

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
‘*LAYTIME AND DEMMURAGE CALCULATION*’

MN14066 - ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΝΙΚΗΤΑ

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

Πειραιάς Δεκέμβριος 2021

Επιβλέπων: κος Πολέμης

Πειραιάς, Δεκέμβριος 2021

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Copyright

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 στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πηνελόπη Νικήτα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ «Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- κ.Πολέμης Διονύσιος (Επιβλέπων)
- κ.Παντουβάκη Αγγελο και
- κ.Λαγούδη Ιωάννη

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.»

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτα από όλους τον κ. Πολέμη που δέκτηκε να είναι ο επιβλέπων καθηγητής μου στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ηθική στήριξη της όλα αυτά τα χρόνια . Το μεγαλύτερο όμως ευχαριστώ είναι στον άντρα μου Γιώργο για την αμέριστη κατανόηση και στήριξη του.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	8
Abstract	9
Εισαγωγή	10
1. Ορισμοί.....	11
1.1. Καθήκοντα και υποχρεώσεις ιδιοκτητών και ναυλωτών.....	11
1.2. Laytime και demurrage	11
1.3. Διακοπές και εξαιρέσεις από το laytime.....	12
1.4 Δυνατότητα πρόσβασης κατά την άφιξη	13
1.5. Βλάβη μηχανημάτων ή εξοπλισμού.....	13
1.6. Λάθος του πλοιοκτήτη	13
1.7 Προτεινόμενες πρόσθετες ρήτρες	14
2. Χροναύλωση.....	15
3. Ναύλωση ταξιδιού	16
4. Συμβάσεις μεταφοράς φορτίου (COA)	17
5. Εφαρμογή Laytime και Demurrage	18
5.1. Έναρξη Laytime.....	20
5.2. Ειδοποιήσεις ετοιμότητας.....	21
5.3 Δήλωση Ετοιμότητας Μπορεί να εκδίδεται «είτε βρίσκεται σε αποβάθρα είτε όχι (WIBON).....	22
5.4. Εγγυήσεις προσβάσιμες κατά την άφιξη ή πάντα προσβάσιμες.....	23
5.4.1. Προσβάσιμη κατά την άφιξη.....	23
5.4.2 Πάντα προσβάσιμο	24
5.5. Αποζημιώσεις για Κράτηση/Καθυστέρηση.....	25
5.5.1. Πότε μπορούν να ανακτηθούν οι ζημίες για την κράτηση πέρα από το demurrage ...	25
5.5.2. Συγκριτική θέση βάσει της σύμβασης πώλησης FOB	26
5.6. Ρήτρες Ανωτέρας Βίας.....	28
6. Νέα δεδομένα λόγω της πανδημίας Covid 19	30
6.1. Άρνηση μετάβασης σε λιμάνι που έχει εκδηλωθεί επιδημία Covid-19	31
6.2. Ασφάλεια λιμανιού και καθυστερήσεις πλοίων	32
1.3. Ασφάλεια λιμανιού και δεξαμενόποια σε καραντίνα.....	32
6.4. Ανωτέρα Βία και Covid 19	34
6.5. Απόδοση ευθύνης για καθυστέρηση	35
6.6. Ship Sanitation Certificate (SSC) - Πιστοποιητικό υγιεινής πλοίων	36
6.7. Laytime και demurrage εν μέσω Covid 19	37

Συμπεράσματα	39
Βιβλιογραφία	43

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΩΣ

Περίληψη

Σκοπός: Η πανδημία προκάλεσε διακοπές στις αλυσίδες εφοδιασμού και είχε ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις στη διακίνηση των αγαθών. Τα μέτρα καραντίνας, τα lockdown και οι περιορισμοί στη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων έχουν οδηγήσει σε καθυστερήσεις στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια. Σκοπός της παρούσας μεταπτυχιακής μελέτης είναι η σκωπτική παρουσίαση της αποτύπωσης και κατανόησης των ρητρών laytime (σταλία) και demurrage (επισταλία), που πραγματοποιήθηκε μέσω της βιβλιογραφικής ανασκόπησης.

Συμπεράσματα: Η έξαρση της Covid-19, αν και πρωτοφανές για τον παγκόσμιο πληθυσμό, ήταν απλώς μια άλλη κρίση που έπρεπε να αντιμετωπιστεί για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ωστόσο, το πρόβλημα με τις ασθένειες είναι ότι διαφέρουν σημαντικά ως προς τη σοβαρότητα, την ευκολία μετάδοσης και τις μεθόδους που απαιτούνται για την αντιμετώπισή τους, καθώς εγείρονται προβληματισμοί σχετικά με τους όρους «ανωτέρας βίας», «έκτακτης ανάγκης» και «σοβαρής επιδημικής ή πανδημικής νόσου», λαμβάνοντας υπόψη ότι εμπλέκονται πλείστοι φορείς. Το ζήτημα των ρητρών laytime (σταλία) και demurrage (επισταλία) έχει καταστεί περισσότερο περίπλοκο κατά τη διάρκεια της πανδημίας, με διαφωνίες σχετικά με το εάν η πανδημία αποτελεί γεγονός ανωτέρας βίας που θα επέτρεπε την παράταση του χρόνου ανεξάρτητα από τα ορισθέντα στο ναυλοσύμφωνο. Η έλλειψη εργατικού δυναμικού και εξοπλισμού λόγω των μέτρων κοινωνικής αποστασιοποίησης συνέβαλε επίσης στην καθυστέρηση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Αυτές οι καθυστερήσεις είχαν σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, με αποτέλεσμα να προκύψουν διαφωνίες μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών σχετικά με τις ρήτρες laytime και demurrage.

Abstract

Aim: The pandemic caused disruptions in supply chains and resulted in delays in the movement of goods. Quarantine measures, lockdowns and restrictions on the movement of people and goods have led to delays in loading and unloading operations at ports. The purpose of this postgraduate study is the sceptic presentation of the capturing and understanding of the laytime and demurrage clauses, carried out through the bibliographic review.

Conclusions: The outbreak of Covid-19, although unprecedented for the global population, was just another crisis to deal with for the shipping industry. However, the problem with diseases is that they differ significantly in severity, ease of transmission and the methods required to deal with them, raising concerns about the terms 'force majeure', 'emergency' and 'severe epidemic or pandemic disease', considering that most agencies are involved. The issue of laytime and demurrage clauses has become more complicated during the pandemic, with disputes over whether the pandemic is a force majeure event that would allow for an extension of time regardless of what is set out in the charter party. A shortage of labor and equipment due to social distancing measures also contributed to the delay in the movement of goods. These delays have had a significant impact on the shipping industry, resulting in disputes between charterers and shipowners over laytime and demurrage clauses.

Εισαγωγή

Σε κάθε εμπορική πώληση τα συμβαλλόμενα μέρη αναζητούν βεβαιότητα όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει της σύμβασης. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις διατάξεις που αφορούν το χρόνο και το χρήμα, καθώς τα στοιχεία αυτά θεωρούνται γενικά υψίστης σημασίας για τα εμπορικά συμβαλλόμενα μέρη. Μία από αυτές τις υποχρεώσεις είναι ο συμφωνημένος χρόνος καθυστέρησης που χρησιμοποιείται για τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης του ναυλωμένου σκάφους και οι ακόλουθες εκκαθαρισμένες ζημιές με τη μορφή αποζημίωσης σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου καθυστέρησης. Τέτοιες ρήτρες βρίσκονται συνήθως σε ναυλώσεις ταξιδιών, αλλά ένας πωλητής CIF ή ένας αγοραστής FOB που ενεργεί ως ναυλωτής θα ήταν πρόθυμοι να μετακυλήσουν τον κίνδυνο αυτού του κόστους στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος βάσει της σύμβασης πώλησης που συνάπτεται στους όρους αποστολής. Ο λόγος είναι ότι γενικά δεν έχουν κανέναν έλεγχο στη διαδικασία εκφόρτωσης ή φόρτωσης, αντίστοιχα (Thomas & Chuah, 2010).

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ο κίνδυνος που αναφέρεται εδώ αφορά στη μεταφορά στο πλαίσιο της ναύλωσης και όχι όπως γίνεται αντιληπτή στο διεθνές εμπόριο που σχετίζεται με τα αγαθά. Η κατανόηση του τρόπου σύνταξης τέτοιων ρητρών προκειμένου να λειτουργήσουν έχει τεράστια οικονομική σημασία για τα εμπλεκόμενα μέρη, επειδή τα χρήματα επηρεάζουν τη διατύπωση της ρήτρας σε περίπτωση υπέρβασης του καθυστερημένου χρόνου. Οι λεπτές διαφορές στη διατύπωση έχουν επιπτώσεις στην κατασκευή και την ίδια την κατανόηση των ρητρών laytime (σταλία) και demurrage (επισταλία) στα συμβόλαια πώλησης (Schofield, 2011). Εάν η ρήτρα laytime και demurrage στο συμβόλαιο πώλησης θεωρηθεί ως ανεξάρτητη υποχρέωση ανεξάρτητα από το charterparty (ναυλοσύμφωνο), η συνέπεια είναι ότι το demurrage μπορεί να καταβληθεί βάσει της σύμβασης πώλησης αλλά όχι βάσει του ίδιου του charterparty, δίνοντας στο άλλο μέρος ένα όφελος, το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως αδικαιολόγητο. Στόχος της παρούσας εργασίας είναι παρουσιάσει τις ρήτρες laytime και demurrage τί ισχύει και πως εφαρμόζονται στην περίοδο της πανδημίας.

1. Ορισμοί

1.1. Καθήκοντα και υποχρεώσεις ιδιοκτητών και ναυλωτών

Οι κύριες υποχρεώσεις για τον ιδιοκτήτη είναι η ανάληψη της αξιοπλοΐας του πλοίου και η εύλογη αποστολή. Η παροχή ενός αξιόπλοου πλοίου είναι απόλυτη υποχρέωση. Η αξιοπλοΐα περιλαμβάνει τη φυσική κατάσταση του σκάφους, την ικανότητα του πληρώματος και τα καύσιμα, τις προμήθειες, τον απαραίτητο εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για τη μεταφορά αυτού του φορτίου (Wilson, 2010). Η υποχρέωση εύλογης αποστολής συνεπάγεται ότι το πλοίο θα προχωρήσει στο ταξίδι, φόρτωση και εκφόρτωση στον συμφωνημένο χρόνο ή εντός εύλογου χρόνου. Για τον ναυλωτή, υπάρχουν επίσης ορισμένες υποχρεώσεις που πρέπει να εκπληρωθούν, όπως ο ορισμός ενός ασφαλούς λιμανιού και να είναι το φορτίο έτοιμο για φόρτωση (Irwin, 2013).

1.2. Laytime και demurrage

Ως laytime ορίζεται η χρονική περίοδος κατά την οποία το πλοίο θα είναι στη διάθεση του ναυλωτή για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου (Singh, 2011). Η αποτυχία φόρτωσης από τον ναυλωτή εντός του επιτρεπόμενου χρόνου παραμονής θα έχει ως αποτέλεσμα την αθέτηση της σύμβασης και ο πλοιοκτήτης μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση με συμφωνημένη τιμή ανά ημέρα. Εάν μια βλάβη στο πλοίο (π.χ. βλάβη γερανού ή αντλίας φορτίου) προκαλέσει καθυστερημένη φόρτωση ή εκφόρτωση (μεγαλύτερος χρόνος στο λιμάνι από αυτόν που καθορίζεται στη ναύλωση), τότε ο ναυλωτής μπορεί να διεκδικήσει από τον πλοιοκτήτη αποζημίωση (Poulsen & Sampson, 2020).

Είναι γενικά αποδεκτό ότι υπάρχουν τρεις προϋποθέσεις για να ξεκινήσει το laytime. Αυτές είναι:

1 Το σκάφος πρέπει να προσκομίσει έγκυρη ειδοποίηση ετοιμότητας (NOR), η οποία επιβεβαιώνει ότι είναι νομικά και φυσικά έτοιμο και ότι μπορεί να ξεκινήσει ο χρόνος αναμονής. Εάν αυτό δεν συμβεί, ο πλοιοκτήτης δεν θα ήταν σε θέση διεκδικήσει demurrage (Wilson, 2010).

2 Το πλοίο πρέπει να έχει φτάσει στον προορισμό που καθορίζεται στη ναύλωση (Tanriverdi, 2011). Στο πλαίσιο μιας ναύλωσης ταξιδιού, οι κίνδυνοι

καθυστερήσης βαρύνουν τους ναυλωτές από τη στιγμή που το πλοίο φτάνει στο λιμάνι (Aspragkathou, 2005· Singh, 2011).

3 Το πλοίο πρέπει να είναι πραγματικά έτοιμο και σε κατάλληλη κατάσταση για να παραλάβει ή να εκφορτώσει το φορτίο του (Wilson, 2010). Αυτό σημαίνει ότι το σκάφος πρέπει να βρίσκεται σε θέση όπου τα αμπάρια και οι δεξαμενές του είναι καθαρά και έτοιμα ώστε να μπορούν να παραλάβουν και να μεταφέρουν το φορτίο. όλα τα απαραίτητα έγγραφα πρέπει να είναι έτοιμα. Κανένας νόμος ή κανονισμός δεν μπορεί να εμποδίσει την πρόσβαση του ναυλωτή στο πλοίο, με όλες τις απαιτήσεις υγείας και εγγράφων του λιμένα να ολοκληρώνονται σύμφωνα με τον συγκεκριμένο λιμενικό κανονισμό (Aspragkathou, 2005).

1.3. Διακοπές και εξαιρέσεις από το laytime

Οι περισσότερες ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων περιέχουν συγκεκριμένες ρήτρες εξαίρεσης για ορισμένες καθυστερήσεις (Baughen, 2015). Όσον αφορά το laytime και το demurrage, εξαιρέσεις είναι τα γεγονότα ή οι συνθήκες όπου ο χρόνος δεν είναι αντίθετος με τον ναυλωτή και οι διακοπές στο laytime είναι εκείνες οι χρονικές περίοδοι που είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής του laytime. Τέτοια ζητήματα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα.

