεταβολές τους παρακολουθούνται και αξιολογούνται από τους λεγόμενους δείκτες της Βαλτικής. Οι δείκτες αυτοί στηρίζονται τόσο σε αληθινές τιμές ναύλων (όπως «δίνονται» από πραγματικούς ναυλωτές ή ιδιοκτήτες που εμπλέκονται στην εν λόγω αγορά), όσο και σε καθημερινές εκτιμήσεις διαφόρων αναλυτών και «χρηματιστών» (shipbrokers).

1.5.4 Η Εξέλιξη της Ναυλαγοράς τα Τελευταία Χρόνια

Οι ναύλοι στα ταξίδια μεταφοράς πρώτων υλών και όχι μόνο έχουν «εκτοξευθεί» στα ύψη διαμορφώνοντας ανοδική τάση τιμών και σε είδη όπως σιτηρά, σιδηρομεταλλεύματα, κάρβουνο, βωξίτη και άλλα εμπορεύματα. Η μέση τιμή ναύλωσης πλοίου CAPESIZE στα ταξίδια Β. Ευρώπη - Βραζιλία - Κίνα έχει περίπου τετραπλασιασθεί από τα επίπεδα των 65,000 δολ. την ημέρα του περασμένου έτους ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις ο ναύλος αγγίζει την τιμή του μεταφερόμενου προϊόντος. Ο

τόνος σιδηρομεταλλεύματος στοιχίζει περίπου 60 δολ. με το ανάλογο πλοίο να διαπραγματεύεται στα 88 δολ. τον τόνο στο ταξίδι Βραζιλία – Απω Ανατολή. Η τάση μάλιστα αναγκάζει τους διάφορους κατασκευαστές να πληρώνουν υψηλότερα την πρώτη ύλη για την κατασκευή των προϊόντων τους, μεταφέροντας το υψηλότερο κόστος μεταφοράς στους καταναλωτές με αυξήσεις στις τελικές τιμές των βιομηχανικών ειδών και ειδών πρώτης ανάγκης.

Ενας βασικός λόγος της ανοδικής τάσης των τιμών είναι και η απουσία τονάζ με απώτερη κατάληξη τους υψηλούς ναύλους και την εν συνεχεία «μετατόπιση» κόστους στα προς μεταφορά προϊόντα. Η ανεπάρκεια μέσω λόγω της σημαντικής αύξησης του όγκου των μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα, σηματοδοτεί περαιτέρω αυξήσεις τιμών λαμβάνοντας υπόψη και την «έκρηξη» του όγκου των μεταφορών ιδιαίτερα της Κίνας και Ινδίας καθώς και άλλων αναπτυσσόμενων χωρών.

Η ακόρεστη δίψα για ανάπτυξη και παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων αναγκάζει την Κίνα να εστιάσει το ενδιαφέρον αναζήτησης πρώτων υλών και σε χώρες απομακρυσμένες από αυτήν όπως σιδηρομετάλλευμα από Βραζιλία.

Ο πολύ γνωστός στους ναυτιλιακούς κύκλους BALTIC EXCHANGE DRY INDEX δείκτης συνεχώς καταγράφει νέα υψηλά παρά την αύξηση σε ποσοστό πλέον του 169% από αυτό του προηγούμενου έτους. Οι ενδείξεις σύμφωνα με μελέτες αναλυτών συνηγορούν για διατήρηση των υψηλών τιμών ναύλων έως και το 2009, λαμβάνοντας υπόψη την είσοδο νέων πλοίων και την ως εκ τούτου αύξηση του διαθέσιμου τονάζ.

Η προσφορά τονάζ δεν αποτελεί τον μόνο λόγο της διαμόρφωσης των επιπέδων των ναύλων. Εξίσου σημαντική είναι και η δυνατότητα απορρόφησης των φορτίων στα λιμάνια φόρτωσης ή προορισμού. Αρνητικές επιπτώσεις δημιουργούνται λόγω καθυστερήσεων τόσο σε λιμάνια Βραζιλίας όσο και Αυστραλίας διαμορφώνοντας έστω και πλασματικές ελλείψεις τονάζ και ανοδικές τάσεις στις τιμές των προϊόντων.

Πρόσφατα στα κύρια λιμάνια φόρτωσης κάρβουνου και σιδηρομεταλλεύματος της Αυστραλίας τουλάχιστον 135 πλοία ευρίσκοντο σε αναμονή φόρτωσης δημιουργώντας καθυστερήσεις διάρκειας πλέον των 15 ημερών με τις ανάλογες επιπτώσεις. Αρκετοί

παραγωγοί κάρβουνου αναγκάζονται μάλιστα να περιορίσουν τις εξαγωγές τους συντελώντας στη διαμόρφωση υψηλότερων τιμών κάρβουνου καθώς και χάλυβα, σιτηρών, αλουμίνιας με ανάλογες αντιδράσεις από πλευράς εμπορών.

Η σημαντική άνοδος των ναύλων εστιάζεται κυρίως στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και όχι τόσο στα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όπου η προσφορά τους κρίνεται ικανοποιητική. Ενώ λοιπόν τα έξοδα για ναυλώσεις μεταφοράς χύδην φορτίων έχουν σημαντικά αυξηθεί τα δύο τελευταία έτη, η πρόσφατη άνοδος αρχίζει να επηρεάζει και τα συμβόλαια μεταφοράς τα οποία καλύπτουν το 70% του συνόλου μεταφορών. Παραγωγοί μάλιστα οι οποίοι παραδοσιακά βασίζοντο για τις μεταφορές τους σε ναυτιλιακές εταιρείες αγοράζουν ή χρονοναυλώνουν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων για μακρές χρονικές περιόδους.

Η CORUS GROUP συγκεκριμένα, θυγατρική της TATA STEEL LTD Ινδίας ξόδεψε συνολικά 135 εκ. δολ. για χρονοναύλωση πλοίου 7ετίας ενώ άλλες εταιρείες εξετάζουν ακόμη και το ενδεχόμενο περικοπών ορισμένων δραστηριοτήτων τους εάν δεν εξασφαλίσουν πλοία σε λογικές τιμές ή αδυνατούν να δικαιολογήσουν υψηλότερα ναυτιλιακά έξοδα όταν χρειασθεί η ανανέωση των συμβολαίων τους.

Ο μεταλλευτικός κολοσσός RIO TINTO PLC πρόσφατα παρέλαβε ένα CAPESIZE πλοίο για εξυπηρέτηση μεταφορών βωξίτη ενώ αναμένονται παραλαβές άλλων 4 συμβολαίων υπογραφής 2004 και μάλιστα πριν της αύξησης των τιμών.

Ενας επιπλέον λόγος της αυξητικής τάσης των ναύλων είναι και η πρόσφατη κίνηση μεταφορών από χώρες μακράν των λιμένων εκφόρτωσης/προορισμού. Η Κίνα εξακολουθεί να εισάγει σιδηρομεταλλεύματα από Αυστραλία ενώ το ποσοστό εισαγωγών από Βραζιλία σημειώνει σημαντική αύξηση. Ίδια η εικόνα και της Ινδίας με αρκετές εισαγωγές να προέρχονται από μακράν ευρισκόμενες χώρες, αυξάνοντας σημαντικά το κόστος σχέσης τόνος/μίλι.

Οικονομικοί αναλυτές ενώ ομιλούν και για άλλους λόγους αύξησης των τιμών όπως μειωμένη παραγωγή σόγιας σε Ασία με απόρροια την αύξηση των εισαγωγών από Αμερική, αναμένουν κάμψη τιμών με την είσοδο του υψηλού αριθμού των παραγγελιών.

Η Κίνα, η Ν. Κορέα και η Ιαπωνία είναι εξακριβωμένα πολυσχολες στο να δέχονται, να συμφωνούν και να υπογράφουν συμβόλαια κατασκευής πλοίων χύδην φορτίων, διαμορφώνοντας διαφορετική τάση από τις μέχρι πρότινος ναυπηγήσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρίς να αγνοούμε ότι οι εισαγωγές κάρβουνου όπως σε Ν. Κορέα αυξήθηκαν κατά 3% φθάνοντας τους 58,1 εκ. τόνους, οι εξαγωγές της Βραζιλίας έφθασαν τους 167 εκ. τόνους, 10 εκ. τόνους επιπλέον το πρώτο οκτάμηνο του 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, χωρίς να αναφερόμαστε σε Κίνα και Αυστραλία με ρεκόρ εξαγωγών και εισαγωγών⁷.

Την πρόβλεψη ότι τουλάχιστον στα επόμενα δύο χρόνια η ναυλαγορά ξηρού φορτίου θα κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα εξέφρασαν αναλυτές στο 9ο διεθνές συμπόσιο του Marine Money στην Αθήνα⁸ βασιζόμενοι στις θετικές προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και εμπορίου, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθέσιμη χωρητικότητα. Εξάλλου, ο καθηγητής Oral Erdogan παρουσίασε τα συμπεράσματα μελέτης του επί των οικονομικών παραμέτρων στη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων που συντείνουν ότι για τα επόμενα δέκα χρόνια, οι επενδύσεις σε πλοία αυτού του τύπου θα είναι ιδιαίτερα επικερδείς.

⁷ www.kathimerini.gr, 11-11-2007

⁸ Ναυτικό επιμελητήριο της Ελλάδος

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)
- Ζώης Κ., Σορώτος Α.: “Ναυλώσεις / Αγοραπωλησίες Πλοίων” (Σπουδαστικές σημειώσεις, Πειραιάς 2000).
- Ζώης Κ.: “Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων Μέχρι Σήμερα” (Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, 1999).
- Κουλούμπης Σ.: “Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα Έγγραφα τους” (Εκδόσεις Ε.Ν.Σταυριδάκη).
- Μεταξάς Β.: “Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής” (Εκδόσεις Παπαζήση, 1988).
- Μυλωνόπουλος Δ.: “Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις” (1993).
- Χολέβας Γ.: “Η Πρακτική των Ναυλώσεων” (Εκδόσεις Σμπίλιας, 1997).
- Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., “Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι”, Ε.Μ.Π. (Αθήνα 1999)
- Packard W.: “Sale and Purchase” (Fairplay Publications, 1988).
- Packard W.: “Sea Trading: The Ships” (Fairplay Publications, 1984).
- Stopford M.: “Maritime Economics” (Routledge, Second Edition, 1997).
- BIMCO: “Bimco Review” (Yearly Reviews, 1995-2000).
- CLARKSON RESEARCH STUDIES: “Shipping Review Database” (Bi-annual Editions, Autumn 2001 & Spring 2001).
- FAIRPLAY: “World Shipping Statistics” (Yearly Statistical Reviews).

- Περιοδικό: “Έφοπλιστής” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτικά Χρόνια” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτιλιακή” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Economic Outlook” (Monthly Edition).

- Εφημερίδα: “Ναυτεμπορική” (Καθημερινή Έκδοση).
- Εφημερίδα: “Tradewinds”
- Εφημερίδα: “Lloyd’s list”

- <http://www.clarksons.net>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.bimco.dk>
- <http://www.shipowners.ca>
- <http://www.lloydslistevents.com/haguevisby>
- <http://www.shipownersclub.com/library/rules/glossary/hagerules.htm>
- <http://www.shipbrokering.com/shippingterm.html>
- <http://www.worldtrademag.it/news/review/1998>
- <http://www.hsa.gr>
- <http://tovima.dolnet.gr>
- <http://kathimerini.gr>

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ενδεχόμενος αγοραστής πλοίου είναι δεδομένο ότι θα αντιμετωπίσει ένα σημαντικό δίλημμα. Αυτό αφορά την κατάλληλη παραγγελία που πρέπει να δώσει επιλέγοντας ανάμεσα σε διαφορετικούς τύπους πλοίων, με διαφορετικά μεγέθη και προδιαγραφές, που λειτουργούν στην αγορά. Η απάντηση στην ερώτηση για το ποιο είδος πλοίου πρέπει να αποκτηθεί σχετίζεται άμεσα με την ζήτηση. Παρόλο που στο ναυτιλιακό χώρο τα πλοία βρίσκονται στο επίκεντρο της δράσης, η αλήθεια είναι ότι σε οικονομικούς όρους το προϊόν της ζήτησης δεν είναι το πλοίο αλλά η ίδια η μεταφορική υπηρεσία. Εφόσον λοιπόν η ζήτηση για πλοία είναι «παράγωγος ζήτηση» παράγεται δηλαδή από την ζήτηση για μεταφορά, ο ενδεχόμενος πλοιοκτήτης θα επιλέξει εκείνους τους τύπους των πλοίων που θα του δώσουν την δυνατότητα να προσφέρει την υπηρεσία του αυτή στους ενδεχόμενους αγοραστές, αποκομίζοντας του τα μεγαλύτερα δυνατά κέρδη.

2.2 ΕΪΔΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Σύμφωνα με την οικονομική προσέγγιση της ναυτιλιακής αγοράς από τον αναλυτή Dr. Martin Stopford, η πρώτη διάκριση στο χώρο της ναυτιλίας αφορά τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της, **την αγορά γραμμών** (liner shipping market) και την **αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων** (bulk shipping market). Ωστόσο, η διάκριση αυτή βασίζεται στο κριτήριο του μεγέθους του φορτίου προς μεταφορά, στη γενική διάκριση των φορτίων σε “bulk cargoes” και “general cargoes” και στις συνεπακόλουθες απαιτήσεις που ο τύπος του φορτίου επιβάλλει στους τρόπους μεταφοράς.

Μία παραπλήσια διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση

το κριτήριο αυτό, η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην **αγορά των πλοίων “tramp”**⁹ και στην **αγορά των πλοίων “liner”**.

2.2.1 Πλοία διαθέσιμα προς ναύλωση ανά ταξίδι (Tramp)

Ως διαθέσιμο πλοίο προς ναύλωση, μπορούμε να χαρακτηρίσουμε το μη συγκεκριμένης κατασκευής πλοίο, το οποίο εκτελεί ταξίδια κάθε φορά βάση ενός συμβολαίου μεταφοράς για την μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου. Τα χαρακτηριστικά της αγοράς των πλοίων χωρίς μακροχρόνια ναύλωση ακολουθούν την αγορά των ναύλων των χύδην φορτίων και σαν τέτοια αναφέρουμε:

- Δεν ακολουθούν συγκεκριμένο προκαθορισμένο, και σταθερό δρομολόγιο. Η διαπραγμάτευσή για την μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου από ένα λιμάνι σε ένα άλλο είναι ελεύθερη μεταξύ του μεταφορέα και του ναυλωτή.
- Το πλοίο ναυλώνεται συνήθως για το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας, πράγμα στο οποίο αναφέρεται η σύμβαση μεταφοράς.
- Το φορτίο είναι συνήθως ομοειδές, χωρίς να αποκλείεται η φόρτωση περισσότερων φορτίων (break bulk cargoes).
- Την ευθύνη για την εξεύρεση του φορτίου την φέρει ο φορτωτής, ο οποίος έχει την υποχρέωση να καταβάλλει τον συμφωνημένο ναύλο στον μεταφορέα (πλοιοκτήτη). Βεβαίως υπάρχει και η περίπτωση να αφαιρούνται κάποια έξοδα, όπως τα έξοδα φόρτωσης που μπορεί να βαρύνουν το πλοίο, εάν έτσι ορίζεται η σύμβαση μεταφοράς.
- Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη αγορά δεν είναι αναγκαίο να έχουν κάποια ειδικά χαρακτηριστικά (π.χ. βύθισμα, μηχανήματα χειρισμού φορτίου κλπ), εκτός από το να είναι κατάλληλα για την μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου. Βέβαια εάν θέλει ο μεταφορέας το πλοίο να έχει δυνατότητα απασχόλησης σε όσο το δυνατό περισσότερους τομείς των μεταφορών, θα πρέπει να το έχει εξοπλίσει κατάλληλα. Σε αντίθετη περίπτωση το πλοίο του θα μειονεκτεί.
- Η ζήτηση χωρητικότητας για διαθέσιμα πλοία προς ναύλωση, υπόκειται σε εποχιακές και έκτακτες διακυμάνσεις προκαλώντας έτσι αστάθεια στην απασχόληση

⁹ Ο όρος “tramp” μεταφράζεται στα ελληνικά ως “ περιπλανώμενος, άστεγος, αλήτης”. Χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για να υποδηλώσει ότι τα πλοία “tramp” δεν ακολουθούν συγκεκριμένο και τακτικό δρομολόγιο. Σε καμία περίπτωση όμως δεν αποτελεί υποτιμητικό όρο για τα πλοία αυτά.

των συγκεκριμένων πλοίων. Η αστάθεια αυτή αποτελεί ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά στην εκμετάλλευσή τους.

- Οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά για αυτόν τον τύπο πλοίων, τείνουν σε συνθήκες τέλειου ανταγωνισμού, με διάφορες μεταβολές στους ναύλους οι οποίοι εμφανίζουν συνεχείς διακυμάνσεις.
- Η ζήτηση τους είναι ανελαστική. Οι διακυμάνσεις των ναύλων δεν ασκούν παρά ελάχιστη επίδραση στο κάθε φορά διαμορφούμενο μέγεθος της ζήτησης χωρητικότητας.
- Τα είδη των πλοίων που συνήθως απασχολούνται στην ελεύθερη αγορά, είναι χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, μικτού χύδην φορτίου, άλλων ειδικών φορτίων ή και ακόμα πλοία γενικού φορτίου που μεταφέρουν « φθηνά» σχετικά φορτία, χωρίς παράλληλη ανάγκη για συχνή χρήση της μεταφορικής υπηρεσίας τους.

2.2.2 Πλοία τακτικών γραμμών (Liners)

Τα πλοία τακτικών γραμμών διαφέρουν ριζικά από τα διαθέσιμα προς ναύλωση πλοία. Τα πλοία τακτικών γραμμών κινούνται πάνω σε προκαθορισμένο δρομολόγιο, μέσα σε τακτικές χρονικές προθεσμίες. Έτσι η διάρθρωση της ναυλαγοράς και το περιβάλλον στο οποίο δρουν οι επιχειρήσεις τακτικών γραμμών, αποκτά ιδιαίτερο χαρακτήρα.

Τα πλοία τακτικών γραμμών μεταφέρουν κυρίως βιομηχανικά αγαθά και μέσα παραγωγής (πρώτες ύλες, κλπ) καθώς και αγαθά που προορίζονται για κατανάλωση (καταναλωτικά αγαθά). Για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων απαιτείται υψηλός βαθμός εξειδίκευσης, υψηλό επίπεδο στην ποιότητα των υπηρεσιών τους και πάνω από όλα ένα μεγάλο μέγεθος αρχικής επένδυσης για την είσοδο σε αυτήν την αγορά, από ότι στην αγορά των ελεύθερων πλοίων προς ναύλωση. Ως ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με την αυξημένη ποιότητα που παρέχουν τα πλοία τακτικών γραμμών αναφέρονται ως εξής:

- Συχνότητα και κανονικότητα στην εξυπηρέτηση. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα για την αξιοπιστία μιας επιχείρησης που δραστηριοποιείται σε αυτή την

αγορά. Είναι λογική συνέπεια ότι ο βαθμός αξιοπιστίας καθορίζει και τον βαθμό ανταγωνιστικότητας μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου.

- Ασφάλεια στην μεταφορά. Το στοιχείο της ασφάλειας είναι πρωταρχικής σημασίας αλλά και η απαίτηση του μεταφορέα αφού το είδος των αγαθών που μεταφέρονται με τα άλλα πλοία τακτικών γραμμών επιβάλλει πάνω από όλα την ασφαλή μεταφορά τους. Οι απαιτήσεις (claims) του φορτωτή για την μη έγκαιρη παράδοση του φορτίου είναι συνήθως βαρύτερες.
- Ταχύτητα μεταφοράς. Ο παράγοντας της ταχύτητας αποκτά μεγάλη σπουδαιότητα στην περίπτωση μεταφοράς φορτίων μεγάλης αξίας. Έτσι, η μεγάλη ταχύτητα μειώνει την ανάγκη ύπαρξης αποθεμάτων μειώνοντας τα παραγωγικά κεφάλαια που αντιστοιχούν στα αποθέματα, περιορίζοντας τους κινδύνους που απορρέουν από διακυμάνσεις στις τιμές των αποθηκευμένων αγαθών και τέλος μειώνοντας βέβαια τις δαπάνες αποθήκευσης, φύλαξης και συντήρησης.

Στα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά θα πρέπει να προσθέσουμε την αναγκαιότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τακτικών γραμμών για διατήρηση γραφειοκρατικών μηχανισμών σε όλα τα λιμάνια που προσεγγίζουν τα πλοία τους.

2.3 ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Σκοπός της εργασίας είναι να επικεντρωθεί στην αγορά του ξηρού χύδην φορτίου (dry bulk cargo). Από τη στιγμή λοιπόν που ο αγοραστής ενός πλοίου θα αποφασίσει να επενδύσει στην αγορά ενός Bulk Carrier (Tramp Market), θα πρέπει να κάνει κάποιες επιλογές αναφορικά με το είδος του φορτίου που θα μεταφέρει το πλοίο του.

Τα περισσότερα είδη φορτίου είναι ευέλικτα και δεν περιορίζουν τον πλοιοκτήτη να χρησιμοποιήσει συγκεκριμένο τύπο πλοίο. Για παράδειγμα, το μαζούτ μπορεί να μεταφερθεί εξίσου από ένα ειδικευμένο δεξαμενόπλοιο και από ένα πλοίο συνδυασμένης μεταφοράς (OBO- Ore Bulk Oil). Το ξηρό φορτίο μπορεί να μεταφερθεί είτε από ένα συμβατικό φορτηγό πλοίο, αλλά και από ένα πλοίο συνδυασμένης μεταφοράς. Παρόλα αυτά επικρατεί η άποψη ότι η κατασκευή του πλοίου μπορεί να βελτιστοποιηθεί, παραδείγματος χάρη, προσθήκη φορτοεκφορτωτικών μέσων (cranes, grabs) πάνω στο πλοίο, χαμηλή κατανάλωση

καυσίμων, να μη καίει diesel στη θάλασσα, υψηλό tank top strength, ώστε να δώσει το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα (αύξηση εσόδων και μείωση εξόδων), για την μεταφορά συγκεκριμένου τύπου φορτίου. Αυτό περιλαμβάνει το νεκρό βάρος του φορτίου, τις διαστάσεις των αμπαριών και ανοιγμάτων τους, το χώρο διέλευσης του φορτίου, την ταχύτητα και τα φόρτο-εκφορτωτικά μέσα χειρισμού του φορτίου.

Αυτά είναι τα κύρια χαρακτηριστικά σχεδίασης του πλοίου για τα οποία ο ναυπηγός χρειάζεται ξεκάθαρη καθοδήγηση, στην περίπτωση του νεόκτιστου πλοίου. Όσο πιο ξεκάθαρη είναι η ορισμένη λειτουργία του μελλοντικού φορτίου, τόσο καλύτερα θα αναπτυχθεί η συγκεκριμένη κατασκευή ώστε να ταιριάζει με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου φορτίου.

Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης του φορτίου θέτει περιορισμούς στον τύπο του πλοίου που ενδεχομένως θα απασχοληθεί στην μεταφορική εφαρμογή. Έτσι λοιπόν έχουμε τρία χαρακτηριστικά του φορτίου τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον τύπο του πλοίου που θα μεταφέρει το συγκεκριμένο κάθε φορά φορτίο. Αυτά είναι: 1. η αξία του φορτίου, 2. ο συντελεστής στοιβασίας και 3. οι μονάδες του φορτίου που φορτώνονται.

1. Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η αξία του φορτίου είναι σημαντική γιατί επηρεάζει το οικονομικό κόστος του χρόνου μεταφοράς και προσδιορίζει την απαιτούμενη ταχύτητα σχεδίασης του πλοίου. Τα υψηλής αξίας αγαθά επιφέρουν σημαντικά κεφάλαια και συνεπώς για οικονομικούς λόγους είναι επιθυμητό να μεταφέρονται και να αποθηκεύονται σε μικρές ποσότητες και για μικρό χρονικό διάστημα. Υπάρχει επίσης ένα κόστος προσαρτημένο στο χρόνο μεταφοράς. Για παράδειγμα ένα φορτίο 10.000 τόνων αξίας 4.000\$ / τόνο, θα επιφέρει χρεώσεις τόκων της τάξεως του 500.000\$ για ένα ταξίδι διάρκειας 3 μηνών. Επιπλέον στα αγαθά με υψηλό κόστος η αερομεταφορά γίνεται μεγάλος ανταγωνιστής της θαλάσσιας μεταφοράς και παρόλο που τα ολικά βάρη είναι μικρά ο ανταγωνισμός είναι σημαντικός γιατί αφορά εξαιρετικά ποιοτικό φορτίο. Επομένως ο γρήγορος χρόνος μεταφοράς είναι σημαντικός για τα αγαθά υψηλού κόστους και για τον λόγο αυτό τα πλοία που κατασκευάζονται για να μεταφέρουν φορτία υψηλής αξίας γενικά δικαιολογούν μία μεγαλύτερη ταχύτητα.

Σε αντίθετη περίπτωση έχουμε ορισμένα αγαθά μεγάλου όγκου όπως τα σιδηρομεταλλεύματα και ο γαιάνθρακας καθώς και άλλα αγαθά πολύ μικρής αξίας. Αυτά τα αγαθά φορτώνονται σε πολύ μεγάλες αποστολές, έως και 200.000 τόνοι, ενώ δεν χρειάζεται ιδιαίτερα μεγάλο αρχικό χρηματικό κεφάλαιο για να αποκτηθούν. Επίσης δίνεται έμφαση στην ελαχιστοποίηση του κόστους ανά μεταφερόμενη μονάδα. Για τέτοιου είδους φορτία, οι σχεδιαστές πλοίων θα εστιάσουν πάνω στην βέλτιστη ταχύτητα λειτουργίας του πλοίου, υπολογίζοντας το προβλεπόμενο επίπεδο λειτουργικού κόστους, το κόστος των καυσίμων και το επιθυμητό φορτίο που θα παραδοθεί μέσα στο χρόνο. Σημαντική εξαίρεση σε αυτό το κανόνα αποτελεί το πλοίο που προορίζεται για να παρέχει τις υπηρεσίες του στην «ελεύθερη ναυτιλία» με συμβόλαια ανά ταξίδι. Σε αυτές τις περιπτώσεις έστω και αν ο πλοιοκτήτης περιμένει να μεταφέρει σιδηρομεταλλεύματα, μπορεί το πλοίο του να έχει προδιαγραφές υψηλότερης σχεδιαστικής ταχύτητας ώστε να είναι σε θέση να εκτελέσει περισσότερα ταξίδια σε περιόδους όπου τα ναύλα των φορτίων είναι υψηλά και το κέρδος να είναι εξαιρετικά υψηλό.

2.ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ (Stowage factor ή S.F.)

Ο συντελεστής στοιβασίας είναι το μέγεθος που δείχνει τον όγκο που καλύπτεται από ένα τόνο του δεδομένου κάθε φορά φορτίου εντός του πλοίου. Καθώς ο συντελεστής στοιβασίας σχετίζεται με το χώρο που καταλαμβάνει το φορτίο μέσα στο πλοίο, αυτός εξαρτάται από το πόσο καλά σχεδιασμένο είναι ένα πλοίο για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου φορτίου. Για παράδειγμα είναι πιο πιθανό να χωρέσουνε περισσότερα αμάξια σε ένα πλοίο που κατασκευάστηκε για αυτό το σκοπό, παρά σε ένα φορτηγό πλοίο με 2 ή 3 υποκαταστρώματα (tweendeckers).

Επιπλέον πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το grain και το bale ενός βαποριού το οποίο δεικνύει τα κυβικά μέτρα που μπορεί να καταλαμβάνει ένα φορτίο εντός του αμπαριού. Για το μεν πρώτο για χύδην φορτία (π.χ. στάρι), το οποίο καλύπτει όλα τα σημεία του αμπαριού, για το μεν δεύτερο για άλλου τύπου φορτία (π.χ. ζάχαρη σε σακιά), που δεν καλύπτει όλα τα σημεία.

Έτσι θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το κάθε φορά μεταφερόμενο φορτίο ενώ για πλοία που μεταφέρουν ένα συνδυασμό από φορτία το πρόβλημα είναι περισσότερο

σύνθετο αφού ο σχεδιαστής θα πρέπει να βρει τον μέσο όρο των αγαθών υψηλής και χαμηλής πυκνότητας.

3.ΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η γνώση των χαρακτηριστικών των μονάδων του φορτίου είναι σημαντική διότι επιτρέπει στον σχεδιαστή να κατασκευάσει ένα πλοίο στο οποίο να φορτώνεται και να στοιβάζεται ένας συγκεκριμένος τύπος φορτίου με τον καλύτερο τρόπο. Δεν είναι μόνο θέμα αναγνώρισης του τύπου του αγαθού που θα φορτωθεί, γιατί το ίδιο το αγαθό μπορεί να μεταφερθεί με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους. Για παράδειγμα το στάρι μπορεί να μεταφερθεί χύδην στα αμπάρια του πλοίου, αλλά και σε σακιά ή ακόμα και σε containers.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι με τους οποίους μία κατασκευή πλοίου μπορεί να αναπτυχθεί ώστε να βελτιώσει την αποδοτικότητα στον χειρισμό και την στοιβασία των μονάδων φορτίου, δεδομένου ότι οι διαστάσεις των μονάδων θα είναι γνωστές από την αρχή. Ορισμένες από τις πιο κύριες είναι :

α. Οι διαστάσεις των αμπαριών. Τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, δέματα κορμών ή οποιαδήποτε άλλη επίσημη μονάδα μπορούν να σχεδιαστούν και να κατασκευαστούν με αμπάρια που να ταιριάζουν ακριβώς στις εξωτερικές διαστάσεις των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν.

β. Εξαρτήματα εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (containers). Για την επιτάχυνση του χειρισμού στα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, τοποθετούνται ειδικά εξαρτήματα στα αμπάρια και ορισμένες φορές και στο κατάστρωμα ώστε να μην χρειάζεται να δεθούν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά (Shoes).

γ. Καπάκια αμπαριών. Τα φορτηγά πλοία για την μεταφορά συσκευασμένης δομικής ξυλείας μπορεί να κατασκευαστούν με καπάκια αμπαριών που το άνοιγμά τους να ταιριάζει με τα σταθερά μεγέθη της συσκευασίας της δομικής ξυλείας, ώστε να διευκολύνεται η ευέλικτη στοιβασία των δεμάτων στο κατάστρωμα. Τα πλατιά ή και πολλές φορές ανοικτά καπάκια των αμπαριών παρέχουν κάθετη πρόσβαση σε όλα τα μέρη του αμπαριού.

δ. Πρόσβαση φορτίου με ράμπες. Οι ράμπες τοποθετούνται για να επιτρέπουν την φόρτωση με περονοφόρους ανυψωτές ή για να οδηγηθεί το φορτίο επί του πλοίου με άλλα μέσα(τροχοί). Αυτά μπορεί να τοποθετηθούν στην πλώρη, την πρύμνη και τις πλευρές του πλοίου.

ε. Φόρτο-εκφορτωτικά μέσα χειρισμού του φορτίου. Οι γερανογέφυρες, οι σταθεροί γερανοί μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας ή και άλλα φόρτο-εκφορτωτικά μέσα χειρισμού του φορτίου μπορούν να τοποθετηθούν για να επισπευσθεί η φόρτωση και η εκφόρτωση του πλοίου.

στ. Ανυψωτικά καταστρώματα. Τα ανυψωτικά αυτά καταστρώματα μπορεί να τοποθετηθούν για να επιτρέψουν στον κύριο χώρο να προσαρμοσθεί σε διαφορετικά φορτία.

Αυτό είναι ένα δείγμα που δείχνει τον τρόπο με τον οποίο τα πλοία μπορούν να προσαρμοσθούν στην φόρτωση και εκφόρτωση των μονάδων του φορτίου.

2.4 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Στην προηγούμενη παράγραφο υποθέσαμε ότι ο πλοιοκτήτης γνωρίζει τον ακριβή τύπο του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί, στην πράξη όμως η γνώση του φορτίου αλλά και των φυσικών λειτουργικών περιορισμών σχετίζονται με τον τρόπο της διαχείρισης την οποία θα ακολουθήσει το πλοίο. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι διαχείρισης καθώς και ένας αριθμός διαφορετικών πλοίων που χρησιμοποιούνται σε κάθε μία από αυτές. Η αγορά στην οποία θα δραστηριοποιηθεί το πλοίο μπορεί να επηρεάσει την κατασκευή του ή την ανάπτυξη του σε αρκετούς τομείς όπως για παράδειγμα, η ύπαρξης ενός *συμβολαίου μεγάλης διάρκειας*, “*Time Charter*” όπου ο πλοιοκτήτης γνωρίζει επακριβώς το φορτίο και τα λιμάνια που θα χρησιμοποιηθούν. Έτσι μπορεί να κατασκευάσει ή να μετασκευάσει ένα πλοίο με τέτοιο τρόπο που να βελτιστοποιεί την απόδοση και λειτουργία του. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί σε αντιστοιχία με το φορτίο που θα μεταφερθεί, τους λιμένες που θα προσεγγίσει και τις ευκαιρίες που θα έχει για την αξιοποίηση οικονομικών κλίμακας. Επιπλέον, καθώς το πλοίο προορίζεται να λειτουργεί για αρκετά χρόνια, ο πλοιοκτήτης μπορεί να ενδιαφερθεί για την μείωση του λειτουργικού κόστους μέσω τεχνολογικών μεθόδων όπως αυτοματισμοί και εξοπλισμό εξοικονόμησης καυσίμων.

Το δεδομένα όμως αλλάζουν για έναν πλοιοκτήτη που θέλει να θέσει ένα φορτηγό πλοίο στην αγορά των *ναυλώσεων ανά ταξίδι “Spotmarket”*. Σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα έχει μία γενική ιδέα για το φορτίο που θα μεταφέρει κάθε φορά ενώ δεν θα είναι σε θέση να γνωρίζει τα λιμάνια που θα προσεγγίσει το πλοίο του. Για αυτήν λοιπόν την αγορά ένα ιδανικό πλοίο θα μπορούσε να είναι ένα πλοίο μικρού μεγέθους, που να μπορεί να έχει πρόσβαση σε πολλά λιμάνια, ή ένα μεγαλύτερο πλοίο που θα είναι περισσότερο ανταγωνιστικό για την μεταφορά εμπορευμάτων μεγάλου όγκου, λόγω της δημιουργίας οικονομικών κλίμακας.

Τον πλοιοκτήτη αυτό που τον ενδιαφέρει περισσότερο είναι το πλοίο του να είναι δελεαστικό προς τους ναυλωτές και άμα θελήσει να μπορεί να το πουλήσει σε καλή τιμή.

Τέλος, υπάρχει η περίπτωση όπου κάποιος πλοιοκτήτης έχει σκοπό να προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες σε αγορές *εξειδικευμένες για ογκώδη φορτία*. Σε αυτήν την περίπτωση ο πλοιοκτήτης μπορεί να μην έχει ένα επακριβή προσδιορισμό για την δομή της μελλοντικής διαχείρισης, θα έχει όμως μία καθαρή εικόνα των ειδικών χαρακτηριστικών του φορτίου που επιθυμεί να μεταφέρει και επομένως θα εξοπλίσει το πλοίο του με τέτοιο τρόπο που θα πετύχει μείωση του λειτουργικού του κόστους και βελτίωση της εξειδικευμένης υπηρεσίας που θα προσφέρει στον φορτωτή. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα χαρακτηριστικά του φορτίου διακρίνουν την κατασκευή του πλοίου, όπως γίνεται με τα λιμάνια, τους σταθμούς και τις διευκολύνσεις χειρισμού του φορτίου που εξυπηρετούν αυτές τις συγκεκριμένες εμπορικές συναλλαγές.

2.5 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η στρατηγική με την οποία ο πλοιοκτήτης ή η ναυτιλιακή εταιρεία προσεγγίζουν την δραστηριότητα τους περιορίζει ή αυξάνει το φάσμα των επιλογών τους. Για παράδειγμα, μία ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να προτιμά να επενδύσει σε πλοία που θα προσαρμόζονται εύκολα στα χαρακτηριστικά της ζήτησης αγορών διαφορετικών προϊόντων, ενώ κάποιος άλλος πλοιοκτήτης μπορεί να προτιμήσει την απόλυτη εξειδίκευση παραγγέλλοντας ένα πλήρως εξειδικευμένο πλοίο κατάλληλο για την μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου προσφέροντας με αυτό τον τρόπο υψηλότερη ποιότητα υπηρεσίας και χαμηλότερο κόστος με την τιμή αγοράς του να ξεπερνά κατά

πολύ την αγορά ενός πλοίου γενικού φορτίου.

Καταλήγοντας πρέπει να τονιστεί ότι η επιλογή του τύπου του πλοίου δεν προσδιορίζεται πάντοτε από τα οικονομικά κριτήρια και τις προβλέψεις της αγοράς. Η διαίσθηση ή το ταλέντο του πλοιοκτήτη μπορεί να τον οδηγήσουν σε διαφορετικές επιλογές. Κάποιες άλλες φορές όπως προκύπτει και από τις στατιστικές παραγγελιών πλοίων, οι πλοιοκτήτες ακολουθούν τις τάσεις της μόδας.

2.6 ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Έστω ότι ένας πιθανός αγοραστής, αποφάσισε τον τύπο του πλοίου που θα επιλέξει, το επόμενο δίλημμα που θα αντιμετωπίσει θα είναι η απόφαση για το μέγεθος του πλοίου στο οποίο θα πρέπει να καταλήξει.

Υπάρχει ένας αριθμός από παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του μεγέθους ενός φορτηγού πλοίου. Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας θα αναφέρουμε τους τρεις πιο σημαντικούς: **α)** οι οικονομίες κλίμακας, **β)** τα μεγέθη των φορτίων και **γ)** το βύθισμα των διαθέσιμων λιμένων και οι διευκολύνσεις χειρισμού του φορτίου.

Εξοικονόμηση σημαντικού κόστους επιτυγχάνεται με την χρησιμοποίηση μεγαλύτερων πλοίων. Το μέγεθος της εξοικονόμησης εξαρτάται από το μέγεθος του πλοίου που χρησιμοποιείται και την απόσταση του ταξιδιού.

Το μέγεθος του φορτίου είναι επίσης μεγάλης σπουδαιότητας. Ένας παράγοντας που θα πρέπει να μελετηθεί είναι το μέγιστο μέγεθος της παράδοσης που μπορεί ή σκοπεύει να δεχθεί μία βιομηχανία σε οποιαδήποτε στιγμή. Σε ορισμένες βιομηχανίες, τα συσσωρευμένα αποθέματα είναι μόνο 10,000 ή 15,000 τόνοι και μία παράδοση των 50,000 τόνων θεωρείται τεράστια.

Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, είναι οι περιορισμοί που επιβάλλονται στο μέγεθος του πλοίου από τα λιμάνια προσέγγισης, λόγω του βυθίσματος των λιμένων. Έτσι, τα πλοία με μεγάλα βυθίσματα έχουν πρόσβαση σε λιγότερα λιμάνια απ' ό,τι τα πλοία με μικρότερο βύθισμα.

Εκτός από το βύθισμα, περιορισμοί μπορεί να τεθούν από τον λιμένα προσέγγισης του πλοίου, είτε από κανάλια, στο ολικό μήκος του ή το πλάτος ή και τα δύο. Παίρνοντας σαν παράδειγμα τον προηγούμενο πίνακα, παρατηρούμε ότι στο χαμηλότερο μέρος της κλίμακας, ένα μικρό φορτηγό πλοίο χωρητικότητας 16,000 dwt είναι πιθανόν να έχει ένα βύθισμα 7-9 μέτρα και μπορεί να προσεγγίσει περίπου στα τρία τέταρτα από τα λιμάνια όλου του κόσμου. Αναπόφευκτα, όσο τα πλοία αυξάνουν το μέγεθος και το βύθισμα τους, μειώνονται τα λιμάνια στα οποία μπορούν να προσεγγίσουν.

Όλοι οι ανωτέρω παράγοντες οδηγούν την αγορά στην ομαδοποίηση πέντε μεγεθών πλοίων όπως τα αναφέραμε στο κεφάλαιο 1.

Εν συντομία αυτά είναι

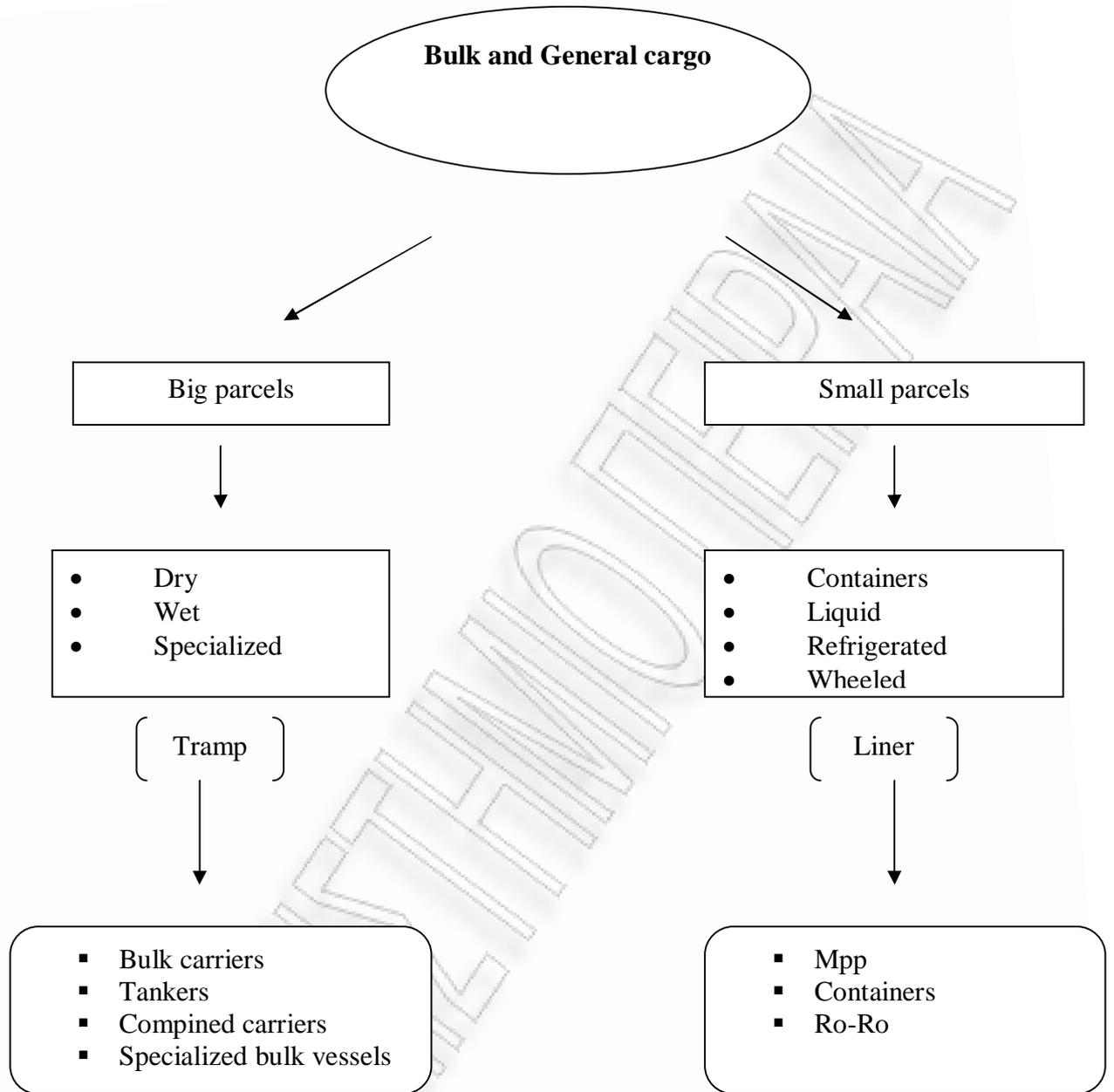
- 1. Handysize (10.000 – 35.000mts DWT)**
- 2. Handymax (35.000 – 49.000mts DWT)**
- 3. Supramax(50.000 -55.000 mts DWT)**
- 4. Panamax (56.000 – 80.000 mts DWT)**
- 5. Capesize (80000 -150.000+ mts DWT)**

Το κριτήριο λοιπόν εκείνο που καθορίζει το μέγεθος του πλοίου που θα αγοραστεί είναι η χρηστικότητα του και η ευκολία εκμετάλλευσής του (Versality). Σημαντικός αλλά και καθοριστικός παράγοντας σε αυτή την επιλογή είναι η αγορά που θα δραστηριοποιηθεί το πλοίο. Για παράδειγμα ένα 28,000-30,000 dwt πλοίο είναι πιο ευέλικτο και πιο λειτουργικό στην αγορά του σταριού, λόγω του ότι αυτό το φορτίου παράγεται σε αυτές τις ποσότητες, απ'ότι ένα 70,000 dwt πλοίο.

Η γενική ιδέα είναι ότι το μικρότερο πλοίο είναι σαφώς πιο ευέλικτο αλλά με ακριβότερη λειτουργία, ενώ την ίδια στιγμή το μεγαλύτερο πλοίο γίνεται προοδευτικά οικονομικότερο και λιγότερο ευέλικτο(οικονομίες κλίμακας).

2.7 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ

Υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία από παράγοντες που επηρεάζουν την' αξία μεταπώλησης των μεταχειρισμένων πλοίων. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι φυσικοί παράγοντες, όπως ο τύπος, το μέγεθος και η ηλικία του πλοίου, ενώ οι υπόλοιποι αφορούν την καλή συντήρηση του βάσει του χρονοδιαγράμματος των επιθεωρήσεων του από τον υπεύθυνο νηογνόμονα, τα φόρτο-εκφορτωτικά του μέσα, κ.α. Αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να παραβλέπονται παράγοντες όπως το ιστορικό απασχόληση του πλοίου αλλά και η φήμη του πλοιοκτήτη είναι εξίσου σημαντικοί.



Διάγραμμα 1: Bulk & General cargo : Categories

2.8 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ποιες είναι όμως εκείνες οι αρχές αλλά και οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή και τον τύπο του πλοίου όπου ο ενδεχόμενο αγοραστή θα κριθεί να επιλέξει? Αυτό είναι ένα από τα βασικά ερωτήματα και με το οποίο θα ασχολούμαστε σε αυτό το κεφάλαιο.

Στην επιλογή του ο πλοιοκτήτης για τον τύπο του πλοίου που ενδεχομένως θα αγοράσει, πρωταρχικό ρόλο παίζει σε ποιες περιοχές το πλοίο θα δραστηριοποιηθεί. Στην συνέχεια όσον αφορά το μέγεθος και τη μηχανή του πλοίου σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι παράγοντες που είναι άμεσα συνασμένοι με τη λειτουργία του πλοίου, όπως για παράδειγμα είναι το φορτίο το οποίο θα μεταφέρει κάθε φορά, το κόστος του πετρελαίου, η ελάχιστη ποσότητα φορτίου που θα μπορεί να μεταφέρει σε κάθε του ταξίδι, η διάρκεια των ταξιδιών αλλά και η απαιτούμενη ταχύτητα. Συμπερασματικά λοιπόν λόγοι οικονομικοί, τεχνικοί, νομοθετικοί αλλά και λόγοι ασφαλείας είναι εκείνοι που θα επηρεάσουν τον μελλοντικό πλοιοκτήτη στην επιλογή του τύπου του πλοίου.

Μέχρι τώρα λοιπόν σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα και λαμβάνοντας πάντα υπόψη μας το κόστος κατασκευής αλλά και το κόστος διαχείρισης ενός πλοίου, όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο πιο οικονομικό είναι για τον πλοιοκτήτη (Οικονομίες Κλίμακας). Για παράδειγμα ένα Capesize πλοίο 100.000 dwt είναι πιο οικονομικό από ότι δύο πλοία Supramax 50.000 dwt το καθένα. Το μεγαλύτερο πλοίο κοστίζει λιγότερο όσον αφορά το κόστος του πληρώματος και το κόστος διαχείρισης απ' ότι τα δύο μικρότερα. Στην χύδην αγορά, την οποία και εξετάζουμε, εκεί όπου η φύση του φορτίου απαιτεί μεγάλα και ευρύχωρα αμπάρια, οι οικονομίες κλίμακας ευνοούν τη δραστηριότητα των μεγαλύτερων σε μέγεθος πλοία.

Οστόσο έχοντας ένα πλοίο μεγάλου μεγέθους άμεσα συνεπάγεται ένα μεγαλύτερο βύθισμα, όπου αν η δραστηριότητα του πλοίου είναι να λειτουργεί οικονομικά, θα πρέπει να είναι ικανό και να πληρεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να μπορεί να προσεγγίσει τις περιοχές και τα λιμάνια που υπάρχει προσφορά για μεταφορά φορτίου. Για παράδειγμα σε ένα ταξίδι το πλοίο θα πρέπει να πάει να φορτώσει από το λιμάνι της Βομβάης όπου επιτρέπει την πρόσβαση σε ένα πλοίο με μέγιστο βύθισμα 16 μέτρα, ενώ σε ένα άλλο ταξίδι που μπορεί να είναι στην Αργεντινή το

μέγιστο βύθισμα πρέπει να είναι 9 μέτρα. Όλα αυτά λοιπόν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και στη σημερινή ανταγωνιστική εποχή θα πρέπει να δίνεται έμφαση είτε σε ένα πλοίο Handy-size 14.000 τόνων με μέση ταχύτητα 14 κόμβους ή σε ένα Panamax 66.000 τόνων που είναι ικανό να περάσει από το κανάλι του Παναμά.

ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ
ΑΓΟΡΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	LINER	ΑΠΟΔΟΣΗ
	TRAMP	ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΓΟΡΑΣ
ΦΟΡΤΙΟ	ΞΗΡΟ	ΑΓΟΡΑ (ΖΗΤΗΣΗ)
	ΥΓΡΟ	ΡΙΣΚΟ
	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	
ΜΕΓΕΘΟΣ	HANDYSIZE (10.000 – 35.000MTS DWT)	ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ
	HANDYMAX (35.000 – 49.000MTS DWT)	ΚΕΦΑΛΙΑΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ
	SUPRAMAX(50.000 -55.000 MTS DWT)	
	PANAMAX (56.000 – 80.000 MTS DWT)	
	CAPESIZE (80000 -150.000+ MTS DWT)	
ΗΛΙΚΙΑ	ΝΕΟΤΕΥΚΤΟ ΠΛΟΙΟ(NEW BUILDING)	ΚΕΦΑΛΑΙΑ
	ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟ(SECOND HAND)	ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	TC	ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ &
	SPOT	ΑΥΞΗΣΗ ΕΥΕΛΙΞΙΑΣ

Ωστόσο, τα παραπάνω κριτήρια εμπεριέχουν το στοιχείο της βελτιστοποίησης της απόδοσης, αφού κριτήριο επιλογής μιας επένδυσης αποτελεί η μεγιστοποίηση της απόδοσής της.

Μια από τις βέλτιστες τεχνικές μελέτης της απόδοσης μιας επένδυσης είναι το ROI. Το χρηματοοικονομικό πλέον κριτήριο το οποίο θα λάβει ο ενδεχόμενος αγοραστής υπόψη του, είναι η απόδοση που θα του επιφέρει η επένδυση που θα κάνει για την αγορά ενός πλοίου, η απόδοση δηλαδή του επενδύομένου κεφαλαίου (ROI- Return on Investment)

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει πια είναι η επένδυση εκείνη που μας δίνει το καλύτερο αποτέλεσμα, όταν έχουμε να επιλέξουμε ανάμεσα απο μια σειρά επιλογών. Για να υπολογίσουμε το ROI, διαιρούμε το όφελος της επένδυσης, με το κόστος αυτής.

ROI= (Gain from Investment-Cost of Investment) / Cost of investment

Ο δείκτης αυτός είναι ο πιο διαδεδομένος για την μέτρηση της αποδοτικότητας της επένδυσης λόγω της προσαρμοστικότητας του σε κάθε είδους επένδυση αλλά και λόγω της απλότητάς του. Αυτό λοιπόν σημαίνει ότι αν μια επένδυση δεν έχει θετική ROI ή υπάρχουν κάποιες άλλες επιλογές με μεγαλύτερη ROI, τότε η επένδυση αυτή δε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

Για παράδειγμα, ποια θα ήταν η απόδοση άμα αγοράζαμε ένα Panamax 70.000 τόνων νεότευκτο πλοίο , ένα πενταετίας, ένα δεκαετίας και ένα εικοσαετίας, την περίοδο 2002 -2007 και το πουλάγαμε στη σημερινή αγορά?

Η απάντηση βρίσκεται στο δείκτη $ROI = \frac{\text{Total Trading Revenue} + \text{Asset Play}}{\text{Capital of Investment}}$.

Η απόδοση δηλαδή μιας τέτοιας επένδυσης είναι ο λόγος του αθροίσματος των εσόδων του πλοίου από τη δραστηριότητα του και της υπολειπόμενη αξία του πλοίου(τιμή κτήσης του μείων τιμή πώλησης), προς το επενδύμενο κεφάλαιο.

Για να μπορέσουμε λοιπόν να κάνουμε ενα παράδειγμα και να βρούμε την απόδοση μια ενδεχόμενης επένδυσης , στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι μέσες αξίες ενός Panamax 70.000 τόνων πλοίο για τα έτη από 2002 έως 2007.

<u>AVERAGE PMX 70K</u>				
<u>PRICES</u>	<u>NB</u>	<u>5Y</u>	<u>10Y</u>	<u>20Y</u>
<u>2002</u>	<u>\$20.99</u>	<u>\$16.02</u>	<u>\$11.54</u>	<u>\$4.42</u>
<u>2003</u>	<u>\$22.97</u>	<u>\$19.86</u>	<u>\$14.26</u>	<u>\$5.65</u>
<u>2004</u>	<u>\$32.23</u>	<u>\$32.80</u>	<u>\$26.37</u>	<u>\$14.69</u>
<u>2005</u>	<u>\$37.20</u>	<u>\$38.85</u>	<u>\$31.17</u>	<u>\$15.09</u>
<u>2006</u>	<u>\$35.68</u>	<u>\$35.61</u>	<u>\$29.10</u>	<u>\$13.19</u>

2007	\$44.50	\$64.39	\$53.21	\$29.83
JAN 2008	\$53.75	\$87.75	\$73.00	\$42.63

Πίνακας 2: Μέσες αξίες ενός Panamax 70.000 mtsdwt ανα ηλικία για τα έτη 2002-2007

Στον πίνακα 3 και 4 εμφανίζονται οι μέσες τιμές απο τα έσοδα του πλοίου από την δραστηριότητά του καθώς και τα λειτουργικά του έξοδα

YEARS	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PMX AVERAGE TC EARNINGS	\$8.293	\$19.198	\$34.984	\$24.975	\$23.065	\$55.365

Πίνακας 3: Μέσες τιμές εσόδων του πλοίου από τη λειτουργία του

	NB	5Y	10Y	20Y
PANAMAX AVERAGE RUNNING COSTS	\$5.500,00	\$5.900,00	\$6.200,00	\$6.500,00

Πίνακας 4: Μέσα λειτουργικά έξοδα πλοίου

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι για λόγους ευκολίας του παραδείγματος , τα μέσα λειτουργικά έξοδα του πλοίου παρουσιάζονται σχεδόν σταθερά για την πενταετία 2002-2007.

Παρόλα αυτά αξιοσημείωτο είναι το γεγονός οτι στην παρούσα αγορά (2007-2008)τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου(Running Costs) δεν διαδραματίζουν και πολύ μεγάλο ρόλο, αφού η αγορά βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών.

Συνεχίζοντας στο παράδειγμά μας, και αφού για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, έχουμε λάβει υποψη μας ότι η απόκτηση του πλοίου θα γίνει με χρηματοδότηση απο τραπεζικό οργανισμό, δηλαδή μέσω δανείου, ο πίνακας 5 παρουσιάζει το κόστος του κεφαλαίου ανά ημέρα ανά χρόνο που απαιτείται για την εξόφληση του δανείου αυτού. Με πιο απλά λόγια μας δείχνει τη δόση που ο θα καταβάλει ο πλοιοκτήτης.

CAPITAL COST PAYMENT / DAY / YEAR AQUIRED	NB	5Y	10Y	20Y
2002	\$6,046	\$4,614	\$3,324	\$1,273
2003	\$6,563	\$5,673	\$4,073	\$1,615

2004	\$9,277	\$9,440	\$7,589	\$4,229
2005	\$10,903	\$11,387	\$9,136	\$4,424
2006	\$10,587	\$10,567	\$8,635	\$3,913
2007	\$13,179	\$19,072	\$15,761	\$8,836

Πίνακας 5: Κόστος κεφαλαίου ανα μέρα ανα χρόνο που απαιτείται για την εξόφληση του δανείου

Στο πίνακα 6 τώρα, παρουσιάζονται τα καθαρά έσοδα του πλοίου από τη λειτουργία του. Είναι δηλαδή ο ναύλος που παίρνει το πλοίο μείων τα λειτουργικά του έξοδα και το κόστος κεφαλαίου[Time Charter Earnings-(Capital cost + Running cost)].

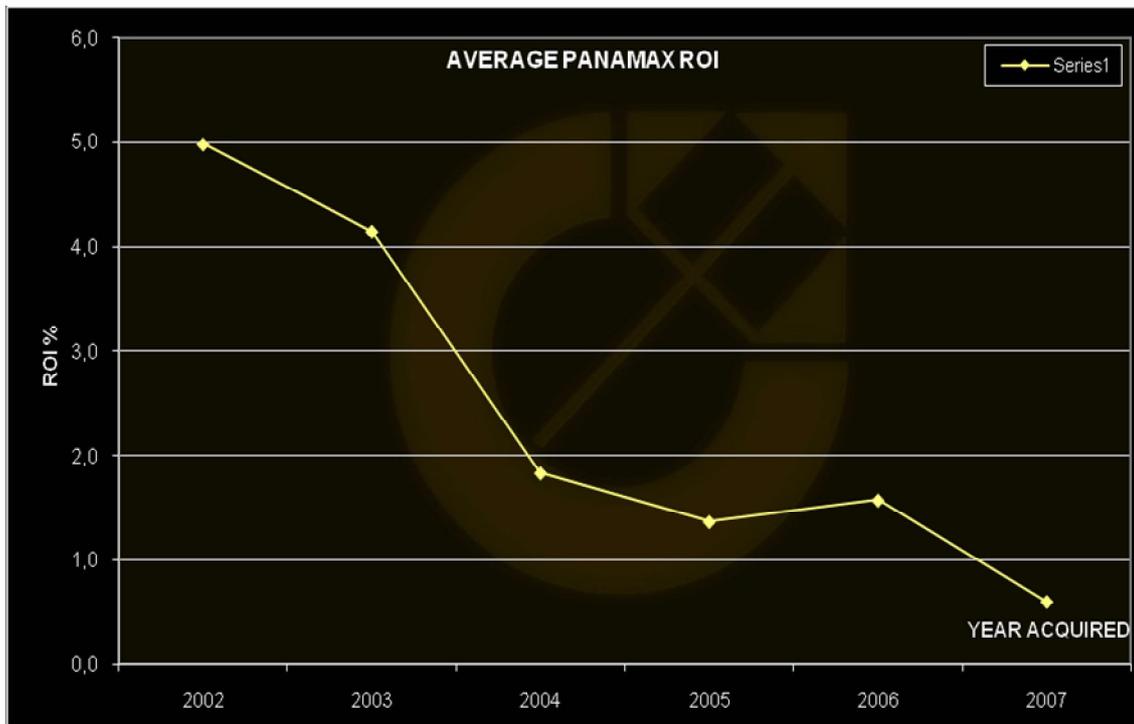
NET REVENUE /DAY	NB	5Y	10Y	20Y
2002	-\$3.254	-\$2.221	-\$1.232	\$520
2003	\$7.136	\$7.625	\$8.925	\$11.083
2004	\$20.207	\$19.644	\$21.195	\$24.255
2005	\$8.572	\$7.688	\$9.639	\$14.051
2006	\$6.979	\$6.599	\$8.230	\$12.652
2007	\$36.686	\$30.393	\$13.024	\$40.028

Πίνακας 6: Καθαρά έσοδα του πλοίου από τη λειτουργία του

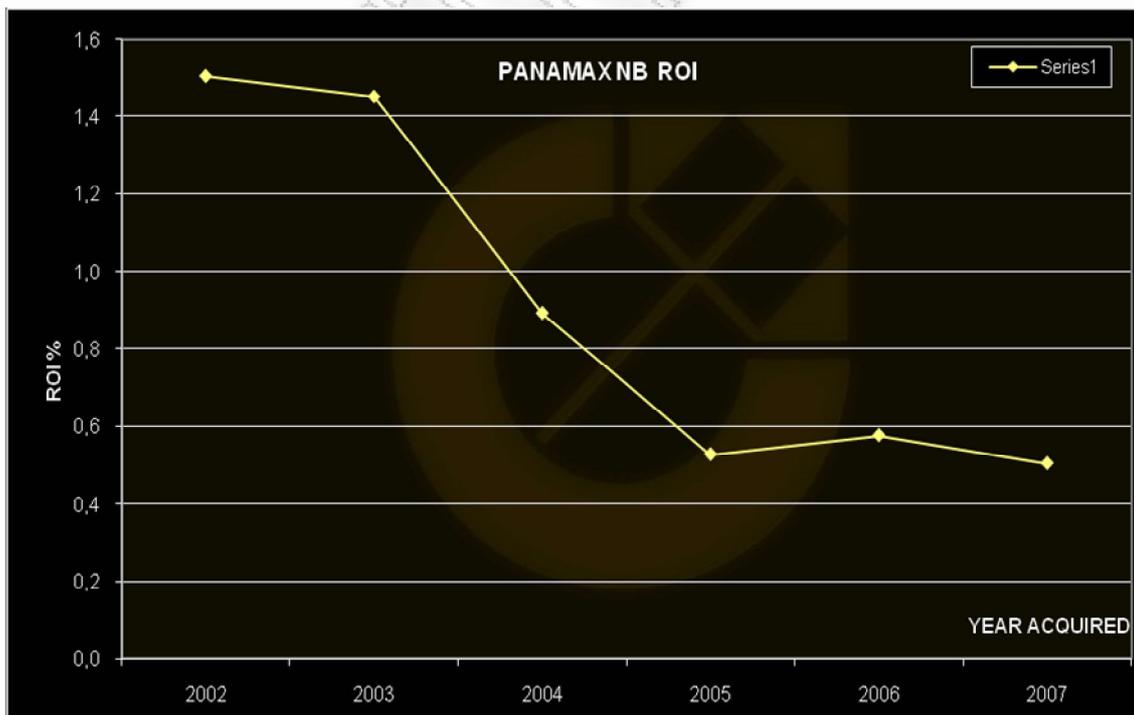
Τέλος στον πίνακα 7 και αφού έχουμε εφαρμόσει τον τύπο του ROI όπως έχει αναφερθεί, έχουμε το αποτέλεσμα της επένδυσης μας.(Σχήματα 4-8)

PMX ROI / YEAR AQUIRED%	NB	5Y	10Y	20Y	AVERAGE PMX ROI/ YEAR AQUIRED
2002	1.5	4.4	5.3	8.7	5.0
2003	1.5	3.6	4.3	7.2	4.2
2004	0.9	1.9	2.1	2.5	1.8
2005	0.5	1.3	1.5	2.2	1.4
2006	0.6	1.5	1.6	2.6	1.6
2007	0.5	0.5	0.5	0.9	0.6

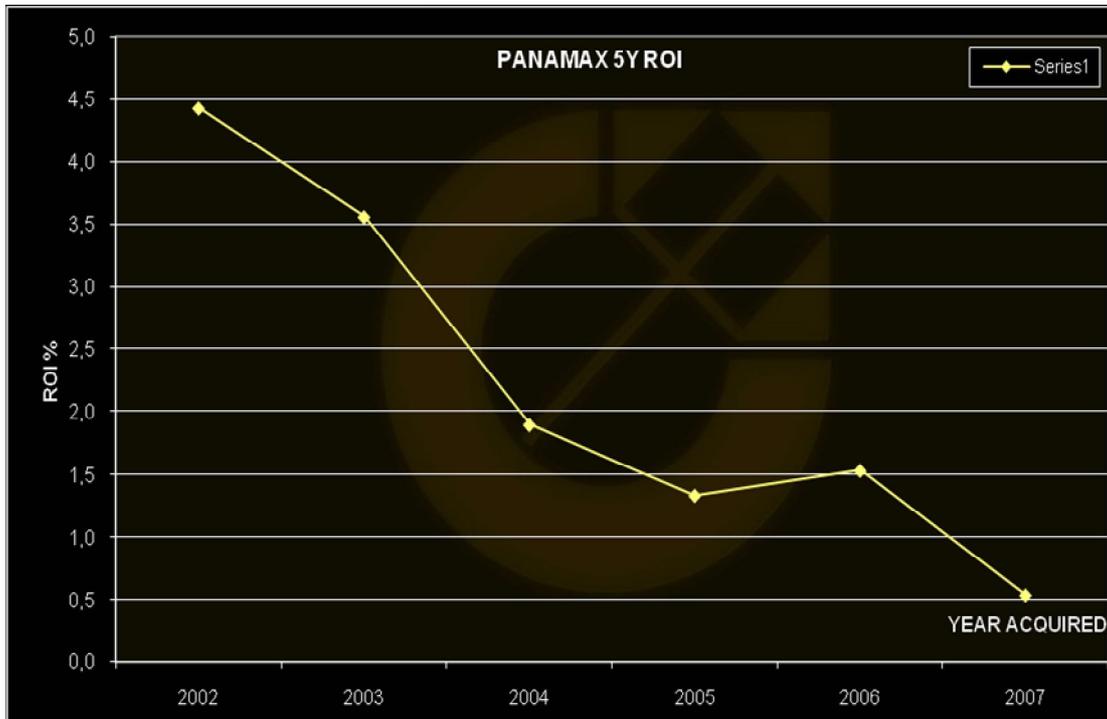
Πίνακας 7: Δείκτης ROI



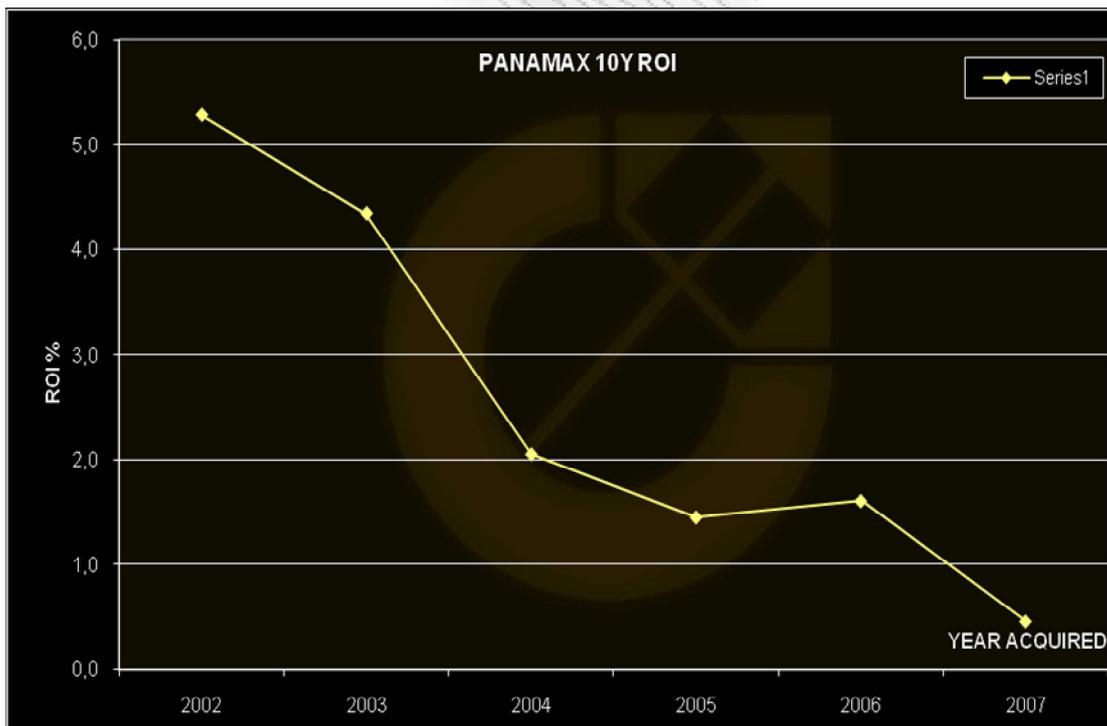
Σχημα 4: Μέσος όρος του δείκτη ROI για ένα Panamax 70.000mts dwt



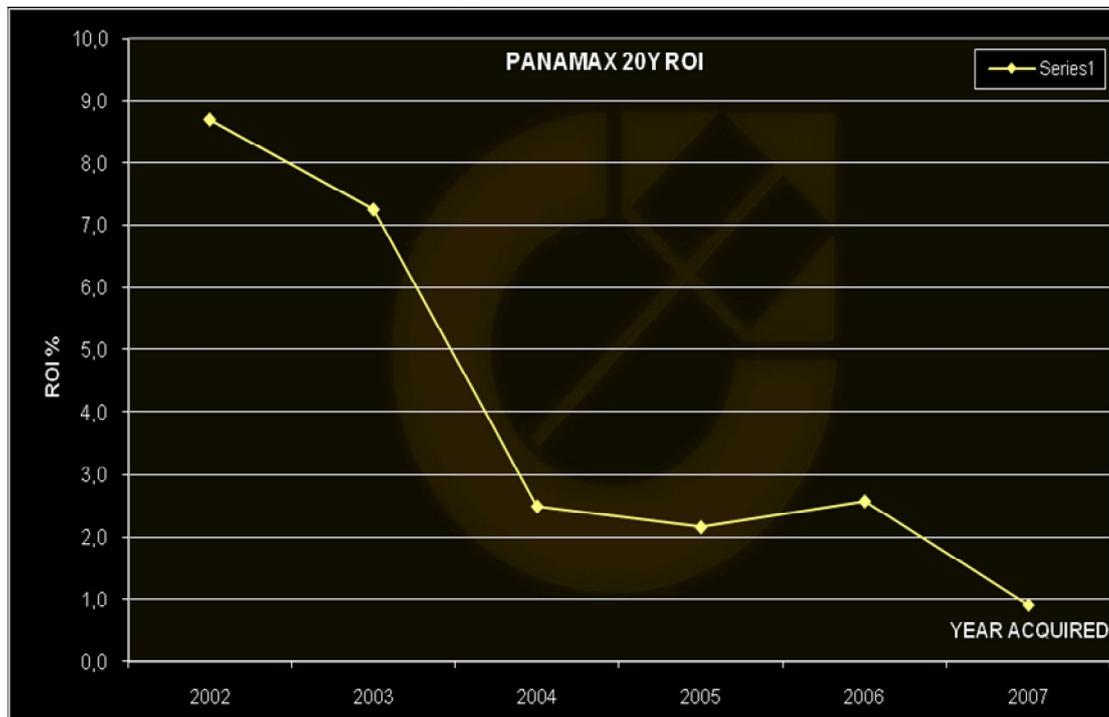
Σχημα 5: Δείκτης ROI ενός νεότευκτου Panamax 70.000mts dwt



Σχήμα 6: Δείκτης ROI ενός Panamax 70.000mts dwt πενταετίας



Σχήμα 7: Δείκτης ROI ενός Panamax 70.000mts dwt δεκαετίας



Σχήμα 8: Δείκτης ROI ενός Panamax 70,000mts dwt εικοσαετίας

Συμπερασματικά λοιπόν παρατηρούμε οι το Panamax 20 χρόνων είναι εκείνο το οποίο μας δίνει το καλύτερο αποτέλεσμα και την μεγαλύτερη απόδοση για τα έτη 2002-2007.

