

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

**Παπανικόλας Αντώνης**

Διπλωματική εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

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

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κος Χλωμούδης Κωσταντίνος (Επιβλέπων)
- Κος Παντουβάκης Άγγελος
- Κος Τζαννάτος Ερνέστος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Σκοπός της έρευνας αυτής είναι η ανάλυση του κλάδου των επιβλέψεων φορτίων στην Ελλάδα. Η έρευνα θα μελετήσει την σχετική βιβλιογραφία και θα θέσει αρχικά ερωτήματα και υποθέσεις σχετικά με την αγορά της Ελλάδας, των χαρακτηριστικών και των δραστηριοτήτων των εταιρειών επίβλεψης καθώς την σχέση τους με εμπορικούς/βιομηχανικούς, ασφαλιστικούς και μεταφορικούς οίκους που ζητούν και αναθέτουν επιβλέψεις των φορτίων τους.

Εστιάζοντας στην αγορά των χύδην αγροτικών προϊόντων που μεταφέρονται από και προς την Ελλάδα (εισαγωγές & εξαγωγές) και σε ιδιωτικές εταιρείες που εμπορεύονται τέτοιου είδους αγροτικά προϊόντα με την χρήση της ναυτιλίας, επιχειρείται να δοθεί μία εικόνα των κύριων ειδών φορτίων που κινούνται στα λιμάνια της Ελλάδας (δημητριακά, έλαια & λίπη, ελαιούχοι σπόροι), σε σχέση με τις πρακτικές και τις υπηρεσίες ποσοτικού και ποιοτικού ελέγχου που προσφέρονται από τις εταιρείες επίβλεψης. Τα ερωτήματα που τίθενται στην έρευνα αυτή προσπαθούν να αποδείξουν την χρησιμότητα ή μη της ανεξάρτητης πραγματογνωμοσύνης σε φορτία πλοίων.

## **ABSTRACT**

The aim of this research is the analysis of the field of cargo surveying in Greece. This research studies the literature review on cargo surveying and will set questions concerning the Greek market, the characteristics and the activities of superintending companies as well as their relation to financial, industrial, insurance and transport bodies who demand and nominate cargo supervision.

By focusing on the market of agricultural products transported in bulk from and to Greece (imports & exports) as well as focusing on private firms which trade and ship such agricultural products, an attempt is made to provide an image of the main types of cargoes moved in the Greek ports (commodities such as cereals, grains, oils & fats, oilseeds), in relation to the practices and services of weight and quality supervision offered by the cargo surveying companies. The questions that arise and are set herewith attempt to prove the usefulness or not of loss adjusters and independent cargo surveying.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Δήλωση αυθεντικότητας .....	i
Τριμελής εξεταστική επιτροπή .....	ii
Περίληψη.....	iii
Abstract.....	iv
Πίνακας Περιεχομένων.....	v
Εισαγωγή στις επιβλέψεις φορτίων .....	1
Κεφάλαιο 1 : Είδη επίβλεψης.....	4
1.1 Εκφορτώσεις πλοίων .....	4
1.2 Επίβλεψη βάρους / επίβλεψη ζυγού (Weight supervision during discharge). .....	6
1.2.1 Επίβλεψη βάρους σε εκφορτώσεις ξηρών φορτίων .....	6
1.2.2 Επίβλεψη βάρους σε εκφορτώσεις υγρών φορτίων .....	11
1.3 Φορτώσεις πλοίων.....	17
1.3.1 Επίβλεψη φόρτωσης ξηρών φορτίων .....	17
1.3.1.1. Έλεγχοι επί του πλοίου κατά την διάρκεια της φόρτωσης.....	20
1.3.1.2. Ενέργειες στο τέλος της φόρτωσης .....	22
1.3.2 Επίβλεψη φόρτωσης υγρών φορτίων .....	23
1.3.2.1. Έλεγχοι κατά την διάρκεια της φόρτωσης .....	24
1.3.2.2. Ενέργειες στο τέλος της φόρτωσης υγρών φορτίων.....	25
1.4 Επίβλεψη δειγματοληψίας .....	25
1.5 Επίβλεψη βάρους με βυθίσματα πλοίου .....	28
1.6 Επίβλεψη μέτρησης (tally) .....	30
1.7 Επιβλέψεις Πλήρης Εγγύησης Αποτελέσματος / F.O.G. (full outturn guarantee) .....	31
1.8 Πολλαπλοί παραλήπτες/φορτωτές .....	31
1.9 Επίβλεψη bunker survey .....	32
1.10 Καταγραφή ζημιών αμπαριών (hold condition survey) .....	32
Κεφάλαιο 2 : Ανάγκη επίβλεψης.....	34
2.1 Απώλειες και ζημιές φορτίων .....	34
2.2 Ρόλος Επιθεωρητή .....	34
2.3 Σχέση Ασφαλιστών / Επιθεωρητών & Αποζημίωσης εντολέα .....	36

2.4 Διεθνείς Όροι Πώλησης / INCOTERMS .....	36
2.5 Εμπορικές Συμφωνίες Πωλητών & Αγοραστών.....	41
2.5.1 GAFTA (Grain & Feed Trade Association) .....	42
2.5.2 FOSFA (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations).....	44
2.6 Σύνδεση ασφαλιστικών εταιρειών και εταιρειών επίβλεψης.....	48
2.7 Συμπεράσματα Κεφαλαίου .....	52
Κεφάλαιο 3 : Αγορά της Ελλάδας στα χύδην αγροτικά ξηρά φορτία .....	55
3.1 Εισαγωγές / Εξαγωγές της Ελλάδας στα Χύδην Αγροτικά Προϊόντα. ....	55
3.2 Εισαγωγές Αγροτικών Προϊόντων στην Ελλάδα 2002 – 2009 .....	56
3.3 Εξαγωγές Αγροτικών Προϊόντων στην Ελλάδα 2002 – 2009 .....	59
3.4 Σχέση Εισαγωγών/Εξαγωγών & Επιβλέψεων των Χύδην Αγροτικών Προϊόντων	62
3.5 Σχέση Κόστους Φορτίων / Κόστος επίβλεψης: .....	66
Κεφάλαιο 4 : Κίνηση φορτίων στους λιμένες της Ελλάδας - η περίπτωση μεγάλων “παικτών”.....	70
4.1 Κίνηση Λιμανιών Ελλάδας .....	70
4.2 Κίνηση Φορτίων Λιμένων Ελλάδας: .....	70
4.3 Η περίπτωση τεσσάρων “παικτών” .....	73
4.4 Συμπεράσματα Κεφαλαίου .....	78
Κεφάλαιο 5 : Συμπεράσματα .....	80
Ελληνική Βιβλιογραφία .....	87
Ξένη Βιβλιογραφία.....	89
Παραρτήματα .....	92
Παράρτημα Α: Λίστες φορτηγών M/V Kapitan Ezoviton .....	92
Παράρτημα Β: Πιστοποιητικό ζυγαριάς λιμένα Χαλκίδας 2009-2010 .....	93
Παράρτημα Γ: Ullage report M/T Veysel Vardal .....	94
Παράρτημα Δ: FOSFA Certificates .....	95
Παράρτημα Ε: Draft Survey M/V M. Turhan Mildon .....	98
Παράρτημα ΣΤ: GAFTA No. 64.....	99
Παράρτημα Ζ: GAFTA No. 123 .....	104
Παράρτημα Η: FOSFA No. 11 .....	106
Παράρτημα Θ: FOSFA No. 54 .....	110

Παράρτημα Ι: Εξαγωγές αγροτικών προϊόντων (€) στην Ελλάδα 2002-2009.....	114
Παράρτημα Κ: Εισαγωγές αγροτικών προϊόντων (€) στην Ελλάδα 2002-2009.....	115



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΒΛΕΨΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ο κλάδος της πραγματογνωμοσύνης φορτίων σχετίζεται άμεσα με την ασφάλιση των φορτίων. Η ασφάλισή τους δε, γίνεται έναντι κινδύνων που μπορεί να εμφανιστούν κατά την παραγωγή, φόρτωση, μεταφορά, μεταβίβαση ή και εκφόρτωση των φορτίων αυτών (Παζαρζής, Μ. 2010) . Στον χώρο των μεταφορών οι περισσότεροι διαχειριστές κινδύνου (risk managers) αναγνωρίζουν την ύπαρξη κινδύνων που σχετίζονται με την μεταφορά φορτίων και προϊόντων και κατά συνέπεια την ανάγκη για την ασφάλισή τους.

Σε περίπτωση ζημιάς του φορτίου (απώλεια, ύπαρξη ελλείμματος) η ασφαλιστική εταιρία (πχ του παραλήπτη) θα ζητήσει την ύπαρξη ενός πραγματογνώμονα για την διερεύνηση της ζημιάς. Ο πραγματογνώμονας με την σειρά του θα μεταβεί στην τοποθεσία του συμβάντος θα επιβλέψει τις διαδικασίες, θα καταγράψει και θα ενημερώνει τον πελάτη για τις εντυπώσεις που προσκομίζει και τέλος θα συντάξει έκθεση με τα ευρήματά του. Να σημειωθεί πως είναι σύνηθες ο πραγματογνώμονας να εκδίδει και έγγραφες διαμαρτυρίες προς τους υπεύθυνους της πιθανής ζημιάς οι οποίες προσκομίζονται και αυτές με την τελική έκθεση.

Στον χώρο των ναυτιλιακών μεταφορών η ασφάλιση, παρότι δεν είναι υποχρεωτική, θεωρείται απαραίτητη καθώς σε ένα ταξίδι ή σε μια διαδικασία φορτο-εκφόρτωσης, οι κίνδυνοι είναι πολλοί. Στην περίπτωση ζημιάς ή κινδύνου λοιπόν όπου θα πρέπει μετά το πέρας του κινδύνου να καταβληθεί από τον ασφαλιστή στον ασφαλιζόμενο η αποζημίωση, ο ασφαλιστής θα αξιώσει από τον ασφαλιζόμενο ορισμένες ενέργειες οι οποίες βρίσκονται μέσα στις υποχρεώσεις του συμβολαίου του ασφαλιζόμενου. Ανάμεσα σε αυτές μπορεί να βρίσκονται και οι ενέργειες του πραγματογνώμονα όπως παρακάτω:

- έγγραφες διαμαρτυρίες και αγωγές κατά οιοδήποτε τρίτου που πιστεύεται ότι προκάλεσε την ζημιά
- διενέργεια πραγματογνωμοσύνης
- προσκόμιση δικαιολογητικών όπως την έκθεση της πραγματογνωμοσύνης και όλα τα λοιπά έγγραφα διαμαρτυρίας.

Ο ρόλος και η σημασία της ύπαρξης ενός πραγματογνώμονα εστιάζεται στην αντικειμενική και ανεξάρτητη πληροφόρηση του πελάτη (ναυλωτή, παραλήπτη, εφοπλιστή κτλ) και στην εμπειρική εκτίμηση της κατάστασης και των συνθηκών με τις οποίες βρίσκεται αντιμέτωπος. Η σχέση εμπιστοσύνης (πελάτη/επιθεωρητή & πραγματογνώμονα) στην οποία επάνω βασίζεται η έννοια της πραγματογνωμοσύνης φορτίων χαρακτηρίζει τον κλάδο αυτόν.

Σκοπός της έρευνας είναι η ανάλυση του κλάδου των επιβλέψεων φορτίων σε πλοία (cargo surveying) στην Ελλάδα. Ενώ θα επιχειρήσει να αποδείξει εάν χρειάζονται γνώστες των απωλειών/ ζημιών σε φορτία (cargo surveyors & loss adjusters), εάν είναι αναγκαία ή όχι η πραγματογνωμοσύνη σε φορτία πλοίων και εάν έχει παραβλεφθεί η αξία της επίβλεψης φορτίων. Η εργασία αυτή θα προσπαθήσει να αποδείξει ότι είναι φθηνότερη και αποτελεσματικότερη η πρόληψη ή αποφυγή τυχόν ζημιών, απωλειών, ελλειμμάτων ποσότητας και διαφορών σε ποιοτικά χαρακτηριστικά εφόσον ανατεθεί πλήρης επίβλεψη και δειγματοληψία κατά την διάρκεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης των χύδην φορτίων.

Η παραπάνω αναφερόμενη επίβλεψη μπορεί να γίνει για λογαριασμό :

- του παραλήπτη
- της ασφαλιστικής εταιρίας
- της εταιρίας μεταφορών
- της τράπεζας ή του οργανισμού που παρέχει την πίστωση
- κατόπιν συμφωνίας, εξ' ημισίας με τον παραλήπτη και τον πωλητή.

Στην έρευνα αυτή αναλύεται η λειτουργία των εταιρειών επίβλεψης φορτίων, δίνοντας μια περιγραφή των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνουν να κάνουν οι ανεξάρτητοι πραγματογνώμονες κυρίως σε περιπτώσεις φορτώσεων και εκφορτώσεων. Αναλύονται τα είδη της επίβλεψης, έχουν καταγραφεί τα βασικά είδη σε υγρά και ξηρά φορτία, μέσα από την βιβλιογραφία και τα εγχειρίδια λειτουργιών από αναγνωρισμένους φορείς που τυποποιούν τις διαδικασίες τις οποίες οφείλει να ακολουθεί ο επιβλέπων επιθεωρητής (FOSFA International, 2011). Στη συνέχεια αναλύονται συμβόλαια αγοραπωλησίας αγροτικών προϊόντων τα οποία ισχύουν σήμερα με έμφαση στην περιγραφή των υποχρεώσεων που έχει ο επιθεωρητής σε μια διαδικασία

φορτο/εκφόρτωσης (GAFTA International, 2011). Στην παρούσα έρευνα αναλύεται πραγματικό αρχείο επιβλέψεων που έχει συλλεχθεί από πραγματογνωμόσυνες χύδην αγροτικών φορτίων στην ελληνική αγορά που οδηγεί στην συνέχεια σε ανάλυση του συγκεκριμένου κλάδου.

Η προσπάθεια της έρευνας είναι να εξηγηθεί η έννοια της επίβλεψης, να συγκριθεί με συμβόλαια αγοραπωλησίας που ισχύουν ούτως ώστε να αποδειχθεί η σημασία της στην ελληνική αγορά και να καταλήξει στην χρησιμότητά της ή μη. Αναλύοντας τα χύδην αγροτικά προϊόντα που μεταφέρονται στην Ελλάδα σε σχέση με το αρχείο και την έρευνα αυτή, επιχειρείται να δοθεί μία εικόνα της σχέσης που υπάρχει μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων στο ναυτιλιακό εμπόριο και την χρήση της ανεξάρτητης επίβλεψης, με έμφαση στην σχέση των αγοραστών ή πωλητών ενός φορτίου με τους ασφαλιστές τους και τον βοηθητικό ρόλο του πραγματογνώμονα φορτίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΔΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

### 1.1 ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Αποτελούν το πιο σύνηθες είδος επίβλεψης, ιδίως σε χώρες οι οποίες το εμπορικό τους ισοζύγιο χαρακτηρίζεται κυρίως από εισαγωγές. Φορτία που ζητείται η επίβλεψη είναι χύδην υγρά ή στερεά φορτία, μοναδοποιημένα, συσκευασμένα (σακιά, κούτες, δεμένα μεταξύ τους κτλ). Οι επιβλέψεις εκφορτώσεων δεν είναι κατ' ανάγκη απαραίτητες από την πλευρά του παραλήπτη, είτε λόγω εμπιστοσύνης στον πωλητή τους (shipper) και στην σιγουριά από πχ παλαιότερες εμπορικές συμφωνίες για την τήρηση των ζητούμενων της συμφωνίας φόρτωσης, είτε λόγω αποφυγής του κόστους ανάθεσης της επίβλεψης σε κάποιον ανεξάρτητο επιθεωρητή. Είναι συχνό το φαινόμενο παραλήπτες φορτίων να παραλαμβάνουν μόνοι τους τα φορτία που έχουν αγοράσει, για αποφυγή τους κόστους της επίβλεψης. Όμως στην περίπτωση των εισαγωγών και ιδιαίτερα στις περιπτώσεις παράδοσης CIF ή C&F<sup>1</sup> η επίβλεψη της εκφόρτωσης ενδιαφέρει κυρίως τον πωλητή.

Από την άλλη μεριά οι φορτωτές μπορούν επίσης να βασιστούν στις καλές σχέσεις με τους αγοραστές τους και να μην αναθέσουν επίβλεψη εκφόρτωσης, ειδικά εάν γνωρίζουν και είναι βέβαιοι για την φόρτωση που έχουν πραγματοποιήσει. Ζητείται συχνά όμως όταν ο πωλητής π.χ. δεν γνωρίζει καλά τον παραλήπτη ή αντίστοιχα γνωρίζει καλά για τις 'πρακτικές' που ακολουθεί ο παραλήπτης και ακόμα και την 'φήμη' που έχει αναπτύξει σε εμπορικούς χώρους για τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί. Φυσικά δεν αναφέρονται πουθενά, είναι όμως χρήσιμες πληροφορίες (ειδικά για την πλευρά του επιθεωρητή) που μεταφέρονται από στόμα σε στόμα (word of mouth) σε χώρους εκφορτώσεων, λιμάνια, αποθηκευτικούς χώρους κτλ.

---

<sup>1</sup> C&F : Διεθνής όρος πώλησης (Incoterm) Cost & Freight σύμφωνα με την οποία ο πωλητής πρέπει να πληρώσει τα έξοδα και το ναύλο που είναι απαραίτητα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στο καθορισμένο λιμάνι αποστολής, η ασφάλιση δεν περιλαμβάνεται στις υποχρεώσεις του πωλητή.

CIF : Διεθνής όρος πώλησης (Incoterm) Cost Insurance Freight ίδιος με τον όρο CFR με τη διαφορά ότι ο αγοραστής υποχρεούται να ασφαλίσει τα εμπορεύματα.

Η ανάθεση επίβλεψης από την μεριά του φορτωτή στην εκφόρτωση ζητείται επίσης και σε περίπτωση όπου γνωρίζουν ή εικάζουν για πιθανότητα να έχει συμβεί κάποιο σφάλμα στην φόρτωση του προϊόντος, το οποίο να έχει ‘συγκαλυφτεί’ και προληπτικά προκειμένου να δημιουργηθεί πρόβλημα στην εκφόρτωση να ζητηθεί εκπροσώπηση επιθεωρητή. Παρατηρείται ακόμα και σε περιπτώσεις όπου ο φορτωτής έχει χρησιμοποιήσει κάποιο άλλο χώρο ως π.χ. λιμάνι φόρτωσης και να μην εμπιστεύεται τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν εκεί.

Υπάρχουν φυσικά και αναθέσεις επίβλεψης σε εκφορτώσεις που γίνονται όταν υπάρχουν πολλοί παραλήπτες φορτίων. Συχνά μπορεί ο φορτωτής και αποστολέας του φορτίου να έχει στο ίδιο μέσο μεταφοράς ένα φορτίο που προορίζεται για πολλούς παραλήπτες ή πολλά διαφορετικά φορτία για πολλούς παραλήπτες. Σε περιπτώσεις τέτοιες προς αποφυγή καταστάσεων όπου λάθος παραλήπτης προμηθεύεται λάθος φορτίο ή κάποιος άλλος ωφελείται παραλαμβάνοντας περισσότερο ενώ άλλος λιγότερο. Παραδείγματα τέτοιου είδους επιβλέψεων μπορούν να παρατηρηθούν τόσο σε ξηρά (δημητριακά, μέταλλα, λιπάσματα, παλαιοσίδηρο-scrap-, ζωοτροφές, θειάφι κτλ) όσο και σε υγρά φορτία (βενζίνη, πετρέλαιο, λιπαντικά, χημικά φυτικά έλαια κτλ) τα οποία συνήθως έχουν είτε πολλούς αναγραφόμενους παραλήπτες στα έγγραφα φόρτωσης (φορτωτική / Bill Of Lading), είτε ο ένας παραλήπτης που αναφέρεται στην φορτωτική να έχει κανονίσει να πουλήσει άμεσα σε πολλούς άλλους παραλήπτες το φορτίο.

Όπως αναφέρεται παραπάνω η ανάθεση της επίβλεψης μπορεί να μην θεωρείται υποχρεωτική από τους παραλήπτες ή να παραβλέπεται για εξοικονόμηση πόρων και μείωση κόστους. Είναι όμως υποχρεωτική η έκδοση των πιστοποιητικών εκφόρτωσης (ανάλογα με το φορτίο) να έχει πραγματοποιηθεί από διαπιστευμένους οργανισμούς ή ανεξάρτητες εταιρείες επίβλεψης, ούτως ώστε σε περιπτώσεις ζημιάς, απώλειας φορτίου ή διαμάχης να αποζημιωθεί ο ασφαλιζόμενος από τον ασφαλιστή του για την ζημία που έχει υποστεί. Τα πιστοποιητικά αυτά (ποσότητας, δειγματοληψίας, ποιότητας) αναφέρονται υποχρεωτικά και στην τραπεζική πίστωση και στην ασφαλιστική εταιρία και η αξία τους είναι ότι η τράπεζα δεν πληρώνει την πίστωση αν δεν λάβει τα πιστοποιητικά που αναφέρονται σ’ αυτήν, ενώ η ασφάλεια πληρώνει την όποια ζημία με βάση τα πιστοποιητικά του επιθεωρητή και στην συνέχεια κάνει και την

δική της διερεύνηση με τους δικούς της πραγματογνώμονες. Κατά συνέπεια και ανάλογα με το αποτέλεσμα της πραγματογνωμοσύνης οι ευθύνες της ζημιάς ή του ελλείμματος μπορούν να καταλογισθούν στον αγοραστή, στον πωλητή, στον μεταφορέα ή ακόμη και στον επιθεωρητή αν αποδειχθεί πλημμελής ή σκόπιμη ενέργεια ή δόλος εξ αιτίας του οποίου ζημιώθηκε κάποιος από τους παραπάνω εμπλεκόμενους.

Είναι λοιπόν συχνό φαινόμενο οι παραλήπτες φορτίων να μην γνωρίζουν καλά τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε μία εκφόρτωση, ή να γνωρίζουν και να αδιαφορήσουν για την τήρησή τους. Είναι όμως απαραίτητο για τους ασφαλιστές τους να προμηθευτούν έγγραφα εγκεκριμένων ανεξάρτητων πραγματογνωμόνων που να πιστοποιούν την ζημιά ή απώλεια που έχουν υποστεί, προκειμένου να αποζημιωθούν, αλλιώς ο ασφαλιστής δικαιούται να μην καταβάλει την αποζημίωση

## 1.2 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΒΑΡΟΥΣ / ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΖΥΓΟΥ (WEIGHT SUPERVISION DURING DISCHARGE).

Η επίβλεψη βάρους είναι η πιο κοινή και βασική επίβλεψη που ζητείται από την πλευρά είτε των πωλητών είτε των αγοραστών ενός φορτίου τόσο στα υγρά όσο και στα ξηρά φορτία. Οπουδήποτε υπάρχουν χύδην αγαθά τα οποία μεταφέρονται, εμπορεύονται είτε αποθηκεύονται, συνήθως υπάρχει μία εμπορική συμφωνία που θέτει ως όρο την ζυγισή τους. Σύμφωνα με αυτόν τον όρο ο επιβλέπων επιθεωρητής οφείλει να παρακολουθήσει τις διαδικασίες ζύγισης, να ελέγξει την καταλληλότητα των ζυγιστικών μηχανημάτων και να σιγουρέψει πως θα πραγματοποιηθεί η ζύγιση ολόκληρου του ελεγχόμενου φορτίου. Οι διαδικασίες είναι τυποποιημένες τόσο για τα ξηρά όσο και για τα υγρά φορτία, και αναλύονται παρακάτω.

### *1.2.1 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΒΑΡΟΥΣ ΣΕ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ*

Στα ξηρά φορτία η επίβλεψη του βάρους γίνεται ζυγίζοντας το φορτίο με την χρήση ζυγαριάς. Οι μέθοδοι ζύγισης μπορούν να είναι δύο (2):

i) εκφόρτωση σε φορτηγά ή τρένα με ζύγιση σε γεφυροπλάστιγγα (φορτηγών, βυτίων, βαγονιών κτλ).

ii) εκφόρτωση σε μεταφορική ταινία με αυτόματη ζύγιση μέσω ηλεκτρονικής ζυγαριάς.

Οι διαδικασίες που ακολουθείται από τον επιθεωρητή είναι τυποποιημένη και χρησιμοποιείται σε όλες σχεδόν τις επιβλέψεις που ανατίθενται. Έτσι λοιπόν, πριν την άφιξη του πλοίου, ο επιθεωρητής ενημερώνεται για:

- το είδος του φορτίου,
- το λιμάνι εκφόρτωσης,
- την πιθανή ημερομηνία άφιξης του πλοίου,
- το όνομα του πλοίου,
- τις αποθήκες στις οποίες είναι αποθηκευμένο το φορτίο και βρίσκεται σε πλήρη επικοινωνία με τους ναυτικούς πράκτορες, τον υπεύθυνο των αποθηκών, τον μεταφορέα, τον πλοιοκτήτη και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο εμπλέκεται στην διαδικασία της εκφόρτωσης.

Η εταιρία επίβλεψης οφείλει να έχει πλήρη ενημέρωση ως προς το τεχνικό μέρος της σύμβασης που αφορά την επίβλεψη της ποσότητας, της ποιότητας και της δειγματοληψίας του φορτίου. Μετά από τις πρώτες επαφές που γίνονται ο επιθεωρητής θα κάνει τους απαραίτητους ελέγχους της γεφυροπλάστιγγας ή των αυτόματων ζυγαριών που θα χρησιμοποιήσουν οι παραλήπτες του φορτίου και θα εξοικειωθεί με τα μέσα που αναφέρονται παραπάνω. Να σημειωθεί πως σε περίπτωση ύπαρξης πιθανών 'αντίξοων' συνθηκών ή ανωμαλίας που πιθανόν να συναντήσει κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης (π.χ. λόγω κακών καιρικών συνθηκών ή λόγω διακοπής της εκφόρτωσης κατά την διάρκεια της νύχτας ή λόγω μεγάλης απόστασης μεταξύ της γεφυροπλάστιγγας και του πλοίου οπότε θα πρέπει να γίνει η επίβλεψη από δύο επιθεωρητές διότι ο ένας δεν θα προλαβαίνει να μετακινείται εγκαίρως από το ένα σημείο στο άλλο κλπ) ο επιθεωρητής και η εταιρία που αναλαμβάνει την επίβλεψη οφείλει να ενημερώσει άμεσα τον πελάτη.

***i) εκφόρτωση σε φορτηγά ή τρένα με ζύγιση σε γεφυροπλάστιγγα (φορτηγών, βυτίων, βαγονιών κτλ).***

Η εκφόρτωση ξηρών φορτίων χύμα η οποία γίνεται με φορηγά αυτοκίνητα ή τρένα ή μέσω ταινιοδρόμου (μεταφορική ταινία) η οποία μεταφέρει το φορτίο κατ'ευθείαν από τα κύττα (αμπάρια του πλοίου) σε αποθήκες ή ΣΙΛΟ. Το φορτίο μπορεί να εκφορτωθεί από το πλοίο σε χοάνη απευθείας σε φορηγά που τοποθετούνται από κάτω από τη χοάνη, ή και στο έδαφος αν πρόκειται π.χ. για μετάλλευμα ή κάρβουνο και από εκεί να μεταφερθεί σε φορηγά (ή τρένα) με φορτωτή ή περονοφόρα οχήματα (π.χ. τύπου Clark).



*Εκφόρτωση καθοδίων χαλκού σε δέματα από εκφόρτωση πλοίων στο λιμάνι της Χαλκίδας, εκφόρτωση με φορηγά (Ο.Λ.Χ. 2010-2011 φωτογραφικό αρχείο επιβλέψεων Med Control Services).*

Στη συνέχεια, στις εκφορτώσεις που γίνονται με φορηγά αυτοκίνητα ή τρένα, γίνεται έλεγχος της γεφυροπλάστιγγας και ζυγίζονται τα φορηγά ή τα βαγόνια των τρένων για μικό βάρος και απόβαρο. Η γεφυροπλάστιγγα αποτελείται από μία 'ράμπα' πάνω στη οποία οδηγούνται τα φορηγά και ζυγίζονται σε στάση. Οι γεφυροπλάστιγγες είναι στην



ουσία μεγάλες ζυγαριές με μέγιστο ανεκτό βάρος ζύγισης από 50-80 μετρικούς τόνους, και ακρίβεια 10-20 κιλά. Μέσω αισθητήρων που βρίσκονται κάτω από την ράμπα ζύγισης, τα κιλά που ζυγίζονται καταγράφονται σε μία ηλεκτρονική συσκευή όπου συνήθως βρίσκεται ο ζυγιστής του λιμένα. Τα φορητά ή βαγόνια ζυγίζονται στη αρχή άδεια (απόβαρο), εν συνεχεία φορτώνουν το φορτίο του εκάστοτε πλοίου και ακολούθως ζυγίζονται φορτωμένα (μεικτό) στη γεφυροπλάστιγγα. Η διαφορά μεικτού και απόβαρου των φορητών δίνει το καθαρό βάρος του φορτίου που μεταφέρουν. Στις επιβλέψεις βάρους ο επιθεωρητής οφείλει να είναι παρών σε όλες τις ζυγίσεις των φορητών ή βαγονιών, δημιουργώντας στο τέλος μία λίστα με τις όλες ζυγίσεις του καθαρού βάρους που έχουν γίνει. Στο τέλος της εκφόρτωσης το σύνολο των καθαρών βαρών συγκρίνεται σε σχέση με την φορτωθείσα ποσότητα (φορτωτική / B/L), ενώ η διαφορά τους δίνει το έλλειμμα του φορτίου ή το πλεόνασμά του (Παράρτημα Α).

***ii) εκφόρτωση σε μεταφορική ταινία με αυτόματη ζύγιση μέσω ηλεκτρονικής ζυγαριάς.***

Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει ζύγιση με γεφυροπλάστιγγα, η εκφόρτωση του φορτίου γίνεται μέσω μεταφορικής ταινίας ενώ η ζύγισή του με αυτόματη ζύγιση μέσω ηλεκτρονικής ζυγαριάς. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως στην εκφόρτωση φορτίων δημητριακών χύμα, όπως σιτάρι, καλαμπόκι, σογιάλευρο, σογιόσπορο κτλ. Στις εγκαταστάσεις όπου υπάρχουν αυτόματες ζυγαριές (κυρίως σε ιδιωτικούς λιμένες στην Ελλάδα) υπάρχουν μηχανήματα τα οποία τοποθετούνται εντός των αμπαριών του πλοίου τα οποία αντλούν το φορτίο (suction vacuum pipe) και το μεταφέρουν μέσω μεταφορικής ταινίας σε αποθήκες ή ΣΙΛΟ ξηράς. Κατά την διάρκεια της άντλησης η αυτόματη ζυγαριά καταγράφει σε ηλεκτρονικό μετρητή την ποσότητα και με το πέρας της εκφόρτωσης καταγράφεται το σύνολο. Η μέθοδος αυτή είναι σαφώς πιο γρήγορη και πιο ακριβής από το ζύγισμα φορητών ένα προς ένα.



Εκφόρτωση σογιάλευρου χύμα από πλοίο M/V JACARANDA στις εγκαταστάσεις των Μύλων Σόγιας Α.Ε. στους Αγίους Θεοδώρους, Κορινθίας 06-09/03/2012 (φωτογραφικό αρχείο επιβλέψεων Med Control Services).

Σημειώνεται πως και στις δύο περιπτώσεις ζυγίσματος είναι απαραίτητη για τον επιβλέποντα επιθεωρητή ο έλεγχος της ζυγαριάς καθώς και ο έλεγχος του τελευταίου βαθμονομημένου ελέγχου της ζυγαριάς από τις αρμόδιες αρχές. Είναι υποχρεωτικό για κάθε ζυγαριά που χρησιμοποιείται για παραλαβή ή πώληση φορτίων πλοίων να γίνεται έλεγχος μία φορά τον χρόνο από το Υπουργείο Ανάπτυξης και την Διεύθυνση Μέτρων και Σταθμών (Μετρολόγιας) της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και να εκδίδεται πιστοποιητικό ελέγχου διάρκειας ενός έτους (Παράρτημα Β). Ο έλεγχος αυτός μπορεί να γίνει από το Υπουργείο ή να ανατεθεί σε ανεξάρτητο ιδιώτη ο οποίος θα επιβλέπεται από το Υπουργείο. Τέλος υπάρχει και η ιδιαίτερη περίπτωση όπου εάν κάποιος εκ των τελικών χρηστών της ζυγαριάς (αγοραστών ή πωλητών) διατηρεί αμφιβολίες για την εγκυρότητα του πιστοποιητικού της ζυγαριάς, να ζητήσει επανέλεγχο με δικό του κόστος.



(Ζύγιση φορτηγών στην γεφυροπλάστιγγα του λιμένα της Χαλκίδας (Ο.Λ.Χ. 2010-2011 φωτογραφικό αρχείο επιβλέψεων Med Control Services).

### 1.2.2 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΒΑΡΟΥΣ ΣΕ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η επίβλεψη βάρους στις εκφορτώσεις υγρών φορτίων διαφέρουν τόσο στις διαδικασίες που ακολουθούνται όσο και στη πολυπλοκότητά τους. Συνήθως πρόκειται για φορτία που είναι μεγαλύτερης αξίας από τα χύδην ξηρά αφού για παράδειγμα μπορεί να είναι προϊόντα πετρελαίου, βενζίνη, φυτικά έλαια και γενικά προϊόντα τα οποία για να φτάσουν στον αγοραστή του φορτίου έχουν δεχθεί μια περαιτέρω επεξεργασία ενώ και η τιμή τους είναι υψηλότερη. Οι διαδικασίες που ακολουθούνται από τις εταιρείες επίβλεψης βέβαια είναι και εδώ τυποποιημένες. Είναι δηλαδή συγκεκριμένες για κάθε φορτίο και ακολουθούνται για όλες τις εκφορτώσεις. Εκτός από την παρακολούθηση της άφιξης του πλοίου (επαφές με ναυτιλιακούς πράκτορες κτλ) και τις διαδικασίες που αναφέρονται παραπάνω, στα υγρά φορτία ο επιθεωρητής πρέπει να κάνει ελέγχους και μετρήσεις πριν από την άφιξη του πλοίου με το φορτίο. Τα υγρά φορτία συνήθως αποθηκεύονται σε δεξαμενές ξηράς οι οποίες μετρούνται προ της εκφόρτωσης (πρόμετρηση) και μετά (επιμέτρηση). Να σημειωθεί πως στις περισσότερες περιπτώσεις οι μετρήσεις αυτές γίνονται παρουσία εκπροσώπων του Τελωνείου και του Χημείου του Κράτους για όλα τα φορτία τα οποία δεν εισάγονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα φορτία τα οποία εισάγονται από χώρες τις Ε.Ε. δεν είναι υποχρεωτικό να έχουν μετρηθεί για την παραλαβή παρουσία κάποιου εκπροσώπου του Τελωνείου, όμως μπορεί να ζητηθεί.

Υπάρχουν τεσσάρων (4) ειδών εκφορτώσεων υγρών φορτίων από πλοία (\*) όπως παρακάτω:

i) Εκφόρτωση σε δεξαμενές μέσω σωληνογραμμών (μέτρηση βάρους μέσω υπολογισμού των όγκων).

ii) Εκφόρτωση σε δεξαμενές με αυτόματη ζυγαριά

iii) Εκφόρτωση με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή βυτιοφόρα τραίνα

iv) Μεταφόρτωση από πλοίο σε πλοίο (μέθοδος STS ie Ship-To-Ship)

(\* τα ίδια είδη ισχύουν και για τις φορτώσεις υγρών φορτίων σε πλοία)

***i) Εκφόρτωση σε δεξαμενές μέσω σωληνογραμμών (μέτρηση βάρους μέσω υπολογισμού των όγκων).***

Η διαδικασία της μέτρησης των δεξαμενών πριν και μετά την παραλαβή κάποιου φορτίου γίνεται μετρώντας τον όγκο του φορτίου. Το προσωπικό του εκφορτωτή αναλαμβάνει την μέτρηση της στάθμης του υγρού η οποία γίνεται με ειδική μετροταινία με βαρύδι (μπουρσά) στην οποία γίνεται έλεγχος της διαβάθμισης της και του μήκους του βαρυδίου με άλλη ταινία η μέτρο, για έλεγχο της ακρίβειάς της. Κατά την διάρκεια της μέτρησης παρατηρείται εάν υπάρχει ελεύθερο νερό στον πυθμένα της δεξαμενής με την ειδική πάστα αλλαγής χρώματος ενώ και σε αυτό το στάδιο γίνεται έλεγχος της αλλαγής χρώματος της πάστας με νερό πριν την μέτρηση.

Στη συνέχεια γίνεται λήψη της θερμοκρασίας του υγρού και έλεγχος του χρόνου εμβάπτισης του θερμομέτρου στην δεξαμενή να είναι τουλάχιστον 10-15 λεπτά της ώρας. Οι εκφορτωτές προχωρούν στη συλλογή δειγμάτων για μέτρηση της πυκνότητας του υγρού, σφράγιση για έλεγχο ποιότητας (αναλύσεις) και φύλαξη σύμφωνα με τις οδηγίες της σύμβασης. Έλεγχος των σωληνογραμμών και πιστοποίηση ότι έχουν απομονωθεί απο τυχόν άλλα φορτία και δεν επικοινωνούν με άλλες σωληνογραμμές σ'όλη την διαδρομή απο την δεξαμενή μέχρι το πλοίο.

Η εταιρεία επίβλεψης ελέγχει αν οι σωληνογραμμές είναι γεμάτες ή άδειες και σε περίπτωση που είναι γεμάτες, πιστοποιεί τον όγκο του περιεχομένου με δειγματοληψία και υπολογισμός του όγκου με βάση το συνολικό μήκος και την εσωτερική τους διάμετρο, ενώ ο τελικός όγκος πρέπει να συμφωνηθεί μαζί με το προσωπικό των εκφορτωτών. Ο ίδιος έλεγχος, όπως αναφέρεται παραπάνω, γίνεται και στο αντλιοστάσιο για έλεγχο του περιεχομένου (ποσότητα, ποιότητα οπτικά) των αντλιών.

Σε περίπτωση που οι αντλίες είναι κενές, ζητείται δήλωση του προσωπικού των εκφορτωτών για τον τρόπο καθαρισμού τους και για το είδος του τελευταίου φορτίου που αντλήθηκε μέσω του αντλιοστασίου με παράλληλο έλεγχο των βανών εξυδάτωσης (drain valves) , όπου αυτό είναι δυνατόν. Για παράδειγμα αν υπάρχουν συνδεδεμένες ελαστικές ή πλαστικές σωληνογραμμές, γίνεται έλεγχος της καθαρότητας τους με τον ίδιο τρόπο που αναφέρεται παραπάνω.

#### ***ii) Εκφόρτωση σε δεξαμενές με αυτόματη ζυγαριά***

Οι σύγχρονες αυτόματες ζυγαριές είναι συνήθως ηλεκτρονικές και είναι συνδεδεμένες με ηλεκτρονικό υπολογιστή ο οποίος καταγράφει και εκτυπώνει την ποσότητα που ζυγίστηκε ανά πάσα στιγμή κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης. Συνήθως οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν και λειτουργούν τέτοια συστήματα και ζυγαριές είναι μεγάλες σε μέγεθος και διαχειρίζονται μεγάλο όγκο φορτίων. Στις εγκαταστάσεις αυτές συμπεριλαμβάνονται κυρίως πετρελαϊκές εγκαταστάσεις όπως διυλιστήρια κτλ.

Η βασική αρχή των αυτόματων ζυγαριών είναι η πλήρωση ενός δοχείου με συγκεκριμένο όγκο, π.χ. ένα κυβικό μέτρο, και κατά συνέπεια αντίστοιχο βάρος φορτίου, το οποίο στην συνέχεια «αδειάζεται» στο σύστημα διακίνησης του φορτίου, δηλαδή «αδειάζεται» είτε στην σωληνογραμμή είτε σε βυτιοφόρα αυτοκίνητα. Η ζυγαριά μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή μετρά τα «γεμίσματα» - «αδειάσματα» του δοχείου και καταγράφει το φορτίο με ακρίβεια χιλιογράμμου.

Ο επιβλέπων επιθεωρητής πρέπει επομένως να κάνει έλεγχο για τυχόν επισκευές του δοχείου που πιθανόν να έχουν επηρεάσει τον όγκο του, να σημειώσει τον τύπο της

ζυγαριάς, το όνομα του κατασκευαστή, την ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου από τον κατασκευαστή και την ημερομηνία του τελευταίου ελέγχου από τις Αρχές (Τελωνείο, Νομαρχία, Χημείο Του Κράτους).

Με βάση τις οδηγίες του κατασκευαστή δίνεται εντολή στο σύστημα (υπολογιστή να κάνει πιστοποίηση του βάρους του περιεχομένου του δοχείου (αγιάρι) και το βάρος αυτό να συγκριθεί με το βάρος που προκύπτει πολλαπλασιάζοντας τον όγκο του δοχείου επί την πυκνότητα του υγρού στην συγκεκριμένη θερμοκρασία που έχει μετρηθεί στην δεξαμενή<sup>2</sup>.

Η εταιρεία επίβλεψης θα ζητήσει πλήρη πρόσβαση στο σύστημα ζύγισης και καταγραφής του βάρους, καθ' όλη την διάρκεια της εκφόρτωσης για τους απαραίτητους ελέγχους. Εάν η σύμβαση το απαιτεί θα λαμβάνονται δείγματα «χρονικά», δηλαδή θα γίνεται λήψη δειγμάτων σε τακτά χρονικά διαστήματα, ανάλογα με τον ρυθμό εκφόρτωσης, ενώ ταυτόχρονα θα ελέγχεται για παρουσία νερού στο δοχείο ζύγισης και στο δείγμα<sup>3</sup>.

### **iii) Εκφόρτωση με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή βυτιοφόρα τραίνα**

Στις περιπτώσεις αυτές εφαρμόζεται παρόμοιος έλεγχος και οι ίδιες διαδικασίες με την εκφόρτωση χύδην ξηρών φορτίων (βλ. εκφόρτωση ξηρών φορτίων / i) *εκφόρτωση σε φορτηγά ή τρένα με ζύγιση σε γεφυροπλάστιγγα (φορτηγών, βυτίων, βαγονιών κτλ).* Αρχικά πραγματοποιείται έλεγχος της γεφυροπλάστιγγας και «αγιάρι», σημείωση του ονόματος του κατασκευαστή και της ημερομηνίας τελευταίου ελέγχου από τις αρχές. Ακολουθεί ζύγιση του βυτιοφόρου κενού (για κάθε ζύγιση), σημείωση του χρόνου της ζύγισης και του αριθμού του δελτίου της γεφυροπλάστιγγας. Με την έναρξη της εκφόρτωσης και το φόρτωμα των βυτιοφόρων ακολουθεί η ζύγιση του βυτιοφόρου μικτού (φορτωμένου),

---

<sup>2</sup> στην περίπτωση που υπάρχει αμφιβολία για τυχόν αλλαγή της θερμοκρασίας, γίνεται νέα θερμομέτρηση στο σημείο ζύγισης. Το βάρος που θα προκύψει από το γινόμενο όγκος x πυκνότητα είναι βάρος σε συνθήκες «κενού» ( $V \times P = W \text{ in vac.}$ ) ενώ η ζυγαριά μετράει βάρος στον αέρα (MT in air) οπότε γίνεται μετατροπή του βάρους στο «κενό» σε βάρος στον «αέρα» εφαρμόζοντας τον συντελεστή άνωσης του αέρα.

<sup>3</sup> Αν τυχόν παρουσιασθεί νερό στο δοχείο ζύγισης, επανελέγχεται η δεξαμενή για παρουσία νερού.