Συμφόρηση. Ο ναυλωτής πρέπει να περιέχει μια ρήτρα που απαιτεί από τον ναυλωτή να παρέχει μια θέση ελλειμνισμού που να είναι προσβάσιμη κατά την άφιξη του πλοίου και, εάν υπάρχει συμφόρηση, οποιαδήποτε χρονική καθυστέρηση στην απόκτηση μιας διαθέσιμης θέσης θα αφορά το ναυλωτή.

Απεργία. Απεργία σημαίνει διακοπή εργασιών στο σκάφος λόγω εργατικής δράσης. Οι αποκλεισμοί είναι επιμέρους ενέργειες, όπως η άρνηση να εργαστούν υπερωρίες, οι καθυστερήσεις σε εργασία (Cooke et al., 2014). Ο πλοιοκτήτης δεν θα αντιμετωπίζεται ως υπεύθυνος Laytime και demurrage στις ναυλώσεις για απεργούς ρυμουλκούς σύμφωνα με τη γενική νομοθεσία και ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει μια ρήτρα που να εξαιρεί την απεργία από ρυμουλκά για προστασία σε μια τέτοια περίπτωση (Cooke et al., 2014).

Καταιγίδα. Μια καταιγίδα στην κλίμακα μποφόρ είναι μια δύναμη ανέμου 10, και ταχύτητα 48 έως 55 κόμβων. Ο Schofield (2005) σημειώνει ότι αυτός ο ορισμός προορίζεται να περιγράψει τον καιρό σε ανοιχτή θάλασσα και ότι είναι επομένως ακατάλληλο να χρησιμοποιηθεί για τον ορισμό του όρου «θύελλα» με σκοπό την

απομάκρυνση του οχήματος, η οποία είναι πιθανό να προκύψει μόνο όταν το σκάφος βρίσκεται σε συγκριτικά προστατευμένα νερά. Ο Schofield (2005) παρατήρησε ότι δεδομένου ότι η «καταιγίδα» έχει μια αναγνωρισμένη ναυτική σημασία, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί μια καλύτερη φράση όπως «έντονα δυσμενής καιρός».

Ανεφοδιασμός. Ο ανεφοδιασμός καυσίμων είναι η προμήθεια και φόρτωση καυσίμων για το πλοίο και περιλαμβάνει την επιμελητεία του πλοίου για τη φόρτωση καυσίμων και τη διανομή τους μεταξύ των διαθέσιμων δεξαμενών καυσίμων. Σε περιπτώσεις όπου το σκάφος δεν είναι διαθέσιμο για τις δραστηριότητες των ναυλωτών επειδή το σκάφος χρησιμοποιείται για τις επιχειρήσεις των πλοιοκτητών, δεν θα ίσχυε το demurrage για τους ναυλωτές κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

1.4 Δυνατότητα πρόσβασης κατά την άφιξη

Τα χαρακτηριστικά της άφιξης στο αγκυροβόλιο είναι ότι:

(1) πρέπει να είναι ασφαλές. Και

(2) πρέπει να είναι προσβάσιμο κατά την άφιξη (Davies, 2006).

Αυτό σημαίνει ότι εάν δεν είναι δυνατή η πρόσβαση σε αποβάθρα κατά την άφιξη, η εγγύηση σπάει εκτός εάν υπάρχει κάποια σχετική εξαίρεση προστασίας.

1.5. Βλάβη μηχανημάτων ή εξοπλισμού

Στις περισσότερες ναυλώσεις υπάρχει μια ρήτρα για τον ναυλωτή και τον ιδιοκτήτη που υποδεικνύει τι πρέπει να κάνει σε περίπτωση βλάβης μηχανημάτων και εξοπλισμού (Wilford et al., 2003). Συνήθως η μέτρηση χρόνου για ένα τέτοιο διάλειμμα θα διαιρεθεί 50/50. Εναλλακτικά, εάν η βλάβη είναι στην ακτή ή στον τερματικό σταθμό του ναυλωτή, το ποσοστό αποζημίωσης θα μειωθεί στο μισό για τη συγκεκριμένη περίοδο.

1.6. Λάθος του πλοιοκτήτη

Σε περιπτώσεις όπου η φόρτωση ή η εκφόρτωση διακόπτεται ως αποτέλεσμα σφάλματος του πλοιοκτήτη, ο χρόνος παραμονής δεν υπολογίζεται κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου (Baughen, 2015).

1.7 Προτεινόμενες πρόσθετες ρήτρες

Οι περισσότερες ναυλώσεις ταξιδιών περιέχουν ρήτρες για κοινές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε ένα τυπικό ταξίδι ή αποστολή. Αυτές οι ρήτρες παρέχουν τη βάση για τον τρόπο με τον οποίο θα αξιολογούνται ο λανθασμένος χρόνος και η απολύμανση όταν συμβαίνουν αυτές οι δραστηριότητες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτές περιλαμβάνονται ως πρόσθετες ρήτρες.

Παραδείγματα περιλαμβάνουν τη φόρτωση όταν όλες οι δεξαμενές δεν είναι έτοιμες, η πρόωρη φόρτωση, η ρήτρα καιρού Copoco και η μετατόπιση μεταξύ θέσεων ελλιμενισμού. Η καιρική ρήτρα Copoco αναφέρεται σε καθυστερήσεις στον ελλιμενισμό και μετά από ελλιμενισμό λόγω κακοκαιρίας. Σύμφωνα με αυτή τη ρήτρα, οι καθυστερήσεις στην ελλιμενισμό για φόρτωση ή εκφόρτωση ή οποιοσδήποτε καθυστερήσεις μετά τον ελλιμενισμό που οφείλονται σε καιρικές συνθήκες θα υπολογίζονται ως μισός χρόνος αγκυροβόλησης ή, σε περίπτωση αποστράγγισης, στο μισό ποσοστό αποστράγγισης (Irwin, 2013).

2. Χρονοναύλωση

Η χρονοναύλωση είναι, με απλά λόγια, μια σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ενός πλοίου για μια συμφωνημένη περίοδο. Κατά κανόνα, η μίσθωση, συνήθως με ημερήσια τιμή (ή κατ' αναλογία), καταβάλλεται για τη διάρκεια της χρονοναύλωσης. Η χρονοναύλωση μπορεί να είναι για μια καθορισμένη περίοδο, μια ευέλικτη περίοδο ή για ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή ταξίδια.

Σύμφωνα με μια χρονοναύλωση, οι ευθύνες των ιδιοκτητών περιλαμβάνουν γενικά την παροχή πληρώματος, ανταλλακτικών και αποθηκών και τη διασφάλιση ότι το πλοίο παραμένει αξιόπλοο, εκτελεί σύμφωνα με τις εγγυήσεις ταχύτητας και κατανάλωσης καυσίμου, και κατά τα άλλα συντηρείται, ασφαρίζεται και πιστοποιείται σωστά. Οι ευθύνες των ναυλωτών περιλαμβάνουν γενικά την πληρωμή για τα καύσιμα, τα λιμενικά τέλη, τη διαχείριση φορτίου και την παροχή εντολών στους ιδιοκτήτες σχετικά με τα (ασφαλή) λιμάνια που πρέπει να προσεγγίσει το πλοίο, τον ορισμό επιτρεπόμενων φορτίων για μεταφορά και την πληρωμή (και την ανάληψη του κινδύνου) για το φορτίο φόρτωση και εκφόρτωση. Συνήθως οι ναυλωτές δίνουν οδηγίες για τον καθαρισμό των αμπαριών και αναλαμβάνουν το κόστος της σκόνης και άλλων υλικών που χρησιμοποιούνται για τη στοιβασία. Ο ναυλωτής μπορεί επίσης να δώσει εντολές για τη διαδρομή του πλοίου, αν και υπόκειται πάντα στην πρωταρχική ευθύνη του πλοιάρχου για την ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος. στην ώρα. Σύμφωνα με μια χρονική ναύλωση, ο ναυλωτής αποδέχεται κινδύνους καθυστέρησης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, για παράδειγμα ως αποτέλεσμα συμφόρησης στο λιμάνι, κακοκαιρίας ή μη διαθεσιμότητας φορτίου, εκτός εάν το πλοίο είναι εκτός ενοικίασης σύμφωνα με οι όροι μιας ρητής ρήτρας εκτός ενοικίασης ή η καθυστέρηση προκύπτει από αθέτηση της σύμβασης από τον ιδιοκτήτη, οπότε ο ναυλωτής μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση για κράτηση/απώλεια χρόνου. Εναλλακτικά, η υποχρέωση των ναυλωτών να πληρώνουν μίσθωση μπορεί να παύσει ως αποτέλεσμα του τερματισμού της ναύλωσης λόγω απόρριψης ή απογοήτευσης.

Υπάρχουν πολυάριθμες τυπικές μορφές χρονοναύλωσης, μερικές από τις οποίες είναι προσαρμοσμένες για συγκεκριμένες συναλλαγές/προϊόντα και κατηγορίες πλοίων. Συνήθως, τα τυποποιημένα έντυπα συμπληρώνονται με μια σειρά από πρόσθετες ρήτρες που διευκρινίζουν περαιτέρω την κατανομή του κινδύνου μεταξύ των ιδιοκτητών και των ναυλωτών. Δεν είναι ασυνήθιστο οι πρόσθετες ρήτρες να έρχονται σε αντίθεση μεταξύ τους ή με τις έντυπες ρήτρες στα τυπικά έντυπα, γεγονός

που μπορεί να προκαλέσει ζητήματα. Αποτελεί επίσης συνήθη πρακτική για τις χρονοναυλώσεις να περιέχουν κάποια παραλλαγή μιας ρήτρας (Jowett & Valley, 2007).

3. Ναύλωση ταξιδιού

Η ναύλωση ταξιδιού, σε αντίθεση με τη χρονοναύλωση, είναι μια σύμβαση για υπηρεσίες ενός πλοίου για ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή μια σειρά ταξιδιών όπου, αντί να πληρώνεται μια ημερήσια τιμή μίσθωσης, ο υπολογισμός της πληρωμής για την υπηρεσία (το φορτίο) βασίζεται είτε στην ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου (ή στην ελάχιστη ποσότητα που έχει συμφωνηθεί να μεταφερθεί) είτε σε ένα κατ' αποκοπή ποσό (το οποίο μπορεί να βασίζεται σε μια συγκεκριμένη διεθνή κλίμακα ή απλώς να είναι ένας αριθμός που έχουν συμφωνηθεί από τα μέρη). Δεδομένου ότι το τμήμα «εν πλω» του ταξιδιού έχει, στην πραγματικότητα, συμφωνηθεί σε μια βάση που καθορίζεται ανεξάρτητα από τον πραγματικό χρόνο που διαρκεί το ταξίδι, οι ιδιοκτήτες φέρουν τον κίνδυνο καθυστέρησης κατά τη διέλευση. Ο «ελεύθερος» χρόνος που επιτρέπεται για τη διακίνηση φορτίου στο πλαίσιο του ταξιδιού μετά την άφιξη του σκάφους (ο χρόνος παραμονής) θα είναι συχνά συνάρτηση της ποσότητας του φορτωμένου φορτίου. Σε περίπτωση υπέρβασης του συμφωνημένου χρόνου αναμονής (για παράδειγμα λόγω χρόνου αναμονής για την ελλιμενισμό, αργού ρυθμού φόρτωσης ή/και μη διαθεσιμότητας φορτίου), τότε ο ναυλωτής θα είναι συνήθως υπεύθυνος να πληρώσει στον ιδιοκτήτη αποζημιώσεις σε ένα προσυμφωνημένο ποσό (demurrage) για τον επιπλέον χρόνο. Όταν οι εργασίες φορτίου ολοκληρώνονται εντός του επιτρεπόμενου χρόνου, ο ναυλωτής θα δικαιούται συνήθως επιστροφή χρημάτων βάσει του χρόνου που δεν χρησιμοποιήθηκε (συνήθως 50% της τιμής αποζημίωσης και γνωστό ως αποστολή) (Jowett & Valley, 2007).

Σε μια ναύλωση ταξιδιού, ο ιδιοκτήτης παρέχει συνήθως το πλοίο, το πλήρωμα, τα καύσιμα και αποφασίζει επίσης τη διαδρομή. Η κύρια υποχρέωση του ναυλωτή είναι να παρέχει φορτίο και, φυσικά, να πληρώνει ναύλο. Η πληρωμή των εξόδων διαχείρισης λιμένα και φορτίου είναι θέματα που πρέπει να προβλέπονται ειδικά στη ναύλωση. Όπως και με τις χρονοναυλώσεις, υπάρχουν πολυάριθμα τυπικά έντυπα για διαφορετικές συναλλαγές με διαφορετικούς όρους και προϋποθέσεις, και σχεδόν πάντα τα έντυπα συμπληρώνονται με πρόσθετους όρους.

4. Συμβάσεις μεταφοράς φορτίου (COA)

Μερικές φορές ένας φορτωτής όγκου μπορεί να δεσμεύσει έναν ιδιοκτήτη για να παρέχει πλοία για μια σειρά από ταξίδια για μια καθορισμένη περίοδο. Ένας τέτοιος αποστολέας μπορεί να συνάψει αυτό που είναι συμβατικά γνωστό ως "COA", το οποίο σημαίνει σύμβαση ναύλων. Αυστηρά μιλώντας, όλες οι ναυλώσεις ταξιδιού είναι επίσης συμβάσεις ναύλων, όπως και οι συμβάσεις μεταφοράς που αποδεικνύονται από φορτωτικές όπου είναι πληρωτέο το φορτίο. Το COA προβλέπει έναν καθορισμένο όγκο φορτίου που θα μεταφερθεί σε μια καθορισμένη συχνότητα ή/και εντός καθορισμένων ορίων ημερομηνιών κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου με έναν συμφωνημένο τύπο ναύλου που θα εφαρμόζεται για τον προσδιορισμό του φορτίου για κάθε αποστολή (Jowett & Vallely, 2007).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

5. Εφαρμογή Laytime και Demurrage

Οι ρήτρες για laytime και το demurrage στις ναυλώσεις ταξιδιών και τα COA είναι ένα μέσο με το οποίο ο ιδιοκτήτης μπορεί να μεταφέρει τον κίνδυνο καθυστερήσεων κατά τις εργασίες φορτίου στον ναυλωτή. Ο Schofield (2011) στο Laytime and Demurrage προτείνει ότι το laytime κυριολεκτικά σημαίνει «ξαπλωμένος δίπλα στον χρόνο».

