ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ»

της

ΠΑΡΓΙΝΟΥ ΝΙΚΟΛΕΤΑ

Αριθμός Μητρώου: 21036

Επιβλέποντας: ΛΑΔΑΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Πίνακας περιεχομένων

Κεφάλαιο 1ο: Εισαγωγή 3
1.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις 3
1.2 Σκοπός και Ερευνητικά Ερωτήματα 4
1.3 Δομή 4
Κεφάλαιο 2ο: Ανασκόπηση της Βιβλιογραφίας 5
2.1 Εισαγωγή 5
2.2 Σημασία της συνδεσιμότητας στις ναυτιλιακές γραμμές. 10
2.3 Μια αυξανόμενη ανισότητα στο βαθμό συνδεσιμότητας 11
2.4 Συνεργασία των λιμένων για αύξηση της ανταγωνιστικότητας. 11
Κεφάλαιο 3ο : Το θεώρημα Coase και οι παράγοντες που επιφέρουν οικονομική δυσχέρεια 20
3.1 Περιγραφή φορέα 25
3.2 Ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων για συλλήψεις και αναγκαστικές αξιώσεις πιστωτών. 28
3.3 Συμβατικές καινοτομίες και μορφή οργάνωσης 30
3.4 Εγκατάλειψη, διάλυση και διαρροή πετρελαίου από πλοία 33
3.5 Οι πηγές χρηματοδότησης στον κλάδο 36
3.6 Δεδομένα για ατυχήματα με πετρελαιοκηλίδες 38
Κεφάλαιο 4ο: Ζητήματα πωλήσεων 40
4.1 Κατάσχεση πλοίου κατόπιν μη εθελοντικής πώλησης 40
4.2 Εθελούσιες πωλήσεις από επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες .. 42
4.3 Αποτυχίες συντονισμού, συλλήψεις και εκκαθάριση εταιρειών 44
4.4 Υπολογισμός έκπτωσης πυρκαγιάς 46
4.5 Η ποιότητα των φορέων σε λιμάνια και επιχειρηματικούς κύκλους 47
4.6 Συγκριτική αξιολόγηση της έκπτωσης Fire Sale 49
Κεφάλαιο 5ο: Κόστος που σχετίζεται με εγκαταλελειμμένα πλοία 51
5.1 Ρύπανση των ωκεανών και πετρελαιοκηλίδες 52
Κεφάλαιο 6ο : Συμπεράσματα 56
Βιβλιογραφία 59

Κεφάλαιο 1ο: Εισαγωγή

1.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Λόγω της εγγενούς διεθνούς φύσης της ναυτιλίας και της πολυμετοχικής δομής του κλάδου, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν απαιτητικό τομέα λειτουργίας. Λόγω του γεγονότος ότι ο κλάδος χρησιμεύει ως συνιστώσα παραγωγής εισροών για άλλους οικονομικούς τομείς και τομείς δραστηριότητας, όπως το εμπόριο, η αλιεία, ο τουρισμός και η ενέργεια, αυτά τα χαρακτηριστικά δημιουργούν μια αναλυτική πρόκληση. Εξαιτίας αυτής της πολυπλοκότητας, τα αντικειμενικά γεγονότα και τα στατιστικά στοιχεία διαδραματίζουν ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση του λογικού σχεδιασμού σε ένα ευρύ φάσμα χαρτοφυλακίων και στην επίτευξη ισορροπημένων αντισταθμίσεων πολιτικής μεταξύ των τομέων. Για την κατανόηση της φύσης και της κλίμακας των ζητημάτων που αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός κλάδος και τα λιμάνια, καθώς και για την ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων διαφόρων λύσεων πολιτικής, οι δείκτες απόδοσης είναι κρίσιμα αναλυτικά εργαλεία. Ως πρόσθετη ανάγκη για χάραξη πολιτικής, είναι απαραίτητοι δείκτες για την αυτοαξιολόγηση και τη συγκριτική αξιολόγηση, που αποτελούν βασικά συστατικά της διαδικασίας, καθώς βοηθούν στη μέτρηση της προόδου προς καθορισμένους στόχους. Ένα πολυδιάστατο σύνολο δεικτών απόδοσης που περιλαμβάνει μια σειρά παραγόντων, όπως η αποδοτικότητα, η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, η παραγωγικότητα, η κερδοφορία, η συνδεσιμότητα, η πρόσβαση σε αγορές και πόρους για κοινωνική ένταξη και περιβαλλοντική βιωσιμότητα, γίνονται ολοένα και πιο σημαντικά τόσο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους χρήστες της, όσο για τις κυβερνήσεις και τους φορείς χάραξης πολιτικής, όπως αποδεικνύεται από την αυξανόμενη σημασία των δεικτών απόδοσης στη λήψη στρατηγικών και πρακτικών αποφάσεων.

Η απόκτηση πληροφοριών σε επίπεδο χώρας γίνεται πιο σημαντική για τον προσδιορισμό της φύσης και της έκτασης των θαλάσσιων μεταφορών και των υποκείμενων τάσεων, καθώς και για την ερμηνεία των αποτελεσμάτων και των συνεπειών τους για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες. Καταβάλλεται αυξημένη εστίαση και ενδιαφέρον στους δείκτες για τις θαλάσσιες μεταφορές που βοηθούν, μεταξύ άλλων, στην παρακολούθηση της απόδοσης, τη μέτρηση, την υποβολή εκθέσεων και την

αξιολόγηση(United, 2019a). Επιπλέον, το «Review of Maritime Transportation» είναι αρμόδιο για τους δείκτες απόδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, την παρακολούθηση, την αναφορά και τη συγκριτική αξιολόγηση, μεταξύ άλλων αρμοδιοτήτων (UNCTAD, 2019).

1.2 Σκοπός και Ερευνητικά Ερωτήματα

Στόχος συνεπώς της παρούσας εργασίας αποτελεί να ειπωθούν μέθοδοι μέτρησης της δυσχέρειας στον τομέα της ναυτιλίας και ειδικότερα παράγοντες που οδηγούν στη χρεωκοπία τους.

Λαμβάνοντας υπόψη το σκοπό της εργασίας, τα ερευνητικά ερωτήματα που διαμορφώνονται είναι τα παρακάτω.

1) Ποιοι παράγοντες οδηγούν σε οικονομική δυσχέρεια τον τομέα της ναυτιλίας.
2) Πως συμβάλλουν οι λιμένες στο να γίνει πιο έντονη η δυσχέρεια.

1.3 Δομή

Επ' αυτού θα παρατεθεί βιβλιογραφική ανασκόπηση με αναφορά σε μελέτες που έχουν γίνει σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Συνεπώς, η δομή της εργασίας διαμορφώνεται ως εξής. Αρχικά παρατίθεται η εισαγωγή. Στο δεύτερο κεφάλαιο 2 θα παρατεθεί η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας που σχετίζεται με παράγοντες που προκαλούν δυσχέρεια και το ρόλο της συνδεσιμότητας που παρέχουν οι λιμένες.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα παρατεθεί το «θεώρημα του Coase» και οι παράγοντες στους οποίους οφείλεται η οικονομική δυσχέρεια. Στο τέταρτο κεφάλαιο η συζήτηση αφορά ζητήματα πωλήσεων και στο πέμπτο το κόστος που σχετίζεται με εγκαταλελειμμένα πλοία. Η εργασία θα ολοκληρωθεί με τα συμπεράσματα και τη βιβλιογραφία.

Κεφάλαιο 2ο: Ανασκόπηση της Βιβλιογραφίας

2.1 Εισαγωγή

Τις τρεις προηγούμενες δεκαετίες, ο αριθμός των υποθέσεων πτώχευσης εταιρειών που παραπέμφθηκαν στα δικαστήρια έχει αυξηθεί δραματικά. Ένας μεγάλος αριθμός χωρών έχει διαμορφώσει τις νομικές τους μεταρρυθμίσεις σύμφωνα με το Κεφάλαιο 11 του Πτωχευτικού Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών, το οποίο δίνει στα δικαστήρια την εξουσία να προστατεύουν τις επιχειρήσεις από τους πιστωτές προκειμένου να αυξήσουν τις προοπτικές αναδιοργάνωσής τους. Οι πιστωτές, ειδικότερα, περιορίζονται στην ικανότητά τους να ασκήσουν τα συμφέροντά τους ως προς την ασφάλεια στο βαθμό που το δικαστήριο δεν αναστέλλει τα νόμιμα δικαιώματά τους. Η ανάγκη αυτών των διαδικασιών πτώχευσης υποστηρίχθηκε με το επιχείρημα της αποτροπής αστοχιών συντονισμού και της παροχής σημαντικών εκπτώσεων πώλησης στους πιστωτές. Συγκεκριμένα, ο «Jackson» (1986) υποστηρίζει ότι η πτώχευση εξ ορισμού εισάγει ένα κοινό πρόβλημα ομάδας. Οι εκπτώσεις από τους πιστωτές προκύπτουν ως αποτέλεσμα υποεπενδύσεων και βιαστικών συναλλαγών περιουσιακών στοιχείων και μειώνουν την αξία των επιχειρήσεων. Λόγω έλλειψης ρευστότητας στην αγορά, αυτές οι ανησυχίες εντείνονται, με αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη, αναγκαστική πώληση περιουσιακών στοιχείων σε ορισμένες περιπτώσεις. Οι «Shleifer» και «Vishny» (1992) κάνουν μια σύνδεση μεταξύ του πτωχευτικού δικαίου και της πρακτικής του δικαίου «Τα ακίνητα που βρίσκονται σε διαδικασία εκκαθάρισης πωλούνται σε τιμές χαμηλότερες από τη μέγιστη αξία χρήσης τους. Ως αποτέλεσμα, στην απουσία προστασίας του Κεφαλαίου 11, οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί... δεν είναι εννοιολογικά ορθές συναλλαγές».

Ελλείψει σθεναρών δικαστικών μέτρων, φαίνεται ότι αυτές οι βελτιώσεις οφείλονταν στην ισχυρή πεποίθηση ότι η ελευθερία των συμβάσεων θα καταδικαζόταν να μαστίζεται από αστοχίες της αγοράς, αν αφεθεί στην τύχη της. Τα πραγματικά δεδομένα που υποστηρίζουν αυτές τις απόψεις, από την άλλη πλευρά, είναι λιγοστά σε σύγκριση. Ακόμη πιο λυπηρό είναι πως, οι «Warren» και «Westbrook» (2005) θρηνούν ότι «η συζήτηση σχετικά με το αν θα πρέπει να επιτραπεί στα μέρη να διαπραγματευτούν την έξοδο τους από τη χρεοκοπία ήταν εντελώς υποθετική μέχρι αυτό το σημείο» (σελ. 1201). Υπό το φως αυτών των εξελίξεων, είναι εύλογο να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ιδέα της ελευθερίας των συμβάσεων, η οποία βασίζεται

στα δικαστήρια για την επιβολή της σύμβασης, δεν είναι πλέον κατάλληλη επιλογή πολιτικής. Μεταξύ εκείνων που έχουν μελετήσει την πρόταση του «Jensen» (1997) για ιδιωτικοποίηση του πτωχευτικού νόμου, θεωρείται ότι είχε μια ανορθόδοξη άποψη. Η σπανιότητα χωρών με καθεστώτα συμβατικής ελευθερίας καθιστά δύσκολη την εξαγωγή συμπερασμάτων με βάση εμπειρικά δεδομένα (Ayotte & Morrison, 2009).

Το γεγονός ότι τα πλοία λειτουργούν σε πολλές δικαιοδοσίες ή στην ανοιχτή θάλασσα εκτός οποιασδήποτε δικαιοδοσίας έχει μειώσει (αλλά όχι εντελώς) την επιρροή των εθνικών νόμων περί πτώχευσης στη ναυτιλιακή βιομηχανία, σύμφωνα με το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας. Ένας κλάδος που μαστίζεται από αποτυχίες συντονισμού, δαπανηρές κατασχέσεις περιουσιακών στοιχείων και εκκαθαρίσεις σε τιμές πώλησης θα αναμενόταν από εκείνους που υποστηρίζουν τη νομική δράση. Εξαιτίας αυτού, η ναυτιλία παρέχει ένα συναρπαστικό εργαστήριο για τη μελέτη της ευελιξίας των συμβολαίων, ιδιαίτερα σε περιόδους βιομηχανικής αναταραχής και αβεβαιότητας. Έχουν γίνει τρεις σημαντικές ανακαλύψεις. Αρχικά, παρά το δυνητικά χαοτικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί ο κλάδος, έχει εδραιωθεί το κράτος δικαίου: ο κλάδος είναι κυρίως ιδιωτικός, αποκεντρωμένος, εξαιρετικά διαφοροποιημένος, ανταγωνιστικός και ευέλικτος. Είναι, επίσης, πολύ διαφοροποιημένο, ανταγωνιστικό και ευέλικτο. Εάν ένα πλοίο έχει χρέος, ο πιστωτής έχει την εξουσία να το κατασχέσει σε λιμάνι. Παρά το γεγονός ότι ορισμένα λιμάνια είναι αναποτελεσματικά και διεφθαρμένα, η σημαντική πλειονότητα τους δεν είναι. Τα λιμάνια ανταγωνίζονται με βάση το πόσο γρήγορα είναι σε θέση να ανακτήσουν ιδιοκτησία από τους πελάτες τους (Baird et al, 2002). Επιπλέον, οι συμβάσεις έχουν εξελιχθεί για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των πιστωτών σε διάφορες καταστάσεις. Ο κάτοχος υποθήκης υποχρεούται να πληρώσει τυχόν καθυστερήσεις μισθών, που οφείλονται στα μέλη του πληρώματος, από τα έσοδα από την πώληση του σκάφους, για παράδειγμα, εάν τα μέλη του πληρώματος έχουν προτεραιότητα έναντι του εγγυημένου χρέους.

Εκτός από την προστασία των δικαιωμάτων των ιδιοκτητών, των πιστωτών και άλλων συμβαλλόμενων μερών, η νηολόγηση του πλοίου προστατεύει επίσης τα συμφέροντα τρίτων. Η εγγραφή πραγματοποιείται συχνά σε κράτη σημαίας, όπως οι Νήσοι Μάρσαλ, που ανταγωνίζονται μεταξύ τους προσφέροντας μητρώο ιδιοκτησίας και δικαιώματα που προστατεύουν τα συμβατικά δικαιώματα των μερών που εμπλέκονται στη συναλλαγή.

Επίσης συνηθισμένη στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η οργάνωση εταιρειών χαρτοφυλακίου, με κάθε σκάφος (ή ομάδα πλοίων) να ανήκει χωριστά σε ξεχωριστή θυγατρική, έτσι ώστε ένας πιστωτής που αθετήσει ένα πλοίο, δεν δίνει το δικαίωμα στον πιστωτή να κατασχέσει άλλο πλοίο που ανήκει σε διαφορετική θυγατρική, με αποτέλεσμα χρέος χωρίς αναγωγή. Μια «διπλή υποθήκη», μια συμβατική καινοτομία που επιτρέπει σε έναν πιστωτή να αποκτήσει την κατοχή ενός πλοίου χωρίς την ανάγκη δαπανηρής σύλληψης στο λιμάνι, καθίσταται δυνατή ως αποτέλεσμα αυτής της ρύθμισης. Η μέθοδός μας αποδεικνύεται περαιτέρω από την περίπτωση της «Eastwind», ενός εξέχοντος χειριστή των ΗΠΑ που αντιμετώπισε προβλήματα το 2009 και κατέθεσε επίσημα αίτηση προστασίας του Κεφαλαίου 11 κατά της πτώχευσης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Δεύτερον, χρησιμοποιούμε τις συλλήψεις πλοίων ως ένδειξη έλλειψης συντονισμού μεταξύ των πλοίων του στόλου. Σε ένα περιβάλλον της Κοασίας (που χαρακτηρίζεται από οικονομικές τριβές), οι επιχειρήσεις που εξαντλούν τα κεφάλαιά τους χάνουν τα περιουσιακά τους στοιχεία σε επιχειρήσεις που χρηματοδοτούνται καλύτερα. Ωστόσο, η μεταβίβαση της κυριότητας δεν θα πρέπει να εμποδίζει την ικανότητα των περιουσιακών στοιχείων να λειτουργούν και να κερδίζουν μετρητά κατά τη μεταβατική περίοδο. Εάν ο φόβος της σύλληψης είναι αρκετά επιτακτικός, ο οφειλέτης θα πρέπει να πειστεί να πουλήσει «οικειοθελώς» το σκάφος και να εξοφλήσει πλήρως τον πιστωτή. Κατά τη διάρκεια της ύφεσης, βρίσκουμε ένα χαμηλό ποσοστό αναστολής 0,4% της βιομηχανικής ικανότητας (μετρούμενο σε έτη DWT) και ένα ποσοστό σχεδόν μηδενικό σε όλες τις άλλες περιόδους. Το κριτήριο που αναπτύσσουμε μάς επιτρέπει να αποκλείσουμε το ενδεχόμενο λειτουργίας πιστωτών σε μεγάλο ποσοστό ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν χρεοκοπήσει (Bolton, 1998). Αυτό αποδόθηκε στον τρόπο με τον οποίο λειτούργησε η ελευθερία σύναψης συμβάσεων στη ναυτιλία: μοιράζοντας τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας μεταξύ θυγατρικών και επιμερίζοντας προσεκτικά τα δικαιώματα προτεραιότητας στα περιουσιακά στοιχεία, η ναυτιλιακή βιομηχανία μπόρεσε να ορίσει δικαιώματα ιδιοκτησίας σε αυτά τα περιουσιακά στοιχεία, εξαλείφοντας έτσι σε μεγάλο βαθμό τα κοινά πρόβλημα πισίνας.

Τρίτον, υπάρχει συμφωνία με τους «Campbell», «Giglio» και «Pathak» (2011) ότι η τυπική δοκιμή «Pulvino» (1998) προκατάγεται από μια απαρατήρητη συνιστώσα ποιότητας που προκαλείται από ανεπαρκή συντήρηση των πλοίων πριν από τη σύλληψη, η οποία πιστεύουν ότι είναι η ρίζα της ανησυχίας τους. Χρησιμοποιώντας

ποσοστά κινδύνου και, επομένως, το εναπομένον προσδόκιμο οικονομικής ζωής του πλοίου μέχρι τη «διάσπαση», μπορούμε να αντισταθμίσουμε την προκατάληψη. Ανακαλύψαμε ότι τα αγγεία που έχουν σταματήσει, έχουν σημαντικά χαμηλότερο προσδόκιμο ζωής σε σύγκριση με τα υγιή αγγεία. Η τιμολόγηση αυτής της αλλαγής ποιότητας αφαιρεί σχεδόν πλήρως την έκπτωση 26% που θα ίσχυε διαφορετικά. Επιπλέον, παρόμοια με το «Pulvino», η υπόλοιπη έκπτωση, που ερμηνεύεται ως αποτέλεσμα ρευστότητας, επηρεάζεται από τη θεσμική ποιότητα του λιμένα σύλληψης: για πλοία που πωλούνται σε λιμάνια χαμηλής διαφθοράς, η έκπτωση ρευστότητας είναι μόνο 11% (μετά την προσαρμογή για υπό συντήρηση), ενώ η έκπτωση ρευστότητας είναι 21% για πλοία που πωλούνται σε λιμάνια υψηλής διαφθοράς. Σε συμφωνία με το πρόβλημα υποεπενδύσεων του «Myers» (1977), οι ενδείξεις μειωμένου προσδόκιμου οικονομικής ζωής για τα περιουσιακά στοιχεία των αναξιοπαθούντων ιδιοκτητών είναι συνεπώς εξίσου ταλαιπωρημένες. Οι ιδιοκτήτες δεν έχουν το κίνητρο να διαπραγματευτούν τις συμφωνίες της Κοασίας με τους πιστωτές τους, δεν έχουν επίσης κίνητρο να διατηρήσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία με τον κατάλληλο τρόπο. Αυτά τα ευρήματα δεν περιορίζονται στον τομέα της ναυτιλίας. Τα ίδια πρότυπα διάρκειας ζωής μπορούν να παρατηρηθούν και στην αεροπορική βιομηχανία για αεροσκάφη που λειτουργούν υπό την προστασία του Κεφαλαίου 11.

Επιπλέον, χρησιμοποιώντας δεδομένα από λιμάνι του Ηνωμένου Βασιλείου, έχουν υπολογιστεί και αναφερθεί το άμεσο κόστος των συλλήψεων και των πωλήσεων πλοίων. Εκτός από αυτό, αναμένεται ότι το διάμεσο κόστος θα αντιπροσωπεύει το 8% των ακαθάριστων κερδών από τις πωλήσεις (και ο μέσος όρος είναι 18%). Σύμφωνα με τους «Bris», «Welch» και «Zhu» (2006), οι παρόμοιοι αριθμοί για τις αιτήσεις πτώχευσης του Κεφαλαίου 7 και του Κεφαλαίου 11 στις Ηνωμένες Πολιτείες ποικίλλουν μεταξύ 2 τοις εκατό και 20% (2006). Εκτός από το εκ των υστέρων κόστος κινδύνου που έχουμε συζητήσει μέχρι στιγμής, αυτές οι χρεώσεις θα έχουν επίσης εκ των προτέρων επίδραση στη μόχλευση και στο κόστος χρηματοδότησης που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Χρησιμοποιώντας δεδομένα από την «COMPUSTAT» και ένα ιδιωτικό σύνολο δεδομένων που συλλέγονται με το χέρι από έναν εμπειρογνώμονα ναυτιλίας, είμαστε σε θέση να εκτιμήσουμε τη μόχλευση τόσο σε επίπεδο εταιρείας όσο και σε επίπεδο πλοίου. Τα μεμονωμένα πλοία έχουν αναλογία μόχλευσης 65%, σε σύγκριση με μια μέση αναλογία μόχλευσης 40% για τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Εκτός από αυτό, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση έχει επιτόκιο 6,5% , το οποίο είναι

κάπως χαμηλότερο από το επιτόκιο που χρεώνουν άλλες μορφές μεταφοράς, το οποίο είναι 7,7%. Σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, φαίνεται ότι η αυστηρή επιβολή των δικαιωμάτων των πιστωτών δεν μείωσε τη μόχλευση του ναυτιλιακού κλάδου ούτε αύξησε το κόστος χρηματοδότησης χρέους στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματά μας, οι ανησυχίες σχετικά με το καθεστώς της ελευθερίας των συμβάσεων μπορεί να ήταν εξαρχής υπερβολικές. Αν και πιστεύουμε ότι οι εταιρείες δεν πρέπει να αλλάξουν τις τακτικές τους για να αποφύγουν την εκ των υστέρων αναποτελεσματικότητα που συνδέεται με τα αυξημένα δικαιώματα των πιστωτών, αναγνωρίζουμε ότι αυτό είναι μια πιθανότητα. Οι εταιρείες ενδέχεται να περιορίσουν τις δραστηριότητές τους σε μια προσπάθεια να αποτρέψουν εκ των υστέρων αστοχίες συντονισμού, με αποτέλεσμα μια λιγότερο από τη βέλτιστη δομή του κλάδου ως συνέπεια αυτού. Ένα σύστημα ευελιξίας συμβάσεων μπορεί να είναι επιτυχές για τις μικρές επιχειρήσεις, αλλά μπορεί να μην είναι το ίδιο αποτελεσματικό για τις μεγαλύτερες εταιρείες. Μια τεράστια ναυτιλιακή επιχείρηση στη Νότια Κορέα, η «Hanjin Shipping», αντιπροσωπεύει το 3,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων το 2015. Ένας τεράστιος αριθμός σκαφών καθηλώθηκαν όταν η εταιρεία κήρυξε πτώχευση το 2016 και οι ιδιοκτήτες φορτίου υποβλήθηκαν σε αυστηρές οικονομικές κυρώσεις. Το δικαστήριο θα μπορούσε να είχε κανονίσει η «Hanjin» να λάβει αυτόματη παραμονή και κεφάλαια «DIP» (debtor-in-possession) εάν η υπόθεση είχε διεκπεραιωθεί μέσω της διαδικασίας του Κεφαλαίου 11, μπορεί κανείς να υποστηρίξει. Αν και αυτό θα είχε ανακουφίσει τα δεινά και μπορεί να ήταν πιο αποτελεσματικό εκ των υστέρων, θα ήταν εις βάρος των υφιστάμενων οφειλετών και πιστωτών στο μέλλον. Για να εκτιμηθούν πλήρως οι συμβιβασμούς που εμπλέκονται σε αυτήν την απόφαση, οι οποίες έχουν επιπτώσεις πρώτης τάξης στην εκ των προτέρων χρηματοδότηση των επιχειρήσεων, είναι απαραίτητο να τις εξετάσουμε προσεκτικά.