Οι διαφορές με τα ξηρά φορτία είναι μικρές σε σχέση με τις ζυγίσεις σε υγρά, υπάρχουν όμως σε σχέση με το άδειασμα των βυτίων και στον έλεγχο που απαιτείται στην ποιότητα και την ποσότητα του φορτίου. Στην περίπτωση που τα βυτία είναι οριζόντια, πραγματοποιείται έλεγχος σε κάθε βυτίο παρουσία για νερό με την ειδική πάστα αλλαγής χρώματος στο νερό. Ακόμα αν το βυτίο έχει βάνα αποστράγγισης στο χαμηλότερο του σημείο, πραγματοποιείται έλεγχος για νερό με άνοιγμα της βάνας και λήψη δείγματος.

Όπως και στις φορτώσεις υγρών φορτίων έτσι και στις εκφορτώσεις η δειγματοληψία από κάθε διαμέρισμα του βυτίου γίνεται χωριστά (εφόσον αυτό απαιτεί η σύμβαση πώλησης) ενώ πραγματοποιείται και γενική δειγματοληψία από τις δεξαμενές του πλοίου στην αρχή της φόρτωσης. (Πάντοτε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύμβασης).

Τέλος οι εκφορτώσεις υγρών φορτίων απαιτούν ορισμένες μετρήσεις όγκου, βάρους και θερμοκρασίας του φορτίου επί του πλοίου. Οι μετρήσεις αυτές γίνονται σε κάθε δεξαμενή του πλοίου μετρώντας με μετροταινία το ύψος του φορτίου στην δεξαμενή (μέθοδος sounding) ή την διαφορά του ύψους του φορτίου προς το συνολικό ύψος της δεξαμενής ( μέθοδος ullaging). Παράλληλα με τις μετρήσεις του φορτίου γίνεται μέτρηση της θερμοκρασίας της κάθε δεξαμενής και καταγράφεται ξεχωριστά (για τον υπολογισμό του βάρους). Στην συνέχεια με την λήξη των μετρήσεων η εταιρία επίβλεψης υπολογίζει, με την χρήση των ειδικών πινάκων του πλοίου, τον όγκο φορτίου σε κάθε δεξαμενή και με την κάθε θερμοκρασία δεξαμενής υπολογίζεται το ειδικό βάρος για την τελική μετατροπή των όγκων σε βάρος ανά μετρικούς τόνους (Παράρτημα Γ). Το σύνολο των μετρήσεων δίνει το συνολικό βάρος του φορτίου στο πλοίο προ της εκφόρτωσης σύμφωνα με τους πίνακες του κάθε πλοίου και ελέγχεται για διαφορές με το συνολικό βάρος φόρτωσης (φορτωτική / B/L).

#### ***iv) Μεταφόρτωση από πλοίο σε πλοίο (μέθοδος STS ie Ship-To-Ship)***

Γενικά γίνονται οι ίδιοι έλεγχοι που περιγράφηκαν παραπάνω για τις περιπτώσεις εκφόρτωσης. Οι μεταφορτώσεις απαιτούν πιο περίπλοκες διαδικασίες από πλευράς ασφάλειας και ενεργειών που χρειάζονται για την ασφαλή μεταφόρτωση φορτίου

(κατάλληλες σωληνώσεις, ύπαρξη ειδικών προστατευτικών marine fenders, κτλ) παρά από πλευράς επίβλεψης και μέτρησης του φορτίου. Οι διαδικασίες που ακολουθούνται είναι παρόμοιες με τις φορτο-εκφορτώσεις σε ξηρά με μικρές διαφορές. Στις περιπτώσεις αυτές το πλοίο στο οποίο γίνεται η μεταφόρτωση (μπάριζα) ελέγχεται για την καταλληλότητα των δεξαμενών του για την χωρητικότητα, κατασκευή, περιεχόμενα προηγούμενου φορτίου κτλ. Ο έλεγχος καθαρότητας και ο έλεγχος μεθόδου καθαρισμού των δεξαμενών είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την έναρξη ή μη της διαδικασίας της μεταφόρτωσης. Οι δεξαμενές πρέπει να ελεγχούν για την καταλληλότητά τους σύμφωνα με διεθνείς κανόνες ανάλογα με το φορτίο το οποίο πρόκειται να παραλάβουν. Οι κανόνες αυτοί διαφέρουν για κάθε φορτίο και λογικά καθότι διαφορετικές προϋποθέσεις καταλληλότητας πρέπει να πληρούν οι δεξαμενές ενός πλοίου που θα παραλάβει πετρέλαιο από αυτές που θα παραλάβουν ηλιέλαιο και αντιστρόφως. Στα τρόφιμα για παράδειγμα οι διαδικασίες επίβλεψης παρότι όπως αναφέρεται παραπάνω είναι όμοιες δεν δύναται να ισχύουν για όλα τα φορτία. Οι οδηγίες που ακολουθούνται στα τρόφιμα είναι σύμφωνα με τον διεθνή οργανισμό FOSFA (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations) οι οποίες μεταξύ άλλων ζητούν την έγγραφη δήλωση του πλοίου για τα εξής:

- βαφή των δεξαμενών (είδος βαφής epoxy κτλ)
- είδος των τριών (3) τελευταίων φορτίων
- μέθοδο καθαρίσματος των δεξαμενών (πλύσιμο με θαλασσινό ή πόσιμο νερό, στέγνωμα δεξαμενών, θερμοκρασία (Παράρτημα Δ)).

Για τον έλεγχο των παραπάνω η εταιρεία επίβλεψης οφείλει να ελέγξει το πλοίο εισέρχοντας μέσα στις δεξαμενές. Αφού το πλοίο διαβεβαιώσει πως οι δεξαμενές είναι GAS FREE ξεκινάει ο πλήρης έλεγχος για καθαρότητα και καταλληλότητα να δεχθούν οι δεξαμενές το φορτίο, ενώ επίσης ελέγχεται ότι δεν υπάρχει νερό διαπιστώνοντας παράλληλα από κοντά την κατάσταση των μεταλλικών επιφανειών των δεξαμενών. Έλεγχος γίνεται και στις σωληνώσεις και στις βάνες έρματος (sea valves used for ballasting) ότι είναι κλειστές και ο επιβλέπων επιθεωρητής σφραγίζει τις βάνες και τις υποδοχές εισόδου και εξόδου. Εφ' όσον διαπιστωθεί ότι οι δεξαμενές του πλοίου (αναφέρεται και ως μπάριζα) είναι κατάλληλες να δεχθούν το φορτίο εκδίδεται από τον επιθεωρητή το πιστοποιητικό επιθεώρησης - καταλληλότητας των δεξαμενών (Ship's tanks inspection report) το οποίο σφραγίζεται, υπογράφεται από τον Πλοίαρχο ενώ



αντίστοιχα σε περιπτώσεις που βρεθούν ακατάλληλες δεν εκδίδεται πιστοποιητικό και το πλοίο υποχρεώνεται να επαναλάβει τις διαδικασίες πλύσεως ούτως ώστε να κριθεί κατάλληλο αργότερα, είτε κρίνεται ακατάλληλο και απορρίπτεται. Οι λοιπές διαδικασίες που πραγματοποιούνται είναι οι ίδιες με τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

### 1.3 ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Σε αντίθεση με τις εκφορτώσεις, οι επιβλέψεις στις φορτώσεις πλοίων ζητούν πιο υπεύθυνη και προσεκτική προσέγγιση. Οι φορτώσεις απαιτούν πιο συστηματικό έλεγχο ενώ συνήθως ανατίθενται σε εταιρίες με την ανάλογη εμπειρία και κατάλληλη γνώση των τεχνικών συμβάσεων (π.χ. CIF, FOB κτλ). Η επίβλεψη της φόρτωσης (σε αντίθεση με τις εκφορτώσεις) αναλαμβάνει έλεγχο της ποσότητας, της ποιότητας και της δειγματοληψίας του φορτίου. Σημειώνεται επίσης πως οι περισσότερες εμπορικές συμφωνίες που αφορούν την ποιότητα του κάθε φορτίου που μεταφέρεται λαμβάνουν ως τελικά τα χαρακτηριστικά της ποιότητας τα οποία έχουν βρεθεί στην φόρτωση.

#### 1.3.1 *ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ*

Οι διαδικασίες πριν την έναρξη της φόρτωσης είναι οι ίδιες με τις εκφορτώσεις (ie ενημέρωση από ναυτιλιακούς πράκτορες, γνώση των τεχνικών συμβάσεων, επικοινωνία με τους φορτωτές κτλ) να σημειωθεί ότι πολύ συχνά στις φορτώσεις χρησιμοποιούνται δύο επιθεωρητές για επίβλεψη της ποσότητας και της ποιότητας αντίστοιχα. Αυτό συμβαίνει γιατί σε αρκετές περιπτώσεις η ζύγιση γίνεται σε διαφορετικό σημείο από την δειγματοληψία και τον έλεγχο της ποιότητας, συνεώς ένας επιθεωρητής δεν προλαβαίνει να μετακινείται εγκαίρως από το ένα σημείο στο άλλο.

Υπάρχουν δύο (2) τρόποι φόρτωσης ξηρών φορτίων:

- i) φόρτωση ξηρών φορτίων χύμα γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα ή τρένα και
- ii) φόρτωση ξηρών φορτίων χύμα μέσω ταινιοδρόμου (μεταφορική ταινία) ο οποίος μεταφέρει το φορτίο κατ'ευθείαν στα κύτη (αμπάρια) του πλοίου.

i) Φόρτωση με φορτηγά αυτοκίνητα ή τρένα

Όταν η φόρτωση γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα ή τρένα, το φορτίο εκφορτώνεται από τα φορτηγά σε ειδική χοάνη και από εκεί μεταφέρεται με κοχλιοτό μεταφορέα (κοχλιομεταφορέας) στα αμπάρια του πλοίου. Ο κοχλιοτός μεταφορέας είναι σύστημα ενός ατέρμονα κοχλία που περιστρέφεται μέσα σε ένα σωλήνα και μεταφέρει το φορτίο στο πλοίο. Εκτός από την παραπάνω διαδικασία, το φορτίο μπορεί να εκφορτωθεί από τα φορτηγά (ή τα τρένα) σε χοάνη -ή και στο έδαφος αν πρόκειται π.χ. για μετάλλευμα η κάρβουνο- και από εκεί να μεταφερθεί στο πλοίο με σύστημα τύπου αναβατόριου με κουβαδάκια ή με γεραμούς τύπου «χούφτας» (grab crane).

Οι έλεγχοι οι οποίοι γίνονται είναι και πάλι οι ίδιοι που περιγράφηκαν στο αντίστοιχο κεφάλαιο των εκφορτώσεων ξηρών φορτίων. Δηλαδή γίνεται έλεγχος της γεφυροπλάστιγγας όπου ζυγίζονται τα φορτηγά ή τα βαγόνια των τρένων για μικτό βάρος και απόβαρο.

Η δειγματοληψία των φορτηγών ή των τρένων ακολουθεί και πάλι την ίδια διαδικασία ανάλογα με την συμβατική υποχρέωση των αγοραστών & πωλητών. Σε αυτές τις περιπτώσεις είτε λαμβάνονται δείγματα από κάθε φορτηγό είτε λαμβάνονται δείγματα από τις αποθήκες ή τα σιλό ενώ το τελικό δείγμα που προκύπτει στο τέλος της φόρτωσης αναμιγνύεται και μοιράζεται σε τόσα δείγματα, όσα ορίζει η σύμβαση. Η δειγματοληψία γίνεται με «σέσουλα», φτυάρι ή «σόντα» η οποία παίρνει δείγμα τύπου «καρότου» από όλο το βάθος του φορτίου.

Οι κανόνες της δειγματοληψίας που ακολουθούνται κατά την φόρτωση των δημητριακών είναι σύμφωνα με τους διεθνείς οργανισμούς GAFTA, FOSFA και INCOGRAIN οι οποίοι αναλύονται παρακάτω. Κοινό τους στοιχείο είναι οι έλεγχοι ποιότητας που γίνονται σύμφωνα με την συμφωνία αγοράς & πώλησης ενώ έχουν μικρές διαφορές ως προς την συχνότητα της δειγματοληψίας (ανά 500 – 1000 τόνους φορτίου) και την τελική διανομή των δειγμάτων.

Σημειώνεται πως οι διαδικασίες αυτές χρησιμοποιούνται για τις φορτώσεις τροφίμων (πχ δημητριακά, ζάχαρη κτλ) ενώ στις φορτώσεις μη τροφίμων, ή στερεών προϊόντων ο έλεγχος που ζητείται είναι βάρους ή ζημιών του προϊόντος κατά την φόρτωση.

ii) Φόρτωση ξηρών φορτίων χύμα μέσω ταινιοδρόμου (μεταφορική ταινία)

Όταν η φόρτωση γίνεται με μεταφορική ταινία, το φορτίο παραλαμβάνεται συνήθως από σιλό απ' όπου ρέει προς την ταινία με την βαρύτητα η από αποθήκες όπου φορτώνεται στην ταινία με αυτοκινούμενους φορτωτές. Η μεταφορική ταινία συνδυάζεται πάντοτε με αυτόματη ζυγαριά η οποία είναι ακριβώς του ίδιου τύπου (με δοχείο γεμίσματος αδειάσματος συγκεκριμένης χωρητικότητας) με την ζυγαριά <sup>4</sup>.

Ο έλεγχος της ποιότητας κατά την φόρτωση αποτελεί την πιο σημαντική διαδικασία. Στις περιπτώσεις φορτώσεων με την μεταφορική ταινία η ποιότητα κατά την φόρτωση πραγματοποιείται με δειγματοληπτικό έλεγχο και επιτόπιες αναλύσεις ποιότητας. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται κυρίως στις περιπτώσεις των δημητριακών ενώ σε άλλα ξηρά φορτία όπως μέταλλα κτλ ο έλεγχος της ποιότητας έχει προηγηθεί της φόρτωσης. Η δειγματοληψία γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ενώ μόνο στην περίπτωση των ξηρών φορτίων γίνεται με «σέσουλα» ή μικρό φτυάρι από την μεταφορική ταινία και σε κάποιο σημείο κοντά στο σύστημα ζύγισης <sup>5</sup>.

Τέλος υπάρχουν περιπτώσεις (πιο σπάνιες) όπου η δειγματοληψία γίνεται από έναν ή πολλούς σωρούς φορτίου κατά την διάρκεια της φόρτωσης. Τότε, με βάση τον ρυθμό φόρτωσης, η δειγματοληψία πραγματοποιείται τουλάχιστον από τέσσερα (4) σημεία γύρω από τον σωρό. Τα σημεία αυτά επιλέγονται να έχουν διαφορά μεταξύ των τουλάχιστον 90 μοίρες, δηλαδή χωρίζετε νοητά ο σωρός σε τέσσερα τμήματα (σχήμα σταυρού) και λαμβάνεται δείγμα από κάθε τεταρτημόριο σε τακτά χρονικά διαστήματα.

---

<sup>4</sup> Παρόμοια διαδικασία που περιγράφεται για τις εκφορτώσεις ξηρών φορτίων.

<sup>5</sup> Το σημείο αυτό προβλέπεται από τον κατασκευαστή και προσφέρει αρκετό χώρο και αερισμό για την κατάλληλη δειγματοληψία κατά την διάρκεια της φόρτωσης.

### 1.3.1.1. ΈΛΕΓΧΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ.

Αν το προϊόν φορτώνεται με μεταφορική ταινία και αυτόματη ζύγιση, εφαρμόζονται οι διαδικασίες ελέγχων, δειγματοληψίας, οπτικού ελέγχου δειγμάτων κλπ στην ξηρά, στην μεταφορική ταινία ή στο πλοίο που περιγράφονται παραπάνω. Εκτός όμως από τους ελέγχους που έχουν κοινή εφαρμογή και στα υγρά και στα ξηρά φορτία, γίνονται και οι παρακάτω πρόσθετοι έλεγχοι επί του πλοίου κατά την διάρκεια της φόρτωσης ξηρών φορτίων.

Είναι απαραίτητο να είναι ανοικτά μόνο τα καπάκια (hatches) των αμπαριών εκείνων τα οποία φορτώνουν την δεδομένη στιγμή. Όσα αμπάρια έχουν συμπληρώσει το φορτίο τους ή όσα είναι ακόμη κενά, θα πρέπει να παραμένουν κλειστά ούτως ώστε σε περίπτωση βροχής να μπορεί να διακοπεί γρήγορα η φόρτωση και να κλεισθούν τα καπάκια πριν εισχωρήσει μεγάλη ποσότητα νερού στο προϊόν που έχει ήδη φορτωθεί.

Συμβαίνει για παράδειγμα σε μερικά φορτία η υγρασία να αυξήσει μόνο το βάρος τους αλλά στα περισσότερα η υγρασία θα προξενήσει καταστροφή της ποιότητας όπως π.χ. σε φορτία δημητριακών, σογιαλεύρου, ζωοτροφών η υγρασία προκαλεί ζύμωση και καταστροφή («μούχλιασμα»), ευνοεί την δημιουργία μυκήτων, ψείρας, ζωύφίων, εντόμων και όσο προχωρεί η διαδικασία της ζύμωσης αυξάνει επίσης και η θερμοκρασία του φορτίου. Η αυξημένη υγρασία και η αυξημένη θερμοκρασία εκτός της πλήρους αλλοίωσης του φορτίου (οργανική αποσύνθεση) ευνοεί και την ανάπτυξη των οργανισμών που αναφέρονται παραπάνω. Στην περίπτωση αυτή ο επιβλέπων επιθεωρητής αναφέρει οποιαδήποτε καθυστέρηση στο κλείσιμο των και αν έχει εισχωρήσει αρκετά μεγάλη ποσότητα νερού μέσα στο φορτίο θα συντάσσει έγγραφη διαμαρτυρία (letter of protest) εκ μέρους των εντολέων του (αγοραστής ή πωλητές του φορτίου) και θα παραδίδεται αμέσως στον Πλοίαρχο.



*(Υπαρξη εντόμων κατά την εκφόρτωση ‘σκληρού’ σιταριού επί πλοίου M/V ISKANDER στην Ιταλία, το πλοίο είχε φορτωθεί με έντομα στα Νέα Μουδανιά Χαλκιδικής. Φωτογραφικό αρχείο επιβλέψεων Med Control Services Μάϊος-Ιούνιος 2010).*

Κατά την διάρκεια της φόρτωσης ακόμα ελέγχεται η κατανομή του φορτίου μέσα στα αμπάρια ούτως ώστε να καλυφθεί πλήρως η χωρητικότητά τους και να μην υπάρχουν κενά η λοφίσκοι με φορτίο μέσα σ’ αυτά.

Επιβάλλεται επίσης και τακτικός έλεγχος της θερμοκρασίας του φορτίου που φορτώνεται διότι τυχόν αύξησή της μπορεί να οφείλεται σε είσοδο θαλασσινού νερού (έρματος) στα αμπάρια του πλοίου είτε λόγω σφάλματος του πληρώματος ή λόγω διαρροών από τυχόν γειτνιάζουσες δεξαμενές έρματος που έχουν ρωγμές. Και πάλι ειδοποιείται αμέσως ο εντολέας μέσω της εταιρείας επίβλεψης, και ακολούθως συντάσσεται η διαμαρτυρία (letter of protest), ενώ παράλληλα ο επιθεωρητής λαμβάνει δείγμα βρεγμένου φορτίου το οποίο θα σταλεί σε ανεξάρτητο χημείο (ιδιωτικού ή δημοσίου φορέα) για να διαπιστωθεί αν το νερό είναι θαλασσινό η κοινό μαλακό νερό.

Ανάλογα με το είδος του προϊόντος και τις συνθήκες φόρτωσης γίνονται τακτικοί έλεγχοι της ποιότητας τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά με δειγματοληψίες σε τακτά χρονικά διαστήματα για τυχόν μεταβολή της ποιότητας από την ξηρά έως το πλοίο. Π.χ. μπορεί να ταλαιπωρείται υπερβολικά το φορτίο από τα συστήματα φόρτωσης (γερανούς, ταινίες, φορτο-εκφορτώσεις από φορτηγά κλπ) με αποτέλεσμα να τρίβεται, να παράγεται μεγάλη ποσότητα λεπτομερούς υλικού (σκόνης), οπότε η κοκκομερία του φορτίου επί του πλοίου να είναι εκτός προδιαγραφών. Δηλαδή μπορεί να υπάρχει σύμφωνα πάντα με την σύμβαση φόρτωσης μέγιστο όριο λεπτόκοκκου προϊόντος που περνάει από κόσκινο 2 mm, δηλαδή 2 % επί του φορτίου και να βρεθεί στο δείγμα του πλοίου 4 %. Αμέσως διερευνάται αν το φορτίο ήταν ήδη εκτός προδιαγραφών πριν φορτωθεί μέσα στα αμπάρια ή αν θρυματίστηκε κατά την πτώση από τον γερανό ή την ταινία, τον κοχλιομεταφορέα κτλ στα αμπάρια του πλοίου.

Οι ίδιοι έλεγχοι με τους παραπάνω γίνονται και για τυχόν αυξημένη υγρασία, ξένες ύλες, σπασμένους κόκκους, έντομα, ψείρες κλπ ανάλογα με το φορτίο που επιβλέπεται και τις προδιαγραφές του πελάτη. Άλλοι έλεγχοι που έχουν εφαρμογή στα ξηρά φορτία, είναι οι έλεγχοι για συσσωματωμένους κόκκους. Δηλαδή το φορτίο πρέπει να ρέει ελεύθερα (free flowing) στην διαδρομή του από την ταινία, κοχλιομεταφορέα, γερανό κλπ, προς τα αμπάρια του πλοίου και να μη παρουσιάζονται συσσωματωμένοι όγκοι (πετρωμένο φορτίο) που συνήθως οφείλονται σε αυξημένη υγρασία και συμπίεση του φορτίου. (π.χ. υγρασία κοντά στο δάπεδο μαζί με την αυξημένη πίεση λόγω του υπερκείμενου βάρους του φορτίου στον σωρό ή στην αποθήκη ή στο σιλό μπορεί να δημιουργήσει συσσωματώσεις που κατά κανόνα είναι αντισυμβατικές).

#### 1.3.1.2. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Με το πέρας της φόρτωσης γίνεται έλεγχος των αμπαριών του πλοίου, προσέχεται να είναι το φορτίο σε καλή κατάσταση χωρίς υγρασία, χωρίς αυξημένη θερμοκρασία, να μην υπάρχουν έντομα ή ψείρες (αν πρόκειται για δημητριακά, άλευρα ή ζωοτροφές), να μην παρουσιάζει καμία αλλαγή χρώματος, υφής, οσμής και να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένο χωρίς συσσωματώσεις. Στη συνέχεια η εταιρεία επίβλεψης παρατηρεί το κλείσιμο και σφράγισμα των αμπαριών με στεγανά, την ασφαλή απομάκρυνση της

μεταφορικής ταινίας, των γερανών ή του κοχλιομεταφορέα από το πλοίο και καταγράφει τα βυθίσματα του πλοίου (πλώρης, μέσου, πρύμης) στην αριστερή και στην δεξιά πλευρά του. Τέλος παραδίδονται τα σφραγισμένα δείγματα της φόρτωσης στον Πλοίαρχο με απόδειξη (samples' receipt) για να τα παραδώσει με την σειρά του στους τελικούς παραλήπτες του φορτίου.

### 1.3.2 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Όπως αναφέρεται παραπάνω οι εκφορτώσεις και οι φορτώσεις υγρών φορτίων γίνονται με τους παρακάτω τέσσερις (4) τρόπους, ενώ οι έλεγχοι των εξοπλισμών και η μεθοδολογία που ακολουθείται είναι η ίδια.

i) Φόρτωση σε δεξαμενές μέσω σωληνογραμμών (μέτρηση βάρους μέσω υπολογισμού των όγκων).

ii) Φόρτωση σε δεξαμενές με αυτόματη ζυγαριά

iii) Φόρτωση με βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή βυτιοφόρα τραίνα

iv) Μεταφόρτωση από πλοίο σε πλοίο (μέθοδος STS ie Ship-To-Ship)

Οι διαφορές που παρατηρούνται σε σχέση με τις εκφορτώσεις υγρών φορτίων είναι και πάλι στις διαδικασίες δειγματοληψίας και ελέγχου της ποιότητας. Δειγματοληψία γίνεται πριν την έναρξη της φόρτωσης από τις δεξαμενές ξηράς αλλά και κατά την διάρκειά της.

Χρειάζεται έλεγχος των δεξαμενών του πλοίου που θα παραλάβουν το φορτίο ξεχωριστά, επιβάλλεται να ελεγχθεί ακόμα η χωρητικότητά τους από τους πίνακες ογκομέτρησης του πλοίου και το υλικό κατασκευής τους μετά από έλεγχο των εγγράφων του πλοίου και διασταυρωτικό οπτικό έλεγχο κάθε μίας δεξαμενής. Η καταλληλότητα επίσης των δεξαμενών του πλοίου πρέπει να ελεγχθεί για καθαριότητα,

να καταγραφεί ο τρόπος πλυσίματος των αμπαριών και να εκδοθούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά ούτως ώστε να επιτραπεί η έναρξη της φόρτωσης <sup>6</sup>.

#### 1.3.2.1. ΈΛΕΓΧΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Όταν ξεκινήσει η φόρτωση και το φορτίο περνάει από τις σωληνώσεις του πλοίου στις/στην δεξαμενές του, θα ελεγχθούν οι πιέσεις (manifold pressure) στην είσοδο των σωληνώσεων του πλοίου και επίσης θα ελεγχθούν οι εύκαμπτοι αγωγοί (flexible hoses) για να βεβαιωθεί ότι αντέχουν τις πιέσεις που δέχονται από τις αντλίες της ξηράς <sup>7</sup>.

Κατά κανόνα γίνεται δειγματοληψία του πρώτου (αρχικού) φορτίου που έρχεται με την έναρξη της φόρτωσης από την ξηρά και το δείγμα ελέγχεται οπτικά για διαύγεια, χρώμα, ιζήματα, νερό και οποιαδήποτε άλλη πιθανή επιμόλυνση από τις σωληνώσεις της ξηράς. Η φόρτωση σταματά όταν το ύψος του υγρού μέσα στην δεξαμενή φθάσει το 1 πόδι και πραγματοποιείται πάλι δειγματοληψία (first foot sample) το οποίο εξετάζεται οπτικά για πιθανή επιμόλυνση και αποστέλλεται σε χημείο για έλεγχο. Η διαδικασία αυτή του first foot sample, είναι σχεδόν πάγια απαίτηση όλων των συμβάσεων υγρών φορτίων (τροφίμων, πετρελαίων κτλ) ενώ είθισται να ακολουθείται ακόμη και αν δεν προβλέπεται από την σύμβαση αγοράς/πώλησης.

Κατά την διάρκεια της φόρτωσης, η δειγματοληψία γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα και για οπτικό έλεγχο για να παρατηρείται τυχόν αλλαγή στην ποιότητα του φορτίου. Αυτή η διαδικασία δεν είναι υποχρεωτική και δεν επιβάλλεται σε όλες τις συμβάσεις όμως είναι χρήσιμο να εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλες τις επιβλέψεις ούτως ώστε να προστατεύονται τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων και να ενημερώνονται έγκαιρα για τυχόν μεταβολή της ποιότητας του φορτίου που παραλαμβάνεται ή παραδίδεται.

---

<sup>6</sup> Οι διαδικασίες προ-φόρτωσης είναι οι ίδιες που αναφέρονται στις εκφορτώσεις STS (ship-to-ship).

<sup>7</sup> Η μέγιστη ανεκτή πίεση αν δεν αναγράφεται στην σύμβαση, δίνεται από τον εκπρόσωπο του πλοίου (Πλοίαρχο ή Υπαρχο).



Σε περιπτώσεις όπου οι προδιαγραφές του φορτίου συμπεριλαμβάνουν παράδοσή του σε θερμοκρασίες υψηλότερες από την θερμοκρασία περιβάλλοντος, (π.χ. άσφαλτος, μελάσσα, μαζούτ κλπ) γίνεται τακτικός έλεγχος των θερμοκρασιών του φορτίου και παραβάλλονται με τις θερμοκρασίες που ορίζει η σύμβαση.

#### 1.3.2.2. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η διαδικασία της δειγματοληψίας τελειώνει, ενώ ακολουθείται από την σφράγιση και σήμανση των δειγμάτων, την έκδοση πρωτοκόλλων ή αποδείξεων παράδοσης / παραλαβής δείγματος, και μέτρηση της ποσότητας του πλοίου σε σύγκριση με την ξηρά (όπως περιγράφεται παραπάνω στις εκφορτώσεις υγρών φορτίων). Εάν παρατηρηθούν διαφορές πέραν του συνήθους, δηλαδή διαφορές μεγαλύτερες του 0.3 % μεταξύ φορτωτικής και βάρους που προκύπτει από τις μετρήσεις του πλοίου, συμπληρώνεται από την εταιρεία επιβλεψής επιστολή επιφύλαξης ως προς την διαφορά (letter of reserve) μεταξύ των δεξαμενών ή του ζυγίου της ξηράς και του φορτίου που υπολογίσθηκε στο πλοίο. Επιφυλάσσοντας με αυτόν τον τρόπο τα συμφέροντα του εκάστοτε εντολέα ο οποίος διατηρεί την επιφύλαξη να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια κριθεί απαραίτητη κατά του πλοίου.

#### 1.4 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

Η σωστή δειγματοληψία είναι η βάση του σωστού ελέγχου της ποιότητας οποιουδήποτε φορτίου. Αυτό γιατί το αποτέλεσμα οποιουδήποτε προσδιορισμού ή ανάλυσης για διαπίστωση της ποιότητας του φορτίου, είναι ισοδύναμο και εξαρτάται απόλυτα από το δείγμα που παρουσιάσθηκε για έλεγχο.

Επομένως αν η δειγματοληψία γίνει σωστά, το δείγμα θα είναι αντιπροσωπευτικό του υλικού που ελέγχεται και τα αποτελέσματα των ποιοτικών ελέγχων θα είναι επίσης σωστά και θα ανταποκρίνονται στα πραγματικά χαρακτηριστικά του υπό έλεγχο υλικού. Αντιθέτως αν η δειγματοληψία δεν είναι σωστή και δεν αντιπροσωπεύει το υλικό, τότε και τα αποτελέσματα των ελέγχων της ποιότητας θα είναι εσφαλμένα.

Σκοπός της δειγματοληψίας είναι να συλλεχθεί ένα τμήμα του υλικού τέτοιου μεγέθους που να μπορεί να μεταφερθεί στο εργαστήριο χωρίς προβλήματα υπέρμετρου όγκου ή βάρους για να είναι εύκολος ο χειρισμός του και που ταυτόχρονα να αντιπροσωπεύει με ακρίβεια το φορτίο ή το υλικό που δειγματίστηκε.

Με βάση τις παραπάνω προϋποθέσεις, εξυπακούεται ότι όλες οι αναλογίες και οι συγκεντρώσεις των συστατικών που περιέχονται στο δείγμα και πρόκειται να προσδιορισθούν στο εργαστήριο, θα είναι ακριβώς οι ίδιες όπως και στο υλικό που δειγματίστηκε. Επίσης το δείγμα ετοιμάζεται κατά τέτοιο τρόπο που να εξασφαλίζεται ότι δεν έγινε καμία μεταβολή των συστατικών του πριν την ανάλυση ή την δοκιμή.

Γι' αυτόν τον λόγο δίνεται η δέουσα προσοχή από τις εταιρίες επίβλεψης ώστε τα σκεύη που χρησιμοποιούνται στην δειγματοληψία να είναι καθαρά και σύμφωνα με αυτά που περιγράφει η εκάστοτε μέθοδος (bias testing) που ορίζεται στην σύμβαση των αγοραστών και των πωλητών για να μη προκληθούν επιμολύνσεις (contamination) του δείγματος με άλλα στοιχεία που πιθανόν περιείχαν τα σκεύη αυτά. Το ίδιο ισχύει και για τα δοχεία που χρησιμοποιούνται σαν περιέκτες των δειγμάτων.

Τα σκεύη δειγματοληψίας (δειγματολήπτες) που συνήθως χρησιμοποιούνται είναι :

- Για τα στερεά υλικά χύμα : φτυάρια, σέσουλες, ειδικά φαράσια, τρυπάνια, λίμες, σόντες (ομόκεντροι σωλήνες με παραθυράκια για λήψη «καρότου» καθ' όλο το ύψος της καρότσας φορτηγών αυτοκινήτων ή βαγονιών τρένων), διαφόρων μεγεθών και σχημάτων ανάλογα με το δειγματιζόμενο υλικό και την κοκκομετρία του.
- Για τα στερεά υλικά σε σακκία συνήθως χρησιμοποιείται ο «κλέφτης» ο οποίος είναι μισό τμήμα σωλήνα, κομμένου κατά τον διαμήκη άξονα, μήκους 10 – 20 εκατοστών με το ένα άκρο του κωνικό και αιχμηρό για να μπορεί να τρυπάει το σακκί ενώ στο άλλο άκρο του εφαρμόζεται ένα σακουλάκι πάνινο ή πλαστικό που συλλέγει το δείγμα.

- Για τα υγρά φορτία, χρησιμοποιούνται χάλκινοι, ανοξείδωτοι ή γυάλινοι δειγματολήπτες σχήματος περίπου μπουκαλιού, ταπωμένοι με φελλό, οι οποίοι μπορούν να απο-πωματίζονται σ' όποιοδήποτε ύψος του υγρού επιθυμείται. Χρησιμοποιούνται επίσης και σόντες διαφόρων μεγεθών και διαμέτρων για δειγματοληψία από βυτιοφόρα αυτοκίνητα ή τρένα, ή και από μικρές δεξαμενές ή βαρέλια.
- Τα δοχεία που χρησιμοποιούνται σαν περιέκτες των δειγμάτων, είναι μεταλλικά (τενεκεδένια), γυάλινα ή ξύλινα ανάλογα με το υλικό που δειγματίζεται. Τα ξύλινα κιβώτια χρησιμοποιούνται συνήθως για βαριά στερεά υλικά (μεταλεύματα, τσιμέντο κλπ), τα οποία πρώτα τοποθετούνται σε πλαστική σακούλα και μετά σε ξύλινο (ή και τενεκεδένιο δοχείο) με μεγάλο στόμιο.
- Τα δείγματα δημητριακών, αλεύρων, σπόρων και γενικά αγροτικών προϊόντων, τοποθετούνται σε πάνινα (κάμποτ) σακουλάκια ή σε πλαστικές σακούλες αν πρόκειται να γίνει προσδιορισμός της υγρασίας. Σημειώνεται πως όλα τα στερεά δείγματα που προορίζονται για προσδιορισμό υγρασίας, μπαίνουν υποχρεωτικά σε γερές πλαστικές σακούλες, κλείνονται ερμητικά και φυλάσσονται σε δροσερό και σκιερό μέρος και προσέχουμε να μην εκτίθενται στον ήλιο.

### **Τύποι δειγματοληψίας και τύποι δειγμάτων**

Ανάλογα με τον τρόπο που πραγματοποιείται η δειγματοληψία, διακρίνονται οι παρακάτω γενικές κατηγορίες δειγμάτων:

- Δείγμα ορισμένου ύψους (level sample), είναι το δείγμα που λαμβάνεται σε κάποιο συγκεκριμένο ύψος του αποθηκευμένου υλικού, π.χ. στο μέσον της δεξαμενής η του σιλό.
- Χρονικό δείγμα, λαμβάνεται από καθορισμένο σημείο και σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (Grab or catch sample), όταν ζητούνται να βρεθούν τα χαρακτηριστικά του δειγματιζόμενου υλικού σε ένα ορισμένο σημείο και χρόνο

(π.χ. δειγματοληψία αγωγού λυμάτων πριν την έξοδο στον αποδέκτη την ώρα αιχμής)

- «Τραβηχτό» δείγμα (Run sample) , δείγμα που θα ληφθεί καθ' όλο το ύψος του υγρού με δειγματολήπτη μικρού στομίου, ο οποίος τραβιέται από τον πυθμένα προς την οροφή της δεξαμενής με τρόπο ώστε να γεμίσει με υλικό καθ' όλο το ύψος της δεξαμενής.
- Δείγμα «καρότο», είναι αυτό που παίρνεται με σόντα καθ' όλο το ύψος του υλικού.
- Σύνθετο ή γενικό δείγμα (composite sample) είναι αυτό που προκύπτει από την αναλογική ανάμιξη δειγμάτων διαφόρων αποθηκευτικών χώρων (δεξαμενών, σιλό, αποθηκών, αυτοκινήτων, βαγονιών) που περιέχουν μια συγκεκριμένη «παρτίδα» του υλικού που δειγματίζεται. Γενικό λέγεται επίσης και το δείγμα που προκύπτει από την αναλογική ανάμιξη των χρονικών δειγμάτων που πάρθηκαν στο συγκεκριμένο σημείο δειγματοληψίας σε διαφορετικούς χρόνους.

## 1.5 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΒΑΡΟΥΣ ΜΕ ΒΥΘΙΣΜΑΤΑ ΠΛΟΙΟΥ

Εκτός από τις περιπτώσεις όπου το βάρος του φορτίου σε μία φόρτωση καθορίζεται από την ζύγιση του, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου το φορτίο έχει ήδη μεταφερθεί και συσσωρευθεί στον 'ντόκο' του λιμανιού χωρίς ζύγιση ή δειγματοληψία οπότε το βάρος του θα πιστοποιηθεί από την διαφορά του εκτοπίσματος του πλοίου κενού και φορτωμένου (Initial and Final Draft Survey) και η δειγματοληψία θα γίνει από διάφορα σημεία του σωρού κατά την διάρκεια της φόρτωσης. Το ίδιο μπορεί να ισχύει και στην εκφόρτωση του πλοίου όπου το φορτίο δεν ζυγίζεται, αλλά εκφορτώνεται και τοποθετείται σε αποθήκη ή στον εξωτερικό χώρο ενός λιμανιού χωρίς ζύγισμα.

Η μέθοδος προσδιορισμού του βάρους από τα εκτοπίσματα του πλοίου κενού και φορτωμένου βασίζεται στην αρχή του Αρχιμήδη (άνωση) κατά την οποία όταν ένα

σώμα εμβαπτίζεται στο νερό εκτοπίζει τόσο όγκο νερού όσο είναι το βάρος του. Έτσι λοιπόν με τη μέθοδο αυτή υπολογίζεται το εκτόπισμα του πλοίου πριν την φόρτωση και το αντίστοιχο εκτόπισμα μετά την φόρτωση οπότε η διαφορά των εκτοπισμάτων θα είναι το βάρος που φορτώθηκε στο πλοίο.

Η μέθοδος των εκτοπισμάτων είναι γνωστή σαν Draft Survey (draft = βύθισμα) και σύμφωνα με αυτή ελέγχονται και τα καταγράφονται τα βυθίσματα του πλοίου στην πλώρη, στο μέσον και στην πρύμη, καθώς στην αριστερή όσο και στην δεξιά πλευρά του πλοίου. Στη συνέχεια λαμβάνεται υπόψη η εγκάρσια κλίση (list) και η διαμήκη κλίση (διαγωγή -trim) του πλοίου, μετράται η πυκνότητα του νερού (με πυκνόμετρο αναλόγως για θάλασσα, ποτάμι, λίμνη κλπ) και μετά απο μία επεξεργασία των δεδομένων αυτών, συμβουλευοντας τους αντίστοιχους πίνακες του πλοίου (οι οποίοι λέγονται υδροστατικοί πίνακες), θα υπολογισθεί το συνολικό βάρος σκάφους, εξαρτημάτων και φορτίου, οπότε με αφαίρεση του βάρους του σκάφους, των εξαρτημάτων του και τυχόν άλλων φορτίων (π.χ. έρμα, παραλαβή καυσίμων ή λιπαντικών, κατανάλωση καυσίμων από την μηχανή του πλοίου κλπ) από το συνολικό βάρος, υπολογίζεται το βάρος του φορτίου (Παράρτημα Ε).

Στις περιπτώσεις όπου με την μέθοδο του Draft Survey υπολογίζεται η φορτωτική (το βάρος που φορτώθηκε) του πλοίου, συνεχίζεται η καταμέτρηση και ο υπολογισμός όλων των αφαιρούμενων βαρών που προβλέπει η μέθοδος, γίνονται οι υπολογισμοί με βάση τους υδροστατικούς πίνακες του πλοίου, ολοκληρώνεται το η τελική έκθεση βυθίσματος (final draft survey), αφαιρούνται οι ποσότητες του αρχικού, initial draft survey, (βάρος πριν την φόρτωση) και καθορίζεται το βάρος που φορτώθηκε. Η διαδικασία της παραπάνω μεθόδου που χρησιμοποιείται γίνεται σύμφωνα με την επίσημη μεθοδολογία που γράφεται στην οδηγία των Ηνωμένων Εθνών UN code ECE/Energy/19 (UNECE, 1991).

## 1.6 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ (TALLY)

Η επίβλεψη μέτρησης χρησιμοποιείται στα ξηρά/στερεά φορτία και στα μοναδοποιημένα. Είναι μαζί με τις επιβλέψεις βάρους και ποιότητας από τους πιο συνηθισμένους ελέγχους που πραγματοποιούνται τόσο στις φορτώσεις όσο και στις εκφορτώσεις πλοίων. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη μεθοδολογία λόγω της απλότητας της επίβλεψης αφού αφορά την καταγραφή και μέτρηση του εκάστοτε φορτίου. Χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια ειδικά στις φορτώσεις και εκφορτώσεις γενικού φορτίου (general cargo) καθώς και σε συσκευασμένα φορτία ή πρώτες ύλες σε δέματα (π.χ. 'χελώνες' αλουμινίου, δέματα καθοδίου χαλκού, υλικά/προϊόντα σε κούτες κτλ)



*(Επίβλεψη μέτρησης γενικού φορτίου κατά την διαδικασία μεταφόρτωσης από το πλοίο M/V ACHILLEAS στο M/V MISTRAL στα ναπηγεία της Κυνοσούρας στην Σαλαμίνα. Φωτογραφικό αρχείο επιβλέψεων Med Control Services Ιούνιος 2012).*

## 1.7 ΕΠΙΒΛΕΨΕΙΣ ΠΛΗΡΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ / F.O.G. (FULL OUTTURN GUARANTEE)

Στη μεταφορά χύδην φορτίων παρατηρούνται διαφορές στο βάρος μεταξύ της φορτωθείσας και της εκφορτωθείσας ποσότητας σε σχέση με τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης αντίστοιχα. Ναυλωτές, τραπεζικοί οργανισμοί και παραλήπτες χύδην φορτίων μπορούν να διαχειριστούν αυτό το ενδεχόμενο ρίσκο (risk management) όταν μια εταιρεία επίβλεψης, σύμφωνα με προκαθορισμένους όρους και συνθήκες, δεχθεί να αναλάβει την ανάθεση της επίβλεψης τόσο στο λιμάνι φόρτωσης όσο και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Με την προϋπόθεση όμως πως στην περίπτωση ελλείμματος στην ποσότητα θα αποζημιωθεί η αξία του εμπορεύματος που χάθηκε. Η υπηρεσία επίβλεψης αυτή ονομάζεται πλήρης εγγύηση αποτελέσματος (full outturn guarantee).

## 1.8 ΠΟΛΛΑΠΛΟΙ ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ/ΦΟΡΤΩΤΕΣ

Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν πολλοί παραλήπτες φορτίων φορτωμένα σε ένα πλοίο ζητείται η επίβλεψη φόρτωσης ή εκφόρτωσης ανά είδος φορτίου ή εάν είναι το ίδιο για όλους τότε ζητείται η επίβλεψη ανά ποσότητα φορτίου για κάθε ενδιαφερόμενο ξεχωριστά. Οι επιβλέψεις αυτές γίνονται σε συνεννόηση με το πλοίο και επιβεβαιώνονται οι ποσότητες και ο διαχωρισμός των φορτίων με τον επιβλέποντα επιθεωρητή. Στις φορτώσεις δημιουργείται ένα αρχικό πλάνο για την κατανομή του φορτίου πριν φορτωθεί στο πλοίο και στο τέλος της φόρτωσης το κάθε φορτίο ξεχωριστά καταγράφεται από τον επιθεωρητή και από το πλοίο (cargo plan). Στις περιπτώσεις όμως που υπάρχουν πολλοί παραλήπτες και σε διαφορετικά λιμάνια, είναι απαραίτητο να εφαρμοσθεί ένα σχέδιο για την εκφόρτωση του κάθε προϊόντος, συνήθως σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο φόρτωσης, ούτως ώστε να αποφευχθούν αναμίξεις στα φορτία, τους παραλήπτες και τις ποσότητες. Είναι αρκετές οι φορές όπου φορτία μεγάλης αξίας μπορεί να εκφορτωθούν χωρίς να έχουν καταγραφεί σωστά και να καταλήγουν σε λάθος παραλήπτη ή αντίστοιχα να επωφελείται κάποιος άλλος παραλήπτης από την παραλαβή καλύτερης ποιότητας φορτίου που ανήκει σε άλλον. Τα πλέον συνηθισμένα περιστατικά λανθασμένης παραλαβής φορτίων αφορούν τις

διαφορές βάρους σε ένα είδος όμοιου φορτίου, όπου άλλοι παραλήπτες είτε παρουσιάζουν πλεόνασμα είτε έλλειμμα ποσότητας παραλαβής.

