

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΘΕΜΑ

<< ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΜΟΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ SHIP OPERATION
ΣΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ>>



Όνοματεπώνυμο σπουδαστή: Κουρής Αλέξανδρος(Α.Μ 3963)
Εισηγητής καθηγητής :Βασιλόπουλος Δημήτριος

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΘΕΜΑ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

Α.Γ.Μ:

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	6
Η οργάνωση μίας ναυτικής εταιρίας	6
Υποστήριξη της λειτουργίας των πλοίων	7
Λειτουργική διαχείριση των πλοίων	7
Τεχνική διαχείριση των πλοίων	8
Στελέχωση πλοίων και γραφείων	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	11
Σημασία Πλοίου	11
Κλαση Πλοίου	12
Η σημαία των πλοίων και τα ναυτικά ατυχήματα	12
Επιθεωρήσεις (Vetting)	13
Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στο πλοίο και στην λειτουργία του	14
Ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων	17
Ασφαλιστές (ορισμός)	18
Περιπτώσεις που καλύπτουν οι ασφαλιστές φορτίου	18
Δεν καλύπτονται ασφαλιστικά:	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	19
Ναύλος (ορισμός)	19
Είδη Ναυλώσεων	19
Η ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)	20
Η χρονοναύλωση (Time charter)	21
Σε ποιές περιπτώσεις μπορεί να γίνει διακοπή ενοικίου (OFF HIRE) σε μία χρονοναύλωση	21
Η ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat charter ή αλλιώς charter by demise).....	22
Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutwe voyages).....	22
Η ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (Time charter trip).....	23
Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς (Contract of affreightment)	23
Φορτωτική (BillofLanding).....	24
Συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	27
Τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης Πλοίων – OperationsDepartment	27
Οι διαχειριστές του πλοίου - Ship Operators	28
Ευθύνες του υπεύθυνου προσώπου στο Operations Department.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	29
Νεότευκτα πλοία.....	29
Χρόνος και τόπος παράδοσης (Time / placeofdelivery)	30
Τμήμα επιχειρήσεων	30
Τρεις βασικοί τρόποι λειτουργίας των εμπορικών πλοίων:	31
Το τμήμα επιχειρήσεων μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι υπεύθυνο και για τα παρακάτω:.....	32

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Πτυχιακή Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη εκπόνησης της εργασίας, για λογοκλοπή καθώς και προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πρόλογος

Στην παρακάτω πτυχιακή εργασία με θέμα : Περιγραφή ομοιοτήτων και διαφορών που προκύπτουν από την λειτουργία και τις διαδικασίες του shipoperation στην διοίκηση μιας ναυτιλιακής εταιρίας και ενός πολίου, θα αναλυθεί το πόσο σημαντικό είναι το operation είτε από την μεριά του πλοίου είτε απο την μεριά της εταιρίας. Το operation αποτελείται από πολλούς παράγοντες όπως απο την οργάνωση μίας ναυτιλιακής εταιρίας, την τεχνική διαχείριση αυτής καθώς και απο την στελέχωση γραφείου και πλοίων. Επιπροσθέτως, σημαντικό ρόλο παίζουν τα τμήματα διαχείρισης των πλοίων καθώς και τα άτομα που εργάζονται σε αυτά, τα οποία έχουν σκοπό την καλύτερη δυνατή λειτουργία των πλοίων και την παραχώρηση των καλύτερων δυνατών μέσων στο πλήρωμα ώστε να φέρουν εις πέρας τις απαιτήσεις της εταιρίας.

Ένα άλλο ζήτημα που αφορά σε μεγάλο βαθμό το shipoperation είναι τα ναύλα, όπου συχνά μεταβάλλονται. Έτσι, θα πρέπει οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές να είναι προετοιμασμενοι για οποιαδήποτε μορφή ναύλωσης τους προταθεί. Επιπλέον, θα πρέπει να γνωρίζουν τις νομικές κυρώσεις και ασφαλήσεις των πλοίων τους, καθώς και σε ποιές περιπτώσεις δεν καλύπτονται.

Σημαντικό ρόλο σε μία ναυτιλιακή εταιρία, σε ένα πλοίο καθώς και στην αποδοχή των μεταφορών παίζει το operationdepartment το οποίο από τη μεριά του θα πρέπει να γνωρίζει όλες τις μεταβολές των ναύλων καθώς και ποίο από τα πλοία τους είναι στην θέση να μεταφέρει και να εργαστεί επάνω σε μία συγκεκριμένη μεταφορά. Αντιθέτως, είναι υπεύθυνο και για άλλους παράγοντες όπως είναι το ταξίδι που θα ακολουθήσει ένα πλοίο, τα άτομα που θα συνεργαστεί (πράκτορες), κ.α.

Τέλος, μεγάλη σημασία στις μεταφορές που προκύπτουν από τα πλοία παίζει η κατάσταση αυτών, οι άριστες και χωρίς λάθοι επιθεωρήσεις, ώστε να βρίσκονται σε μία άριστη κλάση τα πλοία της εταιρίας, καθώς και η λειτουργία για την οποία είναι φτιαγμένα. Άλλα πλοία εξυπηρετούν μεταφορές τακτικών γραμμών, ενώ άλλα μεταφορές πάσης φύσεως φορτίου όπως για παράδειγμα φορτηγά πλοία, πετρελαιοφόρα κ.α.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η οργάνωση μίας ναυτικής εταιρίας

Τα **βασικά στοιχεία** που συνιστούν την οργάνωση είναι:

Οι άνθρωποι. Οι άνθρωποι αλληλεπιδρούν μεταξύ τους αναλαμβάνοντας ρόλους που οδηγούν στην υλοποίηση των βασικών λειτουργιών της οργάνωσης.

Οι στόχοι. Η οργάνωση δημιουργείται με συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι μπορεί να είναι είτε ατομικοί είτε ομαδικοί, είτε ανάγκες των ατόμων ή των ομάδων που δρουν στην οργάνωση.

Η διαίρεση της εργασίας, οι δομές, τα συστήματα, τα σχέδια. Η οργάνωση δεν είναι απλώς ένα σύνολο ατόμων ή λειτουργιών. Υπάρχει συγκεκριμένη κατανομή ρόλων ανάμεσα στα άτομα. Το συνολικό έργο μίας επιχείρησης διαιρείται σε καθήκοντα, το οποίο παρέχει θέσεις εργασίας ή ρόλους που οι εργαζόμενοι πρέπει να εκτελούν. Η λειτουργία πρέπει να είναι συντονισμένη.

Τα σύνορα. Η οργάνωση διακρίνεται από το περιβάλλον μέσω συνόρων.

Η χρονική διάρκεια. Η οργάνωση παρέχει μία συνέχεια μέσα στο χρόνο.

Υποστήριξη της λειτουργίας των πλοίων

Για καλύτερη και πιο ασφαλή λειτουργία ενός πλοίου θα πρέπει να υπάρχει ο καλύτερος εξοπλισμός επάνω στο πλοίο (ανταλλακτικά, χρώματα κ.ά.) ώστε να μην υπάρχουν τυχόν προλήματα και κίνδυνοι σε αυτό. Επιπλέον, η κατάσταση του πλοίου εξαρτάται από την σωστή και κατάλληλη εργασία των ατόμων που εργάζονται επάνω σε αυτό. Οι σωστές εντολές που θα παρθούν και θα δοθούν στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα αποτελεί τοσημαντικότερο στοιχείομίας επιχείρησης και ενός πλοίου.

Αυτοί που ευθύνονται για την καλή κατάσταση ενός πλοίου είναι επίσης και το τμήμα προμηθειών. Το τμήμα προμηθειών είναι υπεύθυνο ώστε να παρέχει εξοπλισμό με σκοπό να μην επηρεάζεται η εκτέλεση του ταξιδιού ή να μην συμβούν τυχόν κίνδυνοι από την έλλειψή τους, για το πλήρωμα του πλοίου και για το φορτίο. Επιπροσθέτως, σε αρκετές επιχειρήσεις το τμήμα προμηθειών μαζί με το τμήμα πληρωμάτων, μεριμνά για τη μεταφορά του προσωπικού του πλοίου. Σκοπός του είναι να αγοράζει και να παρέχει προμήθειες σε καλές τιμές για την εταιρία και στην καλύτερη δυνατή χρονική στιγμή. Αυτό σημαίνει ότι ο εξοπλισμός και η τροφοδοσία πρέπει να είναι άριστης ποιότητας, να αγοράζονται σε όσον το δυνατό χαμηλότερη δυνατή τιμή και να φτάνουν στο πλοίο τη στιγμή που χρειάζεται. Οπότε λοιπόν, το τμήμα προμηθειών ελέγχει και παρακολουθεί κάθε προμήθεια της επιχείρησης, από τη στιγμή που την χρειάζεται μέχρι την αγορά και την παράδοση των προμηθειών στο πλοίο. Κάτι τέτοιο πρέπει να γίνεται σε συνεργασία με άλλα τμήματα της επιχείρησης και ιδιαίτερα με τα τμήματα τεχνικής διαχείρισης και λειτουργικής.

Ο στόχος του τμήματος προμηθειών έχει κάποιες διαδικασίες όπως είναι η έρευνα αγοράς για την σωστή επιλογή των κατάλληλων προμηθευτών, εφόδια καταστρώματος και ο έλεγχος της εξέλιξής τους ως προς την παραλαβή, τις οδηγίες τοποθέτησης και την σωστή τοποθέτηση αυτών.

Λειτουργική διαχείριση των πλοίων

Μία κατάσταση που επικρατεί ανάμεσα στην οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η απόσταση μεταξύ του πλοίου και του γραφείου στην ξηρά. Μία σωστή λειτουργία ενός πλοίου προϋποθέτει την ύπαρξη προσωπικού στην ξηρά για το συντονισμό και την εκτέλεση και πραγματοποίηση διαφόρων δραστηριοτήτων. Είναι μια από τις σημαντικότερες λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, επειδή έχει να κάνει με την μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου καθώς και με την τήρηση των ναυλωσιμών. Η αποτελεσματικότητα της προσδιορίζει σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητα ανάμεσα στις επιχειρήσεις. Οι δραστηριότητες των ατόμων που αφορούν την καθημερινή λειτουργία του πλοίου πραγματοποιούνται από τους διαχειριστές του πλοίου, δηλαδή τους ship operators, που είναι μέλοι του τμήματος λειτουργικής διαχείρισης (operations department). Το τμήμα αυτό είναι σε πολλές επιχειρήσεις ο συνδετικός κρίκος ανάμεσα στην διοίκηση των υπόλοιπων τμημάτων της επιχείρησης, των πλοίων, των ναυλωτών, των

προμηθευτών καθώς και σε πολλά άλλα.

Ο operator είναι συνήθως πλοίαρχος και έχει άριστη γνώση των ιδιομορφιών του πλοίου και των περιεργων συνθηκών που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλήρωμά του στη διάρκεια μιας ναύλωσης ή ενός ταξιδιού. Γνωρίζει πολύ καλά το πλοίο και έχει πολύ καλή γνώση του ναυλοσύμφωνου, επιπλέον παρακολουθεί διαρκώς την εκτέλεσή του και τις διαδικασίες που απαιτεί το τμήμα διοίκησης της επιχείρησης, δίνοντας οδηγίες ή συμβουλές, όπου χρειάζεται. Δουλειά του είναι να καταλαβαίνει και να βρίσκει τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν κατά τη ναύλωση του πλοίου και να παίρνει αποφάσεις για την επίλυσή τους καθώς και δίνει συμβουλές σεάτομα που θα πάρουν θέση σε αυτό. Μια από τις πιο μεγάλες δυσκολίες για τον operator είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη επικοινωνία με τον πλοίαρχο και με τα μέλη του πληρώματος. Για να το καταφέρει αυτό, πρέπει να μπορεί να μπει στη θέση εκείνου που παίρνει τις οδηγίες και πρέπει να τις εφαρμόσει. Θα πρέπει λοιπόν να ξέρει πολύ καλά την οργάνωση του κάθε πλοίου για όλες τις εργασίες. Λόγω του ότι στις μέρες μας στο πλοίο υπάρχουν διάφορων ειδών πληρώματα, θα πρέπει ο operator να μπορεί να συντονίζει το πλήρωμά του. Οι δραστηριότητες του τμήματος λειτουργικής διαχείρισης είναι οι εξής:

Στις εξωτερικές λειτουργίες, δηλαδή στις σχέσεις με τους πράκτορες του πλοίου, τους προμηθευτές καυσίμων, τους ναυλωτές και τους υπόλοιπους συναλλασσόμενους, στα πλοία, των οποίων τις κινήσεις παρακολουθεί στενά και υποστηρίζει, στις εσωτερικές λειτουργίες, δηλαδή στις σχέσεις που διατηρεί με άλλα τμήματα της επιχείρησης.

Οι δραστηριότητες του operator είναι οι εξής:

Σχεδιασμός του ταξιδιού με βάση το ναυλοσύμφωνο ο operator υποδεικνύει τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, τα οποία καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο.

Ορισμός πρακτόρων και φορτοεκφορτωτών.

Ρύθμιση λεπτομερειών φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Ρύθμιση θεμάτων πετρέλευσης (bunkering).

Παροχή οδηγιών ταξιδιού στον πλοίαρχο.

Έλεγχος του κόστους.

Ασφαλιστικές απαιτήσεις (insurance claims).