Τελειώνοντας, θα θέλαμε να δώσουμε μια πλήρη μελέτη των λειτουργιών του καθεστώτος της ελευθερίας των συμβάσεων, όπως φαίνεται μέσα από το πρίσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υπολογίζουμε το εκ των υστέρων κόστος της δυσφορίας χρησιμοποιώντας μια ποικιλία καλά μελετημένων κριτηρίων από τη βιβλιογραφία περί πτώχευσης, τα οποία βρήκαμε αξιόπιστα. Σε αυτήν την κατηγορία, θα βρείτε το άμεσο κόστος σύλληψης και πώλησης, τη σοβαρότητα των αποτυχιών συντονισμού και την έκπτωση στις πωλήσεις πυρκαγιάς. Η ελευθερία σύναψης συμβάσεων λειτουργεί καλά

σε αυτές τις συνθήκες. Τα ισχυρά δικαιώματα των πιστωτών είναι το αποτέλεσμα του διεθνούς ανταγωνισμού και της συμβατικής καινοτομίας, που διευκολύνει την απόκτηση χρηματοδότησης. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις όπως το «Hanjin» που θέτουν υπό αμφισβήτηση την ικανότητα του καθεστώτος να αντέχει τις αντιξοότητες, ιδιαίτερα για μεγαλύτερες εταιρείες. Η μελέτη μας, η οποία επικεντρώνεται στη συμβατική καινοτομία και τον ανταγωνισμό δικαιοδοσίας, προσθέτει στη συζήτηση μεταξύ εκείνων που υποστηρίζουν τον ανταγωνισμό δικαιοδοσίας και εκείνων που πιέζουν για εναρμόνιση φέρνοντας αυτά τα ζητήματα στο φως. Ο «Romano» (2002, 2005) έχει υποστηρίξει τον ανταγωνιστικό φεντεραλισμό και όχι μια κεντρική SEC στη ρύθμιση των τίτλων στις Ηνωμένες Πολιτείες. Όπως έχει αναφερθεί τα κράτη ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να μειώσουν τις φορολογικές ευθύνες που συνδέονται με τις υποθέσεις πτώχευσης του Κεφαλαίου 11, με αποτέλεσμα μια «κούρσα προς τα κάτω». Επιπλέον, η συζήτηση μεταξύ ανταγωνισμού και εναρμόνισης επεκτείνεται και στους κανόνες που ρυθμίζουν τους δεσμούς μεταξύ των ίδιων των κυρίαρχων εθνών.

Μεταξύ των πιο ένθερμων υποστηρικτών της εναρμόνισης είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει θεσπίσει ισοδύναμα πρότυπα σε ένα ευρύ φάσμα χρηματοοικονομικών διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένου του πτωχευτικού δικαίου και των τραπεζικών κανονισμών. Είναι επίσης σημαντικό στο ευρύτερο πλαίσιο της «αυθόρμητης» εξέλιξης του δικαίου και των θεσμών μέσω της αποκεντρωμένης αλληλεπίδρασης των εμπόρων σε ανταγωνιστικές αγορές: βλέπε, για παράδειγμα, «Hayek» (1979), «Bernstein» (1992), «Greif», «Milgrom» και «Weingast (1993), για να αναφέρουμε μερικά (1994).

2.2 Σημασία της συνδεσιμότητας στις ναυτιλιακές γραμμές.

Όσον αφορά την προσβασιμότητα του παγκόσμιου εμπορίου, τις τιμές του εμπορίου και την ανταγωνιστικότητα, η τοποθέτηση μιας χώρας ή ενός λιμανιού στο διεθνές δίκτυο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή η «συνδεσιμότητα» είναι σημαντική για την επιτυχία του. Το 2004, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) ανέπτυξε τον δείκτη συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών (UNCTAD, 2017a) για να αξιολογήσει το επίπεδο ενσωμάτωσης μιας χώρας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο τακτικών γραμμών. Το 2019, η «UNCTAD» επέκτεινε την κάλυψη του δείκτη με την κυκλοφορία ενός νέου δείκτη συνδεσιμότητας ναυτιλιακής γραμμής λιμένων, ο οποίος καλύπτει περισσότερα από 900 λιμάνια

παγκοσμίως. Ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο για την προσβασιμότητα του διεθνούς εμπορίου. Γενικά, όσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός ανάπτυξης μιας χώρας, τόσο πιο εύκολο είναι για την εν λόγω χώρα να αποκτήσει πρόσβαση στο παγκόσμιο σύστημα θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών –συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας, των τρόπων μεταφοράς και της συχνότητας– και επομένως να συμμετέχει αποτελεσματικά στο διεθνές εμπόριο. Ως αποτέλεσμα, η βαθμολογία μπορεί να ερμηνευθεί ως δείκτης τόσο για τη συνδεσιμότητα με τις θαλάσσιες μεταφορές όσο και για την ανταγωνιστικότητα και τη διευκόλυνση του εμπορίου.

2.3 Μια αυξανόμενη ανισότητα στο βαθμό συνδεσιμότητας

Η Ασία έχει πέντε από τις δέκα πιο διασυνδεδεμένες οικονομίες του κόσμου το 2019, ενώ η Ευρώπη έχει τέσσερις και η Βόρεια Αμερική μία. Ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών της Κίνας έχει αυξηθεί κατά 51% από το 2006, με τον μέσο δείκτη να αυξάνεται κατά 24% την ίδια περίοδο. Ο χαμηλότερος δείκτης της Κίνας το 2019 ήταν χαμηλότερος από τον χαμηλότερο δείκτη το 2006, ενώ ο χαμηλότερος δείκτης το 2006 ήταν χαμηλότερος από τον χαμηλότερο δείκτη το 2019. Αντίθετα, οι λιγότερο συνδεδεμένες χώρες, που περιλαμβάνουν μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη, σημείωσαν μικρή βελτίωση με την πάροδο του χρόνου. δείχνοντας ότι το εμπόριο μεταφερόμενων αγαθών παρέμεινε δύσκολο στις χώρες αυτές, με αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις. Με άλλα λόγια, υπάρχει ένα αυξανόμενο χάσμα συνδεσιμότητας - μια διευρυνόμενη διαφορά μεταξύ των χωρών με τις περισσότερες και λιγότερο συνδεδεμένες χώρες - που γίνεται πιο εμφανές. Η αυξημένη ανταγωνιστικότητα των πιο συνδεδεμένων χωρών, ειδικά μέσω της βελτιωμένης υποδομής σκληρών και μαλακών λιμένων και διευκόλυνσης του εμπορίου, μπορεί να αποδοθεί σε αυτήν την ανισότητα, ενώ οι λιγότερο συνδεδεμένες χώρες δεν διαθέτουν τους πόρους για να πραγματοποιήσουν τέτοιες επενδύσεις και επομένως δεν είναι σε θέση να προσελκύσουν πρόσθετες τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

2.4 Συνεργασία των λιμένων για αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Προκειμένου να κατασκευαστεί ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακής γραμμής σε επίπεδο λιμένα, περιλαμβάνονται όλες οι θύρες εμπορευματοκιβωτίων σε όλο τον κόσμο που λαμβάνουν τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παρακάτω θα συζητηθούν οι τάσεις σε διακριτές θαλάσσιες περιοχές σε σχέση με τον δείκτη σε επίπεδο λιμένα, όπως περιγράφεται στην προηγούμενη ενότητα. Στη δυτική ακτή της Βόρειας Αμερικής, τα τρία πιο συνδεδεμένα λιμάνια το 2019 βρίσκονται στις Ηνωμένες Πολιτείες, το «Manzanillo» του Μεξικού και το Βανκούβερ του Καναδά, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Λόγω του ρόλου τους ως σημεία εισόδου για μεξικανικές εισαγωγές και εξαγωγές καθώς και ως σημεία μεταφόρτωσης για το εμπόριο της Κεντρικής Αμερικής με την Ασία κατά την τελευταία δεκαετία, τα λιμάνια του Μεξικού αναπτύχθηκαν με ιδιαίτερα γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια. Τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής της Βόρειας Αμερικής έχουν μειωθεί η ανταγωνιστικότητά τους τα τελευταία χρόνια σε σύγκριση με τα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής, τα οποία έχουν δει την ανταγωνιστικότητά τους να αυξάνεται ως συνέπεια του διευρυμένου ανοίγματος της Διώρυγας του Παναμά. Το κόστος όλων των θαλάσσιων διαδρομών από την Κίνα προς την ανατολική ακτή της Βόρειας Αμερικής έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, ειδικά σε σύγκριση με το κόστος των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που συνδέουν το Σικάγο ή τη Νέα Υόρκη με το Λος Άντζελες ή το Λονγκ Μπιτς.

Τα 10 πιο συνδεδεμένα λιμάνια στην ανατολική ακτή της Βόρειας Αμερικής βρίσκονται όλα εντός των συνόρων των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Η καναδική πόλη Χάλιφαξ κατατάσσεται δέκατη, ενώ η μεξικανική πόλη Βερακρούζ κατατάσσεται δέκατη τέταρτη. Από το 2006 έως το 2016, τα περισσότερα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής της Βόρειας Αμερικής παρουσίασαν πτώση στη συνδεσιμότητα ναυτιλιακών γραμμών. Μόνο μετά την επέκταση της Διώρυγας του Παναμά το 2017 η Ανατολική Ακτή στα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής παρουσίασε αύξηση, ιδιαίτερα στη Νέα Υόρκη/Νιου Τζέρσεϊ, τη Σαβάνα και το Τσάρλεστον (Ηνωμένες Πολιτείες), τα οποία έχουν γίνει τα τρία κορυφαία λιμάνια στην Ανατολική Ακτή. Επί του παρόντος, τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη σύνδεση στην Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική είναι η Καρθαγένη της Κολομβίας, «Manzanillo», Μεξικό, «Balboa» και Παναμάς. Ως συνέπεια του έργου επέκτασης της Διώρυγας του Παναμά, η σύνδεση μεταξύ της Καρχηδόνας και του υπόλοιπου κόσμου έχει ενισχυθεί σημαντικά από το 2017. Συμπεριλαμβανομένου του λιμανιού «Rodman» (το δέκατο στην περιοχή), το οποίο ξεκίνησε τη λειτουργία εμπορευματοκιβωτίων το 2018, ο Παναμά φιλοξενεί πέντε από τα 10 από τα σημαντικότερα λιμάνια της περιοχής. Επιπρόσθετα, η πόλη

Colón, στην ακτή της Καραϊβικής του Παναμά (την όγδοη θέση), βελτιώθηκε, με τη βαθμολογία της να υπερτριπλασιάζεται από το προηγούμενο έτος.

Το «Callao» στο Περού, το Γκουαγιακίλ στο Εκουαδόρ και το Σαν Αντόνιο της Χιλής είναι τα πιο συνδεδεμένα λιμάνια της περιοχής το 2019. Τα λιμάνια της Χιλής αντιπροσωπεύουν επτά από τα δέκα κορυφαία λιμάνια της περιοχής με τη μεγαλύτερη σύνδεση, συμπεριλαμβανομένων λιμένων που άρχισαν να λαμβάνουν τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μόλις πριν από μια δεκαετία (Coronel και Lirquén). Λόγω του γεγονότος ότι τα λιμάνια της Χιλής μοιράζονται την ανάθεση του στόλου στη Χιλή, οι επιμέρους δείκτες τους είναι χαμηλότεροι από εκείνους του «Callao» ή του «Guayaquil», που αντιμετωπίζουν λιγότερο εθνικό ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων. Ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών του «Port Callao» έχει σχεδόν τετραπλασιαστεί από το 2006, χάρη στις μεταρρυθμίσεις στα λιμάνια και στις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, καθώς και στην αυξανόμενη εγχώρια αγορά και σε κάποια κίνηση μεταφόρτωσης. Στην ανατολική ακτή της Νότιας Αμερικής, οκτώ από τα δέκα πιο συνδεδεμένα λιμάνια βρίσκονται στη Βραζιλία, με την κορυφή του Σάντος. Το Μπουένος Άιρες της Αργεντινής και το Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης βρίσκονται στη δεύτερη και τρίτη θέση, αντίστοιχα. Η εθνική αγορά του Μοντεβιδέο είναι πολύ μικρότερη από αυτή της Αργεντινής και της Βραζιλίας, αλλά προσελκύει ένα σημαντικό μερίδιο των επιχειρήσεων μεταφόρτωσης καθώς και διαμετακομιστικών εμπορευμάτων με προορισμό το πολυεθνικό κράτος της Βολιβίας και της Παραγουάης.

Οι κανόνες για τις ενδομεταφορές στην περιοχή αυξάνουν την πιθανότητα το Μοντεβιδέο να γίνει κόμβος μεταφόρτωσης, ανταγωνιζόμενος τα λιμάνια της Αργεντινής και της Βραζιλίας στο μέλλον. Η μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου μεταξύ δύο λιμανιών της Αργεντινής, για παράδειγμα, γίνεται συχνά από σκάφη που φέρουν σημαία Αργεντινής, ενώ συγκρίσιμες υπηρεσίες με μικρά λιμάνια στην Αργεντινή μπορεί να προσφέρονται από το Μοντεβιδέο από πλοία που χρησιμοποιούν διεθνή σημαία (UNCTAD, 2017b). Ένας σφιχτός αγώνας για την πρώτη θέση βρίσκεται σε εξέλιξη στη Βόρεια Ευρώπη μεταξύ των λιμανιών της Αμβέρσας του Βελγίου και του Ρότερνταμ της Ολλανδίας. Η Αμβέρσα πήρε πρόσφατα το προβάδισμα, με το Αμβούργο της Γερμανίας να ακολουθεί πολύ πίσω. Δύο λιμάνια της Βαλτικής Θάλασσας (Άαρχους, Δανία, και Γκντανσκ, Πολωνία) έχουν μπει στα 10 πιο συνδεδεμένα, σύμφωνα με τη μελέτη. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το νέο λιμάνι «London

Gateway» ανέβηκε στη δεύτερη θέση στη χώρα μέσα σε λίγα χρόνια, ξεπερνώντας λιμάνια όπως το «Southampton», το «Tilbury» και άλλες παρόμοιες εγκαταστάσεις. Στα τέλη του 2019, το λιμάνι του Πειραιά, στην Ελλάδα, ήταν το λιμάνι με τις περισσότερες συνδέσεις στη Μεσόγειο, ακολουθούμενο από τα ισπανικά λιμάνια της Βαλένθια, του Αλχεσίρας και της Βαρκελώνης. Πλειοψηφικός μέτοχος στον Πειραιά, η «COSCO» εξαρτάται όλο και περισσότερο από το λιμάνι για τις δικές της υπηρεσίες μεταφόρτωσης. Το αιγυπτιακό λιμάνι «Said» και το Μαροκινό λιμάνι «Tanger Med» είναι τα κορυφαία αφρικανικά λιμάνια της περιοχής. Ο δείκτης «Tanger Med» αναπτύχθηκε με τον ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης στον κόσμο κατά την πρώτη δεκαετία λειτουργίας του λιμανιού, που ξεκίνησε το 2007.

Η γεωγραφική εγγύτητα του «Port Said» και του «Tanger Med», καθώς και οι επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα από μεγάλους παγκόσμιους λιμενικούς φορείς, επιτρέπουν και στα δύο λιμάνια να προσφέρουν σημαντικές υπηρεσίες μεταφόρτωσης στις αντίστοιχες αγορές τους. Το Λομέ, στο Τόγκο, έχει καθιερωθεί ως το κύριο λιμάνι για το εμπόριο της Δυτικής Αφρικής. Ακολουθεί η πρωτεύουσα του Κονγκό «Pointe Noire» και η πρωτεύουσα της Αγκόλας, η Λουάντα. Το λιμάνι της Λομέ γνώρισε τεράστια ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, υποστηριζόμενη από τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού και τη συμφόρηση στο λιμάνι του Λάγκος της Νιγηρίας, μεταξύ άλλων παραγόντων. Ένας άλλος παράγοντας που συμβάλλει στην επιτυχία των κορυφαίων λιμένων στην περιοχή είναι η ικανότητά τους να προσελκύουν απευθείας υπηρεσίες από την Κίνα, γεγονός που αυξάνει τους δείκτες τους καθώς περισσότερες υπηρεσίες και μεγαλύτερα πλοία αναπτύσσονται σε αυτές τις διαδρομές, με αποτέλεσμα υψηλότερους δείκτες για αυτά τα λιμάνια (Wolde Woldearegay et al., 2016). Παρά το γεγονός ότι το Αμπιτζάν, η Ακτή Ελεφαντοστού, εξακολουθούσε να είναι η πολυπληθέστερη πόλη της περιοχής το 2016, υποχώρησε στην έκτη θέση το 2019. Το Λάγος έπεσε από τα δέκα κορυφαία λιμάνια με τη μεγαλύτερη σύνδεση στην περιοχή το 2006 στο δέκατο έκτο πιο συνδεδεμένο λιμάνι. Το 2019, ωστόσο, δύο ακόμη λιμάνια της Νιγηρίας (το νησί Tin Can και το Apapa) εντάχθηκαν στην κατάταξη. Η Δυτική Αφρική είναι ουσιαστικά απρόσιτη εντός της αφρικανικής ηπείρου, λόγω της γεωγραφικής της απομόνωσης από οποιουσδήποτε σημαντικούς θαλάσσιους δρόμους Βορρά-Νότου ή Ανατολής-Δύσης.

Συμπεριλαμβανομένων των «Durban», «Cape Town», «Coega» και «Port Elizabeth», η Νότια Αφρική φιλοξενεί τέσσερα από τα 10 κορυφαία λιμάνια της περιοχής όσον

αφορά τον όγκο της κίνησης. Εκτός από τα τέσσερα κορυφαία λιμάνια της Νότιας Αφρικής, τα άλλα 10 κορυφαία λιμάνια βρίσκονται στη Μοζαμβίκη (Μαπούτο, Μπέιρα και Νακάλα) και στη Μαδαγασκάρη (Toamasina και Mahajanga). Όλα αυτά τα λιμάνια έχουν πολύ χαμηλότερους δείκτες από τα τέσσερα κορυφαία λιμάνια της Νότιας Αφρικής. Η διαθεσιμότητα μιας σύνδεσης λιμένα συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τους όγκους συναλλαγών μιας χώρας καθώς και με τις συναλλαγές με γειτονικές χώρες στη Νότια Αφρική, παρά το γεγονός ότι οι υπηρεσίες μεταφόρτωσης δεν αποτελούν βασικό μοχλό (Hoffmann et al., 2019; Humphreys et. al., 2019). Τα λιμάνια του Πορτ Λούις, του Μαυρίκιου, και του «Pointe de Galets», της Ρεϋνιόν, είναι τα πιο καλά συνδεδεμένα στην Ανατολική Αφρική. Και τα δύο λιμάνια παρέχουν υπηρεσίες μεταφόρτωσης προς και από άλλα λιμάνια στην Ανατολική και Νότια Αφρική. Διατίθενται υπηρεσίες μεταφόρτωσης προς και από τα δύο λιμάνια. Μετά από μια σύντομη άνοδο στη Μομπάσα το 2018, ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών τακτικών γραμμών μεταξύ της Μομπάσα της Κένυας και του Νταρ ες Σαλάμ της Ενωμένης Δημοκρατίας της Τανζανίας παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητος τον τελευταίο χρόνο. Και τα δύο λιμάνια είναι σημαντικές πύλες για την εξαγωγή αγαθών και υπηρεσιών προς και από χώρες της Ανατολικής Αφρικής όπως το Μπουρούντι, η Ρουάντα και η Ουγκάντα, αλλά είναι υπερπλήρη, περιορίζοντας την ικανότητά τους να επεκτείνουν τις συνδέσεις τους. Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων λιμένων, οι επενδύσεις σε νέα λιμάνια, η τόνωση του ανταγωνισμού μεταξύ των γειτονικών χωρών, η ενίσχυση των πολυτροπικών συνδέσεων του εμπορίου και η διευκόλυνση των μεταφορών είναι όλες οι πολιτικές προσεγγίσεις που θα μπορούσαν να βοηθήσουν την Ανατολική Αφρική στη βελτίωση της συνδεσιμότητας των λιμένων (Humphreys et al., 2019 UNCTAD, 2017a).

Τα σημαντικότερα λιμάνια στην Ερυθρά Θάλασσα είναι η Τζέντα και ο Βασιλιάς Αμπντάλα στη Σαουδική Αραβία, καθώς και το Τζιμπουτί στο Τζιμπουτί. Και τα τρία λιμάνια ασχολούνται κυρίως με υπηρεσίες μεταφόρτωσης και ανταγωνίζονται λιμάνια στην Ασία και την Ανατολική Αφρική γι’ αυτού του είδους τις εργασίες. Τα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής, που βρίσκονται στην Ερυθραία, το Σουδάν και την Υεμένη, χρησιμοποιούνται κυρίως για εγχώριο εμπόριο. Ως αποτέλεσμα της μείωσης του όγκου των εμπορικών συναλλαγών ως αποτέλεσμα των οικονομικών και πολιτικών γεγονότων στην περιοχή, παρατηρήθηκε μείωση σε σχέση τα τελευταία χρόνια. Το λιμάνι Τζεμπέλ Αλί στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, που βρίσκεται στον Περσικό

Κόλπο, έχει την υψηλότερη κατάταξη. Παρά τα μικρότερα επίπεδα σύνδεσης, τα λιμάνια του Νταμάμ της Σαουδικής Αραβίας «Khalifa», Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και «Salalah», Ομάν είναι ανταγωνιστές στην αγορά μεταφορτώσεων φορτίου. Το Μπαχρέιν, η Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, το Ιράκ και τα λιμάνια του Κατάρ, καθώς και τα άλλα λιμάνια της περιοχής, είχαν όλα ασταθή σύνδεση. Μια πτώση στη σύνδεση παρατηρήθηκε από το Μπαντάρ Αμπάς, Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, μεταξύ των ετών 2014 και 2015, ως αποτέλεσμα των εμπάργκο που εμπόδισαν τις γραμμές εμπορευματοκιβωτίων να πραγματοποιούν απευθείας κλήσεις προς το λιμάνι αυτής της χώρας. Το Μπαντάρ Αμπάς γνώρισε μια σύντομη αναζωπύρωση από το 2016 έως το 2018, αλλά στη συνέχεια έγινε μάρτυρας μιας απότομης πτώσης το 2019, έχοντας τη χαμηλότερη βαθμολογία από το 2006.

Το Κολόμπο της Σρι Λάνκα είναι το πιο συνδεδεμένο λιμάνι στη Νότια Ασία, με περισσότερες από 100 διεθνείς συνδέσεις. Τα είδη της Σρι Λάνκα μπορούν να εισάγονται ή να εξάγονται μέσω του λιμανιού και τα εμπορεύματα μπορούν επίσης να μεταφορτωθούν προς και από άλλες χώρες της Νότιας Ασίας μέσω του λιμανιού. Τα υπόλοιπα δέκα κορυφαία λιμάνια στη Νότια Ασία βρίσκονται στην Ινδία και στο Πακιστάν. Στη Νότια Ασία, το Chittagong του Μπαγκλαντές κατατάσσεται στη δέκατη τέταρτη θέση, ενώ το «Male», στις Μαλδίβες κατατάσσεται στη δέκατη όγδοη θέση, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Δείκτη Πόλεων. Η «Mundra», το λιμάνι της Ινδίας, είχε τη μεγαλύτερη άνοδο στον δείκτη του, αν και εξακολουθεί να υστερεί σε σχέση με το «Colombo» όσον αφορά την ανάπτυξη. Η Σρι Λάνκα επωφελείται από τους περιορισμούς στις ενδομεταφορές της Ινδίας, οι οποίοι αποθαρρύνουν τους φορτωτές από τη μεταφόρτωση σε ινδικά λιμάνια, όπου απαιτείται να χρησιμοποιούν σκάφη με ινδική σημαία, με αποτέλεσμα αυξημένα έσοδα για τη χώρα (UNCTAD, 2017b). Το «Port Klang» και το «Tanjung Pelepas» στη Μαλαισία, καθώς και η Σιγκαπούρη, είναι οι πόλεις με την υψηλότερη κατάταξη στη Νοτιοανατολική Ασία, αντίστοιχα. Αυτά τα τρία λιμάνια είναι σημαντικοί κόμβοι, που εξυπηρετούν κυρίως τις ίδιες αγορές μεταφόρτωσης μεταξύ τους. Μεταξύ 2018 και 2019, ο δείκτης της βιετναμέζικης πόλης «Hai Phong» σχεδόν διπλασιάστηκε, καθώς ο νέος τερματικός σταθμός της πόλης έγινε το πρώτο λιμάνι βαθέων υδάτων του βόρειου Βιετνάμ, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα. Τα περισσότερα από τα άλλα λιμάνια της περιοχής, τα οποία βρίσκονται στην Ινδονησία, τις Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ χρησιμοποιούνται σε μεγάλο

βαθμό για εσωτερικές εισαγωγές και εξαγωγές και οι δείκτες τους έχουν πρακτικά υποχωρήσει ως συνέπεια.

