

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**«Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΤΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ»**

Παπαδομιχελάκης Γεώργιος του Νικολάου

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

Πειραιάς
Ιανουάριος 2010

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.

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:

- Κωνσταντίνος Γκιζιάκης
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Κωνσταντίνος Χλωμούδης

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Τα τελευταία χρόνια η ναυτιλία βίωσε μια σχετικά μακρά περίοδο εξαιρετικής ευμάρειας που την ακολούθησε μια εκπληκτικά γρήγορη κατάρρευση της αγοράς. Οι μεταβολές στην ονομαστική τιμή των ναύλων αναμφίβολα οδήγησαν και σε σημαντικές μεταβολές στους όρους των ναυλοσυμφώνων, καθώς η διαπραγματευτική δύναμη άλλαξε χέρια.

Η εργασία αυτή αποτελεί μια συγκριτική μελέτη των δύο πιο διαδεδομένων τύπων ναυλοσυμφώνων (gencon, nypre) της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων, που συνάφθηκαν σε δύο σημαντικά διαφοροποιημένες περιόδους της ναυλαγοράς. Αντικειμενικός σκοπός της οποίας είναι να εντοπισθούν και να καταγραφούν οι διαφοροποιήσεις, που επιφέρει η μεταβολή της ναυλαγοράς στους όρους των ναυλοσυμφώνων.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους εκείνους που με βοήθησαν στην συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας με πρώτους τους γονείς και τον αδερφό μου.

Επίσης θέλω να ευχαριστήσω τον Καπετάνιο και έμπειρο ναυλομεσίτη Χαράλαμπο Μπαρμπούτση, που μαζί με τον αδερφό μου ανέλαβαν το δύσκολο έργο να με μνήσουν στα μυστικά της ναυτιλίας και των ναυλώσεων. Η συμβολή των οποίων στην συγγραφή της διπλωματικής ήταν κάτι παραπάνω από καθοριστική.

Τέλος ένα μεγάλο ευχαριστώ στους καθηγητές μου και ιδιαίτερα στον επιβλέπων καθηγητή κ. Κωνσταντίνο Γκιζιάκη, για τις εποικοδομητικές παρατηρήσεις και την ατελείωτη υπομονή του.

ΓΑΜΕΤΕΛΗΜΟ ΠΕΡΑΙΑ

Στην οικογένεια μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ</u>	3
1.1 ΓΕΝΙΚΑ	3
1.2 Η ΖΗΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	7
1.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	9
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ</u>	12
2.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ	12
2.2 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (GENKON)	16
2.2.1 ΓΕΝΙΚΑ	16
2.2.2 ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ.....	16
2.2.3 ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΔΡΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ	17
2.2.4 Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	17
2.2.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ/ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΑΦΙΞΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ	18
2.2.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	18
2.2.7 ΛΙΜΑΝΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ	18
2.2.8 ΕΛΑΧΙΣΤΟ/ΜΕΓΙΣΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΑΦΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ (LAYCAN)	19
2.2.9 ΝΑΥΛΟΣ	19
2.2.10 ΦΟΡΤΩΣΗ/ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ.....	20
2.2.11 ΣΤΑΛΙΕΣ (LAYTIME)	20
2.2.12 ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ / ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ (DEMURRAGE/DISPATCH)	20
2.2.13 LIEN CLAUSE	21
2.2.14 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)	21
2.2.15 BOTH TO BLAME CLAUSE	21
2.2.16 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE) & NEW JASON CLAUSE	21
2.2.17 ΦΟΡΟΙ & ΤΕΛΗ (TAXES & DUES)	22
2.2.18 ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ (AGENCY)	22
2.2.19 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ (BROKERAGE)	22
2.2.20 ΡΗΤΡΑ ΑΠΕΡΓΙΩΝ (GENERAL STRIKE CLAUSE)	22
2.2.21 ΡΗΤΡΑ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (WAR RISKS CLAUSE)	23

2.2.22 ΓΕΝΙΚΗ ΡΗΤΡΑ ΠΑΓΩΝ
(GENERAL ICE CLAUSE)

..... 25

2.2.23 ΔΙΚΑΙΟ & ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ
(LAW & ARBITRATION)

..... 26

25 2.2.23 ΔΙΚΑΙΟ &
ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (LAW &
ARBITRATION)

..... 26

26 2.3 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ
ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ (NYPE)

.....

.....

2.3 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ
ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ (NYPE)

.....

.....

2.3 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ
ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ (NYPE)

.....

.....

26

2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

.....

..... 26 2.3.2 ΧΡΟΝΟΣ

ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

26

2.3.2 ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

.....

2.3.3 Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ 27

.....

2.3.4 Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ 28

2.3.5 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΩΤΕΣ 28

2.3.6 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ
ΠΛΟΙΟΥ (ON-OFF HIRE SURVEY) 28

2.3.7 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ / ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ (DANGEROUS CARGO /
CARGO EXCLUSIONS) 29

2.3.8 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΟΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(TRADING LIMITS) 29

.....			
2.3.9	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	30
.....			
2.3.10	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ		30
2.3.11	ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ (PERFORMANCE OF VOYAGES)		30
2.3.12	ΚΑΥΣΙΜΑ (BUNKERS)		31
2.3.13	ΜΙΣΘΩΜΑ/ ΤΟΠΟΣ	ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ	31
.....			
2.3.14	ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΙΣΘΩΜΑΤΟΣ		32
2.3.15	ΧΩΡΟΙ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (BERTHS)	33	2.3.16 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ
.....		33	2.3.17 SUPERCARGO
ΚΑΙ ΓΕΥΜΑΤΑ			
33			
2.3.16	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ	33	2.3.17 SUPERCARGO
.....			
ΚΑΙ ΓΕΥΜΑΤΑ			
			33
2.3.17	SUPERCARGO ΚΑΙ ΓΕΥΜΑΤΑ		33
2.3.18	ΔΙΑΤΑΓΕΣ ΠΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (SAILING ORDERS AND LOGS)		34
2.3.19	ΠΑΡΑΔΟΣΗ / ΑΚΥΡΩΣΗ (DELIVERY / CANCELING)		34
2.3.20	ΔΙΑΚΟΠΗ ΜΙΣΘΩΣΗΣ (OFF HIRE)		34
2.3.21	ΥΠΕΝΟΙΚΙΑΣΗ (SUBLET)		35
2.3.22	ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ (DRYDOCKING)		35
2.3.23	ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ (TOTAL LOSS)		35
2.3.24	ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ (EXCEPTIONS)		36
2.3.25	ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ (LIBERTIES)		36
2.3.26	ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΣΧΕΣΗΣ (LIENS)		36
2.3.27	(SALVAGE)		36
2.3.28	ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE)		36
2.3.29	ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ (NAVIGATION)		37
2.3.30	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (CARGO CLAIMS)		37
2.3.31	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ (CARGO GEAR AND LIGHTS)		37
2.3.32	ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (CREW OVERTIME)		37
2.3.33	ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LANDING)		37
2.3.34	ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ (PROTECTIVE CLAUSES)		38
2.3.35	ΑΚΥΡΩΣΗ ΛΟΓΩ ΠΟΛΕΜΟΥ (WAR CANCELATION)		40

2.3.36 ΠΑΓΟΣ	40
2.3.37 ΕΠΙΣΤΡΑΤΕΥΣΗ	40
2.3.38 ΖΗΜΙΕΣ ΣΤΟΙΒΑΔΟΡΩΝ	40
2.3.39 ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ	41
2.3.40 ΦΟΡΟΙ	41
2.3.41 ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ	41
2.3.42 ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ (LAID UP RETURNS)..	42
2.3.43 ΕΓΓΡΑΦΑ (DOCUMENTATION)	42
2.3.44 ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ	42
2.3.45 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ	43
2.3.46 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	43
2.3.47 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)	43

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:</u> ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ	
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	44
<i>3.1 ΓΕΝΙΚΑ</i>	<i>44</i>
<i>3.2 ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ</i>	
<i>(GENKON)</i>	<i>45</i>
3.2.1 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ (CARGO)	45
3.2.2 ΛΙΜΑΝΙΑ	46
3.2.3 ΣΤΑΛΙΕΣ (LAYTIME)	47
3.2.4 ΝΑΥΛΟΣ (FREIGHT)	50
3.2.5 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ, ΦΟΡΟΙ, κτλ	50
3.2.6 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (D/AS)	50
3.2.7 ΣΤΟΙΒΑΔΟΡΟΙ (STEVEDORES)	51
<i>3.3 ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ</i>	
<i>ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ (NYPE)</i>	<i>51</i>
3.3.1 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ – ΑΠΛΟ ΤΑΞΙΔΙ Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ (SINGLE TRIP OR PERIOD)	51
3.3.2 ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (DELIVERY PLACE AND TIME)	53
3.3.3 ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΗΓΩΝ (PILOTAGES)	53
3.3.4 ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΝΑΥΛΟΣ (DAILY HIRE)	54
3.3.5 ΘΕΣΗ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ (REDELIVERY)	54
3.3.6 ΟΡΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ (PAYMENT CLAUSE)	55

3.3.7 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΝΑΥΛΩΤΗ (CHARTERES ITEMS)	55
3.3.8. ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)	55
3.3.9 SUPER CARGO	56
3.3.10 LAYDAYS/CANCELLING	56
3.3.11 OFF HIRE CLAUSE	57
3.3.12 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION CLAUSE)	57
3.3.13 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ (PARAMOUNT CLAUSE)	57
3.3.14 ΕΜΠΟΛΕΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗ – ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (EXTRA WAR RISK INSURANCE-CREW BONUS)	58
3.3.15 NYPE INTERCLUB AGREEMENT	58
3.3.16 STEVEDORE	58
3.3.17 ΚΑΥΣΙΜΑ (ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ – ΤΙΜΕΣ – ΠΛΗΡΩΜΗ) (BUNKERS CLAUSE) ..	59
3.3.18 ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗ (CARGO + TRADING EXCLUSIONS)	59
3.3.19 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥΣ – ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ κτλ (ILOHC- CVE)	59
3.3.20 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ – ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ	61
3.1 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (GENKON)	61
3.2 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ (NYPE)	62
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Οι μεταβλητές του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς

Οι δείκτες της ναυλαγοράς

Γράφημα της ναυλαγοράς

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή έχει σαν σκοπό να παρουσιάσει τις διαφοροποιήσεις που εμφανίζονται πάνω στους όρους ενός ναυλοσυμφώνου, την στιγμή που πραγματοποιούνται μεγάλες διακυμάνσεις στα επίπεδα της αγοράς. Δηλαδή το πέρασμα από μια πολύ καλή αγορά (από την σκοπιά των πλοιοκτητών) σε μια κακή αγορά. Στην αρχή καταδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή

αγορά παρουσιάζοντας, τόσο το μοντέλο λειτουργίας της, όσο και τους παράγοντες της ζήτησης και προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών. Έπειτα, αφού γίνει μνεία για το τι είναι γενικά ένα ναυλοσύμφωνο, προχωρούμε ειδικά στην ανάλυση των δύο κυριότερων φορμών ναυλοσυμφώνων της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων, του GENKON, που αφορά τις ναυλώσεις ταξιδιού και του NYPE που αφορά τις χρονοναυλώσεις. Στην συνέχεια παραθέτονται οι κυριότεροι όροι και ο τρόπος που αυτοί μεταβάλλονται ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς, προς όφελος πότε των πλοιοκτητών και πότε των ναυλωτών. Τέλος γίνεται μια εξέταση εκτελεσθέντων ναυλοσυμφώνων όπου εντοπίζονται στην πράξη οι μεταβολές των όρων ανάλογα με την κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά κατά τον χρόνο σύναψης τους.

Our aim is to demonstrate the variations in the terms of a charter party that occurs during the fluctuations of the shipping market. In order to do that we will firstly demonstrate the shipping market model (supply & demand) and then will try to explain the charter party, then we will focus on the two main forms of charter parties in the dry bulk shipping industry that is, the GENKON, that concerns the voyage charter parties and the NYPE, that concerns the time charter parties.

Also we will elaborate on the terms & conditions that modify, (from owners favor to charters favor etc) depending on the market situation at the given moment.

Last but not least, there is an assessment of executed charter parties, in order to identify those terms that swift due to the adjustments of the market (good market – bad market).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία είναι ο κατεξοχήν παγκοσμιοποιημένος τομέας της διεθνούς οικονομίας, ως εκ τούτου οι άνθρωποι που απασχολούνται στον τομέα αυτό καθημερινά έρχονται αντιμέτωποι με πλήθος παραγόντων που επηρεάζουν την διεθνή οικονομία και επομένως και την ίδια την ναυτιλία. Ιδιαίτερα στις μεγάλες κυρίως εταιρείες, τα τμήματα ναυλώσεων, οφείλουν και πρέπει να παρακολουθούν στενά όλες εκείνες τις εξελίξεις, τόσο σε οικονομικό όσο και σε πολιτικό επίπεδο, που επηρεάζουν την ναυλαγορά. Η ναυλαγορά (freight market) στην ποντοπόρο ναυτιλία είναι εξ ορισμού πλήρως διεθνοποιημένη και παγκοσμιοποιημένη και οι ναυλώσεις (chartering), πέραν του τεχνικού τους κομματιού (κατάρτιση ναυλοσύμφωνου κτλ), έχουν και ως αντικείμενο την συγκέντρωση και διαχείριση πληροφοριών. Η σωστή πληροφορία, την κατάλληλη στιγμή, είναι αυτή που κάνει την διαφορά σε ένα κλείσιμο μιας ναύλωσης.

Η δημιουργία ενός ναυλοσύμφωνου αποτελεί προϊόν ελεύθερης διαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών (πλοιοκτήτη και ναυλωτή). Συνεπώς, η ύπαρξη πολυάριθμων παραγόντων που επηρεάζουν τα εμπλεκόμενα μέρη στις τελικές τους αποφάσεις είναι πέρα από κάθε αμφισβήτηση. Ο ναύλος, η θέση του πλοίου, ο τύπος, η ηλικία, τα μέσα που διαθέτει (πχ geared, gearless, grabber κτλ), τα σχέδια των πλοιοκτητών (πχ αναζητούν ταξίδι προς μια συγκεκριμένη περιοχή προκειμένου, είτε να το παραδώσουν σε καινούργιο πλοιοκτήτη, είτε να κάνουν δεξαμενισμό (drydock), είτε να το οδηγήσουν για παλιοσίδηρα (scrap) σε διαλυτήριο κ.α), οι ιδιαιτερότητες του φορτίου (ιδιαιτερότητα στον χειρισμό, βαθμός επικινδυνότητας, κ.α), η διάρκεια του ταξιδιού ή της ναύλωσης, οι γεωγραφικές περιοχές που θα εργαστεί το πλοίο, είναι μερικά μόνο από τα στοιχεία που επηρεάζουν τους όρους μιας σύμβασης ναύλωσης πλοίου.

Η επίδραση της αγοράς στην τελική διαμόρφωση των όρων που διέπουν ένα ναυλοσύμφωνο είναι ίσως η πιο σημαντική, καθώς επηρεάζει σε τεράστιο βαθμό τον ναύλο και κατά συνέπεια και το κέρδος του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Η προσφορά και η ζήτηση θαλασσιών υπηρεσιών είναι αυτές που κατά κύριο λόγο διαμορφώνουν την ναυλαγορά. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι στην ουσία δημιουργούν τις συνθήκες, μέσα στις οποίες πραγματοποιείται η διαπραγμάτευση των ναυλοσύμφωνων.

Με την παρούσα εργασία θα καταβληθεί μια προσπάθεια να παρουσιαστεί ο τρόπος με τον οποίο οι μεταβολές της αγοράς επηρεάζουν την τελική διαμόρφωση των όρων ενός ναυλοσύμφωνου στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου (dry bulk cargo).

Εξαιτίας της πληθώρας των ναυλοσύμφωνων θα περιοριστούμε στην παρουσίαση και ανάλυση των δύο ενδεικτικότερων του Gencon και του NYPE.

Προηγουμένως όμως κρίνεται σκόπιμο να αποσαφηνιστούν ορισμένες εισαγωγικές έννοιες προκειμένου να γίνει ευκολότερα κατανοητή η ανάλυση που ακολουθεί.

ΓΑΛΕΡΙΣΤΕΛΛΗΝΟ ΓΕΡΑΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στην σημερινή παγκοσμιοποιημένη κοινωνία όπου οι μεταφορές αγαθών από το ένα σημείο του πλανήτη στο άλλο αποτελούν μια συνήθη πρακτική ανθρώπων, κυβερνήσεων και εταιρειών, ο ρόλος της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερος σημαντικός. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το παγκόσμιο δια θαλάσσης εμπόριο το 2006 άγγιξε τους 7,11 δις τόννους, ενώ η συνολική ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτιμώμενη σε τοννομύλια ξεπέρασε τα 29 χιλιάδες διςσεκατομύρια¹. Σε γενικές γραμμές, η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από περιόδους υψηλής κερδοφορίας καθώς και περιόδους πολύ χαμηλής ή και ζημιογόνου λειτουργίας. Αυτές οι περίοδοι ονομάζονται ναυτιλιακοί κύκλοι και χαρακτηρίζονται από τις φοβερές μεταβολές στην κερδοφορία των πλοιοκτητών που επέρχονται με κάθε αλλαγή. Το χαοτικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η ναυτιλία, καθιστά οποιαδήποτε προσπάθεια για ακριβείς και συνάμα αποτελεσματικές προβλέψεις πλήρως ουτοπική.

Για να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί η αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές είναι επιβεβλημένο να αναφερθούμε στην προσφορά και την ζήτηση των θαλασσίων υπηρεσιών. Εξάλλου, κατά γενική ομολογία, η ναυτιλιακή βιομηχανία, κατά κύριο λόγο λειτουργεί, υπό τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Είναι ίσως ο μόνος κλάδος της οικονομίας, σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου τα διδάγματα του Άνταμ Σμίθ βρήκαν την απόλυτη εφαρμογή τους.