Παρατηρούμε ότι το νεότευκτο πλοίο έχει μικρότερα λειτουργικά έξοδα σε αντίθεση με το αυξημένο κόστος κεφαλαίου που αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μας δίνει μικρότερη απόδοση (ROI ↓). Το Capital cost είναι υψηλό το οποίο και σημαίνει υψηλότερη δέσμευση κεφαλαίου.

Ενώ όσο πιο παλιό είναι το πλοίο τόσο μεν αυξάνονται τα λειτουργικά του έξοδα, αλλά το κόστος κεφαλαίου είναι μικρότερο με αποτέλεσμα η απόδοση να είναι μεγαλύτερη (ROI ↑)

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι ο δείκτης αυτός είναι πολύ σημαντικός στην απόφαση του μελλοντικού αγοραστή για το πιο πλοίο θα επιλέξει να αγοράσει για να επενδύσει στο ναυτιλιακό κλάδο.

Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό το μοντέλο που παρουσιάσαμε δεν αποτελεί πρόβλεψη, παρόλο που γίνεται αντιληπτό το γεγονός ότι σημαντικός παράγοντας στην επιλογή τύπου/είδους πλοίου από τον μελλοντικό πλοιοκτήτη είναι οι μελλοντικές χρηματοροές. Είναι δηλαδή η προσδοκία του επενδυτή ότι σε δύο με τρία χρόνια θα αποσβέσει το 60%-70% του κεφαλαίου που δανείστηκε, αφού πιστεύει ότι η αγορά βρίσκεται και θα παραμείνει σε υψηλά επίπεδα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)
- Ζώης Κ., Σορώτος Α.: “Ναυλώσεις / Αγοραπωλησίες Πλοίων” (Σπουδαστικές σημειώσεις, Πειραιάς 2000).
- Ζώης Κ.: “Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων Μέχρι Σήμερα” (Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, 1999).
- Κουλούμπης Σ.: “Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα Έγγραφα τους” (Εκδόσεις Ε.Ν.Σταυριδάκη).
- Μεταξάς Β.: “Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής” (Εκδόσεις Παπαζήση, 1988).
- Μυλωνόπουλος Δ.: “Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις” (1993).
- Χολέβας Γ.: “Η Πρακτική των Ναυλώσεων” (Εκδόσεις Σμπίλιας, 1997).
- Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., “Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι”, Ε.Μ.Π. (Αθήνα 1999)
- Branch E. Alan.: “Elements of Shipping”(Routledge ,2005)
- Packard W.: “Sale and Purchase” (Fairplay Publications, 1988).
- Packard W.: “Sea Trading: The Ships” (Fairplay Publications, 1984).
- Stopford M.: “Maritime Economics” (Routledge, Second Edition, 1997).
- BIMCO: “Bimco Review” (Yearly Reviews, 1995-2000).
- CLARKSON RESEARCH STUDIES: “Shipping Review Database” (Bi-annual Editions, Autumn 2001 & Spring 2001).
- FAIRPLAY: “World Shipping Statistics” (Yearly Statistical Reviews).

- Περιοδικό: “Εφοπλιστής” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτικά Χρόνια” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτιλιακή” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Economic Outlook” (Monthly Edition).

- Εφημερίδα: “Ναυτεμπορική” (Καθημερινή Έκδοση).
- Εφημερίδα: “Tradewinds”
- Εφημερίδα: “Lloyd’s list”

- <http://www.clarksons.net>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.bimco.dk>
- <http://www.shipowners.ca>
- <http://www.lloydslistevents.com/haguevisby>
- <http://www.shipownersclub.com/library/rules/glossary/haguerules.htm>
- <http://www.shipbrokering.com/shippingterm.html>
- <http://www.worldtrademag.it/news/review/1998>
- <http://www.hsa.gr>
- <http://tovima.dolnet.gr>
- <http://kathimerini.gr>

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε όσο το δυνατόν πιο απλά, το τρόπο με τον οποίο μια αγοραπωλησία πλοίου λαμβάνει χώρα. Θα προσδιορίσουμε δηλαδή το πλαίσιο του αντικειμένου που αφορά την αγορά και την πώληση ενός πλοίου(Sale and Purchase-S&P)

Συνοπτικά λοιπόν για την καλύτερη κατανόηση της διαδικασίας της αγοράς και της πώλησης του πλοίου, αναφέρουμε τα εξής 5 στάδια:

A. Τα άτομα τα οποία μεσολαβούν για την αγοραπωλησία, δηλαδή τους μεσίτες(γνωστά και ως S&P Brokers), στους οποίους αγοραστής και πωλητής απευθύνονται προκειμένου ο πρώτος να βρει το επιθυμητό πλοίο και ο δεύτερος να πουλήσει το δικό του. Για λογαριασμό των πελατών τους οι μεσίτες γνωρίζουν τα πωλούμενα πλοία σε κάθε σημείο της υδρογείου και είναι υπεύθυνοι για την σύνταξη των συμβολαίων και γενικά για την παρακολούθηση από κοντά της όλης διαδικασίας μέχρι την μεταβίβαση του πλοίου στο όνομα του αγοραστή. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ένας μεσίτης θα πρέπει να φέρει κάποια επιθυμητά χαρακτηριστικά, για παράδειγμα:

- 1)γνώση της αγγλικής , εφόσον όλες οι διαπραγματεύσεις γίνονται στην γλώσσα αυτή,
- 2)γνώση της αγοράς(να είναι καθημερινά ενήμερος με τις αγοραπωλησίες που λαμβάνουν χώρα το τελευταίο διάστημα) καθώς και του τύπου του πλοίου που ειδικεύεται(δεξαμενόπλοια, ρυμουλκά, επιβατηγά κλπ)
- 3)να τον διακρίνει υπομονή , εντιμότητα και γενικά
- 4) να είναι ένας καλός «πωλητής» και να αντιλαμβάνεται την «κάθε ευκαιρία», αφού στις μέρες μας, όλοι οι μεσίτες έχουν την ίδια πληροφόρηση και μόνο αυτός που είναι ικανός να επεξεργαστεί μια συγκεκριμένη πληροφορία θα διακριθεί.

B. Τη γνώση όλων των τύπων πλοίων, των μερών και των χαρακτηριστικών αυτών, των νηογνώμωνων και την τεχνική ιστορία των πλοίων(records) που τηρούνται από αυτούς.

Γ. Η διαδικασία μιας αγοραπωλησίας και τα βήματα του πλοιοκτήτη / διαχειριστή ή της ναυτιλιακής εταιρίας σχετικά με την αναζήτηση και τελικά την επιλογή ενός πλοίου που έχει ανάγκη ή που είναι σε θέση να αγοράσει με βάση τους διαθέσιμους χρηματικούς πόρους του.

Δ. Την επιθεώρηση ορισμένων βασικών σημείων και μερών του πλοίου που πρόκειται να αγοραστεί, την οποία πραγματοποιούν έμπειροι επιθεωρητές που ελέγχουν αν το πλοίο βρίσκεται στην κατάλληλη κατάσταση προς πώληση και αγορά αντίστοιχα.

Ε. Τα διάφορα έγγραφα της αγοραπωλησίας:

α) την προσφορά για την αγορά του πλοίου (Offer),

β) το μνημόνιο της συμφωνίας μεταξύ αγοραστή και πωλητή (Memorandum of Agreement-M.O.A),

γ) την προκαταβολή και πωλητήριο συμβόλαιο (Bill of Sale).

Με το τελευταίο, το πλοίο μεταβιβάζεται στον νέο ιδιοκτήτη και εγγράφεται στα νηολόγια της σημαίας που επιθυμεί ο αγοραστής.

Στις μικρές ναυτιλιακές εταιρίες εκείνος που ασχολείται για την εύρεση, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου προς αγορά, είναι συνήθως ο ιδιοκτήτης βοηθούμενος από τον αρχιπλοίαρχο ή τον αρχιμηχανικό εάν βέβαια διαθέτει αυτούς στο προσωπικό του. Ο ιδιοκτήτης θα πρέπει οπωσδήποτε να έχει κάποια βοήθεια από μηχανικό εάν ο ίδιος δεν είναι γνώστης των μηχανών θαλάσσης.

Στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες που βασικά είναι οργανωμένες υπάρχει κάποιο εξουσιοδοτημένο στέλεχος το οποίο είναι σύμβουλος του ιδιοκτήτη ή του Προέδρου της εταιρίας. Μαζί με τα στελέχη του τεχνικού τμήματος της εταιρίας θα κάνουν όλα εκείνα τα βήματα που απαιτούνται την εξεύρεση ή την παραγγελία του πλοίου εκείνου που έχει προηγουμένως επιλεγεί.

Στις πολύ μεγάλες εταιρίες αντίθετα που κατά κύριο λόγο παραγγέλλουν νέες κατασκευές υπάρχουν πολύ καλά οργανωμένα τεχνικά τμήματα που άνετα μπορούν να «υλοποιήσουν» ένα πλοίο που ήθελαν να ναυπηγήσουν κάνοντας τα σχέδια εκείνα που είναι τα ιδεώδη για το πλοίο που επιθυμούν. Αυτές οι μεγάλες εταιρίες έχουν τέτοια οργάνωση που μπορούν σε μικρό χρονικό διάστημα να έχουν όλες τις προσφορές από τα ναυπηγεία, τις οποίες θα συγκρίνουν και στην συνέχεια θα προβούν σε ανάθεση για την κατασκευή του πλοίου.

3.2. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ S&P

ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ (Shipbrokers¹⁰ Sales & Purchases)

Την εργασία των αγοραπωλησιών την έχουν αναλάβει εξολοκλήρου τα άτομα εκείνα που έχουν συγκεκριμένες επαγγελματικές γνώσεις αλλά και νομικές, τεχνικές, διαπραγματευτικές κλπ. Τα άτομα αυτά επίσης είναι σύμβουλοι των αγοραστών ή των πωλητών και έχουν τέτοια πείρα που οι γνώσεις τους δεν αμφισβητούνται από κανένα σε ότι αφορά στην ενημέρωσή τους στην τρέχουσα αγορά των αγοραπωλησιών. Πρόκειται για τους μεσίτες αγοραπωλησιών.

Για να γίνει κάποιος μεσίτης αγοραπωλησιών πρέπει να μαθητεύσει τουλάχιστον τρία χρόνια δίπλα σε έναν έμπειρο μεσίτη παρακολουθώντας προσεκτικά τους διάλογους και τις διαπραγματεύσεις του. Θα πρέπει επίσης να ζητά την καθοδήγηση του σε οτιδήποτε δεν μπορεί να καταλάβει στην διεξαγωγή μιας αγοραπωλησίας και να ενημερώνεται καθημερινά για τις τρέχουσες πωλήσεις και τα συμβαίνοντα στην αγορά των νέων παραγγελιών στα ναυπηγεία. Έτσι μετά από την τρίχρονη αυτή μάθηση θα μπορεί και αυτός σταδιακά να αναλάβει τη διεκπεραίωση μίας αγοραπωλησίας με κάποια σχετική βοήθεια από τον «εκπαιδευτή» του.

¹⁰ Shipbroker is a person having one or several occupations: chartering agent or owner's broker, negotiating the terms for the charter of the ship on behalf of a charterer or a shipowner respectively; loading broker whose business is to attract cargoes to the ship of his principal, sale and purchase broker, negotiating on behalf of a buyer or seller of a ship. (SULLIVAN E.: "The Marine Encyclopaedic Dictionary", 1988).

Οι μεσίτες μπορεί να έχουν και εξειδίκευση. Για παράδειγμα μεσίτες νέων κατασκευών (ναυπηγήσεων), μεσίτες πλοίων από δεύτερο χέρι (second hand), μεσίτες για δεξαμενόπλοια, μεσίτες για πλοία εμπορευματοκιβωτίων, για επιβατηγά, πλοία βοηθητικής ναυτιλίας κ.λ.π.

Οι μεσίτες έχουν την δυνατότητα να επικοινωνούν μεταξύ τους αποστέλλοντας και λαμβάνοντας πληροφορίες για τα πλοία που ζητούν ή τα πλοία που είναι προς πώληση ή τα πλοία που θα πουληθούν στον πλειστηριασμό, για τα πλοία που πωλούνται προς διάλυση και τις τιμές στην αγορά για τις διαλύσεις. Μόνο έτσι είναι σε θέση να πετύχουν για τους πελάτες τις καλύτερες δυνατές τιμές πώλησης. Επίσης είναι υπεύθυνοι για την σύνταξη του μνημονίου της συμφωνίας (Memorandum of Agreement-M.O.A) και πολλές φορές υπεύθυνοι για το πωλητήριο (Bill of Sale).

Μεσίτες αγοραπωλησιών υπάρχουν σε όλο τον κόσμο και μάλιστα υφίστανται και σχετικά σωματεία, που έχουν σκοπό την καλύτερη ενημέρωση των μελών τους ώστε να υπάρχει ένα πνεύμα συνεργασίας μεταξύ των συναδέλφων που προσπαθούν να είναι τυπικά και νομικά σε αρμονία. Μερικές φορές μόνο ένας μεσίτης αναλαμβάνει να ικανοποιήσει και να αντιπροσωπεύσει τα συμφέροντα και τα δύο πλευρών, του πωλητή και του αγοραστή. Εντούτοις είναι πιο αρμόζον, εκτός από τους λόγους της γεωγραφίας, να εμπλέκονται στην αγοραπωλησία δύο μεσίτες όπου ο κάθε ένας θα ενεργεί για τα ενδιαφέροντα προϊσταμένου του.

Αν και η αποστολή του μεσίτη είναι διαπραγματεύσιμη, ανάλογα με τα ποσά των χρημάτων, είναι φυσικό να ανταμειφθεί για τις υπηρεσίες του από την πληρωμή από τον πωλητή-και όχι από τον αγοραστή. Όσο περισσότεροι είναι οι μεσίτες που παίρνουν μέρος στην αλυσίδα των διαπραγματεύσεων και όσο υψηλότερο το κόστος στον πωλητή στην διαπραγμάτευση, τόσο περισσότερο θα ζητήσει από τον αγοραστή να πληρώσει το σκάφος, έχοντας υπολογίσει τις καθαρές εισπράξεις που ελπίζει να πραγματοποιήσει από τη διάθεση του σκάφους αυτού. Εντούτοις, είναι μερικές φορές αναπόφευκτο το γεγονός

έως και τρεις μεσίτες πρέπει να ασχοληθούν με μία συγκεκριμένη αγοραπωλησία, και είναι πολύ πιθανό, στις μεμονωμένες περιστάσεις η συναλλαγή να μην υλοποιούταν.

ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Εκτός όμως από τους μεσίτες αγοραπωλησιών, ο κόσμος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας συγκροτείται από επαγγελματίες οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σύνολο ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση φορτίων δια θαλάσσης από το ένα σημείο της γης στο άλλο. Οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή εμπορική ναυτιλία μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες ανάλογα με τις δραστηριότητες και τον ρόλο τους στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Το ενδιαφέρον της μελέτης μας θα επικεντρωθεί στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια της ναυλαγοράς (charter market practitioners). Έτσι οι κατηγορίες επαγγελματιών είναι οι ακόλουθες:

- Οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι κύριοι πλοίων (shipowners)
- Οι ναυλωτές (Charterers)
- Οι φορτωτές (Shippers)
- Οι διαχειριστές (Operators)
- Οι ναυλομεσίτες (Chartering Brokers)
- Οι ναυτικοί πράκτορες (Shipping Agents)

ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ, ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ (Shipowner¹¹)

Κύριος του πλοίου είναι εκείνος που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο, αλλά όχι και της εκμετάλλευσής του. Ο κύριος του πλοίου είναι εκείνος του οποίου το όνομα φαίνεται στο βιβλίο του νηολογίου, εφ' όσον όμως δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος. **Ο πλοιοκτήτης** είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και το εκμεταλλεύεται, δηλαδή ενεργεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. **Εφοπλιστής** είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου που ανήκει σε άλλο πρόσωπο.

¹¹ Shipowner is the person or firm that owns one or more ships (SULLIVAN E.: "The Marine Encyclopedic Dictionary", 1988).

Η διαχείριση ενός πλοίου μπορεί να γίνει από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη ή από άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή εταιρία. Η διαχείριση του πλοίου στη ναυτιλιακή πρακτική περιλαμβάνει τις αποφάσεις για τη χρησιμοποίηση του πλοίου, τον εξοπλισμό και εφοδιασμό του, την πληρωμή των λογαριασμών, την επάνδρωση, τη ναύλωση, τη μέριμνα για την φόρτωση / εκφόρτωση, την παρακολούθηση της συντηρήσεως και επισκευής του πλοίου κ.λ.π.

Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής προσεγγίζει την αγορά με ένα διαθέσιμο πλοίο ελεύθερο φορτίου προκειμένου να εξασφαλίσει την απασχόληση του. Αυτή μπορεί να είναι για πλήρη ή μερική φόρτωση, για ναύλωση για συγκεκριμένο ταξίδι, για ναύλωση χρόνου ή για ναύλωση πλοίου γυμνού. Ο τρόπος λειτουργίας του πλοίου εξαρτάται από τις συνθήκες της αγοράς, από τις προθέσεις του πλοιοκτήτη ή ακόμα και από τις διάφορες κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις. Τέλος, αρμοδιότητα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή είναι η αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων ή η διάλυση κάποιων από αυτά που έχει, σύμφωνα με την πολιτική της εταιρίας του και τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς.

Μερικοί πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές διαχειρίζονται ένα πλοίο (μοναχοβάπορο), ενώ άλλοι διαχειρίζονται πολλά πλοία (στόλο). Ορισμένοι εξειδικεύονται στην διαχείριση συγκεκριμένου τύπου και μεγέθους πλοίων (specialization), ενώ άλλοι διαχειρίζονται πλοία διαφορετικού τύπου ή μεγέθους (diversification). Μερικοί πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές υψώνουν την εθνική σημαία στα πλοία τους, ενώ άλλοι φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

ΝΑΥΛΩΤΗΣ (Charterer¹²)

Ο ναυλωτής είναι ο συμβαλλόμενος σε μια σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Σε ορισμένες προπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατόν

¹² The charterer is the person or firm hiring a vessel for the carriage of goods or passengers or both (SULLIVAN E.: "The Marine Encyclopaedic Dictionary", 1988).

να ταυτίζεται με το φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης, ενώ μπορεί να πρόκειται και για δύο διαφορετικά μέρη, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Στοιχεία που λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψη από το ναυλωτή σε μία ναύλωση είναι ο τύπος του πλοίου, το μέγεθος του, η ηλικία του, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου που διαθέτει, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η γενική κατάσταση του πλοίου κ.λ.π.

ΦΟΡΤΩΤΗΣ (Shipper¹³)

Ο φορτωτής είναι συνήθως ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου. Οι ιδιότητες το φορτωτή και του ναυλωτή ενδέχεται όπως αναφέρθηκε παραπάνω να συμπίπτουν. Ο ρόλος του φορτωτή είναι γενικά πολύ σημαντικός, ωστόσο στην μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τακτικών γραμμών είναι ιδιαίτερα καθοριστικός. Σε αυτή τη περίπτωση, στην σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων συμβάλλεται αφ' ενός ο πλοιοκτήτης-μεταφορέας και αφ' ετέρου ο κύριος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, που είναι συνήθως ο φορτωτής.

Ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου πώλησης εμπορευμάτων και της σύμβασης μεταφοράς, ο φορτωτής είναι δυνατόν να αναλαμβάνει τη μέριμνα της φόρτωσης και της μεταφοράς των εμπορευμάτων, έπειτα από αγοραπωλησία στην οποία ο ίδιος είναι ο πωλητής τους, ενώ αγοραστής είναι ο παραλήπτης τους. Εκτός των άλλων, φροντίδα του φορτωτή- πωλητής είναι η συνοδεία των εμπορευμάτων με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα (φορτωτική, πιστοποιητικό προέλευσης κλπ), καθώς και η απρόσκοπτη ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διατυπώσεών τους, τελωνειακών, λιμενικών, υγειονομικών και άλλων.

Οι φορτωτές με περιορισμένες ποσότητες γενικών φορτίων, πραγματοποιούν τις μεταφορές με πλοία τακτικών γραμμών. Για λόγους αντίστασης στις ισχυρές

¹³ Shipper is the person or company who enters into a contract with a liner conference, shipping line or shipowner for the carriage of goods (SULLIVAN E.: "The Marine Encyclopedic Dictionary", 1988).

ολιγοπωλιακές συνδιασκέψεις (conferences), οι φορτωτές έχουν συγκροτήσει το “Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Φορτωτών” με έδρα την Χάγη.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ (Operator¹⁴)

Οι διαχειριστές αποτελούν την κατηγορία εκείνη των ναυτιλιακών επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στη ναυλαγορά και έχουν τόσο καλή γνώση των συνθηκών της, ώστε να εξασφαλίζουν κέρδος υποναυλώνοντας ή υποκαθιστώντας πλοία. Οι διαχειριστές διακρίνονται σε διαχειριστές πλοίων (Ships’ Operators) και σε διαχειριστές φορτίων (Cargoes’ Operators). Ο διαχειριστής πλοίου ναυλώνει ένα πλοίο από κάποιον πλοιοκτήτη έναντι της καταβολής ναύλου και στη συνέχεια το υποναυλώνει (Subcharter) σε έναν άλλο ναυλωτή με υψηλότερο ναύλο, εξασφαλίζοντας κέρδος από τη διαφορά μεταξύ του επιπέδου του ναύλου που υποχρεούται να πληρώσει στον πλοιοκτήτη και του ναύλου που υποχρεούται να του πληρώσει ο ναυλωτής.

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ (Chartering Broker)

Ο ναυλομεσίτης μεσολαβεί μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο για εκναύλωση και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για πραγματοποίηση μεταφοράς φορτίου, ρυθμίζοντας τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναψης συμβάσεων ναύλωσης, έναντι ενός χρηματικού ποσού που ονομάζεται προμήθεια (Commission). Στα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται ένας όρος γνωστός ως “Brokerage Clause”, σύμφωνα με τον οποίο καθορίζεται ποιος θα πληρώσει την προμήθεια, ποιο θα είναι το ύψος αυτής και ποιος θα είναι ο τρόπος καταβολής της. Η προμήθεια υπολογίζεται σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου, σύμφωνα με την ναυτιλιακή πρακτική ή τη συγκεκριμένη εμπορική συμφωνία.

¹⁴ Operator is the person or an organization in the market and in its mechanisms, setting out to create income from trading in ships and cargoes. Ship’s operators employ a ship and then re-employ that vessel for further business, chartering her out in a new role. Cargoes’s operator secure contracts for the carriage of cargoes and by fixing-in outside ships at lower freight rates, make themselves o profit (SULLIVAN E.: “The Marine Encyclopedic Dictionary”, 1988).

Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με το πρόσωπο που εκπροσωπούν, το αντικείμενο ασχολίας τους, το χώρο απασχόλησής τους και το είδος της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται. Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών αναζητώντας φορτία (Chartering Brokers Seeking Cargoes) και σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών αναζητώντας πλοία (Chartering Brokers Seeking Ships). Επιπλέον υπάρχουν ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά ως ελεύθεροι επαγγελματίες (Competitive Brokers) διατηρώντας ξεχωριστά γραφεία στα οποία απευθύνεται ένας πλοιοκτήτης ή ναυλωτής προκειμένου να αναζητήσει τις πληροφορίες του.

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ (Shipping Agent¹⁵)

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί άλλο ένα πρόσωπο με ιδιαίτερες αρμοδιότητες, απαραίτητο για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη εγκατάσταση, αναλαμβάνει ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη και ασκεί με αντιμισθία ή προμήθεια την αντιπροσώπευσή του ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια, για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο. Στην Ελλάδα ναυτικός πράκτορας θεωρείται αυτός που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει, μετά από διορισμό από τον πλοιοκτήτη, να ασκεί την πρακτόρευση του πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές.

Ο ναυτικός πράκτορας δεν ευθύνεται σε τρίτους για τις συμφωνίες που κάνει ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, εκτός εάν υπάρχει προσωπικό δικό του πταίσμα. Η αμοιβή του ναυτικού πράκτορα συνίσταται συνήθως σε ποσοστό υπολογιζόμενο είτε σε κάθε πράξη χωριστά ή συνολικά στον κύκλο εργασιών που πραγματοποίησε για κάθε

¹⁵ Shipping Agent is the person or a company who acts as an agent of the ship, representing the owner in all the formalities needed while entering port, during customs clearance up to the time of final sailing. He is to arrange with the authorities for the allocation of berthing place to load and/or unload, advise import/export cargo owners, organize loading/unloading of merchandise. There are many other services rendered while the ship is in the port (SULLIVAN E.: "The Marine Encyclopedic Dictionary", 1988).

πλοιοκτήτη μέσα σε ένα χρονικό διάστημα (λ.χ. έτος). Οι εισπραττόμενες από αυτό αμοιβές ονομάζονται πρακτορειακά δικαιώματα (agency fees). Τα θέματα που σχετίζονται με τον καθορισμό του πράκτορα ρυθμίζονται με ειδική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου (Agency Clause).

3.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ (ΤΥΠΟΙ) ΠΛΟΙΩΝ

Η παρουσίαση των κατηγοριών στις οποίες μπορούν να ταξινομηθούν τα πλοία, διαφοροποιείται ανάλογα με τα επιλεχθέντα κριτήρια. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα πλοία διαχωρίζονται, ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο και το σκοπό που εξυπηρετούν, σε τέσσερις κύριες κατηγορίες

1. Αναψυχής
2. Εμπορικά
3. Πολεμικά
4. Ειδικά σκάφη- Βοηθητικά

.Με κριτήριο την περιοχή που απασχολούνται μπορούμε να τα διακρίνουμε σε ποντοπόρα ή ωκεανοπόρα, σε πλοία κλειστών θαλασσών (π.χ. Μεσογειακά), σε πλοία ακτοπλοϊκά και σε πλοία εσωτερικών υδάτων (π.χ. λιμνόπλοια, ποταμόπλοια). Άλλα κριτήρια κατάταξης των πλοίων της Εμπορικής ναυτιλίας είναι το υλικό κατασκευής τους και το μέσο προώσεως που χρησιμοποιούν.

1. Πλοία Αναψυχής

Τα σκάφη αναψυχής είναι κυρίως μικρά πλοία, ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα (γιώτ) τα οποία χρησιμοποιούνται για μικρές αποστάσεις με μικρό και όχι ιδιαίτερα εξειδικευμένο πλήρωμα. Τα σκάφη αυτά κατασκευάζονται συνήθως από πλαστικό (φαϊμπεργκλας) και σπανιότερα ξύλο - κυρίως για μεγαλύτερα σκάφη. Πολύ παραδοσιακός και διαδεδομένος τρόπος κίνησης είναι η χρήση πανιών στα λεγόμενα ιστιοφόρα. Αυτά μπορεί να έχουν μήκος από 10 μέτρα έως και 30-40 μέτρα και 1 έως και 3 ιστία. Το σχετικά χαμηλό

κόστος κατασκευής τους και η ευκολία χρήσης τους τα καθιστά ιδανικά για ιδιωτική χρήση.

2. Εμπορικά Πλοία

Τα εμπορικά πλοία είναι η ραχοκοκαλιά του σημερινού συστήματος εμπορίου. Με μήκος από 50 έως και 350 μέτρα και Εκτόπισμα από 15.000 έως και 550.000 μετρικούς τόνους, τα πλοία αυτά μεταφέρουν ασφαλέστατα τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Διακρίνονται σε πλοία χύδην (χύμα) φορτίου (bulk carriers), μεταφορείς κοντεϊνερς (container ships), πλοία ειδικού φορτίου (πλωτά ψυγεία, τσιμεντοφόρα κλπ.), μικρά τάνκερ, μεγάλα τάνκερ (VLCC - Very Large Crude oil Carrier) και σουπερτάνκερ (ULCC - Ultra Large Crude oil Carrier).

Τα πλοία χύδην φορτίου γενικά είναι τα μικρότερα μαζί με τα πλοία ειδικού φορτίου, και το εκτόπισμά τους κυμαίνεται από 15.000 τόνους έως και περίπου 40.000 τόνους. Διαθέτουν ένα ή περισσότερα κύτη ή αμπάρια τα οποία δέχονται το φορτίο από γερανούς είτε σταθερούς ή κινητούς του λιμένα, είτε φερόμενους στο σκάφος, και των οποίων τα ανοίγματα κλείνουν σήμερα ερμητικά με ειδικές πτυσσόμενες ή αναδιπλούμενες θύρες (θύρες McGregor). Με ταχύτητα πλεύσης γύρω στους 20 κόμβους, τα πλοία αυτά είναι οι κύριοι μεταφορείς φορτίων όπως οπωροκηπευτικά είδη και άλλα γενικά φορτία, τα οποία απλώς αποθηκεύονται "χύμα" μέσα στα αμπάρια. Τα πολύ χύμα φορτία πχ δημητριακά (σιτάρι, καλαμπόκι κ.ά.), τσιμέντο κλπ φορτώνονται από ειδικές εγκαταστάσεις - πύργους καλούμενοι "Σιλό". Η δε εκφόρτωσή τους γίνεται με αναρροφητικούς μηχανισμούς ή με κοχλιωτές σωλήνες ή γκράμπες (Grabbers)

Οι μεταφορείς κοντεϊνερς είναι μια κατηγορία πλοίων στην οποία όχι μόνο τα αμπάρια τους αλλά και το άνω κατάστρωμα είναι ειδικά σχεδιασμένα να δέχονται μεταλλικά κουτιά συγκεκριμένων και διεθνώς τυποποιημένων διαστάσεων, τα κοντεϊνερς. Σε αντίθεση με τα πλοία χύδην φορτίου, όπου το φορτίο δεν διαθέτει κάποια συγκεκριμένη κατανομή, τα container ships επιτρέπουν την μεταφορά πιο ευαίσθητων φορτίων (ηλεκτρονικές συσκευές κλπ.) αφού η "στοιβάση" τους γίνεται δια των κοντεϊνερς. Τα πλοία αυτά έχουν το πλεονέκτημα της τυποποιημένης χωρητικότητας, ευκολίας κατά την

φορτοεκφόρτωση και της εύκολης διαχείρισής των, με την ελάχιστη δυνατή ζημιά και βεβαίως της μείωσης του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.

Τα μικρά τάνκερ είναι συνήθως πλοία λίγο μεγαλύτερα από ένα πλοίο χύδην φορτίου (εκτόπισμα γύρω στους 60.000 τόνους) και χρησιμοποιούνται για τοπικές μεταφορές αργού πετρελαίου. Διαθέτουν ορισμένο αριθμό δεξαμενών στο κύτος τους που τους επιτρέπει να αποθηκεύουν με ασφάλεια το πετρέλαιο.

Σούπερτανκερ

Τα μεγάλα τάνκερ χρησιμοποιούνται ευρέως για την μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου. Χρησιμοποιούν την ίδια τεχνολογία με τα μικρά τάνκερ αλλά σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα. Έχουν συνήθως μήκος έως και 250 μέτρα και εκτόπισμα μέχρι 200.000 τόνους.

Τα σούπερτανκερ είναι μια ειδική κατηγορία πλοίων για πετρελαιοφόρα σκάφη που υπερβαίνουν τα 250 μέτρα σε μήκος και τους 200.000 τόνους σε εκτόπισμα. Το μεγαλύτερο πλοίο στον κόσμο ανήκει σε αυτήν την κατηγορία και το εκτόπισμά του αγγίζει τους 550.000 τόνους. Τα πλοία αυτά απαιτούν έμπειρο προσωπικό για την ναυπήγηση και πλοήγησή τους ενώ είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς πετρελαίου σήμερα στον κόσμο.

3. Πολεμικά πλοία

4. Ειδικά σκάφη- Βοηθητικά

Ως Βοηθητικά πλοία στη Ναυτιλία ή ειδικών αποστολών είναι εκείνα που αν και δεν προβαίνουν πάντα σε εμπορία θεωρούνται όμως εμπορικά που λόγω της ιδιάζουσας αποστολής των αποτελούν χωριστή κατηγορία. Είναι δε ιδιωτικά ή κρατικά. Τέτοια πλοία είναι:

Ρυμουλκά (Tug Boats): Διακρινόμενα σε ανοικτής θαλάσσης (Ocean Tugs), λιμένος (Harbour Tugs) και ναυπηγείων (Dock Tugs).

Ναυαγοσωστικά (Salvage Vessels)

Πυροσβεστικά (Fire Fighting ships)

Πλοηγίδες (Pilot Boats or Pilot Vessels)

Παγοθραυστικά (Ice Braker Ships)

Πόντισης καλωδίων (Cable Landing Ships)

Ταχυδρομικά (Mail Boats)

Φαρόπλοια ή Πλωτοί Φάροι (Light Home Tenders ή Lightvessels)

Υδρογραφικά (Surveying Vessels), με εξοπλισμό για υδρογραφικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις.

Ωκεανογραφικά (Ocean Surveying Vessels), με πολύ περισσότερο εξοπλισμό των Υδρογραφικών, δυνάμενα να φέρουν βαθυσκάφος και ελικόπτερο.

Πλωτοί Γερανοί (Float Cranes) Αυτοκινούμενοι ή ρυμουλκούμενοι.

Πλωτές Δεξαμενές (Floating Docks)

Πλωτά Νοσοκομεία (Hospital Ships)

Πλωτά Ξενοδοχεία (Hotel Ships)

Φορτηγίδες (Barges)

Βυθοκόροι (Dredgers) κ.ά.

Αναλυτικότερα τώρα:

A. Με κριτήριο το γενικότερο προορισμό διακρίνονται σε Πολεμικά (και άλλα κρατικά) και σε Εμπορικά.

B. Με κριτήριο τον τομέα δραστηριότητας τα Εμπορικά διακρίνονται σε α) Πλοία μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων (βλ. σχετ. παρακάτω παρ.Δ), β) Αλιευτικά, γ) Πλοία μη κερδοσκοπικού σκοπού (ερευνητικά, επιστημονικά, εκπαιδευτικά), δ) Πλοία ειδικών υπηρεσιών, ε) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας και στ) Πλοία Αναψυχής.

Γ. Με κριτήριο το τύπο των υδάτων που κινούνται τα Πλοία διακρίνονται σε Πλοία θαλάσσης (sea vessels), Ποταμόπλοια (river ships ή vessels) και σε Λιμνόπλοια (lakers ή lake ships).

Δ. Με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς, τα πλοία διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς προσώπων καλούμενα Επιβατηγά (passenger ships) και μεταφοράς φορτίων καλούμενα Φορτηγά (cargo ships).

α) Τα Επιβατηγά πλοία με κριτήριο της παραγράφου Η καλούνται Ακτοπλοϊκά μικρής, μέσης και μεγάλης ακτοπλοΐας, σε Επιβατηγά κλειστών θαλασσών και σε Υπερωκεάνια (transocean ships). Εκ του χρόνου των πλόων τα Ακτοπλοϊκά διακρίνονται σε "ημερόπλοια" (αναχωρούν και επιστρέφουν εντός της ημέρας) και σε "νυκτόπλοια" (με περισσότερο εξοπλισμό - καμπίνες κλπ) που εκτελούν πλόες όλο το 24ωρο. Με κριτήριο τα εκτελούμενα δρομολόγια διακρίνονται σε συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού (passenger liners) και σε περιηγητικών πλόων καλούμενα Τουριστικά ή Κρουαζιερόπλοια (cruise ships). Και τέλος με κριτήριο τον εκσυγχρονισμό τους τα Επιβατηγά διακρίνονται σε Επιβατηγά κλασσικού τύπου ή όπως λέγονται Παραδοσιακά (σχεδόν έχουν εξαλειφθεί) σε Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (passenger/car ferrys) μεγάλα, μέσα και μικρά Πορθμεία (ferry boats) και σύγχρονα ταχύπλοα όπως τα Αερόστρωμνα (hovercrafts), τα Υδροπτέρυγα (hydrofoils) και τα δικάρινα τελευταία Καταμαράν ή Cats.

β) Τα Φορτηγά πλοία ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν διακρίνονται σε 1) φορτηγά ξηρού φορτίου 2) υγρού φορτίου 3) μικτού φορτίου (ξηρού - υγρού φορτίου) ή πολλαπλής χρήσης και 4) φορτηγά ειδικού φορτίου.

1) Τα φορτηγά ξηρού φορτίου διακρίνονται σε ελεύθερα φορτηγά (tramps) που εκτελούν πλόες ελεύθερους (απρογραμματίστους) και σε φορτηγά τακτικών γραμμών (liners). Ανάλογα όμως με τη φύση του φορτίου τους διακρίνονται σε γενικού φορτίου (general cargo) και σε ομοειδούς φορτίου χύμα (in bulk).

Οι πιο διαδεδομένοι σύγχρονοι τύποι ελεύθερων φορηγών πλοίων γενικού φορτίου που λέγονται και Αντλίμπερτυ είναι ο αγγλικός S.D.14 , ο ιαπωνικός freedom , ο γερμανικός MK II , ο ισπανικός Santa Fe κ.ά.

Οι πιο διαδεδομένοι σύγχρονοι τύποι ελεύθερων φορηγών πλοίων ομοειδούς φορτίου είναι τα bulk carriers, με επι μέρους τύπους τα μεταφοράς δημητριακών grain carriers, μεταλλευμάτων ore carriers κ.ά.

Στα φορηγά τακτικών γραμμών (liners) εκτός του κλασσικού τύπου χρησιμοποιούνται και πλοία ειδικού εξοπλισμού Εμπορευματοκιβωτιοφόρα γνωστά ως containerships, τα Roll on/Roll off γνωστά ως Ro/Ro, τα Φορηγιδοφόρα γνωστά ως LASH, τα φρουτάδικα ψυγεία γνωστά ως SEABEE και τα μικρά γνωστά ως mini-carriers.

2) Τα φορηγά υγρού φορτίου ονομάζονται γενικά Δεξαμενόπλοια (tankers) και ανάλογα με το είδος του φορτίου τους διακρίνονται σε Πετρελαιοφόρα (oil tankers), Υγραεριοφόρα (liquefied gas carriers) ελαιοφόρα (vegetable oils), οινοφόρα (wine tankers) κλπ.

Στα φορηγά πλοία υγρού φορτίου δεν έχουμε τον διαχωρισμό σε Tramp και Liner όπως συμβαίνει στα φορηγά ξηρού φορτίου αλλά υπάρχουν μόνο πλοία ελεύθερα προς ναύλωση(tramp) στη spot αγορά, σε COA Contract of Affreightments και CVE Consecutive voyages. Αυτό οφείλετε στο γεγονός ότι ενώ στο παρελθόν οι πετρελαϊκές εταιρίες είχαν το δικό του στόλο , θέματα Logistics τους ανάγκασαν να απευθύνονται σε άλλες ναυτιλιακές εταιρίες για την μεταφορά του πετρελαίου. Έτσι λοιπόν ανάλογα με τις ανάγκες της μια πετρελαϊκής εταιρίας, θα αναζητήσει το κατάλληλο πλοίο την κατάλληλη στιγμή. Όποτε δηλαδή υπάρχει ανάγκη για μεταφορά φορτίου. Το ότι δεν έχουμε Liner αγορά στα δεξαμενόπλοια, οφείλεται πολλές φορές στο γεγονός, το ότι ο προορισμός του φορτίου κατά τη διαδικασία της φόρτωσης αλλά και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, είναι άγνωστος.

3) Οι πιο διαδεδομένοι τύποι φορηγών πλοίων διπλής ή τριπλής (πολλαπλής) χρήσης είναι τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου - μεταλλεύματος (oil/ore carriers) και τριπλής

χρήσης τα μεταφορές των παραπάνω και φορτίων χύμα (χύδην) γνωστά ως oil/bulk/ore carriers ή O.B.O (προφέρονται όμπο).

4) Τα ειδικού φορτίου φορτηγά πλοία είναι ή ελεύθερα φορτηγά ή ανήκουν σε βιομηχανίες για ειδικές μεταφορές και αυτά διακρίνονται σε ξυλάδικα (timber carriers), τσιμεντοφόρα (cement carriers), ψυγεία (meat carriers), χημικών προϊόντων (chemical carriers), αυτοκινητοφόρα ή αυτοκινητάδικα (car carriers) κλπ.

Ε. Με κριτήριο τη γενικότερη μορφή κατασκευής. Σ' αυτή τη κατηγορία ακολουθούνται οι αγγλικοί όροι ναυπήγησης διεθνώς. Έτσι τα πλοία διακρίνονται σε α) Full scantling vessels (ισχυρής κατασκευής και υλικών με κύριο κατάστρωμα το ανώτατο), β) Complete superstructure vessels (με συνεχόμενη υπερκατασκευή ίση με το μήκος του πλοίου), γ) Shelterdeck ships (πλοία με προστατευτικό κατάστρωμα) επιμέρους διακρινόμενα σε closed shelterdeck και open shelterdeck, δ) Longbridge ship (με μακριά γέφυρα - μεσόστεγο) και ε) Three-island ships (με υπερκατασκευές στη πλήρη μεσόστεγο και πρύμη. Ονομάστηκε έτσι επειδή στον ορίζοντα φαίνεται σαν τρεις νησίδες).

Στ. Με κριτήριο το υλικό κατασκευής διακρίνονται σε Ξύλινα, Μεταλλικά (εκ σιδήρου, ή σφυρήλατου χάλυβα ή υψηλής τάσης εφελκυσμού χάλυβα), Πλαστικά και εξ Αλουμινίου.

Ζ. Με κριτήριο τα μέσα πρόωσης (κίνησης) διακρίνονται σήμερα σε Ιστιοφόρα και Μηχανοκίνητα υποδιαιρούμενα αυτά σε Ατμόπλοια (άλλοτε τροχήλατα και ελικοφόρα) Ντηζελόπλοια, Ηλεκτροκίνητα (στρόβιλο-ηλεκτροκίνητα και ντίζελ- ηλεκτροκίνητα) και Πυρηνοκίνητα.

Η. Με κριτήριο το τύπο του πλου που εκτελούν διακρίνονται σε Ακτοπλοϊκά, Κλειστών θαλασσών ή Εσωτερικού και Ποντοπόρα.

Θ. Με κριτήριο την ηλικία του πλοίου διακρίνονται σε Νεότευκτα, Μικρής ηλικίας και Παρήλικα ή Υπερήλικα. (Το όριο του υπερήλικου ποικίλει από χώρα σε χώρα από 15-40 ετών.)

Ι. Με κριτήριο τον αριθμό των ελίκων που φέρει το πλοίο, διακρίνονται σε μονέλικά, διπλέλικά, τριπλέλικά και μέχρι τετραπλέλικά

Συντμήσεις Τύπων

Οι συντμήσεις των τύπων (Types) των εμπορικών πλοίων που έχουν καθιερωθεί ως περισσότερο λιτές και εύχρηστες δίδονται παρακάτω με την ακόλουθη σειρά: σύντμηση ελληνική - προσδιοριζόμενος τύπος - αντίστοιχη σύντμηση στην αγγλική.

- Α/Κ - Αλιευτικό - F/S
- Α/Π - Ατιμόπλοιο - S/S
- Α/Σ - Αερόστρωμνο - Η/Σ
- Β/Θ - Βυθοκόρος - D/S
- Δ/Ξ - Δεξαμενόπλοιο Tanker*
- Ε/Γ - Επιβατηγό - P/S
- Ε/Φ - Κοντέινερ - C/S
- Η/Π - Ημερόπλοιο - D/S
- Ι/Φ - Ιστιοφόρο - S/B
- Κ/Ζ - Κρουαζιερόπλοιο - Cτ/S
- Ο/Γ - Οχηματαγωγό - C/F
- Π/Γ - Πλωτ.Γερανός - F/C
- Π/Δ - Πλωτή δεξαμενή FDD
- Π/Θ - Πορθμείο - F/B
- Π/Ν - Πυρηνοκίνητο - N/S
- Π/Π - Ακτοφυλακίδα - CGS
- Π/Φ - Πετρελαιοφόρο
- Ρ/Κ - Ρυμουλκό - T/B
- Τ/Φ - Τσιμεντοφόρο - C/S
- Υ/Κ - Υπερωκεάνιο - T/O
- Υ/Π - Υδροπτέρυγο - H/F
- Υ/Φ - Υδροφόρο(α) - W/T
- Φ/Γ - Φορτηγό - C/S**
- Φ/Φ - Φορτηγιδοφόρο LASH
- Φ/Π - Φαρόπλοιο - L/S

Σημ: Οι παραπάνω συντμήσεις είναι ενδεικτικές και όχι επίσημα διεθνώς καθιερωμένες. Στην Αγγλική πολλές φορές οι συντμήσεις αντί για (/) φέρουν (.) πχ το Ατμόπλοιο συμβολίζεται και ως S.S (=Steam Ship).

Κατά την αγορά, την πώληση, την μελέτη των πλοίων αλλά ακόμα και για την καλή οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πρέπει να υπάρχει πλήρης γνώση των κύριων χαρακτηριστικών των πλοίων ανάλογα με την κατηγορία τους. Αυτά είναι :

- Μήκος ολικό (Length o.a)
- Μήκος μεταξύ των καθέτων (Length b.p.)
- Πλάτος (Breadth)
- Βύθισμα (Draught)
- Άφορτο εκτόπισμα (Lightweight)
- Μεταφορική ικανότητα(νεκρό βάρος) (Deadweight)
- Έμφορτο εκτόπισμα (Displacement fully loaded)
- Ολική χωρητικότητα (Gross tonnage)
- Καθαρή χωρητικότητα (Net tonnage)
- Χωρητικότητα κυτών, (α) για χύδην φορτία και (β) για συσκευασμένα φορτία (Cargo capacity, grain/ bale)
- Χωρητικότητα για έρμα (Ballast capacity)
- Χωρητικότητα για καύσιμα (Bunker capacity)
- Ισχύς μηχανών (Horse power)
- Ταχύτητα (Speed)
- Κατανάλωση (Consumption)

3.4.ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΟΡΑΣΤΗ (Η ΤΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Α. Ενημερώνει τον μεσίτη ή τους μεσίτες του ότι έχει αποφασίσει για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου, έτσι ώστε να μπορέσει και αυτός με την σειρά του να συντάξει τη ζήτηση αγοράς πλοίου (purchase enquiry) και να την αποστείλει στους συναδέλφους του στο εξωτερικό και εσωτερικό.

Β. Γίνεται προσεκτική μελέτη για τον τύπο, το μέγεθος την ηλικία και την χώρα κατασκευής του πλοίου και το χρηματικό ποσό που θέλει να εκταμιεύσει, καθώς επίσης και επιμέρους λεπτομέρειες, δηλαδή εάν το πλοίο έχει φόρτο-εκφορτωτικά μέσα, ποιος ο τύπος μηχανής και γεννητριών, τότε πέρασε ειδική επιθεώρηση (special survey) κλπ

Γ. Ενημέρωση από το μεσίτη όλων των διαθέσιμων πλοίων προς πώληση. Μελέτη όλων των πληροφοριών για κάθε πλοίο και επιλογή μόνον αυτών που ικανοποιούν (περίπου) τη ζήτηση του. Στη συνέχεια ο αγοραστής ζητά περισσότερες λεπτομέρειες, πλάνα (κατασκευαστικά σχέδια), τιμές, τελευταίες επιθεωρήσεις, τις κλάσεις, το που μπορεί να γίνει η επιθεώρηση του πλοίου-ων και σε ποιο λιμάνι παραδίδεται σε περίπτωση που θα αγορασθεί.

Δ. Μετά την προσεκτική συγκέντρωση και των δευτέρων πληροφοριών, κάνει πλέον τη δεύτερη διαλογή του που συμπεριλαμβάνει και την τιμή (περίπου) που είναι διατεθειμένος να καταβάλλει. Στην συνέχεια αρχίζει να ζητά την επιθεώρηση του πλοίου και των records από το νηογνώμονα, γιατί όπως έχει ήδη αναφερθεί ο Νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την ναυπήγηση του και καθ όλη την διάρκεια της ζωής του. Μπορεί επίσης να ζητήσει από τον μεσίτη του να κάνει μία προσφορά, υπό την προϋπόθεση να επιθεωρήσει πλοίο και τα records.

Ε. Σαν επόμενο βήμα υπάρχουν δύο εκδοχές:

α. Ως πρώτη εκδοχή είναι να επιθεωρήσει το πλοίο και τα records στην τακτή ημερομηνία και να αποδεχθεί το πλοίο. Μετά από τις επιθεωρήσεις, αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις και εάν τελικά συμφωνήσουν και τα δύο μέρη τότε το πλοίο θεωρείται «κλεισμένο» προς πώληση στον αγοραστή. Στη συνέχεια συντάσσεται το ΜΟΑ (Μνημόνιο της Συμφωνίας) και ο αγοραστής καταβάλλει προκαταβολή 10% αναμένοντας στη συνέχεια την παράδοση του πλοίου. Η μεταβίβαση του πλοίου στον αγοραστή μπορεί να γίνει και μετά την επιθεώρηση στην δεξαμενή αν η συμφωνία προβλέπει dry dock clause.

β. Ως δεύτερη εκδοχή είναι το πλοίο να «κλειστεί» κατά τις διαπραγματεύσεις, καθώς και η τιμή του, πριν αυτό επιθεωρηθεί(subject Inspection of the Vessel). Ο αγοραστής βέβαια οπωσδήποτε θα επιθεωρήσει το πλοίο και τα records του από τον Νηογνώμονα σε κάποια τακτή ημερομηνία. Εάν κατά τις επιθεωρήσεις γίνει αποδεκτό το πλοίο, ο αγοραστής οφείλει να ανακοινώσει εγγράφων στον πωλητή ότι αποδέχεται το πλοίο και να υπογράψει το ΜΟΑ προκειμένου να καταθέσει το ποσό των 10% της συνολικής τιμής της αγοράς.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να ο αγοραστής να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει η χρηματοδότηση του πλοίου. Προκύπτουν λοιπόν δύο εναλλακτικές ή να γίνει η αποπληρωμή εξολοκλήρου με ίδια κεφάλαια(αυτοχρηματοδότηση) ή να χορηγηθεί δάνειο από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα(Ξένα κεφάλαια). Στην πρώτη περίπτωση αν το πλοίο που επιθεωρήθηκε είναι το επιθυμητό ,τότε ο αγοραστής προχωρά στην αγορά του. Στην δεύτερη περίπτωση θα πρέπει να ενημερώσει την τράπεζα για την πιθανή χρηματοδότηση. Η τράπεζα σε αυτό το σημείο ή θα δεχθεί να δανειοδοτήσει την αγορά του συγκεκριμένου πλοίου και συνεπώς η συμφωνία θα κλειστεί ή σε αντίθετη περίπτωση θα απορήψει το προτεινόμενο πλοίο..

Εάν μετά τις επιθεωρήσεις ο αγοραστής δεν αποδεχθεί το πλοίο, οφείλει πριν παρέλθει η τακτή ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί, να ανακοινώσει εγγράφως στον πωλητή ότι το πλοίο δεν γίνεται αποδεκτό μετά από επιθεωρήσεις και ότι ακυρώνεται η συμφωνία. Στην πράξη, μερικές φορές, μπορεί ο αγοραστής μετά την απόρριψη του πλοίου να δώσει εντολή στο μεσίτη του να ρωτήσει τον πωλητή εάν θέλει να το πουλήσει σε μικρότερη τιμή. Αυτό βέβαια δεν είναι σίγουρο ότι θα έχει κάποιο αποτέλεσμα.

3.5 .ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ(Pre-Purchase Inspection)

Με την προϋπόθεση ότι η συμφωνία έχει πραγματοποιηθεί και ότι όλα έχουν συμφωνηθεί, ερχόμαστε στο σημείο όπου γίνεται η επιθεώρηση του πλοίου από τον μελλοντικό αγορά –αυτοπροσώπως- ή από κάποιον αντιπρόσωπό του.

Κατά την επιθεώρηση ενός πλοίου προς αγορά θα πρέπει να γίνουν ορισμένες ενέργειες (το σωστό είναι να γίνεται η επιθεώρηση από επαγγελματία επιθεωρητή). Συμβουλευτικά αυτές είναι οι εξής:

Προσεκτική εξωτερική επιθεώρηση του κελύφους για να διαπιστωθεί εάν το σκάφος έχει τυχόν κτυπήματα ή σκουριές.

1. Προσεκτική αναγνώριση των ημερολογίων του πλοίου, καταστρώματος και μηχανής και όλων των πιστοποιητικών.
2. Επιθεώρηση του καταστρώματος (deck), του προστέγου (fore castle), του fore peak (μπροστινή δεξαμενή ζυγοστάθμισης), και επιθεώρηση των αμπαριών. Επιθεώρηση επίσης δύο ή τριών δεξαμενών των διπύθμενων. Ακόμα, εξετάζονται τα φορτωεκφορτικά μέσα.
3. Στη γέφυρα επιθεωρούνται όλα τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, όπως ραντάρ, αυτόματος πιλότος, τιμόνι, γυροπυξίδα κλπ . Επιθεωρούνται οι σωσίβιου λέμβοι και life rafts και οι χώροι ενδιαίτησης των αξιωματικών και του πληρώματος,
4. Στο μηχανοστάσιο γίνεται πολύ σχολαστικός έλεγχος. Πληροφορούμαστε τι εργασίες έχουν γίνει, ελέγχουμε τις θερμοκρασίες και τις καταναλώσεις τόσο της κύριας μηχανής, όσο και των γεννητριών. Διαπιστώνουμε εάν υπάρχουν ανταλλακτικά της κύριας μηχανής και των γεννητριών και επίσης θέτουμε σε λειτουργία το κομπρεσέρ, τις αντλίες και τα λοιπά βοηθητικά μηχανήματα.

Όλη η επιθεώρηση του πλοίου πρέπει να γίνεται με πολύ μεγάλη προσοχή, χωρίς βιασύνες και επιπολαιότητες, διότι μπορεί να υπάρχει κάποιο μεγάλο πρόβλημα που να μη γίνει άμεσα αντιληπτό. Η παραπάνω επιθεώρηση μαζί με την επιθεώρηση των class records, μας οδηγούν στο να διαπιστώσουμε ότι το πλοίο δεν έχει κανένα πρόβλημα. Έτσι εάν κατά την επιθεώρηση γίνει αντιληπτό ότι το πλοίο είναι καλοδιατηρημένο και τα φορτωεκφορτωτικά του μέσα λειτουργούν κανονικά, τότε μπορεί ο αγοραστής να προβεί στην αγορά του πλοίου.

Σχετικά με την επιθεώρηση των class records πρέπει να ελέγξουμε εάν το πλοίο είχε υποστεί κατά το παρελθόν ζημιές και εάν έχει κάποιες βλάβες που παρουσιάζονται τακτικά, θα πρέπει ο αγοραστής να μην προχωρήσει στην αγορά του πλοίου γιατί μπορεί η βλάβη αυτή να ξαναεμφανιστεί.

Δεξαμενισμός(Dry-Docking / Diverse Inspection)

Στις περισσότερες περιπτώσεις, κατά τις συναλλαγές αγοροπωλησιών το πλοίο υποβάλλεται σε επιθεώρηση πυθμένα πριν την παράδοση(*Diverse Inspection*). Οι λεπτομέρειες των κανόνων θα συμφωνηθούν βάση των όρων του *Μνημονίου της Συμφωνίας-Memorandum of Agreement-MOA*, κάτω από την ρήτρα 6-Clause Νο6 του Νορβηγικού συμφωνητικού πώλησης. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η επιθεώρηση του προς αγορά πλοίου γίνεται κάτω από την επίβλεψη της κλάσης (Under Class supervision) και ο πωλητής υποχρεούται να φέρει το πλοίο με δικά του έξοδα στη κατάλληλη θέση για να γίνει η επιθεώρηση και που του έχει υποδείξει η κλάση.

Στη ρήτρα 6 του MOA, ανάμεσα σε άλλα αναφέρεται:

α) Εάν, κατά την επιθεώρηση, εντοπισθεί ζημιά στο πηδάλιο, στη προπέλα, στο πυθμένας ή σε άλλα υποθαλάσσια μέρη που επηρεάζουν τα καθαρά πιστοποιητικά του νηογνώμονα του πλοίου, τότε 1^ο αν μπορεί η επισκευή να γίνει επιτόπου, τότε επισκευάζονται όσα ελλειμματικά σημεία είναι απαραίτητα ή 2^ο αν η επισκευή δε μπορεί να γίνει μέσα στη θάλασσα, το πλοίο κατευθύνεται προς τη δεξαμενή DryDock.

Τα έξοδα που προκύπτουν από τις ανωτέρω επισκευές, βαρύνουν τον πωλητή.

β) Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα ή ο αντιπρόσωπος του αγοραστή μπορεί επίσης να αιτηθεί την ουρά του άξονα να τραβηχτεί. Εάν ο αγοραστής ζητήσει να βγει ο άξονας του πλοίου τότε ποιος θα αναλάβει τα έξοδα εξαρτάται από το αν τίθεται θέμα επισκευής ή όχι. Δηλαδή αν ο άξονας δεν παρουσιάζει κάποιο πρόβλημα, τότε τα έξοδα βαρύνουν τον αγοραστή. Εάν όμως ο άξονας χρήζει επισκευή τότε ο πωλητής είναι αυτός που αναλαμβάνει τα καλύψει το κόστος της επιθεώρησης.

Εάν η κλάση του πλοίου τώρα ζητήσει να γίνει επιθεώρηση του άξονα τότε τα έξοδα για την επισκευή αυτής καθώς και κάθε άλλης σχετικής εργασίας, βαρύνουν εξολοκλήρου τον πωλητή.

γ) Τα έξοδα που σχετίζονται με την ανέλκυση και καθέλκυση του πλοίου από την δεξαμενή, περιλαμβανομένων και των απαιτήσεων του δεξαμενισμού και την αμοιβή

του επιθεωρητή της κλάσης, μοιράζονται όπως αναφέραμε προηγουμένως ανάλογα δηλαδή αν ζητηθεί από τον αγοραστή ή από την κλάση.

Το Ιαπωνικό συμφωνητικό πώλησης επιβάλλει την ίδια εφαρμογή απαιτήσεων και υποχρεώσεων. Βλέποντας το θέμα του δεξαμενισμού από την πλευρά του αγοραστή επενδυτή, χρειάζεται να θυμόμαστε ότι ο επιθεωρητής του νηογνώμονα είναι το κλειδί, σε αυτή την διαδικασία. Ο αγοραστής συνήθως καθορίζει την παρουσία ενός αντιπροσώπου ως παρατηρητή. Ο παρατηρητής αυτός όμως δεν έχει την δύναμη να παρέμβει ουσιαστικά στην πραγματική διεξαγωγή και εκτέλεση της επιθεώρησης. Ο αντιπρόσωπος του αγοραστή προσδοκά να προστατεύσει τα συμφέροντα του και να διασφαλίσει ότι όλες οι συμφωνημένες εργασίες εκτελέστηκαν στο επιθυμητό επίπεδο

Πριν προχωρήσουμε ωστόσο στα έγγραφα που απαιτούνται για να πραγματοποιηθεί μια αγοραπωλησίας θα πρέπει να αναφέρουμε το περιεχόμενο της ρήτρας 11 στο ΜΟΑ(Condition of Delivery), το οποίο επισημαίνει ότι για το λόγο του ότι η επιθεώρηση του προς αγορά πλοίου μπορεί να πραγματοποιηθεί πολύ πριν γίνει η φυσική παράδοσή του(Physical Delivery), ο πωλητής υποχρεούται να παραδώσει το πλοίο στον αγοραστή στην ίδια κατάσταση που ήταν κατά την επιθεώρηση. Για παράδειγμα εάν κατά την επιθεώρηση, στο πλοίο λειτουργούσαν και οι τρεις ηλεκτρομηχανές, θα πρέπει να λειτουργούν και κατά την φυσική του παράδοση.

3.6 ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ

Ένα μήνα πριν τη φυσική παράδοση του πλοίου, ο αγοραστής ζητά όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου από τον πωλητή για να εξακριβώσει τότε λήγουν για να είναι καθ' όλα έτοιμος για έκδοση νέων. Τα πιστοποιητικά θα πρέπει να είναι σε ισχύ κατά τη παράδοση του πλοίου στον αγοραστή(Valid at the day of delivery).

Τα έγγραφα αυτά χωρίζονται σε τρεις κύριες κατηγορίες: 1) τα πιστοποιητικά που χρειάζεται ο αγοραστής για να κάνει Register το πλοίο του στη νέα σημαία που εκείνος θα επιλέξει (Bill of Sale, Power of Attorney, Protocol or Delivery), 2) τα πιστοποιητικά του διοικητικού συμβουλίου ότι εγκρίνουν την πώληση του πλοίου (Certificate of Resolutions of shareholders & board of directors, Power of Attorney)

και 3) τα πιστοποιητικά εκείνα που χρειάζονται για την άμεση εκμετάλλευση του πλοίου(Immediate Trading Purposes) (Βλέπε Παράρτημα Α)

A) ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ
(MEMORANDUM OF AGREEMENT – MOA SALEFORM 1993)

Αναφέρουμε τα σημαντικότερα σημεία περιληπτικά σε ελεύθερη ελληνική μετάφραση του MOA:

Ημερομηνία (σύνταξης συμφωνητικού)

Αναγράφει τους πωλητές (εταιρία ή φυσικό πρόσωπο)

Αναγράφει τους αγοραστές (εταιρία ή φυσικό πρόσωπο)

Περιγραφή του πλοίου που πωλείται:

Όνομα, κλάση, έτος κατασκευής και κατασκευαστής, σημαία, τόπος νηολογίου, διεθνές διακριτικό σήμα, κόροι νηολόγησης

Αριθμός νηολογίου

Αγοράζεται με τους ακόλουθους όρους :

1. Τιμή(Η συνολική συμφωνηθείσα τιμή αγοράς του πλοίου)
2. Προκαταβολή(Το 10% της συνολικής αγοραίας τιμής , που καταβάλλεται από τον αγοραστή σε ένα κοινό λογαριασμό με τον πωλητή αφού υπογραφεί το Memorandum of Agreement-MOA, για την ασφάλεια και την εκπλήρωση αυτής της συμφωνίας.)
3. Τράπεζα που θα γίνει η πληρωμή(Αναφέρονται λεπτομερώς τα στοιχεία της τράπεζας στην οποία θα γίνει η κατάθεση από τον αγοραστή)
4. Επιθεωρήσεις(Πυθμένα και άλλων μερών του πλοίου)
5. Τόπος και Χρόνος παράδοσης(Που και μέσα σε ποιο ημερολογιακό διάστημα θα παραλάβει ο νέος ιδιοκτήτης το πλοίο του, καθώς και τις συνεχείς ενημερώσεις που θα λαμβάνει από τον πωλητή)
6. Δεξαμενισμός(Αν κατά την επιθεώρηση βρεθούν κάποια μέρη του πλοίου σπασμένα ή κατεστραμμένα όπως η προπέλα ή το πηδάλιο, τότε ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να στείλει το πλοίο στη δεξαμενή για να γίνουν οι απαραίτητες επιδιορθώσεις με δικά του έξοδα)

7. Εξαρτήματα και Καύσιμα επί του πλοίου(Αναφέρεται με ακρίβεια η ποσότητα τόσο των καυσίμων αλλά και των εξαρτημάτων επι του πλοίου κατά την ημέρα της παράδοσης στους νέους ιδιοκτήτες)
8. Πιστοποιητικά/ Έγγραφα(Κατά την ημέρα της παράδοσης το πλοίο θα πρέπει να έχει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, όπως θα αναφέραμε και στη συνέχεια του κεφαλαίου)
9. Πλοίο ελεύθερο χρεών και βαρών(Εγγυητική επιστολή από τους πωλητές ότι το πλοίο κατά την ημέρα της παράδοσης δεν έχει χρέη και οφειλές)
10. Τέλη (Οποιαδήποτε τέλη και έξοδα προκύβουν από την αγορά του πλοίου και την εγγραφή του σε νέα σημαία, θα βαρύνουν τον αγοραστή)
11. Κατάσταση του πλοίου κατά την παράδοση(Κατά την φυσική παράδοση του πλοίου θα πρέπει αυτό να βρίσκεται στην ίδια κατάσταση με την οποία βρέθηκε κατά την επιθεώρηση από τους αγοραστές)
12. Μετονομασία πλοίου(Κατά την παράδοση του πλοίου στους αγοραστές, αυτοί θα πρέπει να αλλάξουν το όνομα και το σήμα της πλοιοκτήτριας εταιρίας)
13. Αθέτηση Αγοραστή(Αν ο αγοραστής δεν καταθέσει την προκαταβολή ή το ποσό της αγοράς του πλοίου τότε ο πωλητής έχει το δικαίωμα να μην προχωρήσει στην πώληση του πλοίου του)
14. Αθέτηση Πωλητή(Αν ο πωλητής δεν παραδώσει το πλοίο στον αγοραστή μέσα στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα, ο αγοραστής έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να παραλάβει το πλοίο)
15. Εκπρόσωποι των Αγοραστών και Συμπληρωματικές Ρήτρες(Αφού υπογραφεί η συμφωνία από τα δύο μέρη και η προκαταβολή έχει κατατεθεί στον λογαριασμό του πωλητή, ο αγοραστής τοποθετεί δικούς του εκπροσώπους πάνω στο πλοίο για εξοικείωση και επίβλεψη μόνο)
16. Διαιτησία(Αν προκύψει οποιαδήποτε διαμάχη ανάμεσα στα δύο μέρη και είναι δύσκολο να λυθεί, τότε το θέμα αναλαμβάνει η διαιτησία)

B) ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Με το που κλείσει η συμφωνία (Closing), ο αγοραστής θα πρέπει να φτιάξει μια λίστα με τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, τα οποία και θα ζητήσει απο τον πωλητή(Delivery Checking List)

1. Ένα τιμολόγιο υπογεγραμμένο από τους πωλητές που αναφέρει την συμφωνημένη τιμή πώλησης του πλοίου

2. Πωλητήριο Συμβόλαιο (Bill of Sale)

Είναι το έγγραφο μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου από την πωλήτρια στην αγοράστρια εταιρία Έχουμε δύο τύπους εγγράφων

α) British Form και

β) Hong Kong Form

3. Πιστοποιητικό ότι το πλοίο είναι ελεύθερο βαρών (Free of Encumbrances Certificate)

4. Γράμμα από τους πωλητές ότι το πλοίο δεν είναι στη μαύρη λίστα (Not Black listed)

5. Πιστοποιητικό που αναφέρει ότι όλοι οι μέτοχοι και οι διευθυντές του προς πώληση πλοίου συμφωνούν στη πώληση αυτού (Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου- Certificate of Resolution)

6. Πιστοποιητικό όπου ο πωλητής υπογράφει για τον αγοραστή ότι η εταιρία που πουλάει το πλοίο υπάρχει (Good standing Certificate)

7. Εξουσιοδότηση του πωλητή σε τρίτους για το δικαίωμα υπογραφής πιστοποιητικών όπως το πωλητήριο συμβόλαιο και το πρωτόκολλο παράδοσης και αποδοχής (Power of Attorney)

8. Πιστοποιητικό Κλάσης (Confirmation of Class)

Ανάλογα με συμφωνία εκδίδεται 2 ή 3 μέρες πριν την αγοραπωλησία του πλοίου και δείχνει τη κατάσταση του πλοίου- no conditions or recommendations

9. Πιστοποιητικό διαγραφής από τα Νηολόγια (Certificate of Deletion)

10. Πρωτόκολλο Παράδοσης και Αποδοχής (Protocol of Delivery and Acceptance)

11. Πιστοποιητικό Ιδιοκτησίας (Certificate of Registry)

Ωστόσο, το Πωλητήριο Συμβόλαιο, τα Πρακτικά του διοικητικού συμβουλίου και η Εξουσιοδότηση σε τρίτους, θα πρέπει να επικυρωθούν.