Από το 2006, η Σαγκάη και η «Ningbo» έχουν επεκτείνει το μερίδιο αγοράς τους στην ηπειρωτική Κίνα και η Σαγκάη έχει ξεπεράσει όλα τα άλλα λιμάνια στον κόσμο όσον αφορά τη συνδεσιμότητα. Η Σαγκάη ξεπέρασε το Χονγκ Κονγκ της Κίνας, η οποία ήταν στο παρελθόν η πολυπληθέστερη πόλη στον κόσμο το 2006. Από το 2006, ο δείκτης συνδεσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών για το «Ningbo» έχει υπερδιπλασιαστεί. Το 2018, η κυκλοφορία λιμένων εμπορευματοκιβωτίων στην ηπειρωτική Κίνα αντιπροσώπευε το 28,5% της συνολικής παγκόσμιας κίνησης λιμένων εμπορευματοκιβωτίων. Περίπου το 80% του εμπορίου τους αποτελείται από κινεζικές εξαγωγές, εισαγωγές σε εμπορευματοκιβώτια και ένα μικρό ποσό τοπικής μεταφόρτωσης. Τα τέσσερα κορυφαία λιμάνια στην Ανατολική Ασία, εξαιρουμένης της ηπειρωτικής Κίνας, είναι το Μπουσάν, Δημοκρατία της Κορέας, που κατατάσσεται τρίτη στον κόσμο, το Χονγκ Κονγκ, η Κίνα, το Καοσιούνγκ, η επαρχία της Ταϊβάν της Κίνας και η Γιοκοχάμα της Ιαπωνίας, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Δείκτη Λιμένων. Η ανάπτυξη των δεικτών στα λιμάνια της Ανατολικής Ασίας εκτός της ηπειρωτικής Κίνας ήταν γενικά πιο αργή από αυτή των λιμανιών της ηπειρωτικής Κίνας γενικά. Στα λιμάνια του Κόμπε και της Ναγκόγια της Ιαπωνίας σημειώθηκε μείωση της συνδεσιμότητας ως αποτέλεσμα της επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και του γεγονότος ότι τα ιαπωνικά λιμάνια δεν είναι τόσο ανταγωνιστικά όσο οι κόμβοι μεταφόρτωσης στη διεθνή αγορά. Τα λιμάνια της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας εξυπηρετούν κυρίως τις εισαγωγές και τις εξαγωγές των αντίστοιχων χωρών τους, με μικρό αριθμό υπηρεσιών μεταφόρτωσης για τις οικονομίες των νησιών του Ειρηνικού.

Υπηρεσίες κύριας γραμμής με πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 9.000 TEU πέρασαν από το λιμάνι «Tauranga» της Νέας Ζηλανδίας μεταξύ 2017 και 2019. Ως αποτέλεσμα του γεγονότος ότι όλες παρέχονται από τις ίδιες ναυτιλιακές γραμμές που εκτελούν δρομολόγια κατά μήκος της ανατολικής ακτής της Αυστραλίας, η Μελβούρνη, το Μπρίσμπεϊν και το Σύδνεϋ έχουν όλα ισοδύναμους δείκτες στην Αυστραλία. Οι οικονομίες των νησιών του Ειρηνικού είναι μεταξύ εκείνων που συνδέονται λιγότερο με τον υπόλοιπο κόσμο μέσω της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το «Port Vila», στο Βανουάτου, δέχεται περίπου ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κάθε τρεις ημέρες και το νησί εξυπηρετείται από

μόλις τέσσερις ναυτιλιακές εταιρείες συνολικά. Η μοναδική τακτική υπηρεσία τακτικών γραμμών που διατίθεται στο Κιριμπάτι παρέχεται από έναν μόνο φορέα, με ένα πλοίο να έρχεται περίπου κάθε δέκα ημέρες και να συνδέει το Κιριμπάτι με μόλις τέσσερα άλλα λιμάνια στον κόσμο. Εκτός από αυτό, ορισμένες οικονομίες των νησιών του Ειρηνικού είναι μεταξύ των εθνών με τις λιγότερες επισκέψεις σε λιμάνια. Ενώ η σύνδεση έχει βελτιωθεί στη συντριπτική πλειοψηφία των άλλων τοποθεσιών, υπήρξε μικρή συστηματική βελτίωση στα μικροσκοπικά νησιωτικά αναπτυσσόμενα έθνη του Ειρηνικού. Υπάρχει συνεχής αγώνας για να συμβαδίσει με τους χαμηλούς όγκους εμπορίου, γεγονός που αποθαρρύνει τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα λιμάνια να επενδύσουν σε καλύτερες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, παρεμποδίζονται από την κακή θαλάσσια συνδεσιμότητα. Ως αποτέλεσμα, το εμπόριο έχει γίνει αδικαιολόγητα δαπανηρό και μη ανταγωνιστικό για τους περισσότερους ανθρώπους (UNCTAD, 2014, 2017a).

Είναι δυνατό για τις κυβερνήσεις και τις λιμενικές αρχές να προωθήσουν τις ναυτιλιακές συνδέσεις λιμενικών τακτικών γραμμών μέσω της εφαρμογής πολιτικών στους ακόλουθους τομείς: ψηφιοποίηση. συνδεσιμότητα δικτύου σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο· εξασφάλιση ανταγωνισμού· εκσυγχρονισμός λιμένων· διευκόλυνση του εμπορίου και των μεταφορών· και βιωσιμότητα (Benamara et al., 2019). Η ανασκόπηση των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και τα διαδικτυακά στατιστικά δεδομένα και τα προφίλ χωρών που τη συνοδεύουν, προορίζονται να βοηθήσουν τα κράτη μέλη σε αυτήν την αναζήτηση παρέχοντας τακτικά ενημερωμένα στατιστικά στοιχεία και δείκτες απόδοσης σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπλέον, η ναυτιλιακή βιομηχανία συμβάλλει στο 90% του συνόλου του παγκόσμιου εμπορίου. Μέχρι τη δεκαετία του 1970, η ναυτιλιακή βιομηχανία ελεγχόταν κυρίως από ναυτιλιακές κυβερνήσεις, και στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων, από μεγάλες εταιρείες πετρελαίου. Και τα δύο έχουν αντικατασταθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα Έλληνες και Νορβηγούς πλοιοκτήτες, που έχουν αναδειχθεί. Οι πλοιοκτήτες απολάμβαναν «σχετική σταθερότητα και κερδοφορία» πριν από τη δεκαετία του 1970, σύμφωνα με τον «Couper» (1999), αλλά «η ναυτιλία έχει αναπτυχθεί περισσότερο παγκοσμίως, αλλά έχει γίνει πολύ λιγότερο σταθερή από τη δεκαετία του 1970». Υπάρχει πλέον σχεδόν απεριόριστη παγκόσμια κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας στην επιχείρηση, καθώς και «ελάχιστοι φραγμοί

εισόδου» και «οι ναυλωτές έχουν ελεύθερη επιλογή από ανταγωνιστικά πλοία», σύμφωνα με τον «Couper» (1999).

Ως συνέπεια των τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυπηγική βιομηχανία, το μέγεθος και το κόστος των πλοίων έχουν αυξηθεί σημαντικά: τα πετρελαιοφόρα έχουν σχεδόν διπλασιαστεί σε μέγεθος, από 28.000 DWT τη δεκαετία του 1970 σε 250.000 DWT (supertankers) σήμερα, και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει φέρει επανάσταση στον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων . Όλα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα τη μεγάλη αύξηση των κεφαλαιουχικών δαπανών για πλοία και εγκαταστάσεις στην αποβάθρα. Κατά την ίδια περίοδο, το μέγεθος του πληρώματος μειώθηκε από μέσο όρο 40-50 άτομα ανά σκάφος σε 20-30 άτομα ανά σκάφος, μια σημαντική μείωση σε έναν τομέα όπου οι δαπάνες προσωπικού αντιπροσωπεύουν το 40% του συνολικού λειτουργικού κόστους. Την ίδια χρονική περίοδο, το οικονομικό τοπίο του κλάδου έχει δει σημαντική μεταμόρφωση. Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες έχει γίνει πιο χρεωμένο και εξαρτημένο από την τραπεζική χρηματοδότηση, όπως θα συζητήσουμε παρακάτω. Χρηματοδοτήθηκε κυρίως από μετοχές μόλις τη δεκαετία του 1950. Το υπόλοιπο αυτής της ενότητας εξετάζει τον αντίκτυπο των νομικών δικαιοδοσιών, καθώς και την επιβολή των δικαιωμάτων των πιστωτών με σύλληψη στο λιμάνι και άλλα πιο καινοτόμα συμβατικά μέσα.

Κεφάλαιο 3ο : Το θεώρημα Coase και οι παράγοντες που επιφέρουν οικονομική δυσχέρεια

Χρησιμοποιώντας δεδομένα από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρέχουμε εμπειρικά στοιχεία που αντιμετωπίζουν αυτές τις προκλήσεις σε ένα περιβάλλον όπου η επίλυση οικονομικών προβλημάτων απέχει πολύ από τα καθήκοντα των κυβερνητικών διαδικασιών πτώχευσης, όπως το Κεφάλαιο 11 στις Ηνωμένες Πολιτείες. Υπάρχει έλλειψη ομοιομορφίας στους νόμους που διέπουν τα πλοία καθώς λειτουργούν πέρα από τα εθνικά σύνορα, γεγονός που έχει αποδυναμώσει τον αντίκτυπο των κανόνων πτώχευσης στους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης. Στόχος των υποστηρικτών της ήταν εδώ και καιρό να δημοσιεύσουν το ακριβές κείμενο αυτής της δήλωσης στο Διαδίκτυο. Αντίθετα, ο «Stigler» θα περίμενε την ανάπτυξη ενός ιδιωτικού ιδρύματος για να χειριστεί ιδιωτικές διαφορές και να κλείσει το χάσμα μεταξύ του ίδιου και της πορείας. Το πιθανό κόστος του οικονομικού στρες είναι το κύριο επίκεντρο της έρευνάς μας. Πρώτον, οι οικονομικά αναξιοπαθούντες, ο ιδιοκτήτης σκάφους, καθώς ο υπολειπόμενος ενάγων θα διαπιστώσουν ότι όταν εξαντληθεί το μετοχικό τους μερίδιο, εξαντλείται και το κίνητρό τους να διατηρήσουν την ιδιοκτησία. Μια ελεγχόμενη επίπτωση του «θεωρήματος Coase» είναι ότι σε περίπτωση προεπιλογής ή μεταφοράς του, ο τίτλος είναι «εθελοντικός», δηλαδή, χωρίς τη ρητή παρέμβαση μιας υπηρεσίας επιβολής του νόμου ο πιστωτής μπορεί να «αγοράσει» τη συνεργασία του ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση αποτυχίας συνεργασίας, θα γινόταν αναγκαστική μεταβίβαση του τίτλου, κάτι που θα απαιτούσε άμεσα νομικά έξοδα και, πιο σημαντικό, απώλεια εισοδήματος από ναύλωση.

Ο πιστωτής έχει το νόμιμο δικαίωμα να κατασχέσει ένα σκάφος σε λιμάνι, κάτι που απαιτεί τα χρώματα του πλοίου να είναι προσαρτημένα στον ιστό. Ενώ ορισμένες θύρες είναι αναποτελεσματικές και κατεστραμμένες, υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός θυρών που δεν είναι, και αυτές οι θύρες ανταγωνίζονται με βάση την αποτελεσματικότητα με την οποία ανακτούν τα χαμένα δεδομένα και τον εξοπλισμό τους. Αυτά είναι λίγα σε αριθμό και εμφανίζονται στο χαμηλότερο άκρο της κατανομής αξίας. Το «θεώρημα Coase» δεν μπορεί να είναι πλήρως πρακτικό χωρίς να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι πληροφορίες είναι ατελείς. Θέτοντας όρια στο είδος των συμφωνιών που μπορούν να συναφθούν προς αμοιβαίο όφελος των μερών, οι τριβές στις προμήθειες θα αποτρέψουν τελικά ορισμένες ρυθμίσεις που μπορεί να είναι βιώσιμες σε έναν κόσμο όπου όλοι παίρνουν το καλύτερο όλων των εποχών. Για

παράδειγμα, η αναγκαστική πώληση πλοίων από οικονομικά περιορισμένες εταιρείες αποτελεί σημείο τριβής. Δεύτερον, η ποιότητα της ζημιάς στο σκάφος που προκαλείται από την έλλειψη συντήρησής του, όταν ο χειριστής του κινδυνεύει να σκοτωθεί ή να τραυματιστεί.

Ερμηνεύεται η υποσυντήρηση ως παράδειγμα του «Myers» (1977) υπό επενδυτικό πρόβλημα, όπου ένας αναξιοπαθούντας χειριστής επιλέγει να υποσυντηρήσει, γνωρίζοντας ότι μέρος του κόστους μπορεί να βαρύνει τους μη ενημερωμένους πιστωτές (Ayotte & Morrison, 2009). Ελλείψει ισχυρών διασυνδέσεων με τις χερσαίες διαδικασίες πτώχευσης, τα δικαιώματα των ιδιοκτητών, οι εκπρόσωποι και τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη προστατεύονται (μερικώς) από θεσμικές και συμβατικές παραλείψεις.

Για παράδειγμα, κράτη σημαίας όπως οι Νήσοι Μάρσαλ χρησιμοποιούνται συχνά για τη νηολόγηση ενός σκάφους, ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την παροχή μητρώου ιδιοκτησίας και δικαιωμάτων που εγγυώνται την ακεραιότητα των συμβατικών δικαιωμάτων των μερών. Η νηολόγηση (ή η επισήμανση) πλοίων εκτός της δικαιοδοσίας του πραγματικού ιδιοκτήτη είναι μια κοινή πρακτική στη ναυτιλιακή βιομηχανία, με περίπου 73% του συνολικού στόλου ανά χωρητικότητα να είναι νηολογημένο (ή με σημαία). Ωστόσο, ορισμένα κράτη σημαίας έχουν κατηγορηθεί από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος και του περιβάλλοντος, ότι παρέχουν ανεπαρκή προστασία και ρύθμιση, συχνά αποτέλεσμα κακής συντήρησης του σκάφους, ένα θέμα που θα συζητήσουμε περαιτέρω σε αυτό το άρθρο.

Μια άλλη καινοτομία, είναι η σύσταση εταιρειών χαρτοφυλακίου για ναυτιλιακούς ομίλους, όπου κάθε πλοίο (ή μια ομάδα πλοίων) ανήκει σε διαφορετική θυγατρική της εταιρείας χαρτοφυλακίου, έτσι ώστε αν αθετήσει ένα σκάφος δεν δίνει το δικαίωμα στον πιστωτή να δεσμεύσει άλλο σκάφος σε διαφορετική θυγατρική.

Έχει παρατηρηθεί από έρευνες πως ο μέσος αριθμός των θυγατρικών αυξάνεται καθώς αυξάνεται το μέγεθος του στόλου. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι το 86% των θυγατρικών είναι κάτοχοι ενός μόνο πλοίου. Αυτός ο οργανωτικός τύπος ιδιοκτησίας έχει το πλεονέκτημα ότι μειώνει την πιθανότητα αποτυχίας συντονισμού, καθώς οι πιστωτές ενός μόνο πλοίου είναι πιο συγκεντρωμένοι από τους πιστωτές του ομίλου συνολικά (Bolton and Scharfstein,1996). Ξεχωριστές θυγατρικές επέτρεψαν επίσης μια

άλλη καινοτομία γνωστή ως "διπλή υποθήκη", η οποία επιτρέπει στον δανειστή να αναλάβει τον έλεγχο των μετοχών της θυγατρικής που κατέχει το πλοίο, εκτός από την υποθήκη στο πραγματικό πλοίο σε περίπτωση αθέτησης υποχρέωσης του δανειολήπτη του πλοίου . Αυτό επιτρέπει στον δανειστή να πουλήσει τα δικαιώματα ελέγχου (μετοχές) σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων χωρίς να παρεμβαίνει στη λειτουργία του πλοίου, γεγονός που μειώνει το κόστος της ενόχλησης του δανειολήπτη. Περιγράφουμε τον μηχανισμό με περισσότερες λεπτομέρειες χρησιμοποιώντας την περίπτωση «Eastwind», έναν μεγάλο χειριστή των Η.Π.Α που ταλαιπωρήθηκε και εισήλθε επίσημα στις διαδικασίες πτώχευσης των ΗΠΑ το 2009. Ο κύριος δανειστής του κατείχε διπλή υποθήκη σε 13 πλοία της εταιρείας και όταν συνέβη αθέτηση υποχρέωσης, οι εταιρείες που κατείχαν τα πλοία μεταβιβάστηκαν στον δανειστή, πριν από την πτώχευση, χωρίς να χρειαστεί η σύλληψη των σκαφών στο λιμάνι.

Με την εξασφάλιση της ιδιοκτησίας, ο δανειστής ήταν σε θέση να πουλήσει αμέσως το ακίνητο, μεταφέροντας τα έσοδα σε άλλη επιχείρηση για να εξοφλήσει το υπάρχον χρέος. Τα δεδομένα μας περιλαμβάνουν την ιδιοκτησία 100.000 πλοίων στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο από το 1995 έως το 2020, ιδίως τις πωλήσεις 2.000 πλοίων που πραγματοποιήθηκαν σε περιόδους που οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν σε οικονομική δυσπραγία, είτε σε πτώχευση. Εντοπίζουμε επίσης ξεχωριστά την πώληση 100 πλοίων που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα που έγιναν μετά τη σύλληψη του σκάφους, όπου προκλήθηκαν από εκκρεμείς οφειλές. Οι συλλήψεις είναι συχνά δαπανηρές για τον χειριστή του σκάφους, καθώς προστίθενται στο λειτουργικό κόστος και επιβάλλουν καθυστερήσεις στους ιδιοκτήτες του φορτίου, το οποίο είναι ξεκάθαρα παραβίαση του «Coase».

Το σύνολο δεδομένων περιλαμβάνει ένα στατιστικά σημαντικό δείγμα σκαφών που εγκαταλείφθηκαν από τους ιδιοκτήτες τους. Όταν ένα σκάφος δεσμεύεται και ο ιδιοκτήτης έχει ελάχιστα ή καθόλου ίδια κεφάλαια στην υπολειμματική αξία του σκάφους, είναι σύνηθες το σκάφος να εγκαταλείπεται μετά την κατάσχεση. Επιπλέον, έχει τη δυνατότητα χρέωσης τόσο για διαδικτυακούς όσο και για φυσικούς ιστότοπους. Εγκαταλείπει το πλήρωμα σε λιμάνι του εξωτερικού χωρίς να τους παρέχει καμία μορφή διατροφής ή προστασίας. Πρέπει να περιμένουν την πώληση του πλοίου και να επωφεληθούν από την εκκαθάριση προτού μπορέσουν να επιστραφούν και να επαναπατριστούν στο λιμάνι προέλευσής τους, με τέτοιες καθυστερήσεις μερικές φορές να εκτείνονται για χρόνια. Υπολογίζεται ότι στο 85% περίπου των περιπτώσεων

εγκατάλειψης, η έλλειψη επαρκούς υπολειμματικής αξίας είχε ως αποτέλεσμα το σκάφος να μεταφερθεί με κόστος των λιμενικών αρχών στο ναυπηγείο ενός ναυπηγείου. Όπως έδειξε η πρόσφατη έκρηξη που προκλήθηκε από το εγκαταλελειμμένο πλοίο «Rhosus» στο λιμάνι της Βηρυτού, το οποίο κόστισε ζωές και προκάλεσε εκτεταμένες ζημιές στην πόλη, η εγκατάλειψη μπορεί να έχει επιπτώσεις και σε άλλους ενδιαφερόμενους. Η συντήρηση ενός σκάφους είναι δαπανηρή για το περιβάλλον, συχνά προτού εγκαταλειφθεί, αυξάνοντας την πιθανότητα πετρελαιοκηλίδων, ειδικά όταν το σκάφος δεν είναι επαρκώς ασφαλισμένο. Με βάση την ανάλυσή μας για τις διαρροές, η σημαντική πλειονότητα των διαρροών πετρελαίου είναι αποτέλεσμα σκαφών χαμηλής αξίας που δεν συντηρούνται σωστά. Τέτοια προβλήματα συχνά δεν μπορούν να επιλυθούν μέσω ιδιωτικών συμφωνιών και απαιτούν τη συμμετοχή των δημόσιων υπηρεσιών επιβολής του νόμου. Για παράδειγμα, οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν θα επιτρέψουν σε κανένα σκάφος να εισέλθει στα λιμάνια τους που δεν μπορεί να παρουσιάσει εκ των προτέρων απόδειξη επαρκούς ασφάλισης (δηλαδή το πιστοποιητικό COFR). Η έκπτωση στην πώληση πυρκαγιάς σε πλοία που ανήκουν σε προβληματικούς πιλότους, όταν το σκάφος πωλείται είτε μετά την κατάσχεση του λιμανιού είτε οικειοθελώς από τον χειριστή, είναι μια από τις τελικές μετρήσεις.

Τέτοια σκάφη έχουν μέση τιμή 7,9 εκατομμύρια δολάρια σε σύγκριση με τη μέση αξία των πλοίων των 10,9 εκατομμυρίων δολαρίων που πωλήθηκαν από μη αναξιοπαθούντες μεταφορείς. Μετά από προσεκτική εξέταση των χαρακτηριστικών του σκάφους, διαπιστώνουμε ότι η έκπτωση στις ακατέργαστες πωλήσεις είναι περίπου 23%, αλλά οφείλεται μόνο σε υποσυντήρηση. Μετά από αυτό, υπάρχει έκπτωση στις πωλήσεις πυρκαγιάς. Η διόρθωση για κακή ποιότητα ακινητοποιημένων αγγείων είναι περίπου το 11% της συνολικής διόρθωσης. Όπως σημειώθηκε, αυτό είναι πολύ χαμηλότερο από το ρεκόρ για άλλες αγορές περιουσιακών στοιχείων, όπως αεροσκαφών και κατοικιών (Pulvino, 1998, 1999; Campbell et al., 2011). Περαιτέρω, έχει διαπιστωθεί ότι επιπλέον ανώνυμα πλοία που πωλούνται από οικονομικά προβληματικές επιχειρήσεις λαμβάνουν συγκρίσιμες εκπτώσεις 9%, προσαρμοσμένες στην ποιότητα.

Επιπλέον, η προσαρμοσμένη στην ποιότητα έκπτωση πώλησης πυρκαγιάς επηρεάζεται από τη θεσμική ποιότητα του λιμένα σύλληψης: για πλοία που πωλούνται σε λιμάνια χαμηλής διαφθοράς, η έκπτωση ρευστότητας είναι μόνο 8%, αλλά η έκπτωση είναι

16% για πλοία που πωλούνται σε υψηλής διαφθοράς λιμένων. Το άρθρο μας δείχνει πώς τα δικαιώματα των πιστωτών έχουν εξελιχθεί σε έναν ακμάζοντα τομέα που γενικά δεν περιορίζεται από κυβερνητικούς νόμους και κανονισμούς περί πτώχευσης. Λόγω της ανάπτυξης των δικαιωμάτων των πιστωτών, η συμβατική καινοτομία και ο δικαστικός ανταγωνισμός επωφελήθηκαν κυρίως από την ενίσχυση των δικαιωμάτων των πιστωτών, αν και σε βάρος των αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων. Στη συζήτηση μεταξύ εκείνων που υποστηρίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των δικαιοδοσιών και εκείνων που υποστηρίζουν την εναρμόνιση, τα πορίσματα της μελέτης και οι στατιστικές είναι σημαντικοί παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ο «Romano» (2002, 2005) έχει υποστηρίξει τον ανταγωνιστικό φεντεραλισμό, αντί για μια συγκεντρωτική «SEC», στον σχηματισμό των τίτλων των ΗΠΑ. Έχει τονιστεί πως η ανταπόκριση σε αυτόν τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών έχει σκοπό να ελαχιστοποιήσει τις φορολογικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο των αρχειοθετήσεων του Κεφαλαίου 11 και έχει οδηγήσει σε κούρσα στον πάτο.

Αυτό το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας και της εναρμόνισης επεκτείνεται στην ανταλλαγή νόμων μεταξύ διαφόρων κυρίαρχων δικαιοδοσιών καθώς και μεταξύ διαφορετικών χωρών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υπήρξε εξέχων υποστηρικτής της εναρμόνισης, υιοθετώντας κοινά πρότυπα σε ένα ευρύ φάσμα χρηματοοικονομικών συναλλαγών, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, του πτωχευτικού δικαίου και των τραπεζικών ρυθμίσεων (Baird, Douglas & Rasmussen (2002). Αναφερόμαστε επίσης σε αυτή τη συζήτηση στο ευρύτερο πλαίσιο της «εθελοντικής» δημιουργίας νόμων και θεσμών μέσω της αλληλεπίδρασης αποκεντρωμένων εμπόρων στην ανταγωνιστική αγορά. Βλέπε, για παράδειγμα, «Hayek» (1979), «Bernstein» (1992) , «Greif», «Milgrom», and «Weingast» (1999), και «Greif», «Milgrom» και «Weingast» (1999). (1994). Ενώ ο ναυτιλιακός τομέας δημιουργεί ένα ενδιαφέρον εργαστήριο για τη δοκιμή του «θεωρήματος του Coase», δεδομένου ότι είναι απαλλαγμένο από τις επιπλοκές των διαδικασιών κρατικής χρεοκοπίας, μένει να δούμε εάν τα ευρήματά μας είναι εφαρμόσιμα σε άλλους κλάδους μακροπρόθεσμα.