#### 1.9 ΕΠΙΒΛΕΨΗ BUNKER SURVEY

Η παραπάνω επίβλεψη αφορά την παραλαβή καυσίμων σε ένα πλοίο έτσι λοιπόν το Bunker Survey είναι η επίβλεψη της παραλαβής της συμφωνημένης ποιότητας και ποσότητας καυσίμων. Οι διαρκώς αυξανόμενες τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων έχουν οδηγήσει ναυλωτές και πλοιοκτήτες στην λύση της επίβλεψης των καυσίμων που παραλαμβάνουν, οι διαδικασίες είναι παρόμοιες με αυτές των φορτώσεων ή εκφορτώσεων υγρών φορτίων όμως διαφέρουν σε ζητήματα ασφάλειας κτλ. Τα ζητούμενα από την επίβλεψη (η οποία γίνεται σύμφωνα με διεθνής κανόνες) είναι συνήθως η μέτρηση της ποσότητας του πλοίου που παρέχει τα καύσιμα πριν τα μεταφορτώσει και μετά, ενώ ομοίως γίνεται και με τα πλοία που τα παραλαμβάνει. Στη συνέχεια ο επιθεωρητής συγκρίνει τις ποσότητες και ακολούθως εκδίδει το πιστοποιητικό παραλαβής καυσίμων. Ακόμα για έλεγχο ποιότητας ο επιθεωρητής λαμβάνει δείγμα του καυσίμου που παραλαμβάνεται και ελέγχεται μετέπειτα σε εργαστήρια συνήθως κατά ISO 8217 Marpol Annex VI (MARPOL, 2007) για συμμόρφωση με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που έχουν συμφωνηθεί.

#### 1.10 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΖΗΜΙΩΝ ΑΜΠΑΡΙΩΝ (HOLD CONDITION SURVEY)

Φορτία τα οποία μεταφέρονται χύδην και είναι μέταλλα ή παλαιοσίδηρα (scrap metal) είναι σε ιδιόμορφα μεγέθη σχετικά με τις διαστάσεις τους και το βάρος τους. Πρόκειται για βαριά αντικείμενα ποικίλων μεγεθών ενώ ο τρόπος που φορτώνονται και εκφορτώνονται είναι επισφαλής για βλάβες σε μέρη του πλοίου. Η επίβλεψη καταγραφής ζημιών των αμπαριών γίνεται προ φόρτωσης και μετά τον πέρας της εκφόρτωσης, συνεπάγεται δηλαδή μία αναλυτική έκθεση ζημιών του πλοίου από τον επιθεωρητή φόρτωσης, ενώ στο λιμάνι εκφόρτωσης άλλος επιθεωρητής (χρησιμοποιώντας την κατάσταση φόρτωσης) συγκρίνει τα αποτελέσματά του και καταγράφει τυχόν ζημιές. Συνήθως εάν γίνουν νέες ζημιές ο επιθεωρητής ενημερώνει



*«Επιβλέψη ναυτιλιακών φορτίων στην Ελληνική αγορά»*

αμέσως τους υπαίτιους και επισκευάζονται επιτόπου ή δίνεται ένα χρηματικό αντίτιμο για επισκευή των ζημιών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΑΝΑΓΚΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ**

### **2.1 ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ**

Παρότι στο παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο η έννοια της ασφάλισης των εμπορευμάτων θεωρείται δεδομένη και απαραίτητη, συχνά παραμελείται η λήψη μέτρων πρόληψης ζημιών και απωλειών στα διάφορα φορτία. Οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι στο ναυτιλιακό εμπόριο ασφαλίζουν τα εμπορεύματά τους όμως περιστατικά από απώλειες και ζημιές στα φορτία που διαχειρίζονται κάνουν όλο και πιο εμφανή την ανάγκη για προσοχή στην πρόληψη ούτως ώστε να αποφευχθούν τυχόν ζημιές και την ανάγκη να διαχειριστεί διαφορετικά πιθανή έκθεση σε κίνδυνο των φορτίων τους. Άλλωστε πωλητές, παραλήπτες ή και μεταφορείς φορτίων όλοι επωφελούνται από την ασφαλή αποστολή και παραλαβή του φορτίου και αντίστοιχα όλοι ζημιώνονται από την απώλεια ή την ζημιά του. Ενώ σημειώνεται πως η σωστή διαχείριση του κινδύνου και η διαχείριση απωλειών εμπειρικά έχει δείξει πως αφενός περιορίζει τις απώλειες αλλά οδηγεί και σε οικονομικά οφέλη από την μείωση των ασφαλιστρών.

Οι περισσότερες ζημιές στις μεταφορές θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί εάν είχαν ακολουθηθεί σωστά οι οδηγίες φόρτωσης και εκφόρτωσης και εάν είχε δοθεί περισσότερη προσοχή στις αρχές και τις μεθόδους της ασφαλούς μεταφοράς. Οι πιο σημαντικοί παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη για να επιτευχθεί μία 'σωστή' μεταφορά είναι:

- η φύση του φορτίου
- επιλογή του κατάλληλου μέσου που θα χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά και
- οι υποδομές στα λιμάνια φορτο-εκφόρτωσης.

### **2.2 ΡΟΛΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ**

Σε συνέχεια των παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό πως η ύπαρξη ενός επιθεωρητή φορτίου θα ήταν χρήσιμη και θα συνέβαλε στην τήρηση των κατάλληλων διαδικασιών φορτώσεων και εκφορτώσεων και κατά συνέπεια στην μείωση του κινδύνου ζημιάς ή

απώλειας φορτίου. Η χρήση του επιθεωρητή είναι ένα είδος προληπτικής ενέργειας και ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των πωλητών και των αγοραστών εμπορευμάτων καθώς με την εμπειρία του, την γνώση των λιμανιών και των διαδικασιών τους, αλλά κυρίως με την συνεχή του παρουσία στις φορτο/εκφορτώσεις πλοίων παρέχει τακτική ενημέρωση και μια αίσθηση σιγουριάς πως θα τηρηθούν οι κατάλληλες πρακτικές σε μια φόρτωση ή εκφόρτωση κτλ.

Βέβαια η ύπαρξη και η ανάθεση επίβλεψης επιθεωρητή φορτίου δεν είναι απαραίτητη ούτε απαιτείται από τον νόμο, ενώ σε περίπτωση ανάθεσης επίβλεψης παραδείγματος χάρη από την μεριά των αγοραστών σε ένα λιμάνι φόρτωσης ο πωλητής του φορτίου έχει το δικαίωμα εάν δεν συμφωνεί με την χρήση επιθεωρητή (είτε λόγω της επιβολής παραπάνω κόστους, είτε λόγω μη εμπιστοσύνης στις πρακτικές που θα ακολουθήσει ο επιθεωρητής κτλ) διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί την επίβλεψη και να απαγορεύσει οποιαδήποτε συμμετοχή του στις διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης.

Ο ρόλος του ναυτιλιακού επιθεωρητή είναι να επιβλέπει το φορτίο, να πιστοποιεί την συμμόρφωση και την τήρηση ή μη των διεθνών κανονισμών για την διαχείριση φορτίων, να γνωρίζει και να ενημερώνει (διαβάζοντας έγγραφα του πλοίου) για τις διαδικασίες φόρτωση-εκφόρτωσης. Να πιστοποιεί την καταλληλότητα ή μη πλοίων για την μεταφορά του φορτίου, να επιβλέπει τυχόν ατασθαλίες που μπορεί να γίνουν και αν κυρίως να αναφέρει και να ενημερώνει έγκαιρα τους εντολείς του.

Το περιβάλλον του παγκόσμιου εμπορίου στο οποίο δραστηριοποιούνται οι αγοραστές και οι πωλητές φορτίων κάνει την γνώση και την εμπειρία ενός επιθεωρητή πολύτιμη. Έστω ότι για παράδειγμα ένας αγοραστής φορτίου αγοράζει μία μεγάλη ποσότητα εμπορεύματος για πρώτη φορά από κάποιον άγνωστο πωλητή που βρίσκεται σε άλλο μέρος και η φόρτωση θα γίνει σε κάποιο λιμάνι του εξωτερικού. Ένας επιθεωρητής όμως θα μπορούσε να έχει κάποια γνώση για το συγκεκριμένο λιμάνι φόρτωσης, και για τις πρακτικές που ακολουθούνται, να μεταβεί εκεί ενώ επιβλέποντας τις διαδικασίες θα κρατούσε ενήμερο των εντολέα του για τις συνθήκες που επικρατούν. Αν ένας επιθεωρητής είναι έμπειρος ο πελάτης του μπορεί να έχει εμπιστοσύνη ότι θα του προσφέρει κατάλληλες συμβουλές και να αποφύγει το ρίσκο.

### 2.3 ΣΧΕΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ / ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ & ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΕΝΤΟΛΕΑ.

Όπως αναφέρεται παραπάνω με την ανάθεση επίβλεψης μιας φόρτωσης ή εκφόρτωσης σε μια εταιρεία επιθεωρητών φορτίου από τους αγοραστές ή τους πωλητές ο εντολέας έχει άμεση επαφή και εικόνα με τις λειτουργίες, ενημερώνεται έγκαιρα από ένα 'έμπιστο' άτομο ενώ γνωρίζει πως θα ακολουθηθούν οι απαραίτητες διαδικασίες φορτο-εκφόρτωσης. Υπάρχει όμως και ένας πιο σημαντικός λόγος που επιβάλλει την χρήση ενός επιθεωρητή, και έχει να κάνει με την καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση κινδύνου από τις ασφαλιστικές εταιρείες του φορτίου.

Το κάθε φορτίο, παρότι δεν είναι απαραίτητο, είναι σχεδόν αδύνατο να μην ασφαρίζεται όταν πρόκειται να μεταφερθεί ενώ η μεταφορά των ασφαλιζόμενων φορτίων γίνεται σύμφωνα με τους Διεθνείς Όρους Πώλησης (ICC, 2010). Οι διεθνείς όροι πώλησης είναι όροι που έχει θεσπίσει το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο για την κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα ( risks) και των δαπανών (costs) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος από τη αποθήκη του εξαγωγού μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί (Παζαρζής, Μ. 2010).

### 2.4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΌΡΟΙ ΠΩΛΗΣΗΣ / INCOTERMS

Κάθε ένας από τους 11 INCOTERMS έχει ακριβή και μοναδικό ορισμό, αλλά ομαδοποιούνται σε δύο βασικές κατηγορίες με μοναδικό κριτήριο τη μέθοδο παράδοσης:

1. Αυτοί που ορίζονται για οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)
2. Αυτοί που ορίζονται για διεθνείς μεταφορές, όπου η μεταφορά γίνεται εξολοκλήρου μέσω της θαλάσσης.

Στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στη ανάλυση του κάθε INCOTERM ξεχωριστά:

## 1. ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

### ▲ **EXW – Ex Works** (καθορισμένο μέρος παράδοσης)

Ο πωλητής παραδίδει όταν θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή ή σε άλλο καθορισμένο σημείο ( εργοστάσιο, αποθήκη κλπ.), τα οποία εμπορεύματα δεν έχουν εκτελωνιστεί για εξαγωγή και δεν είναι φορτωμένα σε οποιοδήποτε όχημα συλλογής. Ο αγοραστής πληρώνει όλα τα έξοδα μεταφοράς και ταυτόχρονα επωμίζεται τους κινδύνους μεταφοράς των προϊόντων στο τελικό προορισμό.

### ▲ **FCA – Free Carrier** (καθορισμένο μέρος παράδοσης)

Ο πωλητής παραδίδει τα εμπορεύματα, εκτελωνισμένα για εξαγωγή, στο μεταφορέα που του υποδεικνύει ο αγοραστής σε καθορισμένο σημείο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επιλογή του τόπου της παράδοσης έχει αντίκτυπο στις υποχρεώσεις της φόρτωσης και εκφόρτωσης σε αυτόν τον τόπο. Αν η παράδοση πραγματοποιείται στις εγκαταστάσεις του πωλητή, ο πωλητής είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση. Εάν η παράδοση γίνεται σε οποιοδήποτε άλλο μέρος, ο πωλητής δεν είναι υπεύθυνος για την εκφόρτωση. Αυτός ο όρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα από τον τρόπο μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών μεταφορών. «Μεταφορέας» θεωρείται κάθε πρόσωπο το οποίο, σε ένα συμβόλαιο μεταφοράς, αναλαμβάνει να εκτελέσει ή να παρέχει τη μεταφορά σιδηροδρομικά, οδικά, εναέρια, θαλάσσια, ποτάμια ή συνδυασμό αυτών των μέσων. Εάν ο αγοραστής ονομάζει ένα πρόσωπο πλην του μεταφορέα να λάβει τα εμπορεύματα, ο πωλητής θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει την υποχρέωσή του.

### ▲ **CPT – Carriage Paid To** (καθορισμένο μέρος προορισμού)

CPT: Ο πωλητής παραδίδει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα τον οποίο ορίζει ο ίδιος, αλλά πρέπει επιπροσθέτως να καταβάλει το κόστος της μεταφοράς που απαιτείται για να φτάσουν τα εμπορεύματα στον κατονομαζόμενο προορισμό. Αυτό σημαίνει ότι ο αγοραστής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους και τυχόν άλλα έξοδα που θα προκύψουν μετά την παράδοση των εμπορευμάτων. «Μεταφορέας» θεωρείται κάθε πρόσωπο το οποίο, σε ένα συμβόλαιο μεταφοράς, αναλαμβάνει να εκτελέσει ή να

παρέχει τη μεταφορά σιδηροδρομικά, οδικά, εναέρια, θαλάσσια, ποτάμια ή συνδυασμό αυτών των μέσων.

▲ **CIP – Carriage and Insurance Paid to** (καθορισμένο μέρος προορισμού)

Ο πωλητής παραδίδει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα τον οποίο ορίζει ο ίδιος, αλλά πρέπει επιπροσθέτως να καταβάλει το κόστος της μεταφοράς που απαιτείται για να φτάσουν τα εμπορεύματα στον κατονομαζόμενο προορισμό. Αυτό σημαίνει ότι ο αγοραστής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους και τυχόν άλλα έξοδα που θα προκύψουν μετά την παράδοση των εμπορευμάτων. Ωστόσο, στον όρο CIF ο πωλητής πρέπει να αναλάβει την ασφάλιση των προϊόντων.

▲ **DAT – Delivered At Terminal** (καθορισμένο terminal στο λιμάνι ή τοποθεσία προορισμού)

Ο πωλητής αναλαμβάνει τα έξοδα του μεταφορέα που ορίζει και πληρώνει ο ίδιος για τη μεταφορά στο terminal που έχει οριστεί. Έχει την ευθύνη για ασφάλιση των προϊόντων μέχρι τη στιγμή που ξεφορτώνονται στο terminal. Ο πωλητής δεν αναλαμβάνει τα τελωνειακά έξοδα.

▲ **DAP – Delivered At Place** (καθορισμένη τοποθεσία προορισμού)

Ο πωλητής αναλαμβάνει τα έξοδα του μεταφορέα που ορίζει και πληρώνει ο ίδιος για τη μεταφορά στη τοποθεσία που έχει οριστεί, αλλά εξαιρείται των τελωνειακών εξόδων. Έχει την ευθύνη για ασφάλιση των προϊόντων μέχρι το σημείο που είναι έτοιμα προς παράδοση στον αγοραστή.

▲ **DDP – Delivered Duty Paid** (καθορισμένη τοποθεσία προορισμού)

Ο πωλητής είναι υπεύθυνος για τη παράδοση των προϊόντων στη προκαθορισμένη τοποθεσία στη χώρα του αγοραστή. Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα τόσο για τη μεταφορά των προϊόντων όσο και τον εκτελωνισμό τους. Ο όρος αυτός θέτει τις μέγιστες υποχρεώσεις για τον πωλητή και τις ελάχιστες για τον αγοραστή.

## 2. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

▲ **FAS – Free Alongside Ship** (καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης)

Ο πωλητής παραδίδει τα εμπορεύματα κατά μήκος του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης. Αυτό σημαίνει ότι ο αγοραστής οφείλει να αναλάβει όλα τα έξοδα και τα κόστη απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων από εκείνη τη στιγμή. Ο όρος FAS απαιτεί από τον πωλητή να εκτελωνίσει τα εμπορεύματα προς εξαγωγή. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τις πολυτροπικές μεταφορές (container) και χρησιμοποιείται κυρίως για χύδην φορτία.

▲ **FOB – Free On Board** (καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης)

Ο πωλητής πρέπει να παραδώσει το φορτίο στο πλοίο που έχει οριστεί από τον αγοραστή. Αυτό σημαίνει ότι ο αγοραστής οφείλει να αναλάβει όλα τα έξοδα και τα κόστη απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων από εκείνο το σημείο και από τη στιγμή που φορτωθούν στο πλοίο τα κόστη και οι κίνδυνοι διαιρούνται δια του δύο. Ο όρος FOB απαιτεί από τον πωλητή να εκτελωνίσει τα εμπορεύματα προς εξαγωγή. Ούτε και αυτός ο όρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πολυτροπικές μεταφορές.

▲ **CFR – Cost and Freight** (καθορισμένο λιμάνι παράδοσης)

Ο πωλητής πρέπει να πληρώσει τα έξοδα και το ναύλο που είναι απαραίτητα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στο καθορισμένο λιμάνι αποστολής, αλλά ο κίνδυνος της απώλειας ή της ζημιάς στα εμπορεύματα, όπως επίσης και τυχόν επιπρόσθετα έξοδα που οφείλονται σε γεγονότα που συνέβησαν μετά το χρόνο παράδοσης, μεταφέρονται από τον πωλητή στον αγοραστή. Η ασφάλιση δεν περιλαμβάνεται στις υποχρεώσεις του πωλητή.

▲ **CIF – Cost, Insurance and Freight** (καθορισμένο λιμάνι παράδοσης)

Είναι ακριβώς το ίδιο με τον όρο CFR με τη διαφορά ότι ο αγοραστής υποχρεούται να ασφαλίσει τα εμπορεύματα.

Στην επόμενη σελίδα παρατίθεται συγκεντρωτικός πίνακας με τους όρους και τις υποχρεώσεις τους.

	Loading on truck (carrier)	Export-Customs declaration	Carriage to port of export	Unloading of truck in port of export	Loading charges in port of export	Carriage to port of import	Unloading charges in port of import	Loading on truck in port of import	Carriage to place of destination	Insurance	Import customs clearance	Import taxes
EXW	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FCA	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FAS	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No
FOB	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No
CFR	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
CIF	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	No	No
DAT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No
DAP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
CPT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
CIP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
DDP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes	Yes

Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>



Οι διεθνείς όροι πώλησης λοιπόν είναι σημαντικοί για να καθορίσουν σε ποια ακριβώς στιγμή το φορτίο άλλαξε κυριότητα κατά την μεταβίβασή του από τον πωλητή στον αγοραστή για να καθοριστεί σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς ποιος δικαιούται την αποζημίωση.

## 2.5 ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΩΛΗΤΩΝ & ΑΓΟΡΑΣΤΩΝ

Εκτός όμως των διεθνών όρων πώλησης (που αφορούν κυρίως τους ασφαλιστές του φορτίου) υπάρχουν και τα συμβόλαια αγοραπωλησίας μεταξύ πωλητών, αγοραστών και των μεσαζόντων τους (brokers) όπου σύμφωνα με αυτά και τους όρους τους γίνονται οι φορτώσεις και οι εκφορτώσεις, καθορίζονται οι τιμές πώλησης, και εκτός των άλλων καθορίζονται και οι υποχρεώσεις του επιθεωρητή. Οι εμπορικές αυτές συμφωνίες διαφέρουν ανάλογα με το φορτίο που μεταφέρεται είναι όμως συγκεκριμένες και απαραίτητως τηρούνται σε κάθε ναυτιλιακή μεταφορά. Στα συμβόλαια αυτά υπάρχουν και οι αρμοδιότητες των επιθεωρητών οι οποίοι αναφέρονται ως ‘αντιπρόσωποι’ των αγοραστών ή των πωλητών (buyers’ or sellers’ representatives) και οι όροι σύμφωνα με τους οποίους οφείλουν οι επιθεωρητές/πραγματογνώμονες (superintendents) να προχωρήσουν στο έργο τους.

Έτσι λοιπόν ανάλογα με την εμπορική συμφωνία στις υποχρεώσεις που καθορίζονται για τον πωλητή και τον αγοραστή, είναι και η ανάθεση ενός πραγματογνώμονα (συνήθως αναγνωρισμένου από αρμόδιο φορέα) ο οποίος θα αναλάβει την επίβλεψη φόρτωσης ή εκφόρτωσης, θα πραγματοποιήσει δειγματοληψία και ποιοτικό έλεγχο, θα πραγματοποιήσει επίβλεψη του βάρους σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στο κάθε συμβόλαιο. Ανάλογα με το είδος του φορτίου τα συμβόλαια αυτά εκδίδονται από διεθνείς οργανισμούς και χρησιμοποιούνται στις εμπορικές συναλλαγές, ενώ καθένας διεθνής οργανισμός θέτει τους όρους του για το φορτίο που θα μεταφερθεί.

Οι κύριοι οργανισμοί χωρισμένοι ανά κατηγορία φορτίου είναι:

Για δημητριακά: GAFTA, INCOGRAIN

Για φυτικά έλαια και σπορέλαια: FOSFA

Για μέταλλα: LME

Οι πρακτικές που θα ακολουθηθούν είναι δεδομένες για τους πραγματογνώμονες σε κάθε συμβόλαιο και σύμφωνα με αυτές και τις οδηγίες που αναγράφονται προχωρούν στη εκτέλεση της επίβλεψης, μία λειτουργία δηλαδή τυποποιημένη ανάλογα με το φορτίο.

### 2.5.1 GAFTA (GRAIN & FEED TRADE ASSOCIATION)

Ξεκίνησε σαν ένας οργανισμός εμπορίου καλαμποκιού το 1878 στο Λονδίνο (LCTA London Corn Trade Association) από μέλη που εμπορεύονταν καλαμπόκι με σκοπό να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους με την δημιουργία τυποποιημένων συμβολαίων έτσι ώστε οποιαδήποτε διαφωνία να λυνόταν με διαιτησία παρά με νομοθεσία. Όλες οι διαφορές θα εξετάζονταν στο Λονδίνο υπό την Αγγλική νομοθεσία. Το 1906 ορισμένα μέλη διασπάστηκαν από τον οργανισμό εμπορίου καλαμποκιού και ίδρυσαν μια πιο εξειδικευμένη οργάνωση για όσους εμπορεύονταν ζωοτροφικά προϊόντα με φυτικές πρωτεΐνες (LCFTA London Cattle Food Trade Association). Το 1971 οι δύο αυτοί φορείς ενώθηκαν σε μία οργάνωση η οποία ονομάστηκε GAFTA (Grain & Feed Trade Association) και λειτουργεί έως σήμερα αριθμώντας πάνω από 1400 μέλη παγκοσμίως όπως αγοραστές και πωλητές δημητριακών, πραγματογνώμονες, brokers, απεντομωτές (fumigators), χημικούς/ ποιοτικούς αναλυτές και διαιτητές.

Η GAFTA είναι ένας διεθνής οργανισμός για το εμπόριο δημητριακών και ζωοτροφών, ο οποίος προσφέρει στα μέλη της τυποποιημένα συμβόλαια τα οποία προστατεύουν τα συμφέροντά τους. Ακόμα προσφέρει υπηρεσίες διαιτησίας και παρέχει διαμεσολαβητές (πραγματογνώμονες) σε όσους χρησιμοποιούν τα τυποποιημένα συμβόλαια της GAFTA. Τέλος λειτουργεί ένα σχέδιο διασφάλισης εμπορίου (GTAS General Trade Assurance Scheme) εγγράφει και ενημερώνει τη λίστα των αναγνωρισμένων Πραγματογνομόνων και Αναλυτών (Superintendents & Analysts) ενώ προσφέρει και την δυνατότητα σεμιναρίων τόσο στα μέλη της όσο και σε μη (GAFTA, 2012).

Οι πραγματογνώμονες αναφέρονται από την GAFTA ως ανεξάρτητες εταιρίες επίβλεψης στις οποίες αναθέτουν οι αγοραστές ή οι πωλητές ενός φορτίου δημητριακών και λειτουργούν σύμφωνα με τους όρους και τις συνθήκες που επιβάλλονται από τον συμβόλαιο της GAFTA. Ένας πραγματογνώμονας μπορεί να εκδώσει εκθέσεις και

πιστοποιητικά σε σχέση με την ανάθεσή και τις οδηγίες που τους έχουν δοθεί και να παραδίδει συμβουλευτικές υπηρεσίες όπου χρειάζεται. Κάθε πραγματογνώμονας μέλος της GAFTA έχει συμφωνήσει να ακολουθεί τον κώδικα καλών πρακτικών της GAFTA, να εγγυάται να παρέχει τις υπηρεσίες επίβλεψης ως ανεξάρτητος και ουδέτερος οργανισμός και να ακολουθεί τους δειγματοληπτικούς κανόνες της GAFTA σε κάθε επίβλεψη δημητριακών φορτίων.

Ο οργανισμός της GAFTA είναι συνεπώς ένας φορέας που τυποποιεί εμπορικά συμβόλαια δημητριακών, παρέχει αναγνωρισμένες πρακτικές επίβλεψης, διατηρεί και ενημερώνει λίστα εγκεκριμένων πραγματογνωμόνων και σε περίπτωση διαιτησίας κάθε συμβόλαιο προβλέπει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν.

#### **Συμβόλαιο GAFTA No 64**

Το πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα συμβολαίου της GAFTA είναι το No 64 το οποίο λέγεται Γενικό Συμβόλαιο Χύδην Δημητριακών (General Contract For Grain In Bulk) (Παράρτημα ΣΤ). Το συμβόλαιο αυτό έχει συσταθεί σύμφωνα με τους όρους του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου για μεταφορές FOB (Incoterm FOB). Τα σημεία που αναφέρονται οι υποχρεώσεις του επιθεωρητή είναι οι παράγραφοι του συμβολαίου Αρ. : 2, 5, 14, 15 & 25.

#### **Παράγραφος Νο 2: Ποσότητα**

Επιτρέπεται η φόρτωση +/- 5 % φορτίου κατ' επιλογή του αγοραστή. Ο επιθεωρητής πρέπει να αναφέρει μόλις συνειδητοποιήσει την διαφορά να ενημερώσει και να εκδώσει το πιστοποιητικό βάρους.

#### **Παράγραφος Νο 5: Ποιότητα**

Κρατικά πιστοποιητικά, επίσημα πιστοποιητικά ή πιστοποιητικά αναγνωρισμένου πραγματογνώμονα θα είναι τα τελικά όσον αφορά την ποιότητα. Άρα ο επιθεωρητής θα εκδώσει τα τελικά πιστοποιητικά ποιότητας με το πέρας της φόρτωσης και ο αγοραστής δεν έχει δικαίωμα να τα αμφισβητήσει ή να αρνηθεί την παραλαβή του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης αφού η ποιότητα καθορίζεται στην φόρτωση.

#### Παράγραφος Νο 14: Ζύγιση

Η ζύγιση θα γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες της GAFTA 123 (Παράρτημα Ζ).

Ζύγισμα τελικό στην φόρτωση σύμφωνα με το πιστοποιητικό βάρους του επιθεωρητή, ενώ οι αγοραστές έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν δική τους επίβλεψη κατά την διάρκεια της φόρτωσης.

#### Παράγραφος Νο 15: Δειγματοληψία, ανάλυση και πιστοποιητικά αναλύσεων.

Η δειγματοληψία γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες GAFTA 124, ενώ μόνο πραγματογνώμονες μέλη της GAFTA μπορούν να πραγματοποιήσουν την δειγματοληψία. Οι αναλυτές (ανεξάρτητα χημεία αναλύσεων) μπορεί κατόπιν συμφωνίας αγοραστών και πωλητών να μην είναι μέλη της GAFTA.

#### Παράγραφος Νο 25: Διαιτησία (Arbitration)

Γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες διαιτησίας GAFTA 125, σε αυτή την περίπτωση όλα τα έγγραφα των πραγματογνωμόνων βρίσκονται στην δικαιοδοσία των διαιτητών για την επίλυση της διαφοράς και την απονομή ευθυνών. Ορίζεται ένας κοινά αποδεκτός διαιτητής ή μία τριμελής επιτροπή διαιτησίας<sup>8</sup> (tribunal of arbitrators) συνεδριάζει σε προσυμφωνημένη τοποθεσία για έκδοση της απόφασης. Οι εμπλεκόμενοι διατηρούν το δικαίωμα έφεσης.

#### 2.5.2 FOSFA (FEDERATION OF OILS, SEEDS AND FATS ASSOCIATIONS)

Η FOSFA είναι και αυτή μια διεθνής οργάνωση του εμπορίου των ελαίων, σπορελαίων και λίπων. Εκδίδει διεθνή συμβόλαια εμπορίου και πραγματοποιεί τις διαιτητικές διαδικασίες που αφορούν τα παραπάνω προϊόντα, αριθμώντας 960 μέλη σε 78 χώρες. Παρέχει τυποποιημένα συμβόλαια εμπορίου για φορτία που μεταφέρονται σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (Incoterms) CIF, C&F και FOB. Τα εμπορεύσιμα προϊόντα που καλύπτουν τα συμβόλαια αυτά είναι σογιόσποροι, ηλιόσποροι, κραμβόσποροι μεταξύ άλλων ξηρών φορτίων και φυτικά έλαια όπως

---

<sup>8</sup> Διμερές σύστημα διαιτησίας, αρχικά μπορούν οι εμπλεκόμενοι να συμφωνήσουν σε έναν διαιτητή ή αλλιώς να ορίσουν από έναν ο καθένας (αγοραστής και πωλητής) στην περίπτωση αυτή ορίζεται και ένας ακόμα διαιτητής ως πρόεδρος και δημιουργείται μια τριμελής επιτροπή διαιτησίας.

ηλιέλαια, σογιέλαια, φοινικέλαια κτλ. Διεθνώς 85 % του παγκόσμιου εμπορίου ελαίων και σπόρων πραγματοποιείται με την χρήση συμβολαίων της FOSFA ενώ μέχρι τον Ιανουάριο 2012 αριθμεί 202 συμβόλαια (FOSFA, 2012). Λειτουργεί ακριβώς όπως ο οργανισμός συμβολαίων και διαιτησίας της GAFTA μόνο που ασχολείται με διαφορετικά είδη ξηρών φορτίων και με το εμπόριο και την μεταφορά υγρών φορτίων (κυρίως φυτικών ελαίων).

Δύο από τα πιο κοινά συμβόλαια της FOSFA (χρησιμοποιούνται εκτενώς και στην ελληνική αγορά) είναι τα Νο 11 για ξηρά φορτία ελαιόσπορων και Νο 54 για φυτικά έλαια, τα οποία αναλύονται παρακάτω ως προς τις υποχρεώσεις που διατηρεί ο πραγματογνώμονας.

#### **Συμβόλαιο FOSFA Νο 11 (Παράρτημα Η)**

Το συμβόλαιο FOSFA Νο 11 χρησιμοποιείται για την μεταφορά ελαιόσπορων (oilseeds) σύμφωνα με τους όρους μεταφοράς CIF. Ο ρόλος του πραγματογνώμονα αναφέρεται στις παραγράφους Νο 2, 10, 11, 16 & 17.

#### **Παράγραφος Νο 2: Ποιότητα**

Το προϊόν θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση, εμπορεύσιμη ποιότητα, με τις συγκεκριμένες και προσυμφωνημένες προδιαγραφές.

#### **Παράγραφος Νο 10: Πραγματογνώμονες**

Μόνο πραγματογνώμονες μέλη της FOSFA μπορούν να πραγματοποιούν τις επιβλέψεις των φορτίων εκτός και αν:

- i) το εμπορικό συμβόλαιο ή οι εθνικοί νόμοι απαιτούν την χρήση κρατικών φορέων
- ii) δεν υπάρχει πραγματογνώμονας μέλος της FOSFA στην περιοχή / λιμάνι

**Παράγραφος Νο 11: Αναλυτές**

Μόνο χημικά εργαστήρια και αναλυτές της FOSFA θα χρησιμοποιούνται εκτός και αν το εμπορικό συμβόλαιο ή οι εθνικοί νόμοι απαιτούν την χρήση κρατικών αναλυτών.

**Παράγραφος Νο 16: Εκφόρτωση**

Οι πωλητές του φορτίου έχουν το δικαίωμα να εκπροσωπούνται κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης από πραγματογνώμονα.

**Παράγραφος Νο 17: Δειγματοληψία και ανάλυση**

Αντιπροσωπευτικά δείγματα θα λαμβάνονται από τους πραγματογνώμονες σύμφωνα με τις οδηγίες της FOSFA για τους πωλητές, αγοραστές και για αναλύσεις (σε χημικά εργαστήρια μέλη της FOSFA) από κοινού και θα συσφραγίζονται. Στην περίπτωση που οι αγοραστές δεν στείλουν για ανάλυση αντιπροσωπευτικό δείγμα οι ίδιοι (δηλαδή αν δεν έχουν χρησιμοποιήσει πραγματογνώμονα στις διαδικασίες φόρτωσης) τότε οι πωλητές έχουν δικαίωμα να στείλουν δείγματα για την ποιοτική ανάλυση. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν διαφωνίες στην ανάλυση μεταξύ πωλητών και αγοραστών τότε μπορούν να αναλυθούν δεύτερα και τρίτα δείγμα και ο μέσος όρος των αναλύσεων αυτών θα οριστούν ως τελικές.

**Συμβόλαιο FOSFA Νο 54 (Παράρτημα Θ)**

Το συμβόλαιο FOSFA Νο 54 χρησιμοποιείται για την χύδην μεταφορά φυτικών ελαίων και ναυτιλιακών καυσίμων (Vegetable and Marine Oil) σύμφωνα με τους κανόνες μεταφοράς CIF. Οι υποχρεώσεις των πραγματογνωμόνων αναφέρονται στις παραγράφους 2, 4, 8, 9, 15, 17 & 29 όπως παρακάτω.

**Παράγραφος Νο 2: Ποιότητα και προδιαγραφές**

Αναφέρεται πως το χαμηλότερο σημείο ανάφλεξης θα είναι στους 250 F (121 oC) ενώ αναφέρονται και οι προδιαγραφές του προϊόντος. Ο επιθεωρητής υποχρεούται να ελέγξει την συμβατότητα των παραπάνω.

#### Παράγραφος Νο 4: Ναυτιλιακή μεταφορά

Τα απαραίτητα έγγραφα καταλληλότητας δεξαμενών του πλοίου, οι οδηγίες θέρμανσης του προϊόντος από το πλοίο και λοιπά έγγραφα καταλληλότητας θα πρέπει να εκδοθούν από τους πραγματογνώμονες.

#### Παράγραφος Νο 8:

Μόνο πραγματογνώμονες μέλη της FOSFA μπορούν να πραγματοποιούν τις επιβλέψεις των φορτίων εκτός και αν:

- iii) το εμπορικό συμβόλαιο ή οι εθνικοί νόμοι απαιτούν την χρήση κρατικών φορέων
- iv) δεν υπάρχει πραγματογνώμονας μέλος της FOSFA στην περιοχή / λιμάνι

#### Παράγραφος Νο 9: Αναλυτές

Μόνο χημικά εργαστήρια και αναλυτές της FOSFA θα χρησιμοποιούνται εκτός και αν το εμπορικό συμβόλαιο ή οι εθνικοί νόμοι απαιτούν την χρήση κρατικών αναλυτών.

#### Παράγραφος Νο 15: Καθορισμός βάρους του φορτίου.

Στην φόρτωση ο πραγματογνώμονας θα πιστοποιεί το βάρος είτε μετρώντας τις δεξαμενές ξηράς, είτε ζυγίζοντας βυτία που μεταφέρουν το προϊόν, είτε αν δεν υπάρχουν τα προναφερόμενα μέσα τότε το βάρος θα πιστοποιείται με την πιο πρακτικά αποδεκτή μέθοδο. Ο επιθεωρητής θα εκδίδει το πιστοποιητικό βάρους στη συνέχεια. Στην εκφόρτωση οι πραγματογνώμονες των αγοραστών θα καθορίζουν το βάρος που παραδόθηκε μαζί με τους πραγματογνώμονες των πωλητών.

#### Παράγραφος Νο 17: Δειγματοληψία και Ανάλυση

Αντιπροσωπευτικά δείγματα θα λαμβάνονται από τους πραγματογνώμονες σύμφωνα με τις οδηγίες της FOSFA για τους πωλητές, αγοραστές και για αναλύσεις (σε χημικά εργαστήρια μέλη της FOSFA) από κοινού και θα συσφραγίζονται. Η δειγματοληψία θα γίνεται σε τρία στάδια 1) πριν την φόρτωση, 2) κατά την διάρκεια της φόρτωσης και 3) κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης. Στην περίπτωση που οι αγοραστές δεν στείλουν για ανάλυση αντιπροσωπευτικό δείγμα οι ίδιοι (δηλαδή αν δεν έχουν χρησιμοποιήσει

πραγματογνώμονα στις διαδικασίες φόρτωσης) τότε οι πωλητές έχουν δικαίωμα να στείλουν δείγματα για την ποιοτική ανάλυση. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν διαφωνίες στην ανάλυση μεταξύ πωλητών και αγοραστών τότε μπορούν να αναλυθούν δεύτερα και τρίτα δείγμα και ο μέσος όρος των αναλύσεων αυτών θα οριστούν ως τελικές.

## 2.6 ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ

Όπως αναφέρεται παραπάνω ένα φορτίο είναι σχεδόν αδύνατο να μεταφερθεί χωρίς να έχει ασφαλιστεί για πιθανούς κινδύνους κατά την μεταφορά, την φορτο/εκφόρτωση κτλ. Στο ναυτιλιακό εμπόριο χρησιμοποιώντας τους Incoterms FAS, FOB, CFR, CIF ασφαλίζεται το εμπόρευμα ενώ σύμφωνα με αυτούς δημιουργούνται και τα τυποποιημένα συμβόλαια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφωνίας ή ζημιάς του φορτίου σε περίπτωση διαιτησίας.

Σκοπός ύπαρξης του ασφαλιστή είναι η αποζημίωση, ενώ σε περιπτώσεις απώλειας η ζημιάς του εμπορεύματος ο ρόλος του επιθεωρητή είναι να παρουσιάσει τα κατάλληλα έγγραφα, και μια έκθεση πραγματογνωμοσύνης προκειμένου να αποδείξει τι έχει συμβεί. Στις περιπτώσεις των απωλειών συνεπώς οι ασφαλιστές και πραγματογνώμονες συνεργάζονται για τον καθορισμό της αποζημίωσης για το ποιος και εάν δικαιούται να την λάβει. Στις περιπτώσεις αυτές είναι απαραίτητο για να δεχθεί ο ασφαλιστής την πραγματογνωμοσύνη να έχουν τηρηθεί όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες που αναγράφονται στα συμβόλαια αγοραπωλησίας του εμπορεύματος και ο επιθεωρητής να έχει ακολουθήσει πιστά όλες τις διαδικασίες που ορίζονται για την διαιτησία.

Ένας από τους πιο συνηθισμένους λόγους που ζητείται πραγματογνωμοσύνη και καλείται η ασφαλιστική εταιρεία να πληρώσει την αποζημίωση είναι η ύπαρξη ελλείμματος του εμπορεύματος σε ποσότητα κατά την εκφόρτωσή του. Στις περιπτώσεις αυτές το φορτίο που έχει φορτωθεί σύμφωνα με την φορτωτική (Bill Of Lading) συγκρίνεται με την εκφορτωθείσα ποσότητα του φορτίου (Out turn) και η διαφορά αποζημιώνεται από την ασφαλιστική εταιρεία (Lueddeke, C. F.1996). Ο ασφαλιστής θα ζητήσει από τον παραλήπτη και των φορτωτή τα απαραίτητα δικαιολογητικά και έγγραφα φόρτωσης και εκφόρτωσης αντίστοιχα, έτσι ώστε να



συγκρίνει τις διαδικασίες και να αποζημιώσει τον δικαιούχο. Τα ελλείμματα της ποσότητας στα χύδην φορτία αποζημιώνονται από τη ασφάλεια κατά γενικό κανόνα όταν το έλλειμμα του φορτίου ξεπερνά το 0.5 % της ποσότητας που έχει φορτωθεί. Το περιθώριο ελλείμματος είναι ενδεικτικό και συνήθως χρησιμοποιείται για τα περισσότερα χύδην φορτία ως η βάση πάνω από τη οποία δικαιούται ο παραλήπτης να αξιώσει αποζημίωση για κάθε διαφορά που ξεπερνά το ποσοστό αυτό.

Παρότι το ενδεικτικό ποσοστό του 0.5 % χρησιμοποιείται γενικά για τα περισσότερα χύδην φορτία ανάλογα με το είδος του φορτίου, αλλάζει και το ανεκτό περιθώριο ελλείμματος. Είναι για παράδειγμα διαφορετική η ανοχή που υπάρχει στο ποσοστό ελλείμματος βάρους δημητριακών απ' ότι σε αυτό των μετάλλων. Τα μέταλλα συνήθως έχουν μικρότερη ανέχεια γιατί σαν φορτία είναι πιο συμπαγή και έχουν ήδη ζυγιστεί ανά τεμάχιο και στο σύνολό τους, ενώ τα δημητριακά ζυγίζονται στο σύνολό τους μόνο. Ακόμα στα μέταλλα δύσκολα παρατηρείται έλλειμμα στο βάρος λόγω απώλειας τεμαχίων (πχ πλάκες αλουμινίου) παρά στα δημητριακά (πχ πτώση φορτίου στο λιμάνι, απώλεια ποσότητας δημητριακών κατά την εκφόρτωση κτλ). Το ίδιο ισχύει στα υγρά φορτία όπου διαφορετική ανοχή υπάρχει στα προϊόντα ανάλογα με την αξία τους και τη πιθανότητα απώλειας ποσότητας. Για παράδειγμα διαφορετική ανοχή υπάρχει στα ακριβά φορτία πετρελαίου και διαφορετική στα φθηνότερα φορτία φυτικών ελαίων. Γενικότερα οι περισσότερες συμφωνίες μεταξύ αγοραστών / πωλητών και των ασφαλιστών τους για το ποσοστό ανέχειας στο έλλειμμα ποσότητας έχουν ως εξής;

Για δημητριακά: έως 0.5 % της φορτωθείσας ποσότητας

Για μέταλλα: έως 0.2 % της φορτωθείσας ποσότητας

Για φυτικά έλαια : έως 0.5 % της φορτωθείσας ποσότητας

Για αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά τους: έως 0.5 % της φορτωθείσας ποσότητας

Για λιπάσματα κτλ : έως 0.5 % της φορτωθείσας ποσότητας.