Τεχνική διαχείριση των πλοίων

Ένα πλοίο για να ονομαστεί κατάλληλο για το κεφάλαιο των μεταφορών, θα πρέπει να προσφέρει ασφάλεια στις μεταφορές του. Έτσι, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς, τους τρόπους λειτουργίας και συντήρησης που απαιτεί ο νηογνώμονας της κλάσης της οποίας ανήκει το πλοίο. Η σωστή αξιοπλοΐα και η μείωση του χρόνου που το πλοίο είναι εκτός λειτουργίας είναι μερικοί από τους κύριους λόγους που συντελούν στην απόδοσή του. Το μεγαλύτερο μέρος της σωστής αξιοπλοΐας των πλοίων

την έχει το τεχνικό τμήμα.

Το τεχνικό τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί μια από τις βασικές της λειτουργίες, επειδή όσο πιο αποτελεσματικό είναι αυτό το τμήμα τόσο πιο καλή είναι η απόδοση των πλοίων.

Έτσι, το τεχνικό τμήμα επιβαρύνεται με πολλές αρμοδιότητες, όπως είναι η συντήρηση και οι επιθεωρήσεις του πλοίου και οι επισκευές (drydock). Το άτομο το οποίο έχει την μεγαλύτερη ευθύνη σε αυτό το τμήμα και την διαχείριση αυτού είναι ο αρχιμηχανικός (superintendent engineer), που έχει τις απαραίτητες γνώσεις των τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου.

Οι βασικές δραστηριότητες του τεχνικού τμήματος είναι:

Η παροχή σωστών ανταλλακτικών και υπηρεσιών στο πλοίο,

Η λήψη προσφορών από ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες για τις προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης και τις έκτακτες επισκευές, η σύνταξη προϋπολογισμών, ο συντονισμός και η τεχνική υποστήριξη των εργασιών που γίνονται επί του πλοίου,

Η συλλογή και η παράδοση σχετικών εγγράφων και τεχνικών πληροφοριών στο πλοίο,

Η συντήρηση και η διαχείριση του πλοίου και του εξοπλισμού του σε συμμόρφωση με τους κανόνες του κράτους σημαίας και των νηογνομόνων,

Ο σωστός προγραμματισμός των πλάνων εργασιών και ο έλεγχος για την επίτευξη των προκαθορισμένων αποτελεσμάτων,

Η βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας του πλοίου,

Η δημιουργία και αποθήκευση αρχείου με εγγραφές με στοιχεία σχετικά με τα χαρακτηριστικά και την απόδοση του πλοίου.

Οι σωστές οδηγίες όσο αναφορά την αντιμετώπιση έκτακτων και δύσκολων περιστατικών στο προσωπικό μηχανής του πλοίου, αλλά και οδηγίες για την συντήρηση αυτής,

Η συνεργασία με τον operator του πλοίου και τον διοικητικό μηχανισμό για την ασφαλή, άμεση, αποτελεσματική και οικονομική λειτουργία του και τη σωστή αξιοπλοΐα του,

Ο έλεγχος του τεχνικού προσωπικού του πλοίου.

Η εξασφάλιση ότι το πλοίο έχει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που το επιτρέπουν να κάνει ταξίδια,

Η δημιουργία εγγράφων επιθεώρησης του πλοίου, με τα οποία υπάρχουν πληροφορίες για την απόδοση και την ασφάλεια του, καθώς την τήρηση του στους κανονισμούς και τυχόν ζημιές που μπορεί να προβλήθηκαν.

Το τεχνικό τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει την ευθύνη του πλοίου, κυρίως από τεχνική άποψη. Τα άτομα που εργάζονται σε αυτό το τμήμα είναι υποχρεωμένα να επισκέπτονται τακτικά το πλοίο που διαχειρίζονται, να ελέγχουν τον τρόπο λειτουργίας του και να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις. Επιπλέον, το τεχνικό τμήμα είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της απόδοσης του πλοίου καθώς και για τον έλεγχο του βαθμού που συμμορφώνεται στις απαιτήσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης. Θα πρέπει να συνεργάζεται με τους νηογνώμονες σε θέματα για τις επιθεωρήσεις των πλοίων, προσφέροντας οδηγίες που έχουν να κάνουν με τον τεχνικό επίπεδο, να ελέγχει την ποιότητα των καυσίμων σε συχνή βάση και να αξιολογεί την απόδοση του πλοίου. Τέλος, το τεχνικό τμήμα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι υπεύθυνο και για την ναυπήγηση του πλοίου.



Στελέχωση πλοίων και γραφείων

Το ανθρώπινο δυναμικό σε μία επιχείρηση είναι πολύ σημαντικό στοιχείο, διότι μέσω αυτού διακρίνεται η πορεία και η κατάληξη μιας επιχείρησης. Το ανταγωνιστικό επίπεδο μιας επιχείρησης εξαρτάται σε αρκετά από την ικανότητα και τη δέσμευση του ανθρώπινου δυναμικού της. Αυτό φυσικά αφορά και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε ένα περιβάλλον με αρκετές ιδιαιτερότητες. Το γραφείο στην ξηρά είναι αναγκαίο να απασχολεί εργαζομένους που κατέχουν γνώσεις των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των απαιτήσεων της ναυτιλιακής διαχείρισης. Το πλοίο με την σειρά του προσφέρει μεταφορικές ικανότητες/υπηρεσίες για χάρη της εταιρίας και η πορεία του εξαρτάται από τις γνώσεις, τις ικανότητες και την απόδοση των ατόμων που εργάζονται πάνω σε αυτό.

Επιπλέον, εξαρτάται από την επικοινωνία και τη δυνατότητα συνύπαρξης, συνεννόησης και συνεργασίας των μελών του πληρώματος σε συνθήκες καθημερινής λειτουργίας, αλλά και έκτακτης ανάγκης. Είναι, κατά συνέπεια, απαραίτητο η ομάδα των ατόμων που ζουν και εργάζονται πάνω στο πλοίο να έχει όχι μόνο τα προσόντα τα οποία ορίζονται από τους κανονισμούς, αλλά και τη συνοχή που θα την καθιστά ενιαίο σύνολο όταν αυτό είναι απαραίτητο. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά καθιστούν τη λειτουργία της στελέχωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης ιδιαίτερα σημαντική. Βέβαια, μιλώντας για στελέχωση δεν αναφερόμαστε μόνο στη διαδικασία επιλογής και πρόσληψης του προσωπικού, αλλά στο σύνολο των ενεργειών που σχετίζονται με αυτή.

Έτσι λοιπόν σε μια επιχείρηση θα πρέπει να γίνονται αξιολογήσεις, εκπαιδεύσεις, σεμινάρια και ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων καθώς και ανταμοιβή σύμφωνα με την απόδοση του κάθε εργαζομένου, καθώς είναι γνωστό πως τα μέλη της επιχείρησης είναι ένα άτυπο περιουσιακό στοιχείο πάνω στο οποίο η εταιρία επενδύει. Αυτές οι ενέργειες πραγματοποιούνται αμφότερες και στο γραφείο στην ξηρά καθώς και στο πλοίο με διαφορετικό τρόπο όμως λόγω της διαφορετικότητας της ενασχόλησης των εργαζομένων. Ειδικά για τα άτομα του πλοίου, το έργο της διοίκησης του ανθρώπινου δυναμικού είναι αποκλειστικά ευθύνη του τμήματος πληρωμάτων. Το πλοίο αποτελεί ένα εργασιακό περιβάλλον με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία όχι μόνο πρέπει να είναι γνωστά, αλλά και να λαμβάνονται υπόψη κατά το

σχεδιάσμά και την υλοποίηση των αποφάσεων που αφορούν το προσωπικό των πλοίων.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις κινούνται με ανταγωνιστικό χαρακτήρα στην αγορά εργασίας, έτσι ώστε να προσελκύσουν ικανά στελέχη-εργαζόμενους για τα πλοία τους. Όσον αφορά τις καλά οργανωμένες επιχειρήσεις, τα πληρώματα αντιμετωπίζονται και ως στελέχη της εταιρείας και ως εργαζόμενοι αυτής. Στις βασικές υποχρεώσεις του τμήματος πληρωμάτων περιλαμβάνονται: η επιλογή της εθνικότητας των πληρωμάτων, η διαφήμιση, επιλογή και στελέχωση με ικανούς και προσοντούχους ναυτικούς, ο προσδιορισμός των αναγκών των ναυτικών για εκπαίδευση και ο καθορισμός της σταδιοδρομίας τους, η διατήρηση καλών εργασιακών σχέσεων, η ρύθμιση όλων των ζητημάτων που αφορούν το πλήρωμα με βάση τις απαιτήσεις των συστημάτων διοίκησης της επιχείρησης, η διατήρηση αναλυτικών πρακτικών για τα προσόντα, την εκπαίδευση τις γνώσεις και την εμπειρία των ναυτικών, και η συμμετοχή στην αξιολόγηση της απόδοσής τους σε συνεργασία με τα τμήματα λειτουργικής και τεχνικής διαχείρισης.

Επειδή η ναυτική εργασία είναι πάσης φύσεως εθνικοτήτων, δεν είναι πάντα δυνατό για τις επιχειρήσεις που απασχολούν εργαζόμενους διαφόρων εθνικοτήτων να εκτελούν αυτές όλες τις λειτουργίες της διοίκησης των πληρωμάτων. Το έργο αυτό μπορεί να πραγματοποιείται από εξωτερικούς συνεργάτες και ειδικά εξειδικευμένα πρακτορεία πληρώματος και εργαζομένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Σημασία Πλοίου

Ένα πλοίο μπορεί να έχει εθνική σημαία ή σημαία ευκαιρίας. Εθνική σημαία είναι η σημαία του κράτους στο νηολόγιο το οποίο εγγράφεται και που ανήκει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του σε συμφέροντα των πολιτών του. Δηλαδή σημαίνει ότι η σημαία του πλοίου και κατά συνέπεια το ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται επάνω σε αυτό, καθώς και τα οικονομικά συμφέροντα που εργάζεται το πλοίο αντιπροσωπεύουν το κράτος που είναι εγγεγραμμένο. Στην ουσία είναι ένας άτυπος νόμος συμφωνίας μεταξύ τους.

Σημαία ευκολίας ονομάζουμε την σημαία ενός κράτους, που νηολογείται ένα πλοίο. Αυτό συμβαίνει λόγω στο ότι ένα πλοίο ή μια εταιρία θεωρεί βολικά τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν σε επίπεδο κόστους και ρυθμίσεων για θέματα φορολογίας, ασφάλειας και απασχόλησης.

Ουσιαστικά ένας πλοιοκτήτης πρέπει να ξεκινήσει από κάπου ώστε να θεσπίσει κάποιες αρχές και νόμους στην ναυτιλιακή του εταιρία. Για τον πλοιοκτήτη η σημαία ευκολίας σημαίνει αποφυγή φορολογίας στη χώρα εγκατάστασης, χαμηλότερο κόστος πληρώματος, ελευθερία επιλογής πληρώματος δίχως περιορισμούς και τη μη συμμόρφωσης σε εθνικές συλλογικές συμβάσεις. Τέλος χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου και

ανωνυμία.

Οι σημαίες ευκολίας ονομάζονται επίσης σημαίες διευκόλυνσης, σημαίες ανάγκης ή ανοικτά νηολόγια. Ο λόγος που ονομάζονται έτσι είναι διότι ο πλοιοκτήτης έχει την ευκαιρία να μπόρει να εισέλθει σε αυτά καθώς και να αποχωρήσει πάρα πολύ εύκολα από αυτά.

Κλάση Πλοίου

Με τον όρο Κλάση πλοίου (class ή ship-class) θεωρείται η ταξινόμηση πλοίου από τον Νηογνώμονα σε κατηγορίες, που παρακολουθεί το πλοίο και σε ποιά κατηγορία είναι ναυπηγούμενο με αδελφικά πλοία. Τα σύμβολα και τα χαρακτηριστικά της κάθε κατηγορίας πλοίων τα ορίζει ο κάθε νηογνώμονας, όταν αυτός συντάσσει τους κανονισμούς τους.

Η σημαία των πλοίων και τα ναυτικά ατυχήματα

Όσον αφορά στο ρόλο της σημαίας, στην πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων, κανένας δεν μπορεί να ισχυριστεί πιστεύω, πως η σημαία του πλοίου μπορεί από μόνη της να αποτελέσει ισχυρή αιτία πρόκλησης ατυχημάτων. Παρόλα αυτά γίνεται κατανοητό ότι η σημαία ως παράμετρος «ρίσκου» είναι σημαντική, αφού η σημαία θεωρείται κατά τα ανωτέρω, ως «βαρόμετρο» διαφόρων άλλων μεταβλητών που δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν.

Η κατηγορία ΑΛΛΕΣ που συγκροτείται από έναν μεγάλο αριθμό ανεπτυγμένων χωρών, δείχνει τον υψηλότερο κίνδυνο (10/100). Η δεύτερη επικίνδυνη κατηγορία είναι οι σημαίες ευκαιρίας με 9/10 (δικαιολογημένη συχνότητα), ενώ και οι σημαίες των χωρών της Ε.Ε. παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο (ελάχιστα λιγότερο από 9/10) κάνοντας και πάλι το σχόλιο του σημαντικού στόλου που έχουν αυτές οι χώρες (19% του παγκόσμιου στόλου). Οι στόλοι των υπολοίπων ομάδων σημαίων παρουσιάζουν πολύ μικρότερη εξάρτηση σημειώνοντας όμως ότι πάντα υπάρχει η πιθανότητα μικρότερης ενημέρωσης σ' αυτές τις χώρες.

Η σημαία λοιπόν που έχει ένα πλοίο μπορεί να είναι και ρίσκο για αυτό ένας μεγάλος αριθμός χωρών υπέγραψε το λεγόμενο Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού (ParisMOU) . Ανά τον κόσμο έχουν υπογραφεί, από τα ενδιαφερομένα κράτη υπό την αιγίδα του ΙΜΟ, “Μνημόνια Συμμόρφωσης” γνωστά ως MoUs- Memorandum of Understanding, τα οποία καλύπτουν θαλάσσιες περιοχές σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε αυτά καθορίζονται κοινά προτυπα για την επιθεώρηση και τον έλεγχο πλοίων από τις λιμενικές αρχές των συμβαλλομένων κρατών. Διατηρούν βάσεις δεδομένων διαθέσιμες σε όλους. .

Υπαρχοντα ΜΟU :

- Για τις χώρες της Ευρώπης Paris MoU
- Για τις χώρες του Περσικού κόλπου Riyadh MoU
- Για τις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής Abuja MoU

- Για τον Ινδικό Ωκεανό Indian Ocean MoU
- Για την Λατινική Αμερική VinadelMarAgreement
- Για την Ασία και τον Ειρηνικό Ωκεανό Tokyo MoU
- Για τη Μαύρη Θάλασσα Black Sea MoU
- Για τη Θάλασσα της Μεσογείου Mediterranean MoU
- Για τη Θάλασσα της Καραϊβικής Caribbean MoU

Μνημόνιο συμμόρφωσης δεν έχουν υπογράψει οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής . Καποια κρατη συμμετέχουν σε περισσοτερα του ενος MoU.

Έτσι κατ'αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται λιστες οι αξιολόγισης – απόδοσης των σημαίων που φέρουν τα πλοία. Η «μαύρη λίστα» περιλαμβάνει τις επικίνδυνες σημαίες σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέγονται από τις επιθεωρήσεις. Η «γκρι» λίστα περιλαμβάνει τις λιγότερο επικίνδυνες αντιθέτως η «λευκή», περιλαμβάνει τις σημαίες οι οποίες παρέχουν και πλήρουν τις προδιαγραφές ασφαλείας που τίθενται από τις διάφορες διεθνείς συμβάσεις και τις νομοθεσίες των χωρών.

Τα ελληνικά πλοία και οι ελληνικές σημαίες ανήκουν στην «λευκή λίστα», βάσει του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων. , αυτό σημαίνει ότι η ελληνική σημαία στα διεθνή λιμάνια δεν θα δέχεται πολλές επιθεωρήσεις και ελεγχούς. Σύμφωνα με στοιχεία που υπάρχουν η χώρα μας βρισκόταν στη «μαύρη λίστα», έπειτα κατάφερε να μπει στην «γκρι», στην οποία παρέμεινε για δύο χρόνια, ενώ μετά την 35η Σύνοδο της Επιτροπής Μνημονίου, που πραγματοποιήθηκε αυτή τη φορά στο Χάλιφαξ του Καναδά περνά για πρώτη φορά στη λευκή λίστα, όπου παραμένει μέχρι και σήμερα.



Επιθεωρήσεις (Vetting)

Οι διεθνεις ενωσεις εταιρειων δημιούργησανε διαφορα προγραμματα επιθεώρησης πλοίων, τα οποια δινουν τη δυνατότητα στα μέλη τους να υποβάλουν τις αναφορές από τις επιθεωρήσεις των πλοίων, που τα μελη τους (πχ BP, SHELL) διενεργουν , προς διανομή στα υπόλοιπα μέλη και στις Λιμενικες Αρχες. Για το

σκοπο αυτο διατηρουν βασεις δεδομενων. Εχουν δημιουργησει μία ενιαία διαδικασία επιθεώρησης πλοίων και ενα κοινο ειδικό ερωτηματολόγιο για τις επιθεωρησεις των πλοιων (πχ VPQ). Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι αυτά που θα κρίνουν αν το πλοίο διαχειρίζεται σωστά και λειτουργεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Η επιθεώρηση vetting γίνεται με σκοπό να αποδείξει την αξιοπλοΐα του πλοίου. Αποτελει εργαλειο για την αξιολογηση του πλοιου και της πλοιοκτητριας / διαχειρηστριας εταιρειας, με σκοπο τη ναυλωση του.

Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στο πλοίο και στην λειτουργία του

Τα ναυτικά ατυχήματα είναι ένα συχνό φαινόμενο πάνω στα πλοία, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψιν μας το ότι ο άνθρωπος είναι εκ φύσεως ένα ενεργό και δραστήριο ον. Αυτό το επιχείρημα ισχύει στη θεωρία, είναι αναγκαίο όμως να εμβαθύνουμε αρκετά ακόμα έτσι ώστε να καταρριφθούν τυχόν αμφιβολίες και αμφισβητήσεις που μπορεί να υπάρξουν.

Παρακάτω, ακολουθούν ορισμένοι από τους τομείς στους οποίους κάποιος άνθρωπος θα μπορούσε να αναμειχθεί και, με λανθασμένες αποφάσεις και παρεμβάσεις, θα μπορούσε ενδεχομένως να δημιουργήσει καταστροφικά αποτελέσματα:

1. Διοίκηση των πόρων: Αρκετά συχνά και ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής δυσχέρειας, οι άνθρωποι αποφασίζουν να προβούν σε περικοπές κόστους, οι οποίες έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον χρησιμοποιούμενο εξοπλισμό. Εμπράκτως, αυτό σημαίνει πως συχνά ο απαραίτητος εξοπλισμός δεν αγοράζεται ενώ, αντιθέτως, αγοράζεται εξοπλισμός που δεν πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Παράλληλα, εξαιτίας των περικοπών του κόστους, ο υπάρχων εξοπλισμός δε συντηρείται καταλλήλως, κάτι που οδηγεί σε αυξημένες πιθανότητες ατυχημάτων.

2. Κλίμα της οργάνωσης: Ένα αρκετά συχνό φαινόμενο που επικρατεί στα πλαίσια της διοίκησης μίας εταιρείας είναι η επικράτηση μίας γενικότερης σύγχυσης εξαιτίας των πολιτικών της, οι οποίες είτε δεν έχουν αποσαφηνισθεί, είτε είναι αλληλοσυγκρουόμενες, είτε υπονομεύονται από ανεπίσημες πρακτικές. Οι πολιτικές μίας επιχείρησης περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα αποφάσεων της διοίκησης, όπως οι προσλήψεις και οι απολύσεις, οι προαγωγές και οι αυξήσεις, οι άδειες και οι υπερωρίες, οι έρευνες γεγονότων και οι χρήσεις του εξοπλισμού ασφαλείας. Είναι απαραίτητο οι πολιτικές της επιχείρησης, καθώς και η «κουλτούρα» της, δηλαδή οι άγραφοι κανόνες, οι αξίες της και οι συμπεριφορές, να είναι σαφώς καθορισμένες και να αλληλοσυμπληρώνονται, έτσι ώστε να αποφεύγονται η σύγχυση και οι συγκρούσεις.

3. Ακατάλληλη επίβλεψη/επόπτευση: Οι επόπτες και οι επιβλέποντες, στη θεωρία, θα πρέπει να παρέχουν καθοδήγηση, ευκαιρίες εκπαίδευσης, ηγεσία και παρακίνηση στους εργαζομένους τους. Στην πράξη, όμως, συχνά οι απαραίτητες εκπαιδεύσεις δεν παράσχονται στο πλήρωμα, ή το πλήρωμα δεν έχει τη δυνατότητα να παρακολουθήσει τα σχετικά μαθήματα. Η έλλειψη αυτή θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στα θέματα ασφάλειας μιας και, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος λάθους και πρόκλησης σοβαρού ατυχήματος. Είναι απαραίτητη η σωστή καθοδήγηση και επίβλεψη από τους επόπτες,

έτσι ώστε να αποφεύγονται οι παραβιάσεις των κανονισμών που συμβαίνουν συχνά στη γέφυρα.

4. Διαδικασίες της οργάνωσης: Αρκετοί παράγοντες οι οποίοι συμπεριλαμβάνονται στις διαδικασίες της οργάνωσης, δηλαδή στις αποφάσεις και στους κανόνες που διέπουν τις καθημερινές δραστηριότητες εντός της εταιρείας, συχνά μπορεί να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια. Τέτοιοι παράγοντες μπορεί να είναι η ταχύτητα της εργασίας, η πίεση του χρόνου, το σύστημα παρακίνησης του προσωπικού και τα προγράμματα για τη δουλειά. Για παράδειγμα, αν ο ρυθμός και η ταχύτητα της εργασίας αυξηθούν σημαντικά, τόσο που να ξεπερνά τις δυνατότητες ελέγχου, είναι πιθανό ολόκληρο το πλήρωμα να τεθεί σε κίνδυνο και η εργασία να είναι κατώτερη από τα προκαθορισμένα πρότυπα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι απαραίτητο ο αρμόδιος επόπτης να αντιδράσει, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος. Η ανασφαλής επίβλεψη μπορεί κι αυτή, με τη σειρά της, να αποτελέσει αιτία ναυτικού ατυχήματος.

5. Ακατάλληλα σχεδιασμένες λειτουργίες/επιχειρήσεις: Αρκετά συχνά το πλήρωμα μπορεί να τεθεί σε υψηλό κίνδυνο, εξαιτίας των ταχυτήτων εργασίας αλλά και του σχεδιασμού του προσωπικού που παίρνει μέρος σ' αυτή. Θα πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή στην επιλογή των μελών μίας ομάδας και στη μεταξύ τους συνεργασία. Είναι σημαντικό, για την αποφυγή των ατυχημάτων, τα μέλη μίας ομάδας να επιλέγονται με τέτοιον τρόπο που να μπορούν να συνεργαστούν σωστά, έτσι ώστε να μην προκύψουν προβλήματα.

6. Αποτυχία στη διόρθωση ενός γνωστού προβλήματος: Ο επόπτης/επιβλέπων, συχνά γνωρίζει κάποιο πρόβλημα που μπορεί να υπάρχει με κάποιο από τα άτομα, με τον εξοπλισμό, με την εκπαίδευση ή με την ασφάλεια, αλλά το παραβλέπει ή απλώς δεν επεμβαίνει για να το διορθώσει. Μία τέτοια παράβλεψη μπορεί να οδηγήσει σε παραβίαση των κανονισμών και σε δυνητικό κίνδυνο

7. Καταπατήσεις/παραβιάσεις επίβλεψης: Σε ορισμένες περιπτώσεις, έχει παρατηρηθεί πως οι επιβλέποντες εσκεμμένα παραβλέπουν ή παραβιάζουν τους κανονισμούς. Παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης είναι η ανάθεση μίας εργασίας σε κάποιο άτομο το οποίο δεν είναι εκπαιδευμένο, έμπειρο ή δεν έχει την απαραίτητη άδεια για να προχωρήσει στην εκπόνησή της. Η έρευνα εντοπίζει ως γενεσιουργό αιτία των ατυχημάτων τις unsafe acts, δηλαδή πράξεις που μπορούν να χαρακτηρισθούν ως ανασφαλείς, ανεξάρτητα από το ποιος τις διαπράττει. Οι προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση μιας ανασφαλούς ενέργειας, χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: α) Τις ανασφαλείς ενέργειες που οφείλονται στη «κακή κατάσταση» ή τη μη επαρκή κατάσταση των operators (εμπλεκόμενων ατόμων) και β) Τις ανασφαλείς ενέργειες που οφείλονται στις «μη επαρκείς» πρακτικές ή αλλιώς πρακτικές εκτός των προκαθορισμένων προτύπων, που εφαρμόζονται ορισμένες φορές από τους operators (εμπλεκόμενα πρόσωπα).

8. Δυσμενής νοητική κατάσταση των εμπλεκόμενων: Σε περιπτώσεις ιδιαίτερων νοητικών καταστάσεων, η απόδοση ενός ατόμου μπορεί να επηρεαστεί και ολόκληρο το πλοίο μπορεί να οδηγηθεί σε επικίνδυνη κατάσταση. Τέτοιες καταστάσεις μπορεί να είναι η έλλειψη επιχειρησιακής ετοιμότητας, η υπερβολική αυτοπεποίθηση, η αυταρέσκεια και η έλλειψη αντίληψης-συναίσθησης των καταστάσεων πάνω στο πλοίο.

9. Δυσμενής ψυχολογική κατάσταση: Σε περιπτώσεις ιδιαίτερων ιατρικών ή ψυχολογικών καταστάσεων, και πάλι η απόδοση των ατόμων επηρεάζεται και ολόκληρο το πλοίο μπορεί να οδηγηθεί σε επικίνδυνες καταστάσεις. Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι η ασθένεια ενός ατόμου που εκτελεί βάρδια, η οποία απαιτεί έντονη προσοχή, αυτοσυγκέντρωση και παρατηρητικότητα, και η έλλειψη αυτών μπορεί να

οδηγήσει σε ατύχημα, αλλά και η ικανοποιητική εκτέλεση μίας εργασίας ενός ατόμου, το οποίο είναι υπό την επήρεια φαρμάκων, τα οποία ίσως έχουν παρενέργειες. Γενικότερα, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη σημασία ακόμα και στις ώρες ξεκούρασης και ύπνου ενός ατόμου (ακόμα και υγιούς) έτσι ώστε να μειωθούν οι πιθανότητες ύπαρξης ενός ατυχήματος.

10. Φυσικοί και Νοητικοί Περιορισμοί: Οι περιπτώσεις φυσικών ή νοητικών περιορισμών χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής για την αποφυγή ενός ατυχήματος. Παραδείγματα τέτοιων περιορισμών μπορεί να είναι από την όραση, η οποία δυσκολεύει τη νύχτα και έχει περιορισμένες δυνατότητες αν δε χρησιμοποιηθεί κάποιο βοηθητικό τεχνικό μέσο, μέχρι την ανάγκη λήψης μίας σοβαρής και δύσκολης απόφασης υπό την πίεση του χρόνου, η οποία είναι αρκετά πιθανό να είναι λανθασμένη, αφού δεν έχουν σταθμιστεί όλοι οι απαραίτητοι παράγοντες. Παράλληλα, αρκετοί περιορισμοί μπορεί να προκύψουν από τη φύση του ατόμου. Για παράδειγμα, κάποια άτομα μπορεί να μην έχουν την απαραίτητη δύναμη για να χειριστούν βαρύ χειροκίνητο εξοπλισμό, αλλά και αντίστοιχα κάποια άλλα άτομα μπορεί να μη διαθέτουν την απαραίτητη πνευματική δυνατότητα για όλες τις δουλειές.

11. Κακή διοίκηση του πληρώματος: Είναι λογικό πως για να υπάρξει ασφάλεια πάνω στο πλοίο, είναι αναγκαίο να υπάρχει συνεργασία, επικοινωνία και συνεννόηση μεταξύ των ατόμων που εμπλέκονται σε μία καθορισμένη δουλειά, ή ακόμα και σε συμπληρωματικές ή παραπλήσιες εργασίες. Είναι, λοιπόν, σημαντικό να υπάρχει επικοινωνία τόσο μεταξύ των μελών μέσα στο ίδιο πλοίο, όσο και στα μέλη μεταξύ των πλοίων αλλά και άλλων ομάδων, όπως με τις αρχές συντονισμού ναυτικής κυκλοφορίας, με τους χειριστές γεφυρών, με τους εργαζόμενους στις αποβάθρες και τους πράκτορες.

12. Προσωπική ετοιμότητα: Αρκετές φορές, ορισμένες ενέργειες οι οποίες γίνονται εκτός υπηρεσίας, μπορεί να αποδειχθούν επικίνδυνες για τον χώρο της δουλειάς. Για παράδειγμα, η απόδοση ενός ατόμου στη δουλειά μπορεί να επηρεαστεί από καταπατήσεις στους κανόνες ξεκούρασης, στους κανόνες χρήσης οιοπονευματωδών ποτών και βαρέων φαρμάκων ή λόγω της συμμετοχής τους σε εξαντλητικές εργασίες. Είναι εμφανές πως η προσωπική ετοιμότητα δεν είναι πάντα εφικτή, κάτι που δημιουργεί δυνητικό κίνδυνο για το πλήρωμα και το πλοίο.

13. Λάθη Αποφάσεων: Συχνά, εξαιτίας λαθών που προκύπτουν λόγω ελλειψών γνώσεων ή λανθασμένων αποφάσεων, το πλοίο μπορεί να οδηγηθεί σε καταστάσεις κινδύνου. Αυτά τα λάθη μπορεί να προκύψουν από πολλούς διαφορετικούς λόγους όπως, τη λάθος διάγνωση σε ένα πρόβλημα και την πρόταση λάθος λύσης, ή τη λήψη λανθασμένης απόφασης λόγω έλλειψης εμπειρίας ή χρόνου.

14. Λάθη που οφείλονται στις ικανότητες: Ορισμένες φορές κάποιες εργασίες εκτελούνται λανθασμένα, εξαιτίας της έλλειψης προσοχής ή μνήμης από το άτομο που τις εκτελεί. Λάθη αυτού του είδους μπορούν να εμφανισθούν στην περίπτωση που οι δεξιότητες ή οι διαδικασίες έχουν γίνει τόσο πολύ κτήμα των εμπλεκόμενων, που εκτελούνται, σχεδόν αυτόματα. Παραδείγματα τέτοιων εργασιών μπορεί να είναι οι εργασίες συντήρησης ρουτίνας, η εύρεση κατευθύνσεων/ προσανατολισμών ναυσιπλοΐας, η παρακολούθηση ενδείξεων εξοπλισμού και άλλες σχετικές διαδικασίες που μπορούν να χαρακτηρισθούν ως εργασίες που βασίζονται στις ικανότητες των εμπλεκόμενων. Κρίσιμα βήματα στις διαδικασίες ανάγκης μπορούν να ξεχαστούν και να παραλειφθούν από τέτοιου είδους λάθη, οδηγώντας σε καταστάσεις κινδύνου.

15. **Λάθη αντίληψης:** Τα λάθη αντίληψης, τα οποία οφείλονται σε μειωμένη απόδοση και λειτουργία των ανθρώπινων αισθήσεων, περιλαμβάνουν μία πληθώρα πιθανών γεγονότων, όπως τον περιορισμό της όρασης τις βραδινές ώρες και τη δημιουργία οπτικών παραισθήσεων από το μυαλό στην προσπάθειά του να γεμίσει τα κενά που αφήνουν οι αισθήσεις ή ακόμη και τα λάθη επικοινωνίας μεταξύ δύο ατόμων μέσα σε ένα θορυβώδες περιβάλλον, όπου τα άτομα λόγω της αλλοίωσης των λέξεων προσπαθούν να «γεμίσουν» τα κενά σύμφωνα με αυτά που περιμένουν να ακούσουν. Τέτοια γεγονότα συχνά οδηγούν σε προβλήματα τα οποία έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια του πλοίου.

16. **Καταπατήσεις – Παραβιάσεις Ρουτίνας:** Οι παραβιάσεις ρουτίνας είναι ένα σύνηθες φαινόμενο, τόσο στην καθημερινή ζωή όσο και μέσα στο πλοίο και συχνά αντιμετωπίζονται με επιείκεια από τους επιβλέποντες. Όσο «ακίνδυνες» όμως κι αν θεωρούνται τέτοιου είδους παραβάσεις, στην πραγματικότητα θα πρέπει να αποφεύγονται, έτσι ώστε να αποφευχθούν και οι κίνδυνοι που θα μπορούσαν να προκύψουν από αυτές. 17. **Ασυνήθιστες παραβιάσεις:** Σε αντίθεση με τις παραβιάσεις ρουτίνας, οι ασυνήθιστες παραβιάσεις περιλαμβάνουν γεγονότα τα οποία δεν είναι συνηθισμένα για τα άτομα που τα κάνουν και δεν έχουν την κάλυψη της διοίκησης. Στις ασυνήθιστες παραβιάσεις δεν συμπεριλαμβάνονται απαραίτητως γεγονότα τα οποία είναι ακραία. Εξαιτίας της φύσης των παραβιάσεων αυτών, δηλαδή του ότι δε γίνονται συχνά, είναι σχεδόν αδύνατο να προβλεφθεί ότι θα συμβούν και, επομένως, να προβλεφθούν οι επιπτώσεις τους έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν επιτυχώς

Ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων

Το πλοίο είναι κεφαλαιακό στοιχείο αρκετά μεγάλης αξίας, το οποίο καθημερινά παλεύει με τα στοιχεία της φύσης, και η επιτυχής πορεία του εξαρτάται από την αξιοπλοΐα και την κατάλληλη συντήρησή του, καθώς και από την απόδοση του ανθρώπινου δυναμικού που εργάζεται πάνω σε αυτό.

Κατά τη λειτουργία του, το πλοίο ανά πάσα στιγμή έχει την πιθανότητα να έρθει αντιμέτωπο με μια σειρά από απρόοπτα, που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τόσο τη ζωή των εργαζόμενων σε αυτό, όσο και την ίδια την λειτουργικότητα του. Για την αποφυγή αυτών των κινδύνων οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιδιώκουν την ασφαλιστική τους κάλυψη, δηλαδή την προστασία απέναντι σε οικονομικούς κινδύνους.

Τις ασφαλιστικές καλύψεις και την διαχείρισή τους την αναλαμβάνει το ειδικό τμήμα ασφαλίσεων, το οποίο είναι υπεύθυνο να προστατεύει τον πλοιοκτήτη (ατόμου ή επιχείρησης) από οικονομικούς κινδύνους μέσω της ασφάλισης του πλοίου. Το πλοίο ως παραγωγική μονάδα και κεφαλαιακό στοιχείο ασφαλίζεται για την περίπτωση υλικής απώλειας (π.χ. βύθισης ή καταστροφής) ή μερικής απώλειας (π.χ. καταστροφής μηχανής). Η ασφάλιση αυτή παίρνει την ονομασία πλοίου και μηχανής.

Ασφαλιστές (ορισμός)

Πρόκειται για φυσικά ή κυρίως για νομικά πρόσωπα που διαθέτουν κεφάλαια, τα οποία αναλαμβάνουν έναντι καταβολής ποσού (ασφαλίστρου) να καλύψουν πιθανή ζημία ή μέρος αυτής, που τυχόν παρουσιασθεί κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Περιπτώσεις που καλύπτουν φορτίου

Καλύπτουν τις εξής περιπτώσεις ζημιών του φορτίου:

1. Τη συμμετοχή του φορτίου στη γενική αβαρία.
2. Τη συμμετοχή του φορτίου στην αμοτερόπλευρη ευθύνη από σύγκρουση.
3. Ζημίες από: Φωτιά και έκρηξη. Προσάραξη, του πλοίου. Ανατροπή.
4. Σύγκρουση με αντικείμενα.
5. Αναγκαστική εκφόρτωση του φορτίου σε λιμάνι καταφυγής.
6. Θυσία φορτίου λόγω γενικής αβαρίας.
7. Αρπαγή φορτίου από τα κύματα.
8. Σεισμό ή άλλα φυσικά φαινόμενα.
9. Είσοδο υδάτων στο πλοίο.
10. Απώλεια μερών ή δεμάτων του φορτίου, λόγω της πτώσεως από το πλοίο σε οποιοδήποτε στάδιο μεταφοράς του φορτίου.
11. Κλοπή.
12. Βλάβες από άγκιστρα.
13. Θραύση.
14. Αυτανάφλεξη.
15. Φυσική απώλεια βάρους.

Δεν καλύπτονται ασφαλιστικά:

1. Ζημίες ή απώλειες του φορτίου από δόλο του ασφαλισμένου (δικαιούχου φορτίου).
2. Ζημίες, που θεωρούνται συνηθισμένες για το είδος του φορτίου ή απώλειες βάρους, που είναι συμβατές με τη φύση του (μπαμπάκι).
3. Ζημίες από κακή ή ακατάλληλη συσκευασία.
4. Ζημίες που οφείλονται στην ακαταλληλότητα ή αναξιολογία του μεταφέροντος σκάφους.
5. Ζημίες που προκλήθηκαν στο φορτίο από καθυστερήσεις στη διακίνησή του

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3



Ναύλος (ορισμός)

Ο ναύλος είναι η τιμή στην οποία κοστολογείται ένα συγκεκριμένο φορτίο ώστε να μεταφερθεί από ένα σημείο σε ένα άλλο είναι δηλαδή η τιμή που πληρώνει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη-εφοπλιστή για την χρήση του πλοίου για την μεταφορά εμπορευμάτων. Διάφοροι παράγοντες που καθορίζουν την τιμή του ναύλου είναι: ο τύπος πλοίου, το βάρος και το μέγεθος του φορτίου, η απόσταση της μεταφοράς, τα σημεία παραλαβής και παράδοσης και τα πραγματικά αγαθά που μεταφέρονται. Όλοι αυτοί οι παράγοντες έχουν το δικό τους ρόλο στον καθορισμό της τιμής και της αποστολής του φορτίου, αλλά επίσης είναι όλα απαραίτητα και συνδεδεμένα μεταξύ τους. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι υπό προστασία από κάθε κράτος και κάθε χώρας. Για αυτό στην τιμή θα πρέπει να έχουμε υπόψη και αυτούς τους παράγοντες καθώς και την προσφορά και ζήτηση.

Είδη Ναυλώσεων

Η διαδικασία για την ναύλωση ενός πλοίου ξεκινά από την στιγμή όπου ο ναυλωτής έχει την πρόθεση να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες από ένα ή περισσότερα φορτία, τα οποία φορτία δεν είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν από τις υπηρεσίες που του παρέχουν τα πλοία τακτικών γραμμών καθώς αυτά μεταφέρουν μόνο σχετικά περιορισμένες ποσότητες, ειδικά συσκευασμένες και σε αυτηρά προκαθορισμένα λιμάνια.

Από την πλευρά της ναυτιλιακής εταιρίας οι ναυλώσεις είναι η σημαντικότερη δραστηριότητα και έχουν μεγάλη σημασία από αυτές έρχονται τα κύρια έσοδα-κέρδη της επιχείρησης. Οι ναυλώσεις δηλαδή είναι οι πωλήσεις των επιχειρήσεων όπου το αντικείμενο πώλησης είναι ο χώρος του πλοίου που ενοικιάζεται, δηλαδή το μέσο που παρέχει θαλάσσια μεταφορά. Έτσι, οι ναυλώσεις όχι μόνον

αντιπροσωπεύουν μια ορισμένη ποσότητα, τιμή και ποιότητα, αλλά δείχνουν και το πόσο πετυχημένη είναι η επιχείρηση. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η κερδοφόρα ναύλωση του πλοίου, για όσο το δυνατό μεγαλύτερα σε διάρκεια χρονικά διαστήματα. Επιπλέον, η πραγματοποίηση ναυλώσεων σε επίπεδα ναύλων κοντά ή πιο ψηλά από αυτά που επικρατούν στη διεθνή αγορά και τα οποία καθορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Τέλος, κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση έχει σκοπό να πραγματοποιήσει ναυλώσεις με όσο το δυνατόν μικρότερες προμήθειες και σπατάλες. κυριότερες μορφές ναύλωσης ενός πλοίου είναι η ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter), η χρονοναύλωση (Time Charter), η ναύλωση πλοίου γυμνού (Bare Boat Charter), η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive Voyages), η χρονοναύλωση για ένα ταξίδι (Time Charter Trip) και το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of affreightment).

Η ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)

Σε αυτό το είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης με αντίτιμο καθορισμένο ποσό ναύλου, το ύψος του οποίου διαμορφώνεται ανάλογα των συνθηκών της ναυλαγοράς (freight market). Τα συμβαλλόμενα μέρη μίας ναύλωσης είναι ελεύθερα να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου επιθυμούν και να επιφέρουν οποιαδήποτε μετατροπή προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», 2010)

Στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού τα οποία γίνονται μεταξύ του πλοιοκτήτη-ναυλωτή, έχουν διάφορα σημαντικά στοιχεία και πολύ σημαντικούς όρους (clauses). Κάποια από αυτά είναι η ημερομηνία και τόπος-μέρος υπογραφής του ναυλοσυμφώνου, η πλήρης επωνυμία και βάση των πλοιοκτητών και ναυλωτών, η περιγραφή του πλοίου καθώς και η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου. Επίσης τα ναυλοσύμφωνα παρέχουν στοιχεία όπως η ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, η ποσότητα του φορτίου που ο ναυλωτής προτίθεται να φορτώσει στο πλοίο, το είδος και περιγραφή του προς μεταφορά φορτίου όπως και ο λιμένας ή λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Επιπροσθέτως, πολύ συχνά σε αυτού του είδους τις συμβάσεις αναγράφεται το χρονικό περιθώριο όπου ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση (Laytime) καθώς επίσης και το χρηματικό ύψος του "demurrage" (επισταλίες) και του "despatch" (επίσπευση). Μερικοί από τους όρους (clauses) που παρατηρούνται συχνά είναι ο όρος του ύψους και του τρόπου καταβολής του ναύλου και στους πράκτορες καθώς και οι όροι που αναφέρονται στις φορτωτικές. Μαζί με αυτούς, περιλαμβάνονται όροι που αναφέρονται στη διαιτησία (arbitration clause) και στην προμήθεια των μεσιτών (brokerage clause). Τέλος, στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού συμπεριλαμβάνονται ορισμένες ρήτρες, δηλαδή, η ρήτρα "Cesser clause" μαζί με την ρήτρα επίσχεσης (lien clause), η ρήτρα παρέκκλισης (deviation clause) και οι απαλλακτικές ρήτρες (exception clauses). Εκτός όμως από τους όρους που αναφέρθηκαν, υπάρχουν και αρκετοί επιπλέον όροι που έχουν σκοπό δευτερεύον θέματα.

Η χρονοναύλωση (Time charter)

Η χρονοναύλωση αφορά στην ενοικίαση από κάποιο ναυλωτή ενός πλοίου για μια χρονική περίοδο, η οποία μπορεί να διαρκεί από μερικές εβδομάδες ως και πάρα πολλά έτη. Αυτή η μορφή ναύλωσης έρχεται να καλύψει τις ανάγκες των ναυλωτών για περισσότερη χωρητικότητα, με σκοπό τη μεταφορά κάποιων φορτίων, πέρα από αυτά που είναι δυνατό να μεταφερθούν από τα πλοία δικής τους ιδιοκτησίας. Αυτή η μορφή ναύλωσης συνηθίζεται και από εταιρείες της "ναυτιλίας γραμμών" (liners), οι οποίες βρίσκονται πολλές φορές στην δύσκολη θέση να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες φορτίων, αλλά και να ανταποκριθούν καλύτερα στις απαιτήσεις των προμηθευτών τους με μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων. Από την πλευρά του, ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει με αυτό τον τρόπο ένα σταθερό εισόδημα για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό, εάν ταυτόχρονα υπάρχει η υποχρέωση της αποπληρωμής κάποιου δανείου.

Στην χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή για ένα χρονικό διάστημα που έχει συμφωνηθεί με χρηματική αμοιβή, δηλαδή μίσθωμα (hire). Οι χρονοναυλώσεις ανάλογα με τον τρόπο και το σκοπό όπου απασχολείται το πλοίο και τον τόπο και χρόνο παράδοσης του, περιλαμβάνουν τρεις κύριες μορφές: τη χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c), τη χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c) και την περιοδική χρονοναύλωση (period t/c).

Η χρονοναύλωση ταξιδιού μοιάζει πάρα πολύ με τη ναύλωση ταξιδιού, διότι το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η διαφορά είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει την αμοιβή ανά ημέρα για το χρόνο που απασχολείται το πλοίο, αντιθέτως με το να εισπράττει ναύλο ανά μονάδα φορτίου όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού. Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης κυκλικού ταξιδιού, ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την πραγματοποίηση ενός κυκλικού ταξιδιού και έτσειέχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε. Για αυτό τον λόγο αποτελεί μία μικτή μορφή ναύλωσης. Η κατάσταση της περιοδικής χρονοναύλωσης είναι η πιο συνηθής, είναι η περίπτωση κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή παγκοσμίως. Η επαναπαράδοση γίνεται σε συμφωνημένη γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος της ναύλωσης μπορεί να διαρκεί από λίγες μέρες μέχρι χρόνια.

Σε ποιές περιπτώσεις μπορεί να γίνει διακοπή ενοικίου (OFF HIRE) σε μία χρονοναύλωση.

Μιλάμε για το χρονικό διάστημα στο οποίο δεν πληρώνεται ενοίκιο λόγω αδυναμίας της χρήσης του πλοίου από τους ναυλωτές. Η αδυναμία αυτή πρέπει να οφείλεται στους εκναυλωτές, δηλαδή σε δικό τους λάθος και να μην δίνει στο ναυλωτή την ολοκληρωμένη χρήση του πλοίου με βάση το σκοπό για το οποίο ναυλώθηκε. Περιπτώσεις όπου υπάρχει διακοπή καταβολής του ενοικίου αποτελούν οι εξής αιτίες :

1. στο πλήρωμα
2. στην ταχύτητα

3. στην παρέκκλιση από την πορεία

4. στα τεχνικά προβλήματα

Η διακοπή αρχίζει από τότε που θα παρουσιασθεί το πρόβλημα και τελειώνει με την λύση του προβλήματος και την σωστή χρήση του πλοίου.

Η ναύλωση πλοίουγυμνού (Bareboat charter ή αλλιώς charter by demise)

Είναι μια ναύλωση ενός πλοίου σε χρονική περίοδο όπου ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιο ναυλωτή, ο οποίος αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου και χειρίζεται το πλοίο σαν κανονικός πλοιοκτήτης. Ο πλοιοκτήτης παίρνει μία μίσθωση απο τον ναυλωτή σαν ενοίκιο, η οποία όμως είναι πολύ χαμηλή σε σύγκριση με τις τιμές της αγοράς, η οποία όμως είναι ανάλογη με τις ευθύνες και τους κινδύνους που έχει από αυτή την νέα ναύλωση. Ο ναυλωτής γίνεται πλέον προσωρινός διαχειριστής (bareboat owner) του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται, επανδρώνει και ναυλώνει το πλοίο σα να ήταν ο πραγματικός ιδιοκτήτης. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης ασχολείται μόνο με τα ασφαλιστικά θέματα του πλοίου και με τις προμήθειες . Με αυστηρότερο καθορισμό, η ναύλωση demise (παραχώρηση) μπορεί να διαφέρει από το bareboat charter κυρίως στο ότι μπορεί να συμφωνηθεί ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη, ότι ο πλοιοκτήτης θα παρέχει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και πιθανώς θα οργανώνει και την ασφάλιση του πλοίου, στο τμήμα εκείνο το οποίο αφορά βάσει συμβολαίου, τον πλοιοκτήτη.

Έτσι, η κατάσταση στην οποία θα βρίσκεται το πλοίο κατά την παράδοση στον πλοιοκτήτη είναι ιδιαίτερα σοβαρό στοιχείο της ναύλωσης του γυμνού πλοίου και γι' αυτό το λόγο γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις κατά την παράδοση και κατά την επιστροφή αυτού. Οι όροι που αφορούν στη συντήρηση και στη διατήρηση του πλοίου είναι πολύ μεγάλης σημασίας και υπάρχουν στο έγγραφο της συμφωνίας. Υπάρχουν διάφοροι τύποι bareboat χρονοναυλωσυμφώνων παγκοσμίως, αλλά το πιο γνωστό είναι το BARECON A της BIMCO.

Η bareboat χρονοναύλωση είναι στην ουσία ένα εργαλείο, σχεδιασμένο για να δίνει τη δυνατότητα στους επενδυτές να αγοράζουν πλοία αφήνοντας τη διαχείριση και τη διοίκησή τους σε ναυλωτές ή σε operators, οι οποίοι είναι περισσότερο εξειδικευμένοι σε ναυτιλιακά θέματα. Με αυτόν τον τρόπο οι ναυλωτές γίνονται πλοιοκτήτες χωρίς όμως να είναι υποχρεωμένοι να χρηματοδοτούν τέτοιες αγορές από δικά τους κεφάλαια. Αυτός ο τύπος ναύλωσης τα τελευταία χρόνια δεν προτιμάται τόσο.

Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutwe voyages)

Είναι η ναύλωση ενός πλοίου για μια σειρά από ίδια ταξίδια στον ίδιο ναυλωτή, όπου κάθε ένα θεωρείται ανεξάρτητο σε σχέση με το άλλο. Όλα τα ταξίδια γίνονται με το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Είναι μία

μορφή ναύλωσης η οποία δίνει την δυνατότητα στους ναυλωτές να αντιμετωπίσουν τις διακυμάνσεις της αγοράς των ναύλων, παρέχοντας από πριν μία συμφωνία σχετικά με τις τιμές που θα είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν για τη μεταφορά των φορτίων τους. Ο πλοιοκτήτης είναι έχει την υποχρέωση να παρέχει στη διάθεση του ναυλωτή σε συγκεκριμένες ημερομηνίες που έχουν συμφωνηθεί το πλοίο έτσι ώστε να μεταφερθεί το φορτίο, διαφορετικά είναι υποχρεωμένος να πληρώσει αποζημίωση για οποιαδήποτε καθυστέρηση ή ακόμη και ακύρωση της μεταφοράς. Σε μερικές περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης έχει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των ταξιδιών που κάνουν μικρές αποστάσεις, τα οποία δεν αποφέρουν μεγάλης σημασίας ναύλο και γενικά δε βρίσκεται φορτίο για το ταξίδι επιστροφής. Σε ναυλώσεις τέτοιου είδους, συμφωνείται ένας αριθμός ταξιδιών και υπάρχει η επιλογή για πιθανή εξέλιξη, η οποία ρυθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία της ναυλαγοράς, αν αυτή είναι καθοδική, τότε ο ναυλωτής θα παρατήσει αυτό το συμβόλαιο και να ψάξει κάποιο άλλο σε χαμηλότερη τιμή.

Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται ξεχωριστά για κάθε ταξίδι. Για κάθε ταξίδι επιπλέον υπολογίζεται και ο χρόνος της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση, αυτό βέβαια σε κάποιες περιπτώσεις έχει να κάνει και με την ποσότητα του φορτίου που έχει να παραδώσει ή να παραλάβει.

Η ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (Time charter trip)

Αυτή η ναύλωση έχει στοιχεία τόσο από τη ναύλωση κατά ταξίδι επειδή έχει τη διάρκεια ενός ταξιδιού, όσο και από τη χρονοναύλωση. Το Time charter trip μπορεί να θεωρηθεί κάτι πιο γρήγορο από την ναύλωση. Το μέγεθος του ποσού που αφορά στα time charter trips έχει να κάνει περισσότερο με τη spot αγορά (δηλαδή με τις τιμές που επικρατούν στην αγορά) και δεν ακολουθεί τα χαμηλότερα επίπεδα των χρονοναυλώσεων. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτό της χρονοναύλωσης, δηλαδή προκαταβολικά και ανάλογα με τα d.w.t της περιόδου. Επιπροσθέτως, γίνονται ιδιαίτερες έρευνες σχετικά με τις πληρωμές για τα καύσιμα που παραμένουν πάνω στο πλοίο κατά την παράδοση και την επιστροφή, ειδικά αν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρή. Τέλος, τα ναυλωσύμφωνα είναι πολύ χρήσιμα σε αυτή την ναύλωση.

Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς (Contract of affreightment)

Πρόκειται για μια μορφή ναύλωσης η οποία αφορά το σύνολο της ποσότητας φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί καθώς και του χρόνου. Αυτοί οι δύο παράγοντες έχουν να κάνουν με το μέγεθος του πλοίου και το πόσα ταξίδια θα πρέπει να γίνουν. Σε αυτόν το τύπο ναυλώσεως, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει ένα καθορισμένο όγκο φορτίου μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων εκκίνησης και προορισμού για μεγάλο χρονικό διάστημα, χρησιμοποιώντας δικά του πλοία ή ναυλώνοντας πλοία τρίτων. Ο ναύλος που

καταβάλλεται αλλά και οι υπόλοιποι όροι που καθορίζουν το ναυλωσύμφωνο είναι όπως περίπου και στην ναύλωση κατα ταξίδι.

Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης έχει την δυνατότητα να δίνει στον πλοιοκτήτη τη ευκαιρία να χρησιμοποιήσει τα δικά του πλοία χωρίς να δεσμεύει κάποιο συγκεκριμένο, αλλά να έχει την ευκαιρία να χρησιμοποιεί όποιο πλοίο αυτός έχει στην διάθεσή του. Επίσης, όπως αναφέρθηκε έχει την δυνατότητα να ναυλώσει και πλοία τρίτων, εάν κάποιο δικό του δεν είναι διαθέσιμο τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο για να πραγματοποιήσει τους όρους του συμβολαίου. Ένα τέτοιο συμβόλαιο δίνει στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα να απασχολεί τα πλοία του συνέχεια, κάτι που είναι πολύ καλό για αυτόν μιάς και ο πλοιοκτήτης υπολογίζει ότι η αγορά των ναύλων θα πέσει. Ο πλοιοκτήτης αμείβεται ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφέρει, αντίθετα εκείνος θα πρέπει να είναι στην διάθεση του ναυλωτή ώστε να μπορεί να μεταφέρει το εμπόρευμα όποτε θελήσει.

Τα συμβόλαια εργολαβικής μίσθωσης χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων και πολύ λιγότερο στις μεταφορές πετρελαίου, ενώ εξαιρούνται τα χημικά πλοία.

Φορτωτική (BillofLanding)

Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο, το οποίο αποτυπώνει εγγράφος τα εμπορεύματα και γενικότερα τα φορτία τα οποία ακόμα δεν έχουν φορτωθεί σε κάποιο πλοίο ή μεσο μεταφοράς. Είναι ένα αποδεικτικό στοιχείο φόρτωσης εμπορευμάτων/φορτίων για μεταφορά για σύμβασης ναύλωσης, ειδικά όταν δεν έχει πραγματοποιηθεί το ναυλωσύμφωνο. Σε αυτή την περίπτωση θα μιλήσουμε για την περίπτωση της φορτωτικής στην Ναυλαγορά και όχι στο κόσμο των μεταφορών, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τους όρους ενός ναυλωσυσυμφώνου. Πρέπει να σημειωθεί ότι η φορτωτική, πρέπει να παρέχει κάποια συγκεκριμένα στοιχεία ώστε να θεωρείται σωστή και έγκυρη. Αρχικά το έγγραφο θα πρέπει να γράφει τα στοιχεία του εκναυλωτή, του ναυλωτή και του παραλήπτη, καθώς επίσης και το όνομα του πλοίαρχου και το μέσο μεταφοράς (όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου). Επιπρόσθετα, θα πρέπει να ρυθμίζεται με σαφήνεια ο τόπος φόρτωσης και ο προορισμός του φορτίου. Το συμβόλαιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει την γενική κατάσταση του φορτίου, όπως και το βάρος ή την ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων (χύμα φορτίου) . Αντιθέτως, θα πρέπει να αναγράφεται και το ύψος του ναύλου, η διάρκεια αναμονής, ο τρόπος και ο χρόνος καταβολής κ.α. Τέλος , δεν θα μπορούσε να μην αναγράφεται πάνω στο έγγραφο η ημερομηνία έκδοσής του. Η έκδοση της φορτωτικής γίνεται από τον πλοίαρχο του πλοίου μετά το πέρας της φόρτωσης του φορτίου. Η ημερομηνία έκδοσης είναι και ημερομηνία ολοκλήρωσης της φόρτωσης του φορτίου. Αν και ο πλοίαρχος εκδίδει την φορτωτική, ο ναυλωτής είναι εκείνος που επιλέγει πως θα εκδοθεί η φορτωτική. Υπάρχουν δύο τρόποι έκδοσης. Ο πρώτος είναι η «ονομαστική φορτωτική», δηλαδή εκδίδεται σε όνομα ορισμένου προσώπου (φυσικού ή νομικού) και μεταβιβάζεται με εκχώρηση, σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Η παραλαβή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων μπορεί να γίνει μόνο από το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σε αυτή ή την απέκτησε. Η άλλη

περίπτωση είναι αυτή της «φορτωτικής σε διαταγή» , η οποία αναφέρεται στην παραλαβή των εμπορευμάτων μετά το τέλος της φόρτωσης και την εκτελεί το πρόσωπο που υπάγεται σ' αυτή.

BILL OF LADING / CONNAISSEMENT

Not negotiable / Non negociable

UNIT NO. / NO. D'UNITÉ			
BILL OF LADING NO. / N° DE CONN.		PLEASE PLACE TOP OF BAR CODE STICKER STRAIGHT ON DOTTED LINE S.V.P. PLACER LA PARTIE SUPERIEURE DU CODE À BARRE AUTOCOLLANT EN LIGNE DROITE SUR LE POINTILLE	
D/J	M	Y/A	
SHIPPER / EXPÉDITEUR NAME / NOM ADDRESS / ADRESSE CITY / VILLE		Declared Valuation \$ Valeur déclarée _____ Per: Maximum liability of \$2 00 per pound unless declared valuation states otherwise. A surcharge is applicable when the declared value is in excess of \$2 00 per pound. / Responsabilité maximum de \$2 00/livre à moins d'indication contraire. Un supplément s'applique quand la valeur déclarée dépasse deux dollars la livre.	
CUSTOMER CODE CODE DU CLIENT		FREIGHT CHARGES / FRAIS DE TRANSPORT	
CONSIGNEE / CONSIGNATAIRE NAME / NOM ADDRESS / ADRESSE CITY / VILLE		PREPAID / PORT PAYÉ Bill Shipper / Facturer l'Expéditeur	COLLECT / À PERCEVOIR Bill Consignee / Facturer le Destinataire
CUSTOMER CODE CODE DU CLIENT		Freight charges will be collect unless marked prepaid. Les frais seront à percevoir à moins d'avis contraire. - OR / OU:	
ROUTING / ROUTE	CARRIER / TRANSPORTEUR	TRANSFER POINT / POINT DE TRANSBORDEMENT	BILL THIRD PARTY FACTURER UNE TIERCE PARTIE
# PIECES MORCEAUX	PARTICULARS OF GOODS, MARKS AND EXCEPTIONS DESCRIPTION DES MARCHANDISES, MARQUES ET PARTICULARITÉS	DANGEROUS GOODS PROD. DANGEREUX CLASS. P.I.N.	WEIGHT POIDS
			Name of Third Party Nom de la troisième partie
			Address Adresse
P.O. #	REF#	SHIPPER'S #	
SHIPPER: PLEASE COMPLETE THE FOLLOWING /		EXPÉDITEUR: S.V.P. REMPLIR CE QUI SUIT	
TOTAL NO. OF PIECES NOMBRE TOTAL DE COLIS	DIMENSIONS OF SHIPMENT / DIMENSIONS DU CHARGEMENT LENGTH / LONGUEUR WIDTH / LARGUEUR HEIGHT / HAUTEUR	TOTAL CUBIC FEET TOTAL PIEDS CUBES	TOTAL WEIGHT POIDS TOTAL
			DIMENSIONAL WEIGHT / POIDS DIMENSIONNEL * * 10 lbs/cu. ft. / p.c.
1. Any agreement covering transportation of the goods described herein with other than due dispatch, or for specific time, must be endorsed on this bill of lading and signed by the parties hereto. 2. When a shipment is at shipper's risk, the words "At Shipper's Risk" must be entered and initialed by both parties hereto.		C.O.D. AMOUNT / MONTANT \$ C.O.D. charges will be collect unless marked prepaid. Les frais C.O.D. seront à percevoir à moins d'avis contraire.	
1. Toute entente spéciale concernant le transport des biens décrits ci-haut, soit heure spéciale de livraison ou autre, doit être indiquée sur ce connaissement et signée par les partis concernés. 2. Si la marchandise est expédiée au risque de l'expéditeur, les mots "Au risque de l'expéditeur" doivent être inscrits et initialed par les deux parties concernées.			
SHIPPER / EXPÉDITEUR PER: _____		CARRIER / TRANSPORTEUR PER: _____	
NOTE: UNCRATED MERCHANDISE AT SHIPPER'S RISK / THIS BILL OF LADING TO BE SIGNED BY SHIPPER AND CARRIER		NOTE: MARCHANDISE NON-EMBALLÉE AU RISQUE DE L'EXPÉDITEUR / CE CONNAISSEMENT DOIT ÊTRE SIGNÉ PAR L'EXPÉDITEUR ET LE TRANSPORTEUR	
		CHECKER CONTRÔLEUR	

Συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών

Το Διεθνές εμπόριο ναυτιλίας οφείλει να πληρεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ούτως ώστε να μεταφέρονται τα αγαθά σε αντίστοιχα πλοία, τα οποία θα καταπιαστούν με αυτή τη μεταφορά κάτω από τους νόμους του διεθνούς εμπορίου (international trade law). Τις θαλάσσιες αυτές μεταφορές, αναλαμβάνουν επαγγελματίες με την απαιτούμενη γνώση ώστε να διασφαλιστεί η σωστή μεταφορά ανά τις θάλασσες από το ένα μέρος του πλανήτη προς το άλλο.

Για την πραγματοποίηση των μεταφορών επί της θάλασσας, όσων αφορά τα αγαθά, απαιτείται το συμβόλαιο πώλησης (sale contract), το οποίο περιλαμβάνει τη συμφωνία για τη διεξαγωγή των αγαθών, αναλυτικά τα αγαθά, την τιμή στην οποία θα πωληθούν, τον τρόπο πληρωμής, με ποιο μέσο θα

μεταφερθούν καθώς και αν υπάρχει κίνδυνος κάποιας ζημιάς αλλά και από ποιον, κλπ.

Το συμβόλαιο πώλησης είναι σημαντικό για την ομαλή πραγματοποίηση της αγοραπωλησίας. Πάνω σε αυτό αναγράφονται στοιχεία για τα επόμενα αντίστοιχα συμβόλαια που θα προκύψουν. Πάραυτα αν δεν υπάρχει συμφωνία μπορεί υπάρξουν προβλήματα μεταξύ του συμβολαίου πώλησης, μεταφοράς και ασφάλειας καθώς επίσης και η συμφωνία πληρωμής. Ενώ ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου μπορεί να φανερωθούν προβλήματα όπως η καθυστέρηση της παράδοσης των αγαθών καθώς και η ζημιά ή ακομή και απώλεια αυτών. Αυτό συνεπάγεται πως όλοι οι εμπλεκόμενοι με τη σχετική μεταφορά φέρουν μερίδιο ευθύνης.

Οι μεταφορές διακρίνονται σε αυτές που πραγματοποιούνται στην ίδια χώρα και σε αυτές όπου τα προϊόντα διεξάγονται ανά τον κόσμο. Στην πρώτη περίπτωση ο πωλητής φέρει την ευθύνη για το εμπορεύμα καθ'όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, καθώς νόμιμα ακόμη παραμένει ο ιδιοκτήτης του μέχρι την αποπληρωμή από τον αγοραστή. Έτσι δεν υπάρχει κίνδυνος για μεγάλα προβλήματα στην πληρωμή. Στην δεύτερη όμως περίπτωση εγκυμονούν πολλοί κίνδυνοι. Με τη μεταφορά του εμπορεύματος στο εξωτερικό η κατάσταση περιπλέκεται, διότι ο πωλητής δεν είναι σε θέση να γνωρίζει τον αγοραστή και αν αυτός έχει την ικανότητα να τον εξοφλήσει εγκαίρως. Μια προτεινόμενη λύση είναι να πληρωθεί το εμπόρευμα από τον αγοραστή κατά την φόρτωση του στο πλοίο. Αντίστοιχα όμως σε αυτή την περίπτωση έρχεται και ο αγοραστής σε δυσμενή θέση, διότι δεν έχει γνώση αν θα πραγματοποιηθεί η θαλάσσια μεταφορά με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί στο συμβόλαιο (ποσότητα, ποιότητα κ.α.).

Το Διεθνές εμπόριο έχει πλέον διασφαλίσει καλύτερες συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές τόσο στους τρόπους πληρωμής όσο και στην επίλυση των παραπάνω αλλά και άλλων εξίσου σημαντικών προβλημάτων. Σε αυτό έχουν συμβάλει τα έγγραφα που δημιουργούνται για τη μεταφορά τα οποία καταγράφουν τη συναλλαγή. Σε μια διεθνή μεταφορά γίνονται έξοδα όπως αυτά της φόρτωσης του εμπορεύματος αλλά και της εκφόρτωσης, διαχείρισης και σωστής τακτοποίησης του φορτίου, λιμενικά, πλοηγικά, φαρικά. Όλα αυτά αναγράφονται στο συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς όπου έχει εγκριθεί και από τις δυο ενδιαφερόμενες πλευρές (πωλητή-αγοραστή).

Παράλληλα, οργανισμοί σε κρατικό αλλά και διεθνές επίπεδο διαμόρφωσαν μερικούς κανόνες ερμηνείας των όρων (INCOTERMS) που είναι ευρέως αποδεκτοί. Οι όροι αυτοί αφορούν τους κινδύνους από τη μεταφορά, το κόστος του εμπορεύματος, τη θαλάσσια μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση του φορτίου, την ευθύνη για το εμπόρευμα, τον τρόπο παράδοσης, κ.λπ.

Οι σημαντικότεροι τρόποι πληρωμής είναι οι παρακάτω:

1. Πληρωμή έναντι φορτωτικών εγγράφων (payment against shipping documents) :

Κατ' αυτόν τον τρόπο η πληρωμή εκτελείται με την επισήμανση των φορτωτικών εγγράφων όπου είναι ένα στοιχείο απόδειξης της κατοχής του φορτίου. Ο διακανονισμός της αξίας του φορτίου γίνεται είτε με υπογραφή πιστωτικών τιτλών (bill of exchange), είτε με μετρητά (cash against documents), είτε με υποχρεωτική εντολή μέσω τραπεζών (promissory letter), είτε με παρακαταθήκη όπου ο πωλητής αποσταλεί και ο παραλήπτης καταθέτει την αξία (on consignment).

2.Πληρωμή με κατάθεση του συναλλάγματος πριν την παραλαβή μέσω επιταγής ή τραπέζης (cash in advance).

3.Πληρωμή με πιστωτική επιστολή (letter of credit): μια πληρωμή με ανεπτυγμένη την προστασία στις μεθόδους εξόφλησης στο διεθνές εμπόριο. Πραγματοποιείται με πίστωση, κατά την οποία τα χρήματα μεταφέρονται από τον αγοραστή στον πωλητή μόνο εάν και εφόσον έχει εκτελεστεί σωστά η θαλάσσια μεταφορά και κάτω από τους επογεγραμμενους όρους του συμβολαίου. Είναι αδήριτη ανάγκη ο πωλητής να προσκομίσει στην τράπεζα τα απαραίτητα έγγραφα για να εξεταστεί η μεταφορά και να παραλάβει τα χρήματα -Για τυχόν λαθος σε αυτη τη διαδικασια η τραπεζα φερει καθε ευθυνη, κατι που η τραπεζα εξεταζει διεξοδικα-.Ο αγοραστής από την αλλη θα λάβει με αυτόν τον τρόπο το έγγραφο φορτωτικής, το σημαντικότερο έγγραφο που υποδεικνύει την ιδιοκτησία των αγαθών που αγόρασε.

Πάραυτα, το συμβόλαιο πώλησης είναι αυτό που αναφέρει με ποια ενέργεια θα προκύψει η συναλλαγή. Να σημειωθεί πως η εξόφληση μπορεί να είναι αποτέλεσμα συνδυασμού δύο συναλλαγών ταυτοχρόνως με το χρηματικό ποσό μοιρασμένο σε ποσοστά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4



Τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης Πλοίων – Operations Department

Ένας πλοιοκτήτης ή διαχειριστής μίας εταιρίας δίνει μεγάλη σημασία στο να έχει ένα έμπειρο και συνεργάσιμο Τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης Πλοίων (Operations Department). Αυτό το τμήμα θα βοηθήσει στην σωστή επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των πλοιοκτητών, αλλά και μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών του πλοίου και άλλων ενδιαφερομένων για το φορτίο. Το τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης έχει κάποιους βασικούς στόχους:

Να είναι σε εγρύγορη για τυχόν προβλήματα και να προσπαθήσει να τα επιλύσει πριν να προξενήσουν κάποιο κίνδυνο.

Την παρακολούθηση του ταξιδιού των πλοίων, με στόχο την μείωση των χρημάτων που ξοδεύονται

και τη μεγιστοποίηση των εσόδων της εταιρίας. Να λειτουργεί ως κέντρο πληροφοριών εντός του γραφείου του διαχειριστή πλοίων, ώστε όλοι να γνωρίζουν όλα όσα πρέπει για τα πλοία που διαχειρίζονται, έτσι ώστε να είναι σε θέση να καταφέρουν να κάνουν τη δουλειά τους με όσο το δυνατό καλύτερο αποτέλεσμα. Να εξασφαλίζει ότι οι Πλοίαρχοι γνωρίζουν ακριβώς τι πρόκειται να γίνει από αυτούς και το πλοίο που κυβερνούν.

Οι διαχειριστές του πλοίου - Ship Operators

Το άτομο που εργάζεται για το πλοίο προς όφελος του πλοίου μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης ή κάποιον άλλο έμπειρο άτομο που εργάζεται και ως διαχειριστής των πλοίων.

Πλοιοκτήτης : Υπάρχουν πολλοί εφοπλιστές που κάποιοι από αυτούς έχουν μόνο ένα πλοίο, ενώ κάποιοι άλλοι πολλά περισσότερα. Αυτό οφείλεται στο μέγεθος μίας εταιρίας και την προτίμηση του κάθε πλοιοκτήτη. Κάποιοι από αυτούς προτιμούν μία κατηγορία πλοίων, ενώ κάποιοι άλλοι χρησιμοποιούν διάφορους τύπους πλοίων.

Μερικοί πλοιοκτήτες θέλουν τα πλοία τους να έχουν την σημαία της χώρας του ενώ κάποιοι άλλοι προτιμούν ξένες σημαίες για συγκεκριμένους λόγους όπως για παράδειγμα την φορολογία. Άλλοι αναλόγως τον αριθμό των πλοίων τους δημιουργούν εταιρίες, τις ονομαζόμενες “offshore”, δηλαδή κάθε πλοίο (ένα ή περισσότερα) να κατατάσσεται σε μία εταιρία, έτσι ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να μην “χάσουν” όλα τους τα πλοία.

Ευθύνες του υπεύθυνου προσώπου στο Operations Department

Ένα βασικό άτομο σε μία ναυτιλιακή εταιρία, είναι ο υπεύθυνος του Operations Department, ο οποίος πρέπει να πάρει κάποιες αποφάσεις ώστε να δώσει λύσεις σε θέματα κακής διαχείρισης των πλοίων της εταιρίας. Αρμοδιότητες του υπεύθυνου αυτού του τμήματος :

1. Να κρατάει συνεχή επαφή με το Τμήμα Ναύλωσης .
3. Προγραμματισμός του ανεφοδιασμού κάθε πλοίου για την κάλυψη των αναγκών του , ώστε να εξασφαλιστεί η επίτευξη των πιο ανταγωνιστικών τιμών.
4. Να λαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης.
5. Να παρακολουθεί τα πλάνα φορτίου και έρματος, μεταβιβάζοντας στις οδηγίες του Πλοίαρχου τις λεπτομέρειες των φορτίων.
6. Εύρεση πρακτόρων για κάθε λιμάνι.
7. Ενημέρωση των ναυλωτών σχετικά με τις θέσεις των πλοίων.
8. Ενημέρωση των τεχνικών και του πληρώματος για τα επόμενα ταξίδια πλοίων.
9. Ενημερωτικές οδηγίες στον Πλοίαρχο ανάλογα με την περιοχή που βρίσκεται το πλοίο.
10. Συνεντεύξεις των πλοίαρχων και των αξιωματικών.

11. Ενημέρωση των θέσεων των πλοίων της εταιρίας και έλεγχο για τυχόν απόκλιση του χρονοδιαγράμματος στα άλλα τμήματα για τον συντονισμό των προμηθειών, των αλλαγών του πληρώματος και των επιθεωρήσεων.
12. Να είναι μέλος της ομάδας έκτακτης ανάγκης.
13. Να είναι σε συνεχή επικοινωνία με τον πλοίαρχο και Α' Μηχανικό για να εξασφαλίσει τη βέλτιστη απόδοση του εξοπλισμού και των μηχανημάτων.
14. Υπεύθυνος να προετοιμάσει τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων και να παρακολουθεί όλα τα πιστοποιητικά να είναι καθαρά και έγκυρα.
15. Να συντονίζει τις ενέργειες που απασχολούνται από την Εταιρεία για την εκτέλεση εργασιών καθαρισμού και επισκευών ή συντήρησης καταστρώματος / δεξαμενών και χρόνο που απαιτείται για την παροχή συμβουλών στο Fleet Manager.
16. Αξιολόγηση εβδομαδιαίων αναφορών από πλοία και ενημέρωση αρχείου με κατάσταση.
17. Αντιμετώπιση διαφορών με τους ναυλωτές.
18. Ο έλεγχος του πράκτορα των λιμένων.
19. Αντιμετώπιση συνδικαλιστικών προβλημάτων.
20. Επιβεβαιώνει ότι όλα τα έγγραφα του πληρώματος είναι σωστά και πλήρη πριν από την αναχώρησή τους για το πλοίο.
21. Διατηρεί ηλεκτρονικά δεδομένα σχετικά με τις επισκέψεις προσωπικού του γραφείου στο πλοίο.
22. Όσον αφορά τα Χρώματα / Λιπαντικά, συνεργάζεται με τον Υπεύθυνο Προμηθειών και τον Τεχνικό Διευθυντή προκειμένου να προτείνει ποσότητες που θα παραγγελθούν. Παραγγελίες με τον προμηθευτή που έχει αναλάβει τη σύμβαση.
23. Να συμμετέχει, όποτε χρειάζεται στη διερεύνηση ατυχημάτων, συμβάντων ασφαλείας, έτσι ώστε να μην επανεμφανιστούν.
24. Να οργανώνει την επιθεώρηση πλοίων, την παράδοση / παραλαβή, τις έρευνες φορτίου, τις έρευνες για τις δεξαμενές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Νεότευκτα πλοία

Όταν υπάρξει περίπτωση καινούργιου πλοίου, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια συμφωνία με την οποία ένα πλοίο θα κατασκευαστεί σύμφωνα με το συμβόλαιο κατασκευής που περιέχει το ναυλοσύμφωνο, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης και το ναυπηγείο να έρθουν σε συμφωνία με τους ναυλωτές.

Στο συμβόλαιο ναυπήγησης δεν θα είναι δυνατή καμία αλλαγή στα χαρακτηριστικά του πλοίου παρά

μόνο με την έγκριση του ναυλωτή, ο οποίος θα έχει το δικαίωμα να στείλει ένα δικό του άτομο (εκπρόσωπο) στο ναυπηγείο για να ελέγξει και να επιθεωρήσει το πλοίο κατά την ναυπήγηση, για να είναι σίγουρος ότι τηρούνται όλες οι προδιαγραφές του συμβολαίου.

Οι ναυλωτές μετά την παράδοση του πλοίου δεν θα μπορούν να έχουν καμία απαίτηση ως προς τους πλοιοκτήτες, διότι είχαν πλήρη ενημέρωση πριν την ναύλωση. Εάν υπάρξει βλάβη στο πλοίο, οι ναυλωτές δεν θα αναλάβουν τυχόν επισκευές μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών από την παράδοση του πλοίου, γιατί αλλιώς αυτές θα πρέπει να τις αναλάβει ο πλοιοκτήτης ο οποίος θα πάρει αποζημίωση από τους ναυλωτές.

Χρόνος και τόπος παράδοσης (Time / place of delivery)

Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές θα παραλάβουν το πλοίο όταν τα δοκιμαστικά του θα έχουν ολοκληρωθεί. Οι ναυλωτές θα έχουν την παράδοση του πλοίου στο ναυπηγείο που χτίστηκε ή σε ένα ασφαλές μέρος που θα έχουν συμφωνήσει οι συμβαλλόμενοι. Όταν ολοκληρώνονται οι δοκιμές, συνήθως είναι και η ημερομηνία παράδοσης του πλοίου, βέβαια οι ναυλωτές μπορούν να μη δεχτούν το πλοίο μέχρι την ημέρα που θα καταταχτεί σε κάποια κλάση, όταν θα έχει τα απαραίτητα έγγραφα και θα έχει νηολογηθεί σε μία κλάση, εφόσον όμως δεχτούν το πλοίο δεν θα έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν την παραλαβή του και δεν θα μπορούν να έχουν απαίτηση ως προς τους πλοιοκτήτες. Εάν το πλοίο δεν είναι σε θέση να παραδοθεί από το ναυπηγείο στους πλοιοκτήτες, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ενημερώσουν τους ναυλωτές και έτσι η ναύλωση δεν θα έχει επιπλέον δύναμη. Αν οι πλοιοκτήτες για κάποιον λόγο δεν δεχτούν το πλοίο όταν τους το παραδώσουν θα πρέπει να ενημερώσουν τους ναυλωτές σχετικά με αυτό.

Μέσα σε 7 ημέρες θα πρέπει να ενημερώσουν οι ναυλωτές τους πλοιοκτήτες σε περίπτωση που δεν θέλουν να ναυλώσουν το πλοίο εγράφως και έτσι θα λήξει η σύμβαση.

Αν οι ναυλωτές θέλουν να έχουν στην κατοχή τους το πλοίο, θα πρέπει να ζητήσουν να διαπραγματευτούν με τους κατασκευαστές καθώς και με τους πλοιοκτήτες εντός 7 ημερών και να πουν τους όρους της παράδοσης και αν θέλουν να το δώσουν στους ναυλωτές. Οι ναυλωτές δεν θα πρέπει να απορρίψουν το πλοίο, θα απορριφθεί μόνο εάν οι πλοιοκτήτες θελήσουν κάτι τέτοιο.

Σε περίπτωση που από το ναυπηγείο υπάρχει κάποιο πρόβλημα με το πλοίο ή αν δεν το δέχονται οι πλοιοκτήτες, τότε οι ναυλωτές δεν έχουν δικαίωμα για τυχόν απαιτήσεις προς τους πλοιοκτήτες.

Τμήμα επιχειρήσεων

Ένας παράγοντας που επηρεάζει πάρα πολύ μία ναυτιλιακή εταιρία και ένα πλοίο είναι η απόσταση μεταξύ τους. Έτσι και οι δύο μεριές προσπαθούν να συνεργάζονται αρμονικά και να είναι σε συχνή επικοινωνία.

Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να υπάρχει ένα πλήρως εκπαιδευμένο και ενημερωμένο πρόσωπο

στην ξηρά έτσι ώστε να πραγματοποιούνται κάποιες δραστηριότητες καθώς και στόχοι της εταιρίας. Αυτές τις δραστηριότητες οι οποίες έχουν σχέση με την λειτουργία του πλοίου και του κάθε πλοίου ξεχωριστά αναλαμβάνονται από αυτά τα πρόσωπα δηλαδή τους διαχειριστές του πλοίου (Ship Operators), αυτά τα πρόσωπα είναι πολύ καλά εκπαιδευμένα άτομα και είναι μεσίτες όλων των συναλλαγών που έχουν σχέση με τις επιχειρήσεις. Υπεύθυνος για τη διαχείριση των επιδόσεων των πλοίων και την ποιότητα των καυσίμων καθώς και για τη δρομολόγηση των πλοίων. Αυτό το πρόσωπο θα μπορούσε να περιλαμβάνει την παρακολούθηση της ασφάλισης πλοίων, την ασφάλεια των εμπορευμάτων και των υποχρεώσεων των ναυλωτών, τον έλεγχο και τον έλεγχο του γενικού μέσου όρου, την εποπτεία του σχεδιασμού των εισροών φορτίου, την επαφή με τους ρυθμιστικούς φορείς, τη διατήρηση επαφών με τους πελάτες, στενά με τους ναυλωτές καθώς και τα άτομα που ενεργούν σε αυτό.

Ο Operator του τμήματος αυτού τις περισσότερες φορές πλην εξαιρέσεων είναι ο πλοίαρχος. Η σημαντική δραστηριότητα του Operator πρέπει να είναι η άριστη επικοινωνία με τον πλοίαρχο του κάθε πλοίου ξεχωριστά, δίνοντας του τις απαραίτητες οδηγίες και συμβουλές που χρειάζεται ο πλοίαρχος για να πραγματοποιήσει με ασφάλεια το ταξίδι του και την δουλειά του. Οι δραστηριότητες που αναλαμβάνει ο Operator του τμήματος είναι :

Ο σχεδιασμός του κάθε ταξιδιού.

Ο υπολογισμός του κόστους κάθε ταξιδιού.

Ο ορισμός των πρακτόρων στο κάθε λιμάνι που θα προσεγγίσει το πλοίο.

Η ρύθμιση των λεπτομερειών φορτοεκφόρτωσης και πετρέλευσης.

Ο έλεγχος του κόστους των κινήσεων του πλοίου.

Η παρακολούθηση των ασφαλιστικών απαιτήσεων (HandlingP&Icargorelatedclaims).

Όλα τα μέλη του τμήματος του Operations Department έχουν εξαιρετικές ικανότητες και δεξιότητες, τις οποίες πρέπει να έχουν όλα τα μέλη που εργάζονται σε αυτό το τμήμα σε κάθε ναυτιλιακή εταιρία, έτσι ώστε να είναι αποδοτική και κερδοφόρα η εργασία τους.

Επιπροσθέτως, ο Διαχειριστής Πλοίων είναι μια θέση διαχείρισης και εξηγημένης σκοπόν σε μια ναυτιλιακή εταιρεία. Ο ρόλος του Διαχειριστή Πλοίων είναι να διασφαλίζει ότι όλες οι τεχνικές εργασίες σε σχέση με τη λειτουργία ενός πλοίου εκτελούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους σκοπούς μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

Τρεις βασικοί τρόποι λειτουργίας των εμπορικών πλοίων:

• **Liner operations:** Τα πλοία τακτικών γραμμών εργάζονται σύμφωνα με προγραμματισμένο δρομολόγιο και χρονοδιάγραμμα. Οι διαχειριστές τακτικών γραμμών συνήθως ελέγχουν το εμπόρευμα και τα πλοία γενικού φορτίου όπως π.χ Κρουαζιερόπλοια. Η ζήτηση για τις υπηρεσίες που προσφέρουν εξαρτάται, από τα δρομολόγια.

• **Tramp operations:** Τα πλοία Tramp ακολουθούν φορτία παρόμοια με τα φορτηγά . Τα πλοία tramp

εμπλέκονται σε συμβάσεις επισκευής. Οι διαχειριστές συχνά ελέγχουν ένα κομμάτι των δεξαμενοπλοίων και των τμημάτων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην φορτίου. Πρόκειται για συγκεκριμένες ποσότητες φορτίου που πρέπει να μεταφέρονται μεταξύ καθορισμένων λιμανιών εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος για πληρωμή ανά μονάδα φορτίου.

• **Industrial operations:** Οι διαχειριστές έχουν στην κατοχή τους τα φορτία που αποστέλλονται και ελέγχουν τα πλοία που μεταφέρονται είτε ως ιδιοκτήτες είτε ως ναυλωτές. Έχουν σκοπό να μειώσουν το κόστος της ναυτιλίας για το φορτίο τους αλλά γενικά λειτουργούν μέσα σε ένα ένα επιχειρησιακό πλαίσιο, και έτσι η διαχείριση της ναυσιπλοΐας μπορεί να είναι διαφορετική από εκείνη των εταιρειών τακτικών γραμμών ή μεταφορών. Τα πλοία τους μπορεί είτε να είναι δικά τους είτε σε χρονοναύλωση.

Ελέγχουν μεγάλες ποσότητες υγρών και ξηρών χύδην εμπορευμάτων όπως το πετρέλαιο .

Το τμήμα επιχειρήσεων μιας ναυτιλιακής εταιρίας είναι υπεύθυνο και για τα παρακάτω:

1. Να ενημερώνονται οι ναυλωτές σχετικά με τις θέσεις και κινήσεις των πλοίων.
2. Παρακολούθηση των πλάνων φορτίου και έρματος, διαβιβάζοντας στις οδηγίες του Masters τις λεπτομέρειες των φορτίων, καθώς και το χρονοδιάγραμμα ανεφοδιασμού πλοίων.
3. Ενημέρωση των τεχνικών / πληρώματος / αγορών / θαλάσσιων υπηρεσιών για τα επόμενα ταξίδια που θα ακολουθηθούν.
4. Παροχή συγκεκριμένων οδηγιών στο Masters ανάλογα με την περιοχή συναλλαγών.
5. Συνεντεύξεις των πλοίαρχων / αξιωματικών
6. Συντονισμός των μισθωμένων ατόμων που απασχολούνται από την Εταιρεία για την εκτέλεση εργασιών καθαρισμού και επισκευών ή συντήρησης καταστρώματος / δεξαμενών, για αποδοτικότητα / ποιότητα.
7. Αξιολόγηση αναφορών ενημέρωσης από πλοία και ενημέρωση αρχείου.
8. Αντιμετώπιση διαφορών με τους ναυλωτές.
9. Ο έλεγχος του πράκτορα των λιμένων ώστε να πολογίζει τυχόν λανθασμένες χρεώσεις.
10. Αντιμετώπιση εταιρικών προβλημάτων.
11. Επιβεβαιώνει ότι όλα τα έγγραφα του πληρώματος είναι σωστά και πλήρως ενημερωμένα πριν από την αναχώρηση.
12. Ενημέρωση του καταλόγου θέσεων και παράδοση τυχόν απρόσμενης αλλαγής του χρονοδιαγράμματος στα άλλα τμήματα για τον συντονισμό των προμηθειών, των αλλαγών του πληρώματος, των επιθεωρήσεων καθώς και άλλων αλλαγών.
13. Μέλος της ομάδας έκτακτης ανάγκης.
14. Είναι σε συνεχή επικοινωνία με τον πλοίαρχο και Α μηχανικό για να εξασφαλίσει την καλύτερη απόδοση του εξοπλισμού και των μηχανημάτων.

15. Υπεύθυνος να προετοιμάσει το πρόγραμμα της έρευνας και να παρουσιάσει άμεσα το πλοίο για διάφορες έρευνες ταξινόμησης και να έχει όλα τα πιστοποιητικά καθαρά και έγκυρα, καθώς και ανανεωμένα.
16. Διατηρεί ηλεκτρονικά δεδομένα σχετικά με τις διάφορες επισκέψεις προσωπικού του γραφείου στο πλοίο.
17. Είναι σε συνεχή τακτική επικοινωνία με τον πλοίαρχο και μηχανικό για να εξασφαλίσει τη καλύτερη δυνατή απόδοση του εξοπλισμού και των μηχανημάτων.
18. Προγραμματισμός του ανεφοδιασμού κάθε σκάφους για την κάλυψη των αναγκών του στην απασχόληση, ώστε να εξασφαλιστεί η επίτευξη των πιο ανταγωνιστικών τιμών.
19. Να κρατά καλή επαφή με το Τμήμα Ναύλωσης που συμβουλεύει τους μεσίτες για τις κινήσεις του πλοίου και τις προγραμματισμένες ημερομηνίες ολοκλήρωσης των σημερινών δρομολογίων και αποσκευών ROB.
20. Λαμβάνοντας όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για το λιμάνι φόρτωσης και την απελευθέρωση του πλοίου.
21. Προκήρυξη διαγωνισμών στους ενδιαφερόμενους διαχειριστές, Πράκτορες και Συμβαλλόμενα Μέρη για την άφιξη των πλοίων στο λιμάνι, εφόσον χρειάζεται, μέχρι ο πλοίαρχος λάβει τις απαραίτητες οδηγίες για το ταξίδι.
22. Διορισμός πράκτορες για κάθε λιμάνι ξεχωριστά. Επιθεωρητές που παρακολουθούν εργασίες φορτίου από πλευράς ιδιοκτητών.
23. Όσον αφορά τα Χρώματα / Λιπαντικά, συνεργάζεται με τον Υπεύθυνο Προμηθειών και τον Τεχνικό Διευθυντή έτσι ώστε να προτείνει ποσότητες που θα παραγγελθούν.
24. Συμμετέχει όποτε χρειάζεται στη διερεύνηση ατυχημάτων, συμβάντων ασφαλείας, για την πρόληψη της ωστε να μην ξανα εμφανιστούν.
25. Οργανώνει την επιθεώρηση πλοίων, την παράδοση / παραλαβή, τις έρευνες φορτίου, τις έρευνες για τις δεξαμενές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ναυτιλιακό δίκαιο Μαρίας Μ. Βρανίκου και Ευάγγελου Π. Δεμέστιχα Β έκδοση
2. Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου Ευάγγελου Α. Σαμπράκου και Ιωάννη Γ. Γιαννόπουλου Β έκδοση
3. Γκιζιάκης Κ, Παπαδόπουλος Α, Πλωμαρίτου Ε (2006) Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
4. Γ.Π. Βλάχος (2011) Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
5. Βλάχος Γ, (2011), Ναυτιλιακή οικονομία, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
6. Ζαίμης Ευάγγελος, (2015), Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων αγοραπωλησίας πλοίων και επιλογής μεταξύ τους στην αγορά των νέων κατασκευών και την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς,
7. Stopford Martin (2009): Maritime economics, 3rd edition, Routledge. Gratsos George .A FREIGHTS MARKETS SIGNALS IN A CHANGING ENVIROMENT:An internal view of Dynamic forces that shape the dry bulk business,Athens,I.Sideris 2011
8. Μεταξάς Βασίλειος, Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Εκδόσεις Παπαζήση 1988.
9. ΔιπλωΓ.Π. Βλάχος & Ε. Ψυχου, Ναυλώσεις, Αθήνα, 2011, Εκδόσεις Σταμούλη.
10. Διπλωματική εργασία, Αθηναίου Άννα, Η Οργάνωση ενός τμήματος Λειτουργικής Διαχείρισης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης Μελέτη περίπτωσης της εταιρίας Chandris Hellas Inc, 2014, Χίος
11. Imo.org,. 'International Maritime Organization'. N.p., 2015. Web. 21Sept. 2015
12. Θεοτοκάς Γ, Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Β έκδοση εμπλουτισμένη, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
13. ShipOperationsandManagement (2013), ICS
14. Αντάπασης Αντώνης Μ., “Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο”, εκδ.Σάκκουλας, Αθήνα 2009
15. Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη, “Ναυτικό Δίκαιο”, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα 2007
16. Marshall Islands Maritime and Corporate Administrators Site
17. Γουλιέλμος Μ.Α., Γκιζιάκης Κ., “Έλεγχος ποιότητας στην Ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλοίο”, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2005
18. Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, “Θεωρία & πρακτική των Ναυλώσεων, ανάλυση ναυλαγορών & ναυλοσυμφώνων” εκδ. J&J, Πειραιάς 2000
19. SHIP REGISTRATION,1994-N.READY
20. Intertanko: Comparative observations on tanker voyage charter parties – INTERTANKO, Oslo 1979.
21. Διπλωματική εργασία, Αθηναίου Άννα, Η Οργάνωση ενός τμήματος Λειτουργικής Διαχείρισης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης Μελέτη περίπτωσης της εταιρίας ChandrisHellasInc, 2014, Χίος
22. Θεοτοκάς, «Μέθοδοι και ιδιαιτερότητες στην οργάνωση και διοίκηση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1969-1990», αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή. ΠανεπιστήμιοΠειραιώς, Πειραιάς, 1997
23. International Labour Office (ILO), Women Seafarers, Γενεύη,
24. BIMCO/ISF, Manpower 2010 Update- The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers - Highlights, Dalian Maritime University/Warwick Institute for Employment Research.

25. Lloyd's Intelligence "GlobalDryBulkFleetAnalyser, June 2011"
26. G. Papadimitriou M. Progoulaki I. Thcotokas, «Manning Strategies in Shipping - The Role of Outsourcing», Proceedings of International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, Contemporary Developments in Shipping: Efficiency, Productivity, Competitiveness, Κύπρος, 2005.
27. Latty J: Traite d' Economie maritime – Paris 1954
28. www.imo.org
29. <https://www.parismou.org/>
30. <http://www.tsti.gr/>
31. <https://www.register-iri.com/>
32. www.allied-shipbroking.gr.

Εικόνες

1. <http://templatelab.com/bill-of-lading/>
2. <https://www.cdlogistics.ca/freight-news/cost-saving-freight-shipping-tips/>
3. https://www.123rf.com/photo_61860803_stock-vector-nautical-emblem-with-golden-anchor-steering-wheel-for-ship-and-ribbon-marine-summer-travel-banner-ve.html
4. <https://www.icatlogisticsdtw.com/blog-53/international-freight-shipping/mitigate-the-risk-invest-in-ocean-cargo-insurance>
5. <https://www.naftikachronika.gr/2016/11/29/i-anakoinosi-tis-pno-gia-tin-yperforologisi-ton-naftikon/>
6. <http://sphereonelogistics.com/logistics-services/ocean-freight/>
7. <http://blog.jitbase.com/why-the-disruption-between-your-quality-operation-departments-will-lead-your-organization-to-failure/>
8. <http://www.clearwaterpeople.com/securityvetting.php>