Υπάρχουν αρκετοί σημαντικοί παράγοντες που μπορούν να συμβάλουν στην αποτελεσματική επίλυση προβλημάτων στον κλάδο της ναυτιλίας, χωρίς την ανάγκη υποχρεωτικής πτωχευτικής διαδικασίας. Αυτοί οι παράγοντες περιλαμβάνουν το γεγονός ότι τα πλοία αποτελούνται από ξεχωριστά περιουσιακά στοιχεία που μπορούν να διαχωριστούν για σκοπούς περιορισμένης ευθύνης και ασφάλειας, το γεγονός ότι τα

περιουσιακά στοιχεία μπορούν να διαπραγματεύονται σε πιθανούς αγοραστές σε όλο τον κόσμο, αυξάνοντας έτσι τη ρευστότητα της αγοράς για μεταχειρισμένα πλοία και το γεγονός ότι η άυλη αξία ενός πλοίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αντισταθμίσει την άυλη αξία της υλικής αξίας ενός πλοίου.

Αυτό θα είναι ένα πολύ πιο σημαντικό ζήτημα για εταιρείες με σημαντικά άυλα περιουσιακά στοιχεία, όπως ομάδες. Αν και η γενίκευση των αποτελεσμάτων σε άλλους τομείς είναι πέρα από το πεδίο εφαρμογής υπάρχουν και άλλες επιχειρήσεις που μοιράζονται χαρακτηριστικά με τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, των αεροπορικών εταιρειών, του πετρελαίου και του φυσικού αερίου και των επιχειρήσεων εξόρυξης. Όλα αυτά συζητούνται με περισσότερες λεπτομέρειες παρακάτω (Bolton, Patrick and Ernst Ludwig Von Thadden, 1998).

3.1 Περιγραφή φορέα

Στο παγκόσμιο εμπόριο, η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιπροσωπεύει το 90% του συνολικού εμπορίου. Μέχρι τη δεκαετία του 1970, ο ναυτιλιακός τομέας κυριαρχούνταν από τα ναυτιλιακά κράτη, και στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων, οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες είχαν δυσανάλογη ποσότητα ισχύος. Τώρα και τα δύο έχουν αντικατασταθεί σε μεγάλο βαθμό από ανεξάρτητους, συμπεριλαμβανομένων Ελλήνων και Νορβηγών πλοιοκτητών. Ο «Couper» (1999) έχει περιγράψει την προ της δεκαετίας του 1970 περίοδο ως περίοδο «σχετικής σταθερότητας και ευημερίας για τους πλοιοκτήτες. . . αν και από τη δεκαετία του 1970 η ναυτιλία έχει γίνει πιο διεθνής αλλά πολύ λιγότερο σταθερή. Τώρα υπάρχουν εμπόδια στη διεθνή κινητικότητα του κεφαλαίου, λίγα εμπόδια εισόδου και ελεύθερη επιλογή ανταγωνιστικών πλοίων» (Franks et al, 2021).

Το μέγεθος και το κόστος των πλοίων έχει επηρεαστεί δραματικά από τις τεχνολογικές εξελίξεις, με τα πετρελαιοφόρα να αυξάνονται σε μέγεθος σχεδόν δεκαπλασιασμένα, από 28.000 DWT τη δεκαετία του 1970 σε 250.000 DWT (supertankers) σήμερα και η διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων μεταμορφώνει τον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Όλα αυτά οδηγούν σε σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες, τόσο σε επίπεδο ναυτιλιακών όσο και σε λιμενικές υποδομές. Ταυτόχρονα, το μέγεθος του πληρώματος στα πλοία έχει μειωθεί, γεγονός που έχει σημαντικό αντίκτυπο στον κλάδο, καθώς το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για το 40% των λειτουργικών δαπανών. Την ίδια περίοδο η χρηματοδότηση στον κλάδο άλλαξε ριζικά. Μόλις τη δεκαετία του 1950 χρηματοδοτούνταν σε μεγάλο βαθμό με ίδια κεφάλαια, και τις τελευταίες δεκαετίες

έχει αποκτήσει μεγάλη μόχλευση και εξαρτάται πολύ από την τραπεζική χρηματοδότηση, όπως περιγράφουμε παρακάτω (Franks et al, 2021).

Η εγγραφή πλοίων, η δικαιοδοσία και οι σημαίες ευκαιρίας είναι βασικά θέματα που συζητούνται σε βάθος. Ένα πλοίο πρέπει να είναι νηολογημένο σε μια δικαιοδοσία, όπως ακριβώς μια κατοικία πρέπει να είναι νηολογημένη σε μια χώρα, προκειμένου να επαληθευτεί ο «τίτλος» ή η ιδιοκτησία. Ωστόσο, σε αντίθεση με τα σπίτια, τα οποία συνήθως είναι νηολογημένα στη δικαιοδοσία του ιδιοκτήτη, τα σκάφη δεν απαιτείται να εγγραφούν στη δικαιοδοσία κάποιου συγκεκριμένου κράτους, καθώς περνούν τον περισσότερο χρόνο τους σε διεθνή ύδατα, όπου δεν υπόκεινται σε καμία δικαιοδοσία. Κατά συνέπεια, έχει αναπτυχθεί η πρακτική της εγγραφής ιδιοκτησίας ενός πλοίου σε περιοχές που δεν γειτνιάζουν απαραίτητα με θαλάσσιους δρόμους και εκτός της δικαιοδοσίας του πλοιοκτήτη. Αυτές οι σελίδες εγγραφής μερικές φορές αναφέρονται ως "σημαία ευκαιρίας". Ένα τέτοιο κράτος σημαίας είναι οι Νήσοι Μάρσαλ, οι οποίες έχουν δημιουργήσει και διαχειρίζονται επιτυχώς ένα νηολόγιο θαλάσσιων σκαφών παρά το γεγονός ότι έχουν πληθυσμό λιγότερο από 100.000 άτομα και είναι απομονωμένα από οποιεσδήποτε μεγάλες θαλάσσιες διαδρομές στον κόσμο. Το 2020, το 73% των σκαφών χωρητικότητας επισημάνθηκαν ως δυνητικά εκτελούμενα εκτός του τόπου καταγωγής τους. Οι τρεις πιο ισχυρές σημαίες στον κόσμο - ο Παναμάς, οι Νήσοι Μάρσαλ και η Λιβερία - αντιπροσωπεύουν το 44% του νηολογίου σκαφών, αλλά μόνο το 0,3% της ιδιοκτησίας πλοίων κοινής χρήσης έχουν υπό τη δικαιοδοσία τους . Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι οι έξι κορυφαίες χώρες πλοιοκτησίας ελέγχουν περίπου το 58% των συνολικών τόνων πλοίων, αλλά μόνο το 11% του συνολικού αριθμού εγγεγραμμένων πλοίων. Οι ιδιοκτήτες και οι πιστωτές ανησυχούν για τη σημασία της σημαίας επειδή δεν θέλουν η περιουσία τους να συνδέεται με μια πράξη ασέβειας. Η υποθήκη ή το δάνειο συχνά επιλέγει μια πολιτεία που είναι γνωστή για την αποτελεσματικότητα και την ειλικρίνειά της σε περιπτώσεις πιθανής παραβίασης. Η υποθήκη και τυχόν άλλα βάρη θα καταχωρούνται παράλληλα με την νηολόγηση του πλοίου (Franks et al, 2021).

Ταυτόχρονα, το Δημόσιο Μητρώο Ακινήτων και Υποθηκών προστατεύει τον αγοραστή από δόλιες αλλαγές ιδιοκτησίας και τους δανειστές από οποιαδήποτε πώληση του πλοίου που δεν αντικατοπτρίζει το οικονομικό τους συμφέρον. Στον θαλάσσιο κόσμο, τα έθνη σημαίας όπως οι Νήσοι Μάρσαλ είναι οι κύριοι ρυθμιστές των πλοίων που φέρουν την εθνική τους σημαία και τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα

για τον καθορισμό των κριτηρίων που πρέπει να πληρούν τα πλοία προκειμένου να διατηρηθεί η εγγραφή τους (για παράδειγμα, ασφάλιση πλοίων, ελάχιστο απαιτήσεις ασφαλείας, περιβαλλοντικά πρότυπα και συνθήκες πληρώματος). Ορισμένα κράτη σημαίας έχουν χαμηλά κριτήρια επιθεώρησης ή, πιο συχνά, επιτρέπουν πλοία που δεν πληρούν τους κανόνες και πληρώματα που εργάζονται σε κακές συνθήκες. Επιπλέον, η ευελιξία των σημαιών επιτρέπει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να προσλαμβάνουν από τις παγκόσμιες αγορές, ενώ τακτικές εταιρείες σύστασης όπως το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν απαγορεύσει την πρόσληψη αλλοδαπών και διατήρησαν έναν κατώτατο μισθό. Αυτό είναι σημαντικό καθώς ο μηνιαίος μισθός ενός «Chief Officer» από μια αναδυόμενη χώρα είναι μόνο $2000 έναντι $7500 για τους αξιωματικούς της Δυτικής Ευρώπης. Η άνιση ποιότητα της ρύθμισης που επιβάλλεται από τα κράτη σημαίας, οδήγησε σε προσπάθειες από τις υπηρεσίες του ΟΗΕ και τα κράτη μπλοκ, όπως η ΕΕ, για να αποτραπεί η μείωση των προτύπων ασφαλείας ή ένας αγώνας προς τον πάτο. Οι κανονισμοί των Ηνωμένων Εθνών και της ΕΕ θεωρητικά επιτρέπουν την επιβολή αυτών των κανονισμών όταν εισέρχονται πλοία στο κράτος-λιμάνι των χωρών που έχουν υπογράψει τους διεθνείς κανόνες. Τα ναυτιλιακά πλοία υποχρεούνται να παραμείνουν στο λιμάνι για περιορισμένο χρονικό διάστημα και τους δίνεται μεγάλο περιθώριο για να επιλέξουν λιμάνια με λιγότερο περιοριστική ρύθμιση (Franks et al, 2021).

Συνέπεια της επιλογής δικαιοδοσίας είναι ότι ένα μόνο πλοίο μπορεί να υπόκειται σε πολλές επιπλοκές που μπορεί να επηρεάσουν την επιβολή των δικαιωμάτων των πιστωτών, καθώς και την επιβολή άλλων κανόνων. Ο ιδιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει τη σημαία, την κατάσταση του λιμένα και το λιμάνι εισόδου. Επιπλέον, εάν ο πιστωτής και ο ιδιοκτήτης διαφωνούν, ο τόπος της διαιτησίας, όπως η Σιγκαπούρη, το Χονγκ Κονγκ ή οι Παρθένοι Νήσοι είναι ένα σύνολο νησιών που βρίσκονται στην Καραϊβική Θάλασσα. Οι διεθνείς συμφωνίες, όπως αυτές που διαπραγματεύονται τα Ηνωμένα Έθνη και η Ευρωπαϊκή Ένωση, ενδέχεται να παρέχουν μια τέταρτη δικαιοδοσία. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των δικαιοδοσιών για λιμάνια που επιδιώκουν να λειτουργήσουν σε πολλές χώρες είναι έντονος. Για τους πιστωτές ,που, σε περίπτωση αδυναμίας πληρωμής ή μη πληρωμής, μπορεί να προσπαθήσουν να μεταφέρουν το πλοίο σε ένα βολικό λιμάνι όπου θα κατασχεθεί γρήγορα και στη συνέχεια θα δημοπρατηθεί, με τα έσοδα να διανέμονται στους πιστωτές, η ανταγωνιστικότητα του λιμένα είναι ζωτικής σημασίας. Είναι πιθανό η ποικιλομορφία

των δικαιοδοσιών να οδηγήσει σε έναν καθοδικό κύκλο αντικρουόμενων δικαιοδοσιών και αδυναμιών συντονισμού, οδηγώντας σε «κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων» και ακινητοποίηση των δικαστηρίων των πιστωτών. Οι δανειστές μπορεί να αντιδράσουν σε αυτές τις χαοτικές καταστάσεις προσφέροντας χαμηλά ή υψηλά επίπεδα επιτοκίων μόχλευσης, ανάλογα με την ανοχή τους στον κίνδυνο και την προθυμία τους για ρίσκο.

3.2 Ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων για συλλήψεις και αναγκαστικές αξιώσεις πιστωτών

Υπό τον όρο της αθέτησης υποχρέωσης, ένας πιστωτής μπορεί να δώσει εντολή στις λιμενικές αρχές να συλλάβουν ένα σκάφος και να το οργανώσουν προς πώληση για την εξόφληση των πιστωτών. Η επιλογή του λιμένα σύλληψης θα επηρεαστεί από τη θέση του σκάφους τη στιγμή της προεπιλογής. Το έργο του εντοπισμού ενός σκάφους και του εντοπισμού των πλησιέστερων λιμανιών, διευκολύνεται σημαντικά από την ανάπτυξη της τεχνολογίας «GPS» που επιτρέπει την παρακολούθηση κάθε σκάφους και τη δημιουργία δεδομένων. Για να πιάσουν ένα σκάφος, οι περισσότερες λιμενικές αρχές θα πρέπει να επιβεβαιώσουν ότι ο πιστωτής έχει μια έγκυρη σύμβαση που τους επιτρέπει να κατάσχουν το σκάφος, να το πουλήσουν (εκτός εάν επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του οφειλέτη και του πιστωτή) και τη διανομή των εσόδων μεταξύ των πιστωτών με τη σειρά της προτεραιότητάς τους. Υπάρχουν αρκετές αξιοσημείωτες διαφορές μεταξύ των διεργασιών θύρας και άλλων διεργασιών (Franks et al, 2021).

Ορισμένοι, για παράδειγμα, στο Γιβραλτάρ, δίνουν μεγάλη έμφαση στην ταχύτητα σύλληψης και την μεταγενέστερη πώληση του σκάφους. Στο εγχειρίδιο του λιμανιού τους αναφέρουν «Γενικά, αυτά τα θέματα αντιμετωπίζονται με ελάχιστη καθυστέρηση και ταλαιπωρία... Χρησιμοποιείται σύγχρονη τεχνολογία πληροφορικής για την επιτάχυνση της διαδικασίας εκτίμησης και πώλησης, αφού το δικαστήριο εκδώσει τη σχετική απόφαση. Στοιχεία ενός πλοίου, που έχει συλληφθεί, μπορεί να είναι διαθέσιμα στο διαδίκτυο εντός ημερών από μια έρευνα." Μια ιδιωτική πώληση επιτρέπεται επίσης στο Γιβραλτάρ όταν ένας πιστωτής βρει αγοραστή και η πώληση πραγματοποιείται χωρίς δημόσιο πλειστηριασμό, σε τιμή που καθορίζεται από το «Admiralty Court». Είναι δυνατή η σύναψη συναλλαγής με ιδιωτικό συμφωνητικό. Άλλα λιμάνια, όπως αυτά της Ολλανδίας, επιτρέπουν μόνο δημόσιες (ολλανδικές) δημοπρασίες ως τρόπο πληρωμής. Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν μεγάλες διαφορές στο πόσο γρήγορα μπορεί να ολοκληρωθεί η διαδικασία, με ορισμένα λιμάνια να είναι πιο ευαίσθητα στα έξοδα που

σχετίζονται με τη διατήρηση του σκάφους αγκυροβολημένο. Άλλα λιμάνια, όπως το Λάγος στη Νιγηρία, έχουν αποδειχθεί διεφθαρμένα και αναποτελεσματικά και οι πιστωτές θα πρέπει να αποφεύγουν να συναλλάσσονται μαζί τους, εάν είναι δυνατόν. Έξι έθνη διακρίνονται για την αποτελεσματικότητά τους στη σύλληψη εγκληματιών: Γιβραλτάρ, Χονγκ Κονγκ, Κίνα, Νότια Αφρική, Ολλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο. Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν περισσότερες συλλήψεις, με πρωτοβουλία των πιστωτών, σε αυτά τα εξειδικευμένα λιμάνια, σε σχέση με τον όγκο των συναλλαγών. Έχει αποκαλυφθεί ότι τα λιμάνια με παγκόσμιο μερίδιο κίνησης φορτίου 11% αντιπροσώπευαν το 34% όλων των συλλήψεων με βάση τα δεδομένα μας για 3.470 συλλήψεις. Αν και είναι αλήθεια ότι οι συλλήψεις σε μερικά από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου είναι σχετικά μικρές σε σύγκριση με τον όγκο του εμπορίου, αυτό πιθανότατα οφείλεται εν μέρει στον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιούνται οι συλλήψεις σε αυτά τα λιμάνια. Εκτός από την παροχή ταχύτερων, σχετικών αναλύσεων, οι συλλήψεις σε εξειδικευμένα λιμάνια συχνά διαρκούν από δύο έως τέσσερις μήνες, ανάλογα με τις περιστάσεις (Franks et al, 2021).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων στοχεύει σε πιστωτές που επιθυμούν να συνδέσουν πτυχές παρόμοιων λιμένων. Από περίπου 250 ημέρες το 1995 σε περίπου 50 ημέρες το 2006, η μέση διάρκεια από τη σύλληψη έως την ανάλυση μειώθηκε κατά περίπου 50 ημέρες κατά τη διάρκεια της περιόδου του δείγματός μας (Couper, 1999). Το παράδειγμα του Ρότερνταμ που μόλις πρόσφατα ετοιμάζεται να αναλάβει ένα πλοίο χωρίς ανεξάρτητες αποδείξεις ανεξόφλητων οφειλών και που απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να μηνύσουν τους πιστωτές για αμοιβές σε περίπτωση παράνομων κατασχέσεων δείχνει τη διαφορά μεταξύ του ανταγωνισμού των λιμένων. Αυτό καταδεικνύει πώς ο ανταγωνισμός μεταξύ των δικαιοδοσιών μπορεί να «υποκαταστήσει» τα δικαιώματα των πιστωτών. Όπως δείχνουμε αργότερα, ισχυρά δικαιώματα πιστωτών μπορεί να ενισχύσουν τη δανειοληπτική ικανότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και, ως εκ τούτου, να επηρεάσουν τον τρόπο οργάνωσης της βιομηχανίας, τόσο ως προς το μέγεθος όσο και ως προς την ιδιοκτησιακή του δομή.

Αν και η δανειοδοτική ικανότητα είναι συμφέρουσα, μπορεί να είναι πιο δαπανηρή η ιδιοκτησία ενός χαρτοφυλακίου δανείων που είναι πολύ κατακερματισμένο. Επαγγελματίες πράκτορες με χρόνια εμπειρίας ως εκτιμητές και μεσίτες ναυτιλίας διευκολύνουν τις πωλήσεις πλοίων για τους πελάτες τους. Η παροχή πληροφοριών σχετικά με την ποιότητα και την κατάσταση του σκάφους, παρόμοια με τις εκθέσεις

έρευνας στέγασης, σε δυνητικούς αγοραστές σε όλο τον κόσμο αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για εμάς (Coval & Stafford, 2007). Χρησιμοποιώντας ένα δείγμα δεδομένων που συλλέγονται με το χέρι σε δημοπρασίες πλοίων του Ηνωμένου Βασιλείου, διαπιστώνουμε ότι ο μέσος αριθμός προσφορών είναι 8, κάτι που συνάδει με την υπόθεση ότι η αγορά μεταχειρισμένων σκαφών είναι ρευστή. Ο αριθμός των προσφορών σε μία δημοπρασία ανήλθε συνολικά σε 23 άτομα. Οι πιστωτές έχουν το νόμιμο δικαίωμα να πάρουν ένα πλοίο, συμπεριλαμβανομένου του κατόχου του ενυπόθηκου δανείου, του πληρώματος για απλήρωτους μισθούς και του παρόχου του πλοίου (όπως μια αποθήκη καυσίμων ή ένας "πωλητής" πλοίου). Μια σημαντική διαφορά μεταξύ των διαδικασιών πτώχευσης σε άλλους τομείς είναι ότι η κατάσχεση ενός πλοίου ακινητοποιεί το περιουσιακό στοιχείο με άμεσο κόστος καθώς και έμμεσο κόστος ευκαιρίας. Στους περισσότερους άλλους τομείς, ένας πιστωτής μπορεί να προσπαθήσει να πείσει μια εταιρεία να σταματήσει τη λειτουργία της, αλλά η εταιρεία δεν μπορεί να αναγκαστεί να το κάνει. Οι αεροπορικές εταιρείες αποτελούν εξαίρεση, καθώς οι πιστωτές ενδέχεται να κατάσχουν αεροπλάνα σε ορισμένες χώρες εάν δεν πληρώσουν τα χρέη τους (Franks et al, 2021).

3.3 Συμβατικές καινοτομίες και μορφή οργάνωσης

Συγκεκριμένα, συζητάμε την οργανωτική δομή μιας τυπικής ναυτιλιακής εταιρείας, καθώς και σημαντικές πτυχές των εξασφαλίσεων, όπως η προτεραιότητα ορισμένων πιστωτών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες συχνά ιδρύονται ως εταιρείες χαρτοφυλακίου με πολυάριθμες θυγατρικές, καθεμία από τις οποίες κατέχει ένα πλοίο ή ομάδα πλοίων. Ο παροπλισμός πλοίου από πιστωτή σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων του οφειλέτη μπορεί να πραγματοποιηθεί με κατάσχεση λιμένα και πώληση του πλοίου. Προτού οι αρχές σύλληψης διανείμουν τα έσοδα από την πώληση των πλοίων, θα προωθήσουν τη δημοπρασία και θα επικοινωνήσουν με τυχόν ενδιαφερόμενους πιστωτές. Οι αξιώσεις θα διανεμηθούν σύμφωνα με τη σειρά προτεραιότητας των αξιώσεων. Η μετοχική σύνθεση του ναυτιλιακού κλάδου είναι οργανωμένη όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Χρησιμοποιώντας δεδομένα για μια ολοκληρωμένη πολυεπίπεδη ιδιοκτησία, συνδυάζουμε πλοία σε όλες τις θυγατρικές μιας εταιρείας (ή εταιρείας) χαρτοφυλακίου. Υπάρχουν περισσότερες από 5.000 ναυτιλιακές εταιρείες στον κλάδο και περίπου το ένα τρίτο από αυτές κατέχει μόνο ένα πλοίο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ταξινομούνται κατά μέγεθος στόλου και διαπιστώνουμε ότι ο μέσος αριθμός θυγατρικών (ή σιλό) αυξάνεται σε ευθεία αναλογία με το μέγεθος του στόλου. Ο μέσος αριθμός σκαφών

ανά θυγατρική είναι περίπου ένα, ανεξάρτητα από το μέγεθος του εμπορικού στόλου της εταιρείας. Τα στοιχεία δείχνουν ότι το 86% των θυγατρικών ανήκουν σε ένα μόνο σκάφος. Τα σιλό πλοίων βοηθούν στη διασπορά του αριθμού των πιστωτών σε ένα μόνο σκάφος, καθιστώντας λιγότερο πιθανό ότι ο αριθμός των πιστωτών ολόκληρης της ομάδας θα συγκεντρωθεί σε ένα μέρος. Είναι επίσης εμφανές ότι οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις διατηρούν έναν πολύ νεότερο στόλο και εκμεταλλεύονται πλοία μεγαλύτερου μεγέθους. Το μέσο μέγεθος στόλου για τις 100 κορυφαίες εταιρείες του κλάδου είναι μεγαλύτερο από το μέσο μέγεθος στόλου για τον κλάδο. Όταν τα χρέη δεν είναι αποπληρωτέα, οι πιστωτές μπορούν να διεκδικήσουν αξιώσεις μόνο κατά της εταιρείας που χρωστάει τα χρήματα ή μιας θυγατρικής που χρωστάει σε κάποιον χρήματα. Ως αποτέλεσμα, κάθε πλοίο θα βρίσκεται σε ξεχωριστή εταιρεία με τον όμιλο να κατέχει τις μετοχές της εταιρείας σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες των πλοίων. Εναλλακτικά, μια υποθήκη που υποστηρίζεται από ένα φυσικό πλοίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση της αγοράς του πλοίου (που ονομάζεται υποθήκη στη θάλασσα). Σε αυτήν την περίπτωση, ένας πιστωτής μιας εταιρείας δεν μπορεί να διεκδικήσει αξίωση για πλοία που ανήκουν σε διαφορετική εταιρεία εντός του ίδιου συλλόγου. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μεγάλο μέρος του δανεισμού γίνεται χωρίς προσφυγή σε στεγαστικά δάνεια πλοίων. Αυτό οφείλεται στα υψηλά ποσοστά αθέτησης των ενυπόθηκων δανείων πλοίων. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις μικρές επιχειρήσεις (Franks et al, 2021).

Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες βασικές εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα ότι ο ενυπόθηκος δανειστής έχει τα περισσότερα δικαιώματα σε ένα πλοίο όπως οποιοσδήποτε άλλος πιστωτής με εξασφάλιση. Επειδή τα περισσότερα κρατικά λιμάνια έχουν εφαρμόσει ένα θαλάσσιο φράγμα, οι αξιώσεις του πληρώματος για μισθούς και άλλα οφέλη είναι πολύ μεγαλύτερες από τις απαιτήσεις από τους περισσότερους άλλους πιστωτές, συμπεριλαμβανομένων των κατόχων στεγαστικών δανείων. Επειδή τα πλοία βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα, τα μέλη του πληρώματος ενδέχεται να εγκαταλείψουν το πλοίο εάν οι μισθοί τους δεν πληρωθούν εγκαίρως, γεγονός που εξηγεί γιατί αυτή η πρακτική υπάρχει εδώ και τόσο καιρό. Αυτό όχι μόνο θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την αξία του πλοίου και του φορτίου του, αλλά θα μπορούσε επίσης να θέσει το πλοίο σε κίνδυνο σύγκρουσης με άλλα πλοία. Ως αποτέλεσμα αυτού μπορεί να προκύψει αγωγή κατά του ιδιοκτήτη ή του δανειστή. Επιπλέον, το θαλάσσιο

εμπράγματο βάρη σε πολλά κράτη προστατεύει τους ιδιοκτήτες φορτίου, από τη διεκδίκησή τους και γίνεται επίσης ανώτερος στον δικαιούχο του στεγαστικού δανείου.

Έχει συζητηθεί στους ναυτιλιακούς νόμους και πολιτικές σε 18 δικαιοδοσίες ότι οι αξιώσεις ρύπανσης και οι ζημίες θεωρούνται επίσης μέρος της ναυτιλιακής ακίνητης περιουσίας. Αυτό έχει προτεραιότητα έναντι των κατόχων ενυπόθηκων δανείων πλοίων και άλλων εξασφαλισμένων και μη εξασφαλισμένων πιστωτών. Το θαλάσσιο φράγμα ήταν μια κοινή εφεύρεση, που πραγματοποιήθηκε αρχικά μέσω ιδιωτικού συμβολαίου και στη συνέχεια τυποποιήθηκε από τη νομοθεσία σε πολλές δικαιοδοσίες.

Η διπλή υποθήκη είναι η δεύτερη τυπική καινοτομία στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ένας ενυπόθηκος δανειστής σε φυσικό σκάφος μπορεί επίσης να αποκτήσει εξασφαλίσεις με τη μορφή μετοχών σε θυγατρική που ανήκει στο συγκεκριμένο σκάφος σε περίπτωση που το πλοίο ανήκει σε επιχείρηση που χρηματοδοτείται χωρίς μείωση και ότι οι μετοχές κατέχονται από το μητρική εταιρεία. Αυτό οδηγεί στην υποθήκη τόσο του ίδιου του πλοίου όσο και των μετοχών της επιχείρησης που κατέχει και εκμεταλλεύεται το πλοίο, που αποτελεί τη βάση της λεγόμενης «διπλής υποθήκης». Ακολουθεί μια περιγραφή του τρόπου με τον οποίο αυτή η διπλή υποθήκη, σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων, επιτρέπει σε έναν δανειστή να διεκδικήσει εκ νέου την ιδιοκτησία ενός πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα, όπως φαίνεται στη μελέτη περίπτωσης «Eastwind». Η διπλή υποθήκη είναι ένα νομικά δεσμευτικό έγγραφο που εξουσιοδοτεί τον δανειστή να αποκτήσει στην κατοχή του τις μετοχές και τις εγγραφές που κατέχει το διοικητικό συμβούλιο μιας εταιρείας. Σε περίπτωση αποτυχίας, ο δανειστής ειδοποιεί εγγράφως τον δανειολήπτη, χρονολογεί τις επιστολές καταγγελίας και συγκροτεί το δικό του διοικητικό συμβούλιο, παίρνοντας έτσι την κυριότητα και τον έλεγχο του πλοίου από τον δανειστή. Σε αυτή την περίπτωση, ο δανειστής είναι σε θέση να πουλήσει τα πλοία, να εξοφλήσει την υποθήκη χωρίς να χρειαστεί να αποπλεύσει το πλοίο στο λιμάνι και να εκδώσει ένταλμα κατάσχεσης και πώλησης. Το αποτέλεσμα είναι ότι αυτή η διαδικασία ελαχιστοποιεί τα έξοδα που συνδέονται με την επιβολή της ασφάλειας με την κατάσχεση του πλοίου στο λιμάνι. Αυτό είναι ένα κρίσιμο ζήτημα εάν το επόμενο λιμάνι βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη από μερικές ημέρες (Douglas, & Dybvig, 1983). Τα έξοδα κράτησης και δημοπρασίας περιλαμβάνουν τα άμεσα έξοδα πώλησης, τους λιμενικούς φόρους και τα έξοδα πληρώματος που πραγματοποιήθηκαν κατά την είσοδο στο λιμάνι πριν από την πώληση ή έως ότου ο πιστωτής λάβει την πληρωμή του χρέους με κάποια άλλη μέθοδο

εκτός από τη δημοπρασία. Τα περισσότερα από αυτά τα κόστη μπορούν να αποφευχθούν με την άσκηση των δικαιωμάτων ανάκτησης στην ανοιχτή θάλασσα με τη χρήση της διπλής υποθήκης.

Αυτό σημαίνει ότι η πώληση του πλοίου θα είναι φθηνότερη γιατί δεν θα χρειαστεί να πληρωθούν τα τέλη του λιμενικού κράτους. Τέλος, εάν το πλοίο είναι φορτωμένο με εμπορεύματα και η κατάσχεση γίνει σε λιμάνι διαφορετικό από αυτό που αναφέρεται στη σύμβαση μεταφοράς, ο πιστωτής μπορεί να αντιμετωπιστεί σε περίπτωση καθυστέρησης στην παράδοση της αποστολής, καθώς και δυνατότητα ζημιών θεραπείας κατά τη μεταφορά (Djankov, Hart, & Shleifer, 2008). Επομένως, υπάρχει ένας κανόνας στη ναυτιλιακή βιομηχανία ότι οι πιστωτές πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφύγουν τη σύλληψη όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο. Δεν υπάρχουν τέτοια όρια για εξαγορά στο εξωτερικό μέσω της χρήσης διπλής υποθήκης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

3.4 Εγκατάλειψη, διάλυση και διαρροή πετρελαίου από πλοία

Οι συμβατικές καινοτομίες που ενίσχυσαν τα δικαιώματα των πιστωτών είχαν απροσδόκητες συνέπειες για άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως τα πληρώματα που εργάζονται σε πλοία, λιμάνια και το περιβάλλον. Η συναίνεση μεταξύ των ειδικών είναι ότι οι ιδιοκτήτες σκαφών που στερούνται ιδίων κεφαλαίων στα σκάφη τους έχουν τη δυνατότητα να πουλήσουν τα σκάφη τους. Τα μέλη του πληρώματος ενδέχεται να αναγκαστούν να φέρουν το οικονομικό βάρος της εγκατάλειψης λόγω απλήρωτων μισθών και αδυναμίας παροχής βοήθειας συντήρησης ενώ βρίσκονται στο λιμάνι. Εάν οι πιστωτές κρίνουν ότι το εγκαταλελειμμένο σκάφος έχει κάποια αξία, θα κανονίσουν την πώλησή του (Franks et al, 2021).

Για παράδειγμα, σε αυτό το σενάριο, όλα τα έσοδα από την πραγματοποίηση θα χρησιμοποιηθούν για τον διακανονισμό των εκκρεμών υποχρεώσεων πληρώματος, μαζί με τυχόν λιμενικά τέλη που σχετίζονται με τη θαλάσσια υποχρέωση. Εάν το σκάφος έχει πολύ χαμηλή αγοραία αξία και οι πιστωτές δεν έχουν υπολειμματική περιουσία επί του σκάφους, το πλήρωμα δεν θα πληρωθεί και το λιμάνι θα είναι υπεύθυνο για την τελική μοίρα του πλοίου. Σε αυτή την περίπτωση, το λιμάνι θα πρέπει να πληρώσει για τη ρυμούλκηση του πλοίου σε ένα πιθανό ναυπηγείο στο Πακιστάν ή στο Μπαγκλαντές για επισκευές. Το περιβάλλον είναι ένα σημαντικό τρίτο μέρος που πρέπει να ληφθεί υπόψη σε οποιαδήποτε διαδικασία λήψης αποφάσεων. Τα πλοία με

χαμηλή αξία ή χαμηλή συντήρηση είναι πιο ευάλωτα σε περιβαλλοντικές καταστροφές, όπως διαρροές πετρελαίου (Franks et al, 2021).

Έχουν εξεταστεί όλα τα περιστατικά εγκατάλειψης πληρώματος που συνέβησαν κατά την περίοδο διενέργειας μίας έρευνας, με βάση τις αφηγήσεις περιστατικών που παρέχονται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Τα δεδομένα έδειξαν ότι μεταξύ 1995 και 2020, 618 μέλη του πληρώματος εγκατέλειψαν, περιλαμβάνοντας συνολικά περισσότερους από 10.000 ναυτικούς. Αναφέρθηκε ότι η μέση ηλικία των σκαφών τη στιγμή της εγκατάλειψής τους ήταν 25 έτη και ότι το μέσο μέγεθος αυτών των σκαφών ήταν μόνο 12.000 DWT (με μέσο μέγεθος 4.500 DWT). Αυτό δείχνει ότι τα εγκαταλελειμμένα σκάφη είναι πολύ παλαιότερα και έχουν μικρότερη αξία σε σύγκριση με τα στατιστικά στοιχεία του κλάδου που αναφέρονται παρακάτω (ένα μέσο σκάφος στη βιομηχανία έχει μήκος περίπου 12,6 πόδια, ζυγίζει 61.000 DWT και εκτιμάται στα 11 εκατομμύρια $) (Franks et al, 2021).

Ως πρόσθετο πλεονέκτημα, ένα εγκαταλειμμένο πλοίο έχει ναυαγοσώστη που αξίζει μόνο το 15% της προηγούμενης αξίας του πλοίου, γεγονός που υποδηλώνει ότι το πλοίο έχει σχεδόν πλήρως λάβει έκπτωση. Στο πλαίσιο Β, χωρίσαμε τις περιπτώσεις εγκατάλειψης σύμφωνα με την ανάλυσή τους. Σε περίπου 17% των περιπτώσεων, το εγκαταλελειμμένο σκάφος πιάστηκε και πουλήθηκε, με σημαντικό ποσό υπολειμματικής αξίας να αποκτάται όταν το σκάφος πουλήθηκε. Τα μέλη του πληρώματος δεν πληρώθηκαν και έπρεπε να παραμείνουν σε λιμάνια του εξωτερικού για έως και δύο χρόνια εν αναμονή της πληρωμής των ληξιπρόθεσμων μισθών και του επαναπατρισμού. Αυτές είναι μερικές από τις πιο αποτελεσματικές περιπτώσεις από το δείγμα μας. Τον υπόλοιπο χρόνο το 83% του χρόνου, συμπεριλαμβανομένων σχεδόν 9.500 ναυτικών, το εγκαταλελειμμένο σκάφος είχε μικρή ή καθόλου αξία μεταπώλησης. Ως αποτέλεσμα, το πλήρωμα δεν αποζημιώθηκε για τον χρόνο του.

Συγκρίνοντας τα χαρακτηριστικά των αιχμαλωτισμένων εγκαταλελειμμένων πλοίων με εκείνα των μη αιχμαλωτισμένων εγκαταλελειμμένων πλοίων, διαπιστώνουμε ότι τα αιχμαλωτισμένα πλοία είναι νεότερα, μεγαλύτερα και πιο πολύτιμα. Μέσω της μελέτης έχουν διαφανεί οι μεγάλες ατυχίες που οδήγησαν σε πετρελαιοκηλίδες και θαλάσσια ρύπανση στις Ηνωμένες Πολιτείες. Διαπιστώθηκε ότι το 44% των ατυχημάτων οφειλόταν σε μηχανική βλάβη στο σκάφος, το 23% σε σύγκρουση και το 22% σε εγκατάλειψη ή στοίβαξη του πλοίου. Το υπόλοιπο 10% των ατυχημάτων προκλήθηκε

από έκρηξη ή πυρκαγιά σε πλοία που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, υγραέριο υγραερίου ή άλλο χημικό φορτίο. Παρέχουμε πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά των σκαφών που έχουν εμπλακεί σε μεγάλα περιστατικά. Συνολικά δεκαεπτά πλοία, καθένα από τα οποία μετρούσε περίπου επτά χιλιάδες DWT, συμμετείχαν στην εκδήλωση. Τα πλοία ήταν όλα δεκαεπτά ετών κατά μέσο όρο και η διάμεση ηλικία ήταν δεκαεπτά (Franks et al, 2021).

Υποτυπωδώς τα πλοία που προκαλούν πετρελαιοκηλίδες είναι κατά μέσο όρο παλαιότερα και έχουν χαμηλότερη αξία σε σύγκριση με τους μέσους όρους της βιομηχανίας σύμφωνα με ετήσια περιστατικά ατυχημάτων σε επίπεδο σημαίας, στατιστικά στοιχεία στόλου και δείκτες απόδοσης της χώρας. Το μέσο κράτος σημαίας ευθύνεται για 6,64 μεγάλα ατυχήματα κάθε χρόνο, παρά το γεγονός ότι ο μέσος αριθμός κρουσμάτων είναι πολύ μικρότερος από 1. Ο μέσος αριθμός περιστατικών είναι πολύ μικρότερος από ένα. Αυτό υποδηλώνει μεγάλη διασπορά μεταξύ της ποιότητας πλοίων που φέρουν σημαία υπό διαφορετικές δικαιοδοσίες, με ορισμένα κράτη σημαίας να είναι υπεύθυνα για την πλειοψηφία των περιστατικών. Στην αρχή της τυπικής σημαίας, υπάρχουν περίπου 440.000 εγγεγραμμένα οχήματα στόλου. Κατά μέσο όρο, το 22% των κρατών σημαίας περιλαμβάνονται σε τουλάχιστον μία από τις λίστες σημαιών-στόχων που εκδίδονται από τις αρχές του κράτους λιμένα (το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού, το Μνημόνιο του Τόκιο ή UNCG) για πολλά χρόνια. Ως αποτέλεσμα, ο έλεγχος αποκάλυψε ότι τα σκάφη από αυτές τις χώρες-στόχους ενδέχεται να μην συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας. Έχει γίνει περαιτέρω έρευνα αυτής της κατάστασης με τη χρήση ενός δείγματος περιστατικών για τα οποία ευθύνεται το κράτος σημαίας στόχος έναντι περιστατικών για τα οποία ευθύνονται άλλα κράτη σημαίας. Διαπιστώθηκε ότι ο μέσος αριθμός θυμάτων ετησίως σε πλοία που πλέουν υπό τη σημαία στόχο ήταν σημαντικά υψηλότερος από 11,6, σε σύγκριση με τον μέσο όρο 4,2 ατυχημάτων (μέσος όρος 0) σε πλοία που πλέουν υπό σημαία μη στόχου και για πλοία που πλέουν υπό. Οι σημαίες μη στόχου είναι επίσης υπεύθυνες για τη διατήρηση ενός σημαντικά μεγαλύτερου στόλου κατά μέσο όρο από τις σημαίες μη στόχου. Σύμφωνα με τα δεδομένα, οι στοχευμένες σημαίες έχουν πολύ χαμηλότερα ποσοστά διαφθοράς (που υποδηλώνουν μεγαλύτερη διαφθορά) και χαμηλότερους δείκτες αστυνόμευσης (που υποδηλώνουν αδύναμο κράτος δικαίου) σε σύγκριση με μη στοχευμένες σημαίες (Eckbo & Thorburn, 2008).

3.5 Οι πηγές χρηματοδότησης στον κλάδο

Παρά την παραδοσιακή καινοτομία, ενδέχεται να εξακολουθεί να υπάρχει ουσιαστική αβεβαιότητα σχετικά με την επιβολή των δικαιωμάτων των πιστωτών σε διάφορες χώρες, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μια πιθανή απάντηση από τους πιστωτές του χώρου είναι η μείωση του δανεισμού. Ωστόσο, σύμφωνα με έρευνες, οι μεταφορικές δραστηριότητες είναι ο πιο ισχυρός μοχλός μεταξύ πολλών τρόπων μεταφοράς(Drobetz et al, 2012). Σύμφωνα με τη χρηματοδότηση του χρέους, ήταν η κύρια πηγή εξωτερικής οικονομικής στήριξης για τον ναυτιλιακό τομέα, με «περισσότερο από το 80%» της χρηματοδότησης χρέους να καλύπτει τις ναυτιλιακές απαιτήσεις. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, ένας σημαντικός αριθμός εισηγμένων ναυτιλιακών βιομηχανιών έχουν αναλογία μόχλευσης που είναι περισσότερο από τα δύο τρίτα υψηλότερο από το πρότυπο ισοδύναμων βιομηχανικών οργανισμών. Αναφέρουν δείκτη μόχλευσης 41% για ένα δείγμα εταιρειών που εκτείνεται από το 1995 έως το 2020, σε σύγκριση με 25% για άλλες επιχειρήσεις. Αυτά τα στατιστικά στοιχεία δίνουν μόνο μια μερική εικόνα, καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν συχνά πολλές θυγατρικές, οι οποίες συμψηφίζουν το χρέος τους σε επίπεδο θυγατρικών και όχι σε επίπεδο μητρικής εταιρείας.

Για τη διερεύνηση των επιπτώσεων αυτού, συμψηφίζοντας, λάβαμε ιδιωτικά δεδομένα από μια εταιρεία συμβούλων ναυτιλίας για τους οικονομικούς λογαριασμούς 27 θυγατρικών διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών, εγγεγραμμένων σε διάφορες δικαιοδοσίες. Ο μέσος όρος του λόγου του δανείου προς την αξία, κατά την έναρξη του δανείου, ήταν 65% (διάμεσος 70%). Τα δάνεια είχαν αρχική διάρκεια μεταξύ 4 και 12 ετών, αποσβένονται ανά τρίμηνο, αν και ορισμένοι είχαν αποπληρώσει τα δάνειά τους ολοκληρωτικά στη λήξη της προθεσμίας. Η μέση διαφορά επιτοκίου (πάνω από το LIBOR) των δανείων ήταν 2,35%. Όταν συγκρίνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες με άλλους κλάδους, χρησιμοποιείται συνήθως η βάση δεδομένων COMPUSTAT (Βόρεια Αμερική και Κόσμος), η οποία συγκρίνει ένα δείγμα 647 ναυτιλιακών εταιρειών με ένα δείγμα 923 εταιρειών από άλλους τομείς μεταφορών (π.χ. εταιρείες αεροσκαφών, σιδηροδρομικών μεταφορών και φορτηγών). Το μέσο επιτόκιο μεταφορών είναι 6,5%, το οποίο είναι 7,7% σε άλλους τομείς μεταφορών, αλλά παρά την υψηλή μόχλευση των μεταφορών, είναι τόσο υψηλό όσο 40,4%, σε σύγκριση με 35,2% σε άλλους κλάδους μεταφορών (Franks et al, 2021).

Κατόπιν στατιστικής ανάλυσης με παλινδρόμηση του δείκτη μόχλευσης και του επιτοκίου, αντίστοιχα σε ελέγχους σε επίπεδο επιχείρησης, όπως η υλική αξία περιουσιακών στοιχείων, η κερδοφορία και μία μεταβλητή δείκτη για το εάν η εταιρεία ανήκει στη ναυτιλιακή βιομηχανία, και μετά τον υπολογισμό της λογιστικής μίσθωσης, διαπιστώθηκε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν υψηλότερους δείκτες μόχλευσης από άλλες εταιρείες μεταφορών (Franks et al, 2005). Επιπλέον, τα επιτόκια στη ναυτιλία είναι πολύ φθηνότερα από άλλες βιομηχανίες της μετακίνησης.

Λήφθηκαν δεδομένα από διαφορετικές πηγές για να εκτελεστεί εμπειρική ανάλυση μέσα από την οποία θα συζητηθούν οι θεμελιώδεις ιδιότητες των δεδομένων, καθώς και η διαδικασία δημιουργίας δείγματος, με μεγάλη λεπτομέρεια αναφορικά με την ιδιοκτησία πλοίων και τη βάση δεδομένων πλοιοκτητών. Δύο είναι οι βασικές πηγές δεδομένων: οι «Lloyd's List Intelligence» (επομένως ονομάζεται LLI) και «IHS Markit SeaWeb».

Το «LLI» ήταν αρχικά μέρος του «Lloyd's» του Λονδίνου, του διάσημου συνδικάτου του ασφαλιστές. Το «Lloyd's» συλλέγει τεχνικές πληροφορίες πλοίων (τύπος σκάφους, μέγεθος, ημερομηνία κατασκευής κ.λπ.) και πληροφορίες ιδιοκτησίας για περισσότερα από διακόσια χρόνια, αλλά τα δεδομένα υπάρχουν σε ηλεκτρονική μορφή μόνο από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Το παράθυρο δειγματοληψίας ξεκίνησε το 1995 και τελείωσε το 2020. Του άμεσου ενδιαφέροντος αποτελούν τα εμπορικά πλοία (bulk, containers, reefers και τάνκερς) πρωτίστως, ενώ εξαιρούνται τα επιβατηγά ή πλοία με υψηλού επιπέδου εξειδικευμένο εξοπλισμό. Εξαιρούνται επίσης μικρά σκάφη κάτω των 10 DWT. Η μελέτη του παγκόσμιου στόλου κατά τη διάρκεια της δειγματοληπτικής περιόδου αποτελεί ουσιαστικό μέρος αυτού. Στη βάση δεδομένων υπάρχουν πληροφορίες τόσο για τα πλοία που βρίσκονται σε λειτουργία όσο και για τα διαλυμένα πλοία. Κάθε σκάφος έχει έναν μοναδικό αριθμό IMO, ο οποίος είναι πάντα προσαρτημένος στο κύτος. Αυτός ο αριθμός δεν αλλάζει ακόμα και αν το σκάφος πουληθεί ή μετονομαστεί στο μέλλον. Η «IHS Markit» είναι ο αποκλειστικός εκδότης του αριθμού του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για κάθε πλοίο που λειτουργεί υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών. Λόγω του γεγονότος ότι οι αριθμοί IMO εκχωρούνται μετά τη λήψη νηολογήσεων πλοίων και πληροφοριών ιδιοκτησίας κατά τη στιγμή της έκδοσης, τα δεδομένα επιπέδου πλοίου έχουν υψηλό βαθμό ακρίβειας.

Τεχνικές πληροφορίες για το σκάφος, συμπεριλαμβανομένων του τύπου του σκάφους, του μεγέθους, του τύπου του κύτους, της χώρας κατασκευής, της ημερομηνίας κατασκευής και της ημερομηνίας σκραπ περιλαμβάνονται επίσης στη βάση δεδομένων. Η βάση δεδομένων «IHS» προσδιορίζει τους ιδιοκτήτες σκαφών σε πολλά επίπεδα και είναι διαθέσιμη στο διαδίκτυο. Ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης αναφέρεται στον νόμιμο τίτλο ιδιοκτησίας ενός σκάφους που τεκμηριώνεται από την εγγραφή του. Οι εγγεγραμμένοι πλοιοκτήτες (συχνά εταιρείες βιτρίνες) και οι μητρικές τους εταιρείες ή πραγματικοί δικαιούχοι σε επίπεδο ομίλου, συνδέονται μέσω εμπειρικής έρευνας. Μια βάση δεδομένων συλλήψεων σκαφών διατηρείται από τη «Lloyd's List Intelligence» και άλλους οργανισμούς. Αυτή η βάση δεδομένων παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις συλλήψεις σκαφών, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού του πλοίου IMO, του λιμένα κατά τη σύλληψη και τη διάρκεια της σύλληψης μαζί με την ημερομηνία έναρξης και την ημερομηνία λήξης της σύλληψης. Σε πολλές περιπτώσεις, σύντομες αφηγήσεις που συνοψίζουν τις συλλήψεις μπορούν επίσης να βρεθούν στη βάση δεδομένων. Όπως θα επεξηγηθεί παρακάτω, χρησιμοποιούνται αυτές οι πληροφορίες στις αφηγήσεις για να κατηγοριοποιηθεί το έναυσμα, προκειμένου να πιαστούν και να συλληφθούν για τη σύλληψη και την επίλυσή τους. Τα δεδομένα συναλλαγών πλοίων συλλέγονται από την «Clarkson Research Services Limited» (CRSL), έναν ναυτιλιακό μεσίτη που παρέχει πληροφορίες τιμολόγησης για συναλλαγές μετά την αγορά στην παγκόσμια αγορά θαλάσσιων σκαφών.

Αυτή η βάση δεδομένων περιλαμβάνει τον αριθμό IMO του σκάφους, την ημερομηνία πώλησης, την τιμή πώλησης και την ταυτότητα πωλητή και αγοραστή. Περιλαμβάνονται επίσης τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου που επηρεάζουν την τιμή πώλησής του: πρόκειται για λεπτομέρειες, όπως ηλικία σκάφους, μέγεθος, μήκος, βάθος, ειδικές μονάδες, βύθισμα και ύψος εξάλων. Οι βάσεις δεδομένων «CRSL», «IHS» και «LLI» συνδυάζονται με τη χρήση αριθμών IMO για την παρακολούθηση των πωλήσεων των κατασχεθέντων πλοίων στο χρονικό διάστημα που καλύπτεται από το δείγμα από το 1995 έως το 2020.