Έχουμε δύο ειδών επικυρώσεις , α) την απλή επικύρωση- Legalization και β) την επικύρωση απο το Πρωτοδικείο- Legalization by Apistille.

Η απλή επικύρωση(Legalization) μπορεί να γίνει απο ένα δικηγόρο ή συμβολαιογράφο, αν και εφόσον η νομοθεσία της χώρας το επιτρέπει. Για παράδειγμα στην Ελλάδα οι δικηγόροι μπορούν να επικυρώσουν μόνο έγγραφα στην ελληνική γλώσσα. Πάντα βέβαια είναι θέμα συμφωνίας των δύο μερών(Αγοραστή και Πωλητή) – Recognized or acceptable by both parties.

Η επικύρωση απο το Πρωτοδικείο(Legalization by Apistille,Hague 1691) γίνεται απο τη χώρα που βρίσκεται η εταιρία του πλοίου, για παράδειγμα (Marshall Islands) και όχι απο τη χώρα που ανήκει η σημαία του πλοίου.

3.7 ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ (Lloyd's Register Book)

Από ζωτικής σημασίας σπουδαιότητα για τους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων καθώς και για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη μιας ναύλωσης, είναι τα βιβλία νηολογίων των Lloyd's που δημοσιεύονται ετησίως σε τρεις τόμους κατά αλφαβητική σειρά, αλλά και άλλα παρόμοια βιβλία από άλλους εκδοτικούς οργανισμούς όπως Fairplay και ο Ελληνικός Ναυτικός οδηγός. Τα βιβλία καταλόγων περιέχουν τις αναλυτικές πληροφορίες για ποντοπόρα εμπορικά σκάφη των 100 ακαθάριστων καταχωρημένων τόνων (grt) και όσα φυσικά είναι δυνατόν να επισημανθούν, και όχι μόνο εκείνα τα σκάφη που ταξινομούνται από τους ίδιους τους εκδότες.

Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στα βιβλία αυτά είναι :

- το όνομα του πλοίου, τα προηγούμενα ονόματα και πότε μετονομάστηκε
- η πλοιοκτήτρια εταιρία και διαχειρίστρια καθώς και το λιμάνι νηολόγησης και η σημαία του πλοίου

- η μεταφορική ικανότητα του πλοίου, η κλάση του πλοίου, το έτος και η χώρα ναυπήγησης
- τα κύτη και ανοίγματα αυτών, οι διαστάσεις, η ικανότητα σε κυβισμό και τα φόρτο-εκφορτωτικά μέσα και οι δυνατότητες αυτών.
- τα στοιχεία των μηχανών, της ιπποδύναμης και των γεννητριών
- η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου σε καύσιμα

Ακόμα, ένας πολύ σημαντικός οργανισμός είναι ο Lloyd's Register Fairplay, που δίνει το IMO Number τόσο του πλοίου αλλά και πιο πρόσφατα ξεκίνησε να δίνει και IMO Number στην πλοιοκτήτρια εταιρία.

3.8 ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ (Classification Societies)

Ο θεσμός των Νηογνώμωνων παρουσιάστηκε πριν από δύο και πλέον αιώνες, αλλά πήρε σάρκα και οστά στα τέλη του 1800. Αρχικά οι Νηογνώμονες απέβλεπαν στην προστασία των φορτίων, αλλά σύντομα επεξέτειναν τους κανονισμούς τους σε θέματα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών.

Ανεξάρτητα της σημαίας και της έκτασης ή της αυστηρότητας της ναυτιλιακής νομοθεσίας, η κλάση του πλοίου, είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για την ναυπήγηση, πώληση, ναύλωση και ασφάλισή του. Η κλάση του πλοίου δεν είναι κάτι μόνιμο, μπορεί να αλλάξει όπως μπορεί να αλλάξει η σημαία. Οι νηογνώμονες ονομάζονται διεθνώς Εταιρίες Ταξινόμησης ή Κατάταξης (Classification Societies) και είναι ως επί το πλείστον ιδιωτικοί, τεχνικοί οργανισμοί αναγνωρισμένοι από το κράτος που ιδρύθηκαν και λειτουργούν τόσο στο κράτος που ιδρύθηκαν όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο.

Ο κύριος ρόλος μιας κλάσης είναι συμβουλευτικός, ωστόσο, τόσο η δικαιοδοσία όσο και οι αρμοδιότητες των Νηογνώμωνων αναφέρονται παρακάτω:

- ο Καθορισμός των κανόνων, βάση των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι νηογνώμονες παρακολουθούν και ελέγχουν κατά την κατασκευή αλλά και κατά την διάρκεια την οικονομικής ζωής του πλοίου, αν αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση στην οποία έχει ταξινομηθεί.

- Έγκριση των σχεδίων και προδιαγραφών των πλοίων που πρόκειται να ναυπηγηθούν, ώστε το πλοίο να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών.
- Οι ήδη υπάρχοντες κανονισμοί προϋποθέτουν μια ειδική επιθεώρηση (Special Survey) κάθε πέντε χρόνια, όπου επιθεωρούνται, συντηρούνται ή επισκευάζονται τα μέρη του πλοίου και της μηχανής (Hull and Machinery), υπό την εποπτεία του επιφορτισμένου με αυτήν την αρμοδιότητα επιθεωρητή. Βεβαίως υπάρχουν μέρη του πλοίου σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα (ετησίως).
- Έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας. Μετά το τέλος της ναυπήγησης αλλά και μετά από κάθε επιθεώρηση, οι Νηογνώμονες χορηγούν πιστοποιητικά, σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην θάλασσα ή άλλων Διεθνών Κανονισμών που είναι κοινώς αποδεκτοί.

Είναι χαρακτηριστικό ότι πλοίο χωρίς κλάση είναι αδύνατο να ασφαλιστεί ή να ναυλωθεί και βεβαίως να πουληθεί σε καλή τιμή. Έτσι η παρακολούθηση των πλοίων από τους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς παραδεκτή ναυτιλιακή πρακτική.

Τον κυριότερο εκφραστή της πολιτικής των νηογνώμωνων είναι η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS: International Association of Classification Societies), που εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους νηογνώμονες παγκοσμίως. Πάνω από 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας του εμπορικού στόλου καλύπτεται από τα μέλη του IACS με υψηλά πρότυπα που ανανεώνονται συνεχώς.

Τα βασικότερα μέλη του IACS είναι:

- ABS- American Bureau of Shipping
- BV – Bureau Veritas
- CCS - China Classification Society
- DNV - Det Norske Veritas
- GL - Germanischer Lloyd
- KR - Korean Register of Shipping
- LR - Lloyd's Register
- NK - Nippon Kaiji Kyokai
- RINA - Registro Italiano Navale
- RS - Russian Maritime Register of Shipping
- IRS - Indian Register of Shipping (Associate)

Ωστόσο τίθεται το ερώτημα, ποιοι είναι εκείνοι οι λόγοι με τους οποίους ο πλοιοκτήτης θα αποφασίσει για το ποια κλάση θα έχει το πλοίο του;

Ο σημαντικότερος λόγος για την επιλογή μιας κλάσης είναι εάν αυτή ανήκει στην Διεθνή Ένωση Νηογνομόνων(International Association of Classification Society- IACS). Αν η κλάση είναι μέλος σε αυτή την ένωση τότε ο πλοιοκτήτης είναι εξασφαλισμένος κατά ένα μεγάλο ποσοστό ότι δε θα αντιμετωπίσει πρόβλημα στο μέλλον, όπως επίσης δε θα δεχθεί αρνητικές αντιδράσεις από την τράπεζα που ενδεχομένως θα του παραχωρήσει κάποιο δάνειο για την αγορά του πλοίου.

Στη συνέχεια σημαντικό λόγο επιλογής κλάσης αποτελεί το κόστος αυτής. Τόσο δηλαδή οι ετήσιες πληρωμές(Annual Fees), όσο και το κόστος των επιθεωρήσεων(Surveys). Το τελευταίο εξαρτάται πολλές φορές από την περιοχή που γίνεται η επιθεώρηση, αλλά και από το έξοδα μετακίνησης του επιθεωρητή στον τόπο επιθεώρησης του πλοίου. Στατιστικά, η πιο ακριβή κλάση είναι ο Δανός νηογνώμονας DNV - Det Norske Veritas.

Ένας άλλος λόγος , επίσης σημαντικός, είναι η πολιτική που ακολουθεί η ναυτιλιακή εταιρία, για την επιλογή μιας συγκεκριμένης κλάσης. Αυτό βέβαια εξαρτάται από την καλή συνεργασία των δύο αλλά και από την εξυπηρέτηση που δέχεται ο πλοιοκτήτης από την κλάση αυτή. Από την καλή επικοινωνία που έχει με τον επιθεωρητή και από την βοήθεια που δέχεται για οποιεσδήποτε διαφοροποιήσεις και εγκρίσεις. Για παράδειγμα θέματα που αφορούν το ISM.

Η φήμη επίσης μιας κλάσης αποτελεί σημαντικό λόγο για την επιλογή αυτής. Για παράδειγμα μετά το ατύχημα του M/T Erika το 2003, ο Ιταλικός Νηογνώμονας (RINA - Registro Italiano Navale), χάλασε τη φήμη του, με αποτέλεσμα να χαθεί και η αξιοπιστία του σε αυτόν από πολλούς πλοιοκτήτες. Ο RINA αρχίζει και αποκτά ξανά την χαμένη του πελατεία.

Τέλος, ένας ακόμη σημαντικός λόγος για την επιλογής της κλάσης, αποτελεί η ηλικία του πλοίου. Συνήθως στα παλιά πλοία, ο καινούργιος πλοιοκτήτης διατηρεί την κλάση, αφού στην πράξη σε μια αγοραπωλησία προτιμά να εστιαστεί σε πιο σοβαρά

ζητήματα που αφορούν το πλοίο και για αυτό το λόγο διατηρεί μαζί με άλλα και την κλάση. Σε ένα νεότευκτο πλοίο τώρα ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα και την ελεύθερη βούληση να επιλέξει την κλάση του πλοίου του. Μια κλάση φτηνή αλλά με μια ομάδα ικανή να παρακολουθεί με τον καλύτερο τρόπο την κατασκευή του. Μια από αυτές είναι και η ABS (American Bureau of Shipping) με 600 επιθεωρητές στα ναυπηγία.

3.9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μπαίνοντας λοιπόν στην τελική ευθεία για την παραλαβή του πλοίου και έχοντας κλείσει η συμφωνία και υπογραφεί το Μνημόνιο της Συμφωνίας(MOA), για να επιτευχθεί απαιτούνται δύο στάδια:

Το πρώτο είναι το επισφράγισμα της συμφωνίας (Closing), που γίνεται συνάντηση και των δύο μερών, αγοραστή-πωλητή στην τράπεζα για να γίνει η εξόφληση της αγοραίας τιμής του πλοίου. Συνήθως γίνεται στην τράπεζα και χώρα του αγοραστή, όπου και θα γίνει και η κατάθεση του ποσού. Σε άλλη περίπτωση γίνεται συμφωνία που να είναι υπέρ του αγοραστή έτσι ώστε να καταχωρήσει το πλοίο του στη σημαία για παράδειγμα στο Hong Kong.

Το δεύτερο στάδιο είναι ο αγοραστής να περιμένει τις προκαθορισμένες ημερομηνίες και την επιστολή ετοιμότητας του πλοίου(Notice of Rediness - NoR) , για την φυσική παραλαβή του πλοίου(Physical Delivery). Η επιστολή ετοιμότητας είναι το απαιτούμενο εκείνο έγγραφο που πρέπει να δώσει ο πωλητής στον αγοραστή και που δηλώνει την ετοιμότητα του πλοίου για την φυσική του παράδοση. Θα πρέπει να ικανοποιεί τη συμφωνία και βάση των ρητρών 6 και 11 του MOA, θα πρέπει να βρίσκεται στην ίδια κατάσταση στην οποία βρέθηκε όταν έγινε η επιθεώρηση από τον αγοραστή.

Από όλη λοιπόν τη διαδικασία που αναλύσαμε σε αυτό το κεφάλαιο, παρατηρούμε ότι υπάρχει μια ακολουθία στα βήματα που ακολουθεί ο μελλοντικός πλοιοκτήτης για την αγορά ενός πλοίου.

Το 1^ο είναι η εύρεση του μεσίτη που θα βοηθήσει στην αναζήτηση του πλοίου, το 2^ο η ανάλυση όλων των τύπων πλοίων και επιλογή του επιθυμητού, το 3^ο η διαδικασία της

αγοραπωλησίας, 4^ο επιθεώρηση του προς αγορά πλοίου και 5^ο τα έγγραφα που απαιτούνται για να κλείσει η συμφωνία.

Αν σε κάποιο λοιπόν από αυτά τα στάδια παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα τότε θα είναι αδύνατον να προχωρήσει η διαδικασία και να επιτευχθεί η αγοραπωλησία. Ας πάρουμε για παράδειγμα το στάδιο που αφορά την επιθεώρηση του υποψήφιου προς αγορά πλοίου. Αν ο αγοραστής δεν μείνει ικανοποιημένος από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο, αν δεν διαθέτει τα κατάλληλα έγγραφα, τότε έχει το δικαίωμα να αποφασίσει αν θα αγοράσει το πλοίο ή όχι. Σε περίπτωση που επιθυμεί να προχωρήσει στην αγορά του πλοίου, προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες και προχωρά στα επόμενα στάδια για την απόκτηση του. Σε αντίθετη περίπτωση, αυτό που του απομένει να κάνει είναι να απευθυνθεί ξανά στο μεσίτη του για την εύρεση νέου πλέον πλοίου που να πληρεί τις επιθυμητά για τον αγοραστή χαρακτηριστικά. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι η αγοραπωλησία είναι μια αλυσιδωτή διαδικασία που αν ένα στάδιο δεν ικανοποιήσει τον μελλοντικό αγοραστή, διακόπτεται και ξεκινάει πάλι από την αρχή.

- Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)
- Malcolm Strong and Paul Herring, “Sale of Ships – The Norwegian Saleform” Thomson 2004
- Packard W.: “Sale and Purchase” (Fairplay Publications, 1988).
- Strong M & Herring P: “Sale of Ship, The Norwegian Saleform”(Thomson,2004)
- FAIRPLAY: “World Shipping Statistics” (Yearly Statistical Reviews).

- Περιοδικό: “Εφοπλιστής” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτικά Χρόνια” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτιλιακή” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Economic Outlook” (Monthly Edition).
- Εφημερίδα: “Ναυτεμπορική” (Καθημερινή Έκδοση).
- Εφημερίδα: “Tradewinds”
- Εφημερίδα: “Lloyd’s list”

- <http://www.clarksons.net>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.bimco.dk>
- <http://www.shipowners.ca>
- <http://www.lloydslistevents.com/haguevisby>
- <http://www.iacs.org.uk>
- <http://www.shipownersclub.com/library/rules/glossary/haguerules.htm>
- <http://www.shipbrokering.com/shippingterm.html>
- <http://www.hsa.gr>
- <http://tovima.dolnet.gr>

- <http://kathimerini.gr>
- <http://www.wikipedia.org/>

Συνεντεύξεις:

Με στελέχη της εταιρίας Interunity Management Corporation
(<http://www.interunity.gr/>)

Με μεσίτες της εταιρίας Intermodal
(<http://www.intermodal.gr/site/main/index.php>)

Με στελέχη της τράπεζας HSBC PLC, SHIPPING BRANCH
(<http://www.hsbc.gr/1/2/>)

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύσαμε τα βήματα που ακολουθεί ο μελλοντικός πλοιοκτήτης για την αγορά ενός πλοίου και καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η αγοραπωλησία είναι μια αλυσιδωτή διαδικασία. Με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται όλα τα στάδια και η τράπεζα έχοντας ενημερωθεί από τον πλοιοκτήτη για την προκείμενη αγορά και συμφωνεί με την παραχώρηση δανείου τότε δεν απομένει παρά να προβεί στις απαραίτητες εκείνες ενέργειες για να χρηματοδοτήσει τον πλοιοκτήτη για την αγορά του νέου του πλοίου.

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την αγορά ενός πλοίου, είτε νεότευκτου είτε μεταχειρισμένου, το πιο πιθανό είναι ότι ο αγοραστής θα προχωρήσει στη διάθεση ενός ποσού με τη μορφή της αυτοχρηματοδότησης, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα καλυφθεί με άλλα χρηματοδοτικά μέσα όπως π.χ το δάνειο από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τη χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) ή ακόμα, μέσω χρηματιστηρίου, όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια.

Η χρηματοδότηση στις μέρες μας είναι ευρέως αποδεκτή για την αγορά πλοίου, παρόλο που η μέθοδος αυτή ξεκίνησε να θεωρείται κοινή πρακτική μετά από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Μέχρι τότε η πλειοψηφία των πλοιοκτητών, για την αγορά χωρητικότητας, έπρεπε να ακολουθήσει τον παραδοσιακό τρόπο της αυτοχρηματοδότησης αν όχι για όλο, για το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου. Σήμερα μια τέτοια προσέγγιση είναι σπανιότητα, καθώς κεφάλαια μπορούν ν' αποκτηθούν με διάφορους τρόπους, κι έτσι οι ιδιοκτήτες κρατούν τα δικά τους κεφάλαια, για να παρέχουν στις επιχειρήσεις τους την απαραίτητη οικονομική ρευστότητα που θα βοηθήσει την ομαλή εμπορική τους ροή.

Οι νέοι πλοιοκτήτες μπορούν να συμβουλευτούν τους μεσίτες αγορών και πωλήσεων για την ανεύρεση χρηματοδοτικών λύσεων, οι οποίοι είναι απαραίτητο να έχουν μία διαρκή ενημέρωση για τον σφυγμό της και την κατάσταση της οικονομικής προσφοράς.

Οι ενδεχόμενοι πλοιοκτήτες όμως θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί ώστε να μην ενθουσιαστούν από την πρώτη πηγή άντλησης κεφαλαίων. Θα πρέπει να εξετάσουν προσεκτικά τις διάφορες επιλογές, καθώς και το μέγεθος των κεφαλαίων που χρειάζονται, γιατί υπάρχει πάντοτε το ενδεχόμενο να αντιμετωπίσουν προβλήματα ταμειακής ροής και να μην μπορέσουν να αποπληρώσουν το δάνειο. Μία καλή ισορροπία είναι απαραίτητη.

Επιπλέον, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν μία εκτενή και «όπουλη» διαδικασία έρευνας από τον δανειστή, σχετικά με τις οικονομικές προσδοκίες μεταπώλησης, τις προθέσεις απασχόλησης, και ασφάλισης από τους φορτωτές, καθώς και την αναπόφευκτη εξέταση της εμπειρίας, της καλής οικονομικής κατάστασης, της αξιοπιστίας και το υπόβαθρο του δανειζόμενου.

4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Οι νέες επενδυτικές ανάγκες χρειάζονται πηγές χρηματοδότησης. Συνεπώς, ο προσδιορισμός του πιο προσοδοφόρου τρόπου κάλυψης αυτής της ανάγκης είναι ζήτημα υψίστης προτεραιότητας για την εταιρία του επιχειρηματία και για την τράπεζά του. Οι δύο βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της χρηματοδότησης είναι η ζήτηση και η προσφορά που επικρατούν στη ναυτιλιακή αγορά.

Οι κυριότερες μορφές χρηματοδότησης της ναυτιλίας αποτελούν:

- Χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης (βραχυπρόθεσμες)
- Χρηματοδότηση αγοράς ή κατασκευής πλοίων (μακροπρόθεσμες)
- Χρηματοδότηση ανακατασκευής/μετασκευής/επισκευής πλοίων (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση διαφέρει από τις άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων εξαιτίας κυρίως του ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται (πρόκειται για βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου), της κεφαλαιακής δομής και πληροφόρησης, τους διαφορετικούς χρονικούς ορίζοντες δανειστών (βραχύ/μεσοπρόθεσμοι) και δανειζομένων (μακροπρόθεσμοι), λόγω της κυκλικότητας και των έντονων

διακυμάνσεων της ναυτιλίας, αλλά και των έντονων διακυμάνσεων και αστάθειας της αγοράς, οι οποίες απαιτούν ευελιξία σχέσεων δανειστών και δανειζομένων.

Προϋπόθεση της κάθε ναυτιλιακής χρηματοδότησης αποτελεί και η αξιολόγηση των κινδύνων. Οι σημαντικότεροι εξ' αυτών είναι ο πιστωτικός κίνδυνος και ο κίνδυνος της αγοράς.

4.2.1 Χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης (βραχυπρόθεσμες)

Κεφάλαιο κίνησης, διάρκειας μέχρι 1 έτους, σε συνάλλαγμα (κυρίως USD) ή ευρώ για την εξυπηρέτηση:

- των επισκευών/μετασκευών πλοίων (π.χ.εργασίες γενικής επιθεώρησης ή εργασίες δεξαμενισμού ή προσθήκη ειδικών μηχανημάτων ή εξειδικευμένων μετατροπών επί των πλοίων)
- της κάλυψης εποχιακών ταμειακών αναγκών (βλέπε εποχικότητα εργασιών) των ακτοπλοϊκών κυρίως επιχειρήσεων που σχετίζονται άμεσα με τον εσωτερικό και εξωτερικό τουρισμό κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών.

4.2.2 Χρηματοδότηση αγοράς πλοίων (Μακροπρόθεσμες)

- για την κατασκευή νέων πλοίων (ναυπηγήσεις) -χρηματοδότηση διάρκειας συνήθως μεγαλύτερης των 5 ετών, ανάλογα με τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της επένδυσης
- για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων διάρκειας πέραν του έτους, ανάλογα με διάφορες παραμέτρους, όπως ηλικία πλοίου, εμπορική αξία, κατάσταση κλπ) για εργασίες ανακατασκευής, επισκευής, μετασκευής, υψηλού κόστους, διάρκειας πέραν του έτους.

4.3 ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου και το ύψος των κεφαλαίων που απαιτούνται για την αγορά ενός πλοίου είναι εξαιρετικά υψηλό.

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται ενδεικτικά σημερινές τιμές αγοράς και πώλησης όλων των κατηγοριών πλοίων χύδην ξυρού φορτίου:

Indicative Market Values (\$ Million) - Bulk Carriers								
Vessel		03/2008-08/2008	09/2007-02/2008	±%	2008	2007	2006	
Capesize	NB 170K	96,8	95,7	1,1%	96,6	86,6	63,8	
	5Y 150K	126,1	119,1	5,9%	124,6	92,6	55,2	
	10Y 150K	113,3	101,6	11,5%	110,9	82,4	45,8	
	20Y 150K	65,9	56,8	16,0%	64,6	38,6	18,8	
Panamax	NB 75K	55,5	53,8	3,2%	55,5	47,1	37,2	
	5Y 73K	86,2	85,1	1,4%	85,6	66,2	38,1	
	10Y 72K	74,7	71,6	4,3%	73,4	55,6	30,2	
	20Y 60K	45,3	40,6	11,5%	44,0	29,6	13,5	
Handymax	NB 57K	48,3	47,7	1,4%	48,4	43,0	33,0	
	3Y 52K	75,2	73,6	2,2%	74,4	59,7	36,7	
	5Y 45K	72,3	71,4	1,2%	71,4	57,6	34,2	
	10Y 43K	61,0	58,2	4,8%	60,3	45,4	25,5	
	20Y 43K	38,7	35,4	9,5%	37,9	25,2	12,7	
Handysize	NB 33K	39,1	37,4	4,5%	38,9	34,0	28,0	
	5Y 29K	51,8	43,9	17,8%	49,9	37,2	26,4	
	10Y 29K	45,0	39,4	14,2%	43,6	32,5	20,9	
	20Y 27K	28,9	24,3	19,0%	27,7	17,6	10,6	

Πίνακας 8: Ενδεικτικές τιμές αγοράς & πώλησης όλων των τύπων πλοίων για το 1^ο εξάμηνο του 2008

Το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων για μια ανάλογη επένδυση είναι δύσκολο ή και αδύνατο να καλυφθεί στο σύνολο του απο μια μεμονωμένη πλοιοκτήτρια εταιρία, αλλά ακόμη και στη περίπτωση που αυτό είναι εφικτό, οι πλοιοκτήτες δεν είναι διατεθειμένοι να δεσμεύσουν τόσο μεγάλο μέρος της ρευστότητάς τους.

Προκειμένου λοιπόν να πραγματοποιήσουν οι πλοιοκτήτες τις επενδύσεις τους καταφεύγουν στη χρηματοδότηση, συνόλου ή μέρους του κόστους, αυτών των επενδύσεων απο πηγές άντλησης κεφαλαίων όπως η τραπεζική δανειοδότηση, τα άλλα χρηματοοικονομικά ιδρύματα, η γυμνή ναύλωση (bareboat charter), η έκδοση ομολογιών, η ιδιωτική χρηματοδότηση, η δημόσια έκδοση μετοχών για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών, οι κρατικές επιδοτήσεις και εγγυήσεις. Η τραπεζική δανειοδότηση ωστόσο είναι ο συχνότερος τρόπος χρηματοδότησης.

Είναι ακόμα εμφανές ότι σε μια αγορά με τόσο έντονη κυκλικότητα, όπου οι αξίες των εξασφαλίσεων της χρηματοδότησης, πιο συγκεκριμένα, οι αξίες των πλοίων μεταβάλλονται διαρκώς, όσο μεγαλώνει το ποσό που χορηγεί ο χρηματοπιστωτικός οργανισμός, τόσο αυξάνεται και ο κίνδυνος που αναλαμβάνει.

4.4. Η ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Συνήθως το σύνολο των μετοχών του πλοίου ανήκουν σε μεμονωμένη πλοιοκτήτρια εταιρία. Οι μετοχές αυτές είτε ανήκουν σε φυσικό πρόσωπο, είτε μαζί με μετοχές άλλων πλοίων ιδίων συμφερόντων, ανήκουν σε μια εταιρία η οποία αναφέρεται ως Holding Company (Εταιρία Χαρτοφυλακίου).

Και στις δύο περιπτώσεις τα οικονομικά στοιχεία και τα στοιχεία λειτουργίας των πλοίων, δεν είναι εύκολο να δημοσιοποιηθούν. Η ασάφεια ή και η ανυπαρξία οικονομικών στοιχείων δημιουργεί προβλήματα στην αξιολόγηση του αναλαμβανόμενου κινδύνου από τους χρηματοδότες και αυξάνει τον κίνδυνο να υποτιμηθεί ή να υπερτιμηθεί η δυνατότητα αποπληρωμής του δανείου.

4.5. ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ – ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς των μεταφορών γενικότερα αλλά και ειδικότερα των θαλασσίων, όπως ήδη έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, αποτελεί ο παράγωγος χαρακτήρας της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες. Στα πλαίσια αυτά η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί αποδέκτη της παγκόσμιας οικονομικής δράσης στο θαλάσσιο εμπόριο και συνεπώς επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις που αυτή παρουσιάζει.

Ιδιαίτερο έχει υπάρξει το ενδιαφέρον των επιστημόνων γύρω από την ύπαρξη ή όχι διακυμάνσεων στην οικονομία. Η έννοια της διακύμανσης αναφέρεται στις περιοδικές ή ρυθμικές μεταβολές στην οικονομική δραστηριότητα, η οποία εκφράζεται συνήθως με το ύψος του Εθνικού Εισοδήματος ή της παραγωγής της

οικονομίας, κατά τις οποίες παρατηρείται αύξηση της οικονομικής δράσης, την οποία διαδέχεται μία μείωση, η οποία ακολουθείται από μία άνοδο κ.ο.κ.

Η αρχική άποψη των μελετητών των οικονομικών διακυμάνσεων ήταν ότι αυτές ήταν ακανόνιστες και τυχαίες και ότι δεν υπάρχει δυνατότητα πρόβλεψης. Την άποψη αυτή διαδέχθηκαν μία σειρά από μελέτες, οι οποίες έδειξαν ότι οι οικονομίες παρουσιάζουν κυκλικές διακυμάνσεις δηλ. εναλλασσόμενες φάσεις ανόδου και καθόδου της οικονομικής δραστηριότητας. Σχετικές μελέτες κατέδειξαν ότι η οικονομική δραστηριότητα υπόκειται σε κυκλικές διακυμάνσεις, μακράς (περίπου 50 ετών), μεσαίας (9-10 ετών) και μικρής διάρκειας (3,5 ετών). Ο παράγωγος χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές έχει ως αποτέλεσμα τον εμπορικό κύκλο να τον διαδέχεται ο λεγόμενος ναυτιλιακός κύκλος (με μία σχετική χρονική υστέρηση) και κατά συνέπεια να παρατηρούνται κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλιακή αγορά. Η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κύκλου δημιουργείται σύμφωνα με τον Fayle (1933) είτε ως αποτέλεσμα του παγκόσμιου οικονομικού κύκλου είτε ως αποτέλεσμα τυχαίων εξωγενών γεγονότων όπως είναι π.χ. οι πολεμικές συρράξεις.

Το επίπεδο των ναύλων αποτελεί το βασικό αλλά όχι το μοναδικό κριτήριο για την παρακολούθηση των διακυμάνσεων στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι κύριοι συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων είναι η προσφορά και η ζήτηση.

Η διακύμανση στην εμπορική ναυτιλία και κυρίως στην φορτηγό ποντοπόρο ναυτιλία (πλοία ξηρών φορτίων και δεξαμενόπλοια) χωρίζεται σε τέσσερα (4) βασικά στάδια, την ύφεση (recession), την άνοδο ή ανάκαμψη (recovery), την ευδαιμονία ή κορύφωση (Peak) και τη δυσπραγία ή κατάρρευση (collapse), όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα). Όταν οι μέσοι ναύλοι βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, τότε η αγορά βρίσκεται στο στάδιο της ευδαιμονίας ενώ αντίθετα, όταν διαμορφώνονται σε χαμηλά επίπεδα τότε η αγορά βρίσκεται στο στάδιο της δυσπραγίας. Η περίοδος όπου οι ναύλοι παρουσιάζουν ανοδική πορεία είναι εκείνη της αναζωογόνησης ενώ αντίθετα συμβαίνει στην περίπτωση της ύφεσης.

Την περίοδο της ύφεσης η προσφορά τείνει να γίνει ανελαστική καθώς οι πλοιοκτήτες διατηρούν τα πλοία τους στην αγορά μέχρι το σημείο εκείνο όπου οι απώλειες που αντιμετωπίζουν είναι ίσες με το κόστος του παροπλισμού των πλοίων.

Βέβαια, κατά την έναρξη της ύφεσης και με την προσδοκία της ανάκαμψης της αγοράς, παρατηρείται το φαινόμενο πολλοί πλοιοκτήτες να συνεχίζουν να απασχολούν τα πλοία τους έστω και με απώλειες μεγαλύτερες του κόστους παροπλισμού. Πιο συγκεκριμένα η φάση της ύφεσης χαρακτηρίζεται από:

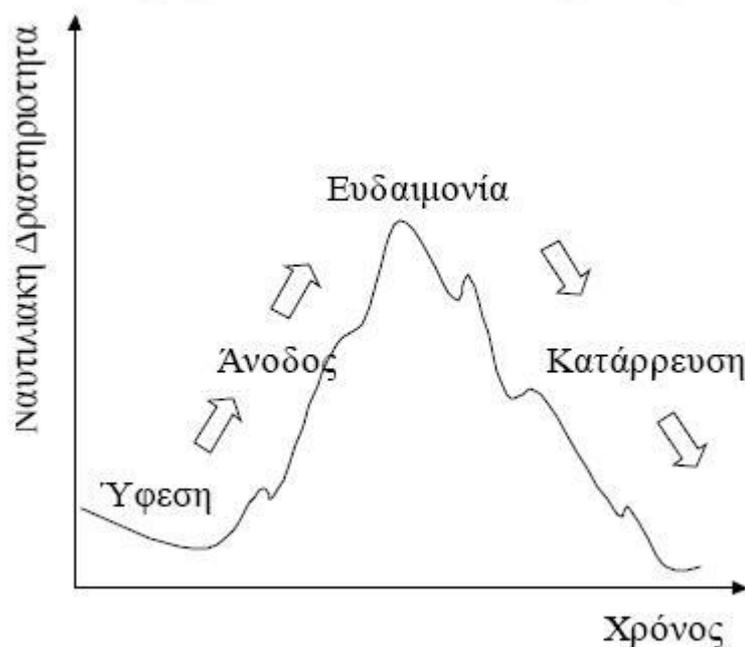
- α. πτώση των ναύλων στο επίπεδο του κόστους των λιγότερο αποδοτικών ναύλων
- β. πλεονάζουσα μεταφορική χωρητικότητα
- γ. μείωση της εξωτερικής χρηματοδότησης από τράπεζες και λοιπούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς
- δ. αδυναμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν προβλήματα ρευστότητας
- ε. αναγκαστική πώληση των πλοίων σε χαμηλές τιμές (τιμές ανάγκης) ή διάλυση των πλοίων ή παροπλισμός αυτών
- στ. απασχόληση πλοίων στην ελάχιστη επιχειρηματική ταχύτητα

Στη φάση της ανάκαμψης παρατηρείται αύξηση ζήτησης για μεταφορική ικανότητα η οποία οδηγεί σε άνοδο του επιπέδου των ναύλων και βελτίωση της ρευστότητας πλοιοκτητών.

Κατά το στάδιο της ευδαιμονίας υπάρχει μεγάλη χρήση των πλουτοπαραγωγικών πόρων που έχουν επενδυθεί στη βιομηχανία, εξαιτίας της υψηλής ζήτησης για χωρητικότητα.

Αντίθετα, την περίοδο της κατάρρευσης - δυσπραγίας παρατηρείται μεγάλη αδράνεια και ανεργία, η οποία οφείλετε στον παροπλισμό της χωρητικότητας εξαιτίας της μικρής ζήτησης. Την περίοδο της δυσπραγίας παρατηρείται υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας ως αποτέλεσμα της νέας χωρητικότητας που εισήλθε στην αγορά κατόπιν των παραγγελιών της προηγούμενης περιόδου. Αποτέλεσμα της ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης είναι η πτώση του επιπέδου της ναυλαγοράς. Η ζήτηση για χωρητικότητα είναι μειωμένη και ικανοποιείται από χωρητικότητα σύγχρονη η οποία επιτρέπει την απασχόληση με χαμηλό κόστος. Αντίθετα, τα μεγάλης ηλικίας και παλαιάς τεχνολογίας πλοία παροπλίζονται, είτε εξαιτίας της έλλειψης ζήτησης είτε διότι το κόστος του ταξιδιού είναι μεγαλύτερο από εκείνο του παροπλισμού. Σύμφωνα δε με στατιστικά στοιχεία, κατά τις περιόδους κρίσεως, π.χ το 1930, 1958, 1983-85, η παροπλισμένη χωρητικότητα αφορά πλοία μεγαλύτερης

ηλικίας και αποτελεί περίπου το 20% της παγκόσμιας καθαρής χωρητικότητας. Στη φάση της κατάρρευσης έχουμε:



Διάγραμμα 2 : Ναυτιλιακοί κύκλοι

Σημαντικές διαφορές παρατηρούνται μεταξύ των σταδίων της διακύμανσης όσον αφορά το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων. Κατά την περίοδο της δυσπραγίας, οι επιχειρήσεις πιέζουν προκειμένου να διατηρήσουν το κόστος σε πολύ χαμηλά επίπεδα, προκειμένου να ανταπεξέλθουν τα χαμηλά επίπεδα των ναύλων και άρα των εσόδων τους. Αντίθετα στις περιόδους της άνθησης το κόστος φτάνει στα μέγιστα σημεία του.

Επιπλέον, οι τιμές των πλοίων – νέων και μεταχειρισμένων – διαφοροποιούνται στις διάφορες περιόδους του ναυτιλιακού κύκλου. Έτσι λοιπόν τα πλοία είναι ακριβότερα κατά τις περιόδους της άνθησης, ενώ οι τιμές τους πέφτουν κατά τις περιόδους της κρίσεων.

Τέλος, την περίοδο της άνθησης, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν υψηλά κέρδη, γεγονός που οφείλεται στα υψηλά επίπεδα της ναυλαγοράς, τα οποία τους επιτρέπουν να προβούν σε επενδύσεις και να καλύψουν τις απώλειες των περιόδων κρίσης. Αποτέλεσμα των υψηλών κερδών είναι η τάση των επιχειρήσεων για

επενδύσεις σε νέα χωρητικότητα, ενώ η υψηλές προσδοκίες πολλές φορές οδηγούν σε υπερεπενδύσεις. Ιστορικά στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν τα υψηλά επίπεδα επενδύσεων τα οποία προηγήθηκαν των μεγάλων κρίσεων της ναυτιλιακής αγοράς. Η τακτική που παρατηρείται είναι εκείνη της παραγγελίας ή αγοράς πλοίων την περίοδο της άνθησης της ναυλαγοράς και της διατήρησης παλαιάς και αντιοικονομικής χωρητικότητας με την προσδοκία ότι όταν οι ναύλοι θα ανέβουν τα πλοία αυτά θα αποφέρουν κέρδη. Αποτέλεσμα της προαναφερόμενης επενδυτικής πολιτικής είναι η είσοδος νέων παραγωγικών μονάδων στην αγορά και συνεπώς η αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας.

4.6 ΎΝΤΟΝΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΑΘΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία με υψηλό βαθμό κυκλικότητας. Ως εκ τούτου κατά τη διάρκεια της 3^{ης} φάσης (κορύφωση) συσσωρεύεται ρευστότητα στις πλοιοκτήτριες εταιρίες και οι αξίες των πλοίων αυξάνονται, ενώ κατά τη διάρκεια της φάσης 1(ύφεση), παρατηρούμε μείωση της ρευστότητας και των αξιών των πλοίων. Οι συνεχείς μεταβολές στη χρηματοροή και την αξία των πλοίων αυξάνουν τον επαναλαμβανόμενο κίνδυνο δεδομένου ότι η αξιολόγηση της χρηματοδότησης γίνεται σε δεδομένη χρονική στιγμή, ενώ η αποπληρωμή του δανείου πραγματοποιείται εντός ενός μέσου ή μακροπρόθεσμου χρονικού διαστήματος. Στη διάρκεια του χρόνου αποπληρωμής οι τιμές των ναύλων και οι αξίες των πλοίων μπορεί να μεταβληθούν αρκετά ώστε να οδηγηθούμε σε ένα δάνειο υψηλού βαθμού μόχλευσης (high leverage) ή σε ένα δάνειο που δε μπορεί να αποπληρωθεί από την κύρια πηγή εσόδων της πλοιοκτήτριας εταιρίας, ήτοι τα έσοδα από ναύλους.

4.7 ΣΚΟΠΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Οι ναυτιλιακές επενδύσεις που αφορούν τη ποντοπόρο ναυτιλία, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ακόμα με κριτήριο το σκοπό για τον οποίο πραγματοποιούνται. Σκοπός της ναυτιλιακής επένδυσης μπορεί να αποτελεί μια νέα είσοδο στη βιομηχανία της ναυτιλίας, η ποιοτική αντικατάσταση του στόλου της εταιρίας, η

επέκταση του, ή ακόμα και η μετατροπή ενός πλοίου(Conversion), κυρίως στη περίπτωση που το πλοίου δεν είναι οικονομικά αποδοτικό όπως για παράδειγμα μετατροπή από tween decker σε single decker ή ακόμα τοποθέτηση περισσότερων φορτοεκφορτωτικών μέσων(cranes) επάνω στο πλοίο.

A) Νέα είσοδος στο Ναυτιλιακό κλάδο

Η επένδυση αυτή αφορά σε νέες παραγγελίες(New Building) ή σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων(Second hand), είτε από νεοεισερχόμενους πλοιοκτήτες στο ναυτιλιακό χώρο, είτε από ενεργούς πλοιοκτήτες που επιθυμούν να επενδύσουν σε διαφορετικό τομέα της ναυτιλίας. Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα που δείχνουν τη τάση κάποιων πλοιοκτητών να ασχοληθούν, πέρα από τη Bulk ναυτιλία, και με τη Wet, με τη αγορά πλοίων Tanker.

B) Αντικατάσταση στόλου

Σε αυτή τη περίπτωση τα πλοία της εταιρίας είναι μεγάλα σε ηλικία ή δεν πληρούν τις παγκόσμιες προδιαγραφές λειτουργίας των πλοίων, σύμφωνα με τους κανονισμούς, και η περαιτέρω εκμετάλλευσή τους είναι δύσκολη ή και αδύνατη. Στη περίπτωση λοιπόν αυτή τα υφιστάμενα πλοία, ανάλογα με τη κατάσταση στην οποία βρίσκονται, πωλούνται ως second hand σε άλλους πλοιοκτήτες ή οδηγούνται σε διάλυση και αντικαθίστανται από άλλα πλοία είτε νεότευκτα είτε μεταχειρισμένα.

Γ) Επέκταση στόλου

Σε αυτό το σημείο μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ένας πλοιοκτήτης κάνοντας επέκταση του στόλου του και αυξάνοντας τον, αυξάνει και τα έσοδα του. Ωστόσο δεν είναι μόνο αυτός ο λόγος που τον οδηγεί σε αναζήτηση κεφαλαίων. Με μια αύξηση του αριθμού του στόλου η εταιρία κατακτά μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, επιτυγχάνει καλύτερες συμφωνίες σε θέματα όπως σημαία, πετρέλευση και φυσικά καλύτερους όρους χρηματοδότησης.

Δ) Μετασκευή πλοίου

Τέλος συχνό φαινόμενο είναι οι επενδύσεις με σκοπό τις μετατροπές σε πλοίο το οποίο ήδη έχει στη κατοχή της η εταιρία. Οι σημαντικότεροι λόγοι για τους οποίους

μπορεί να προβεί η εταιρία σε μια τέτοια ενέργεια είναι κυρίως λόγοι αποδοτικότητας του πλοίου, διεθνείς κανονισμοί ή ακόμα και μεταφορά άλλου είδους φορτίου από αυτό για το οποίο κατασκευάστηκε. Μετατροπή δηλαδή από bulk carrier(μεταφορά ξηρού φορτίου), σε tanker(μεταφορά υγρού φορτίου).

4.8 ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Δεδομένου του εξαιρετικά υψηλού ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται για την απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου, οι επενδυτές στρέφονται στην αναζήτηση κεφαλαίων. Οι πιο συνήθεις πηγές άντλησης κεφαλαίων διακρίνονται σε 1)χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια(Equity), 2)σε ενδιάμεση χρηματοδότηση(mezzanine Finance), 3)σε χρηματοδοτική μίσθωση(Leasing) και 4)σε τραπεζικά εμπορικά δάνεια(senior dept). Σε αυτό το σημείο θα κάνουμε μια σύντομη περιγραφή των μεθόδων χρηματοδότησης και δεδομένου το θέματος της παρούσας εργασίας, θα δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάλυση της χρηματοδότησης μέσω των τραπεζών.

4.8.1 Χρηματοδότηση πλοίων με ίδια κεφάλαια

Σε αυτή τη περίπτωση η πλοιοκτήτρια εταιρία αναζητά επενδυτές οι οποίοι θα αγοράσουν της μετοχές της και θα μοιραστούν τους κινδύνους και τις αποδόσεις της πλοιοκτησίας. Οι συνήθεις τύποι εξασφάλισης κεφαλαίων μέσω χρηματοδότησης με ίδια κεφάλαια περιλαμβάνουν τα owners equity, τα public offering και τα ship funds.

A) Ίδια κεφάλαια (owners' equity)

Πρόκειται για τη χρησιμοποίηση αποθεμάτων που δημιουργήθηκαν από τη λειτουργία άλλων πλοίων της εταιρίας ή την εισφορά κεφαλαίων από τους είδους τους μετόχους. Οι περισσότερες εταιρίες χρηματοδοτούν τουλάχιστον το 20% με 40% των επενδυτικών τους προγραμμάτων με εσωτερικά κεφάλαια, αλλά το ύψος αυτών των κεφαλαίων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διαφόρων πλοιοκτητών.

B) Δημόσια εγγραφή (Public offering)

Οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να εξασφαλίζουν κεφάλαια με έκδοση μετοχών στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης, του Όσλο, του Χονγκ Κονγκ, της Σιγκαπούρης και άλλων. Την υλοποίηση της όλης διαδικασίας αναλαμβάνει κάποια τράπεζα, ενώ η πραγματική τιμή αγοραπωλησίας της μετοχής διαμορφώνεται κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης με βάση τη προσφορά και τη ζήτηση. Η συμμετοχή των επενδυτών εξαρτάται από τη γνώση τους στη ναυτιλία και από τη φήμη της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Το σαφές ιδιοκτησιακό καθεστώς, η καλώς ορισμένη στρατηγική και το θετικό χρηματοδοτικό παρελθόν της εταιρίας, είναι κάποια από τα χαρακτηριστικά που προσελκύουν το επενδυτικό κοινό.

Η καταλληλότητα αυτής της μορφής χρηματοδότησης για μια βιομηχανία με αυτά τα χαρακτηριστικά που έχει η ναυτιλία, αμφισβητείται. Ο Stokes (1992) υποστήριξε ότι η αστάθεια της ναυτιλιακής αγοράς είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, δεδομένου ότι η εξαιρετικά ευκαιριακή φύση της ναυτιλίας, όσον αφορά στην επίτευξη των κερδών, έρχεται σε αντίθεση με την επιδίωξη των επενδυτών να χρηματοδοτούν επιχειρήσεις που επιτυγχάνουν σταδιακή αύξηση των κερδών τους κάθε χρόνο. Επιπλέον το σύνθημα ιδιοκτησιακό καθεστώς των πλοιοκτητριών εταιριών και η δυσκολία στη δημοσίευση οικονομικών στοιχείων των πλοίων, δε φαίνεται να ταιριάζει στη διαφάνεια που απαιτείται από τέτοιου είδους χρηματοδοτήσεις.

Γ) Ιδιωτική χρηματοδότηση και όμιλοι κεφαλαίων (ship funds .)

Πρόκειται για ένα επενδυτικό μηχανισμό ο οποίος επιτρέπει σε επενδυτές που δεν έχουν ασχοληθεί με τη ναυτιλία στο παρελθόν, να κάνουν μια επένδυση στο χώρο αυτό. Μια εγγεγραμμένη εταιρία σε χρηματιστήριο ορίζει ένα γενικό διαχειριστή για την αγορά, τη πώληση και διαχείριση των πλοίων της. Τα ship funds λειτουργούν περισσότερο ως επενδυτικοί μηχανισμοί, παρά ως ναυτιλιακές εταιρίες και έτσι στις περισσότερες των περιπτώσεων οι μέτοχοι έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν στην εκκαθάριση της εταιρίας μετά από 5 με 7 χρόνια, εξασφαλίζοντας έτσι ρευστότητα αν τελικά οι μετοχές στις οποίες επένδυσαν αποδειχθούν μη αποδοτικές.

Τα Ship funds ως επενδυτικό εργαλείο, φαίνεται να παρουσιάζουν δύο προβλήματα:

- 1) τα κεφάλαια πρέπει να συγκεντρωθούν πριν την απόκτηση των πλοίων και δημιουργούν στους οργανωτές το πρόβλημα να βρουν καλής ποιότητας πλοία, σε μικρό χρονικό διάστημα
- 2) η επιχειρησιακή και διαχειριστική τους δομή είναι ασαφής. Πρόκειται για εταιρίες με περιορισμένο χρόνο ζωής, οι οποίες δεν είναι ναυτιλιακές αλλά αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τα παραπάνω προκύπτουν από την αντιμετώπιση των πλοίων ως αγαθά, διότι παρά το γεγονός ότι τα πλοία αγοράζονται και πωλούνται ως αγαθά, η διαχείριση τους είναι εξαιρετικά δύσκολη και πολύπλοκη.

4.8.2 Ενδιάμεση χρηματοδότηση

Η μορφή αυτή χρηματοδότησης τοποθετείται μεταξύ δανειοδότησης και χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια.

Υλοποιείται από εξειδικευμένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς με συνήθη εξασφάλιση την εγγραφή υποθήκης δεύτερης σειράς επί του υπό χρηματοδότηση πλοίου ή την απόκτηση μετοχών του πλοίου.

Το μειονέκτημα αυτού του τρόπου χρηματοδότησης είναι ότι η δημιουργία ενός ικανού, σταθερού και θετικού ταμειακού προγράμματος είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι το ύψος της χρηματοροής θα πρέπει να είναι ικανό να εξυπηρετήσει τόσο το κύριο χρέος, όσο και το ενδιάμεσο. Συνεπώς για την υλοποίηση μιας τέτοιας μορφής χρηματοδότησης, συνήθως, είναι σχεδόν απαραίτητη η εξασφάλιση μακροχρόνιου συμβολαίου χρονοναύλωσης για το χρηματοδοτούμενο πλοίο, το οποίο εξασφαλίζει την αποπληρωμή των υποχρεώσεων προς τον Α και Β δανειστή.

4.8.3 Χρηματοδοτική μίσθωση (Leasing)

Η βασική αρχή της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι ότι το πλοίο πωλείται στην εταιρία που έχει τα οικονομικά μέσα για την απόκτηση του, για παράδειγμα μία

τράπεζα, ένας μεγάλος οργανισμός ή ασφαλιστική εταιρία(lessie), και επαναμισθώνεται από αυτούς κάτω από μια μακροπρόθεσμη συμφωνία, η οποία δίνει στον πλοιοκτήτη(lessor) απόλυτο έλεγχο λειτουργίας του περιουσιακού στοιχείου αλλά αφήνοντας την ιδιοκτησία στην εταιρία χρηματοδότησης. Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι ότι δίνει την δυνατότητα την εταιρία χρηματοδότησης να επωφεληθεί από τα διάφορα διαθέσιμα φορολογικά κίνητρα. Για παράδειγμα, μέχρι το 1985 στην Μεγάλη Βρετανία η κυβέρνηση επέτρεπε σε τέτοιου είδους επενδύσεις να αποσβένουν πλήρως τα έσοδα που προέκυπταν από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας τους.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση που θα αγοράσει πλοίο με χρηματοδοτική μίσθωση, απολαμβάνει πλήρη κάλυψη του κόστους αγοράς με μακροπρόθεσμους όρους αποπληρωμής, η οποία μπορεί να φτάσει και τα πενήντα (50) χρόνια. Το αποτέλεσμα είναι ότι έχει την δυνατότητα μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα να αποκτήσει ένα αξιόθαύμαστο κεφάλαιο κίνησης, από τα έσοδα λειτουργίας του πλοίου. Επίσης, εφόσον ουσιαστικά το πλοίο αφήνεται στον ισολογισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης σαν αγορά ή περιουσιακό στοιχείο, η επιχείρηση απολαμβάνει τις φορολογικές ελαφρύνσεις του ενοικιαστή / ναυλωτή, με αποτέλεσμα να μειώνει ακόμη περισσότερο το κόστος της.

Αντίθετα τα μειονεκτήματα της μεθόδου αυτής είναι ότι ο δανειστής φέρει τον κίνδυνο να μην καταβάλει ο δανειζόμενος το συμφωνηθέν ενοίκιο, ενώ πρέπει να έχει γίνει πρόβλεψη για την περίπτωση που αλλάξει η φορολογική νομοθεσία και μεταβληθούν οι συνθήκες σχετικά με τις φοροαπαλλαγές.

Στοιχείο των τελευταίων ετών είναι η αυξανόμενη πολυπλοκότητα και ποικιλία που συναντάται στις συναλλαγές των μισθώσεων. Οι διακανονισμοί που συναντώνται όλο και πιο συχνά, σε μικρή ή μεγαλύτερη έκταση αποτελούν τα χαρακτηριστικά των χρηματοδοτικών μισθώσεων, η κατηγοριοποίηση των οποίων δεν είναι αυταπόδεικτη. Παρόλα' αυτά στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, προτιμά να χρησιμοποιεί στις συναλλαγές της ως μέσω για την οικονομική απόκτηση ενός μηχανήματος τον διακανονισμό, ώστε να αποκτήσει την χρήση του μηχανήματος σε ανταπόδοση μιας εγγυητικής αμοιβής.

4.8.4 Χρηματοδότηση μέσω δανεισμού

Ο δανεισμός αποτελούσε πάντοτε την πλέον προσηφίλη προσφιλή μέθοδο όσον αφορά στην εύρεση επενδυτικών κεφαλαίων στη ναυτιλία. Πρόκειται για μια επιλογή την οποία προτιμούν οι πλοιοκτήτες δεδομένου ότι συγκεντρώνονται κεφάλαιο και ταυτόχρονα διατηρούν το πλήρη έλεγχο της ιδιοκτησίας των πλοίων τους. Ο δανεισμός μιας πλοιοκτήτριας εταιρίας διακρίνεται σε τέσσερις μορφές:

- A) τα ομολογιακά δάνεια(bonds),
- B) τις πιστώσεις από τα ναυπηγεία(shipyards credits),
- Γ) τις ιδιωτικές τοποθετήσεις(private placements) και
- Δ) τα δάνεια από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα(term loans).

A) Ομολογίες(bonds)

Οι εταιρίες με καλή ταξινόμηση από τους αξιολογικούς οίκους (πχ Standard & Poors), μπορούν να εξασφαλίζουν κεφάλαια από το χρηματιστήριο εκδίδοντας ομολογίες. Την υλοποίηση της έκδοσης και τη διαπραγμάτευση των ομολογιών αναλαμβάνει μια τράπεζα επενδύσεων και η τελική επιλογή όσον αφορά στο αν θα εκδοθεί το ομολογιακό δάνειο και με ποιο επιτόκιο, εξαρτάται από τη κατάταξη της εταιρίας στη ταξινόμηση. Όπως αναφέρει ο Stokewell(1998-1999) η έκδοση ομολογιακού δανείου είναι επιτυχής όταν η εταιρία λάβει κατά την ταξινόμηση τουλάχιστον το βαθμό B ή ίσως είναι και μεγαλύτερο, αλλά πάντα μικρότερο του βαθμού BBB.

Η συμμετοχή σε ένα ομολογιακό δάνειο εκ μέρους των επενδύσεων είναι περισσότερο θέμα επιδίωξης υψηλών αποδόσεων και λιγότερο επένδυσης σε εταιρία με καλό βαθμό ταξινόμησης. Το πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι ότι λαμβάνει υπόψη το μεγάλο χρονικό διάστημα που μπορεί να φθάσει και τα 10 χρόνια. Επιπλέον η εξόφληση του δανεισμού γίνεται με εφάπαξ πληρωμή στη λήξη του δάνειο, γεγονός που επιτρέπει τη συσσώρευση κερδών από τον πλοιοκτήτη. Τέλος πρόκειται για χρηματοδότηση με τη λήψη ελάχιστων εξασφαλίσεων, γεγονός που δίνει μεγαλύτερη ευελιξία στις επιχειρηματικές κινήσεις του εφοπλιστή. Τα μειονεκτήματα αυτής της μορφής είναι το υψηλό κόστος και το γεγονός ότι η οργάνωση του ομολογιακού δανείου αποτελεί μια χρονοβόρα διαδικασία.

B) Πιστώσεις από τα ναυπηγεία

Τα ναυπηγεία προκειμένου να προσελκύσουν νέες παραγγελίες, δημιουργούν χρηματοδοτικά προγράμματα τα οποία απευθύνονται στις δυνατότητες των πλοιοκτητών και τις χρηματοδοτικές απαιτήσεις της κατασκευής που επιθυμούν. Συνήθως το ποσοστό χρηματοδότησης ανέρχεται περίπου στο 68% του κόστους κατασκευής του πλοίου, βαρύνεται με επιτόκιο περίπου 8% και αποπληρώνεται εντός 10 χρόνων εκ των οποίων τα πρώτα 2 χρόνια αφορούν σε περίοδο ανοχής της αποπληρωμής της πρώτης δόσης του δανείου.

Κατά τη χρηματοδότηση που αφορά τη διάρκεια κατασκευής του πλοίου (pre delivery finance), τα ναυπηγεία απαιτούν από τον πλοιοκτήτη ενδιάμεσες καταβολές. Στη περίπτωση λοιπόν κατά την οποία έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση του πλοίου από τράπεζα, τις πρώτες πληρωμές αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης από τα ίδια κεφάλαια που διαθέτει και τα υπόλοιπα τα καταθέτει η δανείστρια τράπεζα. Δεδομένου όμως του γεγονότος ότι κατά τη διάρκεια της κατασκευής οι καταβολές πραγματοποιούνται αλλά το πλοίο, ο οποίο αποτελεί και τη κυρίως εξασφάλιση του δανείου, είναι υπό κατασκευή, δεν έχει παραδοθεί ακόμα, απαιτείται η έκδοση εγγυητικής επιστολής υπέρ του ναυπηγείου από την τράπεζα. Στις περισσότερες των περιπτώσεων προτείνονται εγγυητικές επιστολές που έχουν εκδοθεί από κρατική τράπεζα.

Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης είναι ότι σε αυτά τα δάνεια συνομολογείται σταθερό επιτόκιο. Σε αντίθεση τα μειονεκτήματα είναι: η περιορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία ο δανειζόμενος πρέπει να εξοφλήσει το δάνειο του και ο συναλλαγματικός κίνδυνος.

Γ) Ιδιωτικές τοποθετήσεις

Σε αυτή τη περίπτωση ο δανεισμός πραγματοποιείται όχι από τράπεζες αλλά από συνταξιοδοτικά ταμεία, ασφαλιστικές εταιρίες ή εταιρίες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου είναι ότι η χρηματοδότηση έχει μακροχρόνια διάρκεια, σταθερό επιτόκιο και δεν προϋποθέτει την εγγραφή βαρών όπως υποθήκη επί του πλοίου. Το μειονέκτημα ωστόσο αυτής της μεθόδου είναι το υψηλό κόστος κεφαλαίου.

Δ) Δανεισμός από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

Πρόκειται για τη πιο δημοφιλή μορφή χρηματοδότησης, την οποία οι νέοι ή και οι παλιοί πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν προκειμένου να προβούν στην απόκτηση ενός ή και περισσότερων ποντοπόρων πλοίων.

Το δάνειο μιας εμπορικής τράπεζας με σκοπό τη χρηματοδότηση αγοράς πλοίου, πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη ότι η εξυπηρέτηση του εν λόγω δανείου θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου(project financing).

4.9 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο αριθμός των διεθνών τραπεζών όπου εμπλέκονται στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας, παρουσιάζει σημαντική μείωση από τις αρχές του 21ο αιώνα και η εξέλιξη αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του απόλυτου αριθμού των τραπεζών με κύριο αντικείμενο χρηματοδότηση της ναυτιλίας, λόγω εξαγορών και συγχωνεύσεων. Οι σημαντικότερες των οποίων επηρέασαν σημαντικά την ναυτιλιακή κοινότητα είναι οι εξής:

- η απορρόφηση της Ιονικής και Λαϊκής τράπεζας από την Alpha-Πίστewος το 2000 και το άνοιγμα της στην ελληνική ναυτιλία μέσω της αύξησης του πορτοφολίου της, αλλά και της γενικότερης πολιτικής της.
- η απορρόφηση της τράπεζας Εργασίας από την Eurobank
- η απορρόφηση των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων από την τράπεζα Πειραιώς
- συγχωνεύσεις και εξαγορές ευρωπαϊκών τραπεζών , BNB-Paribas,Credit Agricole-Indosuez κα)

Από την άλλη μεριά έχουμε την εμφάνιση του φαινομένου της απομάκρυνσης διαφόρων τραπεζών από την αγορά. Τρανταχτά παραδείγματα αποτελούν η απομάκρυνση της JP Morgan, της Bank of New York και της δεύτερης σε μακροβιότητα Bank of Nova Scotia. Οστόσο εκτός από την τάση ενοποίησης και την απομάκρυνση διαφόρων τραπεζών από την αγορά, πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρξε και εισαγωγή νέων σχημάτων σε αυτή. Αναλυτικά, έχουμε την εισαγωγή της Αγροτικής Τράπεζας, η οποία από κοινού με τους ιδιώτες επενδυτές εξαγόρασε την

Bank of Nova Scotia και δημιούργησε την First Business Bank(FBB), καθώς και την ίδρυση της AB Bank από τους παλαιούς στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας, ιδιοκτήτες της Eurofinance και τον γερμανικό όμιλο της LB Kiel.

Ωστόσο, παρά την όξυνση του ανταγωνισμού από εγχώρια και διεθνή τραπεζικά ιδρύματα, η ελληνικές τράπεζες κατάφεραν να διατηρήσουν την πελατειακή τους βάση και να ενισχύσουν περαιτέρω τη θέση τους στην ναυτιλιακή τραπεζική αγορά.

Αρκετές τράπεζες μεταξύ των οποίων η HSBC, η Eurobank, η FBBank, διαθέτουν μακρόχρονη εμπειρία στη ναυτιλιακή πίστη και κατέχουν σημαντικές θέσεις μεταξύ των άλλων ελληνικών τραπεζών, διατηρώντας ένα σημαντικό χαρτοφυλάκιο πελατών μεσαίου και μεγάλου μεγέθους.

Η ισχυρή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά τη διετία 2006-2007 χαρακτηρίστηκε από τη μεγάλη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο. Το γεγονός αυτό είχε θετικές επιπτώσεις στις ναυλαγορές των χύδην ξηρών και υγρών φορτίων.

Πιο συγκεκριμένα, η αγορά φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου κινήθηκε πτωτικά στο πρώτο εξάμηνο του 2006. Η εικόνα αντιστράφηκε ριζικά στο δεύτερο εξάμηνο οπότε οι ναύλοι και οι αξίες των πλοίων ακολούθησαν δυναμική ανοδική πορεία. Η αύξηση των εισαγωγών ξηρών φορτίων από την Κίνα και η συμφόρηση που παρατηρήθηκε σε λιμάνια της Αυστραλίας και Βραζιλίας οδήγησε σε σχεδόν πλήρη εμπορική εκμετάλλευση του υπάρχοντος στόλου αλλά και των νεότευκτων μονάδων που εισήλθαν στην αγορά. Η ίδια εικόνα παρατηρείτε και κατά τη διάρκεια του 2007 όπου τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο η αγορά έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Όσον αφορά την αγορά δεξαμενόπλοιων, το 2006 ήταν ακόμη μια καλή χρονιά με τις αξίες τους να παρουσιάζουν αύξηση κατά 10-20% το πρώτο 9μηνο του 2006. Σε παρόμοιο ρυθμό κινήθηκε και η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων λόγω της αυξημένης ζήτησης από την Κίνα και της αύξησης των εξαγωγών από χώρες της Λατινικής Αμερικής και της Δ. Αφρικής. Η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων υποχώρησε στο τέταρτο

τρίμηνο του 2006 κυρίως εξαιτίας των καλών καιρικών συνθηκών και του ήπιου χειμώνα.

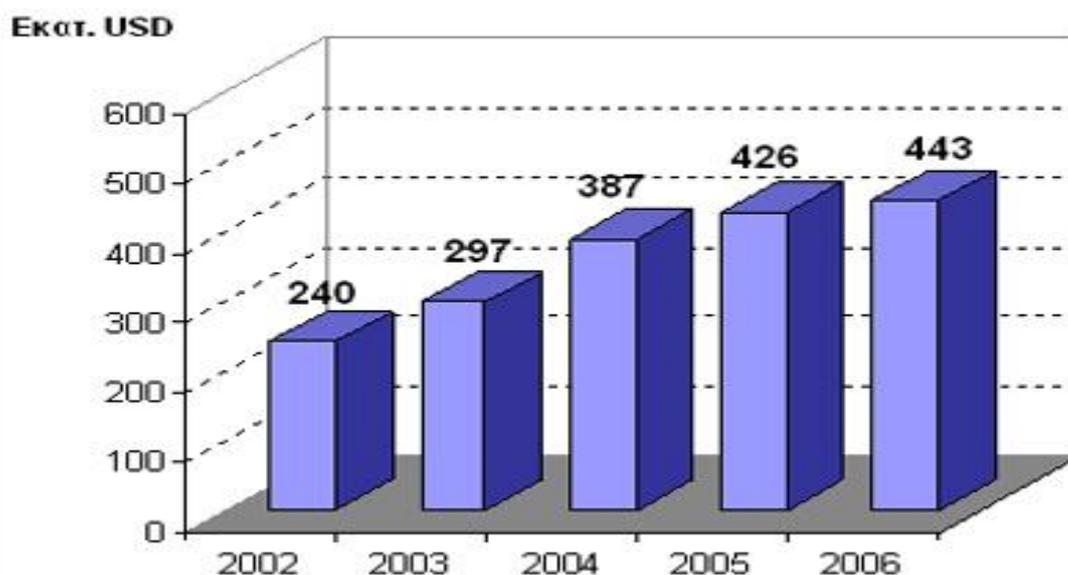
Μέσα σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον, οι τράπεζες συνεχίζουν να αναπτύσσουν το χαρτοφυλάκιο τους και να λειτουργούν αποδοτικά.

Για παράδειγμα, η FBBank πραγματοποίησε νέες χορηγήσεις ύψους \$203 εκατ. και πέτυχε αύξηση του δανειακού χαρτοφυλακίου της κατά 4%, παρά το γεγονός ότι το ύψος των προπληρωμών δανείων που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2006 ανήλθε στα \$111 εκατ., λόγω κυρίως της εξαιρετικής ρευστότητας που συσσωρεύτηκε στα χέρια των πλοιοκτητών κατά το προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα, οι συνολικές χορηγήσεις προς τη φορτηγό ναυτιλία για το έτος 2006 έφτασαν στα \$443 εκατ., σε σχέση με το αντίστοιχο ποσό των \$426 εκατ. για το 2005, αντιπροσωπεύοντας το 36% του συνολικού δανειακού χαρτοφυλακίου της Τράπεζας.

Η αποδοτικότητα της δραστηριότητας της Ναυτιλίας βελτιώθηκε σημαντικά μέσα στο 2006 και παρά την αύξηση των χορηγήσεων (Διάγραμμα 3), η ποιότητα του δανειακού χαρτοφυλακίου παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα.