Σε οποιαδήποτε από τις παραπάνω περιπτώσεις παρατηρηθεί έλλειμμα μεγαλύτερο από το προσυμφωνημένο ανεκτό όριο απώλειας ο ζημιωμένος δικαιούται αποζημίωση για την διαφορά άνω του ανεκτού ποσοστού. Έτσι λοιπόν σε μια ποσοτική διαφορά 0.7 % του φορτίου ο παραλήπτης αξιώνει αποζημίωση την διαφορά από το συμφωνημένο 0.5 % έως το 0.7 % δηλαδή αποζημιώνεται για το 0.2 % της αξίας του εμπορεύματος. Η

τιμή του εμπορεύματος στην οποία θα αποζημιωθεί από την ασφαλιστική εταιρεία ο παραλήπτης ορίζεται συνήθως η τιμή αγοράς του εμπορεύματος έτσι ώστε να μην επωφεληθεί ή αντίστοιχα ζημιωθεί ούτε ο αγοραστής ούτε ο πωλητής του φορτίου.

Προκειμένου όμως να αποζημιωθεί ο δικαιούχος του φορτίου η ασφαλιστική εταιρεία θα πρέπει να έχει εξετάσει όλες τις διαδικασίες εάν έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους συμφωνημένους όρους αγοραπωλησίας του εμπορεύματος. Αφού λοιπόν παραλάβει όλα τα έγγραφα που χρειάζεται από τους φορτωτές και τους παραλήπτες αναζητά εάν υπήρχε και πραγματογνώμονας κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης έτσι ώστε να παραλάβει την έκθεση αναφοράς του και τα σχετικά έγγραφα που έχει εκδώσει (συνήθως επιστολές διαμαρτυρίας υπογεγραμμένες κτλ). Συνήθως στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ορίζονται τα δικαιολογητικά που πρέπει να προσκομίσει ο ασφαλισμένος στον ασφαλιστή προκειμένου να τύχει της αποζημίωσης ανάμεσα στα βασικά δικαιολογητικά είναι:

- το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σε πρωτότυπο
- το πρωτότυπο εμπορικό τιμολόγιο
- το αντίγραφο της φορτωτικής ή το πρωτότυπό της
- στοιχεία που αφορούν το βάρος του εμπορεύματος
- η διασάφηση
- αντίγραφο διαμαρτυρίας σε τυχόν υπεύθυνους για την ζημιά (από επιθεωρητή)
- έκθεση πραγματογνωμοσύνης από επιθεωρητή (Παζαρζής, Μ. 2010).

Εάν βέβαια δεν έχει χρησιμοποιηθεί πραγματογνώμονας και το συμβόλαιο αγοραπωλησίας αναφέρει πως πρέπει να υπάρχει ανάθεση αναγνωρισμένου επιθεωρητή (βλ συμβόλαια GAFTA, FOSFA) τότε η ασφαλιστική εταιρεία δικαιούται να μην αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο γιατί δεν θα έχει τηρήσει τους όρους του συμβολαίου του. Εάν ακόμα ο επιθεωρητής έχει την ανάθεση της επίβλεψης από τον παραλήπτη και δεν έχει ακολουθήσει σωστά τις διαδικασίες φορτο/εκφόρτωσης και διαιτησίας τότε και πάλι η ασφάλεια του φορτίου δικαιούται να μην αποζημιώσει τον δικαιούχο.

Εκτός από τις ποσοτικές διαφορές που παρατηρούνται στα ελλειμματικά φορτία ένας άλλος πολύ συχνός λόγος διαιτησίας και αποζημίωσης είναι η διαφορά σε ποιοτικούς

παραμέτρους του εμπορεύματος κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του κάθε προϊόντος αναφέρονται στο συμβόλαιο αγοραπωλησίας και πρέπει να είναι εντός ορίων του συμβολαίου τόσο κατά την φόρτωση όσο και κατά την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του κάθε προϊόντος συμβάλλουν και στη τελική του αξία και τιμή αγορά και πώλησής του. Έτσι λοιπόν ο πωλητής διαμορφώνει την τιμή του προϊόντος του σύμφωνα με αυτά και ο αγοραστής συμφωνεί στην αγορά του φορτίου με δεδομένο πως τα χαρακτηριστικά που έχει ζητήσει τα διαθέτει το εμπόρευμα. Στις περιπτώσεις που το εμπόρευμα δεν πληρεί τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του συμβολαίου τότε ο ζημιωμένος από την απώλεια δικαιούται αποζημίωση για το φορτίου το οποίο βρίσκεται εκτός παραμέτρων (εάν μπορεί να τεκμηριωθεί η ακριβής ποσότητα) ή να ζητήσει έκπτωση από τον υπαίτιο και να αναδιαπραγματευτεί την τελική τιμή του εμπορεύματος.

Η ασφάλεια του φορτίου και σε αυτές τις περιπτώσεις ακολουθεί την ίδια διαδικασία που αναφέρεται παραπάνω και ζητά όλα τα σχετικά έγγραφα της συμφωνίας πωλητών και αγοραστών και ακολούθως την έκθεση του πραγματογνώμονα. Σε αντίθεση με τις περιπτώσεις του ποσοτικού ελλείμματος στα χύδην φορτία, όπου υπάρχει το ποσοστό ανέχειας του 0.5 %, στις περιπτώσεις των ποιοτικών διαφορών δεν υπάρχει καμία ανέχεια γιατί δύσκολα μπορεί διευκρινιστεί και να χωριστεί η ποσότητα που δεν πληρεί τα ποιοτικά χαρακτηριστικά. Η ασφαλιστική εταιρεία και σε αυτά τα περιστατικά διαιτησίας θα αποζημιώσει μόνο εάν οι πραγματογνώμονες έχουν ακολουθήσει τις διαδικασίες που ορίζονται από το συμβόλαιο αγοραπωλησίας και μόνο εάν είναι διαπιστευμένοι όπως ορίζουν οι συμβάσεις. Οι πραγματογνώμονες μέσω των δειγματοληψιών κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση και των ποιοτικών αναλύσεων που καλούνται να πραγματοποιήσουν θα προσδιορίσουν τα ακριβή χαρακτηριστικά του εμπορεύματος και θα εκδώσουν τα πιστοποιητικά ποιότητας τα οποία θα είναι τα τελικά. Σύμφωνα με αυτά η ασφάλεια τα συγκρίνει με τα χαρακτηριστικά του συμβολαίου και θα αποζημιώσει τον δικαιούχο για την διαφορά που θα βρεθεί.

## 2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το ναυτιλιακό εμπόριο είναι το πιο διαδεδομένο για την μεταφορά εμπορευμάτων είτε σε χύδην είτε σε μοναδοποιημένα φορτία. Οι όγκοι που μεταφέρονται και οι αξίες των εμπορευμάτων που διακινούνται είναι πολλοί μεγάλοι όπως και οι κίνδυνοι που μπορούν να παρουσιαστούν σε μια ναυτιλιακή μεταφορά. Οι ζημιές και οι απώλειες αποτελούν έναν διαρκή κίνδυνο για τους αγοραστές, τους πωλητές, τους ασφαλιστές αλλά και τους μεταφορείς των φορτίων. Κατ' επέκταση λοιπόν από μία απώλεια στο φορτίο μπορούν όλοι οι εμπλεκόμενοι να κινδυνεύσουν να ζημιωθούν, και συνεπώς δεν θα συνέφερε κανέναν η διαδικασία κατανομής των ευθυνών για την απόδοση αποζημίωσης.

Οι επιθεωρητές των φορτίων δέχονται τις αναθέσεις για τον έλεγχο των φορτίων με σκοπό να σιγουρευτούν οι εντολείς τους (συνήθως οι αγοραστές και οι πωλητές των φορτίων) πως όλες οι απαραίτητες διαδικασίες σε μια φόρτωση και σε μία εκφόρτωση θα τηρηθούν. Υποχρεώνονται όμως να ακολουθήσουν ακριβώς τις οδηγίες των συμβολαίων αγοράς και πώλησης προκειμένου να υποστηρίξουν τα συμφέροντα του πελάτη τους στη περίπτωση μιας ζημιάς ή απώλειας φορτίου.

Σε αυτό το σημείο όπως αναφέρεται και παραπάνω συνδέεται η δουλειά του επιθεωρητή με των ασφαλιστή του φορτίου. Οι ζημιές παρότι διαχειρίζονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες συχνά βασίζονται στην έκθεση του ανεξάρτητου πραγματογνώμονα προκειμένου να καταλήξουν σε ένα συμπέρασμα και να αποδώσουν ευθύνες και τελικά την αποζημίωση στον δικαιούχο. Οι επιθεωρητές έχοντας παρακολουθήσει τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης συντάσσοντας εκθέσεις και ενημερώνοντας τους εντολείς τους είναι σε θέση να εξηγήσουν τι έχει συμβεί και με πιο τρόπο έχουν ακολουθηθεί οι διαδικασίες. Οι ασφαλιστικές εταιρείες λαμβάνουν τις εκθέσεις των ανεξάρτητων πραγματογνωμόνων και εφόσον έχουν ακολουθηθεί οι κανόνες του διεθνούς εμπορίου και οι εμπορικές συμφωνίες (επιβεβαιώνονται μέσω των επιθεωρητών) προβαίνουν στην καταβολή της αποζημίωσης.

Στα χύδην ξηρά και υγρά φορτία η ύπαρξη ελλειμμάτων ποσότητας και προβλημάτων ποιότητας συμβαίνουν αρκετά συχνά, κάνοντας το έργο της επίβλεψης των φορτίων

απαραίτητο εργαλείο για αυτούς σε περιπτώσεις διαφωνίας, διαιτησίας και ζημιάς των εμπορευμάτων. Να σημειωθεί πως οι ίδιες οι ασφαλιστικές εταιρείες που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των αγοραστών ή των πωλητών των φορτίων έχουν δικαίωμα να μην τους αποζημιώσουν εάν δεν λάβουν τα απαραίτητα έγγραφα του επιβλέποντος επιθεωρητή.

Παρότι η ανάγκη για ασφάλιση του φορτίου θεωρείται απαραίτητη ο ενδιάμεσος ρόλος του επιθεωρητή παραμελείται λόγω του παραπάνω κόστους που μπορεί να επιβαρύνει έναν αγοραστή ή έναν πωλητή φορτίου. Ακόμα και εάν το συμβόλαιο αγοραπωλησίας αναφέρει πως χρειάζεται η ύπαρξη ενός αναγνωρισμένου πραγματογνώμονα, το κόστος σε συνδυασμό με τη πιθανότητα να υπάρξει ζημιά ή απώλεια φορτίου οδηγούν στην μη ανάθεση της επίβλεψης. Το κόστος μιας επίβλεψης σε μια φόρτωση ή εκφόρτωση δεν κυμαίνεται συνήθως ανάλογα με την ποσότητα του φορτίου και με την διάρκεια των διαδικασιών. Όπως έχει αναλυθεί στα προηγούμενα κεφάλαια οι διαδικασίες της επίβλεψης ανάλογα με το είδος του φορτίου είναι τυποποιημένες και ακολουθούνται κατά κανόνα. Το κόστος δε της επίβλεψης είναι κατά πολύ μικρότερο σε σχέση με την αξία του φορτίου ενώ αντιθέτως μπορεί να είναι αρκετά υψηλή η ζημιά στην περίπτωση απώλειας φορτίου εάν δεν υπάρχει ανάθεση σε ανεξάρτητη εταιρεία επιβλέψεων. Η τιμή για παράδειγμα του σιταριού κυμαίνεται από τα 250-280 δολάρια ανά τόνο φορτίου ενώ επίσης αρκετά υψηλό μπορεί να είναι και το κόστος της ναυτιλιακής μεταφοράς του φορτίου (ανάλογα με το κόστος του ναυλου κτλ), το κόστος φορτοεκφόρτωσης, το κόστος των υπηρεσιών του λιμανιού κτλ. Η επίβλεψη του φορτίου κοστίζει περίπου το 1/600 της αξίας του φορτίου οπότε αμελητέο κόστος σε σχέση με την αξία του φορτίου που μεταφέρεται. Ενώ το όφελος στην περίπτωση ζημιάς και πάλι καλύπτει το κόστος της χρήσης επίβλεψης ειδικά σε περιόδους όπου οι τιμές των εμπορευμάτων έχουν ανέβει. Είναι ενδεικτικό πως σε ένα φορτίο 3000 τόνων σιταριού (συχνή ποσότητα φορτίου σε πλοίο στο εμπόριο εξαγωγής και εισαγωγής από και προς την Ελλάδα) το ανεκτό ποσοστό του 0.5 % αντιπροσωπεύει έλλειμμα ποσότητας των 15 τόνων που ισοδυναμεί με περίπου 3000 ευρώ αξίας φορτίου<sup>9</sup>. Το

---

<sup>9</sup> Έστω φορτίο σιταριού 3000 τόνων που αγοράστηκε σε τιμή 260 δολάρια ανά τόνο, δηλαδή συνολικής αξίας φορτίου 780.000 δολάρια. Με ισοτιμία Ευρώ/Δολ : 1.31 οι 3000 τόνοι φορτίου αντιστοιχούν σε 594.165 ευρώ, συνεπώς το 0.5 % της αξίας του φορτίου είναι 2970 Ευρώ.

ανεκτό ποσοστό ελλείμματος ισοδυναμεί με περίπου λίγο παραπάνω από το 1/3 της αξίας της επίβλεψης για ένα φορτίο 3000 τόνων, και πάλι δηλαδή λιγότερο από το όφελος που θα υπήρχε από την κάλυψη της ζημιάς από την ασφάλεια.

Πλέον ειδικά σε θέματα ποσότητας και ποιότητας οι αγοραστές και οι πωλητές των φορτίων αναγνωρίζουν πως η επίβλεψη είναι και αυτή απαραίτητη για την κάλυψη των συμφερόντων τους τόσο από την άποψη της εμπιστοσύνης πως θα τηρηθούν οι απαραίτητες διαδικασίες όσο και από την κάλυψη της ζημιάς από την ασφάλεια του φορτίου. Είναι σίγουρα ένα φθηνό εργαλείο το οποίο και τις φορές όπου δεν αντιμετωπίζεται πρόβλημα ζημιάς ή απώλειας εμπορεύματος συμφέρει κοστολογικά αφού αποτελεί ένα μικρό αντίτιμο της αξίας του φορτίου και ένα μικρό αντίτιμο γενικότερα των επιπλέον εξόδων που μπορούν να παρουσιαστούν σε μια περίπτωση διαιτησίας (αύξηση ασφαλίσεων, δικηγορικά έξοδα κτλ).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΑ ΧΥΔΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ**

### 3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ / ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΑ ΧΥΔΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ.

Οι επιβλέψεις των φορτίων όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια χρησιμοποιούνται είτε κατά την πώληση ενός προϊόντος (επιβλέψεις φόρτωσης κτλ) είτε κατά την παραλαβή του (επιβλέψεις εκφόρτωσης). Σε μια προσπάθεια να αναλύσουμε την αγορά των επιβλέψεων στην Ελλάδα και εάν όντως συμφέρει η ανάθεση επίβλεψης φορτίων σε κάποιο ανεξάρτητο πραγματογνώμονα, θα αναλυθεί η αγορά των χύδην αγροτικών φορτίων στην Ελλάδα και κυριότερα των δημητριακών, των ελαίων, των ελαιούχων σπόρων και των ζωοτροφών.

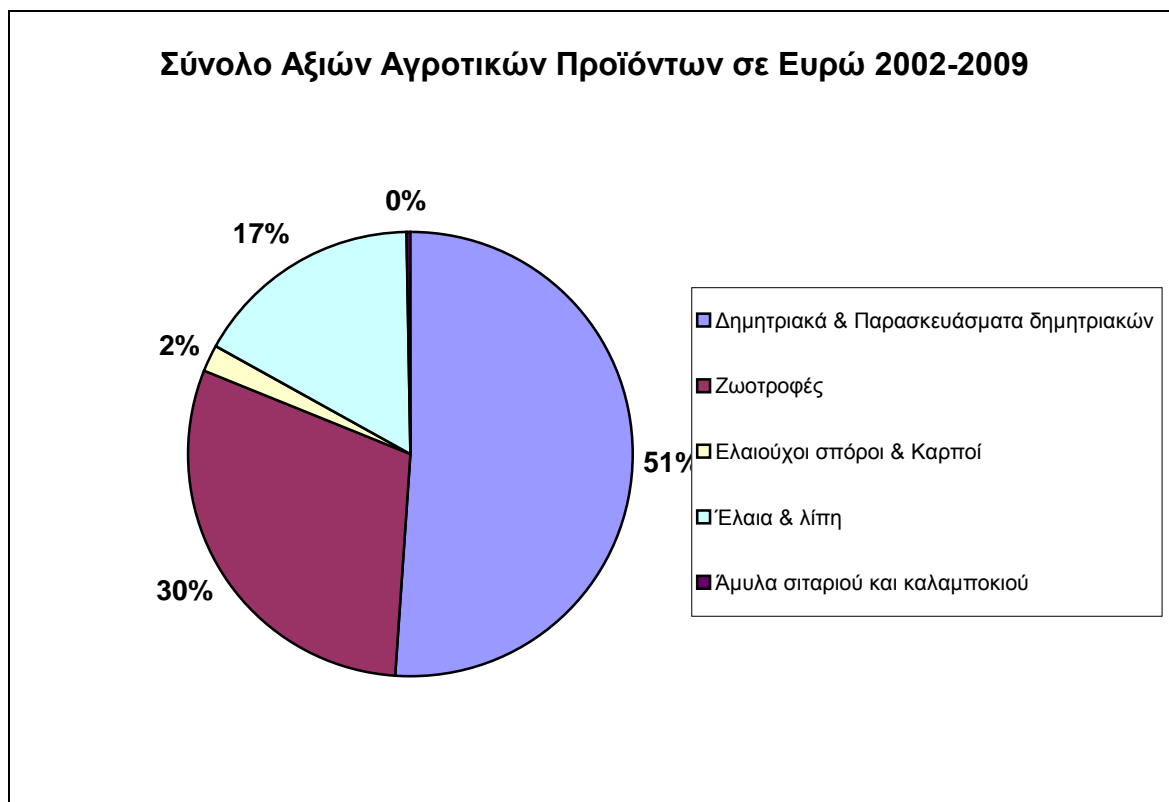
Η ελληνική αγορά αγροτικών προϊόντων αποτελείται από κατηγορίες πολλών ειδών και αφορούν κινήσεις εισαγωγών και εξαγωγών. Το εμπόριο των παραπάνω αναφερομένων χύδην αγροτικών προϊόντων αποτελεί το 20 % περίπου του συνόλου των αγροτικών προϊόντων σε αξία που εισάγονται και εξάγονται. Η παρακάτω ανάλυση εστιάζει στα αγροτικά προϊόντα εκείνα τα οποία μεταφέρονται χύδην με πλοία καθότι τα φορτία αυτά, τα οποία μεταφέρονται σε μεγαλύτερους όγκους, χρειάζονται συνήθως επιβλέψεις ποιότητας και ποσότητας. Έχουν επιλεγθεί ακόμα για να βοηθήσουν την υπόθεση της έρευνας αυτής στη συνέχειά της αφού αναλύονται πραγματικές επιβλέψεις προηγούμενων ετών από το αρχείο που συλλέχθηκε, από στοιχεία φορτώσεων και εκφορτώσεων με πραγματικές τιμές για τις επιβλέψεις και τα χύδην αγροτικά προϊόντα, στα οποία βασίζεται η έρευνα αυτή. Οι ποικίλες κατηγορίες αγροτικών προϊόντων διαφέρουν σε όγκο και σε αξία εισαγωγών και εξαγωγών για την Ελλάδα, ανάμεσά τους συγκαταλέγονται τα δημητριακά, οι ζωοτροφές, οι ελαιούχοι σπόροι, τα έλαια και τα λίπη κτλ τα οποία αναλύονται παρακάτω.

### 3.2 ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 2002 – 2009

Οι εισαγωγές αγροτικών προϊόντων στην Ελλάδα από το 2002 έως το 2009 έχουν σταδιακά ανέβει στο σύνολο τους. Το 2002 η αξία τους ανέρχονταν στα 5,2 δισεκατομμύρια ευρώ και το 2009 σε περίπου 6,4 δισεκατομμύρια ευρώ, μια αύξηση στις εισαγωγές στο διάστημα αυτό που αντιστοιχεί στο 22. 6 % από το 2002. Αξίζει να σημειωθεί πως το 2008 η συνολική αξία των εισαγωγών είχε ανέβει στα 7 δισεκατομμύρια παρατηρώντας μεγάλες αυξήσεις στις αξίες αλλά και στον όγκο των συναλλαγών σε όλα τα προϊόντα, κυρίως στα δημητριακά, στις ζωοτροφές, στα έλαια και λίπη. Όπως φαίνεται οι αξίες στις εισαγωγές των αγροτικών προϊόντων έχουν μία ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια η οποία οφείλεται τόσο στις διακυμάνσεις των τιμών στα αγροτικά προϊόντα αλλά και στην αύξηση του όγκου εισαγωγών αγροτικών προϊόντων στην Ελλάδα.

Από τα αγροτικά προϊόντα που εισάγονται σημαντικές αυξήσεις παρατηρούνται και στα φορτία που μεταφέρονται χύδην. Αναλύοντας τις αξίες των εισαγωγών δημητριακών, ζωοτροφών, των ελαιούχων σπόρων, των ελαίων και των αμύλων σιταριού και καλαμποκιού, φαίνεται πως πρώτη θέση στις εισαγωγές αυτών των χύδην φορτίων αποτελούν τα δημητριακά με 51 % και μετά ακολουθούν οι ζωοτροφές (30%) και τα έλαια και τα λίπη με 17 %, ενώ στην προτελευταία θέση σε αυτή την κατηγορία εισαγωγών χύδην αγροτικών προϊόντων βρίσκονται και οι ελαιούχοι σπόροι (2%) και τέλος τα άμυλα σιταριού και καλαμποκιού.





Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Όπως παρατηρείται η αξία των συνολικών εισαγωγών στα δημητριακά αποτελούν το κύριο προϊόν σε αυτή την κατηγορία προϊόντων χύδην, με μέσο όρο σε αξία συναλλαγών για τα έτη 2002-2009 τα 536 εκατομμύρια ευρώ με σύνολο εισαγωγών επταετίας περίπου τα 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Αναλυτικά οι αξίες συναλλαγών σε μέσο όρο των αναφερόμενων ετών παρουσιάζεται παρακάτω για την κατηγορία των 5 επιλεγμένων προϊόντων:

Προϊόν	Μέσος Όρος (€) 2002-2009	Σύνολο (€) 2002-2009
<b>Δημητριακά &amp; Παρασκευάσματα δημητριακών</b>	536,054,439	4,288,435,508
<b>Ζωοτροφές</b>	314,789,340	2,518,314,716
<b>Ελαιούχοι σπόροι &amp; Καρποί</b>	161,369,238	1,290,953,900
<b>Έλαια &amp; λίπη</b>	175,106,802	1,400,854,419
<b>Άμυλα σιταριού και καλαμποκιού</b>	3,718,784	29,750,273

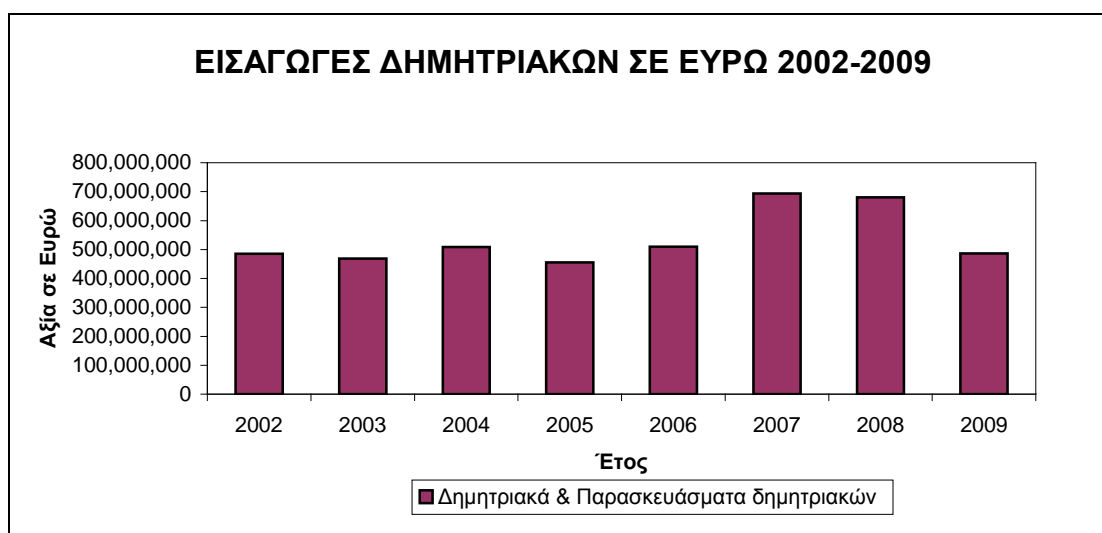
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Η αγορά των εισαγωγών στα αγροτικά προϊόντα στην Ελλάδα συνεπώς είναι αρκετά μεγάλη, συνολικά από τα 5,2 δισεκατομμύρια ευρώ αγροτικών προϊόντων τα οποία εισάγονται τα περίπου τα 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο αντιστοιχούν στις εισαγωγές των παραπάνω αγροτικών προϊόντων που αναλύονται. Αποτελούν δηλαδή συνολικά το 1/5 το εισαγωγών, ενώ να σημειωθεί πως αρκετά από αυτά τα προϊόντα τα οποία είναι χύδην μπορεί να αποθηκεύονται είτε για μελλοντική εκμετάλλευση (τα περισσότερα είναι μη επεξεργασμένες 'πρώτες ύλες' για παραγωγή διαφόρων ειδών προϊόντων) είτε επεξεργάζονται περαιτέρω για μεταπώληση εντός και εκτός Ελλάδος. Συνεπώς είναι προϊόντα με αυξανόμενη προστιθέμενη αξία και πρέπει απαραίτητως να συνάδει η ποιότητά τους με τα χαρακτηριστικά που αναζητά ο κάθε εισαγωγέας έτσι ώστε να χρησιμοποιείται μετέπειτα για τη παραγωγή συγκεκριμένων προϊόντων.

Παραδείγματος χάρη στην κατηγορία των εισαγωγών δημητριακών υπάγονται και ο μαλακός σίτος που χρησιμοποιείται για την παραγωγή αλευριού. Αρκετές από τις εισαγωγές μαλακού αλευροποιήσιμου σιταριού προέρχονται από την Ρωσία, την Ρουμανία, την Γαλλία, την Ουγγαρία, την Ουκρανία και την Σερβία τα οποία πωλούνται και αγοράζονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά ποιότητάς τους. Γίνεται εύκολα κατανοητό πως οποιαδήποτε διαφορά στα χαρακτηριστικά φόρτωσης του σιταριού που εισάγεται θα φανεί στην παραγωγή και στην επεξεργασία από την στιγμή που παραληφθεί και χρησιμοποιηθεί στην ελληνική αγορά. Το ίδιο συμβαίνει και για τις εισαγωγές των ζωοτροφών στις οποίες ανήκουν χύδην αγροτικά προϊόντα όπως η ηλιόπιττα, το σογιάλευρο και ο σογιόσπορος που ανήκει στην κατηγορία των ελαιούχων σπόρων. Τα φορτία αυτά που εισάγονται, εκτός του ότι οι τιμές τους είναι υψηλές συνεπώς και απαιτούν έλεγχο για την ποιότητά τους, έχουν και συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που αν δεν είναι σύμφωνα με τους όρους συμβολαίου ή κινδυνεύουν να ζημιώσουν τον παραλήπτη από την μετέπειτα χρήση και επεξεργασία τους ή μπορεί ο παραλήπτης να βρεθεί ανήμπορος να αντιδράσει εγκαίρως χάνοντας το δικαίωμα να αρνηθεί την παραλαβή και την πληρωμή για το φορτίο εκτός προδιαγραφών.

Οι εισαγωγές τις Ελλάδας τα τελευταία χρόνια αυξάνονται σταδιακά, οι εγχώριες ανάγκες αλλά και η μετέπειτα επεξεργασία των εισαγόμενων φορτίων είναι αρκετά μεγάλες σε αξία. Στην περίπτωση της Ελλάδας, παρά την παραγωγή της σε αγροτικά

προϊόντα οι εισαγωγές της στην κατηγορία αυτή είναι περισσότερες από τις εξαγωγές δημιουργώντας ευκαιρίες αλλά και την ανάγκη για έλεγχο των προϊόντων που παραλαμβάνονται στην Ελλάδα. Τα προϊόντα που αναλύονται παραπάνω έρχονται σε μεγάλους όγκους, χύδην, φορτωμένα σε φορτηγά πλοία. Ακόμα αρκετά από αυτά τα αγροτικά προϊόντα είτε δεν επιβλέπονται για ορισμένες ποιοτικές παραμέτρους (εμπιστεύοντας τις διαδικασίες στις χώρες φορτώσεως) είτε επιβλέπονται μόνο για την ποσότητα που θα παραληφθεί. Οι επιβλέψεις των φορτίων αυτών αποτελούν ένα εργαλείο για τον ποιοτικό και τον ποσοτικό έλεγχο των εισαγωγών, ιδιαίτερα εάν συγκρίνει κανείς την αξία των αγροτικών προϊόντων που εισάγονται με το κόστος μίας επίβλεψης ποσοτικού και ποιοτικού ελέγχου.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

### 3.3 ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 2002 – 2009

Η εξαγωγή αγροτικών προϊόντων από την Ελλάδα είναι κατά πολύ μικρότερη σε όγκο και αξία συναλλαγών σε σχέση με τις εισαγωγές. Τα αγροτικά προϊόντα συμβάλουν κατά 3,1 – 4 δισεκατομμύρια ευρώ τον χρόνο στο σύνολο των 12-14 δισεκατομμυρίων ευρώ από όλες τις εξαγωγές προϊόντων από το 2002 έως το 2009. Από το 2005 και έπειτα παρατηρείται μια σταδιακή άνοδος σε ευρώ των εξαγωγών στα περισσότερα αγροτικά προϊόντα. Ενδεικτικά το 2004 η αξία των εξαγωγών ήταν 3,1 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ το 2009 αυξήθηκε κατά 28.1 % φτάνοντας περίπου τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ (3,998 δις ευρώ). Στα χύδην αγροτικά φορτία παρατηρούνται δύο διαφορές σε

σχέση με τον όγκο συναλλαγών των εισαγωγών, είναι κατά πολύ μικρότερες, αλλά και τα είδη που εξάγονται περισσότερο σχετικά με τις αξίες τους. Πρώτα σε αξία στις εξαγωγές χύδην αγροτικών φορτίων είναι τα έλαια και τα λίπη με 51%, ενώ ακολουθούν τα δημητριακά με 36 %, οι ελαιούχοι σπόροι με 8 %, οι ζωοτροφές με 5 % και τα άμυλα σιταριού και καλαμποκιού.



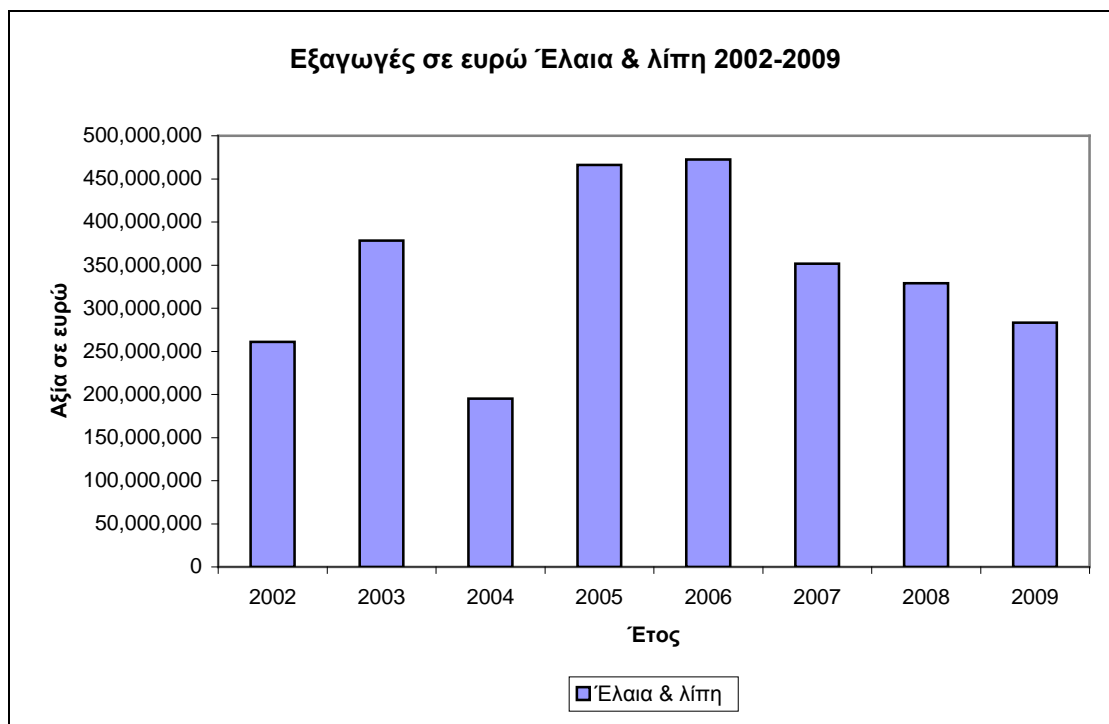
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Οι παραπάνω συνολικές αξίες δείχνουν πως οι μισές εξαγωγές σε ευρώ οφείλονται στην εξαγωγή ελαίων και λιπών με μέσο όρο έτους στην επταετία 2002-2009 τα 342 εκατομμύρια ευρώ από τον συνολικό μέσο όρο σε ευρώ των παραπάνω αγροτικών προϊόντων δηλαδή τα 675 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος. Στην δεύτερη θέση τα δημητριακά παρότι η αξία των εισαγωγών τους είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή των ελαίων ανά έτος, στις αξίες των εξαγωγών είναι σχεδόν 100 εκατομμύρια ευρώ λιγότερη η αξία των αγροτικών προϊόντων που εξάγονται σε σχέση με τα έλαια (περίπου 242 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος). Αναλυτικά οι αξίες συναλλαγών σε μέσο όρο των αναφερόμενων ετών παρουσιάζεται παρακάτω για την κατηγορία των 5 επιλεγμένων προϊόντων:

Προϊόν	Μέσος Όρος (€) 2002-2009	Σύνολο (€) 2002-2009
<b>Δημητριακά &amp; Παρασκευάσματα δημητριακών</b>	241,700,586	1,933,604,688
<b>Ζωοτροφές</b>	34,895,058	279,160,461
<b>Ελαιούχοι σπόροι &amp; Καρποί</b>	56,000,517	448,004,133
<b>Έλαια &amp; λίπη</b>	342,177,240	2,737,417,918
<b>Άμυλα σιταριού και καλαμποκιού</b>	334,363	2,674,902

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Η αγορά των εξαγωγών των χύδην αγροτικών προϊόντων ανέρχεται όπως αναφέρεται παραπάνω, σε περίπου 3,1- 4 δισεκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Τα φορτία που έχουν ερευνηθεί στον πίνακα είναι τα προϊόντα τα οποία μεταφέρονται χύδην σε φορτηγά πλοία και σε μεγάλους όγκους, ενώ αποτελούν σε αξία μόλις το 16 % της αξίας των εξαγωγών σε ευρώ όλων των αγροτικών προϊόντων. Γίνεται αντιληπτό πως οι αξίες των εξαγωγών από τα χύδην αγροτικά φορτία είναι πολύ μικρές τόσο σε σχέση με τα ίδια φορτία που εισάγονται όσο και με το σύνολο των αγροτικών προϊόντων που εξάγονται. Ο λόγος είναι ο πολύ μικρός όγκος εξαγωγών χύδην φορτίων από την Ελλάδα. Υπάρχει βέβαια άνοδος στις αξίες των ελαίων κυρίως και των δημητριακών, όμως ο όγκος των συναλλαγών από τους ελαιούχους σπόρους, τις ζωοτροφές και τα άμυλα σιταριού και καλαμποκιού είναι πολύ λίγος χωρίς να έχει δείξει σημεία ανόδου για την περίοδο 2002-2009, αλλά μία πιο στάσιμη πορεία.



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

### 3.4 ΣΧΕΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ/ΕΞΑΓΩΓΩΝ & ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΝ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Συγκρίνοντας τα παραπάνω στοιχεία με τις αξίες των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ελλάδας σε σχέση με τις διακυμάνσεις των τιμών των αγροτικών προϊόντων, παρατηρείται μία ανάλογη σχέση. Οι τιμές στα χύδη αγροτικά προϊόντα ανεβαίνουν τα τελευταία χρόνια και διατηρούνται μέχρι σήμερα σε υψηλά επίπεδα. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του εμπορίου των αγροτικών προϊόντων της Ελλάδας, η αύξηση των τιμών στα δημητριακά, στα έλαια, στις ζωοτροφές, στους ελαιούχους σπόρους κτλ, έχουν οδηγήσει στην αύξηση των αξιών των εισαγωγών και των εξαγωγών της χώρας, σε συνδυασμό πάντα με την αύξηση και του όγκου των συναλλαγών σε μετρικούς τόνους.

Οι σημερινές τιμές των κύριων αγροτικών προϊόντων που εξάγονται και εισάγονται από και προς στην Ελλάδα αντίστοιχα ακολουθούν παρακάτω :

Προϊόν	Δολάρια / μετρικούς τόνους	Ευρώ / μετρικούς τόνους	Ημ/νία
<b>Δημητριακά</b>			
Σιτάρι (Ε.Ε. Γαλλίας)	344	267.55	Σεπτέμβριος 2012
Κριθάρι (Ε.Ε. Γαλλίας)	313	243.44	Σεπτέμβριος 2012
Καλαμπόκι (Η.Π)	319	248.10	Σεπτέμβριος 2012
<b>Ελαιούχοι Σπόροι</b>			
Σογιόσπορος	625	486.09	Σεπτέμβριος 2012
<b>Έλαια &amp; Λίπη</b>			
Κραμβέλαιο	1221.67	950.15	Σεπτέμβριος 2012
Φοινικέλαιο	872.25	678.39	Αύγουστος 2012
Ηλιέλαιο	1549.86	1205.40	Αύγουστος 2012
Σογιέλαιο	1185.21	921.80	Αύγουστος 2012
<b>Ζωοτροφές</b>			
Σογιάλευρο	530.98	412.97	Σεπτέμβριος 2012

Πηγή: <http://www.indexmundi.com/commodities/>

Σημείωση : Ισοτιμία EUR/USD: 1,28576 Ημ/νία 29.09.12

Στον πίνακα έχουν συμπεριληφθεί τα πιο κοινά είδη αγροτικών προϊόντων που κινούνται στην ελληνική αγορά ενώ οι τιμές έχουν μετατραπεί από δολάρια Αμερικής σε Ευρώ προκειμένου να συγκριθούν με τα στοιχεία της ελληνικής αγοράς. Οι τιμές των αγροτικών αυτών προϊόντων κυμαίνονται από τα 240 Ευρώ έως τα 1.200 Ευρώ ανά μετρικό τόνο φορτίου. Η ελληνική αγορά αγροτικών προϊόντων χρησιμοποιεί για μεταφορά κυρίως πλοία χωρητικότητας φορτίου 1500 – 5.000 μετρικών τόνων, με περισσότερη κίνηση να πραγματοποιείται από τα πλοία χωρητικότητας 3.000 τόνων. Χρησιμοποιώντας την παραπάνω υπόθεση πως τα περισσότερα πλοία μεταφέρουν αυτή την ποσότητα (3.000 MT) δίνεται η δυνατότητα να συγκρίνουμε τα στοιχεία με τις αξίες των εισαγωγών και των εξαγωγών της Ελλάδας με το κόστος της επίβλεψης.

Παραθέτοντας τις τιμές ευρώ ανά τόνο του 2012 με την μέση αξία των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών ανά έτος, στα επιλεγμένα αγροτικά προϊόντα που αναφέρονται παραπάνω μπορούμε να προσδιορίσουμε περίπου πόσοι μετρικοί τόνοι από το κάθε είδος αγροτικού φορτίου εισάγονται και εξάγονται.

### Εισαγωγές:

Αγροτικό Προϊόν	Μέσος Όρος (€) Εισαγωγές	Μέση τιμή (€) / τόνο	Τόνοι
Δημητριακά	536,054,439	253.03	2.118.557
Ελαιούχοι Σπόροι	161,369,238	486.09	331.971
Έλαια & Λίπη	175,106,802	938.94	186.495
Ζωοτροφές	314,789,340	412.97	762.258
<b>Σύνολο Μετρικών Τόνων ανά έτος</b>			<b>3.399.281</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

### Εξαγωγές:

Αγροτικό Προϊόν	Μέσος Όρος (€) Εξαγωγές	Μέση τιμή (€) / τόνο	Τόνοι
Δημητριακά	241,700,586	253.03	955.232
Ελαιούχοι Σπόροι	56,000,517	486.09	115.205
Έλαια & Λίπη	342,177,240	938.94	364.430
Ζωοτροφές	34,895,058	412.96	84.498
<b>Σύνολο Μετρικών Τόνων ανά έτος</b>			<b>1.519.366</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

### Σύνολο Κινήσεων Εισαγωγών & Εξαγωγών ανά είδος φορτίου:

Αγροτικό Προϊόν	Τόνοι Εισαγωγής/έτος	Τόνοι Εξαγωγής/έτος	Σύνολο Τόνων
Δημητριακά	2.118.557	955.232	3.073.790
Ελαιούχοι Σπόροι	331.971	115.205	447.177
Έλαια & Λίπη	186.495	364.430	550.925
Ζωοτροφές	762.258	84.498	846.755
<b>Σύνολο Μετρικών Τόνων ανά έτος</b>	<b>3.399.281</b>	<b>1.519.366</b>	<b>4.918.647</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Όπου αναφέρεται η μέση τιμή ευρώ ανά τόνο έχει υπολογισθεί ο μέσος όρος από τις τιμές των πιο κοινών αγροτικών προϊόντων που κινούνται στην ελληνική αγορά. Με βάση την υπόθεση αυτή δίνεται μία εικόνα των μετρικών τόνων φορτίου μεταφοράς



εντός και εκτός Ελλάδας και χρησιμοποιείται προκειμένου να συγκριθούν οι τιμές των φορτίων με το κόστος επίβλεψης.

Παρατηρώντας τα παραπάνω στοιχεία παρατηρείται πως σε όγκο κινούνται περισσότερα φορτία δημητριακών τόσο στις εισαγωγές και τις εξαγωγές, μετά ακολουθούν οι ζωοτροφές, τα έλαια και τέλος οι ελαιούχοι σπόροι. Όμως τα δημητριακά έχουν την χαμηλότερη τιμή αγοράς και πώλησης με το πιο ακριβό προϊόν να είναι τα έλαια με μέση τιμή στα 930 ευρώ ανά τόνο ενώ παράλληλα κατέχουν και την πρώτη θέση στις εξαγωγές σε αξία συναλλαγών. Συμπεραίνεται πως τα φθηνότερα προϊόντα παρουσιάζουν μεγαλύτερους όγκους συναλλαγών ενώ τα ακριβότερα έχουν μικρότερο όγκο αλλά σε αναλογία μεγαλύτερη αξία καθότι κοστίζουν παραπάνω.

Η τιμολόγηση των εταιρειών επίβλεψης γίνεται είτε ανά μετρικό τόνο, είτε ανά ημέρα (ανάλογα με τις ημέρες φορτο/εκφόρτωσης ενός πλοίου), είτε κατ' αποκοπή για το σύνολο της επίβλεψης, ο πιο συνηθισμένος τρόπος τιμολόγησης γίνεται προσφέροντας τιμή ανά μετρικό τόνο φορτίου. Συνεχίζοντας την παραπάνω υπόθεση πως τα περισσότερα χύδην αγροτικά φορτία μεταφέρονται με πλοία χωρητικότητας φορτίου 3.000 μετρικών τόνων η μέση τιμή επίβλεψης για ποιοτικό και ποσοτικό έλεγχο σε τέτοιο όγκο φορτίου κυμαίνεται από τα 500 – 1000 Ευρώ ανά επίβλεψη. Εάν θέσουμε ως μέσο όρο κόστους επίβλεψης για ένα πλοίο 3.000 MT τα 750 ευρώ, αντιστοιχούν σε 0.25 Ευρώ /ανά τόνο. Προσαρμόζοντας το κόστος της επίβλεψης με το κόστος του φορτίου σύμφωνα με την παραπάνω υπόθεση παρατηρείται πως το κόστος της επίβλεψης για κάθε ένα από τα αγροτικά φορτία που αναφέρονται είναι σχεδόν αμελητέο σε σχέση με την αξία του φορτίου. Μία λογική σχέση αφού παραδείγματος χάρη το χύδην σιτάρι Γαλλίας κοστίζει 267.55 ευρώ ανά τόνο φορτίου, και μία επίβλεψη του σε πλοίο χωρητικότητας 3.000 τόνων έχει μέση τιμή τα 0.25 ευρώ/ανά τόνο σιταριού.

### 3.5 ΣΧΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ / ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ:

Αγροτικό Προϊόν	Μ.Ο. εισαγωγών & εξαγωγών/έτος	Σύνολο Τόνων(εισαγωγές &	Κόστος επίβλεψης (€) 0,25 / τόνο
<b>Δημητριακά</b>	777,755,025	3,073,790	768,447
<b>Ελαιούχοι Σπόροι</b>	217,369,754	447,177	111,794
<b>Έλαια &amp; Λίπη</b>	517,284,042	550,925	137,731
<b>Ζωοτροφές</b>	349,684,397	846,755	211,689
<b>Σύνολο</b>	<b>1,862,093,218</b>	<b>4,918,647</b>	<b>1,229,662</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα οι 4,9 εκατομμύρια τόνοι χύδην αγροτικών προϊόντων που κινούνται στην ελληνική αγορά κοστίζουν 1.8 δισεκατομμύρια ευρώ κατά μέσο όρο τον χρόνο και εάν χρησιμοποιούνταν εταιρείες επίβλεψης σε όλα θα κόστιζε μόλις 1.2 εκατομμύρια ευρώ. Όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 3 το κόστος της επίβλεψης αποδεικνύεται ελάχιστο (σχεδόν 0.07 % της αξίας των αγροτικών φορτίων) σε σχέση με τα οφέλη που προσφέρονται από την ύπαρξή της.

Από την πιθανή αγορά επιβλέψεων των 1.2 εκατομμυρίων ευρώ στα χύδην αγροτικά προϊόντα να σημειωθεί πως δεν γίνονται αναθέσεις για όλα τα παραπάνω φορτία που μεταφέρονται. Ο κύριος όγκος μεταφοράς αποτελείται από τις εισαγωγές ενώ οι εξαγωγές είναι κατά πολύ λιγότερες. Η ανάθεση επίβλεψης θεωρείται λανθασμένα από τους ναυλωτές, αγοραστές ή πωλητές του φορτίου, ως απαραίτητη κατά την διάρκεια της φόρτωσης ενός προϊόντος στην αγορά της Ελλάδας. Αυτό ισχύει γιατί είναι υποχρεωτικό να εκδοθούν τα πιστοποιητικά ποιότητας και ποσότητας από ανεξάρτητους πραγματογνώμονες μετά την φόρτωση ενός πλοίου που να καθορίζουν τα χαρακτηριστικά του προϊόντος. Όπως αναφέρεται και στα προηγούμενα κεφάλαια εάν αυτά τα πιστοποιητικά είτε δεν εκδοθούν είτε είναι εκτός προδιαγραφών ο αγοραστής του φορτίου ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα/τράπεζα που χρησιμοποιείται για την αγορά, δικαιούνται να αρνηθούν την πληρωμή και την παραλαβή του προϊόντος.

Στην ελληνική αγορά είναι σύνηθες το φαινόμενο να γίνεται ανάθεση της επίβλεψης κατά την φόρτωση σε κάποια άλλη χώρα του εξωτερικού (πχ Ρωσία, Ρουμανία, Γαλλία

για αγορές φορτίων δημητριακών) και να παραμελείται η ανάθεση επίβλεψης κατά την εκφόρτωση του φορτίου στην Ελλάδα. Έτσι λοιπόν οι εισαγωγές που αποτελούν το κύριο όγκο των αγροτικών προϊόντων τόσο σε αξία όσο και αριθμό φορτίων, παραλαμβάνονται χωρίς να υπάρχει στην εκφόρτωση ανεξάρτητος πραγματογνώμονας. Οι εξαγωγές όμως, κατά πολύ λιγότερες από τις εισαγωγές των αγροτικών προϊόντων, επειδή θεωρείται πιο απαραίτητη η φόρτωση ως διαδικασία (κυρίως προκειμένου να συλλεχθούν όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά και πιστοποιητικά για πληρωμή των πωλητών ενός φορτίου) παρατηρούμε πως χρησιμοποιείται επίβλεψη σε όλες τις εξαγωγές αγροτικών προϊόντων.

Σύμφωνα με την παραπάνω υπόθεση, πως χρησιμοποιείται επίβλεψη για όλες τις εξαγωγές φορτίων η αγορά των επιβλέψεων των εξαγωγών χύδην αγροτικών προϊόντων σε πλοία με μέση τιμή επίβλεψης 0.25 Ευρώ / ανά τόνο, ανέρχεται σε 379.841 Ευρώ ετησίως. Ενώ αντίστοιχα εάν υποθέσουμε πως στο 30 % των εισαγωγών χρησιμοποιείται επίβλεψη τότε από το σύνολο των 3.399.281 τόνων εισαγωγής χύδην αγροτικών προϊόντων σε πλοία μόλις οι 1.019.784 τόνοι επιβλέπονται κατά την εκφόρτωσή τους στην Ελλάδα, συνεπώς η πιθανή αγορά των επιβλέψεων των φορτίων αυτών από το μέγιστο των 849.820 ευρώ κύκλο εργασιών για τις εταιρείες επίβλεψης ετησίως, απομένουν μόλις αναθέσεις επιβλέψεων αξίας 254.946 ευρώ τον χρόνο.

#### **Εισαγωγές αγροτικών προϊόντων και επίβλεψη εκφόρτωσης του 30 % των εισαγωγών προς την Ελλάδα:**

<b>Αγροτικό Προϊόν</b>	<b>Τόνοι εισαγωγής/έτος</b>	<b>Εισαγωγές 30% Χ (€) 0.25/ τόνο</b>
<b>Δημητριακά</b>	2.118.557	158.892
<b>Ελαιούχοι Σπόροι</b>	331.971	24.898
<b>Έλαια &amp; Λίπη</b>	186.495	13.987
<b>Ζωοτροφές</b>	762.258	57.169
<b>Σύνολο</b>	<b>3.399.281</b>	<b>254.946</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας  
Σημείωση: Έχει τεθεί μέση τιμή επίβλεψης 0,25 Ευρώ/τόνο

**Εξαγωγές αγροτικών προϊόντων και επίβλεψη του 100 % των εξαγωγών από την Ελλάδα:**

Αγροτικό Προϊόν	Τόνοι Εξαγωγής/έτος	Εξαγωγές 100% Χ (€) 0.25/ τόνο
Δημητριακά	955.232	238.808
Ελαιούχοι Σπόροι	115.205	28.801
Έλαια & Λίπη	364.430	91.108
Ζωοτροφές	84.498	21.124
<b>Σύνολο</b>	<b>1.519.366</b>	<b>379.841</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας  
Σημείωση: Έχει τεθεί μέση τιμή επίβλεψης 0,25 Ευρώ/τόνο

**Σύνολο κύκλου εργασιών εταιριών επίβλεψης στην Ελλάδα από τις εισαγωγές & τις εξαγωγές χύδην αγροτικών προϊόντων:**

Εισαγωγές 30% Χ (€) 0.25/ τόνο	Εξαγωγές 100% Χ (€) 0.25/ τόνο	Σύνολο Ελληνικής Αγοράς Επιβλέψεων
158.892	238.808	397.700
24.898	28.801	53.699
13.987	91.108	105.095
57.169	21.124	78.294
254.946	379.841	<b>634.788</b>

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας  
Σημείωση: Έχει τεθεί μέση τιμή επίβλεψης 0,25 Ευρώ/τόνο

Καταλήγοντας η ελληνική αγορά επιβλέψεων των αγροτικών προϊόντων που μεταφέρονται χύδην σε φορτηγά πλοία χρησιμοποιείται κυρίως κατά την εξαγωγή προϊόντων από την Ελλάδα. οι εισαγωγές όμως, οι οποίες μετακινούνται σε πολύ μεγαλύτερο όγκο και έχουν μεγαλύτερη αξία ως φορτία, συνήθως δεν επιβλέπονται κατά την εκφόρτωσή τους στην Ελλάδα. Υποθέτοντας πως όλες οι εξαγωγές καθώς και το 30 % των εισαγωγών επιβλέπονται, δίνεται μία ρεαλιστική εικόνα της ελληνικής αγοράς επιβλέψεων των αγροτικών προϊόντων. Το κόστος της επίβλεψης από την πλευρά των ενδιαφερομένων είναι όπως αποδεικνύεται κατά πολύ μικρότερο από την

αξία του φορτίου, την μεταφορά του κτλ. Οι κίνδυνοι όμως που μπορεί να παρουσιαστούν μπορεί να έχουν πολύ μεγαλύτερες συνέπειες κοστολογικά από την ανάθεση ενός πραγματογνώμονα.

Σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα της ελληνικής αγοράς, κοιτάζοντας από την πλευρά των Ελλήνων αγοραστών των φορτίων, παρατηρείται πως από τον συνολικό όγκο εισαγωγών των 3.399.281 τόνων, οι 2.379.497 τόνοι παραλαμβάνονται χωρίς καμία επίβλεψη. Τα οφέλη και η αναγκαιότητα της επίβλεψης έχουν αναλυθεί προηγουμένως καθώς και οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορεί να παρουσιαστούν. Παρουσιάζεται όμως και μία ευκαιρία να εκμεταλλευθεί η αγορά αυτή από τις εταιρίες επίβλεψης με σωστή ενημέρωση και παρουσίαση των προτερημάτων από την συνεχή ανάθεση επιβλέψεων. Όπως δείχνει η έρευνα από την πιθανή αγορά των 1,2 εκατομμυρίων ευρώ των επιβλέψεων των αγροτικών προϊόντων, κερδίζονται 634.788 ευρώ ετησίως αφήνοντας έτσι ένα περιθώριο 594.874 ευρώ το οποίο δεν εκμεταλλεύεται κάθε χρόνο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ “ΠΑΙΚΤΩΝ”.**

### **4.1 ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Στην Ελλάδα λειτουργούν 12 Οργανισμοί Λιμένων οι οποίοι λειτουργούν ως Α.Ε. ενώ το ελληνικό λιμενικό σύστημα συμπληρώνεται ακόμα από:

- 65 Λιμάνια που έχουν αποδοθεί στους Δήμους της Χώρας και λειτουργούν ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 18 Λιμάνια που παραμένουν στο παλιό καθεστώς λειτουργίας και λειτουργούν ως κρατικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 73 ιδιωτικά λιμάνια που ανήκουν, διαχειρίζονται και εξυπηρετούν συγκεκριμένες βιομηχανίες (Καστελλάνος, Γ. 2012).

Η κίνηση φορτίων των ελληνικών λιμανιών σε σχέση με τα είδη φορτίων που μεταφέρονται και τους όγκους τους, δείχνει ποια λιμάνια χρησιμοποιούνται σήμερα για την μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Από τους οργανισμούς λιμένων της Ελλάδας τα λιμάνια ανάλογα με την υποδομή και την ανωδομή τους εξυπηρετούν ανάλογο εύρος φορτίων, ενώ τα ιδιωτικά λιμάνια συνήθως εξειδικεύονται στην μεταφορά συγκεκριμένων υγρών ή ξηρών φορτίων (καθότι ανήκουν σε βιομηχανίες) οι οποίες παραλαμβάνουν ή αποστέλλουν φορτία ανάλογα με τον κλάδο που δραστηριοποιούνται.

### **4.2 ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ:**

Αναλύοντας τα στοιχεία κινήσεων σε μετρικούς τόνους φορτίου σε 8 από τα κύρια λιμάνια που ανήκουν στον οργανισμό λιμένων, παρατηρείται πως οι όγκοι των φορτίων τόσο σε χύδην υγρά και ξηρά φορτία όσο και στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχουν μειωθεί στα περισσότερα ελληνικά λιμάνια για την περίοδο 2004-2010. Τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί αφορούν φορτώσεις και εκφορτώσεις πλοίων και αξίζει να σημειωθεί πως οι φορτώσεις υπολείπονται κατά πολύ των εκφορτώσεων.

### ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ 2004 - 2011

Κίνηση Χύδην Ξηρών & Υγρών Φορτίων σε Μετρικούς Τόνους*									
Έτος	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
1 Πειραιάς / Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ)	Δ/Υ	Δ/Υ	Δ/Υ	606,454	431,187	653,534	578,192	408,003	
2 Θεσσαλονίκη / Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)	Δ/Υ	Δ/Υ	Δ/Υ	13,106,090	12,444,788	11,433,497	Δ/Υ	Δ/Υ	
3 Ελευσίνα / Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ)	2,089,000	1,252,000	1,450,000	1,280,000	1,596,000	978,000	487,160	Δ/Υ	
4 Πάτρα / Οργανισμός Λιμένος Πατρών (ΟΛΠ)	314,502	301,286	313,669	313,602	330,100	266,515	239,951	Δ/Υ	
5 Βόλος / Οργανισμός Λιμένος Βόλου (ΟΛΒ)	1,097,235	1,091,057	1,388,097	1,407,047	1,615,244	1,343,908	1,099,655	Δ/Υ	
6 Αλεξανδρούπολη / Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ)	128,965	250,107	185,574	114,041	56,515	76,720	Δ/Υ	Δ/Υ	
7 Καβάλα / Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ)	1,561,786	1,513,580	1,439,345	1,479,004	1,615,753	1,859,965	1,499,662	Δ/Υ	
8 Ηράκλειο / Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ)	Δ/Υ	218,369	189,165	211,954	187,483	205,828	96,688	Δ/Υ	

\* Οι παραπάνω πίνακες αναφέρουν το σύνολο των τόνων από τις κινήσεις εσωτερικού και εξωτερικού των λιμένων

Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) Επίσημα οικονομικά στοιχεία λιμένων για τα έτη 2004-2011

Ο οργανισμός λιμένα με την μεγαλύτερη κίνηση υγρών και ξηρών φορτίων σε μετρικούς τόνους στην Ελλάδα είναι ο οργανισμός λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) και ακολουθείται από τον οργανισμό Καβάλας (ΟΛΚ), τον οργανισμό του Βόλου (ΟΛΒ), τον οργανισμό της Ελευσίνας (ΟΛΕ), τον οργανισμό του Πειραιά (ΟΛΠ) και τέλος των οργανισμών της Πάτρας (ΟΛΠ), του Ηρακλείου (ΟΛΗ) και της Αλεξανδρούπολης (ΟΛΑ). Οι μεγαλύτερες διαφορές που παρατηρούνται στην κίνηση χύδην υγρών και ξηρών φορτίων είναι στους οργανισμούς της Ελευσίνας με μείωση 61,9 % (2004-2010), ο οργανισμός του Ηρακλείου με πτώση 55,7% (2005-2010), ο οργανισμός της Αλεξανδρούπολης με μείωση 40,5 % (2004-2009) και ο οργανισμός του Πειραιά με 32,7% (2007-2011).

Οι μεγαλύτεροι σε κίνηση χύδην υγρών και ξηρών φορτίων οργανισμοί της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), του Βόλου (ΟΛΒ) και της Καβάλας (ΟΛΚ) παρουσιάζουν μικρότερες μειώσεις. Ο ΟΛΘ έχει την μεγαλύτερη μείωση με 12,7% (2007-2009), ο ΟΛΚ ακολουθεί με 3.98 % και ο ΟΛΒ έχει παραμείνει σταθερός με μείωση 0.2% (2004-2010).

Εξαιρώντας τον οργανισμό λιμένα της Θεσσαλονίκης που έχει το μεγαλύτερο εύρος σε είδη χύδην ξηρών & υγρών φορτίων, τα περισσότερα από τα υπόλοιπα λιμάνια που εξετάζονται έχουν συγκεκριμένα είδη φορτίων που διακινούν. Έτσι λοιπόν ο οργανισμός της Ελευσίνας διακινεί πρώτες ύλες κατασκευών όπως σίδερα, αλουμίνια κτλ, ενώ οι οργανισμοί της Καβάλας, του Βόλου, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης μεταφέρουν χύδην αγροτικά προϊόντα. Φυσικά δεν είναι κατηγοριοποιημένοι οι οργανισμοί αυτοί ανάλογα με τα φορτία που μεταφέρουν ούτε είναι περιορισμένα σε αυτά τα φορτία.

Αναφορικά με τις επιβλέψεις των φορτίων στα λιμάνια αυτά είναι στη διάθεση των εκάστοτε ναυλωτών, πωλητών και αγοραστών των φορτίων εάν θα χρησιμοποιήσουν επίβλεψη ποσοτική ή ποιοτική. Συνήθως πάντως δεν χρησιμοποιούνται επιβλέψεις στις περιπτώσεις παραλαβής φορτίων καθότι υπάρχουν οι αρχές των λιμανιών και (όπου χρειάζεται) τελωνειακοί εκπρόσωποι που πιστοποιούν τις διαδικασίες όπως για παράδειγμα η πιστοποίηση μιας γεφυροπλάστιγγας ζύγισης κατά την εκφόρτωση



φορτίων πλοίων από το λιμενικό ταμείο , ή οι ποσότητες που παραλαμβάνονται από κάποιο φορτίο από το τελωνείο.

Είναι δύσκολο να βρεθεί ένα ακριβές ποσοστό των πλοίων ή των φορτίων που επιβλέπονται στα λιμάνια αυτά καθότι χρησιμοποιούνται από πολλούς και διαφορετικούς ‘φορτωτές’ ή ‘εκφορτωτές’ και η ανάγκη για ανάθεση πραγματογνώμονα δεν είναι δεδομένη για τους περισσότερους χρήστες των λιμανιών αυτών αφού αναλαμβάνουν να επιβλέπουν τα φορτία είτε μόνοι τους (με δικό τους προσωπικό) είτε εμπιστεύοντας τους υπεύθυνους του λιμανιού. Εμπειρικά, επιβλέψεις στα λιμάνια αυτά δεν χρησιμοποιούνται συνήθως από τους εγχώριους παραλήπτες φορτίων όταν πρόκειται για εκφόρτωση ενός πλοίου αλλά περισσότερο από τους ‘ξένους’ πωλητές τους που μπορεί να μην γνωρίζουν τον λιμένα εκφόρτωσης κτλ. Στις φορτώσεις από τα παραπάνω λιμάνια είναι πιο σύνηθες, χωρίς να συμβαίνει πάντα όμως, να υπάρχει ανάθεση επίβλεψης τόσο από τον εγχώριο πωλητή όσο και από τον αγοραστή.

#### 4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΕΣΣΑΡΩΝ “ΠΑΙΚΤΩΝ”.

Σε μια προσπάθεια να εκτιμηθεί σε πόσα φορτία χρησιμοποιείται επίβλεψη και εάν κρίνεται χρήσιμη, καταγράφηκαν τα δεδομένα από 4 ελληνικές εταιρίες που μεταφέρουν και εμπορεύονται χύδην υγρά και ξηρά αγροτικά προϊόντα. Τα στοιχεία που συνέλεξαν από τις εταιρείες αυτές, αφορούν το πιο συνηθισμένο είδος επίβλεψης που ζητείται, δηλαδή την επίβλεψη βάρους και τον πιο συχνό παράγοντα διαφοράς, δηλαδή την ύπαρξη ελλείμματος κατά την παραλαβή ποσότητας. Οι συγκεκριμένες εταιρείες μεταφέρουν περίπου 2,3 εκατομμύρια τόνους χύδην αγροτικών προϊόντων κάθε έτος στο σύνολό τους. Αν χρησιμοποιηθεί η παραπάνω υπόθεση πως το σύνολο των χύδην αγροτικών προϊόντων που μεταφέρονται από και προς την Ελλάδα είναι περίπου 5 εκατομμύρια τόνοι κάθε χρόνο, τότε το δείγμα των εταιρειών αυτών μεταφέρει περίπου το 40-50 % της ελληνικής αγοράς χύδην αγροτικών προϊόντων.

Τα δεδομένα των τεσσάρων εταιρειών για το 2011

Α/Α	Ερώτηση	Αλευροβιομηχανία	Σπορελαιουργείο	Εμπόριο Αγροτικών Προϊόντων	Βιομηχανία Τροφίμων	
1	Πόσα καράβια έχετε τον χρόνο	23	100	300	140	
2	Πόσους τόνους εισάγετε/εξαγάγετε το έτος	60,400	420,000	1,500,000	400,000	
3	Υπαρξη ελλείμματος έως 0.5 % σε ποσότητα	73.91%	38.71%	95.00%	50.00%	
4	Υπαρξη ελλείμματος 0.5-0.7 % σε ποσότητα	13.04%	6.45%	3.00%	22.00%	
5	Υπαρξη ελλείμματος 0.7-0.9 % σε καλαμπόκι	0.00%	19.35%	2.00%	20.00%	
6	Υπαρξη ελλείμματος 0.9 - 1.5 % σε ποσότητα	0.00%	25.81%	0.00%	5.00%	
7	Υπαρξη ελλείμματος > 1.5 % σε ποσότητα	4.35%	3.23%	0.00%	3.00%	
8	Σε πόσα καράβια αποζημιώνεστε για το έλλειμμα	Σε όλα τα ελλειμματικά άνω του 0.5%	Σε όλα τα ελλειμματικά άνω του 0.5%	Μέσω διακανονισμού με την ασφάλεια του φορτίου	Σε όλα τα ελλειμματικά άνω του 0.5%	
9	Σε πόσα καράβια χρησιμοποιείτε επιθεωρητή?	Όλα	70%	Χρησιμοποιείται "εσωτερική" επίβλεψη	80%	
10	Σε πόσα από τα καράβια που είχαν επιθεωρητή αποζημιωθήκατε?	Όλα	Όλα	Δεν χρησιμοποιείται	Όλα	
11	Κόστος επίβλεψης?	250-400 Ευρώ/ανά πλοίο	250-300 Ευρώ/ανά πλοίο	Κόστος υπαλλήλων	400-1000 Ευρώ/ανά πλοίο	
12	Κόστος ασφάλειας φορτίου ανά καράβι	Ανάλογα το φορτίο/το πλοίο	Ανάλογα το φορτίο/το πλοίο	Ανάλογα το φορτίο/το πλοίο	Ανάλογα το φορτίο/το πλοίο	
13	Επιπλέον κόστος από έλλειμμα (δικηγόροι, λιμανιάτικα, υπερωρίες, ναύλος)	Χρησιμοποιεί Οργανισμό Λιμένα με υψηλά ενδεχόμενα έξοδα λιμανιού. Δεν έχει χρεαστεί νομική υποστήριξη, συνεπώς δεν είχε νομικά έξοδα	Νομικά έξοδα 1000-1500 ανά περίπτωση/ χρησιμοποιεί ιδιωτικό λιμάνι με μικρά έξοδα λιμανιού	Νομικά έξοδα 1000 ανά περίπτωση/χρησιμοποιούνται κυρίως δημόσια λιμάνια με μεγάλο κόστος υπερωριών, λιμανιάτικων κτλ	Ιδιωτικό Λιμάνι μικρό κόστος υπερωριών/Νομικά Έξοδα 1000 - 1500 Ευρώ ανά περίπτωση	

Οι παραπάνω ελληνικές εταιρείες εισάγουν και εξάγουν χύδην αγροτικά προϊόντα, το ερωτηματολόγιο δόθηκε σε:

- μία αλευροβιομηχανία η οποία εισάγει σιτάρι σε πλοία για την παραγωγή αλευριού, και την παραγωγή ζωοτροφικών υποπροϊόντων. Χρησιμοποιεί προβλήτα σε οργανισμό λιμένα και οι εισαγωγές σιταριού αναφέρονται για το έτος 2011 τα οποία προέρχονται από στοιχεία ολόκληρου του έτους.
- ένα σπορελαιουργείο, που εισάγει και εξάγει χύδην υγρά και ξηρά αγροτικά προϊόντα, όπως δημητριακά (σιτάρι, κριθάρι, καλαμπόκι), φυτικά έλαια (ηλιέλαιο, αραβοσιτέλαιο κτλ). Μεταφέρει 420.000 τόνους χύδην αγροτικών προϊόντων κάθε χρόνο σε εισαγωγές και εξαγωγές, χρησιμοποιεί δικό της ιδιωτικό λιμάνι και ενίοτε ορισμένους οργανισμούς λιμένων για εισαγωγές και εξαγωγές.
- μία εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων, η οποία εμπορεύεται χύδην ξηρά προϊόντα δημητριακών. Το ετήσιο εμπόριο εισαγωγών και εξαγωγών της κυμαίνεται στους 1,5 εκ. τόνους τόσο σε ιδιωτικό λιμάνι όσο και στους περισσότερους οργανισμούς λιμένων της Ελλάδας.
- μία βιομηχανία τροφίμων, η οποία εμπορεύεται ξηρά και υγρά χύδην αγροτικά φορτία. Το ερωτηματολόγιο αναφέρεται στις κινήσεις πλοίων στις ιδιωτικές εγκαταστάσεις τους μόνο, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα φορτία που διακινούν στα υπόλοιπα λιμάνια της Ελλάδας. Οι ιδιωτικές εγκαταστάσεις τους διακινούν στο σύνολό τους 400.000 τόνους ετησίως εκ των οποίων 70.000 τόνοι είναι τα χύδην υγρά φορτία και 330.000 τόνοι τα ξηρά φορτία.

Οι εταιρείες μεταξύ τους έχουν διαφορές στους όγκους προϊόντων που μεταφέρουν και στην νοοτροπία όσον αφορά την επίβλεψη των φορτίων τους. Η εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων δεν χρησιμοποιεί καθόλου επίβλεψη και γι' αυτό η έρευνα αρκείται στις απαντήσεις που δόθηκαν. Πλην όμως είναι δύσκολο να γίνει πιστευτή μια τόσο καλή απόδοση από την στιγμή που εμπειρικά τουλάχιστον τα ελλείμματα βάρους που κυμαίνονται από 0.5 %-0.7 % αποτελούν το 40 % των εκφορτώσεων της ιδιαίτερα όσων φορτίων προέρχονται από φορτώσεις σε λιμάνια της περιοχής της Μαύρης Θάλασσας. Η αλευροβιομηχανία σε αντίθεση, που μόνο εισάγει φορτία, σε πολύ μικρότερες ποσότητες, χρησιμοποιεί επιθεωρητή σε όλα της τα πλοία. Στους 60.400

τόνους εισαγωγής σιταριού τον χρόνο η αλευροβιομηχανία έχει μόλις 157 τόνους έλλειμμα σε ποσότητα που μπορεί να διεκδικήσει και να αποζημιωθεί. Το επιτρεπτό όριο ελλείμματος το οποίο δικαιολογείται ως ‘φυσιολογικό’ είναι έως το ποσοστό του 0.5 % από την ποσότητα που αναγράφεται στην φορτωτική του πλοίου. Σύμφωνα με αυτό το ποσοστό οποιαδήποτε απώλεια άνω του 0.5 % θα αποζημιώνεται από εκεί και πάνω μέχρι το ποσοστό της απώλειας. Οι υπόλοιπες δύο εταιρείες το σπορελαιουργείο και η βιομηχανία τροφίμων, συνήθως χρησιμοποιούν επίβλεψη στα φορτία τους για την κάλυψη των ελλειμμάτων ποσότητας και οποιαδήποτε διαφορά ποιότητας τύχει.

Από τις 3 εταιρείες που χρησιμοποιούν επίβλεψη έχουν ‘ελεγχόμενο’ έλλειμμα ποσότητας μέχρι 0.5 % συνήθως, ενώ περίπου το 20 % των πλοίων που εκφορτώνονται έχουν ελλείμματα που δικαιούνται αποζημίωση στο 0.7 %-0.9 %. Να σημειωθεί πως τα μεγάλα ελλείμματα επιβάλλεται να έχουν επίβλεψη βάρους από ανεξάρτητο επιθεωρητή εάν το συμβόλαιο αγοραπωλησίας είναι για το αγροτικό προϊόν κατά GAFTA ή FOSFA για παράδειγμα. Είναι δηλαδή πολύ πιθανό εάν δεν έχει δοθεί ανάθεση σε ένα από αυτά τα ελλειμματικά φορτία σε επιθεωρητή να βρεθεί ο παραλήπτης χωρίς να έχει δικαίωμα να αποζημιωθεί για το έλλειμμα που παρέλαβε αφού δεν θα έχει πιστοποιητικό επίβλεψης της παρεληφθείσας ποσότητας από ανεξάρτητο επιθεωρητή. Επιπροσθέτως αν η ασφάλεια του φορτίου δεχθεί να αποζημιώσει την ποσότητα που δεν θα έχει δικαιολογηθεί με την παρουσία επιθεωρητή, τότε μπορεί να ανεβάσει τα ασφάλιστρα για τις ασφάλειες μελλοντικών φορτίων. Ακόμα να σημειωθεί πως οι εταιρείες αυτές δεν εισάγουν μόνο μικρές ποσότητες σε πλοία μικρής χωρητικότητας 1.000 – 3.000 τόνων αλλά ναυλώνουν και πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας για παράδειγμα 10.000 – 18.000 τόνους σε φορτίο, τα οποία εάν βρεθούν ελλειμματικά και δεν έχουν επίβλεψη, το ποσοστό του 0.5 % και άνω αντιστοιχεί σε απώλεια φορτίου άνω των 50 -90 τόνων από μία εκφόρτωση πλοίου και μόνο.

Όλες από τις παραπάνω εταιρείες που χρησιμοποιούν επίβλεψη έχουν αποζημιωθεί για τα ελλείμματά τους, η εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων αναθέτει τους διακανονισμούς των απωλειών τους σε βάρος στην ασφάλεια του φορτίου και δεν χρησιμοποιεί επίβλεψη. Στην ουσία όμως χρησιμοποιεί ένα είδος ‘εσωτερικής’

επίβλεψης γιατί διαθέτει γραφεία και υπαλλήλους στα κύρια λιμάνια που αγοράζει φορτία (π.χ Ρουμανία) και λειτουργεί με ένα είδος αυτεπιστασίας. Δηλαδή παρακολουθεί τις φορτώσεις από τους προμηθευτές της και τις εκφορτώσεις των πλοίων της στα σημεία της Ελλάδας, με δικούς της υπαλλήλους για κάθε ένα πλοίο. Η εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων έχει κάνει δική της «εταιρεία» ελέγχων αντίστοιχη με τις ανεξάρτητες μόνο που ασχολείται αποκλειστικά με τις δικές τις δουλειές. Δεν έχει καμία πιστοποίηση αλλά κάνουν μόνο εσωτερικό έλεγχο των φορτίων της εταιρείας. Επειδή έχουν μακροχρόνιες συμβάσεις με τους αγοραστής/πωλητές τους έχουν προτιμήσει να λύνουν τις διαφορές τους συμβιβαστικά. Δηλαδή σε περίπτωση που έχουν έλλειμμα έως 0.75 % απαιτούν από τον προμηθευτή τους και πολλές φορές πετυχαίνουν να τους παραδώσει το φορτίο που λείπει στην επόμενη φόρτωση. Εάν δεν τηρηθούν οι συμφωνίες στο αμέσως επόμενο έλλειμμα άνω του 0.75 % η εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων προχωράει με δικαστικά μέσα μέχρι να αποζημιωθεί. Σε περιπτώσεις που έχουν αγοράσει φορτίο από άλλον προμηθευτή χωρίς να έχουν μακροχρόνια σύμβαση μόλις το έλλειμμα ξεπεράσει το 0.75 % προβαίνει σε δικαστικές ενέργειες.

Από δική μας εμπειρία των τελευταίων 15 χρόνων την ίδια τακτική ακολουθούν και όλες οι εταιρείες που εμπορεύονται χύδην αγροτικά προϊόντα με την διαφορά ότι σπανίως φτάνουν στα δικαστήρια διότι έχουν φροντίσει να αναθέσουν τις διαδικασίες φορτο/εκφόρτωσης σε ανεξάρτητο επιθεωρητή οπότε την διαδικασία αποζημιώσεων την αναλαμβάνει η ασφαλιστική εταιρεία. Η εν λόγω εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων έχει αποδεχθεί να κάνει «εσωτερική» επίβλεψη μάλλον γιατί είναι η γνωστότερη εταιρεία στην Ελλάδα με ιστορία 80 χρόνων στο χώρο. Βέβαια όπως αναφέρεται παραπάνω ακόμα και με το δικό της «εσωτερικό» έλεγχο των φορτίων της δύσκολα γίνεται πιστευτό ένα τόσο μεγάλο ποσοστό επιτυχίας με πολύ μικρές απώλειες, χωρίς ελλείμματα. Είναι ίσως πιο σωστό να πιστευτεί πως στις επιβλέψεις βάρους τα ελλείμματα στην ποσότητα είναι κοντά στα ίδια ποσοστά με την βιομηχανία τροφίμων και το σπορελαιουργείο.

Αναλύοντας τα ποσοστά των «ελλειμματικών» φορτίων που παραλαμβάνονται από το σπορελαιουργείο και από την βιομηχανία τροφίμων παρατηρείται πως το 25-40 % των

φορτίων κυμαίνεται μεταξύ ελλειμμάτων ποσότητας 0.5 % -0.9 %, ενώ τα μεγάλα ελλείμματα που παρατηρούνται άνω του 0.9 % είναι περίπου 10-30 % των συνολικών φορτίων. Και οι δύο αυτές εταιρείες χρησιμοποιούν επίβλεψη στα περισσότερά τους φορτία, δηλαδή στο 70-80 % των εμπορευμάτων τους, ενώ αποζημιώνονται σε όλα τους τα φορτία στα οποία έχουν αναθέσει επίβλεψη.

Σχετικά με τα επιπρόσθετα έξοδα από ένα ελλειμματικό φορτίο, τα πιο συχνά ήταν το κόστος του λιμένα, οι υπερωρίες και τα παραπάνω έξοδα του πλοίου. Τα έξοδα διαφέρουν για κάθε εταιρία οπότε είναι δύσκολο να συγκριθούν μεταξύ τους. Για παράδειγμα το σπορελαιουργείο και η βιομηχανία τροφίμων όταν χρησιμοποιούν τις δικές τους λιμενικές εγκαταστάσεις δεν έχουν παραπάνω λιμενικά έξοδα, ενώ και οι υπερωρίες είναι λιγότερες από το να χρησιμοποιούν άλλο λιμένα. Η αλευροβιομηχανία όμως καλείται να πληρώσει επιπρόσθετα έξοδα λιμανιού και λοιπών υπερωριών αφού δεν διατηρεί ιδιόκτητες λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα παραπάνω έξοδα δεν απαντήθηκαν στο ερωτηματολόγιο, καθώς διαφέρουν ανάλογα με την περίπτωση. Ένα ενδιαφέρον στοιχείο είναι πως η τιμή για τα νομικά έξοδα σε περίπτωση που χρειαστεί για τον διακανονισμό σε μια απώλεια ποσότητας είναι περίπου 1000 ευρώ για κάθε περίπτωση, δηλαδή για κάθε μεγάλη απώλεια βάρους από ένα πλοίο ένα ποσό πολύ μικρότερο από την τιμολόγηση της επίβλεψης ανά πλοίο που εκτός των άλλων θα πιστοποιούσε και την εγκυρότητα του τελικού βάρους.

#### 4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Συμπερασματικά κοιτώντας τις παραπάνω 4 εταιρείες παρατηρείται πως η κάθε μία με τον τρόπο της χρησιμοποιεί επίβλεψη στα φορτία της. Η εταιρεία εμπορίας αγροτικών προϊόντων χρησιμοποιεί ένα δικό της σύστημα εσωτερικού ελέγχου των φορτίων της ενώ βασίζεται στις καλές και μακροχρόνιες συνεργασίες με τους αγοραστές και τους πωλητές της, για τις περιπτώσεις όπου έχει ποσοτικές διαφορές στην παραλαβή εμπορευμάτων. Σχετικά με την ανάθεση της επίβλεψης σε ανεξάρτητο πραγματογνώμονα τουλάχιστον για την αποφυγή των ελλειμμάτων ποσότητας έχει αποφασίσει να χρησιμοποιήσει τους δικούς της υπαλλήλους δημιουργώντας ένα σύστημα εσωτερικού ελέγχου, ενώ όσον αφορά την αντιμετώπιση των ελλειμμάτων

προχωρά συνήθως σε διακανονισμό με τους προμηθευτές της. Με αυτόν τον τρόπο παρουσιάζεται, έστω και εάν δεν είναι πιστευτά τα ποσοστά επιτυχίας της, ένα διαφορετικό είδος επίβλεψης φορτίων εσωτερικό, το οποίο όμως δεν μπορεί να είναι «ανεξάρτητο» καθότι αποτελείται από υπαλλήλους της ίδιας της εταιρείας. Σε αντίθεση με τις άλλες εταιρείες που αναφέρονται όπου χρησιμοποιούν τις περισσότερες φορές ανεξάρτητο επιθεωρητή με καλά ποσοστά επιτυχίας, με υψηλότερο αυτό της αλευροβιομηχανίας που χρησιμοποιεί επίβλεψη σε όλα της τα φορτία, και ως είναι κατά πολύ μικρότερα σε όγκο κάθε χρόνο από όλες τις άλλες εταιρείες απολαμβάνει ένα ποσοστό επιτρεπτού ελλείμματος, δηλαδή έως το 0,5 %, κοντά στο 75 % του συνόλου των φορτίων της. Οι υπόλοιπες δύο εταιρείες μεταφέρουν αρκετά παραπάνω χύδην αγροτικά προϊόντα με πλοία, χρησιμοποιούν επίβλεψη στα περισσότερα από αυτά κυρίως γιατί γνωρίζουν αρκετά καλά τους όρους των συμβολαίων αγοραπωλησίας, ιδιαίτερα σχετικά με τους όρους της αποζημίωσης, αλλά γνωρίζουν επίσης πως έχουν πολλούς και διαφορετικούς προμηθευτές από αρκετά λιμάνια φόρτωσης τα οποία έχουν ξαναχρησιμοποιήσει και πως θα ήταν αρκετά πιο επικίνδυνο να μην αναθέσουν τη επίβλεψη σε κάποιο ανεξάρτητο πραγματογνώμονα.

Δεν υπάρχει σωστή είτε λάθος αντιμετώπιση στο πως επιλέγει η κάθε εταιρεία να επιβλέπει τα χύδην αγροτικά φορτία της. Το κοινό τους στοιχείο είναι πως και οι τέσσερις χρησιμοποιούν κάποιο είδος ελέγχου προκειμένου να καλυφθούν από ενδεχόμενους κινδύνους από το διεθνές εμπόριο, συνεπώς γνωρίζουν την σημασία και την σημαντικότητα του ελέγχου και της επίβλεψης. Υπάρχει όμως διαφορετική νοοτροπία αναφορικά με τον τρόπο που το κάνουν ξεχωριστά, τους λόγους και τα ενδεχόμενα ποσοστά επιτυχίας. Η έρευνά μας καταλήγει πως η αλευροβιομηχανία η οποία είναι η μικρότερη σε κίνηση αγροτικών προϊόντων κατά πολύ από τις τέσσερις εταιρείες που αναφέρονται, έχει πολύ μικρό ποσοστό ελλειμμάτων ενώ δεν έχει υποστεί σχεδόν ποτέ επιπλέον έξοδα από την αντιμετώπισή τους. Αντιμετωπίζει προληπτικά το κάθε φορτίο που παραλαμβάνει αναθέτοντας πάντα σε ανεξάρτητο πραγματογνώμονα την επίβλεψή του, προκειμένου να σιγουρέψει ότι θα ακολουθηθούν οι απαραίτητες διαδικασίες, να μην χρειαστεί βρεθεί μπροστά στον κίνδυνο μεγάλου ποσοτικού ελλείμματος και να οδηγηθεί σε επιπλέον έξοδα από την αναμονή του πλοίου, έξοδα του λιμανιού κτλ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι επιβλέψεις των υγρών και ξηρών φορτίων σε πλοία αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των αγοραστών ενός φορτίου ή των πωλητών τους, αλλά και στους πλοιοκτήτες ως μεταφορείς. Τα είδη επίβλεψης είναι πολλά και οι διαδικασίες και τα χαρακτηριστικά της κάθε επίβλεψης μπορούν να χωριστούν ανάλογα με το κάθε φορτίο και τις ανάγκες του ενδιαφερομένου. Τα πιο πολλά είδη επιβλέψεων αφορούν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια όπου στέλνονται και παραλαμβάνονται τα φορτία αντίστοιχα, με κύριο γνώμονα και σκοπό των επιβλέψεων τον καθορισμό της ποσότητας και τον καθορισμό της ποιότητας ενός φορτίου.

Οι απώλειες και οι ζημιές των εμπορευμάτων συνδέονται με τον ρόλο του επιθεωρητή και τις υποχρεώσεις του ασφαλιστή του φορτίου. Είναι ένα σημείο που αναδεικνύεται η σημασία της χρήσης επιθεωρητών στις φορτοεκφορτώσεις. Πρόκειται για τις στιγμές όταν υπάρχουν κυρίως ελλείμματα στην παραλαβή ποσότητας είτε διαφορές στην παραλαβή της ποιότητας. Ο αγοραστής ενός φορτίου βρίσκεται να έχει παραλάβει είτε λιγότερο φορτίο (περίπτωση ελλείμματος) είτε 'χειρότερο' φορτίο εκτός των συμφωνηθέντων προδιαγραφών (περίπτωση ποιοτικής διαφοράς) έχει όμως πληρώσει για την παραλαβή του και δεν μπορεί να αποζημιωθεί από τους ασφαλιστές του φορτίου για την απώλειά του. Στις περιπτώσεις όπου η επίβλεψη έχει χρησιμοποιηθεί και η ποσότητα και ποιότητα έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο πραγματογνώμονα, τότε ο ζημιωμένος αγοραστής/πωλητής δικαιούται της αποζημίωσης. Από την πλευρά των ασφαλιστών όπως αναφέρθηκε θα ζητηθούν όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά συμπεριλαμβανομένων και των επιστολών διαμαρτυρίας και των πιστοποιητικών ποσότητας και ποιότητας των επιθεωρητών προκειμένου να αποζημιώσουν τον δικαιούχο. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι και οι ασφαλιστικές εταιρίες παραβλέπουν την σημασία της επίβλεψης κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίων μεταφερομένων κυρίως δια θαλάσσης αλλά και φορτίων μεταφερομένων με φορτηγά ή τρένα.

Οι πραγματογνώμονες των ασφαλιστικών εταιριών αναλαμβάνουν την διερεύνηση του ελλείμματος ή της ζημιάς αφού αυτά συμβούν με αποτέλεσμα, πολλές φορές, να μη μπορούν να βγάλουν ασφαλή συμπεράσματα ως προς τα αίτια της ζημιάς και τις ευθύνες ενός εκάστου των εμπλεκόμενων (αγοραστής, πωλητής, αποθήκη, μεταφορέας



κλπ) ενώ αν είχαν προβλέψει επίβλεψη κατά τα στάδια φόρτωσης / εκφόρτωσης θα είχαν προλάβει την ζημιά στο στάδιο της γέννησης της και πολύ πιθανόν να μη υπήρχε λόγος καταβολής αποζημιώσεων, εξόδων πραγματογνωμοσύνης, διαιτησίας και δικαστικών εξόδων.

Όπως αποδεικνύεται στην έρευνα το κόστος επίβλεψης π.χ. δημητριακών κατά την διάρκεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης δεν υπερβαίνει το 0.2 % της αξίας του φορτίου (παρακολουθώντας την φόρτωση και την εκφόρτωση μαζί) ενώ τυχόν δικαστικά ή διαιτητικά έξοδα μαζί με τις αμοιβές των πραγματογνωμόνων υπερβαίνει κατά πολύ το 0.4% της αξίας του φορτίου.

Η επίβλεψη των φορτίων και η ανάθεσή τους σε ανεξάρτητους πραγματογνώμονες, συχνά, δεν θεωρείται απαραίτητη , γι' αυτό τον λόγο ερευνήθηκαν οι εμπορικές συμφωνίες αγοράς και πώλησης των δημητριακών, των ελαιούχων σπόρων και των ελαίων από την αγορά των υγρών και ξηρών χύδην αγροτικών προϊόντων. Διεθνείς οργανισμοί έχουν συσταθεί για να δημιουργηθούν ορισμένα τυποποιημένα συμβόλαια αγοραπωλησίας αγροτικών προϊόντων. Σύμφωνα με αυτά παρουσιάζονται οι υποχρεώσεις των αγοραστών και των πωλητών ενός φορτίου καθώς και τα δικαιώματά του. Στα συμβόλαια των διεθνών οργανισμών GAFTA και FOSFA που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια ανάμεσα στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της μεταφοράς του προϊόντος, την πληρωμή κτλ αναφέρεται και η ανάθεση της επίβλεψης των διαδικασιών φορτο/εκφόρτωσης σε ανεξάρτητο αναγνωρισμένο πραγματογνώμονα των διεθνών αυτών οργανισμών που να μπορεί να πιστοποιήσει πως όλες οι διαδικασίες οι οποίες είχαν ακολουθηθεί ήταν σύμφωνα με τις τυποποιημένες οδηγίες του κάθε συμβολαίου. Τα συμβόλαια των διεθνών οργανισμών αξίζει να σημειωθεί πως είναι βασισμένα και συμβατά με τους διεθνείς κανόνες εμπορίου (Incoterms) για την μεταφορά προϊόντων με πλοία.

Συνδυάζοντας την έννοια της αποζημίωσης με τις υποχρεώσεις των εμπορικών συμβολαίων και τον επιθεωρητή φαίνεται ο βοηθητικός ρόλος και η χρησιμότητά του στην έγκαιρη ενημέρωση για την πρόληψη δυσμενών συγκυριών αλλά και στην αντιμετώπιση προβλημάτων με σκοπό την σωστή εκπροσώπηση των συμφερόντων των εντολέων. Η ελληνική αγορά επιβλέψεων είναι δύσκολο να αναλυθεί αφού δεν

παρατηρείται καταγραφή των στοιχείων και των εμπορευμάτων που ελέγχονται από ανεξάρτητους πραγματογνώμονες σε όσα φορτία επιβλέπονται. Η έρευνα αυτή εστίασε στην ανάλυση της ελληνικής αγοράς των χύδην αγροτικών προϊόντων σε μια προσπάθεια να δοθεί μια εικόνα των αγροτικών προϊόντων που επιβλέπονται.

Κοιτάζοντας τις αξίες των εισαγωγών και εξαγωγών στα χύδην αγροτικά προϊόντα των δημητριακών, των ελαιούχων σπόρων, των ελαίων και των ζωοτροφών. Παρατηρείται πως από τα 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ αυτών των προϊόντων που εισάγονται ανά έτος πρώτη θέση έχουν τα δημητριακά ενώ στις εξαγωγές αυτών, αξίας 675 εκατομμυρίων τον χρόνο, πρώτα προϊόντα είναι τα έλαια και τα λίπη σε αξία. Όπως είναι φανερό οι αξίες έχουν αυξηθεί παρότι το εμπορικό ισοζύγιο των επιλεγμένων αυτών προϊόντων είναι αρνητικό, είναι συνεπώς πλέον πιο ακριβά τα αγροτικά προϊόντα. Λαμβάνοντας υπόψη τις σημερινές τιμές των κύριων αγροτικών προϊόντων που εισάγονται και εξάγονται σε σύγκριση με τα στοιχεία των προηγούμενων ετών από τις αξίες των εισαγωγών και των εξαγωγών, έγινε μια προσπάθεια να βρεθεί ένα σύνολο κινήσεων των τόνων αγροτικών φορτίων που κινούνται από και προς την ελληνική αγορά. Σε σύνολο 4,9 εκατομμυρίων τόνων εισαγωγών και εξαγωγών ανά έτος συνυπολογίστηκε το κόστος επίβλεψης του μέσου πλοίου μεταφοράς σε χωρητικότητα χύδην αγροτικών προϊόντων (3000 τόνοι φορτίου) έτσι ώστε να συγκριθεί το κόστος της επίβλεψης με το κόστος του φορτίου.

Η έρευνα καταλήγει πως από τους 4,9 εκατομμύρια τόνους χύδην αγροτικών φορτίων αξίας 1,8 δισεκατομμυρίων ευρώ τον χρόνο, εάν είχαν ελεγχθεί όλα τα φορτία από εταιρείες επίβλεψης θα είχαν κόστος επίβλεψης μόλις 1,2 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος. Το μέσο κόστος επίβλεψης υπολογίζεται κατά μέσο όρο στο 0.07 % της αξίας του φορτίου για μία επίβλεψη δηλαδή για παράδειγμα για την φόρτωση μόνο. Έτσι επιβλέποντας και τις δύο διαδικασίες φόρτωση και εκφόρτωση, όπως είθισται στις χώρες του εξωτερικού, το μέσο κόστος επίβλεψης ανέρχεται στα 0.14 – 0.20 % της αξίας του φορτίου για την πλήρη επίβλεψη. Συνεχίζοντας, όταν στα παραπάνω στοιχεία τέθηκε υπό ανάλυση η αληθινή πλευρά των φορτίων που επιβλέπονται στην Ελλάδα, υποθέτοντας δηλαδή ότι ελέγχεται το 30 % των χύδην αγροτικών προϊόντων που εισάγονται και ότι επιβλέπονται όλες οι εξαγωγές, η αγορά των ελληνικών επιβλέψεων

περιορίζεται στους 2,5 εκατομμύρια τόνους τον χρόνο με κόστος μόλις 640 χιλιάδες ευρώ ετησίως (χρησιμοποιώντας την ίδια μέση τιμή επίβλεψης).

Ερευνώντας στοιχεία ορισμένων ιδιωτικών εταιριών και των λιμανιών που χρησιμοποιούν, συλλέχθηκαν πληροφορίες σχετικά με τις αποδόσεις στο πιο σύνηθες είδος επίβλεψης που ζητείται από ελληνικές εταιρίες εμπορίας αγροτικών προϊόντων, την επίβλεψη βάρους κατά την παραλαβή τους. Οι εκφορτώσεις πλοίων είναι κατά πολύ περισσότερες από τις φορτώσεις, γεγονός που αποδεικνύεται συνειρμικά και από τα στοιχεία των εισαγωγών που είναι κατά πολύ περισσότερα των εξαγωγών στην Ελλάδα. Συμπεραίνεται πως οι εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν επίβλεψη έχουν αρκετά χαμηλό ποσοστό σε ελλειμματικές παραλαβές ποσότητας, διασφαλίζοντας στην ουσία μικρότερο κόστος, σε συνδυασμό με την ασφάλεια της σωστής τήρησης των διαδικασιών, από τις πιθανές παραπάνω χρεώσεις από τα έξοδα υπερωριών, τα επιπρόσθετα έξοδα του λιμανιού, τα έξοδα των δικηγόρων κτλ. Στην έρευνα που έγινε σε τέσσερις ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες μεταφέρουν χύδην αγροτικά προϊόντα, οδηγήθηκε σε διαφορετικές αντιλήψεις σχετικά με την ανάγκη και την χρήση πραγματογνωμοσύνης.

Χρησιμοποιώντας σαν κύρια ερώτηση την επίβλεψη εκφόρτωσης για την ποσοτική παραλαβή αναλύθηκαν τα στοιχεία των τεσσάρων εταιριών. Δύο εταιρείες, ένα σπορελαιουργείο και μία βιομηχανία τροφίμων, έχουν επιλέξει να αναθέτουν σε ένα μεγάλο ποσοστό τις επιβλέψεις τους ενώ μόνο η αλευροβιομηχανία που εξετάστηκε χρησιμοποιεί επίβλεψη σε κάθε φορτίο. Η τέταρτη εταιρεία η οποία εμπορεύεται αγροτικά προϊόντα, παρότι δεν αναθέτει σε ανεξάρτητο πραγματογνώμονα τις επιβλέψεις των φορτίων της, χρησιμοποιεί ένα δικό της αποδοτικό εσωτερικό σύστημα ελέγχου. Από το δείγμα των τεσσάρων αυτών εταιριών, οι τρεις από τις οποίες μεταφέρουν πολύ μεγάλο μέρος των ελληνικών χύδην αγροτικών προϊόντων, η κοινή κατάληξη είναι πως και οι τέσσερις έχουν αντιληφθεί την σημαντικότητα της ύπαρξης επίβλεψης των αγροτικών τους φορτίων και προβαίνουν στον έλεγχό τους. Όπως αναφέρεται προηγουμένως δεν υπάρχει απαραίτητα κάποιος σωστός ή λάθος τρόπος επίβλεψης από την στιγμή που και οι τέσσερις χρησιμοποιούν ένα είδος ελέγχου. Είναι όμως αξιοσημείωτο πως η αλευροβιομηχανία, η μικρότερη εταιρεία από όλες σε σχέση

με τον όγκο που μεταφέρει, η οποία έχει καταλήξει στην επιλογή μόνιμης επίβλεψης των φορτίων της από ανεξάρτητο πραγματογνώμονα έχει σχεδόν το 75 % των αγροτικών φορτίων που παραλαμβάνει εντός του επιτρεπτού ορίου ποσοτικού ελλείμματος. Ακόμα δεν έχει βρεθεί ποτέ στην θέση να πληρώσει παραπάνω έξοδα για την παραλαβή των φορτίων της, ούτε είχε ποτέ νομικά έξοδα για διακανονισμό των ποσοτικών απωλειών.

Όπως φαίνεται από την παρούσα έρευνα το κόστος του ενδιαφερόμενου αγοραστή η πωλητή ο οποίος αποφασίζει να χρησιμοποιήσει ανεξάρτητο επιθεωρητή τόσο στην φόρτωση όσο και στην εκφόρτωση είναι η ασφάλιση του φορτίου που είναι το 0.30 % της αξίας του με 0.50 % 'επιτρεπτό έλλειμμα' δηλαδή η ασφαλιστική εταιρία αποζημιώνει απώλειες άνω του 0.50 % ενώ οι κάτω του 0.50 % απώλειες είναι εις βάρος του ασφαλιζόμενου.

Επομένως το συνολικό κόστος για τον ασφαλιζόμενο είναι :

Κόστος ασφάλισης	0.30 %
Αφαιρούμενο (αυτασφάλιση – επιτρεπτό έλλειμμα)	0.50 %
Κόστος επίβλεψης	0.14 - 0.20 %
Σύνολο	1.00 % (της αξίας του φορτίου)

Επομένως το κόστος χωρίς επίβλεψη θα είναι 0.80 % στις περιπτώσεις απωλειών μέχρι 0.50 % και π.χ. 0.65 – 0.70 % στις περιπτώσεις απωλειών 0.35 – 0.40 % πράγμα το οποίο συμβαίνει μόνο στο 15 % των αγοραπωλησιών ενώ σχεδόν το 50 % των περιπτώσεων έχει απώλειες 0.50 – 0.70 %.

Δηλαδή αν ο μέσος όρος απωλειών του έτους είναι 0.65 % - 0.70 % (όπως συνήθως συμβαίνει στην πράξη), το κόστος του ασφαλιζόμενου είναι  $0.70 + 0.30 = 1.00$  %.

Στις περιπτώσεις όμως μέσου όρου απωλειών π.χ. 0.70 % η ασφαλιστική εταιρία θα κάνει νέα εκτίμηση του κινδύνου και θα αυξήσει τα ασφαλιστρα σε 0.40 % ή και

παραπάνω, οπότε το συνολικό κόστος για τον ασφαλιζόμενο θα γίνει 1.20 % ενώ έχει παρατηρηθεί ότι στις περιπτώσεις που χρησιμοποιείται συστηματικά ανεξάρτητος

επιθεωρητής, οι μέσες απώλειες δεν υπερβαίνουν το 0.40- 0.45 % οπότε το συνολικό κόστος για τον ασφαλιζόμενο γίνεται:

Ασφάλιση	0.30 %
Απώλειες	0.40 %
Επίβλεψη	0.20 %
Σύνολο	0.90 % (της αξίας του φορτίου)

Με βάση τα παραπάνω, η προληπτική επίβλεψη της φόρτωσης και της εκφόρτωσης από ανεξάρτητο επιθεωρητή – πραγματογνώμονα συμφέρει και την ασφαλιστική εταιρία η οποία κάλλιστα θα μπορούσε να διαμορφώσει την προσφορά ασφάλισης ως εξής :

Κόστος ασφάλισης	0.30 %
Αυτασφάλιση (deductible)	0.35 %
Επίβλεψη για λογαριασμό της ασφαλιστικής	0.20 %
Σύνολο	0.65 % - 0.85% (της αξίας του φορτίου)

Επομένως η ασφαλιστική εταιρία με βάση την εκτίμηση κινδύνου και την προστασία που θα έχει από την επίβλεψη θα μπορούσε κάλλιστα να χρεώσει τον πελάτη της π.χ. 0.65% - 0.85 % της αξίας του φορτίου με ταυτόχρονη μείωση της αυτασφάλισης του πελάτη και ο τελευταίος να είναι ικανοποιημένος από ένα κέρδος της τάξεως του 0.35 % – 0.15 % στην διάρκεια του χρόνου.

Φαίνεται λοιπόν ότι τόσο οι ασφαλιζόμενοι όσο και οι ασφαλιστικές εταιρίες δεν έχουν βάλει τον παράγοντα επίβλεψης – πρόληψης απωλειών στην εκτίμηση κινδύνου και δεν έχουν υπολογίσει το συνολικό κόστος και τις πιθανές ζημιές που προκύπτουν σε περιπτώσεις απωλειών άνω του 0.50 % όπου είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν έξοδα πραγματογνώμονα, δικαστηρίου, νομικών συμβουλών, διαιτησίας κλπ συν την αποζημίωση που θα πληρώσουν για τις άνω του 0.50 % απώλειες.

Συμπεραίνοντας, παρότι οι εμπλεκόμενοι στο ναυτιλιακό εμπόριο (αγοραστές, πωλητές φορτίων, πλοιοκτήτες κτλ) γνωρίζουν την σημασία της ασφάλισης των φορτίων που μεταφέρουν, συχνά δεν αποφασίζουν να επιβλέψουν μέσω κάποιου ανεξάρτητου πραγματογνώμονα τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης. Οι εταιρίες επιβλέψεων θεωρούνται ως ένα επιπρόσθετο έξοδο που συνήθως δεν χρειάζεται. Στην

ουσία όμως είναι ένας τρόπος πρόληψης καταστάσεων και γρήγορης ενημέρωσης και αντιμετώπισης προβλημάτων όταν προκύψουν. Όλοι οι εμπλεκόμενοι θα απολαμβάνουν τα προτερήματα μιας σωστής διαδικασίας φόρτωσης ή εκφόρτωσης ενώ αντίθετα ένας εξ' αυτών μπορεί να βρεθεί αρκετά ζημιωμένος. Η επίβλεψη λειτουργεί σαν μέσο πρόληψης δυσχερών καταστάσεων που συνδέονται κυρίως με τις απώλειες ποσότητας και τις διαφορές ποιότητας. Η έρευνα αυτή επικεντρώθηκε στα χύδην αγροτικά προϊόντα που εισάγονται και εξάγονται στην ελληνική αγορά, και προσπάθησε να αποδείξει το συμφέρον που όλοι θα είχαν από την ανάθεση επίβλεψης. Το κόστος μιας επίβλεψης όπως αποδείχθηκε είναι ελάχιστο σε σχέση με την αξία του φορτίου, στην περίπτωση της ελληνικής αγοράς είναι φθηνή και συμφέρουσα υπηρεσία οικονομικά η ανάθεση επίβλεψης τόσο των διαδικασιών φόρτωσης όσο και των διαδικασιών εκφόρτωσης. Συγκρίνοντας και με τα επιπρόσθετα έξοδα σε μια απώλεια ή ζημιά φορτίου η επίβλεψη από ανεξάρτητους πραγματογνώμονες συνίσταται. Τα προτερήματα είναι ευνόητα για όλους σε μια ναυτιλιακή μεταφορά, πλην όμως κανείς δε θα ήθελε να επιβαρυνθεί με το κόστος του ελέγχου του φορτίου αν δεν το θεωρούσε αναγκαίο. Παρουσιάζοντας τα εμπορικά συμβόλαια στην έρευνα αυτή αποδεικνύεται πως τα πιστοποιητικά παρακολούθησης από αναγνωρισμένους πραγματογνώμονες ζητούνται να κατατεθούν από τις διαδικασίες σαν αποδεικτικά έγγραφα, η ελληνική αγορά απομένει να ενημερωθεί σωστά για την χρησιμότητα των εταιριών επίβλεψης.

## **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Βάμβουκας, Γ. Α. (2003), “*Διεθνείς Οικονομικές Σχέσεις*”, Μπένος.
2. Ελληνική Δημοκρατία / Γενικό Χημείο του Κράτους (1988) “*Κώδικας Τροφίμων και Ποτών*”, Εθνικό Τυπογραφείο.
3. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Πειραιά/Στατιστικά*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/102-2011-09-16-07-35-41>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
4. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης/Στατιστικά Στοιχεία*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/101-2011-09-16-07-36-38>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
5. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Πάτρας/ Στατιστικά Οργανισμού*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/100-2011-09-16-07-38-14>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
6. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου/Στατιστικά Στοιχεία*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/98-2011-09-16-07-40-21>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
7. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Βόλου/Στατιστικά Στοιχεία 2000-2010*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/97-2011-09-16-07-41-35>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
8. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας/Στατιστικά Στοιχεία*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/93-2011-09-16-07-45-10>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
9. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Καβάλας/Εμπορική - Επιβατική Κίνηση*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/95-2011-09-16-07-43-27>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
10. Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2012) “*Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης/Στατιστικά Στοιχεία*”, <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/94-2011-09-16-07-44-25>, τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.
11. Θαλασσινός, Ε. Σταματόπουλος, Θ. (1999), “*Διεθνή Οικονομικά*”, Σταμούλης.

12. Καλοφώνου, Μ., (2011). Συνοπτική Παρουσίαση του Αγροτικού Τομέα στην Ελλάδα- Δυνατότητες και Προοπτικές. *Κείμενα Δημόσιας Πολιτικής*. Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών Ανδρέας Παπανδρέου. Τεύχος 15, Ιούνιος 2011.
13. Καστελλάνος, Γ. (2012), “*Αναμόρφωση του Ελληνικού λιμενικού συστήματος*” Ένωση Λιμένων Ελλάδος, σελ. 1.
14. Παπαϊωάννου, Ι.Κ. (1997), “*Διεθνής οδηγός ασφάλειας δεξαμενοπλοίων*”, Εμ. Ν. Σταυριδάκης.
15. Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Ελευθέριου Ι. Θαλασσινού για “*Διεθνή Οικονομικά*” (2010), Πανεπιστήμιο Πειραιά.
16. Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Μιχάλη Ι. Παζαρζή για “*Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων*” (2010), Πανεπιστήμιο Πειραιά.
17. Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Κωσταντίνου Χλωμούδη για “*Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων*” (2011), Πανεπιστήμιο Πειραιά.
18. Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων “*Ισοζύγιο Ελλάδας βάσει στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ για τα έτη 2002-2009*” [http://www.minagric.gr/greek/agro\\_pol/EMPORIO/EMPORIO%20KOSMOS%202002.htm](http://www.minagric.gr/greek/agro_pol/EMPORIO/EMPORIO%20KOSMOS%202002.htm), τελευταία επίσκεψη: 21/06/2012.



## **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Alizadeh, A.H. and Nomikos, N.K., (2009). “*Shipping derivatives and Risk Management*”. New York: Palgrave McMillan.
2. Debatisse, M.L. (1984) “*Cereal Export*”, ATYA.
3. Deymie, B. & Multon, J.L. & Simon, D. “*Technique d’ analyses et des controle dans les industries agro-alimentaires*” (1981), Technique et documentation & APRIA.
4. FOSFA International (2011), “*Code of practice for member superintendents*”, FOSFA Publications International London.
5. FOSFA International (2011), “*Carriage of oils and fats*”, FOSFA International Publications London.
6. FOSFA, (2012) “*Λειτουργίες και ιστορικό οργανισμού*” <http://www.fosfa.org/?pgc+1&mod=5&mnu>, τελευταία επίσκεψη: 22/04/2012.
7. GAFTA International (2006) “*Gafta No 64 / General Contract For Grain In Bulk*”, The Grain And Feed Trade Association, London.
8. GAFTA International (2004) “*Gafta No 123 / Weighing Rules*”, The Grain And Feed Trade Association, London.
9. GAFTA International (2004) “*Gafta No 124 / Sampling Rules*”, The Grain And Feed Trade Association, London.
10. GAFTA, (2012) “*Λειτουργίες και ιστορικό οργανισμού*” <http://gafta.com/about-us>, τελευταία επίσκεψη: 03/05/2012.
11. Garfield, F.M. (1991) “*Quality assurance principles for analytical laboratories*”, The association of official analytical chemists.
12. Holland, B. & Welch, A.A. & Unwin, I.D. & Buss, D.H. & Paul, A.A. & Southgate, D.A.T. (1991), “*The composition of foods*” The Royal Society of Chemists.
13. ICC (2010) “*International Commercial Terms*”, International Chamber of Commerce.
14. IFIA, (2012), “*International Federation of Inspection Agencies, Activities and Objectives*”[http://www.ifia-federation.org/content/wp-content/uploads/2010/11/IFIA\\_leaflet.pdf](http://www.ifia-federation.org/content/wp-content/uploads/2010/11/IFIA_leaflet.pdf), τελευταία επίσκεψη: 02/11/2012.

15. INDEXMUNDI, (2012) “Commodity price indices”  
<http://www.indexmundi.com/commodities/>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
16. INDEXMUNDI, (2012) “Wheat prices per month”  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=wheat>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
17. INDEXMUNDI, (2012) “Maize/corn prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=corn>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
18. INDEXMUNDI, (2012) “Barley prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=barley>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
19. INDEXMUNDI, (2012) “Soybeans prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=soybeans>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
20. INDEXMUNDI, (2012) “Rapeseed-oil prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=rapeseed-oil>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
21. INDEXMUNDI, (2012) “Coconut-oil prices per month”  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=coconut-oil>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
22. INDEXMUNDI, (2012) “Sunflower-oil prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=sunflower-oil>,  
τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
23. INDEXMUNDI, (2012) “Soybean-oil prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=soybean-oil>, τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
24. INDEXMUNDI, (2012) “Soybean-meal prices per month”,  
<http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=soybean-meal>,  
τελευταία επίσκεψη: 29/09/2012.
25. London Metal Exchange (2012), “Λειτουργίες και ιστορικό οργανισμού”  
<http://www.lme.com/who.asp>
26. Lueddeke, C.F. (1996), “Marine claims: a guide for the handling and prevention of marine claims”.

27. Rhidian, T.D. (1996) “*The modern law of marine insurance*”, LLP Limited.
28. Rodrigue, J.P. & Comtois, C. & Slack, B. (2009), “*The Geography of transport systems*” / World Merchandise Trade, Routledge.
29. Stopford, M. (2009), “*Maritime Economics*”, Routledge.
30. Tarnef Barry (1993), “*Risk Management Methods / Shipment of Goods*”, <http://www.freepatentsonline.com/article/Risk-Management/13271329.html>, τελευταία επίσκεψη: 02/11/2012.
31. Thomajan Robert (1983), “*Tanker Problems in Arbitration: The 0.5% Allowance*”, 14, Journal of Maritime Law and Commerce.
32. UNECE (1991) “*Code of Uniform Standards and Procedures for the Performance of DRAUGHT SURVEYS of Coal Cargoes*”, United Nations Economic Commission for Europe Committee on Energy.
33. Wikipedia (2010) “*Incoterms*”, <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>, τελευταία επίσκεψη: 07/07/2012.
34. WTO (2009) “*International Trade Statistics*”, World Trade Organisation Publications.
35. World Trade Organization (2010) “*International Trade Statistics / Commodity World Commodity Profiles*”, [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/world\\_commodity\\_profiles11\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_commodity_profiles11_e.pdf), τελευταία επίσκεψη: 12/10/2012.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΛΙΣΤΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ Μ/Υ ΚΑΡΙΤΑΝ ΕΖΟΒΙΤΟΥ



#### MED CONTROL SERVICES O.E.

2 P. Georgaki Str, Megara, Greece, GR 191 00

tel.: +30 22960 82793, fax: +30 22960 82795, [www.medcontrol.gr](http://www.medcontrol.gr)

Vessel's Name	KAPITAN EZOVITOV	Date	02-04/05/12	Sheet No	1
Loading Port	AZOV, RUSSIA	Discharging port	KERATSINI		
Shippers	CJSC 'AGROPROMSERVICE'	Receivers:	K. SARANTOPOULOS S.A.		
Cargo	RUSSIAN MILLING WHEAT	B/L Weight:	3,074,860		
Weighbridge distance fm the vessel :		Operation	Discharge		

No	Truck No	Gross weight	Tare	Nett weight	Remarks	
1	EKE 1126	49,730	16,250	33480	12:00	02/05/2012
2	EKA 6782	35,260	14,250	21010		
3	EKA 8291	35,530	14,140	21390		
4	EKE 1126	49,550	16,230	33320		
5	EKA 6741	37,650	14,180	23470		
6	EKE 4530	47,930	13,940	33990		
7	EKA 6782	36,730	14,240	22490		
8	EKA 6741	37,130	14,190	22940		
9	EKA 8291	35,120	14,130	20990		
10	EKE 4530	51,130	13,940	37190		
11	EKE 1126	52,130	16,220	35910		
12	EKA 6782	36,950	14,220	22730		
13	EKA 8291	34,820	14,150	20670		
14	EKA 6741	37,820	14,180	23640		
15	EKE 4530	50,070	13,930	36140		
16	EKE 1126	51,830	16,230	35600		
17	EKA 6782	36,280	14,240	22040		
18	EKA 8291	36,350	14,150	22200		
19	EKA 6741	36,560	14,200	22360		
20	EKE 4530	51,020	13,990	37030		
21	EKE 1126	51,320	16,230	35090		
22	EKA 6782	37,540	14,230	23310		
23	EKA 8291	36,380	14,140	22240		
24	EKA 6741	38,480	14,170	24310		
25	EKE 4530	50,270	13,900	36370		
26	EKE 1126	52,060	16,210	35850		
27	EKA 6782	36,630	14,220	22410		
28	EKA 8291	36,260	14,130	22130		
29	EKA 6741	37,240	14,160	23080		
30	EKE 4530	49,830	13,920	35910		
31	EKE 1126	50,730	16,240	34490		
32	EKA 6782	37,160	14,220	22940		
33	EKA 8291	34,780	14,150	20630		
34	EKA 6741	38,720	14,170	24550		
35	EKE 4530	49,910	13,930	35980		
36	EKE 1126	52,460	16,210	36250		
37	EKA 6782	36,910	14,220	22690		
38	EKA 8291	35,450	14,130	21320		
39	EKE 4530	48,060	13,930	34130		
40	EKA 6741	39,080	14,180	24900		
41	EKE 1126	52,580	16,210	36370		
42	EKA 6782	36,330	14,220	22110	22:00	02/05/2012
43	EKA 6741	38,840	14,170	24670	07:35	03/05/2012
44	EKA 8291	36,390	14,150	22240		
45	EKE 4530	52,430	13,910	38520		
46	EKE 1126	53,010	16,230	36780		
	Total	<b>1958440</b>	<b>670580</b>	<b>1287860</b>		
From previous page						
	<b>TOTAL</b>	<b>1958440</b>	<b>670580</b>	<b>1287860</b>		

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΖΥΓΑΡΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΧΑΛΚΙΔΑΣ 2009-2010**



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ  
Δ/ΝΣΗ ΜΕΤΡΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗΣ							
ΔΙΑΚΡΙΒΟΥΜΕΝΟ ΕΙΔΟΣ: ΓΕΦΥΡΟΠΛΑΣΤΗΤΑ				ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ: III			
Πελάτης:	ΑΔΜ. ΣΑΜ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ	Όνομα αρχείου ΑΔΜ. ΣΑΜ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ		Σχετίζεται με το πιστοποιητικό:			
Χαρακτηριστικά Ζυγού:		Ημίλινα Πιστοποίησης Ιούνιος 2009		Χαρακτηριστικά Προτύπων Σταθμών			
Τοποθεσία:	ΧΑΛΚΙΔΑ	Τύπος Πιστοποιητικού:		Κατηγορία ακριβείας: M1			
Καύση:	ΛΙΞΙΟΥ.ΑΒΕΕ	ΟΠΩΣ ΒΡΕΘΗΚΕ V		Αρ. Σειράς:			
Μοντέλλο:	MSZ 30 SN	ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΕΡΒΕ:		Αρ. Πιστοποιητικού:			
Αρ. σειράς:		Ημίλινα Επαναδ'σης:		Ημίλινα Πιστοποίησης:			
Δυνάμειση:	60000 kg	Ιούνιος 2010					
Υψέρεση:	10 kg						
ΔΟΚ. ΓΡΑΜΜΙΚΟΤΗΤΑΣ:		ΔΟΚ. ΕΚΚΕΝΤΡΟΤΗΤΑΣ:		ΔΟΚ. ΕΠΑΝΑΛΗΨΤΑΣ:			
ΦΟΡΤΙΟ(kg)	ΕΝΔΕΙΞΗ(kg)	Σφάλμα(kg)	ΘΕΣΗ	ΕΝΔΕΙΞΗ(g)	[Διασ](kg)	ΜΗΔΕΝ(kg)	ΕΝΔΕΙΞΗ(kg)
0	0	0	κεντρος Α)	31760	0	0	31760
2000	2000	0	μπος Β)	31760	0	0	31760
4000	4000	0	δεις Γ)			0	31760
6000	6000	0	πισος Δ)	31750	10	0	31760
8000	8000	0	αρος Ε)			0	31760
10000	10000	0	κεντρος Α)	31760	0		
12000	12000	0					
19690	19690	0					
21690	21690	0					
23690	23690	-10					
27690	27690	-10					
29690	29690	-10	Απειρα	31760		min:	31760
31690	31690	10	Διαμα = max(β-ε) - Απειρα			max:	31760
εγείση διαφορά (Δμαα):		-10	Δμαα	10		Δμαα	0
ΣΦΑΙΡΙΚΗ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ (kg)			ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ				
ΠΑΡΑΓΓΗ	ΤΙΜΗ	Το μέγιστο σφάλμα του ζυγού στη περιοχή φορτίου που ελεγήθηκε προσδιορίζεται από τη δοκιμή γραμμικότητας. Η σφαιρική αβεβαιότητα μέτρησης είναι περίπου +/- 20 kg.					
Α(σταθμ)	1,5						
Β(γρήση)	1,5						
Γ(υπόση)	10						
Δ(γρμ/τα)	-10						
Ε(εκκενρ/τα)	10						
kg(επλ/τα)	0						
ΣΦΑΛΜΑ:	17						
Ο ΔΙΕΝΕΡΓΗΣΑΣ ΤΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ			ΘΕΩΡΗΣΗ				
ΑΝ. ΓΚΙΟΚΑΣ			Π. ΣΠΙΛΙΟΠΟΥΛΟΣ				



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: FOSFA CERTIFICATES

NAME OF VESSEL : THE MASTER / CHIEF OFFICER  
VESSEL : M/T  
VOYAGE NO.:

### FOSFA HEATING INSTRUCTIONS IN RESPECT OF BULK SHIPMENT OF OILS AND FATS (in the following text the word oil shall be understood to mean oil/fat)

COMMODITY:  
QUANTITY:  
LOADING DATE:  
SHIPPER/SELLER:  
BUYER/NOTIFY:  
TOWED:

Following are the FOSFA Heating Instructions in respect of bulk shipment of oils and fats:

- Shippers shall ensure that the temperature of the oil during delivery into the tank(s) of a ship is that at which the oil is usually handled and where the heat is applied that the temperature in no case exceeds that given in the appropriate table.
- Master shall supply to cargo receivers a statement showing the cargo temperature at loading and a chart on which the daily temperatures after loading have been recorded. The chart shall be signed by the Master or authorised officer.
- Shippers shall supply the following instructions with regard to heating of oil during the voyage:
  - 3.1 Ship's tanks fitted with heating coils**
    - 1.1 On completion of loading, ship's coils shall be completely covered with oil.
    - 1.2 Heating shall be effected by hot water or, where this is impracticable, by low pressure saturated steam. Pressure shall not exceed 1.5 bar gauge.
    - 1.3 During the voyage the oil shall be maintained in accordance with the temperatures set out in the Heating recommendations (Table A)
    - 1.4 In sufficient time prior to arrival at port of discharge, heat shall be applied gradually to ensure that the temperature of the oil at time of discharge is in accordance with the temperatures set out in the Heating recommendations (Table A). The cargo shall be maintained within the range of temperatures throughout the discharge.
    - 1.5 In order to avoid any damage to the quality of the oil, it is essential that heat is applied gradually. A sudden increase in temperature must be avoided as it will almost certainly result in damage to the oil.
    - 1.6 The increase in temperature of the oil during any period of 24 hours shall never exceed 5°C.
    - 1.7 As far as practicable, top and bottom temperatures shall be maintained at equal levels; the difference between these two temperatures shall never exceed 5°C.
    - 1.8 The temperatures referred to above are the average of top, middle and bottom readings. The top reading shall be taken at about 30 cm (one foot) below the surface of the oil. The bottom reading shall be taken:
      - a. In tanks which have bottom coils at 30 cm (one foot) above the level of the coils;
      - b. In tanks which have side coils but no bottom coils, at a point about two feet (60 cm) from the bottom of the tank and about 30 cm (one foot) from the side coils.
    - 1.9 The temperatures indicated in 3.1.4 above are applicable under normal conditions ruling at port of discharge. In the event of abnormal conditions (such as extremely low air or water temperatures), receivers, either directly or through their appointed representatives, may vary the temperatures stated and instruct shipowners or their agents accordingly. Details of such variations shall be duly recorded and advised to shippers or their representatives. If there is more than one receiver of the oil on one ship's tank:
      - a. All receivers from that tank should be in agreement to the proposed variations in the temperatures stated in 3.1.4 above;
      - b. Shipper's representatives at port of discharge shall endeavour to reconcile requirements of the individual receivers.
  - 3.2 For tanks with heat exchangers**

All instructions under paragraph 3.1 are applicable except for 3.1.1 and 3.1.8; the bottom temperature should be taken 30 cm (one foot) above tank bottom.
  - 3.3 Bulk Oils not normally requiring heating during the voyage**

If it is envisaged that the temperature of the oil at the time of discharge will be below the minimum figure indicated in the schedule (see table A), the oil must be heated at not more than 5°C per 24 hours until the required temperature is reached.
  - 3.4 Bulk oils shipped in tanks by vessels whose voyage by sea or inland waterway do not exceed 5 days**

The oil must be loaded at a temperature which will enable the discharge temperature to be reached by raising the temperature of the oil by not more than 5°C per 24 hours.

FOSFA HEATING RECOMMENDATIONS (TABLE A)

OIL TYPE	TEMPERATURE DURING VOYAGE		TEMPERATURE AT TIME OF DISCHARGE	
	MIN (°C)	MAX (°C)	MIN (°C)	MAX (°C)
1/ Refined Soyabean Oil(*)	Ambient		20	25

(\*): It is recognized that in some cases the ambient temperatures may exceed the recommended maximum figures shown in the Heating Recommendations.

Issued by:  
Charter Union Incassations France

Acknowledge receipt by:

1 September 2011

**FOSFA INTERNATIONAL CERTIFICATE OF SHIPS'S COMPLIANCE  
AND CLEANLINESS AND SUITABILITY OF SHIP'S TANK**

Ship ..... Ship's Tank.....  
Owner: ..... Operator .....  
Inspected for cleanliness at port ..... Berth..... On (Date) .....

1. We have sighted a statement in the form of the FOSFA Combined Master's Certificate signed by the \*Captain / First Officer or an equivalent statement signed by the \*ship's owners/ authorised agent certifying that the above named ship complies with the FOSFA qualifications and Operational Procedures.
2. Prior to inspection we were informed by ship's \*Captain / First Officer that the tank was: - \*  
Stainless Steel \* Mild Steel coated with ..... \*Mild Steel.
3. We received a copy of a statement signed by ship's captain, owners or authorised agent certifying that:  
\*a. The immediate previous cargo in the tank was not a substance appearing on the FOSFA List of Banned Previous Cargoes in force at the date of the Bill/s of Lading and the tank has not contained any leaded products as the three previous cargoes carried, stated to have been :  
Last Cargo .....  
Second Last Cargo.....  
Third Last Cargo.....  
\*b. The immediate previous cargo in the tank was a substance appearing on the FOSFA List of Acceptable Previous Cargoes in force at the date of the Bill/s of Lading and the tank has not contained any leaded products as the three previous cargoes carried, stated to have been :  
Last Cargo .....  
Second Last Cargo.....  
Third Last Cargo.....  
\*c. Applicable to mild steel tanks only – The three previous cargoes were oils and fats for edible and oleo-chemical use and/or molasses and were stated to have been :  
Last Cargo .....  
Second Last Cargo.....  
Third Last Cargo.....
4. We sighted ship's log which confirmed that the above information as to the last three cargoes and the percentage of immediate previous cargo in the tank, which was not less than 60 percent by volume of the tank.
5. We were informed by the ship's ..... that the tank had been cleaned after the last cargo by using the following cleaning procedure :  
.....
6. Tank was examined internally for cleanliness and as far as could be seen was found to be clean and dry and free from harmful material and, in our opinion, in this respect based on our visual inspection and at the time of our inspection, was in fit state to receive a cargo of ..... in bulk.
7. From our inspection we found the tank construction was :  
\*a. Stainless Steel  
\*b. Mild steel coated and as far as could be seen the coating appeared to be in sound condition with minimal steel exposure, without loose scale or closed blisters.  
\*c. Mild steel and as far as could be seen appeared to be in sound condition without loose scale.
8. Ship's cargo pumps and fixed pipelines were inspected as far as possible in-situ and based on visual inspection found to be clean and dry with no significant odour.
9. We witnessed an application of \*live steam/hot water to tank coils and/or heat exchangers to not less than ..... Kpa..... bars for a period of .....and were found tight.
10. As far as could be seen from our visual inspection, the hatch covers and jointing appeared to be in sound condition, the seals and packing did not appear to contain copper or copper alloy and there was no copper or copper alloy in the pipelines, pumping system or tank internal fittings where they were in contact with the cargo.

Issued by : Control Union Inspections France (FOSFA Member Superintendent)

Signed : .....  
Inspection completed at ..... hours on.....(Date)

NB ONE REPORT PER TANK TO BE COMPLETED  
\*Delete which is inapplicable



1 September 2011

FOSFA COMBINED CERTIFICATE

Ship..... Voyage No.....  
Year Build..... Official No.....  
Owners..... Operator.....  
In respect of carriage of (tonnage)..... Description.....  
Loaded / Ex Transhipment at..... For shipment to.....  
(Load Port) (Discharge Port)

In Ships tanks No(s).....  
\*Shippers/Charterers.....

I state that –

1. The above named vessel is classed with – (Society).....  
Certificate No..... Issued at ..... Dated ..... which currently remains in force. The oil tight integrity of all cargo compartments is a condition of such classification.
2. The named ship complies with the FOSFA Qualifications and Operational Procedures.
3. Tank heating is by \* immersed coils / heat exchanger. Coils, tubes and shell as applicable are of stainless steel constructions, and were tested on ..... (date) to not less than .....Kpa..... bars for a period of ..... and found tight.
4. Copper and its alloys such as brass, bronze or gun metal are not present in any part of the system installation and means of transport that has contact with the oils or fats.
5. Tank access / cleaning hatches are staunch and tight with suitable packing and gaskets compatible with the cargo.
6. All internal structural members are self draining.
7. Tank(s) is (are) \*mild steel/mild steel coated/stainless steel construction.
8. Where applicable tank coating(s) is (are) ..... which is (are) fit for food grade products / carriage of oils and fats.
9. In the tank heating system, heating medium is \*hot water, steam.
10. For contamination control purposes, if the vessel also has a thermal heating fluid system, the thermal heating fluid is.....
11. Cargo lines are \*stainless steel/mild steel with sufficient drain valves to ensure complete clearing and draining of the system.
12. The tank(s) has (have) not contained, as the last three cargoes, any leaded products.
13. The three previous cargoes were as follows:

Ships tanks No    Last Cargo    Second Last Cargo    Third Last Cargo

- In each tank the percentage of the immediate previous cargo was not less than 60 percent by volume of the tank.
14. Subject tanks have been cleaned after immediate previous cargoes using cleaning methods as noted below:  
.....  
.....
  15. Subject tank were / were not \*re-coated / passivated prior to loading.

Signed ..... \* Captain/Chief Officer  
Date ..... \*Delete which is inapplicable

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε: DRAFT SURVEY M/V M. TURHAN MILDON**



**MED CONTROL SERVICES O.E.**  
 2 P. Georgaki Str, Megara, Greece, GR 191 00  
 tel.: +30 22960 82793, fax: +30 22960 82795, e-mail: [surveyors@medcontrol.gr](mailto:surveyors@medcontrol.gr)  
[www.medcontrol.gr](http://www.medcontrol.gr)

**DRAFT SURVEY REPORT**

Vessel : MV M.TURHAN MILDON  
 Cargo : WHEAT IN BULK

Port : PIRAEUS  
 Operation : DISCHARGING

	INITIAL	FINAL		
Date	04/12/11	06/12/11	Vessel's IMO No	
Time	09:45-11:00	14:50-16:00	L.O.A. 83,00	
Sea Condition	SLIGHT	SLIGHT	Breadth 14,00	
LBP	74.50	74.50	Deadweight 3465,00	
TPC	9.28	7.968	Year of Construction	
LCF	1.445	-1.41	Light Ship 1.085,40	
MTC +50cm	49.46	33.19	Hydrostatic Tables :	
MTC - 50cm	41.69	29.61	Compiled by	
dMTC	7.77	3.58	Approved by	
TRIM (For - Aft Draft)	0.08	1.55	Approval Date	
Mean For Draft	5.66	1.71	Valid Till	
Correction to Perpend.*	-	-0.01	Distance For Draft From Perpendicular - 0.50	
Corrected For Draft	5.66	1.70	Distance Aft Draft From Perpendicular + 2.50	
Mean Aft Draft	5.74	3.20	Dist. Mid Draft From Perpend. LBM : 71.50	
Correction to Perpend.	-	0.05	[(Trimx(Dist. Draft to Perpend.))]: LBM	
Corrected Aft Draft	5.74	3.25	<b>DEDUCTIBLES</b>	
Mean Mid Draft	5.655	2.36		
Correction to Perpend.	-	-	INITIAL	FINAL
Corrected Mid Draft	5.655	2.36	Ballast Water	47.70 467.30
[(For+Aft)+(6Mid Draft)]: 8.	5.6775	2.4175	Fuel Oil	
MEAN of MEAN of MEANS	5.66625	2.3888	Diesel Oil	12.50 12.30
			Fresh Water	17.00 15.00
			Lubricants	1.80 1.80
DISPLACEMENT at M/M/M	4527.50	1719.80	Bilge Water	
			Other	3.00 3.00
TRIM (Corrected)	1.40	17.50	TOTAL	82.00 499.40
1 <sup>st</sup> Trim Correction	1.40	-23.30	(TrimxTPCxLCFx100) : LBP	
2 <sup>nd</sup> Trim Correction	0.00	5.80	(TrimxTrimx50xdMTC) : LBP	
True Displacement	4528.90	1702.30		
Observed Density	1.026	1.026	[(Observ. Dens.-Scale Dens.) : Observ.Dens.] x Displ.	
Correction for Density	4.40	1.70	[(Observ. Dens. - 1.025) : 1.025] x Displacement	
Salt Water Displacement	4533.30	1704.00	Vessel Arrived	04/12/11 00:25
Less Deductibles	82.00	499.40	Vessel Berthed	04/12/11 09:40
Less Ship Constants		119.20	Commenced Cargo	05/12/11 07:00
<b>TRUE CARGO</b>	4451.30	1204.60	Completed Cargo	06/12/11 14:50
CARGO LOADED/DISCH.	3246.700		Vessel Sailed	07/11/11 07:00
BILL OF LADING	3,249.999			

\* For trim by Stern D.M. for of perpendicular (+) D.M. aft of perpendicular (-) - (opposite signs for trim by head)  
 This survey represents our findings at the date and time of our intervention and all above data have been measured and calculated jointly with Ship's responsible officer. This survey has been performed to the best of our knowledge and ability and according to the internationally accepted professional standards with our intervention limited to the exercise of due care. This certificate does not relieve any of the contracted parties from their obligations, responsibilities or legal liabilities and does not dismiss the owners from their responsibility to effectively deliver the cargo with the characteristics of the representative samples taken during loading or discharge.



SURVEYOR

EFST. ANT. GOLIAS  
 MARINE & CARGO SURVEYOR

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ: GAFTA NO. 64**

Effective 1<sup>st</sup> January 2006

# Gafta No.64

Copyright  
THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION

## GENERAL CONTRACT FOR GRAIN IN BULK FOB TERMS

\* delete/specify as applicable

Date: .....

- 1 **SELLERS** .....
- 2
- 3 **INTERVENING AS BROKERS** .....
- 4
- 5 **BUYERS** .....
- 6 have this day entered into a contract on the following terms and conditions.
- 7
- 8 **1. GOODS** .....
- 9 Buyers have the option of calling for up to 10% in bags for safe stowage such bags to be taken and paid for as grain.
- 10
- 11 **2. QUANTITY** .....
- 12 5 % more or less at Buyers' option. In the event of the quantity contracted for being a full and complete cargo and/or cargoes the margin
- 13 of contract quantity shall be 10% more or less, excess or deficiency over 5% shall be settled at the FOB price on date of last bill of
- 14 lading; value shall be fixed by arbitration unless mutually agreed. In the event of more than one delivery being made each delivery shall
- 15 be considered a separate contract, but the margin on the mean quantity sold shall not be affected thereby.
- 16
- 17 **3. PRICE** .....
- 18 \* per tonne of 1000 kilograms } .....
- 19 } gross weight, delivered Free on Board Buyers' Vessel at .....
- 20 \* per ton of 1016 kilograms or 2240 lbs. } .....
- 21
- 22 **4. BROKERAGE** ..... per tonne, to be paid by Sellers on the mean contract quantity, goods lost or not lost, contract
- 23 fulfilled or not fulfilled unless such non-fulfilment is due to the cancellation of the contract under the terms of the Prohibition
- 24 Clause. Brokerage shall be due on the day shipping documents are exchanged, or if the goods are not delivered then the brokerage
- 25 shall be due on the 30<sup>th</sup> consecutive day after the last day for delivery.
- 26
- 27 **5. QUALITY** .....
- 28 \* **Warranted to contain** .....
- 29
- 30 \* **Government, Official or Customary Inspector's Certificates** issued at time and place of delivery shall be final as to quality,
- 31 Buyers shall not be entitled to reject the delivery of a higher grade of grain of the same colour and description.
- 32
- 33 \* **FAQ** – (fair average quality) of the season's shipments at time and place of shipment, to be assessed upon the basis of, and by
- 34 comparison with the GAFTA F.A.Q. Standard of the month during which the bill of lading is dated. In the event of no F.A.Q. Standard
- 35 being established by the Association, the arbitrator(s) shall in his/their discretion decide what is the fair average quality. An average
- 36 sample of the delivery shall be taken and sealed jointly at port of loading by the representatives of the Sellers and the Representatives of
- 37 the Buyers and shall be forwarded immediately to the Association for the purpose of establishing the F.A.Q. Standard. The expenses of
- 38 such sampling and forwarding shall be paid half by the Sellers and half by the Buyers. Place of loading under this contract shall be
- 39 understood as the port or group of ports adopted by the appointed Standards Committee in making the Standard. If the difference
- 40 between the delivery and the F.A.Q. Standard shall not amount to 0.50% of contract price, no allowance for quality shall be due;
- 41 otherwise Buyers shall be entitled to the full difference in value.
- 42
- 43 \* **Sample** - at time and place of shipment about as per sealed sample marked in the .....
- 44 possession of .....
- 45 **Condition**-Delivery shall be made in good condition.
- 46
- 47
- 48 **6. PERIOD OF DELIVERY** .....
- 49 Delivery during ..... at Buyers' call.
- 50
- 51 **Nomination of Vessel**- Buyers shall serve not less than ..... consecutive day's notice of the name and

- 52 probable readiness date of the vessel and the estimated tonnage required.  
53 Buyers have the right to substitute the nominated vessel, but in any event the original delivery period and any extension shall not be  
54 affected thereby. Provided the vessel is presented at the loading port in readiness to load within the delivery period, Sellers shall if  
55 necessary complete loading after the delivery period and carrying charges shall not apply. In case of re-sales all notices shall be  
56 passed on without delay, where possible, by telephone and confirmed on the same day in accordance with the Notices Clause.  
57
- 58 7. **LOADING** - Vessel(s) to load in accordance with the custom of the port of loading unless otherwise stipulated. Bill of lading shall  
59 be considered proof of delivery in the absence of evidence to the contrary.  
60
- 61 8. **EXTENSION OF DELIVERY**- The contract period of delivery shall be extended by an additional period of not more than 21  
62 consecutive days, provided that Buyers serve notice claiming extension not later than the next business day following the last day of the  
63 delivery period. In this event Sellers shall carry the goods for Buyers' account and all charges for storage, interest, insurance and other  
64 such normal carrying expenses shall be for Buyers' account, unless the vessel presents in readiness to load within the contractual delivery  
65 period.  
66  
67 Any differences in export duties, taxes, levies etc, between those applying during the original delivery period and those applying during  
68 the period of extension, shall be for the account of Buyers. If required by Buyers, Sellers shall produce evidence of the amounts paid. In  
69 such cases the Duties, Taxes, Levies Clause shall not apply.  
70  
71 Should Buyers fail to present a vessel in readiness to load under the extension period, Sellers shall have the option of declaring Buyers to  
72 be in default, or shall be entitled to demand payment at the contract price plus such charges as stated above, less current FOB charges,  
73 against warehouse warrants and the tender of such warehouse warrants shall be considered complete delivery of the contract on the part  
74 of Sellers.  
75
- 76 9. **ICE** .....
- 77
- 78 10. **SHIP'S CLASSIFICATION**. Shipment by first class mechanically self-propelled vessel(s) suitable for the carriage of the contract  
79 goods, classed in accordance with the Institute Classification Clause of the International Underwriting Association in force at the time of  
80 shipment, excluding tankers and vessels which are either classified in Lloyd's Register or described in Lloyd's Shipping Index as  
81 "Ore/Oil" vessels.  
82
- 83 11. **PAYMENT**-  
84 (a) By cash in .....
- 85  
86 against the following documents .....
- 87 (b) No obvious clerical error in the documents shall entitle Buyers to reject them or delay payment, but Sellers shall be responsible for all  
88 loss or expense caused to Buyers by reason of such error and Sellers shall on request of Buyers furnish an approved guarantee in respect  
89 thereto.  
90 (c) Amounts payable under this contract shall be settled without delay. If not so settled, either party may notify the other that a  
91 dispute has arisen and serve a notice stating his intention to refer the dispute to arbitration in accordance with the Arbitration Rules.  
92 (d) **Interest** - If there has been unreasonable delay in any payment, interest appropriate to the currency involved shall be charged. If  
93 such charge is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration. Otherwise interest shall  
94 be payable only where specifically provided in the terms of the contract or by an award of arbitration. The terms of this clause do  
95 not override the parties' contractual obligation under sub-clause (a).  
96
- 97 12. **DUTIES, TAXES, LEVIES, ETC.**- All export duties, taxes, levies, etc., present or future, in country of origin or of the territory where  
98 the port or ports of shipment named herein is/are situate, shall be for Sellers' account.  
99
- 100 13. **EXPORT LICENCE** - if required, to be obtained by Sellers.  
101
- 102 14. **WEIGHING**- the terms and conditions of GAFTA Weighing Rules No. 123 are deemed to be incorporated into this contract. Final  
103 at time and place of loading, as per GAFTA registered superintendent certificate at Sellers' choice and expense. Buyers have the  
104 right to attend at loading.  
105
- 106 15. **SAMPLING, ANALYSIS AND CERTIFICATES OF ANALYSIS**- the terms and conditions of GAFTA Sampling Rules No.124,  
107 are deemed to be incorporated into this contract. Samples shall be taken at time and place of loading. The parties shall appoint  
108 superintendents, for the purposes of supervision and sampling of the goods, from the GAFTA Register of Superintendents. Unless  
109 otherwise agreed, analysts shall be appointed from the GAFTA Register of Analysts.  
110
- 111 16. **INSURANCE**- Marine and War Risk insurance including strikes, riots, civil commotions and mine risks to be effected by the Buyers  
112 with first class underwriters and/or approved companies. Buyers shall supply Sellers with confirmation thereof at least 5 consecutive  
113 days prior to expected readiness of vessel(s). If Buyers fail to provide such confirmation Sellers shall have the right to place such  
114 insurance at Buyers' risk and expense.  
115
- 116 17. **PROHIBITION**- In case of prohibition of export, blockade or hostilities or in case of any executive or legislative act done by or on  
117 behalf of the government of the country of origin or of the territory where the port or ports of shipment named herein is/are situate,  
118 restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the

- 119 extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent  
120 this contract or any unfulfilled portion thereof shall be cancelled. Sellers shall advise Buyers without delay with the reasons therefor and,  
121 if required, Sellers must produce proof to justify the cancellation.  
122
- 123 **18. LOADING STRIKES-**  
124 (a) Should delivery of the goods or any part thereof be prevented at any time during the last 28 days of guaranteed time of delivery, or at  
125 any time during guaranteed delivery period if such be less than 28 days, by reason of riots, strikes or lock-outs at port(s) of loading or  
126 elsewhere preventing the forwarding of the goods to such port(s), then Sellers shall be entitled at the termination of such riots, strikes or  
127 lock-outs to as much time for delivery at such port(s) as was left for delivery under the contract prior to the outbreak of the riots, strikes  
128 or lock-outs, and in the event of the time left for delivery under the contract being 14 days or less, a minimum extension of 14 days shall  
129 be allowed.  
130  
131 (b) In the event of further riots, strikes or lock-outs occurring during the time by which the guaranteed period of delivery has been  
132 extended by reasons of the operation of the provisions in paragraph (a), the additional extension allowed shall be limited to the actual  
133 duration of such further riots, strikes or lock-outs. In case of non-delivery under the above circumstances and if Sellers have claimed  
134 extension under paragraph (c), the date of default shall be similarly deferred.  
135  
136 (c) Sellers shall serve a notice naming the port(s) not later than 5 business days after the commencement of the riots, strikes or lock-outs  
137 or 5 business days after the commencement of the delivery period, whichever is later, if they intend to claim an extension of time for  
138 delivery, such notice shall limit the port(s) for delivery after expiry of contract period to those for which an extension is claimed.  
139  
140 (d) If required by Buyers, Sellers must provide documentary evidence to establish any claim for extension under this clause.  
141
- 142 **19. NOTICES-** All notices required to be served on the parties pursuant to this contract shall be communicated rapidly in legible form.  
143 Methods of rapid communication for the purposes of this clause are defined and mutually recognised as: - either telex, or letter if  
144 delivered by hand on the date of writing, or telefax, or E-mail, or other electronic means, always subject to the proviso that if receipt of  
145 any notice is contested, the burden of proof of transmission shall be on the sender who shall, in the case of a dispute, establish, to the  
146 satisfaction of the arbitrator(s) or board of appeal appointed pursuant to the Arbitration Clause, that the notice was actually transmitted to  
147 the addressee. In case of resales/repurchases all notices shall be served without delay by sellers on their respective buyers or vice versa,  
148 and any notice received after 1600 hours on a business day shall be deemed to have been received on the business day following. A  
149 notice to the Brokers or Agent shall be deemed a notice under this contract.  
150
- 151 **20. NON-BUSINESS DAYS-** Saturdays, Sundays and the officially recognised and/or legal holidays of the respective countries and any  
152 days, which GAFTA may declare as non-business days for specific purposes, shall be non-business days. Should the time limit for doing  
153 any act or serving any notice expire on a non-business day, the time so limited shall be extended until the first business day thereafter.  
154 The period of delivery shall not be affected by this clause.  
155
- 156 **21. DEFAULT-** In default of fulfilment of contract by either party, the following provisions shall apply: -  
157 (a) The party other than the defaulter shall, at their discretion have the right, after serving a notice on the defaulter, to sell or purchase, as  
158 the case may be, against the defaulter, and such sale or purchase shall establish the default price.  
159 (b) If either party be dissatisfied with such default price or if the right at (a) above is not exercised and damages cannot be mutually  
160 agreed, then the assessment of damages shall be settled by arbitration.  
161 (c) The damages payable shall be based on, but not limited to, the difference between the contract price and either the default price  
162 established under (a) above or upon the actual or estimated value of the goods, on the date of default, established under (b) above.  
163 (d) In all cases the damages shall, in addition, include any proven additional expenses which would directly and naturally result in the  
164 ordinary course of events from the defaulter's breach of contract, but in no case shall damages include loss of profit on any sub-contracts  
165 made by the party defaulted against or others unless the arbitrator(s) or board of appeal, having regard to special circumstances, shall in  
166 his/their sole and absolute discretion think fit.  
167 (e) Damages, if any, shall be computed on the quantity called for, but if no such quantity has been declared then on the mean contract  
168 quantity and any option available to either party shall be deemed to have been exercised accordingly in favour of the mean contract  
169 quantity.  
170
- 171 **22. CIRCLE-** Where Sellers re-purchase from their Buyers or from any subsequent Buyer the same goods or part thereof, a circle shall  
172 be considered to exist as regards the particular goods so re-purchased, and the provisions of the Default Clause shall not apply. (For  
173 the purpose of this clause the same goods shall mean goods of the same description, from the same country of origin, of the same  
174 quality, and, where applicable, of the same analysis warranty, for delivery from the same port(s) of loading during the same period  
175 of delivery). Different currencies shall not invalidate the circle.  
176 Subject to the terms of the Prohibition Clause in the contract, if the circle is established before the goods are delivered, or if the  
177 goods are not delivered, invoices based on the mean contract quantity, or if the goods have been delivered invoices based on the  
178 delivered quantity, shall be settled by all Buyers and their Sellers in the circle by payment by all Buyers to their Sellers of the excess  
179 of the Sellers' invoice amount over the lowest invoice amount in the circle. Payment shall be due not later than 15 consecutive days  
180 after the last date for delivery, or, should the circle not be ascertained before the expiry of this time, then payment shall be due not  
181 later than 15 consecutive days after the circle is ascertained.  
182 Where the circle includes contracts expressed in different currencies the lowest invoice amount shall be replaced by the market price  
183 on the first day for contractual delivery and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by payment of  
184 the differences between the market price and the relative contract price in the currency of the contract.

- 185 All Sellers and Buyers shall give every assistance to ascertain the circle and when a circle shall have been ascertained in accordance  
186 with this clause same shall be binding on all parties to the circle. As between Buyers and Sellers in the circle, the non-presentation of  
187 documents by Sellers to their Buyers shall not be considered a breach of contract.  
188 Should any party in the circle prior to the due date of payment commit any act comprehended in the Insolvency Clause of this contract,  
189 settlement by all parties in the circle shall be calculated at the closing out price as provided for in the Insolvency Clause, which shall be  
190 taken as a basis for settlement, instead of the lowest invoice amount in the circle. In this event respective Buyers shall make payment to  
191 their Sellers or respective Sellers shall make payment to their Buyers of the difference between the closing out price and the contract  
192 price.  
193
- 194 **23. INSOLVENCY-** If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payments, notify any of the creditors that he is  
195 unable to meet debts or that he has suspended or that he is about to suspend payments of his debts, convene, call or hold a meeting of  
196 creditors, propose a voluntary arrangement, have an administration order made, have a winding up order made, have a receiver or  
197 manager appointed, convene, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for re-construction or amalgamation) become  
198 subject to an Interim Order under Section 252 of the Insolvency Act 1986, or have a Bankruptcy Petition presented against him (any of  
199 which acts being hereinafter called an "Act of Insolvency") then the party committing such Act of Insolvency shall forthwith serve a  
200 notice of the occurrence of such Act of Insolvency on the other party to the contract and upon proof (by either the other party to the  
201 contract or the Receiver, Administrator, Liquidator or other person representing the party committing the Act of Insolvency) that such  
202 notice was served within 2 business days of the occurrence of the Act of Insolvency, the contract shall be closed out at the market price  
203 ruling on the business day following the serving of the notice. If such notice has not been served, then the other party, on learning of the  
204 occurrence of the Act of Insolvency, shall have the option of declaring the contract closed out at either the market price on the first  
205 business day after the date when such party first learnt of the occurrence of the Act of Insolvency or at the market price ruling on the first  
206 business day after the date when the Act of Insolvency occurred.  
207 In all cases the other party to the contract shall have the option of ascertaining the settlement price on the closing out of the contract by  
208 re-purchase or re-sale, and the difference between the contract price and the re-purchase or re-sale price shall be the amount payable or  
209 receivable under this contract.  
210
- 211 **24. DOMICILE-**This contract shall be deemed to have been made in England and to be performed in England, notwithstanding any  
212 contrary provision, and this contract shall be construed and take effect in accordance with the laws of England. Except for the  
213 purpose of enforcing any award made in pursuance of the Arbitration Clause of this contract, the Courts of England shall have  
214 exclusive jurisdiction to determine any application for ancillary relief, (save for obtaining security only for the claim or counter-  
215 claim), the exercise of the powers of the Court in relation to the arbitration proceedings and any dispute other than a dispute which  
216 shall fall within the jurisdiction of arbitrators or board of appeal of the Association pursuant to the Arbitration Clause of this  
217 contract. For the purpose of any legal proceedings each party shall be deemed to be ordinarily resident or carrying on business at the  
218 offices of The Grain and Feed Trade Association, England, (GAFTA), and any party residing or carrying on business in Scotland  
219 shall be held to have prorogated jurisdiction against himself to the English Courts or if in Northern Ireland to have submitted to the  
220 jurisdiction and to be bound by the decision of the English Courts. The service of proceedings upon any such party by leaving the  
221 same at the offices of The Grain and Feed Trade Association, together with the posting of a copy of such proceedings to his address  
222 outside England, shall be deemed good service, any rule of law or equity to the contrary notwithstanding.  
223
- 224 **25. ARBITRATION-**  
225 (a) Any and all disputes arising out of or under this contract or any claim regarding the interpretation or execution of this contract  
226 shall be determined by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125, in the edition current at the date of this  
227 contract, such Rules are incorporated into and form part of this Contract and both parties hereto shall be deemed to be fully  
228 cognisant of and to have expressly agreed to the application of such Rules.  
229
- 230 (b) Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them shall bring any action or other legal proceedings against the  
231 other in respect of any such dispute, or claim until such dispute or claim shall first have been heard and determined by the  
232 arbitrator(s) or a board of appeal, as the case may be, in accordance with the Arbitration Rules and it is expressly agreed and  
233 declared that the obtaining of an award from the arbitrator(s) or board of appeal, as the case may be, shall be a condition precedent  
234 to the right of either party hereto or of any persons claiming under either of them to bring any action or other legal proceedings  
235 against the other of them in respect of any such dispute or claim.  
236
- 237 (c) Nothing contained under this Arbitration Clause shall prevent the parties from seeking to obtain security in respect of their claim  
238 or counterclaim via legal proceedings in any jurisdiction, provided such legal proceedings shall be limited to applying for and/or  
239 obtaining security for a claim or counterclaim, it being understood and agreed that the substantive merits of any dispute or claim  
240 shall be determined solely by arbitration in accordance with the GAFTA Arbitration Rules, No 125.  
241
- 242 **26. INTERNATIONAL CONVENTIONS-**  
243 The following shall not apply to this contract: -  
244 (a) The Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on International Sales  
245 Act 1967;  
246 (b) The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980; and  
247 (c) The United Nations Convention on Prescription (Limitation) in the International Sale of Goods of 1974 and the amending Protocol of  
248 1980.  
249 (d) Incoterms  
250 (e) Unless the contract contains any statement expressly to the contrary, a person who is not a party to this contract has no

251 right under the Contract (Rights of Third Parties) Act 1999 to enforce any term of it.

Sellers ..... Buyers .....

Printed in England and issued by  
GAFTA  
**(THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION)**  
GAFTA HOUSE, 6 CHAPEL PLACE, RIVINGTON ST, LONDON EC2A 3SH

64/5

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ: GAFTA NO. 123

# Gafta No. 123

Copyright

## THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION

### WEIGHING RULES

For all contracts incorporating the terms and conditions of the Grain & Feed Trade Association (GAFTA), unless mutually agreed otherwise, weighing shall be in accordance with the following rules: -

#### GENERAL

- 1:1 Weighing to be done by the dock authorities or public sworn weighers or by weighers appointed or recognised by the local public or dock authorities, or approved by the superintendents, according to the custom of the port or location designated in the contract.
- 1:2 All parties to the contract or their representatives or their GAFTA approved superintendent to be given full access to the loading or discharge and weighing equipment and/or the conveying elements, and to carry out or oversee all checks made of the weighing equipment. All goods being loaded or discharged are to pass through the weighing equipment in a secure route. All weighing to be concurrent with discharge or loading or other handling operations.
- 1:3 The operator's manual for the weighing equipment being used to be available and accessible to all concerned parties as and when required.
- 1:4 The latest Manufacturer's and/or National Authorities check certificate and/or tag on the weighing equipment being used to be made available on request for inspection by any concerned party at the loading and/or discharge installation.
- 1:5 Where National Authorities or other party as applicable in the country of use operate an approval system, then the Weighing equipment in use should be of an approved status.
- 1:6 All weighing equipment and/or conveying elements being used should, prior to commencement, be clean and empty.
- 1:7 All weighing to be performed within the port limits or other delivery location as agreed in the contract.
- 1:8 Where there is a National Authority tolerance level, that level is to apply as an acceptable tolerance.
- 1:9 All sweepings and/or spillage to be uplifted and weighed, or an allowance mutually agreed between the parties or their GAFTA approved superintendents.
- 1:10 If requested, all printouts or tickets of any weighing shall be at the disposal of any concerned party to the contract or their GAFTA approved superintendent.
- 1:11 Should any checks not be able to be made, or denied, or the checks show that the weighing equipment is operating outside of the acceptable tolerances, or found to be at fault, at the time of weighing or subsequently, then the parties to the contract are to mutually agree upon the loaded/discharged weight. If a mutual agreement cannot be reached, then such a dispute may be referred to arbitration in accordance with GAFTA Arbitration Rules No.125.

#### 2. DISCONTINUOUS WEIGHERS (MECHANICAL OR AUTOMATIC HOPPER SCALES)

- 2:1 Prior to the commencement of loading and/or discharge, the weighing equipment should be balanced and/or zeroed when empty, either party has the right to secure the weighing equipment if such facility exists, and checked during the operation of weighing, as required by either party or their GAFTA approved superintendent.
- 2:2 Static checks, where appropriate, to be performed as required by any concerned party to the contract or their GAFTA approved superintendent so long as the number of tests requested are reasonable and do not unduly delay the handling operations.
- 2:4 During use of the weighing equipment, if fitted with checking means such as a deviation to a second scale or other method, checks are to be carried out with the actual commodity, as required by any concerned party to the contract or their GAFTA approved superintendent, so long as the number of tests requested are reasonable and in turn do not unduly delay the installation's operations.

#### 3. DAMAGED GOODS

- 3:1 In case of damage the discharged weight shall be determined on the basis of an analysis made of the samples of the damaged and undamaged part of the goods. Additional weight due to damage not to be paid for, unless the rye terms



applies.

**4. WEIGHBRIDGE - ROAD VEHICLES**

- 4.1 *Prior to the commencement of loading and/or discharge, the weighing equipment should be balanced and/or zeroed when empty, and checked during the operation of weighing, as required by either party or their GAFTA approved superintendent.*
- 4.2 *Static checks, where appropriate, to be performed as required by any concerned party to the contract or their GAFTA approved superintendent so long as the number of tests requested are reasonable and do not unduly delay the handling operations.*
- 4.3 *All road vehicles over a weighbridge should be weighed gross and tare. Double axle and Tri-axle weighing will not be accepted. For all loading or discharging procedures the vehicles should be weighed gross first, followed by tare, or tare first, followed by gross, as appropriate.*
- 4.4 *Any road vehicles having undergone only one weighing operation at the close of the working period, these vehicles must be re-weighed at the commencement of the next working period.*
- 4.5 *Any external circumstances that may cause variance to the weighing must remain consistent for both the gross and tare weighing operations.*

**5. WEIGHBRIDGE - RAIL WAGONS**

- 5.1 *Prior to the commencement of loading and/or discharge, the weighing equipment should be balanced and/or zeroed when empty, and checked during the operation of weighing, as required by either party or their GAFTA approved superintendent.*
- 5.2 *Static checks, where appropriate, to be performed as required by any concerned party to the contract or their GAFTA approved superintendent so long as the number of tests requested are reasonable and do not unduly delay the handling operations.*
- 5.3 *All rail wagons over a weighbridge must be static, uncoupled or coupled, and be weighed gross and tare. Double axle weighing will not be accepted. For all loading or discharging procedures the vehicles should be weighed gross first, followed by tare, or tare first, followed by gross, as appropriate. In motion weighing is not acceptable, unless otherwise mutually agreed by both parties to the contract in advance of the weighing operation.*
- 5.4 *If owing to restrictions at the place of handling and weighing it is not possible to establish an actual tare weight then the marked tare on each rail wagon may be taken, subject to them being properly legible.*
- 5.5 *Any rail wagons having undergone only one weighing operation at the close of the working period, these wagons must be re-weighed at the commencement of the next working period.*
- 5.6 *Any external circumstances that may cause variance to the weighing must remain consistent for both the gross and tare weighing operations.*

**6. LIQUIDS**

- 6.1 *Liquids to be weighed in accordance with the above Rules, otherwise in accordance with the custom of the trade/port.*

**7. BAGS**

- 7.1 *Bags to be weighed in accordance with the above Rules, otherwise in accordance with the custom of the port on weighbridges and/or platform scales.*

Printed in England and issued by

GAFTA  
(THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION)  
GAFTA HOUSE, 6 CHAPEL PLACE, RIVINGTON ST, LONDON EC2A 3SH

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η: FOSFA NO. 11**

**FEDERATION OF OILS, SEEDS AND FATS ASSOCIATIONS LIMITED  
FOSFA INTERNATIONAL**

**CONTRACT FOR OILSEEDS  
CIF TERMS**

**11**

Revised and Effective  
from 1st September 2010

<p>SELLERS: .....</p> <p>BUYERS: .....</p> <p>BROKERS: .....</p> <p>Date: .....</p>	<p>Reference Nos</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
---	---

\*An asterisk denotes alternative wording, and should be matter of agreement between the parties.

Sellers have agreed to sell and Buyers have agreed to buy ..... say ..... tons of 1000 kilog 1  
..... \*in bags/bulk 2

At ..... say ..... per ton of 1000 kilos 3  
net delivered weight, cost insurance and freight to ..... 4  
as per Bill/s of Lading dated or to be dated during ..... 5  
from ..... 6  
Payment in ..... for ..... % as per Payment Clause. 7  
If in bags, the seed shall be packed in fibre (excluding synthetic) bags suitable for export. If in bulk, Sellers have the option of shipping up to 15% in bags for 8  
storage purposes. Costs of cutting and emptying to be for Sellers' account. 9

1. TOLERANCE: Sellers have the option of shipping 2% more or less of the contract quantity to be settled at contract price. In the event of more than one 10  
shipment being made each shipment is to be considered as a separate contract but the tolerance on the mean contract quantity is not to be affected thereby. 11

2. QUALITY AND CONDITION: At the time and place of shipment, the seed shall be of good merchantable quality, in good condition and of the agreed 12  
description and specifications. Should the seed on arrival be sea or otherwise damaged or out of condition, this contract is not to be void, but the seed as well as 13  
the sweepings is to be taken with an allowance to be fixed by agreement or by arbitration. 14

3. SPECIFICATIONS: ..... 15  
..... 16  
..... 17

4. DECLARATION OF DESTINATION: The goods are sold for shipment to ..... 18  
but buyers have the option to declare ..... 19  
as the port/s of destination with a minimum of ..... tons to any one port. To exercise this option Buyers shall declare the port/s of 20  
destination to Sellers by any means of rapid written communication, not later than 16.00 hours on ..... 21  
The Notices Clause and the Non-Business Days Clause shall not apply to such declaration. 22

5. SHIPMENT AND CLASSIFICATION: Shipment, direct or indirect, with transshipment (so long as a through Bill of Lading is provided) or without trans- 23  
shipment, in ship/s (tankers excluded), classified not lower than Lloyds 100 A1 or equivalent classification in any other recognised Register. 24

6. LASH BARGE: Sellers have the option to ship the within mentioned goods by lash barge, in which case the Bill of Lading shall be dated when the lash 25  
barge is loaded on to the ocean-going ship. Insurance shall cover the goods from the warehouse at the point/s of loading of the goods on board the lash barge to 26  
warehouse at port of discharge. Sellers shall be responsible for the cost of discharge of the goods to lash barge rail. 27

7. INSURANCE: Insurance in accordance with the Institute/FOSFA Trades Clauses (C) and the Institute War and Strikes Clauses (FOSFA Trades) to be 28  
effected with, at Sellers' option, first class underwriters and/or companies who are domiciled in the UK or for the purpose of any legal proceedings accept a 29  
British domicile and provide an address for service of process in London but for whose solvency the Sellers shall not be responsible. Claims to be payable in the 30  
currency of the contract. Policies and/or Certificates and/or Letters of Insurance required under this contract shall be for not less than 2% over the invoice amount 31  
including freight. Buyers shall accept insurance including Exclusion Clauses on the FOSFA Insurance Exclusion Clause List. 32

8. WAR RISKS INSURANCE: War risks insurance shall be effected on the terms and conditions in force and approved at the time of shipment by the 33  
Institute of London Underwriters (Institute War Clauses (FOSFA Trades)). Any expense for covering war risks insurance in excess of 1/2% shall be for account of 34  
Buyers. The rate of insurance shall not exceed the rate ruling in London at the time of shipment or date of ship's sailing whichever may be adopted by 35  
underwriters. Notice of extra expense to be borne by Buyers shall be given by Sellers at the time of declaration under this contract or not later than 3 business 36  
days after the rate has been agreed with underwriters whichever is the later. Failure to give such notice shall invalidate the Sellers' claim unless in the opinion of 37  
arbitrators the delay is justifiable. 38

9. DECLARATION OF SHIPMENT: Notice stating ship's name, date of Bill/s of Lading and approximate quantity shipped shall be despatched by first 39  
Sellers to their Buyers not later than 10 days after the date of the Bill/s of Lading. Notices by intermediate Sellers shall be accepted by their Buyers although 40  
received by them after such time, if from the 10th day after the date of the Bill/s of Lading such notices have been passed on with due despatch. 41  
The date of the "on board" Bill/s of Lading shall be considered proof of the date of shipment in the absence of conclusive evidence to the contrary. Notices shall 42  
be deemed to be under reserve for errors and/or delays in transmission. Any slight variation in the ship's name shall not invalidate the declaration. A valid decla- 43  
ration cannot be withdrawn except with the Buyers' consent. Should the ship arrive before receipt of declaration of shipment and extra expenses be incurred, such 44  
expenses are to be paid by Sellers. 45  
The provisions of this clause to be inoperative if the goods have been sold afloat. 46  
Presentation of documents does not constitute a notice under the terms of this clause. 47

10. SUPERINTENDENTS: Reference in the contract to superintendents, surveyors or representatives shall mean member superintendents of FOSFA 48  
International. 49  
The use of member superintendents shall be mandatory except where: 50  
(i) the contract or national laws or regulations require the use of Governmental or other agencies not recognised by FOSFA International; 51  
(ii) no member superintendent/s is/are available of proximate to the port/s concerned. 52

11. ANALYSTS: Reference in the contract to analysts shall mean analysts who are members of FOSFA International and represented in the Oilseeds Section. The use of member analysts shall be mandatory except where the contract or national laws or regulations require the use of Governmental or other analysts.	53 54
12. PAYMENT AND SHIPPING DOCUMENTS: Payment shall be made by Buyers in the above-named place in the percentage named in the contract by cash against complete set of shipping documents:	55 56 57
* (a) on presentation;	58
* (b) on or (at Buyers' option) before arrival of the ship at the port of destination but not later than 25 days from the date of the Bill of Lading unless documents are presented thereafter. If Buyers elect to call for documents before arrival of ship, then payment shall be made against documents as soon as presented;	59
* (c) .....	60
.....	61
.....	62
If documents are presented to Buyers through the intermediary of a bank/s then the bank charges incurred shall be for Sellers' account. If Buyers request presentation through a bank of their choice, and Sellers agree, those bank charges shall be for Buyers' account. For the purposes of this contract, the relationship between banks shall be deemed to be in accordance with ICC URC 522 or any subsequent amendment thereto.	63 64 65
Shipping documents shall consist of:	66
(1) Commercial invoice;	67
(2) Full set of clean "on board" Bills of Lading and/or Ship's Delivery Order/s and/or other Delivery Order/s in negotiable and transferable form, such other Delivery Order/s to be guaranteed by a recognised bank. If required by Buyers;	68 69
(i) If the Bills of Lading does/do not indicate that freight has been paid, the amount of freight shall be deducted from the invoice amount and paid by Buyers on Sellers' behalf unless Sellers guarantee that freight has been paid. Buyers to send copy of the freight note to Sellers for final invoicing purposes. If freight is to be paid in a currency other than the currency of this contract, the conversion in the final invoice shall be made at the rate of exchange on the day of actual freight payment;	70 71 72 73
(ii) If the Bills of Lading refers to a Charter Party and/or any other documents relating to the freight booking, Sellers shall be responsible for any detrimental consequences from clauses of such Charter Party and/or documents relating to the freight booking being contrary to the terms of this contract. If such Bills of Lading is/are signed by parties other than the Master then the Bills of Lading shall be accompanied by photostat copy of written authority from shipowner or Master authorising the signatory to the Bills of Lading;	74 75 76 77
(3) Policies and/or Insurance Certificate/s and/or Letter/s of Insurance in the currency of the contract. Letter/s of Insurance shall specify the insurance company/ies and/or underwriter/s and policy number/s and shall be guaranteed by a recognised bank if required by Buyers. After payment Letter/s of Insurance shall be substituted by Policy/ies and/or Certificate/s on request;	78 79 80
(4) Certificate of Origin;	81
(5) Certificate of Analysis.	82
Buyers are to accept photostat or certified copies of items (4) and (5) relating to the whole parcel/s.	83
Buyers agree to accept Bills of Lading containing the Chamber of Shipping War Risk Clause and/or any other recognised War Risk Clause. Should documents be presented with incomplete sets of Bills of Lading, payment shall be made provided that delivery of such Bills of Lading be guaranteed, such guarantee to be signed, if required by Buyers, by a recognised bank. Acceptance of this guarantee shall not prejudice Buyers' rights under this contract. Should Sellers have failed to present shipping documents on arrival of the ship at destination, Buyers shall take delivery under an indemnity provided by themselves and shall pay for the documents when presented. Any reasonable extra expenses, including the costs of such indemnity or extra handling charges incurred by reason of the failure of Sellers to provide such documents, shall be borne by Sellers and allowed for in the final invoice. In the event that Buyers take delivery under their own guarantee and Sellers fail to provide shipping documents and if Buyers' bank guarantee is cashed by the ship, Sellers shall be responsible for all damages, costs and consequences arising from their failure to present documents. Buyers shall inform Sellers immediately there is a claim against the guarantee and Sellers shall have the right to be joined in any legal action arising therefrom.	84 85 86 87 88 89 90 91 92
Payment shall not be deemed to have been effected before receipt of cleared funds by the payee or his bank. If payment is agreed to be by bank transfer, the party shall effect payment to the payee's bank on or before the due date for payment and payment instructions shall specify a value date not later than the second bank working day after the day of payment.	93 94 95
Any monies due by either party to the contract to the other for final invoices and/or accounts for items on shipments fulfilling this contract shall be settled by either party without delay (except as otherwise provided under awards of arbitration or appeal as governed by the other provisions in the contract), and if not settled a dispute shall be deemed to have arisen which may be referred to arbitration.	96 97 98
13. INTEREST: If any payment is not made on or before the due date for payment, interest shall be payable.	99
If there is no due date for payment, interest shall be payable if there has been an unexcusable delay in payment. Interest payable shall be appropriate to the currency involved. If the amount of interest is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration in accordance with the Arbitration Clause.	100 101 102
Nothing in this clause shall affect a party's rights to invoke the provisions of the Default Clause in a case where a failure to effect timely payment could give rise to a claim under that clause.	103 104
14. CHARTER PARTY: If the Bills of Lading refers to a Charter Party then, if required by Buyers, Sellers shall provide a copy of the Charter Party.	105
15. UNASCERTAINED GOODS: In every instance where a parcel of goods sold by this contract forms an unidentified part of a larger identified quantity of goods of the same description, whether in packages or in bulk, no separation or distinction shall be necessary and, until separation and identification of the parcel sold hereby from the larger quantity has taken place, the Buyer of the parcel is a pro rata owner of the whole of the larger quantity in common with Seller/s and Buyer/s of other parts of the larger quantity.	106 107 108 109
16. DISCHARGE: The seed shall be discharged in accordance with the custom of the port or as customary for liners if so provided in the Bills of Lading and the Buyers shall take delivery when the ship is ready to discharge. If documents are tendered which do not provide for discharging as above or contain contrary stipulations as to discharge and/or demurrage, Sellers to be responsible to Buyers for all extra expenses incurred thereby. All working out from ship's rail to be done for the account of the Buyers. Sellers have the right to superintend. The method of weighing the goods to be as customary at the port of discharge and the whole shipment to be weighed.	110 111 112 113 114
17. SAMPLING AND ANALYSIS: Representative samples of the seed shall be drawn during discharge in accordance with the method laid down in the Federation's Standard Contractual Methods List. Buyers' and Sellers' superintendents shall draw and seal conjointly 5 representative sets of samples for analysis and/or arbitration purposes.	115 116
Buyers or their representatives shall retain 2 sets of sealed samples and with due despatch send 1 set of sealed samples for analysis to an analyst in membership of the Federation and represented in the Oilseeds Section. Where contractual allowances apply, Buyers or their representatives shall instruct the analyst to carry out an analysis on each sample and to record the weighted average result, together with the number of analyses performed, on one certificate. Where no allowances apply, Buyers' superintendant shall mix the samples to form an aggregate sample on which the single analysis shall be carried out. The remaining 2 sets of sealed samples shall be retained by Sellers or their representatives.	117 118 119 120 121 122
If Buyers fail to send a set of samples for analysis Sellers have the right to submit a set of samples and the results of this analysis shall stand as the first analysis.	123
The analysis fee shall be equally divided between Sellers and Buyers.	124
Buyers and Sellers have the right to claim, at their own expense, a second or third analysis for any one or more individual specification. The party requesting such analysis shall, within 5 business days after receipt of the preceding analysis from the other party, notify the other party, arrange for a set of sealed samples to be sent to another analyst, in membership of the Federation and represented in the Oilseeds Section, and give the necessary instructions to the analyst. If 2 analyses are made, the mean of the 2 results, and if 3 analyses are made, the mean of the 2 results closest to each other, as the case may be, shall be binding and form the basis for final settlement. Where the results of the 3 analyses are such that the above formula does not apply, the mean of the 3 shall be taken as final.	125 126 127 128 129 130
The party applying for an analysis shall notify the name of the Analyst to the other party if so requested.	131
Parties shall pass on certificates of analysis with due despatch.	132
Should either party fail to appoint a superintendant then the samples drawn by the superintendant present shall be the valid samples for the purposes of analysis and/or arbitration.	133 134
Details of seals and labels shall be given on analysis certificates.	135
The analyses shall be carried out in accordance with the methods laid down in the Federation's Standard Contractual Methods List.	136
All samples drawn under the terms of this contract when delivered to the Federation or to the analyst/s to become and be their absolute property. The certificate/s shall bear the FOSFA International official seal.	137 138
18. PRO RATA:	139
(a) Receivers Pro Rata	140
Should any of the above-mentioned quantity form part of a larger quantity of the same or different period of shipment and of similar quality, no separation or distinction shall be necessary.	141 142
All losses collected, damaged and sweepings and any excess or deficiency in the quantity delivered at the port of discharge, shall be shared by and apportioned pro rata between the various receivers thereof buying under contracts containing this clause, and any of them receiving more or less than his pro rata share or apportionment shall settle with the other or others of them for the same in cash at the market price on the last day of discharge (such price to be fixed by arbitration unless mutually agreed).	143 144 145 146
In the event that an allowance is due from or to the Buyers in respect of any quality guarantees at discharge, same shall be settled on the basis of the actually delivered weight.	147 148