3.6 Δεδομένα για ατυχήματα με πετρελαιοκηλίδες

Η βάση δεδομένων πετρελαιοκηλίδων «IHS Markit» παρέχει πληροφορίες για ατυχήματα σε επίπεδο πλοίου. Από το 1970, έχουν δημοσιοποιηθεί πληροφορίες για τους θανάτους από πετρελαιοκηλίδες. Η θαλάσσια ρύπανση μπορεί να περιλαμβάνει ατυχήματα, ζημιές εξοπλισμού και άλλα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Το όνομα

του σκάφους, ο αριθμός IMO του σκάφους, η τοποθεσία του συμβάντος, καθώς και η σημαία και ο ιδιοκτήτης του σκάφους τη στιγμή του συμβάντος περιλαμβάνονται όλα στις αναφορές συμβάντων. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας διατηρεί αρχεία με θέματα αναστολής και πληρώματος στα οποία είναι δυνατή η πρόσβαση στο διαδίκτυο (ILO).

Τα δεδομένα περιλαμβάνουν πληροφορίες για εγκαταλελειμμένα σκάφη, όπως αριθμοί του IMO, συγκεκριμένες λεπτομέρειες για τους ναυτικούς που έχουν εγκαταλειφθεί και την ανάλυση ή την τρέχουσα κατάσταση του συμβάντος.

Αναφορικά με τα αρχεία συλλήψεων και κρατήσεων πλοίων σε λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου, μέσω «Compustat» συλλέγονται οικονομικά στοιχεία για τον κλάδο των μεταφορών. Τα ετήσια οικονομικά στατιστικά στοιχεία για τις εταιρείες συλλέχθηκαν από το 1965 έως το 2018. Σε αυτό το δείγμα, υπάρχουν 647 ναυτιλιακές εταιρείες και 923 άλλες εταιρείες μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων αεροπλάνων, σιδηροδρόμων, εταιρειών φορτηγών κ.λπ.). Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε και τα παγκόσμια εμπορικά πλοία αυξήθηκαν σταθερά κατά την περίοδο αυτή, αυξάνοντας από 19.424 το 1995 σε 34.988 το 2020, ή 3,2% ετησίως. Κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που καλύπτεται από το δείγμα μας, οι τεχνολογικές εξελίξεις σε συνδυασμό με τις οικονομίες κλίμακας που προσφέρονται από μεγαλύτερα σκάφη έχουν οδηγήσει σε συνεχή αύξηση του μέσου μεγέθους του σκάφους. Τα εμπορικά πλοία αποτελούσαν το 29% του στόλου το 2010, ενώ τα δεξαμενόπλοια αποτελούσαν το 43% , τα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων το 17%, τα επιβατηγά πλοία το 5% και τα πλοία «roll-on/roll-off» το 5% (6%) (Franks et al, 2021).

Από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, η ναυτιλιακή βιομηχανία γνώρισε μια άνευ προηγουμένου έκρηξη, με το Baltic Dry Ευρετήριο (παρακολούθηση παγκόσμιων ναύλων για μεταφορά χύδην, κυρίως πρώτων υλών όπως άνθρακας ή σιδηρομετάλλευμα), αυξήθηκε περισσότερο από τέσσερις φορές πριν πέσει στο μισό του επιπέδου του 2003 λίγο μετά την οικονομική κρίση του 2008. Όπως διαφάνηκε από τα ευρήματα έρευνας τα τέλη ναύλωσης για την εταιρεία δεξαμενόπλοιων 22 ακολουθούν παρόμοια τάση, αν και με λιγότερες παρατυπίες.

Κεφάλαιο 4ο: Ζητήματα πωλήσεων

Μέσα από αυτά τα στοιχεία διαφαίνεται εμπειρικά ο βαθμός στον οποίο ο ναυτιλιακός κλάδος διαταράσσεται από συχνές και δαπανηρές συλλήψεις πλοίων, η ταυτότητα του πιστωτή που προκάλεσε τη σύλληψη και το ποσοστό των πλοίων που συνελήφθησαν για εταιρείες που τελούν υπό εκκαθάριση (Franks et al, 2021).

4.1 Κατάσχεση πλοίου κατόπιν μη εθελοντικής πώλησης

Η σύλληψη, ακολουθούμενη από κατάσχεση και πώληση του γιοτ, είναι η τελευταία επιλογή που έχει ο ασφαλισμένος πιστωτής για την είσπραξη της οφειλής του. Ως αποτέλεσμα, χρησιμοποιούμε συλλήψεις ως αντικατάσταση αποτυχιών συντονισμού στις επιχειρήσεις μας. Σύμφωνα με ανέκδοτα στοιχεία, οι τράπεζες τείνουν να χρησιμοποιούν την εξουσία τους για να πάρουν το σκάφος ως πιθανή απειλή προκειμένου να διαπραγματευτούν μια πρόταση. Εάν ο ιδιοκτήτης του σκάφους δεν χάσει τις ελπίδες του να ανακτήσει την περιουσία του, είναι προς το συμφέρον του να αποφύγει τη σύλληψη και να αποδεχθεί μια διαδικασία διαπραγμάτευσης. Αυτή η άποψη υποστηρίζεται από στατιστικά στοιχεία που δείχνουν ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, αγορές στις οποίες οι έμποροι αποφεύγουν το άμεσο κόστος σύλληψης και το κόστος ευκαιρίας των χαμένων ταμειακών ροών αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Μια απλή λύση θα ήταν να πουλήσει η τράπεζα το σκάφος οικειοθελώς σε έναν αγοραστή που χρηματοδοτείται από την τράπεζα, με τα έσοδα να πηγαίνουν στην εξόφληση της τράπεζας και να επιτρέπουν στον ιδιοκτήτη να συνεχίσει να εκμεταλλεύεται τον υπόλοιπο, μικρότερο στόλο του. Έχουμε εμπειρία με πιο εξελιγμένες ρουτίνες. Η πλατφόρμα «KKR Pillarstone», η οποία σχεδιάστηκε για να χειρίζεται προβληματικά δάνεια παράδοσης για τράπεζες, είναι ένα παράδειγμα πλατφόρμας που είναι πρόθυμη να δανείσει κεφάλαια για προβληματικά δάνεια (Franks et al, 2021).

Σε αντάλλαγμα, η τράπεζα αναγνωρίζοντας την αξία της συνεχιζόμενης δραστηριότητας του πλοίου, συνήθως επιτρέπει το νέο δάνειο να είναι ανώτερο στην υποθήκη. Μια τέτοια συμφωνία μοιάζει με τη χρηματοδότηση του οφειλέτη στην κατοχή, αν και εκτελείται ως εθελοντική συναλλαγή υπό ιδιωτική διαπραγμάτευση. Το

«LLI» κατέγραψε 3.470 συλλήψεις κατά την υπό μελέτη χρονική περίοδο. Υπάρχουν 291.000 ναυτιλιακά έτη διαθέσιμα στον ναυτιλιακό τομέα σε όλο τον κόσμο, που είναι ένα λογικό ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας. Οι μη οικονομικές συλλήψεις, ειδικά εκείνες με «άλλους» παράγοντες ενεργοποίησης, εξαιρέθηκαν από τους υπολογισμούς του δείκτη. Η πιθανότητα φυλάκισης, μετρούμενη σε έτη «DWT», είναι 0,5% κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης του κλάδου και σχεδόν μηδενική σε άλλες συνθήκες. Στοιχεία του «LLI» αποκαλύπτουν μια ποικιλία παραγόντων που προκαλούν σύλληψη εκτός από την οικονομική δυσπραγία: μεθυσμένος πλοίαρχος, λαθρεμπόριο, παραβίαση διεθνών κυρώσεων, πυρκαγιά, σύγκρουση με άλλο σκάφος, ή διαφορές με προμηθευτές. Δεν είναι πάντα δυνατό να προσδιοριστεί ποιοι παράγοντες οδήγησαν σε μια σύλληψη. Οι πελάτες μπορούν να κατασχέσουν ένα σκάφος με το σκεπτικό ότι ο ιδιοκτήτης του δεν διαχειρίστηκε σωστά μια αποστολή και προκάλεσε ζημιά, ως παράδειγμα ενός πιθανού σεναρίου. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα ήταν εύκολο για έναν οικονομικά υγιή ιδιοκτήτη να βρει μια τράπεζα που θα εγγυάται την πληρωμή, υπό τον όρο της απόφασης υπέρ του πελάτη, και ως εκ τούτου άρει γρήγορα το ένταλμα σύλληψης. Ωστόσο, εάν ο ιδιοκτήτης ανησυχεί για την εγγύηση, μπορεί να μην μπορέσει να την πάρει και αυτό θα μπορούσε να παρατείνει τη σύλληψη και να κάνει τη ζωή του ιδιοκτήτη πιο δύσκολη (Franks et al, 2021).

Σε περίπτωση οικονομικής δυσπραγίας, υπάρχει μια ποικιλία πιστωτών που μπορεί να προκαλέσει σύλληψη. Οι πιστωτές μπορούν να χωριστούν σε διάφορες κατηγορίες:

(i) λειτουργικοί πιστωτές, π.χ. οι προμηθευτές καυσίμων (δηλαδή αποθήκη καυσίμων, προμηθευτές) και προμηθευτές καταστημάτων πλοίων, γνωστών ως «ship chandlers»,

(ii) πιστωτές που σχετίζονται με ταξίδια, π.χ. οι ιδιοκτήτες πληρώματος και φορτίου,

(iii) Κρατικοί πιστωτές, π.χ. λιμενικές αρχές,

(iv) οικονομικοί πιστωτές π.χ. κάτοχος/οι στεγαστικού δανείου.

Ενώ ο αριθμός των πιστωτών μπορεί να είναι μικρότερος από ό, τι σε άλλους κλάδους, η ικανότητά τους να ακινητοποιήσουν ένα σκάφος μέσω σύλληψης πλοίου παρέχει πολύ ισχυρότερα δικαιώματα ελέγχου από ό,τι σε άλλους κλάδους. Επίσης, το «LLI» χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας των συλλήψεων με βάση το αν πυροδοτήθηκαν ή επιλύθηκαν. Ιστορίες σε συνδυασμό με άλλα γεγονότα, όπως η

μεταβίβαση ιδιοκτησίας, μπορεί να είναι αποτελεσματικές. Με εύλογη προσδοκία εμπιστευτικότητας διαπιστώθηκε ότι 538 συλλήψεις δεν σχετίζονταν άμεσα με είσπραξη οφειλών, άλλες 803 ήταν απίθανο να σχετίζονταν με την είσπραξη οφειλών και οι υπόλοιπες 854 σχετίζονταν σαφώς με αθέτηση χρεών για μισθούς σε μέλη πληρώματος και ακάλυπτους πιστωτές. Σε 854 δημοπρασίες οφειλετών πλοία, το 20% των εσόδων διατίθεται σε πιστωτές οργανώσεις. Το ένα πέμπτο από αυτά τα 854, ή το 11%, είναι «αποσυναρμολογημένο», ως βιομηχανικός όρος για τα σκραπ, σε σύγκριση με μόλις 6% για τον υπόλοιπο πληθυσμό, ένα άλλο σημάδι κακής ποιότητας σε σταθερά πλοία, ένα σημείο που θα συζητήσουμε στο περισσότερο βάθος στην επόμενη ενότητα. Το μεγαλύτερο μέρος των σκαφών που συλλαμβάνονται και σταματούν την λειτουργία λαμβάνουν μέρος σε φτωχές χώρες με αδύναμη περιβαλλοντική νομοθεσία όπως το Πακιστάν ή το Μπαγκλαντές. Το κόστος προμήθειας ενός σκάφους για ένα μακρύ ταξίδι σε έναν προορισμό χωρισμού μπορεί να δώσει κίνητρο σε έναν αναξιοπαθούντα ιδιοκτήτη να εγκαταλείψει ένα πλοίο υπό κράτηση, μεροληπτικά τη διάρκεια της σύλληψης (Franks et al, 2021).

4.2 Εθελούσιες πωλήσεις από επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες

Η εφαρμογή όσων έχουν μαθευτεί αφότου έλαβε χώρα η πτώση της «Eastwind» στο υπόλοιπο δείγμα και καθώς εκλείπουν ολοκληρωμένα οικονομικά δεδομένα, προσδιορίζουμε την οικονομική δυσπραγία χρησιμοποιώντας την περίπτωση σύλληψης. Εάν ληφθεί ένα συγκεκριμένο εννοιολογικό γεγονός και υποτεθεί ότι ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου που έχει συλληφθεί, νιώθει θλίψη για τρία χρόνια μετά το συμβάν σύλληψης, ανεξάρτητα από το ερέθισμα, παρουσιάζεται παρακάτω το ακόλουθο αποτέλεσμα. Όταν πρόκειται για τον προσδιορισμό της ενόχλησης, χρησιμοποιούνται δύο επιπλέον πιο αυστηροί κανονισμοί (Franks et al, 2021) :

(i) Πρώτον, όταν συλλαμβάνεται ο ίδιος ιδιοκτήτης πολλές φορές (τουλάχιστον δύο φορές) κατά τη διάρκεια μιας τριετούς ημερολογιακής περιόδου.
(ii) Δεύτερον, όταν η εταιρεία βρίσκεται σε οικονομική θέση και αθετεί πληρωμές ή έχει καταθέσει αίτηση πτώχευσης.

Για καθεμία από αυτές τις κατηγορίες κινδύνου, αναζητούνται πωλήσεις πλοίων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των τριών ετών πριν από τη σύλληψη στο έτος

κατά το οποίο έγινε η σύλληψη. Εντοπίστηκαν επίσης εταιρείες στο ακραίο επίπεδο αγωνίας που κατέρρευσε. Ορίζεται μια εταιρεία ως η επιχείρηση που έχει εμπλακεί σε τουλάχιστον μία σύλληψη σκαφών και επακόλουθη εξαφάνιση από το μητρώο περιουσιακών στοιχείων (Franks et al, 2021).

Κατατάσσεται μόνο μια εταιρεία εάν είχε συλληφθεί για να διασφαλιστεί ότι δεν θα συλληφθεί μια μη αναξιοπαθούσα εταιρεία που εξαφανίστηκε από το μητρώο ιδιοκτησίας λόγω συγχώνευσης ή άλλων λόγων που δεν σχετίζονται με δυσφορία. Πραγματοποιήθηκε μια αναζήτηση στοιχείων για να υπάρξει εγκυρότητα στα δεδομένα. Διαπιστώθηκε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες και αφερεγγυότητα σε μεγάλο βαθμό. Βρέθηκαν 26 εταιρείες που είτε αντιμετώπιζαν ακραία οικονομική δυσκολία είτε είχαν κηρύξει πτώχευση. Κάθε μία από τις 26 εταιρείες του δείγματος και κάθε μία από τις πρωτεύουσες εταιρείες εμφανίζονται στο δείγμα. Η «Eastwind» συμπεριλήφθηκε στο δείγμα κινδύνου, αλλά όχι στο δείγμα αποτυχίας, καθώς η εταιρεία ήταν ακόμη εγγεγραμμένη και διέθετε 7 πλοία στο τέλος του 2010. Εντός της τριετούς περιόδου σύλληψης για μια συγκεκριμένη εταιρεία, εντοπίστηκαν και ανακαλύφθηκαν όλα τα πλοία που πωλήθηκαν από την εταιρεία χαρτοφυλακίου. Ταξινομούνται τα μη συλληφθέντα πλοία που πωλούνται από αυτές τις εταιρείες. Δεν υπάρχει άνευ όρων ευνοϊκό αποτέλεσμα στην αναπαραγωγή. Κατά την αξιολόγηση της χωρητικότητας σε χρόνια σκάφους, το ποσοστό ακινητοποίησης αυξάνεται από 0,45% σε 0,55%. Η διαφορά μεγέθους μεταξύ των κατασχεθέντων σκαφών μπορεί να εξηγηθεί από το μικρότερο μέγεθός τους αν και το μέγιστο επιτρεπόμενο μέγεθος σκάφους είναι 60.528 «DWT», το μέσο μέγεθος ενός πλοίου που λαμβάνεται είναι μόλις 35.798 «DWT» κατά μέσο όρο. Έχει γίνει αναφορά στον αριθμό των συλλήψεων και των πωλήσεων (μη συλληφθέντων πλοίων) για αναξιοπαθούντες επιχειρήσεις, όπου μια αναξιοπαθούσα επιχείρηση ταξινομείται ως επιχείρηση με τουλάχιστον ένα ή πολλαπλά συμβάντα σύλληψης, αντίστοιχα. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, ο αριθμός των συλλήψεων αναξιοπαθούντων επιχειρήσεων με τουλάχιστον μία σύλληψη είναι 299 και ο αριθμός των συλλήψεων αναξιοπαθούντων επιχειρήσεων, που ταξινομήθηκαν με βάση πολλαπλές συλλήψεις, είναι 137. Ωστόσο, το πιο σημαντικό στατιστικό στοιχείο είναι ότι ο αριθμός των πωλήσεων πλοίων κατά τη διάρκεια του συμβάντος ήταν 749 για εταιρείες που είχαν τουλάχιστον μία σύλληψη και 313 για εταιρείες που είχαν πολλαπλές συλλήψεις. Τα γεγονότα κινδύνου περιορίζονται περαιτέρω σε γεγονότα

που σχετίζονται με επιχειρήσεις που βρίσκονται σε οικονομική δυσπραγία που έχουν αθετήσει ή/και κηρύξει πτώχευση. Μπορούμε να επικυρώσουμε τη χρησιμότητα του αντιπροσώπου πόνου με βάση αυτά τα συγκρίσιμα στατιστικά ευρήματα (Franks et al, 2021).

4.3 Αποτυχίες συντονισμού, συλλήψεις και εκκαθάριση εταιρειών

Εάν όλα τα πλοία χωρίζονταν σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης με δανεισμό χωρίς αναγωγή, δεν θα είχαμε να περιμένουμε μια αποτυχία συντονισμού σε ένα σκάφος να μεταφερθεί σε άλλο σκάφος. Από την άλλη πλευρά, εάν η χρηματοδότηση πλοίων είναι αναιρετική, δηλαδή αν το χρέος εκδίδεται σε επίπεδο εταιρείας χαρτοφυλακίου, είναι αναμενόμενη η διαρροή και η κράτηση πολλών σκαφών(Franks et al, 2021).

Με βάση τη γνώση που έχει αποκτηθεί και παρακολουθώντας την πτώση της «Eastwind», ένα ποσοστό ανακοπής πολύ κάτω από το 100% σε όλο τον κύκλο κινδύνου δεν είναι συνεπής με τη διαχείριση των πιστωτών. Σε μια πορεία, οι πιστωτές οδηγούνται από ένα πλεονέκτημα πρώτης κίνησης και θα έπαιρνε έτσι οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο που δεν έχει ήδη κατασχεθεί από άλλο πιστωτή. Θα μπορούσε λοιπόν να εξαχθεί το συμπέρασμα από την «Eastwind» ότι είτε τα πλοία χρηματοδοτήθηκαν από μη επιστρεφόμενα δάνεια είτε η εταιρεία ήταν σε θέση να κλείσει μία διαπραγμάτευση με τους πιστωτές της. Ωστόσο, είναι γνωστό ότι 12 πλοία της «Eastwind» ήταν επιλέξιμα για διπλό στεγαστικό δάνειο με τη «Nordea Bank», το οποίο ισοδυναμούσε με μη επιστρεπτέα χρηματοδότηση εκείνη την εποχή. Αντίθετα, η «Hanjin» είχε μεγάλα ποσά ακάλυπτων χρεών σε επίπεδο εταιρείας χαρτοφυλακίου και πολλά από τα πλοία τους χρηματοδοτήθηκαν μια βάση προσφυγής (Jackson, 1986). Με βάση τη μελέτη «Eastwind» εφαρμόστηκε και σε άλλες εταιρείες για τις οποίες μετρήθηκε ο αριθμός των πλοίων που καταλήφθηκαν κατά τη διάρκεια του κινδύνου, καθώς και ο αριθμός των εταιρειών που εξαφανίστηκαν από τη βάση δεδομένων εγγραφής ιδιοκτησίας μετά τη σύλληψή τους. Αυτές αναφέρονται ως εταιρείες αποτυχίας. Εάν γινόταν μια πορεία πιστωτών, το ποσοστό σύλληψης θα ήταν πολύ υψηλό, πιθανώς να πλησίαζε το 100%. Παρακολουθούμε τον αριθμό των πλοίων που ανήκουν σε μια εταιρεία προτού αναγκαστεί να κηρύξει πτώχευση για κάθε ένα που σβήνει. Μια περίοδος τριών ετών που συμπίπτει με την κατάσχεση ενός σκάφους μπορεί να θεωρηθεί επικίνδυνο επεισόδιο. Συλλέγουμε δεδομένα για το μέγεθος του στόλου μιας εταιρείας 18 μήνες πριν από την πρώτη σύλληψη και χρησιμοποιούμε αυτά τα δεδομένα για να υπολογίσουμε το ποσοστό σύλληψης για μια εταιρεία - την

αναλογία του αριθμού των πλοίων που σταμάτησαν προς το συνολικό μέγεθος του στόλου πριν από μια τραγωδία. Εστιάζουμε στις ναυτιλιακές εταιρείες που διέθεταν τουλάχιστον 5 πλοία πριν εισέλθουν σε κίνδυνο και ταυτοποιούνται 165 εταιρείες που κατέρρευσαν. Είναι πιθανό ότι το χαμηλό ποσοστό αλιευμάτων υποδηλώνει ότι είτε το μεγαλύτερο μέρος του χρέους της εταιρείας ήταν μη ανταποδοτικό είτε ότι η εταιρεία μπόρεσε να καταλήξει σε συμφωνία με την Κορέα με τα περισσότερα στους πιστωτές του.

Διαπιστώθηκε πως μόνο 7 από τις 165 εταιρείες είχαν ποσοστό σύλληψης άνω του 80%. Τέθηκε η υπόθεση ότι πρόκειται για πιθανούς πιστωτές, για να βελτιωθεί περαιτέρω το δείγμα των ναυτιλιακών εταιρειών που διέθεταν τουλάχιστον δέκα πλοία πριν από την κρίση. Διαπιστώθηκε ότι το 4% των 80 ναυτιλιακών εταιρειών που κατέρρευσε είχε ποσοστό σύλληψης πάνω από 80%. Αν μειωθεί το όριο των πιστωτών που τρέχουν σε σύλληψη ποσοστό 60% ή περισσότερο, το ποσοστό των εταιρειών αυτής της κατηγορίας θα ανέλθει σε 9%. Επτά εταιρείες είχαν ποσοστό σύλληψης 80% ή υψηλότερο (και έλεγχαν 138 πλοία, εκ των οποίων τα 118 κρατήθηκαν αιχμάλωτα). Η «Adriatic Tankers» είναι μια μεμονωμένη επιχείρηση που κατέχει 86 από αυτά τα δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων τα 73 συνελήφθησαν. Μια έρευνα για τις συνθήκες της αποτυχίας τους υποδηλώνει ότι η εταιρεία χρεοκόπησε επισήμως λόγω της οικονομικής δυσπραγίας. Η μεγάλη κλίμακα εγκατάλειψης πλοίων από εργάτες στα ευρωπαϊκά λιμάνια, είχε ως αποτέλεσμα μια διαφωνία με το συνδικάτο της διεθνούς κοινότητας (Klein et al, 1978). Αντί για τακτικά στεγαστικά δάνεια πλοίων, το μεγαλύτερο μέρος του χρέους της εταιρείας είχε τη μορφή χρέους ιδιωτικής τοποθέτησης προς ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες και συνταξιοδοτικά ταμεία των ΗΠΑ, αντί για παραδοσιακές υποθήκες πλοίων. Αυτή η χρηματοδότηση θα αύξανε το πρόβλημα της κοινής δεξαμενής, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως από τον «Jackson» (1986), καθώς και θα αυξήσει τον αριθμό των αστοχιών συντονισμού. Η δεύτερη εταιρεία, η «Abu Dhabi Container Line», διαθέτει συνολικά 10 πλοία, 8 από τα οποία συνελήφθησαν. Μια συστημική μηχανική βλάβη επηρέασε την πλειοψηφία των σκαφών στα πλοία, μειώνοντας σημαντικά την κερδοσκοπική τους ισχύ. Αυτό συμβαίνει με τις οικονομικές δυσκολίες, όπως συνέβη και με την Αδριατική. Όταν επρόκειτο για την ποιότητα αυτών των κατασχεθέντων πλοίων, τα αποτελέσματα αποκάλυψαν ότι ήταν κάτω του μέσου όρου σε σύγκριση με το υπόλοιπο δείγμα μας. Από τα 118 πλοία που καταλήφθηκαν, 10 (ή περίπου το 8%) αποσυναρμολογήθηκαν. Τα κατασχεθέντα πλοία

είναι συνήθως μικρότερα (μέσος όρος DWT 29.310 έναντι 46.497 DWT για μη κατασχεθέντα πλοία που ανήκουν σε εταιρείες αποτυχίας). Σύμφωνα με τα στοιχεία, αρκετές επιχειρήσεις κατεδαφίσεων μπόρεσαν να διαθέσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία χωρίς να καταφύγουν σε υπερβολικό αριθμό συλλήψεων. Το 82% των εταιρειών, που αποτυγχάνουν, είχαν ποσοστά σύλληψης μικρότερα από το 20% της παραγωγικής τους ικανότητας. Το σχετικά χαμηλό ποσοστό συλλήψεων σε ολόκληρο τον κλάδο, ιδίως στον τομέα της κατεδάφισης, μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι τα συμβατικά δικαιώματα των πιστωτών έναντι των επιβαινόντων είναι καλά διατυπωμένα (Franks et al, 2021).