Διάγραμμα 3

Ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, 31/12/06



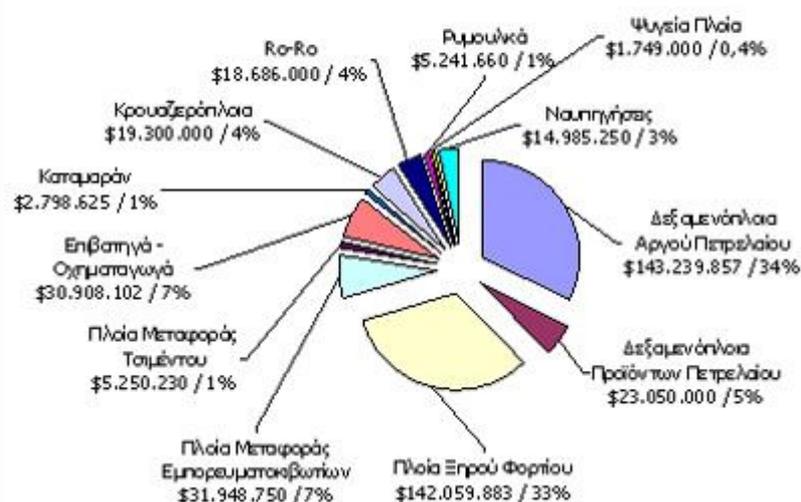
Οι τράπεζες χρηματοδοτούν όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων. Μεγαλύτερη έμφαση δίνεται σε πλοία που μπορούν να μεταπωληθούν εύκολα και μικρότερη σε πλοία με υψηλή εξειδίκευση. Ωστόσο, ο παράγοντας αυτός δεν είναι καθοριστικός, αφού το ρίσκο της δανειοδότησης μπορεί να μετριάζεται σημαντικά από την αποδεκτή χρονοναύλωση του πλοίου ή την καλή εταιρική υποστήριξη.

Το πελατολόγιο των δανειακών χορηγήσεων των τραπεζών στη ναυτιλία περιλαμβάνει συνήθως μεγάλους αλλά και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακούς ομίλους. Ωστόσο, οι τράπεζες προσπαθούν να χρηματοδοτούν, επιλεκτικά, και μικρούς πλοιοκτήτες.

Πιο συγκεκριμένα FBbank σύμφωνα με στοιχεία του χαρτοφυλακίου της κατά το τέλος του 2006 είχε χρηματοδοτήσει συνολικά 91 πλοία καθώς και 3 πλοία υπό ναυπήγηση. Η διάρθρωση των χορηγήσεων κατά το 2006 ανά τύπο πλοίου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα(Διάγραμμα 4).

Διάγραμμα 4

Διάρθρωση Ναυτιλιακών Χορηγήσεων ανά Τύπο Πλοίου, 31/12/06



Για το 2008 η Τράπεζα θα συνεχίσει τη συνετή πολιτική της, όσον αφορά τη χρηματοδότηση του ναυτιλιακού τομέα, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση στην εγχώρια αγορά και διατήρηση των σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της.

4.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση διαφέρει από τις άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων εξαιτίας του ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται αλλά και τις αστάθειας της ναυτιλιακής αγοράς. Οι δύο αυτοί παράγοντες αυξάνουν των αναλαμβανόμενο κίνδυνο από τον χρηματοδότη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση της χρηματοδότησης γίνεται σε δεδομένη χρονική στιγμή, ενώ η αποπληρωμή του δανείου πραγματοποιείται εντός ενός μέσου ή μακροπρόθεσμου χρονικού διαστήματος. Στη διάρκεια αποπληρωμής του οι τιμές των ναύλων και οι αξίες των πλοίων μπορεί να μεταβληθούν, έτσι ώστε να δημιουργηθούν δυσκολίες από τη πλευρά του δανειζόμενου να καλύψει το δάνειο.

Είναι γνωστό και κυρίως σε ναυτιλιακούς κύκλους, ότι τα πλοία αποτελούν αντικείμενο αγοραπωλησίας περισσότερες από μία φορά κατά τη διάρκεια της ζωής τους. Οι συναλλαγές πραγματοποιούνται μέσω της παγκόσμιας αγοράς, εκτός εάν υπάρχουν κυβερνητικές παρεμβάσεις για περιορισμούς στις πωλήσεις πλοίων προς αλλοδαπούς. Οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων. Συνήθως η τελική τιμή της συναλλαγής καθορίζεται από συμφωνία των συμβαλλομένων. Το κόστος απόκτησης πλοίου, είτε πρόκειται για νεότευκτο ή για μεταχειρισμένο, είναι πολύ ψηλό και το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του καλύπτεται από διάφορες μορφές χρηματοδότησης, οι οποίες υπάρχουν στην αγορά, και είναι οι ακόλουθες: Τραπεζική χρηματοδότηση. Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing). Αυτοχρηματοδότηση. Χρηματιστήριο. Δάνεια Ναυπηγείων. Έκδοση Ομολογίων.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν χρησιμοποιούν τη χρηματοδότηση μόνο για την απόκτηση πλοίου. Οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις παίρνουν και άλλες μορφές, όπως:

A. Χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης (βραχυπρόθεσμες) για την εξυπηρέτηση των επισκευών /μετασκευών πλοίων (π.χ. εργασίες γενικής επιθεώρησης ή εργασίες δεξαμενισμού ή προσθήκη ειδικών μηχανημάτων ή εξειδικευμένων μετατροπών επί των πλοίων) και της κάλυψης εποχιακών ταμειακών αναγκών (βλέπε εποχικότητα

εργασιών) των ακτοπλοϊκών κυρίως επιχειρήσεων που σχετίζονται άμεσα με τον εσωτερικό και εξωτερικό τουρισμό.

B. Χρηματοδότηση ανακατασκευής/μετασκευής/ επισκευής πλοίων (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες).

Στον ελληνικό χώρο οι διεθνείς ευρωπαϊκές τράπεζες εξακολουθούν να διατηρούν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς των χρηματοδοτήσεων προς την ελληνική ναυτιλία ελέγχοντας ένα ποσοστό της τάξεως του 65%. Η δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και οι ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται στο τραπεζικό σύστημα διεθνώς αναμένεται να αυξήσουν τον αριθμό των τραπεζών, ελληνικών και ξένων, που θα εισέλθουν στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, χωρίς απαραίτητως οι τελευταίες να επιλέξουν ταυτόχρονα και τη φυσική τους παρουσία στην Ελλάδα. Η αύξηση του όγκου και η βελτίωση της ποιότητας των δανείων αναμένεται να αυξήσει την τιτλοποίηση των δανείων, ενώ οι κεφαλαιαγορές και ιδιωτικές τοποθετήσεις θα παίζουν σημαντικό ρόλο στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Η αύξηση των τραπεζικών χρηματοδοτήσεων σε συνδυασμό με την επιλεκτικότητα των χρηματοδοτήσεων αυτών προς όφελος των νεότευκτων πλοίων και μεγέθους των στόλων, αναμένεται να εντείνει την αναδιάρθρωση της ελληνικής ναυτιλίας με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί σταδιακά μια δυαδική αγορά. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες με ισχυρή αναπτυξιακή προοπτική θα διευρύνουν το μερίδιο τους στην αγορά παρακάμπτοντας τις τοπικές τράπεζες και αναπτύσσοντας σχέσεις με μεγάλα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τα οποία τα τους προσφέρουν όλο το εύρος των χρηματοοικονομικών προϊόντων. Αντίθετα οι μικρότερες ναυτιλιακές εταιρίες λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού θα υποχρεωθούν να περιορίσουν τις δραστηριότητες τους σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς στα οποία ενδεχομένως να διαθέτουν κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Ωστόσο η αύξηση του όγκου και η βελτίωση της ποιότητας των δανείων από τις ελληνικές τράπεζες, οδηγεί ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην άντληση ναυτιλιακών δανείων από τα ελληνικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Γουλιέλμος Α. «Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» εκδ Σταμούλη 1998
- Θαλασσινός Ε, Κυριαζίδης Θ. «Οι εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή χρηματοοικονομική αγορά μετά την εισαγωγή του Ευρώ», εκδ Σταμούλη, 2002
- Σαμπράκος Ε. «Αξιολόγηση Επενδύσεων στη Ναυτιλία», εκδ Σταμούλη 2007
- Shipping Finance Annual 1998-1999, Euromoney Publications
- Εφημερίδα: “Ναυτεμπορική” (Καθημερινή Έκδοση).
- Εφημερίδα “Η Σημερινή”
- <http://www.clarksons.net>
- <http://www.emporiki.gr>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.intermodal.gr/site/main/index.php>

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως ήδη αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, υπάρχουν τρεις βασικές πηγές εξεύρεσης κεφαλαίων: η Αυτοχρηματοδότηση (Equity Finance), είτε είναι ίδια κεφάλαια είτε έκδοση μετοχών, η Ενδιάμεση χρηματοδότηση (Mezzanine Finance), εγγυήσεις ή ομόλογα και ο Δανεισμό (Dept), που διακρίνεται σε τραπεζικά δάνεια (bank loans), επιδοτήσεις (Subsidies), πιστώσεις από τα ναυπηγεία (Shipyard Financing) και ιδιωτικές τοποθετήσεις (Private Placements).

Αυτό το κεφάλαιο επικεντρώνεται στον δανεισμό από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, που είναι και η πιο σημαντική πηγή αύξησης κεφαλαίου στο ναυτιλιακό κλάδο, με συγκεκριμένη αναφορά στα τραπεζικά εμπορικά δάνεια. Τα τραπεζικά ναυτιλιακά δάνεια

Η χρηματοδότηση πλοίου μπορεί να είναι για τις εμπορικές τράπεζες μία από τις πλέον επικερδής επιχειρηματικές πηγές ενώ συγχρόνως μπορεί να είναι και μία από τις πλέον επικίνδυνες. Οι επιχειρηματίες θεωρούν ότι η πιο ελκυστική αγορά πλοίου γίνεται όταν οι ναύλοι βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα, και επομένως οι αξίες των πλοίων είναι σημαντικά χαμηλές.

Μέσα στα τελευταία χρόνια υπήρξαν πολλές περιστάσεις ποιοτικών πλοίων, που αγοράστηκαν στο ναδίρ της αγοράς φορτίων, αυξάνοντας αστρονομικά την αξία τους μέσα σε διάστημα πιθανών των επόμενων δύο ή τριών ετών. Ομοίως, υπάρχουν λιγότερο γνωστές περιπτώσεις, όπου η φτωχή αγορά των ναύλων καταδίκασε ποιοτικά πλοία σε παροπλισμό και ανάγκασε νέους πλοιοκτήτες στην χρεοκοπία.

Για τον παραπάνω λόγο, οι τράπεζες είναι συντηρητικές στους δανεισμούς τους. Τα κεφάλαια για αγορά πλοίου τείνουν να γίνουν σπάνια όταν η αγορά των φορτίων

βρίσκεται σε ύφεση. Οι τραπεζίτες αρκετά λογικά θέλουν να νοιώθουν ασφάλεια για τα δάνεια που προάγουν. Σε μία πιο ανάλαφρη αγορά, η άμεση διαθεσιμότητα των κεφαλαίων είναι πιο πιθανή. Αυτό βέβαια τείνει να προκαλέσει αύξηση στις τιμές των πλοίων, με αποτέλεσμα να ενθαρρύνει ανυποψίαστα νέες ναυτιλιακές επενδύσεις. Καθώς δεν επιτρέπεται επαρκώς μία κάθετη στροφή της αγοράς, η ελάττωση των εισοδημάτων από τους ναύλους, και προσεχή προβλήματα ταμειακών ροών. Οι ξαφνικές πτωχεύσεις στα μέσα της δεκαετίας του 70 είναι ένα τυπικό παράδειγμα του αποτελέσματος τέτοιων γεγονότων.

Τα γεγονότα αυτά όμως έγιναν στην πορεία αφορμή για τις τράπεζες που συμμετείχαν έστω και μόνον κατά ένα μέρος στην οικονομία του πλοίου, να γίνουν χωρίς λόγο επιφυλακτικές σε περιπτώσεις όπου καλές συμφωνίες ήταν διαθέσιμες κατά τη διάρκεια των χαμηλών ναύλων, κατά το τέλος της προηγούμενης δεκαετίας. Παρόλο που οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων τείνουν να ακολουθήσουν τις προσταγές της αγοράς των φορτίων, αυτό δεν ισχύει πάντοτε. Την περίοδο όπου η αξία των μεριδίων είναι πολύ υψηλή, τα πλοία μπορεί να είναι δύσκολο να πωληθούν.

Η αξία των πλοίων πρέπει να ισορροπείται έναντι στην ελκυστικότητα προς τον ιδιοκτήτη τους σαν ένα αισθητό περιουσιακό στοιχείο σε εποχές εμπορικής δυσπραγίας, αυτό βοηθάει στην διατήρηση της υψηλής τιμής παρόλο που τα πλοία παραμένουν απούλητα. Οι τιμές στα νεόκτιστα πιθανών να είναι περισσότερο επηρεασμένες από τα πληθωριστικά κόστη των υλικών κατασκευής, και να μοχθούν να πιέσουν τα έξοδα, περισσότερο από προβλέψεις της αγοράς ναύλων. Έτσι, μερικές φορές, αυτές οι τιμές μπορεί να δείχνουν τεχνητά υψηλές σε σχέση με την ενδεχόμενη αγορά ναύλων, και για μερικές πολύ μικρές και απροσδόκητες περιόδους, προφανώς χαμηλά σε σύγκριση με τις ευκαιρίες απασχόλησης.

Ορισμένες εμπορικές τράπεζες ειδικεύονται στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση διατηρώντας μόνιμα τμήματα ναυτιλιακών δανείων που συναλλάσσονται μόνο με τέτοια θέματα, και είναι ικανά να παρέχουν μία ισορροπημένη και έμπειρη άποψη των οικονομικών υποθέσεων της ναυτιλίας. Ενώ για άλλες, η ναυτιλία είναι μόνο μία από τις

πολλές δραστηριότητες τους.

Το σημαντικότερο μέρος του ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου μιας τράπεζας διαμορφώνεται κυρίως από δάνεια απόκτησης πλοίου βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα διάρκειας δώδεκα μηνών, προκαταβολές των φορτωτών, οι τακτικές της πίστωσης, εγγυήσεις κτλ.

Τα μακροπρόθεσμα δάνεια περιλαμβάνουν μεγαλύτερο κίνδυνο απ' ό,τι τα βραχυπρόθεσμα λόγω του μεγαλύτερου χρόνου έκθεσης σε κίνδυνο και της εξάρτησης σε προβλεπόμενο εισόδημα αποπληρωμής. Η αναλογία των τόκων είναι φυσιολογικά υψηλότερη από ό,τι αν ο ίδιος δανειολήπτης θα χρεώνονταν αν προτιμούσε ένα βραχυπρόθεσμο δάνειο.

Η ιστορική στάση των τραπεζών σχετικά με τα μακροχρόνια δάνεια γενικά, παρουσιάζει σημαντικές εναλλαγές με το πέρασμα των χρόνων. Η λήξη τους κυμαίνεται από τρία έως πέντε χρόνια, σε δώδεκα χρόνια σε περιόδους υψηλού ανταγωνισμού, επιστρέφοντας σε περισσότερο φυσιολογικά επίπεδα οκτώ με δέκα χρόνια σήμερα. Δεν υπήρχε πάντοτε δραστηριότητα σε δανειακούς όρους πλοίων καθώς η ναυτιλία δεν θεωρείτο η υψηλού επιπέδου πίστωση που ήταν επιθυμητή από τους τραπεζίτες. Στον τομέα αυτό υπήρχε έντονη η αίσθηση της ανασφάλειας, γιατί η υποθήκη σε ένα πλοίο που ταξιδεύει στους ωκεανούς όλου του κόσμου, θεωρούνταν επένδυση μεγάλης επικινδυνότητας. Έτσι λοιπόν οι εμπορικές τράπεζες δεν δραστηριοποιήθηκαν ιδιαίτερα στον τομέα των δανείων πλοίων μέχρι μετά το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και τότε μόνο σε μια πολύ συντηρητική βάση.

Έτσι λοιπόν οι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων μπορούσαν τότε να πάρουν ένα μακροπρόθεσμο δάνειο, εφόσον είχαν ήδη εξασφαλίσει για το πλοίο αυτό, συμφωνία φόρτωσης με κάποια από τις κύριες εταιρείες πετρελαίου. Με την προϋπόθεση βέβαια ότι τα χρήματα από αυτή τη ναύλωση θα ήταν αρκετά για να καλύπτουν τις δόσεις της τράπεζας, και το χρονικό διάστημα της ναύλωσης αυτής θα ήταν τόσο όσο απαιτούσε η αποπληρωμή του δανείου. Ουσιαστικά λοιπόν εξασφάλιζαν ότι το δάνειο θα αποπληρώνονταν από δημιουργούμενο κεφάλαιο. Το ποσό του δανείου δεν θα ξεπερνούσε το 60% της αξίας του πλοίου στην συντηρητική αγορά, ενώ συχνά ήταν πολύ

μικρότερο. Ενώ τα έσοδα του ναύλου από τον φορτωτή θα έπρεπε να είναι προσδιορισμένα στην τράπεζα. Με τον τρόπο αυτό το κόστος για την δημιουργία ενός στόλου εμπορικών πλοίων ήταν τεράστιο, αν σκεφτεί κανείς και τη δέσμευση ενός μεγάλου κεφαλαίου που απαιτούνταν για την κάλυψη των εξόδων της υποθήκης και την αποπληρωμή των τόκων, που διαρκούσαν για αρκετά χρόνια. Σε σύγκριση με άλλες βιομηχανίες, λίγες ήταν αυτές που απαιτούσαν' τόσο μεγάλη επένδυση σαν αρχικό κεφάλαιο και μάλιστα για την παραγωγή ενός μόνο αγαθού, υπηρεσίας, που έπρεπε να πωληθεί στην πιο ανταγωνιστική αγορά.

Η ναυτιλία θεωρείται σαν μια μεγάλη κυκλική βιομηχανία, πολύ ευαίσθητη στις ταλαντεύσεις του μεγέθους και των αλλαγών του παγκόσμιου εμπορίου. Γίνεται συνήθως επικερδής για μικρές περιόδους, μετά από μεγάλη διάρκεια χρόνου, ενώ παρατηρούνται μεγαλύτεροι περίοδοι οριακής επιστροφής. Είναι πάρα πολύ επιρρεπής στις ιδιορρυθμίες των διεθνών πολιτικών και οικονομικών πιέσεων. Σε περιόδους παγκόσμιας ευημερίας και σε περιόδους κρίσεων η ζήτηση για πλοία είναι άμεση και καθώς η προσφορά είναι σχετικά καθορισμένη, το αποτέλεσμα είναι γρήγορες αυξήσεις των τιμών και ευημερία όλων των επιχειρηματιών.

Αντίστροφα, εμφανίζεται πλεόνασμα πλοίων σε κανονικές περιόδους, με αποτέλεσμα τον έντονο ανταγωνισμό τιμών ανάμεσα στους επιχειρηματίες. Με τον ίδιο τρόπο μεταβάλλονται και οι αξίες των πλοίων στην παγκόσμια αγορά, εφόσον οι είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις τιμές των ναύλων.

Η διαδικασία για την σύναψη ενός εμπορικού δανείου απαιτεί σημαντικές διαπραγματεύσεις και από τις δύο πλευρές. Σε γενικές γραμμές, ο πλοιοκτήτης που θα προσεγγίζει μία τράπεζα με σκοπό τον δανεισμό, θα πρέπει να έχει έτοιμο ένα συγκεκριμένο οικονομικό σχέδιο, για να προβάλει. Ο υπεύθυνος λοιπόν της τράπεζας μελετώντας το οικονομικό αυτό σχέδιο, θα ετοιμάσει ένα οικονομικό πακέτο που θα αποτελείται από την δανειακή πρόταση και τις απαραίτητες εγγυήσεις. Θα ακολουθήσουν διαπραγματεύσεις και από τις δύο πλευρές για το ύψος του ποσού, τον τρόπο αποπληρωμής και τις εγγυήσεις, ενώ η τελική μορφή της πρότασης θα μελετηθεί

από το τμήμα ελέγχου πιστώσεων της τράπεζας πριν γίνει αποδεκτή. Συνήθως απαιτείται η πρώτη υποθήκη του πλοίου από την τράπεζα σε συνδυασμό με άλλες εγγυήσεις του τύπου που προαναφέρθηκε.

Συνοπτικά λοιπόν για την χρηματοδότηση ενός πλοίου τα προσόντα που απαιτούνται είναι πρώτον επιδεξιότητα, στην κατασκευή ενός οικονομικού πακέτου που θα αποτελεί αφ ενός ικανοποιητική εγγύηση για την τράπεζα ενώ συγχρόνως θα είναι αποδεκτό και από τον πλοιοκτήτη, και, δεύτερον, στην κατάρτιση των εγγράφων που περιγράφουν αναλυτικά τους ακριβείς όρους πάνω στους οποίους επιτεύχθηκε το δάνειο και τις προσφερόμενες εγγυήσεις.

5.2 ΟΡΟΙ ΕΝΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ

Οι συνήθεις όροι ενός δανείου περιλαμβάνουν:

5.2.1 Το ποσοστό χρηματοδότησης

Πρόκειται για το ποσοστό χρηματοδότησης το οποίο εφαρμόζεται είτε επί της αξίας αγοράς, είτε επί της εκτιμηθείσας αξίας του πλοίου κατά τη στιγμή της τελευταίας εκταμίευσης εκ του δανείου, οποιουδήποτε εξ αυτών είναι μικρότερο. Οι τράπεζες συνήθως χορηγούν δάνεια τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό χρηματοδότησης έως 60% για τη χρηματοδότηση μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ για νέες κατασκευές το ποσοστό χρηματοδότησης δύναται να ανέλθει σε 80%. Η διαμόρφωση του ποσοστού χρηματοδότησης επηρεάζεται από την ηλικία του πλοίου, το χρονικό διάστημα για το οποίο είναι ναυλωμένο (Time Charter), την αξία του συνόλου των εξασφαλίσεων που θα ληφθούν, τον ανταγωνισμό των άλλων τραπεζών, το ύψος του δανεισμού στο οποίο η τράπεζα επιθυμεί να φτάσει για τον συγκεκριμένο πελάτη, αλλά και γενικότερα τη ναυτιλιακή πολιτική της τράπεζας σε σχέση με την κάθε φορά φάση του ναυτιλιακού κύκλου.

5.2.2 Το νόμισμα αναφοράς του δανείου

Αναφερόμαστε στο νόμισμα με το οποίο θα χορηγηθεί το δάνειο και στο οποίο θα αποτιμηθούν οι εξασφαλίσεις. Συνήθως οι συναλλαγές στη ναυτιλία γίνονται σε δολάρια ΗΠΑ(USD), αλλά υπάρχει και η δυνατότητα χορήγησης πολυνομισματικών δανείων(multi currency loan)στα πλαίσια των οποίων η δανειζόμενη πλοιοκτήτρια διατηρεί τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει μετατροπές μέρους ή συνόλου του δανείου σε νόμισμα διαφορετικό από το νόμισμα αναφοράς.

5.2.3 Περίοδος αποπληρωμής δανείου

Πρόκειται για ένα σταθερό διάστημα, στη διάρκεια του οποίου ο δανειζόμενος καλείται να εξοφλήσει την οφειλή του προς τη τράπεζα, σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα αποπληρωμής. Το χρονικό αυτό διάστημα εξαρτάται από το ύψος του δανείου(όσο μεγαλύτερο το ύψος του δανείου, τόσο μεγαλύτερη και η περίοδος αποπληρωμής) και την ηλικία του πλοίου(συνήθως η διάρκεια ενός δανείου για την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου κυμαίνεται από 2-6 χρόνια, ενώ για την αγορά ενός νεότευκτου από 10-12 χρόνια).

5.2.4 Τρόπος αποπληρωμής δανείου

Συνήθως η αποπληρωμή ενός δανείου γίνεται σε ισόποσες εξάμηνες ή τρίμηνες δόσεις. Η ύπαρξη περιόδου ανοχής, η ύπαρξη εφάπαξ καταβολής(ballon), η εφάπαξ αποπληρωμή του δανείου και η σειρά με την οποία εμφανίζονται οι τυχόν άνισες δόσεις στο πρόγραμμα αποπληρωμής του δανείου, είναι τα χαρακτηριστικά που διακρίνουν το τρόπο αποπληρωμής σε:

1)marotaria(περίοδος χάριτος της αποπληρωμής της πρώτης δόσης του δανείου)

2)ballon payment loans(συμφωνείται η αποπληρωμή εφάπαξ καταβολής δόσης, η οποία είναι πληρωτέα ταυτόχρονα με τη τελευταία δόση του δανείου ή αποπληρωμή περισσότερων εφάπαξ καταβολών οι οποίες είναι καταβλητέες ταυτόχρονα με τις ενδιάμεσες δόσεις του δανείου)

3bullet repayment:πρόκειται για την εφάπαξ καταβολή του δανείου στη λήξη της περιόδου αποπληρωμής του και

4back end : πρόκειται για την περίπτωση άνισων δόσεων κατά την οποία μεγάλο μέρος του δανείου αποπληρώνεται στην αρχή της περιόδου αποπληρωμής του (front end) ή στο τέλος της περιόδου αποπληρωμής(back end)

5.2.5 Επιτόκιο του δανείου(interest rate)

Πρόκειται για ποσοστό το οποίο αποτελεί το άθροισμα του επιτοκίου(Libor) και του περιθωρίου κέρδους(spread). Το επιτόκιο δανεισμού κυμαίνεται συνήθως από 0,5% - 2% και εξαρτάται κυρίως από το ύψος του κινδύνου το οποίο εκτιμά η τράπεζα ότι αναλαμβάνει με τη χορήγηση του δανείου και από τη φήμη του πλοιοκτήτη.

5.2.6 Οι προμήθειες fees

Πρόκειται για συμφωνιμένα ποσά τα οποία θα εισπράξει η τράπεζα κατά τη διάρκεια του χρόνου αποπληρωμής του δανείου πχ η αμοιβή για την οργάνωση του δανείου ή η αμοιβή αδράνειας για τη περίπτωση κατά την οποία καθυστερήσει η εκταμίευση του δανείου πέραν της προκαθορισμένης ημερομηνίας εκταμίευσης.

5.2.7 Εξασφαλίσεις(collaterals)

Περιλαμβάνουν κυρίως την πρώτη προτιμώμενη υποθήκη επί του χρηματοδοτούμενου πλοίου, εκχωρήσεις των εσόδων των πλοίων, εταιρικές και προσωπικές εγγυήσεις, προσημειώσεις επί των ακινήτων και καταθέσεις μετρητών. Πρόκειται για εμπράγματα και μη εξασφαλίσεις, στην εκτέλεση εναντίων των οποίων θα καταφύγει η τράπεζα σε περίπτωση κατά την οποία θα παρουσιαστεί ασυνέπεια του δανειζόμενου κυρίως κατά την αποπληρωμή του δανείου. Το εκάστοτε υπόλοιπο του δανείου πρέπει να καλύπτεται κατά ποσοστό τουλάχιστον 120-130% από τις σχετικές εξασφαλίσεις

5.2.8 Ειδικοί όροι δανείου(covenants)

Πρόκειται για όρους τους οποίους ο δανειζόμενος είναι υποχρεωμένος να ικανοποιεί κατά την εκταμίευση και καθόλου το διάστημα της αποπληρωμής του δανείου, καθώς επίσης και τα δικαιώματα που διατηρεί η τράπεζα σε περίπτωση κατά την οποία αυτή οι όροι δεν ικανοποιηθούν.

Μετά λοιπόν τη σύνταξη της, η χρηματοδοτική πρόταση παρουσιάζεται στην αρμόδια εγκριτική επιτροπή πιστοδοτήσεων της τράπεζας και στη περίπτωση που ληφθεί η σχετική έγκριση , το ναυτιλιακό τμήμα με τη συνεργασία των αρμόδιων δικηγορικών γραφείων προχωρεί στην υλοποίησης της (βλέπε παράρτημα).

Ο τραπεζικός δανεισμός διακρίνεται σε διμερείς συμφωνίες και σε κοινοπρακτικά δάνεια. Η επιλογή μεταξύ των δύο μορφών εξαρτάται κυρίως από το ύψος του απαιτούμενου κεφαλαίου. Συνήθως το ποσό του κεφαλαίου αποτελεί κίνδυνο αποδεκτό από τη τράπεζα, δημιουργούνται διμερείς συμφωνίες, όπου ο δανειστής είναι η μεμονωμένη τράπεζα η οποία αναλαμβάνει το σύνολο του κινδύνου(παραχωρώντας το δάνειο) και δανειζόμενη είναι η πλοιοκτήτρια του υπό χρηματοδότηση πλοίου, επί του οποίου εγγράφεται υποθήκη υπέρ της δανειστριάς. Η συνήθης μορφή ιδιοκτησίας των πλοίων είναι μια πλοιοκτήτρια να κατέχει όλες τις μετοχές ενός πλοίου. Με τον τρόπο αυτό στη περίπτωση που παρουσιαστεί παραβίαση των όρων του δανείου, η τράπεζα δε μπορεί να διεκδικήσει έσοδα από άλλα πάγια του ομίλου, παρά μόνον από τα παγία ιδιοκτησίας της δανειζόμενης και της εγγυήτριας του συγκεκριμένου δανείου, γεγονός που φανερώνει έντονα την ανάγκη δημιουργίας ενός χρηματοδοτικού προγράμματος για το οποίο έχει γίνει εξ αρχής προσεκτική αξιολόγηση όσον αφορά στην εκτίμηση της αξίας των πλοίων, στο ποσοστό χρηματοδότησης και στο τρόπο αποπληρωμής του δανείου.

Όσο αυξάνεται το ύψος του κεφαλαίου, η τράπεζα προτιμά να μοιράσει τον κίνδυνο αναλαμβάνοντας ποσοστό εκ του δανείου και όχι το σύνολο του , ενώ άλλες τράπεζες

καλούνται να καλύψουν μέσω της συμμετοχής τους με ποσοστά επί του δανείου το συνολικό κίνδυνο, δημιουργώντας μια κοινοπραξία.

Ο χρόνος διοργάνωσης ενός δανείου εξαρτάται από τη πολυπλοκότητα της δομής του δανείου και το ύψος του κινδύνου που αναλαμβάνει η κάθε τράπεζα. Η περίπτωση διοργάνωσης ενός κοινοπρακτικού δανείου είναι συνήθως περισσότερο χρονοβόρα από εκείνη των διμερών δανείων, γιατί αφενός απαιτείται χρόνος για τη προσέλκυση ενδιαφέροντος συμμετοχής (εξαρτάται από το εκτιμώμενο κίνδυνο του δανείου), αφετέρου μεσολαβεί χρόνος για τη λήψη αποφάσεων η οποία γίνεται σε συμμετοχική βάση στα κοινοπρακτικά δάνεια.

5.3 ΛΟΓΟΙ ΟΠΟΥ ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Οι στόχοι των τραπεζών όταν λαμβάνουν την απόφαση ενασχόλησης με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση εντοπίζονται κυρίως στη επιδίωξη κέρδους, στη διασπορά του χρηματοδοτικού κινδύνου, στην επέκταση σε άλλους τομείς χρηματοδοτήσεων και στην εκπλήρωση πολιτικών ή κυβερνητικών στόχων.

5.3.1 Κίνητρο του κέρδους

Κύρια πηγή εσόδων της ναυτιλιακής τράπεζας αποτελούν οι τόκοι και οι αμοιβές δανείων, οι προμήθειες από μετατροπές νομισμάτων, οι εντολές εξωτερικού, τα collections of checks, οι καταθέσεις, οι εγγυητικές επιστολές και τα letter of credits.

5.3.2. Κίνητρο της διασποράς του κινδύνου

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση προσφέρει στις τράπεζες την ευκαιρία να μειώσουν το χρηματοδοτικό κίνδυνο, η μείωση του κινδύνου επιτυγχάνεται μέσω της διασποράς του συνολικού χαρτοφυλακίου των τραπεζών, σε διαφορετικές κατηγορίες πλοίων (bulk carriers, tankers, containerships), σε διαφορετικές βιομηχανίες (ναυτιλία, ενέργεια, γεωργία και επενδύσεις σε ακίνητα)

5.3.3 Το κίνητρο της επέκτασης

Πολλές τράπεζες οι οποίες έχοντας ως στόχο τη διεύρυνση των εργασιών τους στο διεθνή χώρο, επιδιώκουν τη χρηματοδότηση βιομηχανιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως διεθνείς. Ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας προσελκύει το ενδιαφέρον αυτών των τραπεζών, οι οποίες συνήθως αναλαμβάνουν και υλοποιούν αυτές τις χρηματοδοτήσεις μέσω των σχετικών τμημάτων τα οποία έχουν εγκατασταθεί σε διάφορες χώρες.

5.3.4 Το κίνητρο πολιτικών στόχων

Η ανάμειξη των τραπεζών στη ναυτιλία δεν έχει πάντα σα στόχο το κέρδος. Σε κάποιες περιπτώσεις οι τράπεζες αναλαμβάνουν ναυτιλιακά δάνεια προκειμένου να υποστηρίξουν κυβερνητικά αναπτυξιακά προγράμματα σε σημαντικούς τομείς όπως η ναυτιλία. Συνήθως οι τράπεζες αυτές είναι κρατικές, τράπεζες εισαγωγών-εξαγωγών ή αναπτυξιακές.

5.4 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟ

Η ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, είναι μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Αρχικά οι επενδύσεις στηρίζονται κυρίως στη εισροή κεφαλαίων από τους μετόχους των εταιριών. Η κάλυψη όμως των συνεχώς μεταβαλλόμενων αναγκών του εμπορίου επέβαλε τη δημιουργία μεγάλων και πιο εξειδικευμένων πλοίων.

Ταυτόχρονα με το μέγεθος και την εξειδίκευση των πλοίων, αυξήθηκε και το κόστος απόκτησης τους. Οι πλοιοκτήτες δεν ήταν πλέον δυνατόν να καλύψουν τις επενδυτικές τους ανάγκες μέσω των εισφορών των μετόχων ή του μακροπρόθεσμου δανεισμού από τους μετόχους και έτσι στράφηκαν σε βαλές μορφές χρηματοδότησης.

Η επιλογή της μεθόδου χρηματοδότησης μιας επένδυσης επηρεάζεται από:

Το κόστος κεφαλαίου

Το ύψος της συμμετοχής του πλοιοκτήτη

Ο χρόνος αποπληρωμής του δανείου

Τις εξασφαλίσεις

Ειδικό όροι όπου οι χρηματοδότες αναλαμβάνουν τον επενδυτικό κίνδυνο

Ο χρόνος ολοκλήρωσης της επένδυσης

5.4.1 Το κόστος κεφαλαίου

Κατά την αξιολόγηση ενός επενδυτικού σχεδίου από μια ναυτιλιακή τράπεζα, ένας από τους κυριότερους στόχους της τράπεζας είναι η συσσώρευση κερδών μέσω της είσπραξης επιτοκίων και προμηθειών από τα χορηγούμενα δάνεια. Οι τράπεζες επιδιώκουν την είσπραξη υψηλών προμηθειών και εσόδων από τόκους, δεδομένου ότι όσο αυξάνονται τα spread και οι προμήθειες (commissions), τόσο αυξάνονται και τα κέρδη των τραπεζών. Αντίθετα, οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν την εξασφάλιση μεγάλου ύψους κεφαλαίων, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Στις μέρες μας τα επίπεδα των επιτοκίων και των προμηθειών των δανείων που χορηγούν οι τράπεζες θεωρούνται εξαιρετικά χαμηλά σε σχέση με το παρελθόν και θεωρούνται ακόμα πιο πολύ ανταγωνιστικά από τις άλλες μορφές χρηματοδότησης.

Οι λόγοι που οδήγησαν τις τράπεζες στη μείωση του κόστους του κεφαλαίου είναι κυρίως δύο:

- ο μεγάλος αριθμός των τραπεζών οι οποίες εμπλέκονται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Οι τράπεζες, κυρίως οι πιο νέες στο χώρο, στη προσπάθειά τους να προσελκύσουν πελάτες μειώνουν τις απαιτήσεις και

- οι κανόνες που επιβάλουν την ύπαρξη αποθεματικών ανάλογα με τη κατηγοριοποίηση της πιστοληπτικής ικανότητας των χρηματοδοτούμενων πελατών. Οι τράπεζες προκειμένου να δημιουργήσουν χαρτοφυλάκια χαμηλού κινδύνου είναι αναγκασμένες να στραφούν στους ποιοτικά καλούς πελάτες, κάτι τέτοιο χαρακτηρίζεται από το όνομα τους, τη φήμη τους, τον αριθμό του στόλου τους, τα αποθεματικά και το δανεισμό τους. Προκειμένου λοιπόν οι τράπεζες να πετύχουν το στόχο τους είναι αποφασισμένες να μειώσουν τα κέρδη τους.

5.4.2 Το ύψος συμμετοχής του πλοιοκτήτη

Οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν μορφές χρηματοδότησης οι οποίες δεν απαιτούν τη δέσμευση μεγάλου μέρους της ρευστότητας τους. Παρά το γεγονός ότι για την εξασφάλιση τραπεζικού δανεισμού είναι απαραίτητη η ίδια συμμετοχή του πλοιοκτήτη, ο ανταγωνισμός μεταξύ των τραπεζών θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση του ποσοστού αυτού.

Σήμερα η συμμετοχή της τράπεζας στη χρηματοδότηση ενός νεότευκτου πλοίου μπορεί να ανέλθει και σε ποσοστό 85%. Αντίστοιχα η συμμετοχή της τράπεζας στη χρηματοδότηση ενός μεταχειρισμένου πλοίου μπορεί να κυμαίνεται από 50 έως 70% της αξίας αγοράς του πλοίου, ανάλογα με την ηλικία του και τη χρονοαύλωση του. Τα ποσοστά χρηματοδότησης τα οποία χορηγούν σήμερα οι τράπεζες είναι αρκετά υψηλά και σε μερικές περιπτώσεις προσεγγίζουν ποσοστά τα οποία αντιπροσωπεύουν χρηματοδοτήσεις από άλλες πηγές άντλησης κεφαλαίων.

5.4.3 Ο χρόνος αποπληρωμής του δανείου

Οι πλοιοκτήτες κατά τη χρηματοδότηση των επενδυτικών τους σχεδίων, επιδιώκουν την άντληση μεγάλου ύψους κεφαλαίου το οποίο θα αποπληρώσουν στο μεγαλύτερο δυνατό χρονικό διάστημα. Οι τράπεζες δέχονται, ανάλογα βέβαια και με τη φάση που βρίσκεται η αγορά, να χρηματοδοτήσουν σε υψηλά ποσοστά χρηματοδότησης, όμως επιδιώκουν την εξόφληση του χορηγηθέντος ποσού σε όσο το δυνατό μικρότερο χρονικό διάστημα.

Ο χρόνος αποπληρωμής ενός ναυτιλιακού δανείου, όπως ήδη αναφέραμε, εξαρτάται από το αν η χρηματοδότηση αφορά σε μεταχειρισμένο πλοίο ή νέα κατασκευή, το ύψος του χορηγούμενου δανείου, τη φάση της αγοράς, και στο τρόπο αποπληρωμής τους. Με τα σημερινά δεδομένα ο μέσος χρόνος αποπληρωμής ενός δανείου το οποίο χορηγείται για τη χρηματοδότηση μιας νέας κατασκευής μπορεί να φτάσει και τα δώδεκα χρόνια, συμπεριλαμβανομένης και της περιόδου κατασκευής του πλοίου. Σε αντίστοιχη περίπτωση η περίοδος αποπληρωμής ενός δανείου για τη χρηματοδότηση ενός μεταχειρισμένου πλοίου μπορεί να διαρκέσει από δύο έως 8 χρόνια.

Γενικά ο χρόνος αποπληρωμής ενός ναυτιλιακού δανείου είναι ανάλογος με το χρόνο που απαιτείται από άλλου τύπου χρηματοδοτήσεις πχ εξόφληση ενός ομολογιακού δανείου, γεγονός το οποίο λαμβάνεται σοβαρά υπόψη από τους πλοιοκτήτες κατά τη διαδικασία επιλογής της πηγής άντλησης των κεφαλαίων.

5.4.4 Εξασφαλίσεις

Οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν την ανάληψη δανείου υψηλού ποσού, με τη παραχώρηση όσο το δυνατόν μικρότερης αξίας εξασφαλίσεων. Οι τράπεζες προχωρούν στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση επιδιώκοντας τη λήψη εξασφαλίσεων, οι οποίες καλύπτουν τα δάνεια αυτά κατά ποσοστό 120 – 130%. Πολλές φορές οι εφοπλιστές θεωρούν υπερβολικές αυτές τις εξασφαλίσεις σε σχέση με εξασφαλίσεις που απαιτούνται για ανάλογο ύψους χρηματοδοτήσεις από άλλες πηγές άντλησης κεφαλαίων και δυσανασχετούν στη παραχώρηση αυτών των εξασφαλίσεων. Λαμβάνοντας όμως υπόψη τους τη μακροχρόνια πελατειακή σχέση η οποία αναπτύσσεται μεταξύ πλοιοκτήτη – δανειζόμενου και της τράπεζας –δανειστή, στα πλαίσια τα οποία η τράπεζα στηρίζει και συμβουλεύει τον πελάτη σε κάθε φάση της αγοράς σε σχέση με τις άλλες μορφές χρηματοδότησης, οι πλοιοκτήτες προτιμούν τον δανεισμό από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

5.4.5 Ειδικοί όροι όπου οι χρηματοδότες αναλαμβάνουν τον επενδυτικό κίνδυνο

Συνήθως οι όροι που επηρεάζουν την επιλογή της μορφής χρηματοδότησης αφορούν στον έλεγχο της πλοιοκτησίας, στη μεταβολή της διαχειρίστριας, στην ασφάλιση των πλοίων και στους όρους οι οποίοι έχουν σκοπό να διατηρηθεί η οικονομική εικόνα της πλοιοκτήτριας ή και του ομίλου στον οποίο ανήκει, σε επίπεδα αποδεκτά από τους δανειστές της. Πρόκειται για το πιο ευέλικτο τμήμα μιας χρηματοδότησης, η διαπραγμάτευση του οποίου εξαρτάται από το ύψος του δανείου, το δανειζόμενο, την εικόνα των οικονομικών του καταστάσεων και ανταγωνισμό μεταξύ των χρηματοδοτικών τραπεζών.

Συνήθως οι τράπεζες, ιδιαίτερα στα διμερή δάνεια, επιδιώκουν τη σύναψη δανείων με λιγότερους πολύπλοκους όρους που είναι εύκολο να τηρηθούν ακόμη και απο μικρού βελινεκούς πλοιοκτήτες και που τελικά κερδίζουν το ενδιαφέρον τους.

5.4.6 Ο χρόνος ολοκλήρωσης της επένδυσης

ο χρόνος ο οποίος απαιτείται από τη κατάθεση του χρηματοδοτικού αιτήματος έως και τη χορήγηση του δανείου, αποτελεί σημείο αναφοράς σε σχέση με την ευελιξία των άλλων μεθόδων εξασφάλισης κεφαλαίων, όπως για παράδειγμα το ομολογιακό δάνειο.

Οστόσο εκτός από τους βασικότερους λόγους που αναφέραμε προηγουμένως, υπάρχουν και κάποιοι άλλοι όπου οι επενδυτές προτιμούν τον τραπεζικό δανεισμό.

Ειδικότερα όσον αφορά στην άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο, συνήθως οι πλοιοκτήτες και κυρίως οι Έλληνες δεν τηρούν τις οικονομικές τους καταστάσεις ελεγμένες από ορκωτούς λογιστές ή δεν είναι ιδιαίτερα πρόθυμοι να τις δημοσιοποιήσουν- ενέργειες οι οποίες είναι απαραίτητες για μορφές χρηματοδότησης όπως έκδοση μετοχών ή ομολόγων-. Αντίθετα στη περίπτωση της τραπεζικής χρηματοδότησης, οι τράπεζες σε περιπτώσεις εταιριών οι οποίες δεν έχουν οικονομικές καταστάσεις ελεγμένες και εφόσον εκτιμήσουν τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο,

περιορίζονται στην επεξεργασία των στοιχείων τα οποία αναφέρονται σε ανεπίσημες λογιστικές καταστάσεις και τα οποία φέρουν την υπογραφή του συντάσσοντος.

Επιπλέον το μέγεθος των αρκετών πλοιοκτητών ξένων και Ελλήνων, το οποίο περιγράφεται από τα οικονομικά τους στοιχεία, δεν επιτρέπει την ανάληψη κεφαλαίων μέσω άλλων μορφών χρηματοδότησης όπως για παράδειγμα έκδοση μετοχών ή ομολόγων.

Όσον αφορά την άντληση κεφαλαίων μέσω μίσθωσης(Leasing), είναι από τη μια δελεαστικό για τον δανειζόμενο ότι το κόστος κεφαλαίου επιβαρύνεται μόνο ο δανειστής και ότι και τα δύο μέρη απολαμβάνουν φοροαπαλλαγές, όμως όλοι οι διαχειριστικοί κίνδυνοι βαρύνουν τον δανειζόμενο. Οστόσο σε πολλές περιπτώσεις ο δανειζόμενος δεν είναι πάντα πρόθυμος να αναλάβει ένα τέτοιο κίνδυνο και πιο συγκεκριμένα όταν πρόκειται για αγορά δεξαμενοπλοίου όπου σε περίπτωση ατυχήματος και ζημίας από μόλυνση το κόστος της οικολογικής καταστροφής είναι δυσβάσταχτο.

Τέλος σε ότι αφορά την χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων, παρουσιάζονται κάποιες δυσκολίες όπως η φερεγγυότητα της εγγυήτριας τράπεζας, οι οποίες αποθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες από τις εναλλακτικές αυτές μορφές χρηματοδότησης.

Όπως συμπεραίνουμε από τα ανωτέρω, ανάμεσα σε τόσες επιλογές αύξησης κεφαλαίου, η χρηματοδότηση από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αποτελεί τη πιο δημοφιλή μέθοδο.

5.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες βασικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για να γίνει η χορήγηση ενός δανείου.

Σύμφωνα με συνεντεύξεις που έγιναν σε στελέχη του ναυτιλιακού τμήματος της τράπεζας HSBC, στο ναυτιλιακό χώρο έχει επικρατήσει η άποψη ότι πρέπει να πληρούνται πέντε βασικές προϋποθέσεις, γνωστές και ως τα 5 Cs:

- Ανάλυση της Αγοράς (Conditions)
- Εξασφαλίσεις(Collaterals)
- Ίδια κεφάλαια(Capital)
- Ικανότητα του πλοιοκτήτη ως Μάνατζερ(Capacity)
- Ο χαρακτήρας του Πλοιοκτήτη(Character)

Στο πρώτο παράγοντα γίνεται προσεκτική ανάλυση της αγοράς (Conditions), όπου μελετάται το παρελθόν, το παρόν, το μέλλον και οι τάσεις της αγοράς, τα διεθνή και εθνικά γεγονότα καθώς και οι συνθήκες και οι όροι που διέπουν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Στη συνέχεια έχουμε την παροχή εξασφαλίσεων(Collaterals), με τις οποίες η τράπεζα εξασφαλίζει τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση αποτυχίας της χρηματοδοτούμενης επένδυσης(υποθήκη, ταμειακές ροές κλπ). Ακολουθεί η ανάλυση των ιδίων κεφαλαίων του πλοιοκτήτη(Capital) και της ικανότητας ρευστότητας. Το ύψος των ιδίων κεφαλαίων αποδεικνύει την πίστη του πλοιοκτήτη στο σχέδιο αυτό καθώς και την πιστοληπτική ικανότητά του. Επιπλέον, η τράπεζα ενδιαφέρεται και εξετάζει την ικανότητα του πλοιοκτήτη ως μάνατζερ και κατά πόσο είναι ικανός στη κατάσχεση στρατηγικών σχεδίων τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα(Capacity). Επιτυχίες του πλοιοκτήτη στην αγορά και πώληση πλοίων την κατάλληλη στιγμή καθώς και ελαχιστοποίηση κόστους είναι στοιχεία που επιδεικνύουν σωστό χαρακτήρα. Τέλος σημαντική προϋπόθεση αποτελεί ο χαρακτήρας και η εμπειρία του πλοιοκτήτη(Character). Πολύ συχνά οι τράπεζες συγκεντρώνουν πληροφορίες για την φήμη και την εντιμότητα του πλοιοκτήτη. Αποτελεί πολύ σημαντικό στοιχείο για ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα το αν ο πλοιοκτήτης κατά τη διάρκεια παραμονής του στο ναυτιλιακό χώρο έχει διαβεί επιτυχώς και χωρίς απώλειες μια τουλάχιστον ναυτιλιακή κρίση.

5.6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Θα πρέπει αρχικά να αναφέρουμε ότι η χρηματοδότηση ενός πλοιοκτήτη, γίνεται σύμφωνα με την πολιτική κάθε τράπεζας. Το πλαίσιο στο οποίο η κάθε τράπεζα υπόκειται εξαρτάται κυρίως από πέντε παράγοντες:

- A. Το ποσό του δανείου που θα χορηγηθεί στο πελάτη. Η διάκριση εστιάζεται κυρίως στη χορήγηση ποσού που αφορά την αγορά ενός νεότευκτου πλοίου, όπου η χρηματοδότηση μπορεί να φτάσει και το 70% και στη χρηματοδότηση αγοράς μεταχειρισμένου και ανάλογα με την ηλικία κυμαίνεται από 60-70%.
- B. Τη χρονική περίοδο αποπληρωμής του δανείου, η οποία διαφέρει ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.
- Γ. Το μέγεθος του πλοιοκτήτη αλλά και τη φήμη που έχει το όνομα του στην αγορά.
- Δ. Το μέγεθος, ο τύπος, η ηλικία του πλοίου.
- E. Η σημαία του πλοίου αλλά και η εθνικότητα της εταιρίας στην οποία θα χορηγηθεί το δάνειο παίζουν σημαντικό ρόλο στην απόφαση της τράπεζας, ώστε να αποφεύγει το λεγόμενο Country Risk.

Γενικά θα λέγαμε ότι η επενδυτική πολιτική του πλοιοκτήτη θα πρέπει να συμβαδίζει με την πολιτική της τράπεζας και βάση αυτού ο εκάστοτε πλοιοκτήτης να απευθύνεται στην τράπεζα εκείνη που θεωρεί ότι του παρέχει τους καλύτερους δυνατούς όρους. Έτσι λοιπόν αφού τα δύο μέρη, πλοιοκτήτης και τράπεζα, έχουν συμφωνήσει, ο υπάλληλος της τράπεζας (Credit Officer) εισηγείται προς την τράπεζα, με την λεγόμενη **εισηγητική επιστολή**. Αυτή η επιστολή ουσιαστικά αναφέρει αναλυτικά τα στοιχεία του πλοιοκτήτη, το παρελθόν της εταιρίας, τα πλοία που διαχειρίζεται, το ποσό που επιθυμεί να λάβει από την τράπεζα καθώς και το χρόνο αποπληρωμής.

Η διαδικασία αίτησης ενός ναυτιλιακού δανείου, μπορεί να διαρκέσει από μερικές εβδομάδες μέχρι και μερικούς μήνες. Στην αίτηση του ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να παρουσιάζει αναλυτικά τα στοιχεία της πλοιοκτήτριας εταιρίας, τα πλοία που έχει διαχειριστεί στο παρελθόν η εταιρία αυτή, συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων των

πλοίων, τον τύπο, την ηλικία και την ενδεχόμενη χρηματοδότηση από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Ακόμα στην αίτηση θα πρέπει να παρέχονται συστάσεις από ναυλωτές, ασφαλιστικούς οργανισμούς για να επιβεβαιώνεται η ορθότητα των στοιχείων που παραθέτονται και να μπορούν να δώσουν πληροφορίες για την ποιότητα του δανειολήπτη. Τέλος στην αίτηση θα πρέπει να αναφέρονται τα πλοία που διαχειρίζεται η εταιρία με στοιχεία ταμειακών ροών και απόδοσης κερδών για να εκτιμάται η οικονομική κατάσταση του πλοιοκτήτη.

Όταν η αίτηση υποβληθεί, εξετάζεται από το αρμόδιο στέλεχος της τράπεζας (Credit Officer) και αφού βεβαιωθεί για την ορθότητα των στοιχείων της αίτησης και ότι αυτή ταυτίζεται με την χρηματοδοτική πολιτική της τράπεζας συντάσσεται η πρόταση από την τράπεζα προς τον πελάτη, με τους όρους της δανειακής σύμβασης (Offering Letter). Σε αυτό το στάδιο ο πελάτης μπορεί να διαπραγματευτεί με την τράπεζα τους όρους της σύμβασης και να επιτύχει αλλαγή όρων προς όφελος του. Όταν λοιπόν η συμφωνεία επιτευχθεί ο Officer συντάσσει μια αντιστοιχη εισηγητική επιστολή και την υποβάλλει στο αντίστοιχο όργανο της τράπεζας που αποφασίζει για την χορήγηση του δανείου (Credit Committee).

Το Credit Committee έχει την δυνατότητα να απορρίψει, να αποδεχτεί ή να τροποποιήσει την πρόταση. Στην περίπτωση που την αποδεχτεί συντάσσεται μια επιστολή από την τράπεζα προς τον πελάτη, η οποία περιέχει τη δέσμευση της τράπεζας (Commitment) και τους όρους της χρηματοδότησης με τους οποίους αποδέχεται να ικανοποιήσει το αίτημα του πελάτη. Η διαδικασία ολοκληρώνεται με την αποδοχή και υπογραφή του Committee Letter από τον πελάτη και στη συνέχεια όλα τα στοιχεία παραδίδονται στους δικηγόρους όπου επιμελούνται την τελική μορφή. (Βλέπε Παράρτημα Β)

5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι στις μέρες μας δεν υπάρχει μεγάλη ποικιλία διαφοροποιημένων υπηρεσιών από τις τράπεζες που δραστηριοποιούνται ενεργά στην αγορά. Οι περισσότερες προσφέρουν χρηματοδότηση τόσο σε πλοιοκτήτες μεγάλου μεγέθους, όσο και σε παραδοσιακού τύπου εφοπλιστές με μικρότερο στόλο. Ωστόσο η χρηματοδότηση των μεγάλων πελατών γίνεται πολύ πιο εύκολα και γρήγορα σε σχέση με τα μικρά εφοπλιστικά σχήματα, ενώ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί δύσκολη έως αδύνατη η χρηματοδότηση νεοιδρυθουσών εταιριών αφού οι τράπεζες απαιτούν κατά κανόνα εμπειρία και αποδεδειγμένη ιστορία στο χώρο από τους πελάτες τους.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 90 οι Έλληνες πλοιοκτήτες έθεσαν ως στόχο την προσπάθεια αντικατάστασης του στόλου τους με νεότευκτα πλοία αλλά και με την αγορά μεταχειρισμένων νεότερης ηλικίας. Οι τράπεζες ωστόσο δεν προσέφεραν μόνο χρηματοδότηση στο χτίσιμο νέων πλοίων αλλά και δάνεια για την αγορά μεταχειρισμένων, αφού η βάση της ελληνικής ναυτιλίας στηρίζεται στην αγορά των τελευταίων, σύμφωνα με στοιχεία που εκπίπτουν από έρευνες που δείχνουν ότι τη διετία 2000 -2002 το 25% των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων πραγματοποιήθηκε από Έλληνες εφοπλιστές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- C.Th.Grammenos & E.M.Xilas, “Shipping Investement&Finance”
- C.Th. Grammenos “Credit risks, Analysis and policy in Bank Shipping Finance”,the handbook of Maritime Economics and business ,2002 LLP
- C. Th Grammenos “Bank finance or Ship Purchase”, LLP London 1996
- T. Petropoulos , “Shipping Finance in Greece June 2000-2002”, Petrofin research, 2002
- P. Stokes “ Ship finance, credit expansion and the boom bust cycle” LLP 1992

- www.hsbc.com
- www.kathimerini.gr
- www.interunity.gr

Συνεντεύξεις :

με στελέχη της εταιρίας Interunity Management Corporation

(<http://www.interunity.gr/>)

Με μεσίτες της εταιρίας Intermodal

(<http://www.intermodal.gr/site/main/index.php>)

Με στελέχη της τράπεζας HSBC PLC, SHIPPING BRANCH

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλιακή οικονομική παρουσιάζεται και αναλύεται ως ξεχωριστή ενότητα οικονομικής για δύο κυρίως λόγους:

Ο πρώτος είναι η κυκλικότητα την ναυτιλιακής αγοράς και ο δεύτερος η φύση μιας ναυτιλιακής επένδυσης. Οι δύο αυτοί λόγοι συνδέονται περίπλοκα μεταξύ τους μια ναυτιλιακή επένδυση μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια έξυπνη κίνηση, τολμηρή ακόμα και επικίνδυνη αν λάβουμε υπόψη μας τη κατάσταση και τις προσδοκίες των ναυτιλιακών αγορών που σπάνια -σχεδόν ποτέ- εκπληρώνουν τις υποσχέσεις που φαίνονται να δίνουν.

Παρόλο που το στοιχείο του ρίσκου εμφανίζεται σε όλες τις μορφές επένδυσης, πουθενά ούτε στον τομέα των υπηρεσιών ή της παρασκευής το αποτέλεσμα δεν παρεκκλίνει τόσο από το αναμενόμενο, όσο στην επένδυση για αγορά πλοίου.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γνωρίσουμε τους κυριότερους τύπους κινδύνων που αντιμετωπίζει μια τράπεζα και πώς οι διαχειριστές κινδύνων τους αντιλαμβάνονται.

1. Πιστωτικός κίνδυνος
2. Χρηματοδοτικός κίνδυνος χώρας και απόδοσης
3. Κίνδυνος του επιτοκίου
4. Συναλλαγματικός κίνδυνος
5. Κίνδυνος ρευστότητας
6. Κίνδυνος χρεοκοπίας

6.2 ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ(CREDIT RISK)

Πιστωτικός κίνδυνος θεωρείται εκείνος ο κίνδυνος όπου ο δανειζόμενος δεν εξοφλεί τις δανειακές του υποχρεώσεις(πχ τόκοι, δόσεις δανείου), είτε δεν τηρεί συγκεκριμένους όρους της δανειακής σύμβασης την οποία έχει συνάψει με την τράπεζα(πχ διατήρηση της σχέσης αξία εξασφάλισης, υπόλοιπο δανείου σε συγκεκριμένα επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου). Ο πιστωτικός κίνδυνος οφείλεται κυρίως σε δύο λόγους:

- ασταθή έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου
- συνεχή μεταβολή των αξιών των πλοίων

6.2.1 Ασταθή έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου

Το πρόγραμμα αποπληρωμής ενός δανείου με σκοπό την απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου στηρίζεται κυρίως στην προβλεπόμενη χρηματοροή και στην αναμενόμενη κερδοφορία του πλοίου.

Κατά τη σύνταξη του προϋπολογισμού της χρηματοροής λαμβάνονται υπόψη τόσο οι τρέχουσες τιμές των ναύλων όσο και οι μελλοντικές. Ενώ όμως οι τρέχουσες τιμές των ναύλων αποτελούν απτά στοιχεία, οι μελλοντικές στηρίζονται καθαρά σε προβλέψεις αναλυτών . Οι αναλυτές μελετώντας τα στοιχεία που δημοσιεύονται στο ναυτιλιακό τύπο, ενημερώνονται καθημερινά για τους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και τη προσφορά των πλοίων, τα τρέχοντα επίπεδα των ναύλων και τα στοιχεία των χρονοναυλώσεων που ήδη έκλεισαν και επηρεαζόμενοι από την εμπειρία τους και τη ποιότητα των πληροφοριών που διαθέτουν, επιλέγουν τελικά τους ναύλους που θα χρησιμοποιηθούν στο προϋπολογισμό χρηματοροής του υπό χρηματοδότηση πλοίου.

Σε έναν κλάδο όμως όπως ο ναυτιλιακός, ο οποίος χαρακτηρίζεται από έντονη αστάθεια στις τιμές των ναύλων, η πρόβλεψη του επιπέδου τους για διάστημα τόσο μεγάλο όσο η διάρκεια ενός δανείου, οι οποία κυμαίνεται από δύο έως δεκαπέντε χρόνια, αποτελεί εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες στη περίοδο αξιολόγησης της χρηματοδοτικής πρότασης από τους αναλυτές τα επίπεδα των ναύλων είναι αρκετά υψηλά , δημιουργώντας ένα κλίμα αισιοδοξίας το οποίο επηρεάζει τις προβλέψεις όσο αφορά την κερδοφορία του πλοίου. Ως εντούτοις το αποτέλεσμα

μπορεί από τη μία να είναι θετικό αν και εφόσον οι προβλέψεις βγουν αληθινές ενώ από την άλλη το αποτέλεσμα να είναι ζημιογόνο αν τελικά στη διάρκεια του δανείου το κλίμα αλλάξει και τα επίπεδα των ναύλων μειωθούν και που τελικά η αποπληρωμή του δανείου να καταστεί προβληματική.

6.2.2 Συνεχής μεταβολή των αξιών των πλοίων

Στις περισσότερες των περιπτώσεων κύρια εξασφάλιση ενός δανείου από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα με σκοπό μια ναυτιλιακή επένδυση και πιο συγκεκριμένα η απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου, αποτελεί η υποθήκη του υπο χρηματοδότηση πλοίου. Η εγγραφή υποθήκης επί του πλοίου υπέρ της δανείστριας τράπεζας πραγματοποιείται κυρίως ώστε σε περίπτωση μη ανταπόκρισης του δανειζόμενου στις δανειακές του υποχρεώσεις, η τράπεζα να μειώσει ή να εξοφλήσει το υπόλοιπο της οφειλής με τα έσοδα από την εκτέλεση της υποθήκης και τον πλειστηριασμό του πλοίου. Οστόσο οι αξίες των πλοίων ακολουθούν τα επίπεδα των ναύλων.

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει όσο η προσφορά της χωρητικότητας είναι μικρότερη της ζήτησης, οι ναυλωτές προκειμένου να εξασφαλίσουν πλοία για την μεταφορά των φορτίων τους είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλούς ναύλους, με αποτέλεσμα να δημιουργήσουν αυξητική τάση στα επίπεδα των ναύλων.

Το αισιόδοξο κλίμα που δημιουργείται, οδηγεί στην αύξηση της ζήτησης εκ μέρους των πλοιοκτητών για πλοία και οι αξίες των πλοίων αυξάνονται. Η ίδια περίπτωση εμφανίζεται όταν η προσφορά της χωρητικότητας είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση, τα επίπεδα των ναύλων μειώνονται, το ενδιαφέρον για νέες επενδύσεις από τη πλευρά των πλοιοκτητών μειώνεται και ακολουθεί πτώση στις αξίες των πλοίων.

Δεδομένου ότι ο σκοπός της εγγραφής υποθήκης υπέρ της τράπεζας είναι σε περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος δεν είναι συνεπής στις δανειακές του υποχρεώσεις, η αναγκαστική πώληση του πλοίου, προκειμένου να μειωθεί ή να εξοφληθεί το υπόλοιπο του δανείου, είναι εμφανές ότι οι διακυμάνσεις στην αξία του πλοίου αυξάνουν το κίνδυνο της τράπεζας να μην επιτύχει τον αρχικό σκοπό της λήψης τη υποθήκης, αφού η αξία του πλοίου ίσως δε καλύπτει πλήρως ή καλύπτει μικρό μόνο μέρος της τρέχουσας οφειλής. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις στις οποίες κατά τη περίοδο αξιολόγησης της

χρηματοδοτικής πρότασης από τους αναλυτές, το κλίμα ήταν αισιόδοξο και η αξία του πλοίου ήταν εξαιρετικά υψηλή. Οι αποφάσεις όσον αφορά το ποσό του δανείου που τελικά χορηγήθηκε στηρίχθηκαν στην τότε υψηλή αξία, ενώ κατά τη διάρκεια του δανείου η αξία του πλοίου μειώθηκε και η σχέση αξία εξασφάλισης – υπόλοιπο δανείου απείχε κατά πολύ από τους αρχικούς υπολογισμούς του αναλυτή. Σε τέτοιες περιπτώσεις οι συνολικές ζημιές οι οποίες κατεγράφησαν στα βιβλία των τραπεζών ήταν τόσο υψηλές που οδήγησαν κάποιες από αυτές στην αποχώρησή τους από το ναυτιλιακό χώρο.

Ο πιστωτικός κίνδυνος αποτελεί τον κυριότερο κίνδυνο που αντιμετωπίζουν οι τράπεζες κατά τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Δεδομένου ότι ο κύριος σκοπός των τραπεζών κατά τη χρηματοδότηση είναι η εξόφληση του δανείου και στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα, η μείωση του πιστωτικού κινδύνου αποτελεί το κύριο μέλημα κάθε αναλυτή, τόσο κατά το στάδιο της αρχικής αξιολόγησης της επενδυτικής πρότασης, όσο και κατά τη διάρκεια του δανείου. Επιτυγχάνεται κυρίως με την εξαρχής προσεκτική αξιολόγηση της επενδυτικής πρότασης. Η αναγνώριση των συνθηκών, όσον αφορά στις αξίες των πλοίων και τις τιμές των ναύλων, κατά τις οποίες πραγματοποιείται η αξιολόγηση της χρηματοδότησης, θα οδηγήσουν στην επιλογή του κατάλληλου ποσοστού χρηματοδότησης και του κατάλληλου προγράμματος αποπληρωμής, την επιλογή εξασφαλίσεων αξίας τέτοιας που να καλύπτουν ικανό μέρος της χορήγησης, τη λήψη των εξασφαλίσεων αυτών κατά τρόπο έγκυρο και νόμιμο. Ο αναλυτής ακόμα και μετά τη χορήγηση του δανείου οφείλει να παρακολουθεί συνεχώς την αγορά και τη τήρηση των βασικών όρων του δανείου, ώστε σε περίπτωση προβλήματος να εντοπισθούν εγκαίρως τα αίτια και να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα.

6.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΩΡΑΣ (COUNTRY RISK) ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΗΣ

6.3.1 Κίνδυνος χώρας

Χρηματοδοτικός κίνδυνος θεωρείται εκείνος ο κίνδυνος όπου ο αλλοδαπός δανειζόμενος δεν πραγματοποιεί τις δανειακές του υποχρεώσεις, επηρεαζόμενος από γεγονότα τα

οποία αφορούν είτε τη χώρα στην οποία εδρεύει η πλοιοκτήτρια εταιρία είτε στην εκάστοτε περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται το υπό χρηματοδότηση πλοίο. Τα γεγονότα αυτά αυξάνουν την αβεβαιότητα κινδύνου των συναλλαγών με αυτές τις χώρες και μπορεί να έχουν χαρακτήρα οικονομικό(πχ έλεγχος συναλλάγματος), χαρακτήρα κοινωνικό(πχ πολιτικές εξεγέρσεις) και χαρακτήρα πολιτικό(πχ απαλλοτριώσεις υπέρ του δημοσίου).

Ειδικότερα τώρα στη περίπτωση κατά την οποία ο δανειζόμενος ανήκει στο δημόσιο τομέα, ο χρηματοδοτικός κίνδυνος χαρακτηρίζεται ως κίνδυνος της χώρας και μπορεί να εξελιχθεί ακόμη και σε πλήρη αδυναμία της νομικής διεκδίκησης της είσπραξης των οφειλών εκ του δανείου από την τράπεζα.

Ο χρηματοδοτικός κίνδυνος της χώρας μπορεί να μειωθεί αν κατά την αρχική αξιολόγηση γίνει προσεκτική αξιολόγηση όσον αφορά στις εμπλεκόμενες με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία του πλοίου χώρες και επιλέγουν εκείνες οι οποίες παρουσιάζουν εικόνα πολιτικής και οικονομικής αστάθειας.

6.3.2 Κίνδυνος Απόδοσης

Ο κίνδυνος Απόδοσης υπάρχει όταν ο κίνδυνος συναλλαγής εξαρτάται περισσότερο από το πώς ο οφειλέτης αποδίδει σε συγκεκριμένα επιχειρηματικά προγράμματα ή επιχειρήσεις και δεν λαμβάνεται υπόψη τόσο το πιστωτικό του κύρος. Ο κίνδυνος αυτός εμφανίζεται όταν οι επιχειρήσεις δουλεύουν με προϊόντα. Όσο η παράδοση του προϊόντος αργεί, το πόσο φερέγγυος είναι ο οφειλέτης έχει μικρή σημασία. Ο κίνδυνος αυτός είναι μεταβιβαστικός γιατί το προϊόν αλλάζει χέρια κατά την μεταφορά. Ο δανειστής είναι σε κίνδυνο με τον καθένα ξεχωριστά. Ένα παράδειγμα αυτού του κινδύνου είναι η μεταφορά πετρελαίου

6.4 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΠΙΤΟΚΙΟΥ

Ως κίνδυνος επιτοκίου θεωρείται ο κίνδυνος μεταβολής του επιπέδου των επιτοκίων. Αναφέρεται κυρίως στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η τράπεζα χορηγεί δάνεια με

σταθερό επιτόκιο (fixed rate), ενώ ο δανεισμός της τράπεζας από τη διατραπεζική αγορά πραγματοποιείται με κυμαινόμενο επιτόκιο (floating rate). Στη περίπτωση αυτή υφίσταται ο κίνδυνος αρνητικής μεταβολής, ως προς τη θέση της τράπεζας, των επιτοκίων ο οποίος οδηγεί στη μείωση κερδών.

