



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Α. ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ
ΙΩΑΝΝΗ Γ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΛΟΙΟΡΧΟΝ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Εμπόριο και ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών

Εισαγωγή – Περί εμπορίου και θαλάσσιων μεταφορών	1
1.1 Εσωτερικό εμπόριο	2
1.2 Διεθνές εμπόριο	2
1.3 Διαφορές διεξαγωγής εσωτερικού και διεθνούς εμπορίου	5
1.4 Πλουτοπαραγωγικές πηγές και κατάταξη φορτίων	5
1.5 Το έργο του μεταφορέα	7
1.6 Διεθνείς θαλάσσιες οδοί μεταφορών	8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Πλοία και προσφορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών

2.1 Γενικά περί της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών	11
2.2 Τύποι πλοίων για στις θαλάσσιες μεταφορές	16
2.2.1 Πλοία χύδην ξηρού φορτίου	16
2.2.2 Πλοία χύδην υγρού φορτίου	16
2.2.3 Πλοία γενικού φορτίου	18
2.2.4 Επιβατηγά πλοία	18
2.2.5 Πλοία με εναλλακτικές χρήσεις	19
2.3 Ελεύθερα φορτηγά πλοία	22
2.3.1 Ζήτηση για μεταφορά των κυριότερων χύδην φορτίων	23
2.3.2 Προσφορά χωρητικότητας για μεταφορά των χύδην φορτίων	24
2.3.3 Οργάνωση της ναυλαγοράς στα ελεύθερα πλοία – Βασικοί τύποι ναυλοσυμφώνων	24
2.4 Πλοία τακτικών γραμμών (liners)	25
2.4.1 Ορισμοί	25
2.4.2 Η δομή των φορτίων στα πλοία τακτικών γραμμών	25
2.4.3 Τύποι τακτικών γραμμών και πλοίων	26
2.4.4 Συχνότητα και περιοδικότητα απόπλου	27
2.4.5 Λιμάνια που εξυπηρετούνται από πλοία τακτικών γραμμών	27
2.4.6 Οργάνωση της αγοράς στις τακτικές γραμμές	27
2.4.7 Έγγραφα που χρησιμοποιούνται στις τακτικές γραμμές: Φορτωτική, Δηλωτικό, Επιστολή Αποζημίωσης	28
2.5 Πλοία χύδην υγρών φορτίων (δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, LPG/LNG)	31
2.5.1 Ζήτηση μεταφοράς υγρών φορτίων	31
2.5.2 Στόλος Δ/Ξ	31
2.5.3 Τα πλοία μεταφοράς αερίων	32
2.5.4 Η ναυλαγορά στα Δ/Ξ	33
2.6 Επιβατηγά πλοία	34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Ναυτιλιακές αγορές

3.1 Προσφορά και ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες	37
---	----

3.1.1 Χαρακτηριστικά της προσφοράς και ζήτησης	37
3.1.2 Ελαστικότητα της ζήτησης χωρητικότητας	38
3.1.3 Ζήτηση χωρητικότητας	38
3.1.4 Προσφορά χωρητικότητας	39
3.1.5 Παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας	40
3.2 Οι αγορές της ναυτιλίας.....	41
3.2.1 Γενικά.....	41
3.2.2 Η ναυλαγορά στον ελεύθερο ανταγωνισμό	43
3.2.3 Η ναυτιλιακή αγορά κάτω από μονοπωλιακό ανταγωνισμό.....	43
3.3 Ναυτιλιακές διακυμάνσεις και ναυτιλιακός κύκλος	44
3.4 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι.....	45
3.5 Δείκτες BDI, BIFFEX και Worldscale	48
3.5.1 Ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναύλωσης	48
3.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναύλωσης.....	51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Ναυτιλιακή διοικητική

4.1 Η Ναυτιλιακή Εταιρεία και η δομή της	53
4.1.1 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών ελεύθερων πλοίων και Δ/Ξ	54
4.1.2 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών πλοίων γραμμών	56
4.1.3 Συγχώνευση και ανάπτυξη Ναυτιλιακών Εταιρειών.	57
4.2 Ιδιοκτησία Ναυτιλιακών Εταιρειών	58
4.3 Το κόστος στις θαλάσσιες μεταφορές	60
4.3.1 Το άμεσο κόστος.....	61
4.3.2 Το κόστος απόσβεσης.....	62
4.3.3 Οικονομίες κλίμακας	63
4.4 Παράγοντες που προσδιορίζουν το κόστος.....	64
4.4.1 Σταθερό κόστος.....	64
4.4.2 Μεταβλητό κόστος	65
4.4.3 Συνολικό κόστος.....	65
4.5 Στοιχεία κόστους, τρέχουσες τιμές	65
4.5.1 Δαπάνες στελέχωσης.....	66
4.5.2 Δαπάνες καυσίμων	66
4.5.3 Δαπάνες συντήρησης και επισκευών	67
4.5.4 Δαπάνες ναυτασφάλισης	67
4.5.5 Δαπάνες ελλιμενισμού και λιμενικών τελών.....	68
4.5.6 Δαπάνες φορτοεκφόρτωσης.....	69
4.6 Επιλογή σημαίας πλοίου	71
4.6.1 Η νηολόγηση του πλοίου	71
4.6.2 Οι τύποι νηολογίων	71
4.6.3 Η επιλογή σημαίας νηολόγησης.....	72
Παράρτημα	75
Ευρετήριο	85
Βιβλιογραφία	87



Εμπόριο και ζήτηση θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών

Εισαγωγή – Περί εμπορίου και θαλάσσιων μεταφορών

Η ιστορία του εμπορίου είναι στενά συνδεδεμένη κατά το μεγαλύτερο μέρος της με την εξελικτική πορεία της ανθρωπότητας. Από τις πρωτόγονες κοινωνίες, με την απλή ανταλλαγή αγαθών, μέχρι τη σημερινή εποχή, σ' έναν σχεδόν τέλεια οργανωμένο από εμπορικής πλευράς κόσμο, το εμπόριο πέρασε από πολλές δοκιμασίες και εξελικτικές διαδικασίες. Σε αυτό το σημείο, πρέπει να υπογραμμίσουμε το γεγονός πως ο κύριος τρόπος διεξαγωγής του εμπορίου από αρχαιολόγων χρόνων μέχρι και σήμερα είναι διά μέσου θαλάσσης. Συγκεκριμένα, πρώτα αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα και στη συνέχεια ακολούθησαν τα χερσαία μεταφορικά, ενώ όσον αφορά στα εναέρια, αυτά ως γνωστόν εμφανίζονται στις αρχές του 19^{ου} αι.

Οι πρώτοι λαοί που άνοιξαν τον δρόμο προς τη θάλασσα ήταν οι λαοί της Μεσογείου (Φοίνικες, Έλληνες, Αιγύπτιοι). Το θαλάσσιο εμπόριο γνώρισε μεγάλη άνθηση στην αρχαία Ελλάδα. Τα πλοία ταξίδευαν από και προς το λιμάνι του Πειραιά, φορτωμένα με εμπορεύματα από τις αποικίες ολόκληρου του έως τότε γνωστού κόσμου. Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία χαράζει τη δική της ιστορία με τη θαλάσσια και ναυτική ισχύ της. Παρόλο που το Βυζάντιο μέχρι τον 5^ο αι. δεν διέθετε μεγάλη ναυτική δύναμη, η βασιλεία του Ιουστινιανού στα μέσα του 6^{ου} αι. οδηγεί τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία σε μεγάλη ακμή, η οποία συνεχίστηκε μέχρι τον 11^ο αιώνα με τα πλοία της να κυριαρχούν στις θάλασσες της επικράτειάς της. Μετά τον 11^ο αι. η δύναμή της εξασθενεί.

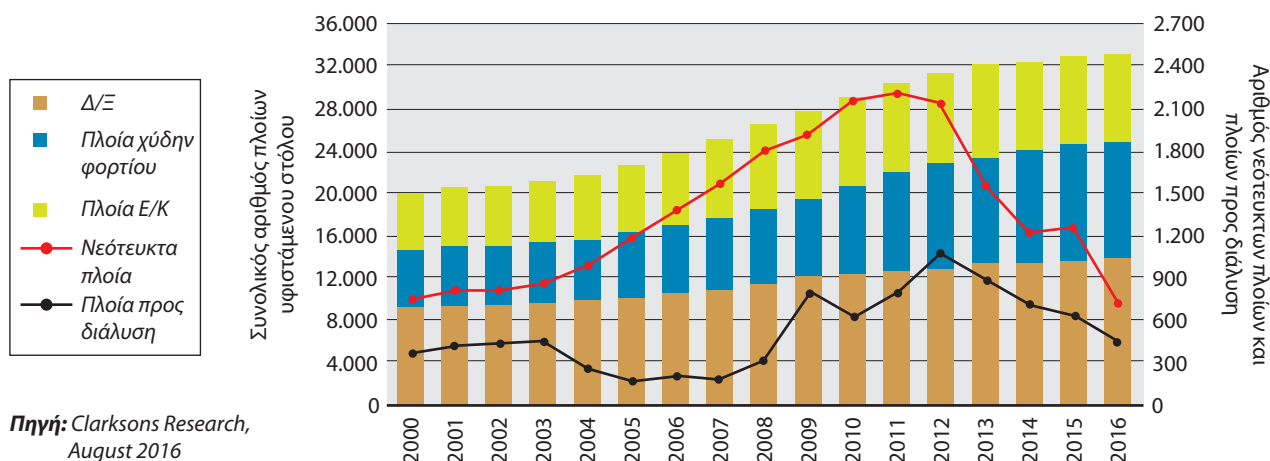
Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου υπήρξε διαχρονικά συνεχής και ανοδική, γνώρισε δε ιδιαίτερη ανάπτυξη κατά την μεταπολεμική περίοδο. Στα τέλη του 13^{ου} αι., η ανακάλυψη της πυξίδας σηματοδοτεί μία νέα εποχή. Ο προσδιορισμός της κατεύ-

θυνσης του πλοίου και ο προσανατολισμός εκτελούνται πλέον εύκολα και η ναυσιπλοΐα διεξάγεται πλέον με μεγάλη ασφάλεια και αξιοπιστία. Μέχρι τις αρχές όμως του 15^{ου} αι., το θαλάσσιο εμπόριο δεν γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη και ο όγκος του παγκόσμιου στόλου είναι κατά πολύ περιορισμένος. Οι κατάλληλες συγκυρίες που δημιουργούνται στα τέλη του 15^{ου} αι., σε συνδυασμό με τις τεχνικές βελτιώσεις και τη σωρευμένη εμπειρία, δίνουν ώθηση στη διεξαγωγή της ναυσιπλοΐας. Είναι πλέον η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο γνωρίζει επανάσταση. Οι εμπορικές σχέσεις πολλαπλασιάζονται, νέες αγορές αναπτύσσονται και νέες ήπειροι ανακαλύπτονται.

Στις αρχές του 19^{ου} αι., παράλληλα με την εισαγωγή της χρήσης του ατμού για την πρόωση των πλοίων, συναντούμε την έναρξη μιας νέας εποχής τόσο στις διακινήσεις αγαθών, όσο και ατόμων. Οι διακινήσεις πραγματοποιούνται σε παγκόσμια πλέον κλίμακα και δεν περιορίζονται στα στενά όρια του ευρωπαϊκού χώρου. Ο ρόλος του πλοίου διευρύνεται και σταθεροποιείται.

Μετά τη βιομηχανική επανάσταση, το θαλάσσιο εμπόριο χαρακτηρίζεται από ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης, ενώ σε αντίστοιχους ρυθμούς κινείται βέβαια και ο όγκος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Νέα υλικά όπως ο σίδηρος και ο χάλυβας αντικατέστησαν το ξύλο ως πρώτη ύλη κατασκευής των πλοίων, καθιστώντας τα ανθεκτικότερα και μεγαλύτερα και η μαζική μετακίνηση φορτίων έγινε πραγματικότητα.

Σήμερα, το εμπόριο έχει λάβει παγκοσμίως τεράστια έκταση. Νέες τεχνολογικές μέθοδοι, πολυάριθμοι τρόποι διεξαγωγής του, οικονομικές και δασμολογικές ενώσεις το έχουν αναγάγει σε επιστήμη. Νέα μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται, υψηλές ταχύτητες επιτυγχάνονται, ενώ ο παραγωγός των αγαθών βρίσκεται πλέον πολύ μακριά από τον τελικό αγοραστή.



Σχ. 2.3

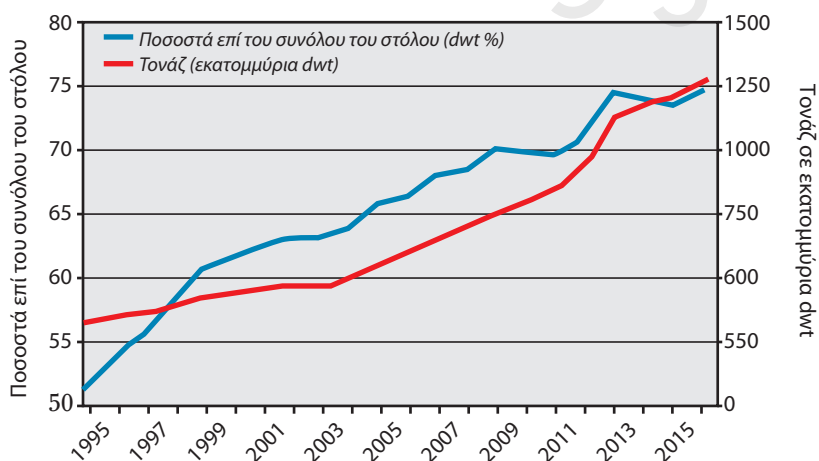
Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου πλοίων Δ/Ξ, χύδην φορτίων και μεταφοράς Ε/Κ, με ταυτόχρονη παρουσίαση αριθμού πλοίων προς διάλυση και νεότευκτων (πλοία μεγαλύτερα των 100 G.T.)

Πίνακας 2.3

Εξέλιξη παγκόσμιου εμπορικού στόλου κατά τύπο και είδος σημαίας (εθνικής και ξένης). (Στοιχεία 1ης Ιανουαρίου)

Τύπος πλοίου	Εθνική σημαία dwt %				εκατ. dwt	Ξένη σημαία dwt %				εκατ. dwt
	2007	2012	2015	2016		2007	2012	2015	2016	
Δ/Ξ	32,7	31,3	28,3	28,4	168,0	66,2	68,7	71,7	71,6	424,7
Πλοία χύδην φορτίου	25,8	25,7	22,4	22,3	167,6	72,7	74,3	77,6	77,7	583,0
Πλοία μεταφοράς Ε/Κ	32,4	29,9	24,8	23,5	57,1	66,6	70,1	75,2	76,5	186,5
Πλοία γενικού φορτίου	37,0	49,7	21,3	50,9	37,0	59,4	63,0	64,6	65,3	69,7
Επιβατηγά	54,1	49,7	21,3	50,9	3,1	41,6	50,3	78,7	49,1	3,0
Σύνολο	30,7	29,2	26,3	25,5		67,8	70,8	73,7	74,5	
εκατ. dwt	307,4	388,3	433,6	432,8		648,0	939,5	73,7	1266,8	

Source: ISL, basen on Clarkson Research Services Limited (CRSL).



Σχ. 2.4

Εξέλιξη παγκόσμιου εμπορικού στόλου 1995-2016 υπό ξένη σημαία και ποσοστό αυτού στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

Πηγές: IHS Fairplay και Clarksons Research Services

νεια κ.ά.. Ενδεικτικά, αναφέρουμε μερικά από τα πλοία αυτού του τύπου (σχ. 2.13):

Pipe Laying Barge (φορηγίδα πόντισης σωλήνων) (σχ. 2.13α), **Cable Laying Vessel** (πλοίο πόντισης καλωδίων) (σχ. 2.13β), **Repair Ship** (πλοίο ειδικό για επιδιορθώσεις) (σχ. 2.13γ), **Icebreaker** (παγοθραυστικό) (σχ. 2.13δ), **Salvage Vessel** (διασωστικό πλοίο) (σχ. 2.13ε), **Antipollution Vessel** (αντιρρυπαντικό

πλοίο) (σχ. 2.13στ), **Pipe Carrier** (πλοίο για πόντιση σωλήνων) (σχ. 2.13ζ), **Oceanographic Vessel** (ωκεανογραφικό πλοίο) (σχ. 2.13η), **Tug/Fire Float** (ρυμουλκό πυροσβεστικό πλοίο) (σχ. 2.13θ), **Drilling Vessel** (πλοίο-τρυπάνι) (σχ. 2.13ι), **Incinerator and Waste Disposal** (πλοίο διάθεσης αποβλήτων) (σχ. 2.13ια), **Special Purpose Carrier** (πλοίο ειδικών μεταφορών) (σχ. 2.13ιβ).



Σχ. 2.13

Πλοία που εξηηρετούν ειδικές υπηρεσίες και υπηρεσίες βοηθητικής ναυτιλίας
(α) φορηγίδα πόντισης σωλήνων, (β) πλοίο πόντισης καλωδίων, (γ) πλοίο ειδικό για επιδιορθώσεις,
(δ) παγοθραυστικό, (ε) διασωστικό πλοίο, (στ) αντιρρυπαντικό πλοίο

(συνεχίζεται)

INT GROUP A

STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING

To : *[insert name of Owners]* *[insert date]*
 The Owners of the *[insert name of ship]*
[insert address]

Dear Sirs

Ship: *[insert name of ship]*
 Voyage: *[insert load and discharge ports as stated in the bill of lading]*
 Cargo: *[insert description of cargo]*
 Bill of lading: *[insert identification numbers, date and place of issue]*

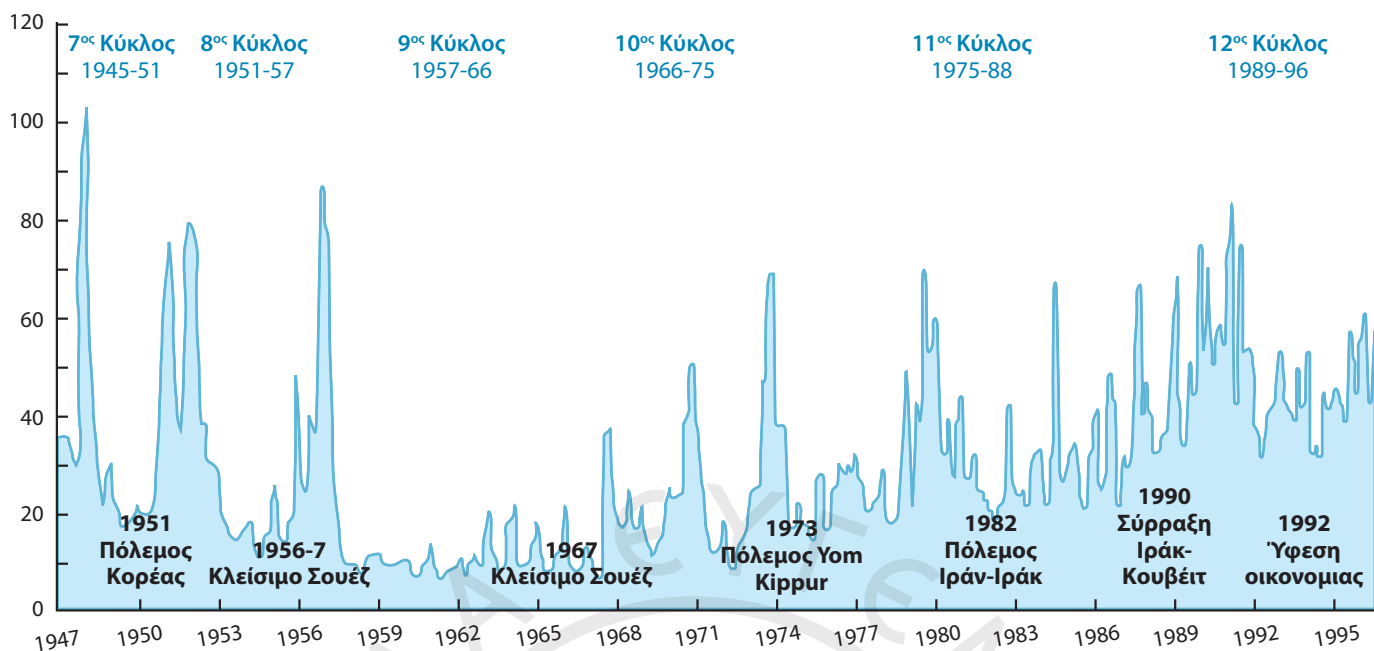
The above cargo was shipped on the above ship by *[insert name of shipper]* and consigned to *[insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate]* for delivery at the port of *[insert name of discharge port stated in the bill of lading]* but the bill of lading has not arrived and we, *[insert name of party requesting delivery]*, hereby request you to deliver the said cargo to *[insert name of party to whom delivery is to be made]* at *[insert place where delivery is to be made]* without production of the original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.
2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.
3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference, whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.
4. If the place at which we have asked you to make delivery is a bulk liquid or gas terminal or facility, or another ship, lighter or barge, then delivery to such terminal, facility, ship, lighter or barge shall be deemed to be delivery to the party to whom we have requested you to make such delivery.
5. As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise to cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.
6. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.
7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
 For and on behalf of
[insert name of Requestor]
 The Requestor

.....



Σχ. 3.2

Εξέλιξη ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων και ναυτιλιακοί κύκλοι για τα έτη 1947-1995

μάτων. Πρόκειται για όρους που αναφέρουν τα δικαιώματα και τους ειδικούς όρους σε σχέση με την τιμή, ποσότητα, ιδιότητες κ.λπ., καθώς και την μεταφορά, τον κίνδυνο και την παράδοση των εμπορευμάτων.

Στο διεθνές εμπόριο δημιουργούνται συχνά προβλήματα στην ερμηνεία των διαδικασιών και των όρων συμβάσεων και συμβολαίων από τις εμπλεκόμενες Ν.Ε.. Για τον λόγο αυτόν έχει επικρατήσει η χρήση των Incoterms, οι οποίοι προσφέρουν μία σειρά διεθνών κανόνων για την ερμηνεία των χρησιμοποιούμενων τύπων συμβάσεων. Συγκεκριμένα καθορίζει ο συμφωνηθείς από τα μέρη όρος Incoterm, ποιος επιβαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς, ποιος είναι αρμόδιος για την φόρτωση/εκφόρτωση και τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων και ποιος φέρει και από τότε τον κίνδυνο απώλειας/καταστροφής των εμπορευμάτων. Επίσης οι όροι αυτοί έχουν μεγάλη σημασία και για τα τελωνειακά θέματα που αφορούν στα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

Οι όροι **Incoterms** έχουν γίνει αντικείμενο επεξεργασίας από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο του Παρισιού και χρησιμοποιούνται από πολλά κράτη.

Ακολουθώς παρατίθενται οι 13 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι που κυρίως χρησιμοποιούνται στις διεθνείς συμβάσεις. Η χρήση των όρων αυτών είναι ελεύθερη και απαιτεί συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Μεταξύ αυτών οι συνηθέστερα απαντώμενοι

στην πράξη όροι είναι οι Ex Works, Free On Board, Cost Insurance Freight και Delivered Duty Paid.

1) Incoterms κατηγορίας E

EXW (Ex Works, εκ του εργοταξίου). Με τον όρο EXW ελαχιστοποιεί ο πωλητής τους κινδύνους του, καθώς τα εμπορεύματα τίθενται σε διάθεση στις εγκαταστάσεις του. Ο πωλητής (εξαγωγέας) διαθέτει τα εμπορεύματα στον αγοραστή (εισαγωγέα) στον τόπο του πωλητή, ήτοι στο εργοστάσιό του ή στην αποθήκη του. Από την στιγμή που τα αγαθά παραληφθούν και απομακρυνθούν από τον τόπο αυτόν, ο αγοραστής έχει πλέον την ευθύνη και τον κίνδυνο των εμπορευμάτων και υποχρεούται να πληρώσει τα έξοδα μεταφοράς, εκτελωνισμού και ασφάλειας. Στην τιμή ExWorks δεν περιλαμβάνονται τα έξοδα της φόρτωσης σε όχημα ή σε πλοίο, ούτε η τελωνειακή δήλωση.

2) Incoterms κατηγορίας F

Οι ακόλουθοι όροι αφορούν στον πωλητή που καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής.

α) **FAS** (Free Alongside Ship, ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου). Ο πωλητής μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του, τα καθιστά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα τοποθετεί στο λιμάνι δίπλα στο πλοίο, όπου η κατοχή και ο κίνδυνος μεταβαίνουν στον αγοραστή. Εφό-

μεταφορών που χρησιμοποιούνται για την διαπραγμάτευση και τον διακανονισμό των συμβάσεων. Τα μέλη του είναι πάνω από 600 εταιρείες ανά τον κόσμο και λειτουργεί με έναν κώδικα επιχειρηματικής συμπεριφοράς που δεσμεύει τα μέλη του. Ιδρύθηκε στα μέσα του 18^{ου} αι. με κορυφαίους ιδρυτικούς μετόχους τον Στέφανο Ράλλη και τον Μιχαήλ Ροδοκανάκη. Βασιζόταν σε ένα σύστημα υπολογισμού, σύμφωνα με το οποίο επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές ξηρού φορτίου, υπό χρονοναύλωση ή ναύλωση ταξιδιού, συμμετείχαν στη διαμόρφωση του δείκτη με προκαθορισμένο ποσοστό. Το επίπεδο των ναύλων στις διαδρομές αυτές εξεταζόταν καθημερινά είτε μέσα από τα πραγματικά κλεισίματα των ναυλώσεων (fixtures) είτε από εκτιμήσεις ναυλομεσιτών. Η συμμετοχή της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη σταθμιζόταν ανάλογα με τη συχνότητα των κλεισιμάτων και την σημασία της διαδρομής στο θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου. Το εκάστοτε επίπεδο του δείκτη διαμορφωνόταν έπειτα από καθημερινή εξέταση των ναύλων των συγκεκριμένων διαδρομών, που συνέθεταν τον δείκτη σε συνάρτηση με το προκαθορισμένο ποσοστό συμμετοχής της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη.

Οι ημερήσιες αναφορές των ναύλων που αφορούσαν στις συγκεκριμένες διαδρομές προέρχονταν από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους, οι οποίοι στη συνέχεια τις χρησιμοποιούσαν για τη διαμόρφωση της ημερήσιας τιμής του δείκτη.

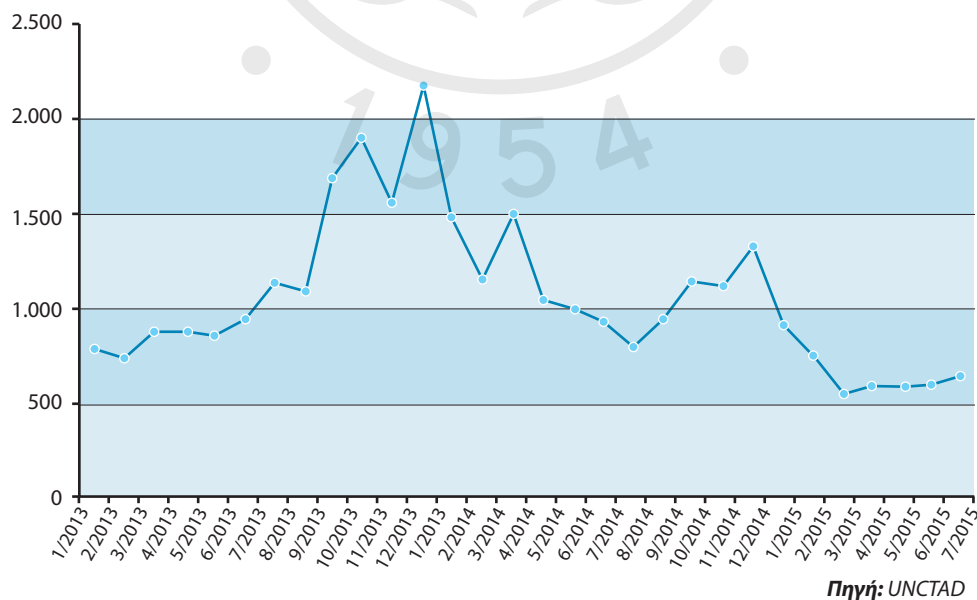
Ο δείκτης BFI αποτελούσε τη βάση για τη διαπραγμάτευση των μελλοντικών συμβολαίων ναύλωσης του Χρηματιστηρίου Ναύλων του Λονδίνου (BIFEX contracts). Από το 1999 που έπαψε να χρησιμοποιείται, ως βάση διαπραγμάτευσης των συμβολαίων χρησιμοποιείται ο δείκτης BDI.

2) Baltic Dry Index (BDI)

Από την 1^η Νοεμβρίου 1999, ο δείκτης του Baltic Exchange αντικαθιστά τον δείκτη BFI για την ενδεικτική μέτρηση του καθημερινού επιπέδου ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου. Η τιμή του δείκτη BDI προέκυψε αρχικά ως ο μέσος όρος τιμής των τριών επιμέρους δεικτών της αγοράς ξηρού φορτίου, δηλαδή του BHI (Baltic Handy Index), του BPI (Baltic Panamax Index) και του BCI (Baltic Capesize Index). Από την 1^η Ιανουαρίου 2001, η τιμή του δείκτη προκύπτει από τον σταθμικό μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων του δείκτη BCI, τον σταθμικό μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων του δείκτη BPI και από την τιμή του δείκτη BHMI (Baltic Handymax Index), ο οποίος έχει αντικαταστήσει στο μεταξύ τον δείκτη BHI.

Οι τιμές των χρονοναυλώσεων (μετρημένες σε δολάρια/ημέρα) μετατρέπονται με συντελεστές στάθμισης σε επιμέρους μονάδες για τον κάθε δείκτη (BHI, BPI, BCI), και για τον υπολογισμό της ημερήσιας τιμής BDI λαμβάνεται ο μέσος όρος αυτών των τριών τιμών. Χαρακτηριστικές τιμές του δείκτη BDI δίδονται στο σχήμα 3.3.

Ο δείκτης BDI θεωρείται περισσότερο αντιπροσωπευτικός των τάσεων της αγοράς ξηρού φορτίου σε σχέση με τον δείκτη BFI, ο οποίος συμπεριλάμβανε κατά 70% διαδρομές πλοίων Panamax και κατά 30% διαδρομές πλοίων Capesize. Προκειμένου πάντως να υπάρξει σύγκριση των τιμών του δείκτη BDI με αυ-



Σχ. 3.3

Η εξέλιξη του δείκτη BDI κατά μήνα (2013 – 2015). Έτος βάσης 1985=1000 μονάδες

πιο συμφέρον για έναν ναυλωτή να κλείσει από τον Ιανουάριο ένα συμβόλαιο μεταφοράς του φορτίου του για τον Μάιο, εάν κρίνει συμφέρουσα την τιμή «BIFEX Μαΐου».

Γενικά τα μελλοντικά συμβόλαια σταθεροποιούν τον ναύλο δείχνοντας την κατεύθυνση που προβλέπεται ότι θα πάει η αγορά, ώστε να λαμβάνονται μέτρα από τα ενδιαφερόμενα μέρη προς την αντίθετη κατεύθυνση. Τα συμβόλαια BIFFEX στις συμβάσεις ξηρού φορτίου περιορίστηκαν κατά τη διάρκεια των ετών και έτσι διακόπηκαν οι συμβάσεις αυτές το 2001.

3.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναύλωσης

Οι ναυλοδείκτες αυτής της κατηγορίας είναι οι εξής τέσσερις:



1) Baltic International Tanker Routes (BITR)

Ο ναυλοδείκτης αυτός δημιουργήθηκε το 1998 από το Baltic Exchange για την παρακολούθηση των τρεχουσών spot ναύλων σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου. Από το 2001 διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους δείκτες, τον **Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)** και τον **Baltic Clean Tanker Index (BCTI)**. Αυτοί οι δείκτες παρακολουθούν την εξέλιξη των ναύλων σε τυπικές διαδρομές μεταφοράς ακαθάριστου πετρελαίου και καθαρών προϊόντων πετρελαίου. Ο δείκτης **Worldscale** είναι το μετρήσιμο μέγεθος που μεταβάλλεται σε ημερήσια βάση και δείχνει τον ναύλο που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο ναυλωτές και μεταφορείς σε κάθε εμπορευματική διαδρομή. Η σύνθεση του δείκτη BDTI περιλαμβάνει εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, ενώ η σύνθεση του δείκτη BCTI περιλαμβάνει διαδρομές μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων.

Ενδεικτικές τιμές με τις διαχρονικές τους διακυμάνσεις για τους δύο αυτούς δείκτες, παρουσιάζονται στον πίνακα 3.1. Από τον πίνακα αυτόν παρατηρούμε ότι οι δείκτες που αφορούν τόσο στο ακατέργαστο πετρέλαιο όσο και στα προϊόντα του, παρουσιάζουν πολύ μεγάλη πτώση το 2009. Αυτό οφείλεται στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία επηρέασε και τον κλάδο της ναυτιλίας. Ωστόσο, από το 2010 διαφαίνεται ότι η ναυλαγορά σταθεροποιείται και επανέρχεται σιγά σε ρυθμούς ανάπτυξης, χωρίς βέβαια να μπορεί να φτάσει τις τιμές των προηγούμενων ετών.

2) Aframax Index

Ο δείκτης Aframax υπολογίζεται σε εβδομαδιαία βάση και αφορά σε όλες τις συμφωνίες μεταφοράς πετρελαιοειδών που πραγματοποιούνται παγκοσμίως για Δ/Ξ τύπου Aframax (80.000 – 120.000

Πίνακας 3.1
Η εξέλιξη των ναυλοδεικτών BDTI και BCTI
την τελευταία δεκαετία (2004 – 2015)

	BDTI	BCTI
2004	1783	1229
2005	1497	1318
2006	1287	1112
2007	1124	974
2008	1510	1155
2009	581	485
2010	896	732
2011	782	720
2012	719	641
2013	642	605
2014	777	601
2015	884	754

dwt). Προκειμένου να υπάρχει ένα συγκεκριμένο σημείο αναφοράς και σύγκρισης κάθε εβδομάδα, υπολογίζεται και το ισοδύναμο χρονοναύλωσης (Time Charter Equivalent) στον ίδιο τύπο πλοίου για το συγκεκριμένο ταξίδι (Β Θάλασσα – Β Ευρώπη). Για τον υπολογισμό του ισοδύναμου χρονοναύλωσης τα λιμενικά έξοδα αναθεωρούνται σε ετήσια βάση ή όταν αναθεωρούνται οι πίνακες υπολογισμού του Worldscale. Οι τιμές των καυσίμων αναθεωρούνται σε εβδομαδιαία βάση.

3) International Tanker Freight Index Limited (ITFL)

Ο δείκτης ITFL σχεδιάστηκε με σκοπό την όσο το δυνατόν πληρέστερη και αντικειμενική παρακολούθηση της αγοράς Δ/Ξ και διαισθητών από συγκεκριμένες επιμέρους διαδρομές: Αραβικός Κόλπος – Ιαπωνία, Αραβικός Κόλπος – Κόλπος Η.Π.Α., Αραβικός Κόλπος – Σιγκαπούρη, Δ Αφρική – Ακτές Η.Π.Α., Καραϊβική – Ακτές Η.Π.Α., Καραϊβική – Κόλπος Η.Π.Α..

4) Worldscale Index

Ο δείκτης Worldscale αποτελεί τη σύγχρονη κλίμακα μετρήσεως των ναύλων Δ/Ξ. Η κλίμακα Worldscale βασίζεται σε ένα σύνολο προκαθορισμένων πινάκων αναφοράς (schedules), που παραθέτουν τα εκτιμώμενα επίπεδα ναύλου ενός καθορισμένου Δ/Ξ με συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά για κάθε μία από τις 60.000 θαλάσσιες διαδρομές. Ο δείκτης έλαβε τη σημερινή του μορφή το 1989 με την ονομασία *New Worldscale Tanker Nominal Freight Scale*, αν και για λό-

Ναυτιλιακή Διοικητική

4.1 Η Ναυτιλιακή Εταιρεία και η δομή της

Η παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, είτε πρόκειται για μεταφορές εμπορευμάτων, είτε για μεταφορές ατόμων, αποτελεί στην ουσία την παραγωγή και προσφορά μίας υπηρεσίας. Για την παραγωγή των αγαθών, αλλά και των υπηρεσιών, κάθε εταιρεία θα πρέπει να γνωρίζει εκ των προτέρων τα βασικά ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά που θα δώσει στο προϊόν ή την υπηρεσία της, έτσι ώστε αυτό να προτιμηθεί από το πελατειακό κοινό, στο οποίο απευθύνεται. Πρέπει παράλληλα να λάβει αποφάσεις για την τιμολόγηση του προϊόντος/υπηρεσίας, έτσι ώστε αυτό να καθίσταται ανταγωνιστικό έναντι των άλλων. Σχετικά δε με τη μορφή της αγοράς, μέσα στην οποία δραστηριοποιείται μία εταιρεία, θα χρειασθεί να λάβει πολλές φορές στρατηγικές αποφάσεις, όπως την ανάληψη νέων επενδύσεων ή δανείων. Όλες αυτές οι αποφάσεις και γενικότερα η πορεία μίας εταιρείας σε μία αγορά, απαιτεί κατάλληλη δομή, οργάνωση και στελέχωση με τα καταλληλότερα πρόσωπα, ούτως ώστε οι αποφάσεις για την πορεία της να μπορούν να λαμβάνονται επιτυχώς.

Μία **Ναυτιλιακή Εταιρεία** (N.E.), λοιπόν, καθώς δραστηριοποιείται εντός δυναμικού και έντονα μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος, θα πρέπει να μεριμνήσει, ώστε η οργάνωση και η δομή της να είναι οι καταλληλότερες δυνατές, προκειμένου να καθίσταται όσο το δυνατόν πιο αποδοτική.

Ο σκοπός μίας N.E. είναι σαφώς η ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της. Για να μπορέσει όμως να ικανοποιήσει τις ανάγκες τους διατηρώντας παράλληλα και το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα έναντι των άλλων επιχειρήσεων, θα πρέπει καταρχάς να μπορεί να προβλέψει και να αναλύσει τις ανάγκες των πελατών, ώστε να μπορέσει στη συνέχεια να αντεπεξέλθει σ' αυτές.

Οι βασικότεροι στόχοι λοιπόν που πρέπει να ικανοποιήσει μία N.E. είναι αρχικά να επιδιώξει την πλήρη απασχόληση του πλοίου της, παράλληλα με την είσπραξη του μέγιστου δυνατού ναύλου. Συγχρόνως, όμως, θα πρέπει να επιτύχει και τις πιο ευνοϊκές τιμές όσον αφορά στα καύσιμα, σε συνδυασμό με τις μικρότερες δυνατές καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια του πλου.

Με αυτά τα θέματα ασχολούνται ξεχωριστά τμήματα της N.E., έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή εξειδίκευση, σε συνδυασμό με την αποτελεσματικότερη και ταχύτερη διεκπεραίωση των εργασιών.

Οι N.E. έχουν έναν ιδιαίτερο τρόπο δομής. Οι σύγχρονες N.E. κατά βάση δομούνται σε ένα σύνολο εταιρειών, δραστηριοποιούνται δηλαδή σε ομίλους εταιρειών. Έτσι λοιπόν, για κάθε πλοίο υπάρχει συνήθως μία **πλοιοκτήτρια εταιρεία**, και γενικά για τη διαχείριση όλων των υπολοίπων πλοιοκτητριών εταιρειών, υπάρχει μία εταιρεία, η οποία ονομάζεται **διαχειρίστρια**.

Οι **Διαχειρίστριες Εταιρείες** (Management Companies) είναι εκείνες που ουσιαστικά παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν για παράδειγμα ναυλώσεις, ασφαλίσεις, στελέχωση των πλοίων, τεχνικές υπηρεσίες κ.ο.κ.. Διαθέτουν έτσι όλα τα απαραίτητα τμήματα, στα οποία παρακολουθούνται όλες οι λοιπές λειτουργίες της N.E.. Τα τμήματα αυτά είναι στελεχωμένα με το κατάλληλο προσωπικό, το οποίο επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των αντίστοιχων εργασιών και το οποίο έχει ως στόχους: τη ναύλωση των πλοίων της εταιρείας, επιτυγχάνοντας τους καλύτερους δυνατούς όρους, την εφαρμογή των συστημάτων ποιότητας, τον προγραμματισμό των στρατηγικών αποφάσεων, καθώς και τον καθορισμό της πολιτικής που θα ακολουθήσει η N.E., τον προγραμματισμό των παραγγελιών των εξαρτημάτων, των αποθεμάτων σε εφόδια, σε καύσιμα κ.λπ., και φυσικά

τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της, είτε πρόκειται για εκείνο που απασχολείται στα γραφεία της, είτε γι' αυτό με το οποίο στελεχώνεται το πλοίο.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες αποτελούν νομικές οντότητες, οι οποίες δρουν για λογαριασμό άλλων, χωρίς όμως κανενός είδους δέσμευση και ευθύνη για τις υποχρεώσεις εκείνων για λογαριασμό των οποίων δρουν, δηλαδή των πλοιοκτητριών εταιρειών.

Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν ένα μοναδικό περιουσιακό στοιχείο στην κατοχή τους και αυτό είναι το πλοίο. Για τις υποχρεώσεις τους ευθύνονται μέχρι της αξίας του πλοίου και με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζονται τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία που έχει στην κατοχή του ο όμιλος σε περιπτώσεις δυσμενών εξελίξεων.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν διαθέτουν επί πλέον προσωπικό, ούτε και ασχολούνται με λειτουργίες διαχείρισης. Σ' αυτές παρακολουθούνται τα λειτουργικά έξοδα κάθε πλοίου και μέσω αυτών γίνεται η πληρωμή των εξόδων. Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων του ομίλου παρουσιάζεται στη διαχειρίστρια εταιρεία και όχι στις πλοιοκτήτριες.

Η δομή λοιπόν μίας σύγχρονης Ν.Ε. παρουσιάζεται στο σχήμα 4.1 και είναι κατά βάση αυτή που συναντάμε στην πραγματικότητα, με μικρές βέβαια διαφορές, αναλόγως τον τύπο της Ν.Ε. που κάθε φορά εξετάζουμε.

4.1.1 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών ελεύθερων πλοίων και Δ/Ε

Μία Ν.Ε., η οποία έχει ως αντικείμενο δραστη-



Σχ. 4.1

Δομή σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης

ριότητας την απασχόληση φορτηγών πλοίων στην ελεύθερη αγορά, έχει ως βασική της προτεραιότητα την πλήρη εκμετάλλευση της χωρητικότητας που έχει στην κατοχή της, με τις ευνοϊκότερες δυνατές συνθήκες. Αυτό με λίγα λόγια σημαίνει πως πρωταρχικό της μέλημα είναι η εξεύρεση ναυλωτή ή και ναυλωτών προς συμπλήρωση της χωρητικότητας κάθε πλοίου. Επιπλέον, θα πρέπει να επιλεγεί ο συμφερότερος τύπος ναυλώσης, καθώς και οι όροι εκείνοι, με τους οποίους θα υπογραφεί.

Επειδή η Ν.Ε. δραστηριοποιείται υπό τις συνθήκες του ανταγωνισμού, θα πρέπει κατά κανόνα να έχει τέτοια οικονομική διαχείριση, η οποία θα της επιτρέπει τη βιωσιμότητά της σε δυσμενείς για την αγορά συνθήκες, όπως είναι οι περίοδοι με χαμηλούς ναύλους. Αυτό σημαίνει πως απαιτείται κατάλληλος και προσηκτικός στρατηγικός σχεδιασμός όσον αφορά στην επενδυτική και στην οικονομική της πολιτική, η οποία θα πρέπει πάντα να στοχεύει προς την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους. Σε αυτές τις Ν.Ε. σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι τραπεζικές χρηματοδοτήσεις και κυρίως οι όροι με τους οποίους αυτές συμφωνούνται, ενώ δεν είναι μικρότερης σημασίας και το χρονικό σημείο που θα επιλεγεί για τη λήψη αυτών.

Τα βασικά τμήματα που μπορεί κάποιος να διακρίνει σε μία Ν.Ε. ελεύθερων φορτηγών πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου, είναι τα ακόλουθα:

1) Τμήμα Ναυλώσεων

Το τμήμα Ναυλώσεων (Chartering Department) αποτελεί το βασικότερο τμήμα των Ν.Ε. που δραστηριοποιούνται σ' αυτό το κομμάτι της αγοράς. Τα στελέχη που απαρτίζουν το συγκεκριμένο τμήμα, οφείλουν να είναι πλήρως καταρτισμένα σχετικά με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, δηλαδή να γνωρίζουν τα δεδομένα σχετικά με τα φορτία που διακινούνται, τους όρους με τους οποίους θα πρέπει να διαπραγματεύονται κάθε φορά τα εκάστοτε ναυλοσύμφωνα, δεδομένου των συνθηκών που επικρατούν, και βέβαια να διαθέτουν και να μπορούν να αναπτύσσουν τις κατάλληλες δημόσιες σχέσεις με τους υπάρχοντες ή και με τους εν δυνάμει φορτωτές.

Το Τμήμα Ναυλώσεων είναι απαραίτητο να απευθύνεται άμεσα και να γειτνιάζει με τη Γενική Διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και με τον Οικονομικό Διευθυντή, ώστε να επικουρείται στο έργο του απ' αυτούς, οι οποίοι θα παρέχουν τις κατάλληλες γραμμές δράσης, ανάλογα με την πολιτική που χαράσσει κάθε φορά η επιχείρηση.

από εκείνο της Ν.Ε. ελεύθερων φορτηγών πλοίων.

Στην περίπτωση λοιπόν της ναυτιλίας πλοίων γραμμών, η δομή της Ν.Ε. (σχ. 4.2) είναι παρόμοια μ' εκείνη της Ν.Ε. ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Όσον αφορά στο τμήμα των Ναυλώσεων, είναι αναμφισβήτητο σημαντικό, αν όχι το σημαντικότερο τμήμα της. Σ' αυτό το τμήμα οι λειτουργίες που επιτελούνται είναι ακριβώς οι ίδιες μ' αυτές που αναφέρθηκαν και στη ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων, όπως είναι δηλαδή οι ναυλώσεις των πλοίων που η Ν.Ε. έχει στην κατοχή της ή οι αγοραπωλησίες των πλοίων. Στην προκειμένη περίπτωση δε, είναι συχνότερο η Ν.Ε. να λειτουργεί ταυτόχρονα ως ναυλομεσίτης τρίτων, καθώς όπως προαναφέρθηκε, εργασίες ναυλομεσιτικές από πλευράς Ν.Ε., συνήθως εκτελούνται από μεγάλες Ν.Ε..

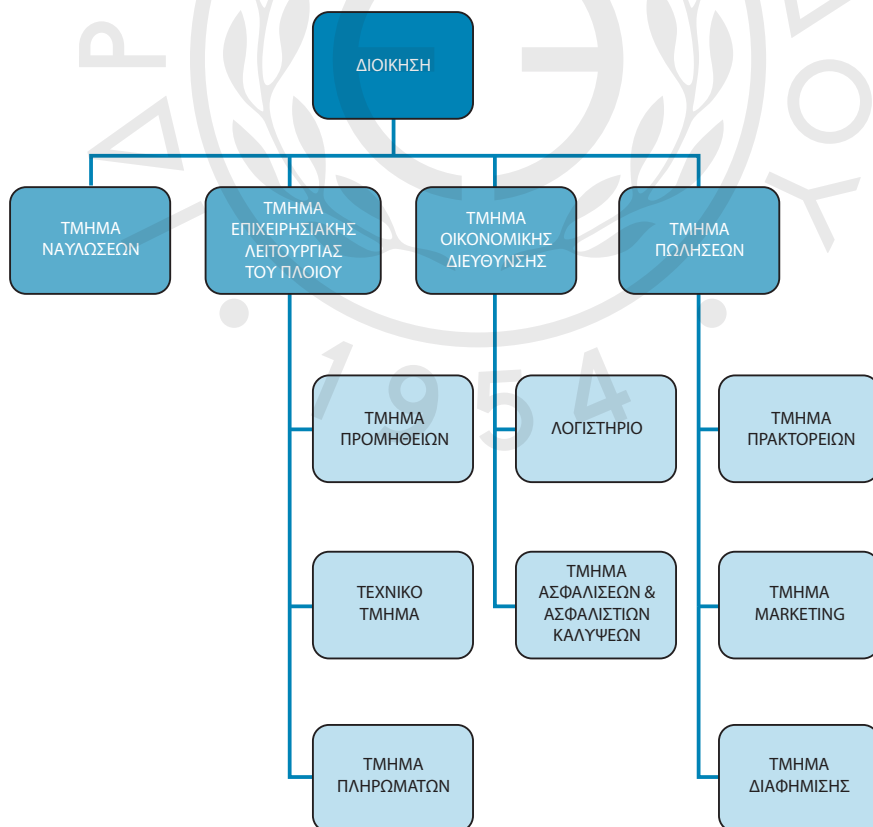
Τα υπόλοιπα τμήματα, δηλαδή εκείνα των Ασφαλίσεων, το Τεχνικό, των Προμηθειών, το τμήμα Πληρωμάτων, καθώς και το Λογιστήριο, λειτουργούν ακριβώς όπως προαναφέρθηκε στην περίπτωση της ναυτιλίας ελεύθερων πλοίων. Οι εργασίες τους είναι το ίδιο σημαντικές και εκτελούνται κατά τον ίδιο τρόπο.

Εκτός όμως από αυτά τα τμήματα, συναντούμε και

κάποια επί πλέον, όπως: το τμήμα Marketing, το τμήμα των Πρακτορείων και το τμήμα της Διαφήμισης, τα οποία είναι αναγκαία σε μία τέτοιου τύπου Ν.Ε., που βασίζεται στην ποιότητα παροχής της υπηρεσίας της. Επί πλέον, καθώς ο χαρακτήρας της παρεχόμενης υπηρεσίας είναι δρομολογιακός, επιφορτίζεται με την ίδρυση πρακτορείων στους διάφορους λιμένες, οπότε και ένα τμήμα που θα σχετίζεται με τον συντονισμό τους, είναι αναγκαίο. Παράλληλα, το θέμα της διαφήμισης είναι πολύ σημαντικό για τη ναυτιλία γραμμών, καθώς μ' αυτόν τον τρόπο καθίστανται γνωστές οι υπηρεσίες της στους φορτωτές, ενώ παράλληλα αποτελεί μοχλό, ώστε να διαφοροποιήσει την υπηρεσία της έναντι των άλλων.

4.1.3 Συγχώνευση και ανάπτυξη Ναυτιλιακών Εταιρειών

Όπως προαναφέρθηκε, η πρακτική που ακολουθούν οι Ν.Ε. γραμμών είναι να συνενώνονται στις λεγόμενες ναυτιλιακές συνδιασκέψεις, προκειμένου να καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων προς το συμφέρον τους και να επιβλέπουν την προσφορά των υπη-



Σχ. 4.2

Η δομή της Ναυτιλιακής Εταιρείας πλοίων γραμμών

$$CHCvs = Lvs + Dvs + Cvs + Ovs$$

όπου:

1) **CHC** είναι το κόστος χειρισμού του φορτίου (cargo handling cost).

2) **L** είναι το κόστος φόρτωσης του φορτίου (cargo loading cost).

3) **C** είναι οι απαιτήσεις του φορτίου (cargo claims).

4) **O** είναι άλλα έξοδα χειρισμού του φορτίου (other cargo handling costs).

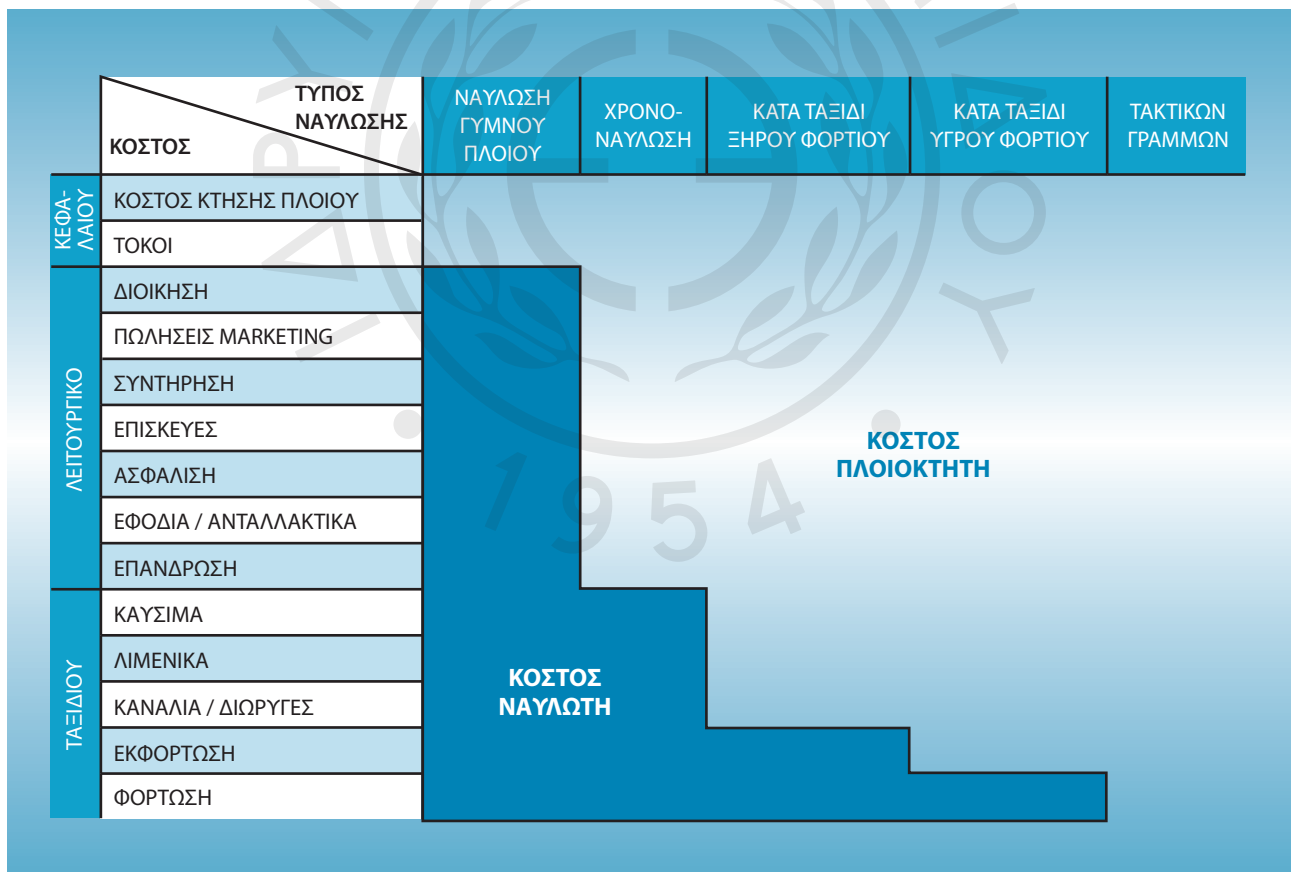
5) **v** είναι το ταξίδι (voyage) και

6) **s** είναι το πλοίο (ship).

Το κόστος φορτοεκφόρτωσης είναι πολύ σημαντικό για το κόστος του ταξιδιού, διότι σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων το κόστος χειρισμού του φορτίου αντιπροσωπεύει ένα υψηλό ποσοστό του κόστους ταξιδιού, αλλά και του κόστους του πλοίου, γι' αυτό ο καταμερισμός του κόστους του φορτίου δεν υπόκειται στον κανόνα που ορίζει ότι ο πλοιοκτήτης επιβαρύνε-

ται με το κόστος ταξιδιού σ' αυτήν τη μορφή ναύλωσης. Ο καταμερισμός της πληρωμής του κόστους φορτοεκφόρτωσης μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή υπόκειται μόνο στη συμφωνία του ναυλοσυμφώνου ταξιδιού. Εάν υπάρχουν άλλοι ειδικοί όροι, ο πλοιοκτήτης δεν επιβαρύνεται το κόστος φορτοεκφόρτωσης, ενώ όταν υπάρχουν ειδικοί όροι όπως οι διεθνώς αποκαλούμενοι **gross terms** και **liner terms**, τότε ο πλοιοκτήτης επωμίζεται το κόστος. Στο σχήμα 4.3 απεικονίζεται ο καταμερισμός του κόστους, ανάλογα με το είδος της ναύλωσης, στον πλοιοκτήτη και στον ναυλωτή.

Οι μεγάλες Ν.Ε. πλεονεκτούν λόγω της ευχέρειάς τους να υπογράφουν συμβόλαια συνεργασίας με φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, αναθέτοντάς τους κάθε εργασία φορτοεκφόρτωσης έναντι παροχής εκπνώσεων στις τιμολογιακές πολιτικές κάθε λιμένα, αλλά και την προτίμηση των πλοίων τους για φορτοεκφόρτωση σε λιμάνια που έχουν συχνά μεγάλη εμπορική κίνηση.



Πηγή: Cambridge Academy of Transport στο Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Σταμούλη 2002, σελ. 862.

Σχ. 4.3

Καταμερισμός κόστους στον ναυλωτή και στον πλοιοκτήτη ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Ελληνική Νομοθεσία για τα Δηλωτικά Έγγραφα Νόμος 2960/2001 ΦΕΚ Α' 265/22-11-2001

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΗΛΩΤΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΤΜΗΜΑ Α'

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 12

Κατάθεση δηλωτικού

1. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου, εκατό κόρων και άνω, που προέρχεται από το εξωτερικό και καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο της χώρας ή βρίσκεται αγκυροβολημένο εντός των χωρικών υδάτων για οποιαδήποτε αιτία, ακόμη και λόγω ανώτερης βίας, οφείλει να καταθέσει στην Τελωνειακή Αρχή δηλωτικό του φορτίου μέσα σε είκοσι τέσσερις (24) ώρες από τον κατάπλου και πάντως πριν από τον απόπλου. Την ίδια υποχρέωση έχει ο πλοίαρχος και αν το πλοίο δεν φέρει φορτίο.
2. Δεν κατατίθεται από τον πλοίαρχο δηλωτικό, όταν πρόκειται για πλοίο στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια τακτικής γραμμής, εκτός εάν με αυτό μεταφέρονται υπό καθεστώς διαμετακόμισης εμπορεύματα που έχουν προορισμό το λιμάνι κατάπλου του πλοίου.
3. Μέχρι να κατατεθεί δηλωτικό, τα εμπορεύματα δεν μπορούν να εκφορτωθούν, παρά μόνο ύστερα από ειδική έγκριση της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής και στους χώρους που ελέγχονται από αυτήν.
4. Η Τελωνειακή Αρχή μπορεί να ζητά και την επίδειξη κάθε σχετικού, με το δηλωτικό, εγγράφου.
5. Η Τελωνειακή Αρχή θεωρεί και καταχωρεί το δηλωτικό, αφού αναγράψει σ' αυτό την ώρα κατάθεσής του καθώς και την ημερομηνία και ώρα κατάπλου του πλοίου.
6. Ο πλοίαρχος πλοίου, που έχει τεθεί υπό επιτήρηση και του έχει απαγορευθεί η ελευθεροκοινωνία για υγειονομικούς λόγους, οφείλει να προβεί σε προφορική

προς τον υγειονόμο δήλωση του φορτίου και η συντασσόμενη από αυτόν έκθεση αναπληρώνει το δηλωτικό.

7. Ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται στην τήρηση των διατάξεων του άρθρου αυτού, όταν το πλοίο, χωρίς να ελευθεροκοινωνήσει, αποπλέει πριν να περάσει η προθεσμία που ορίζεται από την παράγραφο 1.
8. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών είναι δυνατή η θέσπιση ειδικότερων διαδικασιών και διατυπώσεων, που αφορούν την κατάθεση του δηλωτικού για:
 - α) Ελεύθερες Ζώνες,
 - β) ειδικά πλοία,
 - γ) πλοία αναψυχής ή ναυτικών αθλήσεων,
 - δ) πλοία που μεταφέρουν στρατιωτικά εφόδια,
 - ε) πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

Άρθρο 13

Το δηλωτικό των φορτηγών, επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων επιτρέπεται να κατατίθεται στην Τελωνειακή Αρχή και από τους πράκτορες των ναυτιλιακών εταιριών, μέσα στην προθεσμία που ορίζεται από το προηγούμενο άρθρο και να περιλαμβάνει μόνο τα εμπορεύματα που προορίζονται για το λιμάνι κατάπλου.

Τα οχήματα διεθνών μεταφορών, που διακινούνται διά των παραπάνω πλοίων και μεταφέρουν εμπορεύματα που καλύπτονται από τίτλο διεθνούς διαμετακόμισης, περιλαμβάνονται στο δηλωτικό ως ένας στίχος, για κάθε όχημα.

Άρθρο 14

1. Οι πλοίαρχοι οφείλουν, πριν από τον απόπλου από το λιμάνι του πρώτου κατάπλου, κατά τους όρους του άρθρου 12 του παρόντα Κώδικα, να εφοδιαστούν από την Τελωνειακή Αρχή με δηλωτικό.
2. Εάν δεν εκφορτώθηκε φορτίο, η Τελωνειακή Αρχή επιστρέφει το δηλωτικό στον πλοίαρχο, αφού βεβαιώσει σε αυτό ότι δεν αποβιβάσθηκε εμπόρευμα και κρατάει αντίγραφο.
3. Εάν μέρος του φορτίου εκφορτώθηκε, βεβαιώνεται αυτό ενυπόγραφα από τον πλοίαρχο στο πρωτότυπο δηλωτικό και η Τελωνειακή Αρχή τον εφοδιάζει

Το σύγγραμμα αυτό απευθύνεται στους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και μελλοντικούς Πλοιάρχους που θα κληθούν μετά το πέρας των σπουδών τους να αναλάβουν υπηρεσία στον ποικιλόμορφο χώρο της ναυτιλίας, ενός από τους πλέον σημαντικούς και δυναμικούς τομείς της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι σπουδαστές με την *Ναυτιλιακή Οικονομική* θα αποκτήσουν γνώση για το εσωτερικό και διεθνές εμπόριο, τους τύπους των πλοίων και τις θαλάσσιες μεταφορές, το έργο του μεταφορέα και τις θαλάσσιες οδούς, καθώς επίσης για τη διάρθρωση και τον τρόπο λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυτιλιακών αγορών.