Παρόλα αυτά, ένα μικρό ποσοστό εταιρειών αποτυχίας υπόκεινται σε υψηλά ποσοστά αποτυχίας του ποσοστού σύλληψης και του συντονισμού που έμοιαζαν με μια σειρά πιστωτών. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες ενδείξεις ότι αυτά τα σφάλματα συντονισμού μπορεί να είναι αποτέλεσμα οικονομικών δυσπραγιών, παρά τις οικονομικές δυσκολίες. Οι διαδικασίες δικαιολογούνται συνήθως με βάση την οικονομική δυσπραγία, ώστε να αποφευχθεί η πρόωρη εκκαθάριση των οικονομικά φερέγγυων επιχειρήσεων (Bolton et al, 1998).

4.4 Υπολογισμός έκπτωσης πυρκαγιάς

Η κακή τεχνική κατάσταση των υπό κατάσχεση πλοίων αναφέρεται συχνά στις περιπτώσεις σύλληψης «LLI» που χρησιμοποιήθηκαν για να ταξινομηθούν οι συλλήψεις όπου μεταξύ άλλων συγκαταλέγονται «προβλήματα με τον βοηθητικό κινητήρα και τον λέβητα», «προβλήματα με την παροχή νερού στο μηχανοστάσιο», «κακή κατάσταση του πλοίου», «παρακράτηση νερού από το φορτίου ή αλλιώς διατυπωμένο ρωγμές κύτους», «ελλιπής εξοπλισμός διασωστικών μέσων σύμφωνα με την επιθεώρηση», «η ζημιά στο κάτω μέρος χρειάζεται φροντίδα», «ρωγμές γάστρας». Φαίνεται ότι υπάρχουν ορισμένα στοιχεία της υποεπένδυσης από ότι φάνηκε λόγω ελλιπούς συντήρησης. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της αξίας τους. Λαμβάνουν επίσης υπόψη μόνο τα παρατηρούμενα χαρακτηριστικά των περιουσιακών στοιχείων που επηρεάζουν την τιμή ενός πλοίου ή αεροσκάφους, όπως η ηλικία και το μοντέλο, και αγνοούν τέτοια χαρακτηριστικά που παραβλέπονται. Επομένως, το «Pulvino» είναι μια τυπική μέθοδος μέτρησης. Υποδηλώνει ότι η έκπτωση πώλησης πυρκαγιάς μπορεί να παραμορφωθεί. Πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιούμε ανάλυση

διάρκειας που μετρά τη διάρκεια του σκάφους από την άποψη του «οικονομικού προσδόκιμου ζωής», δηλαδή ο αναμενόμενος αριθμός ετών υπηρεσίας μέχρι να «διαλυθεί», για την «καταγεγραμμένη ηλικία», δηλαδή τον αριθμό των ετών από την έναρξη της υπηρεσίας (Franks et al, 2021).

4.5 Η ποιότητα των φορέων σε λιμάνια και επιχειρηματικούς κύκλους

Διάφορες πρόσθετες διασταυρούμενες δοκιμές πραγματοποιήθηκαν για να αξιολογηθεί η μεταβλητότητα της έκπτωσης πωλήσεων. Σκοπός αυτής της δοκιμής είναι να προσδιορίσει πώς αλλάζει η έκπτωση πυρόσβεσης με θεσμικές μεταβλητές, όπως η ποιότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων. Εάν η δικαιοδοσία μιας χώρας είναι κατώτερη των προτύπων, θα ήταν αναμενόμενο από τους αγοραστές πλοίων να επιβαρυνθούν με περισσότερες δαπάνες μετά την πώληση, συμπεριλαμβανομένων αυξημένων λιμενικών φόρων, πληρωμών σε προμηθευτές και πληρώματος και τυχόν πληρωμών ασφάλειας (δωροδοκίας) σε κρατικούς αξιωματούχους. Σε ένα πραγματικό λιμάνι, ένα κατασχεθέν πλοίο μπορεί να πωληθεί εντός έξι εβδομάδων από τη σύλληψη. Ωστόσο σε ένα μη αποτελεσματικό λιμάνι, ο χρόνος φυλάκισης μπορεί να εκτείνεται για χρόνια. Ως αποτέλεσμα, χρησιμοποιείται ένας εθνικός δείκτης διαφθοράς, ο οποίος περιγράφεται αναλυτικά παρακάτω. Στην ιδανική περίπτωση, θα πρέπει να ειδωθεί μια θετική συσχέτιση μεταξύ των εκπτώσεων στην πώληση αυτών των καθυστερημένων πλοίων και του δείκτη διαφθοράς. Χρησιμοποιείται ένας δείκτης διαφθοράς που αναπτύχθηκε από τη «La Porta» και τους συναδέλφους για να προσδιοριστεί τι συνιστά διαφθορά. Για να χωριστούν τα δεδομένα για τα πλοία που κατασχέθηκαν σε δύο μοντέλα, εξετάστηκε εάν κατασχέθηκαν σε χώρες με υψηλά ή χαμηλά επίπεδα διαφθοράς (Franks et al, 2021).

Χρησιμοποιείται μια μέση αποκοπή για τον διαχωρισμό των δύο δειγμάτων και παρέχει τις ακόλουθες δύο ομάδες χωρών (Mitchell et al, 2012). Τα πλοία που συνελήφθησαν σε χώρες με λιγότερη διαφθορά, επωφελήθηκαν από μικρότερη έκπτωση πώλησης, προσαρμοσμένη στην ποιότητα 8% σε χώρες χαμηλής διαφθοράς σε σύγκριση με 16% σε χώρες με υψηλή διαφθορά· αυτή η διαφορά είναι στατιστικά (στο 10% επίπεδο) και οικονομικά σημαντική.

Το γεγονός ότι οι εκπτώσεις στις πωλήσεις αλλάζουν με τους οικονομικούς κύκλους της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι μια άλλη ενδιαφέρουσα ανακάλυψη. Σύμφωνα με τους «Shleifer» και «Vishny» (1992), όταν το βιομηχανικό κλίμα είναι δυσμενές, η

έκπτωση στην πώληση μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την έκπτωση στην πώληση κατά τη διάρκεια των ετών της ανάπτυξης της εταιρείας. Προκειμένου να επαληθευθεί αυτή η θεωρία, χωρίστηκαν τα δεδομένα από όλες τις πωλήσεις πλοίων σε τρία μοντέλα, το καθένα με βάση το «Baltic Dry Index» (υψηλό, κανονικό και χαμηλό). Σε σχετικά ακμάζοντα χρόνια, το επίδομα πυρκαγιάς για τα πλοία που κατασχέθηκαν είναι 13% χωρίς να εφαρμοστεί ποιοτική προσαρμογή στο πρώτο στάδιο. Συμπεριλαμβανομένων των προσαρμογών ποιότητας, οι εκπτώσεις έχουν σχεδόν εξαφανιστεί εντελώς και είναι μικρότερες. Αντίθετα, όταν η βιομηχανία δυσκολεύεται, η έκπτωση είναι σημαντικά υψηλότερη, φτάνοντας το 26%. Στο πρώτο στάδιο, ακόμα κι αν μπορούμε να ελέγξουμε την ποιότητα του πλοίου, το ποσοστό αστοχίας παραμένει υψηλό στο 14,5% (Bolton, 1998). Με λίγα λόγια, η έκπτωση στην πώληση ακατέργαστων φλόγων, που περιγράφεται στο κείμενό μας, είναι πολύ συγκρίσιμη με την έκπτωση στην πώληση πυρκαγιών που παρατηρήθηκε από τον «Pulvino» και τους συνεργάτες του (1999). Όταν έγινε ανάλυση στην έκπτωση πώλησης πυρκαγιάς στα συστατικά μέρη της, διαπιστώθηκε ότι οι ποιοτικές διαφορές μεταξύ πλοίων που αιχμαλωτίστηκαν και μη αλιευθέντων αντιπροσωπεύουν σχεδόν το ήμισυ της έκπτωσης. Εάν υπάρχει σημαντικό επίπεδο διαφθοράς σε ένα λιμάνι, η έκπτωση μειώνεται στο 8%. Οι πωλήσεις πυρκαγιάς που προκύπτουν ως αποτέλεσμα μεγάλης έκπτωσης ρευστότητας μπορεί να μειωθούν με την υποβολή αίτησης πτώχευσης και την εξασφάλιση αυτόματης παραμονής, επιτρέποντας στους πιστωτές να συντονίσουν τις προσπάθειές τους και να αποφύγουν τις αναγκαστικές πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων σε ορισμένες περιπτώσεις. Ωστόσο, τα δεδομένα που παρουσιάζονται υποδηλώνουν ότι η αξία των στάσεων αυτοκινήτων μπορεί να είναι περιορισμένη λόγω της συνιστώσας ρευστότητας των εκπτώσεων πώλησης πυρκαγιάς που δημιουργούνται σε δημοπρασίες μετρητών, οι οποίες είναι συγκρίσιμες με τις πωλήσεις από αφερέγγυες εταιρείες. Η απουσία σημαντικής προεξόφλησης ρευστότητας είναι επίσης συνεπής με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρωτύτερα, που δείχνουν ότι οι υπερβολικές αστοχίες συντονισμού είναι σχεδόν ανύπαρκτες σε αυτόν τον τομέα (Franks et al, 2021).

4.6 Συγκριτική αξιολόγηση της έκπτωσης Fire Sale

Σε αυτή την ενότητα θα συζητηθεί εάν η απουσία διαδικασιών πτώχευσης με εντολή του κράτους έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες εκπτώσεις πώλησης σε περίπτωση διάθεσης περιουσιακών στοιχείων από μια επιχείρηση. Συγκρίνονται τα ευρήματά στον τομέα της ναυτιλίας με αυτά που προέκυψαν από εκπτώσεις σε περιουσιακά στοιχεία που υποβλήθηκαν σε διάφορα καθεστώτα πτώχευσης κατά τη διάρκεια της μελέτης. Διαφάνηκε από τη μελέτη μια έκπτωση 23% πυρκαγιάς στην πώληση πλοίων που είναι υπό κατάσχεση και είναι συγκρίσιμη με την έκπτωση 27% των πωλήσεων πυρκαγιάς που τεκμηριώνεται στις πωλήσεις αποκλεισμένων πλοίων (Campbell et al. (2011) και 20-30% έκπτωση πωλήσεων τεκμηριωμένη για πώληση εμπορικών αεροσκαφών από την «US Bankruptcy Airline Protection» (Pulvino, 1999).

Το αποτέλεσμα της υποσυντήρησης στα πλοία εγείρει το ερώτημα εάν θα μπορούσε να είναι το ίδιο αποτέλεσμα σε άλλες εμπειρικές μελέτες που τεκμηριώνουν μεγάλες εκπτώσεις πωλήσεων πυρκαγιάς. Για παράδειγμα, οι «Weiss» και «Wruck» (1998) βρήκαν στην έρευνά τους ότι η επιδείνωση της κατάστασης ενός αεροσκάφους θα μπορούσε να αποδοθεί σε διάφορους λόγους, συμπεριλαμβανομένης της ανεπαρκούς ή έλλειψης συντήρησης. Η ανταλλαγή κινητήρων και άλλων εξαρτημάτων μεταξύ αεροπορικών εταιρειών είναι κοινή πρακτική και συχνά πωλούνται αεροπλάνα με μεταχειρισμένα ανταλλακτικά. Οι «Franks et al» (2020) καθιερώνουν την παρουσία του υποσυνείδητου σε αεροσκάφη που πωλούνται από αεροπορικές εταιρείες και προστατεύονται από τη χρεοκοπία. Οι τρόποι ζωής των αεροσκαφών, που ανήκουν σε αεροπορικές εταιρείες που βρίσκονται επί του παρόντος σε πτώχευση, μπορούν να ανιχνευθούν και το υπόλοιπο οικονομικό προσδόκιμο ζωής αυτών των αεροσκαφών είναι πολύ μικρότερο από αυτό των αεροσκαφών που ανήκουν σε μη πτωχευμένες αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, οι χρόνοι πτήσης αυτών των αεροσκαφών είναι εξίσου σύντομοι σε σύγκριση με άλλα συγκρίσιμα αεροσκάφη που πετούν για νέους αερομεταφορείς. Η ποιοτική διόρθωση στα ακίνητα είναι συχνά αποτέλεσμα αμέλειας. Παρά το γεγονός ότι το ακίνητο αποκλεισμού λαμβάνει έκπτωση 27% ακατέργαστης πώλησης, ο «Campbell» (2011) υπογραμμίζει τις ανησυχίες για βανδαλισμούς και κακή συντήρηση των κατοικιών που έχουν ελεγχθεί. Σημειώνουν επίσης ότι τα σπίτια

που πωλούνται από μεγαλύτερους πωλητές λαμβάνουν έκπτωση 8-9% στα σπίτια τους για κακή συντήρηση. Οι «Andersen and Nielsen» (2016) διεξήγαγαν μια δεύτερη μελέτη για τις αναγκαστικές πωλήσεις κατοικιών στη Δανία ως αποτέλεσμα του πρόωρου θανάτου των ιδιοκτητών και διαπίστωσαν ότι η μέση έκπτωση στις πωλήσεις πυρκαγιάς ήταν 8,9%. Το «Sudden Death» εγκαθίσταται σε μια σχεδόν τυχαία επιλογή επιβαινόντων, διασφαλίζοντας ότι τα προσωπικά και τα χαρακτηριστικά των επιβατών είναι εξωγενή. Επομένως, μπορεί να συναχθεί ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της υποσυντήρησης έχουν αποδειχθεί όχι μόνο στον ναυτιλιακό τομέα, αλλά και σε άλλους τύπους ακινήτων, όπως εμπορικά κτίρια και κατοικίες.

Ο «Pulvino» (1999) βρίσκει στοιχεία που δείχνουν ότι ούτε η προστασία της πτώχευσης ούτε η υπό δικαστική εποπτεία εκκαθάριση του κώδικα είναι αποτελεσματικά για την εξάλειψη των εκπτώσεων της πώλησης πυρκαγιάς. Το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται με στοιχεία για παρόμοιες μειώσεις στις πωλήσεις πυρκαγιάς σε συστήματα συμβάσεων ελευθερίας. Το επιχείρημα που αφορά διαδικασίες αναγκαστικής πτώχευσης δεν προωθεί τις πωλήσεις πυρκαγιάς, αλλά αντίθετα ελαχιστοποιεί τις εκπτώσεις στα περιουσιακά στοιχεία. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι η προσαρμοσμένη ως προς την ποιότητα έκπτωση πυροσβεστική πώληση, μετά την προσαρμογή για την κατώτερη ποιότητα των κατασχεθέντων πλοίων, είναι σε επίπεδο συγκρίσιμο με την έκπτωση πυροσβεστικής που αναφέρεται στα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία (Bebchuk, Lucien & Cohen, 2003). Η οικονομική δυσκολία, που αντιμετωπίζουν άλλοι ενδιαφερόμενοι, είναι το κόστος. Η έρευνα απέδειξε ότι αρκετές συμβατικές καινοτομίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν μειώσει το άμεσο κόστος της οικονομικής δυσπραγίας μειώνοντας τις αστοχίες συντονισμού και τις εκπτώσεις πυρκαγιάς. Οι συμβάσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν εξελιχθεί για να ενισχύσουν τα δικαιώματα των πιστωτών, όπως αποδεικνύεται από την έρευνά. Ωστόσο, η υπερβολική ανάπτυξη των πιστωτικών δικαιωμάτων στον ναυτιλιακό κλάδο έχει οδηγήσει σε παραβιάσεις των δικαιωμάτων άλλων ενδιαφερόμενων μερών, όπως το πλήρωμα, τις αρχές του λιμενικού συστήματος και το περιβάλλον. Η συζήτηση για το «θεώρημα του Coase» βασίζεται στις αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις που δημιουργεί ένας φορέας εκμετάλλευσης για άλλους ενδιαφερόμενους φορείς οι οποίοι, αν και έχουν πλήρη επίγνωση, δεν έχουν νομική προστασία έναντι ζημίας από τις ενέργειες του χειριστή.

Κεφάλαιο 5ο: Κόστος που σχετίζεται με εγκαταλελειμμένα πλοία

Το 1999, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) διεξήγαγε μια μελέτη για την εγκατάλειψη των ναυτικών. Σύμφωνα με τη μελέτη, μεταξύ Ιουλίου 1995 και Ιουνίου 1999, 212 πλοία εγκαταλείφθηκαν, με συνολικά 3.759 μέλη πληρώματος, σε μια τετραετία από τον Ιούλιο του 1995 έως τον Ιούνιο του 1999. Από τους περίπου 212 συμμετέχοντες, το ένα τρίτο πέταξε με τον Παναμά σημαία, την οποία θεωρούσαμε τότε κακής ποιότητας. Η πλειονότητα των περιπτώσεων εγκατάλειψης συμβαίνει όταν ένα πλοίο κρατείται νόμιμα ως αποτέλεσμα πτώχευσης ή αφερεγγυότητας, μη πληρωμής τιμολογίων, όπως αυτά σε προμηθευτές ή στο πλήρωμα, προσγείωσης ή άλλες συνθήκες. Θεωρητικά, η ρήτρα αναφέρει ότι η πώληση του σκάφους, η απλήρωτη πληρωμή του καπετάνιου, των αξιωματικών και του πληρώματος ή της περιουσίας τους, δεν έχει χρηματική αξία. Το πλήρωμα αποκτήθηκε ως αποτέλεσμα μιας ναυτικής δέσμευσης που συζητήθηκε προηγουμένως στο κείμενο. Παρά το γεγονός ότι τα ναυτικά προνόμια είναι ανώτερα από τα στεγαστικά και άλλα έξοδα επί του πλοίου, είναι ίσης αρχαιότητας, που σημαίνει ότι είναι «pari passu» με ορισμένες άλλες χρεώσεις όπως τα λιμενικά τέλη. Θα αναδειχθεί πώς οι οικονομικές δυσκολίες και η αφερεγγυότητα μιας εταιρείας μπορεί να οδηγήσουν σε πτώχευση χρησιμοποιώντας τη μελέτη περίπτωσης «Adriatic Tankers». Ο χειριστής έχει το δικαίωμα να επιβάλει κόστος για εργασία σε άλλους τομείς. Η «Adriatic Tankers» ήταν μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία με στόλο περίπου 100 πλοίων στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Το 85% των πλοίων έπλεε υπό σημαία Παναμά και μόνο ένα πλοίο έπλεε υπό ελληνική σημαία. Η σημαία είναι ένας θεμελιώδης κανονισμός του σκάφους που φέρει τη σημαία του, και είναι σημαντικό καταρχήν. Συχνά ο Παναμάς επιλέγεται ως η σημαία επιλογής, καθώς δεν θέτει περιορισμούς στην εθνικότητα του πληρώματος και παρέχει ελάχιστη εποπτεία όσον αφορά τον αποτελεσματικό έλεγχο των αμοιβών του πληρώματος και των συνθηκών εργασίας (Myers, 1977). Σύμφωνα με την «ITF» (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές), διάφορες καταγγελίες από την περιοχή της Αδριατικής καταγράφηκαν ήδη από το 1993, συμπεριλαμβανομένης της μη πληρωμής των μισθών του πληρώματος και των σοβαρών συνθηκών εργασίας. Ένας I.M.O. σε έκθεση του 1999 ανέφερε ότι για πολλά χρόνια πριν από το 1993, όταν άρχισε μια απεργία πληρώματος, ήταν κοινή πρακτική για την Αδριατική να απομακρύνουν το πλήρωμα από τα πλοία απ' όταν αιχμαλωτίστηκε ένα σκάφος και να

το τοποθετήσουν μέσα σε ξενοδοχεία σε όλο τον κόσμο χωρίς να πληρώσουν τους μισθούς τους. Σύμφωνα με ανάλυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των πληρωμών δεν ελήφθη ποτέ. Η εταιρεία αναγκάστηκε να κηρύξει πτώχευση ως αποτέλεσμα της εκτεταμένης απεργίας κατά της Αδριατικής. Το 85% των πλοίων κρατήθηκαν, με περίπου το 55% να εγκαταλειφθεί από τον πιλότο, αφήνοντας το προσωπικό εγκλωβισμένο σε ξένα λιμάνια για μήνες χωρίς αμοιβή ή άλλη βοήθεια.

Σε όλες τις περιπτώσεις, το πλήρωμα αποζημιώθηκε τελικά από την τράπεζα που κατείχε την υποθήκη στα πλοία. Η πληρωμή τους κατέστη δυνατή επειδή το πλοίο μεταπωλήθηκε σε δίκαιη αγοραία αξία στον ενυπόθηκο δανειστή και πληρώθηκαν μισθοί από τα κέρδη των πωλήσεων του πλοίου. Από την άλλη, το πλήρωμα έπρεπε να περιμένει την πληρωμή και τον επαναπατρισμό έως και δύο χρόνια. Υπήρξαν επίσης περιπτώσεις όπου το σκάφος εγκαταλείφθηκε καθώς είχε χαμηλή αξία μεταπώλησης και το πλήρωμα δεν αποζημιώθηκε για την εργασία του. Τα ευρήματά μας δείχνουν ότι τα γεγονότα που αφορούν ναυτικούς που εγκαταλείπουν το πλοίο είναι σχετικά σπάνια. Οι πολίτες καλούνται να κατάσχουν εγκαταλελειμμένα πλοία που έχουν κάποια υπολειμματική αξία στους πιστωτές τους και να χρησιμοποιήσουν τα έσοδα από την κατάσχεση για να πληρώσουν τα πληρώματα και τα λιμενικά τέλη. Το πλοίο και το πλήρωμά του ήταν εγκλωβισμένο στο λιμάνι για πολλά χρόνια επειδή δεν υπήρχε επαρκής υπολειμματική αξία για να ικανοποιήσει τους πιστωτές. Τελικά, το πλοίο ρυμουλκήθηκε σε ένα ναυπηγείο όπου πουλήθηκε για σκραπ, κάτι που χρειάστηκε αρκετά χρόνια. Εκτός από τις επιπτώσεις στα μέλη του πληρώματος, που δεν μπορούν να επιστρέψουν στην πατρίδα τους, ένα εγκαταλελειμμένο πλοίο μπορεί να έχει καταστροφικές επιπτώσεις στη γύρω πόλη. Η πρόσφατη έκρηξη στο λιμάνι της Βηρυτού που προκλήθηκε από το εγκαταλελειμμένο πλοίο «Rhosus» είναι μια καλή απεικόνιση του χάους που μπορεί να προκύψει από την παραμέληση της θαλάσσιας ασφάλειας. Η τεράστια έκρηξη στοίχισε τη ζωή σε περισσότερους από 190 ανθρώπους και προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην πόλη (Franks et al, 2021).

5.1 Ρύπανση των ωκεανών και πετρελαιοκηλίδες

Σύμφωνα με τη Διεθνή Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Ρύπανσης Δεξαμενόπλοιων, την περίοδο μεταξύ 1970 και 2019, εκτιμάται ότι διέρρευσαν 5,86 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου στο αλμυρό νερό ως συνέπεια ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων. Μαζικές πετρελαιοκηλίδες από δεξαμενόπλοια προκαλούνται συχνά από ατυχήματα,

προσγειώσεις, δομικές ζημιές, πυρκαγιές και εκρήξεις, για να αναφέρουμε μερικά. Το 1979, όταν βυθίστηκαν 287.000 τόνοι αργού πετρελαίου στην Καραϊβική Θάλασσα, έγινε η χειρότερη πετρελαιοκηλίδα στον κόσμο και η καταστροφή στο ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Atlantic Queen» προκάλεσε τη χειρότερη πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία. Οι πετρελαιοκηλίδες μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική οικονομική ζημία για την υπεύθυνη εταιρεία, την ασφαλιστική εταιρεία και τις αλιευτικές κοινότητες που επηρεάζονται. Επίσης, επιβάλλουν πολύ σκληρές κυρώσεις για τη φήμη σε επιχειρήσεις που παραβιάζουν τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς (Franks et al, 2021).