Επίσης οι μεταβολές στα επίπεδα των κυμαινόμενων επιτοκίων βάσει των οποίων δανείζονται οι πλοιοκτήτες, επιδρούν στην αύξηση του κινδύνου, δεδομένου ότι η αρνητική μεταβολή των επιτοκίων, ως προς τη θέση του πλοιοκτήτη, μπορεί να οδηγήσει σε ταμειακές δυσκολίες ως προς την εξυπηρέτηση των δανειακών τους υποχρεώσεων, στη δημιουργία δηλαδή πιστωτικού κινδύνου.

Ο κίνδυνος επιτοκίου ο οποίος σχετίζεται με τη διαφορά μεταξύ κυμαινόμενων και σταθερών επιτοκίων μπορεί να αναχαιτισθεί με τη χρήση εκ μέρους των τραπεζών.

6.5 ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ (CURRENCY RISK)

Συναλλαγματικός κίνδυνος θεωρείται ο κίνδυνος μεταβολής της ισοτιμίας των νομισμάτων, όταν τη τράπεζα δανείζει σε νόμισμα διαφορετικό από το βασικό της νόμισμα. Οι μεταβολές αυτές επηρεάζουν το ανώτερο ποσό δανεισμού ανά πελάτη καθώς επίσης και των αξιών των εξασφαλίσεων.

Οι διακυμάνσεις στα επίπεδα των τιμών ανταλλαγής νομισμάτων επιδρούν και έμμεσα στην αύξηση του κινδύνου, δεδομένου ότι η διαφορά μεταξύ της αξίας του νομίσματος στο οποίο εκτιμώνται οι χρηματοροές του πλοίου και του νομίσματος στο οποίο εκτιμώνται οι δόσεις και οι τόκοι του δανείου, μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τη δυνατότητα εξυπηρέτησης του δανείου και με αυτό το τρόπο να οδηγήσουν στη δημιουργία πιστωτικού κινδύνου. Ο νομισματικός κίνδυνος μπορεί να μειωθεί με τη ταυτοποίηση των εισροών της χρηματοροής και των εκροών προς εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων.

6.6 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ (LIQUIDITY RISK)

Κίνδυνος ρευστότητας είναι ο κίνδυνος ο οποίος δημιουργεί ανεπάρκεια όσον αφορά στη ρευστότητα της τράπεζας και αδυναμία για περαιτέρω δανεισμό.

Η τράπεζα συσσωρεύει κεφάλαια από καταθέσεις τα οποία στη συνέχεια δανείζει. Στη περίπτωση μαζικών αναλήψεων από καταθέσεις αν η τράπεζα δεν έχει επαρκή ρευστότητα τότε αναγκάζεται, είτε να αντλήσει την απαιτούμενη ρευστότητα από τα αποθεματικά της, είτε να ρευστοποιήσει στοιχεία του ενεργητικού της, είτε να δανειστεί τι απαραίτητο ποσό από διατραπεζική αγορά πληρώνοντας –στις περισσότερες των περιπτώσεων- υψηλό επιτόκιο.

Ειδικότερα ο κίνδυνος που αφορά την ανεπάρκεια ρευστότητας της τράπεζας, να ικανοποιήσει αιτήματα χρηματοδοτήσεων, αναφέρεται ως κίνδυνος αναχρηματοδότησης (funding risk). Στη περίπτωση ανεπάρκειας κεφαλαίων με σκοπό τη χορήγηση δανείων, η τράπεζα καταφεύγει στην εξεύρεση κεφαλαίων μέσω δανεισμού από τη διατραπεζική αγορά, πληρώνοντας έτσι ένα επιτόκιο αρκετά υψηλό και μεταφέρει αυτή την αύξηση του κόστους αγοράς χρήματος στους πελάτες της, αυξάνοντας ακόμα πιο πολύ το επίπεδο του επιτοκίου στο οποίο θα δανείσει.

Γενικά ο κίνδυνος αυτός υπάρχει σε πολλές διαστάσεις:

- ανικανότητα εύρεσης κεφαλαίων σε κανονικά κόστη,
- κίνδυνος ρευστότητας αγοράς και
- κίνδυνος ρευστότητας ενεργητικού της εταιρείας.

6.6.1 Ο κίνδυνος εύρεσης κεφαλαίων

Ο κίνδυνος εύρεσης κεφαλαίων εξαρτάται από το πόσο επικίνδυνη αντιλαμβάνεται την πολιτική της εταιρείας για την έκδοση ενός δανείου η υπόλοιπη αγορά. Ένα τραπεζικό ίδρυμα όπου ζητάει από την αγορά απροσδόκητους και συνεχείς δανεισμούς εκπέμπει αρνητικά σήματα που μπορεί να οδηγήσουν στην άρνηση των άλλων εταιρειών στον να δανείσουν αυτό το ίδρυμα. Ακόμη το κόστος εύρεσης

κεφαλαίων εξαρτάται και από το πιστωτικό κύρος του ιδρύματος. Αν η γνώμη για το οικονομικό κύρος του ιδρύματος επιδεινωθεί τότε η χρηματοδότηση αυτού του ιδρύματος στοιχίζει περισσότερο για το ίδιο το ίδρυμα.

6.6.2 Ο κίνδυνος ρευστότητας αγοράς

Ο κίνδυνος ρευστότητας αγοράς υφίσταται σε δύσκολες εποχές ρευστότητας λόγω έλλειψης χρημάτων. Οι τιμές γίνονται πολύ ασταθείς, αυξομειώνονται συνεχώς ενώ σε μεγάλες εκπτώσεις υπάρχει αδιαφορία των καταναλωτών. Ο κίνδυνος αυτός έχει μεγαλύτερο αντίκτυπο από άποψη κόστους στα κεφάλαια του ιδρύματος, αν και οι αιτίες προέρχονται περισσότερο από την αγορά και λιγότερο από την τράπεζα την ίδια.

6.6.3 Ο κίνδυνος ρευστότητας ενεργητικού

Ο κίνδυνος ρευστότητας ενεργητικού προέρχεται περισσότερο από την διάρθρωση των στοιχείων του ενεργητικού του ιδρύματος παρά από την ρευστότητα της αγοράς. Κατέχοντας ένα μεγάλο όγκο εύκολα ρευστοποιήσιμων στοιχείων στο ενεργητικό, τα οποία μπορεί να λειτουργήσουν σαν ανάχωμα στις δύσκολες εποχές, π.χ σε μία αστάθεια ρευστότητας της αγοράς, επιτρέπουν στον οργανισμό να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του χωρίς την βοήθεια εξωτερικού δανεισμού. Αυτή είναι η κοινή πολιτική των τραπεζών όπου προβλέπεται και από κανονισμούς στους οποίους οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις του ιδρύματος πρέπει να είναι λιγότερες από τις βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις του ιδρύματος.

Ο κίνδυνος ρευστότητας μπορεί να γίνει ένας θανάσιμος κίνδυνος για το τραπεζικό χαρτοφυλάκιο αφού η έλλειψη ρευστότητας μπορεί να προκαλέσει ακόμη και την χρεοκοπία του τραπεζικού ιδρύματος. Εν τούτοις οι ακραίες καταστάσεις είναι συχνά αποτέλεσμα άλλων κινδύνων.

Όταν μια εμπορική τράπεζα έχει κάποια προβλήματα, οι καταθέτες «τρέχουν» να αποσύρουν τις καταθέσεις τους. Οι δανειζόμενοι σκέπτονται δυο και τρεις φορές οποιοδήποτε χρηματοδότηση από αυτή την εταιρεία. Η μαζική απόσυρση κεφαλαίων ή το κλείσιμο πιστωτικών σχέσεων με άλλα ιδρύματα είναι ένα άμεσο αποτέλεσμα

αυτής της κατάστασης. Το επακόλουθο όλων αυτών είναι μια γενικευμένη κρίση ρευστότητας που μπορεί να οδηγήσει στην χρεοκοπία του ιδρύματος.

Η διαχείριση του εν λόγω κινδύνου γίνεται με διάφορους δείκτες . Εντούτοις η διαχείριση των δύο τελευταίων , των πιο σημαντικών, παραμένει μεγάλο θέμα. Οι πρακτικές διαχείρισης τους στηρίζονται σε εμπειρικές και συνεχείς παρατηρήσεις της ρευστότητας της αγοράς, ενώ η μοντελοποίηση του κινδύνου παραμένει ακόμη σε θεωρητικά στάδια.

6.7 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΧΡΕΟΚΟΠΙΑΣ (SOLVENCY RISK)

Κίνδυνος χρεοκοπίας είναι ο κίνδυνος να αποχωρήσει η τράπεζα από την αγορά εξαιτίας ανεπάρκειας πόρων. Τα κεφάλαια μιας τράπεζας πρέπει να καλύπτουν τις ζημίες από προβληματικά δάνεια “bad loans” ή τη μείωση των παγίων της τράπεζας(αξία των μετρητών και επενδύσεων της τράπεζας) σε βαθμό τέτοιο ώστε η συνολική αξία να είναι μικρότερη των υποχρεώσεων της τράπεζας(το σύνολο των κεφαλαίων και των καταθέσεων της τράπεζας).

Ένας σημαντικός παράγοντας που οδηγεί στην ύπαρξη του κινδύνου χρεοκοπίας είναι η λανθασμένη αρχική χρηματοδοτική ανάλυση κατά την οποία δεν έχουν ληφθεί υπόψη η πιθανότητα μείωσης της αξίας των εξασφαλίσεων και των εσόδων στα οποία στηρίζονται οι αποπληρωμές των δανείων, με αποτέλεσμα να καταλήγουμε σε αύξηση των δανείων τα οποία χαρακτηρίζονται ως προβληματικά(bad loans).

6.8 ΑΛΛΑ ΕΙΔΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

6.8.1 Κίνδυνος φήμης

Υποστηρίζεται ότι η φήμη της τράπεζας είναι το πολυτιμότερο προτέρημα της. Παρόλα αυτά οι περισσότεροι οργανισμοί δεν περιλαμβάνουν στις εκθέσεις τους ούτε τη φήμη ούτε το εμπορικό σήμα ως συστατικό των λειτουργικών αξιολογήσεων του κινδύνου τους. Ακόμα και οι τραπεζικοί αντιπρόσωποι δεν επιθυμούν ο κίνδυνος φήμης να

συμπεριληφθεί σε οποιοδήποτε ρυθμιστικό κεφάλαιο προκειμένου να καλυφθεί ο λειτουργικός κίνδυνος. Οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι ο κίνδυνος φήμης δεν μπορεί να αποτιμηθεί. Γι' αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει αφετηρία για άλλες πηγές κινδύνου οι οποίες θα συνδυάζονται με τον κίνδυνο φήμης.

6.8.2 Πρότυπος κίνδυνος

Ο πρότυπος κίνδυνος είναι ο κίνδυνος που προκύπτει από την λανθασμένη επιλογή ή εφαρμογή ενός μοντέλου. Από το σημείο που μια τράπεζα γνωρίζει και παράλληλα προβλέπει τον κίνδυνο υιοθέτησης ενός πρότυπου μέχρι το σημείο έκθεσης σε αυτό το κίνδυνο., δημιουργεί αρχικά ανησυχία στη διαχείριση του πρότυπου κινδύνου και εν συνεχεία στην ομάδα διαχείρισης του κινδύνου αγοράς ή πιστωτικού κινδύνου. Ένα μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί με κακό τρόπο εφαρμόζοντας λανθασμένα στοιχεία ή μπορεί να στηρίζεται σε ένα τρόπο που διακατέχεται από έλλειψη πρακτικής. Με αυτό το τρόπο ο πρότυπος κίνδυνος ανησυχεί την ομάδα διαχείρισης λειτουργικού κινδύνου καθώς επίσης και του λογιστικού ελέγχου.

6.8.3 Ακραίες περιπτώσεις πιστωτικού κινδύνου και κινδύνου αγοράς

Ορισμένοι ερευνητές κοιτάζοντας μέσα από την ιστορία σημαντικές απώλειες αγορά και πίστωσης έχουν αρχίσει να αναρωτιούνται εάν όλες οι σημαντικές απώλειες που αποτελούν έκπληξη σε όλους τους συμμετέχοντες μιας εταιρίας είναι στην ουσία λειτουργικοί κίνδυνοι. Σύμφωνα με αυτό το συμπέρασμα αν ο οργανισμός έχει χάσει περισσότερα χρήματα από αυτά που σκόπευε να βάλει σε κίνδυνο έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργεί προβλήματα στην εταιρική διακυβέρνηση. Ένα ήταν δυνατόν τα σημαντικότερα παθήματα να μπορούσαν να γίνουν μαθήματα, παρά τις μετρήσεις του πιστωτικού κινδύνου ή του κινδύνου της αγοράς, τότε η αποτυχία θα είχε αντιμετωπιστεί με τη διαχείριση του λειτουργικού κινδύνου. Εργαλεία διαχείρισης τέτοιων κινδύνων είναι το Value-at-Risk, τα credit derivatives, τα castastrophe derivatives.

6.8.4 Επιχειρησιακός κίνδυνος

Πολλοί ερευνητές υποστηρίζουν ότι αυτός ο κίνδυνος είναι αρκετά ευδιάκριτος σε σχέση με τον λειτουργικό κίνδυνο τόσο στον προσδιορισμό του όσο και στη διαχείριση του. Οι τράπεζες αντιστέκονται σθεναρά στην ιδέα ότι πρέπει να διατηρήσουν το κεφάλαιο ου έναντι του επιχειρησιακού στρατηγικού κινδύνου.

Για την επίλυση των προβλημάτων που έχουν προκύψει από τις παραπάνω παρερμηνείες, η επιτροπή της βασιλείας έχει καθορίσει ως λειτουργικό κίνδυνο την ανεπάρκεια στα συστήματα πληροφόρησης ή τους εσωτερικούς ελέγχους, η οποία οδηγεί στην απροσδόκητη απώλεια. Ο κίνδυνος συνδέεται με το ανθρώπινο λάθος, σύμφωνα με το οποίο μπορεί να επέλθει διακοπή των συστημάτων και ανεπάρκεια στις διαδικασίες ελέγχου.

Από την πλευρά ενός οικονομικού οργανισμού που δανείζει, τα προβλήματα της διαχείρισης κινδύνου διακρίνονται σε δύο μέρη.

Το πιο περίπλοκο από αυτά είναι πως ένας οικονομικός οργανισμός προσεγγίζει τους επιχειρηματικούς κινδύνους. Πιο συγκεκριμένα μήπως θα ήταν καλό μια τράπεζα να προσπαθήσει να διαχειριστεί τους επιχειρηματικούς της κινδύνους σαν μέρος του τμήματος διαχείρισης κινδύνου ή ακόμα να παίρνει τέτοιου είδους αποφάσεις με βάση το ένστικτο της και μόνο; Η απάντηση σε αυτό βρίσκεται περισσότερο στην σοβαρότητα του κινδύνου παρά στη φύση του. Έτσι μια στρατηγική της επιχείρησης για αύξηση του κινδύνου θα έχει ως αποτέλεσμα περισσότερη εργασία υπό την πίεση ώστε να ελεγχθεί αν η προσέγγιση αυτή ταιριάζει στο επιχειρησιακό κίνδυνο σε σχέση με άλλους βασικούς κινδύνους όπως είναι η πίστωση, ο κίνδυνος αγοράς και ο λειτουργικός κίνδυνος.

Το δεύτερο μέρος του προβλήματος είναι ευρύτερο. Θα έπρεπε μια εταιρία να μεταφέρει οποιονδήποτε κίνδυνο και να χρηματοδοτεί εργαλεία για να διαχειριστεί τους επιχειρησιακούς της κινδύνους που δεν προσφέρουν καμία ασφάλεια; Πρόκειται για μια πολύ σημαντική ερώτηση επειδή εάν η απάντηση είναι θετική θα ανοίξουν πολλά νέα θέματα κι έτσι διακινδυνεύετε η διαχείριση αγορών και μερικοί οργανισμοί εκτίθενται σε νέα είδη κινδύνων χαρτοφυλακίου.

Έχει νόημα να διαχειριστούμε τέτοιους επιχειρησιακούς κινδύνους; Απαιτούνται

διακυμάνσεις, νέα προϊόντα, αξιολογήσεις εμπορικών σημάτων, τιμές ακινήτων, στοιχεία ενεργητικού και παθητικού, κίνδυνοι διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, πολιτικοί και καιρικοί κίνδυνοι

6.8.5 Κίνδυνος αγοράς

Κίνδυνος αγοράς είναι ο κίνδυνος της απόκλισης της αξίας του χαρτοφυλακίου, λόγω αλλαγών στις συνθήκες της αγοράς, κατά την διάρκεια της χρονικής περιόδου που χρειάζεται για να αποπληρωθεί το κεφάλαιο. Η περίοδος εξόφλησης είναι κρίσιμη σε περίπτωση μιας δυσμενής απόκλιση. Όσο η περίοδος αυτή επιμηκύνεται τόσο ο κίνδυνος αυτός μεγαλώνει.

Τα Αποτελέσματα Χρήσης ενός οργανισμού πηγάζουν από τα την διαφορά της εμπορικής αξίας των συναλλαγών του Χαρτοφυλακίου της Τράπεζας. Οι ζημιές ή τα κέρδη μεταξύ κάποιας οικονομικής πράξης όπου χρειάζεται κάποιο χρονικό διάστημα να γίνει είναι αποτέλεσμα της διακύμανσης της αγοράς. Η εν δυνάμει χειρότερη περίπτωση ζημιάς εμφανίζεται σε μεγάλες περιόδους απόκλισης καθώς η διακύμανση της αγοράς μεγαλώνει.

Ωστόσο είναι πιθανόν να ρευστοποιηθούν εμπορεύσιμα προϊόντα ή οι μελλοντικές αλλαγές να μεταφερθούν (Hedge) στην αγορά (π.χ μέσω παραγώγων). Σε γενικές γραμμές η περίοδος ρευστοποίησης ποικίλει με τον τύπο του προϊόντος. Μπορεί να είναι άμεση (1 μέρα) όπως στην περίπτωση του συναλλάγματος ή μεγαλύτερης περιόδου όπως στην περίπτωση παραγώγων. Οι ρυθμιστικές αρχές έχουν κανονισμούς όπου καθορίζουν αυτές τις περιόδους.

Για να αναγνωρίσουμε αυτές τις πιθανές δυσμενείς αποκλίσεις, χρειάζεται μια μεθοδολογία για την αναγνώριση της «μέγιστης» δυσμενής απόκλισης της αξίας ενός χαρτοφυλακίου αγοράς. Αυτή η μεθοδολογία είναι η VaR (Value at Risk). Η μεθοδολογία VaR του κινδύνου αγοράς στοχεύει στην σύλληψη των δυσμενών αποκλίσεων των τιμών σε μια προκαθορισμένη περίοδο για την ρευστοποίηση του κυκλοφορούντος ενεργητικού, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στις παραμέτρους

αγοράς. Η έννοια έλεγχος της αγοράς σημαίνει κράτηση των αποκλίσεων της αξίας ενός συγκεκριμένου χαρτοφυλακίου μέσα σε συγκεκριμένα όρια όπου τα κατώτερα απομονώνουν τον κίνδυνο από μη ελεγχόμενες κινήσεις της αγοράς.

6.8.6 Κίνδυνος Φερεγγυότητας

Είναι ο κίνδυνος που αντιμετωπίζει ένα ίδρυμα με επάρκεια κεφαλαίων σε περίπτωση αδυναμίας του να απορροφήσει τις απώλειες, που μπορούν να προκληθούν από άλλους τύπους κινδύνων. Διαφέρει από τον κίνδυνο πτώχευσης που απορρέει από την αδυναμία πληρωμής των υποχρεώσεων και αδυναμία εύρεσης κεφαλαίων για να ανταπεξέλθει σε αυτές τις απώλειες. Ο κίνδυνος φερεγγυότητας είναι ίσος με τον κίνδυνο μη πληρωμής χρεών.

Ο κίνδυνος φερεγγυότητας είναι ένα κοινό αποτέλεσμα της επάρκειας κεφαλαίου και όλων των κινδύνων. Η βασική αρχή της επάρκειας κεφαλαίου, που προωθείται από της ρυθμιστικές αρχές, είναι να προσδιορίζουν τι επίπεδο κεφαλαίου μια τράπεζα πρέπει να διαφυλάξει για να ανταπεξέλθει σε οποιαδήποτε πιθανή απώλεια λόγω οποιουδήποτε κινδύνου και να διατηρεί ένα όριο φερεγγυότητας.

6.8.7 Λειτουργικός Κίνδυνος

Πριν γνωρίσουμε τι ακριβώς είναι ο λειτουργικός κίνδυνος καλό θα είναι να δούμε πώς κατηγοριοποιούνται οι κίνδυνοι σε ένα τραπεζικό ίδρυμα έτσι ώστε να φτάσουμε σε κάποιους περισσότερο γενικούς κινδύνους κάνοντας πιο εύκολη την δουλειά των διαχειριστών κινδύνων στην αντιμετώπιση τους.

Στο σχήμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε πώς κατηγοριοποιούνται οι περισσότεροι από τους κινδύνους που έχουμε δει.



Σχ.6.1 Κατηγοριοποίηση τραπεζικών κινδύνων.

Οι τρεις πιο σημαντικοί κίνδυνοι για τα χρηματοοικονομικά ιδρύματα είναι ο πιστωτικός κίνδυνος, ο κίνδυνος αγοράς και ο λειτουργικός κίνδυνος. Οι δύο πρώτοι, τους οποίους αναφέραμε πιο πάνω, παρατηρούμε ότι ανήκουν σε μια κατηγορία, την κατηγορία του κινδύνου συναλλαγής. Αντίθετα ο λειτουργικός κίνδυνος αφορά από μόνος του μια ολόκληρη κατηγορία, που έχει σχέση με όλη την λειτουργία του οργανισμού, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντικός είναι.

Για να το κάνουμε πιο ξεκάθαρο υπενθυμίζουμε ότι η όλη λειτουργία των τραπεζικών ιδρυμάτων βασίζεται σε εκατομμύρια συναλλαγές και διαδικασίες οι οποίες γίνονται από κάποια άτομα, γεγονός που αναδεικνύει ένα άλλο σημαντικό κομμάτι στο τρόπο λειτουργίας των χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων, αυτό των ατόμων. Μια λειτουργία που ενδεχομένως λόγω του μεγέθους, του είδους και του τρόπου επεξεργασίας της, καθιστάτε από τις πιο περίπλοκες σε όλο το φάσμα της οικονομίας. Ο κίνδυνος που περιέχεται σε όλη αυτή την δομή ονομάζεται λειτουργικός κίνδυνος.

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να πούμε ότι ο λειτουργικός κίνδυνος είναι ο κίνδυνος από ανωμαλίες στα πληροφοριακά συστήματα, στα συστήματα εσωτερικού ελέγχου, στα συστήματα αναφορών κ.α. Ο κίνδυνος αυτός εμφανίζεται σε διάφορα επίπεδα όπως: ανθρώπων, διαδικασιών, τεχνογνωσίας και τεχνολογίας πληροφοριών

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Financial institutions management, A risk management approach. Sounders A.-Cornett M. Mc Graw-Hill international edition
- Managing operational risk , Douglas G. Hoffman
- Risk Management in Banking, Joel Bessis
- Business Risk Management , Linda Spadding/ Adam Rose

Η παρούσα εργασία ξεκίνησε με μία προσπάθεια ανάλυσης της ναυτιλιακής αγοράς και του τρόπου που αυτή λειτουργεί, με την αντιπαράθεση της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας. Παρουσιάστηκε και αναλύθηκε η δομή και η εξέλιξη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου και ανάλυση του κάθε τύπου πλοίου κατάλληλου για την κάλυψη των αναγκών. Στη συνέχεια προσπαθήσαμε να αποδείξουμε πως ο δείκτης απόδοσης μιας επένδυσης όπως το ROI είναι το χρηματοοικονομικό πλέον κριτήριο το οποίο θα λάβει υπόψη του ο ενδεχόμενος αγοραστής για να ξεκινήσει μια επένδυση στο ναυτιλιακό κλάδο. Ο δείκτης αυτός μας δείχνει πια είναι η επένδυση εκείνη που μας δίνει το καλύτερο αποτέλεσμα, όταν έχουμε να επιλέξουμε ανάμεσα από μια σειρά επιλογών.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας έγινε ακόμη προσπάθεια παρουσίασης και ανάλυσης των βημάτων που ακολουθεί ο μελλοντικός πλοιοκτήτης για την αγορά ενός πλοίου.

Ποια είναι τα άτομα εκείνα που συμμετέχουν σε μια αγοραπωλησία, πως ξεκινά η διαδικασία της αγοράς του πλοίου και πώς τελικά περατώνεται.

Είναι γνωστό ότι η κυκλικότητα αποτελεί ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας. Επηρεάζει τη διαμόρφωση της αξίας του πλοίου, τη χρηματοροή του και την αξία διάλυσής του, δεδομένα τα οποία επιδρούν σημαντικά στην αξιολόγηση ενός σχετικού επενδυτικού σχεδίου.

Η έντονη κυκλικότητα της ναυτιλίας σε συνδυασμό με το ύψος των κεφαλαίων τα οποία απαιτούνται για τη χρηματοδότηση ενός ποντοπόρου πλοίου, την ασάφεια των οικονομικών στοιχείων των πλοιοκτητριών και τις διαρκείς αυξομειώσεις στη χρηματοροή και στην αξία των πλοίων, αυξάνουν τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο από το χρηματοδότη. Στη ναυτιλία οι πιο συνήθεις πηγές άντλησης κεφαλαίων περιλαμβάνουν τη χρηματοδότηση πλοίων με ίδια κεφάλαια, με ενδιάμεση χρηματοδότηση, με χρηματοδοτική μίσθωση και κυρίως με δανεισμό από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η πλέον προσφιλής μέθοδος άντλησης κεφαλαίων από τους πλοιοκτήτες είναι η λήψη

δανείων απο εμπορικές τράπεζες με τη μορφή του project financing στα πλαίσια των οποίων η χρηματοδότηση με σκοπό την απόκτηση πλοίου πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη ότι η εξυπηρέτηση των εν λόγω δανείων θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα από τη λειτουργία του υπό χρηματοδότηση πλοίου.

Το ποσοστό χρηματοδότησης, η περίοδος αποπληρωμής του δανείου και οι εξασφαλίσεις που λαμβάνονται από την τράπεζα αποτελούν βασικούς όρους ενός τραπεζικού δανείου. Τη διαμόρφωση των βασικών αυτών όρων, επηρεάζουν η ηλικία του πλοίου, η απασχόληση του, η αξία του συνόλου των εξασφαλίσεων, ο ανταγωνισμός με τις άλλες τράπεζες, το επιθυμητό από την τράπεζα ύψος του δανείου με το συγκεκριμένο πελάτη και οι συνθήκες οι οποίες επικρατούν κατά τη στιγμή της χρηματοδότησης όσον αφορά στην αξία και στον ναύλους των πλοίων.

Η ναυτιλιακή τραπεζική χρηματοδότηση επηρεαζόμενη ιδιαίτερα από την διεθνή φύση της ναυτιλίας, τη κυκλικότητα των ναυτιλιακών αγορών και τη κακή διαχείριση από τη ναυτιλιακή τράπεζα των κεφαλαίων και των δανείων, αντιμετωπίζει διάφορους κινδύνους εκ των οποίων ο πιστωτικός κίνδυνος φαίνεται να είναι ο κυριότερος κίνδυνος τον οποίο αντιμετωπίζει η τράπεζα κατά τη στιγμή της αρχικής αξιολόγησης ενός χρηματοδοτικού αιτήματος. Ως πιστωτικός κίνδυνος θεωρείται ο κίνδυνος εκείνος κατά τον οποίο εμφανίζεται αδυναμία του δανειζόμενου να εξοφλήσει τις δανειακές του υποχρεώσεις ή να τηρήσει συγκεκριμένους όρους της δανειακής σύμβασης. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αστάθεια των εσόδων και συνεχή μεταβολή της αξίας του υπό χρηματοδότηση πλοίου. Η αναγνώριση των συνθηκών, όσον αφορά τις αξίες και τους ναύλους του πλοίων, κατά τις οποίες πραγματοποιείται η αξιολόγηση της χρηματοδότησης, διευκολύνουν στην επιλογή ποσοστού χρηματοδότησης κατάλληλο, ώστε να αποφευχθεί η εκταμίευση υψηλού ποσού δανείου, και ανάλογο πρόγραμμα αποπληρωμής, ώστε να είναι δυνατή η εξόφληση του δανείου ακόμη και σε περίπτωση κατά την οποία η αγορά οδηγηθεί σε ύφεση.

Παρά τους κινδύνους τους οποίους αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές τράπεζες, συμμετέχουν σε χρηματοδοτήσεις αγοράς ποντοπόρων πλοίων, με σκοπό κυρίως τη συσσώρευση κερδών, τη διασπορά του χρηματοδοτικού κινδύνου, την επέκταση των

εργασιών σε άλλους τομείς χρηματοδοτήσεων και στη περίπτωση κρατικών τραπεζών, στην εκπλήρωση πολιτικών στόχων.

Οι πλοιοκτήτες από την άλλη μεριά, προτιμούν το τραπεζικό δανεισμό σε σχέση με άλλες πηγές άντλησης κεφαλαίων, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος κεφαλαίου, το ύψος της απαιτούμενης συμμετοχής από το πλοιοκτήτη, το χρόνο αποπληρωμής του δανείου, τις εξασφαλίσεις που απαιτούνται, τους ειδικούς όρους των δανείων και το χρόνο που απαιτείται προκειμένου να ολοκληρωθεί η χρηματοδότηση, ενώ επιπλέον κίνητρα για τους Έλληνες πλοιοκτήτες αποτελούν η απροθυμία τους να δημοσιοποιήσουν τις οικονομικές τους καταστάσεις.

Η δημιουργία ενός δανείου, οι όροι του οποίου θα εξασφαλίζουν την εξόφληση του υπό χορήγηση δανείου, το συμφωνημένο χρονικό διάστημα και με το μεγαλύτερο δυνατό έσοδο, αποτελεί το κύριο μέλημα ενός αναλυτή και εξαρτάται από την ικανότητά του να ερμηνεύει σωστά, αν δηλαδή η επιχείρηση αποδίδει ικανοποιητικά και μπορεί να επιβιώσει σε περιόδους κρίσης, τα στοιχεία τα οποία προκύπτουν από την αξιολόγηση της υπό εξέταση επένδυσης.

Τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης μιας ναυτιλιακής επένδυσης με σκοπό την απόκτηση πλοίου, συμπεριλαμβάνουν το χαρακτήρα, το κεφάλαιο, τις συνθήκες της αγοράς, τις εξασφαλίσεις και την εταιρία. Στα πλαίσια της αξιολόγησης αυτών των κριτηρίων, εξετάζεται η αποτελεσματικότητα των επιλογών του πλοιοκτήτη και των συνεργατών του(κυρίως σε περιπτώσεις κρίσεων), η δέσμευση του πλοιοκτήτη στην επένδυση, η στρατηγική της εταιρείας όσον αφορά την απασχόληση των πλοίων της, οι συνθήκες προσφοράς και ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς επίσης και η αξία και η αξιοπιστία των εξασφαλίσεων του δανείου. Προκειμένου ο αναλυτής να προχωρήσει στην αξιολόγηση των ως άνω κριτηρίων, προβαίνει στην ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας, στην αξιολόγηση της μελλοντικής χρηματοροής, των εξασφαλίσεων και τη συλλογή πληροφοριών που αφορούν το πλοιοκτήτη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των τραπεζών-ελληνικών και ξένων-που εισήλθαν στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια λόγω των ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούνταν στο διεθνές τραπεζικό σύστημα και της

δυναμικής της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς ωστόσο κάποιες από τις ξένες τράπεζες να επιλέξουν τη φυσική τους παρουσία στην Ελλάδα.

Η αύξηση του όγκου και η βελτίωση της ποιότητας των δανείων, αύξησε την τιτλοποίηση των δανείων ενώ οι κεφαλαιαγορές και οι ιδιωτικές τοποθετήσεις έπαιξαν και συνεχίζουν να παίζουν σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Παρόλα αυτά σήμερα οι τραπεζίτες εμφανίζονται απαισιόδοξοι για τη μελλοντική ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Περισσότεροι από δύο στους τρεις τραπεζίτες εκτιμούν ότι η χρηματοδότηση της ναυτιλίας δεν πρόκειται να ξεκινήσει, εάν δεν περάσουν τουλάχιστον τρεις μήνες. Το αποκαλυπτικό αυτό στοιχείο για την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί ήδη στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία και θα συνεχίσει, όπως όλοι εκτιμούν, να υφίσταται για μεγάλο διάστημα, περιλαμβάνεται σε έρευνα της Petrofin S.A., τα αποτελέσματα της οποίας παρουσίασε στις 06 Νοεμβρίου 2009 ο κ. Ted Petropoulos στο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο Greek Shipping Summit στην Αθήνα.

Η Petrofin απευθύνθηκε με ένα ερωτηματολόγιο σε 23 ανώτατα τραπεζικά στελέχη ισάριθμων τραπεζών, των οποίων το δανειακό χαρτοφυλάκιο στη ναυτιλία ανέρχεται σε 210δισ.δολ.

Στην ερώτηση «πότε πιστεύετε ότι μπορεί να επανέλθει η ναυτιλιακή χρηματοδότηση» το 8,70% των ερωτηθέντων απάντησε σε τρεις μήνες, το 34,78% σε 3-6 μήνες, το 30,43% σε 6-12 μήνες, ενώ, τέλος, το 26,09% πιο απαισιόδοξο απάντησε «αργότερα».

Αυτό είναι και το κύριο ερώτημα που απασχολεί σήμερα τη ναυτιλία. Όχι εάν υπάρχει κρίση αλλά πότε θα αλλάξει και πάλι το «κλίμα». Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι η αλλαγή του κλίματος συνδέθηκε σχεδόν από όλους τους ομιλητές με τις τράπεζες και κυρίως με το πότε θα αρχίσουν και πάλι τη συνήθη δραστηριότητα χρηματοδότησης του εμπορίου με την παροχή πιστωτικών επιστολών (letter of credit).

- Γουλιέλμος Α. «Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» εκδ Σταμούλη 1998
- Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος Β, Πλωμαρίτου Π., Παπαδόπουλος Α.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης, 2006)
- Ζώης Κ., Σορώτος Α.: “Ναυλώσεις / Αγοραπωλησίες Πλοίων” (Σπουδαστικές σημειώσεις, Πειραιάς 2000).
- Ζώης Κ.: “Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων Μέχρι Σήμερα” (Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, 1999).
- Θαλασσινός Ε, Κυριαζίδης Θ. «Οι εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή χρηματοοικονομική αγορά μετά την εισαγωγή του Ευρώ», εκδ Σταμούλη, 2002
- Κουλούμπης Σ.: “Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα Έγγραφα τους” (Εκδόσεις Ε.Ν.Σταυριδάκη).
- Μεταξάς Β.: “Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής” (Εκδόσεις Παπαζήση, 1988).
- Μυλωνόπουλος Δ.: “Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις” (1993).
- Σαμπράκος Ε. «Αξιολόγηση Επενδύσεων στη Ναυτιλία», εκδ Σταμούλη 2007
- Χολέβας Γ.: “Η Πρακτική των Ναυλώσεων” (Εκδόσεις Σμπίλιας, 1997).
- Ψαραύτης Χαρίλαος Ν., “Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι”, Ε.Μ.Π. (Αθήνα 1999)
- Branch E. Alan.: “Elements of Shipping”(Routledge ,2005)
- C.Th.Grammenos & E.M.Xilas, “Shipping Investement&Finance”
- C.Th. Grammenos “Credit risks, Analysis and policy in Bank Shipping Finance”,the handbook of Maritime Economics and business ,2002 LLP
- C. Th Grammenos “Bank finance or Ship Purchase”, LLP London 1996
- Douglas G. Hoffman, Managing operational risk
- Joel Bessis. Risk Management in Banking,
- Malcolm Strong and Paul Herring, “Sale of Ships – The Norwegian Saleform” Thomson 2004

- Petropoulos T. , “Shipping Finance in Greece June 2000-2002”, Petrofin research, 2002
- Packard W.: “Sale and Purchase” (Fairplay Publications, 1988).
- Packard W.: “Sea Trading: The Ships” (Fairplay Publications, 1984).
- P. Stokes “ Ship finance, credit expansion and the boom bust cycle” LLP 1992
- Spadding Linda ,Rose Adam : “Business Risk Management”
- Strong M & Herring P: “Sale of Ship, The Norwegian Saleform”(Thomson,2004)
- Stopford M.: “Maritime Economics” (Routledge, Second Edition, 1997).
- BIMCO: “Bimco Review” (Yearly Reviews, 1995-2000).
- CLARKSON RESEARCH STUDIES: “Shipping Review Database” (Bi-annual Editions, Autumn 2001 & Spring 2001).
- FAIRPLAY: “World Shipping Statistics” (Yearly Statistical Reviews).
- Financial institutions management, A risk management approach. Sounders A.-Cornett M. Mc Graw-Hill international edition
- Shipping Finance Annual 1998-1999, Euromoney Publications
- Περιοδικό: “Εφοπλιστής” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτικά Χρόνια” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Ναυτιλιακή” (Μηνιαία Έκδοση).
- Περιοδικό: “Economic Outlook” (Monthly Edition).
- Εφημερίδα: “Ναυτεμπορική” (Καθημερινή Έκδοση).
- Εφημερίδα: “Tradewinds”
- Εφημερίδα: “Lloyd’s list”
- Εφημερίδα “Η Σημερινή”
- <http://www.clarksons.net>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.bimco.dk>
- <http://www.shipowners.ca>
- <http://www.lloydslistevents.com/haguevisby>
- <http://www.shipownersclub.com/library/rules/glossary/haguerules.htm>
- <http://www.shipbrokering.com/shippingterm.html>
- <http://www.worldtrademag.it/news/review/1998>
- <http://www.hsa.gr>

- <http://tovima.dolnet.gr>
- <http://kathimerini.gr>
- <http://www.iacs.org.uk>
- <http://www.wikipedia.org/>
- <http://www.emporiki.gr>
- <http://www.shippinginternational.com>
- <http://www.intermodal.gr/site/main/index.php>
- www.hsbc.com
- www.interunity.gr

Συνεντεύξεις:

Με στελέχη της εταιρίας Interunity Management Corporation
(<http://www.interunity.gr/>)

Με μεσίτες της εταιρίας Intermodal
(<http://www.intermodal.gr/site/main/index.php>)

Με στελέχη της τράπεζας HSBC PLC, SHIPPING BRANCH
(<http://www.hsbc.gr/1/2/>)

Με στελέχη της τράπεζας EUROBANK, SHIPPING BRANCH
(<http://www.eurobank.gr>)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

"GRAND GEORGE" (tbn "PIONEER WIND")

Delivery checklist dated 20.6.2008

a. PURCHASE OF VESSEL / MOA

- i. Sign MOA
 1. GRAND GEORGE INC (Sellers)
 2. HIGHWIND NAVIGATION COMPANY of the Marshall Islands (Buyers)
- ii. Open the joint account @ PIRAEUS BANK
- iii. Remit the deposit of USD 250,000
- iv. Cancelling 15/10/2008
- v. Prepare and sign the addendum with closing documents
- vi. VESSEL INSPECTION? DONE in ASHDOD by GCM/THS
- vii. Prepare documents for closing
 1. Sellers documents
 2. Buyers documents
 - a. Execute the documents in Panama consulate in Greece
- viii. Closing details organize
- ix. Notices from Sellers – itinerary
- x. Chartering arrangements.
 1. Maintain the existing charter.
 2. Sign the Novation Agreement
- xi. Buyers representative at the delivery port.

b. FINANCING / LOAN ARRANGEMENTS

- i. Final offering letter from MARFIN bank
- ii. Loan agreement
- iii. Pay the arrangement fee USD
- iv. Open joint account at PIRAEUS BANK
- v. Open bank account for the hires @ MARFIN
- vi. Open 2 bank accounts (USD/EUR) with MARFIN Bank for the operations
- vii. Notice for & drawdown of the loan
- viii. Bank lawyers to contact flag lawyers for the registration of the mortgage
- ix. Organise the payment letters
- x.

c. FLAG / SHIP'S REGISTRATION

- i. New owning company with Marshall Islands
 1. Appointment of Directors
- ii. Appoint law firm (legal representative) in Panama.
- iii. Registration of the vessel
 1. Sent application form on 4.6.2008 to Piraeus Consulate
 2. BoS can it show 1 USD value?
- iv. Condition survey by flag
- v. Flag requirements from class

- vi. Issuance of certificates
 - 1. Send to flag the Interim SMC to issue the PROVISIONAL REGISTRY CERTIFICATE
 - 2. New ISSC & CSR will be issued on board
 - 3. All statutory certificates will be issued again with new name
 - 4. **Registry**
 - a. Official number will remain the same.
 - b. collect the REGISTRY and SAFE MANNING on the date of closing
 - c. where to release/send the originals and fax copies
 - 5. **Safe Manning**
 - a. Sent application on 4.6.2008 to Piraeus Consulate
 - b. Will be issued on the date of the closing as well.
 - c. collect the REGISTRY and SAFE MANNING on the date of closing
 - 6. **Marking & Carving Note** with new name as well
 - a.
 - 7. **ISM Declaration**
 - a. Send to PANAMA for approval and signature
 - b. Awaiting counter-signed document.
 - 8. **Ship Station License**
 - a. Application to maintain the Call Sign and satellite numbers
 - b. pay the application fees
 - c. Need confirmation document from AAIC GB-11
 - d. Awaiting delivery
- vii. PROCEDURE FOR REGISTRATION
 - 1. **Closing at PIRAEUS BANK**
 - 2. registration of mortgage and vessel
 - 3. Fly them to delivery port (or other) ASAP and deliver on board

d. INSURANCES

- i. H&M/IV cover
 - 1. Northedge - confirmed.
 - 2. SSL -
 - 3. CAP MARINE -
- ii. PANDI / FDD covers with the NOE. Only PANDI.
- iii. PANDI application form
- iv. Loss of hire insurance, consider....
- v. Cover new master and c/e (if any attending) for pre-delivery period
- vi. PANDI condition survey requirements.
- vii. WAR RISKS arrangements with the Hellenic.
- viii. Advise H&M, PANDI and WAR u/w about mortgagees interest.

e. OPERATION

- i. Draft MOA check-list
- ii. Establish communication with the vessel. Introductory message to vessel.
- iii. Prepare the stensils (GCM)
- iv. Appoint protecting agents at port of delivery.
- v. Appoint class approved divers as per MOA.
- vi. Get lubricants and bunkers ROB & prices for MOA purposes
- vii. Delivery port:
- viii. Instructions to the Master for the delivery

f. COMPUTERS / RADIO

- i. Computers inventory – supply additional set(s) in due course
- ii. Email with Interunity, RYDEX
- iii. IGOR attend
- iv. Radio equipment inventory, details, condition
- v. Loading program, obtain the CD.
- vi. Digital camera supply
- vii. 110/220V on board?
- viii. Decommissioning by previous owners
- ix. GMDSS and satellites commissioning
- x. maintain same CALL-SIGN and numbers
- xi. Maintain the existing numbers
- xii. Radio Traffic Agreement – GB-11
- xiii. Shore based maintenance contract – RADIO HOLLAND
- xiv. Register sat/c mail EIK for email from/to the vessel
- xv. Install FLEET-33 – Email with Interunity

g. CREW MATTERS

- i. Decide on crew managers (Transit/Cosmos)
- ii. Work out crew list
- iii. Superintendent(s) attend for the delivery
- iv. Other attendances:
- v. STCW applications to flag admin
- vi. USA visas
- vii. Decide on new Master
- viii. Cadets?
- ix. Sellers to advise their POEA agents to release the vessel
- x. Permission for additional person to board prior delivery
- xi. Representatives as per MOA

h. SUPPLIES

- i. OBTAIN ROB from Sellers
- ii. Lubricants – check prices/invoice
- iii. Paints
- iv. Gases.
- v. Chemicals
- vi. Chart correction/publications (check existing systems)
- vii. Pharmacy
- viii. General inventories for stores / provisions

i. VARIOUS

- i. Do stamps
 - 1. Owning company, Vessel & Bunkers
- ii. Company manuals and books
- iii. ICON? Give to METZ
- iv. Buy / legalise flag books
- v. NAIAS, DHL, UPS
- vi. Prepare name and funnel markings.
 - 1. Stensils for names / prepare on board (GCM)
 - 2. Funnel markings
- vii. Advise Sellers about documents to remain on board
- viii.

j. TECHNICAL / Q&S

- i. Maintain existing class LR
- ii. Send representative for familiarization
- iii. Urgent technical outstandings on delivery
 - 1. Annual surveys due
 - 2. CMS items to study the list
- iv. Issuance of new class and flag certificates
- v. ISM
- vi. DOC obtain new from PANAMA in due course
- vii. ISPS / SSP / SSA / CSR – American Bureau of Shipping
- viii. SOPEP / Panama SOPEP – to be endorsed by the flag
- ix. NTVRP
- x. Ballast Management Plan
- xi. Full technical description
- xii. COFR arrangements (via NEREUS)
- xiii. QI details
- xiv. USA requirements
- xv. Damage Stability Provider – HELLINTEC
- xvi. Cargo securing manual

k. MANAGEMENT

- i. Management Agreement USD 13,000 / month

Prescribed by the Commissioners of Customs & Excise with the consent of the Secretary of State for Trade

BILL OF SALE (Body Corporate)

(J20-20001)

Official No. HK-1348	Name of Ship "PIONEER SKY"	No., Year and Port of Registry 1996/HONG KONG	Whether a sailing, steam or motorship Motorship	Horse Power of engines (if any) 4480 KW
Length from fore part of stern, to the aft side of the head of the stern postfore side of the rudder stock		Meters 115	Number of Tons (Where dual tonnages are assigned the higher of these should be stated) Gross	Register
Main breadth to outside of plating		19		
Depth in hold from tonnage deck to ceiling amidships		10		

and as described in more detail in the Certificate of the Surveyor and the Register Book.

We, (a) SPRING BAY SHIPPING S.A. of the Marshall Islands, (hereinafter called the "Transferors") registered as an overseas company in Hong Kong, having our principal place of business at ROOM 1703, 17th FLOOR, MASSMUTUAL TOWER, 38 GLOUCESTER ROAD, HONG KONG, in consideration of the sum of USD 11,300,000 (United States Dollars eleven million three hundred thousand only), paid to us by (b) SPICA SHIPPING COMPANY LTD. of LEVEL 3, REGIONAL BUSINESS CENTRE, UNIVERSITY HEIGHTS, MSIDA, MALTA, (hereinafter called "the Transferee(s)") the receipt whereof is hereby acknowledged, transfer all shares in the Ship above particularly described, and in her boats and appurtenances, to the said Transferee(s).

Further, we, the said Transferors, for ourselves and our successors, covenant with the said Transferee(s) and (c) their, assigns, that we have power to transfer in manner aforesaid the premises hereinbefore expressed to be transferred and the same are free from all encumbrances, maritime liens, taxes, claims, registered mortgages, registered or not registered arrests and any debts whatsoever.

IN WITNESS whereof, we have executed this Bill of Sale this 11th day of April, Two Thousand Five. (2005).

SIGNED, SEALED and DELIVERED)
by Mr. Georgios Magkos)
the duly authorised Director/President of)
SPRING BAY SHIPPING S.A.)
of the Marshall Islands)
in the presence of:)

(a) Name in full of Body Corporate. (b) Full name(s) and address(es) of transferee(s) within their description in the case of individuals, and adding "as joint owners" where such is the case. (c) "his", "their" or "its".
(d) If any subsisting encumbrance add "save as appears by the registry of the said ship". (e) Signatures and description of witnesses, i.e. Director, Secretary, etc. (as the case may be).
NOTE - A purchaser of a registered British Vessel does not obtain a complete title until the Bill of Sale has been recorded at the Port of Registry of the ship; and neglect of this precaution may entail serious consequences.
NOTE - Registered Owners or Mortgagees are reminded of the importance of keeping the Register of British Ships informed of any change of residence on their part.

Entered this 22 August 2007 at 1517 hours
BILL OF SALE (Body Corporate)

PETER BUHAGIAR
 Assistant Registrar
 of Ships

Official Number 4678	Name of Ship GRAND PORTO CERVO	Home Port VALLETTA	Number, Year and Port of Registry 352 in 1996 - VALLETTA	Whether a Sailing, Steam or Motor Ship MOTOR SHIP	Power of Engines (if any) 12 871 KW
Length (Reg 2(8))	Meters 248	Centimeters 81	Gross Register Tons 46 545		
Breadth (Reg 2(3))	Meters 32	Centimeters 25	Gross Register Tons 27 176		
Moulded Depth Amidships to Upper Deck (Reg 2(2))	Meters 19	Centimeters 20	Gross Register Tons		

We, (a) **GRAND PORTO CERVO LIMITED** (hereinafter called 'the Transferors') having our place of business at **171 OLD BAKERY STREET, VALLETTA, MALTA** in consideration of the sum of **United States Dollar One (US\$ 1) and other good and valuable consideration** paid to us by (b) **PIONEER SKY NAVIGATION CO. LIMITED**

66 OLD BAKERY STREET, VALLETTA, MALTA hereinafter called 'the transferee(s) the receipt whereof is hereby acknowledged, transfer **ALL THE** shares in the Ship above particularly described, and in her boats and appurtenances, to the said Transferee(s).

Further, we the said Transferors for ourselves and our successors covenant with the said Transferee(s) and (c) **their** assigns that we have power to transfer in manner aforesaid the premises hereinbefore expressed to be transferred, and that the same are free from encumbrances (d) **maritime liens, mortgages and any other debts whatsoever.**

Executed on the **20** day of **August** **2007**

In the presence of (f)

NOT. DR. PETER CARONARO Signature (e) **Michael G Sillato**
171 OLD BAKERY STREET VALLETTA Attorney
Grand Porto Cervo Limited



(a) Insert title in FULL of the Body Corporate.
 (b) Insert name and address in full and description of transferee of transferees.
 (c) Insert 'his', 'her' or 'their'.
 If there be and subsisting Mortgage, or outstanding Certificate of Mortgage or Sale, add 'save as appears by the Registry of the said Ship'.
 (e) Signature and description of duly authorised representative(s) of transferors
 (f) Name, address and description of witness.

NOTE:- A transfer of a registered ship shall have no effect unless and until the Bill of Sale has been recorded at the port of registry of the ship.
 NOTE:- Registered Owners or Mortgagees are reminded of the importance of keeping the Ship's Registrar informed of any change of residence on their part.



MARINE DEPARTMENT HONG KONG, CHINA
中國香港海事處

BILL OF SALE
賣 據

- Note 1 : A purchaser of a registered Hong Kong ship does not obtain a complete title until the Bill of Sale has been recorded at the Hong Kong Shipping Registry.
 Note 2 : To facilitate entries into the Register and issue of Certificate of Registry, please provide information in English.
 註 1 : 若本賣據未經香港船舶註冊處登記, 則香港註冊船舶的買家不能獲得該船舶的完整業權。
 註 2 : 為方便以電腦處理資料和編印註冊證明書, 請用英文填寫。

Official number 註冊編號 HK-1545	Name of ship 船舶名稱 JADE BREEZE	How Propelled 推進裝置 PROPELLER
Gross tonnage 總噸位 19,997	Register/Net tonnage 註冊/淨噸位 11,244	Total Engine(s) Power (kw) 主機總功率 (千瓦) 6579.72 KW
Length (metre) 長度 (米) 185.710 M	Breadth (metre) 寬度 (米) 24.400 M	Moulded depth (metre) 型深 (米) 15.100 M

and as described in more detail in the Certificate of Survey/Register of ships 以及在驗船證明書/船舶註冊紀錄冊內更詳盡的記述

Transferor(s) 移轉人	Full Name(s) 名稱全寫	Address(es) 地址
I/We, the transferor(s) 本人/我們為移轉人。	JADE MARITIME S.A.	a corporation organised and existing under the laws of the Republic of the Marshall Islands
		and registered in Hong Kong as an overseas company with its principal place of business in Hong Kong at 12/F, Warwick House East, Taikoo Place, 979 King's Road, Quarry Bay, Hong Kong

in consideration of the sum of
因應以下承轉人繳付金額

United States Dollar One (USD\$1) and other good and valuable consideration

paid to me/us by
給本人/我們。

Transferee(s) 承轉人	Full Name(s) 名稱全寫	Address(es) 地址	Occupation(s) 職業 (applicable to individual only) (祇適用於個別人士)
the transferees(s) (Add "as joint owner" if this is the case) 承轉人 (如果是「聯名 船東」, 請加以註明)	FORTUNE BASE GROUP LIMITED	a Company incorporated in Hong Kong	
		with its registered office at Room 2308, 23/F., Nan Fung Tower 173 Des Voeux Road Central, Hong Kong	

The receipt of which is acknowledged, TRANSFER

ALL THE

shares/parts/percentage in the above ship and in her boats and appurtenances to the transferee(s).

在認收該筆款項後, 現將上述船舶及其救生艇與輔助設備 _____ 分額/部分/百分比的權益移轉予承轉人。

Further, I/we the said transferor(s) for myself/ourselves and my/our heirs or successors covenant with the said transferee(s) and his/their/its assigns, that I/we have power to transfer in manner aforesaid the premises hereinbefore expressed to be transferred, and that the same are free from encumbrances.

同時, 本人/我們(即上述移轉人)代表本人/我們及本人/我們的繼承人與上述承轉人及其受讓人立下契約, 本人/我們有權以上述方式移轉上述產業, 而該產業並無產權負擔。



any subsisting encumbrances insert "save as appears by the registry of the said ship")
如該船舶仍有產權負擔，請加入「除上述船舶註冊紀錄內另有顯示的產權負擔外」

For completion by individual who is SOLE OWNER or individuals who are JOINT OWNERS
屬唯一船東或聯名船東的個別人士，請填寫這部分

In witness whereof I/we have hereunto subscribed my/our names and affixed my/our seal on _____
本人/我們謹於 _____ 年 _____ 月 _____ 日在此簽署並蓋上本人/我們的印章。

Executed by the above named transferor(s) in the presence of :-
上述移轉人在以下見證人面前簽立



Signature of witness
見證人簽署 _____
Full name
姓名全寫 _____
Address
地址 _____
Occupation
職業 _____

Signature of transferor
移轉人簽署 _____

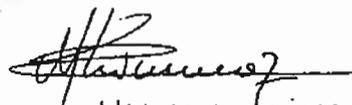
Signature of transferor
移轉人簽署 _____

For completion by BODY CORPORATE
屬法人團體者，請填寫這部分

In witness whereof we have executed this Bill of Sale on _____
我們謹於 _____ 年 _____ 月 _____ 日在以下見證人面前蓋上本法團的印章。



the CORPORATE SEAL of)
JADE MARITIME S.A.)
Was hereunto affixed and SIGNED by)
its duly authorized Director / attorney-in-fact.)
pursuant to its power of attorney dated)
9th June 2008)
in the presence of:)


MICHAEL LIVANOS
Director / Attorney-in-Fact

Name of Witness: _____



EMBASSY OF THE REPUBLIC OF CYPRUS

Piraeus Maritime Office
96, Iroon Polytechniou Str.,
185 36 - PIRAEUS, GREECE
PHONE: 210 4536371-2, FAX: 210 4536373
dmspiraeus@dms.mcw.gov.cy

CERTIFICATE OF OWNERSHIP AND ENCUMBRANCES

Name of Ship Port of Registry	CALL SIGN IMO No
PIONEER GRACE LIMASSOL	P 3 U G 8 7922104

THIS IS TO CERTIFY THAT,

The above mentioned vessel, of Gross Tonnage 34987 registered under Cyprus flag in the ownership of PIONEER GRACE MARINE LIMITED of 1, Kostaki Pantelidi, KOLOKASIDES BUILDING, 3rd Floor, P.C. 1010, Nicosia, Cyprus is free of encumbrances this 12th June 2008 at 11.58 (Local Time).

Piraeus, Greece
12/06/2008

For Counselor of Maritime Affairs

D.M.S., Limassol (F.18) No. 226284, of 12/06/2008)

JADE MARITIME S.A.
Ajeltake Road
Ajeltake Island
Marshall Islands

....., 2008

Dear Sirs,

RE: M/V "JADE BREEZE"

Memorandum of Agreement dd May 21st, 2008 (the "MOA")

This is to confirm that to the best of our knowledge, the M/V "JADE BREEZE" sold to your Company in accordance with subject MOA, is not blacklisted by any country, state, union or international organization, such as but not limited to ITF, the Arab Boycott League or any port authorities worldwide.

Yours sincerely,

Attorney-in-Fact



TRANSCRIPT OF REGISTER

船舶註冊紀錄冊抄本

PARTICULARS OF SHIP 船舶資料

Name of Ship 船名	JADE BREEZE	IMO No. 國際海事組織編號	8001036
Port of Registry 註冊港	HONG KONG 香港	Call Sign 呼號	VRBC5
Official No. 註冊編號	HK-1545	Date of Registry 註冊日期	13-JUN-2005
Type of Ship 船舶類型	BULK CARRIER	Material of Hull 船體材料	STEEL
Date Keel Laid 龍骨安放日期	15 APRIL 1981		
Name and Address of Builder 造船廠名稱、地址	STOCZNIA SZCZECINISKA S.A. SZCZIN, POLAND.		
Length 長度	185.710 metres	Breadth 寬度	24.400 metres
Moulded Depth 型深	15.100 metres		
Gross Tonnage 總噸位	19,997 tons	Net Tonnage 淨噸位	11,244 tons
Main Engine Type 主機種類	DIESEL ENGINE	Engine Make and Model 主機名稱、型號	H.CEGIELSKI-SULZER 6RND76
No. of Sets of Engine 主機台數	1	Total Engine Power 主機總功率	6579.72 KW
How Propelled 推進裝置	PROPELLER	No. of Shafts 軸數	1



TRANSCRIPT OF REGISTER

船舶註冊紀錄冊抄本

PARTICULARS OF OWNER(S) / REPRESENTATIVE PERSON 船東 / 代表人資料

Total Interest in the Ship 船舶權益總額 : 100 Percentage

Name of Representative Person and Address
代表人姓名 / 名稱及地址

WALLEM SHIPMANAGEMENT LIMITED
12/F, WARWICK HOUSE EAST, TAIKOO PLACE,
979 KING'S ROAD, QUARRY BAY,
HONG KONG.

Name, Address, and Description of Owners
船東姓名 / 名稱、地址等資料

Percentage of Interest Held 權益百分比數目

JADE MARITIME S.A.
12/F, WARWICK HOUSE EAST, TAIKOO PLACE,
979 KING'S ROAD, QUARRY BAY,
HONG KONG.

100.00

Place of Incorporation/Registration 公司成立/註冊地點 : HONG KONG

DETAILS OF MORTGAGE 抵押資料

NIL 無

I hereby certify that the foregoing printed particulars are a true extract from the Register now in my charge, showing the descriptive particulars, registered ownership of this vessel "JADE BREEZE"
- Official Number HK-1545, free of mortgage as at 12th June 2008.
茲證明上文所印資料為本人主管的船舶註冊紀錄冊的真確摘錄, 以示截至 2008 年 6 月 12 日為止, 本船的一般資料、註冊所有權, 而且並無抵押。

This Transcript of Register was issued on 12th June 2008 at 18:06.

本船舶註冊紀錄冊抄本發出日期、時間為 2008 年 6 月 12 日 18 時 06 分。


WONG Sai Fat

Registrar of Ships 船舶註冊官

WRITTEN RESOLUTIONS of all the Directors of PIONEER SKIPPER MARITIME LIMITED, (the "Company"), a company incorporated and validly existing under the laws of Malta.

It is hereby unanimously RESOLVED:

1. **THAT** the sale of the Company's Malta flag vessel "PIONEER SKIPPER" (the "Vessel") to CENTRANS INT'L MARINE SHIPPING CO., LIMITED (the "Buyers") (a guaranteed nominee of Centrans Ocean Shipping Logistics Group ("Centrans Ocean") under the MOA (as defined below)) for the price of US\$ (the "Purchase Price") and upon the terms and conditions set out in the Memorandum of Agreement dated 18 August 2004 (together with any addenda thereto the "MOA") signed between the Company and Centrans Ocean, or under such amended terms as to each of the several Attorneys-in-fact of the Company hereinafter mentioned (the 'Attorneys') may in their sole and absolute discretion deem fit be and is hereby approved **and THAT** the execution of the MOA for and on behalf of the Company be and is hereby ratified, approved and confirmed in every respect.
2. **THAT** the Attorneys each acting singly and independently of the others be and are hereby authorised and empowered:
 - a. To negotiate and agree in their sole and absolute discretion all the terms and conditions of and to sign, seal (where necessary) or otherwise execute and deliver any amendments or addenda to the MOA, and to complete the sale, delivery and passing of good title of the Vessel to the Buyers and for such purposes to sign all documents, make all payments, adjust and compromise any claims in connection therewith, collect the sale price and all proceeds of sale including releasing and collecting the 10% deposit of the Purchase Price and give good receipts for the money so collected and generally to sign, seal (where necessary), or otherwise execute and deliver any agreements, undertakings, discharges, receipts, releases, protocols, accounts and all other documents, certificates and instruments of whatsoever nature and description that may be necessary or desirable, including, without limitation to the generality of the foregoing, the Bill of Sale under which the Vessel shall be sold and transferred by the Company to the Buyers and a Protocol of Delivery of the Vessel, and to deliver the Vessel physically to the Buyers, all in such form as to the Attorneys may in their sole and absolute discretion deem fit.
 - b. To give a letter or letters of instructions to The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited, 1 Queen's Road Central Hong Kong ('HSBC HK), on delivery of the Vessel, for the remittance of the ten per cent (10%) deposit of the Purchase Price and the balance of the Purchase Price of the Vessel referred to in the MOA to any account with any Bank whatsoever and in this respect to sign all relevant bank mandates or forms or other documents that may be required or called for.
 - c. To open and operate any Bank account or accounts which are to be opened or have been opened in respect of the sale of the Vessel and to give instructions to any Bank or Banks dealing with such account or accounts and to sign any and all documents that may be required by such Bank or Banks or otherwise for or in relation to the sale of the Vessel;
 - d. To sign and execute all and any bank mandates or forms or other documents that may be required by any Bank, on delivery of the Vessel, for the remittance of the proceeds of the sale of the Vessel to any account of the Company with any Bank whatsoever.
3. **THAT** one or more Powers of Attorney be executed in such form as the Directors of the Company may deem fit in favour of Mr. _____ and/or Mr. _____ and/or Mr. _____ and/or Mr. _____ and/or Mr. _____ all of _____ str, _____, with full power of substitution, appointing them and each one of them

severally the Attorneys in fact of the Company and authorising them and each one of them separately to act in accordance with the preceding Resolutions for the purpose of carrying out all or any of the acts authorised thereby **and THAT** any one of the Directors of the Company be and are hereby authorised and empowered to execute such Power of Attorney on behalf of the Company.

4. **THAT** the Directors of the Company be and hereby are authorised to issue true copies of the present Resolutions.

Dated: 11/10/2004

Mr.

Director

Mr.

Director

POWER OF ATTORNEY

EFSTRATIOS G. KALANTZIS
ATTORNEY-AT-LAW
13 Delferas Merochinas Street
Piraeus 185 35, Greece
Tel: 210 - 42 21 210 Fax 210 - 42 21 210

THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS
REGISTRAR OF CORPORATIONS

CERTIFICATE OF GOODSTANDING

I HEREBY CERTIFY, That I have made a diligent examination of the files of the Articles of Incorporation, as defined by § 2(a) of the Business Corporations Act, filed with this Registry for articles, orders or records of dissolution of

JADE MARITIME S.A.

the Articles of Incorporation of which were filed

February 23, 2005

and that upon such examination, I find no such articles, orders or records, and that so far as indicated by the records of this Registry, such corporation remains a subsisting corporation in good standing.

WITNESS my hand and the official seal of the
Registry on April 15, 2008.

S. Youla
Deputy Registrar

Certified to be a true photo-
copy of the original presently
in my possession

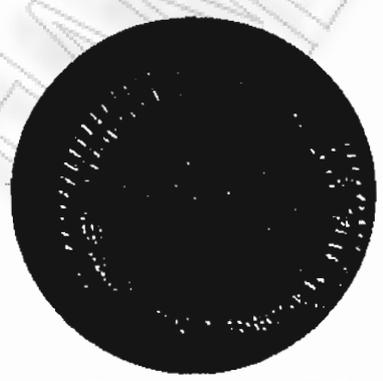
Dated: 16/04/2008

EFSTRATIOS G. KALANTZIS

EFSTRATIOS G. KALANTZIS
ATTORNEY-AT-LAW

13 Delferas Merochinas Street
Piraeus 185 35, Greece
Tel: 210 - 42 21 210 Fax 210 - 42 21 210

13720



MFSA
MALTA FINANCIAL SERVICES AUTHORITY

Registry of Companies
MFSA
Notabile Road
Attard BKR 14, MALTA.

Tel: (+356) 2144 1155
Fax: (+356) 2144 1195
E-mail: registry@mfsa.com.mt
Website: www.mfsa.com.mt

Our Ref : C 24269

23rd August 2004

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to certify that Pioneer Skipper Maritime Limited of 66, Old Bakery Street, Valletta VLT 09, Malta was registered under the Laws of Malta on the 18th March 1999 and is still so registered.

According to our records the present shareholders of the company are:

<i>Name</i>	<i>Number of Shares</i>
Interunity Maritime Co Ltd	499 Ordinary Shares of Lm1 each
Robert Tufigno	1 Ordinary Share of Lm1

The present directors of the company are:

Last Annual Return registered was for the year 2003.

The above information is being provided without prejudice.


Astrid Farugia
f/Registrar of Companies

POWER OF ATTORNEY

KNOW ALL MEN BY THESE PRESENTS that "PIONEER SKIPPER MARITIME LIMITED" (the Grantor") a company incorporated under and pursuant to the Laws of the Republic of Malta, with its Registered Office at 66, Old Bakery street, Valletta, VLT09 Malta has made, constituted and appointed and does hereby make, constitute and appoint Mr. _____, Greek passport no: _____ and/or Mr. _____, Greek passport no: _____ and/or Mr. _____, Greek passport no: _____ and/or Mr. _____, Greek passport no: _____ all of _____ str, _____, _____, each acting singly and independently of the other its true and lawful several Attorneys (hereinafter both and each of them called "the Attorneys") for it and in its name, place and stead and on its behalf to do all or any of the following acts, matters, deeds and things, namely:

1. To represent the Grantor on the sale and delivery of the Grantor's Malta flag vessel 'PIONEER SKIPPER ('the Vessel') to CENTRANS INT'L MARINE SHIPPING CO., LIMITED. ('the Buyers') (a guaranteed nominee of Centrans Ocean Shipping Logistics Group ("Centrans Ocean") under the MOA (as defined below)) for the price of US\$ _____ (the "Purchase Price") and upon the terms and conditions set out in the Memorandum of Agreement dated 18 August 2004 (the 'Moa') signed between the Grantor and Centrans Ocean and for such purposes to sign, seal (where necessary) or otherwise execute and deliver any amendments of or addenda to the Moa and to make all payments, adjust and compromise any claims in connection therewith, collect the sale price and all proceeds of sale including releasing and collecting the ten per cent (10%) deposit of the Purchase Price and give good receipts for the money so collected and generally sign, seal (where necessary), or otherwise execute any agreements, undertakings, discharges, receipts, releases, protocols, accounts, and all other documents, certificates and instruments of whatsoever nature and description that may be necessary or desirable including without limitation to the generality of the foregoing, the Bill of Sale under which the Vessel shall be sold and transferred by the Grantor to the Buyers and the Protocol of Delivery of the Vessel, and to deliver the Vessel physically to the Buyers, all in such form as to the Attorneys in their sole and absolute discretion may deem fit.
2. To sign and execute all and any documents which may be necessary for and in connection with the completion of the sale, transfer and delivery of the Vessel to the Buyers and to take all necessary steps in connection with this matter and in particular to give a letter or letters of instructions to The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited, 1 Queen's Road Central Hong Kong ('HSBC HK'), on delivery of the Vessel, for the remittance of the ten per cent (10%) deposit of the Purchase Price and the balance of the price of the Vessel referred to in the MOA to any account with any Bank whatsoever and in this respect to sign all relevant bank mandates or forms or other documents that may be required or called for.
3. to open and operate any bank account or accounts which are to be opened or have been opened in respect of the sale of the Vessel and to give instructions to any bank or banks dealing with such account or accounts and to sign any and all documents that may be required by such bank or banks or otherwise for or in relation to the sale of the Vessel;
4. to sign and execute all and any bank mandates or forms or other documents that may be required by any Bank, on delivery of the Vessel, for the remittance of the proceeds to any account of the Grantor with any Bank whatsoever.

5. To take any and all further steps which the Attorneys may in their sole and absolute discretion deem to be necessary or desirable to accomplish the purposes herein specified with full power of substitution the Grantor hereby ratifying and confirming all that the Attorneys or any substitute appointed by them shall lawfully do or cause to be done by virtue hereof and undertaking to indemnify the Attorneys or any substitute appointed by them against all claims, costs, expenses and liabilities of any nature or description whatsoever arising from the exercise in good faith of any of the powers conferred by this Power of Attorney.

IN WITNESS WHEREOF the Company has executed and sealed this Power of Attorney this 11th day of October 2004.

Director

Secretary



CONFIRMATION OF CLASS CERTIFICATE

Certificate No. 8205321
Port of HOUSTON-CDC
Date 11 JUNE 2008

THIS IS TO CERTIFY

THAT THE JADE BREEZE OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA REGISTRY, IMO NUMBER 8001036 WAS BUILT IN 1982 TO THE SATISFACTION OF THE SURVEYORS IN ACCORDANCE WITH THE RULES OF THIS BUREAU, AND WAS ASSIGNED A CLASS OF

+A1 (E) BULK CARRIER, ICE CLASS C, +AMS, +ACCU

BY THE COMMITTEE; AND, THAT A REVIEW OF THE REPORTS ON THIS VESSEL HAS BEEN MADE; AND,

THAT ON THE BASIS OF THIS REVIEW THE ABOVE CLASS, AS SET FORTH IN THE RECORD OF THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING IS CONFIRMED : AND,

THAT THE OUTSTANDING RECOMMENDATIONS NOT AFFECTING PRESENT CLASS AS OUTLINED IN SEOUL REPORT SE-960473 DATED 28 FEBRUARY 2008 ARE TO BE DEALT WITH AS STATED THEREIN;

THERE ARE NO OTHER OUTSTANDING RECOMMENDATIONS ON OUR RECORDS.

THE VESSEL IS CURRENTLY UNDER ATTENDENCE AT YANTAI, AND THIS CONFIRMATION OF CLASS DOES NOT REFLECT ANY RECOMMENDATIONS THAT MAY RESULT FROM THAT SURVEY

Thomas F. Corbett
Assistant Manager
Classification and Documentation Center

Note: This Certificate evidences compliance with one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. This Certificate is a representation only that the structure, item of material, equipment, machinery or any other item covered by this Certificate has met one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping as of the date of issue. Parties are advised to review the Rules for the scope and conditions of classification and to review the survey report for a full description of any restrictions or limitation on the vessel's service or survey. The validity, applicability and interpretation of this Certificate is governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof. Nothing contained in this Certificate or in any notation made in contemplation of this Certificate shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, manufacturer, seller, supplier, repairer, operator or other entity of any warranty express or implied.

Form No. RS/C3

MARINE DEPARTMENT
HONG KONG, CHINA
中國香港海事處



CERTIFICATE OF DELETION

終止註冊證明書

Merchant Shipping (Registration) Ordinance s.65
商船(註冊)條例第 65 條

Name of Ship MAISTROS BREEZE
船名

IMO No. 9052721
國際海事組織編號

Port of Registry HONG KONG
註冊港 香港

Official Number HK-1579
註冊編號

Type of Ship BULK CARRIER
船舶類型

Gross Tonnage 17,630 tons
總噸位

Net Tonnage 10,220 tons
淨噸位

Reason for Closure of Registry 終止註冊原因

REGISTRY CLOSED ON REQUEST OF OWNER.
船東要求終止註冊。

Name and Address of Owner 船東名稱及地址

CROSSWAY SHIPPING COMPANY
ROOM 2308, NAN FUNG TOWER, 173, DES VOEUX ROAD, CENTRAL, HONG KONG.

Registered Mortgage at Date of Closure 終止註冊之日的註冊抵押

NIL 無

I HEREBY CERTIFY that the registration of the abovementioned ship has been closed in the Hong Kong Register of Ships as of 6th March, 2008.

茲證明上述船舶已在香港船舶註冊記錄冊上終止註冊，終止日期為 2008 年 3 月 6 日。

Given under my hand and seal on 6th March, 2008.

本證明書於 2008 年 3 月 6 日經由本人簽署和蓋章。

WONG Sai Fat

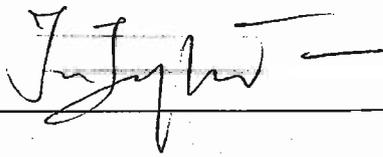
Registrar of Ships 船舶註冊官

PROTOCOL OF DELIVERY AND ACCEPTANCE

Pursuant to the memorandum of agreement dated 4/1/2007 and addendum dated 21.5.2007 (both referred to as the "MOA") entered into by Vitol S.A and their nominees Vitol Energy (Bermuda) Ltd (the "Seller") and Interunity Management Corporation S.A and their nominees Super League Maritime Company Pte Ltd (the "Buyer") for the sale of the M/V "Super League" (the "Vessel"), registered under the Singapore flag it is hereby confirmed that:

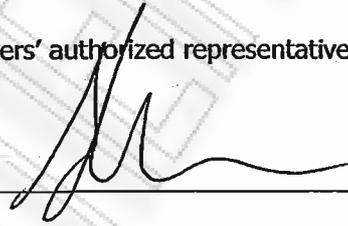
The Vessel, together with the bunkers and lubricants, stores and equipment of whatsoever nature, now on board the Vessel was delivered by the Seller to the Buyer under and pursuant to the terms and conditions of the MOA and the Vessel was accepted by the Buyer from the Seller at the port of Santander at 1430 hours Singapore time on 18th June 2007.

Sellers' authorized representative



TRICIA M W TONG
Attorney-in-Fact

Buyers' authorized representative



Attorney-in-fact



CERTIFICATE OF REGISTRY

註 冊 證 明 書

PARTICULARS OF SHIP 船 舶 資 料

Name of Ship 船 名	PIONEER WAVE	IMO No. 國際海事組織編號	8001036
Port of Registry 註 冊 港	HONG KONG 香 港	Call Sign 呼 號	VRBC5
Official No. 註 冊 編 號	HK-1545	Date of Registry 註 冊 日 期	13-JUN-2005
Type of Ship 船 舶 類 型	BULK CARRIER	Material of Hull 船 體 材 料	STEEL
Date Keel Laid 龍 骨 安 放 日 期	15 APRIL 1981		
Name and Address of Builder 造 船 廠 名 稱、地 址	STOCZNIA SZCZECINISKA S.A. SZCZIN, POLAND.		
Length 長 度	185.710 metres	Breadth 寬 度	24.400 metres
Moulded Depth 型 深	15.100 metres		
Gross Tonnage 總 噸 位	19,997 tons	Net Tonnage 淨 噸 位	11,244 tons
Main Engine Type 主 機 種 類	DIESEL ENGINE	Engine Make and Model 主 機 名 稱、型 號	H.CEGIELSKI-SULZER 6RND76
No. of Sets of Engine 主 機 台 數	1	Total Engine Power 主 機 總 功 率	6579.72 KW
How Propelled 推 進 裝 置	PROPELLER	No. of Shafts 軸 數	1

This Certificate was issued on 12th June, 2008 under the provisions of the Merchant Shipping (Registration) Ordinance.
本證明書在 2008 年 6 月 12 日按商船(註冊)條例簽發。

WONG Sai Fat

Registrar of Ships 船舶註冊官

PARTICULARS OF OWNER(S) / REPRESENTATIVE PERSON 船東 / 代表人資料

Total Interest in the Ship 船舶權益總額 : 100 Percentage

**Name of Representative Person and Address
代表人姓名 / 名稱及地址**

CANDIMAR LIMITED
RM. 2308, 23/F, NAN FUNG TOWER,
173 DES VOEUX ROAD CENTRAL,
HONG KONG.

**Name, Address, and Description of Owners
船東姓名 / 名稱、地址等資料**

Percentage of Interest Held 權益百分比數目

FORTUNE BASE GROUP LIMITED
RM. 2308, 23/F, NAN FUNG TOWER,
173 DES VOEUX ROAD CENTRAL,
HONG KONG.

100.00

Place of Incorporation/Registration 公司成立/註冊地點 : HONG KONG

END



TRANSCRIPT OF REGISTER

船舶註冊紀錄冊抄本

PARTICULARS OF SHIP 船舶資料

Name of Ship 船名	PIONEER WAVE	IMO No. 國際海事組織編號	8001036
Port of Registry 註冊港	HONG KONG 香港	Call Sign 呼號	VRBC5
Official No. 註冊編號	HK-1545	Date of Registry 註冊日期	13-JUN-2005
Type of Ship 船舶類型	BULK CARRIER	Material of Hull 船體材料	STEEL
Date Keel Laid 龍骨安放日期	15 APRIL 1981		
Name and Address of Builder 造船廠名稱、地址	STOCZNIA SZCZECINISKA S.A. SZCZIN, POLAND.		
Length 長度	185.710 metres	Breadth 寬度	24.400 metres
Moulded Depth 型深	15.100 metres		
Gross Tonnage 總噸位	19,997 tons	Net Tonnage 淨噸位	11,244 tons
Main Engine Type 主機種類	DIESEL ENGINE	Engine Make and Model 主機名稱、型號	H.CEGIELSKI-SULZER 6RND76
No. of Sets of Engine 主機台數	1	Total Engine Power 主機總功率	6579.72 KW
How Propelled 推進裝置	PROPELLER	No. of Shafts 軸數	1



TRANSCRIPT OF REGISTER

船舶註冊紀錄冊抄本

PARTICULARS OF OWNER(S) / REPRESENTATIVE PERSON 船東 / 代表人資料

Total Interest in the Ship 船舶權益總額 : 100 Percentage

Name of Representative Person and Address
代表人姓名 / 名稱及地址

CANDIMAR LIMITED
RM. 2308, 23/F, NAN FUNG TOWER,
173 DES VOEUX ROAD CENTRAL,
HONG KONG.

Name, Address, and Description of Owners
船東姓名 / 名稱、地址等資料

Percentage of Interest Held 權益百分比數目

FORTUNE BASE GROUP LIMITED
RM. 2308, 23/F, NAN FUNG TOWER,
173 DES VOEUX ROAD CENTRAL,
HONG KONG.

100.00

Place of Incorporation/Registration 公司成立/註冊地點 : HONG KONG

DETAILS OF MORTGAGE 抵押資料

Mortgage Code 抵押編碼: B

Property of Ship Affected 所涉及船舶財產權: 100 Percentage

Name of Mortgagor

抵押人姓名/名稱

FORTUNE BASE GROUP LIMITED

Place of Incorporation/Registration

公司成立/註冊地點

HONG KONG

Name and Address of Mortgagee

抵押權人姓名/名稱、地址

MARFIN EGNATIA BANK SOCIETE ANONYME
4 DANAIDON STREET,
54628 THESSALONIKI,
GREECE.

Tel. No.

電話號碼

Fax No.

30 210 6896358

傳真號碼

Telex No.

電傳號碼

Date & Hour of Registry

註冊日期、時間

12-JUN-2008 16:40

Nature of Transaction

抵押細節

MORTGAGE "B" DATED 12 JUNE 2008 TO SECURE OBLIGATION(S) PURSUANT TO: (1) FINANCIAL AGREEMENT DATED 11 JUNE 2008; (2) DEED OF COVENANTS DATED 12 JUNE 2008; (3) GENERAL ASSIGNMENT DATED 12 JUNE 2008; (4) ASSIGNMENT, PLEDGE AND CHARGE (EARNINGS) DATED 11 JUNE 2008; (5) ASSIGNMENT, PLEDGE AND CHARGE (RETENTION) DATED 11 JUNE 2008; (6) THE OTHER SECURITY DOCUMENTS AS DEFINED AND DESCRIBED IN THE ABOVE FINANCIAL AGREEMENT.



TRANSCRIPT OF REGISTER

船舶註冊紀錄冊抄本

I hereby certify that the foregoing printed particulars are a true extract from the Register now in my charge, showing the descriptive particulars, registered ownership and details of mortgage of this vessel "PIONEER WAVE" - Official Number HK-1545, as at 12th June 2008.

茲證明上文所印資料為本人主管的船舶註冊紀錄冊的真確摘錄，以示截至 2008 年 6 月 12 日為止，本船的一般資料、註冊所有權，以及抵押資料。

This Transcript of Register was issued on 12th June 2008 at 21:34.

本船舶註冊紀錄冊抄本發出日期、時間為 2008 年 6 月 12 日 21 時 34 分。

WONG Sai Fat

Registrar of Ships 船舶註冊官

APOSTILLE

(Hague Convention of 5 October 1961/Convention de La Haye du 5 Octobre 1961)

1. *Country: The Republic of the Marshall Islands*

This Public Document

2. *has been signed by* S. Yioula

3. *acting in the capacity of* Special Agent , Republic of Marshall Islands

4. *bears the seal/stamp* Republic of the Marshall Islands

Certified

5. *at* Piraeus, Greece

6. *on* June 9, 2008

7. *by* Special Agent , Bureau of Maritime Affairs of the Republic of the Marshall Islands

8. *Number:* P-05321-06-08

9. *Seal/Stamp*

10. *Signature:*



C. Kastinaki

MEMORANDUM OF AGREEMENT

Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships. Adopted by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) in 1956.
Code-name
SALEFORM 1993
Revised 1966, 1983 and 1986/87

Dated: 08th October 2004

Messrs Sunbeam Maritime Co Ltd, Malta but i
to remain ultimately responsible for the performance of the

Contract.

hereinafter called the Sellers, have agreed to sell, and

A company to be nominated by T.K.B. Shipping A/S, Ahlmanns Alle 2, 2900 Hellerup, Denmark,
but T.K.B. Shipping A/S, Ahlmanns Alle 2, 2900 Hellerup, Denmark to remain ultimately
responsible for the performance to its nominee,

hereinafter called the Buyers, have agreed to buy

Name: *M/V Zuara ex Multimax Bremen*Classification Society/Class: *B.V.*Built: *1989* By: *Xingang Shipyard-Tianjin, China*Flag: *Malta* Place of Registration: *Valletta, Malta*Call Sign: *9HOD7* Grt/Nrt: *6425/3320*Register Number: *8193*

hereinafter called the Vessel, on the following terms and conditions:

Definitions

"Banking days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in Clause 1 and in the place of closing stipulated in Clause 8.

"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, telex, telefax or other modern form of written communication.

"Classification Society" or "Class" means the Society referred to in line 4.

1. Purchase Price *USD* Cash (
United States Dollars).

2. Deposit

As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyers shall pay a deposit of 10 % (ten per cent) of the Purchase Price within 3 (*three*) banking days from the date of signing by fax this Agreement. This deposit shall be placed with *HSBC Bank Piraeus Branch, 93 Akti Miaouli Str, Piraeus, Greece tel:2104290120/Fax:2104290506, Pic Mr.*

and held by them in a joint account for the Sellers and the Buyers, to be released in accordance with joint written instructions of the Sellers and the Buyers. Interest, if any, to be credited to the Buyers. Any fee charged for holding the said deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.

3. Payment

The said Purchase Price shall be paid in full free of bank charges to *HSBC Bank PLC, Piraeus, Greece, Swift Code: MIDLGRAA, Through: HSBC Bank USA, N. York, Swift Code: MRMDUS33,*

A/C No: 000-04779-1, Favour: Sunbeam Maritime Co Ltd, A/C No: 001.024165.071, Ref M/V Zuara -MOA Dated 08.10.2004

on delivery of the Vessel, but not later than 3 banking days after the Vessel is in every respect physically ready for delivery in accordance with the terms and conditions of this Agreement and Notice of Readiness has been given in accordance with Clause 5. 27
28
29

4. Inspections 30

a) The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in *Milos Island* on *18th and 19th September 2004* and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement. 31
32
33
34

b) ~~The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within~~ 35
36

~~The Sellers shall provide for inspection of the Vessel at/in~~ 37

~~The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred. The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers. During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers. If the Vessel is accepted after such inspection, the sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided the Sellers receive written notice of acceptance from the Buyers within 72 hours after completion of such inspection.~~ 38
39
40
41
42
43
44
45

~~Should notice of acceptance of the Vessel's classification records and of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.~~ 46
47
48

~~4-a) and 4-b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 4-a) to apply.~~ 49
50

5. Notices, time and place of delivery 51

a) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with *20, 15, 10, 7, 5 and 3* days notice of the estimated time of arrival at the intended place of drydocking/underwater inspection/delivery. When the Vessel is at the place of delivery and in every respect physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery. 52
53
54
55
56

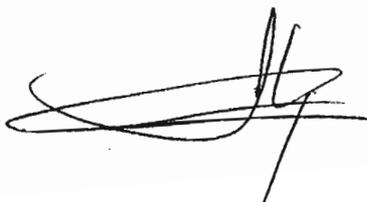
b) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/in *Piraeus Port, charterfree, cargo free, with clean holds* 57
58
in the Sellers' option. 59

Expected time of delivery: 1st November - 31st December 2004 - see also Clause 17 60

Date of cancelling (see Clauses 5 c), 6 b) (iii) and 14): 31st December 2004 61

c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and propose a new cancelling date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either cancelling this Agreement in accordance with Clause 14 within 7 running days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new cancelling date. If the Buyers have not declared their option within 7 running days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new cancelling date and shall be substituted for the cancelling date stipulated in line 61. 62
63
64
65
66
67
68
69
70
71

	If this Agreement is maintained with the new cancelling date all other terms and conditions hereof including those contained in Clauses 5 a) and 5 c) shall remain unaltered and in full force and effect. Cancellation or failure to cancel shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under Clause 14 for the Vessel not being ready by the original cancelling date.	72 73 74 75 76
d)	Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void.	77 78 79
6.	Drydocking/Divers Inspection	80
a)**	The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*.	81 82 83 84 85 86 87
b)**	(i) The Vessel is to be delivered without drydocking. However, the Buyers shall have the right at their expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification Society prior to the delivery of the Vessel. The Sellers shall at their cost make the Vessel available for such inspection. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification Society. If the conditions at the port of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port.	88 89 90 91 92 93 94 95
	(ii) If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, then unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification Society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good by the Sellers at their expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*. In such event the Sellers are to pay also for the cost of the underwater inspection and the Classification Society's attendance.	96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106
	(iii) If the Vessel is to be drydocked pursuant to Clause 6 b) (ii) and no suitable drydocking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per Clause 5 b). Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per Clause 5 b) which shall, for the purpose of this Clause, become the new port of delivery. In such event the cancelling date provided for in Clause 5 b) shall be extended by the additional time required for the drydocking and extra steaming, but limited to a maximum of 14 running days.	107 108 109 110 111 112 113 114
c)	If the Vessel is drydocked pursuant to Clause 6 a) or 6 b) above	115
	(i) the Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the right to require the tailshaft to be drawn and surveyed by the Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel's survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection by the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to affect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*.	116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127



K
3

(ii) the expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out, in which case the Sellers shall pay these expenses. The Sellers shall also pay the expenses if the Buyers require the survey and parts of the system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class*.

(iii) the expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees shall be paid by the Sellers if the Classification Society issues any condition/recommendation* as a result of the survey or if it requires survey of the tailshaft system. In all other cases the Buyers shall pay the aforesaid expenses, dues and fees.

(iv) the Buyers' representative shall have the right to be present in the drydock, but without interfering with the work or decisions of the Classification surveyor.

(v) the Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk and expense without interfering with the Sellers' or the Classification surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk and expense. In the event that the Buyers' work requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with Clause 3, whether the Vessel is in drydock or not and irrespective of Clause 5 b).

* Notes, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

** 6.a) and 6 b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 a) to apply.

7. Spares/bunkers, etc. 154

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are to be excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s)/propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. The radio installation and navigational equipment *including all nautical instruments, wireless equipment and tools* shall be included in the sale without extra payment if they are the property of the Sellers. Unused *broached and unbroached* stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.

The Sellers have the right to take ashore crockery, plates, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided they replace same with similar unmarked items. Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessel(s), shall be excluded without compensation. Captain's, Officers' and Crew's personal belongings including the slop chest are to be excluded from the sale, as well as the following additional items (including items on hire): *Marichem gas bottles*

The Buyers shall take over the remaining bunkers and unused *unbroached* lubricating oils in storage tanks and sealed drums and pay the current net market price (excluding barging expenses) of the port and date of delivery of the Vessel, as per Clause 18. Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.

A large, stylized handwritten signature is written across the bottom right of the page. To its right, there are some initials, possibly 'KZ', written in a similar hand.

8. Documentation- See also Clause 19	175
The place of closing: <i>HSBC Bank, Piraeus, Greece. Fee for closing to be split equally 50/50 between Sellers and Buyers</i>	176
In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall furnish the Buyers with delivery documents, namely:	177 178
a) Legal Bill of Sale in a form recordable in <i>Malta</i> (the country in which the Buyers are to register the Vessel), warranting that the Vessel is free from all encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts or claims whatsoever, duly notarially attested and legalized by the consul of such country or other competent authority.	179 180 181 182
b) Current Certificate of Ownership issued by the competent authorities of the flag state of the Vessel.	183 184
c) Confirmation of Class issued within 72 hours prior to delivery.	185
d) Current Certificate issued by the competent authorities stating that the Vessel is free from registered encumbrances.	186 187
e) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and furnish a Certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within 4 (four) weeks after the Purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered.	188 189 190 191 192 193
f) Any such additional documents as may reasonably be required by the competent authorities for the purpose of registering the Vessel, provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of this Agreement.	194 195 196
At the time of delivery the Buyers and Sellers shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.	197 198 199
At the time of delivery the Sellers shall hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans etc., which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers to have the right to take copies. Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall be promptly forwarded to the Buyers at their expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers to have the right to take copies of same.	200 201 202 203 204 205 206
9. Encumbrances	207
The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.	208 209 210 211
10. Taxes, etc.	212
Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration under the Buyers' flag shall be for the Buyers' account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.	213 214 215
11. Condition on delivery - See also Clause 20	216
The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted. However, the Vessel shall be delivered with her class maintained without condition/recommendation*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and	217 218 219 220 221




national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation* by Class or the relevant authorities at the time of delivery.	222 223 224
"Inspection" in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4 a) or 4 b) , if applicable, or the Buyers' inspection prior to the signing of this Agreement. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.	225 226 227
* Notes, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.	228 229
12. Name/markings	230
Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.	231
13. Buyers' default	232
Should the deposit not be paid in accordance with Clause 2, the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.	233 234 235
Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3, the Sellers have the right to cancel the Agreement, in which case the deposit together with interest earned shall be released to the Sellers. If the deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.	236 237 238 239
14. Sellers' default	240
Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with Clause 5 a) or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the date stipulated in line 61 the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement provided always that the Sellers shall be granted a maximum of 3 banking days after Notice of Readiness has been given to make arrangements for the documentation set out in Clause 8. If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again in every respect by the date stipulated in line 61 and new Notice of Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement the deposit together with interest earned shall be released to them immediately.	241 242 243 244 245 246 247 248 249 250
Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the date stipulated in line 61 or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.	251 252 253 254
15. Buyers' representatives	255
After this Agreement has been signed by both parties and the deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two representatives on board the Vessel at their sole risk and expense upon arrival at any time after 10 pct deposit lodged on or about	256 257 258
These representatives are on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers' representatives shall sign the Sellers' letter of indemnity prior to their embarkation.	259 260 261
16. Arbitration	262
a)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.	263 264 265 266 267 268 269 270

**Following additional clauses to be incorporated to MOA
per mv Zuara dated 08th October 2004**

Clause 17

The vessel to be delivered about Mid December 2004 but always in accordance with the schedule for all 4 vessels.

The vessels to be delivered with minimum 10 days interval between deliveries except Zavia and Zuetina 5 days.

Zultan any time upon completion the conversion works.

Approximate schedules of vessels without guarantee as follows:

Zavia and Zuetina with 5 days interval, about 25th/30th November 2004

Zultan any time upon completion of conversion and after passing ss/dd end November/early December 2004

Delivery at Piraeus for all vessels except for mv Zultan which to be delivered at Piraeus or Rumania or Turkey immediately after completion of conversion works and after passing ss/dd (about 3-4 weeks duration).

Clause 18

The Buyers shall take over and pay extra concurrently with the balance of the purchase monies at time of delivery for the remaining bunkers at platts Piraeus prices dated one day prior the vessel's dely date, and unused/unbroached luboils, hydraulic oils and greases in tanks and/or in sealed drums at Sellers' last net contract prices which to be proven by invoices.

Clause 19

Delivery documentation will be appropriate to cover the legal transfer of ownership and Buyers' flag requirements which to be agreed and incorporated in the Memorandum of Agreement in the form of an Addendum thereto. However, the formation of such an Addendum shall not delay the signing of the main body of the Memorandum of Agreement and, consequently, the establishment of the ten percent (10%) deposit.

List of closing documents will be provided by Buyers and same to be incorporated as an Addendum to the Memorandum of Agreement as soon as practicably possible after Memorandum of Agreement signing.

Clause 20

The vessel to be delivered with all present trading and class certificates including cargo gear book, clean, unextended and valid for minimum 4 months from the time of delivery, free of recommendations and average damages affecting vessels class otherwise 'as is as when inspected' basis.

However the Sellers shall notify the Classification Society/Societies of any matters coming to their knowledge affecting vessel's class prior to delivery and provide for each ship a class confirmation certificate which to be issued/signed/stamped by the Classification society not later than 48 hours prior to delivery, certifying the vessel is class maintained/free of recommendations.

Clause 21

The vessel is to delivered free of all encumbrances, taxes, maritime liens, detentions, mortgages and/or any other debts and claims of whatever nature.



Clause 22

The terms and conditions of this sale agreement shall be kept strictly private and confidential among the parties directly involved.

Clause 23

The Sellers confirm that the vessels are not blacklisted by Arab or any other nations.

Clause 24

There shall be mutual cross-default between the 4 Memorandum of Agreement's of even date herewith regarding mv Zavia, mv Zuetina, mv Zultan and mv Zuara provided however that any cross-default can only be invoked in respect of the Memorandum of Agreement under which the default has arisen and in respect of the Memorandum of Agreement's regarding any undelivered vessels.

(For clarification and as an example only:

If mv Zavia and mv Zuetina have been delivered and one of the parties default in respect of mv Zultan prior to its delivery then the other party may invoke the default in respect of the mv Zultan and mv Zuara whereas the Zultan-Default cannot be invoked with effect for mv Zavia and Zuetina)

For and on behalf of the Sellers



A handwritten signature consisting of several overlapping loops and lines.

For and on behalf of the Buyers

A handwritten signature in black ink. Below the signature is a small logo consisting of a shield with a crown on top, and the text "T.K.B. SHIPPING A/S" printed below the logo.

BUYERS' OR ITS NOMINEE DOCUMENTS

- I. One (1) original legalized Resolution of the Board of Directors and Shareholders (joint or several) of the Buyers resolving the purchase of the vessel and the appointment of their representatives to proceed with the delivery formalities, including but not limited to the execution of the legal Bill of Sale and all other legal documents necessary for taking delivery of the Vessel, as well as the Protocol of Delivery and Acceptance, duly legalized or notarized by the Authorities of the Registry Country of the Buyers.
- II. One (1) original Power of Attorney in favour of the person(s) who is(are) authorized to sign the legal Bill of Sale, Protocol of Delivery and Acceptance and all other legal documents necessary for taking delivery of the Vessel, duly legalized or notarized by the Authorities of the Registry Country of the Buyers.
- III. True and complete copies of the Buyers' Articles of Incorporation and By-Laws together with any amendment(s) thereto, certified by a Lawyer or the Secretary or a director of the Buyers.

All other terms and conditions of the M.O.A. dated May 21st, 2008 shall remain unaltered and in full force and effect of the resolutions referred to under I above.

FOR THE SELLERS

FOR THE BUYERS

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke, positioned over the 'FOR THE BUYERS' label.

MOA (Saleform 1993) checklist (Buyers)

(If the MOA is not drafted with an electronic editor (BIMCO) but only in WORD, confirm that there are no deletions or additions to the standard wording of the Saleform93.)

Pre-amble (lines 1-9)

- Lines 3-8. Check carefully the details of the vessel. Try best to include as many details as possible and full class notations.¹

Clause 1. Purchase price.

- Confirm price is correctly written both in numbers and in full.
- Purchase price *"in cash"*.

Clause 2. Deposit.

- Line 18. Usually agree 10 pct deposit, but try less.
 - Joint account. When nominee changes, always make sure that the details in the joint account change as well, also the authorities to release funds.
- Line 19. Deposit to be paid within 3 banking days from signing/exchanging the MOA by fax or as email attachment.
- Line 20. Insert Seller's bank details for the deposit.
- Line 21. Insert *"interest bearing"* after joint.

Clause 3. Payment.

- Line 26. Do not amend the standard wording *"the said Purchase Price"* or use *"the balance of the said purchase price together with the release of the 10 pct deposit as per clause 2 herein"*
- Line 26. Enter Sellers' full bank details for the Purchase Price to be remitted. (Generally, clause 3 should not be amended much, as it is already nicely drafted).
- Line 27. "... in every respect physically ready for delivery...". In this case Buyers maybe able to refuse delivery on the grounds of trivial defects, allegedly amounting to "average damage".
- Line 29. Tender NOR.²
- Sometimes we are asked by Chinese Buyers to deposit the 10 pct with first class stakeholders (usually well known lawyers) and joint bank account to be in the names of the Buyers and the lawyers. This practice is generally acceptable.

Clause 4. Inspections.³

- To be completed with the port and date of superficial inspection.
- Line 31. Inspection of class records.⁴
- Line 44. Buyers have 72 hours to declare their option to accept vessel or not.⁵

Clause 5. Notice, time and place of delivery.

- Line 53. Enter the estimated and definite notices (in days).
- Line 54. Delete as appropriate one of the following: drydocking / underwater / delivery.
- Line 56. Tendering of NOR.⁶

¹ This will assist in claims according to the MIS-REPRESENTATION ACT (SGA). The tests are *"Would a reasonable Buyer accept the vessel if he had known about the defect"* and *"Fitness for a purpose"*

² Under NSF87 a NOR is considered valid ONLY when clause 11 conditions are met. However, due consideration should be paid to the gravity of the defects.

³ This clause refers to pre-purchase inspection.

⁴ Such inspections are NOT a representation of vessel's description

⁵ NSF87 stipulates only 48 hours.

⁶ The validity of the NOR can be argued even after delivery

- Line 57. Insert after "taken over" "*with holds clean, swept and dry, free of cargo, free of dunnage, free of stowaways*".
- Line 58. Insert "*safe port*".
- Line 59. Enter the delivery place. In case delivery place is a DD, make sure that DD bills have been settled by the Sellers.
- Line 60. Delivery date or range, always in Sellers option. Always consider the various holidays at delivery port to allow enough time for inspections and registration.
- Line 61. Cancelling date, in Buyers option.
- Lines 66/68. Try to increase (usually up to 7) the running days for acceptance of the new canceling date.

Clause 6. Drydocking / Divers Inspection

- Accept either sub-clause (a) or (b). Usually sub-clause (b) is more convenient.⁷
- Never delete lines 90-95.
- It is important to note that unless Sellers deliver vessel with any defects affecting class duly remedied, then Buyers are entitled to terminate the contract and recover the deposit and the accrued interest. Any NOR tendered by Sellers until that time that the relevant defects have been rectified is considered INVALID.

(Basically, clause 6 is nicely drafted and can remain without alterations. If altered in any way, beware!)

Clause 7. Spares / bunkers etc.

- Line 156. Add "*and on order*"
- Line 162. Insert "*loading instruments/computer/software and Mini-M*"
- Line 162. Insert after "the Buyers" "*but in any case spare parts to be as per class minimum requirements applicable to this vessel*"
- Line 169. Mention excluded items (usually gas bottles).
- Line 170. Bunker quality, specify.⁸
- Line 171. Prices for bunkers prefer "Platts for bunkers on the previous day" at a major nearby port.
- Line 171. For Lubricants prefer "at net (less all discounts) purchased price evidenced by supplier's invoices"
- Line 172. Add "Exact quantities of remaining bunkers and lubricants shall be measured and agreed by and between Sellers' and Buyers' representatives on board latest one banking day prior delivery of the vessel"

Clause 8. Documentation.

- Closing place. Consider what is best for payment of Purchase price (Usually Sellers' bank) and of course for the Registration of the vessel (Buyers' consideration)
- Lines 177-178 to remain, either in main body or riders.
- Usually we insert "*Closing documents can be agreed later on in an addendum, which not to delay payment of the deposit.*"
- Line 194-196. Never delete.
- Line 194. Insert after "additional documents" "*including all ISPS documentation, plans, assessment, original CSR*"
- Line 200. Amend to read "*to the Buyers representatives on board*"
- Line 206. Insert "*At Buyers' request and expenses, Sellers to forward copies of deck/engine log books one year old of delivery date*"
- Add "*Sellers shall make available to Buyers an inventory of main used and unused machinery and spares as soon as possible after signing the MOA*"
- Add "*delivery documents to be exchanged and agreed well prior delivery enabling parties to confirm sale proceeds in order*"⁹
- Always check Sellers ID and background.

⁷ Divers are appointed/paid by the Buyers and Classification surveyor appointed/paid by the Sellers.

⁸ Bunkers quality is a representation and Sellers can be sued under SGA

⁹ Sellers default to produce all the documents during closing. LAA(9/04) Buyers won.

- Class maintainance certificate. It is a “paper” only condition and this certificate need not much vessel’s description, therefore cannot be used to support any claim for vessel’s condition.
- POD to be signed “*pursuant to*” and NOT “*in accordance with*”
- English Law - must have complete and exact compliance.

Clause 9. Encumbrances. ¹⁰

- Insert “*free of claims, taxes/dues*”
- Always check for history, collisions, registry info, can also do basic writ search in some jurisdictions via the PANDI/FDD clubs.

Clause 10. Taxes, etc.

Clause 11. Condition on delivery.

- Line 221-222. Never delete them. Prior delivery, always check the full survey status for various memos coming into force soon after delivery. Even better try to replace “average damage” by “defect”¹¹
- Try to add NSF87 wording “The Sellers shall notify the Classification Society of any matters coming to their knowledge prior to delivery which upon being reported to the Classification Society would lead to the withdrawal of the vessel’s class or to the imposition of a recommendation relating to her class”¹²¹³
- Line 223. Insert “*trading and international certificates*”
- Line 224. Usually accept validity of certificates 3 months from delivery date. Try more.
- CSM items to be up to date on vessel’s delivery. Try 2-3 months thereafter.
- For LPG vessels try vessel to have CAP or MAJORS approvals.

Clause 12. Name / markings.

Clause 13. Buyers’ default.

Clause 14. Sellers’ default.

Clause 15. Buyers’ representatives.

- Line 257. Amend to read that representatives will remain up to vessel’s delivery

Clause 16. Arbitration.

- Usually we prefer alternative (a), i.e. London arbitration, English Law to apply.

RIDER CLAUSES

- Buyers’ flag may require flag state inspection prior accepting vessel for registration. Buyers to allow such inspection at any time required by flag state, the outcome and remarks of same not to affect the sale of the vessel under this MOA. Any time lost or additional expenses incurred due to this inspection to be for Buyers account.
- Sellers confirm to the best of their knowledge that the vessel is not blacklisted by any country, state, union or international organization, such as ITF or by the Arab Boycott League or any port authorities worldwide.
- The price, terms and conditions of this sale to be kept strictly private and confidential by all parties concerned. However, should the details of the sale become known or reported to the market, neither Sellers or Buyers shall have the right to cancel this contract.

¹⁰ A cargo claim cannot qualify as an encumbrance. But past collisions can.

¹¹ This is much more wide representation.

¹² Buyers have NO REMEDY against Classification Societies for any defective surveys (*The Nicholas H, 1992*)

¹³ Sellers are not obliged to advise Buyers of any deficiencies (save for the addition of NSF 87 wording), have nevertheless the obligation to deliver vessel as when inspected. Attending supervisors’ “lists of deficiencies” cannot affect the sale. NSF87 wording is much more powerful than the NSF93 addition for average damage.

MOA (Saleform 1993) checklist (Sellers)

(If the MOA is not drafted with an electronic editor (BIMCO) but only in WORD, confirm that there are no deletions or additions to the standard wording of the Saleform93.)

Pre-amble (lines 1-9).

- Check carefully the details of the vessel and keep as short as possible and always end the description with "WOG".¹
- Line 1. In case there is a guaranteed nominee, then always make sure to obtain a separate "performance guarantee letter" including a clear legislation clause.²

Clause 1. Purchase price.

- Confirm price is correctly written both in numbers and in full.
- Purchase price "*in cash*".

Clause 2. Deposit.

- Line 18. Usually we agree 10 pct deposit, do not accept less.
 - Joint account. When nominee changes, always make sure that the details in the joint account change as well, also the authorities to release funds.
- Line 19. Deposit to be paid within 3 banking days from signing/exchanging the MOA by fax or as email attachment. Add "*This MOA is to be signed promptly (within 24 hours) upon presentation of same, time being an essence to this contract*".
- Line 20. Insert Seller's bank details for the deposit.
- Line 24. Insert "*the Buyers promptly to provide Sellers' bank all necessary documents for the opening of the joint account*".

Clause 3. Payment.

- Line 26. Do not amend the standard wording "*the said Purchase Price*" or use "*the balance of the said purchase price together with the release of the 10 pct deposit as per clause 2 herein*"
- Line 26. Enter Sellers' full bank details for the Purchase Price to be remitted. (Generally, clause 3 should not be amended much, as it is already nicely drafted).
- Line 27. "... in every respect physically ready for delivery...". In this case Buyers maybe able to refuse delivery on the grounds of trivial defects, allegedly amounting to "average damage". So try to delete "in every respect".
- Line 29. Tender NOR.³

Clause 4. Inspections.⁴

- To be completed with the port and date of superficial inspection.
- Line 31. Inspection of class records.⁵
- Line 44. Buyers have 72 hours to declare their option to accept vessel or not.⁶

Clause 5. Notice, time and place of delivery.

- Line 53. Enter the estimated and definite notices (in days).
- Line 54. Delete as appropriate one of the following: drydocking / underwater / delivery.
- Line 56. Tendering of NOR.⁷

¹ This will assist avoid claims for mis-representation of the vessel.

² A mere addendum is not enough.

³ Under NSF87 a NOR is considered valid ONLY when clause 11 conditions are met. However, due consideration should be paid to the gravity of the defects.

⁴ This clause refers to pre-purchase inspection.

⁵ Such inspections are NOT a representation of vessel's description

⁶ NSF87 stipulates only 48 hours.

- Line 57. Insert after “taken over” “*with holds clean, swept and dry, free of cargo, free of dunnage, free of stowaways*”.
- Line 58. Insert “*safe port*”.
- Line 59. Enter the delivery place.
- Line 60. Delivery date or range, always in Sellers option.
- Line 61. Cancelling date, in Buyers option.
- Lines 66/68. Try to minimize the running days for acceptance of the new canceling date.

Clause 6. Drydocking / Divers Inspection

- Accept either sub-clause (a) or (b). Usually sub-clause (b) is more convenient.⁸
- Never delete lines 90-95.
- It is important to note that unless Sellers deliver vessel with any defects affecting class duly remedied, then Buyers are entitled to terminate the contract and recover the deposit and the accrued interest. Any NOR tendered by Sellers until that time that the relevant defects have been rectified is considered INVALID.

(Basically, clause 6 is nicely drafted and can remain without alterations. If altered in any any, beware!)

Clause 7. Spares / bunkers etc.

- Line 156. Delete “including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s)”
- Line 160. Delete “including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s)”
- Line 169. Mention excluded items (usually gas bottles). Try to include more items in the exclusions, such as computers, special machinery in case of LPG vessels, ISM manuals and forms.
- Line 170. Bunker quality, specify.⁹
- Line 171. Prices for bunkers prefer “Platts for bunkers on the previous day” at a major nearby port.
- Line 171. For Lubricants prefer “at net (less all discounts) purchased price evidenced by supplier’s invoices”
- Line 172. Add “Exact quantities of remaining bunkers and lubricants shall be measured and agreed by and between Sellers’ and Buyers’ representatives on board latest one banking day prior delivery of the vessel”

Clause 8. Documentation.

- Closing place. Consider what is best for payment of Purchase price (Usually Sellers’ bank) and of course for the Registration of the vessel (Buyers’ consideration)
- Lines 177-178 to remain, either in main body or riders.
- Usually we insert “*Closing documents can be agreed later on in an addendum, which not to delay payment of the deposit.*”
- Line 194-196. Never delete.
- Line 200. Amend to read “*to the Buyers representatives on board*”
- Add “*delivery documents to be exchanged and agreed well prior delivery enabling parties to confirm sale proceeds in order*”¹⁰
- Class maintenance certificate. It is a “paper” only condition and this certificate need not much vessel’s description, therefore cannot be used to support any claim for vessel’s condition.
- POD to be signed “*pursuant to*” and NOT “*in accordance with*”
- English Law - must have complete and exact compliance.

⁷ The validity of the NOR can be argued even after delivery

⁸ Divers are appointed/paid by the Buyers and Classification surveyor appointed/paid by the Sellers.

⁹ Bunkers quality is a representation and Sellers can be sued under SGA

¹⁰ Sellers default to produce all the documents during closing. LAA(9/04) Buyers won.

Clause 9. Encumbrances. ¹¹

- Insert “*free of claims, taxes/dues*”

Clause 10. Taxes, etc.

Clause 11. Condition on delivery.

- Line 221. Delete “free of average damage affecting class”¹²¹³¹⁴
- Line 221. Replacement of “average damage” with “defect” is much more wide.
- Line 224. Usually accept validity of certificates 3 months from delivery date. Try less.
- CSM items to be up to date on vessel’s delivery.

Clause 12. Name / markings.

Clause 13. Buyers’ default.

Clause 14. Sellers’ default.

Clause 15. Buyers’ representatives.

Clause 16. Arbitration.

- Usually we prefer alternative (a), i.e. London arbitration, English Law to apply.

RIDER CLAUSES

- Buyers’ flag may require flag state inspection prior accepting vessel for registration. Buyers to allow such inspection at any time required by flag state, the outcome and remarks of same not to affect the sale of the vessel under this MOA. Any time lost or additional expenses incurred due to this inspection to be for Buyers account.
- Sellers confirm to the best of their knowledge that the vessel is not blacklisted by any country, state, union or international organization, such as ITF or by the Arab Boycott League or any port authorities worldwide.
- The price, terms and conditions of this sale to be kept strictly private and confidential by all parties concerned. However, should the details of the sale become known or reported to the market, neither Sellers or Buyers shall have the right to cancel this contract.

¹¹ A cargo claim cannot qualify as an encumbrance. But past collisions can.

¹² NSF87 lines 112-115 should not be accepted. Under NSF93 Sellers have NO duty to notify class of any matters coming to their knowledge prior to delivery which could affect class. NSF87 wording is much more powerful than the NSF93 addition for average damage

¹³ Buyers have NO REMEDY against Classification Societies for any defective surveys (*The Nicholas H, 1992*)

¹⁴ Sellers are not obliged to advise Buyers of any deficiencies (save for the addition of NSF 87 wording), have nevertheless the obligation to deliver vessel as when inspected. Attending supervisors’ “lists of deficiencies” cannot affect the sale.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

MEMORANDUM RELATING TO THE LOAN FACILITY

TO: HIGH WIND NAVIGATION COMPANY (the "**Borrower A**"), FORTUNE BASE GROUP LTD. (the "**Borrower B**"), PIONEER GRACE MARINE LIMITED (the "**Borrower C**"), PIONEER SKY NAVIGATION CO. LIMITED (the "**Borrower D**"), PIONEER EPOS INC. (the "**Borrower E**") (together the "**Borrowers**")

BY: MARFIN EGNATIA BANK SOCIETE ANONYME (the "**Lender**")

=====

(This Memorandum is meant as a helpful preliminary guide to the Borrowers and the Guarantors in order to facilitate pre-closing procedure. It should be noted however, that this Memorandum does not preclude the Lender from requiring any further documents which may be considered necessary at a later stage).

We are acting for the Lender. We have been instructed to commence documentation of the above transaction and in order that we may do so we would be grateful if you could let us have the following information/documents as soon as possible.

A. In relation to each of the Borrowers, the Manager and the Corporate Guarantor

1. The full name/mailling address and registered office/date of incorporation.
2. Names and addresses of officers/directors and shareholders.
3. Details as to the authorised share capital number/value (if appropriate) of shares and apportionment of such shares.

Please note that if any shareholder of the above companies is a corporation/company then we will need the information set out at (1) to (3) above in relation to each such shareholding corporation/company.

Further, please note that we shall need the following documents for each such company:

AI. If it is a Panamanian Corporation:

- i) Articles of Incorporation and any amendment(s) thereof;
- ii) Copy of By-Laws, if any;
- iii) Recent Good Standing Certificate, issued by Panamanian authorities.

AII. If it is a Liberian Corporation:

- i) Articles of Incorporation.
- ii) By Laws.
- iii) Transfer of subscription.
- iv) Resolutions of the transferee of the subscription to the capital stock of the corporation, appointing first Board of Directors.
- v) Minutes of the first meeting of the Board of Directors.
- vi) If present Board of Directors is different from the first one, documents evidencing proper appointment/ election thereof.
- vii) Recent Good Standing Certificate issued by the Ministry of Foreign Affairs of Liberia.

All. If it is a Cypriot Company:

- i) Memorandum and Articles of Association.
- ii) Certificate of Incorporation.
- iii) Recent Certificate of Directors and Secretary, issued by the Cyprus Companies Registrar.
- iv) Recent Certificate of Shareholders, issued by the Cyprus Companies Registrar.
- v) Recent Certificate of Registered Office, issued by the Cyprus Companies Registrar.
- vi) Recent Certificate of Good Standing, issued by the Cyprus Companies Registrar.

AIV. If it is a Maltese Company:

- i) Articles of Incorporation and any amendment(s) thereof;
- ii) Recent Certificate of Shareholders issued by the Maltese Registrar of Companies;
- iii) Recent Certificate of Directors issued by the Maltese Registrar of Companies;
- iv) Recent Certificate of Good Standing issued by the Maltese Registrar of Companies

Please also provide the address and the fax number for the notice clause under the loan documentation.

AV. If it is a Hong Kong Company

- (i) Memorandum of Articles of Association and any amendment(s) thereof.
- (ii) Certificate of Incorporation and Certificate of Incorporation on Change of Name (if any).
- (iii) Current Hong Kong Business Registration Certificate.
- (iv) Recent Certificate of Continuing Registration issued by the Hong Kong Registrar of Companies.
- (v) Recent Certificate of Registers of Directors and Secretary.
- (vi) Recent Certificate of Register of Members.

Note: In respect of each of the Borrowers C-E, the Manager and the Corporate Guarantor, we have copies of the constitutional documents from the previous transaction with the Bank in December 2007; we assume that these have not been amended, please confirm. If any of the information listed in items 1, 2 and 3 above has changed, please provide us with any amendments thereof.

B. For the Vessels to be acquired (m.vs "GRAND GEORGE" and "JADE BREEZE")

- 1. We understand that the "GRAND GEORGE" will be acquired by the Borrower A and registered under Panama flag under the new name "PIONEER WIND" whilst "JADE BREEZE" will be acquired by the Borrower B and registered under Hong Kong flag under the new name "PIONEER WAVE". Please confirm.
- 2. Certified copy of the MOA and of any addenda thereof.
- 3. Copies of the existing Measurement Certificate and Certificate of Registry.
- 4. Certified Copy of the Management Agreement, in acceptable form.
- 5. Certified copy of time charter and of any addenda or novation thereto.

6. Please be advised that we would also like to review as soon as possible copies of the Sellers documents (constitutional documents, resolutions of Directors and Shareholders, Power of Attorney, etc.) and the draft sale documents.

C. For each Vessel

1. Name, address and fax number of Hull and Machinery Brokers and War Risks Association and P&I Club with whom you have placed the Hull and Machinery, War Risks and P&I insurances in respect of the Vessel.
2. A fax from Vessel's insurance brokers will have to be sent prior to the closing to the Lender and copied to us, stating all the details of insurance cover and breakdown of the placement and confirming that they have noted Lender's interest as mortgagees of the Vessel and that they will issue the usual letters of undertaking upon receipt of the notices of assignment duly signed.
3. Name of the classification society. The Lender will be requiring a class confirmation that there are no recommendations or outstanding conditions prior to closing.

It should be noted that upon registration, you should forward to us copies of the new trading certificates and Certificate of Nationality (Provisional/Permanent).

D. Agent for service of Process

Please advise whether the Borrowers and Guarantors will appoint Messrs. Saville & Co. and Ms. Orthodoxy Zisimatou as agents for service of process in the UK and in Greece respectively as in the previous transaction.

Please note that in order to facilitate closing we shall prepare drafts of minutes, resolutions and powers of attorney, which will be required by the Board of Directors and the Shareholders of each company in connection with this transaction, and forward same to you for your perusal, execution and appropriate legalisations. In this respect, early information as to the names of the individuals to be inserted as attorneys-in-fact shall be of assistance.

Finally, please advise the proposed delivery schedule for each Vessel. We should be grateful if you would provide us with the above requested information as soon as possible as well as with the requested documents (if copies, certified by a lawyer). If any of them are not in English you are kindly requested to provide us with English translations thereof.

We look forward to hearing from you and please do not hesitate to contact us if you have any queries.

Yours faithfully,

John Papapetros / Christina Economides / Katerina Kokkinidou / Anna Zois



LAIKI BANK

SHIPPING FINANCE DIVISION
63, Her. Polytechniou & Skouze Str.
18536 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4283050-6,
Fax: +30 210 4186501

21st November 2005

Messrs,

Attn.: M

Dear Sirs,

Following your request, we are pleased to confirm to you that our Bank has approved the advance of a floating rate Eurodollar term facility to your Group subject to the terms and conditions specified below:

- BORROWER** The single shipowning company " " to acquire m/v " " with dwt of 35.370 mtns, built in 1984, registered under the Cypriot flag and classed with LR.
- GUARANTORS** The personal guarantee of Messrs " " (Guarantors") up to 40% of outstandings each of the first two Guarantors and up to 20% of outstandings the third Guarantor.
- AMOUNT AND PURPOSE** A four and a half (4½) years term loan up to the amount of US\$10.500.000 to partially finance the acquisition cost of m/v " " with dwt of 35.370 mtns, built in 1984, up to 71,43% of the current market value of the vessel.
- MATURITY** Four and a half (4½) years after drawdown.
- REPAYMENT** The loan to be repaid by eighteen (18) consecutive quarterly instalments according to the following schedule: three (3) quarterly instalments of US\$1.000.000 each, followed by fifteen (15) quarterly instalments of US\$300.000 each plus a balloon payment of US\$3.000.000 to coincide with the last instalment. First instalment to be paid three (3) months after drawdown.
- PREPAYMENT** Outstandings may be prepaid only on interest payment dates in multiples of US\$150.000 subject to 15 working days notice in writing and applied in inverse order of maturity, or any other way at Bank's option.

LAIKI BANK (HELLAS) S.A.
HEAD OFFICE: 16 Panepistimiou Str., 106 72 Athens-Greece
Tel. 210 33 50 000 • Fax 210 32 43 141 • Telex 21-0573, 21-0597

M E M B E R O F T H E L A I K I G R O U P

AVAILABILITY

The facility to be disbursed in one tranche, but no later than December 31, 2005.

INTEREST

1,50% p.a. over the 1,3,6 month LIBOR or such other period that the Bank may agree to. Interest rate will be reduced to 0,75% p.a. over the 1,3,6 month LIBOR for the cash collateralized portion. Any overdue payments will be subject to a charge of 2% p.a. plus LIBOR plus 1,50% p.a. i.e. LIBOR plus 3,50% p.a. (Default Interest) or 2% p.a. plus LIBOR plus 0,75% p.a. i.e. LIBOR plus 2,75% p.a. (Default Interest) for the cash collateralized portion. Interest on the full amount to be paid quarterly in arrears.

ARRANGEMENT FEE

US\$25.000 flat, to be paid upon signing of the Loan Agreement.

COMMITMENT FEE

0,50% p.a. calculated on the undrawn facility amount from the time acceptance of this Commitment Letter until the disbursement of the entire facility amount.

**INTEREST
COMPUTATION**

Interest, premia, penalties and fees to be calculated on the exact number of days elapsed over a 360 day year basis.

TAXES

All payments shall be made free and clear of any and all present or future taxes, stamp duties, levies or other deductions or withholdings or offsets by any governmental or other authority of whatever nature.

INSURANCES

1. The Borrower and the Guarantors shall insure and keep the Vessel insured at all times during the term of the Loan, while navigating and while in port, at the sole expense of the Borrower and the Guarantors (including payment of all premia, costs, and Club calls) punctually by the due dates in accordance with Bank's requirements and to Bank's full satisfaction at it's absolute discretion. The insured value of the Mortgaged Vessel will be the higher of her Market Value or 130% of the at any time outstanding Loan principal.

Such marine insurances are to include as a minimum cover:

a). Hull and Machinery

The insurance cover shall be for 100% order on a full cover all risks cover with Lloyd's or other Underwriters or Insurance Companies acceptable to the Bank basis according to English or American Institute Hull Clause or Norwegian Plan with a reasonable deductible.

b). War Risks

The Mortgaged Vessel must be entered either with Hellenic Mutual War Risks Association or insured with Lloyds or other Underwriters acceptable to the Bank, according to London Institute War Clauses, attaching also the so called War Protection Clause. Crew war liabilities insurances shall also be effected. No deviation from the standard insurance terms and conditions in respect of the Hull Machinery insurances and War Risks insurances (in terms of fleet

aggregate deductibles, self insurance arrangements, captive insurance companies and/or less than 100% order, or restrictive cover) should be allowed.

c). Protection and Indemnity

The Mortgaged Vessel must be entered with a Protection & Indemnity Association (Club) according to the rules and deductibles provided thereof for all risks insured by the P&I Club including maximum available pollution liability cover. No risk should be excluded or the deductibles as provided by the rules of the P & I Association materially altered or increased to amounts exceeding US\$150.000 without the prior written consent of the Bank. If the crew liabilities (loss of life, injury or illness) have been entirely excluded from the P & I Association's cover or are insured on a deductible/excess basis, such liabilities shall be further insured separately with other Underwriters and upon terms acceptable to the Bank.

d). Mortgagees' Interest

In addition to the above (a to c), the Bank shall effect mortgagees' Interest Insurance (including if Bank so requires insurance in respect of any Mortgagees' Asset Protection [Pollution] Coverage or any other similar insurances in respect of any pollution liability claim against the Vessel) in the name of the Bank in terms satisfactory to the Bank in its sole discretion with Underwriters and Brokers appointed by the Bank at the expense of the Borrower and/or the Guarantors. The insured value of the Mortgaged Vessel will be the higher of the Market Value thereof or 110% of the at any time outstanding Loan principal.

SECURITY/SUPPORT

1. First Priority Mortgage and deed of covenants on the Vessel.
2. First Priority General Assignment of any and all earnings, insurances and requisition compensation of the Vessel and the respective notices and acknowledgements thereof.
3. First Priority Specific Assignments of the benefit of all charters exceeding 6 calendar months duration and of all demise charters in respect of the Vessel and respective notices and acknowledgement thereof.
4. Cash Collateral of US\$3.000.000 to be pledged in favour of Laiki Bank (Hellas) S.A., in depository accounts under the name of the Borrower and/or the Guarantors. Cash collateral to be released as follows: the amount of US\$1.000.000 after the timely repayment of the first four (4) instalments, the amount of US\$1.000.000 after the timely repayment of the first twelve (12) instalments and the remaining US\$1.000.000 after the timely repayment of the entire facility amount.
5. Personal guarantees of the Guarantors.



6. Letter of Undertaking of the Management Company "I

MAIN COVENANTS

1. The Loan shall be made available pursuant to a Loan Agreement which, in addition to other provisions customary in Eurodollar loan agreements, and other provisions outlined elsewhere herein, shall provide that the Borrower will furnish the Bank with annual (preferably audited), financial statements of the Borrower and the Guarantors within 180 days of the close of the companies' fiscal year, commencing with 2005 statements. The Bank to be informed upon request on the financial condition, commitments and operations of the Borrower and the Guarantors at any time during the fiscal year.

2. No further debt to be incurred by the Borrower without the prior written consent of the Bank except what is usual in the ordinary course of business.

3. The Borrower will not pay dividends or issue guarantees or undertakings (unless in the ordinary course of business) or make advances to shareholders or other affiliated parties without the prior written consent of the Bank.

4. All freights/hires and other income of the Vessel to be paid to Borrower's accounts with the Bank (the Earnings A/C).

5. At all times during the period of the Loan the market value of the Vessel shall be in excess of 130% of the Loan outstanding less the cash collateral to be held blocked with the Piraeus Branch of Laiki Bank (Hellas) S.A. under the names of the Borrower and/or the Guarantors. Any shortfalls to be covered forthwith by cash or any other additional security acceptable to the Bank. The Vessel to be valued charter free or with existing time charter, whichever the lower, from time to time as the Bank may require, for the above purpose at Borrower's expense by independent brokers appointed by the Bank.

6. No change of management and/or beneficial ownership of the Vessel to be effected without the Bank's written consent.

7. Usual default, cross default and material adverse change clauses to be included.

**MAJOR CONDITIONS
PRECEDENT**

1. Funds will not be made available to the Borrower if there is a material adverse change in the financial condition and operations of the Borrower and/or the Guarantors.

2. Effectuation of all securities referred to in the "SECURITY" above in favour of the Bank.

3. Class certificates showing the Vessel with Class fully maintained without qualifications or notations affecting same.



2002 EXPRO

4. Latest Survey Report for the Vessel from independent surveyor to be approved by the Bank. Alternatively, recent survey report conducted by the classification societies or Underwriters to be submitted to the Bank prior drawdown.

5. Letters of Undertaking and confirmation of Insurance Brokers and Club Managers that (prior to the drawdown of the loan) Vessel is fully insured in accordance with the Bank's requirements and Mortgagee's Interest is noted.

6. Valuation of the Vessel by independent Brokers appointed by the Bank.

7. Valid trading certificates for the Vessel.

8. Opinion of the Borrower's / Guarantors' legal counsel that all documentation is legal and binding in form and substance satisfactory to the Bank. Also, legal opinion to the same effect which may be acquired by lawyers appointed by the Bank at Bank's discretion and at Borrower's expense.

9. In case that shareholders of the Borrower are legal entities, all relevant corporate documentation must be submitted to the Bank plus representation letters relating to the ultimate ownership of the Borrower.

10. Memorandum of Agreement for the Vessel to be acquired.

11. Management Agreement between the Borrower and the Management Company.

12. Satisfactory evidence in all respects regarding current compliance by the Borrower, the Management Company and its subsidiaries, the Vessel and all relevant ships with the requirements of the ISM Code.

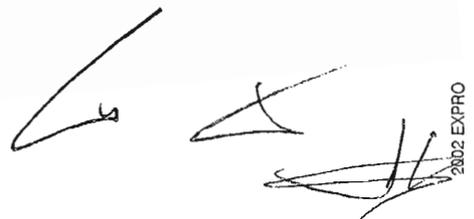
13. A hypothecation agreement relating to the Earnings Account and the Cash Collateral, in a form acceptable to the Bank, duly executed by the owner(s) thereof (and where necessary or desirable in the opinion of the Bank, duly authenticated) to be delivered to the Bank.

**DOCUMENTATION
REQUIRED**

Satisfactory completion of Loan Agreement and all Security Documentation with terms and conditions acceptable to the Bank in its absolute discretion.

**EXPENSES AND
LEGAL FEES**

The Borrower and the Guarantors shall be responsible for any and all costs and expenses incurred by the Bank, (including without limitation the fees and disbursements of its legal advisors and reasonable travel expenses) in connection with the negotiation, registration, preparation and enforcement of the Loan Agreement and any other documents referred to herein or therein.



2002 EXPRO

APPLICABLE LAW

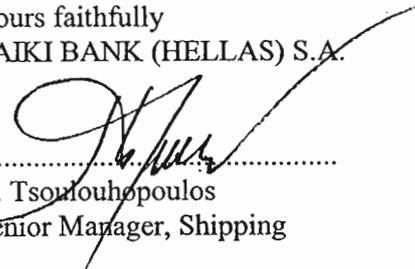
The Loan Agreement, the Assignments and the Guarantee shall be governed by, and construed in accordance with English Law. The Mortgage over the Vessel shall be governed by the laws of the Vessel's flag, as the case may be.

**SUBJECT TO
ACCEPTANCE**

The terms and conditions outlined above are subject to your full and unconditional acceptance and the preparation, execution and delivery of all necessary documents satisfactory in all prospects in both form and substance to the Bank. It is understood that this letter does not purport to set forth all terms and conditions which will eventually be incorporated to the final documentation.

We are pleased to offer you the above facility. If the terms and conditions summarized above are acceptable to you, please so acknowledge by signing and returning the attached copy of this letter. This commitment will expire if a duly accepted copy of this letter has not been returned to us by 25/11/2005.

Yours faithfully
LAIKI BANK (HELLAS) S.A.


.....
H. Tzolouhopoulos
Senior Manager, Shipping


.....
J. Tsirikos
Assistant Manager,
Shipping Finance

Agreed and accepted by: 

Date: 25/11/2005

DATED _____ **200**

[BORROWER ONE LIMITED]
(as borrower)

- and -

[BANK ONE LIMITED]
(as lender)

**US\$[] SECURED LOAN
FACILITY AGREEMENT
m.v. [] tbr []**

CONTENTS

	Page
1	Definitions and Interpretation..... 1
2	The Loan and its Purpose 12
3	Conditions Precedent and Subsequent..... 13
4	Representations and Warranties 18
5	[Currency 20
6	Repayment and Prepayment 22
7	Interest 23
8	[The Master Agreement..... 25
9	Fees..... 27
10	Security Documents..... 27
11	Covenants 28
12	Earnings and Retention Accounts 32
13	Events of Default 34
14	Set-Off and Lien 38
15	Assignment and Sub-Participation 40
16	Payments, Mandatory Prepayment, Reserve Requirements and Illegality..... 40
17	Communications..... 45
18	General Indemnities..... 46
19	Miscellaneous 48
20	Law and Jurisdiction..... 52
	Schedule 53
	Calculation of the Mandatory Cost 53

LOAN AGREEMENT

Dated: 200

BETWEEN:-

- (1) **[BORROWER ONE LIMITED]**, a company incorporated according to the law of [], with [registered office] [principal place of business] at [] ("**the Borrower**"); and
- (2) **[BANK ONE LIMITED]**, acting through its office at [] ("**the Bank**").

WHEREAS:-

- (A) The Borrower has agreed to purchase the Vessel from the Seller pursuant to the MOA and intends to register the Vessel under the flag of [].
- (B) The Bank has agreed to advance to the Borrower an aggregate amount not exceeding [] million Dollars (\$[]) in order to assist the Borrower in financing part of the purchase price of the Vessel.

IT IS AGREED as follows:-

1 Definitions and Interpretation

1.1 Definitions

In this Agreement:-

1.1.1 "**the Account Holder**" means [] acting through its branch at [] or (where the context permits) any other bank or financial institution with which, with the prior written consent of the Bank, the Earnings Account and/or the Retention Account are at any time held].

1.1.2 "**the Accounts**" means the Earnings Account and the Retention Account.

1.1.3 "**the Account Security Deed**" means the Account Security Deed referred to in Clause 10.4.

- 1.1.4 "**the Address for Service**" means [] or, in relation to any of the Security Parties, such other address in England and Wales as that Security Party may from time to time designate by no fewer than ten days' written notice to the Bank.
- 1.1.5 "**the Administration**" has the meaning given to it in paragraph 1.1.3 of the ISM Code.
- 1.1.6 "**the Assignment**" means the deed of assignment of the Insurances, Earnings and Requisition Compensation referred to in Clause 10.2.
- 1.1.7 "**the Availability Termination Date**" means [] or such later date as the Bank may in its discretion agree.
- 1.1.8 "**Break Costs**" means all costs, losses, premiums or penalties incurred by the Bank in the circumstances contemplated by Clause 18.4, or as a result of it receiving any prepayment of all or any part of the Loan (whether pursuant to Clause 6 or otherwise), or any other payment under or in relation to the Security Documents on a day other than the due date for payment of the sum in question, and includes (without limitation) any losses or costs incurred in liquidating or re-employing deposits from third parties acquired to effect or maintain the Loan, and any liabilities, expenses or losses incurred by the Bank in terminating or reversing, or otherwise in connection with, any [Transaction or any other] interest rate and/or currency swap, transaction or arrangement entered into by the Bank to hedge any exposure arising under this Agreement, or in terminating or reversing, or otherwise in connection with, any open position arising under this Agreement [or the Master Agreement].
- 1.1.9 "**Business Day**" means a day on which banks are open for the transaction of business of the nature contemplated by this Agreement (and not authorised by law to close) in New York, United States of America; London, England[; Bremen, Federal Republic of Germany;] and any other financial centre which the Bank may consider appropriate for the operation of the provisions of this Agreement [and (at any time at which any part of the Loan is, or is to be, denominated in euro) a day on

which the Trans-European Automated Real Time Gross Settlement Express Transfer System (TARGET) is operating].

- 1.1.10 "**Commitment Commission**" means the commitment commission to be paid by the Borrower to the Bank pursuant to Clause 9.2.
- 1.1.11 a "**Communication**" means any notice, approval, demand, request or other communication from one party to this Agreement to the other.
- 1.1.12 "**the Communications Address**" means [] (fax no: []) marked for the attention of [].
- 1.1.13 "**the Company**" means, at any given time, the company responsible for the Vessel's compliance with the ISM Code pursuant to paragraph 1.1.2 of the ISM Code.
- [1.1.14 a "**Confirmation**" means a Confirmation exchanged, or deemed exchanged, between the Bank and the Borrower as contemplated by the Master Agreement.]
- [1.1.15 "**converted**" means actually or notionally (as the case may require) converted by the Bank at the [rate at which the Bank, in accordance with its usual practice, is able in the London Interbank market to purchase the] [rate of exchange which is the Official Exchange Rate in Frankfurt for the purchase of the] Permitted Currency in which the Loan is to be denominated with the Permitted Currency in which the Loan is then denominated, on the second Business Day before the value date for that conversion pursuant to Clause 5, and the words "**convert**" and "**conversion**" shall be interpreted accordingly.]
- [1.1.16 "**Credit Support Document**" means any document described as such in the Master Agreement and, where the context permits, any other document referred to in any Credit Support Document which has the effect of creating an Encumbrance in favour of the Bank.
- 1.1.17 "**Credit Support Provider**" means any person (other than the Borrower) described as such in the Master Agreement.]

- 1.1.18 "**Currency of Account**" means, in relation to any payment to be made to the Bank under or pursuant to any of the Security Documents, the currency in which that payment is required to be made by the terms of the relevant Security Document.
- [1.1.19 "**the Deed of Covenants**" means the deed of covenants referred to in Clause 10.1.]
- 1.1.20 "**Default Rate**" means the rate of [] per centum ([]%) per annum above the cost to the Bank of obtaining funds in amount similar to the amount of the Indebtedness or any relevant part of the Indebtedness for such periods as the Bank shall determine in its discretion.
- 1.1.21 "**DOC**" means a valid Document of Compliance issued for the Company by the Administration pursuant to paragraph 13.2 of the ISM Code.
- 1.1.22 "**Dollars**" and "\$" each means available and freely transferable and convertible funds in lawful currency of the United States of America.
- 1.1.23 "**the Drawdown Date**" means the date on which the Loan is advanced by the Bank to the Borrower pursuant to Clause 2.
- 1.1.24 "**Drawdown Notice**" means a notice complying with Clause 2.2.
- 1.1.25 "**Earnings**" means all hires, freights, pool income and other sums payable to or for the account of the Borrower in respect of the Vessel including (without limitation) all remuneration for salvage and towage services, demurrage and detention moneys, contributions in general average, compensation in respect of any requisition for hire, and damages and other payments (whether awarded by any court or arbitral tribunal or by agreement or otherwise) for breach, termination or variation of any contract for the operation, employment or use of the Vessel.
- 1.1.26 "**the Earnings Account**" means a bank account to be opened in the name of the Borrower with the [Bank] [Account Holder] and designated "[] - Earnings Account".

- 1.1.27 "**Encumbrance**" means any mortgage, charge (fixed or floating), pledge, lien, assignment, hypothecation, preferential right, option, title retention or trust arrangement or any other agreement or arrangement which has the effect of creating security or payment priority.
- [1.1.28 "**euro**" and "**€**" means the currency of participating member states of the European Monetary Union pursuant to Council Regulation (EC) 974/98 of 3 May 1998, as amended from time to time.]
- 1.1.29 "**Event of Default**" means any of the events set out in Clause 13.2.
- 1.1.30 "**the Facility Period**" means the period beginning on the date of this Agreement and ending on the date when the whole of the Indebtedness has been repaid in full and the Borrower has ceased to be under any further actual or contingent liability to the Bank under or in connection with the Security Documents.
- 1.1.31 "**the Guarantee**" means the [joint and several] guarantee and indemnity of the Guarantor[s] referred to in Clause 10.3.
- 1.1.32 "**the Guarantor**" means [] [a person acceptable to the Bank in its discretion] and/or (where the context permits) any other person or company who shall at any time during the Facility Period give to the Bank a guarantee and/or indemnity for the repayment of all or part of the Indebtedness.
- [1.1.33 a "**Hedging Transaction**" means a Transaction entered into between the Bank and the Borrower pursuant to the Master Agreement for the express purpose of hedging all or part of the Borrower's interest rate risk pursuant to this Agreement.]
- 1.1.34 "**the Indebtedness**" means the Loan[; any Master Agreement Liabilities]; all other sums of any nature (together with all interest on any of those sums) which from time to time may be payable by the Borrower to the Bank pursuant to the Security Documents; any damages payable as a result of any breach by the Borrower of any of the Security Documents; and any damages or other sums payable as a result of any of the obligations of the Borrower under or pursuant to any of the Security

Documents being disclaimed by a liquidator or any other person, or, where the context permits, the amount thereof for the time being outstanding.

- 1.1.35 "**Insurances**" means all policies and contracts of insurance (including all entries in protection and indemnity or war risks associations) which are from time to time taken out or entered into in respect of or in connection with the Vessel or her increased value or the Earnings and (where the context permits) all benefits thereof, including all claims of any nature and returns of premium.
- 1.1.36 "**Interest Payment Date**" means each date for the payment of interest in accordance with Clause 7.
- 1.1.37 "**Interest Period**" means each interest period selected by the Borrower or agreed by the Bank pursuant to Clause 7.
- 1.1.38 "**the ISM Code**" means the International Management Code for the Safe Management of Ships and for Pollution Prevention, as adopted by the Assembly of the International Maritime Organisation on 4 November 1993 by resolution A.741 (18) and incorporated on 19 May 1994 as chapter IX of the Safety of Life at Sea Convention 1974.
- 1.1.39 "**law**" means any law, statute, treaty, convention, regulation, instrument or other subordinate legislation or other legislative or quasi-legislative rule or measure, or any order or decree of any government, judicial or public or other body or authority, or any directive, code of practice, circular, guidance note or other direction issued by any competent authority or agency (whether or not having the force of law).
- 1.1.40 "**LIBOR**" means the rate, rounded to the nearest four decimal places downwards (if the digit displayed in the fifth decimal place is 1,2,3 or 4) or upwards (if the digit displayed in the fifth decimal place is 5,6,7,8 or 9) displayed as the British Bankers' Association Interest Settlement Rate on any information service selected by the Bank on which that rate is displayed, for deposits in [the Currency of Account] [Dollars] of amounts equal to the amount of the Loan or any relevant part of the Loan

for a period equal in length to the relevant Interest Period, or (if the Bank is for any reason unable to ascertain that rate) the rate (rounded upwards to the nearest whole multiple of one-sixteenth of one per centum) at which deposits in [the Currency of Account] [Dollars] of amounts comparable to the amount of the Loan (or any relevant part of the Loan) are offered to the Bank in the London Interbank market for a period equal in length to the relevant Interest Period.

- 1.1.41 "**the Loan**" means the aggregate amount from time to time advanced by the Bank to the Borrower pursuant to Clause 2 or, where the context permits, the amount advanced and for the time being outstanding.
- 1.1.42 "**the Managers**" means [], or such other commercial and/or technical managers of the Vessel nominated by the Borrower as the Bank may in its discretion approve.
- [1.1.43 "**Mandatory Cost**" means the cost imputed to the Bank of compliance with the mandatory liquid asset requirements of the Bank of England and/or the banking supervision or other costs imposed by the Financial Services Authority, determined in accordance with the Schedule.]
- 1.1.44 "**the Margin**" means [] per centum ([]%) per annum.
- [1.1.45 "**Master Agreement**" means any ISDA Master Agreement (or any other form of master agreement relating to interest or currency exchange transactions) entered into between the Bank and the Borrower during the Facility Period, including each Schedule to any Master Agreement and each Confirmation exchanged pursuant to any Master Agreement.
- 1.1.46 "**the Master Agreement Liabilities**" means, at any relevant time, all liabilities of the Borrower to the Bank under or pursuant to the Master Agreement, whether actual or contingent, present or future.]
- 1.1.47 "**the Maximum Loan Amount**" means [] million Dollars (\$[]).
- 1.1.48 "**the MOA**" means the memorandum of agreement dated [] on the terms and subject to the conditions of which the Seller has agreed to sell the Vessel to the Borrower.

- 1.1.49 "**the Mortgagees' Insurances**" means all policies and contracts of mortgagees' interest insurance, mortgagees' additional perils (oil pollution) insurance and any other insurance from time to time taken out by the Bank in relation to the Vessel.
- 1.1.50 "**the Mortgage**" means the first [preferred] [priority] mortgage referred to in Clause 10.1.
- [1.1.51 "**Notional Amount**", in respect of any Hedging Transaction, means the Notional Amount as defined in the Confirmation relating to that Hedging Transaction.]
- [1.1.52 "**Operating Expenses**" means expenses properly and reasonably incurred by the Borrower in connection with the operation, employment, maintenance, repair and insurance of the Vessel.]
- [1.1.53 "**Original Dollar Amount**" means, at any relevant time, the amount of the Loan which would then have been outstanding had the Loan at all times been denominated and repaid wholly in Dollars in accordance with Clause 6.]
- [1.1.54 "**Permitted Currency**" means any freely convertible and transferable currency (including the euro) selected by the Borrower and acceptable to the Bank which is freely available to the Bank in the London Interbank market and in respect of which the Bank is at all material times able to ascertain LIBOR.]
- [1.1.55 "**Permitted Encumbrance**" means any Encumbrance which has the prior written approval of the Bank, or any Encumbrance arising either by operation of law or in the ordinary course of the business of the Borrower which is promptly discharged.]
- 1.1.56 "**the Pledgor**" means [], a company incorporated according to the law of [] with [registered office] [principal place of business] at [].
- 1.1.57 "**Potential Event of Default**" means any event which, with the giving of notice and/or the passage of time and/or the satisfaction of any materiality test, would constitute an Event of Default.

- 1.1.58 "**Proceedings**" means any suit, action or proceedings begun by the Bank arising out of or in connection with the Security Documents.
- 1.1.59 "**Repayment Date**" means the date for payment of any Repayment Instalment in accordance with Clause 6.
- 1.1.60 "**Repayment Instalment**" means any instalment of the Loan to be repaid by the Borrower pursuant to Clause 6.
- 1.1.61 "**Requisition Compensation**" means all compensation or other money which may from time to time be payable to the Borrower as a result of the Vessel being requisitioned for title or in any other way compulsorily acquired (other than by way of requisition for hire).
- 1.1.62 "**the Retention Account**" means a bank account to be opened in the name of the Borrower with the [Bank] [Account Holder] and designated "[] - Retention Account".
- 1.1.63 "**the Security Documents**" means this Agreement, the Mortgage, [the Deed of Covenants,] the Assignment, the Guarantee, the Account Security Deed, the Share Pledge [, the Master Agreement and any other Credit Support Documents] or (where the context permits) any one or more of them, and any other agreement or document which may at any time be executed by any person as security for the payment of all or any part of the Indebtedness.
- 1.1.64 "**Security Parties**" means the Borrower, the Guarantor, the Pledgor [, any other Credit Support Providers], and any other person or company who may at any time during the Facility Period be liable for, or provide security for, all or any part of the Indebtedness, and "**Security Party**" means any one of them.
- 1.1.65 "**the Seller**" means [].
- 1.1.66 "**the Share Pledge**" means the pledge of the issued share capital of the Borrower referred to in Clause 10.5.

1.1.67 "SMC" means a valid safety management certificate issued for the Vessel by or on behalf of the Administration pursuant to paragraph 13.4 of the ISM Code.

[1.1.68 "SMS" means a safety management system for the Vessel developed and implemented in accordance with the ISM Code and including the functional requirements, duties and obligations required by the ISM Code.]

1.1.69 "Taxes" means all taxes, levies, imposts, duties, charges, fees, deductions and withholdings (including any related interest, fines, surcharges and penalties) and any restrictions or conditions resulting in any charge, other than taxes on the overall net income of the Bank, and "Tax" and "Taxation" shall be interpreted accordingly.

1.1.70 "Total Loss" means:-

- (a) an actual, constructive, arranged, agreed or compromised total loss of the Vessel; or
- (b) the requisition for title or compulsory acquisition of the Vessel by or on behalf of any government or other authority (other than by way of requisition for hire); or
- (c) the capture, seizure, arrest, detention or confiscation of the Vessel, unless the Vessel is released and returned to the possession of the Borrower within one month after the capture, seizure, arrest, detention or confiscation in question.

[1.1.71 "Transaction" means a transaction entered into between the Bank and the Borrower governed by the Master Agreement.]

1.1.72 "the Vessel" means the vessel [] currently registered under the flag of [] in the ownership of the Seller and intended to be sold by the Seller to the Borrower pursuant to the MOA, and everything now or in the future belonging to her on board and ashore.

1.2 Interpretation

In this Agreement:-

- 1.2.1 words denoting the plural number include the singular and vice versa;
- 1.2.2 words denoting persons include corporations, partnerships, associations of persons (whether incorporated or not) or governmental or quasi-governmental bodies or authorities and vice versa;
- 1.2.3 references to Recitals, Clauses and Appendices are references to recitals and clauses of, and appendices to, this Agreement;
- 1.2.4 references to this Agreement include the Recitals and the Appendices;
- 1.2.5 the headings and contents page(s) are for the purpose of reference only, have no legal or other significance, and shall be ignored in the interpretation of this Agreement;
- 1.2.6 references to any document (including, without limitation, to all or any of the Security Documents) are, unless the context otherwise requires, references to that document as amended, supplemented, novated or replaced from time to time;
- 1.2.7 references to statutes or provisions of statutes are references to those statutes, or those provisions, as from time to time amended, replaced or re-enacted;
- [1.2.8 words and expressions defined in the Master Agreement, unless the context otherwise requires, have the same meaning;]
- 1.2.9 references to the Bank include its successors, transferees and assignees;
- 1.2.10 references to times of day are to London time.

1.3 Offer letter

This Agreement supersedes the terms and conditions contained in any correspondence relating to the subject matter of this Agreement exchanged between

the Bank and the Borrower or their representatives prior to the date of this Agreement.

2 The Loan and its Purpose

2.1 **Agreement to lend** Subject to the terms and conditions of this Agreement, and in reliance on each of the representations and warranties made or to be made in or in accordance with each of the Security Documents, the Bank agrees to advance to the Borrower an aggregate amount not exceeding the Maximum Loan Amount to be used by the Borrower for the purpose referred to in Recital (B).

2.2 **Advance of the Loan** Subject to satisfaction by the Borrower of the conditions set out in Clause 3.1, the Loan shall be advanced to the Borrower in one amount by such method of funds transfer as the Bank and the Borrower shall agree. The Loan shall be advanced in Dollars[, or in any other Permitted Currency selected in accordance with Clause 5.1,] on a Business Day, provided that the Borrower shall have given to the Bank not more than ten and not fewer than three Business Days' notice in writing materially in the form set out in Appendix A of the required Drawdown Date. The Drawdown Notice once given shall be irrevocable and shall constitute a warranty by the Borrower that:-

2.2.1 all conditions precedent to the advance of the Loan will have been satisfied on or before the Drawdown Date requested;

2.2.2 no Event of Default or Potential Event of Default will then have occurred;

2.2.3 no Event of Default or Potential Event of Default will result from the advance of the Loan; and

2.2.4 there has been no material adverse change in the business, affairs or financial condition of any of the Security Parties from that pertaining at the date of this Agreement.

2.3 **Availability Termination Date** The Bank shall be under no obligation to advance all or any part of the Loan after the Availability Termination Date.

2.4 **Application of Loan** Without prejudice to the obligations of the Borrower under this Agreement, the Bank shall not be obliged to concern itself with the application of the Loan by the Borrower.

2.5 **Loan and control accounts** The Borrower will open and maintain with the Bank such loan and control accounts as the Bank shall in its discretion consider necessary or desirable.

3 **Conditions Precedent and Subsequent**

3.1 **Conditions Precedent** Before the Bank shall have any obligation to advance any part of the Loan, the Borrower shall deliver or cause to be delivered to or to the order of the Bank the following documents and evidence:-

3.1.1 **Evidence of incorporation** Such evidence as the Bank may reasonably require that each Security Party [(other than the Guarantor)] was duly incorporated in its country of incorporation and remains in existence and, where appropriate, in good standing, with power to enter into, and perform its obligations under, those of the Security Documents to which it is, or is intended to be, a party, including (without limitation) a copy, certified by a director or the secretary of the Security Party in question as true, complete, accurate and unamended, of all documents establishing or limiting the constitution of each Security Party.

3.1.2 **Corporate authorities** A copy, certified by a director or the secretary of the Security Party in question as true, complete, accurate and neither amended nor revoked, of a resolution of the directors and a resolution of the shareholders of each Security Party [other than the Guarantor] (together, where appropriate, with signed waivers of notice of any directors' or shareholders' meetings) approving, and authorising or ratifying the execution of, those of the Security Documents to which that Security Party is or is intended to be a party and all matters incidental thereto.

3.1.3 **Officer's certificate** A certificate signed by a duly authorised officer of each of the Security Parties [(other than the Guarantor)] setting out the names of the directors, officers and shareholders of that Security Party.

3.1.4 **Power of attorney** The notarially attested and legalised power of attorney of each of the Security Parties [(other than the Guarantor)] under which any documents are to be executed or transactions undertaken by that Security Party.

3.1.5 **Vessel documents** Photocopies, certified as true, accurate and complete by a director or the secretary of the Borrower, of:-

- (a) the MOA;
- [(b) such documents as the Bank may reasonably require to evidence the nomination of the Borrower as purchaser of the Vessel pursuant to the MOA;]
- (c) the bill of sale transferring title in the Vessel to the Borrower free of all encumbrances, maritime liens or other debts;
- (d) the protocol of delivery and acceptance evidencing the unconditional physical delivery of the Vessel by the Seller to the Borrower pursuant to the MOA;
- (e) any charterparty or other contract of employment of the Vessel which will be in force on the Drawdown Date;
- (f) the management agreement between the Borrower and the Managers relating to the Vessel; and
- (g) the Vessel's current Safety Construction, Safety Equipment, Safety Radio and Load Line Certificates;
- (h) the Vessel's current Certificate of Financial Responsibility issued pursuant to the United States Oil Pollution Act 1990;
- (i) the Vessel's current SMC; and
- (j) the Company's current DOC;

in each case together with all addenda, amendments or supplements.

- 3.1.6 **Evidence of ownership** Certificate(s) of ownership and encumbrance (or equivalent) issued by the Registrar of Ships (or equivalent official) at the Vessel's existing port of registry confirming that the Vessel is on the Drawdown Date owned by the Seller and free of registered Encumbrances.
- 3.1.7 **Evidence of insurance** Evidence that the Vessel is, or will from the Drawdown Date be, insured in the manner required by the Security Documents and that letters of undertaking will be issued in the manner required by the Security Documents, together with (if required by the Bank) the written approval of the Insurances by an insurance adviser appointed by the Bank.
- 3.1.8 **Confirmation of class** A Certificate of Confirmation of Class for hull and machinery confirming that the Vessel is classed with the highest class applicable to vessels of her type with Lloyd's Register of Shipping or such other classification society as may be acceptable to the Bank.
- [3.1.9 **Instruction to classification society** A letter of instruction from the Borrower to the Vessel's classification society in the form required by the Bank, duly acknowledged by the classification society.]
- [3.1.10 **Survey report** A report by a surveyor instructed by the Bank to inspect the Vessel confirming that the condition of the Vessel is in all respects acceptable to the Bank.]
- 3.1.11 **Valuation** A valuation of the Vessel addressed to the Bank from a broker acceptable to the Bank certifying a value for the Vessel, assessed in such manner as the Bank may require, acceptable to the Bank.
- 3.1.12 **The Security Documents** The Security Documents, together with all notices and other documents required by any of them, duly executed and, in the case of the Mortgage, registered with first priority through the Registrar of Ships (or equivalent official) at the Vessel's port of registry.
- 3.1.13 **The Pledge Documents** The Pledge Documents required by the Share Pledge.

- 3.1.14 **Drawdown Notice** A Drawdown Notice.
- 3.1.15 **Process agent** A letter from [] accepting their appointment by each of the Security Parties as agent for service of Proceedings pursuant to the Security Documents.
- 3.1.16 **Mandates** Such duly signed forms of mandate, and/or other evidence of opening of the Accounts, as the Bank may require.
- [3.1.17 **The Account Holder's confirmation** The written confirmation of the Account Holder that the Accounts have been opened with the Account Holder and are, and will remain throughout the Facility Period, free from Encumbrances and rights of set off other than as created by or pursuant to the Security Documents.]
- [3.1.18 **Letter of authority** A letter from the Borrower to the Bank in the Bank's standard form authorising named individuals to give instructions to the Bank in relation to the selection of Interest Periods.]
- 3.1.19 **Managers' confirmation** The written confirmation of the Managers that, throughout the Facility Period unless otherwise agreed by the Bank, they will remain the commercial and technical managers of the Vessel and that they will not, without the prior written consent of the Bank, sub-contract or delegate the commercial or technical management of the Vessel to any third party.
- 3.1.20 **Legal opinions** Confirmation satisfactory to the Bank that all legal opinions required by the Bank will be given substantially in the form required by the Bank.
- 3.2 **Conditions Subsequent** The Borrower undertakes to deliver or to cause to be delivered to the Bank on, or as soon as practicable after, the Drawdown Date, the following additional documents and evidence:-
- 3.2.1 **Evidence of registration** Evidence of [provisional and] permanent registration of the Vessel and the Mortgage (with first priority) with the Registrar of Ships (or equivalent official) at the Vessel's port of registry.

- 3.2.2 **Letters of undertaking** Letters of undertaking as required by the Security Documents in form and substance acceptable to the Bank.
- 3.2.3 **Legal opinions** Such legal opinions as the Bank shall require.
- [3.2.4 **Companies Act registrations** Evidence that the prescribed particulars of the Security Documents have been delivered to the Registrar of Companies of [] within the statutory time limit.]
- [3.2.5 **Master's receipt** The master's receipt for the Mortgage.]
- 3.3 **No waiver** If the Bank in its sole discretion agrees to advance the Loan to the Borrower before all of the documents and evidence required by Clause 3.1 have been delivered to or to the order of the Bank, the Borrower undertakes to deliver all outstanding documents and evidence to or to the order of the Bank no later than the date specified by the Bank, and the Bank's advance of the Loan shall not be taken as a waiver of its right to require production of all the documents and evidence required by Clause 3.1.
- 3.4 **Form and content** All documents and evidence delivered to the Bank pursuant to this Clause shall:-
- 3.4.1 be in form and substance acceptable to the Bank;
- 3.4.2 be accompanied, if required by the Bank, by translations into the English language, certified in a manner acceptable to the Bank;
- 3.4.3 if required by the Bank, be certified, notarised, legalised or attested in a manner acceptable to the Bank.
- 3.5 **Event of Default** The Bank shall be under no obligation to advance any part of the Loan nor to act on any Drawdown Notice if, at the date of the Drawdown Notice or at the date on which the advance of the Loan is requested in the Drawdown Notice, an Event of Default or Potential Event of Default shall have occurred, or if an Event of Default or Potential Event of Default would result from the advance of the Loan.

4 Representations and Warranties

The Borrower represents and warrants to the Bank at the date of this Agreement and (by reference to the facts and circumstances then pertaining) at the date of the Drawdown Notice, at the Drawdown Date and at each Interest Payment Date as follows:-

- 4.1 **Incorporation and capacity** Each of the Security Parties [(other than the Guarantor)] is a body corporate duly constituted and existing and (where applicable) in good standing under the law of its country of incorporation, in each case with perpetual corporate existence and the power to sue and be sued, to own its assets and to carry on its business, and all of the corporate shareholders (if any) of each Security Party are duly constituted and existing under the laws of their countries of incorporation with perpetual corporate existence and the power to sue and be sued, to own their assets and to carry on their business.
- 4.2 **Solvency** None of the Security Parties is insolvent or in liquidation or administration or subject to any other insolvency procedure, and no receiver, administrative receiver, administrator, liquidator, trustee or analogous officer has been appointed in respect of any of the Security Parties or all or any part of their assets.
- 4.3 **Binding obligations** The Security Documents when duly executed and delivered will constitute the legal, valid and binding obligations of the Security Parties enforceable in accordance with their respective terms.
- 4.4 **Satisfaction of conditions** All acts, conditions and things required to be done and satisfied and to have happened prior to the execution and delivery of the Security Documents in order to constitute the Security Documents the legal, valid and binding obligations of the Security Parties in accordance with their respective terms have been done, satisfied and have happened in compliance with all applicable laws.
- 4.5 **Registrations and consents** With the exception only of the registrations referred to in Clause 3.2, all (if any) consents, licences, approvals and authorisations of, or registrations with or declarations to, any governmental authority, bureau or agency which may be required in connection with the execution, delivery, performance, validity or enforceability of the Security Documents have been obtained or made

and remain in full force and effect and the Borrower is not aware of any event or circumstance which could reasonably be expected adversely to affect the right of any of the Security Parties to hold and/or obtain renewal of any such consents, licences, approvals or authorisations.

- 4.6 **Disclosure of material facts** The Borrower is not aware of any material facts or circumstances which have not been disclosed to the Bank and which might, if disclosed, have adversely affected the decision of a person considering whether or not to make loan facilities of the nature contemplated by this Agreement available to the Borrower.
- 4.7 **No material litigation** There is no action, suit, arbitration or administrative proceeding pending or to its knowledge about to be pursued before any court, tribunal or governmental or other authority which would, or would be likely to, have a materially adverse effect on the business, assets, financial condition or creditworthiness of any of the Security Parties.
- 4.8 **No breach of law or contract** The execution, delivery and performance of the Security Documents will not contravene any contractual restriction or any law binding on any of the Security Parties or on any shareholder (whether legal or beneficial) of any of the Security Parties, or the constitutional documents of any of the Security Parties, nor result in the creation of, nor oblige any of the Security Parties to create, any Encumbrance over all or any of its assets, with the exception of the Encumbrances created by or pursuant to the Security Documents and, in entering into those of the Security Documents to which it is, or is to be, a party, and in borrowing the Loan, the Borrower is acting for its own account.
- 4.9 **No deductions** The Borrower is not required to make any deduction or withholding from any payment which it may be obliged to make to the Bank under or pursuant to the Security Documents.
- 4.10 **No established place of business in the United Kingdom or United States** None of the Security Parties has, nor will any of them have during the Facility Period, an established place of business in the United Kingdom or the United States of America.
- 4.11 **Use of Loan** The Loan will be used for the purpose specified in Recital (B).

4.12 **Completeness of MOA** The certified copy of the MOA provided or to be provided by the Borrower to the Bank in accordance with Clause 3.1 does, or will, constitute the full agreement between the Seller and the Borrower in relation to the sale and purchase of the Vessel and there are no commissions, rebates, premiums or other payments due in connection with the sale and purchase of the Vessel other than in the ordinary course of business or as disclosed to, and approved in writing by, the Bank.

5 [Currency

5.1 **Selection of Permitted Currency** The Borrower may from time to time in accordance with this Clause select the Permitted Currency in which it wishes the then outstanding balance of the Loan to be denominated. A selection shall be made by the Borrower by giving to the Bank written notice not later than 11.00 a.m. on the third Business Day prior to the Drawdown Date or not later than 11.00 a.m. on the third Business Day prior to the beginning of any subsequent Interest Period.

5.2 **Conversion** If the Borrower selects, in accordance with Clause 5.1, a Permitted Currency for the Loan other than that in which the Loan is then denominated, the Loan (and each remaining Repayment Instalment) shall be converted from the Permitted Currency in which it is then denominated into the Permitted Currency selected on, and with effect from, the beginning of the Interest Period in respect of which the notice in accordance with Clause 5.1 is given. The Loan shall remain denominated in the Permitted Currency selected until the expiry of that Interest Period and shall at the end of that Interest Period be converted back into Dollars or be converted into any other Permitted Currency selected by the Borrower in accordance with Clause 5.1 for the next ensuing Interest Period.

5.3 **Conditions precedent to conversion** The conversion and re-denomination of the Loan pursuant to this Clause shall be subject to the following:-

5.3.1 the Loan may not, at any time during the Facility Period, be denominated in more than one Permitted Currency and any notice requesting denomination of the Loan in more than one Permitted Currency shall be of no effect;

- 5.3.2 no conversion and re-denomination shall be effected unless the Bank certifies by notice in writing to the Borrower, which notice shall be final and conclusive, that deposits in the Permitted Currency selected for the amount of the Loan and for the Interest Period selected are available to the Bank in the normal course of business in the London Interbank market on the relevant date;
- 5.3.3 the Bank shall have no obligation to effect any conversion and/or re-denomination of the Loan if an Event of Default or Potential Event of Default or any of the events referred to in Clauses 16.8, 16.9 or 16.10 shall have occurred and be continuing;
- [5.3.4 any Interest Period during which the Loan is denominated in a Permitted Currency other than Dollars shall, notwithstanding Clause 7, end on the next ensuing Repayment Date;] and
- 5.3.5 for the duration of each Interest Period during which the Loan is denominated in a Permitted Currency other than Dollars, the Borrower shall enter into such [Transactions or other] agreements with the Bank as the Bank may in its sole discretion require to hedge the Permitted Currency selected against any risk from exchange rate fluctuations between Dollars and that Permitted Currency.
- 5.4 **Non-availability of Permitted Currency** Unless otherwise agreed between the Borrower and the Bank, if, in any Permitted Currency selected, deposits of the specified amount and for the specified Interest Period are not available to the Bank in the normal course of business in the London Interbank market on the relevant date the Loan shall remain denominated in, or, as the case may be, be converted into, Dollars for value at the beginning of the next Interest Period and shall remain denominated in Dollars for the duration of that Interest Period, the provisions of Clause 5.6 applying (mutatis mutandis) to any conversion into Dollars made pursuant to this Clause.
- 5.5 **Repayment** During each Interest Period in which the Loan is denominated in a Permitted Currency other than Dollars, the obligation of the Borrower to repay the Loan and to pay interest shall be an obligation to repay the Loan and to pay interest on the Loan in the Permitted Currency in which the Loan is then denominated,

whether or not the Loan shall have become repayable by acceleration. The Bank shall notify the Borrower by fax of the exact amount of the Repayment Instalment next due in a Permitted Currency other than Dollars as soon as reasonably practicable after the Borrower's selection of that Permitted Currency.

- 5.6 **Re-conversion to Dollars** If, at any time after the Loan has been denominated in a Permitted Currency other than Dollars, the Borrower gives notice, pursuant to Clause 5.1, that it wishes the Loan to be converted into and re-denominated in Dollars, or if the Loan shall be converted into Dollars pursuant to Clause 5.2 or 5.4, the Borrower shall, on the value date of that conversion, pay to the Bank, in addition to the interest and any Repayment Instalment then falling due, such amount (if any) in Dollars as shall ensure that the outstanding amount of the Loan when converted into Dollars shall be no greater than the Original Dollar Amount. If, following the conversion and re-denomination, the amount of the Loan shall be less than the Original Dollar Amount, the Repayment Instalments shall be reduced (in inverse order of maturity) by the amount by which the Original Dollar Amount exceeds the amount of the Loan.
- 5.7 **Currency of payment** Notwithstanding Clause 5.5, at any time during the Facility Period the Bank may, if the Bank in its sole discretion considers it desirable to do so in order to preserve the security conferred on the Bank by the Security Documents, by notice to the Borrower require the currency of payment of the Indebtedness to be Dollars and not any other Permitted Currency.
- 5.8 **Indemnity** The Borrower shall indemnify the Bank from time to time on demand against all losses, costs, claims, damages and expenses which the Bank may from time to time suffer, incur or sustain by reason of the Bank agreeing to and/or implementing the terms of this Clause [(including, without limitation, all costs and expenses incurred by the Bank in effecting any Transaction pursuant to Clause 5.3.5)].

6 Repayment and Prepayment

- 6.1 **Repayment** The Borrower agrees to repay the Loan to the Bank by [] consecutive [half-yearly] Repayment Instalments each in the sum of [] Dollars (\$[]), the first Repayment Date being the date which is six calendar months after

the Drawdown Date and subsequent Repayment Dates being at consecutive intervals of six calendar months thereafter.

- 6.2 **Reduction of Repayment Instalments** If the aggregate amount advanced to the Borrower is less than the Maximum Loan Amount, the amount of each Repayment Instalment shall be reduced pro rata to the amount actually advanced.
- 6.3 **Prepayment** The Borrower may prepay the Loan in whole or in part in an amount equal to the amount of a Repayment Instalment or an integral multiple of that amount (or as otherwise may be agreed by the Bank) provided that it has first given to the Bank not fewer than thirty days' prior written notice expiring on a Business Day of its intention to do so[, and provided that it pays to the Bank, in addition to the amount prepaid, a fee of an amount equal to [one half of one per centum] ($[\frac{1}{2}]\%$) of the amount prepaid]. Any notice pursuant to this Clause once given shall be irrevocable and shall oblige the Borrower to make the prepayment referred to in the notice on the Business Day specified in the notice, together with all interest accrued on the amount prepaid up to and including that Business Day.
- 6.4 **Prepayment indemnity** If the Borrower shall, subject always to Clause 6.3, make a prepayment on a Business Day other than the last day of an Interest Period in respect of the whole of the Loan, it shall, in addition to the amount prepaid[, the fee payable pursuant to Clause 6.3] and accrued interest, pay to the Bank any amount which the Bank may certify is necessary to compensate the Bank for any Break Costs incurred by the Bank as a result of the making of the prepayment in question.
- 6.5 **Application of prepayments** Any prepayment in an amount less than the Indebtedness shall be applied in satisfaction or reduction first of any costs and other amounts outstanding; secondly of all interest outstanding; and thirdly of the Repayment Instalments in inverse order of maturity.
- 6.6 **No reborrowing** No amount repaid or prepaid pursuant to this Agreement may in any circumstances be reborrowed.

7 Interest

- 7.1 **Interest Periods** The period during which the Loan shall be outstanding pursuant to this Agreement shall be divided into consecutive Interest Periods of three, six or twelve months' duration, as selected by the Borrower by written notice to the Bank

not later than 11.00 a.m. on the third Business Day before the beginning of the Interest Period in question, or such other duration as may be agreed by the Bank in its discretion.

- 7.2 **Beginning and end of Interest Periods** The first Interest Period shall begin on the Drawdown Date, and the final Interest Period shall end on the Repayment Date applicable to the final Repayment Instalment.
- 7.3 **Interest Periods to meet Repayment Dates** If the Borrower shall select, or the Borrower and the Bank shall agree, an Interest Period which does not expire on the next Repayment Date, there shall, in respect of each part of the Loan equal to a Repayment Instalment falling due for payment before the expiry of that Interest Period, be a separate Interest Period which shall expire on the relevant Repayment Date, and the Interest Period selected or agreed shall apply to the balance of the Loan only.
- 7.4 **Interest rate** During each Interest Period interest shall accrue on the Loan at the rate determined by the Bank to be the aggregate of (a) the Margin[,] [and] (b) LIBOR determined at or about 11.00 a.m. on the second Business Day prior to the beginning of that Interest Period [and (c) the Mandatory Cost].
- 7.5 **Failure to select Interest Period** If the Borrower at any time fails to select or to agree an Interest Period in accordance with Clause 7.1, the interest rate applicable after the expiry of the then current Interest Period shall be the rate determined by the Bank in accordance with Clause 7.4 for consecutive Interest Periods each of such duration (not exceeding six months) as the Bank may in its discretion select.
- 7.6 **Accrual and payment of interest** Interest shall accrue from day to day, shall be calculated on the basis of a 360 day year and the actual number of days elapsed (or, in any circumstance where market practice differs, in accordance with the prevailing market practice) and shall be paid by the Borrower to the Bank on the last day of each Interest Period and additionally, during any Interest Period exceeding six months, on the last day of each successive six month period after the beginning of that Interest Period.
- 7.7 **Ending of Interest Periods** Each Interest Period shall, subject to Clauses 7.2 and 7.3, end on the date which numerically corresponds to the date on which the

immediately preceding Interest Period ended (or, in the case of the first Interest Period, to the Drawdown Date) in the calendar month which is the number of months selected or agreed after the calendar month in which the immediately preceding Interest Period ended (or, in the case of the first Interest Period, in which the Drawdown Date occurred), except that:-

- 7.7.1 if there is no numerically corresponding date in the calendar month in which the Interest Period ends, the Interest Period shall end on the last Business Day in that calendar month; and
- 7.7.2 if any Interest Period would end on a day which is not a Business Day, that Interest Period shall end on the next succeeding Business Day (unless the next succeeding Business Day falls in the next calendar month, in which event the Interest Period in question shall end on the next preceding Business Day).

Any adjustment made pursuant to Clause 7.7.1 or 7.7.2 shall be ignored for the purpose of determining the date on which any subsequent Interest Period shall end.

- 7.8 **Default Rate** If an Event of Default shall occur, the whole of the Indebtedness shall, from the date of the occurrence of the Event of Default, bear interest up to the date of actual payment (both before and after judgment) at the Default Rate, compounded at such intervals as the Bank shall in its discretion determine, which interest shall be payable from time to time by the Borrower to the Bank on demand.
- 7.9 **Determinations conclusive** Each determination of an interest rate made by the Bank in accordance with Clause 7 shall (save in the case of manifest error or on any question of law) be final and conclusive.

8 [The Master Agreement

- 8.1 **Purpose** The Bank and the Borrower have entered, and/or may during the Facility Period enter, into one or more Transactions pursuant to a Master Agreement, the terms and conditions of each of which are or will be specified in a Confirmation sent by the Bank to the Borrower.
- 8.2 **Additional Termination Event** If the Loan is for any reason not advanced to the Borrower on or before the Availability Termination Date, and the Bank and the

Borrower have entered into any Transactions on or before the Availability Termination Date, for the purposes of the Master Agreement an Additional Termination Event (with the Bank as the Affected Party) shall be deemed to have occurred on the Availability Termination Date.

- 8.3 **Adjustment of Notional Amounts** If the aggregate amount of the Loan actually advanced by the Bank to the Borrower is less than the Notional Amount (or the aggregate Notional Amounts) of the Hedging Transactions entered into on or before the Drawdown Date, the obligations of the Borrower in respect of those Hedging Transactions shall, unless otherwise agreed by the Bank, be calculated, so far as the Bank considers it practicable to do so, by reference to a Notional Amount (or aggregate Notional Amounts) equal to the amount of the Loan actually advanced, reduced on each Repayment Date by the amount of the Repayment Instalment due on that Repayment Date, adjusted if necessary in accordance with Clause 6.2.
- 8.4 **Effect of prepayment** If the Borrower, subject always to Clause 6, prepays part of the Loan (whether pursuant to Clause 6, Clause 11.2.2 or any other provision of this Agreement), and the amount of the Loan remaining outstanding after application of that prepayment is less than the Notional Amount (or the aggregate Notional Amounts) of the Hedging Transactions then in effect (reduced, if appropriate, in accordance with the Confirmations relating to those Hedging Transactions), the obligations of the Borrower in respect of those Hedging Transactions shall, unless otherwise agreed by the Bank, be calculated, so far as the Bank considers it practicable to do so, by reference to a Notional Amount (or aggregate Notional Amounts) equal to the amount of the Loan remaining outstanding after application of the prepayment in question, reduced on each Repayment Date by the amount of the Repayment Instalment due on that Repayment Date after taking into account the application of the prepayment.
- 8.5 **Authority** In order to give effect to Clauses 8.3 and 8.4, or in the event of voluntary or mandatory prepayment by the Borrower of the whole of the Loan, the Borrower irrevocably authorises the Bank to amend, restructure, unwind, cancel, net out, terminate, liquidate, transfer or assign any of the rights and/or obligations created pursuant to the Master Agreement in respect of those Hedging Transactions, and/or to enter into any other interest rate exchange and/or hedging transaction or

commitment with the Borrower or with any other counterparty approved by the Bank.

- 8.6 **Termination of Transactions** If the exercise of the Bank's rights under Clause 8.5 results in the termination of any Transaction, that Transaction shall, for the purposes of the Master Agreement (including, without limitation, section 6(e)(i) of the Master Agreement) be treated as a Terminated Transaction resulting from an Event of Default by the Borrower.
- 8.7 **Indemnity** The Borrower will indemnify the Bank from time to time on demand in respect of all liabilities, losses, costs or expenses suffered, incurred or sustained by the Bank arising in any way in relation to the exercise by the Bank of its rights under this Clause, or arising in any way from any other termination, cancellation, unwinding or restructuring of any Transaction, together (in each case) with interest at the Default Rate from the date of the Bank's demand until the date on which the Bank receives payment or reimbursement, before or after any relevant judgment.]

9 Fees

- 9.1 **Arrangement fee** The Borrower shall pay to the Bank on or before the earlier to occur of the Drawdown Date and the Availability Termination Date an Arrangement Fee of [] Dollars (\$).
- 9.2 **Commitment commission** The Borrower shall pay to the Bank a commitment commission calculated at the rate of [three-eighths of one per centum (3/8%)] per annum on the undrawn amount of the Loan from time to time from [date] to the earlier to occur of the Drawdown Date and the Availability Termination Date, both dates inclusive. The Commitment Commission will accrue from day to day on the basis of a 360 day year and the actual number of days elapsed, and shall be paid quarterly in arrears with a final pro rata payment on the earlier to occur of the Drawdown Date and the Availability Termination Date.

10 Security Documents

As security for the repayment of the Indebtedness, the Borrower shall execute and deliver to the Bank or cause to be executed and delivered to the Bank, on or before the Drawdown Date, the following Security Documents in such forms and containing such terms and conditions as the Bank shall require:-

- 10.1 **the Mortgage** a first [preferred] [priority statutory] mortgage over the Vessel [together with a collateral deed of covenants];
- 10.2 **the Assignment** a deed of assignment of the Insurances, Earnings and Requisition Compensation;
- 10.3 **the Guarantee** the [joint and several] guarantee and indemnity of the Guarantor[s];
- 10.4 **the Account Security Deed** an account security deed in respect of all amounts from time to time standing to the credit of the Accounts; and
- 10.5 **the Share Pledge** a pledge of all the issued shares of the Borrower.

11 Covenants

11.1 Negative covenants

The Borrower will not without the Bank's prior written consent:-

- 11.1.1 **no disposals or third party rights** dispose of or create or permit to arise or continue any Encumbrance or other third party right on or over all or any part of its present or future assets or undertaking [(including, without limitation, any of its rights under or in connection with the Master Agreement and any amount at any time payable by it to the Bank under or pursuant to the Master Agreement)] [other than any Permitted Encumbrances existing from time to time]; nor
- 11.1.2 **no borrowings** borrow any money or incur any obligations under leases; nor
- 11.1.3 **no repayments** repay any loans made to it; nor
- 11.1.4 **no substantial liabilities** except in the ordinary course of business, incur any liability to any third party which is in the opinion of the Bank of a substantial nature; nor
- [11.1.5 **no dealings with Master Agreement** assign, novate or in any other way transfer any of its rights or obligations under or pursuant to the Master Agreement, nor enter into any interest rate exchange or hedging

agreement with anyone other than the Bank, nor any other agreement or commitment the effect of which is, in the opinion of the Bank, materially to prejudice the hedging of the Borrower's interest rate risk effected by the Hedging Transactions from time to time entered into between the Borrower and the Bank; nor]

- 11.1.6 **no other business** engage in any business other than the ownership, operation, chartering and management of the Vessel; nor
- 11.1.7 **no loans or other financial commitments** make any loan nor enter into any guarantee or indemnity or otherwise voluntarily assume any actual or contingent liability in respect of any obligation of any other person; nor
- 11.1.8 **no dividends** pay any dividends or make any other distributions to shareholders or issue any new shares; nor
- 11.1.9 **no sale of Vessel** sell or otherwise dispose of the Vessel or any shares in the Vessel nor agree to do so; nor
- 11.1.10 **no chartering after Event of Default** following the occurrence and during the continuation of an Event of Default let the Vessel on charter or renew or extend any charter or other contract of employment of the Vessel (nor agree to do so); nor
- 11.1.11 **no change in management** appoint anyone other than the Managers as commercial or technical managers of the Vessel, nor terminate or materially vary the arrangements for the commercial or technical management of the Vessel, nor permit the Managers to sub-contract or delegate the commercial or technical management of the Vessel to any third party; nor
- 11.1.12 **no change in ownership or control** permit any change in its beneficial ownership and control from that advised to the Bank at the date of this Agreement.

11.2 Positive covenants

11.2.1 **Registration of Vessel** The Borrower undertakes to maintain the registration of the Vessel under the flag referred to in Recital (A) for the duration of the Facility Period.

11.2.2 **Additional security** If and so often as the aggregate of the market value of the Vessel (determined by the Bank in its discretion) plus the value of any additional security for the time being provided to the Bank pursuant to this Clause shall be less than [one hundred and forty] per centum ([140]%) of the [Original Dollar Amount] [amount of the Loan], the Borrower will, within thirty days of the request of the Bank to do so, at the Borrower's option:-

- (a) pay to the Bank or to its nominee a cash deposit in the amount of the shortfall to be secured in favour of the Bank as additional security for the payment of the Indebtedness; or
- (b) give to the Bank other additional security in amount and form acceptable to the Bank in its discretion; or
- (c) prepay the amount of the Indebtedness which will ensure that the aggregate of the market value of the Vessel (determined as aforesaid) plus the value of any such additional security is not less than [one hundred and forty] per centum ([140]%) of the [Original Dollar Amount] [amount of the Loan].

Clauses 6.4, 6.5 and 6.6 shall apply, mutatis mutandis, to any prepayment made pursuant to this Clause and the value of any additional security provided pursuant to this Clause shall be determined by the Bank in its discretion.

11.2.3 **Financial statements** The Borrower will supply to the Bank, without request, the Borrower's annual financial statements for each financial year of the Borrower ending during the Facility Period, containing (amongst other things) the Borrower's profit and loss account for, and balance sheet at the end of, each such financial year, prepared in accordance with generally accepted accounting principles and practices applicable to companies incorporated in the Borrower's country of

incorporation consistently applied, and audited by a firm of chartered accountants (or equivalent) acceptable to the Bank, in each case within one hundred and fifty days of the end of the financial year to which they relate.

11.2.4 **Other information** The Borrower will promptly supply to the Bank copies of all financial and other information from time to time given by the Borrower to its shareholders and such information and explanations as the Bank may from time to time require in connection with the operation of the Vessel and the Borrower's profit and liquidity, and will procure that the Bank be given the like information and explanations relating to all other Security Parties.

11.2.5 **Evidence of goodstanding** The Borrower will from time to time on the request of the Bank provide the Bank with evidence in form and substance satisfactory to the Bank that the Security Parties and all corporate shareholders of any of the Security Parties remain in good standing.

11.2.6 **Evidence of current COFR** Without limiting the Borrower's obligations under Clause 11.2.4, the Borrower will from time to time on the request of the Bank provide the Bank with such evidence as the Bank may reasonably require that the Vessel has a valid and current Certificate of Financial Responsibility pursuant to the United States Oil Pollution Act 1990.

[11.2.7 **ISM Code compliance** The Borrower will:-

- (a) procure that the Vessel remains for the duration of the Facility Period subject to a SMS;
- (b) maintain a valid and current SMC for the Vessel throughout the Facility Period;
- (c) if not itself the Company, procure that the Company maintains a valid and current DOC throughout the Facility Period;

- (d) immediately notify the Bank in writing of any actual or threatened withdrawal, suspension, cancellation or modification of the Vessel's SMC or of the Company's DOC;
- (e) immediately notify the Bank in writing of any "accident" or "major non-conformity", as each of those terms is defined in the Guidelines on the Implementation of the International Safety Management Code by Administrations adopted by the Assembly of the International Maritime Organisation pursuant to Resolution A.788(19), and of the steps being taken to remedy the situation; and
- (f) not without the prior written consent of the Bank (which will not be unreasonably withheld) change the identity of the Company.]

11.2.8 **Inspection of records** The Borrower will permit the inspection of its financial records and accounts from time to time by the Bank or its nominee.

11.2.9 **Pari passu obligations** The Borrower will ensure that, throughout the Facility Period, the obligations of the Security Parties under or pursuant to the Security Documents rank at least *pari passu* with all other existing or future indebtedness, obligations or liabilities of the Security Parties, other than any mandatorily preferred by law.

11.2.10 **Notification of Event of Default** The Borrower will immediately notify the Bank in writing of the occurrence of any Event of Default or Potential Event of Default.

12 Earnings and Retention Accounts

12.1 **Maintenance of accounts** The Borrower shall maintain the Accounts with the [Account Holder] [Bank] for the duration of the Facility Period free of Encumbrances and rights of set off other than as created by or pursuant to the Security Documents.

- 12.2 **Earnings** The Borrower shall procure that there is credited to the Earnings Account all Earnings [(after deduction only of Operating Expenses)] and any Requisition Compensation.
- 12.3 **Transfers to Retention Account** On the day in each calendar month during the Facility Period which numerically corresponds to the day on which the Drawdown Date occurred (or, in any month in which there is no such day, on the last Business Day of that month), the Borrower shall procure that there is transferred from the Earnings Account (and irrevocably authorises the Bank to [instruct the Account Holder to] transfer from the Earnings Account) to the Retention Account:-
- 12.3.1 one-sixth of the amount of the Repayment Instalment due on the next Repayment Date; and
- 12.3.2 the amount of interest due on the next Interest Payment Date divided by the number of months between the last Interest Payment Date and the Interest Payment Date in question.
- 12.4 **Additional payments to Retention Account** If for any reason the amount standing to the credit of the Earnings Account shall be insufficient to make any transfer to the Retention Account required by Clause 12.3, the Borrower shall, without demand, procure that there is credited to the Retention Account, on the date on which the relevant amount would have been transferred from the Earnings Account, an amount equal to the amount of the shortfall.
- 12.5 **Application of Retention Account** The Borrower shall procure that there is transferred from the Retention Account (and irrevocably authorises the Bank to [instruct the Account Holder to] transfer from the Retention Account) to the Bank:-
- 12.5.1 on each Repayment Date, the amount of the Repayment Instalment then due; and
- 12.5.2 on each Interest Payment Date, the amount of interest then due.
- 12.6 **Borrower's obligations not affected** If for any reason the amount standing to the credit of the Retention Account shall be insufficient to pay any Repayment Instalment or to make any payment of interest when due, the Borrower's obligation

to pay that Repayment Instalment or to make that payment of interest shall not be affected.

12.7 **Release of surplus** Any amount remaining to the credit of the Earnings Account following the making of any transfer required by Clause 12.3 shall (unless an Event of Default or Potential Event of Default shall have occurred and be continuing) be released to or to the order of the Borrower.

12.8 **Restriction on withdrawal** During the Facility Period no sum may be withdrawn from the Accounts (except in accordance with this Clause) without the prior written consent of the Bank.

[12.9 **Relocation of Accounts** At any time following the occurrence and during the continuation of an Event of Default, the Bank may without the consent of the Borrower relocate either or both of the Accounts to any other branch of the Bank, without prejudice to the continued application of this Clause and the rights of the Bank under or pursuant to the Security Documents.]

[12.10 **Access to information** The Borrower agrees that the Bank (and its nominees) may from time to time during the Facility Period review the records held by the Account Holder (whether in written or electronic form) in relation to the Accounts, and irrevocably waives any right of confidentiality which may exist in relation to those records.

12.11 **Statements** Without prejudice to the rights of the Bank under Clause [12.10], the Borrower will procure that the Account Holder provide to the Bank, no less frequently than calendar monthly during the Facility Period, written statements of account showing all entries made to the credit and debit of each of the Accounts during the immediately preceding calendar month.]

13 **Events of Default**

13.1 **The Bank's rights** If any of the events set out in Clause 13.2 occurs, the Bank may at its discretion by notice to the Borrower declare itself to be under no further obligation to the Borrower under or pursuant to this Agreement and may declare all or any part of the Indebtedness (including such unpaid interest as shall have accrued) to be immediately payable, in which event the Indebtedness (or the part of

the Indebtedness referred to in the Bank's notice) shall immediately become due and payable without any further demand or notice of any kind.

13.2 **Events of Default** The events referred to in Clause 13.1 are:-

13.2.1 **payment default** if the Borrower defaults in the payment of any part of the Indebtedness when due; or

13.2.2 **other default** if any of the Security Parties fails to observe or perform any of the covenants, conditions, undertakings, agreements or obligations on its part contained in any of the Security Documents or shall in any other way be in breach of or do or cause to be done any act repudiating or evidencing an intention to repudiate any of the Security Documents; or

13.2.3 **misrepresentation or breach of warranty** if any representation or warranty made or repeated, or any other information given, by any of the Security Parties to the Bank in or leading up to or during the currency of any of the Security Documents, or in or pursuant to any notice or other document delivered to the Bank under or pursuant to any of the Security Documents, is false or incorrect or misleading in any respect which the Bank in its discretion considers to be material; or

13.2.4 **execution** if a distress or execution or other process of a court or authority is levied on any of the property of any of the Security Parties before or after final judgment or by order of any competent court or authority and is not satisfied within seven days of levy; or

13.2.5 **insolvency events** if any of the Security Parties:-

(a) resolves to appoint, or applies for or consents to the appointment of, a receiver, administrative receiver, trustee, administrator or liquidator of itself or of all or part of its assets; or

(b) is unable or admits its inability to pay its debts as they fall due; or

(c) makes a general assignment for the benefit of creditors or enters into a moratorium on payment of any of its indebtedness; or

- (d) ceases trading or threatens to cease trading; or
 - (e) has appointed an Inspector under the Companies Act 1985 or any statutory provision which the Bank in its discretion considers analogous thereto; or
- 13.2.6 **insolvency proceedings** if any proceedings are commenced or threatened, or any order or judgment is given by any court, for the bankruptcy, liquidation, winding up, administration or re-organisation of any of the Security Parties or for the appointment of a receiver, administrative receiver, administrator, liquidator or trustee of any of the Security Parties or of all or part of the assets of any of the Security Parties, or if any person appoints or purports to appoint such receiver, administrative receiver, administrator, liquidator or trustee; or
- 13.2.7 **impossibility or illegality** if any event occurs which would, or would with the passage of time, render performance of any of the Security Documents by any of the Security Parties impossible, unlawful or unenforceable by the Bank; or
- 13.2.8 **conditions subsequent** if any of the conditions set out in Clause 3.2 is not satisfied within the time reasonably required by the Bank; or
- 13.2.9 **revocation or modification of consents etc.** if any consent, licence, approval, authorisation, filing, registration or other requirement of any governmental, judicial or other public body or authority which is now, or which at any time during the Facility Period becomes, necessary to enable any of the Security Parties to comply with any of their obligations in or pursuant to any of the Security Documents is not obtained or is revoked, suspended, withdrawn or withheld, or is modified in a manner which the Bank considers is, or may be, prejudicial to its interests, or ceases to remain in full force and effect; or
- 13.2.10 **curtailment of business** if the business of any of the Security Parties is wholly or partially curtailed or suspended by any intervention by or under authority of any government, or if all or a substantial part of the undertaking, property or assets of any of the Security Parties is seized,

nationalised, expropriated or compulsorily acquired by or under authority of any government; or

[13.2.11 **Master Agreement termination** if a notice is sent by the Bank under section 6(a) of the Master Agreement, or by any person under section 6(b)(iv) of the Master Agreement, in either case designating an Early Termination Date for the purpose of the Master Agreement, or if the Master Agreement is for any other reason terminated, cancelled, suspended, rescinded, revoked or otherwise ceases to remain in full force and effect; or]

13.2.12 **loss of Vessel** if the Vessel or any other vessel which may from time to time be mortgaged to the Bank as security for the repayment of all or any part of the Indebtedness is destroyed, abandoned, confiscated, forfeited, condemned as prize or becomes a Total Loss[, except that a Total Loss shall not be an Event of Default if:-

- (a) the Vessel or other vessel is insured in accordance with the Security Documents; and
- (b) no insurer has refused to meet or has disputed the claim for Total Loss and it is not apparent to the Bank in its discretion that any such refusal or dispute is likely to occur; and
- (c) payment of all insurance proceeds in respect of the Total Loss is made in full to the Bank within one hundred and twenty days of the occurrence of the casualty giving rise to the Total Loss in question or such longer period as the Bank may in its discretion agree]; or

13.2.13 **acceleration of other indebtedness** if any other indebtedness or obligation for borrowed money of any of the Security Parties becomes due or capable of being declared due prior to its stated maturity by reason of default on the part of that Security Party, or is not repaid or satisfied at maturity; or

13.2.14 **reduction of capital** if any of the Security Parties reduces its authorised or issued or subscribed capital; or

- 13.2.15 **challenge to registration** if the registration of the Vessel or the Mortgage is contested or becomes void or voidable or liable to cancellation or termination, or if the validity or priority of the Mortgage is contested; or
- 13.2.16 **war** if the country of registration of the Vessel becomes involved in war (whether or not declared) or civil war or is occupied by any other power and the Bank in its discretion considers that, as a result, the security conferred by the Security Documents is materially prejudiced; or
- 13.2.17 **notice of termination** if [a] [the] Guarantor gives notice to the Bank to determine [its] [his] [her] obligations under the Guarantee; or
- [13.2.18 **death of Guarantor** if the Guarantor dies or becomes of unsound mind and the Borrower does not, within twenty-one days of being required to do so by the Bank, procure that the Bank be provided with a replacement guarantee and indemnity and/or other additional security for the repayment of the Indebtedness in form and substance acceptable to the Bank; or]
- 13.2.19 **material adverse change etc.** if anything is done or permitted or omitted to be done by any of the Security Parties which in the reasonable opinion of the Bank jeopardises or imperils (or may jeopardise or imperil) the rights conferred on the Bank by the Security Documents, or if there occurs (in the opinion of the Bank) any material adverse change in the business, affairs or financial condition of any of the Security Parties from that pertaining at the date of this Agreement; or
- 13.2.20 **analogous events** if any event which (in the opinion of the Bank) is analogous to any of the events set out above shall occur.

14 Set-Off and Lien

- 14.1 **Set-off** The Borrower irrevocably authorises the Bank at any time after all or any part of the Indebtedness shall have become due and payable to set off without notice any liability of the Borrower to the Bank (whether present or future, actual or contingent, and irrespective of the branch or office, currency or place of payment) against any credit balance from time to time standing on any account of the

Borrower (whether current or otherwise and whether or not subject to notice) with any branch of the Bank in or towards satisfaction of the Indebtedness and, in the name of the Bank or the Borrower, to do all acts (including, without limitation, converting or exchanging any currency) and execute all documents which may be required to effect such application.

14.2 **Lien** The Bank shall have a lien on and be entitled to retain and realise as additional security for the repayment of the Indebtedness any cheques, drafts, bills, notes or negotiable or non-negotiable instruments and any stocks, shares or marketable or other securities and property of any kind of the Borrower (or of the Bank as agent or nominee of the Borrower) from time to time held by the Bank, whether for safe custody or otherwise.

14.3 **Restrictions on withdrawal** Despite any term to the contrary in relation to any deposit or credit balance at any time on any account of the Borrower with the Bank, no such deposit or balance shall be repayable or capable of being assigned, mortgaged, charged or otherwise disposed of or dealt with by the Borrower during the Facility Period except in accordance with the Security Documents, but the Bank may from time to time permit the withdrawal of all or any part of any such deposit or balance without affecting the continued application of this Clause.

14.4 **Application** The Borrower irrevocably authorises the Bank to apply all sums which the Bank may receive:-

14.4.1 pursuant to a sale or other disposition of the Vessel or any right, title or interest in the Vessel; or

14.4.2 by way of payment to the Bank of any sum in respect of the Insurances, Earnings or Requisition Compensation; or

14.4.3 otherwise arising under or in connection with any of the Security Documents

in or towards satisfaction, or by way of retention on account, of the Indebtedness, in such manner as the Bank may in its discretion determine.

[14.5 **Master Agreement rights** The rights conferred on the Bank by this Clause shall be in addition to, and without prejudice to or limitation of, the rights of netting and

set off conferred on the Bank by the Master Agreement. The Borrower acknowledges that the Bank shall be under no obligation to make any payment to the Borrower under or pursuant to the Master Agreement if, at the time that payment becomes due, there shall have occurred an Event of Default or Potential Event of Default, or an Event of Default or Termination Event (as those terms are respectively defined in the Master Agreement).]

15 Assignment and Sub-Participation

15.1 **Right to assign** The Bank may assign or transfer all or any of its rights under or pursuant to the Security Documents to any other branch of the Bank or to any other bank or financial institution, and may grant sub-participations in all or any part of the Loan.

15.2 **Borrower's co-operation** The Borrower will co-operate fully with the Bank in connection with any assignment, transfer or sub-participation; will execute and procure the execution of such documents as the Bank may require in connection therewith; and irrevocably authorises the Bank to disclose to any proposed assignee, transferee or sub-participant (whether before or after any assignment, transfer or sub-participation and whether or not any assignment, transfer or sub-participation shall take place) all information relating to the Security Parties, the Loan or the Security Documents which the Bank may in its discretion consider necessary or desirable.

15.3 **Rights of assignee** Any assignee, transferee or sub-participant of the Bank shall (unless limited by the express terms of the assignment, transfer or sub-participation) take the full benefit of every provision of the Security Documents benefitting the Bank.

16 Payments, Mandatory Prepayment, Reserve Requirements and Illegality

16.1 **Payments** All amounts payable by the Borrower under or pursuant to any of the Security Documents shall be paid to such accounts at such banks as the Bank may from time to time direct to the Borrower, and (unless payable in any other Currency of Account) shall be paid in Dollars in same day funds (or such funds as are required by the authorities in the United States of America for settlement of international payments for immediate value). Payments shall be deemed to have

been received by the Bank on the date on which the Bank receives authenticated advice of receipt, unless that advice is received by the Bank on a day other than a Business Day or at a time of day (whether on a Business Day or not) when the Bank in its discretion considers that it is impossible or impracticable for the Bank to utilise the amount received for value that same day, in which event the payment in question shall be deemed to have been received by the Bank on the Business Day next following the date of receipt of advice by the Bank.

- 16.2 **No deductions or withholdings** All payments (whether of principal or interest or otherwise) to be made by the Borrower pursuant to the Security Documents shall, subject only to Clause 16.3, be made free and clear of and without deduction for or on account of any Taxes or other deductions, withholdings, restrictions, conditions or counterclaims of any nature.
- 16.3 **Grossing-up** If at any time any law requires (or is interpreted to require) the Borrower to make any deduction or withholding from any payment, or to change the rate or manner in which any required deduction or withholding is made, the Borrower will promptly notify the Bank and, simultaneously with making that payment, will pay to the Bank whatever additional amount (after taking into account any additional Taxes on, or deductions or withholdings from, or restrictions or conditions on, that additional amount) is necessary to ensure that, after making the deduction or withholding, the Bank receives a net sum equal to the sum which it would have received had no deduction or withholding been made.
- 16.4 **Evidence of deductions** If at any time the Borrower is required by law to make any deduction or withholding from any payment to be made by it pursuant to any of the Security Documents, the Borrower will pay the amount required to be deducted or withheld to the relevant authority within the time allowed under the applicable law and will, no later than thirty days after making that payment, deliver to the Bank an original receipt issued by the relevant authority, or other evidence acceptable to the Bank, evidencing the payment to that authority of all amounts required to be deducted or withheld.
- [16.5 **Rebate** If the Borrower makes any deduction or withholding from any payment under or pursuant to any of the Security Documents, and the Bank subsequently receives a refund or allowance from any tax authority which the Bank identifies as being referable to that deduction or withholding, the Bank shall, as soon as

reasonably practicable, pay to the Borrower an amount equal to the amount of the refund or allowance received, if and to the extent that it may do so without prejudicing its right to retain that refund or allowance and without putting itself in any worse financial position than that in which it would have been had the deduction or withholding not been required to have been made. Nothing in this Clause shall be interpreted as imposing any obligation on the Bank to apply for any refund or allowance nor as restricting in any way the manner in which the Bank organises its tax affairs, nor as imposing on the Bank any obligation to disclose to the Borrower any information regarding its tax affairs or tax computations.]

- 16.6 **Adjustment of due dates** If any payment or transfer of funds to be made under any of the Security Documents, other than a payment of interest on the Loan [or a payment pursuant to the Master Agreement], shall be due on a day which is not a Business Day, that payment shall be made on the next succeeding Business Day (unless the next succeeding Business Day falls in the next calendar month in which event the payment shall be made on the next preceding Business Day). Any such variation of time shall be taken into account in computing any interest in respect of that payment.
- 16.7 **Change in law** If, by reason of the introduction of any law, or any change in any law, or the interpretation or administration of any law, or in compliance with any request or requirement from any central bank or any fiscal, monetary or other authority:-
- 16.7.1 the Bank (or the holding company of the Bank) shall be subject to any Tax with respect to payments of all or any part of the Indebtedness; or
 - 16.7.2 the basis of Taxation of payments to the Bank in respect of all or any part of the Indebtedness shall be changed; or
 - 16.7.3 any reserve requirements shall be imposed, modified or deemed applicable against assets held by or deposits in or for the account of or loans by any branch of the Bank [except to the extent included in the Mandatory Cost]; or
 - 16.7.4 the manner in which the Bank allocates capital resources to its obligations under this Agreement [and/or the Master Agreement] or any

ratio (whether cash, capital adequacy, liquidity or otherwise) which the Bank is required or requested to maintain shall be affected; or

- 16.7.5 there is imposed on the Bank (or on the holding company of the Bank) any other condition in relation to the Indebtedness or the Security Documents;

and the result of any of the above shall be to increase the cost to the Bank (or to the holding company of the Bank) of the Bank making or maintaining the Loan [or of maintaining its obligations under the Master Agreement], or to cause the Bank to suffer (in its opinion) a material reduction in the rate of return on its overall capital below the level which it reasonably anticipated at the date of this Agreement and which it would have been able to achieve but for its entering into this Agreement [or the Master Agreement] and/or performing its obligations under this Agreement [or the Master Agreement], the Borrower shall from time to time pay to the Bank on demand the amount which shall compensate the Bank (or the holding company of the Bank) for such additional cost or reduced return. A certificate signed by an authorised signatory of the Bank setting out the amount of that payment and the basis of its calculation shall be submitted to the Borrower and shall be conclusive evidence of such amount save for manifest error or on any question of law.

- 16.8 **Illegality and impracticality** Notwithstanding anything contained in the Security Documents, the obligation of the Bank to advance or maintain the Loan shall terminate in the event that a change in any law or in the interpretation of any law by any authority charged with its administration shall make it unlawful or, in the opinion of the Bank, impracticable for the Bank to advance or maintain the Loan. In that event the Bank shall, by written notice to the Borrower, declare its obligations to be immediately terminated. If all or any part of the Loan shall have been advanced by the Bank to the Borrower, the Indebtedness (including all accrued interest) shall be prepaid within thirty days from the date of such notice. Clause 6.4 shall apply to that prepayment if it is made on a day other than the last day of an Interest Period.
- 16.9 **Changes in market circumstances** If at any time the Bank determines (which determination shall be final and conclusive and binding on the Borrower) that, by reason of changes affecting the London Interbank market, adequate and fair means

do not exist for ascertaining the rate of interest on the Loan pursuant to this Agreement:-

- 16.9.1 the Bank shall give notice to the Borrower of the occurrence of such event; and
- 16.9.2 the Bank shall as soon as reasonably practicable certify to the Borrower in writing the effective cost to the Bank of maintaining the Loan for such further period as shall be selected by the Bank and the rate of interest payable by the Borrower for that period; or, if that is not acceptable to the Borrower,
- 16.9.3 the Bank will negotiate with the Borrower in good faith with a view to modifying this Agreement to provide a substitute basis for the Loan which is financially a substantial equivalent to the basis provided for in this Agreement.

If, within thirty days of the giving of the notice referred to in Clause 16.9.1, the Borrower and the Bank fail to agree in writing on a substitute basis for the Loan, the Borrower will immediately prepay the Indebtedness. Clause 6.4 shall apply to that prepayment if it is made on a day other than the last day of an Interest Period.

- 16.10 **Non-availability of currency** If the Bank is for any reason unable to obtain Dollars in the London Interbank market and is, as a result, or as a result of any other contingency affecting the London Interbank market, unable to advance or maintain the Loan in Dollars, the Bank shall give notice to the Borrower and the Bank's obligations to make the Loan available shall immediately cease. In that event, if all or any part of the Loan shall have been advanced by the Bank to the Borrower, the Bank will negotiate with the Borrower in good faith with a view to establishing a mutually acceptable basis for funding the Loan from an alternative source [and/or in an alternative Permitted Currency]. If the Bank and the Borrower have failed to agree in writing on a basis for funding the Loan from an alternative source [and/or in an alternative Permitted Currency] by 11.00 a.m. on the second Business Day prior to the end of the then current Interest Period, the Borrower will (without prejudice to its other obligations under or pursuant to this Agreement, including, without limitation, its obligation to pay interest on the Loan, arising on the expiry of the then current Interest Period)

prepay the Indebtedness to the Bank on the expiry of the then current Interest Period.

17 Communications

17.1 **Method** Any Communication may be given, delivered, made or served (as the case may be) under or in relation to this Agreement by letter or fax and shall be in the English language and sent addressed:-

17.1.1 in the case of the Bank to the Bank at its address at the head of this Agreement (fax no: []) marked for the attention of: []; and

17.1.2 in the case of the Borrower to the Communications Address;

or to such other address or fax number as the Bank or the Borrower may designate for itself by written notice to the other.

17.2 **Timing** A Communication shall be deemed to have been duly given, delivered, made or served to or on, and received by, the Borrower:-

17.2.1 in the case of a fax when the sender receives one or more transmission reports showing the whole of the Communication to have been transmitted to the correct fax number;

17.2.2 if delivered to an officer of the Borrower or left at the Communications Address at the time of delivery or leaving; or

17.2.3 if posted, at 9.00 a.m. on the Business Day after posting by prepaid first class post.

A Communication shall only be deemed to have been duly given, delivered, made or served to or on, and received by, the Bank on actual receipt of the whole of that Communication by the Bank.

17.3 **Indemnity** The Borrower shall indemnify the Bank against any cost, claim, liability, loss or expense (including legal fees and any Value Added Tax or any similar or replacement tax (if applicable)) which the Bank may sustain or incur as a consequence of any Communication sent by or on behalf of the Borrower by fax not being received by its intended recipient, or being received incomplete, or by

reason of any Communication purportedly having been sent by or on behalf of the Borrower having been sent fraudulently.

18 General Indemnities

- 18.1 **Currency** In the event of the Bank receiving or recovering any amount payable under any of the Security Documents in a currency other than the Currency of Account, and if the amount received or recovered is insufficient when converted into the Currency of Account at the date of receipt to satisfy in full the amount due, the Borrower shall, on the Bank's written demand, pay to the Bank such further amount in the Currency of Account as is sufficient to satisfy in full the amount due and that further amount shall be due to the Bank as a separate debt under this Agreement.
- 18.2 **Costs and expenses** The Borrower will, within fourteen days of the Bank's written demand, reimburse the Bank for all costs and expenses (including Value Added Tax or any similar or replacement tax if applicable) of and incidental to:-
- 18.2.1 the negotiation, preparation, execution and registration of the Security Documents (whether or not any of the Security Documents are actually executed or registered and whether or not all or any part of the Loan is advanced);
 - 18.2.2 any amendments, addenda or supplements to any of the Security Documents (whether or not completed);
 - 18.2.3 any other documents which may at any time be required by the Bank to give effect to any of the Security Documents or which the Bank is entitled to call for or obtain pursuant to any of the Security Documents (including, without limitation, all premiums and other sums from time to time payable by the Bank in relation to the Mortgagees' Insurances); and
 - 18.2.4 the exercise of the rights, powers, discretions and remedies of the Bank under or pursuant to the Security Documents.
- 18.3 **Events of Default** The Borrower shall indemnify the Bank from time to time on demand against all losses and costs incurred or sustained by the Bank as a

consequence of any Event of Default, including (without limitation) any Break Costs.

- 18.4 **Funding costs** The Borrower shall indemnify the Bank from time to time on demand against all losses and costs incurred or sustained by the Bank if, for any reason, the Loan is not advanced to the Borrower after the Drawdown Notice has been given to the Bank, or is advanced on a date other than that requested in the Drawdown Notice (unless, in either case, as a result of any default by the Bank), including (without limitation) any Break Costs.
- 18.5 **Protection and enforcement** The Borrower shall indemnify the Bank from time to time on demand against all losses, costs and liabilities which the Bank may from time to time sustain, incur or become liable for in or about the protection, maintenance or enforcement of the rights conferred on the Bank by the Security Documents or in or about the exercise or purported exercise by the Bank of any of the rights, powers, discretions or remedies vested in it under or arising out of the Security Documents, including (without limitation) any losses, costs and liabilities which the Bank may from time to time sustain, incur or become liable for by reason of the Bank being mortgagee of the Vessel and/or a lender to the Borrower, or by reason of the Bank being deemed by any court or authority to be an operator or controller, or in any way concerned in the operation or control, of the Vessel.
- 18.6 **Liabilities of Bank** The Borrower will from time to time reimburse the Bank on demand for all sums which the Bank may pay or become actually or contingently liable for on account of the Borrower or in connection with the Vessel (whether alone or jointly or jointly and severally with any other person) including (without limitation) all sums which the Bank may pay or guarantees which it may give in respect of the Insurances, any expenses incurred by the Bank in connection with the maintenance or repair of the Vessel or in discharging any lien, bond or other claim relating in any way to the Vessel, and any sums which the Bank may pay or guarantees which it may give to procure the release of the Vessel from arrest or detention.
- 18.7 **Taxes** The Borrower shall pay all Taxes to which all or any part of the Indebtedness or any of the Security Documents may be at any time subject and shall indemnify the Bank on demand against all liabilities, costs, claims and expenses resulting from any omission to pay or delay in paying any such Taxes.

19 Miscellaneous

- 19.1 **Waivers** No failure or delay on the part of the Bank in exercising any right, power, discretion or remedy under or pursuant to any of the Security Documents, nor any actual or alleged course of dealing between the Bank and the Borrower, shall operate as a waiver of, or acquiescence in, any default on the part of any Security Party, unless expressly agreed to do so in writing by the Bank, nor shall any single or partial exercise by the Bank of any right, power, discretion or remedy preclude any other or further exercise of that right, power, discretion or remedy, or the exercise by the Bank of any other right, power, discretion or remedy.
- 19.2 **No oral variations** No variation or amendment of any of the Security Documents shall be valid unless in writing and signed on behalf of the Bank.
- 19.3 **Severability** If at any time any provision of any of the Security Documents is invalid, illegal or unenforceable in any respect that provision shall be severed from the remainder and the validity, legality and enforceability of the remaining provisions shall not be affected or impaired in any way.
- 19.4 **Successors etc.** The Security Documents shall be binding on the Security Parties and on their successors and permitted transferees and assignees, and shall inure to the benefit of the Bank and its successors, transferees and assignees. The Borrower may not assign nor transfer any of its rights under or pursuant to any of the Security Documents without the prior written consent of the Bank.
- 19.5 **Further assurance** If any provision of the Security Documents shall be invalid or unenforceable in whole or in part by reason of any present or future law or any decision of any court, or if the documents at any time held by the Bank are considered by the Bank for any reason insufficient to carry out the terms of this Agreement, then from time to time the Borrower will promptly, on demand by the Bank, execute or procure the execution of such further documents as in the opinion of the Bank are necessary to provide adequate security for the repayment of the Indebtedness.
- 19.6 **Other arrangements** The Bank may, without prejudice to its rights under or pursuant to the Security Documents, at any time and from time to time, on such terms and conditions as it may in its discretion determine, and without notice to the

Borrower, grant time or other indulgence to, or compound with, any other person liable (actually or contingently) to the Bank in respect of all or any part of the Indebtedness, and may release or renew negotiable instruments and take and release securities and hold funds on realisation or suspense account without affecting the liabilities of the Borrower or the rights of the Bank under or pursuant to the Security Documents.

- 19.7 **Advisers** The Borrower irrevocably authorises the Bank, at any time and from time to time during the Facility Period, to consult insurance advisers on any matters relating to the Insurances, including, without limitation, the collection of insurance claims, and from time to time to consult or retain advisers or consultants to monitor or advise on any other claims relating to the Vessel. The Borrower will provide such advisers and consultants with all information and documents which they may from time to time require and will reimburse the Bank on demand for all costs and expenses incurred by the Bank in connection with the consultation or retention of such advisers or consultants.
- 19.8 **Delegation** The Bank may at any time and from time to time delegate to any person any of its rights, powers, discretions and remedies pursuant to the Security Documents on such terms as it may consider appropriate (including the power to sub-delegate).
- 19.9 **Rights etc. cumulative** Every right, power, discretion and remedy conferred on the Bank under or pursuant to the Security Documents shall be cumulative and in addition to every other right, power, discretion or remedy to which it may at any time be entitled by law or in equity. The Bank may exercise each of its rights, powers, discretions and remedies as often and in such order as it deems appropriate. The exercise or the beginning of the exercise of any right, power, discretion or remedy shall not be interpreted as a waiver of the right to exercise that or any other right, power, discretion or remedy either simultaneously or subsequently.
- 19.10 **No enquiry** The Bank shall not be concerned to enquire into the powers of the Security Parties or of any person purporting to act on behalf of any of the Security Parties, even if any of the Security Parties or any such person shall have acted in excess of their powers or if their actions shall have been irregular, defective or informal, whether or not the Bank had notice thereof.

- 19.11 **Continuing security** The security constituted by the Security Documents shall be continuing and shall not be satisfied by any intermediate payment or satisfaction until the Indebtedness shall have been repaid in full and the Bank shall be under no further actual or contingent liability to any third party in relation to the Vessel, the Insurances, Earnings or Requisition Compensation or any other matter referred to in the Security Documents.
- 19.12 **Security cumulative** The security constituted by the Security Documents shall be in addition to any other security now or in the future held by the Bank for or in respect of all or any part of the Indebtedness, and shall not merge with or prejudice or be prejudiced by any such security or any other contractual or legal rights of the Bank, nor affected by any irregularity, defect or informality, or by any release, exchange or variation of any such security. Section 93 of the Law of Property Act 1925 and all provisions which the Bank considers analogous thereto under the law of any other relevant jurisdiction shall not apply to the security constituted by the Security Documents.
- 19.13 **Re-instatement** If the Bank takes any steps to exercise any of its rights, powers, remedies or discretions pursuant to the Security Documents and the result shall be adverse to the Bank, the Borrower and the Bank shall be restored to their former positions as if no such steps had been taken.
- 19.14 **No liability** Neither the Bank nor any agent or employee of the Bank, nor any receiver and/or manager appointed by the Bank, shall be liable for any losses which may be incurred in or about the exercise of any of the rights, powers, discretions or remedies of the Bank under or pursuant to the Security Documents nor liable as mortgagee in possession for any loss on realisation or for any neglect or default of any nature for which a mortgagee in possession might otherwise be liable.
- 19.15 **Rescission of payments etc.** Any discharge, release or reassignment by the Bank of any of the security constituted by, or any of the obligations of any Security Party contained in, any of the Security Documents shall be (and be deemed always to have been) void if any act (including, without limitation, any payment) as a result of which such discharge, release or reassignment was given or made is subsequently wholly or partially rescinded or avoided by operation of any law.

- 19.16 **Subsequent Encumbrances** If the Bank receives notice of any subsequent Encumbrance affecting the Vessel or all or any part of the Insurances, Earnings or Requisition Compensation or the Accounts, the Bank may open a new account in its books for the Borrower. If the Bank does not open a new account, then (unless the Bank gives written notice to the contrary to the Borrower) as from the time of receipt by the Bank of notice of such subsequent Encumbrance, all payments made to the Bank shall be treated as having been credited to a new account of the Borrower and not as having been applied in reduction of the Indebtedness.
- 19.17 **Releases** If the Bank shall at any time in its discretion release any party from all or any part of any of the Security Documents, the liability of any other party to the Security Documents shall not be varied or diminished.
- 19.18 **Discretions** Unless otherwise expressly indicated, where the Bank is stated in the Security Documents to have a discretion and/or where the opinion of the Bank is referred to and/or where the consent, agreement or approval of the Bank is required for any course of action, or where anything is required to be acceptable to the Bank, the Bank shall have a sole, absolute and unfettered discretion and/or may give or withhold its consent, agreement or approval at its sole, absolute and unfettered discretion.
- 19.19 **Certificates** Any certificate or statement signed by an authorised signatory of the Bank purporting to show the amount of the Indebtedness (or any part of the Indebtedness) or any other amount referred to in any of the Security Documents shall, save for manifest error or on any question of law, be conclusive evidence as against the Borrower of that amount.
- 19.20 **Survival of representations and warranties** The representations and warranties on the part of the Borrower contained in this Agreement shall survive the execution of this Agreement and the advance of the Loan.
- 19.21 **Counterparts** This Agreement may be executed in any number of counterparts each of which shall be original but which shall together constitute the same instrument.
- 19.22 **Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999** No term of the Agreement is enforceable by a person who is not a party to it.

20 Law and Jurisdiction

- 20.1 **Governing law** This Agreement shall in all respects be governed by and interpreted in accordance with English law.
- 20.2 **Jurisdiction** For the exclusive benefit of the Bank, the parties to this Agreement irrevocably agree that the courts of England are to have jurisdiction to settle any disputes which may arise out of or in connection with this Agreement and that any Proceedings may be brought in those courts.
- 20.3 **Alternative jurisdictions** Nothing contained in this Clause shall limit the right of the Bank to commence any Proceedings against the Borrower in any other court of competent jurisdiction nor shall the commencement of any Proceedings against the Borrower in one or more jurisdictions preclude the commencement of any Proceedings in any other jurisdiction, whether concurrently or not.
- 20.4 **Waiver of objections** The Borrower irrevocably waives any objection which it may now or in the future have to the laying of the venue of any Proceedings in any court referred to in this Clause, and any claim that those Proceedings have been brought in an inconvenient or inappropriate forum, and irrevocably agrees that a judgment in any Proceedings commenced in any such court shall be conclusive and binding on it and may be enforced in the courts of any other jurisdiction.
- 20.5 **Service of process** Without prejudice to the right of the Bank to use any other method of service permitted by law, the Borrower irrevocably agrees that any writ, notice, judgment or other legal process shall be sufficiently served on it if addressed to it and left at or sent by post to the Address for Service, and in that event shall be conclusively deemed to have been served at the time of leaving or, if posted, at 9.00 a.m. on the Business Day after posting by prepaid first class post.

IN WITNESS of which the parties to this Agreement have executed this Agreement the day and year first before written.

Schedule

Calculation of the Mandatory Cost

(a) The Mandatory Cost for the Loan for each Interest Period is the rate determined by the Bank in accordance with the following formulae:

(i) where the Loan is denominated in Sterling:

$$\frac{BY + S(Y-Z) + F \times 0.01}{100 - (B+S)} \% \text{ per annum} = \text{Mandatory Cost}$$

(ii) where the loan is denominated in any other Permitted Currency:

$$\frac{F \times 0.01}{300} \% \text{ per annum} = \text{Mandatory Cost}$$

where on the day of application of the formula:

B is the percentage of the Bank's eligible liabilities (in excess of any stated minimum) which the Bank of England requires the Bank to hold on a non-interest-bearing deposit account in accordance with its cash ratio requirements;

Y is the rate at which Sterling deposits are offered by the Bank to leading banks in the London Interbank market at or about 11.00 a.m. on that day for the relevant period;

S is the percentage of the Bank's eligible liabilities which the Bank of England requires the Bank to place as a special deposit;

Z is the interest rate per annum allowed by the Bank of England on special deposits; and

F is the charge payable by the Bank to the Financial Services Authority under paragraph 2.02 or 2.03 (as appropriate) of the Fees Regulations or the equivalent provisions in any replacement regulations (with, for this purpose, the figure for the minimum amount in paragraph 2.02b or such equivalent provision deemed to be zero), expressed in pounds per £1 million of the fee base of the Bank.

(b) For the purpose of this Schedule :

(i) "eligible liabilities" and "special deposits" have the meanings given to them at the time of application of the formula by the Bank of England;

(ii) "fee base" has the meaning given to it in the Fees Regulations;

(iii) "Fees Regulations" means:-

(A) up to and including 31 March 2002, the Banking Supervision (Fees) Regulations 2001; and

(B) after that date any regulations governing the payment of fees for banking supervision;

- (iv) “**relevant period**” in relation to each Interest Period, means:-
 - (A) if it is three months or less, that Interest Period; or
 - (B) if it is more than three months, three months.
- (c) In the application of the formula B, Y, S and Z are included in the formula as figures and not as percentages, e.g. if B = 0.5% and Y = 15%, BY is calculated as 0.5. x 15.
- (d) (i) The formula is applied on the first day of each relevant period comprised in the relevant Interest Period.
- (d) (ii) Each rate calculated in accordance with the formula is, if necessary, rounded upward to four decimal places.
- (e) If a change in circumstances has rendered, or will render, the formula inappropriate, the Bank shall notify the Borrower of the manner in which the Mandatory Cost will subsequently be calculated. The manner of calculation so notified by the Bank shall, in the absence of manifest error, be binding on the Borrower.

SIGNED by)
 duly authorised for and on behalf)
 of **[BORROWER ONE LIMITED]**)

SIGNED by)
 duly authorised for and on behalf)
 of **[BANK ONE LIMITED]**)

APPENDIX A

To: **[Bank One Limited]**

From: **[Borrower One Limited]**

[Date]

Dear Sirs,

Drawdown Notice

We refer to the Loan Agreement dated 200 made between ourselves and yourselves ("the Agreement").

Words and phrases defined in the Agreement have the same meaning when used in this Drawdown Notice.

Pursuant to Clause 2.2 of the Agreement, we irrevocably request that you advance the sum of [] to us on 200, which is a Business Day, by paying the amount of the Loan to [].

We warrant that the representations and warranties contained in Clause 4 of the Agreement are true and correct at the date of this Drawdown Notice and will be true and correct on 200; that no Event of Default nor Potential Event of Default has occurred and is continuing, and that no Event of Default or Potential Event of Default will result from the advance of the Loan requested in this Drawdown Notice.

We select the period of [] months as the first Interest Period.

Yours faithfully

.....
For and on behalf of
[Borrower One Limited]

DATED _____ **200**

[NAME OF OWNER]

- to -

[NAME OF BANK]

FIRST PREFERRED SHIP MORTGAGE

m.v. []

CONTENTS

	Page
1	Definitions and Interpretation..... 2
2	Representations and Warranties 3
3	Repayment of the Loan 3
4	Mortgage..... 3
5	Insurance..... 4
6	Covenants 8
7	Mortgagee's Powers 12
8	Ancillary Provisions 14
9	Receiver..... 15
10	Appropriation 16
11	Power of Attorney 16
12	Further Assurance..... 17
13	Discharge of Security 17
14	Communications..... 17
15	Law and Jurisdiction..... 17
16	Miscellaneous 18
17	Special Power of Attorney..... 22
18	Recording Particulars 22

FIRST PREFERRED SHIP MORTGAGE

Dated: 200

BY :

(1) [NAME OF OWNER], a corporation incorporated according to the law of [] whose [registered office] [principal place of business] is at [] ("**the Owner**");

IN FAVOUR OF:

(2) [NAME OF MORTGAGEE] acting through its office at [] ("**the Mortgagee**").

WHEREAS:-

(A) The Mortgagee has agreed to lend to the Owner an amount not exceeding [] Dollars (\$[]) ("**the Loan**") on the terms and subject to the conditions set out in a Loan Agreement dated [] made between the Owner (as borrower), and the Mortgagee (as lender) ("**the Loan Agreement**") a copy of which (without appendices) is annexed to this Mortgage marked "A" and made a part of this Mortgage.

(B) Pursuant to the Loan Agreement, and in consideration of the obligations of the Mortgagee under or pursuant to the Loan Agreement, the Owner has agreed to execute and register in favour of the Mortgagee this First Preferred Ship Mortgage on the Vessel under and pursuant to Chapter V of Title IV of the Second Book of the Code of Commerce, and all other applicable laws of the Republic of Panama, as security for the repayment of the Indebtedness.

(C) The Owner is the legal and beneficial owner of the whole of the Vessel.

[(D) The Mortgagee may not, without the prior written consent of its public trustee (Treuhand) sell, assign, waive or encumber this Mortgage until the Loan and all interest on the Loan have been repaid in full.]

THIS MORTGAGE WITNESSES as follows:-

1 Definitions and Interpretation

1.1 In this Mortgage:-

1.1.1 **"the Assigned Property"** means the Insurances, the Earnings [, the Charter Rights] and the Requisition Compensation.

1.1.2 **"the Obligatory Insurances"** means the Insurances and entries referred to in Clause 5.1 and, where applicable, those referred to in Clauses 5.2, 5.5 and/or 6.16.

1.1.3 **"the Threshold Amount"** means [two hundred and fifty thousand Dollars (US\$250,000)] or its equivalent in any other currency.

1.1.4 **"the Vessel"** means the motor vessel [] registered in the ownership of the Owner under the laws and flag of the Republic of Panama with Permanent Patente de Navegacion number [] and Radio Call Letters [] the title to which has been registered at the Microfilm (Mercantile) Section of the Public Registry Office of the Republic of Panama at Microjacket [], Roll [] and Frame [], and with the following registered dimensions and tonnages:-

Length:

Breadth:

Depth:

Gross tonnage:

Net tonnage:

together with all her engines, machinery, boats, tackle, outfit, fuels, spares, consumable and other stores, belongings and appurtenances, whether on board or ashore, including any which may in the future be put on board or may in the future be intended to be used for the Vessel if on shore.

1.2 Unless otherwise specified in this Mortgage, or unless the context otherwise requires, all words and expressions defined in the Loan Agreement shall have the same meaning when used in this Mortgage and clause 1.2 of the Loan Agreement shall apply to this Mortgage as if it were set out in full.

2 Representations and Warranties

The Owner represents and warrants to the Mortgagee that:-

- 2.1 it was duly organised and is now existing [and in good standing] as a limited company under the law of its country of incorporation, that it has duly authorised this Mortgage, and that all corporate action necessary for the execution and delivery of this Mortgage has been taken; and
- 2.2 it is not necessary to ensure the legality, validity, enforceability or admissibility in evidence of this Mortgage that it be filed, recorded or enrolled with any governmental authority or agency or stamped with any stamp or similar transaction tax, except for the registration of this Mortgage in the Public Registry of the Republic of Panama; and
- 2.3 it is the sole legal and beneficial owner of the Vessel with power to register the Vessel under the laws and flag of the Republic of Panama, and that (with the exception of this Mortgage) the Vessel is free from any Encumbrance and is not under arrest or in the possession of any person (other than her master and crew) who may become entitled to assert a maritime or possessory lien on her; and
- 2.4 the Vessel is insured and classed in accordance with the requirements of this Mortgage.

3 Repayment of the Loan

The Owner acknowledges receipt of the Loan and agrees to repay the Loan to the Mortgagee in accordance with clause [5] of the Loan Agreement; to pay interest on the Loan in accordance with clause [6] of the Loan Agreement, and to pay all other sums at any time due from the Owner under or pursuant to the Security Documents in each case at the times and in the manner provided in the Security Documents.

4 Mortgage

- 4.1 In consideration of the obligations of the Mortgagee under the Loan Agreement, and in consideration of the premises, the Owner has granted, conveyed, mortgaged, transferred, set over and confirmed, and by this Mortgage grants, conveys, mortgages, transfers, sets over and confirms, to the Mortgagee the whole of the Vessel **TO HAVE AND TO HOLD** the same unto the Mortgagee forever

on the terms and subject to the conditions of this Mortgage for the enforcement of the payment to the Mortgagee of the Indebtedness, and in order to secure the performance and observance of, and compliance with, the covenants, terms and conditions contained in this Mortgage and in the other Security Documents **PROVIDED ONLY**, and the conditions of this Mortgage are such, that if the Owner shall repay, or cause to be repaid, the Indebtedness to the Mortgagee as and when the Indebtedness shall become due and payable in accordance with this Mortgage and the Loan Agreement, and shall perform, observe and comply with all the covenants, terms and conditions by it and on its part to be performed, observed and complied with contained, expressed or implied in the Security Documents, then this First Preferred Ship Mortgage and the rights granted by it shall cease, determine and be void but otherwise shall remain in full force and effect.

- 4.2 The Owner agrees with the Mortgagee that the Vessel is to be held by the Owner subject to the further covenants, conditions, provisions, terms and uses set out in this Mortgage.

5 Insurance

- 5.1 The Owner covenants to ensure at its own expense throughout the Facility Period that:-

5.1.1 the Vessel remains insured against marine risks and war risks for her full market value and in any event for an amount which is not less than [one hundred and twenty per centum (120%)] of the Indebtedness; and

5.1.2 the Vessel remains entered in a protection and indemnity association in both protection and indemnity classes, or remains otherwise insured against protection and indemnity risks and liabilities; and

5.1.3 the Vessel remains insured against oil pollution caused by the Vessel for such amounts as the Mortgagee may from time to time approve unless that risk is covered to the satisfaction of the Mortgagee by the Vessel's protection and indemnity entry or insurance.

- 5.2 The Mortgagee agrees that, if and for so long as the Vessel may be laid up with the approval of the Mortgagee, the Owner may at its own expense take out port risk insurance on the Vessel in place of hull and machinery insurance.
- 5.3 The Owner undertakes to place the Obligatory Insurances in such markets, in such currency, on such terms and conditions, and with such brokers, underwriters and associations as the Mortgagee shall have previously approved in writing. The Owner shall not alter the terms of any of the Obligatory Insurances without the prior written consent of the Mortgagee, and will supply the Mortgagee from time to time on request (and in any event without request at least annually) with such information as the Mortgagee may in its discretion require with regard to the Obligatory Insurances and the brokers, underwriters or associations through or with which the Obligatory Insurances are placed.
- 5.4 The Owner undertakes duly and punctually to pay all premiums, calls and contributions, and all other sums at any time payable in connection with the Obligatory Insurances, and, at its own expense, to arrange and provide any guarantees from time to time required by any protection and indemnity or war risks association. From time to time at the Mortgagee's request, the Owner will provide the Mortgagee with evidence satisfactory to the Mortgagee that such premiums, calls, contributions and other sums have been duly and punctually paid; that any such guarantees have been duly given; and that all declarations and notices required by the terms of any of the Obligatory Insurances to be made or given by or on behalf of the Owner to brokers, underwriters or associations have been duly and punctually made or given.
- 5.5 The Owner will comply in all respects with all terms and conditions of the Obligatory Insurances and will make all such declarations to brokers, underwriters and associations as may be required to enable the Vessel to operate in accordance with the terms and conditions of the Obligatory Insurances. The Owner will not do, nor permit to be done, any act, nor make, nor permit to be made, any omission, as a result of which any of the Obligatory Insurances may become liable to be suspended, cancelled or avoided, or may become unenforceable, or as a result of which any sums payable under or in connection with any of the Obligatory Insurances may be reduced or become liable to be repaid or rescinded in whole or in part. In particular, but without limitation, the

Owner will not permit the Vessel to be employed other than in conformity with the Obligatory Insurances without first taking out additional insurance cover in respect of that employment in all respects to the satisfaction of the Mortgagee, and the Owner will promptly notify the Mortgagee of any new requirement imposed by any broker, underwriter or association in relation to any of the Obligatory Insurances.

- 5.6 The Owner will, no later than fourteen days (or, in the case of war risks, no later than seven days) before the expiry of any of the Obligatory Insurances, renew them and shall immediately give the Mortgagee such details of those renewals as the Mortgagee may require.
- 5.7 The Mortgagee shall be at liberty to take out Mortgagees' Insurances in relation to the Vessel for such amounts and on such terms and conditions as the Mortgagee may from time to time decide, and the Owner shall from time to time on demand reimburse the Mortgagee for all costs, premiums and expenses paid or incurred by the Mortgagee in connection with any Mortgagees' Insurances.
- 5.8 The Owner shall deliver to the Mortgagee certified copies (and, if required by the Mortgagee, the originals) of all policies, certificates of entry and other documents relating to the Insurances (including, without limitation, receipts for premiums, calls or contributions) and shall procure that letters of undertaking in such form as the Mortgagee may approve shall be issued to the Mortgagee by the brokers through which the Insurances are placed (or, in the case of protection and indemnity or war risks associations, by their managers). If the Vessel is at any time during the Facility Period insured under any form of fleet cover, the Owner shall procure that those letters of undertaking contain confirmation that the brokers, underwriters or association (as the case may be) will not set off claims relating to the Vessel against premiums, calls or contributions in respect of any other vessel or other insurance, and that the insurance cover of the Vessel will not be cancelled by reason of non-payment of premiums, calls or contributions relating to any other vessel or other insurance. Failing receipt of those confirmations, the Owner will instruct the brokers, underwriters or association concerned to issue a separate policy or certificate for the Vessel in the sole name of the Owner or of the Owner's brokers as agents for the Owner.

- 5.9 The Owner shall promptly provide the Mortgagee with full information regarding any casualty or other accident or damage to the Vessel.
- 5.10 The Owner agrees that, at any time after the occurrence and during the continuation of an Event of Default or Potential Event of Default, the Mortgagee shall be entitled to collect, sue for, recover and give a good discharge for all claims in respect of any of the Insurances; to pay collecting brokers the customary commission on all sums collected in respect of those claims; to compromise all such claims or refer them to arbitration or any other form of judicial or non-judicial determination; and otherwise to deal with such claims in such manner as the Mortgagee shall in its discretion think fit.
- 5.11 Whether or not an Event of Default shall have occurred or be continuing, the proceeds of any claim under any of the Insurances in respect of a Total Loss shall be paid to the Mortgagee and applied by the Mortgagee in accordance with Clause 10.
- 5.12 In the event of any claim in respect of any of the Insurances (other than in respect of a Total Loss), if the Owner shall fail to reach agreement with any of the brokers, underwriters or associations for the immediate restoration of the Vessel, or for payment to third parties, within such time as the Mortgagee may stipulate, the Mortgagee shall be entitled to require payment to itself. In the event of any dispute arising between the Owner and any broker, underwriter or association with respect to any obligation to make any payment to the Owner or to the Mortgagee under or in connection with any of the Insurances, or with respect to the amount of any such payment, the Mortgagee shall be entitled to settle that dispute directly with the broker, underwriter or association concerned. Any such settlement shall be binding on the Owner.
- 5.13 The Mortgagee agrees that any amounts which may become due under any protection and indemnity entry or insurance shall be paid to the Owner to reimburse the Owner for, and in discharge of, the loss, damage or expense in respect of which they shall have become due, unless, at the time the amounts in question become due an Event of Default or Potential Event of Default shall have occurred and be continuing, in which event the Mortgagee shall be entitled to receive the amounts in question and to apply them either in reduction of the

Indebtedness or, at the option of the Mortgagee, to the discharge of the liability in respect of which they were paid.

- 5.14 The Owner shall not settle, compromise or abandon any claim under or in connection with any of the Insurances (other than a claim of less than the Threshold Amount arising other than from a Total Loss) without the prior written consent of the Mortgagee.
- 5.15 If the Owner fails to effect or keep in force the Obligatory Insurances, the Mortgagee may (but shall not be obliged to) effect and/or keep in force such insurances on the Vessel and such entries in protection and indemnity or war risks associations as the Mortgagee in its discretion considers desirable, and the Mortgagee may (but shall not be obliged to) pay any unpaid premiums, calls or contributions. The Owner will reimburse the Mortgagee from time to time on demand for all such premiums, calls or contributions paid by the Mortgagee, together with interest at the Default Rate from the date of payment by the Mortgagee until the date of reimbursement.

6 Covenants

The Owner covenants with the Mortgagee:-

- 6.1 to keep the Vessel seaworthy and in a state of complete repair and in compliance with the requirements from time to time of all applicable laws and of her insurers; and
- 6.2 to maintain the registration of the Vessel and this Mortgage under the flag of the Republic of Panama and not cause nor permit to be done any act or omission as a result of which either of those registrations might be defeated or imperilled; and
- 6.3 to maintain the Vessel in a condition entitling the Vessel to the highest class applicable to Vessels of her type of a classification society approved by the Mortgagee free of recommendations and qualifications; and
- 6.4 to comply with all laws applicable to the Owner or to the Vessel and to carry on board the Vessel all certificates and other documents which may from time to time be required to evidence such compliance; and

- 6.5 not without the prior written consent of the Mortgagee to make, nor permit nor cause to be made, any material change in the structure, type or speed of the Vessel; and
- 6.6 to procure that all repairs to the Vessel or replacements of parts or equipment of the Vessel are effected in such a way as not to diminish the value of the Vessel, and with replacement parts or equipment the property of the Owner and free of all Encumbrances (other than this Mortgage); and
- 6.7 to permit the Mortgagee and all persons appointed by the Mortgagee to board the Vessel from time to time during the Facility Period to inspect the Vessel's state and condition and, if the Vessel shall not be in a state and condition which complies with the requirements of this Mortgage, to effect such repairs as shall in the opinion of the Mortgagee be desirable to ensure such compliance, without prejudice to the Mortgagee's other rights under or pursuant to this Mortgage; and
- 6.8 immediately to notify the Mortgagee by telex or fax (confirmed by letter) of any arrest or detention of the Vessel, and to cause the Vessel to be released from arrest or detention as quickly as possible, and in any event within fourteen days from the date of arrest or detention, and immediately to notify the Mortgagee in the same manner of the release of the Vessel; and
- 6.9 from time to time on request of the Mortgagee to produce to the Mortgagee written evidence satisfactory to the Mortgagee confirming that the master and crew of the Vessel have no claims for wages beyond the ordinary arrears and that the master has no claim for disbursements other than those properly incurred by him in the ordinary course of trading of the Vessel on the voyage then in progress; and
- 6.10 not during the Facility Period to sell, agree to sell, or otherwise dispose of, or agree to dispose of, any shares in the Vessel; and
- 6.11 not during the Facility Period to change the name of the Vessel; and
- 6.12 not during the Facility Period to lay the Vessel up without the prior written consent of the Mortgagee; and

- 6.13 in the event of any requisition or seizure of the Vessel, to take all lawful steps to recover possession of the Vessel as soon as it is entitled to do so; and
- 6.14 to give to the Mortgagee from time to time during the Facility Period on request such information as the Mortgagee may require with regard to the Vessel's employment, position and state of repair and, on the Mortgagee's request, to supply the Mortgagee with copies of all charterparties and other contracts of employment relating to the Vessel and copies of the Vessel's deck and engine logs; and
- 6.15 to comply with all requirements from time to time of the Vessel's classification society and to give to the Mortgagee from time to time during the Facility Period on request copies of all classification certificates of the Vessel and reports of surveys required by the Vessel's classification society (the Owner by its execution of this Mortgage irrevocably authorising the Mortgagee to obtain such information and documents from the Vessel's classification society as the Mortgagee may from time to time require), and to notify the Mortgagee immediately of any requirement or recommendation imposed by the Vessel's classification society; and
- 6.16 not during hostilities (whether or not a state of war shall formally have been declared and including, without limitation, any civil war) to permit the Vessel to be employed in carrying any goods which may be declared to be contraband of war or which may render the Vessel liable to confiscation, seizure, detention or destruction, nor to permit the Vessel to enter any area which is declared a war zone by any governmental authority or by the Vessel's insurers unless the Mortgagee shall have consented to that employment or voyage in writing, which consent (if given) shall be conditional on the Owner effecting at its own expense such additional insurances as the Mortgagee shall consider necessary or desirable and, if required by the Mortgagee, specifically assigning those insurances to the Mortgagee by such documents as the Mortgagee may require; and
- 6.17 not without the prior written consent of the Mortgagee to let the Vessel on any demise charter or on any time charter, consecutive voyage charter or other contract of employment which (inclusive of any extension option) is capable of exceeding thirteen months nor to employ the Vessel in any way which might impair the security created by the Security Documents; and

- 6.18 not without the prior written consent of the Mortgagee to enter into any agreement or arrangement for sharing the Earnings; and
- 6.19 duly to perform (unless prevented by force majeure), and to take all necessary steps to enforce the performance by charterers and shippers of, all charterparties and other contracts of employment and all bills of lading and other contracts relating to the Vessel; and
- 6.20 not following the occurrence and during the continuation of an Event of Default or Potential Event of Default to let the Vessel on charter or renew or extend any charter or other contract of employment of the Vessel, nor agree to do so, without the prior written consent of the Mortgagee; and
- 6.21 to pay and discharge when due from time to time all Taxes, fines and penalties imposed on the Vessel or the Earnings, or on the Owner, its income, profits, capital gains or any of its property; and
- 6.22 not without the prior written consent of the Mortgagee to employ anyone other than the Managers as managers of the Vessel, nor to change the terms and conditions on which the Vessel is managed; and
- 6.23 not at any time during the Facility Period without the prior written consent of the Mortgagee (and then subject to such conditions as the Mortgagee may impose) to create nor grant nor permit to exist any Encumbrance [other than any Permitted Encumbrances existing from time to time] over the Vessel or any of the Assigned Property, with the exception of the Encumbrances and assignments created by the Security Documents and liens for salvage and current crew's wages, and if, despite this Clause, any Encumbrance should arise, to procure its discharge within fourteen days of it arising, and promptly to notify the Mortgagee of any such Encumbrance arising and of its discharge in similar manner as is provided in Clause 6.8; and
- 6.24 to notify the Mortgagee immediately the Owner becomes aware of any legal proceedings or arbitration involving the Vessel or the Owner where the amount claimed by any party (ignoring any counterclaim or defence of set-off) exceeds or may reasonably be expected to exceed the Threshold Amount; and

- 6.25 not without the prior written consent of the Mortgagee to put the Vessel into the possession of any person for the purpose of work or repairs estimated to cost more than the Threshold Amount (except for repairs the cost of which is recoverable under the Insurances and in respect of which the insurers have agreed to make payment in accordance with any applicable loss payable clause) unless that person shall have given an undertaking to the Mortgagee in such terms as the Mortgagee shall require not to exercise a lien on the Vessel for the cost of the work; and
- 6.26 to cause [the Vessel and] this Mortgage to be permanently registered under the laws and flag of the Republic of Panama within two months of the date of this Mortgage; and
- 6.27 to place and at all times during the Facility Period retain a properly certified copy of this Mortgage and of any assignment of this Mortgage (if required by any assignee) on board the Vessel with the Vessel's papers and to cause such certified copy and papers to be exhibited to all persons having business with the Vessel which might give rise to a lien on the Vessel, other than a lien for crew's wages or salvage or the lien constituted by this Mortgage, and to any representative of the Mortgagee, and to place and keep prominently displayed in the chart room and in the master's cabin of the Vessel a framed printed notice in plain type of such size that the paragraph of reading matter shall cover a space not less than six inches by nine inches reading as follows:-

"NOTICE OF MORTGAGE

This Vessel is covered by a First Preferred Ship Mortgage to [Name of Mortgagee] pursuant to Chapter V of Title IV of the Second Book of the Code of Commerce of the Republic of Panama. Under the terms of the said Mortgage neither the Owner nor any charterer or manager or master of the Vessel nor any other person has any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on this Vessel any lien, other than for crew's wages or salvage".

7 Mortgagee's Powers

- 7.1 If an Event of Default shall occur and the Mortgagee shall demand repayment of all or any part of the Indebtedness, the security constituted by this Mortgage shall

become immediately enforceable and the Mortgagee shall be entitled to exercise all or any of the rights, powers, discretions or remedies vested in the Mortgagee by this Clause without any requirement for any court order or declaration that an Event of Default has occurred. The Mortgagee's right to exercise those rights, powers, discretions and remedies shall be in addition to and without prejudice to all other rights, powers, discretions and remedies to which it may be entitled, whether by law or otherwise, including, without limitation, those conferred on the Mortgagee by Chapter V of Title IV of the Second Book of the Code of Commerce of the Republic of Panama. The Mortgagee shall be entitled to exercise its rights, powers, discretions and remedies despite any rule of law or equity to the contrary, and whether or not any previous default shall have been waived, and in particular without any limitations imposed by law.

7.2 In the circumstances described in Clause 7.1, the Mortgagee shall be entitled (but not obliged) to:-

- 7.2.1 take possession of the Vessel wherever she may be;
- 7.2.2 discharge the master and crew of the Vessel and employ a new master and crew;
- 7.2.3 navigate the Vessel to such places as the Mortgagee may decide or detain or lay up the Vessel;
- 7.2.4 in the name of the Mortgagee or the name of the Owner, demand, sue for, receive and give a good receipt for all sums due to the Owner in connection with the Vessel and, in the name of the Mortgagee or the name of the Owner or the name of the Vessel, commence such legal proceedings as it may consider appropriate, or conduct the defence of any legal proceedings commenced against the Vessel or the Owner in its capacity as owner of the Vessel;
- 7.2.5 sell or dispose of the Vessel either by private treaty or auction, on such terms as the Mortgagee shall think fit (including deferred payment terms and with or without the benefit of any charterparty or other contract of employment), subject to the Mortgagee having given not less than twenty days' prior notice to the Owner and any other registered mortgagees, with

the power to make a loan on such terms as the Mortgagee may decide to any prospective purchaser to assist in the purchase of the Vessel, and the power to postpone any sale, without being liable for any loss caused by any such sale or the postponement of any such sale;

7.2.6 replace or repair any part of the Vessel or alter her to suit the Mortgagee's requirements and put her through all appropriate surveys;

7.2.7 employ agents, servants and others on such terms as the Mortgagee may in its discretion determine;

7.2.8 charter or load the Vessel on such terms and for the carriage of such cargoes as the Mortgagee may in its discretion determine.

7.3 For the avoidance of doubt, if the Mortgagee takes any action or enters into or completes any transaction pursuant to Clause 7.2 after an Event of Default has been remedied, that action or transaction shall not be affected by the remedying of the Event of Default.

8 Ancillary Provisions

8.1 In connection with the exercise of its rights, powers, discretions and remedies under Clause 7 or otherwise as mortgagee of the Vessel, the Mortgagee shall have power to buy in, rescind or vary any contract for sale of the Vessel and generally to do all things in connection with the sale of the Vessel as it shall think fit.

8.2 On any sale of the Vessel by the Mortgagee, the purchaser shall not be bound to enquire whether the Mortgagee's power of sale has become exercisable or whether its exercise has become expedient, and the purchaser shall not be affected by any notice that the sale was or may have been irregular in any way. The receipt of the Mortgagee for any amounts paid to it shall be a complete discharge to the purchaser who shall not be concerned with the application of the payment or be answerable for any misapplication. As regards any purchaser, any such sale shall be deemed to be within the power of sale conferred on the Mortgagee by this Mortgage and at law and any remedy of the Owner in respect of any irregularity or impropriety shall be in damages only.

8.3 If the Mortgagee takes possession of the Vessel and until sale the Mortgagee shall be entitled to deal with the Vessel in all respects as if it were the owner of the Vessel.

9 Receiver

9.1 At any time after the occurrence and during the continuation of an Event of Default the Mortgagee may (but shall not be obliged to) appoint any person to be receiver and/or manager of the Vessel and/or any of the Assigned Property.

9.2 The appointment of a receiver and/or manager by the Mortgagee may be made in writing under the hand of any authorised signatory of the Mortgagee.

9.3 The Mortgagee shall have the power to authorise any joint receiver and/or manager to exercise any or all of his powers independently of any other joint receiver and/or manager.

9.4 The Mortgagee may at any time and from time to time remove any receiver and/or manager from office and appoint a replacement.

9.5 The Mortgagee shall have the power from time to time to fix the remuneration of any receiver and/or manager on the basis of charging from time to time adopted by him or his firm and any receiver and/or manager shall not be limited to any maximum amount or rate specified by law.

9.6 Any receiver and/or manager appointed pursuant to this Clause shall be the agent of the Owner and the Owner shall be solely responsible for his acts and defaults and for the payment of his remuneration.

9.7 Any receiver and/or manager appointed pursuant to this Clause shall have all the powers conferred on receivers and/or managers or administrative receivers by law without any restriction, whether imposed by law or otherwise.

9.8 Without limitation, any receiver and/or manager shall have power on behalf of the Owner (and at the Owner's expense) to do or omit to do anything which the Owner could do or omit to do in relation to the Vessel or any of the Assigned Property and may exercise all or any of the rights, powers, discretions and remedies conferred on the Mortgagee by the Security Documents or at law.

9.9 No receiver and/or manager shall be liable as mortgagee in possession to account or be liable for any loss on realisation of or any default of any nature in connection with the Vessel or any of the Assigned Property, or the exercise of any of the rights, powers, discretions and remedies vested in the receiver and/or manager by virtue of the Security Documents or at law.

10 Appropriation

All amounts received by the Mortgagee arising from the exercise by the Mortgagee of its rights, powers, discretions and remedies under or pursuant to this Mortgage (including, without limitation, all amounts received by the Mortgagee in connection with the taking possession and/or sale of the Vessel, any chartering or other use of the Vessel by the Mortgagee, and any claims for damages or claims on any insurance received by the Mortgagee while in possession of or while chartering or using the Vessel) shall, unless otherwise agreed by the Mortgagee or otherwise expressly provided in the Security Documents, be applied by the Mortgagee in or towards satisfaction, or by way of retention on account, of the Indebtedness in such manner as the Mortgagee may in its discretion determine.

11 Power of Attorney

11.1 The Owner by way of security irrevocably appoints the Mortgagee and any receiver and/or manager appointed by the Mortgagee severally to be its attorney (with unlimited power of substitution and delegation) with power (in the name of the Owner or otherwise) to do all acts which the Owner could do in connection with the Vessel or the Assigned Property, including, without limitation, to execute and deliver a bill of sale transferring title in the Vessel to a third party and to give a good receipt for any purchase price.

11.2 The Mortgagee agrees that it will not exercise any of its powers as attorney of the Owner unless an Event of Default shall have occurred, but the exercise of any such powers by the Mortgagee shall not put any person dealing with the Mortgagee on enquiry as to whether an Event of Default has occurred and any such person shall not be affected by notice that no Event of Default has in fact occurred.

11.3 The exercise by the Mortgagee or by any receiver and/or manager of any of their powers as attorney of the Owner shall be conclusive evidence of their right to do so.

12 Further Assurance

The Owner agrees that from time to time on the written request of the Mortgagee it will immediately execute and deliver to the Mortgagee all further documents which the Mortgagee may require for the purpose of perfecting or protecting the security intended to be created by this Mortgage.

13 Discharge of Security

Following the expiry of the Facility Period the Mortgagee will, at the cost of and on the request of the Owner, execute and deliver to the Owner a discharge of this Mortgage.

14 Communications

The provisions of clause [15] of the Loan Agreement shall (mutatis mutandis) apply to this Mortgage as if they were set out in full with references to this Mortgage substituted for references to the Loan Agreement.

15 Law and Jurisdiction

15.1 This Mortgage shall in all respects be governed by and interpreted in accordance with the law of the Republic of Panama.

15.2 For the exclusive benefit of the Mortgagee, the Owner irrevocably agrees that the courts of England are to have jurisdiction to settle any disputes which may arise out of or in connection with this Mortgage and that any Proceedings may be brought in those courts.

15.3 Nothing contained in this Clause shall limit the right of the Mortgagee to commence any Proceedings against the Owner in any other court of competent jurisdiction nor shall the commencement of any Proceedings against the Owner in one or more jurisdictions preclude the commencement of any Proceedings in any other jurisdiction, whether concurrently or not.

- 15.4 The Mortgagee shall in addition have the right to arrest and take action against the Vessel and/or any other vessel belonging to the Owner, wherever it or they may be, for which purpose the Owner irrevocably agrees that any writ, notice, judgement or other legal process may be served on the Owner or on the Vessel in the manner set out in Clause 15.6 or on the master (or anyone acting as the master) of the Vessel or of the vessel against which the action is taken, which shall be deemed good service on the Owner, the Vessel or such other vessel for all purposes.
- 15.5 The Owner irrevocably waives any objection which it may now or in the future have to the laying of the venue of any Proceedings in any court referred to in this Clause and any claim that those Proceedings have been brought in an inconvenient or inappropriate forum, and irrevocably agrees that a judgment in any Proceedings commenced in any such court shall be conclusive and binding on it and may be enforced in the courts of any other jurisdiction.
- 15.6 Without prejudice to the right of the Mortgagee to use any other method of service permitted by law, the Owner irrevocably agrees that any writ, notice, judgment or other legal process shall be sufficiently served on it if addressed to the Owner and left at or sent by post to the Address for Service, and in that event shall be conclusively deemed to have been served at the time of leaving or, if posted, at 9.00 a.m. on the Business Day after posting by prepaid first class post.

16 Miscellaneous

- 16.1 If at any time any provision of this Mortgage becomes invalid, illegal or unenforceable in any respect that provision shall be severed from the remainder and the validity, legality and enforceability of the remaining provisions of this Mortgage shall not be affected or impaired in any way.
- 16.2 In the event of there being any conflict between this Mortgage and the Loan Agreement, the Loan Agreement shall prevail.
- 16.3 This Mortgage may be executed in any number of counterparts, each of which shall be original but which shall together constitute the same instrument.

- 16.4 All the covenants and agreements of the Owner in this Mortgage shall bind the Owner and its successors and permitted assignees and shall inure to the benefit of the Mortgagee and its successors, transferees and assignees.
- 16.5 The headings used in this Mortgage are for reference only; have no legal or other significance, and shall be ignored in the interpretation of this Mortgage.
- 16.6 The representations and warranties on the part of the Owner contained in this Mortgage shall survive the execution and registration of this Mortgage.
- 16.7 The Mortgagee may at any time and from time to time waive either unconditionally or on such terms and conditions as it considers appropriate any breach of any of the Security Documents by [the Owner] [any of the Security Parties].
- 16.8 Any waiver by the Mortgagee of any of its rights, powers, discretions or remedies pursuant to the Security Documents or of any breach by [the Owner] [any of the Security Parties] or any forbearance by the Mortgagee, or any time or other indulgence granted by the Mortgagee to [the Owner] [any of the Security Parties], shall not in any way prejudice or affect the right of the Mortgagee to act strictly in accordance with its rights and powers under or pursuant to the Security Documents.
- 16.9 The Mortgagee may, without prejudice to its rights pursuant to this Mortgage, at any time and from time to time, and on such terms and conditions as the Mortgagee may in its discretion determine, agree with [the Owner] [the Security Parties] to vary or amend any of the Security Documents or any document referred to in or related to any of the Security Documents, or without notice to the Owner grant time or other indulgence to or compound with any other person liable (actually or contingently) to the Mortgagee in respect of all or any part of the Indebtedness, and may release or renew negotiable instruments and take and release securities and hold funds on realisation or suspense account without affecting the liability of the Owner or the rights of the Mortgagee under or pursuant to the Security Documents.
- 16.10 The Mortgagee may at any time and from time to time delegate to any person all or any of its rights, powers, discretions and remedies pursuant to the Security

Documents on such terms as the Mortgagee may consider appropriate (including the power to sub-delegate).

- 16.11 Every right, power, discretion and remedy conferred on the Mortgagee under or pursuant to the Security Documents shall be cumulative and in addition to every other right, power, discretion or remedy to which the Mortgagee may at any time be entitled by law or in equity. The Mortgagee may exercise each of its rights, powers, discretions and remedies as often and in such order as it deems appropriate. The exercise or the beginning of the exercise of any right, power, discretion or remedy shall not be interpreted as a waiver of the right to exercise that or any other right, power, discretion or remedy either simultaneously or subsequently.
- 16.12 No failure or delay by the Mortgagee in exercising any of its rights, powers, discretions or remedies shall impair any such right, power, discretion or remedy or be interpreted as a waiver of or acquiescence in any default on the part of the Owner, unless expressly agreed to do so by the Mortgagee in writing.
- 16.13 No provision of the Security Documents shall in any way limit the rights, powers, discretions and remedies of the Mortgagee as mortgagee of the Vessel.
- 16.14 The Mortgagee shall not be concerned to enquire into the power of the Owner or any person purporting to act on behalf of the Owner even if the Owner or such person shall have acted in excess of their powers or if their actions shall have been irregular, defective or informal, whether or not the Mortgagee had notice.
- 16.15 The security constituted by this Mortgage shall be continuing and shall not be satisfied by any intermediate payment or satisfaction until the Indebtedness shall have been repaid in full and the Mortgagee shall be under no further actual or contingent liability to any third party in relation to the Vessel, the Assigned Property or any other matter referred to in the Security Documents. The security constituted by this Mortgage shall be in addition to any other security now or in the future held by the Mortgagee for or in respect of the Indebtedness, and shall not merge with or prejudice or be prejudiced by any such security or any other contractual or legal rights of the Mortgagee nor be affected by any irregularity, defect or informality or by any release, exchange or variation of any such security.

- 16.16 If the Mortgagee takes any steps to exercise any of its rights, powers, remedies or discretions pursuant to this Mortgage and the result shall be adverse to the Mortgagee, the Owner and the Mortgagee shall be restored to their former positions as if no such steps had been taken.
- 16.17 Neither the Mortgagee nor any agent or employee of the Mortgagee nor any receiver and/or manager appointed by the Mortgagee shall be liable for any losses which may be incurred in or about the exercise of any of the rights, powers, discretions or remedies of the Mortgagee under or pursuant to this Mortgage nor liable as mortgagee in possession for any loss on realisation or for any neglect or default of any nature for which a mortgagee in possession might otherwise be liable.
- 16.18 Any discharge, release or reassignment by the Mortgagee of any of the security constituted by, or any of the obligations of the Owner contained in, any of the Security Documents shall be (and be deemed always to have been) void if any act (including, without limitation, any payment) as a result of which such discharge, release or reassignment was given or made is subsequently wholly or partially rescinded or avoided by operation of any law.
- 16.19 If the Mortgagee (despite Clause 6.23) receives notice of any subsequent Encumbrance affecting the Vessel or any of the Assigned Property, the Mortgagee may open a new account in its books for the Owner and/or the Vessel. If the Mortgagee does not open such a new account, then (unless the Mortgagee gives written notice to the contrary to the Owner) as from the time of receipt by the Mortgagee of notice of such subsequent Encumbrance, all payments made to the Mortgagee shall be treated as having been credited to a new account of the Owner and not as having been applied in reduction of the Indebtedness.
- 16.20 The rights of the Mortgagee under this Mortgage shall not be affected by any change in the constitution of the Owner or by the liquidation, bankruptcy or insolvency of the Owner.
- 16.21 No variation or amendment of this Mortgage shall be valid unless in writing and signed on behalf of the Owner and the Mortgagee.

16.22 Notwithstanding anything to the contrary contained in this Mortgage, it is intended that nothing in this Mortgage shall waive the preferred status of this Mortgage and that, if any provision of this Mortgage shall be interpreted as waiving the preferred status of this Mortgage, that provision shall to such extent be void and of no effect.

16.23 The exercise by the Mortgagee or by any receiver and/or manager appointed by the Mortgagee of any of their rights, powers, discretions or remedies under or arising out of this Mortgage shall not be interpreted as the taking by the Mortgagee or by such receiver and/or manager of the management of the Vessel nor as evidencing any intention by the Mortgagee or by any receiver and/or manager appointed by the Mortgagee to take over the management of the Vessel.

16.24 In the event of there being any conflict between the English language and Spanish language versions of this Mortgage, the version in the English language shall prevail.

17 Special Power of Attorney

The parties to this Mortgage confer a special power of attorney with right of substitution on Patton, Moreno & Asvat of Hongkong Bank Building, Sixth Floor, Samuel Lewis Avenue, PO Box 6-4298, Panama City, Republic of Panama empowering them to take all steps necessary to record this Mortgage in the appropriate registry of the Republic of Panama.

18 Recording Particulars

18.1 For the purpose of recording this Mortgage as required by Panamanian law, the total principal amount of the obligations secured by this Mortgage is [] Dollars (\$[]) together with interest, costs, collection expenses, amounts resulting from exchange rate fluctuations and other amounts agreed on which are secured in accordance with Article 1515 of the Code of Commerce of the Republic of Panama for which the Owner may become liable in connection with the performance of this Mortgage and the Loan Agreement.

18.2 The due date of the final Repayment Instalment pursuant to the Loan Agreement is [].

ACCEPTANCE OF MORTGAGE

The undersigned, a company organised and existing under the law of [] accepts in all respects the foregoing Mortgage executed in its favour by [Name of Owner], a [] company, on [date of Mortgage], covering the Panamanian flag vessel [] and agrees to all its terms and conditions.

SIGNED and DELIVERED)
as a deed by)
[])
the duly authorised attorney)
for and on behalf of)
[NAME OF MORTGAGEE])
pursuant to a power of attorney)
dated [])
in the presence of:-)

DATED _____ **200**

[NAME OF ASSIGNOR]

- to -

[NAME OF BANK]

DEED OF ASSIGNMENT
m.v. []

CONTENTS

Page

1	Interpretation	1
2	Assignment	2
3	Power of Attorney	3
4	Further Assurance.....	4
5	Re-Assignment	4
6	Communications.....	4
7	Law and Jurisdiction.....	4
8	Miscellaneous.....	5

DEED OF ASSIGNMENT

Dated: 200

BY:

- (1) [NAME OF ASSIGNOR], a company incorporated according to the law of [] whose [registered office] [principal place of business] is at [] ("the Owner")

IN FAVOUR OF:

- (2) [NAME OF BANK] acting through its office at [] ("the Bank").

WHEREAS:-

- (A) The Bank has agreed to lend to the Owner an amount not exceeding [] Dollars (\$[]) ("the Loan") on the terms and subject to the conditions set out in a Loan Agreement dated 199 made between the Owner and the Bank ("the Loan Agreement") on the security, amongst other things, of a [first preferred mortgage ("the Mortgage")][first priority statutory mortgage] on the Owner's [] flag vessel [] ("the Vessel") [together with a collateral Deed of Covenants (together "the Mortgage")].
- (B) Pursuant to the Loan Agreement, and as a condition precedent to the obligation of the Bank to make the Loan available to the Owner, the Owner has, amongst other things, agreed to assign the Assigned Property to the Bank.

THIS DEED WITNESSES as follows:-

1 Interpretation

- 1.1 In this Deed "the Assigned Property" means the Insurances, the Earnings [, the Charter Rights] and the Requisition Compensation.
- 1.2 All words and expressions defined in the Loan Agreement shall have the same meaning when used in this Deed unless the context otherwise requires, and clause 1.2 of the Loan Agreement shall apply to the interpretation of this Deed as if it were set out in full.

2 Assignment

- 2.1 The Owner with full title guarantee assigns absolutely and unconditionally, and agrees to assign, to the Bank all the Owner's right, title and interest in and to the Assigned Property.
- 2.2 The Owner warrants that [with the exception of any Permitted Encumbrances existing from time to time] it has not disposed of, nor created or permitted any Encumbrance or other third party right to arise on or over any of the Assigned Property.
- 2.3 The Owner undertakes:-
- 2.3.1 immediately following the execution of this Deed and at any other time required by the Bank during the Facility Period, to give written notice (materially in the form set out in Appendix A or in such other form as the Bank may require) to the underwriters (or, in the case of entries in protection and indemnity or war risks associations or clubs, to the managers of those associations or clubs) of the assignment of the Insurances contained in this Deed; and
- 2.3.2 immediately following the execution of this Deed and at any other time required by the Bank during the Facility Period, to give to the Bank a written authority (materially in the form set out in Appendix B or in such other form as the Bank may require) addressed to the managers of each protection and indemnity or war risks association or club in which the Vessel is entered irrevocably authorising those managers to give to the Bank or its agents such information and documents relating to the entry of the Vessel in the association or club as the Bank may from time to time require; and
- 2.3.3 to procure that a loss payable clause materially in the form set out in Appendix C (or in such other form as the Bank may approve) or, in the case of entries in a protection and indemnity association, a note of the Bank's interest in such form as the Bank may approve, shall be endorsed on or attached to the policies, cover notes or certificates of entry relating to the Insurances and that letters of undertaking in such form as the Bank

may approve shall be issued to the Bank by the brokers through whom the Insurances are placed (or, in the case of entries in protection and indemnity or war risks associations, by their managers); and

2.3.4 from time to time immediately on the written request of the Bank [(and provided, in the case of the Earnings, that an Event of Default shall have occurred and be continuing)] to give written notice in such form as the Bank shall require of the assignment of the Earnings and/or the Requisition Compensation contained in this Deed; and

2.3.5 to reimburse the Bank on demand for all sums which the Bank may from time to time pay or become liable for in or about the protection, maintenance or enforcement of the rights created in favour of the Bank by this Deed or in or about the exercise by the Bank of any of the powers vested in it under or pursuant to this Deed, together in each case with interest at the Default Rate from the date when those sums were paid by the Bank until the date of actual receipt, before or after any relevant judgment, and to keep the Bank fully and effectually indemnified from and against all actions, losses, claims, proceedings, costs, demands and liabilities which the Bank may suffer or incur under or in connection with the Assigned Property.

[2.4 The Bank agrees that it will not give notice of the assignment of the Earnings contained in this Deed unless an Event of Default shall have occurred and be continuing.]

3 Power of Attorney

The Owner by way of security irrevocably appoints the Bank its attorney (with unlimited power of substitution and delegation) with power (in its name or otherwise) following the occurrence and during the continuation of any Event of Default to take all steps that the Bank shall in its discretion consider appropriate to enforce its rights under or pursuant to this Deed, including (without limitation) to give a good receipt for any money due in connection with the Assigned Property, and to institute any proceedings in connection with the Assigned Property, and otherwise to do all things which the Owner itself could do in relation to the Assigned Property, neither the Bank nor any substitute or delegate of the Bank being liable or answerable for any involuntary losses which may happen or arise

in or about the exercise of the rights, powers and discretions vested in the Bank under or pursuant to this Deed.

4 Further Assurance

The Owner agrees that from time to time on the written request of the Bank it will immediately execute and deliver to the Bank all further documents which the Bank may require for the purpose of obtaining the full benefits of this Deed.

5 Re-Assignment

Following the expiry of the Facility Period the Bank will, at the cost of and on the request of the Owner, execute a re-assignment to the Owner of the Assigned Property, to the extent then still subsisting and capable of re-assignment.

6 Communications

The provisions of clause [15] of the Loan Agreement shall (mutatis mutandis) apply to this Deed as if it were set out in full with references to this Deed substituted for references to the Loan Agreement.

7 Law and Jurisdiction

7.1 This Deed shall in all respects be governed by and interpreted in accordance with English law.

7.2 For the exclusive benefit of the Bank, the Owner irrevocably agrees that the courts of England are to have jurisdiction to settle any disputes which may arise out of or in connection with this Deed and that any Proceedings may be brought in those courts.

7.3 Nothing contained in this Clause shall limit the right of the Bank to commence any Proceedings against the Owner in any other court of competent jurisdiction nor shall the commencement of any Proceedings against the Owner in one or more jurisdictions preclude the commencement of any Proceedings in any other jurisdiction, whether concurrently or not.

7.4 The Owner irrevocably waives any objection which it may now or in the future have to the laying of the venue of any Proceedings in any court referred to in this

Clause and any claim that those Proceedings have been brought in an inconvenient or inappropriate forum, and irrevocably agrees that a judgment in any Proceedings commenced in any such court shall be conclusive and binding on it and may be enforced in the courts of any other jurisdiction.

7.5 Without prejudice to the right of the Bank to use any other method of service permitted by law, the Owner irrevocably agrees that any writ, notice, judgment or other legal process shall be sufficiently served on it if addressed to the Owner and left at or sent by post to the Address for Service, and in that event shall be conclusively deemed to have been served at the time of leaving or, if posted, at 9.00 a.m. on the Business Day after posting by prepaid first class post.

8 Miscellaneous

8.1 If at any time any provision of this Deed becomes invalid, illegal or unenforceable in any respect that provision shall be severed from the remainder and the validity, legality and enforceability of the remaining provisions of this Deed shall not be affected or impaired in any way.

8.2 In the event of there being any conflict between this Deed and the Loan Agreement or the Mortgage, the Loan Agreement or the Mortgage (as the case may be) shall prevail.

8.3 This Deed may be executed in any number of counterparts each of which shall be original but which shall together constitute the same instrument.

8.4 Notwithstanding the assignments contained in this Deed, the Bank shall not be obliged to make any enquiry as to the nature or sufficiency of any payment received by it under or in connection with this Deed nor to make any claim or take any other action to collect any money or to enforce any rights or benefits assigned to the Bank by this Deed or to which the Bank may at any time be entitled under or pursuant to this Deed.

8.5 The Owner shall remain liable to perform all the obligations assumed by it in relation to the Assigned Property and the Bank shall be under no obligation of any kind in respect thereof nor under any liability in the event of any failure by the Owner to perform, or breach by the Owner of, any of those obligations.

- 8.6 The rights conferred on the Bank by this Deed shall be continuing, notwithstanding any intermediate repayment or settlement of account or any other matter or thing, and shall be without prejudice and in addition to any security now or in the future held by the Bank for or in respect of the Indebtedness and shall not merge with or prejudice or be prejudiced by any such security or any other contractual or legal rights of the Bank nor be affected by any irregularity, defect or informality or by any release, exchange or variation of any such security.
- 8.7 The Bank may give time for payment to, release or make other arrangements with the Owner [and/or the Guarantor] without prejudicing the rights of the Bank under this Deed, which rights shall not be affected by any defective, excessive or irregular exercise of any of the powers of the Owner [and/or the Guarantor].
- 8.8 The Bank's rights under this Deed shall not be affected by any change in the constitution of the Owner or by the liquidation, bankruptcy or insolvency of the Owner.
- 8.9 All the covenants and agreements of the Owner in this Deed shall bind the Owner and its successors and permitted assignees and shall inure to the benefit of the Bank and its successors, transferees and assignees.
- 8.10 No variation or amendment of this Deed shall be valid unless in writing and signed on behalf of the Owner and the Bank.
- 8.11 The headings used in this Deed are for the purpose of reference only; have no legal or other significance, and shall be ignored in the interpretation of this Deed.
- 8.12 The provisions of this Deed (other than those contained in this Clause 8.12) shall have no effect until this Deed has been dated.

IN WITNESS of which this Deed has been duly executed and delivered the day and year first before written

SIGNED and DELIVERED)
as a deed by)
the duly authorised)
attorney for and on behalf)
of [NAME OF ASSIGNOR])
in the presence of:-)

SIGNED by)
)
for and on behalf)
of [NAME OF BANK])

AMETZHO EPAA

APPENDIX A

NOTICE OF ASSIGNMENT

(For attachment by way of endorsement to
all policies, contracts and cover notes)

We, [*Name of Owner*] of [*address of Owner*], the owner of the m.v. [] (“**the Vessel**”)
GIVE NOTICE that, by an assignment in writing dated 199 , we assigned to [*name of Bank*]
acting through its office at [*address of Bank*] all our right, title and interest in and to all
insurances effected or to be effected in respect of the Vessel, including the insurances constituted
by the policy on which this notice is endorsed, and including all money payable and to become
payable thereunder or in connection therewith (including return of premiums).

Signed: _____

For and on behalf of

[*Name of Owner*]

Dated: 200

APPENDIX B

To: *[Managers of protection and indemnity or war risks association or club]*

We, *[Name of Owner]* of *[address of Owner]*, the owner of the m.v. *[]* ("**the Vessel**") irrevocably authorise you to disclose to *[name of Bank]* ("**the Bank**") or its agents all information and documents relating to the entry of the Vessel in *[name of association or club]* as the Bank or its agents may from time to time require.

Please note that this authority may not be varied or revoked without the prior written consent of the Bank.

Signed: _____

For and on behalf of

[Name of Owner]

Dated: 200

APPENDIX C

Loss Payable Clause

It is noted that, by an assignment in writing collateral to a [first priority statutory mortgage and deed of covenants both] [first preferred mortgage] dated 199 ([together] "**the Mortgage**") [Name of Owner] of [address of Owner] ("**the Owner**"), owner of the vessel [] ("**the Vessel**"), assigned absolutely to [Name of Bank] acting through its office at [address of Bank] ("**the Mortgagee**") this policy and all benefits of this policy, including all claims of any nature (including return of premiums) under this policy.

Claims payable under this policy in respect of a total or constructive total or an arranged or agreed or compromised total loss or unrepaired damage and all claims which (in the opinion of the Mortgagee) are analogous thereto shall be payable to the Mortgagee up to the Mortgagee's mortgage interest.

Subject thereto, all other claims, unless and until underwriters have received notice from the Mortgagee of a default under the Mortgage, in which event all claims under this policy shall be payable directly to the Mortgagee up to the Mortgagee's mortgage interest, shall be payable as follows:-

- (i) a claim in respect of any one casualty where the aggregate claim against all insurers does not exceed [TWO HUNDRED AND FIFTY THOUSAND UNITED STATES DOLLARS (US\$250,000)] or the equivalent in any other currency, prior to adjustment for any franchise or deductible under the terms of the policy, shall be paid directly to the Owner for the repair, salvage or other charges involved or as a reimbursement if the Owner has fully repaired the damage and paid all of the salvage or other charges;
- (ii) a claim in respect of any one casualty where the aggregate claim against all insurers exceeds [TWO HUNDRED AND FIFTY THOUSAND UNITED STATES DOLLARS (US\$250,000)] or the equivalent in any other currency prior to adjustment for any franchise or deductible under the terms of the policy, shall, subject to the prior written consent of the Mortgagee, be paid to the Owner as and when the Vessel is restored to her former state and condition and the liability in respect of which the insurance loss is payable is discharged, and provided that the insurers may with such consent make payment on account of repairs in the course of being effected, but, in the absence of such prior written consent shall be payable directly to the Mortgagee up to the Mortgagee's mortgage interest.

Notwithstanding the terms of this loss payable clause and notwithstanding notice of assignment, unless and until brokers receive notice from the Mortgagee to the contrary, brokers shall be empowered to arrange their proportion of any collision and/or salvage guarantee to be given in the event of bail being required in order to prevent the arrest of the Vessel or to secure the release of the Vessel from arrest following a casualty.

All collections are to be made through [*name of brokers*].

APPENDIX D

NOTICE OF ASSIGNMENT

To: [Name of Charterer]

We, [Name of Owner] of [address of Owner], owner of the vessel [" "] ("**the Vessel**") GIVE NOTICE that, by an assignment in writing dated 199 collateral to a first [preferred][priority statutory] mortgage over the Vessel of the same date we assigned absolutely to [name of Bank] acting through its office at [address of Bank] ("**the Mortgagee**"):-

- (i) all hires, freights, pool income and other sums payable to us or for our account in respect of the Vessel including (without limitation) all remuneration for salvage and towage services, demurrage and detention moneys, contributions in general average, compensation in respect of any requisition for hire, and damages and other payments (whether awarded by any court or arbitral tribunal or by agreement or otherwise) for breach, termination or variation of the [Time] Charter dated 199 made between us (as owner) and you (as charterer) in respect of the Vessel (as amended, novated, extended, supplemented or replaced from time to time "**the Charter**") (collectively "**the Earnings**"); and[.]
- (ii) all rights and benefits accruing to us under or arising out of the Charter and not forming part of the Earnings ("**the Charter Rights**").]

Please note that:-

- (i) the Charter may not be amended or varied in any respect, nor may we waive any breach or excuse performance of any of your obligations under or pursuant to the Charter, without the prior written consent of the Mortgagee;
- (ii) we have undertaken to the Mortgagee that we will not exercise any right or purported right to terminate the Charter or withdraw the Vessel from service under the Charter without the prior written consent of the Mortgagee and subject to such terms and conditions as the Mortgagee may require;
- (iii) until such time as the Mortgagee gives you written notice to the contrary, following which notice you are irrevocably authorised and instructed to pay all such sums to the Mortgagee or as it may direct, you should pay all sums which may become due to us in respect of the Earnings [and/or the Charter Rights] to our account number [] with [the Mortgagee]; and

(iv) notwithstanding the above, we continue to be responsible to you for the performance of our obligations under or pursuant to the Charter.

The authority and instructions contained in this notice may not be varied or revoked without the prior written consent of the Mortgagee.

For and on behalf of

[Name of Owner]

.....

Dated 200

AMERICAN EXPRESS

To: [Name of Owner]

and

[Name of Bank]

We acknowledge receipt of the notice set out above and, in consideration of the sum of ten United States Dollars (US\$10) paid to us by [name of Owner] (the receipt and sufficiency of which we acknowledge), consent to the assignment referred to in that notice agree to comply in all respects with the instructions contained in that notice.

For the same consideration, we confirm that we have received no notice of any previous assignment of, or other third party right affecting, all or any part of the Earnings [or the Charter Rights] [and we undertake that, if required to do so in writing by the Mortgagee, we will immediately deliver up possession of the Vessel to or to the order of the Mortgagee (or, if the Vessel is not then in port and free of cargo, as soon as she has completed the voyage on which she is then engaged and discharged any cargo then on board) free of the Charter but without prejudice to any rights which we may have against [name of Owner] under or pursuant to the Charter].

For and on behalf of

[Name of Charterer]

.....
Dated 200