(b) Shippers Pro Rata	149
In the event that the goods are or become commingled, and that the goods are shipped by more than one shipper and destined for one or more ports of discharge then, after adjustment between receivers if any under the terms of (a) above in this clause the Shippers shall settle pro rata between themselves in proportion to their Bill of Lading quantities. Such settlement shall be made in cash and in the event of two or more discharging ports being involved, then the settlement price shall be the average of the market prices on the last day of discharge in the respective ports (such prices to be fixed by arbitration unless mutually agreed).	150
All Shippers, Sellers and Buyers of any part of such larger quantity as aforesaid under contracts containing this clause shall be deemed to have entered into mutual agreement with one another to the above effect and to agree to submit to arbitration all questions and claims between them or any of them in regard to such pro rata sharing or settlement as aforesaid in accordance with the Rules of Arbitration and Appeal of the Federation. All Shippers, Sellers and Buyers shall give all reasonable assistance in ascertaining the pro rata. All Sellers shall be responsible for the settlement of the pro rata by the respective Buyers within a reasonable time.	151
19. DUTIES, TAXES, ETC: All export duties, taxes, levies, etc., present or future in country of origin/port of shipment shall be for Sellers' account.	152
All import duties, taxes, levies, etc., present or future in port of discharge/country of destination shall be for Buyers' account.	153
Where the goods are entitled to free entry into or preferential duty in the port of destination named in this contract, Sellers shall furnish together with the shipping documents a Certificate of Origin and/or necessary document/s in the form valid at the time of shipment, otherwise Sellers shall be responsible for any extra duty incurred by Buyers through the non-production of such Certificate and/or document/s.	154
If the eventual country of destination is different from that named in the contract, then Sellers, at Buyers' request, shall, if possible, supply the appropriate Certificate of Origin for the country of final destination.	155
20. NOTICES: Notices to be despatched by any means of rapid written communication. All notices shall be under reserve for errors in transmission. Notices shall be passed on with due despatch by intermediate Buyers and Sellers. Any notice received after 16.00 hours on a business day shall be deemed to have been received on the following business day. Notice from a broker shall be a valid notice under this contract.	156
21. NON-BUSINESS DAYS: Should the time limit for doing any act or giving any notice expire on a Saturday, Sunday or any public holiday, in the country where the party required to do the act or give the notice resides or carries on business or in the country where the act has to be done or notice has to be received or on any day which the Federation shall declare to be a non-business day the time so limited shall be extended until the first business day thereafter. All business days shall be deemed to end at 16.00 hours Mondays to Fridays inclusive. The contract shipment period not to be affected by this clause.	157
22. ODD DAYS: In any month containing an odd number of days the middle day shall be reckoned as belonging to both halves of the month.	158
23. FORCE MAJEURE: Should shipment of the goods or any part thereof be prevented at any time during the last 30 days of the contract shipment period by reason of Act of God, strikes, lockouts, riots, civil commotions, fires or any other cause comprehended by the term Force Majeure at ports of loading or elsewhere preventing transport of the goods to such ports, the time allowed for shipment shall be extended to 30 days beyond the termination of such cause, but should the contract shipment period be less than 30 days such extension shall be limited to the number of days allowed for shipment under the contract shipment period. Should such cause exist for a period of 60 days beyond the contract shipment period the contract or any unfulfilled part thereof so affected shall be cancelled. Sellers invoking this clause shall notify Buyers with due despatch.	159
When goods of a specific origin are sold with the option of shipment from alternative ports and shipment from all alternative ports is not prevented Sellers may only invoke this clause with regard to the specific port/s provided that the port/s has/have been notified to Buyers as the intended port/s of loading prior to or within 7 days of the occurrence but if the occurrence commences within the last 7 days of the contract shipment period the port/s of loading to be notified not later than the first business day following the contract shipment period. Shipment after the contract shipment period shall be limited to the port/s so nominated. Buyers have no claim against Sellers for delay in shipment or cancellation under this clause provided that Sellers shall have supplied to their Buyers, if required, satisfactory evidence justifying delay or non-fulfilment to establish any claim for extension or cancellation under this clause. In case of default after extension the default date shall be similarly deferred.	160
24. PROHIBITION: In the event, during the contract shipment period, of prohibition of export or any other executive or legislative act by or on behalf of the Government of the country of origin or of the territory where the port/s of shipment named herein is/are situated, or of blockade or hostilities, restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this contract or any unfulfilled portion thereof shall be extended by 30 days. In the event of shipment during the extended period still proving impossible by reason of any of the causes in this clause the contract or any unfulfilled part thereof shall be cancelled. Sellers invoking this clause shall advise Buyers with due despatch. If required, Sellers must produce proof to justify their claim for extension or cancellation under this clause.	161
25. BANKRUPTCY/INSOLVENCY: If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payment, notify any of his creditors that he is unable to meet his debts or that he has suspended payment or that he is about to suspend payment of his debts, convene, call or hold a meeting of his creditors, propose a voluntary arrangement, apply for an official moratorium, have an administration order made, have a winding up order made, have a receiver or manager appointed, convoke, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for reconstruction or amalgamation), become subject to an Interim Order under Section 252 of the Insolvency Act 1986 or have a Bankruptcy Petition presented against him the contract shall forthwith be closed, either at the actual or estimated market price then current for similar goods or, at the option of the other party, at a price to be ascertained by re-purchase or re-sale and the difference between the contract price and such closing-out price shall be the amount which the other party shall be entitled to claim or shall be liable to account for under this contract. Should either party be dissatisfied with the price ascertained by re-purchase or re-sale, then the matter shall be referred to arbitration. If no re-purchase or re-sale takes place and if the parties cannot agree to a closing-out price, then on application of either party, the closing-out price shall be fixed by a sole arbitrator appointed by the Federation subject to the right of appeal under the Federation's Rules of Arbitration and Appeal.	162
26. CIRCLE: Where a Seller repurchases from his Buyer, or from any subsequent Buyer, the same goods or part thereof, a circle shall be considered to exist as regards the particular goods so repurchased, and the provisions of the Default Clause shall not apply. (For the purpose of this clause, the same goods shall mean goods of the same description, of the same country of origin, of the same quality and, where applicable, of the same analysis warranty for shipment in the same ports of destination during the same period of shipment.) Different currencies shall not invalidate the circle.	163
If the goods are not declared or, having been declared, documents are not presented as a result of a circle having been established, invoices based on the mean contract quantity shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by payment by each Buyer to his Seller of the excess of the Seller's invoice amount over the lowest invoice amount in the circle.	164
Where the circle includes contract/s expressed in different currencies, the lowest invoice amount shall be replaced by the market price on the first business day for contractual shipment and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by payment of the difference between the market price and the relevant contract price in the currency of the contract. Failing amicable agreement the market price shall be that declared by a Price Settlement Committee of the Federation appointed for that purpose on application of either party.	165
Such settlement shall be due for payment not later than 15 consecutive days after the last day for declaration or, should the circle not be established before the expiry of this time, then settlement to be due for payment not later than 7 days after the circle is established. No circle shall be considered to exist if its existence is not established within 45 days after the last day of shipment.	166
All Sellers and Buyers shall give every assistance to the establishment of the circle and where a circle shall have been established same shall be binding on all parties to the circle. Should any party in the circle commit prior to the due date for payment any act comprehended in the Bankruptcy/Insolvency Clause, the invoice amount for the goods calculated at the closing-out price as provided for in the Bankruptcy/Insolvency Clause, shall be taken as the basis for settlement instead of the lowest invoice amount in the circle, and in this event each Buyer shall make payment to his Seller or each Seller shall make payment to his Buyer of the difference between the closing-out price and the contract price, as the case may be.	167
In the event of a claim under the Prohibition Clause or the Force Majeure Clause the date for settlement shall be deferred until the expiry of the extended shipment period. Thereafter, if the contract is cancelled under the terms of the Prohibition Clause or the Force Majeure Clause, this clause is not applicable.	168
27. DEFAULT: In default of fulfilment of this contract by either party, the other party at his discretion shall, after giving notice, have the right either to cancel the contract, or the right to sell or purchase, as the case may be, against the defaulter who shall on demand make good the loss, if any, on such sale or purchase. If the party liable to pay shall be dissatisfied with the price of such sale or purchase, or if neither of the above rights is exercised, the damages, if any, shall, failing amicable settlement, be determined by arbitration. The damages awarded against the defaulter shall be limited to the difference between the contract price and the actual or estimated market price on the day of default. Damages to be computed on the mean contract quantity. If the arbitrators consider the circumstances of the default justify it they may, at their absolute discretion, award damages on a different quantity and/or award additional damages.	169
Prior to the last day for making a declaration of shipment a Seller may notify his Buyer of his inability to ship but the date of such notice shall not become the default date without the agreement of the Buyer. If, for any other reason, either party fails to fulfil the contract and is declared to be in default by the other party and default is either agreed between the parties or subsequently found by arbitrators to have occurred, then the day of the default shall, failing amicable settlement, be decided by arbitration.	170
28. DOMICILE: This contract shall be deemed to have been made in England and the construction, validity and performance thereof shall be governed in all respects by English Law. Any dispute arising out of or in connection therewith shall be submitted to arbitration in accordance with the Rules of the Federation. The serving of proceedings upon any party by sending same to their last known address together with leaving a copy of such proceedings at the offices of the Federation shall be deemed good service, rule of law or equity to the contrary notwithstanding.	171
29. INTERNATIONAL CONVENTIONS: The following shall not apply to this contract—	172
(a) the Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on International Sales Act 1967;	173
(b) the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980;	174
(c) the United Nations Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods of 1974 and the amending Protocol of 1980.	175

30. **ARBITRATION:** Any dispute arising out of this contract, including any question of law arising in connection therewith, shall be referred to arbitration in London (or elsewhere if so agreed) in accordance with the Rules of Arbitration and Appeal of the Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Limited, in force at the date of this contract and of which both parties hereto shall be deemed to be cognizant. Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them, shall bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute until such dispute shall first have been heard and determined by the arbitrators, umpire or Board of Appeal (as the case may be), in accordance with the Rules of Arbitration and Appeal of the Federation, and it is hereby expressly agreed and declared that the obtaining of an Award from the arbitrators, umpire or Board of Appeal (as the case may be), shall be a condition precedent to the right of either party hereto or of any person claiming under either of them to bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute.

244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251

© FOSEFA Copyright 2010

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Θ: FOSFA NO. 54**

**FEDERATION OF OILS, SEEDS AND FATS ASSOCIATIONS LIMITED  
FOSFA INTERNATIONAL**

**CONTRACT FOR VEGETABLE AND MARINE OIL IN BULK  
CIF DELIVERED WEIGHTS**

**54**

Revised and Effective  
from 1st September 2008

Reference Nos

SELLERS: .....  
BUYERS: .....  
BROKERS: .....  
Date: .....

\*An asterisk denotes alternative wording, and should be matter of agreement between the parties.

Sellers have agreed to sell and Buyers have agreed to buy ..... say ..... metric tons 1  
OIL ..... 2  
at ..... say ..... per metric ton 3  
net delivered weight, cost insurance and freight in ..... 4  
as per Bill's of Lading dated or to be dated during ..... 5  
from ..... 6  
Payment in ..... as per Payment Clause 7  
SPECIAL CONDITIONS: ..... 8  
..... 9  
..... 10  
1. TOLERANCE: Sellers have the option of shipping 5% more or less of the mean contract quantity. In the event of more than one shipment being made each shipment is to be considered as a separate contract but the tolerance on the mean contract quantity is not to be affected thereby. 11  
..... 12  
2. QUALITY, CONDITION AND SPECIFICATIONS: Minimum flash point of 250°F (121°C). 13  
The FFA content shall be expressed as follows. 14  
If as Lauric acid, calculated on a molecular weight of 200; if as Palmitic acid, calculated on a molecular weight of 256; if as Oleic acid, calculated on a molecular weight of 282. 15  
..... 16  
..... 17  
..... 18  
..... 19  
At time and place of shipment, the oil shall be of good merchantable quality, in good condition and of the agreed description and specifications. 20  
If the oil is shipped in more than one tank of the same ship, the analysis details of the oil in each separate tank at loading shall conform to the above. 21  
Should the oil on arrival not prove equal to the above, or should the oil contain sea water or other admixture, this contract not to be void, but the oil is to be taken with an allowance to be agreed upon or fixed by arbitration provided always that the oil shipped shall conform to the above. 22  
Sweepings shall be accepted with a fair allowance, to be fixed by agreement or by arbitration. 23  
..... 24  
3. DECLARATION OF DESTINATION: The goods are sold for shipment to ..... 25  
but Buyers have the option to declare ..... 26  
as the port/s of destination with a minimum of ..... metric tons to any one port. To exercise this option Buyers shall declare 27  
the port/s of destination to Sellers by any means of rapid written communication, not later than 16.00 hours on ..... 28  
The Notices Clause and the Non-Business Days Clause shall not apply to such declaration. 29  
..... 30  
4. SHIPMENT AND CLASSIFICATION: Shipment in good condition in ship/s which comply with the FOSFA Qualifications and Operational Procedures for Ships Engaged in the Carriage of Oils and Fats in Bulk for Edible and Oleo-chemical Use in force at the date of the Bill of Lading. 31  
The oil is to be shipped on a ship which, after loading in one or more origin ports, will proceed directly or indirectly on a geographically normal route from the port/s of shipment to the port/s of destination. 32  
For the purposes of this contract the words 'ship' or 'ships' shall mean any full-powered engine-driven ship. 33  
Transshipment shall only be allowed under a through Bill of Lading and shall be restricted to the area of origin and/or customary transshipment ports in the area of destination for the goods specified in the contract, provided that transshipment at origin is completed within the original contract shipment period and/or agreed extension period. 34  
In case of transshipment at origin, Shipping documents shall include FOSFA Certificate of Compliance, Cleanliness and Suitability of Ship's Tank and a FOSFA Combined Masters Certificate in respect of the ocean carrier. In the event of such transshipment at origin the Declaration of Shipment shall include the name of the ocean carrier and transshipment location. Nothing in this clause shall affect the Master's rights or ships obligations under Maritime Law. 35  
..... 36  
..... 37  
..... 38  
..... 39  
..... 40  
..... 41  
..... 42  
5. INSURANCE: Insurance in accordance with the Institute FOSFA Trades Clauses (A) and the Institute War and Strikes Clauses (FOSFA Trades)—including risk of contamination irrespective of percentage on each tank or on the whole—to be effected at Sellers' option with first class underwriters and/or companies who are domiciled in the UK or for the purpose of any legal proceedings accept a British domicile and provide an address for service of process in London but for whose solvency the Sellers shall not be responsible. Claims to be payable in the currency of the contract. Policies and/or Certificates and/or Letters of Insurance required under this contract shall be for not less than 5% over the invoice amount including freight. 43  
Buyers shall accept insurance including Exclusion Clauses on the FOSFA Insurance Exclusion Clause List. 44  
In the event that Buyers receive an allowance under the Quality, Condition and Specifications Clause, Buyers to return the insurance policy to Sellers in order that they make any recovery thereunder. Any benefit under the insurance in respect of loss in weight shall be for Sellers' account. 45  
..... 46  
..... 47  
..... 48  
..... 49  
..... 50

6. WAR RISKS INSURANCE: War risks insurance shall be effected on the terms and conditions in force and approved at the time of shipment by the Institute of London Underwriters (Institute War Clauses [FOSFA Trades]). Any expense for covering war risks insurance in excess of 1/2% shall be for account of Buyers. The rate of insurance shall not exceed the rate ruling in London at the time of shipment or date of ship's sailing whichever may be adopted by underwriters. Notice of extra expense to be borne by Buyers shall be given by Sellers at the time of declaration under this contract or not later than 3 business days after the rate has been agreed with underwriters whichever is the later. Failure to give such notice shall invalidate the Sellers' claim unless in the opinion of arbitrators the delay is justifiable.	51 52 53 54 55 56
7. DECLARATION OF SHIPMENT: Notice stating ship's name, date of Bill's of Lading and approximate quantity shipped shall be despatched by first Sellers to their Buyers not later than 10 days after the date of the Bill's of Lading. Notices by intermediate Sellers shall be accepted by their Buyers although received by them after such time, if from the 10th day after the date of the Bill's of Lading such notices have been passed on with due despatch. The date of the "on board" Bill's of Lading shall be considered proof of the date of the shipment in the absence of conclusive evidence to the contrary. Notices shall be deemed to be under reserve for errors and/or delays in transmission. Any slight variation in the ship's name shall not invalidate the declaration. A valid declaration cannot be withdrawn except with the Buyers' consent. Should the ship arrive before receipt of declaration of shipment and extra expenses be incurred, such expenses are to be paid by Sellers. Should extra lighterage expenses be incurred owing to Sellers tendering less than 50 tons for a contract of a greater quantity, the extra costs to be borne by Buyers and Sellers equally. The provisions of this clause to be inoperative if the goods have been sold afloat. Presentation of documents does not constitute a notice under the terms of this clause.	57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67
8. SUPERINTENDENTS: Reference in the contract to superintendents, surveyors or representatives shall mean member superintendents of FOSFA International. The use of member superintendents shall be mandatory except where: (i) the contract or national laws or regulations require the use of Governmental or other agencies not recognised by FOSFA International; (ii) no member superintendents is available or proximate to the port's concerned.	68 69 70 71 72
9. ANALYSTS: Reference in the contract to analysts shall mean analysts who are members of FOSFA International and represented in the Oils and Fats Section. The use of member analysts shall be mandatory except where the contract or regulations require the use of Governmental or other analysts.	73 74 75
10. PAYMENT AND SHIPPING DOCUMENTS: Payment shall be made by Buyers in the above-named place for 98% of invoice amount by cash against complete set of shipping documents— * (a) on presentation; * (b) on or (at Buyers' option) before arrival of the ship at the port of destination but not later than 45 days from the date of the Bill of Lading, whichever is the earlier, unless documents are presented thereafter. If Buyers elect to call for documents before arrival of ship, then payment shall be made against documents as soon as presented.  * (c) .....	76 77 78 79 80 81 82 83 84 85
If Sellers choose to present documents to Buyers through the intermediary of a bank's all bank charges incurred including those raised by Buyers bank shall be for Sellers' account unless Buyers demand presentation through a bank of their choice in which case those bank charges shall be for Buyers account. Any charges for telegraphic remittance of funds to Sellers shall be for Buyers account. Shipping documents shall consist of— (1) Commercial invoice; (2) Full set of clean "on board" Bill's of Lading and/or Ship's Delivery Order's and/or other Delivery Order's in negotiable and transferable form, such other Delivery Order's guaranteed by a first class bank if required by Buyers; (i) If the Bill's of Lading does/do not indicate that Freight has been paid, the amount of freight shall be deducted from the invoice amount and paid by Buyers on Sellers' behalf. Buyers to send copy of the freight note to Sellers for final invoicing purposes. If freight is to be paid in a currency other than the currency of this contract, the conversion in the final invoice shall be made at the rate of exchange on the day of actual freight payment; (ii) If the Bill's of Lading refer/s to a Charter Party and/or any other documents relating to the freight booking, Sellers shall be responsible for any detrimental consequences from Clauses of such documents being contrary to the terms of this contract. If such Bill's of Lading is/are signed by parties other than the Master then the Bill's of Lading shall be accompanied by photostat copy of written authority from shipowner or Master authorising the signatory to the Bill's of Lading; (iii) The Bill's of Lading must identify the ship's tank/s into which the oil is loaded but should the oil be commingled with other parcels the Bill's of Lading must indicate the total commingled quantity; (iv) Delivery Order's shall be accompanied by non-negotiable or photostat copy of the relative Bill's of Lading if required by Buyers (3) Policy/ies and/or Insurance Certificate's and/or Letter's of Insurance in the currency of the contract. Letter's of Insurance shall specify the insurance company/ies and/or underwriters and policy number/s and shall be guaranteed by a first class bank if required by Buyers. After payment Letter's of Insurance shall be substituted by policy/ies and/or certificate's on request; (4) FOSFA Certificate of Compliance, Cleanliness and Suitability of Ship's Tank from superintendents in the form in force at the date of the Bill's of Lading. (5) Certificate of Analysis, based on independently sealed samples taken from the relevant ship's tank/s at time of loading, and issued by an independent certified analyst. (6) A Certificate of Origin and/or other documents as per the Duties, Taxes, Etc Clause of the contract where applicable; (7) A FOSFA Combined Master's Certificate in the form in force at the date of the Bill's of Lading; (8) A copy of the notice to the Master instructing him to follow the FOSFA Heating Instructions; (9) Certificate/s from superintendents certifying: (a) the shipped weight (litre weight in air) ascertained at port of loading and specifying at what point the weight was ascertained; (b) particulars of the time and place of loading, sampling and establishment of shipped weight; (c) that pre-shipment and contractual loading samples were drawn in accordance with the Sampling and Analysis Clause and quoting details of the seals applied. In relation to items (4) and (7), the immediate previous cargo in the tank's receiving the oils or fats shall not have been a product appearing on the FOSFA List of Banned Immediate Previous Cargoes in force at the date of the Bill's of Lading. The Restrictions beyond the Immediate Previous Cargo on the FOSFA List of Banned Immediate Previous Cargoes shall apply. Buyers are to accept photostat or certified copy/ies of items (4), (5), (7) and (9) relating to the whole parcels. Buyers agree to accept Bill's of Lading containing the Chamber of Shipping War Risk Clause and/or any other recognised War Risk Clause. Should documents be presented with incomplete set/s of Bill's of Lading, payment shall be made provided that delivery of such Bill's of Lading be guaranteed, such guarantee to be signed, if required by Buyers, by a first class bank. Acceptance of this guarantee shall not prejudice Buyers' rights under this contract. Should Sellers have failed to present shipping documents on arrival of the ship at destination, Buyers shall take delivery under a guarantee acceptable to the shipowners to be provided by the Buyers, such guarantee to be signed by a first class bank if required by the shipowners. Buyers shall pay for the documents when presented. Any reasonable extra expenses, including costs of such guarantee or extra handling charges incurred by reason of the failure of Sellers to provide such documents, shall be borne by Sellers and allowed for in the final invoice. In the event that Buyers take delivery as above and Sellers fail to provide shipping documents and if the guarantee provided by Buyers as above is encashed by the shipowners, Sellers shall be responsible for all damages, costs and consequences arising from their failure to present documents. Buyers shall inform Sellers immediately there is a claim against the guarantee and Sellers shall have the right to be joined in any legal action arising therefrom. Payment shall not be deemed to have been effected before receipt of cleared funds by the payee or his bank. If payment is agreed to be by bank transfer, the party shall effect payment to the payee's bank on or before the due date for payment and payment instructions shall specify a value date not later than the second bank working day after the day of payment. Any monies due by either party to the contract to the other for final invoices and/or accounts for items on shipments fulfilling this contract shall be settled by either party not later than 21 days from the date of the invoice, (except as otherwise provided under awards of arbitration or appeal as governed by the other provisions in the contract), and if not settled a dispute shall be deemed to have arisen which may be referred to arbitration.	86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137
11. INTEREST: If any payment is not made on or before the due date for payment, interest shall be payable. If there is no due date for payment, interest shall be payable if there has been an unreasonable delay in payment. Interest payable shall be appropriate to the currency involved. If the amount of interest is not mutually agreed, a dispute shall be deemed to exist which shall be settled by arbitration in accordance with the Arbitration Clause. Nothing in this clause shall affect a party's rights to invoke the provisions of the Default Clause in a case where a failure to effect timely payment could give rise to a claim under that clause.	138 139 140 141 142 143

12. CHARTER PARTY:	If the Bill's of Lading refer to a Charter Party, then, if required by Buyers, Sellers shall provide a copy of the Charter Party.	144
13. UNASCERTAINED GOODS:	In every instance where a parcel of goods sold by this contract forms an unidentified part of a larger identified quantity of goods of the same description, whether in packages or in bulk, no separation or distinction shall be necessary and, until separation and identification of the parcel sold hereby from the larger quantity has taken place, the Buyer of the parcel is a pro rata owner of the whole of the larger quantity in common with Seller's and Buyer's of other parts of the larger quantity.	145 146 147 148
14. DISCHARGE:	The oil shall be discharged at the port of destination at a berth suitable for the discharge of oils or, if practicable and mutually agreed, and provided the ship is willing to and can safely berth, at Buyers' own or appointed premises within harbour limits. Buyers shall take delivery with customary quick despatch after notice of readiness has been given by the shipowner or representative/s in accordance with the Bill's of Lading, Charter party or Contract of Affreightment. Otherwise Buyers to be liable to pay demurrage at the rate stipulated in the Charter Party or Contract of Affreightment. Sellers are responsible for all expenses for pumping out, for connecting to ship's outlets and for sweepings and/or puddling, but discharging expenses arising after the oil has passed the ship's rail shall be for Buyers' account. Any loose collected remaining in the ship's tanks to be discharged by the Sellers and delivered to the Buyers at the discharging berth in packages to be provided by the Buyers. If the packages are supplied by the Buyers but the residue is not delivered such residue or unpumpable oil shall not be included in the delivered weight.	149 150 151 152 153 154 155 156
15. WEIGHTS:	At loading: The shipping weight shall be ascertained by a Superintendent appointed by Sellers at their expense by gauging either in officially calibrated land tanks or tank barges from which the oil is delivered or by delivery via certified weigh scales, or from tank cars which, if not calibrated, shall be weighed before and after loading by single weighing only (front and back axle weighing not allowed). If none of these methods is possible then the shipping weight to be ascertained by the most practicable alternative means. At discharge: Buyers' superintendents shall ascertain the weight at Buyers' expense conjointly with Sellers' superintendents, if in attendance, by gauging either in officially calibrated tanks or tank barges in which the oil is received or by overside delivery to certified weigh scales, or in rail/road tank cars which, if not calibrated, shall be weighed before and after loading by single weighing only (front and back axle weighing not allowed). If none of these methods is possible then the discharged weight to be ascertained by the most practicable alternative means. In the event of disagreement between Buyers' and Sellers' superintendents on the question of mass per volume (litre weight in air), sealed samples shall be submitted to an analyst whose decision shall be final. If establishment of weights is not completed within 5 working days after discharge Sellers may submit an interim invoice which shall become due and payable based on Bill of Lading weights. Weights shall then be established as soon as it is deemed practicable by the superintendents representing the parties and a final invoice shall be issued accordingly.	157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168
16. ADJUSTMENT OF OUTFURN:	Any excess over or deficit under the mean contract quantity arrived at without taking into consideration the margin of 5% more or less, and the quantity delivered, is to be settled at the price fixed by the appropriate Price Settlement Committee appointed by and published by the Federation, or, if no price is fixed by the Federation then at the market price to be mutually agreed or fixed by arbitration for the day of arrival of the last ship to arrive at the berth/place where the contracted goods are to be discharged at the port of destination.	169 170 171 172
17. SAMPLING AND ANALYSIS:	General: Sampling shall be done in accordance with the method in ISO 5555. Should either party fail to appoint a superintendent then the samples drawn by the superintendent present shall be the valid samples for the purposes of analysis and/or arbitration. The analyses shall be carried out in accordance with the methods laid down in the FOSFA International Standard Contractual Methods List. The certificate/s shall bear the FOSFA International official seal. Details of seals and labels shall be given on both loading and discharge survey reports and analysis certificate/s. All samples drawn under the terms of this contract when delivered to FOSFA International or to the analyst/s to become and be their absolute property. Pre-shipment Samples: To ensure samples are available in the event of a contamination claim not less than five pre-shipment samples of the oil loaded shall be taken at the ship's rail or the nearest practicable point prior to loading. These samples are to remain sealed with Sellers' superintendents at origin but be available on demand to any receiver in the event of a contamination claim. Samples to be kept for three months from date of Bill of Lading. At loading: Not less than five samples representative of the oil to be drawn from each ship's tank/s and sealed by superintendent for analysis. Two sets of these samples shall be handed to the Master with instructions to hand over to the Receivers at port of discharge or their superintendents. Tests to be made from a set of samples by an analyst in the country of shipment, who shall issue the appropriate certificate. The remaining sets of samples to be retained by the superintendent at the port of loading. At discharge: Buyers' and Sellers' superintendents shall conjointly draw five representative samples during discharge at the ship's rail or the nearest practicable point thereafter and seal for analysis and/or arbitration purposes. Any unpumpable and/or off-quality oil discharged and stored separately shall be sampled and analysed separately. Buyers or their superintendents shall retain three sealed samples and, if required, shall send one sealed sample with due despatch for analysis to an analyst. The remaining two sealed samples shall be retained by Sellers or their superintendents. If Buyers fail to send a sample for analysis Sellers have the right to submit a sample and the results of this analysis shall stand as the first analysis. The analysis fee shall be equally divided between Sellers and Buyers. Buyers and Sellers have the right to claim at their own expense a second and/or third analysis for any one or more individual specification. The party requesting such analysis shall, within five business days after receipt of the preceding analysis, notify the other party, arrange for a sealed sample to be sent to another analyst, and give the necessary instructions to the analyst. If two analyses are made the mean of the two results, and if three analyses are made, the mean of the two results closest to each other, as the case may be, shall be binding and form the basis of final settlement. Where the results of the three analyses are such that the above formula does not apply, the mean of the three shall be taken as final. Parties shall pass on certificates of analysis with due despatch.	173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197
18. DUTIES, TAXES, ETC:	All export duties, taxes, levies, etc., present or future in country of origin/port of shipment shall be for Sellers' account. All import duties, taxes, levies, etc., present or future in port of discharge/country of destination shall be for Buyers' account. Where the goods are entitled to free entry into or preferential duty in the port of destination named in this contract, Sellers shall furnish together with the shipping documents a Certificate of Origin and/or necessary document/s in the form valid at the time of shipment, otherwise Sellers shall be responsible for any extra duty incurred by Buyers through the non-production of such Certificate and/or document/s. If the eventual country of destination is different from that named in the contract, then Sellers, at Buyers' request, shall, if possible, supply the appropriate Certificate of Origin for the country of final destination.	198 199 200 201 202 203 204
19. NOTICES:	Notices to be despatched by any means of rapid written communication. All notices shall be under reserve for errors in transmission. Notices shall be passed on with due despatch by intermediate Buyers and Sellers. Any notices received after 16.00 hours on a business day shall be deemed to have been received on the following business day. Notice from a broker shall be a valid notice under this contract.	205 206 207
20. NON-BUSINESS DAYS:	Should the time limit for doing any act or giving any notice expire on a Saturday, Sunday or any public holiday in the country where the party required to do the act or give the notice resides or carries on business or in the country where the act has to be done or the notice has to be received or on any day which the Federation shall declare to be a non-business day the time so limited shall be extended until the first business day thereafter. All business days shall be deemed to end at 16.00 hours Mondays to Fridays inclusive. The contract shipment period not to be affected by this clause.	208 209 210 211
21. ODD DAYS:	In any month containing an odd number of days the middle day shall be reckoned as belonging to both halves of the month.	212
22. FORCE MAJEURE:	Should shipment of the goods or any part thereof be prevented at any time during the last 30 days of the contract shipment period by reason of Act of God, strikes, lockouts, riots, civil commotions, fires or any other cause comprehended by the term Force Majeure at ports of loading or elsewhere preventing transport of the goods to such ports, the time allowed for shipment shall be extended to 30 days beyond the termination of such cause, but should the contract shipment period be less than 30 days such extension shall be limited to the number of days allowed for shipment under the contract shipment period. Should such cause exist for a period of 60 days beyond the contract shipment period the contract or any unfulfilled part thereof so affected shall be cancelled. Sellers invoking this clause shall notify Buyers with due despatch. When goods of a specific origin are sold with the option of shipment from alternative ports and shipment from all alternative ports is not prevented Sellers may only invoke this clause with regard to the specific ports provided that the port/s has/have been notified to Buyers as the intended port/s of loading prior to or within seven days of the occurrence but if the occurrence commences within the last seven days of the contract shipment period the port/s of loading to be notified not later than the first business day following the contract shipment period. Shipment after the contract shipment period shall be limited to the port/s so nominated. Buyers have no claim against Sellers for delay in shipment or cancellation under this clause provided that Sellers shall have supplied to their Buyers, if required, satisfactory evidence justifying delay or non-fulfilment to establish any claim for extension or cancellation under this clause. In case of default after extension the default date shall be similarly deferred.	213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225
23. PROHIBITION:	In the event, during the contract shipment period, of prohibition of export or any other executive or legislative act by or on behalf of the Government of the country of origin or of the territory where the port/s of shipment named herein is/are situated, or of blockade or hostilities, restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this contract or any unfulfilled portion thereof shall be extended by 30 days. In the event of shipment during the extended period still proving impossible by reason of any of the causes in this clause the contract or any unfulfilled part thereof shall be cancelled. Sellers invoking this clause shall advise Buyers with due despatch. If required, Sellers must produce proof to justify their claim for extension or cancellation under this clause.	226 227 228 229 230 231 232 233



24. **BANKRUPTCY/INSOLVENCY:** If before the fulfilment of this contract, either party shall suspend payment, notify any of his creditors that he is unable to meet his debts or that he has suspended payment or that he is about to suspend payment of his debts, convene, call or hold a meeting of his creditors, propose a voluntary arrangement, apply for an official moratorium, have an administration order made, have a winding up order made, have a receiver or manager appointed, convene, call or hold a meeting to go into liquidation (other than for reconstruction or amalgamation), become subject to an Interim Order under Section 252 of the Insolvency Act 1986 or have a Bankruptcy Petition presented against him the contract shall forthwith be closed, either at the actual or estimated market price then current for similar goods or, at the option of the other party, at a price to be ascertained by re-purchase or re-sale and the difference between the contract price and such closing-out price shall be the amount which the other party shall be entitled to claim or shall be liable to account for under this contract. Should either party be dissatisfied with the price ascertained by re-purchase or re-sale, then the matter shall be referred to arbitration. If no re-purchase or re-sale takes place and if the parties cannot agree to a closing-out price, then on application of either party, the closing-out price shall be fixed by a sole arbitrator appointed by the Federation subject to the right of appeal under the Federation's Rules of Arbitration and Appeal.
25. **CIRCLE:** Where a Seller repurchases from his Buyer, or from any subsequent Buyer, the same goods or part thereof, a circle shall be considered to exist as regards the particular goods so repurchased, and the provisions of the Default Clause shall not apply. (For the purpose of this clause the same goods shall mean goods of the same description, of the same country of origin, of the same quality and, where applicable, of the same analysis warranty, for shipment to the same port/s of destination during the same period of shipment.) Different currencies shall not invalidate the circle. If the goods are not declared or, having been declared, documents are not presented as a result of a circle having been established, invoices based on the mean contract quantity shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by payment by each Buyer to his Seller of the excess of the Seller's invoice amount over the lowest invoice amount in the circle. Where the circle includes contract/s expressed in different currencies, the lowest invoice amount shall be replaced by the market price on the first business day for relevant shipment and invoices shall be settled between each Buyer and his Seller in the circle by payment of the difference between the market price and the relevant contract price in the currency of the contract. Failing amicable agreement the market price shall be that declared by a Price Settlement Committee of the Federation appointed for that purpose on application of either party. Such settlement shall be due for payment not later than 15 consecutive days after the last day for declaration or, should the circle not be established before the expiry of this time, then settlement shall be due for payment not later than seven days after the circle is established. No circle shall be considered to exist if its existence is not established within 45 days after the last day of shipment. All Sellers and Buyers shall give every assistance to the establishment of the circle and where a circle shall have been established same shall be binding on all parties to the circle. Should any party in the circle commit prior to the due date for payment any act comprehended in the Bankruptcy/Insolvency Clause, the invoice amount for the goods calculated at the closing-out price as provided for in the Bankruptcy/Insolvency Clause, shall be taken as the basis for settlement instead of the lowest invoice amount in the circle, and in this event each Buyer shall make payment to his Seller or each Seller shall make payment to his Buyer of the difference between the closing-out price and the contract price, as the case may be. In the event of a claim under the Prohibition Clause or the Force Majeure Clause, the date for settlement shall be deferred until the expiry of the extended shipment period. Thereafter, if the contract is cancelled under the terms of the Prohibition Clause or the Force Majeure Clause, this clause is not applicable.
26. **DEFAULT:** In default of fulfilment of this contract by either party, the other party at his discretion shall, after giving notice, have the right either to cancel the contract, or the right to sell or purchase, as the case may be, against the defaulter who shall on demand make good the loss, if any, on such sale or purchase. If the party liable to pay shall be dissatisfied with the price of such sale or purchase, or if neither of the above rights is exercised, the damages, if any, shall, failing amicable settlement, be determined by arbitration. The damages awarded against the defaulter shall be limited to the difference between the contract price and the actual or estimated market price on the day of default. Damages to be computed on the mean contract quantity. If the arbitrators consider the circumstances of the default justify it they may, at their absolute discretion, award damages on a different quantity and/or award additional damages. Prior to the last day for making a declaration of shipment a Seller may notify his Buyer of his inability to ship but the date of such notice shall not become the default date without the agreement of the Buyer. If, for any other reason, either party fails to fulfil the contract and is declared to be in default by the other party and default is either agreed between the parties or subsequently found by arbitrators to have occurred, then the day of the default shall, failing amicable settlement, be decided by arbitration.
27. **DOMICILE:** This contract shall be deemed to have been made in England and the construction, validity and performance thereof shall be governed in all respects by English law. Any dispute arising out of or in connection therewith shall be submitted to arbitration in accordance with the Rules of the Federation. The serving of proceedings upon any party by sending same to their last known address together with leaving a copy of such proceedings at the offices of the Federation shall be deemed good service, rule of law or equity to the contrary notwithstanding.
28. **INTERNATIONAL CONVENTIONS:** The following shall not apply to this contract:—  
(a) the Uniform Law on Sales and the Uniform Law on Formation to which effect is given by the Uniform Laws on International Sales Act 1967;  
(b) the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 1980;  
(c) the United Nations Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods of 1974 and the amending Protocol of 1980.
29. **ARBITRATION:** Any dispute arising out of this contract, including any question of law arising in connection therewith, shall be referred to arbitration in London (or elsewhere if so agreed) in accordance with the Rules of Arbitration and Appeal of the Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Limited, in force at the date of this contract and of which both parties hereto shall be deemed to be cognizant. Neither party hereto, nor any persons claiming under either of them, shall bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute until such dispute shall first have been heard and determined by the arbitrators, umpire or Board of Appeal (as the case may be), in accordance with the Rules of Arbitration and Appeal of the Federation, and it is hereby expressly agreed and declared that the obtaining of an Award from the arbitrators, umpire or Board of Appeal (as the case may be), shall be a condition precedent to the right of either party hereto or of any person claiming under either of them to bring any action or other legal proceedings against the other of them in respect of any such dispute.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (€) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2002-2009

ΑΔΑ	Κατηγορία εγγ. προϊόντων	Εξιχνιάς σε τόνους 2002	Εξιχνιάς σε τόνους 2003	Εξιχνιάς σε τόνους 2004	Εξιχνιάς σε τόνους 2005	Εξιχνιάς σε τόνους 2006	Εξιχνιάς σε τόνους 2007	Εξιχνιάς σε τόνους 2008	Εξιχνιάς σε τόνους 2009
1	Καπνιστά (βασ. υφασμ)	2.869.912	2.780.083	2.862.373	3.270.989	3.752.262	4.615.802	5.820.889	7.862.844
2	Καπνιστά & Πυρρεκωδίσματα κρεμμύκων	24.172.043	26.407.062	29.047.551	35.524.366	31.929.645	49.467.795	69.546.540	81.973.021
3	Γολκωσμοειδή προϊόντα & άσπες ποικιλιών	183.949.386	159.884.036	100.015.798	102.861.247	210.466.867	256.540.575	274.544.249	274.280.567
4	Ψάδια & Παρασκευασμένα ψάρια	319.229.592	355.279.013	380.543.167	405.967.029	429.817.424	451.640.224	446.426.276	476.890.695
5	Διατηρητικά & Παρασκευασμένα θηλαστικών	125.612.856	184.480.740	154.867.434	256.780.462	220.880.880	250.988.504	316.036.886	350.018.476
6	Φρούτα & Λαχανικά	1.244.101.375	1.065.625.942	1.072.366.776	1.245.536.251	1.193.973.209	1.307.613.737	1.340.300.294	1.363.714.214
7	Δεξυδά & Απορρυπαντικά, Μόλυ	429.000.577	54.110.006	27.426.781	49.864.836	42.031.874	57.271.340	62.477.886	66.620.119
8	Καπνός, κούτσου, νερό, γλυκερωδά κλπ	25.691.664	26.092.409	26.089.404	25.206.961	21.001.870	25.169.299	30.089.273	31.113.871
9	Διατηρητές	31.874.171	24.029.210	29.710.072	31.194.116	31.767.366	36.822.346	31.276.388	43.968.740
10	Προϊόντα θύλαρη, κ. Πυρρεκωδίσματα	62.348.190	94.789.953	75.397.675	84.214.096	88.104.032	112.269.843	124.398.643	128.071.099
11	Λίπασα	197.866.103	156.946.100	147.432.023	130.234.967	136.754.318	156.220.024	156.086.607	169.866.607
12	Καπνός & Προϊόντα κτηνοτροφίας	399.823.676	446.573.367	360.497.078	431.268.620	371.967.749	356.118.844	416.280.134	420.817.076
13	Δοσολ. δέματα & Γνωσθόμορφα σκευάσματα	36.463.407	26.512.192	19.394.495	23.742.308	29.397.428	45.467.203	38.003.667	17.713.705
14	Ελαιώδη υγρά & Κερί	52.351.691	50.316.873	50.266.034	54.716.203	54.626.408	50.579.295	75.548.954	66.976.375
15	Κοσμήματα κτηνοτροφίας	26.495	50.582	80.523	17.686	19.954	71.251	30.511	449.996
16	Ελαιόλα & Κερί	31.022.366	7.471.700	10.643.661	9.964.629	9.315.308	10.162.374	8.667.543	7.222.627
17	Φυτικές αμυγδαλιές	244.738.567	367.694.966	320.169.248	290.149.439	331.466.013	191.663.030	297.697.972	307.182.627
18	Καυσιγόνα, ζάχαρη & γενική άλιη	17.397.967	16.600.761	16.147.146	17.367.697	15.212.177	23.448.303	19.964.207	17.620.673
19	Ελαιόλα & Κηφή	261.116.614	309.666.910	196.271.900	466.160.309	471.638.012	591.648.963	326.947.071	263.188.880
20	Άμυλο σιτηρών και καύσιμους	973.843	1.149.399	52.876	147.956	61.124	99.266	81.367	116.129
Σύνολο εξαγωγών προϊόντων	2.109.679.699	3.407.277.813	3.129.189.312	3.752.962.475	3.273.206.509	3.701.792.293	3.296.418.224	3.296.418.224	3.296.418.224
Σύνολο εξαγωγών	12.057.290.887	12.449.428.526	13.887.209.203	14.782.866.449	16.133.964.593	17.107.114.775	17.334.195.671	14.392.890.740	

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (€) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
2002-2009**

Κατ' Ετήσιους της προόδου	Εισαγωγές σε ευρώ 2002	Εισαγωγές σε ευρώ 2003	Εισαγωγές σε ευρώ 2004	Εισαγωγές σε ευρώ 2005	Εισαγωγές σε ευρώ 2006	Εισαγωγές σε ευρώ 2007	Εισαγωγές σε ευρώ 2008	Εισαγωγές σε ευρώ 2009
1) Μελίτινη (όχι επεξεργασμένη)	97.998.641	117.186.647	117.526.320	117.245.420	97.670.598	1.701.122.018	36.200.762	59.829.714
2) Φρούτα & Περιποιημένα φρούτα	957.362.679	846.149.938	906.306.704	1.027.502.426	1.091.122.018	1.019.795.267	1.179.628.519	1.179.628.519
3) Γαλακτοκομικά προϊόντα & αυγά πολεών	526.061.824	626.724.978	644.288.927	691.523.514	950.735.572	779.628.519	467.051.202	507.623.965
4) Ψάρια & Περιποιημένα ψάρια	395.451.027	397.429.793	367.521.792	370.524.130	369.126.302	427.727.115	401.264.115	401.264.115
5) Λαχανικά & Περιποιημένα λαχανικά	485.421.924	487.780.769	508.524.590	465.236.777	529.264.573	653.395.513	690.595.167	698.640.775
6) Φύλλα & Ριζώματα	607.951.659	641.027.495	698.523.396	691.521.344	691.521.344	770.374.362	726.240.265	726.240.265
7) Σιτάρι & Προϊόντα σιταριού	66.079.112	69.626.593	144.366.736	144.366.736	142.566.980	219.914.188	219.914.188	219.914.188
8) Σιτάρι, κριθάρι, κριθάρι, κριθάρι	220.262.957	259.298.190	254.428.026	254.428.026	257.526.026	324.024.773	324.024.773	324.024.773
9) Δυναμικά	296.269.824	297.297.661	276.520.226	276.520.226	267.601.316	371.194.506	299.992.059	343.626.302
10) Προϊόντα δημητριακών & Προϊόντα σιταριού	227.096.966	242.024.195	242.024.195	242.024.195	242.024.195	413.693.471	413.693.471	426.722.373
11) Ψωμί	924.201.729	924.201.729	924.201.729	924.201.729	924.201.729	924.201.729	924.201.729	924.201.729
12) Σιτάρι, κριθάρι & Προϊόντα σιταριού	811.061.927	824.316.241	891.027.925	891.027.925	910.023.441	1.010.023.441	924.201.729	924.201.729
13) Σιτάρι, κριθάρι & Προϊόντα σιταριού	175.548.027	184.316.241	184.316.241	184.316.241	184.316.241	184.316.241	184.316.241	184.316.241
14) Προϊόντα σιταριού & Προϊόντα	150.389.514	150.389.514	150.389.514	150.389.514	150.389.514	150.389.514	150.389.514	150.389.514
15) Προϊόντα σιταριού	2.527.711	6.524.241	7.427.182	8.184.498	4.128.181	9.261.072	9.261.072	9.261.072
16) Σιτάρι & Προϊόντα	252.662.427	267.224.022	264.116.182	264.116.182	263.175.281	324.024.773	324.024.773	324.024.773
17) Σιτάρι & Προϊόντα	252.662.427	267.224.022	264.116.182	264.116.182	263.175.281	324.024.773	324.024.773	324.024.773
18) Προϊόντα σιταριού	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106
19) Σιτάρι & Προϊόντα	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106	152.023.106
20) Προϊόντα σιταριού	7.429.364	9.261.072	9.261.072	9.261.072	9.261.072	9.261.072	9.261.072	9.261.072
Εισαγωγές σε ευρώ	5.212.275.326	5.296.044.472	5.424.262.426	5.424.262.426	5.424.262.426	5.424.262.426	5.424.262.426	5.424.262.426
Εισαγωγές σε ευρώ	38.268.222.299	41.268.222.299	44.512.262.426	44.512.262.426	44.512.262.426	44.512.262.426	44.512.262.426	44.512.262.426