Η προσφορά και η ζήτηση θαλασσίων μεταφορών κυρίως αποτελούνται από πέντε μεταβλητές η κάθε μία (πίνακας 1). Οι πέντε βασικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών είναι: η παγκόσμια οικονομία (world economy), οι διαδρομές των φορτίων του παγκόσμιου θαλασσίου εμπορίου (seaborne commodity trades), η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλασσίων διαδρομών (average haul), τα πολιτικά γεγονότα (political events) και το κόστος μεταφοράς (transport cost). Όσον αφορά την προσφορά, οι πέντε βασικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες είναι: η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου (world fleet capacity), η παραγωγικότητα του στόλου (fleet productivity), η παραγωγή νεότευκτων πλοίων (shipbuilding production),

¹ <http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/41>

οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων (scrapping and losses) και το επίπεδο του ναύλου (freight rates).

Πίνακας 1²

Οι μεταβλητές του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς

ΖΗΤΗΣΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ
Παγκόσμια οικονομία	Χωρητικότητα παγκοσμίου στόλου
Διαδρομές των φορτίων του θαλάσσιου παγκοσμίου εμπορίου	Παραγωγικότητα του στόλου
Μέση διανυόμενη απόσταση των θαλασσιών διαδρομών	Παραγωγή νεότευκτων πλοίων
Πολιτικά γεγονότα	Διαλύσεις και απώλειες πλοίων
Μεταφορικό κόστος	Ναύλος

Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς στην ουσία αποτελείται από τρία τμήματα, της ζήτησης, της προσφοράς και των ναύλων

A. Το τμήμα της ζήτησης

Η παγκόσμια οικονομία παράγει διάφορα αγαθά τα οποία αφενός χρειάζεται να μεταφερθούν προς τα κέντρα κατανάλωσης τους και αφετέρου για να παραχθούν τα ίδια χρειάζεται να μεταφερθούν πρώτες ύλες από διάφορα σημεία του πλανήτη στα κέντρα παραγωγής. Κατά συνέπεια, οι εξελίξεις σε μερικούς τομείς της παραγωγής είναι σε θέση να επηρεάσουν την παγκόσμια ζήτηση. Ένα πρόσφατο παράδειγμα είναι η σημερινή παγκόσμια οικονομική κρίση όπου η ξαφνική μείωση της παγκόσμιας ζήτησης σε τελικά αγαθά, οδήγησε σε μείωση της παγκόσμιας παραγωγής, πλήττοντας τις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, η μεταβολή της απόστασης που χρειάζεται να μεταφερθεί ένα φορτίο, επηρεάζει τον χρόνο μεταφοράς του και κατ' ακολουθία την ζήτηση θαλασσιών υπηρεσιών εκφρασμένη σε τονομίλια. Ως τονομίλια ορίζουμε την μονάδα που εκφράζει την παραγωγική ικανότητα ενός πλοίου (ή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης) συγκριτικά με την μεταφορική του ικανότητα (tonnage). Υπολογίζεται ως

² MARITIME ECONOMICS, ΕΚΔΟΣΗ 2^Η, Martin Stopford, σελ 115

το γινόμενο της συνολικής απόστασης που διανύθηκε, εκφρασμένη σε ναυτικά μίλια, επί του όλου του μεταφερθέντος φορτίου, εκφρασμένου σε μετρικούς τόνους³. Η χρησιμοποίηση των τονομιλίων ως μέσω μέτρησης της ζήτησης εμπεριέχει τον βαθμό αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του πλοίου, πράγμα που δεν συμβαίνει εάν χρησιμοποιήσουμε μόνο την χρησιμοποιούμενη χωρητικότητα του πλοίου.

B. Το τμήμα της προσφοράς

Από την πλευρά της προσφοράς η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου αναπαριστά την σταθερή θαλάσσια μεταφορική ικανότητα στην βραχυχρόνια περίοδο. Σχεδόν ποτέ όμως δεν απασχολείται ταυτόχρονα όλο το τμήμα του στόλου, καθώς ορισμένα πλοία μπορεί να είναι καθηλωμένα σε ναυπηγεία για συντήρηση (dry dock κτλ), άλλα να είναι παροπλισμένα (laid up) και άλλα να χρησιμοποιούνται ως αποθήκες. Μέχρι προ λίγων μηνών, όταν ο δείκτης BMTI κινούνταν κάτω από τις 1000 μονάδες, πάρα πολλά πλοία είχαν παροπλισθεί από τους πλοιοκτήτες τους, καθώς η περεταίρω λειτουργία τους με τα τότε επίπεδα του ναύλου καθίστατο ασύμφορη. Οι υπερβολικά χαμηλές τιμές του αργού πετρελαίου οδήγησαν αρκετές εταιρείες αλλά και κράτη να χρησιμοποιήσουν αρκετά πετρελαιοφόρα ως πλωτές αποθήκες, προκειμένου να επωφεληθούν από τις πολύ χαμηλές τιμές τις οποίες θεωρούσαν, όπως και αποδείχτηκε, πολύ προσωρινές. Το αποτέλεσμα και των δύο περιπτώσεων δεν είναι άλλο από την μείωση της ενεργής προσφερόμενης χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου. Εκτός από τα παραπάνω, η συνολική προσφερόμενη ποσότητα εξαρτάται και από την αποτελεσματικότητα της απασχόλησης των πλοίων. Στο πόσο αποτελεσματική είναι η εκμετάλλευση, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ταχύτητα πλεύσεως του πλοίου, η συνολικά διανυόμενη απόσταση και ο χρόνος ταξιδιού υπό έρμα (ballast). Είναι εύκολα κατανοητό ότι όσο μεγαλύτερη μέση ταχύτητα έχει ένα πλοίο και όσο μικρότερη είναι η υπό έρμα διανυόμενη απόσταση, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η παραγωγικότητα του πλοίου. Επιπλέον, οι πολιτικές που ασκούν οι φορτωτές, τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οι διεθνείς οργανισμοί διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση της προσφοράς.

Γ. Το τμήμα των ναύλων

Ο ναύλος είναι ο συνδετικός κρίκος της ζήτησης και της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών. Ο μηχανισμός διαμόρφωσης των ναύλων καθορίζει το χρηματικό τίμημα

³ NAYTILIAKHI OIKONOMIKHI, Ελ Γεωργαντόπουλος, Γ.Π. Βλάχος εκδόσεις TZEI & TZEI, σελ 49-50

που θα πρέπει να καταβάλουν οι ναυλωτές στους πλοιοκτήτες για την εκτέλεση της μεταφοράς. Η οποιαδήποτε ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εξομαλύνεται από την δραστική επίδραση που επιφέρει μια ανάλογη αυξομείωση της τιμής του ναύλου.

Όταν το tonnage δεν επαρκεί για να καλύψει τις μεταφορικές ανάγκες, τότε οι ναύλοι, άρα και τα κέρδη των πλοιοκτητών, εκτινάσσονται προς τα πάνω. Το γεγονός αυτό έχει σοβαρές επιπτώσεις στην όλη συμπεριφορά ναυλωτών και πλοιοκτητών. Οι πλοιοκτήτες έχουν την τάση να παραγγέλνουν καινούργια πλοία για να επωφεληθούν από την υπερβάλλουσα ζήτηση, ενώ οι ναυλωτές προσπαθούν να μειώσουν τα προς μεταφορά φορτία τους άρα και να μειώσουν το έλλειμμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, είτε καθυστερώντας να τα βγάλουν στην αγορά, είτε ακόμα και ακυρώνοντας τα. Επίσης, στην προσπάθεια τους να μειώσουν το κόστος στρέφονται προς την χρήση μεγαλύτερων πλοίων (οικονομίες κλίμακας), είτε επαναδιαπραγματεύονται με τους προμηθευτές των φορτίων τα διάφορα συμβόλαια που έχουν συνάψει βασιζόμενοι πάντα στις καλές και παραδοσιακές τους σχέσεις.

Στην αντίθετη περίπτωση, όταν δηλαδή το προσφερόμενο tonnage είναι μεγαλύτερο από την ζήτηση, οι ναύλοι πέφτουν και τα κέρδη των πλοιοκτητών περιορίζονται αισθητά και ανάλογα με τις υποχρεώσεις του καθενός μπορεί να υπάρχει και ζημία. Αξίζει να αναφερθεί ενδεικτικά το παράδειγμα ενός bulk carrier περίπου 42000dwt όπου ενώ τα running expenses του ήταν περίπου \$5800 ημερησίως, εισέπραττε ναύλο \$7200 ημερησίως. Την ίδια στιγμή όμως το πλοίο βαρύνονταν με δανειακές υποχρεώσεις ύψους \$12000 ημερησίως, καθώς είχε αγοραστεί στην λεγόμενη «καλή» αγορά. Εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης από το συγκεκριμένο πλοίο ζημιώνεται επί καθημερινής βάσεως πάνω από \$10000.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, αρκετοί πλοιοκτήτες που είτε δεν αντέχουν να συντηρούν τα πλοία τους προσδοκώντας στην γρήγορη βελτίωση της αγοράς, είτε δεν θεωρούν ότι η αγορά θα βελτιωθεί σύντομα και δεν θέλουν να χάσουν την ρευστότητα που είχαν συσσωρεύει τον χρόνο της υψηλής ναυλαγοράς, αποφασίζουν να πουλήσουν. Κάποιος πλοιοκτήτης που είναι πολύ απαισιόδοξος σχετικά με το μέλλον της ναυλαγοράς μπορεί να αποφασίσει μέχρι και να αποσυρθεί πλήρως⁴. Όπως και να έχει, η απόφαση για το πόσα και ποια πλοία θα πουληθούν είναι εξαιρετικά πολύπλοκη, καθώς εκτός

⁴ Το γεγονός αυτό είναι εξαιρετικά σπάνιο για τα Ελληνικά δεδομένα, αν και κατά το πρόσφατο παρελθόν έχει συμβεί κάποιες φορές. Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι αυτό γίνεται την στιγμή που η αγορά βρίσκεται ήδη ψηλά και κατά τον πλοιοκτήτη έφτασε στο ανώτατο όριο της και μετά θα ακολουθήσει η κρίση και η ύφεση. Με αυτόν τον τρόπο προσδοκά να πουλήσει ψηλά και να αγοράσει μελλοντικά χαμηλά.

από το χρηματοοικονομικό κομμάτι υπάρχει και αυτό της εκτίμησης για την μελλοντική κατάσταση της αγοράς.

Όσο πιο σύντομο θεωρείται ότι είναι το διάστημα της ύφεσης, τόσο πιο απίθανο είναι να προβεί σε πωλήσεις πλοίων. Μια πολύ συνηθισμένη πρακτική των πλοιοκτητών προκειμένου να μειώσουν το κόστος λειτουργίας, αλλά και να περιορίσουν την προσφορά, είναι να μεταβάλουν την παραγωγικότητα του στόλου τους μειώνοντας την μέση ταχύτητα ή να παροπλίζουν ορισμένα πλοία. Τα πλοία που συνήθως παροπλίζονται πρώτα είναι αυτά που έχουν υψηλά running expenses και δεν είναι άλλα από τα μεγάλης ηλικίας.

Η πολύ μεγάλη σημασία που διαδραματίζει στην λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς ο ψυχολογικός παράγοντας της συμπεριφοράς των εμπλεκόμενων μερών, καθιστά αδύνατη την δημιουργία μαθηματικών μοντέλων, που να προβλέπουν με ακρίβεια τις μεταβολές της.

1.2 Η ΖΗΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η ζήτηση θαλασσιών υπηρεσιών αναφέρεται στην ανάγκη ικανοποίησης της επιθυμίας καλύψεως των μεταφορικών αναγκών σε μια δεδομένη χρονική στιγμή για κάθε δεδομένο επίπεδο τιμής. Θα πρέπει να τονιστεί όμως το γεγονός ότι όσο πολύτιμη και αν είναι μια υπηρεσία, η ζήτηση της θα μειωθεί στο μηδέν εάν έχουμε μια υπερβολικά υψηλή τιμή. Το αντίθετο φυσικά ισχύει για την προσφορά⁵.

Οι κυριότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης θαλασσιών υπηρεσιών (φορτίου) είναι οι εξής⁶:

- i. Η τιμή του ναύλου. Η αρνητική σχέση μεταξύ τιμής και ζητούμενης ποσότητας έχει σαν αποτέλεσμα όσο αυξάνεται η τιμή του ναύλου να μειώνεται αναλόγως και η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες.
- ii. Η τιμή των υποκατάστατων των μεταφορικών υπηρεσιών. Αν και είναι δύσκολο στην φορτηγό ναυτιλία να μιλήσουμε για κάποιο μεταφορικό μέσο που μπορεί να υποκαταστήσει το πλοίο ως μέσο μεταφοράς, εντούτοις σε θεωρητικό επίπεδο όταν η τιμή των υποκατάστατων αυξάνεται, αυξάνεται και η ζητούμενη ποσότητα.

⁵ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, Ελ Γεωργαντόπουλος, Γ.Π. Βλάχος εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ, σελ 359

⁶ Ομοίως, σελ 360-364

- iii. Το μέγεθος του πληθυσμού. Είναι ευνόητο πως μια αύξηση στον αριθμό των καταναλωτών θα οδηγήσει στην αύξηση της ζήτησης αγαθών και η οποία με την σειρά της θα έχει ως αποτέλεσμα μια ανάλογη αύξηση της ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών, η οποία ως γνωστόν πρόκειται για παράγωγο ζήτηση.
- iv. Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί. Όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος (ο χρόνος κατά το μεγαλύτερο βαθμό εξαρτάται από την απόσταση που χρειάζεται να διανυθεί για να ολοκληρωθεί η μεταφορά) που διαρκεί μια μεταφορά, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για μεταφορικά μέσα, δεδομένης της μεταφερόμενης ποσότητας. Η μεταφορά 100 τόνων βωξίτη 1000 ναυτικά μίλια προκαλεί διπλάσια ζήτηση για tonnage από την μεταφορά επίσης 100 τόνων βωξίτη 500 ναυτικά μίλια. Αυτό συμβαίνει διότι το υποθετικό πλοίο που μεταφέρει τους 100 τόνους θα απασχοληθεί διπλάσιο χρόνο για την μεταφορά της ίδιας ποσότητας φορτίου. Η μέτρηση του μεταφορικού έργου και επομένως και η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών εκφράζεται σε μονάδες μέτρησης βάρους σε συνδυασμό με την διανυόμενη απόσταση σε ναυτικά μίλια. Η μονάδα μέτρησης που προκύπτει είναι τα τονομίλια.
- v. Ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του. Δεδομένου ότι όλα τα φορτία δεν έχουν τον ίδιο όγκο ανά μονάδα βάρους, δηλαδή ο συντελεστής στοιβασίας (stowage factor) τους ποικίλει. Η βέλτιστη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου, πραγματοποιείται όταν το μεταφερόμενο αγαθό έχει συντελεστή στοιβασίας ίσο προς την σχέση που υπάρχει μεταξύ της σε βάρος μεταφορικής ικανότητας και των χώρων που διαθέτει το πλοίο.
- vi. Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Ο χρόνος που δαπανάται στα λιμάνια αποτελεί μέρος του συνολικού χρόνου της μεταφοράς. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο χρόνος που διαρκεί συνολικά η μεταφορά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό παράγοντα της ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών.
- vii. Η περιοδικότητα των μεταφορών. Πάρα πολλά φορτία, κυρίως γεωργικά και ενεργειακά, παρουσιάζουν μια εποχικότητα ως προς τις ανάγκες μεταφοράς τους. Αυτό συμβαίνει διότι τα μεν γεωργικά έχουν συγκεκριμένες χρονικές περιόδους μέσα στις οποίες αρχίζει και τελειώνει η συγκομιδή τους (πχ σιτηρά, ζάχαρες κτλ) και τα δε ενεργειακά φορτία (πετρέλαιο, λιγνίτης κτλ) χρησιμοποιούνται περισσότερο κατά την χειμερινή περίοδο του βορείου ημισφαιρίου, όπου και εκεί εμφανίζεται η μεγαλύτερη κατανάλωση.

- viii. Φόροι και δασμοί. Όσο μεγαλύτεροι είναι οι φόροι και οι δασμοί που επιβάλλονται από τα κράτη στα διακινούμενα αγαθά, τόσο μικρότερος είναι ο όγκος αγαθών που γίνεται αντικείμενο μεταφοράς.

1.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Είναι κοινά αποδεκτό ότι ο νόμος της προσφοράς αναφέρεται στην σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ της τιμής ενός αγαθού και τις από αυτό προσφερόμενες ποσότητες σε κάθε δεδομένο επίπεδο τιμής⁷. Στην προκειμένη περίπτωση με τον όρο προσφορά χωρητικότητας εννοούμε «το σύνολο των μεταφορικών υπηρεσιών που διατίθενται στη μονάδα του χρόνου, από το σύνολο των υπαρχόντων πλοίων»⁸.

Για να προσδιοριστεί η προσφορά δεν αρκεί ο προσδιορισμός της τιμής, καθώς πλήθος άλλων παραγόντων ασκούν σημαντική επίδραση στην τελική διαμόρφωση της προσφοράς. Οι κυριότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών είναι οι εξής⁹:

- i. Η ταχύτητα των πλοίων. Όσο μεγαλύτερη είναι η μέση ταχύτητα ενός πλοίου τόσο μεγαλύτερη θα είναι η από αυτό διανυόμενη απόσταση σε δεδομένο χρόνο και κατά συνέπεια τόσο περισσότερα θα είναι τα προσφερόμενα από αυτό τονομίλια.
- ii. Τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, ο εξοπλισμός και ο ναυπηγικός σχεδιασμός του πλοίου. Γενικά, όσο πιο σύγχρονο και εξειδικευμένο είναι ένα πλοίο τόσο πιο γρήγορες φορτοεκφορτώσεις πραγματοποιεί, κερδίζοντας χρόνο αυξάνοντας την παραγωγικότητά του και κατ' επέκταση αυξάνοντας το προσφερόμενο tonnage.
- iii. Η κατανάλωση καυσίμων σε συνδυασμό με την δυναυόμενη απόσταση. Όσο λιγότερο καύσιμο μεταφέρει ένα πλοίο, τόσο περισσότερο φορτίο έχει την δυνατότητα να μεταφέρει και συνεπώς να αυξηθεί η μεταφορική του ικανότητα. Αυτό επιτυγχάνεται με δύο κυρίως τρόπους, με την βελτίωση της τεχνολογίας των κινητήρων, που συνεπάγεται μικρότερη κατανάλωση, και την μείωση της διανυόμενης απόστασης μεταξύ αφετηρίας και τελικού προορισμού, ώστε να γίνεται πετρέλευση (bunkering) μικρών ποσοτήτων.