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι υπάρχει διαφορά στον τρόπο με τον οποίο ταξινομούνται οι ναυλώσεις ταξιδιών. Κατ' αρχήν, οι ναυλώσεις ταξιδιών μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες: ναύλωση ελλιμενισμού, λιμανιού ή αποβάθρας, ενώ η κατηγοριοποίηση είναι ζήτημα οργάνωσης της ναύλωσης στο σύνολό της. Η κύρια σημασία έγκειται στον ακριβή προσδιορισμό του πότε ένα πλοίο είναι "πλοίο αφιχθέν" για τους σκοπούς της εκκίνησης του πλοίου (Jowett & Vallely, 2007).

Μια ναύλωση ελλιμενισμού απαιτεί ότι το πλοίο πρέπει να ελλιμενιστεί πριν θεωρηθεί ως «πλοίο που έφτασε» και ως εκ τούτου μπορεί να αρχίσει να λειτουργεί το πλοίο. Μια λιμενική ναύλωση, αντίθετα, θεωρεί ότι ένα πλοίο μπορεί να είναι ένα «πλοίο που έφτασε» όταν έχει φτάσει σε μια θέση εντός του λιμένα όπου βρίσκεται στην άμεση και αποτελεσματική διάθεση του ναυλωτή. Μια ναύλωση αποβάθρας προβλέπει ότι το πλοίο έφτασε στην αποβάθρα ενός λιμανιού. Η ναύλωση αποβάθρας είναι ένα υβρίδιο μεταξύ αγκυροβόλησης και ναύλωσης λιμανιού, και όπως μια ναύλωση λιμανιού, καλύπτει μια γεωγραφική περιοχή. Είναι σχετικά ασυνήθιστο στη σημερινή εποχή.

Οι ναυλώσεις ελλιμενισμού και αποβάθρας σε ανόθευτη μορφή συνήθως δεν γεννούν ερωτήματα σχετικά με το εάν ένα πλοίο είναι ή όχι "πλοίο αφιχθείσας" για τους σκοπούς της έναρξης του αργού. Ωστόσο, συχνά οι ναυλώσεις ελλιμενισμού διαθέτουν στοιχεία που δίνουν το δικαίωμα στους ναυλωτές να επιδίδουν Ειδοποίηση Ετοιμότητας WIBON (Είτε βρίσκονται στην αποβάθρα είτε όχι).

Οι βασικοί όροι και έννοιες του laytime και του demurrage είναι οι εξής:

1. Πρώτον, πρέπει να γίνει ένας υπολογισμός του διαθέσιμου laytime. Αυτό συνεπάγεται την εξέταση της ναυλωτικής σύμβασης για να καθοριστεί η βάση στην οποία τα μέρη έχουν συμφωνήσει χωρίς καθυστέρηση. Το Laytime μπορεί να συμφωνηθεί απλώς ως σταθερή περίοδος. Εναλλακτικά, μπορεί να υπολογιστεί με βάση ημερολογιακές ημέρες, εργάσιμες ημέρες, εργάσιμες ημέρες καιρού, ημέρες λειτουργίας, ημέρες λειτουργίας 24 συνεχόμενων ωρών, εργάσιμες ημέρες καιρού 24

συνεχόμενων ωρών κ.λπ. Μπορεί να υπολογιστεί ανά καταπακτή, ανά λαβή ή ανά άγκιστρο. Μπορεί να βασίζεται σε συγκεκριμένο ρυθμό φόρτωσης/εκφόρτωσης ανά ώρα. Οι υπολογισμοί σε αυτές τις βάσεις δεν είναι πάντα απλοί – ιδιαίτερα σε σχέση με τις εργάσιμες ημέρες. Ωστόσο, οι εκθέσεις της απόφασης των διαιτητών και των δικαστηρίων που ασχολούνται με τον υπολογισμό του αργού χρόνου βοηθούν συχνά στον καθορισμό του αποτελέσματος σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

2. Δεύτερον, το laytime πρέπει να ξεκινήσει.

3. Τρίτον, από τη στιγμή που θα ξεκινήσει ο χρόνος αδρανοποίησης, ενδέχεται να υπάρξουν συμφωνημένες διακοπές ή εξαιρέσεις που εμποδίζουν την καταμέτρησή του. Υπάρχει μια διάκριση μεταξύ των διατάξεων που λέγεται ότι είναι «περιγραφικές» του λαϊκού χρόνου και εκείνων που είναι αληθινές εξαιρέσεις. Το πρώτο σημαίνει ότι ο χρόνος δεν εμπίπτει ποτέ στον ορισμό του laytime, οπότε δεν μπορεί να μετρήσει. Το τελευταίο σχετίζεται με περιπτώσεις όπου ο χρόνος θα μετρούσε ως απλός χρόνος αλλά για τις εξαιρέσεις. Η διαφορά συνδέεται με την απόδειξη της αιτίας. Όπως σχολιάζει ο Schofield (2011) στο Laytime and Demurrage: «Η βασική διαφορά μεταξύ των δύο είναι ότι με το δεύτερο είναι απαραίτητο να δείξουμε μια αιτιώδη συνάφεια μεταξύ του εξαιρούμενου και της αποτυχίας εργασίας του φορτίου, ενώ με το πρώτο όλα όσα χρειάζονται για την αιτιώδη συνάφεια, είναι ότι η εξαιρούμενη κατάσταση πραγμάτων υφίσταται στον τόπο όπου θα είχε πραγματοποιηθεί το φορτίο.»

Τέταρτον, θα μπορούσε να είναι ότι οι εργασίες φορτίου έχουν ολοκληρωθεί εντός του επιτρεπόμενου χρόνου. Εάν συμβεί αυτό, η ναύλωση μπορεί να ορίσει ότι ο ναυλωτής δικαιούται μια πίστωση, η οποία περιγράφεται ως "αποστολή". Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ανταμοιβή ή κίνητρο για τον ναυλωτή να ολοκληρώσει γρήγορα τη λειτουργία του φορτίου.

5. Πέμπτον, εάν καταναλωθεί όλος ο χρόνος παραμονής, τότε υπάρχει αθέτηση της σύμβασης και το πλοίο πηγαίνει σε demurrage. Το πλοίο θα συνεχίσει να βρίσκεται σε demurrage εκτός εάν υπάρχει είτε ρητή εξαίρεση αποζημίωσης είτε αθέτηση της σύμβασης εκ μέρους των ιδιοκτητών που θα έδινε στον ναυλωτή το δικαίωμα να αντεκδικήσει για απώλεια χρόνου στο ποσό της αποζημίωσης που διαφορετικά θα ήταν δεδουλευμένων. Υπάρχει ένα παλιό ρητό: «once on demurrage, always on demurrage» (αν μπει σε demurrage, θα μείνεις πάντα σε demurrage), αλλά αυτό το ρητό πρέπει να αντιμετωπίζεται με προσοχή. Ωστόσο, αναγνωρίζει ότι κατ' αρχήν, πρέπει να

υπάρχει νομική βάση για τον ισχυρισμό ότι η αποζημίωση δεν είναι πληρωτέα – εάν δεν υπάρχει τέτοια βάση, η αποζημίωση θα ήταν καταβλητέα.

6. Το Laytime μπορεί να οριστεί ως αναστρέψιμο ή μη αναστρέψιμο. Αναστρέψιμος χρόνος παραμονής σημαίνει ότι ο χρόνος αναμονής που δεν χρησιμοποιείται σε ένα λιμάνι μπορεί να προστεθεί στο επόμενο. Ο χρόνος παραμονής που δεν έχει καθοριστεί ως αναστρέψιμος θα θεωρείται κανονικά ως μη αναστρέψιμος (έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο στο λιμάνι με το οποίο σχετίζεται) (Jowett & Vallely, 2007).

5.1. Έναρξη Laytime

1. Πρώτον, το πλοίο πρέπει να είναι "πλοίο που έφτασε".

2. Δεύτερον, το πλοίο πρέπει να είναι τόσο φυσικά όσο και νομικά έτοιμο για φόρτωση. Τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν για τα κριτήρια για το πότε το πλοίο είναι έτοιμο. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, πρέπει να είναι «εντελώς έτοιμα όλα τα αμπάρια... έτσι ώστε να παρέχει στον έμπορο/ναυλωτή τον πλήρη έλεγχο κάθε τμήματος του πλοίου που είναι διαθέσιμο για φορτίο». Πρέπει να είναι έτοιμο τη στιγμή που δίνεται η Ειδοποίηση Ετοιμότητας και όχι κάποια στιγμή στο μέλλον. Πράγματα που συνήθως εμποδίζουν ένα πλοίο να είναι έτοιμο περιλαμβάνουν βρώμικα αμπάρια, μη λειτουργικό εξοπλισμό (για παράδειγμα, γερανούς ή καλύμματα καταπακτής), υπερβολικά στοιβαγμένο φορτίο που εμποδίζει την προσβασιμότητα και ανεπαρκείς αποθήκες/προμήθειες (για παράδειγμα, γλυκό νερό για τη λειτουργία βαρούλκων ατμού για σκοπούς φόρτωσης).

Ένα πλοίο πρέπει επίσης να είναι νομικά έτοιμο. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να έχει όλα τα χαρτιά του σε τάξη, να μην υπάρχει μόλυνση στο πλοίο, να έχει αποκτήσει δωρεάν πρακτική και ότι έχει λάβει όλες τις συνήθεις άδειες ή συναινέσεις που απαιτούνται για να ξεκινήσει εκφόρτωση χωρίς κανένα νομικό κώλυμα. Εάν απαιτείται η συνεργασία των ναυλωτών ή εκείνων για τους οποίους είναι υπεύθυνοι οι ναυλωτές για την απόκτηση άδειας, τότε οι ναυλωτές υποχρεούνται να ενεργήσουν με εύλογη επιμέλεια για να εξασφαλίσουν ότι η άδεια θα ληφθεί αμέσως μόλις είναι δυνατό.

Τρίτον, για να αρχίσει να λειτουργεί το πλοίο, το πλοίο πρέπει να επιδώσει ειδοποίηση ετοιμότητας. Μια ελαττωματική ειδοποίηση ετοιμότητας θα αποτρέψει την έναρξη του laytime (Jowett & Vallely, 2007).

5.2. Ειδοποιήσεις ετοιμότητας

Δεν υπάρχει απαίτηση στο κοινό δίκαιο για ειδοποίηση ετοιμότητας. Όπου απαιτείται ειδοποίηση ετοιμότητας συμβατικά, οι όροι της σύμβασης διέπουν τις απαιτήσεις της ειδοποίησης

Μια τυπική ρήτρα σε ένα συμβόλαιο ναύλωσης ;h ναύλωσης ταξιδιού μπορεί να προβλέπει ως εξής:

«Ειδοποίηση ετοιμότητας

Ειδοποίηση ετοιμότητας για φόρτωση προς προσφορά από το πλοίο στον πράκτορα του φορτωτή μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης κατά τη διάρκεια του γραφείου ώρες μεταξύ 0900 και 1700 ώρες Δευτέρα έως Παρασκευή και 0900 και 1200 ώρες Σάββατο. Εάν το σκάφος εμποδίζεται να εισέλθει στα εμπορικά όρια του λιμένα φόρτωσης επειδή δεν υπάρχει θέση φόρτωσης, τότε υπό τον όρο ότι ο πλοίαρχος του σκάφους εγγυάται ότι το σκάφος είναι «φυσικά έτοιμο για φόρτωση» ή «έτοιμο από κάθε άποψη για φόρτωση». Η ετοιμότητα μπορεί να υποβληθεί μέσω ασυρμάτου στη λιμάνι φόρτωσης ή εκτός του λιμένα.»

Όταν ο Πλοίαρχος εγγυάται ότι το σκάφος είναι «φυσικά έτοιμο να φορτώσει» ή «έτοιμο από κάθε άποψη για φόρτωση», ο ναυλωτής έχει μια δικαιολογημένη προσδοκία ότι αυτή η εγγύηση θα είναι βάσιμη. Ο πλοίαρχος έχει τον έλεγχο των πληροφοριών, των περιστάσεων και των διαδικασιών που οδηγούν σε κατάσταση φυσικής ετοιμότητας ή μη ετοιμότητας. Αυτό υποδηλώνει το εύλογο της επιβολής κύρωσης σε περίπτωση παραβίασης της εγγύησης του πλοίαρχου. Συχνά συνιστάται επίσης στους ναυλωτές να απορρίπτουν ειδοποιήσεις ετοιμότητας εάν υπάρχει αμφιβολία για την εγκυρότητά τους.

Όλο και περισσότερο οι ναυλώσεις ταξιδιών αντιμετωπίζουν την πρακτική της παροχής πρόωρων ή ευκαιριακών ειδοποιήσεων ετοιμότητας με διατύπωση όπως:

«Εάν το σκάφος δεν είναι έτοιμο από κάθε άποψη για φόρτωση/απόρριψη, τότε η αρχική ειδοποίηση ετοιμότητας που προσφέρθηκε από το σκάφος είναι άκυρη και το σκάφος πρέπει να προσκομίσει άλλη Ανακοίνωση Ετοιμότητας όταν το σκάφος είναι έτοιμο από κάθε άποψη για φόρτωση/απόρριψη.»

Μια διάταξη σε αυτούς τους όρους μπορεί να προκαλέσει ιδιαίτερα σκληρές συνέπειες για τους ιδιοκτήτες βάσει ναυλοσύμφωνου ή αγοραστή FOB που συμφωνεί με μια τέτοια ρήτρα στη σύμβαση αγοράς του (Jowett & Vallely, 2007).

Πρώτον, μπορεί να υπάρχει σημαντικός χρόνος αναμονής που διαφορετικά θα μετρούσε ως χρόνος αναμονής ή ως χρόνος απολύμανσης, ο οποίος ενεργοποιεί την ισχύ της αρχικής ειδοποίησης ετοιμότητας. Για παράδειγμα, ένα ελάττωμα που καθιστά άκυρη την αρχική ειδοποίηση μπορεί να μην εκδηλωθεί έως ότου το πλοίο ελλιμενιστεί, οπότε το σκάφος μπορεί να έχει ήδη αγκυροβολήσει για πολλές ημέρες.

Δεύτερον, μερικές φορές οι ιδιοκτήτες αποτυγχάνουν να υποβάλουν νέα ειδοποίηση ετοιμότητας. Εάν δεν υποβληθεί νέα προκήρυξη ετοιμότητας στη θέση μιας άκυρης, ανακύπτουν ερωτήματα σχετικά με το εάν υπήρξε καθόλου παράλειψη υποβολής προκήρυξης ετοιμότητας. Η συνέπεια της μη ύπαρξης ειδοποίησης ετοιμότητας θα ήταν θεωρητικά ότι δεν συνέβη τίποτα για να ξεκινήσει το laytime, με αποτέλεσμα όχι μόνο ο ιδιοκτήτης να μην δικαιούται καμία αποζημίωση, αλλά και ότι ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να πληρώσει την αποστολή ναυλωτή για το ολόκληρο τον λαϊκό χρόνο.

Η αποδοχή της ειδοποίησης ετοιμότητας από έναν αντιπρόσωπο τερματικού σταθμού και όχι από τον ναυλωτή δεν είναι πιθανώς βέλτιστη πρακτική, ακόμη και αν πληρούνται οι τυπικές λέξεις αποδοχής. Οι εκπρόσωποι του τερματικού σταθμού μπορούν να εκδώσουν έγγραφα που έχουν ως αποτέλεσμα την παραίτηση (εκ μέρους των ναυλωτών ή των πωλητών FOB) από μια μη έγκυρη ειδοποίηση ετοιμότητας (Jowett & Vallely, 2007).

5.3 Δήλωση Ετοιμότητας Μπορεί να εκδίδεται «είτε βρίσκεται σε αποβάθρα είτε όχι (WIBON)

Σε μια ναύλωση αγκυροβολίου, η ειδοποίηση ετοιμότητας γενικά δεν μπορεί να προσφερθεί και ο χρόνος αναμονής δεν θα αρχίσει να τρέχει, έως ότου το πλοίο ελλιμενιστεί. Αυτό προφανώς δημιουργεί ζητήματα μεταξύ των μερών σχετικά με το ποιος θα πρέπει να αναλάβει τον κίνδυνο και το κόστος όταν δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος ελλιμενισμού κατά την άφιξη ενός πλοίου στο λιμάνι.

Δεν είναι ασυνήθιστο για τους ιδιοκτήτες να ζητούν να συμπεριληφθεί μια ρήτρα WIBON σε ναύλωση ελλιμενισμού, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ότι, εάν δεν υπάρχει διαθέσιμη θέση, ο χρόνος αναμονής αρχίζει να τρέχει μόλις παρέλθει οποιαδήποτε περίοδος ειδοποίησης μετά την άφιξη του σκάφους και την ειδοποίηση

ετοιμότητας της προσφοράς σε «θέση εντός του λιμένα όπου βρίσκεται στην άμεση και αποτελεσματική διάθεση του ναυλωτή».

Αντίστοιχα, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο έχει φτάσει εντός των ορίων του λιμένα, μια ρήτρα WIBON σε ναύλωση αγκυροβολίου σημαίνει ότι δεν είναι απαραίτητο το πλοίο να έχει φτάσει στην καθορισμένη θέση ελλιμενισμού του πριν από την έναρξη της αργίας, υπό την προϋπόθεση ότι η αγκυροβόληση δεν είναι διαθέσιμη. Επομένως, μια ρήτρα WIBON έχει ως αποτέλεσμα την προώθηση της έναρξης του χρόνου καθυστέρησης από τη στιγμή που θα ξεκινούσε διαφορετικά. Θα πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι μια ρήτρα WIBON δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μετατροπή μιας ναύλωσης ελλιμενισμού σε ναύλωση λιμανιού και περιορίζεται αναμφισβήτητα σε περιπτώσεις όπου η κουκέτα δεν είναι διαθέσιμη (για παράδειγμα, λόγω συμφόρησης) και όχι σε περιπτώσεις όπου η κουκέτα είναι απρόσιτη (για παράδειγμα, λόγω έλλειψης νερού ή κακοκαιρίας) (Jowett & Valley, 2007)..

5.4. Εγγυήσεις προσβάσιμες κατά την άφιξη ή πάντα προσβάσιμες

Οι ναυλώσεις αποβάθρας ενδέχεται να περιέχουν την εγγύηση του ναυλωτή ότι η καθορισμένη θέση ελλιμενισμού θα είναι «προσβάσιμη κατά την άφιξη» ή «πάντα προσβάσιμη». Το πρώτο είναι πιο συνηθισμένο στις ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων, ενώ το δεύτερο είναι πιο συνηθισμένο στις ναυλώσεις ξηρού φορτίου.

Η παραβίαση της εγγύησης είτε «προσβάσιμο κατά την άφιξη» ή «πάντα προσβάσιμη» θα επιτρέψει στον ιδιοκτήτη να διεκδικήσει αποζημίωση για την κράτηση για οποιαδήποτε καθυστέρηση που εμποδίζει το σκάφος να φτάσει (ή πιθανώς, στην περίπτωση μιας «πάντα προσβάσιμης» εγγύησης, αναχώρηση από) την καθορισμένη θέση του. Προκύπτουν ζητήματα σχετικά με το τι συνιστά παραβίαση αυτών των εγγυήσεων (Jowett & Valley, 2007).

5.4.1. Προσβάσιμη κατά την άφιξη

Τα κύρια ερωτήματα που προκύπτουν σε σχέση με τις εγγυήσεις «προσβάσιμες κατά την άφιξη» είναι τι σημαίνει «προσβάσιμο» και «άφιξη» για τους σκοπούς της εγγύησης. Το «προσβάσιμο» από γραμματική άποψη σημαίνει «μπορεί να φτάσει». Μπορεί να υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους δεν είναι δυνατή η πρόσβαση σε μια συγκεκριμένη αποβάθρα ή θέση εκφόρτωσης. Μπορεί να είναι επειδή την

καταλαμβάνει άλλο πλοίο. Μπορεί να συμβαίνει επειδή υπάρχει ένα εμπόδιο μεταξύ του πού βρίσκεται το πλοίο και του πού θέλει να πάει. Μπορεί να οφείλεται στο ότι δεν υπάρχει επάρκεια νερού για να μπορέσει να φτάσει εκεί. Η ύπαρξη οποιουδήποτε από αυτά τα εμπόδια μπορεί να αποτρέψει την πρόσβαση σε μια συγκεκριμένη αποβάθρα (Jowett & Vallely, 2007).

5.4.2 Πάντα προσβάσιμο

Οι εγγυήσεις "Πάντα προσβάσιμες" αντιμετωπίζονται γενικά με τον ίδιο τρόπο όπως οι εγγυήσεις "προσβάσιμες κατά την άφιξη". Ωστόσο, ανακύπτει ένα ζήτημα σχετικά με την έννοια του «πάντα». Με την εγγύηση «προσβάσιμη κατά την άφιξη», είναι σαφές ότι το αν η αποβάθρα είναι προσβάσιμη εξαρτάται από τη στιγμή άφιξης του σκάφους, και κάθε ισχύς της εγγύησης λήγει μόλις το πλοίο ελλιμενιστεί. Ανακύπτει ένα ερώτημα εάν το ίδιο ισχύει για τις εγγυήσεις «πάντα προσβάσιμες» ή αντίστροφα, εάν η αποβάθρα πρέπει να παραμένει προσβάσιμη στο πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών φορτίου. Αυτό το ερώτημα εξετάστηκε στην υπόθεση London Arbitration 11/97. Σε αυτή την περίπτωση, το σκάφος έπρεπε να περιμένει πάνω από εννέα ώρες για την επόμενη υψηλή παλίρροια μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης προτού μπορέσει να ξεφορτωθεί. Οι ιδιοκτήτες υποστήριξαν ότι η αποβάθρα δεν ήταν «πάντα προσβάσιμη», και κατά συνέπεια οι ναυλωτές παραβίαζαν την εγγύηση. Ωστόσο, το δικαστήριο διαπίστωσε ότι η εγγύηση «πάντα προσβάσιμη» σήμαινε ότι, παρόλο που οι ναυλωτές ήταν υποχρεωμένοι να παρέχουν μια αποβάθρα η οποία ήταν προσβάσιμη κατά την άφιξη, αυτή η υποχρέωση εκπληρώθηκε μόλις το σκάφος ήταν πράγματι ελλιμενισμένο (Jowett & Vallely, 2007).

Ο Schofield (2011) στο Laytime and Demurrage σημειώνει ότι αυτό θέτει κάπως το ερώτημα για το τι προορίζονταν να προσθέσει η λέξη «πάντα». Η άποψή του είναι ότι η απάντηση θα πρέπει ίσως να περιμένει περαιτέρω διαιτητικές και δικαστικές αποφάσεις.

5.5. Αποζημιώσεις για Κράτηση/Καθυστέρηση

Αξίωση για κράτηση μπορεί να προκύψει όταν ένα σκάφος καθυστερεί λόγω παράβασης της σύμβασης του ενός ή του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Οι ζημίες για κράτηση συνήθως δεν θα είναι ανακτήσιμες όταν:

(α) ο χρόνος αναμονής τρέχει ή μπορεί να αντισταθμιστεί έναντι της καθυστέρησης. Ή

(β) το σκάφος βρίσκεται σε demurrage.

Οι ζημίες για την κράτηση δεν εκκαθαρίζονται και είναι συνήθως εκτιμήσιμες σε σχέση με την πραγματική απώλεια του αθώου μέρους. Συχνά, αυτό αξιολογείται με αναφορά στην τιμή της αγοράς για την καθημερινή χρήση ενός ισοδύναμου πλοίου. Εάν οι διατάξεις περί demurrage στη σύμβαση ναύλωσης έχουν συνταχθεί αρκετά ευρέως (για παράδειγμα, για να ισχύουν για οποιαδήποτε μορφή καθυστέρησης, όχι μόνο για αστοχίες φόρτωσης/εκφόρτωσης εντός του χρονοδιαγράμματος), τότε μπορεί να ισχύει το ποσοστό demurrage όπως καθορίζεται.

Ωστόσο, εάν δεν συμβαίνει αυτό, η πραγματική απώλεια μπορεί να εκτιμηθεί διαφορετικά - για παράδειγμα, εάν υπάρχει μια σειρά από ναυλώσεις δευτερεύοντος ταξιδιού, ένας ιδιοκτήτης υπό υπο-ναύλωση μπορεί να υποστεί ζημία με βάση το ατύχημα που είναι στην πραγματικότητα υπόχρεος. Τυπικά, η βάση για τον υπολογισμό του ποσού που δικαιούται να ανακτήσει ο διάδικος θα εξαρτηθεί από τα συγκεκριμένα γεγονότα της κάθε υπόθεσης (Jowett & Vallely, 2007).

5.5.1. Πότε μπορούν να ανακτηθούν οι ζημίες για την κράτηση πέρα από το demurrage

Μερικές φορές τίθεται ένα ερώτημα σχετικά με το εάν οι ζημίες για κράτηση μπορούν ποτέ να ανακτηθούν εκτός από την αποζημίωση για demurrage. Ένας ιδιοκτήτης θα επιδίωκε να υποβάλει μια τέτοια αξίωση όταν η ζημία του ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης του ναυλωτή υπερβαίνει το ποσό της αποζημίωσης που ανακτάται σύμφωνα με τη ναυλωτική σύμβαση. Το αν μπορεί να ζητηθεί αποζημίωση εκτός από το demurrage είναι ένα ζήτημα πολύπλοκο.

Σε διάφορες νομικές υποθέσεις όταν υπήρξε παραβίαση της ναυλωτικής σύμβασης από τον ναυλωτή που δεν φόρτωσε και δεν εκφόρτωσε εντός του καθορισμένου χρόνου, με αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου και την επακόλουθη

απώλεια κερδών στον ιδιοκτήτη, τότε οι μόνες πληρωτέες αποζημιώσεις αποτελούνται από demurrage σύμφωνα με τη ναυλωτική σύμβαση. Εάν, ωστόσο, ο ιδιοκτήτης μπορεί να αποδείξει χωριστή παραβίαση της ναύλωσης, τότε ο ιδιοκτήτης μπορεί να ανακτήσει αποζημίωση γενικά, υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδειχθεί ότι οι συνέπειες αυτής της χωριστής παραβίασης εκτείνονται πέρα από την απλή κράτηση του σκάφους (Jowett & Vallely, 2007).

Όταν ένα σύμφωνο περιέχει μια ρήτρα demurrage, τότε για την ανάκτηση ζημιών εκτός από την αποζημίωση για παραβίαση της υποχρέωσης των ναυλωτών να ολοκληρώσουν τη φόρτωση εντός των ημερών, απαιτείται ο ενάγων να αποδεικνύει ότι αυτή η πρόσθετη απώλεια όχι μόνο διαφέρει ως προς τον χαρακτήρα από την απώλεια χρήσης, αλλά προέρχεται από παράβαση πρόσθετης ή/και ανεξάρτητης υποχρέωσης.

Σε περίπτωση απουσίας παραβίασης που μπορεί να ασκηθεί χωριστά, η επανόρθωση του ιδιοκτήτη για την καθυστέρηση του ναυλωτή είναι πιθανό να περιορίζεται σε παραβίαση. Όπως σημειώνει ο Schofield (2011) στο Laytime and Demurrage: «Είναι πλέον γενικά αποδεκτό ότι... το demurrage είναι αποκλειστική λύση και ο ιδιοκτήτης αποζημιώνεται δεόντως για οποιαδήποτε καθυστέρηση με την πληρωμή της αποζημίωσης».

5.5.2. Συγκριτική θέση βάσει της σύμβασης πώλησης FOB

Η θέση ενός αγοραστή στο πλαίσιο μιας σύμβασης πώλησης FOB είναι πιο περίπλοκη. Υπάρχουν σχολιαστές που προειδοποιούν κατά της εφαρμογής των καθιερωμένων αρχών του ναυλωτικού δικαίου και του νόμου περί δαπανών χονδρικής στις συμβάσεις πώλησης αγαθών, απλώς και μόνο λόγω της διαφορετικής φύσης των ναυλώσεων και των συμβάσεων πώλησης. Πράγματι, υπάρχουν ορισμένα επιτακτικά επιχειρήματα που υποστηρίζουν αυτό, δεδομένου ότι οι διακρίσεις ναύλωσης των συμβάσεων λιμένων και αγκυροβολίων και, η σχετική έννοια του αφιχθέντος πλοίου έχουν μικρή σχέση με μια σύμβαση πώλησης αγαθών. Συχνά υπάρχουν στενοί παραλληλισμοί στη συλλογιστική που ισχύουν εξίσου και για τις δύο συμβάσεις. Ως εκ τούτου, μπορεί να υποθεθεί ότι σύμφωνα με μια σύμβαση πώλησης FOB:

(α) ο αγοραστής (ο οποίος έχει την υποχρέωση να παρέχει το πλοίο) βρίσκεται σε θέση ανάλογη με τον ιδιοκτήτη στο πλαίσιο της ναύλωσης·

(β) ο πωλητής (ο οποίος έχει την υποχρέωση να φορτώσει το πλοίο του αγοραστή) βρίσκεται σε θέση ανάλογη με τον ναυλωτή στο πλαίσιο της ναύλωσης.

Μερικές φορές η ευθύνη των πωλητών μπορεί να δομηθεί ως χαλαρή υποχρέωση να μην προκαλείται καθυστέρηση στη φόρτωση, δίνοντας το δικαίωμα στον αγοραστή σε αποζημίωση για κράτηση ως αποτέλεσμα (η οποία μπορεί να περιλαμβάνει το ποσοστό αποζημίωσης). Συχνά, ωστόσο, τα συμβόλαια FOB θα περιέχουν μια ρητή διάταξη σύμφωνα με την οποία ο πωλητής υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση στον αγοραστή σε περίπτωση που ο πωλητής καθυστερήσει τη φόρτωση πέραν του χρόνου που ορίζεται στη σύμβαση ναύλωσης του αγοραστή.

Οι σχετικές διατάξεις του ναυλωτικού συμφώνου για το lay time και το demurrage μπορούν να ενσωματωθούν με αναφορά στη σύμβαση πώλησης ή το συμβόλαιο πώλησης μπορεί να περιέχει ρητή αποζημίωση από τον πωλητή σε σχέση με την ευθύνη του αγοραστή βάσει του ναύλωσης. Σε άλλες περιπτώσεις, στο συμβόλαιο πώλησης ορίζεται ένας εντελώς ξεχωριστός μηχανισμός με μέθοδο υπολογισμού του χρόνου αορίστου χρόνου, των εξαιρέσεων και της αποζημίωσης. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η σωστή ανάλυση είναι να αντιμετωπίζονται οι υποχρεώσεις σε ένα συμβόλαιο πώλησης που αφορούν το lay time και το demurrage ως ανεξάρτητες και ανεξάρτητες από εκείνες που εμφανίζονται στη ναυλωτική σύμβαση ή σε οποιαδήποτε άλλη σύμβαση πώλησης/αγοράς πάνω-κάτω από μια σειρά πωλήσεων.

Όσον αφορά το ερώτημα εάν ο αγοραστής περιορίζεται στη διεκδίκηση «αποζημίωσης» από τον πωλητή βάσει της σύμβασης FOB ή εάν ο αγοραστής μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση από τον πωλητή εκτός από την καταβολή αποζημίωσης, ισχύουν οι ίδιες αρχές όπως και στους ναυλωτές, «σε μια σύμβαση FOB, πρέπει να υπάρχει παραβίαση επιπλέον ή ξεχωριστή από αυτή της αδυναμίας φόρτωσης εντός των ημερών φόρτωσης ή/και με συμφωνημένο ρυθμό φόρτωσης, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα χωριστό δικαίωμα που δεν περιορίζεται από το δικαίωμα παραβίασης». Η δυνατότητα διεκδίκησης πρόσθετων αποζημιώσεων θα ήταν σημαντική σε ένα πλαίσιο πωλήσεων FOB, επειδή οι διακυμάνσεις της αγοραίας τιμής των αγαθών κατά την περίοδο της καθυστέρησης του πωλητή μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα τον αγοραστή να υποστεί ζημία επιπλέον της αποζημίωσης που οφείλεται στον ιδιοκτήτη (Jowett & Vallely, 2007).

5.6. Ρήτρες Ανωτέρας Βίας

Το αγγλικό και το αυστραλιανό κοινό δίκαιο δεν αναγνωρίζουν την έννοια της «ανωτέρας βίας». Υπάρχει το δόγμα του κοινού δικαίου της απογοήτευσης που είναι ουσιαστικά όταν, «χωρίς αθέτηση οποιουδήποτε μέρους, μια συμβατική υποχρέωση έχει καταστεί ανίκανη να εκπληρωθεί, επειδή οι συνθήκες υπό τις οποίες απαιτείται η εκτέλεση θα την καθιστούσαν ριζικά διαφορετικό από αυτό που ήταν που αναλήφθηκε από τη σύμβαση».

Το ερώτημα εάν μια συγκεκριμένη σύμβαση έχει ματαιωθεί είναι ζήτημα δικαίου. Ωστόσο, όταν ένα γεγονός θεωρείται ότι ματαιώνει τη σύμβαση, η απόδειξη του γεγονότος, συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας και της ώρας από την έναρξη ισχύος του, αποτελεί ζήτημα πραγματικότητας. Μια ρήτρα ανωτέρας βίας μπορεί να απομακρύνει το δόγμα της απογοήτευσης, είτε εξ ολοκλήρου είτε σε περιορισμένο βαθμό σε σχέση με τα συγκεκριμένα γεγονότα που αντιμετωπίζει. Είναι πάντα ζήτημα κατασκευής σε κάθε δεδομένη περίπτωση εάν το κάνει.

Οι ρήτρες ανωτέρας βίας σε ναυλώσεις συνήθως έχουν τη μορφή ρητρών εξαίρεσης ή ρητής ρήτρας με τίτλο «Ανωτέρα βία».

Ανωτέρα βία Ούτε οι ιδιοκτήτες και ούτε οι ναυλωτές φέρουν ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση ή αδυναμία εκτέλεσης που προκύπτει από οποιοδήποτε γεγονός ανωτέρας βίας, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των Πράξεων του Θεού, της πυρκαγιάς, των φυσικών καταστροφών, επιδημίες, πόλεμος (εκδηλωμένος ή αδήλωτος) όλες... ενέργειες, εξέγερση, επανάσταση ή εμφύλια διαμάχη, πειρατεία, εμφύλιος πόλεμος ή εχθρική δράση, απεργίες ή διαφορές με εργατές (εκτός από διαφορές που αφορούν αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες ή τους υπαλλήλους των ναυλωτών), πράξεις του δημόσιου εχθρού, ομοσπονδιακοί ή κρατικοί νόμοι, κανόνες και κανονισμοί οποιωνδήποτε κυβερνητικών αρχών, και οποιαδήποτε άλλη αιτία πέρα από τον εύλογο έλεγχο οποιουδήποτε μέρους που καθιστά αδύνατη τη συνέχιση ή τις λειτουργίες.»

Επομένως, μια ρήτρα ανωτέρας βίας είναι κάτι περισσότερο από μια ρήτρα αποκλεισμού/εξαίρεσης. Για όλες τις προθέσεις και σκοπούς, θα αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, μια ρήτρα αποκλεισμού θα ερμηνεύεται αυστηρά. Το αυστραλιανό δίκαιο έχει απομακρυνθεί κάπως από αυτό και η τρέχουσα άποψη είναι ότι μια ρήτρα αποκλεισμού θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο με άλλους τύπους συμβατικών διατάξεων. Ωστόσο, είναι πιθανό να ερμηνευθεί

αντιφατικά έναντι του μέρους που το συνέταξε ή/και του οποίου επιδιώκει να στηριχθεί σε αυτό. Επιπλέον, το βάρος της απόδειξης θα φέρει το μέρος που θέλει να βασιστεί στη ρήτρα για να δείξει ότι ισχύει. Όταν μια ρήτρα ανωτέρας βίας περιέχει διάταξη που απαιτεί ότι το συμβάν είναι «πέρα από τον εύλογο έλεγχο» ή «δεν μπορούσε να αποφευχθεί με τη δέουσα επιμέλεια», αυτό μπορεί να καταστήσει εξαιρετικά δύσκολο για το μέρος που επιδιώκει να το επικαλεστεί, ειδικά εάν τρίτα μέρη για τα οποία Το μέρος είναι υπεύθυνο θα μπορούσε να είχε αποφύγει το συμβάν λαμβάνοντας εύλογα μέτρα ή ασκώντας τη δέουσα επιμέλεια. Συχνά, οι διατάξεις περί ανωτέρας βίας περιέχουν επίσης διατάξεις ειδοποίησης στις οποίες το μέρος που θέλει να στηριχθεί σε αυτήν πρέπει να ενημερώσει το άλλο μέρος για το γεγονός ανωτέρας βίας. Μια διάταξη έγκαιρης ειδοποίησης είναι πιθανό να αποκτήσει το καθεστώς ως προηγούμενο προϋποθέσεων εάν έχει συνταχθεί με επιτακτικούς όρους, αλλά δεν θα ερμηνεύονται όλες οι διατάξεις ειδοποίησης με αυτόν τον τρόπο (Jowett & Vallely, 2007).

6. Νέα δεδομένα λόγω της πανδημίας Covid 19

Η πανδημία του Covid 19 έχει επηρεάσει κάθε χώρα στον κόσμο και κάθε κλάδο της οικονομίας. Δεν έμεινε ανεπηρέαστος και ο κλάδος της ναυτιλίας όπου οι ναυτιλιακές δραστηριότητες επηρεάστηκαν και επηρεάζονται ακόμη από τον Covid-19. Τυχόν συμβατικοί περιορισμοί στις εμπορικές συναλλαγές σε μια περιοχή που έχει πληγεί από τον Covid-19 θα πρέπει επομένως να αξιολογούνται προσεκτικά, ώστε να μην περιοριστούν αδικαιολόγητα τα όρια εμπορίας πλοίων και να μην παρεμποδιστεί η εμπορική βιωσιμότητα. Είναι επίσης σημαντικό τόσο το πλοίο όσο και το λιμάνι να λάβουν πρακτικά και αποτελεσματικά μέτρα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος μόλυνσης των μελών του πληρώματος, ο οποίος μπορεί με τη σειρά του να επηρεάσει τις υποχρεώσεις απόδοσης των ιδιοκτητών και αντίστροφα στο προσωπικό της ξηράς, εάν υπάρχει μόλυνση.

Για τις ναυλώσεις, τα ερωτήματα προκύπτουν σε τρία πλαίσια:

1. Μπορεί ένας ιδιοκτήτης να αρνηθεί να μεταβεί σε λιμάνι όπου έχει εκδηλωθεί επιδημία Covid-19; (Ασφάλεια, ανωτέρα βία)
2. Ποιος θα είναι υπεύθυνος για διακοπή ή καθυστέρηση - π.χ. απώλειες και κόστη που προκύπτουν από τον Covid-19 συμπεριλαμβανομένων π.χ. καραντίνα, απόκλιση από το δρομολόγιο και ασθένεια του πληρώματος;
3. Πώς μπορούν να κατανεμηθούν οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τον Covid-19 σε ένα ναυλωμένο συμβόλαιο;

Πολλά θα εξαρτηθούν από τα γεγονότα σε κάθε περίπτωση και τη συγκεκριμένη διατύπωση του συγκεκριμένου ναυλοσύμφωνου. Ωστόσο, ορισμένες γενικές παρατηρήσεις και συστάσεις για προστατευτικές ρήτρες ναύλωσης μπορούν να γίνουν για τη διαχείριση της μελλοντικής κατανομής των κινδύνων Covid-19. Στη συνέχεια παρουσιάζονται μια σειρά ενδεχομένων προβλημάτων και απαντήσεων σύμφωνα με οδηγίες της INTERTANKO (2020).

6.1. Άρνηση μετάβασης σε λιμάνι που έχει εκδηλωθεί επιδημία Covid-19

Θέματα:

- Ασφάλεια
- Ανωτέρα βία ,

Το ερώτημα που τίθεται είναι αν ένα λιμάνι σε μια χώρα που επηρεάζεται από τον Covid-19 είναι «ασφαλές». Η απάντηση είναι ΝΑΙ.. Οι περισσότερες ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων θα περιέχουν μια ρητή εγγύηση ότι οι ναυλωτές μπορούν να ορίσουν μόνο ένα «ασφαλές λιμάνι» ή ισοδύναμο. Η κλασική δοκιμή καθιερώθηκε στην EASTERN CITY [1958]:

«...ένα λιμάνι δεν θα είναι ασφαλές εκτός εάν, κατά τη σχετική χρονική περίοδο, το συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να το φτάσει, να το χρησιμοποιήσει και να επιστρέψει από αυτό χωρίς, ελλείψει κάποιου μη φυσιολογικού περιστατικού, η έκθεση σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτιλία....»

Ως εκ τούτου, οι ναυλωτές εγγυώνται ότι το λιμάνι θα είναι ασφαλές τη στιγμή της άφιξης του πλοίου. Οι ναυλωτές πρέπει να εκδίδουν νέες εντολές εάν το λιμάνι καταστεί μη ασφαλές πριν από την άφιξη του πλοίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, θα συνεπάγεται επίσης εγγύηση ασφαλούς θύρας. Εάν το λιμάνι δεν είναι ασφαλές, οι ιδιοκτήτες ενδέχεται να αρνηθούν μια παραγγελία να καλέσουν εκεί.

Η ασφάλεια δεν σχετίζεται μόνο με τον κίνδυνο ζημιάς στο σκάφος ή το φορτίο λόγω των φυσικών χαρακτηριστικών του λιμανιού, αλλά επεκτείνεται και σε άλλους κινδύνους, συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου για το πλήρωμα λόγω της απειλής μολυσματικής νόσου.

Το εάν ένας λιμένας είναι ασφαλής ή όχι θα πρέπει να εξετάζεται με βάση τα γεγονότα κατά περίπτωση. Όπως έχουν τα πράγματα επί του παρόντος, είναι απίθανο ένα λιμάνι να καταστεί μη ασφαλές λόγω της παρουσίας του Covid-19 καθώς ο κίνδυνος μόλυνσης φαίνεται να είναι διαχειρίσιμος εάν τηρηθούν προστατευτικά μέτρα. Τα λιμάνια παραμένουν ανοιχτά και πολλοί παίρνουν τις δικές τους προφυλάξεις π.χ. με τη διαχείριση της αλληλεπίδρασης πλοίου και ακτής, αρνούμενη την αποβίβαση και την αλλαγή πληρώματος. Υπάρχει μια σειρά από πρακτικές προφυλάξεις που μπορούν να ληφθούν από το σκάφος και το πλήρωμά του πριν και κατά τη διάρκεια μιας πτήσης στο λιμάνι για την αποφυγή μόλυνσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συμβουλεύει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας και κάθε ειδικής καθοδήγησης από τις αρμόδιες αρχές σε κάθε περίπτωση. Οι

ιδιοκτήτες μπορούν επίσης να παρακολουθούν την υγεία του πληρώματος και τυχόν αλλαγές του πληρώματος, να παρέχουν ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό και να ελαχιστοποιούν την επαφή με την ακτή. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να υπάρξουν καθυστερήσεις, αλλά οι θύρες θα θεωρούνται επί του παρόντος «ασφαλείς».

6.2. Ασφάλεια λιμανιού και καθυστερήσεις πλοίων

Ο κίνδυνος κράτησης μπορεί επίσης να καταστήσει ένα λιμάνι ανασφαλές. Αυτό περιλαμβάνει περιπτώσεις όπου το σκάφος θα μπορούσε να μπει στη μαύρη λίστα, να κρατηθεί ή να κατασχεθεί σε επόμενο λιμάνι. Σε γενικές γραμμές, πρόκειται για κράτηση λόγω πολιτικού κινδύνου. Επομένως, είναι απίθανο να ισχύει για ανησυχίες σχετικά με τον Covid-19 όπου τα πλοία αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις καραντίνας μόνο σε επόμενο λιμάνι μετά από επίσκεψη σε ορισμένες πληγείσες περιοχές (παρόμοια με τις διατάξεις απομόνωσης που ισχύουν επί του παρόντος για πολλά άτομα που επιστρέφουν στις χώρες καταγωγής τους από πληγείσες περιοχές). Αν και όπως φαίνεται στον διεθνή Τύπο, υπήρξαν παραδείγματα πλοίων που τέθηκαν σε καραντίνα λόγω Covid-19 για παρατεταμένες περιόδους που μπορεί να προκαλέσουν απογοήτευση.

1.3. Ασφάλεια λιμανιού και δεξαμενόποια σε καραντίνα

Είναι απίθανο να θεωρηθεί ένα λιμάνι μη ασφαλές αν μπει ένα καράβι σε καραντίνα. Το σκάφος μπορεί να τεθεί σε καραντίνα λόγω του προηγούμενου δρομολογίου του ή λόγω ασθένειας πληρώματος/προβλημάτων Covid-19 επί του σκάφους. Αυτό θα οδηγήσει σε καθυστέρηση, αλλά δεν θα καταστήσει το ίδιο το λιμάνι επισφαλές.

Βέβαια, με την ταχεία κλιμάκωση των κρουσμάτων Covid-19 σε ορισμένες χώρες, ο κίνδυνος μόλυνσης μπορεί επίσης να αυξηθεί μεταξύ της ημερομηνίας του ναυλοσύμφωνου, του ορισμού του λιμανιού και της άφιξης. Σε περίπτωση που το λιμάνι κριθεί μη ασφαλές πριν από την άφιξη, οι χρονοναυλωτές (ή οι ναυλωτές ταξιδιών όπου δεν προσδιορίζεται κατονομαζόμενο λιμάνι στη ναύλωση) είναι υποχρεωμένοι να ορίσουν ένα εναλλακτικό ασφαλές λιμάνι. Σε γενικές γραμμές, στην περίπτωση ναύλωσης ταξιδιού, οι ιδιοκτήτες παραμένουν υποχρεωμένοι να

πραγματοποιήσουν το ταξίδι σε οποιοδήποτε ονομαζόμενο λιμάνι, έχοντας αξιολογήσει την ασφάλειά του εκείνη τη στιγμή

Εάν το λιμάνι καταστεί μη ασφαλές ενώ το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι π.χ. λόγω μιας ξαφνικής και σοβαρής εστίας του Covid-19, οι ναυλωτές θα είναι υπεύθυνοι εάν αυτό ήταν προβλέψιμο τη στιγμή που το σκάφος ορίστηκε και δεν μπορούσε να αποφευχθεί με συνήθεις ορθές πρακτικές ναυτιλίας. Εάν το ξαφνικό ξέσπασμα κατά τα άλλα ισοδυναμεί με «ανώμαλο περιστατικό», οι ιδιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των συμβάντων. Το εάν ένα σκάφος θα χρειαστεί να εγκαταλείψει το λιμάνι για να αποφευχθεί ο κίνδυνος μόλυνσης θα εξαρτηθεί από την αξιολόγηση αυτών των ανταγωνιστικών νομικών τμημάτων ευθύνης.

Επίσης, κατά την επισκευή κατά τη διάρκεια ταξιδιού, προτείνεται στους ιδιοκτήτες να αποφεύγουν την επισκευή στο πλαίσιο ναύλωσης αγκυροβολίου, η οποία μπορεί να επηρεάσει τις συνθήκες laytime, εάν υπάρχει πρόβλημα στο αγκυροβόλιο. Όπου υπάρχει ένα κατονομασμένο λιμάνι σε μια ναύλωση ταξιδιού και δεν υπάρχει ρητή εγγύηση ασφάλειας, είναι απίθανο να υπονοηθεί εγγύηση ασφάλειας. Ως εκ τούτου, οι ναυλωτές δεν θα είναι υποχρεωμένοι να δίνουν νέες εντολές με βάση το γεγονός ότι το ονομαζόμενο λιμάνι δεν είναι ασφαλές. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό κατά τον καθορισμό μιας ναύλωσης ταξιδιού για 1 λιμάνι φόρτωσης, 1 λιμάνι εκφόρτωσης, να συμπεριλάβετε επίσης μια προστατευτική ρήτρα για την κατανομή του κινδύνου του Covid-19 εάν οι συνθήκες αλλάζουν προς το χειρότερο. Συμπέρασμα σχετικά με την ασφάλεια.

Σήμερα τα περισσότερα λιμάνια είναι γενικά «ασφαλή» από την άποψη της ναύλωσης καθώς υπάρχουν διαθέσιμες πρακτικές προφυλάξεις. Έτσι, οι ιδιοκτήτες θα δεσμεύονται από τις εντολές των ναυλωτών, εκτός εάν η κατάσταση στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης διαταχθεί να αλλάξει δραματικά το πλοίο. Αυτό μπορεί να αλλάξει εάν ο αριθμός των μολύνσεων συνεχίσει να κλιμακώνεται, σε σημείο όπου ένα λιμάνι θα μπορούσε να θεωρηθεί μη ασφαλές και να απορριφθεί η εντολή για μετάβαση εκεί. Ωστόσο, ένας ιδιοκτήτης δεν θα πρέπει γρήγορα να αρνηθεί μια παραγγελία λόγω του κινδύνου του Covid-19 χωρίς τη δέουσα επιμέλεια που απαιτεί διερεύνηση των γεγονότων σε κάθε περίπτωση. Η άρνηση μιας νόμιμης παραγγελίας από τους ναυλωτές μπορεί να θέσει τους ιδιοκτήτες σε απορριπτική παραβίαση της ναύλωσης και μπορεί να υπάρξουν αρνητικές συνέπειες βάσει της φορτωτικής για οποιοδήποτε φορτίο στο πλοίο.

6.4. Ανωτέρα Βία και Covid 19

Η «ανωτέρα βία» απαλλάσσει ένα μέρος από τη συμβατική εκτέλεση όταν συμβαίνει ένα απροσδόκητο γεγονός πέρα από τον έλεγχο των μερών. Δεν αποτελεί αρχή του αγγλικού κοινού δικαίου και για να έχει ισχύ πρέπει να εγγραφεί στη σύμβαση/ναύλωση. Το εάν μια ρήτρα ανωτέρας βίας ενεργοποιείται από ένα γεγονός θα εξαρτηθεί από τη σωστή ερμηνεία της ρήτρας ανωτέρας βίας. Ο τρόπος με τον οποίο θα λειτουργεί στη συνέχεια θα εξαρτηθεί από τις ακριβείς λέξεις που χρησιμοποιούνται στην ίδια τη ρήτρα και τις συνθήκες που λέγεται ότι προέκυψαν από το γεγονός της «ανωτέρας βίας». Η ρήτρα μπορεί επίσης να περιλαμβάνει απαίτηση για την πρόληψη ή τον μετριασμό των επιπτώσεων της ανωτέρας βίας, που σημαίνει ότι δεν επιτρέπεται σε ένα μέρος να αποχωρήσει από τις συμβατικές του υποχρεώσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι ρήτρες ανωτέρας βίας αναστέλλουν την απόδοση, πράγμα που σημαίνει ότι οι επηρεαζόμενες υποχρεώσεις δεν εκπίπτουν. Οι υποχρεώσεις αναστέλλονται όσο συνεχίζεται το γεγονός ανωτέρας βίας, εκτός εάν η ρήτρα προβλέπει διαφορετική έκβαση. Όταν παρέλθει το γεγονός ανωτέρας βίας, η σύμβαση ενεργοποιείται εκ νέου.

Εάν ο ναυλωτικός συμβαλλόμενος έχει ρήτρα «ανωτέρας βίας», θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά η συγκεκριμένη διατύπωση για να διαπιστωθεί εάν ισχύει για ένα ξέσπασμα του Covid-19. Η ρήτρα θα αναφέρει συνήθως γεγονότα που πρέπει να θεωρηθούν «ανωτέρα βία». Σε σχέση με τον Covid-19, θα υπάρχουν αναφορές π.χ. σε «επιδημία», «πανδημία», «καραντίνα» ή παρατεταμένες καθυστερήσεις. Το βάρος θα βαρύνει το μέρος που προσπαθεί να επωφεληθεί από τη λειτουργία της ρήτρας ανωτέρας βίας, για να δείξει ότι οι περιστάσεις εμπίπτουν σε αυτόν τον κατάλογο. Αυτό το μέρος θα πρέπει να αποδείξει ότι το «γεγονός» π.χ. το ξέσπασμα του Covid-19, τους έχει αποτρέψει από το να μπορούν να αποδώσουν. Πρέπει επομένως να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ του γεγονότος και της απώλειας, καθυστέρησης ή μη εκτέλεσης της ναύλωσης. Για παράδειγμα, μια αδυναμία φόρτωσης σε ένα ονομαζόμενο λιμάνι λόγω γενικών (δηλ. ισχύει για όλα τα πλοία) και όχι ειδικών (ισχύει για ένα πλοίο) περιορισμών από τις τοπικές αρχές θα μπορούσε να ενεργοποιήσει τη ρήτρα.

Από την άλλη πλευρά, η αδυναμία εκτέλεσης ταξιδιού ή εκφόρτωσης φορτίου λόγω σημαντικών καθυστερήσεων στο λιμάνι εκφόρτωσης (ακόμη και αν είναι γνωστό), πιθανότατα δεν θα ενεργοποιήσει τη ρήτρα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα μέρη

θα πρέπει να εξετάσουν τη διατύπωση του ναυλωτικού συμφώνου τους για να δουν πού έγκεινται οι συνέπειες της καθυστέρησης βάσει των διατάξεων για το laytime/demurrage ή την μίσθωση.

Για την Ανωτέρα Βία Υπάρχουν αρκετά εμπόδια που πρέπει να ξεπεραστούν για να πετύχει ένα επιχείρημα ανωτέρας βίας. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα επιχειρήματα για την ανωτέρα βία είναι ανεπιτυχή είτε λόγω έλλειψης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του γεγονότος και της αποτροπής της απόδοσης, της αποτυχίας μετριασμού ή/και της μη σωστής ειδοποίησης για τη συμμόρφωση με τις τεχνικές διατάξεις μιας συγκεκριμένης ρήτρας.

6.5. Απόδοση ευθύνης για καθυστέρηση

Σύμφωνα με τους όρους των περισσότερων ναυλώσεων, οι ιδιοκτήτες υποχρεούνται να εκτελούν τις εντολές των ναυλωτών με τη μέγιστη ή την δέουσα αποστολή. Οι ιδιοκτήτες εκπληρώνουν αυτήν την υποχρέωση ακολουθώντας τη συνήθη διαδρομή μεταξύ λιμένων. Σύμφωνα με μια ναύλωση ταξιδιού, παρομοίως οι ιδιοκτήτες πρέπει να εκτελέσουν το ταξίδι χωρίς καθυστέρηση ή παρέκκλιση από τη συνηθισμένη διαδρομή. Καθυστερήσεις λόγω κινδύνων Covid-19 ενδέχεται να προκύψουν λόγω περιορισμών στο λιμάνι, συμπεριλαμβανομένων π.χ. μη διαθεσιμότητα πιλότων· καραντίνα ή η απόκτηση δωρεάν πρακτικής άσκησης. Σε κάθε περίπτωση, οι όροι της ναύλωσης πρέπει να αξιολογούνται για να διαπιστωθεί ποιο μέρος θα αναλάβει τον κίνδυνο της καθυστέρησης και τυχόν συναφείς δαπάνες/απώλειες.

Σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης ή αναχώρησης από έναν λιμένα, ένα σκάφος θα παραμείνει γενικά ενοικιαζόμενο εκτός εάν ο λόγος της καθυστέρησης συνδέεται με το σκάφος ή το πλήρωμα. Ως εκ τούτου, οι ναυλωτές χρόνου οφείλουν να συνεχίσουν να πληρώνουν μίσθωση εκτός εάν υπάρχουν γεγονότα που εμπίπτουν στις διατάξεις του ναυλωτικού συμβαλλόμενου μέρους για την εξωμίσθωση. Οι διατάξεις εκτός μίσθωσης δίνουν στους ναυλωτές το δικαίωμα να σταματήσουν να πληρώνουν μίσθωση. Δεν απαιτείται παραβίαση της σύμβασης. Οι διατάξεις για τις μη μισθώσεις διαφέρουν από τη μια μορφή στην άλλη. Κατά κύριο λόγο σχετίζονται με τη λειτουργία του σκάφους αλλά μπορούν επίσης να σχετίζονται με θέματα πληρώματος. Επομένως, θα πρέπει να εξετάσετε τη διατύπωση της ρήτρας εκτός

ενοικίασης καθώς και την πραγματική αιτία οποιασδήποτε καθυστέρησης που σχετίζεται με τον Covid-19.

Ένα άλλο ζήτημα υπάρχει εάν ένας ιδιοκτήτης αρνηθεί να μεταβεί σε λιμάνι όπου έχει εκδηλωθεί επιδημία Covid-19. Εάν η καραντίνα (και οποιαδήποτε μεταγενέστερη καθυστέρηση) συνδέεται με θέματα των ιδιοκτητών π.χ. αλλαγή πληρώματος ή μολυσμένα μέλη του πληρώματος που απαιτούν ιατρική περίθαλψη, τότε οι ναυλωτές μπορεί να επιδιώξουν να βασιστούν στις συνήθως χρησιμοποιούμενες διατάξεις για την «ανεπάρκεια ανδρών» σε πολλές ρήτρες εκτός μίσθωσης, π.χ. Η αποτελεσματικότητα του πλοίου μπορεί να εξαρτάται από τον αριθμό των μελών του πληρώματος που επηρεάζονται. Η δοκιμή υλικού θα είναι εάν το σκάφος εξακολουθεί να εκτελεί τις υπηρεσίες που απαιτούνται χωρίς να επηρεάζονται τα μέλη του πληρώματος; Εάν ναι, και δεν χάνεται χρόνος, το σκάφος θα παραμείνει ενοικιαζόμενο.

6.6. Ship Sanitation Certificate (SSC) - Πιστοποιητικό υγιεινής πλοίων

Το SSC είναι ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται από ορισμένους τοπικούς οργανισμούς υγείας υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και ισχύει για μέγιστο διάστημα 6 μηνών. Εάν δεν διαθέτει το πλοίο πιστοποιητικό και καλείτε σε λιμάνι όπου υπάρχει SSC, τότε μπορεί να υποβληθεί αίτηση για Πιστοποιητικό Εξαίρεσης Υγειονομικού Πλοίου (SSEC). Εάν υπάρχει SSC που πρόκειται να λήξει, υπάρχουν δύο πράγματα που μπορεί να γίνουν: να υποβληθεί αίτηση νωρίς για ανανέωση ή να υποβληθεί αίτηση για παράταση ενός μήνα, όπως εγγυάται ο ΠΟΥ. Μπορεί επίσης να ζητηθεί SSEC εάν κανένας επιθεωρητής δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμεί να επισκεφθεί το σκάφος. Οι πρακτικές συστάσεις για λιμάνια που απαιτούν SSC είναι:

– Ξεκινήστε τη διαδικασία ανανέωσης όσο το δυνατόν νωρίτερα (30 ημέρες νωρίτερα, εάν είναι δυνατόν), εάν υποψιάζεστε ότι το σκάφος σας θα προσεγγίσει λιμάνι που απαιτεί SSC ή εξαίρεση.

– Υπήρχαν πάντα ζητήματα με τις κλήσεις επιθεωρητών, όπως η άφιξη τα Σαββατοκύριακα και οι επίσημες αργίες, επομένως συνιστάται πάντα στους ιδιοκτήτες να χειρίζονται τυχόν καθυστερήσεις του Covid-19 με τον ίδιο τρόπο που θα έκαναν τα Σαββατοκύριακα και τις επίσημες αργίες.

Εάν απαιτείται SSC αλλά ο επιθεωρητής/υγειονομικός επιθεωρητής δεν είναι διαθέσιμος για να επιβιβαστεί στο σκάφος, τότε οι ιδιοκτήτες μπορούν προληπτικά να ζητήσουν απομακρυσμένη επαλήθευση μέσω:

- Σε στενή επαφή με τον πράκτορα του πλοίου πριν από την άφιξη του σκάφους
- Παρέχοντας τη «ναυτιλιακό δήλωση υγείας» (MDH) στους πράκτορες.
- Υποβολή ακριβών αρχείων για τη θερμοκρασία του πληρώματος τουλάχιστον 72 ώρες πριν από την άφιξη, ακολουθούμενη από μια περίοδο 48 ωρών/24 ωρών/12 ωρών/6 ωρών πριν από την άφιξη.
- Απόδειξη προηγούμενης υγιεινής του πλοίου που διενεργήθηκε και ημερομηνία (για παράδειγμα μετά το λιμάνι αναχώρησης και συνήθως στη συνέχεια) και, εάν είναι δυνατόν, με φωτογραφίες.

6.7. Laytime και demurrage εν μέσω Covid 19

Ένα σημαντικό ζήτημα είναι πότε θα μετρήσει ο χρόνος για το laytime και το demurrage. Ο χρόνος θα μετράει από την θέση έγκυρης ειδοποίησης ετοιμότητας (NOR) με τον συνήθη τρόπο σε οποιοδήποτε λιμάνι επηρεάζεται από τον Covid-19. Το NOR υποδεικνύει ότι το σκάφος έφτασε και είναι έτοιμο να φορτώσει. Εάν υπάρχουν τότε περιορισμοί π.χ. έλλειψη δωρεάν πρακτικής άσκησης ή άλλες εξαιρέσεις από το laytime, θα ισχύουν με τον συνήθη τρόπο. Οι ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων περιέχουν διαφορετικές διατάξεις σχετικά με το εάν απαιτείται δωρεάν πρακτική πριν από την προσφορά του NOR ή/και εάν το NOR καταστεί άκυρο εάν η δωρεάν πρακτική δεν χορηγηθεί αμέσως μετά την προσφορά του NOR (σε πολλές περιπτώσεις εντός έξι ωρών).

Ένα ακόμα θέμα είναι πότε θα μετρήσει ο χρόνος για το laytime και το demurrage εάν:

(α) υπάρχει καθυστέρηση στην απόκτηση δωρεάν πρακτικής; Το «Free Pratique» είναι ουσιαστικά μια καθαρή κατάσταση υγείας για το σκάφος. Συχνά θεωρείται μια τυπική διαδικασία που δεν εμποδίζει την επίδοση Ειδοποίησης Ετοιμότητας. Ωστόσο, στο πλαίσιο του Covid-19, είναι απαραίτητο να αποκτηθεί δωρεάν πρακτική πριν από το NOR εάν υπάρχουν προβλήματα υγείας στο σκάφος. Εάν, για παράδειγμα, υπάρχει επιδημία στο πλοίο, τότε δεν μπορεί να υποβληθεί προσφορά για έγκυρο NOR. Σε αυτήν την περίπτωση, ο κίνδυνος και το κόστος οποιασδήποτε καθυστέρησης στην απόκτηση δωρεάν πρακτικής θα βαρύνουν τους

ιδιοκτήτες. Όποτε υπάρχει καθυστέρηση στην απόκτηση δωρεάν πρακτικής εξάσκησης, οι ιδιοκτήτες συμβουλεύονται να υποβάλουν εκ νέου προσφορά για το NOR αμέσως μόλις το αποκτήσουν, «με την επιφύλαξη» τυχόν προηγούμενων NOR που έχουν υποβληθεί σε προσφορά.

(β) το σκάφος βρίσκεται σε καραντίνα. Αυτό θα εξαρτηθεί από τους όρους της ναύλωσης και τυχόν ειδικές διατάξεις καραντίνας. Ελλείψει οποιωνδήποτε ειδικών διατάξεων, θα ισχύει το συνηθισμένο καθεστώς laytime και το laytime δεν θα ξεκινήσει καθώς το πλοίο δεν θα είναι στη διάθεση των ναυλωτών, δηλαδή έτοιμο για φόρτωση. Σε γενικές γραμμές, οι περισσότερες ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων προβλέπουν ότι εάν οι ναυλωτές διατάξουν το σκάφος να μεταβεί σε λιμάνι όπου είναι γνωστό ότι υπάρχει καραντίνα, τότε οποιαδήποτε περίοδος καραντίνας θα μετρήσει για τους σκοπούς του laytime/deurrage. Εάν η καραντίνα δηλωθεί σε ένα λιμάνι αφού οι ναυλωτές έχουν ορίσει το λιμάνι αυτό, τότε ο χρόνος δεν θα μετράει και η καθυστέρηση θα είναι για λογαριασμό των ιδιοκτητών.

Οι καθυστερήσεις στο λιμάνι σε πλοία που φτάνουν ή έχουν φτάσει από περιοχές μολυσμένες με Covid-19, ενδέχεται να προκύψουν ζητήματα σχετικά με τη έγκυρη ειδοποίηση ετοιμότητας και την έναρξη του ωραρίου/ αργοπορία. Καθυστερήσεις μπορεί επίσης να προκύψουν στο μπροστινό μέρος ενός ταξιδιού όταν ένα σκάφος καταπλέει σε λιμάνι φόρτωσης όπου οι τοπικές αρχές έχουν εφαρμόσει προστατευτικά μέτρα που έμμεσα προκαλούν συμφόρηση στο λιμάνι ή μεγαλύτερες περιόδους φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης. Γενικά, τα περισσότερα τυπικά έντυπα ναύλωσης περιλαμβάνουν ρήτρες που διευκρινίζουν την ευθύνη μεταξύ ιδιοκτητών και ναυλωτών όσον αφορά τον χρόνο στο πλαίσιο του χρόνου εργασίας και της σύγκρουσης, όταν βρίσκονται σε καραντίνα, όπου υπάρχουν καθυστερήσεις στην απόκτηση δωρεάν πρακτικής εξάσκησης ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο που μπορεί να είναι άσχετος σε θέματα Covid-19 π.χ συμφόρηση, κακές καιρικές συνθήκες κ.λπ.

Συμπεράσματα

Η πανδημία της COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές, με πολλές βιομηχανίες να αντιμετωπίζουν άνευ προηγουμένου διακοπές και προκλήσεις, λαμβάνοντας υπόψη επίσης τις καθυστερήσεις λόγω των πολιτικών lockdown και των υγειονομικών μέτρων περιορισμού της κίνησης και της διεπαφής των ατόμων παγκοσμίως. Ένας τομέας ανησυχίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν το ζήτημα του χρόνου καθυστέρησης και της απολύμανσης, το οποίο έχει επιδεινωθεί από την πανδημία.

Η έξαρση της νόσου Covid-19 όμως δεν ήταν το πρώτο περιστατικό που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναμφίβολα, η έξαρση μιας λοιμώδους νόσου δημιουργεί πάντα σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία και δη στη χρονική περίοδο που απαιτείται για την φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου. Το αποτέλεσμα μιας αναδυόμενης ασθένειας είναι συνήθως η επιβολή καραντίνας για τα πλοία και το πλήρωμα επί του σκάφους στην πληγείσα περιοχή σε συνδυασμό με ειδικούς περιορισμούς σε κοντινά λιμάνια από την περιοχή μόλυνσης για την αντιμετώπιση της εξάπλωσης της συγκεκριμένης ασθένειας (Gavalas et al, 2022).

Μία από τις βασικές συνιστώσες που κλήθηκαν οι ιθύνοντες να λάβουν υπόψη σε ό,τι αφορά στη Covid-19 αφορούσε στη σοβαρότητα της νόσου, που σε συνδυασμό με το ρυθμό εξάπλωσής της, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του ποσοστού νοσηρότητας και θνησιμότητας παγκοσμίως. Οι ιθύνοντες λήψης αποφάσεων ήρθαν αντιμέτωποι με μία πρωτοφανή εξάπλωση της νόσου, που λόγω της ευκολίας μετάδοσης, κατέστησε ιδιαίτερα δύσκολο τον εντοπισμό και την επιβολή μέτρων «καραντίνας» τόσο στα επιβεβαιωμένα κρούσματα, όσο και στα πιθανά (Millefiori et al, 2021).

Εκτός από την επιβολή μέτρων απομόνωσης σε συνδυασμό με συγκεκριμένους περιορισμούς, οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες απέφευγαν ακόμη και τη μεταφορά εμπορευμάτων από ή προς συγκεκριμένες χώρες λόγω της άνευ προηγουμένου εξάπλωσης του ιού για να περιορίσουν την απειλή νόσησης του πληρώματος και την απομόνωση/καραντίνα των πλοίων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Παρόλα αυτά, τα περιστατικά νόσησης του πληρώματος κατέστησαν αναπόφευκτα, με σημαντικό αριθμό υπαλλήλων να νοσήσουν και να χρήζουν άμεσης ιατρικής περίθαλψης. Τα περιστατικά εξάπλωσης του ιού στο πλήρωμα, σε συνδυασμό με της πολιτικές απομόνωσης των λιμανιών και τις αλλαγές στις δρομολογήσεις μεταφοράς

ανθρώπων και εμπορευμάτων, δημιούργησαν άνευ προηγουμένου καθυστερήσεις (Dolumbia-Henry, 2020; Luchenko & Georgiievskyi, 2021).

Οι αρχικοί προβληματισμοί σε ότι αφορά την επιβολή ρητρών αφορούσαν στην έννοια της «ανωτέρας βίας», η οποία εξετάστηκε σε ιδιαίτερη έκταση για την εξακρίβωση ισχύος της ή μη. Ο χρόνος παραμονής που αναφέρεται στο χρονικό διάστημα που επιτρέπεται σε ένα πλοίο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του σε ένα λιμάνι χωρίς να επιβαρυνθεί η εταιρεία με πρόσθετες χρεώσεις, υπόκειται όπως αναφέρθηκε ανωτέρω σε συγκεκριμένους κανονισμούς και όρους. Το Demurrage, από την άλλη πλευρά, είναι η χρέωση που επιβάλλεται στον ναυλωτή του πλοίου για την καθυστέρηση στη φόρτωση ή την εκφόρτωση πέραν του συμφωνηθέντος ωραρίου. Αυτές οι χρεώσεις αποτελούν ζωτικό στοιχείο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς διασφαλίζουν την αποτελεσματική χρήση των πλοίων και την αποφυγή συμφόρησης στα λιμάνια. Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 έχει παρουσιάσει μοναδικές προκλήσεις στον κλάδο της ναυτιλίας, γεγονός που οδήγησε σε δυσκολίες στην τήρηση των απλών συμφωνιών και σε αυξημένες χρεώσεις για την αποζημίωση (Boniatsis, 2022).

Το πρώτο ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί για την επιβολή των ρητρών για μολυσματικές ή μεταδοτικές ασθένειες της BIMCO είναι η οριοθέτηση της κατάστασης σοβαρότητας μίας μεταδοτικής νόσου σε ότι αφορά στις ρήτρες Laytime και Demurrage, που οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να επικαλεστούν κατά τις προσυμφωνηθέντες διαδικασίες, για τις ρήτρες που πρέπει να γίνει επίκληση. Ως φαίνεται κατανοητό, ο καθορισμός της οριοθέτησης δεν αποτελεί μία εύκολη διαδικασία και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πλείστοι παράμετροι, συμπεριλαμβανομένων καταχρηστικών τακτικών από τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές (BIMCO, 2021).

Αναμφίβολα, είναι αδύνατο να εκτιμηθεί ποσοτικά η σοβαρότητα μιας ασθένειας για να γίνει επίκληση της ρήτρας BIMCO, όπως όμως είναι δύσκολο να καθοριστεί η έννοια της «ανωτέρας βίας». Οι ορισμοί που δίνονται σχετικά με την ασθένεια σε συμφωνία με τα οριζόμενα από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας σχετικά με την αξιολόγηση της μολυσματικότητας και της μεταδοτικότητας μιας ασθένειας μπορούν να καλύψουν σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο της έκτακτης υγειονομικής ανάγκης και να οδηγήσουν σε αυτόματη ενεργοποίηση των σχετικών ρητρών ρήτρες Laytime και

Demurrage, με την επιφύλαξη της διακριτικής ευχέρειας των μερών (BINCO, 2021b; WHO, 2021).

Η έξαρση της Covid-19 κηρύχθηκε στις 30 Ιανουαρίου 2020 ως Έκτακτης Ανάγκης Δημόσιας Υγείας Διεθνούς Ανησυχίας (PHEIC) από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ). Σύμφωνα με τον WHO, ένα PHEIC είναι «ένα έκτακτο γεγονός που αποφασίζεται να συνιστά κίνδυνο για τη δημόσια υγεία για άλλα κράτη μέσω της διεθνούς εξάπλωσης της νόσου και να απαιτεί δυναμικά συντονισμένη διεθνή αντίδραση». Έτσι, μπορεί εύκολα να υποτεθεί ότι μια ρήτρα μπορεί να ενεργοποιηθεί κατά τη διάρκεια ενός ξαφνικού, απροσδόκητου και σοβαρού συμβάντος που επηρεάζει άμεσα ή απειλεί να επηρεάσει τη δημόσια υγεία έξω από τα εθνικά σύνορα ενός κράτους και απαιτεί άμεση και συντονισμένη διεθνή αντίδραση και διαχείριση (WHO, 2021b; IMO, 2020).

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο βαθμός επικινδυνότητας που μπορεί να παρουσιάζει μια περιοχή είναι υποκειμενικός. Ως εκ τούτου, οι ιδιοκτήτες μπορούν είτε να δικαιολογήσουν την άρνηση των συμφωνηθέντων επί των ναυλοσυμφών (Faqiang & Abliakimova, 2020). Σύμφωνα με τις τυπικές ρήτρες χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής έχει καθιερώσει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου και οι υποχρεώσεις του δηλώνονται ρητά, συμπεριλαμβανομένων τυχόν υπερβολικών δαπανών, όπως ο καθαρισμός του σκάφους, η επιβολή καραντίνας ή τυχόν υποκαπνισμός που προέκυψε από την προηγούμενη χρήση το πλοίο. Ως αποτέλεσμα, οι πλοιοκτήτες, για την προστασία των συμφερόντων τους, θα πρέπει να λάβουν τις πιο αυστηρές οικονομικές εγγυήσεις κατά τον καθορισμό του ναύλωσης ή την παραίτηση από την επιλογή άρνησης εισόδου σε μια απειλούμενη περιοχή (Thomas, 2020).

Το ζήτημα των ρητρών laytime (σταλία) και demurrage (επισταλία) έχει καταστεί περισσότερο περίπλοκο κατά τη διάρκεια της πανδημίας, με διαφωνίες σχετικά με το εάν η πανδημία αποτελεί γεγονός ανωτέρας βίας που θα επέτρεπε την παράταση του χρόνου ανεξάρτητα από τα ορισθέντα στο ναυλοσύμφωνο. Οι ρήτρες ανωτέρας βίας περιλαμβάνονται συχνά στις ναυτιλιακές συμβάσεις και έχουν σκοπό να δικαιολογήσουν την αδυναμία ενός συμβαλλόμενου να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις λόγω απρόβλεπτων συνθηκών πέρα από τον έλεγχό του. Ωστόσο, υπάρχει συχνά ασάφεια σχετικά με το εάν η πανδημία χαρακτηρίζεται ως γεγονός ανωτέρας

βίας, οδηγώντας σε διαφωνίες σχετικά με την εφαρμογή των τελών σχετικών με τις ρήτρες laytime και demurrage.

Ένα άλλο ζήτημα που προκύπτει από την πανδημία είναι το ενδεχόμενο διαφωνιών σχετικά με την ερμηνεία των ρητρών του χρόνου, ιδιαίτερα εκείνων που σχετίζονται με «για όλους τους σκοπούς» ή «οποιοδήποτε σκοπό». Αυτές οι ρήτρες περιλαμβάνονται συχνά στις συμβάσεις για να επιτρέψουν την εκτέλεση ενός ευρέος φάσματος δραστηριοτήτων εντός του χρόνου, όπως επιθεώρηση φορτίου ή επισκευές. Ωστόσο, καθώς η πανδημία οδηγεί σε αυξημένα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας, υπάρχει πιθανότητα διαφωνιών σχετικά με το εάν αυτές οι δραστηριότητες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής «για όλους τους σκοπούς» ή «οποιοδήποτε σκοπό» (Fanoy, et al, 2021).

Ως απάντηση σε αυτές τις προκλήσεις, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν λάβει μέτρα για να τροποποιήσουν τις συμβάσεις τους για να προβλέψουν την πιθανότητα καθυστερήσεων που σχετίζονται με την πανδημία. Για παράδειγμα, ορισμένες συμβάσεις έχουν συμπεριλάβει διατάξεις για παράταση του χρόνου λόγω καθυστερήσεων που σχετίζονται με την πανδημία, ενώ άλλες έχουν συμπεριλάβει ρήτρες ανωτέρας βίας που αναφέρονται ρητά στις πανδημίες (Millefiori et al, 2021).

Συμπερασματικά, η πανδημία της COVID-19 έχει παρουσιάσει σημαντικές προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με διακοπές στις αλυσίδες εφοδιασμού και καθυστερήσεις στη διακίνηση αγαθών που οδηγούν σε διαφωνίες σχετικά με τις καθυστερήσεις και τις ρήτρες όπως αποτυπώνονται στα ναυλοσύμφωνα (Gavalas et al, 2022b). Η πανδημία έχει τονίσει τη σημασία της σαφούς εκφοράς του συμβολαίου και την ανάγκη για ευελιξία στην ανταπόκριση σε απρόβλεπτα γεγονότα. Προτείνεται ο ναυτιλιακός κλάδος να συνεχίσει να προσαρμόζεται στις προκλήσεις που θέτει η πανδημία και να εργαστεί για να διασφαλίσει την αποτελεσματική διαχείριση των ζητημάτων που σχετίζονται με το laytime (σταλία) και demurrage (επισταλία).

Βιβλιογραφία

Aspragkathou, D. (2005) A Critical Analysis of the Requirements for the Commencement of Laytime in Voyage Charterparties, PhD thesis, School of Law, University of Birmingham.

Baughen, S. (2015) Shipping Law, 6th ed., Routledge, New York, USA.

Cooke, J., Young, T., Taylor, A., Kimball, J., Martowski, D. and Lambert, L. (2014) Voyage Charters, 4th ed., Informa Law, London, UK.

Davies, D. (2006) Commencement of Laytime, 4th ed., Informa Law, London, UK. Dea, A., Kumara, S.K., Gunasekaranb, A. and Tiwaria, M.K. (2017) ‘Sustainable maritime inventory routing problem with time window constraints’, Engineering Applications of Artificial Intelligence, Vol. 71, pp.77–95

INTERTANKO (2020). Guidance on Chartering Issues relating to Covid-19 Διαθέσιμο στο: [safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/05/Intertanko-COVID-charterparty-issues-2020_04.pdf](https://www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/05/Intertanko-COVID-charterparty-issues-2020_04.pdf)

Irwin, D. (2013) ‘Advanced demurrage workshop’, Advanced Demurrage Workshop, September, Cape Town, pp.5–10.

Jowett, R. & Valley, G. (2007). Overview of Commercial Shipping Contracts for Carriage of Goods. Διαθέσιμο στο <http://www.austlii.edu.au/au/journals/AUMPLawAYbk/2007/22.pdf>

Poulsen, R.T. and Sampson, H. (2020) ‘A swift turnaround? Abating shipping greenhouse gas emissions via port call optimization’, Transportation Research Part D, Vol. 86, pp.1–13.

Schofield J, Laytime and Demurrage (6th edn, Informa Business Publishing, 2011)

Schofield, J. (2005) Laytime and Demurrage, 5th ed., Informa Law, London, UK.

Singh, L. (2011) The Law of Carriage of Goods by Sea, 1st ed., Bloomsbury Professional, Haywards Heath, UK.

Tanriverdi, C. (2011) The Commercial and Legal Significance of Laytime and Demurrage in English Law and the New Turkish Commercial Code, <http://www.hg.org/article.asp?id=24183>

Thomas D.R, Chuah J, The evolving law and practice of voyage charterparties; Laytime and Demurrage Clauses in Contracts of Sale – A Survey of the New York

Society of Maritime Arbitrators' Awards (1978 – 2008) and English Case Law (Informa Law, 2009).

Wilford, M., Coghlin, T. and Kimball, J. (2003) *Time Charters*, Lloyd's of London, London, UK.

Wilson, J.F. (2010) *Carriage of Goods by Sea*, 7th ed., Pearson Education, New York, USA.

BIMCO, Coronavirus (Covid-19)", Available online at: Coronavirus (COVID-19) (bimco.org), 2021

BIMCO. COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020, Available online at: COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020 (bimco.org), 2021

Boviatsis M. Legal assessment of BIMCO's infectious or contagious diseases (IOCD) clauses for voyage and time charter parties. *Mar Policy*. 2022 Oct;144:105206. doi: 10.1016/j.marpol.2022.10520

Doumbia-Henry C. Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers. *WMU J. Marit. Aff.* 2020;19(3):279–293. doi: 10.1007/s13437-020-00217-9.

Fanoy E, Ummels AE, Schokkenbroek V, van Dijk B, Wiegman S, Veenstra T, van der Eijk AA, Sikkema RS, de Raad A. Outbreak of COVID-19 on an industrial ship. *Int Marit Health*. 2021;72(2):87-92. doi: 10.5603/IMH.2021.0016.

Faolang L., Abliakimova E. Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex. Portus*. 2020;24:7. doi: 10.26886/2524-101x4.2020.1

Gavalas D., Theodoros S., Michael T. COVID–19 impact on the shipping industry: an event study approach. *Transp. Policy*. 2022;116:157–164. doi: 10.1016/j.tranpol.2021.11.016.

Gavalas D, Syriopoulos T, Tsatsaronis M. COVID-19 impact on the shipping industry: An event study approach. *Transp Policy (Oxf)*. 2022b Feb;116:157-164. doi: 10.1016/j.tranpol.2021.11.01

IMO, Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic", Available online at: Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic (imo.org), 2020

Luchenko, D. and Georgiievskyi, I. Administrative restrictions in ports: Practice of crew rotations during covid-19 pandemic. *Lex Portus*, 2021, 7, no 3 p.7. DOI: 10.26886/2524–101X.7.3.2021.1.

Millefiori L.M., Braca P., Zissis D., Spiliopoulos G., Marano S., Willett P.K., Carniel S. COVID-19 impact on global maritime mobility. *Sci. Rep.* 2021;11(1):1–16. doi: 10.1038/s41598-021-97461-7

Thomas R., editor. *Legal Issues Relating To Time Charterparties*. Taylor & Francis; 2020

WHO, Promoting Public Health measures in response to COVID-19 on cargo and shipping vessels, Available online at: Promoting public health measures in response to COVID-19 on cargo ships and fishing vessels, 2021

WHO, Operational considerations for managing COVID-19 cases, Available online at Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak onboard ships, 2021b