Για παράδειγμα, σε μια μελέτη για τον αντίκτυπο της διαρροής της «Exxon Valdez» στην τιμή της μετοχής της «Exxon», ο «Jones» (1994) εκτίμησε ότι το κόστος για τους μετόχους της κυμαινόταν από 4,7 δισεκατομμύρια έως 11,3 δισεκατομμύρια δολάρια (Nowak & Smith, 2017). Αυτά τα περιστατικά εγείρουν το σημαντικό ερώτημα: ποιος είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση της αξιοπλοΐας των πλοίων που πλέουν στις θάλασσες και την πιστοποίηση των μελών του πληρώματος που εκμεταλλεύονται αυτά τα πλοία; Άνθρωποι που συγκεντρώθηκαν για να σχηματίσουν ένα ενιαίο μέτωπο.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ορίζει ότι το κράτος σημαίας έχει την πρωταρχική ευθύνη για τα πλοία, ιδιαίτερα όταν ένα πλοίο εκτελεί δρομολόγια στην ανοιχτή θάλασσα. Κάθε σκάφος πρέπει να είναι νηολογημένο υπό τη σημαία μιας συγκεκριμένης χώρας, υποδεικνύοντας ότι βρίσκεται υπό τη ρυθμιστική δικαιοδοσία αυτής της χώρας. Ο Χάιντεγκερ και οι συνάδελφοί του εξηγούν ότι το κράτος σημαίας είναι υπεύθυνο για πολλά καθήκοντα, όπως η διασφάλιση της αξιοπλοΐας του σκάφους, η τήρηση των απαιτήσεων ασφαλείας και η πιστοποίηση του πληρώματος. Αυτό θεωρείται η πρώτη γραμμή άμυνας κατά της υποβάθμισης της ναυτιλίας, καθώς τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις βάσει του διεθνούς δικαίου επιβάλλονται κυρίως σε πλοία σε όλη τη δικαιοδοσία του υπανάπτυκτου κράτους. Μετά από μια σειρά σημαντικών καταστροφών πετρελαιοφόρων στη δεκαετία του 1970, οι επιθεωρήσεις του λιμενικού ελέγχου (PSC) παρείχαν μια δεύτερη γραμμή άμυνας, επιτρέποντας στις κυβερνήσεις των λιμένων να διενεργούν ελέγχους ασφαλείας σε πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν στα λιμάνια τους (Pulvino, 1998). Δεδομένου του γεγονότος ότι ορισμένες χώρες είναι πιο ανεκτικές σε χαμηλότερες απαιτήσεις συντήρησης από άλλες, εξετάζουμε εάν η σημαία με την οποία είναι νηολογημένα επηρεάζει την αξιοπλοΐα των σκαφών. Για να

γίνει αυτό, χρησιμοποιείται μια μεγάλη βάση δεδομένων σε επίπεδο πλοίου με περιστατικά ατυχημάτων και συνδέονται αυτά τα πλοία με τις χώρες στις οποίες ήταν νηολογημένα τη στιγμή του συμβάντος. Μέσω της μελέτης διαπιστώθηκε ότι το ανεπαρκές κράτος δικαίου και τα υψηλά επίπεδα διαφθοράς στο κράτος σημαίας συμβάλλουν σε μεγαλύτερο επίπεδο ρύπανσης για τα πλοία που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία αυτού του έθνους. Ως αποτέλεσμα, τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κυβερνήσεις που δεν διαθέτουν τη διοικητική εξουσία για την επιτυχή εφαρμογή των διεθνών προτύπων ή την επίβλεψη των ναυτιλιακών εταιρειών είναι πιο πιθανό να θεωρηθούν υπεύθυνα για πετρελαϊκές καταστροφές από πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη που το κάνουν. Επιπλέον, αποδεικνύουμε ότι τα κράτη σημαίας επιλέγονται από τις αρχές του κράτους λιμένα ως με τις χαμηλότερες 35 επιδόσεις ασφάλειας και ότι είναι πιο πιθανό να αποτελούν πηγή περιστατικών ρύπανσης. Αν και είναι παράνομο για τους πλοιοκτήτες να φοροδιαφεύγουν αλλάζοντας τη σημαία τους, αυτή η πρακτική έχει γίνει ευρέως διαδεδομένη στη ναυτιλιακή βιομηχανία, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να εξοικονομούν χρήματα για τα έξοδα μεταφοράς. Έχει αυξηθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των δικαιοδοσιών, καθώς τα κράτη σημαίας προσπαθούν να προσελκύσουν νηολογήσεις πλοίων υιοθετώντας πολιτικές που μειώνουν τις τιμές, ενώ παράλληλα μειώνουν το ρυθμιστικό βάρος για τους ιδιοκτήτες ακινήτων.

Παρακάτω θα εξεταστεί εάν αυτή η πρακτική της δικαιοδοσίας των αγορών από πλοιοκτήτες σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό μεταξύ σημαίας πολιτειών, έχει οδηγήσει σε μια κούρσα προς τα κάτω τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αυξάνοντας την πιθανότητα σοβαρών ατυχήματα που οφείλονται σε υποτυπώδεις ναυτιλιακές πρακτικές. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ορισμένες δικαιοδοσίες είναι πιο ανεκτικές στα χαμηλότερα πρότυπα συντήρησης των σκαφών εγγεγραμμένως υπό αυτές. Περαιτέρω έχει εξεταστεί εάν η αξιοπλοΐα ενός σκάφους επηρεάζεται από τη χώρα νηολόγησης. Για να αξιολογηθεί η ετερογένεια της ποιότητας της εταιρείας σημαίας, χρησιμοποιήθηκαν τρεις διαφορετικοί δείκτες. Οι «La Porta et al» (1998) πρότειναν τους δείκτες «Laged Law and Order and Corruption» ως τρόπο αξιολόγησης του επιπέδου διακυβέρνησης σε μια συγκεκριμένη χώρα. Επισημαίνεται επίσης μια σημαία ως επίθεση εάν έχει προηγουμένως δεχτεί επίθεση από κρατική λιμενική αρχή το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Ο λογάριθμος της συνολικής χωρητικότητας που έχει καταχωρηθεί στον στόλο αντιπροσωπεύεται από την έκφραση «ln» (FleetRegistered). Περιλαμβάνονται στοιχεία σταθερού έτους για έλεγχο χρονικών

τάσεων στα θύματα πλοίων. Όταν ο αριθμός των πλοίων που είναι νηολογημένα με σημαία συγκεκριμένης χώρας αυξάνεται δραματικά, τα ποσοστά προδιαγραφών αυτής της χώρας σε όλους τους τομείς της θαλάσσιας δραστηριότητας θα έχουν δυσανάλογη αύξηση. Επιπλέον ένας μεγαλύτερος δείκτης νόμου και διαταγής σχετίζεται με μικρότερο αριθμό διαρροών σημαίας. Ένα υψηλό επίπεδο διαφθοράς (ή χαμηλό επίπεδο διαφθοράς) στο κράτος σημαίας σχετίζεται με μεγαλύτερο αριθμό σημαντικών απωλειών πλοίων που είναι νηολογημένα υπό τη σημαία του κράτους σημαίας. Μετά την εξέταση ολόκληρης της νηολογημένης χωρητικότητας πλοίων υπό σημαία, διαπιστώνεται ότι τα πλοία που είναι νηολογημένα υπό στοχευμένες χώρες σημαίας είναι πιο πιθανό να εμπλακούν σε περιστατικό διαρροής πετρελαίου. Ως αποτέλεσμα, τα πλοία που είναι νηολογημένα σε χώρες με ανεπαρκή έλεγχο για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής επιβολής του διεθνούς δικαίου και τη διατήρηση του ελέγχου των ναυτιλιακών εταιρειών είναι πιθανό να ευθύνονται για πετρελαιοκηλίδες που έχουν τεράστιο αντίκτυπο στο περιβάλλον και τις επιχειρήσεις. Επομένως, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει χρησιμεύσει ως το εργαστήριο για να απαντηθεί αυτό το ερώτημα. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό κλάδο είναι ελεύθερες να επιλέξουν τη δικαιοδοσία που ρυθμίζει τα πρότυπα ασφαλείας τους. Η διακυβέρνηση και η επιβολή της ασφάλειας υπόκεινται σε πολλά ζητήματα. Το πλοίο πρέπει να πληρεί ορισμένες προϋποθέσεις. Οι ειδικοί λένε ότι ο ρόλος των χωρών λιμένων, των φορέων ταξινόμησης, των οργανισμών «P&I» και των πιστωτών στη διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων δεν πρέπει να λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη. Η σημαία, η οποία είναι ένα αναγνωρίσιμο σύμβολο της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα τα πλοία, αποτελεί μια γραμμή άμυνας ενάντια στις παράνομες θαλάσσιες ενέργειες. Τα πλοία που έχουν εγκριθεί από τα κράτη σημαίας τους ως πλωτά επιτρέπεται να ταξιδεύουν απαρατήρητα στην ανοιχτή θάλασσα, παρακάμπτοντας τις αυστηρές επιθεωρήσεις αξιωματούχων του κράτους του λιμένα.

Κεφάλαιο 6ο : Συμπεράσματα

Δεδομένου ότι τα πλοία μπορούν να μεταναστεύσουν μεταξύ των δικαιοδοσιών και μπορούν να «σκάσουν» από τα χωρικά ύδατα οποιασδήποτε χώρας, ένας πιστωτής (με ή χωρίς τη βοήθεια του οφειλέτη) μπορεί να κατασχέσει και να δημοπρατήσει ένα πλοίο σε ένα λιμάνι. Στην ιδανική περίπτωση, θα επιλεχθεί το λιμάνι σύλληψης με το χαμηλότερο κόστος σύλληψης. Σύμφωνα με τους όρους της συναλλαγής, τα έσοδα της δημοπρασίας θα χρησιμοποιηθούν για την αποπληρωμή των πιστωτικών υποχρεώσεων. Μέσα από τη συνολική μελέτη συζητήθηκαν δύο κρίσιμα προσόντα που πρέπει να τηρούν οι πιστωτές των ναυτιλιακών εταιρειών προκειμένου να δεσμεύσουν τα πλοία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων και να τα δημοπρατήσουν έγκαιρα και οικονομικά. Προκειμένου να διασφαλιστεί η εκτέλεση μιας σύμβασης χρέους, είναι πολύ σημαντικό.

Δεύτερον, τα δικαστήρια ορισμένων χωρών όπως για παράδειγμα των ΗΠΑ, μπορεί μερικές φορές να προσπαθήσουν να αποτρέψουν τη σύλληψη ή τη δημοπρασία πλοίων σε ξένα λιμάνια, όπου ο οφειλέτης ισχυρίζεται κάποια σχέση με τις ΗΠΑ και ζητά προστασία σύμφωνα με το Κεφάλαιο 7 και το Κεφάλαιο 11 του 1978 που αφορά τον Πτωχευτικό Κώδικα. Ωστόσο, όπως φαίνεται στην περίπτωση του «East Wind», οι πρακτικές του «ιμπεριαλισμού» των ΗΠΑ στη θαλάσσια χρεοκοπία μπορεί να έχουν ελαχιστοποιηθεί με τη χρήση παραδοσιακών προόδων. Αυτή η μελέτη διερευνά το κόστος και τα οφέλη των διαδικασιών πτώχευσης σε μια προσπάθεια να κατανοηθεί καλύτερα ο αντίκτυπός τους. Αυτές οι διαδικασίες έχουν εξελιχθεί σε μεγάλο βαθμό από ιδιωτικές εμπορικές συμβάσεις, με τα δικαστήρια να παίζουν σε μεγάλο βαθμό τον ρόλο του συμβατικού εκτελεστή. Υπάρχουν τρεις μετρήσεις κόστους. Πρώτον, πόσο συχνά οι πιστωτές των αναξιοπαθούντων και οι αθετητές ναυτιλιακές εταιρείες καταφεύγουν στη διαδικασία πτώχευσης της σύλληψης και του πλειστηριασμού στη ναυτιλία λιμάνια. Επ' αυτού διαπιστώθηκε ότι η συχνότητα των συλλήψεων ήταν αρκετά χαμηλή και οι οφειλέτες κατέφευγαν συχνά στην πώληση πλοίων στον ιδιωτικό τομέα. Οι συλλήψεις και οι αναγκαστικές πωλήσεις γίνονται μόνο όταν ο οφειλέτης φαίνεται να έχει ξεμείνει από μετρητά ή η αξία του πλοίου είναι τόσο χαμηλή που τα οικονομικά του οφειλέτη ή του ιδιοκτήτη δεν φαίνονται πουθενά. Δεύτερον, χρησιμοποιώντας ένα δείγμα πλοίου που συλλέχθηκε χειροκίνητα σε λιμάνι στο Ηνωμένο Βασίλειο, διαπιστώσαμε ότι το άμεσο κόστος σύλληψης και πώλησης ήταν κατά μέσο όρο περίπου το 8% των εσόδων από τη δημοπρασία. Στις περισσότερες

περιπτώσεις, οι κάτοχοι στεγαστικών δανείων, τα μέλη του πληρώματος (στα οποία οφείλονται πληρωμές) και οι μη εξασφαλισμένοι πιστωτές, όπως οι προμηθευτές πλοίων, είναι υπεύθυνοι για την έναρξη συλλήψεων. Η "έκπτωση φωτιάς" είναι η τρίτη χρέωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη. Μετά το «Pulvino» (1998), ενδέχεται να αναμένονται σημαντικές προσωρινές εκπτώσεις από συλλήψεις πλοίων και αναγκαστικές πωλήσεις ως αποτέλεσμα της έλλειψης ρευστότητας στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων για πλοία. Όταν συγκρίνουμε πλοία παρόμοιας ηλικίας και χρήσης, διαπιστώνουμε ότι η μέση έκπτωση είναι χαμηλότερη κατά 26%. Δεν είναι καλή σύγκριση γιατί μοιάζει πολύ με αυτό που προβλέπει ο «Pulvino».

Ωστόσο, διαπιστώνεται επίσης ότι πλοία τα οποία συλλαμβάνονται και πωλούνται είναι χαμηλότερης ποιότητας από συγκρίσιμα πλοία που πωλούνται εκτός κινδύνου. Τα πλοία που πωλούνται μέσω κατασχέσεων είναι συχνά σε κακή κατάσταση και κατώτερης ποιότητας. Μελέτες δείχνουν ότι η υποβάθμιση της ποιότητας ισοδυναμεί με το ασφάλιστρο ενός έτους σε σύγκριση με τις πωλήσεις από μια καλοήθη εταιρεία. Η έκπτωση μειώνεται από 26% σε 13% όταν ληφθεί υπόψη αυτό το είδος. Η μέση έκπτωση ισχύει για πλοία που πωλούνται τόσο σε αναποτελεσματικά όσο και σε αποδοτικά λιμάνια, ανεξάρτητα από την τοποθεσία τους. Χρησιμοποιώντας τον δείκτη σύλληψης και πωλήσεων σε λιγότερο διεφθαρμένο λιμάνι, μπορείτε να δείτε ότι η έκπτωση είναι 11%, ενώ σε ένα πιο διεφθαρμένο λιμάνι είναι έκπτωση 21%. Μερικά σημεία αξίζει να αναφερθούν. Πρώτον, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν κάνουμε ιπποδρομία μεταξύ της ελευθερίας σύναψης συμβάσεων και του Κεφαλαίου 11. Στην πραγματικότητα, η ελευθερία σύναψης συμβάσεων μπορεί να περιλαμβάνει τη χρήση διαδικασιών εκτός αγοράς, όπως το Κεφάλαιο 11, σε ορισμένες περιπτώσεις.

Δεύτερον, δεν προβάλλουμε ισχυρισμούς σχετικά με την αποτελεσματικότητα εδώ (Romano, 2005). Το κεφάλαιο 11 εισήχθη με βάση το σκεπτικό ότι η απουσία ενός τέτοιου μηχανισμού αναδιοργάνωσης, θα δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα συντονισμού και μεγάλες εκπτώσεις. Υπήρχε επίσης μια ανησυχία ότι η καινοτομία στα συμβόλαια θα ήταν αργή στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ελεύθερης σύναψης συμβάσεων λόγω προβλημάτων ελεύθερου αναβάτη. Διαπιστώσαμε ότι τέτοιες ανησυχίες είναι ως επί το πλείστον αβάσιμες, τουλάχιστον στον τομέα των ταχυδρομικών παραγγελιών. Τούτου λεχθέντος, πιστεύουμε ότι οι υποστηριζόμενες από το κράτος διαδικασίες αφερεγγυότητας μπορεί να διαδραματίσουν ρόλο σε αυτήν την κατάσταση. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για διαδικασίες που έχουν δεξιότητες

αντιμετώπισης προβλημάτων που σχετίζονται με παραδοσιακές καινοτομίες. Ωστόσο, διαφωνούμε για το αν οι διαδικασίες πρέπει να είναι υποχρεωτικές ή εθελοντικές. Αναγνωρίζουμε ότι σε περίπτωση αποτυχίας μεγάλων επιχειρήσεων όπως το «Hanjin», το υποχρεωτικό Κεφάλαιο 11 μπορεί να είναι επιθυμητό για την εσωτερίκευση των εξωτερικών παραγόντων. Ακόμη και αν αγνοήσουμε τις εξωτερικές επιδράσεις που συνδέονται με τις μεγάλες αποτυχίες των επιχειρήσεων, το ερώτημα παραμένει, αν τα δικά μας αποτελέσματα επεκτείνονται και σε άλλους κλάδους. Πολλοί παράγοντες που είναι σημαντικοί για τη ναυτιλιακή επιχείρηση μπορούν να βοηθήσουν στην αποφυγή αναγκαστικών διαδικασιών πτώχευσης. Αυτοί οι παράγοντες περιλαμβάνουν: το γεγονός ότι τα πλοία αποτελούνται από ξεχωριστά περιουσιακά στοιχεία που τους επιτρέπουν να διαχωριστούν το ένα από το άλλο για σκοπούς περιορισμένης ευθύνης και ασφάλειας, το γεγονός ότι τα περιουσιακά στοιχεία μπορούν να διατεθούν στο εμπόριο σε πιθανούς αγοραστές σε όλο τον κόσμο, αυξάνοντας έτσι τη ρευστότητα της αγοράς για μεταχειρισμένα πλοία και το γεγονός ότι η άυλη αξία ενός πλοίου μπορεί να είναι σχετικά χαμηλή σε σύγκριση με άλλα περιουσιακά στοιχεία. Άλλες επιχειρήσεις όπως τα ακίνητα, οι αεροπορικές εταιρείες, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο και η εξόρυξη μπορεί να παρουσιάζουν χαρακτηριστικά συγκρίσιμα με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το Κογκρέσο έχει ήδη εξαιρέσει ορισμένες βιομηχανίες από την αυτόματη παραμονή, όπως τα αεροσκάφη βάσει της Σύμβασης του Κέιπ Τάουν και την εξασφάλιση υποθηκών ιδιωτικής ετικέτας, που απαγορεύονται και οι δύο βάσει του Πτωχευτικού Κώδικα (Lewis,2019). Ξεχωριστά, το άρθρο 363 (β) του νόμου περί πτώχευσης των ΗΠΑ επιτρέπει στις εταιρείες να πωλούν τα περιουσιακά τους στοιχεία εκτός της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας ενώ βρίσκονται σε διαδικασία πτώχευσης σύμφωνα με το Κεφάλαιο 11. Ωστόσο, υπάρχουν πολλοί κλάδοι όπου η συμπληρωματικότητα των περιουσιακών στοιχείων κάνει πιο δύσκολο το διαχωρισμό των περιουσιακών στοιχείων. Από αυτή την άποψη, θα είμαστε προσεκτικοί στη γενίκευση των αποτελεσμάτων σε άλλους κλάδους. Ενώ οι παραδοσιακές πρόοδοι και οι καλά ανεπτυγμένες κεφαλαιαγορές μπορεί να είναι σε θέση να μειώσουν ορισμένα από τα έξοδα που ισχυρίζονται ότι είναι απαραίτητα για την υποστήριξη ενός υποχρεωτικού και εξαιρετικά ενεργού κανόνα πτώχευσης, ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση, μπορεί να υποτεθεί ότι θα γινόταν (Franks et al, 2021).

Βιβλιογραφία

Άρθρο

Andersen, Steffen and Kasper Meisner Nielsen (2016). “Fire Sales and House Prices: Evidence from Estate Sales due to Sudden Death”, Management Science, 63.1, 201-212.

Ayotte Kenneth M. and Edward R. Morrison (2009). “Creditor Control and Conflict in Chapter 11”, Journal of Legal Analysis, 1(2), 511-551.

Baird, Douglas G. and Robert K. Rasmussen (2002). “The End of Bankruptcy”, Stanford Law Review, 55.

Bebchuk, Lucien and Alma Cohen (2003). “Firms’ Decisions Where to Incorporate”, Journal of Law and Economics, 46(2), 383-425.

Bolton, Patrick and Ernst Ludwig Von Thadden (1998). “Blocks, Liquidity and Corporate Control”, Journal of Finance, 53, 1-25.

Campbell, John Y. (2011). Stefano Giglio, and Parag Pathak. “Forced Sales and House Prices”, American Economic Review, 101(5), 2108-2131.

Coval, Joshua., and Eric Stafford (2007). “Asset fire sales (and purchases) in equity markets”, Journal of Financial Economics, 86 (2007), 479–512.

Diamond, Douglas D, and Phillip H. Dybvig (1983). “Bank Runs, Deposit Insurance and Liquidity”, Journal of Political Economy, 91(3), 401-419.

Djankov, Simeon., Oliver Hart, and Andrei Shleifer (2008).“Debt Enforcement Around the World”, Journal of Political Economy, 116(6), 1105 -1149

Drobetz, Wolfgang, Gounopoulos, Dimitrios, Merikas, Andreas and Schroeder, Henning (2012). “Capital structure decisions of globally-listed shipping companies”, Working Paper

Eckbo, B. Espen, and Karin S. Thorburn (2008), “Automatic Bankruptcy Auctions and Fire-sales”, Journal of Financial Economics, 89(3), 404-422.

Florencio L´opez de Silanes, Rafael La Porta, Andrei Shleifer, and Robert Vishny (1998). ”Law and Finance”, Journal of Political Economy, 106(6), 1113-1155.

Franks, Julian and Oren Sussman (2005). “Financial innovations and corporate bankruptcy”, Journal of Financial Intermediation, 14(3), 283–317.

Humphreys M, Stokenberga A, Herrera Dappe M, Iimi A and Hartmann O (2019). Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and Challenges . International Development in Focus. World Bank. Washington, D.C.

Jackson, Thomas H, (1986) “the Logic and Limits of Bankruptcy Law”, Harvard University Press

Jensen, Michael (1989),“Active Investors, LBOs, and the Privatisation of Bankruptcy”, Journal of Applied Corporate Finance, 2(1), 35-44.

Lewis, B. A. (2020). “The Effect of Dealer Leverage on Mortgage Quality”, Working Paper.

Myers, Stewart C. (1977), “Determinants of Corporate Borrowing”, Journal of Financial Economics, 5(2), 147-175.

Nowak, Adam, and Patrick Smith (2017), “Textual analysis in real estate”, Journal of Applied Econometrics, 32.4, 896-918.

Pulvino, Todd C. (1998). “Do Asset Fire Sales Exist? An Empirical Investigation of Commercial Aircraft Transactions”, Journal of Finance, 53(3), 939–978.

Pulvino, Todd C. (1999). “Effects of bankruptcy court protection on asset sales”, Journal of Financial Economics, 52.2, 151–186.

Romano, Roberta (2005). “Is regulatory competition a problem or irrelevant for corporate governance?”, Oxford Review of Economic Policy, 21(2), 212-230.
Shleifer, Andrei, and Robert Vishny (2011). “Fire Sales in Finance and Macroeconomics”, Journal of Economic Perspectives, 25(1): 29-48.

Shleifer, Andrei, and Robert W. Vishny (1992). “Liquidation Values and Debt Capacity: A Market Equilibrium Approach”, Journal of Finance, 47(4), 1343–66.

UNCTAD (2014). Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States (United Nations publication. New York and Geneva).

UNCTAD (2017a). Review of Maritime Transport 2017 (United Nations publication. Sales No. E.17.II.D.10. New York and Geneva).

UNCTAD (2017b). Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity. Transport and Trade Facilitation Series No. 9 (United Nations publication. Geneva).

United Nations (2019a). World Economic Situation and Prospects (Sales No. E.19.II.C.1. New York).

Warren, Elizabeth and Westbrook, Jay Lawrence (2004). “Contracting out of Bankruptcy: an Empirical Intervention”, Harvard Law Review, 118, 1197.

Weiss, Lawrence A., and Karen H. Wruck (1998), “Information problems, conflicts of interest, and asset stripping: Chapter 11’s failure in the case of Eastern Airlines”, Journal of Financial Economics, 48.1, 55-97.

Wolde Woldearegay D, Sethi K, Hartmann O, Coste AHM and Isik G (2016). Making the most of ports in West Africa. Report No. ACS17308. World Bank

Βιβλίο:

Couper, A. D. (1999). “Voyages of abuse: Seafarers, human rights and international shipping”, Pluto Press.

Ιστοσελίδες:

Benamara H, Hoffmann J, Rodríguez L and Youssef F (2019). Container ports: The fastest, the busiest and the best connected. 7 August. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2162

Franks, J, Seth, G, Sussman, O and Vig, V (2021) The Limits of Coase: A Study of Financial Distress in the Shipping Industry. Working Paper Διαθέσιμο στο: https://lbsresearch.london.edu/id/eprint/1957/1/Shipping-industry-paper-limits-of-coase.pdf

UNCTAD (2019) Review of Maritime Transport Διαθέσιμο στο: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf