



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ:

«Τύποι ναυλοσυμφώνων στα δεξαμενόπλοια»

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ:

«Types of charter parties for tankers»

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Μάρκελλος Μιχαήλ

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

ΚΟΡΡΕΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ - ΙΩΑΝΝΗΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2022



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

ΚΟΡΡΕΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ - ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΔΡΟΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Μάρκελλος Μιχαήλ του Αθανασίου, με αριθμό μητρώου 8066226 φοιτητής του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο Δηλών
Μάρκελλος Μιχαήλ



ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τύπους ναυλοσυμφώνων στα δεξαμενόπλοια, όπου αναλύονται οι βασικοί όροι και ρήτρες που είναι κοινοί στα ναυλοσύμφωνα αυτά. Αρχικά, γίνεται μια ιστορική αναδρομή από την αρχαιότητα έως και σήμερα σε ό,τι αφορά το εμπόριο του πετρελαίου και την κατασκευή των δεξαμενόπλοιων και έπειτα αναλύονται οι μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες. Στη συνέχεια αναφέρονται ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενόπλοιων αλλά και οι βασικοί τύποι στους οποίους διακρίνονται τα δεξαμενόπλοια με βάση τη μεταφορική τους ικανότητα και το μεταφερόμενο φορτίο.

Αναλύονται επίσης, τα είδη ναύλωσης δεξαμενόπλοιων, τα εμπλεκόμενα μέρη ναύλωσης και οι βασικότεροι Διεθνείς Οργανισμοί που είναι ιδιαίτερης σημασίας για την πραγματοποίηση της ναύλωσης. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της ναυλαγοράς και των μορφών της, της ναυλαγοράς δεξαμενόπλοιων και πραγματοποιείται μια θεωρητική προσέγγιση του δείκτη Worldscale. Ταυτόχρονα περιγράφεται η μελέτη της δομής και της λειτουργίας της ναυλαγοράς. Τέλος, στο βασικότερο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται εκτενής περιγραφή στους βασικούς όρους και στις ρήτρες που εμπεριέχονται στα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων, τα όποια προκύπτουν από τη μελέτη των πιο διαδεδομένων τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων. Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζονται τα συμπεράσματα και τα σχόλια σχετικά με την παρούσα εργασία.



ABSTRACT

This subject thesis deals with types of charter parties on tankers, where the basic terms and clauses which are common with these charter contracts are analyzed. At first, is made a historical review from ancient times to the present day regarding to the oil trade and the construction of tankers, and then are analyzed the largest oil companies. Then, the subject thesis mentions the global fleet of tankers as well as the main types in which tankers are distinguished based on their transport capacity and the transported cargo.

Also there is an analysis of the types of tanker chartering, the charter parties involved, and the main International Organizations that have important role in chartering. The main concern in the fourth chapter, is the freight market and its forms, the tanker freight market, and a theoretical approach to the Worldscale index is carried out. At the same time, this study describes the structure and operation of the freight market.

Finally, in the most basic chapter of this subject thesis, is an extensive description of the basic terms and clauses contained in tanker charter parties, which result from the study of the most widespread standardized charter parties. The sixth and last chapter summarizes the conclusions and comments regarding this paper.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή	8
1.1 Ιστορική αναδρομή εμπορίου πετρελαίου	8
1.1.1 Ιστορική αναδρομή	8
1.1.2 Σύγχρονη ιστορία	8
1.1.3 Τα πρώτα σύγχρονα πηγάδια	9
1.1.4 19 ^{ος} αιώνας	9
1.1.5 Σήμερα	10
1.2 Ιστορία δεξαμενόπλοιων	10
1.2.1 Πρώιμα σχέδια	11
1.2.2 Σύγχρονα πετρελαιοφόρα	11
1.2.3 Η εποχή των Super tanker	12
1.3 Εταιρείες πετρελαίου	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Δεξαμενόπλοια	18
2.1 Ορισμός	18
2.2 Στόλος	18
2.3 Κατηγοριοποίηση με βάση τη μεταφορική τους ικανότητα	18
2.4 Κατηγοριοποίηση με βάση το φορτίο	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ναύλωση δεξαμενόπλοιων	21
3.1 Εμπλεκόμενα μέρη	21
3.2 Είδη ναύλωσης	23
3.2.1 Ναύλωση κατά ταξίδι	23
3.2.2 Χρονοναύλωση	24
3.2.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου	24
3.3 Διεθνείς Οργανισμοί	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ναυλαγορά	27
4.1 Ορισμός ναυλαγοράς	27
4.2 Παράγοντες διαμόρφωσης ναύλων	27
4.3 Μορφές ναυλαγοράς	28
4.4 Ναυτιλιακή αγορά	29
4.5 Ναυλαγορά Charter – Liner	29
4.6 Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων	30

4.6.1 Δομή ναυλαγοράς δεξαμενόπλοιων	31
4.6.2 Ο δείκτης Wordscale	31
4.7 Προσφορά και ζήτηση	32
4.7.1 Το φαινόμενο της ζήτησης	32
4.7.2 Το φαινόμενο της προσφοράς	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων	36
5.1 Γενικά	36
5.2 Δομή και διάρθρωση ναυλοσυμφώνων ταξιδιού δεξαμενόπλοιων	37
5.2.1 Preamble	37
5.2.2 Part I	37
5.2.3.Part II	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Συμπεράσματα	49
Βιβλιογραφία	50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Ιστορική αναδρομή εμπορίου πετρελαίου

Σήμερα, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο είναι μια διεθνής βιομηχανία πολλών εκατομμυρίων δολαρίων, αλλά πού, πότε και πώς ξεκίνησε αυτή η βιομηχανία;

1.1.1 Ιστορική Αναδρομή

Το πετρέλαιο και το αέριο είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί σε κάποια μικρή ποσότητα, όπως σε λάμπες ή ως υλικό για κατασκευή, χιλιάδες χρόνια πριν από τη σύγχρονη εποχή, με τις πρώτες γνωστές πετρελαιοπηγές να κάνουν την εμφάνισή τους στην Κίνα το 347 μ.Χ.

(*Yinke D 2011. Ancient Chinese Inventions*)

1.1.2 Σύγχρονη ιστορία

Η σύγχρονη ιστορία της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου ξεκίνησε το 1847, με μια ανακάλυψη που έκανε ο Σκοτσέζος χημικός James Young. Παρατήρησε φυσική διαρροή πετρελαίου στο ανθρακωρυχείο Riddings και από αυτή τη διαρροή απόσταξε ένα ελαφρύ λεπτό λάδι κατάλληλο για λάμπες και ένα πιο παχύρρευστο λάδι κατάλληλο για λίπανση.

Μετά από αυτές τις επιτυχημένες αποστάξεις, ο Young πειραματίστηκε περαιτέρω με τον άνθρακα και ήταν σε θέση να αποστάξει μια σειρά από υγρά, συμπεριλαμβανομένης μιας πρώιμης μορφής πετρελαίου. Κατοχύρωσε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας αυτά τα έλαια και το κερί παραφίνης, επίσης αποσταγμένο από άνθρακα, το 1850, και αργότερα το ίδιο έτος συνεργάστηκε με τον γεωλόγο Edward William Binney. Οι εταίροι δημιούργησαν το πρώτο πραγματικά εμπορικό διυλιστήριο πετρελαίου αλλά και εργοστάσια πετρελαίου στον κόσμο, κατασκευάζοντας λάδι και κερί παραφίνης από τοπικά εξορυσσόμενο άνθρακα.

Ο Young δεν ήταν ο μόνος επιστήμονας που έκανε ανακαλύψεις για τον άνθρακα τον 19ο αιώνα. Το 1846, ο Καναδός γεωλόγος Abraham Pineo Gesner διύλισε ένα υγρό από άνθρακα, σχιστόλιθο πετρελαίου και πίσσα που ήταν φθηνότερο και καιγόταν πιο καθαρά από άλλα λάδια. Ονόμασε αυτό το υγρό «κηροζίνη» και ίδρυσε την εταιρεία Kerosene Gaslight Company το 1850. Χρησιμοποίησε το λάδι για να φωτίσει τους δρόμους του Χάλιφαξ και αργότερα των ΗΠΑ.

1.1.3 Τα πρώτα σύγχρονα πηγάδια

Από αυτές τις αρχικές ανακαλύψεις, δημιουργήθηκαν νέες επιχειρήσεις, με τη βιομηχανία άνθρακα πλέον να επιδιώκει επίσης να δημιουργήσει τα έλαια που ανέπτυξαν οι Young και Gesner. Ο Πολωνός μηχανικός Ignacy Łukasiewicz βελτίωσε τη μέθοδο του Gesner για την ευκολότερη απόσταξη κηροζίνης και πετρελαίου το 1852, ανοίγοντας το πρώτο ορυχείο «πετρελαίου» στην Βόβρκα της Πολωνίας το 1854.

Η πρώτη γεώτρηση πετρελαίου ήταν στην πόλη La Brea του Τρινιδάδ το 1857 και ανοίχτηκε σε βάθος 85 μέτρων από την αμερικανική εταιρεία Merrimac. Η πρώτη σύγχρονη πετρελαιοπηγή στην Αμερική ανοίχτηκε από τον Edwin Drake στο Titusville της Πενσυλβάνια το 1859. Η ανακάλυψη πετρελαίου στο Titusville οδήγησε στην «πετρελαιοπηγή» της Πενσυλβάνια, καθιστώντας το πετρέλαιο ένα από τα πιο πολύτιμα εμπορεύματα στην Αμερική.

1.1.4 19ος αιώνας

Τα τέλη του 18ου αιώνα και οι αρχές του 19ου αιώνα σηματοδότησαν τη δημιουργία μεγάλων εταιρειών πετρελαίου που εξακολουθούν να κυριαρχούν στη βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου σήμερα. Ο John D. Rockefeller ίδρυσε τη Standard Oil Company το 1865 και έγινε ο πρώτος βαρόνος του πετρελαίου στον κόσμο. Η Standard Oil έγινε γρήγορα η πιο κερδοφόρα εταιρεία στο Οχάιο, ελέγχοντας περίπου το 90% της ικανότητας διύλισης της Αμερικής και ορισμένα από τα συστήματα συλλογής και τους αγωγούς της. Η ExxonMobil, ένας από τους διαδόχους της Standard Oil μετά τη διάλυσή της το 1911, είναι η ένατη μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο σε έσοδα σήμερα.

Στη Ρωσία, η οικογένεια Rothschild ανέθεσε στον Βρετανό έμπορο Marcus Samuel να επεκτείνει τις πετρελαϊκές της δραστηριότητες και να προσεγγίσει περισσότερους πελάτες στο εξωτερικό. Το πρώτο σκάφος του Samuel, το Murex, έγινε το πρώτο πετρελαιοφόρο που πέρασε από τη Διώρυγα του Σουέζ που συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με την Ερυθρά Θάλασσα.

Το Murex έγινε η ναυαρχίδα της Shell Transport and Trading, η οποία τελικά συγχωνεύθηκε με τη Royal Dutch Petroleum για να γίνει η Royal Dutch Shell. Σήμερα, η Royal Dutch Shell είναι η

πέμπτη μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο και μία από τις έξι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Η ανακάλυψη πετρελαίου στο Masjed Soleyman του Ιράν από τον William Knox D'Arcy οδήγησε στην ίδρυση της Anglo-Persian Oil Company (APOC) το 1907. Η βρετανική κυβέρνηση αγόρασε το 51% της εταιρείας για να παράσχει πετρέλαιο στο Ναυτικό κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το 1914. Το 1954, η APOC έγινε British Petroleum, γνωστή σήμερα ως BP, η οποία είναι πλέον η έκτη μεγαλύτερη εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόσμο. (M.S.Vassiliou. *Historical Dictionary of the Petroleum Industry*).

1.1.5 Σήμερα

Στα τέλη του 20ού αιώνα, οι αλλαγές στην αγορά πετρελαίου προσανατολίστηκαν από περιοχές που καταναλώνουν γενικά πετρέλαιο, όπως οι ΗΠΑ και η Ευρώπη, σε χώρες που παράγουν πετρέλαιο.

Το 1960 το Ιράν, το Ιράκ, το Κουβέιτ, η Βενεζουέλα και η Σαουδική Αραβία σχημάτισαν τον Οργανισμό Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών (ΟΠΕΚ) ως απάντηση στις πολυεθνικές «Seven sisters», συμπεριλαμβανομένων των ExxonMobil (την εποχή εκείνη χωρίστηκε σε Esso και Mobil), Shell και BP. Σήμερα ο ΟΠΕΚ έχει 15 χώρες-μέλη που αντιπροσωπεύουν περίπου το 44% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου και το 81,5% των παγκόσμιων αποθεμάτων πετρελαίου.

Η παραγωγή πετρελαίου κορυφώθηκε τη δεκαετία του 1970, γεγονός που προκάλεσε απότομη άνοδο της τιμής του πετρελαίου και επακόλουθη μείωση της ζήτησης. Ο ΟΠΕΚ επέβαλε περιορισμούς στην παραγωγή αγωνιζόμενος να διατηρήσει τις τιμές του πετρελαίου. Όμως υπήρξε περαιτέρω μείωση της παραγωγής εκ μέρους του ΟΠΕΚ στα τέλη του 1979, ως αποτέλεσμα των ανακατατάξεων και ταραχών την επανάστασης στο Ιράν.

(<https://www.americanforeignrelations.com>)

1.2 Ιστορία Δεξαμενόπλοιων

Η τεχνολογία μεταφοράς πετρελαίου εξελίχθηκε παράλληλα με τη βιομηχανία πετρελαίου. Αν και η ανθρώπινη χρήση του λαδιού φτάνει στην προϊστορία, η πρώτη σύγχρονη εμπορική εκμετάλλευση χρονολογείται από την κατασκευή παραφίνης από τον James Young το 1850. Στις αρχές της δεκαετίας του 1850, το πετρέλαιο άρχισε να εξάγεται από την Άνω Βιρμανία, τότε βρετανική αποικία. Το λάδι μεταφέρθηκε σε πήλινα αγγεία στην όχθη του ποταμού, όπου στη συνέχεια χύθηκε σε αμπάρια σκαφών για μεταφορά στη Βρετανία.

Στη δεκαετία του 1860, τα κοιτάσματα πετρελαίου της Πενσυλβάνια έγιναν κύριος προμηθευτής πετρελαίου και κέντρο καινοτομίας μετά την εξόρυξη πετρελαίου από τον Edwin Drake κοντά στο Titusville της Πενσυλβάνια. Οι βάρκες και οι φορηγίδες χρησιμοποιήθηκαν αρχικά για τη μεταφορά πετρελαίου της Πενσυλβάνια σε ξύλινα βαρέλια 40 γαλονιών (150 λίτρα). Όμως η μεταφορά με βαρέλι είχε αρκετά προβλήματα. Το πρώτο πρόβλημα ήταν το βάρος: ζύγιζαν 29 κιλά (64 λίβρες), που αντιπροσωπεύει το 20% του συνολικού βάρους ενός γεμάτου βαρελιού. Άλλα προβλήματα με τα βαρέλια ήταν το κόστος, οι διαρροές και το ότι ήταν μιας χρήσης. Το κόστος ήταν σημαντικό: για παράδειγμα, στα πρώτα χρόνια της ρωσικής πετρελαϊκής βιομηχανίας τα βαρέλια αντιπροσώπευαν το ήμισυ του κόστους παραγωγής πετρελαίου.

1.2.1 Πρώιμα σχέδια

Το 1863, δύο ιστιοπλοϊκά δεξαμενόπλοια κατασκευάστηκαν στον ποταμό Tyne της Αγγλίας. Ακολούθησαν το 1873 το πρώτο ατμόπλοιο με δεξαμενή πετρελαίου, το Vaderland (Fatherland), το οποίο κατασκευάστηκε από την Palmers Shipbuilding and Iron Company για Βέλγους ιδιοκτήτες. Η χρήση του σκάφους περιορίστηκε από τις αρχές των ΗΠΑ και του Βελγίου, οι οποίες επικαλέστηκαν ανησυχίες για την ασφάλεια.

1.2.2 Σύγχρονα πετρελαιοφόρα

Το σύγχρονο πετρελαιοφόρο αναπτύχθηκε την περίοδο από το 1877 έως το 1885. Το 1876, ο Ludvig και ο Robert Nobel, αδέρφια του εφευρέτη Alfred Nobel, ίδρυσαν την Branobel (συντομογραφία των Brothers Nobel) στο Μπακού του Αζερμπαϊτζάν. Ήταν, στα τέλη του 19ου αιώνα, μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου στον κόσμο και πρωτοπόρος στην ανάπτυξη των πρώτων πετρελαιοφόρων. Πρώτα πειραματίστηκε με τη μεταφορά λαδιού χύμα σε φορηγίδες μονού κύτους. Στρέφοντας την προσοχή της στα αυτοκινούμενα δεξαμενόπλοια, αντιμετώπισε μια σειρά από προκλήσεις. Πρωταρχικό μέλημα ήταν να κρατηθούν το φορτίο και οι αναθυμιάσεις μακριά από το μηχανοστάσιο για να αποφευχθούν οι πυρκαγιές. Άλλες προκλήσεις περιλάμβαναν την αντιμετώπιση της συστολής και διαστολής του φορτίου εξαιτίας των αλλαγών της θερμοκρασίας και την εξασφάλιση αερισμού των δεξαμενών.

Το πρώτο επιτυχημένο πετρελαιοφόρο ήταν το Zoroaster, το οποίο μετέφερε τους 246 μετρικούς τόνους (242 τόνους) κηροζίνης σε δύο σιδερένιες δεξαμενές που ενώνονταν με σωλήνες. Η μία δεξαμενή βρισκόταν μπροστά από το μηχανοστάσιο και η άλλη ήταν πίσω. Το πλοίο διέθετε

επίσης 21 κάθετα υδατοστεγή διαμερίσματα για επιπλέον άνωση και είχε συνολικό μήκος 56 μέτρα και βύθισμα 2,7 μέτρα. Σε αντίθεση με τα μεταγενέστερα δεξαμενόπλοια, το σχέδιο του Zoroaster κατασκευάστηκε αρκετά μικρό ώστε να πλέει από τη Σουηδία στην Κασπία μέσω της Βαλτικής Θάλασσας, της λίμνης Ladoga, της λίμνης Onega, των καναλιών Rybinsk και Mariinsk και του ποταμού Βόλγα.

Το 1883, ο σχεδιασμός πετρελαιοφόρων έκανε ένα μεγάλο βήμα προς τα εμπρός. Εργαζόμενος για την εταιρεία Νόμπελ, ο Βρετανός μηχανικός συνταγματάρχης Henry F. Swan σχεδίασε ένα σύνολο τριών δεξαμενόπλοιων. Αντί για ένα ή δύο μεγάλα αμπάρια, το σχέδιο του Swan χρησιμοποίησε πολλά αμπάρια που κάλυπταν το πλάτος, ή τη δοκό, του πλοίου. Τα προηγούμενα σχέδια αντιμετώπιζαν προβλήματα σταθερότητας καθώς το φορτίο από πλευρά σε πλευρά θα μπορούσε να προκαλέσει την ανατροπή ενός πλοίου. Αυτή η προσέγγιση της διαίρεσης του αποθηκευτικού χώρου του πλοίου σε μικρότερες δεξαμενές ουσιαστικά εξάλειψε τα προβλήματα και χρησιμοποιείται έως σήμερα.

(M.S.Vassiliou. Historical Dictionary of the Petroleum Industry).

1.2.3 Η εποχή των supertanker

Μέχρι το 1956, τα τάνκερ σχεδιάζονταν για να μπορούν να πλέουν στη Διώρυγα του Σουέζ. Αυτός ο περιορισμός μεγέθους έγινε λιγότερο αναγκαίος μετά το κλείσιμο της διώρυγας κατά τη διάρκεια της κρίσης του Σουέζ το 1956. Αναγκασμένοι να μεταφέρουν πετρέλαιο γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, οι πλοιοκτήτες συνειδητοποίησαν ότι τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια ήταν το κλειδί για πιο αποτελεσματικές μεταφορές. Ενώ ένα τυπικό δεξαμενόπλοιο T2 της εποχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου είχε μήκος 162 μέτρα και χωρητικότητα 16.500 DWT, τα εξαιρετικά μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (ULCC) που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1970 είχαν μήκος πάνω από 400 μέτρα και χωρητικότητα 500.000 DWT.

Αρκετοί παράγοντες ενθάρρυναν αυτή την ανάπτυξη όπως οι εχθροπραξίες στη Μέση Ανατολή που διέκοψαν την κυκλοφορία μέσω της διώρυγας και η εθνικοποίηση των διυλιστηρίων πετρελαίου της Μέσης Ανατολής. Ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των εφοπλιστών έπαιξε επίσης ρόλο: όσο μεγαλύτερο είναι ένα πετρελαιοφόρο τόσο πιο φθηνά μπορεί να μετακινήσει αργό πετρέλαιο και τόσο πιο αποτελεσματικά μπορεί να βοηθήσει στην κάλυψη των αυξανόμενων απαιτήσεων για πετρέλαιο.

Το 1955 το μεγαλύτερο supertanker στον κόσμο ήταν το SS Spyros Niarchos της αγγλικής Vickers Armstrongs Shipbuilders Ltd, το οποίο κατασκευάστηκε για τον Έλληνα μεγιστάνα Σταύρο Νιάρχο. Το 1958 ο μεγιστάνας της ναυτιλίας των Ηνωμένων Πολιτειών Daniel K. Ludwig έσπασε το ρεκόρ των 100.000 τόνων μεγάλου εκτοπίσματος με το Universe Apollo των 104.500 τόνων, αύξηση 23% από τον προηγούμενο κάτοχο του ρεκόρ, Universe Leader, που ανήκε επίσης στον ίδιο.

Το μεγαλύτερο supertanker στον κόσμο κατασκευάστηκε το 1979 στο ναυπηγείο Orrama από τη Sumitomo Heavy Industries Ltd., με την ονομασία Seawise Giant. Αυτό το πλοίο είχε χωρητικότητα 564.763 DWT, συνολικό μήκος 458,45 μέτρα και βύθισμα 24.611 μέτρα. Είχε 46 δεξαμενές, 31.541 τετραγωνικά μέτρα καταστρώματος.

Από το 2011, τα δύο μεγαλύτερα σε λειτουργία ανήκουν στην κατηγορία TI και είναι τα TI Europe και TI Oceania. Αυτά τα πλοία κατασκευάστηκαν το 2002 και το 2003 για την ελληνική Hellenic Steamship Corporation, η οποία τα πούλησε στην Overseas Shipholding Group και την Euronav το 2004. Κάθε ένα από τα πλοία αυτά έχει χωρητικότητα άνω των 441.500 DWT, συνολικό μήκος 380,0 μέτρα και χωρητικότητα φορτίου 3.166.353 βαρέλια. Πρόκειται για τα πρώτα ULCC που είχαν διπλό κύτος.

(Time Magazine (2008). "The Biggest Tankers".)

1.3 Εταιρείες πετρελαίου

➤ **China Petroleum Chemical Corp. (SINOPEC CORP.)**

Έδρα: Πεκίνο, Κίνα

Χρηματιστήριο: SNPMF

Έσοδα: 355,8 δισεκατομμύρια δολάρια

Κεφάλαιο αγοράς: 53,9 δισεκατομμύρια δολάρια

Γνωστή και ως Sinopec, η China Petroleum Chemical Corp δραστηριοποιείται στην εξόρυξη και διύλιση πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθώς και στην παραγωγή και διανομή πετρελαίου και πετροχημικών προϊόντων. Τα κύρια προϊόντα της εταιρείας είναι η βενζίνη, η κηροζίνη και το

ντίζελ. Παρόλο που η Sinopec παράγει μόλις το ένα τέταρτο σε ποσότητα ακατέργαστου πετρελαίου από τον κύριο ανταγωνιστή της (PetroChina), παράγει πάνω από 60% περισσότερα προϊόντα διύλισης πετρελαίου ετησίως. Κατέχει, επίσης, σημαντικά μερίδια σε μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου σε όλο τον κόσμο. Η μητρική εταιρεία της Sinopec, ο Όμιλος Sinopec, είναι ο μεγαλύτερος όμιλος πετρελαίου, φυσικού αερίου και πετροχημικών στον κόσμο. (<http://www.sinopecgroup.com/group/en/>)

➤ **PetroChina Co.Ltd.**

Έδρα: Πεκίνο, Κίνα

Χρηματιστήριο: PTR

Κεφάλαιο αγοράς: 59,5 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 320 δισεκατομμύρια δολάρια

Η PetroChina είναι ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς πετρελαίου και φυσικού αερίου στον κόσμο. Τα κύρια προϊόντα της εταιρείας περιλαμβάνουν αργό πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου και διάφορα πετροχημικά προϊόντα. Εκτός από την ανάπτυξη και παραγωγή προϊόντων πετρελαίου, η PetroChina δραστηριοποιείται επίσης στην εξόρυξη πετρελαίου. Η εταιρεία απασχολεί πάνω από μισό εκατομμύριο εργαζόμενους.

(<http://www.petrochina.com.cn/ptr/>)

➤ **Aramco**

Έδρα: Dhahran, Σαουδική Αραβία

Χρηματιστήριο: Tadawul:2222

Κεφάλαιο αγοράς: 1,9 τρισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 286,9 δισεκατομμύρια δολάρια

Η Saudi Arabian Oil Co, που συχνά αναφέρεται απλώς ως Saudi Aramco, εισήχθη στο χρηματιστήριο το 2019 και γρήγορα έγινε η μεγαλύτερη εταιρεία στον κόσμο βάσει της κεφαλαιοποίησης της αγοράς. Κύριες δραστηριότητές της είναι η παραγωγή και η διύλιση αργού πετρελαίου, καθώς και πολλές άλλες πτυχές της βιομηχανίας πετρελαίου, όπως η κατασκευή πετροχημικών και άλλων παραγώγων πετρελαίου. Κατέχει το δεύτερο μεγαλύτερο απόθεμα αργού πετρελαίου στον κόσμο, στα 270 δισεκατομμύρια βαρέλια. Επίσης, διυλίζει περισσότερο πετρέλαιο από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, με ρυθμό 5,4 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Η

Saudi Aramco συνήθιζε να στέλνει το δικό της πετρέλαιο μέσω μιας θυγατρικής που ονομάζεται Vela International Marine. Πλέον απασχολεί κυρίως ανεξάρτητες εταιρείες δεξαμενόπλοιων για τη διαχείριση αυτών των δραστηριοτήτων. Το 2019 η Saudi Aramco πλήρωσε 1,24 δισεκατομμύρια δολάρια για να αποκτήσει το 13% της νοτιοκορεατικής εταιρείας διύλισης πετρελαίου Hyundai Oilbank. (<https://www.aramco.com/>)

➤ **Royal Dutch Shell PLC.**

Έδρα: Χάγη, Ολλανδία

Χρηματιστήριο: RDS.A

Κεφάλαιο αγοράς: 109 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 263 δισεκατομμύρια δολάρια

Η Royal Dutch Shell PLC, που εδρεύει στην Ολλανδία, παράγει, διυλίζει και εμπορεύεται το πετρέλαιο μέσω των πολλών θυγατρικών της εταιρειών. Εκτός από τη λειτουργία πάνω από 44.000 πρατηρίων καυσίμων σε όλο τον κόσμο, η εταιρεία παράγει και πουλά λιπαντικά, καύσιμα και άλλα πετροχημικά προϊόντα. (<https://www.shell.com/>)

➤ **BP**

Έδρα: Λονδίνο, Ηνωμένο Βασίλειο

Χρηματιστήριο: BP

Κεφάλαιο αγοράς: 68,1 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 230 δισεκατομμύρια δολάρια

Η BP είναι η μεγαλύτερη εταιρεία πετρελαίου στο Ηνωμένο Βασίλειο, που δραστηριοποιείται στην εξόρυξη, παραγωγή και προμήθεια πολλών πετρελαϊκών και πετροχημικών προϊόντων. Μερικά από τα κύρια προϊόντα περιλαμβάνουν χημικές ουσίες όπως το αιθυλένιο, το πολυαιθυλένιο και το τερεφθαλικό οξύ.

➤ **Exxon Mobil**

Έδρα: Irving, Texas

Χρηματιστήριο: XOM

Κεφάλαιο αγοράς: 161,4 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 213,9 δισεκατομμύρια δολάρια

Η Exxon Mobil δραστηριοποιείται σχεδόν σε όλους τους τομείς της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένης της εξόρυξης, παραγωγής, μεταφοράς και πώλησης προϊόντων πετρελαίου. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1999 μέσω της συγχώνευσης δύο εταιρειών της Standard Oil, της Exxon και της Mobil. Παράγει πάνω από το 3% του παγκόσμιου εφοδιασμού σε πετρέλαιο και το 2% της συνολικής ενέργειας. (<https://corporate.exxonmobil.com/>)

➤ **Total SE.**

Έδρα: Παρίσι, Γαλλία

Χρηματιστήριο: TOT

Κεφάλαιο αγοράς: 99,9 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 146,1 δισεκατομμύρια δολάρια

Με έδρα τη Γαλλία, η Total SE παράγει φυσικό αέριο, αργό πετρέλαιο και ηλεκτρική ενέργεια χαμηλών εκπομπών άνθρακα προς πώληση σε όλο τον κόσμο. Η εταιρεία παράγει επίσης και διυλίζει πετροχημικά προϊόντα, όπως λιπαντικά, χημικά λιπάσματα και συνθετικά καουτσούκ. Η Total SE λειτουργεί περίπου 550 πρατήρια καυσίμων στη Βόρεια Αμερική και πάνω από 1.200 σε όλη την Ευρώπη και την Αφρική. (<https://totalenergies.com/>)

➤ **Chevron**

Έδρα: San Ramon, Καλιφόρνια

Χρηματιστήριο: CVX

Κεφάλαιο αγοράς: 147,5 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 115 δισεκατομμύρια δολάρια

Η Chevron είναι μια πολυεθνική εταιρεία ενέργειας που δραστηριοποιείται σε κάθε τομέα της βιομηχανίας πετρελαίου και φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένων της εξόρυξης, της διύλισης, του μάρκετινγκ και της διανομής. Δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 180 χώρες, κυρίως στη Δυτική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών και τη Νοτιοανατολική Ασία. Η εταιρεία λειτουργεί πάνω από 11.000 πηγάδια πετρελαίου και φυσικού αερίου και αποτελεί τον τέταρτο μεγαλύτερο παραγωγό στην περιοχή. Ένα άλλο σημαντικό περιουσιακό στοιχείο που ανήκει στη Chevron

είναι το μερίδιο 40% σε 13 σταθμούς πετρελαίου κοντά στο Δέλτα του Νίγηρα, τους οποίους απέκτησε μέσω κοινοπραξίας με την Nigerian National Petroleum Corporation.

(<https://www.chevron.com/>)

➤ **Marathon Petroleum**

Έδρα: Findlay, Οχάιο

Χρηματιστήριο: MPC

Κεφάλαιο αγοράς: 21 δισεκατομμύρια δολάρια

Έσοδα: 102,4 δισεκατομμύρια δολάρια

Η Marathon διυλίζει, μεταφέρει, προμηθεύει και πουλά τα προϊόντα πετρελαίου της σε όλο τον κόσμο. Δραστηριοποιείται κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου κατέχει ή μισθώνει πολλές χιλιάδες μίλια αγωγών πετρελαίου. Κατείχε επίσης τη Speedway μέχρι τον Αύγουστο του 2020, όταν πούλησε την εταιρεία και τα 4.000 πρατήρια καυσίμων που τη συνοδεύουν στον ιαπωνικό κολοσσό λιανικής Seven i Holdings. (<https://www.marathonpetroleum.com/>)

➤ **PJSC Lukoil**

Έδρα: Μόσχα, Ρωσία

Χρηματιστήριο: LUKOY

Κεφάλαιο αγοράς: 40,3 δισεκατομμύρια δολάρια

Η PJSC Lukoil είναι ένας ρωσικός κολοσσός πετρελαίου και φυσικού αερίου που διεξάγει κυρίως τις δραστηριότητες εξόρυξης, παραγωγής και διύλισης στην περιοχή της Σιβηρίας. Πουλάει το πετρέλαιο και παράγωγά του σε όλο τον κόσμο, αλλά κυρίως σε πελάτες με έδρα τη Ρωσία και τις Ηνωμένες Πολιτείες. (<https://www.lukoil.com/>)

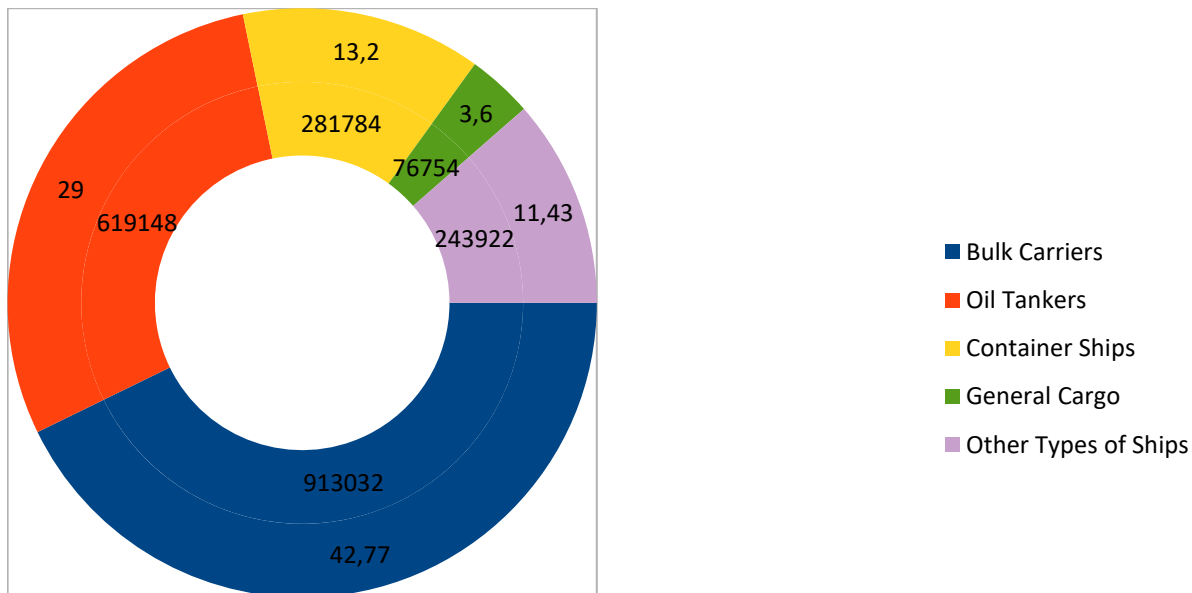
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

2.1 Ορισμός

Ως πετρελαιοφόρο/τάνκερ ορίζουμε ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί για τη μεταφορά χύδην πετρελαίου ή των προϊόντων του. Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι πετρελαιοφόρων: τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και τα δεξαμενόπλοια προϊόντων. Τα πρώτα μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες ακατέργαστου αργού πετρελαίου από το σημείο εξόρυξης του στα διυλιστήρια. Τα δεξαμενόπλοια προϊόντων, γενικά πολύ μικρότερα, έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν τα εξευγενισμένα προϊόντα από τα διυλιστήρια σε σημεία κοντά σε αγορές κατανάλωσης. (W. Hayler, J. Keever, P. Seiler 2009)

2.2 Στόλος

Σύμφωνα με την έρευνα της Unctad 2021, ο στόλος όλων των εμπορικών πλοίων στις αρχές του 2021 ήταν περίπου 99.800 πλοία με συνολική χωρητικότητα 2.134.639.907 DWT και μέση ηλικία 5-9 έτη. Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, αποτελούν το 29% της συνολικής χωρητικότητας όλων των πλοίων με 619.148 DWT. Επίσης στη μελέτη σχετικά με την ηλικία τους αναφέρεται πως το 31% έχει ηλικία έως 10 έτη, το 34% από 10-20 έτη και το 35% από 20 έτη και πάνω.



Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου και χωρητικότητα (2021)

2.3 Κατηγοριοποίηση δεξαμενόπλοιων με βάση τη μεταφορική τους ικανότητα

Η μεταφορική ικανότητα των δεξαμενόπλοιων μπορεί να λειτουργήσει, έστω και άτυπα, ως μια μορφή κατηγοριοποίησής τους:

- **ULCC (Ultra Large Crude Carrier)**
- Είναι η μεγαλύτερη κατηγορία δεξαμενόπλοιων με μεταφορική ικανότητα από 320.000 έως 560.000 DTW και μεταφέρουν μόνο αργό πετρέλαιο. Τα δεξαμενόπλοια ULCC χρησιμοποιούνται συνήθως σε διαδρομές μεγάλων αποστάσεων και δεν μπορούν να περάσουν από τα κανάλια του Παναμά ή του Σουέζ.

➤ **VLCC (Very Large Crude Carrier)**

Κυμαίνονται από 200.000 έως 320.000 DWT και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη ναυτιλία αργού πετρελαίου. Το VLCC αναφέρεται σε μια κατηγορία πετρελαιοφόρων μεγαλύτερων από το Suezmax και μικρότερων από το ULCC. Χρησιμοποιούνται συνήθως σε διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, κυρίως στην Ευρώπη και τη Δυτική Αφρική και δεν μπορούν να περάσουν από τα κανάλια του Παναμά ή του Σουέζ. Το 2020 ο αριθμός τους ήταν 810.

➤ **Suezmax**

Κατηγορία πετρελαιοφόρων μεσαίου μεγέθους, μεγαλύτερων από τα Aframax και μικρότερων από τα VLCC. Κυμαίνονται από 120.000 έως 180.000 DWT. Χρησιμοποιούνται κυρίως για τη ναυτιλία αργού πετρελαίου και μαζούτ. Η ονομασία Suezmax οφείλεται στο γεγονός ότι είναι τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια που μπορούν να περάσουν από τη Διώρυγα του Σουέζ, με βύθισμα 20 μέτρα. Κινούνται κυρίως στη Μεσόγειο, τη Βόρεια Ευρώπη, τη Δυτική Αφρική και την Αμερική. Το 2020 ο αριθμός τους ήταν 571.

➤ **Aframax**

Κατηγορία πετρελαιοφόρων μεσαίου μεγέθους που κυμαίνονται από 80.000 έως 120.000 DWT. Η ονομασία τους προέρχεται από το σύστημα της ShellOil AFRA (Average Freight Rate Assessment). Λόγω του μεγέθους τους μπορούν να προσεγγίσουν τα περισσότερα λιμάνια. Κινούνται συνήθως στη Μαύρη, Βόρεια και Μεσόγειο Θάλασσα αλλά και στην Κίνα και την Καραϊβική. Έχουν τη δυνατότητα να κινούνται σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν μεγάλα λιμάνια και τερματικοί σταθμοί πετρελαίου. Το 2020 ο αριθμός τους ήταν 668.

➤ **Panamax**

Κυμαίνονται από 60.000 έως 80.000 DWT και έχουν μήκος 200-250 μέτρα. Χρησιμοποιούνται κυρίως για τη ναυτιλία αργού πετρελαίου. Έχουν πάρει την ονομασία τους από το Κανάλι του Παναμά καθώς είναι τα πλοία με το μέγιστο επιτρεπόμενο μέγεθος βάσει των κανονισμών διέλευσης από το Κανάλι. Κινούνται κυρίως στη Νότια και Δυτική Αμερική.

➤ **Handysize**

Δεξαμενόπλοια με το μικρότερο μέγεθος, το οποίο κυμαίνεται από 10.000 έως 60.000 DWT. Είναι τα μόνα που δεν μεταφέρουν αργό πετρέλαιο αλλά προϊόντα του. Λόγω του μικρού τους μεγέθους πλέουν κυρίως σε λιμάνια και θάλασσες όπως η Μεσόγειος, η Καραϊβική και ο κόλπος του Μεξικού. (*Modern ship size definitions, Lloyd's Register Foundation, 2016*)

2.4 Κατηγοριοποίηση δεξαμενόπλοιων με βάση το φορτίο

Το φορτίο των δεξαμενόπλοιων αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα κατηγοριοποίησής τους:

➤ **Oil Tankers**

Τα πετρελαιοφόρα, όπως υποδηλώνει το όνομά τους, μεταφέρουν πετρέλαιο και υποπροϊόντα του. Είναι μια γενική ορολογία που περιλαμβάνει όχι μόνο αργό πετρέλαιο αλλά και βενζίνη, κηροζίνη και παραφίνη. Τα περισσότερα από αυτά τα πετρελαιοφόρα ανήκουν και λειτουργούν από εμπορικούς εισαγωγείς ή εξαγωγείς πετρελαίου, ακόμη και από κυβερνήσεις. Λόγω του τεράστιου μεγέθους τους, η μεταφορά πετρελαιοειδών από το ένα μέρος στο άλλο έχει γίνει αρκετά φθηνότερη.

Τα πετρελαιοφόρα υποδιαιρούνται περαιτέρω σε δύο κύριους τύπους: **product tankers** και **crude tankers**.

– Τα **product tankers** χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των προαναφερόμενων χημικών ουσιών με βάση το πετρέλαιο. Χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά διυλισμένου πετρελαίου διαφόρων ποιοτήτων, ενώ είναι μικρότερα σε μέγεθος σε σύγκριση με τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Οι δεξαμενές τους είναι επικαλυμμένες με εποξειδική επίστρωση, που χρησιμοποιείται για την προστασία του φορτίου και επίσης βοηθά στον καθαρισμό της δεξαμενής.

– Τα **crude tankers** χρησιμοποιούνται ειδικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου από τον χώρο εκσκαφής στη μονάδα διύλισης. Μεταφέρουν μεγάλη ποσότητα ακατέργαστου αργού πετρελαίου από το σημείο άντλησής του στα διυλιστήρια πετρελαίου.

➤ **Chemical Tankers**

Τα χημικά δεξαμενόπλοια είναι φορητά πλοία που έχουν κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά οποιονδήποτε υγρών χημικών ουσιών. Οφείλουν να συμμορφώνονται με τις διάφορες πτυχές ασφάλειας που περιγράφονται στο Μέρος Β του Κεφαλαίου VIII της SOLAS, αλλά απαιτείται επιπλέον να συμμορφώνονται με τον υποχρεωτικό Διεθνή Κώδικα Χύδην Χημικών Προϊόντων (Κώδικας IBC).

Τα χημικά φορτία μπορεί να είναι πολύ επικίνδυνα, τα περισσότερα από αυτά είναι εύφλεκτα ή/και τοξικά, μερικά από αυτά εξαιρετικά. Ο κώδικας IBC ορίζει τρεις τύπους δεξαμενόπλοιων χημικών: ST1, ST2 και ST3.

- Το ST1 είναι ένα δεξαμενόπλοιο χημικών που προορίζεται για τη μεταφορά των πιο επικίνδυνων προϊόντων, τα οποία απαιτούν μέγιστα προληπτικά μέτρα για να αποκλειστεί η διαφυγή τέτοιου φορτίου. Αντίστοιχα, ένα πλοίο τύπου 1 θα πρέπει να επιβιώνει στα πιο αυστηρά πρότυπα σταθερότητας ζημιών και οι δεξαμενές φορτίου του θα πρέπει να βρίσκονται στη μέγιστη προβλεπόμενη απόσταση επί του σκάφους από το κέλυφος.

- Το ST2 είναι ένα δεξαμενόπλοιο χημικών που προορίζεται για τη μεταφορά προϊόντων που απαιτούν σημαντικά προληπτικά μέτρα.

- Το ST3 είναι ένα δεξαμενόπλοιο χημικών που προορίζεται για τη μεταφορά προϊόντων που απαιτούν μέτριο βαθμό περιορισμού για να αυξηθεί η ικανότητα επιβίωσης σε μια επικίνδυνη κατάσταση.

➤ **LPG-LNG**

Είναι δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν φυσικό αέριο (LNG) και υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG). Τεχνικά, πρόκειται για τους πιο καινοτόμους τύπους σκαφών από οποιονδήποτε άλλο τύπο πλοίων. Κατασκευάζονται κυρίως στα ναυπηγεία της Κορέας ή της Ιαπωνίας. Ανάλογα με τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και τον τρόπο με τον οποίο μεταφέρεται, μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε κατηγορίες όπως αναφέρονται παρακάτω:

- α) Πλήρους πίεσης πλοία
- β) Πλοία ημιπίεσης
- γ) Πλοία αιθυλενίου
- δ) Πλήρους ψύξης πλοία
- ε) Πλοία LNG

Τα αέρια μπορούν να υγροποιηθούν χρησιμοποιώντας μία από τις ακόλουθες μεθόδους:

- α) Πίεση υπό κανονική θερμοκρασία.
- β) Ψύξη και συμπίεση.

γ) Ψύξη σε ατμοσφαιρική θερμοκρασία.

➤ **Δεξαμενόπλοια υδρογόνου**

Όπως υποδηλώνει το όνομα, τα δεξαμενόπλοια υδρογόνου είναι δεξαμενόπλοια φορτίου που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγροποιημένου αερίου υδρογόνου. Έχουν σχεδιαστεί ειδικά για να μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο υδρογόνου χύμα και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλο σκοπό.

➤ **Juice Tankers**

Μεταφέρουν είτε συμπυκνωμένο είτε φρέσκο χυμό πορτοκαλιού, που προέρχεται από τη Βραζιλία, σε άλλα μέρη του κόσμου. Ωστόσο, διατίθενται και άλλοι τύποι χυμών φρούτων. Αυτά τα βυτιοφόρα διαθέτουν εγκαταστάσεις ψύξης και έλεγχο θερμοκρασίας και συντήρησης, που τους βοηθά να διατηρούν τον χυμό φρέσκο ανά πάσα στιγμή.

➤ **Δεξαμενόπλοια κρασιού**

Η μεταφορά κρασιού έχει γίνει πολύ πιο απλή και εφικτή στη σύγχρονη εποχή, καθώς έχουν εμφανιστεί κατάλληλα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούνται ειδικά για τη μεταφορά κρασιού στους προορισμούς τους. Τα βυτιοφόρα κρασιού προορίζονται για τη μεταφορά παραγόμενου κρασιού από μια χώρα σε μια άλλη χώρα για συσκευασία.

<https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/tankers>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η διαδικασία μίσθωσης ενός πλοίου είναι γνωστή ως ναύλωση. Ακριβώς όπως κάποιοι άνθρωποι νοικιάζουν ένα διαμέρισμα ή ένα αυτοκίνητο, κάποιοι άλλοι μπορούν να νοικιάσουν ένα πλοίο με βάση τις απαιτήσεις τους, όπως μεταφορά επιβατών ή φορτίου. Η ναύλωση ξεκινά με τη σύναψη συμφωνίας ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και ένα δεύτερο μέρος. Στη ναυτιλιακή γλώσσα, αυτή η συμφωνία είναι γνωστή ως ναυλοσύμφωνο. Το μέρος που νοικιάζει το πλοίο είναι ο πλοιοκτήτης και το δεύτερο μέρος που παίρνει το πλοίο με ενοικίαση είναι γνωστό ως ναυλωτής. Οι μεσίτες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εξεύρεση του κατάλληλου πλοιοκτήτη και ναυλωτή και στην οριστικοποίηση των όρων της μεταξύ τους συμφωνίας. Συνήθως, κάποιος που θέλει να μισθώσει ένα πλοίο θα προσεγγίσει έναν ναυλομεσίτη προκειμένου εκείνος να αναζητήσει το κατάλληλο πλοίο που πληροί τις προϋποθέσεις.

3.1 Εμπλεκόμενα μέρη

Υπάρχουν τρία μέρη που εμπλέκονται στη διαδικασία ναύλωσης πλοίων:

- ο πλοιοκτήτης στον οποίο ανήκει το πλοίο
- ο ναυλωτής που επιλέγει το συγκεκριμένο πλοίο και
- ο μεσίτης που μεσολαβεί για τη συμφωνία.

➤ **Πλοιοκτήτης / εφοπλιστής / κύριος του πλοίου**

Ο πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και το εκμεταλλεύεται με σκοπό το δικό του κέρδος.

Ο εφοπλιστής εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του ένα πλοίο που ανήκει σε κάποιον άλλον.

Ο κύριος του πλοίου έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας ενός πλοίου αλλά δεν μπορεί να το εκμεταλλεύεται.

➤ **Ναυλωτής**

Ναυλωτής λέγεται κάποιος που θέλει να νοικιάσει πλοίο για μεταφορά είτε φορτίου είτε επιβατών. Το φορτίο μπορεί να ανήκει ή όχι στον ναυλωτή. Ο ναυλωτής μπορεί να το μεταφέρει για λογαριασμό άλλου μέρους. Μερικές φορές ένας ναυλωτής μπορεί να πάρει ένα πλοίο με μίσθωση και να το νοικιάσει εκ νέου σε άλλο μέρος για τη μεταφορά φορτίου ή επιβατών, με κέρδος. Ο ναυλωτής σχεδιάζει το ταξίδι του πλοίου και τις ρυθμίσεις για τον χειρισμό του φορτίου κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση. Ως εκ τούτου, είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Η συμφωνία ναύλωσης υπογράφεται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

➤ **Μεσίτης**

Οι μεσίτες βοηθούν στον εντοπισμό του κατάλληλου πελάτη για έναν πλοιοκτήτη που θέλει να νοικιάσει το πλοίο του ή το αντίστροφο. Για τις υπηρεσίες τους χρεώνουν αμοιβή ή προμήθεια στον πλοιοκτήτη. Η προμήθεια μπορεί να είναι ένα ποσοστό του συνολικού φορτίου που καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη από τον ναυλωτή. Στη διαδικασία ναύλωσης πλοίων είναι σύνηθες να βρίσκουμε μεσίτες που ειδικεύονται στη ναύλωση ορισμένων τύπων πλοίων, όπως π.χ. για τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως ξηρό, υγρό φορτίο κ.λπ. Ο μεσίτης δεν ευθύνεται για το πλοίο, τις λειτουργίες του ή το φορτίο που μεταφέρει. Είναι απλώς ο ενδιάμεσος μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

Παράλληλα υπάρχουν εξίσου σημαντικά μέρη που παίζουν ρόλο σε μία ναύλωση:

➤ **Φορτωτής**

Ο φορτωτής είναι ένα πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη της μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία ο ρόλος ενός φορτωτή είναι πολύ ζωτικός και δεν μπορεί ποτέ να παραβλεφθεί. Η παρουσία του διευκολύνει τη δουλειά του πλοιοκτήτη, καθώς ο φορτωτής αναλαμβάνει την ευθύνη να διασφαλίσει ότι το φορτίο φθάνει στον προορισμό του χωρίς κανένα ατύχημα και ασχολείται επίσης με όλα τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για την ολοκλήρωση της διαδικασίας μεταφοράς, ώστε να μην προκύψουν επιπλοκές κατά τη διαδικασία αποστολής του φορτίου. Εκτός από τη μεταφορά των εμπορευμάτων, οι φορτωτές είναι επίσης υπεύθυνοι για τη συσκευασία και την κατάλληλη επισήμανση των εμπορευμάτων και του φορτίου.

➤ **Διαχειριστής**

Οι διαχειριστές διακρίνονται σε δύο μέρη, τους διαχειριστές πλοίων, οι οποίοι ουσιαστικά ναυλώνουν ένα πλοίο και στη συνέχεια το υπερναυλώνουν με υψηλότερο ναύλο σε κάποιον τρίτο, και τους διαχειριστές φορτίων, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά φορτίου έναντι απολαβής ναύλου.

➤ **Ναυλομεσίτης**

Ο ναυλομεσίτης, έναντι προμήθειας, μεσολαβεί ώστε ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής να έρθουν σε επαφή ρυθμίζοντας τις λεπτομέρειες σχετικά με τη δημιουργία συμβάσεων ναύλωσης.

Οι βασικότερες αρμοδιότητες του ναυλομεσίτη είναι:

- Ανάλογα τα συμφέροντα που εξυπηρετεί, του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή, αναζητά το καλύτερο φορτίο που θα μεταφερθεί ή αντίστοιχα το καλύτερο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο του ναυλωτή.
- Κατά τη διαδικασία της ναύλωσης ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής δεν έχουν άμεση επικοινωνία μεταξύ τους, καθώς ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει την επικύρωση της συμφωνίας.
- Συντάσσει το ναυλοσύμφωνο με βάση ό,τι είχε συμφωνηθεί μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.
- Υπογράφει για λογαριασμό του πελάτη του.
- Διευθετεί τα οικονομικά ζητήματα μιας ναύλωσης.
(Γκιζάκης Κ. 2006)

3.2 Είδη Ναύλωσης

3.2.1 Ναύλωση κατά ταξίδι

Η ναύλωση ταξιδιού είναι ένας τύπος ναύλωσης κατά την οποία ένα πλοίο μισθώνεται για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η συμφωνία ναύλωσης αναφέρει τα λιμάνια προσέλευσης, προορισμού και περιορισμούς στο φορτίο, εάν υπάρχουν. Οι περισσότερες ναυλώσεις ταξιδιών αναλαμβάνονται από ναυλωτές που έχουν φορτίο που πρέπει να αποσταλεί. Για τον λόγο αυτόν επικοινωνούν με τους πλοιοκτήτες μέσω μεσιτών και κανονίζουν ένα πλοίο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η πληρωμή των ναύλων μπορεί να γίνει με δύο τρόπους: ανά τόνο ή εφάπαξ.

Η καταβολή ανά τόνο περιλαμβάνει την πληρωμή του ιδιοκτήτη για κάθε τόνο φορτίου που μεταφέρεται στο πλοίο. Αυτό προτιμάται όταν η χωρητικότητα φορτίου είναι σημαντικά χαμηλότερη από τη μεικτή μέγιστη χωρητικότητα φορτίου του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, όταν μεταφέρεται μεγαλύτερο βάρος του φορτίου, συνιστάται η πληρωμή εφάπαξ. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να διασφαλίσει ότι η χωρητικότητα που μεταφέρεται στο πλοίο είναι εντός των αποδεκτών ορίων του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει τον έλεγχο της χωρητικότητας του φορτίου στο κατάστρωμα και των διαφόρων γραμμών φόρτωσης του πλοίου.

Υπάρχουν ορισμένοι σημαντικοί όροι που χρησιμοποιούνται σε ένα ναυλοσύμφωνο, οι οποίοι καθορίζουν τους κανόνες που βασίζονται στον χρόνο που πρέπει να τηρούνται για τη διάρκεια της σύμβασης. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την πληρωμή των καυσίμων, της λειτουργίας και των δαπανών που σχετίζονται με την απασχόληση. Είναι δική του ευθύνη να προσλάβει τους αξιωματικούς και άλλα μέλη του πληρώματος για το ταξίδι είτε από μια ομάδα ατόμων που εργάζονται γι' αυτούς είτε χρησιμοποιώντας μεσίτες ως μεσάζοντες για την προμήθεια ναυτικών. Επιπλέον, ο ιδιοκτήτης πρέπει να πληρώσει κι άλλα έξοδα, όπως εργασίες ελλιμενισμού και φόρτωσης. Οποιοσδήποτε εξοπλισμός χρησιμοποιείται πρέπει επίσης να πληρωθεί από τους ιδιοκτήτες.

Γενικά, οι ναυλωτές που μεταφέρουν μια εφάπαξ αποστολή προτιμούν ναυλώσεις ταξιδιών. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν είναι δεσμευμένοι στη σύμβαση για μεγάλο χρονικό διάστημα. Με απλά λόγια, μια ναύλωση ταξιδιού απαιτεί έναν ναυλωτή και την ενοικίαση ενός πλοίου για το σκοπό ενός μεμονωμένου ταξιδιού στο οποίο η διαδρομή και τα λιμάνια έχουν προκαθοριστεί. Η ευθύνη των δασμών και άλλων πληρωμών μαζί με την πρόσληψη βαρύνει πλήρως τον πλοιοκτήτη, ενώ το φορτίο είναι αποκλειστική ευθύνη του ναυλωτή. (Γ. Βλάχος .Ε Ψύχου, 2000)

3.2.2 Χρονοναύλωση

Η χρονοναύλωση είναι μια χρονικά δεσμευμένη συμφωνία, σε αντίθεση με μια ναύλωση ταξιδιού. Ο πλοιοκτήτης μισθώνει ένα πλοίο σε ναυλωτή για καθορισμένο χρονικό διάστημα και είναι ελεύθερος να αποπλεύσει σε οποιοδήποτε λιμάνι και να μεταφέρει οποιοδήποτε φορτίο, με την επιφύλαξη των νομικών διατάξεων. Αν και ο ναυλωτής ελέγχει το πλοίο, η συντήρηση του πλοίου εξακολουθεί να εμπίπτει στην αρμοδιότητα του ιδιοκτήτη.

Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για τη διασφάλιση ότι το πλοίο πληροί τα διεθνώς αποδεκτά ναυτικά πρότυπα καθ' όλη τη διάρκεια της συμφωνίας. Προσλαμβάνουν τακτικά θαλάσσιους επιθεωρητές για να συντάσσουν εκθέσεις σχετικά με την αξιοπλοΐα του πλοίου και κάνουν επισκευές όπως και όταν απαιτείται. Ο ιδιοκτήτης είναι αντιμέτωπος με νομικές ενέργειες σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι το πλοίο έχει κάποιο σημαντικό πρόβλημα.

Η συμφωνία χρονοναύλωσης μπορεί να εκτείνεται από μερικές ημέρες έως μερικά χρόνια. Πρόκειται για μια μακροπρόθεσμη συμφωνία που λειτουργεί με ενιαίο επιτόκιο πληρωμής, γνωστό ως ναύλο. Η πληρωμή πρέπει να καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και δεν παρουσιάζει διακυμάνσεις υπό συνήθεις συνθήκες. Στη χρονική ναύλωση, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επιλογή πληρώματος, την πληρωμή των τελών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια των ταξιδιών και τη διευθέτηση διατάξεων για την εξασφάλιση ομαλής λειτουργίας σε κάθε λιμάνι προσέλευσης. Πρέπει, επίσης, να ενημερώσει εκ των προτέρων τον ιδιοκτήτη για την προγραμματισμένη διαδρομή. Η πληρωμή υπολογίζεται σε ημερήσια βάση, με πρόστιμα σε μεταγενέστερο χρόνο. Το κόστος των καυσίμων, των προμηθειών κ.λπ. καλύπτεται από τον ναυλωτή, ενώ ο ιδιοκτήτης αναλαμβάνει όλα τα έξοδα συντήρησης.

Σε αντίθεση με τις ναυλώσεις ταξιδιών που χρησιμοποιούν συγκεκριμένο υπολογισμό πληρωμών, υπάρχουν αρκετές διατάξεις για απρόβλεπτες καθυστερήσεις στις χρονοναυλώσεις. Δεδομένου ότι η πληρωμή γίνεται σε καθημερινή βάση, ο ναυλωτής μπορεί να καθυστερήσει για συγκεκριμένους λόγους και αυτοί καλύπτονται από τη συμφωνία. Για παράδειγμα, εάν ένα πλοίο επιβραδύνει λόγω κακών καιρικών συνθηκών που δεν θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί, ο επιπλέον χρόνος που δαπανήθηκε δεν συμπεριλαμβάνεται στην τελική καταμέτρηση χρόνου. Εν συντομία, μια χρονοναύλωση περιλαμβάνει τη μίσθωση ενός πλοίου για καθορισμένη περίοδο, με χρέωση ανά ημέρα, όπου ο ναυλωτής είναι ελεύθερος να χρησιμοποιήσει το πλοίο. Ο ιδιοκτήτης φροντίζει μόνο το κόστος που σχετίζεται με τη συντήρηση. Εισάγονται ρήτρες για την προστασία του ναυλωτή προκειμένου να μη χρειαστεί να πληρώσει για ώρες που δαπανήθηκαν εξαιτίας γεγονότων που δεν μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί.

3.2.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου

Η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι ουσιαστικά μια μορφή χρονοναύλωσης στην οποία το πλοίο παραδίδεται από τον πλοιοκτήτη στους ναυλωτές «γυμνό». Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να το επανδρώσει και έχει όλη την εμπορική εκμετάλλευση αλλά και τον ναυτικό έλεγχο του σκάφους. Οι ναυλώσεις γυμνού πλοίου πραγματοποιούνται συνήθως για μεγάλα χρονικά διαστήματα, μεγαλύτερα των πέντε ετών, και χρονοναυλωτής είναι αυτός που θα αποφασίσει για το ποιος θα είναι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα. Για αυτό το διάστημα ο ναυλωτής έχει τον ρόλο του πλοιοκτήτη. Ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης δεν αφορά μια ναύλωση μεταφοράς φορτίου αλλά είναι ουσιαστικά ένα τύπος εκμίσθωσης ενός πλοίου, αφού ο ναυλωτής, εκτός από τα παραπάνω, είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση, την εύρυθμη λειτουργία, η ασφάλιση και την επάνδρωση του πλοίου. Πολλές φορές σ' αυτή τη ναύλωση οι πλοιοκτήτες είναι άτομα δίχως εμπειρία στη ναυτιλία σε αντίθεση με τους ναυλωτές οι οποίοι είναι μεγάλοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διαχείριση του πλοίου ή έμπειροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες.

Με τη ναύλωση γυμνού πλοίου είναι φανερό ότι ωφελούνται και η πλευρά των πλοιοκτητών αλλά και η πλευρά των ναυλωτών οι οποίοι μπορεί να είναι μεγάλοι και έμπειροι επιχειρηματίες που θα αναλάβουν τη διαχείριση πλοίων αλλά δεν χρειάζεται να κάνουν μεγάλες επενδύσεις. (A.Korρές 2020)

3.3 Διεθνείς Οργανισμοί

Για τη συνεχή και αξιόπιστη ενημέρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σχετικά με εξαιρετικά σημαίνοντα και συχνά έκτακτα γεγονότα (πειρατείες, εμφύλιοι πόλεμοι κ.λπ.), έχουν συσταθεί διεθνείς οργανισμοί, πολλοί από τους οποίους αφορούν τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων.

➤ BIMCO

(Baltic and International Maritime Council)

Η BIMCO είναι μία από τις μεγαλύτερες διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις που εκπροσωπούν πλοιοκτήτες. Δηλώνει ότι τα μέλη της αντιπροσωπεύουν περίπου το 60% της παγκόσμιας χωρητικότητας εμπορικής ναυτιλίας και ότι έχει μέλη σε περισσότερες από 130 χώρες, συμπεριλαμβανομένων διευθυντών, μεσιτών και πρακτόρων. Δηλώνει, επίσης, ότι πρωταρχικός της στόχος είναι να προστατεύσει τα μέλη της παγκοσμίως μέσω της παροχής πληροφοριών και συμβουλών, ενώ παράλληλα προωθεί θεμιτές επιχειρηματικές πρακτικές και διευκολύνει την εναρμόνιση και την τυποποίηση των πρακτικών και των συμβάσεων εμπορικής ναυτιλίας.

Τα κεντρικά γραφεία της BIMCO βρίσκονται στο Bagsværd, προάστιο της Κοπεγχάγης στη Δανία. Πρόεδρος είναι η Sabrina Chao, η οποία ανέλαβε την 45η προεδρία της ένωσης τον Μάιο του 2021. Ο σημερινός γενικός γραμματέας και διευθύνων σύμβουλος είναι ο David Loosley, ο οποίος ήταν προηγουμένως διευθύνων σύμβουλος στο IMarEST. Για να υποστηρίξει την ανάπτυξη και τη βελτίωση των ναυτιλιακών κανονισμών, η BIMCO είναι διαπιστευμένη ως Μη Κυβερνητική Οργάνωση (ΜΚΟ) στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Πραγματοποιεί, επίσης, διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα για τη ναυτική κοινότητα σε όλο τον κόσμο.

(Peter Lundahl Rasmussen (2021) BIMCO Maritime)

➤ ASBA

(Association of Shipbrokers and Agents)

Η ASBA είναι μια ανεξάρτητη εμπορική ένωση μελών, που ιδρύθηκε το 1934 και συγκεντρώνει μέλη όπως ναυλομεσίτες και πράκτορες με γραφεία στις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά.

(<https://www.asba.org>)

➤ FONASBA

(Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)

Η Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών & Πρακτόρων (FONASBA), η οποία ιδρύθηκε το 1969, αποτελεί μια ένωση για ναυλομεσίτες και πράκτορες σε όλο τον κόσμο. Ως παγκόσμιος οργανισμός εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πρακτόρων και των μεσιτών πλοίων παγκοσμίως και συνεργάζεται με άλλες διεθνείς ομάδες κοινών συμφερόντων προκειμένου να λαμβάνει αποφάσεις ή να παρέχει συμβουλές για ζητήματα που ανακύπτουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

(<https://fonasba-antwerp-2022.com>)

➤ IMO

(International Maritime Organization)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) είναι μια εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδια για τη ρύθμιση της ναυτιλίας. Ιδρύθηκε σε διάσκεψη του ΟΗΕ που

πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη το 1948 αλλά δημιουργήθηκε δέκα χρόνια αργότερα και συνεδρίασε για πρώτη φορά το 1959. Με έδρα το Λονδίνο, ο ΙΜΟ έχει σήμερα 174 κράτη-μέλη. Πρωταρχικός σκοπός του είναι να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και οι αρμοδιότητές του σήμερα περιλαμβάνουν τη ναυτική ασφάλεια, περιβαλλοντικές ανησυχίες, νομικά θέματα, τεχνική συνεργασία, ασφάλεια στη θάλασσα και την αποτελεσματικότητα της ναυτιλίας.

Ο ΙΜΟ διοικείται από συνέλευση μελών που εκλέγεται από τη συνέλευση. Άλλοι οργανισμοί του ΟΗΕ μπορούν να παρακολουθούν τις διαδικασίες του. Το καθεστώς παρατηρητή χορηγείται σε ειδικευμένες μη κυβερνητικές οργανώσεις. Ο ΙΜΟ υποστηρίζεται από μόνιμη γραμματεία εργαζομένων που είναι εκπρόσωποι των μελών του οργανισμού. Η γραμματεία αποτελείται από έναν γενικό γραμματέα που εκλέγεται περιοδικά από τη συνέλευση και από διάφορα τμήματα σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του περιβάλλοντος κ.ά.

➤ **Βαλτικό κέντρο (Baltic Exchange)**

Το Βαλτικό κέντρο είναι οργανισμός για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και πάροχος πληροφοριών για την αγορά εμπορευμάτων, τη διαπραγμάτευση και τον διακανονισμό συμβολαίων. Αποτελεί μια διεθνή κοινότητα με 750 εταιρείες-μέλη, περιλαμβάνει την πλειονότητα των παγκόσμιων ναυτιλιακών συμφερόντων και δεσμεύεται σε έναν κώδικα επιχειρηματικής συμπεριφοράς με εποπτεία. Τα μέλη του Βαλτικού Κέντρου είναι υπεύθυνα για μεγάλο ποσοστό όλων των εγκαταστάσεων ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων, καθώς και για την πώληση και την αγορά εμπορικών πλοίων.
(www.balticexchange.com.)

➤ **Lloyd's of London**

Ένας βρετανικός ασφαλιστικός οργανισμός, τα μέλη του οποίου λειτουργούν ως συνδικάτα για να ασφαλίζουν και να αποτρέπουν τους κινδύνους διαφορετικών επιχειρήσεων, οργανισμών και ατόμων. Κύριος σκοπός του είναι να λειτουργεί ως μεσάζων μεταξύ πελατών, ασφαλιστών, μεσιτών και ασφαλιστικών εταιρειών. Το 2020 υπήρχαν 76 συνδικάτα, τα οποία διοικούνταν από 50 διαχειριστικές εταιρείες που συλλογικά έγραψαν ακαθάριστα ασφάλιστρα 35,5 δισεκατομμυρίων λιρών για κινδύνους που έθεταν 350 χρηματιστές. Από αυτά τα ασφάλιστρα το 53% προερχόταν από τη Βόρεια Αμερική, το 27% από την Ευρώπη και το 20% από τον υπόλοιπο κόσμο. Η άμεση ασφάλιση αντιπροσώπευε το 65% των ασφάλιστρων, καλύπτοντας κυρίως περιουσιακά ζητήματα και ατυχήματα, ενώ το υπόλοιπο 35% ήταν αντασφάλιση.
(<https://www.lloyds.com/about-lloyds/>)

➤ **Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας (International Chamber of Shipping - ICS)**

Το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας είναι ο κύριος ναυτιλιακός οργανισμός στον κόσμο, που αντιπροσωπεύει περίπου το 80% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας, μέσω των μελών εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών. Ασχολείται με όλα τα κανονιστικά, λειτουργικά και νομικά ζητήματα. Μια σημαντική δραστηριότητά του είναι ότι αποτελεί συμβουλευτικό όργανο στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών με ευθύνη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εκπροσωπεί τα παγκόσμια συμφέροντα διαφορετικών επαγγελματιών του κλάδου: χειριστές χύδην μεταφορέων, χειριστές δεξαμενόπλοιων, χειριστές επιβατηγών πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένων πλοιοκτητών και διαχειριστών πλοίων τρίτων.

(<https://www.ics-shipping.org/about-ics/>)

➤ **Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko
(International Association of Independent Tankers Owners)**

Η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (Intertanko) είναι ένωση μελών για ιδιοκτήτες ανεξάρτητων δεξαμενόπλοιων σε όλο τον κόσμο. Η Ένωση ιδρύθηκε με τη σημερινή της μορφή στο Όσλο το 1970 για να εκπροσωπήσει ανεξάρτητους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, δηλαδή μη πετρελαιϊκές εταιρείες και μη κρατικά ελεγχόμενους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, να διασφαλίσει την ασφαλή αποστολή πετρελαίου και χημικών και να λειτουργήσει ως φόρουμ για τη ναυτιλία. Η συμμετοχή είναι ανοιχτή σε όσους ιδιοκτήτες και χειριστές δεξαμενόπλοιων πετρελαίου, φυσικού αερίου και χημικών οχημάτων πληρούν τα κριτήρια συμμετοχής στον οργανισμό. Ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες διαχειρίζονται ένα τεράστιο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και η συντριπτική πλειονότητα είναι μέλη της Intertanko. Από τον Ιανουάριο του 2019, ο οργανισμός είχε 198 μέλη, των οποίων ο συνδυασμένος στόλος περιλαμβάνει περίπου 3.930 δεξαμενόπλοια συνολικού ύψους σχεδόν 345 εκατομμυρίων DWT.
(<https://www.intertanko.com/About-Us/>)

➤ **P&I Clubs
(Protection & Indemnity Club)**

Είναι ασφαλιστικές ενώσεις μεταξύ πλοιοκτητών που έχουν σκοπό την αποζημίωση τρίτων σε περίπτωση ζημιών που προκλήθηκαν από το πλοίο τους. Το P&I Club ως μια μη κερδοσκοπική ένωση ναυτιλιακών ασφαλιστών αποτελεί μια ομάδα πλοιοκτητών που επιδίδονται αμοιβαία στην κάλυψη των δικών τους κινδύνων αστικής ευθύνης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

4.1 Ορισμός ναυλαγοράς

Με την έννοια ναυλαγορά ή αγορά ναύλων (freight market) ορίζεται το σύστημα διαμόρφωσης των τιμών των ναύλων των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, η έννοια της ναυλαγοράς ορίζεται ως ο χώρος όπου πραγματοποιούνται οι μεταφορές και καθορίζονται οι ναύλοι. Είναι ένα σύνολο από νομικά και φυσικά πρόσωπα που, εκφράζοντας διαφορετικά συμφέροντα και δρώντας με διαφορετικούς τρόπους, προσπαθούν να επιτευχθούν οι στόχοι τους και μέσω της αλληλεπίδρασής τους καθορίζονται οι ναύλοι. Οι τιμές της ναυλαγοράς ποικίλλουν ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση που υπάρχει στην αγορά.

4.2 Παράγοντες διαμόρφωσης ναύλων

Η τιμή του ναύλου υπόκειται σε συνεχείς διακυμάνσεις καθώς εξαρτάται από διάφορους παράγοντες που χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- Μεταβολή της προσφοράς και της ζήτησης
- Εξωτερικοί παράγοντες, όπως είναι τα φυσικά αίτια, η πορεία της παγκόσμιας οικονομίας, τεχνολογικά αίτια κ.ά.
- Εσωτερικοί παράγοντες, όπου ο ναύλος διαμορφώνεται με βάση την ποσότητα (αριθμός τεμαχίων, βάρος, όγκος), κατ' αποκοπή (αν αφορά ένα ή περισσότερα ταξίδια) ή με την ημέρα

Τα ναύλα καθορίζονται στα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Τόκιο), τις λεγόμενες διεθνείς ναυλαγορές. Εκεί συγκεντρώνονται από διάφορα μέρη του κόσμου οι αιτήσεις και οι προσφορές για θαλάσσιες μετακινήσεις. Το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων είναι το Baltic Exchange του Λονδίνου.

4.3 Μορφές ναυλαγοράς

Η ναυλαγορά δεν είναι μια ενιαία και ομοιογενής αγορά, αλλά αποτελείται από διαφορετικές επιμέρους αγορές που όμως δεν είναι αυστηρά διαχωρισμένες μεταξύ τους, ούτε και αναγκαία αλληλεξαρτώμενες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συχνά ποικιλόμορφες και ανομοιογενείς τάσεις στο σύνολό της. Κάθε επιμέρους ναυλαγορά έχει διαφορετικά εμπλεκόμενα μέρη, διαθέτει το δικό της δίκτυο πληροφόρησης και επικοινωνίας και τα δικά της ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά.

Η ανάλυση του συστήματος της ναυλαγοράς πρέπει να εμπεριέχει τέσσερα βασικά στοιχεία:

1. Τον χώρο που προσδιορίζεται η αγορά.
2. Τα πρόσωπα που δρουν μέσα στην αγορά.
3. Τον τρόπο λειτουργίας της ναυλαγοράς.
4. Τον τρόπο με τον οποίο αλληλεπιδρούν πρόσωπα και καταστάσεις μέσα στην αγορά.

Με βάση τα τέσσερα κριτήρια ο διαχωρισμός της ναυλαγοράς σε επιμέρους αγορές μπορεί να γίνει ως εξής:

➤ **Με κριτήριο τον τύπο των πλοίων:**

- Αγορά των Πλοίων Χύδην Ξηρού Φορτίου και των Πλοίων Διπλών Καταστρωμάτων (Bulk Carrier & Tweendecker Market)
- Αγορά των Δεξαμενόπλοιων (Tanker, Chemical, LPG/LNG Market)
- Αγορά των Πλοίων Μικτού Φορτίου (Combined Carrier Market)
- Αγορά των Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (Containership Market)
- Αγορά των Πλοίων RO/RO (RO/RO Market)
- Αγορά των Πλοίων Ψυγείων (Reefer Market)

➤ **Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου:**

- Αγορά Χύδην Ξηρού Φορτίου (Dry Bulk Cargo Market)
- Αγορά Χύδην Υγρού Φορτίου (Liquid Bulk Cargo Market)
- Αγορά Ειδικών Φορτίων (Special Cargo Market)
- Αγορά Γενικού Φορτίου (General Cargo Market)

➤ **Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια των ναυλώσεων:**

Αν υπάρχει βραχυχρόνια ναύλωση ή μακροχρόνια.

➤ **Με κριτήριο τον γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών.**

4.4 Ναυτιλιακή αγορά

Η ναυτιλιακή αγορά είναι μια πολύπλοκη και σύνθετη αγορά, η οποία διαφοροποιείται αναλόγως με τα προϊόντα που διακινούνται, το είδος του πλοίου, την προσφορά και τη

ζήτηση, τη χρονολογική περίοδο και τις γεωγραφικές αποστάσεις. Στην οικονομική ανάπτυξη ο ρόλος της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών είναι καταλυτικός. Ο βασικότερος τρόπος μεταφοράς και διακίνησης εμπορευμάτων παγκοσμίως πραγματοποιείται με θαλάσσια μέσα, καθώς είναι και ο πιο φθηνός και συμφέρων σε σύγκριση με άλλα μέσα. Στόχος των πλοιοκτητών είναι να παρέχουν την ασφάλεια, την ταχύτητα αλλά και την αξιοπιστία που απαιτείται για τη μεταφορά φορτίου από τον τόπο φόρτωσης στον προορισμό εκφόρτωσης. Όπως είναι φυσικό, τα ανωτέρω εξαρτώνται από το είδος του φορτίου που θα μεταφερθεί.

Τη δεκαετία του '80 τέσσερα είδη εμπορευμάτων (σιδηρομεταλλεύματα, ορυκτέλαια, σιτηρά, κάρβουνο) επικρατούσαν στο θαλάσσιο εμπόριο καλύπτοντας τα 2/3 του συνολικού όγκου των μεταφερόμενων προϊόντων. Το υπόλοιπο 1/3 αποτελούνταν από διάφορα εμπορεύματα, κυρίως αγροτικά προϊόντα και κατεψυγμένες τροφές, και λιγότερο από μεταλλεύματα, βιομηχανικά υλικά, ξυλεία.

4.5 Ναυλαγορά Charter-Ναυλαγορά Liner

Οι θαλάσσιες μεταφορές από οικονομικής πλευράς χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- τη ναυλαγορά charter και
- τη ναυλαγορά liner

Οι διαφορές τους παρατηρούνται:

- στη δομή τους
- στο είδος των προσφερόμενων υπηρεσιών
- στο είδος του εμπορεύματος και
- στο είδος του πλοίου.

Δομή της αγοράς

Η διάφορα μεταξύ των αγορών charter και liner είναι αρκετά μεγάλη. Στη ναυλαγορά charter έχουμε τέλειο ανταγωνισμό. Έχουμε μια αγορά υπηρεσιών όπου υπηρεσία είναι η διάθεση μεταφορικής ικανότητας, πωλητής είναι ο πλοιοκτήτης και αγοραστής είναι ο ναυλωτής. Οι ναύλοι καθορίζονται από την αλληλεπίδραση της προσφοράς και της ζήτησης. Αντιθέτως, αυτό είναι δεν δυνατόν να συμβεί στη ναυλαγορά liner με την οργάνωση κοινοπραξιών (conferences).

Το είδος των προσφερόμενων υπηρεσιών

Στη ναυλαγορά charter έχουμε τη ναύλωση ολόκληρου του πλοίου υπό προκαθορισμένους αποδεκτούς όρους και από τις δύο πλευρές (πλοιοκτήτη - ναυλωτή). Το πλοίο είναι δυνατόν να εκτελέσει οποιαδήποτε χρονική στιγμή οποιοδήποτε δρομολόγιο. Η ναύλωση μπορεί να αφορά μόνο ένα ταξίδι (voyage charter) ή τη χρήση του πλοίου για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (time charter). Κατά την περίοδο αυτή ιδιοκτήτης του πλοίου θεωρείται πλέον ο ναυλωτής και έχει στη διάθεσή του όλο το πλοίο. Αντίθετα, στη ναυλαγορά liner το πλοίο πραγματοποιεί δρομολόγιο σε

συγκεκριμένο χρόνο και κατεύθυνση και η μίσθωση αφορά τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από το λιμάνι αναχώρησης στο λιμάνι άφιξης.

Το είδος του εμπορεύματος

Στη ναυλαγορά charter έχουμε μεγάλες και ομοιογενείς ποσότητες φορτίου, συνήθως μικρής αξίας. Τα προϊόντα είναι συνήθως χύδην, όπως πετρέλαιο, κάρβουνο, σιτηρά. Στη ναυλαγορά liner το φορτίο μπορεί να μην είναι ομοιογενές, να έχει μεγάλη αξία και να αποτελείται από προϊόντα γεωργικά, βιομηχανικά κ.ά.

Το είδος του πλοίου

Γενικά, στη ναυλαγορά charter χρησιμοποιούνται πλοία εξειδικευμένα, όπως δεξαμενόπλοια, bulk carriers, OBO's (Ore/bulk/oil carrier), ενώ στη ναυλαγορά liner φορτηγά γενικού φορτίου για τη μεταφορά διαφορετικών εμπορευμάτων, Ro-Ro, επιβατηγά και containerships.

4.6 Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

Ο πιο σημαντικός τομέας της ναυλαγοράς charter είναι η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων, στην οποία εμφανίζονται μεγάλες διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων. Η αγορά των δεξαμενόπλοιων είναι τμηματοποιημένη. Τα βασικά κριτήρια τμηματοποίησης είναι ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου και το μέγεθος των πλοίων. Στη ναυλαγορά tanker (charter) έχουμε κλασικό παράδειγμα αυτού που λέμε «τέλειος ανταγωνισμός». Στην αγορά αυτή έχουμε μεγάλες, ομοιογενείς ποσότητες εμπορευμάτων, σχετικά χαμηλής ειδικής αξίας. Ο στιγμιαίος ναύλος μπορεί να παρουσιάσει διακυμάνσεις της τάξης του 800%, ενώ διακυμάνσεις της τάξης του 10-15% θεωρούνται ασήμαντες. Συνεπώς αυτό έχει αποτέλεσμα τα περιθώρια κέρδους ή ζημίας να είναι τεράστια τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για τον ναυλωτή. Όπως είναι εύκολο να καταλάβει κανείς, καθοριστικό ρόλο παίζει η ικανότητα πρόβλεψης των ναύλων. Η δομή της αγοράς των tankers στηρίζεται σε τέσσερις βασικές αρχές (οι οποίες στηρίζουν και τον τέλειο ανταγωνισμό):

1. Κινητικότητα
2. Ευκολία εισόδου
3. Μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών
4. Ομοιογένεια

1. Κινητικότητα

Η κινητικότητα είναι το βασικό στοιχείο των θαλάσσιων μεταφορών. Ένα πλοίο δεν είναι δεσμευμένο σε μια γεωγραφική περιοχή, αλλά μπορεί να ταξιδεύει προσφέροντας υπηρεσίες όπου ο ιδιοκτήτης του θέλει, γεγονός που καθιστά εύκολη την είσοδο ή έξοδο του από κάποια αγορά.

2. Ευκολία εισόδου

Η είσοδος στη ναυλαγορά charter είναι εύκολη, ειδικά σε σύγκριση με τη liner που επικρατούν οι κοινοπραξίες. Δεν απαιτούνται σύνθετες διοικητικές δομές για τη λειτουργία ενός tanker και η σύναψη δανείων είναι σχετικά εύκολη. Ακόμα, πρέπει να τονιστεί ότι οι πιο πολλές εταιρείες στη ναυλαγορά charter έχουν στην κατοχή τους μόνο

ένα πλοίο μιας και η αγορά είναι δομημένη έτσι ώστε οι μεγάλες εταιρίες να μην παρουσιάζουν πλεονεκτήματα ως προς τις μικρές.

3. Μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών

Το γεγονός ότι υπάρχουν πολλοί πλοιοκτήτες καθιστά δύσκολη οποιαδήποτε προσπάθεια συνεννόησης για να επηρεάσουν τις τιμές των ναύλων (σε αντίθεση με την ναυλαγορά liner).

4. Ομοιογένεια

Η τεχνολογία των δεξαμενόπλοιων είναι γενικά ομοιογενής και γνωστή. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα δεξαμενόπλοια είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τους ίδιους σκοπούς. Έτσι, είναι αδύνατη η απαίτηση υψηλότερων ναύλων στην περίπτωση ισχυρισμών για προσφορά «ειδικών» υπηρεσιών.

4.6.1 Δομή της ναυλαγοράς δεξαμενόπλοιων

Στη ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων, οι εταιρείες πετρελαίου ναυλώνουν πλοία για να καλύψουν τις μεταφορικές τους ικανότητες. Ενώ παλαιότερα, πριν από μερικές δεκαετίες, όλα σχεδόν τα tankers ανήκαν σε εταιρείες πετρελαίου, στις μέρες μας μόλις το 25-30% του παγκόσμιου στόλου ανήκει σε αυτές. Οι υπόλοιπες μεταφορικές ανάγκες καλύπτονται από μεμονωμένους-ανεξάρτητους πλοιοκτήτες (περίπου το 80-90% με χρονοναυλώσεις και το 10-20% στη στιγμιαία ναυλαγορά). Ανεξάρτητος πλοιοκτήτης χαρακτηρίζεται αυτός που δεν έχει δικές του μεταφορικές απαιτήσεις.

Ο μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων πλοιοκτητών οφείλεται στους εξής λόγους:

α) οι εταιρείες πετρελαίου προτιμούν να ενοικιάζουν πλοία από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες παρά να παίρνουν δάνεια για τη ναυπήγησή τους.

β) λόγω των διακυμάνσεων των μεταφορικών απαιτήσεων κάθε εταιρείας.

γ) λόγω εξειδίκευσης, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες αποδοτικότερα και φθηνότερα

δ) λόγω έλλειψης γραφειοκρατίας, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες αποφασίζουν πιο εύκολα τη ναυπήγηση ενός πλοίου. Σε περιόδους υψηλών ναύλων, αυτές οι παραγγελίες αυξάνονται και αυτό έχει αποτέλεσμα με την πάροδο των χρόνων οι συγκεκριμένοι πλοιοκτήτες να αυξάνουν τη μερίδα τους στον παγκόσμιο στόλο δεξαμενόπλοιων.

(Γ. Βλάχος «Ναυτιλιακή οικονομία», 1997)

4.6.2 Ο δείκτης Worldscale

Πριν από το 1969 και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι κυβερνήσεις όριζαν καταλόγους στους οποίους αναγράφονταν οι τιμές των ναύλων ανά διαδρομή. Το 1969 υπήρξε η ένωση των καταλόγων του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, με αποτέλεσμα τη δημιουργία του δείκτη Worldscale (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale). Η κλίμακα WS βασίζεται σ' ένα βιβλίο πινάκων (schedule) το οποίο διατίθεται μόνο σε συνδρομητική βάση και δημοσιεύεται μία φορά τον χρόνο, συνήθως την 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους από το Worldscale Association.

Το Worldscale Association αποτελείται από δύο ανεξάρτητους μεταξύ τους, μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, έναν στο Λονδίνο (Worldscale Association – London – Limited) και έναν στη Νέα

Υόρκη (Worldscale Association – NYC – INC). Ο δείκτης WS εξαρτάται όχι μόνο από το κόστος του καυσίμου και τα λιμενικά τέλη, αλλά και από το καθημερινό πάγιο κόστος ενοικίασης.

Το 1989 εισάγεται ο νέος δείκτης Worldscale, για τον οποίο έχει διορθωθεί το καθημερινό πάγιο κόστος ενοικίασης από τα \$1800 που ήταν το διάστημα 1969 – 1988, στα \$12000. Ο δείκτης Worldscale περιγράφει τις διακυμάνσεις του στιγμιαίου αλλά και όλων των υπόλοιπων ναύλων. Η δημιουργία ενός τέτοιου δείκτη ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εύρεσης ενός συστηματικού τρόπου περιγραφής της αγοράς χύδην υγρού φορτίου. Εξαιτίας του τεράστιου αριθμού διαδρομών tankers, η απλή παράθεση των ναύλων στις διαδρομές αυτές σε απόλυτα μεγέθη (\$/tn) δεν θα βοηθούσε πολύ στην περιγραφή της αγοράς.

Δείκτης Worldscale μιας διαδρομής ορίζεται το πηλίκο:

$$WS = \frac{\text{Στιγμιαίος Ναύλος στη διαδρομή}}{\text{Βασικός Ναύλος στη διαδρομή}} \cdot 100$$

Όπου:

Στιγμιαίος Ναύλος διαδρομής: είναι ο ναύλος που προκύπτει από τον ελεύθερο ανταγωνισμό αγοράς και προκύπτει από τη συνάρτηση προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας σε μια διαδρομή. Αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα που περιγράφει την κατάσταση της ναυλαγοράς tankers.

Βασικός Ναύλος διαδρομής: είναι όλα τα έξοδα του ταξιδιού, όπως τα καύσιμα, τα λιμενικά τέλη, οι μισθοί του πληρώματος, η μείωση ασφάλιστρων αν το πλοίο έχει δέσει. Οι βασικοί ναύλοι υπολογίζονται και εκδίδονται σε ειδικούς πίνακες κατά τακτά χρονικά διαστήματα για μια συγκεκριμένη διαδρομή, ενώ ο βασικός ναύλος αλλάζει σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές καυσίμων. Ο προσδιορισμένος από την κλίμακα ναύλος για κάθε διαδρομή χαρακτηρίζεται ως w100 της συγκεκριμένης διαδρομής και ονομάζεται flat rate (ναύλος αναφοράς ή βασικός ναύλος), υπολογίζεται πάντα σε δολάρια ανά τόνο οφειλόμενου φορτίου (\$/τόνος) και αποτελεί μέτρο σύγκρισης επιπέδου των τιμών των ναύλων για μια συγκεκριμένη διαδρομή. Ο δείκτης WS είναι διεθνώς καθιερωμένη μονάδα μέτρησης των διακυμάνσεων στη ναυλαγορά tankers.

(<https://www.worldscale.co.uk/>)

4.7 Προσφορά και ζήτηση

4.7.1 Το φαινόμενο της ζήτησης

Η ζήτηση για μεταφορική ικανότητα, η οποία μετριέται σε τόνους φορτίου, μεταβάλλεται εύκολα και πολλές φορές φτάνει το 10-20 % ετησίως. Οι παράγοντες από τους οποίους επηρεάζεται η ζήτηση είναι οι εξής:

- Η παγκόσμια οικονομία
- Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων

- Η μέση απόσταση διακίνησης φορτίου (average haul)
- Το κόστος μεταφοράς
- Τα πολιτικά γεγονότα

Η παγκόσμια οικονομία

Ο πιο σημαντικός παράγοντας από τον οποίο επηρεάζεται η ζήτηση είναι η παγκόσμια οικονομία. Η αύξηση της οικονομίας συνεπάγεται αύξηση των αναγκών για θαλάσσια μεταφορά υλικών ώστε να εισαχθούν στην αγορά. Έτσι η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών ακολουθεί την αύξηση της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές συγκεκριμένων προϊόντων μπορεί να εμφανίζει αύξηση κάποια συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα, ανάλογα με το εμπόρευμα που διατίθεται στην αγορά. Για παράδειγμα, η μεταφορά των σιτηρών ξεκινά τους καλοκαιρινούς μήνες και διαρκεί ως το τέλος του έτους, ενώ η μεταφορά πετρελαιοειδών παρατηρείται κυρίως κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου και του χειμώνα. Αν και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές ακολουθεί την παγκόσμια οικονομία, παρ' όλα αυτά ορισμένες μεταφορές ιδιαίτερων εμπορευμάτων και ιδιαίτερου χαρακτήρα ακολούθησαν μια διαφορετική κλίμακα ανάπτυξης. Αυτό ίσως να οφείλεται στην αλλαγή της πηγής που εφοδιάζει την αγορά ή στην αλλαγή της πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή νέων βιομηχανικών και τεχνολογικών προϊόντων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μεταφορά ακατέργαστου πετρελαίου. Κατά τη δεκαετία του 1960 η ζήτηση πετρελαίου αυξήθηκε δύο - τρεις φορές περισσότερο σε σχέση με τον παγκόσμιο οικονομικό δείκτη. Αυτό οφείλεται κυρίως στη χρησιμοποίηση του πετρελαίου ως βασική πηγή ενέργειας, σε αντίθεση με παλαιότερα που χρησιμοποιούνταν ο άνθρακας.

Μέση απόσταση διακίνησης φορτίου

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εξαρτάται από το δρομολόγιο και την απόσταση που διανύει το πλοίο, ώστε να φθάσει στον τελικό του προορισμό. Στο παρελθόν, αν υπήρχε αναγκαστική αλλαγή στην πορεία, υπήρχε αντίκτυπος στη μεταφορική ζήτηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ πριν από μερικά χρόνια, το οποίο επέφερε αύξηση στην απόσταση από τον Αραβικό Κόλπο στην Ευρώπη από 6.000 σε 11.000 μίλια και εκτίναξε στα ύψη τη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα.

Το κόστος μεταφοράς

Ένας επίσης βασικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές είναι το κόστος μεταφοράς. Για να μεταφερθεί κάποιο εμπόρευμα από τον τόπο αφετηρίας ή παραγωγής στον τόπο προορισμού θα πρέπει το κόστος να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ώστε η όλη διαδικασία να επιφέρει όσο μεγαλύτερο κέρδος είναι δυνατόν. Τις τελευταίες δεκαετίες οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν στη διάθεσή τους πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, μειώνοντας έτσι τα μεταφορικά έξοδα, ενώ ταυτόχρονα αυξάνουν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Τα πολιτικά γεγονότα

Η ύπαρξη ενός πολιτικού γεγονότος μπορεί να δημιουργήσει από μόνη της μεγάλες διακυμάνσεις στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Με τον όρο «πολιτικό γεγονός» εννοούμε έναν πόλεμο, μια επανάσταση ή την κατάκτηση κάποιων περιοχών και την εκμετάλλευσή τους. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τον πόλεμο που ξέσπασε στις αρχές του 2022 μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας, ο οποίος έχει επιφέρει σημαντικές διακυμάνσεις στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

4.7.2 Το φαινόμενο της προσφοράς

Η ζήτηση για μεταφορική ικανότητα, η οποία χαρακτηρίζεται ως ένα φαινόμενο ευμετάβλητο, δεν συνοδεύεται από μια εξίσου ευμετάβλητη προσφορά, αλλά από μια προσφορά «αργή» και «δυσκίνητη» σε σχέση με τις αλλαγές που συμβαίνουν στη ζήτηση. Για να κατασκευαστεί ένα πλοίο απαιτούνται κάποια χρόνια και αυτό επιφέρει χρονική καθυστέρηση στην αυξανόμενη ζήτηση.

Παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά είναι οι εξής:

- Ο παγκόσμιος στόλος
- Η παραγωγή πλοίων
- Η διάλυση και απώλεια πλοίων
- Η απόδοση του στόλου
- Το λειτουργικό περιβάλλον

Ο παγκόσμιος στόλος

Ο βασικότερος ίσως παράγοντας που αφορά την προσφορά είναι ο συνολικός παγκόσμιος στόλος, δηλαδή ο αριθμός των εμπορικών πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν φορτίο. Ο εμπορικός στόλος αποτελείται από έναν αριθμό πλοίων, το μέγεθος του οποίου καθορίζουν οι αποσύρσεις και ο παροπλισμός κάποιων εξ αυτών. Όταν η οικονομική ζωή κάποιου πλοίου είναι κατά μέσο όρο περίπου είκοσι χρόνια, μόνο ένα μικρό τμήμα του στόλου οδηγείται προς διάλυση κάθε χρόνο, με αποτέλεσμα οι μεταβολές του στόλου (σε αριθμό πλοίων) να μετριούνται σε χρονικά διαστήματα δεκαετιών και όχι μηνών.

Στις αρχές της δεκαετίας του '60 ο στόλος των δεξαμενόπλοιων εμφάνιζε διαδοχικά έναν κύκλο επέκτασης και συρρίκνωσης, ο οποίος κράτησε περίπου είκοσι χρόνια. Ανάμεσα στο 1962 και στο 1974 οι ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές τετραπλασιάστηκαν παρά τη μεγάλη αύξηση του στόλου και έτσι η ζήτηση δεν μπορούσε να συμβαδίσει με την προσφορά. Αυτό είχε αποτέλεσμα να εμφανίζεται έλλειψη διαθέσιμων πλοίων.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 τα διαθέσιμα δεξαμενόπλοια ήταν τόσο λίγα ώστε πολλά από αυτά πουλήθηκαν υπερδιπλάσια της αξίας τους, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις το κέρδος από κάποια ταξίδια ήταν τόσο μεγάλο που αρκούσε για την εξόφληση της αγοράς του πλοίου. Αυτό είχε αποτέλεσμα νέες παραγγελίες πλοίων.

Κατά τη διάρκεια της ίδιας δεκαετίας τα πράγματα αντιστράφηκαν: η ζήτηση μειώθηκε έως και 60% και η αγορά βρέθηκε αντιμέτωπη με το πρόβλημα που προέκυψε από την ανισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης. Μετά την κατάρρευση του εμπορίου το 1975 ο στόλος συνέχισε να επεκτείνεται καθώς ήταν ετοιμοπαράδοτα τα πλοία που είχαν ήδη παραγγελθεί. Το πρόβλημα που προέκυψε από τον συνδυασμό της ύπαρξης

νεόκτιστου στόλου και της μειωμένης ζήτησης έδειχνε ότι δεν θα είχε εύκολη λύση μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80, όταν δόθηκαν οικονομικά κίνητρα για τη διάλυση των παλαιών πλοίων και έτσι ο στόλος άρχισε να μειώνεται.

Η παραγωγή πλοίων

Όπως προαναφέρθηκε, για μια εικοσαετία και περισσότερο υπήρξε μια συσσώρευση παραγγελιών και κατασκευής νέων πλοίων. Κατ' αρχάς η αυξημένη παραγωγή θα μπορούσε να θεωρηθεί φυσικό επακόλουθο της αυξημένης ζήτησης, όπως και συνέβη πολλές φορές. Το 1974 το ποσοστό παραγωγής πλοίων έφτασε το 12% του συνολικού στόλου, ενώ το 1986 έπεσε στο 4%. Η παραγγελία, η κατασκευή και η παραγωγή ενός πλοίου δεν είναι μια γρήγορη και εύκολη διαδικασία, αλλά μια επίπονη και χρονοβόρα διαδικασία που μπορεί να διαρκέσει από ένα έως τέσσερα χρόνια, ανάλογα με το είδος, το μέγεθος και την πολυπλοκότητά της. Οι νέες παραγγελίες βασίζονται στην εκτίμηση και πρόβλεψη για επικείμενη αύξηση της ζήτησης, η οποία όμως πολλές φορές στο παρελθόν αποδείχθηκε λανθασμένη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αυτό της δεκαετίας του '70, όταν πολλές παραγγελίες ετοιμάστηκαν αφού είχε ήδη αρχίσει η ζήτηση να μειώνεται, με αποτέλεσμα να υπάρχει περίσσεια σε προσφορά.

Η διάλυση και απώλεια πλοίων

Η τάξη μεγέθους του εμπορικού στόλου εξαρτάται από την ισορροπία μεταξύ παραδόσεων νέων πλοίων και απωλειών που οφείλονται είτε σε διάλυσή τους είτε σε απώλειες από φυσιολογικά αίτια. Όσον αφορά τη διάλυση ενός πλοίου, εξαρτάται κυρίως από δύο παράγοντες: από την «τιμή διάλυσής» του και από τις προβλέψεις του πλοιοκτήτη για το πόσο επικερδείς θα είναι η λειτουργία και η χρήση του στο μέλλον. Όταν ένα πλοίο πρόκειται να διαλυθεί, πωλείται σε κάποιους οι οποίοι αφού το διαλύσουν, πουλάνε τον χάλυβα σε ειδικές βιομηχανίες μετάλλου, οι οποίες το επεξεργάζονται. Τέτοια κέντρα διάλυσης υπάρχουν και στην Ευρώπη, αλλά κυρίως στη Μέση Ανατολή. Η τιμή πώλησής του εξαρτάται από την προσφορά και τη ζήτηση για χάλυβα τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Ένας πλοιοκτήτης αποφασίζει τη διάλυση του πλοίου του όταν αυτός θεωρήσει ότι μια επικείμενη οικονομική κρίση θα το καταστήσει μη επικερδές. Επίσης, πολλά παλαιά πλοία καταστρέφονται είτε εξαιτίας των πολλών ζημιών και δαπανηρών τους επισκευών είτε επειδή οι εταιρείες τους έχουν ανάγκη μετρητών και βλέπουν ως μοναδική διέξοδο την πώλησή τους σε κέντρα διάλυσης.

Η αποδοτικότητα του στόλου

Η αποδοτικότητα ενός στόλου είναι η ικανότητά του να μεταφέρει φορτίο, η οποία μετριέται σε τόνους μεταφερομένου φορτίου σε ένα χρόνο ανά τόνους deadweight. Εξαρτάται από τρεις κυρίως παράγοντες:

- Μέση υπηρεσιακή ταχύτητα. Σχετίζεται άμεσα με τον χρόνο που κάνει ένα πλοίο για να καλύψει κάποια απόσταση, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι ένα πλοίο λειτουργεί βέλτιστα στην ταχύτητα σχεδίασής του.
- Αξιοποίηση και χρήση του deadweight. Πολλές φορές έχουμε απώλειες του deadweight αφού οι πλοιοκτήτες για διάφορους λόγους μεταφέρουν μεικτά φορτία.
- Πλοίο εν πλω. Ο χρόνος ενός πλοίου μοιράζεται σε ημέρες που αυτό βρίσκεται εν πλω και σε ημέρες που βρίσκεται ακινητοποιημένο (μη αποδοτικές). Η δεύτερη

περίπτωση μπορεί να συμβαίνει είτε επειδή το πλοίο είχε καθυστέρηση σε κάποιο λιμάνι είτε επειδή δεν ήταν ναυλωμένο. Στόχος είναι να αυξάνονται οι αποδοτικές ημέρες και να ελαττώνονται οι μη αποδοτικές.

Το λειτουργικό περιβάλλον

Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες από πλευράς προσφοράς, οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου. Για παράδειγμα, ο συνωστισμός σε ένα λιμάνι όπου γίνεται η φόρτωση ενδέχεται να προκαλέσει μείωση του αριθμού των πλοίων που είναι διατεθειμένα να φορτώσουν (μείωση της προσφοράς).

(*Martin Stopford, Maritime Economists, Second Edition, Routledge 1997*)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΝΑΥΛΟΣΥΜΝΦΩΝΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

5.1 Γενικά

Κατά τη ναύλωση υγρών καυσίμων τα έντυπα και οι διαδικασίες που ακολουθούνται είναι κατά μεγάλο βαθμό τυποποιημένα. Ο αριθμός των πλοιοκτητών και ναυλωτών είναι μικρότερος σε σχέση με άλλες αγορές και οι διαδρομές και τα φορτία παρουσιάζουν μια σχετική ομοιομορφία. Έτσι οι διαπραγματεύσεις ναύλωσης καθίστανται πιο εύκολες και λιγότερο χρονοβόρες. Στο χώρο των ναυλώσεων υγρών καυσίμων υπάρχουν αρκετά δίκτυα πληροφοριών, όπως το δίκτυο Reuters που χρησιμοποιούνταν κατά κύριο λόγο μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1990 από κάθε ενδιαφερόμενο προκειμένου να παρακολουθεί τα είδη των φορτίων που επρόκειτο να μεταφερθούν, την ποσότητα, τα λιμάνια και τις ημερομηνίες ή ακόμα και τις ναυλώσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί. Πλέον κυκλοφορούν ημερήσιες και εβδομαδιαίες εκδόσεις που δίνουν τη δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να μαθαίνει τις τιμές των πλοίων ανά κατηγορία, τα κέρδη που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, την τιμή του ναύλου ανά διαδρομή, όπως και άλλα δεδομένα τα οποία είναι σημαντικά κατά τη διαδικασία της ναύλωσης.

Η ναύλωση των δεξαμενόπλοιων γίνεται συνήθως κατά ταξίδι και τα περισσότερα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα παρουσιάζουν την ίδια μορφή ανεξάρτητα με το ποιος τα έχει συντάξει.

Περιέχουν παρόμοιες διατάξεις οι οποίες μπορούν να συνοψιστούν και συγκεκριμένες πληροφορίες, όπως τα συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, πού και πότε θα παραδοθεί το πλοίο, τιμές, γενικά επιτρεπόμενα φορτία, γενικό εύρος συναλλαγών κ.λπ. Επιπλέον περιλαμβάνονται εμπορικές διατάξεις όπως, ειδοποιήσεις που πρέπει να δίνονται για παράδοση και επαναπαράδοση, πότε και πώς θα πληρωθεί ο ναύλος, δικαιώματα και υποχρεώσεις των ιδιοκτητών και των ναυλωτών (συμπεριλαμβανομένης της ταχύτητας και της απόδοσης που εγγυάται ο ιδιοκτήτης και των δικαιωμάτων των ναυλωτών σε περίπτωση που δεν τηρηθούν). Επίσης αναφέρουν ειδικές διατάξεις όπως, ρήτρες κινδύνου πολέμου, πάγου, σταλίες, επισταλίες κ.ά. που θα αναλυθούν στη συνέχεια.

Τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στη ναύλωση κατά ταξίδι και αφορούν τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων είναι τα ASBA II και ASBATANKVOY, SHELLVOY6, BPVOY4, EXXONMOBILVOY 2005 και TANKERVOY87. Τα ASBA II και ASBATANKVOY δημιουργήθηκαν από την Ένωση Ναυλομεσιτικών και Πρακτόρων των ΗΠΑ (Association of Shipbrokers and Agent U.S.A.) το 1984 και 1977 αντίστοιχα. Και τα δύο θεωρούνται αρκετά παλιά, ωστόσο χρησιμοποιούνται αρκετά στις μέρες μας με την προσθήκη επιπρόσθετων ρητρών. Το TANKERVOY87 από την INTERTANKO (Διεθνής Ένωση Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων). Τα SHELLVOY6, BPVOY4 και EXXONMOBILVOY 2005 έχουν συνταχθεί από κολοσσιαίες πετρελαϊκές εταιρείες όπως η SHELL, η BP και η EXXONMOBIL αντίστοιχα. Παρόλο που οι τελευταίες τροποποιήσεις για το BPVOY4 έγιναν το 1998 και των SHELLVOY6 και EXXONMOBILVOY έγιναν το 2005, θεωρούνται πλήρη και επαρκή και μπορούμε να πούμε ότι

στις μέρες χρησιμοποιούνται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα. Τα συγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα, καθώς έχουν καταρτιστεί από διαφορετικούς οργανισμούς σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, εμφανίζουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους.

5.2 Δομή και διάρθρωση ναυλοσυμφώνων ταξιδιού δεξαμενόπλοιων

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων για ναύλωση κατά ταξίδι περιέχουν ρητούς όρους και υπονοούμενους. Οι ρητοί όροι χωρίζονται σε representations (περιγραφές), conditions (προϋποθέσεις) και warranties (εγγυήσεις) και αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο. Οι υπονοούμενοι όροι δεν εμπεριέχονται γραπτώς στο ναυλοσύμφωνο αλλά είναι ευρέως διαδεδομένοι και καθολικά αποδεκτοί από όλους τους συμβαλλόμενους. Τέτοιοι αφορούν την αξιοπλοΐα και τη σωστή επιμέλεια για την εκτέλεση της ναύλωσης χωρίς παρεκκλίσεις. Όλα τα ναυλοσύμφωνα χωρίζονται σε τρία μέρη: στο προοίμιο, στο 1ο Μέρος και στο 2ο Μέρος. Στο 1ο Μέρος αναγράφονται τα βασικά στοιχεία του πλοίου, του φορτίου, τον λιμένων φορτοεκφόρτωσης και τα στοιχεία των συμβαλλόμενων μερών. Στο 2ο Μέρος αναγράφονται οι ρήτρες. Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα ταξιδιών δεξαμενόπλοιων έχουν παρόμοια δομή, ενώ οι βασικές ρήτρες και οι όροι τους είναι κοινές (με εξαίρεση κάποιες διαφορές) και αναλύονται στις επόμενες παραγράφους. (A. Wilding, 2018)

5.2.1 Preamble (Προοίμιο)

Στο προοίμιο αναγράφονται η ημερομηνία και η τοποθεσία όπου υπογράφεται το συμβόλαιο, το όνομα του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Επίσης αναγράφεται ότι το ναυλοσύμφωνο αποτελείται από τρία (συνήθως) μέρη: το προοίμιο, το πρώτο και το δεύτερο μέρος. Σε περίπτωση που υπάρχει σύγκρουση των διατάξεων μεταξύ των δύο μερών υπερισχύουν αυτές του πρώτου μέρους.

5.2.2 PART I

- **Vessel's description and position(Θέση και ετοιμότητα πλοίου)**

Αναφέρονται συνοπτικά: Έτος κατασκευής, κατηγορία, αριθμός IMO, σημαία, τύπος, P&I Club, deadweight, τόνοι ανά ίντσα / εκατοστό (TPI / TPC), μέγιστη χωρητικότητα φορτίου, συνολικό μήκος, δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος, καθαρές δεξαμενές έρματος, επικαλυμμένες δεξαμενές φορτίου. Επίσης αναγράφεται εάν υπάρχουν συστήματα Inert Gas System και Crude Oil Wash System, τα τελευταία τρία φορτία: ποσότητα (μεικτός / κανονικός όγκος), η τοποθεσία του πλοίου κατά την ημερομηνία ναύλωσης, πότε αναμένεται να είναι έτοιμο για φόρτωση και ποια θα είναι η ταχύτητα σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες.

- **Loading and discharging ranges(s)/ Port(s)/ place(s) (Λιμάνια φορτοεκφόρτωσης)**

Αναγράφονται συνοπτικά τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης.

- **Cargo description (Περιγραφή φορτίου)**

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα η επιλογή του φορτίου είναι κενή και συμπληρώνεται από τον ναυλωτή. Στο SHELLVOY6 αναλύεται εκτενώς στο δεύτερο μέρος και αναφέρεται στη χρήση διαφορετικών φορτίων, καθώς και σε χρήση αντλιών, βαφές και αιτήσεις για αποζημίωση που μπορεί να προκύψουν.

- **Cargo Quantity (Ποσότητα φορτίου)**

Η ποσότητα του φορτίου συμπληρώνεται από τα συμβαλλόμενα μέρη και καθορίζει αν το πλοίο θα φορτωθεί με πλήρες ή μερικό φορτίο και πόσο θα είναι το μερικό φορτίο. Στα ναυλοσύμφωνα υπάρχουν οδηγίες σχετικά με το φορτίο και στις ρήτρες του Μέρους 2.

- **Freight rate, billing, laytime, demurrage (Ναύλος, σταλίες, επισταλίες)**

Τέλος, βασικά στοιχεία που υπάρχουν στο 1ο Μέρος είναι το ποσό του ναύλου και κάθε πότε καταβάλλεται, ο χρόνος που χρειάζεται για τη φόρτωση σε ώρες (σταλίες) και η αποζημίωση για τις επισταλίες.

5.2.3 PART II

- **Condition of Vessel (Κατάσταση πλοίου)**

Ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα πρέπει να κινηθεί στο λιμάνι ή στις τοποθεσίες φόρτωσης καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης του πλοίου σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, όπως περιγράφεται στο Μέρος Ι. Εγγυάται επίσης ότι, κατά τη διάρκεια της περιόδου που μόλις περιγράφηκε, ο πλοιοκτήτης θα ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο του, τα μηχανήματα, οι λέβητες, οι δεξαμενές και όλος ο εξοπλισμός (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, σωλήνων, αντλιών, βαλβίδων, συστημάτων πλύσης αργού πετρελαίου, εάν το πλοίο είναι εξοπλισμένο, και άλλων εγκαταστάσεων), πρέπει να είναι πλήρως λειτουργικός και σε καλή κατάσταση και ότι το πλοίο είναι από κάθε άποψη αξιόπλοο και κατάλληλο να μεταφέρει φορτίο και να εκτελέσει το ταξίδι που απαιτείται.

- **Cleanliness of tanks (Καθαρισμός δεξαμενών φορτίου)**

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι οι δεξαμενές, οι σωλήνες και οι αντλίες του πλοίου είναι καθαρές και κατάλληλες για το φορτίο που καθορίζεται στο Μέρος Ι προς ικανοποίηση του/των αντιπροσώπου/ων του ναυλωτή. Επίσης ο καπετάνιος θα πρέπει να κρατά συνεχώς τις δεξαμενές και τα υπόλοιπα συστήματα καθαρά και οι ναυλωτές μπορούν να τις επιθεωρήσουν πριν από τη φόρτωση ή σε κάθε λιμάνι. Ο χρόνος που χρησιμοποιείται για επιθεώρηση των δεξαμενών και προκαλεί καθυστέρηση λογίζεται ως laytime ή demurrage.

- **Freight (Ναύλος)**

Ναύλος είναι η αμοιβή που καταβάλλεται από τους ναυλωτές στους ιδιοκτήτες για την εκτέλεση της σύμβασης. Η ρήτρα ναύλων καθορίζει τον ναύλο, τον τρόπο υπολογισμού του, πότε πρέπει να πληρωθεί και τις ρυθμίσεις πληρωμής. Τα στοιχεία των τραπεζικών λογαριασμών ενδέχεται να περιέχονται σε ξεχωριστό έγγραφο που επισυνάπτεται στο ναυλοσύμφωνο.

Είναι πληρωτέος σε δολάρια ΗΠΑ, αλλά μπορεί να πληρωθεί σε τοπικό νόμισμα για συναλλαγές που αφορούν ταξίδια μικρών αποστάσεων. Συνήθως καταβάλλεται σύμφωνα με τους όρους μιας ρήτρας φορτίου που ορίζει το ποσό του ναύλου, τον χρόνο πληρωμής και τον τρόπο πληρωμής. Μπορεί να εξαρτάται από το βάρος του φορτίου, ή (λιγότερο συχνά) από τον όγκο του φορτίου, την αξία του φορτίου ή σε κάποια άλλη καθορισμένη βάση. Η ποσότητα του φορτίου δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από αυτή που επιβάλλει η International Load Line Convention (Διεθνής Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης).

Η τιμή του ναύλου καθορίζεται από την κλίμακα Worldscale, η οποία επικαιροποιείται κάθε χρόνο. Σε κάθε περίπτωση η τιμή του καθορίζεται από την τιμή του Worldscale κατά την ημέρα της υπογραφής του ναυλοσυμφώνου ή της φόρτωσης.

- **Deadfreight (Νεκρός ναύλος)**

Ο «νεκρός ναύλος» αφορά την αποζημίωση των ιδιοκτητών για χαμένο φορτίο. Καταβάλλεται από τους ναυλωτές για ποσότητα φορτίου που αποστέλλεται εκπρόθεσμα, δηλαδή ποσότητα που συμφωνήθηκε μεν, αλλά δεν φορτώθηκε. Για παράδειγμα, εάν η συμφωνία ναύλωσης ήταν ότι οι ναυλωτές θα φόρτωναν 50.000 τόνους μαζούτ, αλλά φορτώθηκαν μόνο 40.000 τόνοι, ο πλοιοκτήτης θα διεκδικήσει νεκρό φορτίο 10.000 τόνων. Για την καταβολή του «νεκρού ναύλου» ο καπετάνιος οφείλει να διαθέτει σχετικά έγγραφα ή πιστοποιητικό «νεκρού ναύλου» (deadfreight certificate).

- **Laytime (Σταλίες)**

Η ρήτρα Laytime δηλώνει το χρονικό διάστημα για τη φόρτωση και την εκφόρτωση και αναφέρει τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να υποβληθεί Δήλωση Ετοιμότητας Πλοίου (NOR). Το Laytime ορίζεται στους Laytime Interpretation Rules του 1993 ως «η χρονική περίοδος που συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών κατά την οποία οι πλοιοκτήτες θα καταστήσουν και θα διατηρήσουν το πλοίο διαθέσιμο για φόρτωση ή εκφόρτωση χωρίς πληρωμή επιπλέον του φορτίου».

Η ρήτρα μπορεί να προβλέπει χωριστό χρόνο παραμονής για φόρτωση και εκφόρτωση ή συνολικό χρόνο παραμονής. Το Laytime μπορεί να αρχίσει να μετράει έναντι των ναυλωτών μόνο αφού εκπληρωθούν τρεις προϋποθέσεις:

1. το πλοίο έχει γίνει «arrived» σύμφωνα με τους όρους της ναύλωσης.
2. το πλοίο είναι από κάθε άποψη έτοιμο για φόρτωση/εκφόρτωση.
3. η Δήλωση Ετοιμότητας Πλοίου έχει επιδοθεί στους ναυλωτές ή στον αντιπρόσωπό τους.

Ο χρόνος παραμονής διαρκεί μέχρι την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης. Ωστόσο, ορισμένα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι εάν μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης υπάρχει καθυστέρηση μίας ώρας ή περισσότερο εξαιτίας του ναυλωτή, ο χρόνος θα θεωρείται ότι τρέχει μέχρι τον τερματισμό της καθυστέρησης. Ωστόσο, σε κανένα ναυλοσύμφωνο δεν προσμετράται ως Laytime ο χρόνος που αφορά απεργίες ή ανταπεργίες υπαλλήλων στα λιμάνια ή ο χρόνος καθυστέρησης λόγω βλάβης στις μηχανές του πλοίου, στον εξοπλισμό ή σε άλλα μηχανήματα.

- **Demurrage (Αποζημίωση για επισταλίες)**

Τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού ενσωματώνουν ρήτρες που καλύπτουν τις βασικές διατάξεις για αποζημίωση όταν ο χρόνος που απαιτήθηκε για τη φόρτωση/εκφόρτωση υπερβαίνει το Laytime και υποχρεώνει τους ναυλωτές να καταβάλουν στον πλοιοκτήτη demurrage (επισταλίες). Συγκεκριμένα, το demurrage ορίζεται στους Laytime Interpretation Rules του Voyage Charter Party του 1993 ως «ένα συμφωνημένο ποσό που καταβάλλεται στους πλοιοκτήτες εξαιτίας καθυστέρησης για την οποία εκείνοι δεν ευθύνονται». Στις καθυστερήσεις αυτές δεν συνυπολογίζεται χρόνος που αφορά απεργίες του πληρώματος ή των υπαλλήλων στα λιμάνια, καθώς και οποιαδήποτε αιτία καθυστέρησης που δεν ανήκει στην ευθύνη του ναυλωτή. Οι τιμές του demurrage προσδιορίζονται από την κλίμακα Worldscale, όπως προαναφέρθηκε για το Laytime.

- **Notice of Readiness (NOR) (Επιστολή Ετοιμότητας πλοίου)**

Η Επιστολή Ετοιμότητας του πλοίου (NOR) είναι το έγγραφο που δίνεται από τον πλοίαρχο στον ναυλωτή και δηλώνει ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή/και να εκφορτώσει εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της ναύλωσης του. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά σημαντικό έγγραφο καθώς ενεργοποιεί την έναρξη του laytime και πρέπει πάντα να υποβάλλεται σύμφωνα με τους όρους

του ναυλοσυμφώνου. Εκτός εάν συνιστάται διαφορετικά, το NOR θα πρέπει να προσφέρεται σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλώνοντας ότι το πλοίο είναι από κάθε άποψη έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του. Εάν το πλοίο δεν είναι έτοιμο, το NOR θα παρασχεθεί στον ναυλωτή αφού λυθούν τα επιμέρους προβλήματα. Η Επιστολή Ετοιμότητας του πλοίου μπορεί να κοινοποιηθεί στον ναυλωτή τηλεγραφικά ή με οποιονδήποτε γραπτό τρόπο ή προφορικά (κάτι το οποίο δεν συνιστάται και δεν συνηθίζεται).

- **Cargo retention (Υπολείμματα φορτίου)**

Τα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων περιέχουν συχνά μια ρήτρα που προβλέπει συνήθως ότι εάν κάποιο φορτίο παραμένει στο πλοίο κατά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, ο ναυλωτής θα έχει το δικαίωμα να αφαιρέσει από τον ναύλο ποσό ίσο με την αξία του φορτίου που φέρεται ότι παραμένει επί του πλοίου συν το ποσό του φορτίου που οφείλεται γι' αυτήν την ποσότητα φορτίου, υπό την προϋπόθεση ότι ο όγκος του φορτίου που απομένει στο πλοίο θα μπορεί να αντληθεί. Η έννοια της λέξης «άντληση» έχει αποτελέσει αντικείμενο πολυάριθμων νομικών διαφορών.

- **Laydays Cancelling (Lay/Can) (Προθεσμία ετοιμότητας πλοίου για φόρτωση/ ακύρωση)**

Περίοδος κατά την οποία ο πλοιοκτήτης πρέπει να υποβάλει στον ναυλωτή Επιστολή Ετοιμότητας του πλοίου (NOR) προς φόρτωση, με τον ναυλωτή να έχει δικαίωμα ακύρωσης της ναύλωσης σε περίπτωση καθυστέρησης με ευθύνη του πλοιοκτήτη. Παράλληλα, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να εξασφαλίσει ότι το πλοίο θα φτάσει κατά τον συμφωνηθέντα χρόνο στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Σε διαφορετική περίπτωση, οφείλουν να καταβάλουν αποζημίωση στους ναυλωτές εξαιτίας παραβίασης όρων του ναυλοσυμφώνου.

- **Speed (Απαιτήσεις ταχύτητας)**

Οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979 προκάλεσαν αύξηση των τιμών των καυσίμων. Ταυτόχρονα η παγκόσμια οικονομία επιδεινώθηκε, προκαλώντας χαμηλούς ναύλους. Αυτό είχε αποτέλεσμα τα τάνκερ να κινούνται με μικρές ταχύτητες, «οικονομικές ταχύτητες», επειδή η κατανάλωση καυσίμου (και το κόστος) αυξανόταν εκθετικά ανάλογα με την ταχύτητα. Η εξοικονόμηση κόστους καυσίμων, που προέκυπτε, ήταν μεγαλύτερο πλεονέκτημα από την απώλεια χρόνου. Έτσι στα ναυλοσύμφωνα άρχισαν να περιλαμβάνονται ρήτρες ταχύτητας, επιτρέποντας στον ναυλωτή να απαιτεί από το πλοίο να αυξάνει ή να μειώνει την ταχύτητά του με σκοπό την εξοικονόμηση καυσίμου.

- **Drug and Alcohol Policy Clause**

Ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι έχει μια πολιτική για την κατάχρηση ναρκωτικών και αλκοόλ που ισχύει για το πλοίο, η οποία πληροί τα τρέχοντα πρότυπα όπως ορίζουν οι Οδηγίες του Διεθνούς Φόρουμ Ναυτιλιακών Εταιρειών Πετρελαίου για τον έλεγχο των ναρκωτικών και του αλκοόλ στο πλοίο. Ο συγκεκριμένος όρος καθορίζει την ποσότητα αλκοόλ που δύναται να υπάρξει στο πλοίο.

Σύμφωνα με αυτή την πολιτική, απαγορεύεται η περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα του πληρώματος να είναι 40 mg/100 ml ή μεγαλύτερη. Οι ναυτικοί θα υποβληθούν σε τεστ για έλεγχο ναρκωτικών/αλκοόλ, τα οποία θα περιλαμβάνουν αιφνιδιαστικές δοκιμές εκτός από τις συνήθεις ιατρικές εξετάσεις. Στόχος είναι η συχνότητα των απροειδοποίητων δοκιμών να είναι επαρκής ώστε να λειτουργεί ως αποτρεπτικός παράγοντας κατάχρησης, καθώς και όλοι οι αξιωματικοί να ελέγχονται τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο μέσω ενός συνδυασμένου προγράμματος δοκιμών.

- **Lien (Επίσχεση)**

Ο πλοιοκτήτης δύναται να προβεί σε επίσχεση για όλα τα φορτία, ακόμα και τα δευτερεύοντα, σε περίπτωση που ο ναυλωτής οφείλει χρήματα στον πλοιοκτήτη, τα οποία σχετίζονται με τον ναύλο, το demurrage, το deadfreight και άλλες δαπάνες.

- **Liberty (Δικαίωμα ελεύθερης επιλογής)**

Το πλοίο έχει το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής να πλέει, να ρυμουλκεί ή να πηγαίνει για βοήθεια άλλων πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο, να παρεκκλίνει για σκοπούς διάσωσης ζωής ή περιουσίας και για οποιονδήποτε άλλο εύλογο σκοπό. Για παράδειγμα, μπορεί να προσαράξει σε οποιοδήποτε λιμάνι για φόρτωση ανταλλακτικών και προμηθειών, για επισκευές απαραίτητες που αφορούν την ασφαλή συνέχιση του ταξιδιού, για αλλαγή πληρώματος κλπ.

- **Quarantine (Καραντίνα)**

Είναι ο χρόνος που χάνεται σε οποιοδήποτε λιμάνι ή μέρος, λόγω καραντίνας. Δεν υπολογίζεται ως Laytime και εάν το πλοίο βρίσκεται σε αναμονή, λογίζεται ως demurrage. Ωστόσο, αυτό δεν προβλέπεται αν η καραντίνα ήταν σε ισχύ κατά τη διάρκεια υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.

- **Agency (Πρακτόρευση)**

Όπως ορίζεται στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα και εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά, ο ναυλωτής ορίζει τους πράκτορες του πλοίου σε όλα τα λιμάνια και τόπους. Αυτοί οι αντιπρόσωποι εργάζονται, καθοδηγούνται και πληρώνονται από τον πλοιοκτήτη, τον οποίο εκπροσωπούν εξ ολοκλήρου. Στο TANKERVOY 87 οι πράκτορες ορίζονται από τον πλοιοκτήτη.

- **Loading/discharging ports(Λιμάνια φορτοεκφόρτωσης)**

Στον συγκεκριμένο όρο αναφέρονται τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, τα αγκυροβόλια προσέγγισης, καθώς και η σειρά με την οποία το πλοίο θα κινηθεί στα λιμάνια. Το πλοίο δεν απαιτείται να αγκυροβολήσει όταν το μέγιστο βύθισμά του είναι μεγαλύτερο από το βάθος του νερού κατά την άμπωτη. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο ναυλωτής αναλαμβάνει να ξεφορτώσει φορτίο σε άλλα πλοία εντός των ορίων του λιμανιού, ώστε να μπορέσει να φτάσει με ασφάλεια στο αγκυροβόλιο.

- **Bunkers (Καύσιμα και επιθεώρηση καυσίμων)**

Η ρήτρα των καυσίμων στα ναυλοσύμφωνα δεν είναι ιδιαίτερα εκτενής και αφορά τον τρόπο (μέσω προσφοράς) και τον τόπο προμήθειάς τους, καθώς και τον τρόπο επιθεώρησης.

- **Administration (Χορήγηση)**

Τα κύρια ναυλοσύμφωνα εκτός του TANKERVOY87 αναφέρουν ότι όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις που συμφωνήθηκαν από τα δύο μέρη θα αποδεικνύονται μέσα από μια «δήλωση αποδοχής» εγκεκριμένη από τον ιδιοκτήτη και τον ναυλωτή. Στην περίπτωση αυτή δεν χρειάζεται να εκδοθεί ναυλοσύμφωνο. Αν τα δύο συμβαλλόμενα μέρη έχουν διαφωνίες επί της ναύλωσης, τότε συντάσσεται ναυλοσύμφωνο.

- **Arbitration (Διαιτησία)**

Όλα τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν ρήτρα που ορίζει στο δίκαιο ποιας χώρας προσφεύγουν τα συμβαλλόμενα μέρη σε περίπτωση διαφωνίας. Διαφορές οποιασδήποτε φύσης τίθενται σε διαιτησία, σε συγκεκριμένη περιοχή, όπου λύνονται σύμφωνα με τους νόμους περί διαιτησίας

που ισχύουν εκεί, ενώπιον τριμελούς συμβουλίου, αποτελούμενου από έναν διαιτητή που θα διοριστεί από τον πλοιοκτήτη, έναν από τον ναυλωτή και έναν από τους δύο επιλεγμένους διαιτητές. Η απόφαση είναι έγκυρη όταν υπάρχει συμφωνία δύο εκ των τριών διαιτητών. Μπορούν να χορηγήσουν ελαφρυντικά που αυτοί ή η πλειοψηφία τους θεωρούν δίκαια, σύμφωνα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

- **Assignment/ Sublet (Υποναύλωση)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα ο ναυλωτής έχει την επιλογή να υποναυλώσει το πλοίο, αλλά σε κάθε περίπτωση θα παραμένει πάντα υπεύθυνος για την τήρηση του ναυλοσυμφώνου με όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναγράφονται.

- **Dues, Taxes and Charges (Οφειλές και χρεώσεις)**

Στη συγκεκριμένη ρήτρα αναφέρεται ποιος πρέπει να πληρώσει επερχόμενα τέλη, φόρους και χρεώσεις. Συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να εξοφλήσουν ό,τι αφορά το πλοίο, ανεξαρτήτως ποσού, ενώ οι ναυλωτές πληρώνουν όλα τα τέλη, τους φόρους και τις χρεώσεις που αφορούν το φορτίο.

- **Exceptions (Εξαιρέσεις)**

Το πλοίο, ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνονται (εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο ναυλοσύμφωνο) για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά προκύπτει από οποιαδήποτε πράξη, αμέλεια ή αθέτηση του πλοίαρχου και του πληρώματος κατά την πλοήγηση ή διαχείριση του πλοίου, εκτός αν προκύψει τέτοιο πρόβλημα εξαιτίας τους ή εις γνώσιν τους, όπως για παράδειγμα πυρκαγιά, σύγκρουση, ατύχημα κ.λπ. Το ναυλοσύμφωνο της ExxonMobil περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω, αλλά καλύπτει και απώλεια ή ζημιά ή καθυστέρηση ή αποτυχία στην εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου που προκύπτει από «πράξη του Θεού» (act of God), όπως καιρική καταστροφή, πόλεμος, πειρατεία κ.ά.

- **Estimated time of arrival (ETA) (Εκτιμώμενος χρόνος άφιξης)**

Μόλις ξεκινήσει το ταξίδι προς τον καθορισμένο λιμένα ή τόπο φόρτωσης ο πλοίαρχος θα ενημερώσει τον ναυλωτή και τον πράκτορα για τη θέση του πλοίου, την εκτιμώμενη ημερομηνία και ώρα άφιξης του πλοίου στον καθορισμένο λιμένα ή τόπο φόρτωσης. Επίσης ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του πλοίου θα πρέπει να ενημερώνει αμέσως τον ναυλωτή για τις ημερομηνίες και τις ώρες που συνέβησαν γεγονότα όπως η Επιστολή Ετοιμότητας πλοίου για φόρτωση/εκφόρτωση, τα έγγραφα επί του πλοίου, η σύνδεση και η αποσύνδεση των αντλιών και ο απόπλους.

- **Inspection (Επιθεώρηση πλοίου και φορτίου)**

Οι εκπρόσωποι του ναυλωτή έχουν το δικαίωμα, εφόσον το επιθυμούν, να επιθεωρήσουν το πλοίο και τις λειτουργίες του κατά τη φόρτωση και/ή την εκφόρτωση στους λιμένες. Επίσης, βεβαιώνουν κατόπιν ελέγχου τις συνθήκες που αφορούν το φορτίο που μεταφέρεται. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να δώσει εντολή στον πλοίαρχο να παράσχει κάθε βοήθεια ώστε να καταστεί δυνατό οι εν λόγω εκπρόσωποι να παρακολουθούν σωστά τις λειτουργίες σε όλο το πλοίο και να εξακριβώνουν ενδεχόμενα προβλήματα. Ακόμη, οι εκπρόσωποι του ναυλωτή έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν και να λάβουν δείγματα από όλες τις δεξαμενές καυσίμων του πλοίου.

- **Bill of lading (Φορτωτική)**

Η φορτωτική είναι μια απόδειξη για εμπορεύματα που είτε παραλήφθηκαν (πριν από την αποστολή) είτε αποστέλλονται επί του πλοίου. Παρέχει αποδείξεις για την ύπαρξη και τους όρους μιας σύμβασης μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα. Ωστόσο, σύμβαση μεταφοράς μπορεί να υπάρχει και χωρίς έκδοση φορτωτικής. Πρόκειται για ένα έγγραφο τίτλου που υποδηλώνει ότι ο κάτοχος έχει το νόμιμο δικαίωμα κατοχής των αγαθών που περιγράφονται. (Το δικαίωμα κατοχής δεν πρέπει να συγχέεται με το δικαίωμα ιδιοκτησίας, το οποίο συνήθως καθορίζεται από τους όρους της σύμβασης πώλησης.). Μια φορτωτική μπορεί, ανάλογα με τον τρόπο σύνταξής της, να είναι διαπραγματεύσιμη, δηλαδή να μεταβιβαστεί σε τρίτους, ώστε να πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση της κυριότητας στα εμπορεύματα που περιγράφει.

Οι κύριες λειτουργίες της φορτωτικής είναι:

- α) απόδειξη ότι ο μεταφορέας έχει παραλάβει το φορτίο
- β) τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου
- γ) αρχική απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς αγαθών
- δ) πιστωτικός τίτλος.

Μια φορτωτική δηλώνει την ποσότητα, τη σειρά και την κατάσταση των εμπορευμάτων όταν παραλαμβάνονται από τον μεταφορέα και συνήθως διατυπώνεται ως εξής: «Παραλήφθηκε σε καλή κατάσταση» (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά) ή «απεστάλη σε καλή κατάσταση και προϋπόθεση», εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Εάν αυτή η δήλωση δεν είναι αληθής, θα πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες παρατηρήσεις στη φορτωτική. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε έλλειψη ή ζημιά στα εμπορεύματα προκύψει πριν από την αποδοχή από τον μεταφορέα, θα πρέπει να αναφέρεται στη φορτωτική.

Εάν δεν υπάρχει ρήτρα στη φορτωτική που να δείχνει ελαττωματική κατάσταση ή ελαττωματική ποσότητα των εμπορευμάτων κατά την παραλαβή από τον μεταφορέα, ο παραλήπτης μπορεί εύλογα να αναμένει να παραλάβει τα εμπορεύματά του σε καλή κατάσταση. Οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά διαπιστωθεί κατά την παράδοση, θα θεωρείται ότι προκλήθηκε από αμέλεια του μεταφορέα, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι αποδίδεται σε έναν από τους εξαιρούμενους κινδύνους που αναφέρονται στη σύμβαση μεταφοράς.

Παράδοση των εμπορευμάτων

Ο μεταφορέας, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος είναι νομικά υποχρεωμένος να παραδώσει τα εμπορεύματα στο πρώτο πρόσωπο που θα παρουσιάσει μια υπογεγραμμένη πρωτότυπη φορτωτική στο λιμάνι εκφόρτωσης, μαζί με την απόδειξη της ταυτότητάς του, καθώς και την απόδειξη ότι έχουν πληρωθεί τα φορτία και ενδεχομένως άλλα οφειλόμενα τέλη. Εάν η παρουσιαζόμενη φορτωτική φαίνεται να είναι πλήρης, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας θα πρέπει να την υπογράψει και να της δώσει ημερομηνία. Τα εμπορεύματα μπορούν στη συνέχεια να αποδοθούν στον παραλήπτη. Εντολή παράδοσης μπορεί να εκδοθεί από τον πράκτορα στον παραλήπτη.

Για την καλύτερη κατανόηση των κύριων λειτουργιών μιας φορτωτικής, είναι χρήσιμες οι βασικές διαδικασίες τεκμηρίωσης που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά και τακτικά πλοία, όπως περιγράφονται παρακάτω.

Υπογραφή φορτωτικής

Όταν ένας πλοίαρχος πρέπει να υπογράψει και να εκδώσει πρωτότυπες φορτωτικές, πρέπει να επιδείξει μεγάλη προσοχή ώστε να καλύπτονται όλες οι πιθανές παγίδες της σύμβασης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα ήταν σκόπιμο να συμβουλευτεί εκ των προτέρων τον ανταποκριτή του P&I club.

Οι «αποστολές» φορτωτικών υπογράφονται για λογαριασμό του μεταφορέα ή για λογαριασμό του πλοίαρχου του μεταφορικού πλοίου. Ένα πλήρες σύνολο αρχικών λογαριασμών θα υπογραφεί και στη συνέχεια θα επιστραφεί (μέσω του πράκτορα) στον αποστολέα. Το φορτίο μπορεί να είναι πληρωτέο πριν από την υπογραφή λογαριασμών, ανάλογα με τους όρους του μεταφορέα.

Τα στοιχεία που υπάρχουν σε κάθε φορτωτική περιλαμβάνουν τον ακριβή προσδιορισμό του φορτίου, το όνομα του πλοίου, την ημερομηνία υπογραφής της φορτωτικής, ποιος είναι ο φορτωτής και ποιος ο παραλήπτης, τους λιμένες φορτο/εκφόρτωσης, το ποσό και τον τρόπο πληρωμής του ναύλου, πόσες πρωτότυπες φορτωτικές εκδόθηκαν (συνήθως τρεις), το όνομα και την υπογραφή του πλοίαρχου ή του πράκτορα και, τέλος, ποιους όρους περιλαμβάνει η συμφωνία μεταφοράς.

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων αναφέρεται ότι η φορτωτική υπογράφεται από τον καπετάνιο, παρουσία των ναυλωτών ή των εκπροσώπων τους. Σε κάθε φορτωτική εκφράζεται επιφύλαξη δικαιώματος ή προνομίου για το ναυλοσύμφωνο και ο ναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για οιαδήποτε αντίφαση προκύψει ανάμεσα στη φορτωτική και το ναυλοσύμφωνο.

Ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του θα πρέπει πάντα να ελέγχει κατά την υπογραφή μιας φορτωτικής ότι:

1. τα εμπορεύματα έχουν πράγματι αποσταλεί.
2. η ημερομηνία αποστολής είναι σωστή, δηλαδή όπως αναφέρεται στην απόδειξη ή στο τυπικό δελτίο αποστολής.
3. η φορτωτική δεν φέρει την ένδειξη «μεταφορά φορτίου» ή «προπληρωμένο φορτίο» εάν δεν είναι αληθής.
4. οποιαδήποτε ρήτρα για την απόδειξη παραλαβής του αντίστοιχου φορτίου περιέχεται επίσης στη φορτωτική.
5. γίνεται αναφορά στο συμβαλλόμενο μέρος, όπου υπάρχει.
6. οποιοσδήποτε όρος ναύλωσης δεν έρχεται σε αντίθεση με τους όρους της φορτωτικής.

Είδη φορτωτικών

- Clean bill of lading (unclosed bill of lading)

Η «καθαρή φορτωτική» δηλώνει τη σωστή ποσότητα και ποιότητα του φορτίου, για τις οποίες

δεν εκφράζονται επιφυλάξεις. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος εμφάνισης διαφορών ως προς την ποσότητα και ποιότητα του φορτίου, ο οποίος είχε αποτέλεσμα να επιφυλάσσονται οι πλοίαρχοι και να αρνούνται οι τράπεζες να προεξοφλούν τις φορτωτικές αυτές, το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο αναθεώρησε τους σχετικούς κανόνες (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits), προβλέποντας έντυπες ρήτρες και απαλλάσσοντας τους μεταφορείς σε περίπτωση κακής κατάστασης του φορτίου. Με τον τρόπο αυτό οι τράπεζες κάνουν δεκτές τις φορτωτικές και χορηγούν πιστώσεις.

- Foul bill of lading (dirty bill of lading / claused bill of lading)

Η «εσφαλμένη φορτωτική» δηλώνει τη μη σωστή ποσότητα και ποιότητα του φορτίου και περιλαμβάνει τις επιφυλάξεις του πλοίαρχου ως προς αυτό. Έτσι, ο ίδιος καλύπτεται σε ενδεχόμενη αξίωση αποζημίωσης από τον παραλήπτη στο λιμάνι φορτοεκφόρτωσης.

- Received for shipment bill of lading (custody bill of lading)

Σε αντίθεση με τις περισσότερες φορτωτικές, η έκδοση των οποίων πραγματοποιείται όταν το φορτίο βρίσκεται στο πλοίο, η συγκεκριμένη φορτωτική εκδίδεται όταν το φορτίο πρόκειται να φορτωθεί στο πλοίο. Με το πέρας της φόρτωσης ο φορτωτής δύναται να ζητήσει από τον μεταφορέα να αναγραφεί η ακριβής ημερομηνία φόρτωσης.

- Shipped bill of lading

Η συγκεκριμένη φορτωτική εκδίδεται αφότου έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση όλου του φορτίου στο πλοίο. Η έκδοσή της θέτει σε παύση την ισχύ της προαναφερόμενης φορτωτικής (received for shipment bill of lading) σε περίπτωση που είχε εκδοθεί από τον πλοίαρχο.

- Direct bill of lading

Φορτωτική που εκδίδεται όταν το φορτίο μεταφέρεται απευθείας από τον λιμένα φόρτωσης στον λιμένα εκφόρτωσης.

- Transhipment bill of lading

Φορτωτική που εκδίδεται όταν το φορτίο δεν μεταφέρεται απευθείας από τον λιμένα φόρτωσης στον λιμένα προορισμού αλλά, με έξοδα του πλοιοκτήτη, φορτώνεται σε ενδιάμεσο λιμένα.

- Through bill of lading

Η συγκεκριμένη φορτωτική εκδίδεται όταν μεσολαβούν πολλοί μεταφορείς για το φορτίο, ο καθένας από τους οποίους αναλαμβάνει την ευθύνη (με δικά του έγγραφα) για ό,τι έχει μεταφερθεί με δική του επίβλεψη.

- Combined transport bill of lading

Τύπος φορτωτικής που συνηθίζεται σε εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, όπου απαιτούνται περισσότερα μεταφορικά μέσα και συνδυασμένη μεταφορά. Διεθνείς συμβάσεις (Hague Visby Rules, C.M.R., C.M.I., Warsaw Convention) ορίζουν ότι οι μεταφορείς ευθύνονται μόνο για το δικό τους μέρος μεταφοράς από τον τόπο φόρτωσης στον τόπο προορισμού.

- Stale bill of lading

Δηλώνει ότι η φορτωτική δεν βρισκόταν στον λιμένα παράδοσης κατά την εκφόρτωση του φορτίου αλλά μετά την ολοκλήρωση αυτής. Όπως είναι εύλογο, ο συγκεκριμένος τύπος φορτωτικής δημιουργεί προβλήματα λόγω της καθυστέρησης.

- Groupage bill of lading

Εξυπηρετώντας φορτωτές που έχουν φορτία μικρής ποσότητας, οι πλοιοκτήτες εκδίδουν κοινή φορτωτική για εμπορεύματα που αποστέλλονται σε διαφορετικούς παραλήπτες της ίδιας περιοχής. Κάθε φορτωτής παραλαμβάνει βεβαίωση φόρτωσης (house bill of lading) από τον διαμεσολαβητικό πράκτορα και όταν το φορτίο φτάσει στον λιμένα προορισμού, εκφορτώνεται και διανέμεται στον εκάστοτε παραλήπτη.

- Open bill of lading

Σπάνιος τύπος φορτωτικής καθώς δεν περιλαμβάνει τα στοιχεία του παραλήπτη και λειτουργεί σαν επιταγή με ανοιχτό ποσό.

- Named bill of lading

Ονομαστική φορτωτική, με τα στοιχεία του παραλήπτη να ταυτίζονται με τον νόμιμο δικαιούχο του φορτίου. Δεν μπορεί να μεταβιβαστεί εάν δεν αναγράφει όρους όπως «to order», «to order or assigns».

- Order bill of lading

Τύπος φορτωτικής που εκδίδεται σε διαταγή του παραλήπτη και ορίζει τον κομιστή της ως νόμιμο δικαιούχο του φορτίου. Η μεταβίβαση από τον παραλήπτη πραγματοποιείται με οπισθογράφηση.

- Negotiable bill of lading

Διαπραγματεύσιμη φορτωτική, η οποία αναγράφει όρους όπως «to a named consignee or to his order or assigns», «to order», «to order or assigns».

- Non negotiable bill of lading

Μη διαπραγματεύσιμη φορτωτική, που δηλώνει ότι ο παραλήπτης δεν δύναται να μεταβιβάσει την κυριότητα του φορτίου.

- Sea waybill

Χρησιμοποιείται κυρίως στην αγορά γραμμών (liner trade) και αποδεικνύει αφενός ότι ο πλοιοκτήτης έχει παραλάβει το μεταφορικό φορτίο, αφετέρου τη συμφωνία μεταφοράς του φορτίου. Είναι ονομαστική, δεν δύναται να μεταβιβαστεί σε άλλο πρόσωπο, δεν αποτελεί τίτλο ιδιοκτησίας του εμπορεύματος, δικαιούχος του οποίου είναι ο αναγραφόμενος σε αυτήν παραλήπτης.

- Liner bill of lading

Εκδίδεται στην αγορά γραμμών και αναφέρει λεπτομερείς όρους μεταφοράς καθώς αποτελεί το κύριο συμβόλαιο μεταφοράς φορτίου.

- Charter party bill of lading

Χρησιμοποιείται στην ελεύθερη αγορά, αποδεικνύει τη φόρτωση του εμπορεύματος και ως εκ τούτου δεν αναφέρει λεπτομερείς όρους μεταφοράς. Περιλαμβάνει, ωστόσο, ρήτρα ενσωμάτωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου προκειμένου να μην αντιπαρέρχονται τους όρους του συμβολαίου.

Τέλος, όλες οι φορτωτικές πρέπει να περιλαμβάνουν τις ρήτρες Paramount, New Jason, Both to blame, Ice, War, Oil Pollution, οι οποίες αναλύονται παρακάτω. (Γ. Βλάχος .Ε Ψύχος, 2000)

- **Paramount Clause**

Είναι μια ρήτρα πρωταρχικής σημασίας, η οποία καθορίζει ότι οι φορτωτικές διέπεται από τους κανόνες Hague Visby (HV) Rules, δηλαδή από κανόνες που περιέχονται στη «Διεθνή Σύμβαση για την ενοποίηση συγκεκριμένων κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές».

- **General Average, New Jason Clause (Γενική Αβαρία)**

Σε πολλά ναυλοσύμφωνα αναφέρεται ότι η Γενική Αβαρία θα διευθετηθεί στο Λονδίνο, με βάση τους Κανόνες York-Antwerp 1994 ή αντίστοιχη τροποποίησή τους. Αν η Γενική Αβαρία διευθετηθεί σύμφωνα με τον νόμο των ΗΠΑ, σε περίπτωση ατυχήματος, κινδύνου, ζημιάς ή καταστροφής, πριν ή μετά την έναρξη του ταξιδιού, που οφείλεται σε οποιαδήποτε αιτία, είτε λόγω αμέλειας στη νομοθεσία είτε όχι, θα πρέπει οι ιδιοκτήτες του φορτίου, οι αποστολείς ή οι αποδέκτες αυτού, να συνεργαστούν με τον μεταφορέα για την πληρωμή απωλειών ή εν γένει εξόδων και να καταβάλουν οποιαδήποτε σχετικά έξοδα προκύψουν σε σχέση με το φορτίο.

- **Both to blame Clause**

Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη ρήτρα, εάν το πλοίο έρθει σε σύγκρουση με άλλο πλοίο ως αποτέλεσμα αμέλειας του άλλου πλοίου και οποιασδήποτε πράξης, αμέλειας ή αδυναμίας του πλοίαρχου, του ναυτικού ή άλλων υπαλλήλων, οι ιδιοκτήτες του φορτίου που μεταφέρεται οφείλουν να καταβάλουν αποζημίωση στον μεταφορέα για οποιαδήποτε απώλεια ή ευθύνη έναντι του άλλου πλοίου. Οι όροι αυτοί τίθενται σε ισχύ και για τους πλοιοκτήτες, για τους οποίους, όπως είναι εύλογο, πρόκειται για μια ρήτρα ιδιαιτέρως συμφέρουσα.

- **Ice Clause (Πάγος)**

Ρήτρα που προστατεύει τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση προσέγγισης του πλοίου σε λιμάνια με πάγο και η οποία περιλαμβάνει σημεία τόσο για τα προβλήματα που ανακύπτουν πριν από την προσέγγιση του πλοίου όσο και μετά από αυτήν. Σύμφωνα με τα σημαντικότερα σημεία της σχετικά με το λιμάνι φόρτωσης, σε περίπτωση που συνθήκες πάγου το καθιστούν μη προσβάσιμο ή αν οι συνθήκες αυτές δεν επιτρέψουν τη φόρτωση του εμπορεύματος, η ναύλωση κρίνεται άκυρη. Αν στο λιμάνι εκφόρτωσης επικρατούν συνθήκες πάγου, ο ναυλωτής έχει στη διάθεσή του χρονικό διάστημα 48 ωρών, συμπεριλαμβανομένων Κυριακών και αργιών, για να ορίσει ποιο θα είναι το υποκατάστατο λιμάνι φορτοεκφόρτωσης ή δύναται να επιλέξει την καταβολή demurrage καθυστερώντας το πλοίο μέχρι την αποκατάσταση της ναυσιπλοΐας. Σε περίπτωση που η διαδικασία της φόρτωσης έχει ήδη ξεκινήσει, ο ναυλωτής δύναται να επιτρέψει την αναχώρηση του πλοίου πριν από την ολοκλήρωση της φόρτωσης καταβάλλοντας deadfreight. Ο συμφωνημένος ναύλος διαφοροποιείται αν η απόσταση που απαιτείται να διανυθεί μέχρι την πρόσβαση στο υποκατάστατο λιμάνι εκφόρτωσης ξεπερνάει τα 100 ναυτικά μίλια, οπότε και εφαρμόζεται αναλογική αύξηση του ναύλου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πλοίο δεν είναι αναγκασμένο να έρχεται αντιμέτωπο με συνθήκες πάγου, ωστόσο οφείλει να ακολουθεί τα παγοθραυστικά, όπου δίνεται αυτή η δυνατότητα.

- **Oil Pollution Clause (Ρύπανση)**

Η ρήτρα ρύπανσης από πετρέλαιο είναι εξαιρετικά σημαίνουσα καθώς καθορίζει τα μέτρα ενάντια στη θαλάσσια ρύπανση από πετρελαιοειδή. Σε περίπτωση που η διαρροή πετρελαίου προέρχεται από το πλοίο, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης ενημερώνει τον ναυλωτή και εκείνος με τη σειρά του λαμβάνει εγκαίρως όσα μέτρα απαιτούνται για την ελαχιστοποίηση και την αποφυγή της ρύπανσης. Αν και η λήψη μέτρων είναι ευθύνη των ναυλωτών, το κόστος τους χρεώνεται στους πλοιοκτήτες καθώς εκτιμάται ότι πάθησαν για λογαριασμό τους. Αυτό δεν

ισχύει στις περιπτώσεις που η ρύπανση προκλήθηκε από τους ναυλωτές ή το κόστος της ξεπερνά την οριζόμενη συμφωνία. Σε περίπτωση που η διαρροή πετρελαίου από το πλοίο έχει αποτέλεσμα πετρελαϊκή ρύπανση, οι ναυλωτές δύνανται (κατόπιν ενημέρωσης των πλοιοκτητών) να ορίσουν εκπροσώπους τους που θα είναι επιφορτισμένοι με την επίβλεψη των μέτρων που εφαρμόζουν οι Αρχές ή οι πλοιοκτήτες για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Από την πλευρά τους, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη για πετρελαϊκή ρύπανση, η οποία να αποδεικνύεται από πιστοποιητικό που βρίσκεται επί του πλοίου και είναι σε ισχύ καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου. Διαφορετικά, χρεώνονται το κόστος που τους αναλογεί για μη ασφαλιστική κάλυψη.

- **War Risks Clause**

Ρήτρα προστασίας του πλοιοκτήτη, του πλοίου και του πληρώματος σε περίπτωση πολέμου. Σε περίπτωση που κάποιο λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης είναι μη προσβάσιμο ή εκτιμάται ως επικίνδυνη η προσέγγιση πλοίου εξαιτίας πολεμικών επιχειρήσεων ή αναταραχών/εξεγέρσεων, τότε κατόπιν εντολής του ναυλωτή το πλοίο θα οδηγηθεί σε υποκατάστατο λιμάνι (στο οποίο δεν θα συντρέχουν αντίστοιχοι κίνδυνοι), όπου και θα φορτωθεί/εκφορτωθεί το εμπόρευμα. Αν η σχετική εντολή του ναυλωτή δεν δοθεί εντός χρονικού διαστήματος 48 ωρών, ο κίνδυνος ελλοχεύει στο λιμάνι φόρτωσης αλλά το εμπόρευμα δεν έχει φορτωθεί, τότε ακυρώνεται το ναυλοσύμφωνο. Αν ισχύουν οι ίδιες συνθήκες αλλά έχει φορτωθεί μέρος του εμπορεύματος, το πλοίο απομακρύνεται και ο ναυλωτής καταβάλλει «νεκρό ναύλο». Αν ο κίνδυνος ελλοχεύει στο λιμάνι εκφόρτωσης, το εμπόρευμα εκφορτώνεται σε οποιοδήποτε λιμάνι επιλεγεί από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο και η εκφόρτωση θεωρείται εκπληρωθείσα σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση που το εμπόρευμα φορτωθεί ή εκφορτωθεί σε υποκατάστατο λιμάνι, στην καταβολή του συμφωνημένου ναύλου θα προσμετρηθούν ο επιπλέον χρόνος του ταξιδιού, τα λιμενικά τέλη και η επιπρόσθετη κατανάλωση καυσίμου. Παράλληλα, οι έκτακτες αυτές συνθήκες πολέμου υποχρεώνουν το πλοίο να συμμορφωθεί στις οδηγίες που θα δοθούν από την κυβέρνηση του έθνους που φέρει στη σημαία του σχετικά με άφιξη ή αναχώρηση, προσβάσιμα λιμάνια, στάση, παράδοση κ.λπ.

(SHELLVOY6, BPVOY4, EXXONMOBILVOY 2012 και TANKERVOY87)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε ότι η αγορά των δεξαμενόπλοιων έχει δυναμικό ρόλο στη μεταφορά πετρελαίου εδώ και πολλά χρόνια και σχετίζεται άμεσα με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τη βιομηχανία του πετρελαίου. Είναι σημαντικά δυναμική και επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία καθώς δεν έχει σύνορα. Μετά από συστηματική βιβλιογραφική ανασκόπηση παρατηρείται ότι οι ναυλώσεις είναι η βασικότερη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών γιατί ουσιαστικά αποφέρουν τα έσοδά τους. Οι κύριες μορφές που ναυλώνονται τα δεξαμενόπλοια είναι όπως προαναφέρθηκε η ναύλωση ταξιδιού, η χρονοναύλωση και η ναύλωση γυμνού πλοίου. Παρατηρήθηκε ότι η ναύλωση ταξιδιού είναι η βασική μορφή ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων. Ιδιαίτερο ρόλο παίζει και η ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων διότι είναι εξαιρετικά ανταγωνιστική, έχει ομοιογένεια και ευκολία εισόδου ενώ παράλληλα οι ναύλοι εξαρτώνται όχι μόνο από την προσφορά και τη ζήτηση αλλά και από τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Ακόμα καθώς η αγορά είναι μεγάλη και πολύπλοκη τα πλοία που δραστηριοποιούνται είναι διαφόρων μεγεθών και τύπων με σκοπό να καλύψουν τα απαιτούμενα για τη μεταφορά φορτία. Έτσι τα δεξαμενόπλοια χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: με βάση το μέγεθος και με βάση το φορτίο. Για να επικυρωθεί μια συμφωνία ναύλωσης χρειάζεται οπωσδήποτε το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει εκτενείς και πλήρεις διατυπώσεις και ρήτρες που αφορούν τη διαδικασία της ναύλωσης. Ύστερα από μελέτη των βασικότερων ναυλοσυμφώνων ταξιδιού για δεξαμενόπλοια (SHELLVOY 6, BPVOY 4, TANKERVOY 87 και EXXONMOBILVOY 2012) αναλύθηκαν οι βασικοί όροι και ρήτρες που τα διέπουν και υπάρχουν σε όλα ή στα περισσότερα από αυτά. Παρατηρήθηκε ότι όλα τα προαναφερθέντα ναυλοσύμφωνα εκτός του TANKERVOY87 είναι πληρέστατα αφού έχουν συνταχθεί μεταγενέστερα. Θα πίστευε κάποιος ότι το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο καθότι έχει συνταχθεί από την INTERTANKO (Διεθνής Ένωση Πλοιοκτητών), που εξυπηρετεί τα συμφέροντα των πλοιοκτητών, θα είχε περισσότερες λεπτομέρειες και θα ήταν ικανό να καλύψει πλήρως τις ανάγκες μιας διαδικασίας ναύλωσης ταξιδιού. Επίσης παρατηρείται ότι τα ναυλοσύμφωνα των Shell, Exxonmobil και BP είναι παρόμοια τόσο στη διατύπωσή τους όσο και στην έκτασή τους και περιέχουν τις περισσότερες βασικές ρήτρες για να καλύψουν πιθανά προβλήματα και αποζημιώσεις. Αυτή η πολυπλοκότητα οφείλεται στο ότι η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων είναι πολυδιάστατη και με πολλές απαιτήσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΡΘΡΑ

1. Yinke D. (2011). Ancient Chinese Inventions, 40
2. Time Magazine (2008). "The Biggest Tankers".
3. W. Hayler, J. Keever, P. Seiler. (2009) American Merchant Seaman's Manual : For Seamen by Seamen,2-14
4. Peter Lundahl Rasmussen (30 July 2021) BIMCO Maritime
5. Έρευνα Unctad (2021)
6. Modern ship size definitions, Lloyd's Register Foundation, (2016)
7. A. Wilding, (2018) «A Guide to Tanker Voyage Charter Parties», ASDEMLTD
8. Ανάλυση ναυλοσυμφώνων (SHELLVOY6, BPVOY4, EXXONMOBILVOY 2012 και TANKERVOY87)

ΒΙΒΛΙΑ

1. M.S.Vassiliou. Historical Dictionary of the Petroleum Industry. Rowman & Littlefield Publishers
2. Κ.Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, (2006) (39-62) «Ναυλώσεις» 3η Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. (39-62)
3. Γ. Βλάχος,Ε Ψύχου, (2011) «Ναυτιλιακή Οικονομία» Αθήνα:Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
4. Γ. Βλάχος .Ε Ψύχου, (2006) «Ναυλώσεις» Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
5. Γ. Βλάχος .Ε Ψύχου, (2000) «Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων – Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων» Αθήνα: Εκδόσεις J&J Hellas

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. Dennis W. (2021. Oil - Oil and world power). Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:<https://www.americanforeignrelations.com/O-W/Oil-Oil-and-world-power.html>
2. Sinopec corp. (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
<http://www.sinopecgroup.com/group/en/>
3. PetroChina. (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <http://www.petrochina.com.cn/ptr/>
4. Aramco: Where Energy is Opportunity. (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
<https://www.aramco.com>
5. Shell Global. (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.shell.com/>

6. BP (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.bp.com/>
7. Exxonmobi (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://corporate.exxonmobil.com/>
8. TotalSA (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://totalenergies.com/>
9. ChevronCorp (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.chevron.com/>
10. Marathonpetroleum (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
<https://www.marathonpetroleum.com/>
11. Lukoil. (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.lukoil.com/>
12. Tankers (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
<https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/tankers>
13. Α. Κορρές 2020, Σημειώσεις «Ναυλώσεις» από το ΠΙΜΣ «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές»
14. ASBA (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: (<https://www.asba.org>)
15. FONASBA (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://fonasba-antwerp-2022.com>)
16. Baltic exchange (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: (www.balticexchange.com.)
17. Lloyds (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: (<https://www.lloyds.com/about-lloyds/>)
18. International Chamber of Shipping (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
(<https://www.ics-shipping.org/about-ics/>)
19. Intertanko (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: (<https://www.intertanko.com/About-Us/>)
20. Πληροφορίες για τον δείκτη Worldscale (n.d) Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο:
(<https://www.worldscale.co.uk/>)