⁷ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΕΚΔΟΣΗ ΣΤ, Θ. Γεωργακόπουλος, Θ. Λιανού, Θ. Μπένου, Γ Τσεκούρα, Μ. Χατζηπροκοπίου, Γ. Χρήστου, σελ 119

⁸ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, Ελ Γεωργαντόπουλος, Γ.Π. Βλάχος εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ, σελ 400

⁹ Ομοίως, σελ 405-408

- iv. Οι τιμές των καυσίμων δεν είναι ίδιες παντού. κατά Ως επακόλουθο, η προμήθεια καυσίμων δεν είναι το ίδιο συμφέρουσα σε όλα τα λιμάνια. Έτσι, η προμήθεια των ποσοτήτων είναι αποτέλεσμα υπολογισμού πολλών παραγόντων. Οι πλέον σημαντικοί είναι : οι τιμές καυσίμων στον λιμένα που βρίσκεται ήδη το πλοίο, οι τιμές για πετρέλωση καθοδόν (en route bunkering), οι τιμές στο λιμάνι προορισμού, η αποστάσεις που πρέπει να διανυθούν, οι καταναλώσεις του πλοίου και φυσικά η τιμή του ναύλου, αφού όσο περισσότερα καύσιμα προμηθευτεί το πλοίο τόσο λιγότερο φορτίο θα φορτώσει.
- v. Η χρονική διάρκεια των απαιτούμενων επισκευών ή εργασιών συντήρησης. Όσο περισσότερο χρόνο το πλοίο μένει καθηλωμένο στο ναυπηγείο, τόσο μειώνεται και η παραγωγικότητα του. Ως εκ τούτου, μειώνεται και η προσφερόμενη μεταφορική ποσότητα, εφόσον το πλοίο δεν χρησιμοποιείται για την μεταφορά αγαθών.
- vi. Οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων. Είναι ευκόλως αντιληπτό ότι όσο αυξάνονται οι διαλύσεις και οι απώλειες των πλοίων, τόσο θα μειώνεται η προσφερόμενη ποσότητα των θαλασσίων υπηρεσιών.
- vii. Οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων. Στις μέρες μας είναι ίσως ο βασικότερος προσδιοριστικός παράγοντας, καθώς ο φρενήρης ρυθμός των σημερινών ναυπηγείων αυξάνει με εκπληκτικούς ρυθμούς το προσφερόμενο tonnage, οδηγώντας την αγορά πολύ γρήγορα από την κατάσταση της υπερβάλλουσας ζήτησης σε αυτήν της υπερβάλλουσας προσφοράς.
- viii. Η στρατηγική και οι αποφάσεις των πλοιοκτητών. Πέραν της απόφασης για ναυπήγηση νέων πλοίων, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν και για τον τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υπάρχοντος στόλου που επηρεάζουν την ποσότητα της προσφερόμενης χωρητικότητας. Η απόφαση για παροπλισμό (lay up) μέχρις ότου ανακάμψει η αγορά, η ταχύτητα με την οποία θα εκτελεί το πλοίο τα ταξίδια του, η αναβολή εκτέλεσης κάποιων εργασιών, η επιτάχυνση εκτέλεσης κάποιων άλλων, η εκτέλεση ταξιδιών με μειωμένο φορτίο, η επίσπευση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται επιπλέον κόστος, κτλ, είναι κάποιες από τις ενέργειες των πλοιοκτητών που επηρεάζουν την προσφορά χωρητικότητας.
- ix. Οι Κυβερνήσεις. Υπάρχουν αρκετά κράτη που διατηρούν ακόμα εθνικό στόλο και ουσιαστικά ενεργούν ως πλοιοκτήτες στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον. Εκτός αυτού, η συμμετοχή των κρατών σε υπερεθνικούς οργανισμούς και η δημιουργία κανονισμών που διέπουν την ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως η απαγόρευση των

μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων, επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό την προσφορά πλοίων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

2.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

“Our word is our bond” , η φράση αυτή που αποτελεί το σήμα κατατεθέν των Lloyd’s για αιώνες, αποτέλεσε τον βασικότερο τρόπο εκτέλεσης των ναυλώσεων. Οι συναλλασσόμενοι μόνο με μια προφορική τους δέσμευση έφεραν σε πέρας μια εμπορική πράξη, αυτή της ναυλώσεως ενός πλοίου για την μεταφορά φορτίου.

Ως ναύλωση μπορούμε να ορίσουμε την σύμβαση εκείνη που έχει ως αντικείμενό της την χρησιμοποίηση του πλοίου, με παροχή ανταλλάγματος για την εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορών. Αυτός που διαθέτει το πλοίο ονομάζεται εκναυλωτής ή μεταφορέας και συνήθως είναι ο εφοπλιστής και σπανιότερα ο πλοιοκτήτης. Ο αντισυμβαλλόμενος του εκναυλωτή καλείται ναυλωτής ή φορτωτής και είναι αυτός για λογαριασμό του οποίου γίνεται η θαλάσσια μεταφορά¹⁰.

Στις μέρες μας, αν και εξακολουθεί ο προφορικός λόγος στη ναυτιλία να έχει μια ιδιαίτερη βαρύτητα, είναι επιβεβλημένη η ύπαρξη αποδεικτικών στοιχείων που να βεβαιώνουν τις συμφωνίες και αυτό με την σειρά του οδηγεί στην κατάρτιση των ανάλογων εγγράφων από τα συμβαλλόμενα μέρη. Έτσι, στην περίπτωση της ελεύθερης αγοράς(tramp) έχουμε τη σύνταξη του ναυλοσυμφώνου (charter party), ενώ στην ναυτιλία γραμμών (liner) τα σημειώματα κράτησης (booking note) και τις φορτωτικές (bills of lading).

Το ναυλοσύμφωνο (charter party), του οποίου όλοι οι όροι είναι πλήρως διαπραγματεύσιμοι μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και υπόκεινται στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης, αποτελεί μια έγγραφη διαβεβαίωση της υπόσχεσης του εκναυλωτή προς τον ναυλωτή ότι θα του διαθέσει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου, είτε για την μεταφορά ενός ή περισσότερων φορτίων, για ένα ή περισσότερα ταξίδια, είτε για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο¹¹.

Η συμφωνία ναύλωσης είναι έγκυρη με οποιονδήποτε τρόπο και αν εκφραστεί (χειρόγραφα, με τηλεγράφημα, με email, προφορικά κτλ), υπό την προϋπόθεση ότι

¹⁰ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, 3^η ΕΚΔΟΣΗ, Α.Κιάντου – Παμπούκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ 251-260

¹¹ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 2^η ΕΚΔΟΣΗ, Κ.Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ 433-435

προβλέπει μέτρα επίλυσης για τα ζητήματα που θα προκύψουν κατά την εκτέλεση της. Η αγγλική λέξη για το ναυλοσύμφωνο, charter party κατά πολλούς προέρχεται από την μεσαιωνική λατινική λέξη carta partita, που σήμαινε ένα έγγραφο χωρισμένο στα δύο, όπου και στα δύο μέρη αναγράφονταν ακριβώς τα ίδια στοιχεία, με τα οποία εφοδιάζονταν τα συμβαλλόμενα μέρη.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, η ανάγκη για εξοικονόμηση χρόνου δρομολόγησε την δημιουργία των προσχεδιασμένων και τυποποιημένων μορφών ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties). Οι φόρμες αυτές αποτέλεσαν και αποτελούν μέχρι και σήμερα την βάση πάνω στην οποία γίνονται οι διαπραγματεύσεις και συντάσσονται τα τελικά ναυλοσύμφωνα. Για την κάλυψη των ιδιαίτερων απαιτήσεων της εκάστοτε ναύλωσης, επισυνάπτονται κάποιες ρήτρες (rider clauses) και ταυτόχρονα τροποποιούν ή διαγράφουν όρους από την τυποποιημένη άγραφη φόρμα (blank form), ώστε να μην υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των αρχικών και των επισυναπτόμενων όρων.

Όπως προαναφέρθηκε, η χρήση των τυποποιημένων μορφών ναυλοσυμφώνων επιφέρει μια πολύ σοβαρή εξοικονόμηση χρόνου κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων, εφόσον οι όροι είναι γνωστοί από πριν στα εμπλεκόμενα μέρη, οπότε η διαπραγμάτευση μπορεί να επικεντρωθεί στα ουσιώδη σημεία της συμφωνίας (ναύλος, λιμάνια, επισταλίες κτλ). Με αυτόν τον τρόπο περιορίζεται σημαντικά η πιθανότητα να γίνει αποδεκτός κάποιος ιδιαίτερος επαχθής όρος λόγω άγνοιας ή παρερμηνείας. Επιπλέον, η ευρεία διεθνή χρήση τους δημιουργεί μια σχετική ομοιομορφία στην εφαρμογή του νόμου και την ερμηνεία του από τα δικαστήρια. Τέλος, τα περισσότερα από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα έχουν συνταχθεί από διεθνείς επιτροπές που αντιπροσωπεύουν τόσο τα συμφέροντα των ναυλωτών όσο και των πλοιοκτητών, άρα μιλάμε για ένα σχετικά ισοβαρή καταμερισμό δικαιωμάτων και υποχρεώσεων και για τις δύο πλευρές.

Η ναυτιλιακή πρακτική έχει αποδείξει, ότι τα εμπλεκόμενα μέρη χρησιμοποιούν τις τυποποιημένες φόρμες ως αρχικό πλαίσιο για το συμβόλαιο που θα συναφθεί. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να ακυρώνονται κατά ένα μεγάλο βαθμό τα παραπάνω πλεονεκτήματα, καθώς οι υπάρχουσες ρήτρες τροποποιούνται και νέες προστίθενται με αποτέλεσμα να αλλοιώνεται σημαντικά η τυποποιημένη φόρμα. Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, η σύνταξη ενός ναυλοσύμφωνου υπόκειται στις δυνάμεις της αγοράς. Ποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη ευνοείται από αυτές τις αλλαγές εξαρτάται κάθε φορά από το ποιος έχει το πάνω χέρι στη συγκεκριμένη αγορά, την δεδομένη χρονική στιγμή, πλοιοκτήτης (owners favor) ή ναυλωτής (charterers favor).

Οι βασικότερες πηγές έκδοσης ναυλοσύμφωνων είναι οι διάφοροι διεθνείς ή εθνικοί οργανισμοί, κάποιες μεγάλες εμπορικές εταιρείες οι οποίες κατέχουν ηγετική θέση στον τομέα τους (π.χ.: shell) και έχουν την δύναμη να επιβάλλουν στον αντισυμβαλλόμενο την δική τους φόρμα και σπανιότερα κάποιες ενώσεις πλοιοκτητών.

Από τους διεθνείς οργανισμούς οι κυριότεροι είναι: το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO : Baltic & International Maritime Council) με έδρα την Κοπεγχάγη, η Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων των Η.Π.Α με έδρα την Νέα Υόρκη (ASBA : Association of Shipbrokers & Agents) και η Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (FONASBA : Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents). Ενώ από τους εθνικούς οι σημαντικότεροι είναι: το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο (UK Chamber of Shipping), σήμερα αποτελεί τμήμα του Γενικού Συμβουλίου Βρετανικής Ναυτιλίας (General Council of British Shipping) και το Ιαπωνικό Επιμελητήριο (Japanese Shipping Exchange).

Επιπρόσθετα, κυρίως οι μεγάλες εταιρείες φορτωτών, αλλά και λιγότερο κάποιες ενώσεις πλοιοκτητών, καταφεύγουν, ολοένα και πιο συχνά, στην σύνταξη και χρησιμοποίηση ιδιωτικών τυποποιημένων ναυλοσύμφωνων (private standard forms), τα οποία βέβαια εξυπηρετούν τα δικά τους συμφέροντα. Η πρακτική αυτή εμφανίζεται κυρίως στην ολιγοπωλιακή αγορά των δεξαμενόπλοιων, όπου οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες μπορούν και επιβάλλουν τέτοιες φόρμες όπως είναι η BPvoy, SHELLvoy κ.τ.λ., οι οποίες έχουν την μορφή «take it or leave it», που σημαίνει ότι κατ' ουσίαν είναι αδιαπραγμάτευτες. Στην αγορά των ξηρών φορτίων η χρησιμοποίηση τέτοιων φορμών είναι πιο σπάνια. Η Ένωση Παραγωγών Ανθρακίτη της Ν. Αφρικής και η Γαλλία για τα σιτηρά της (SYNACOMEX), είναι οι πιο γνωστοί φορτωτές που επιβάλλουν την χρησιμοποίηση τέτοιων φορμών. Από πλευράς ενώσεων πλοιοκτητών η INTERTANKO έχει δημιουργήσει το Tankervoy 87 και το Internktime.

Τα ναυλοσύμφωνα, που δεν έχουν μεν συνταχθεί, αλλά έχουν επιθεωρηθεί από οργανισμούς αναγνωρισμένης εγκυρότητας και έχουν κριθεί ότι δεν ευνοούν κατά σκανδαλώδες τρόπο κάποιο από τα εμπλεκόμενα μέρη, καλούνται «επίσημα» (official). Ο πιο γνωστός οργανισμός που ασχολείται με τέτοια θέματα είναι η BIMCO, η οποία έχει συντάξει μια λίστα από εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα (approved charter parties), τα οποία χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες.¹²

- Συμφωνημένα ναυλοσύμφωνα (agreed or trade charter parties). Αυτά που έχουν συμφωνηθεί ανάμεσα στην BIMCO ή το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο ή κάποια

¹² DRY CARGO CHARTERING, INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS, σελ 70

Ένωση πλοιοκτητών και σε τουλάχιστον μια Ένωση ναυλωτών π.χ. Πολωνική Επιτροπή Άνθρακα. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά εφαρμόζονται υποχρεωτικά στην μεταφορά αυτών των αγαθών για τα οποία συντάχθηκαν. Οι όροι της φόρμας δεν μπορούν να αλλαχθούν χωρίς την έγκριση όλων των οργανισμών που έχουν συμφωνήσει κατά την σύνταξή της.

- Υιοθετημένα ναυλοσύμφωνα (adopted charter parties). Όταν ένα ναυλοσύμφωνο συμφωνηθεί μεταξύ π.χ. του Βρετανικού Επιμελητηρίου και μιας Ένωσης ναυλωτών και έρθει αργότερα και το εγκρίνει και η BIMCO θεωρείται υιοθετημένο ή αποδεκτό. Το υιοθετημένο ή αποδεκτό ναυλοσύμφωνο είναι υποχρεωτικό για τα μέλη του οργανισμού που το υιοθετεί και δεν επιδέχεται τροποποιήσεις.
- Προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα (recommended charter parties). Επειδή υπάρχουν ενώσεις ναυλωτών, η οποίες να μπορούν να παράξουν φόρμες ή να μπορούν να επιβάλλουν την υποχρεωτική χρησιμοποίησή τους από τα εμπλεκόμενα μέρη, η BIMCO εκδίδει κάποια ναυλοσύμφωνα που ταιριάζουν στην εν λόγω μεταφορά τα οποία ονομάζονται προτεινόμενα και δεν είναι δεσμευτικά ως προς την χρησιμοποίηση τους, παρά τις περί του αντιθέτου συστάσεις του οργανισμού. Το χαρακτηριστικότερο προτεινόμενο ναυλοσύμφωνο είναι το Genkon η γενική χρήση του οποίου το έχει καθιερώσει στην ναυτιλιακή πρακτική.

Τα ναυλοσύμφωνα διακρίνονται:

A. ανάλογα με το είδος της ναύλωσης:

- i. Ναυλοσύμφωνα ταξιδιού (voyage charter parties)
- ii. Ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης (time charter parties)
- iii. Ναυλοσύμφωνα γυμνού πλοίου (bareboat charter parties)
- iv. Ναυλοσύμφωνα συνεχών ταξιδιών (consecutive voyages charter parties)
- v. Συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment)

B. Ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων φορτίων: (ενδεικτικά αναφέρονται)

- i. Ναυλοσύμφωνο για μεταφορά πετρελαίου
- ii. Ναυλοσύμφωνο για μεταφορά γαιανθράκων
- iii. Ναυλοσύμφωνο για μεταφορά μεταλλευμάτων
- iv. Ναυλοσύμφωνο για μεταφορά σιτηρών

Η συντριπτική πλειοψηφία των «κλεισιμάτων» στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων πραγματοποιείται στη βάση συμφωνιών που αφορούν, είτε ναυλοσύμφωνα ταξιδιού (voyage charter parties), είτε ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης (time charter parties). Επιπλέον η συνηθέστερη τυποποιημένη μορφή ναυλοσυμφώνου που χρησιμοποιείται στις ναυλώσεις ταξιδιού είναι το GENCON, ενώ στα χρονοναυλωσύμφωνα το NYPE.

2.2. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (GENCON)

2.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ως ναύλωση ταξιδιού καλείται η ναύλωση εκείνη κατά την οποία ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση, έναντι χρηματικής αμοιβής που ονομάζεται ναύλος, να μεταφέρει ένα ή περισσότερα φορτία.

Το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter party) εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση στις ναυλώσεις των πλοίων, παρά την συνήθεια των τελευταίων ετών να ναυλώνονται πλοία σε χρονοναύλωση (time charter party). Η τελευταία ήταν κυρίως απόρροια της πολύ καλής αγοράς και του τρόπου λειτουργίας της (εμφάνιση operators, υψηλές ημερήσιες αποζημιώσεις κτλ), έστρεφε τους πλοιοκτήτες στην «εύκολη» λύση της χρονοναύλωσης.

Παρακάτω θα αναλυθούν οι βασικοί όροι ενός ναυλοσύμφωνου ταξιδιού¹³, οι οποίοι συναντιόνται σχεδόν σε όλα τα αυτού του είδους ναυλοσύμφωνα. Στους παρακάτω όρους είναι πιθανότερο να παρουσιαστούν διάφορα προβλήματα ερμηνείας αλλά και εφαρμογής, ανάλογα πάντα με την κατάσταση της αγοράς. Τα προβλήματα συνηθέστερα προκύπτουν κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων και λιγότερο κατά το στάδιο της εκτέλεσης του ναυλοσυμφώνου.

2.2.2 ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

Ο τόπος που συνάφθηκε το ναυλοσύμφωνο καθορίζει και το δίκαιο που θα εφαρμοσθεί σε περίπτωση που υπάρξει διαμάχη μεταξύ των εμπλεκομένων μερών. Στην συντριπτική πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων υπάρχει ειδική ρήτρα που ορίζει

¹³ Το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού που θα χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση είναι το GENCON, καθώς αυτό είναι το πλέον πολυχρησιμοποιούμενο ναυλοσύμφωνο και σε αυτό βρίσκονται όλοι οι βασικοί όροι που το στοιχειοθετούν είναι κοινί στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα.

ποιο δίκαιο θα διέπει την συμφωνία (exclusive jurisdiction clause) και συνήθως ορίζει ότι διέπεται από το Αγγλικό δίκαιο ή από το δίκαιο των χωρών που πιάνει το πλοίο.

Ο χρόνος κλεισίματος του ναυλοσυμφώνου δείχνει πότε ολοκληρώθηκαν χρονικά οι διαπραγματεύσεις και αρχίζει να ισχύει η συμφωνία ναύλωσης. Μετά από αυτό το πλοίο θεωρείται «κλεισμένο» (clean fixed) και υφίσταται νομικός δεσμός μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

2.2.3 ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΔΡΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ

Εδώ αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία των ναυλωτών και πλοιοκτητών (full style address), όπως διευθύνσεις και επωνυμία των επιχειρήσεων.

2.2.4 Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Στη φόρμα του GENKON η περιγραφή αρκείται στην αναφορά του ονόματος, την ολική χωρητικότητα, την καθαρή χωρητικότητα και το νεκρό βάρος (gt/nt dwt all told on summer line in metric tons) του πλοίου.

Η παρουσίαση του πλοίου δεν περιορίζεται στα στοιχεία που αναφέρονται στην φόρμα. Σχεδόν σε όλα τα ναυλοσύμφωνα αυτού του τύπου, παρατίθενται σε ειδική πρόσθετη ρήτρα μια αναλυτική περιγραφή του πλοίου, το όνομα του πλοίου και το διακριτικό σήμα κλήσης (call sigh), το έτος ναυπήγησης, ο τύπος του πλοίου, η σημαία, η χωρητικότητα, οι διαστάσεις των αμπαριών, καθώς και τυχόν ειδικός εξοπλισμός (πχ cranes, derricks, cement holes κτλ) είναι μερικά μόνο από τα στοιχεία που δίδονται σε αυτή την πρόσθετη ρήτρα.

Είναι αναγκαίο να σημειωθεί ότι η περιγραφή του πλοίου στις ναυλώσεις ταξιδιού, λόγω του ότι κατ' ουσίαν είναι μια συμφωνία μεταφοράς συγκεκριμένου φορτίου, δεν έχει την ίδια εξέχουσα σημασία με την χρονοναύλωση ή τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς¹⁴. Επιπλέον, ο τρόπος και το πόσο λεπτομερής θα είναι η περιγραφή του πλοίου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ειδικές συνθήκες της κάθε ναύλωσης, δηλαδή από τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε φορτίου, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, την ακολουθούμενη διαδρομή κ.τ.λ.

Τόσο οι ιδιοκτήτες όσο και οι ναυλωτές πρέπει να επιδιώκουν να είναι κατά το δυνατόν περισσότερο ακριβείς, οι μεν στα της περιγραφής του πλοίου και οι δε στα της περιγραφής του φορτίου, καθόσον αυτές παίζουν σημαίνοντα ρόλο στους διάφορους

¹⁴ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 2^Η ΕΚΔΟΣΗ, Κ Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ 745

υπολογισμούς (χρόνοι φορτοεκφορτώσεων, σχέδιο φόρτωσης, στοιβασίας, ποσότητα φορτίου, κτλ) και φυσικά στο τελικό οικονομικό αποτέλεσμα¹⁵.

2.2.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ/ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΑΦΙΞΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Σε αυτό το σημείο πιστοποιείται από τους πλοιοκτήτες ποια ήταν η θέση του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου. Όπως γίνεται αντιληπτό, ο χρόνος άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης συναρτάται άμεσα με την αρχική γεωγραφική θέση του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να δώσουν μια ενδεικτική ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο αναμένεται, αν όλα πάνε καλά, να είναι έτοιμο για φόρτωση.

2.2.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τι είδους φορτίο θα μεταφερθεί (π.χ. σιτηρά, σιδηρομετάλλευμα, τσιμέντο, ξυλεία κ.τ.λ.), η φύση του μεταφερόμενου φορτίου, δηλαδή σε τι κατάσταση θα φορτωθεί στο πλοίο, (χύμα ή με κάποια μοναδοποίηση π.χ. τσουβάλια, σάκους, κτλ), οι ελάχιστες/μέγιστες ποσότητες φορτίου (έγκεινται πάντα στην διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη εκτός αν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό), καθώς επίσης και ο συντελεστής στοιβασίας του μεταφερόμενου αγαθού.

Παράδειγμα 20.000 mt bulk urea 10% moloo sf abt 51 cft/mt.

2.2.7 ΛΙΜΑΝΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Σε αρκετές περιπτώσεις δεν ορίζονται συγκεκριμένα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, αλλά ένα γεωγραφικό εύρος (geographical range) και ο αριθμός των λιμένων που θα προσεγγίσει το σκάφος, π.χ. 1 or 2 safe ports in black sea. Επιπλέον, συνήθως δεν ορίζεται συγκεκριμένη προβλήτα(ες) ή αγκυροβόλιο(α), αλλά αυτό που πάντα ορίζεται είναι, έστω και κατά προσέγγιση, ο αριθμός τους και ότι είναι πάντα ασφαλή και προσεγγίσιμα για το πλοίο. Αν το πλοίο με το δεδομένο φορτίο μπορεί να προσεγγίσει στα λιμάνια με ασφάλεια χωρίς να προσαράξει, είναι καθαρά ευθύνη των πλοιοκτητών εάν και εφόσον τους έχουν δοθεί συγκεκριμένα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης.

¹⁵ SHIPBROKING AND CHARTERING PRACTICE, 3^η ΕΚΔΟΣΗ, Lars Gordon, Rolf Ihre, Arne Sandevan, σελ 165

2.2.8 ΕΛΑΧΙΣΤΟ/ΜΕΓΙΣΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΑΦΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ (LAYCAN)

Όπως είναι λογικό, δεν είναι δυνατόν να γίνει αποδεκτός κάποιος όρος που είτε να επιτρέπει στο πλοίο να καταφθάσει στο λιμάνι φόρτωσης οποιαδήποτε χρονική στιγμή αυτό επιθυμεί, είτε να υπάρχει μια πολύ συγκεκριμένη ημερομηνία άφιξης και τυχόν παραβίαση της (καθυστερημένη άφιξη) να σημαίνει και την ακύρωση του συμβολαίου. Γι' αυτόν το λόγο σε κάθε ναυλοσύμφωνο τίθεται ένα χρονικό διάστημα, μέσα στο οποίο το πλοίο υποχρεούται να δηλώσει έτοιμο προς φόρτωση (notice of readiness), με ότι αυτό συνεπάγεται¹⁶. Θα πρέπει να τονιστεί ότι στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα, π.χ. GENKON, είναι πολύ σύνηθες να ορίζεται ένας χρόνος προειδοποίησης άφιξης του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης (notice of arrival). Συνήθως, ζητούνται τουλάχιστον τρεις προειδοποιήσεις από πλευράς καπετάνιου προς τους ναυλωτές, π.χ. 7/5/3/1 μέρες πριν από την άφιξη να ενημερώνει ο καπετάνιος για τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξής του.

Στην περίπτωση που το πλοίο δεν δύναται να καταφθάσει στον λιμένα φόρτωσης, μέσα στον προβλεπόμενο από το ναυλοσύμφωνο χρόνο, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να ειδοποιήσουν άμεσα τους ναυλωτές και να ζητήσουν την απαιτούμενη χρονική παράταση για να καταστεί αυτό εφικτό. Οι ναυλωτές πρέπει εντός 48 ωρών να απαντήσουν αν δέχονται να δώσουν την παράταση ή να ακυρώσουν την συμφωνία. Σε περίπτωση που δεν απαντήσουν καθόλου, συνάγεται η σιωπηρή συγκατάθεση τους και το ναυλοσύμφωνο εξακολουθεί να ισχύει και να παράγει έννομα αποτελέσματα.

2.2.9 ΝΑΥΛΟΣ

Το ποσό του ναύλου, το νόμισμα που θα πληρωθεί, σε ποιόν, πότε και που θα καταβληθεί ορίζονται σε αυτόν όρο του ναυλοσύμφωνου. Το αν ο ναύλος είναι πληρωτέος με την φόρτωση (prepaid) ή με την εκφόρτωση του από το πλοίο (on delivery), είναι θέμα συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών. Κατά την πρώτη περίπτωση ο κίνδυνος απώλειας του φορτίου μεταβιβάζεται στον ναυλωτή, καθώς ο ναύλος θεωρείται «κερδισμένος» και μη επιστρέψιμος ακόμα και αν το φορτίο καταστραφεί. Στην δεύτερη περίπτωση αυτός ο κίνδυνος μεταβιβάζεται στον

¹⁶ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 2^Η ΕΚΔΟΣΗ, Κ Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ 528-531

πλοιοκτήτη, ο οποίος υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο σε εμπορεύσιμη κατάσταση στον ναυλωτή.

2.2.10 ΦΟΡΤΩΣΗ/ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ

Διευκρινίζεται ποιος έχει την ευθύνη και το κόστος χειρισμού του φορτίου κατά τις φορτοεκφορτώσεις, ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής. Συγκεκριμένα, οι ναυλωτές οφείλουν με τους στοιβαδότες τους να προβούν σε όλες τις απαραίτητες διαδικασίες και ενέργειες (stowing, trimming, dunnages, lashing materials κτλ), προκειμένου το φορτίο να φορτωθεί, μεταφερθεί και εκφορτωθεί με ασφάλεια, καθώς επίσης και την επαναφορά των αμπαριών στην πριν από την φόρτωση κατάσταση, δηλαδή των καθαρισμό τους. Οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από οποιαδήποτε ευθύνη και κόστος που αφορούν την φορτοεκφόρτωση του φορτίου.

Τα ειδικά μέσα για τον χειρισμό του φορτίου που διαθέτει το πλοίο, εφόσον έχει συμφωνηθεί ότι θα χρησιμοποιηθούν, θα πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη και ικανοποιητική λειτουργία με ευθύνη και κόστος να βαραινεί τον πλοιοκτήτη.

Οι ναυλωτές ευθύνονται για τυχόν ζημιές που υπέστη το πλοίο από τους στοιβαδότες και οφείλουν να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη.

2.2.11 ΣΤΑΛΙΕΣ (LAYTIME)

Σε αυτόν τον όρο καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα μετριέται ο χρόνος που έχει στην διάθεση του ο ναυλωτής να ολοκληρώσει τα στάδια της φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου. Συγκεκριμένα, αποσαφηνίζεται ο χρόνος αποστολής της ειδοποίησης ετοιμότητας (notice of readiness) και ο χρόνος έναρξης των σταλιών (laytime), ο συνολικός χρόνος σταλιών που έχει συμφωνηθεί και το πότε σταματάει η μέτρηση του χρόνου.

2.2.12 ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ / ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ (DEMURRAGE/DISPATCH)

Ορίζεται το ποσό που θα καταβάλλει ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης ή οποιοσδήποτε άλλος στον πλοιοκτήτη, ως αποζημίωση για τον επιπλέον χρόνο που θα απασχοληθεί το πλοίο στα στάδια της φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου. Επίσης, ορίζεται το ποσό που θα καταβάλλει ο πλοιοκτήτης στους ναυλωτές στην περίπτωση που το πλοίο αποδεσμευτεί νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο. Επιπλέον, αναφέρεται ποια διαδικασία θα πρέπει να ακολουθήσει ο πλοιοκτήτης αν οι επισταλίες

δεν πληρωθούν από τους ναυλωτές, παρέχοντας του μέχρι και το δικαίωμα να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο και να διεκδικήσει αποζημιώσεις¹⁷.

2.2.13 LIEN CLAUSE

Η ρήτρα αυτή δίνει το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες να πραγματοποιήσουν επίσχεση στο φορτίο ως ένα τρόπο προκειμένου να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις (π.χ. ναύλος που δεν έχει ακόμα καταβληθεί, νεκρός ναύλος, επισταλίες, τυχόν ζημιές στο πλοίο ως αποτέλεσμα της μεταφοράς κ.τ.λ.) που έχουν έναντι των ναυλωτών.

2.2.14 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)

Καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα υπογράφονται οι φορτωτικές και περιορίζει το μέγεθος της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε αυτήν που απορρέει από το ναυλοσύμφωνο και μόνο, επιβάλλοντας στους ναυλωτές να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που ανακύψουν ζητήματα από τις φορτωτικές και δεν προβλέπονται από το ναυλοσύμφωνο.

2.2.15 BOTH TO BLAME CLAUSE

Ανήκει στα λεγόμενα protective clauses και στην ουσία προστατεύει τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση σύγκρουσης στην θάλασσα, σε συμφωνία με το αμερικανικό δίκαιο¹⁸.

2.2.16 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE) & NEW JASON CLAUSE

Ο τρόπος με τον ο οποίο θα διακανονισθεί η περίπτωση της Γενικής Αβαρίας ορίζεται στην συγκεκριμένη παράγραφο. Αν ο διακανονισμός της Γενικής Αβαρίας πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο σύμφωνα με τους YORK- ANTWERP RULES 1994 και τις αναθεωρήσεις τους εφαρμόζεται συνδυαστικά το Owners Responsibility clause. Στην περίπτωση που επιλεγεί η εφαρμογή του αμερικανικού δικαίου, εφαρμόζεται το New Jason clause. Βασικός σκοπός αυτών των όρων είναι ο περιορισμός της ευθύνης και η προστασία του πλοιοκτήτη στην περίπτωση της Γενικής Αβαρίας. Η γενική συλλογιστική του συγκεκριμένου όρου είναι να καταστήσει τους ναυλωτές

¹⁷ Ναυλομεσίτης Άλμπερτ Λάϊος.

¹⁸ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 2^Η ΕΚΔΟΣΗ, Κ Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, Εκδόσεις Σταμούλη, σελ 784

συνυπόχρεους, κατά ένα ποσοστό, με τον πλοιοκτήτη στα έξοδα που συνεπάγεται μια τέτοια κατάσταση.

2.2.17 ΦΟΡΟΙ & ΤΕΛΗ (TAXES & DUES)

Διευκρινίζεται η ευθύνη της πληρωμής των διαφόρων τελών και φόρων που συνεπάγεται η συγκεκριμένη μεταφορά. Οι φόροι και τα τέλη χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- i. Επί του πλοίου, όπου σχεδόν πάντα πληρώνονται από τον πλοιοκτήτη.
- ii. Επί του φορτίου, όπου σχεδόν πάντα πληρώνονται από τον ναυλωτή.
- iii. Επί του ναύλου, όπου συνήθως πληρώνονται από τον ναυλωτή, εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

2.2.18 ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ (AGENCY)

Οι πλοιοκτήτες έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα στον διορισμό των πρακτόρων τόσο στα λιμάνια φόρτωσης όσο και εκφόρτωσης.

2.2.19 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ (BROKERAGE)

Ορίζονται οι προμήθειες, το ύψος τους και οι δικαιούχοι. Οι προμήθειες επιβάλλονται πάνω στον ναύλο, στον νεκρό ναύλο και στις επισταλίες (demurrages). Επίσης, ορίζεται ότι σε περίπτωση μη εκτέλεσης του ναυλοσύμφωνου καταβάλλεται το ένα τρίτο της συνολικής προμήθειας από το ναύλο στους δικαιούχους, από τον συμβαλλόμενο που με δική του ευθύνη το συμβόλαιο δεν εκτελείται.

2.2.20 ΡΗΤΡΑ ΑΠΕΡΓΙΩΝ (GENERAL STRIKE CLAUSE)

Καθορίζει τις ευθύνες και τους κινδύνους που απορρέουν από μια απεργία για τα συμβαλλόμενα μέρη. Συγκεκριμένα :

- i. Απεργία στο ή στα λιμάνια φόρτωσης. Εάν οι ναυλωτές εντός 24 ωρών δεν αποδεχτούν γραπτώς ότι ο χρόνος που καθυστερεί το πλοίο να φορτώσει θα προσμετρηθεί στο laytime, οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν την ναύλωση και να διεκδικήσουν αποζημίωση. Στην περίπτωση που έχει φορτωθεί κάποιο μέρος του φορτίου μπορούν να ξεκινήσουν το ταξίδι συμπληρώνοντας φορτίο κατά την διαδρομή. Ο ναύλος που θα πληρωθεί θα είναι μόνο για την ποσότητα που έχει φορτωθεί και όχι για νεκρό ναύλο.

- ii. Απεργία στο ή στα λιμάνια εκφόρτωσης. Σε αυτήν την περίπτωση οι ναυλωτές διατηρούν το δικαίωμα να κρατήσουν το πλοίο έως ότου λήξει η απεργία καταβάλλοντας στους πλοιοκτήτες demurrages στο μισό του συμφωνημένου ποσού. Μετά την λήξη της απεργίας τα demurrages θα καταβάλλονται εις ολόκληρο το ποσό. Επιπρόσθετα, οι ναυλωτές έχουν την δυνατότητα να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να καταπλεύσει το πλοίο σε άλλο λιμένα προκειμένου να ξεφορτώσει με ασφάλεια το φορτίο του. Εάν το νέο λιμάνι εκφόρτωσης υπερβαίνει σε απόσταση τα 100 ναυτικά μίλια, ο ναύλος θα αυξηθεί κατ' αναλογία.
- iii. Τέλος, οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές δεν φέρουν καμία παραπάνω ευθύνη (πλην των προαναφερμένων) για τα όποια προβλήματα ανακύψουν από την απεργία στην φορτοεκφόρτωση του φορτίου.

2.2.21 ΡΗΤΡΑ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (WAR RISKS CLAUSE)

Η ρήτρα αυτή, αποτελεί στην ουσία αντιγραφή της voywar 1993 που η BIMCO συστήνει προς όλα τα μέλη της να χρησιμοποιούν και ως ένα βαθμό μπορεί να θεωρηθεί ότι ευνοεί λίγο περισσότερο τους πλοιοκτήτες, αν και σε γενικές γραμμές αποτελεί μια από τις πιο ενδεδειγμένες λύσεις.

Ως πολεμικοί κίνδυνοι καλούνται όλοι οι κίνδυνοι που απορρέουν από κάθε είδους πολεμική ενέργεια (πχ διακρατικές συρράξεις, εμφύλιοι, κοινωνικές συγκρούσεις κτλ) συμπεριλαμβανομένου και της εκδήλωσης τρομοκρατικών και πειρατικών πράξεων, ανεξάρτητα από το ποιός τις πραγματοποιεί (κυβέρνηση κράτους, ομάδα ανθρώπων κτλ), αρκεί να τίθεται ή να είναι πολύ πιθανό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος ή των επιβατών του πλοίου ή του φορτίου ή όλων των παραπάνω.

Εάν οποιαδήποτε στιγμή, πριν την έναρξη της φόρτωσης, γίνει γνωστό ότι το πλοίο, το πλήρωμα, το φορτίο και οι επιβάτες, προκειμένου να εκτελεστεί το ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει να εκτεθούν ή είναι πολύ πιθανό να εκτεθούν σε πολεμικούς κινδύνους, οι πλοιοκτήτες μπορούν είτε να ζητήσουν την ακύρωση του συμβολαίου είτε να αρνηθούν να εκτελέσουν το κομμάτι εκείνο του ταξιδιού που εμπεριέχει τους πολεμικούς κινδύνους, ζητώντας ταυτόχρονα από τους ναυλωτές να τους υποδείξουν είτε εναλλακτικά λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, είτε εναλλακτική διαδρομή, ανάλογα πάντα με το που εντοπίζεται το κάθε φορά το πρόβλημα. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι ναυλωτές οφείλουν να δηλώσουν τις εναλλακτικές επιλογές εντός 48 ωρών από την

αρχική ειδοποίηση των πλοιοκτητών, ειδάλλως οδηγούμαστε σε ακύρωση του ναυλοσύμφωνου.

Οι πλοιοκτήτες για κανένα λόγο δεν είναι υποχρεωμένοι να προχωρήσουν στην συνέχιση της εκτέλεσης του ταξιδιού, όπως αυτό προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο, όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου, των επιβαινόντων ή όλων των παραπάνω, εξαιτίας πολεμικών κινδύνων. Οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι, εντός 48 ωρών από την αποστολή της ειδοποίησης των πλοιοκτητών, να δώσουν ασφαλείς εναλλακτικές επιλογές στους πλοιοκτήτες (νέο λιμάνι εκφόρτωσης, νέα διαδρομή). Εάν αυτό δεν συμβεί οι πλοιοκτήτες είναι ελεύθεροι να ξεφορτώσουν το φορτίο σε οποιοδήποτε λιμάνι αυτοί κρίνουν, συμπεριλαμβανομένου και του λιμανιού φόρτωσης. Ο ναύλος στην πρώτη περίπτωση θεωρείται κερδισμένος, εφόσον η απόσταση για το κατά ανάγκη νέο λιμάνι εκφόρτωσης υπερβαίνει τα 100 ναυτικά μίλια από την από το ναυλοσύμφωνο συμφωνημένη απόσταση, οι πλοιοκτήτες δικαιούνται και ανάλογη επιπλέον αποζημίωση. Στην δεύτερη περίπτωση δικαιούνται αποζημίωση για τα επιπλέον έξοδα που συνεπάγεται μια τέτοια ενέργεια. Όταν το πρόβλημα λύνεται με μια αλλαγή της διαδρομής που συνήθως ακολουθείται για τέτοιο ταξίδι, οι πλοιοκτήτες στέλνουν ειδοποίηση στους ναυλωτές ότι αλλάζουν συνηθισμένη διαδρομή για λόγους αποφυγής πολεμικών κινδύνων. Οι ναυλωτές από την πλευρά τους είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν επιπλέον αποζημίωση στους πλοιοκτήτες, εάν και εφόσον η νέα διαδρομή ήταν μεγαλύτερη των 100 ναυτικών μιλίων από την συνηθισμένη, βάση της οποίας είχε συναφθεί το ναυλοσύμφωνο. Το ποσό του επιπλέον ναύλου θα είναι ανάλογο της επιπλέον απόστασης. Όλες αυτές οι κατ' ανάγκη διαφοροποιήσεις στις εκτελούμενες αποστάσεις δεν αποτελούν παρακάμψεις αλλά κανονική εκτέλεση του συμβολαίου μεταφοράς. Σε κάθε περίπτωση οι πλοιοκτήτες αποκτούν αξιώσεις επί του φορτίου προκειμένου να ικανοποιήσουν τα έξοδα και τις απαιτήσεις τους.

Εκτός των άλλων το πλοίο έχει την δυνατότητα :

- i. Να συμμορφώνεται με τις επιταγές και τις υποδείξεις της Κυβερνήσεως του κράτους σημαίας, των ασφαλιστών, των Ηνωμένων Εθνών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οποιαδήποτε άλλου διεθνούς οργανισμού που υπόκεινται οι πλοιοκτήτες.
- ii. Να ξεφορτώσει σε οποιοδήποτε λιμάνι φορτίο ή μέρος αυτού, που μπορεί να καταστήσει το πλοίο υπόλογο για λαθρεμπορία.
- iii. Να φορτώσει φορτίο επ' ωφελεία των πλοιοκτητών από τα λιμάνια που δεν φόρτωσε ή εκφόρτωσε φορτίο για λόγους που προβλέπονται από την παρούσα ρήτρα.

2.2.22 ΓΕΝΙΚΗ ΡΗΤΡΑ ΠΑΓΩΝ (GENERAL ICE CLAUSE)

Η χρήση της συγκεκριμένης ρήτρας είναι απαραίτητη όταν τα λιμάνια που θα προσεγγίσει το πλοίο κατά την εκτέλεση του ταξιδιού αντιμετωπίζουν προβλήματα πάγου και αναφέρει τα δικαιώματα πλοιοκτήτη και πλοίαρχου όταν αντιμετωπίζουν τέτοιες καταστάσεις. Συγκεκριμένα :

I. Φόρτωση :

- i. Στην περίπτωση που το λιμάνι φόρτωσης έχει ήδη αποκλειστεί ή κινδυνεύει να αποκλειστεί από πάγους και το πλοίο είναι είτε καθοδόν είτε έχει φτάσει, μπορεί να φύγει ή να μην προσεγγίσει καθόλου το λιμάνι και να ακυρωθεί το ναυλοσύμφωνο.
- ii. Εάν επίκειται αποκλεισμός του λιμανιού από πάγους κατά την διάρκεια της φόρτωσης, το πλοίο έχει το δικαίωμα να αναχωρήσει άμεσα, προκειμένου να μην αποκλεισθεί με όσο φορτίο έχει φορτωθεί. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες έχουν την δυνατότητα να αναζητήσουν επιπλέον φορτίο επ' ωφελεία τους. Για το φορτίο που έχει ήδη φορτωθεί ισχύουν οι όροι του ναυλοσυμφώνου.
- iii. Όταν τα λιμάνια φόρτωσης είναι περισσότερα του ενός και σε κάποια από αυτά είναι αδύνατη η προσέγγιση λόγω πάγων, οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα είτε να φορτώσουν μέρος του φορτίου από το ή τα ανοικτά λιμάνια και να συμπληρώσουν επ' ωφελεία δική τους από άλλα λιμάνια, ή να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο. Επίσης, υπάρχει και το ενδεχόμενο οι ναυλωτές να φορτώσουν πλήρες φορτίο στα ανοικτά λιμάνια.

II. Εκφόρτωση

- i. Στην περίπτωση που το λιμάνι εκφόρτωσης είναι αποκλεισμένο από πάγους, οι ναυλωτές έχουν την δυνατότητα, είτε να το κρατήσουν σε αναμονή μέχρις ότου απελευθερωθεί και πάλι το λιμάνι, καταβάλλοντας επισταλίες (demurrages), είτε να δώσουν εντολή να καταπλεύσει στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι και να εκφορτώσει το φορτίο. Αυτές οι εντολές οι ναυλωτές οφείλουν να τις δώσουν εντός 48 ωρών από την στιγμή που ο πλοίαρχος στείλει την ειδοποίηση για την ύπαρξη πάγων στο λιμάνι προσέγγισης.
- ii. Εάν επίκειται αποκλεισμός του λιμανιού κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αναχωρήσει άμεσα, πριν ολοκληρωθεί η διαδικασία της

εκφόρτωσης και με όσο φορτίο έχει απομείνει να κατευθυνθεί στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι.

- iii. Κατά την εκφόρτωση του φορτίου στο νέο ορισθέν λιμάνι εξακολουθούν να ισχύουν όλοι οι όροι του ναυλοσύμφωνου, σαν να ήταν το αρχικό λιμάνι, συμπεριλαμβανομένου και των φορτωτικών. Μόνη εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση που το νέο λιμάνι βρίσκεται σε απόσταση πλέον των εκατό ναυτικών μιλίων, όπου ο ναύλος αυξάνεται κατά αναλογία.

2.2.23 ΔΙΚΑΙΟ & ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (LAW & ARBITRATION)

Συμφωνείται το δίκαιο το οποίο θα διέπει την συμφωνία, καθώς και ο τόπος εκδίκασης των όποιων διαφορών προκύψουν κατά την εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου. Μπορεί να επιλεγεί το Αγγλικό δίκαιο, το δίκαιο των ΗΠΑ ή οποιοδήποτε άλλο δίκαιο κρίνουν οι συμβαλλόμενοι ότι εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες τους. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που δεν διευκρινιστεί ποιο δίκαιο θα διέπει την συμφωνία, αυτομάτως θεωρείται ότι η συμφωνία διέπεται από το Αγγλικό. Τόσο στο Αγγλικό όσο και στο δίκαιο των ΗΠΑ η μεθοδολογία για τον διορισμό των επιδιαιτητών (arbitrators) είναι η ίδια. Από έναν διορίζει η κάθε πλευρά και οι δύο μαζί διορίζουν τον τρίτο, εκτός και αν αποφασίσουν να χρησιμοποιήσουν έναν και μόνο επιδιαιτητή. Κατά τα άλλα όσον αφορά το Αγγλικό δίκαιο ο τόπος εκδίκασης είναι το Λονδίνο και εφαρμόζονται τα Arbitration Acts 1950 & 1979 ή οποιαδήποτε άλλη τροποποίηση τους. Για τις διαφορές που δεν υπερβαίνουν το συμφωνηθέν ποσό, πέραν του οποίου ακολουθείται η διαδικασία της διαιτησίας, τηρείται η διαδικασία των μικρών αξιώσεων του London Maritime Arbitrators Association. Ως προς το δίκαιο των ΗΠΑ τόπος εκδίκασης ορίζεται η Νέα Υόρκη και εφαρμόζεται το Title 9 of the United States Code και Maritime Law of the United States. Για ποσά μικρότερα του συμφωνημένου ορίου ακολουθείται η διαδικασία που ορίζει η Society of Maritime Arbitrators.

2.3 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ (NYPE)

2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ως χρονοναύλωση καλείται η ναύλωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής) εκμισθώνει το πλοίο του στον ναυλωτή για ένα συγκεκριμένο χρονικό

διάστημα έναντι χρηματικής αμοιβής, η οποία ονομάζεται μίσθωμα (hire). Υπάρχουν τρεις κύριες μορφές: η χρονοναύλωση ταξιδιού (time charter trip), η χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage time charter) και η περιοδική χρονοναύλωση, η οποία χωρίζεται σε μικρή και μεγάλη περίοδο (short & long time charter period)

Το χρονοναυλοσύμφωνο (time charter party), τα τελευταία χρόνια, κερδίζει συνεχώς έδαφος και χρησιμοποιείται ολοένα και περισσότερο από τους πλοιοκτήτες. Ιδιαίτερα δε, στις περιόδους όπου η αγορά βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα, η χρησιμοποίηση του time charter είναι άκρως ελκυστική, καθώς ως ένα βαθμό διασφαλίζει τα υψηλά κέρδη των πλοιοκτητών ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους από την εκμετάλλευση του πλοίου. Βέβαια, η εμπειρία έχει δείξει ότι όταν οι διαφοροποιήσεις της αγοράς είναι ακραίες, π.χ. η τελευταία που από τις 11000 μονάδες ο δείκτης σταθεροποιήθηκε για αρκετούς μήνες στις 800 με 1000 μονάδες, οι διαχειριστές (operators), δηλαδή αυτοί που χρονοναυλώνουν τα πλοία από τους ιδιοκτήτες (owners), δεν διστάζουν να αποσυρθούν από την αγορά δηλώνοντας πτώχευση, αφήνοντας έκθετους τους πλοιοκτήτες σε αυτό από το οποίο μέσω του χρονοναυλωσύμφωνου προσπαθούσαν να προστατευτούν, την πτώση των ναύλων. Έτσι, οι πλοιοκτήτες είναι διπλά χαμένοι, διότι αφενός δεν εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο την «καλή» αγορά κλειδώνοντας το ναύλο σε χαμηλότερα επίπεδα και αφετέρου στην κρίσιμη στιγμή που δεν υπάρχουν δουλειές βρέθηκαν με αναύλωτο πλοίο (σποταρισμένο). Όσο πιο μεγάλο είναι το διάστημα που ναυλώνεται ένα πλοίο σε time charter, τόσο μεγαλώνει και ο κίνδυνος να συμβούν τα παραπάνω. Για τον λόγο αυτό η συντριπτική πλειοψηφία των πλοιοκτητών επιλέγουν το time charter για ταξίδια ή για περιόδους λίγων μηνών.

2.3.2 ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΝΑΨΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

Στο σημείο αυτό καθορίζεται ο τόπος και η ημερομηνία που συντάσσεται το ναυλοσύμφωνο καθώς και τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως ακριβώς αναφέρθηκε και στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού.

2.3.3 Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Στη ναύλωση ταξιδιού τόσο οι πλοιοκτήτες, όσο και οι ναυλωτές σε γενικές γραμμές γνωρίζουν τι φορτίο θα μεταφερθεί και ποια λιμάνια θα χρησιμοποιηθούν για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου, για τον λόγο αυτό η λεπτομερής περιγραφή του πλοίου δεν είναι τόσο αναγκαία. Αντίθετα, στην χρονοναύλωση (εξάιρεση ίσως

αποτελεί η χρονοναύλωση ταξιδιού / time charter trip) πλοιοκτήτες και ναυλωτές δεν γνωρίζουν ούτε το φορτίο, ούτε τα λιμάνια που θα χρειαστεί να προσεγγίσει το πλοίο. Για τον λόγο αυτό, είναι επιτακτική ανάγκη για τους ναυλωτές να γνωρίζουν μια αρκετά λεπτομερή περιγραφή του πλοίου, ώστε να καθίσταται ευκολότερη και αποδοτικότερη η εμπορική εκμετάλλευσή του.

Όπως και στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού, η περιγραφή του πλοίου δεν αρκείται στις παραμέτρους που αναφέρει η φόρμα του ναυλοσύμφωνου, εν προκειμένο του NYPE 93, αλλά σε μια ειδική πρόσθετη ρήτρα παρατίθεται μια εκτενής και λεπτομερής περιγραφή του πλοίου.

2.3.4 Η ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Αναφέρεται η διάρκεια της χρονικής περιόδου που ναυλώνεται το πλοίο, από την στιγμή που θα παραδοθεί στους ναυλωτές. Για πρακτικούς λόγους δεν ορίζεται ακριβής ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου στους πλοιοκτήτες, αν και κάλλιστα θα μπορούσε να γίνει κάτι τέτοιο. Συνήθως ορίζεται ένα διάστημα σε μέρες, μήνες ή χρόνια, αφήνοντας πάντα ένα μικρό χρονικό περιθώριο (π.χ. +/- 15 ημερών) μέσα στο οποίο μπορούν οι ναυλωτές είτε να επαναπαραδώσουν το πλοίο νωρίτερα, είτε αργότερα από την λήξη της περιόδου ναύλωσης. Αυτή η περίοδος χάριτος, αν και είναι καθαρά θέμα διαπραγματεύσεων, συνήθως εξαρτάται από τον συνολικό χρόνο της ναύλωσης, χωρίς όμως να δεσμεύεται από αυτόν.

2.3.5 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΩΤΕΣ

Καθορίζεται ο χρόνος και ο τόπος παράδοσης του πλοίου από τους πλοιοκτήτες στους ναυλωτές. Το πλοίο κατά την παράδοση του θα πρέπει να είναι απολύτως επιχειρησιακά έτοιμο. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να δώσουν κάποιες μέρες πριν μια ενδεικτική ημερομηνία κατά την οποία καλώς εχόντων των πραγμάτων το πλοίο θα παραδοθεί στους ναυλωτές στον συμφωνημένο τόπο.

2.3.6 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ON-OFF HIRE SURVEY)

Πριν από την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές και πριν από την επαναπαραδοσή του στους πλοιοκτήτες, μετά το πέρας της χρονοναύλωσης, συμφωνείται να προηγηθούν επιθεωρήσεις. Αυτές πραγματοποιούνται από εκπροσώπους και των δύο συμβαλλόμενων προκειμένου να διακριβωθεί η κατάσταση

του πλοίου, κατά πόσο είναι αξιόπλοο (seaworthiness) και η περιγραφή του ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και ποια είναι η ακριβής ποσότητα των καυσίμων που διαθέτει το πλοίο. Η αναφορά συντάσσεται και υπογράφεται από τους επιθεωρητές και είναι δεσμευτική και για τα δύο μέρη. Σε περίπτωση διαφωνίας μπορεί ο κάθε επιθεωρητής να καταθέσει διαφορετική αναφορά ως προς τα σημεία που διαφωνεί. Ο χρόνος του ελέγχου πριν την παράδοση του πλοίου προσμετρείται υπέρ του πλοιοκτήτη, ενώ κατά την επαναπαράδοση υπέρ του ναυλωτή.

2.3.7 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ / ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ (DANGEROUS CARGO / CARGO EXCLUSIONS)

Αποσαφηνίζεται ποια φορτία δεν πρέπει να φορτωθούν στο πλοίο, είτε γιατί το πλοίο δεν έχει την δυνατότητα να τα μεταφέρει (φορτία που λόγω της επικινδυνότητας τους (IMO - cargo) χρήζουν ιδιαίτερης μεταχείρισης, την οποία προσφέρουν πλοία που είναι ειδικά εξοπλισμένα που φέρουν και τα ανάλογα πιστοποιητικά, π.χ. dri, hbi τα οποία χρειάζονται ενισχυμένους μηχανικούς εξαιριστήρες), είτε γιατί οι πλοιοκτήτες για δικούς τους λόγους δεν θέλουν να επιτρέψουν την μεταφορά τους. Φυσικά, κάθε είδους παράνομο φορτίο δεν επιτρέπεται να μεταφερθεί με το πλοίο, ανεξάρτητα από το αν εμπίπτει ή όχι στον κατάλογο των φορτίων που δεν πρέπει να φορτωθούν στο πλοίο.

Ο κατάλογος των φορτίων που το πλοίο έχει την δυνατότητα, από πλευράς πιστοποιητικών, να μεταφέρει είναι απολύτως διαπραγματεύσιμος. Όσον αφορά τα λεγόμενα IMO-classified cargoes οι ναυλωτές οφείλουν να τηρούν ευλαβικά τους κανονισμούς για την ασφαλή τους φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση. Ο καπετάνιος διατηρεί το δικαίωμα, με έξοδα των ναυλωτών, να σταματήσει την φόρτωση ή να διατάξει ακόμα και την εκφόρτωση του φορτίου που έχει φορτωθεί, αν κρίνει ότι δεν έχουν τηρηθεί τα μέτρα ασφαλείας και υπάρχει κίνδυνος για την ασφάλεια πλοίου και φορτίου.

2.3.8 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΟΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (TRADING LIMITS)

Καθορίζονται οι γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη εντός των οποίων οφείλει το πλοίο να απασχοληθεί, καθώς επίσης οι περιοχές ή χώρες που παρά το γεγονός ότι βρίσκονται εντός των επιτρεπόμενων γεωγραφικών ορίων εξαιρούνται και δεν

επιτρέπεται στο πλοίο να προσεγγίσει σε αυτές. Τα γεωγραφικά όρια απασχόλησης του πλοίου είναι απολύτως διαπραγματεύσιμα μεταξύ των συμβαλλομένων.

2.3.9 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να πληρώσουν για τα ασφάλιστρα του πλοίου, εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, για όλες της προμήθειες και τα ανταλλακτικά που είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου, καθώς και όλα τα κόστη που αφορούν το πλήρωμα. Επιπλέον, είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε το πλοίο να βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση και να διατηρεί την κλάση του καθ' όλη την διάρκεια της ναύλωσης.

2.3.10 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ

Οι ναυλωτές σε όλη την διάρκεια ισχύος του ναυλοσύμφωνου, επωμίζονται το σύνολο του κόστους των καυσίμων που καταναλώνει το πλοίο, τις χρεώσεις των λιμανιών, των εξόδων επικοινωνίας του πλοίου (αυτά που εξυπηρετούν τους ναυλωτές), τα κόστη των πιλότων, ρυμουλκών, πρακτόρων, προμηθειών, προξενικών αρχών (εκτός από αυτά που αφορούν μεμονωμένα μέλη του πληρώματος και της σημαίας του πλοίου). Γενικά, κάθε έξοδο που αφορά την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο, επιβαρύνει τους ναυλωτές. Τα κόστη που προκύπτουν από την αναγκαστική προσέγγιση σε λιμάνι με ευθύνη του πλοίου (εξαιρείται η περίπτωση της κακοκαιρίας) επιβαρύνουν τους πλοιοκτήτες. Η αναγκαστική απολύμανση εξαιτίας αρρώστιας μέλους του πληρώματος είναι ευθύνη των πλοιοκτητών, εκτός της περίπτωσης που αυτή πραγματοποιηθεί εξαιτίας του φορτίου, οπότε η ευθύνη βαραίνει τους ναυλωτές. Σε κάθε άλλη περίπτωση οι απολυμάνσεις επιβαρύνουν τους ναυλωτές, εάν και μόνο εάν έχουν ναυλωμένο το πλοίο για περίοδο μεγαλύτερη των έξι μηνών. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την στοιβασία του φορτίου πληρώνονται από τους ναυλωτές. Πριν από την επαναπαράδοση οι ναυλωτές οφείλουν να έχουν αποκρίνει όλα τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την στοιβασία του προηγούμενου φορτίου με δικά τους έξοδα και χρόνο.

2.3.11 ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ (PERFORMANCE OF VOYAGES)

Ο πλοίαρχος οφείλει να εκτελεί τα ταξίδια με την δέουσα επιμέλεια και να παρέχει όλη την συνήθη βοήθεια με το πλήρωμα του πλοίου προς εξυπηρέτηση των

ναυλωτών. Είναι απαραίτητο να είναι καλός γνώστης της Αγγλικής γλώσσας και να εκτελεί τις εντολές των ναυλωτών σε όλα τα θέματα που αφορούν την οικονομική εκμετάλλευση του σκάφους καθώς και την πρακτόρευση του.

Οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να μεριμνήσουν για τον ασφαλή χειρισμό (για το πλοίο και το φορτίο) του φορτίου τόσο στην φόρτωση, όσο και στην εκφόρτωση, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (stowing, trimming, lashing κτλ). Οι παραπάνω ενέργειες γίνονται με έξοδα των ναυλωτών υπό την εποπτεία του καπετάνιου.

Στην περίπτωση που οι ναυλωτές έχουν βάσιμους λόγους να υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχει καλή συνεργασία με τον καπετάνιο, μπορούν να απευθυνθούν στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα πρέπει να προβούν στις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες, με όλες τις συνέπειες.

2.3.12 ΚΑΥΣΙΜΑ (BUNKERS)

Συμφωνείται ότι οι μεν ναυλωτές θα πληρώνουν για τις ποσότητες των καυσίμων που βρίσκονται στις δεξαμενές του πλοίου κατά την παραλαβή του και οι δε πλοιοκτήτες για τις ποσότητες των καυσίμων που θα βρίσκονται στο πλοίο κατά την επαναπαραδοσή του. Διευκρινίζονται οι ποσότητες που διαθέτει ήδη το πλοίο κατά την παράδοση, καθώς και οι ποσότητες με τις οποίες θα πρέπει να επαναπαραδοθεί το πλοίο. Επιπρόσθετα, καθορίζονται οι τιμές βάση των οποίων θα γίνουν οι αγοραπωλησίες των καυσίμων.

Οι ναυλωτές στο σύνολο της διάρκειας της ναύλωσης οφείλουν να εφοδιάζουν το πλοίο μόνο με το ενδεδειγμένο τύπο καυσίμου, όπως έχει οριστεί από τους πλοιοκτήτες. Εάν αυτό δεν πραγματοποιηθεί, οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημιώσεις για τις ζημιές που προκλήθηκαν, λόγω της χρήσης μη ενδεδειγμένου ή κακής ποιότητας καυσίμου. Επίσης, σε αυτήν περίπτωση οι πλοιοκτήτες δεν ευθύνονται για την μειωμένη απόδοση των μηχανών και για ό,τι αυτό συνεπάγεται, μείωση ταχύτητας, απώλεια χρόνου κ.τ.λ.

2.3.13 ΜΙΣΘΩΜΑ/ ΤΟΠΟΣ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

Καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα καταβάλλεται το μίσθωμα, σε δολάρια ανά ημέρα ή σε δολάρια ανά τόνο νεκρού βάρους, ο χρόνος έναρξης και διάρκειας του μισθώματος, καθώς και οι περιοχές εντός των οποίων πρέπει να επαναπαραδοθεί το πλοίο από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες. Ταυτόχρονα, καθορίζεται πόσες μέρες πριν την άφιξη του πλοίου στην συμφωνημένη περιοχή επαναπαραδοσης, οφείλουν οι

ναυλωτές να δώσουν ειδοποίηση επαναπαράδοσης (redelivery notice). Τέλος, ορίζεται ότι όλοι οι χρόνοι, για χάριν ευκολίας των υπολογισμών, θα μετατρέπονται σε GMT.

2.3.14 ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΙΣΘΩΜΑΤΟΣ

Εδώ καθορίζονται οι λεπτομέρειες που άπτονται της διαδικασίας με την οποία οι ναυλωτές θα πληρώνουν το μίσθωμα στους πλοιοκτήτες.

I. Η πληρωμή

Ορίζεται το που θα πληρώνει ο ναυλωτής το μίσθωμα, συνήθως δίδεται ένας τραπεζικός λογαριασμός σε τράπεζα που επιλέγει ο πλοιοκτήτης. Η πληρωμή γίνεται κάθε δεκαπέντε μέρες προκαταβολικά. Στην περίπτωση που οι ναυλωτές δεν καταβάλλουν το μίσθωμα ως έχει συμφωνηθεί ή σε οποιαδήποτε θεμελιώδη παραβίαση του ναυλοσύμφωνου, οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αποσύρουν το πλοίο και να διεκδικήσουν και αποζημιώσεις.

II. Περίοδος χάριτος

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να αποσύρουν το πλοίο, να διεκδικήσουν αποζημιώσεις και ταυτόχρονα να μην ευθύνονται για τα προβλήματα που θα ανακύψουν από αυτήν τους την ενέργεια, εάν και εφόσον έχει παρέλθει η περίοδος χάριτος και εξακολουθούν να υφίστανται οφειλές των ναυλωτών. Οι μέρες της περιόδου συμφωνούνται γραπτώς από τα δύο μέρη και αρχίζουν να μετράνε αμέσως μετά την ειδοποίηση του πλοιοκτήτη προς τους ναυλωτές ότι δεν έχει πληρωθεί το μίσθωμα.

III. Πληρωμή τελευταίου μισθώματος

Καθώς το πλοίο βρίσκεται καθοδόν προς το λιμάνι επαναπαράδοσης, θα πρέπει οι ναυλωτές από κοινού με τους πλοιοκτήτες να υπολογίσουν τον χρόνο που απομένει μέχρι την ολοκλήρωση του ταξιδιού και την λήξη της ναύλωσης και αφού λάβουν υπ' όψιν τα πετρέλαια (bunkers) και τα έξοδα του ελλιμενισμού (disbursements) που αφορούν τους πλοιοκτήτες (π.χ. αγορά ανταλλακτικών, αλλαγή πληρώματος, χρήματα στον Καπετάνιο κ.τ.λ.), να καταβάλλουν στους πλοιοκτήτες το τελευταίο μίσθωμα. Οποιοσδήποτε διαφορές προκύψουν αργότερα θα καταβληθούν είτε από τους πλοιοκτήτες είτε από τους ναυλωτές.

IV. Προκαταβολές

Τα χρήματα για τα λιμενικά έξοδα που γίνονται για λογαριασμό των πλοιοκτητών, θα καταβάλλονται προκαταβολικά από τους ναυλωτές και θα υπόκεινται σε προμήθεια 2,5%. Αυτά τα χρήματα θα αφαιρούνται από το μίσθωμα. Οι ναυλωτές

δεν ευθύνονται σε καμία περίπτωση για το πώς χρησιμοποιήθηκαν αυτά τα λεφτά από τον πλοίαρχο.

2.3.15 ΧΩΡΟΙ ΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (BERTHS)

Το πλοίο μπορεί να φορτοεκφορτώνεται σε ασφαλείς ντόκους, αποβάθρες ή σε οποιοδήποτε άλλο ασφαλές μέρος που υποδεικνύουν οι ναυλωτές ή οι πράκτορες τους, αρκεί το πλοίο να μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια και να επιπλέει πάντα, ανεξάρτητα από τις επικρατούσες συνθήκες παλίρροιας.

2.3.16 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ

Η συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου βρίσκεται στην διάθεση των ναυλωτών, οι οποίοι εκτός από τα αμπάρια έχουν την δυνατότητα να φορτώσουν φορτίο και στο κατάστρωμα (αν φυσικά συμφωνηθεί κάτι τέτοιο με τους πλοιοκτήτες). Στην περίπτωση που συμφωνηθεί κάτι τέτοιο οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για οποιαδήποτε ζημιά υποστούν εξαιτίας της μεταφοράς φορτίου στο κατάστρωμα και την οποία δεν θα είχαν υποστεί διαφορετικά.

Όλοι οι χώροι ενδιαίτησης που δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα και τον καπετάνιο, βρίσκονται στην διάθεση των ναυλωτών για την φιλοξενία του Soupercargo, εάν κριθεί απαραίτητη.

2.3.17 SUPERCARGO ΚΑΙ ΓΕΥΜΑΤΑ

Είναι στην διακριτική ευχέρεια των ναυλωτών αν θα ορίσουν ή όχι Soupercargo που θα συνοδεύει το πλοίο, με ευθύνη των ναυλωτών, προκειμένου να επιβεβαιώνει ότι τα ταξίδια πραγματοποιούνται με την δέουσα ταχύτητα και επιμέλεια. Ο Soupercargo θα απολαμβάνει το ίδιο επίπεδο ενδιαίτησης με αυτό του Καπετάνιου. Οι ναυλωτές θα πληρώνουν για την φιλοξενία του Soupercargo ένα ποσό ανά ημέρα (πχ 10 δολάρια ανά ημέρα) ως αποζημίωση στους πλοιοκτήτες. Επίσης, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να σιτίζουν τους πιλότους, τους τελωνιακούς και καθ' υπόδειξη των ναυλωτών ή των πρακτόρων, τους καταμετρητές, στοιβαδόρους κτλ. Για κάθε τέτοιο γεύμα οι ναυλωτές θα πληρώνουν τους πλοιοκτήτες ένα συγκεκριμένο ποσό. Η ναυτιλιακή πρακτική έχει δείξει ότι δεν πληρώνεται αποζημίωση για κάθε γεύμα αλλά δίδεται ένα συγκεκριμένο ποσό κάθε μήνα (πχ 1300 δολάρια) που περιλαμβάνει τα έξοδα αυτού του είδους των γευμάτων, τις επικοινωνίες και την διασκέδαση (communications/victualling/entertainment).

2.3.18 ΔΙΑΤΑΓΕΣ ΠΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (SAILING ORDERS AND LOGS)

Ορίζεται ότι ο Καπετάνιος οφείλει να διατηρεί πλήρως ενημερωμένα τα ημερολόγια του πλοίου, τα οποία θα βρίσκονται στην διάθεση των ναυλωτών, προκειμένου να ενημερώνονται οι ίδιοι, οι πράκτορες και ο Soupercargo για την πορεία, την ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμων του πλοίου. Οι ναυλωτές, όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, θα δίνουν γραπτώς τις απαραίτητες εντολές πλεύσεως προς τον Καπετάνιο. Τόσο οι εντολές, όσο και τα ημερολόγια του πλοίου θα γράφονται στην Αγγλική γλώσσα.

2.3.19 ΠΑΡΑΔΟΣΗ / ΑΚΥΡΩΣΗ (DELIVERY / CANCELING)

Καθορίζεται το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν παραδώσει το πλοίο στους ναυλωτές. Πέραν της ημερομηνίας αυτής οι ναυλωτές θα έχουν το διάστημα να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο. Επιπλέον, εάν το πλοίο έρθει νωρίτερα στο σημείο παραλαβής είναι στην διακριτική ευχέρεια των ναυλωτών αν θα δεχτούν την χρονική συντόμευση της παραλαβής ή θα περιμένουν να παρέλθει ο συμφωνημένος χρόνος.

Στην περίπτωση που το πλοίο, παρά της προσπάθειες των πλοιοκτητών, φαίνεται ότι δεν είναι δυνατόν να φθάσει εγκαίρως και να είναι έτοιμο να το παραλάβουν οι ναυλωτές στο συμφωνημένο μέρος, οφείλουν οι πλοιοκτήτες να ειδοποιήσουν γραπτώς τους ναυλωτές το συντομότερο δυνατόν (τουλάχιστον επτά μέρες πριν αποπλεύσει το πλοίο από το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης προς το σημείο παραλαβής), δηλώνοντας την νέα εκτιμώμενη ημερομηνία παράδοσης, ζητώντας παράλληλα από αυτούς να διευκρινίσουν αν ακυρώνουν ή όχι το συμβόλαιο. Αν οι ναυλωτές δεν απαντήσουν αρνητικά ή δεν απαντήσουν καθόλου εντός διαστήματος δύο ημερών, τότε το ναυλοσύμφωνο εξακολουθεί να ισχύει με νέα ημερομηνία ακύρωσης. Η ίδια διαδικασία ισχύει στην περίπτωση της περαιτέρω καθυστέρησης.

2.3.20 ΔΙΑΚΟΠΗ ΜΙΣΘΩΣΗΣ (OFF HIRE)

Ορίζονται οι λόγοι για τους οποίους το πλοίο μπορεί να βγει off hire. Όταν χάνεται χρόνος, με ευθύνη του πληρώματος (αναποτελεσματικότητα, απεργία, λάθη κ.τ.λ.), λόγω ζημιών στον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου, λόγω ακινητοποίησης του σκάφους από τις αρχές εξαιτίας αμελειών του πλοιοκτήτη (έλλειψη

πιστοποιητικών, εκκρεμούσες υποθέσεις κτλ), λόγω δεξαμενισμού ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο για τον οποίο ευθύνεται ο πλοιοκτήτης με πράξεις ή παραλείψεις του και όχι το φορτίο ή οι ενέργειες των ναυλωτών, το πλοίο τίθεται off hire. Επίσης, η παράκαμψη στον από τους ναυλωτές ορισθέντα πλου του πλοίου δεν επιτρέπεται, παρά μόνο όταν αυτή είναι επιβεβλημένη λόγω ατυχήματος, για την βοήθεια πλοίου σε κίνδυνο, την διάσωση ναυαγών και την προφύλαξη του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση ο χρόνος και τα καύσιμα που θα δαπανηθούν για την πραγματοποίηση της παράκαμψης αφορούν μόνο τους πλοιοκτήτες. Σε όλη την διάρκεια που το σκάφος βρίσκεται off hire ότι πετρέλαιο καταναλώνεται βαραίνει τους πλοιοκτήτες. Τέλος, όταν κατά την διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο δεν δύναται να ταξιδεύει με την συμφωνημένη ταχύτητα λόγω βλάβης (η βλάβη αυτή να μην οφείλεται σε πράξεις ή παραλείψεις των ναυλωτών), τότε ο χρόνος που χάθηκε, τα παραπάνω καύσιμα που καταναλώθηκαν και οποιαδήποτε άλλα έξοδα επιβαρύνθηκαν οι ναυλωτές εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης (π.χ. πληρωμή αποθηκευτικών χώρων στο λιμάνι), αφαιρούνται από το μίσθωμα.

2.3.21 ΥΠΕΝΟΙΚΙΑΣΗ (SUBLET)

Εκτός και αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, η υπενοικίαση του πλοίου από τους ναυλωτές επιτρέπεται. Βέβαια, όμως, οι ναυλωτές παραμένουν υπόχρεοι έναντι των πλοιοκτητών για την εκπλήρωση του υπάρχοντος ναυλοσύμφωνου.

2.3.22 ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ (DRYDOCKING)

Αναφέρεται πότε έγινε ο τελευταίος δεξαμενισμός του πλοίου και συμφωνείται αν θα γίνει δεξαμενισμός του πλοίου κατά την διάρκεια της ναύλωσης ή όχι, και αν θα γίνει κάτω από ποιες προϋποθέσεις. Ο κατ' εξαίρεση δεξαμενισμός για λόγους ανωτέρας βίας πάντα επιτρέπεται.

2.3.23 ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ (TOTAL LOSS)

Στην περίπτωση που το πλοίο βυθιστεί και έχουν καταβληθεί χρήματα από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες, τα οποία όμως δεν έχουν κερδηθεί (από την στιγμή που το πλοίο βυθίστηκε ή εικάζεται ότι βυθίστηκε), πρέπει άμεσα να επιστραφούν στους ναυλωτές.

2.3.24 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ (EXCEPTIONS)

Ορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο, καθώς η υλοποίηση της συμφωνίας υπό αυτές τις συνθήκες καθίσταται αδύνατη, π.χ. Force Majeure or Act of God.

2.3.25 ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ (LIBERTIES)

Το πλοίο έχει την δυνατότητα να πλεύσει με ή χωρίς πιλότους (όπου αυτό επιτρέπεται), να ρυμουλκήσει και να ρυμουλκηθεί, να σπεύσει σε βοήθεια πλοίου σε κίνδυνο και να παρακάμψει από την πορεία του, προκειμένου να σώσει ζωές ή περιουσίες.

2.3.26 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΣΧΕΣΗΣ (LIENS)

Οι πλοιοκτήτες, σε περίπτωση που τους οφείλονται χρήματα από τους ναυλωτές εξαιτίας του ναυλοσύμφωνου, έχουν δικαίωμα επίσχεσης πάνω σε όλα τα φορτία, τα υπομισθώματα και τους υποναύλους του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της εισφοράς σε αβαρία.

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα επίσχεσης όταν έχουν προπληρώσει για μια υπηρεσία η οποία τελικώς δεν τους παρασχέθηκε. Φυσικά, το δικαίωμα επίσχεσης αφορά το ποσό των οφειλόμενων χρημάτων μέχρι εκείνη την στιγμή και μόνο.

2.3.27 (SALVAGE)

Τα έσοδα που προκύπτουν από την σωτηρία ακυβέρνητων σκαφών, μετά την αφαίρεση των εξόδων, διαμοιράζονται εξίσου μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών.

2.3.28 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE)

Ορίζεται ότι ο διακανονισμός της γενικής αβαρίας θα γίνεται με βάση τους York-Antwerp Rules και τις αυτών τροποποιήσεις, σε τόπο που θα συμφωνηθεί. Ο τόπος που συνήθως συμφωνείται είναι το Λονδίνο.

Οι ναυλωτές οφείλουν να μεριμνούν ώστε όλες οι φορτωτικές να εμπεριέχουν ειδική παράγραφο στην οποία να γίνεται αναφορά ότι σε περίπτωση γενικής αβαρίας ο διακανονισμός θα γίνεται με βάση τους York-Antwerp Rules και τις αυτών τροποποιήσεις.

2.3.29 *ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ (NAVIGATION)*

Οι πλοιοκτήτες παραμένουν αποκλειστικά υπεύθυνοι για θέματα που άπτονται της ναυσιπλοΐας, των ενεργειών πιλότων και ρυμουλκών, της ασφάλισης, του πληρώματος κ.τ.λ.

2.3.30 *ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (CARGO CLAIMS)*

Αυτού του είδους οι διαφορές θα επιλύονται σύμφωνα με την Inter-Club New York Produce Exchange Agreement και της τροποποιήσεις της.

2.3.31 *ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ (CARGO GEAR AND LIGHTS)*

Γίνεται μια περιγραφή του ειδικού εξοπλισμού χειρισμού φορτίου που φέρει το σκάφος, καθώς και του ειδικού φωτισμού που διαθέτει προκειμένου να είναι δυνατή η νυχτερινή φορτοεκφόρτωση. Οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι όλα τα μέσα του σκάφους λειτουργούν όπως ακριβώς και περιγράφονται. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, (π.χ. δεν λειτουργούν ταυτόχρονα όλοι οι γερανοί, δεν έχουν την περιγραφόμενη ανυψωτική δυνατότητα κ.τ.λ.) το πλοίο τίθεται off hire για τον χρόνο που πραγματικά χάθηκε, εξαιτίας της μη ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού του πλοίου. Φυσικά, αν τα προβλήματα αποκατασταθούν από τους πλοιοκτήτες (π.χ. ενοικίαση με έξοδα των πλοιοκτητών γερανού από την στεριά ίσης δυναμικότητας με αυτόν του πλοίου), το πλοίο ξαναγίνεται on hire. Οτιδήποτε επιπλέον από τον περιγραφόμενο εξοπλισμό θέλουν οι ναυλωτές να χρησιμοποιήσουν (π.χ. επιπλέον φωτισμός, επιπλέον εξαιριστήρες), θα γίνεται με αποκλειστική δική τους επιβάρυνση, την συγκατάθεση των πλοιοκτητών και εφόσον το επιτρέπει η κλάση του πλοίου.

2.3.32 *ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (CREW OVERTIME)*

Ρυθμίζεται το καθεστώς των υπερωριών. Αντί της πληρωμής υπερωριών που γίνονται κατ' εντολή τους, οι ναυλωτές δίνουν στους πλοιοκτήτες ένα συγκεκριμένο ποσό κάθε μήνα ή κατ' αναλογία.

2.3.33 *ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LANDING)*

Αποσαφηνίζεται ο τρόπος με τον οποίο οι φορτωτικές πρέπει να εκδίδονται και να υπογράφονται.

- i. Ο καπετάνιος υπογράφει τις φορτωτικές όπως του παρουσιάζονται καθόσον είναι σύμφωνες με τις σημειώσεις του ύπαρχου ή των καταμετρητών του φορτίου. Όμως κατόπιν συμφωνίας μπορεί τις φορτωτικές να τις υπογράψουν οι ναυλωτές για λογαριασμό του πλοιάρχου, αρκεί και πάλι να είναι σύμφωνες με τις σημειώσεις του ύπαρχου ή των καταμετρητών του φορτίου.
- ii. Όλες οι φορτωτικές εκδίδονται μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος ή προνομίου επί του ναυλοσύμφωνου. Για τον λόγο αυτό, οι ναυλωτές αποζημιώνουν τους πλοιοκτήτες για οποιαδήποτε υποχρέωση ανακύψει εξαιτίας κάποιας αντιστοιχίας μεταξύ ναυλοσύμφωνου και φορτωτικών. Οι φορτωτικές που αφορούν φορτίο επί του καταστρώματος πρέπει απαραίτητως να καταλήγουν με την εξής φράση : «Shipped on deck at Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused».

2.3.34 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ (PROTECTIVE CLAUSES)

Σκοπός των προστατευτικών ρητρών είναι η προστασία του πλοιοκτήτη, μέσω του περιορισμού των ευθυνών του σε ότι αφορά τις συγκεκριμένες καταστάσεις.

- i. **PARAMOUNT CLAUSE**
Αφορά τις φορτωτικές και διευκρινίζει ότι όλες οι φορτωτικές υπόκεινται στις διατάξεις της Carriage of Goods by Sea Act of the United States, των Hague Rules ή των Hague-Visby Rules, όπως αυτές εφαρμόζονται ή οποιαδήποτε άλλης παρόμοιας εθνικής νομοθεσίας που πρέπει να εφαρμόζεται εξαιτίας της προέλευσης ή του προορισμού των φορτωτικών.
- ii. **BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE**
Είναι ακριβώς η ίδια με αυτή που χρησιμοποιείται και στο συμβόλαιο ταξιδιού.
- iii. **NEW JASON CLAUSE**
Σύμφωνα με αυτή την ρήτρα, στις περιπτώσεις γενικής αβαρίας, καλούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι να συνεισφέρουν κατά το ποσοστό που ωφελήθηκαν στα έξοδα της αβαρίας. Ακόμα και στην περίπτωση όπου το πλοίο διασώστης ανήκει στους ίδιους ιδιοκτήτες με το υπό διάσωση πλοίο, θα πληρωθεί για τις υπηρεσίες του σαν να άνηκε σε τρίτους. Τα ποσά που καλύπτουν αυτού του είδους τα έξοδα πρέπει να έχουν καταβληθεί πριν από την παράδοση του πλοίου ή του φορτίου στον μεταφορέα.
- iv. **U.S. TRADE – DRUG CLAUSE**

Γίνεται εφαρμογή της U.S Anti Drug Abuse Act 1986 και των μετέπειτα αναθεωρήσεων της, κατά την οποία οι ναυλωτές υποχρεούνται (εγγυώνται) να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποτροπή μεταφοράς απαγορευμένων ναρκωτικών ουσιών. Σε αντίθετη περίπτωση, θεωρείται ότι υπάρχει παραβίαση της παραπάνω υποχρέωσης (εγγύησης) και δημιουργείται ευθύνη αποζημίωσης των ναυλωτών έναντι των πλοιοκτητών. Όλα τα έξοδα που δημιουργούνται επιβαρύνουν αποκλειστικά τους ναυλωτές και παράλληλα το πλοίο εξακολουθεί να παραμένει on hire. Επιπροσθέτως, στην περίπτωση που το πλοίο συλληφθεί, οφείλουν να πράξουν όλες τις δέουσες ενέργειες προκειμένου αυτό να αποδεσμευτεί το ταχύτερο δυνατό. Ταυτόχρονα οι ιδιοκτήτες, ο Καπετάνιος και το πλήρωμα απαλλάσσονται από οποιαδήποτε ευθύνη. Στην περίπτωση που βρεθούν μη νόμιμα ναρκωτικά σε μέλη του πληρώματος, οι πλοιοκτήτες είναι καθ' όλα υπεύθυνοι για τα ζητήματα που ανακύπτουν (πρόστιμα, χαμένος χρόνος κτλ).

v. ΠΗΤΡΑ ΠΟΛΕΜΟΥ (WAR CLAUSES)

- Χωρίς την συγκατάθεση των πλοιοκτητών το πλοίο δεν μπορεί να εισέλθει εντός πολεμικών ζωνών. Σε κάθε περίπτωση μπορεί να μην επιτρέψει την πλεύση του πλοίου σε περιοχές που διεξάγονται πάσης φύσεως συγκρούσεις και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ασφάλειας για το πλήρωμα και το πλοίο, από ενέργειες αντιμαχόμενων δυνάμεων.
- Εάν υπάρχει η συγκατάθεση του πλοιοκτήτη, τότε οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώσουν το επιπλέον ασφάλιστρο για πολεμικούς κινδύνους. Άνευ συμφωνίας επί του ασφάλιστρου το πλοίο δεν υποχρεούται να πλεύση εντός πολεμικών ζωνών.
- Όταν μετά την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου ή κατά την διάρκεια της ναύλωσης δημιουργηθούν πολεμικές ζώνες εντός των οποίων πρέπει να κινηθεί το πλοίο, οι ναυλωτές οφείλουν να λάβουν υπόψη τις αυξημένες αποζημιώσεις που απαιτούνται για το πλήρωμα.
- Όλα τα επιδόματα, ένεκα της δραστηριοποίησης του πλοίου εντός πολεμικών ζωνών, επιβαρύνουν τους ναυλωτές.

Η ναυτιλιακή πρακτική καταδεικνύει ότι στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα χρησιμοποιείται η BIMCO Standard WAR RISKS CLAUSE FOR TIME CHARTERS, 1993, Code Name: "CONWARTIME 1993"

2.3.35 ΑΚΥΡΩΣΗ ΛΟΓΩ ΠΟΛΕΜΟΥ (WAR CANCELATION)

Συμφωνείται ότι είτε οι ναυλωτές, είτε οι πλοιοκτήτες μπορούν να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο, εάν ξεσπάσει πόλεμος μεταξύ τουλάχιστον δύο χωρών από ένα σύνολο χωρών που αναγράφονται στην συγκεκριμένη ρήτρα. Αυτές που συνήθως αναφέρονται είναι οι : ΗΠΑ, Μ. Βρετανία, Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία.

Σε αυτήν την περίπτωση οι ναυλωτές οφείλουν να επαναπαραδώσουν το πλοίο σύμφωνα με την ρήτρα επαναπαραδόσης. Εάν έχει φορτίο, αμέσως μετά την εκφόρτωση. Αν δεν επιτρέπεται ή δεν μπορεί να κατευθυνθεί στο κανονικό λιμάνι εκφόρτωσης, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να το κατευθύνουν στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι. Αν δεν έχει φορτίο τότε επαναπαραδίδεται στο λιμάνι που βρίσκεται, εκτός αν βρίσκεται εν πλω όπου αυτό πραγματοποιείται στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι. Σε κάθε περίπτωση, το μίσθωμα καταβάλλεται κανονικά από τους ναυλωτές και μέχρι την επαναπαραχώρηση του πλοίου το ναυλοσύμφωνο και οι από αυτό πηγάζουσες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ.

2.3.36 ΠΑΓΟΣ

Διευκρινίζεται ότι ο πλοίαρχος δεν είναι υποχρεωμένος να προσεγγίσει λιμάνι αν αυτό κρίνεται ότι είναι επικίνδυνο. Συγκεκριμένα, το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να εισέλθει ή να παραμείνει σε περιοχές ή λιμάνια όπου υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για την ασφαλή είσοδο και παραμονή του στο λιμάνι. Μόνο κατόπιν της άδειας των πλοιοκτητών, εφόσον η κλάση, το μέγεθος και η κατασκευή του πλοίου το επιτρέπουν, θα ακολουθεί παγοθραυστικό, όπου η χρήση τους είναι επιβεβλημένη.

2.3.37 ΕΠΙΣΤΡΑΤΕΥΣΗ

Εάν το σκάφος επιστρατευτεί από την χώρα σημαίας του αυτομάτως τίθεται off hire. Οποιοδήποτε μίσθωμα ή αποζημίωση καταβάλλεται από την κυβέρνηση της χώρας σημαίας, θα εισπράττεται αποκλειστικά από τους πλοιοκτήτες. Το διάστημα που το πλοίο είναι επιστρατευμένο μετρά ως μέρος της περιόδου του ναυλοσύμφωνου. Σε περίπτωση που η επιστράτευση συνεχιστεί για πάνω από ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να λύσουν το συμβόλαιο.

2.3.38 ΖΗΜΙΕΣ ΣΤΟΙΒΑΔΟΡΩΝ

Όλες οι ζημιές που προκαλούνται στο πλοίο από τους στοιβαδόρους πληρώνονται από τους ναυλωτές, αν και εφόσον ο Καπετάνιος ενημερώσει γραπτώς και με πάσα

λεπτομέρεια τους ναυλωτές, εντός 48 ωρών από την στιγμή που έγινε αντιληπτή η ζημιά.

Όταν από την/τις ζημιά(ες) επηρεάζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου ή η ασφάλεια του πληρώματος ή η εμπορική του εκμετάλλευση, οι ναυλωτές οφείλουν να μεριμνήσουν για την άμεση αποκατάσταση τους, με δικά τους έξοδα. Καθ' όλη την διάρκεια των επισκευών το πλοίο παραμένει on hire.

Στην περίπτωση που οι ζημιές δεν εμπίπτουν στα παραπάνω, οι ναυλωτές μπορούν να τις επιδιορθώσουν οποιαδήποτε στιγμή το θελήσουν πριν την επαναπαράδοση ή μετά σε συνεννόηση με τους πλοιοκτήτες (π.χ. οι πλοιοκτήτες έχουν προγραμματίσει μετά την επαναπαράδοση να κάνουν δεξαμενισμό και να κάνουν τότε και τις άλλες επισκευές). Σε αυτή την περίπτωση οι ναυλωτές ευθύνονται απέναντι στους πλοιοκτήτες μόνο για το κόστος των ζημιών και τον χρόνο εάν πραγματικά χάθηκε.

2.3.39 ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

Οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώνουν ένα συγκεκριμένο ποσό πλόν του μισθώματος, για κάθε ένα αμπάρι που καθαρίζεται από το πλήρωμα του σκάφους. Ως εκ τούτου, η ευθύνη για το αν θα περάσουν ή όχι τα αμπάρια τους ελέγχους από τους εκάστοτε φορτωτές ή τις λιμενικές αρχές, βαραίνει αποκλειστικά τους ναυλωτές.

Οι ναυλωτές έχουν την δυνατότητα να επαναπαραδώσουν το πλοίο χωρίς πρώτα να καθαρίσουν τα αμπάρια δίνοντας ένα εφάπαξ χρηματικό ποσό στους πλοιοκτήτες.

2.3.40 ΦΟΡΟΙ

Καθορίζεται ότι οι ναυλωτές ευθύνονται για όλους τους φόρους που σχετίζονται με το φορτίο, το πλοίο, το ναύλο και το μίσθωμα. Εξαιρούνται οι φόροι που επιβάλλονται από το κράτος σημαίας ή το κράτος του πλοιοκτήτη.

2.3.41 ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Οι ναυλωτές έχουν την δυνατότητα να βάψουν το πλοίο στα χρώματα τους, να τοποθετήσουν τα διακριτικά και την σημαία τους. Μετά την λήξη του ναυλοσύμφωνου οφείλουν να επαναφέρουν στο πλοίο τα χρώματα και τα διακριτικά του πλοιοκτήτη.

2.3.42 ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ (LAID UP RETURNS)

Σε περίπτωση που οι ασφαλιστές του πλοίου επιστρέψουν κάποια χρήματα από το ασφάλιστρο, εξαιτίας του γεγονότος ότι το πλοίο παραμένει δεμένο για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριάντα ημερών, οι ναυλωτές δικαιούνται το σύνολο ή μέρος αυτών των χρημάτων. Το σύνολο το δικαιούνται αν για όλο το χρονικό διάστημα για το οποίο επιστρέφεται το ασφάλιστρο το πλοίο παρέμενε on hire, ενώ ήταν on hire για ορισμένο χρονικό διάστημα θα πληρωθεί το ανάλογο ποσό.

2.3.43 ΕΓΓΡΑΦΑ (DOCUMENTATION)

Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να παρέχουν στους ναυλωτές όλα εκείνα τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για την ομαλή δραστηριοποίηση του πλοίου εντός των γεωγραφικών ορίων που έχουν συμφωνηθεί.

2.3.44 ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Η ρήτρα αυτή διευκρινίζει και διαχωρίζει τις ευθύνες πλοιοκτητών και ναυλωτών στην περίπτωση ύπαρξης λαθρεπιβατών στο πλοίο. Συγκεκριμένα:

Οι ναυλωτές εγγυώνται ότι θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, με την δέουσα επιμέλεια, ώστε να αποτρέψουν από το να επιβιβαστεί λαθρεπιβάτης κρυμμένος μέσα στο φορτίο. Αν αυτό δεν καταστεί δυνατό, η ευθύνη για όλες τις συνέπειες που κάτι τέτοιο συνεπάγεται βαραίνει αποκλειστικά τους ναυλωτές. Οι ναυλωτές οφείλουν να καλύψουν τους πλοιοκτήτες έναντι οποιασδήποτε αξίωσης ή απαίτησης προκύψει. Στην περίπτωση που το πλοίο συλληφθεί ή του απαγορευθεί ο απόπλους, για οποιοδήποτε λόγο σχετικό με την ύπαρξη λαθρεπιβατών εξ' υπαιτιότητας των ναυλωτών, οι ναυλωτές οφείλουν να προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να απελευθερωθεί το πλοίο το ταχύτερο δυνατό.

Όταν παρά τις επιμελημένες προσπάθειες των πλοιοκτητών, γίνει κατορθωτό από λαθρεπιβάτη να εισέλθει στο πλοίο, με τρόπο τέτοιο που να μην ευθύνεται ο ναυλωτής, τότε οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για όλο τον χαμένο χρόνο, τα πρόστιμα και οτιδήποτε άλλο προκύψει. Επιπλέον, στην περίπτωση που το πλοίο συλληφθεί οι πλοιοκτήτες οφείλουν να πράξουν τα δέοντα προκειμένου το συντομότερο δυνατό να απελευθερωθεί. Καθ' όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο καθυστερεί λόγω των παραπάνω θα βρίσκεται off hire.

2.3.45 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ

Στην περίπτωση που ο Καπετάνιος, αξιωματικοί ή μέλη του πληρώματος συλληφθούν για λαθρεμπόριο, οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για τα πρόστιμα και ότι άλλο προκύψει. Το πλοίο για το χρόνο που θα χάνεται θα παραμένει off hire.

2.3.46 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

Αναφέρονται οι δικαιούχοι και τα ποσά των μεσιτικών προμηθειών.

2.3.47 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)

Όπως και στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού, εδώ επιλέγεται το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο καθώς και ο τόπος που θα εκδικασθούν οι όποιες διαφορές ανακύψουν κατά την εκτέλεση της σύμβασης. Η διαφορά με την ρήτρα του ναυλοσύμφωνου ταξιδιού είναι ότι εδώ παρέχονται μόνο δύο επιλογές, της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΕΝΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Όπως έχει αναφερθεί και στην αρχή, η τελική μορφή ενός ναυλοσύμφωνου αποτελεί το προϊόν μακράς και πολλές φορές επίπονης διαδικασίας διαπραγματεύσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι διαφοροποιήσεις των όρων του ναυλοσύμφωνου πραγματοποιούνται κάτω από την πίεση μεταβαλλόμενων καταστάσεων και παραγόντων, εκ των οποίων ο σημαντικότερος ίσως είναι η κατάσταση της αγοράς. Η αγορά δημιουργεί τις προϋποθέσεις να εμφανίζεται μια ανισορροπία διαπραγματευτικής ισχύς μεταξύ των εν δυνάμει συμβαλλόμενων. Έτσι στην τελική συμφωνία όχι μόνο το ύψος του ναύλου αλλά και οι σημαντικότεροι όροι του ναυλοσύμφωνου θα έχουν άμεση επιρροή από την τρέχουσα εικόνα της ναυλαγοράς. Βέβαια τις περισσότερες φορές ενώ ο θεωρητικά ισχυρότερος την εκάστοτε στιγμή μπορεί να επιβάλλει καθολικά τους όρους του, συνήθως δεν το πράττει ή τουλάχιστον δεν επιβάλλει ακραίους όρους, αν και θεωρητικά θα μπορούσε. Ο λόγος για τον οποίο τις περισσότερες φορές γίνεται αυτό είναι ότι, η ναυτιλιακή βιομηχανία κατά κύριο λόγο βασίζεται στην διατήρηση καλών δημοσίων σχέσεων, όλοι γνωρίζονται μεταξύ τους και όλοι δεν θέλουν να αποκλείσουν μια ενδεχόμενη μελλοντική μεταξύ τους συνεργασία. Αυτό ως ένα βαθμό αποτρέπει, την εφαρμογή ακραίων κερδοσκοπικών και καιροσκοπικών πρακτικών από τους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται παραδοσιακά στο χώρο.

Παρά ταύτα οι μεταβολές της αγοράς παίζουν καταλυτικό ρόλο στην τελική διαμόρφωση των όρων γέρνοντας την πλάστιγγα στην πλευρά που την δεδομένη στιγμή ευνοείται από την διακύμανση της ναυλαγοράς. Παρακάτω θα καταβληθεί προσπάθεια να περιγραφούν οι σημαντικότεροι από αυτούς τους όρους που «πλήττονται» κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων και να δούμε το εύρος της διαφοροποίησης όταν η ναυλαγορά ‘χαμογελά’ στον πλοιοκτήτη ή στον ναυλωτή αντίστοιχα. Θα πρέπει για μια ακόμη φορά να τονισθεί ότι, τίποτα από τα ακόλουθα δεν αποτελεί κανόνα σε καμία διαπραγμάτευση, μια και βασίζονται στους νόμους της

ελεύθερης εμπορικής διαπραγμάτευσης, προσφοράς και ζήτησης, απλά απεικονίζουν το σύνθημα .

Για λόγους τάξης θα αναφερθούμε σε διαφορετικά υποκεφάλαια για τους όρους ενός voyage charter (genkon) και ενός time charter (nype). Πριν όμως προχωρήσουμε αξίζει να αναφερθούμε λίγο στο προσχέδιο ενός ναυλοσυμφώνου.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων μιας ναύλωσης, είτε αυτή αφορά ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter), είτε χρονοναυλοσύμφωνο (time charter), ακόμα και η επιλογή του προσχεδίου ναυλοσυμφώνου (charter party proforma) πάνω στο οποίο θα βασιστούν οι περαιτέρω διαπραγματεύσεις δεν είναι προκαθορισμένη. Αν και το συνηθέστερο είναι τα δυο μέρη να βασίζονται τις συζητήσεις τους σε προσύμφωνο του ναυλωτή θα ήταν ωφέλιμο για τον πλοιοκτήτη να βασιστεί σε κάποιο δικό του προηγούμενο ναυλοσύμφωνο με τον ίδιο ή άλλο ναυλωτή. Εάν σε αντίθετη περίπτωση, κάτω από την πίεση της αγοράς, αποδεχτεί να χρησιμοποιήσει προσύμφωνο των ναυλωτών, τότε, τουλάχιστον, θα πρέπει να προσεχθεί το προσύμφωνο αυτό να είναι ναυλοσύμφωνο κάποιας προηγούμενης διεκπεραιωμένης ναύλωσης (executed proforma).

3.2 ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ GENKON

3.2.1 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ (CARGO)

Η επιλογή του φορτίου φαινομενικά μόνο είναι μια απλή διαδικασία, στην πράξη είναι εξαιρετικά πολύπλοκη και κρίσιμη. Κατά το στάδιο αυτό ο πλοιοκτήτης καλείται να πάρει πολύ σημαντικές αποφάσεις που σχετίζονται άλλοτε σε μικρότερο και άλλοτε σε μεγαλύτερο βαθμό με το/τα επόμενο/α ταξίδια και φορτία και γενικότερα την μελλοντική εκμετάλλευση του πλοίου. Για παράδειγμα αν αποφασισθεί να φορτώσει ένα μη «καθαρό» φορτίο πχ cement in bulk or bulk petcoke or DRI (Direct Reduced Iron), τότε το πλοίο μπορεί να τεθεί για ένα χρονικό διάστημα εκτός της αγοράς των σιτηρών ή άλλων καθαρών (απαιτητικών) φορτίων , καθώς θα είναι αρκετά δύσκολο να επανέλθει σε κατάλληλη για αυτά τα φορτία κατάσταση (grain clean). Άλλωστε οι περισσότερες από τις μεγάλες εταιρείες που διαχειρίζονται τέτοια φορτία δεν επιθυμούν να διαπραγματευτούν πλοία που να έχουν μεταφέρει στα τελευταία ταξίδια τους «βρώμικο» φορτίο (dirty cargo).

Έτσι η ναυτιλιακή πρακτική διδάσκει ότι οι πλοιοκτήτες αποφεύγουν να μεταφέρουν «βρώμικα» ή επικίνδυνα φορτία. Οι κυριότεροι λόγοι είναι η πολυπλοκότητα που έχουν αυτά στον χειρισμό τους, ο κίνδυνος σοβαρού ανθρώπινου ατυχήματος, η καταπόνηση του σκάφους και το επιπρόσθετο κόστος συντήρησης που απαιτείται. Για τον λόγο αυτό τα φορτία αυτά πληρώνουν σχετικά καλύτερους ναύλους από τα λεγόμενα καθαρά φορτία (clean cargoes). Αυτονόητο είναι ότι ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς οι πλοιοκτήτες, είτε έχουν την ‘πολυτέλεια’ να επιλέγουν το φορτίο, είτε μπορούν να δεχτούν να μεταφέρουν ορισμένα από τα λεγόμενα βρώμικα ή επικίνδυνα φορτία, προκειμένου να διασφαλίσουν την απασχόληση του πλοίου τους. Όσο πιο δύσκολη είναι η κατάσταση στην αγορά, τόσο πιο ελαστικοί εμφανίζονται οι πλοιοκτήτες.

Τέλος μια άλλη διαμάχη που έχει να κάνει με το φορτίο είναι αυτή που αφορά την τελική ποσότητα που θα φορτωθεί στο πλοίο και τον τρόπο με τον οποίο θα ορισθεί αυτή. Στις περιπτώσεις δηλαδή που η ποσότητα δεν είναι εκ των προτέρων απόλυτα καθορισμένη από τον φορτωτή, (min/max qty) η ευνοϊκότερη για τον πλοιοκτήτη περίπτωση είναι να αναφέρεται ότι θα φορτωθεί μια συγκεκριμένη ποσότητα με ένα περιθώριο +/- 10 % να βρίσκεται στην διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη αν θα το φορτώσει ή όχι, πχ 25000 mt grains 10% molo. Όταν η αγορά ευνοεί τους ναυλωτές αυτό που συνήθως εφαρμόζεται είναι μια παραλλαγή του παραπάνω με την διαφορά ότι το προνόμιο της επιλογής περνάει στον ναυλωτή.

3.2.2 ΛΙΜΑΝΙΑ

Όπως είναι φυσικό η επιλογή τόσο του λιμένα φόρτωσης, όσο και του λιμένα εκφόρτωσης παίζει σημαίνοντα ρόλο στην απασχόληση του πλοίου. Για παράδειγμα μια φόρτωση από Ρωσικά λιμάνια του Ειρηνικού (CIS)¹⁹ αυτομάτως περιορίζει τις μελλοντικές επιλογές εργασίας ένεκα των απαγορεύσεων αρκετών κρατών να δεχτούν πλοία ερχόμενα από την ανωτέρω περιοχή, το ίδιο αλλά για διαφορετικούς λόγους μια εκφόρτωση σε μια περιοχή όπου υπάρχει περιορισμένη διαθεσιμότητα φορτίων (bad reposition). Γενικά οι πλοιοκτήτες, όταν μπορούν, αποφεύγουν τα λιμάνια που θα δημιουργήσουν προβλήματα στην παραμονή του πλοίου (πειρατείες, κλοπές στα φορτία, ζημιές στο πλοίο κ.λ.π) καθώς επίσης στην μελλοντική απασχόληση του πλοίου, (απαγορεύσεις από κυβερνήσεις, έλλειψη φορτίων κ.λ.π).

¹⁹ Είναι τα Ρωσικά λιμάνια που βρίσκονται στον Ειρηνικό Ωκεανό, λόγω ενός παράσιτου που υπάρχει σ' αυτές τις περιοχές τα πλοία που ελλιμενίζονται υπόκεινται σε πολύ σοβαρούς περιορισμούς και δεν γίνονται αποδεκτά για ένα χρονικό διάστημα από αρκετές χώρες του κόσμου (ΗΠΑ, Καναδάς, Αυστραλία κτλ)

Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο έχει και η περιοχή από την οποία θα κληθεί να περάσει το πλοίο προκειμένου να πάει στον προορισμό του. Περιοχές όπου τα κρούσματα πειρατείας είναι αυξημένα (Ανατολικό κέρασ της Αφρικής) ή οι κλιματολογικές συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές (περιοχές με πάγους, πολύ κακές καιρικές συνθήκες) δεν αποτελούν ευχάριστη επιλογή για τους πλοιοκτήτες και επίσης αποφεύγονται ή επιλέγονται διαφορετικές ρότες, όπου αυτό είναι εφικτό.

Ακόμα ο πλοιοκτήτης οφείλει να εξασφαλίσει ότι, τόσο τα λιμάνια, όσο και οι προβλήτες που θα προσεγγίσει το πλοίο, θα είναι ασφαλή, πάντα προσβάσιμα και αυτό θα βρίσκεται πάντα εν επιπλεύσει (Safe Port, Safe Berth, Always Accessible Always Afloat). Οι μεταβολές της αγοράς μπορεί να πιέσουν τον πλοιοκτήτη και να αποδεχτεί ένα ναυλοσύμφωνο που να ορίζει NAABSA (Not Always Afloat But Safely Aground), ότι δηλαδή το πλοίο ενδέχεται να μην είναι πάντα εν επιπλεύσει, αλλά να προσαρμόζει με ασφάλεια στον αμμώδη βυθό. Όταν γίνεται κάτι τέτοιο ο πλοιοκτήτης χρησιμοποιεί μια ειδική προστατευτική ρήτρα (NAABSA Protective Clause)²⁰, προκειμένου να διασφαλίσει κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα συμφέροντα του.

Όταν υπάρχουν παραπάνω του ενός λιμάνια προσέγγισης ανά σκέλος ταξιδιού (φόρτωση – εκφόρτωση), η πλευρά του πλοιοκτήτη πιέζει οι προσεγγίσεις να γίνονται με βάση την γεωγραφική θέση του εκάστοτε λιμένα (geographical rotation), έτσι ώστε να διανυθεί η μικρότερη δυνατή απόσταση. Αν για κάποιους ειδικούς λόγους αυτό δεν είναι υλοποιήσιμο, θα πρέπει αυτό να συνυπολογιστεί έτσι ώστε να ζητηθεί η ανάλογη αύξηση του ναύλου.

Στην ναύλωση ταξιδιού τα θέματα που σχετίζονται με τους φυσικούς περιορισμούς (physical restrictions) του λιμανιού, είναι εξ' ολοκλήρου αρμοδιότητα και ευθύνη των πλοιοκτητών. Συγκεκριμένα οι πλοιοκτήτες δεσμεύονται με δική τους ευΨύνη ότι, το πλοίο είναι κατάλληλο να προσεγγίσει, χωρίς προβλήματα που να οφείλονται στο BE@M(LOA, DRAFT, κτλ, στP συγκεκριμένα λιμάνια που απαιτούν Οι ναυλωτές. Βέβαια όταν η αγορά είναι εξαιρετικά ευνοϊκή για τους πλοιοκτήτες, είναι δυνατό να ζητούν από τους ναυλωτές να αναλάβουν αυτοί την ευθύνη, για το κατά πόσο το πλοίο είναι κατάλληλο ή όχι, για τα λιμάνια που θέλουν.

3.2.3 ΣΤΑΛΙΕΣ (LAYTIME)

Ο καθορισμός του τρόπου με τον οποίο θα προσμετρείται ο χρόνος, αποτελεί βασικότατο σημείο τριβής μεταξύ των εμπλεκόμενων σε μια ναύλωση ταξιδιού. Σε

²⁰ Βλέπε παράρτημα

πρώτη φάση ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να επιβάλλει να μην είναι ενιαίος ο χρόνος υπολογισμού σε φόρτωση και εκφόρτωση (Laytime not to be reversible), αλλά να γίνεται ξεχωριστός υπολογισμός σε φόρτωση και εκφόρτωση και να γίνεται στο τέλος ένας συμνηφισμός των χρηματικών ποσών. Οι ναυλωτές με την σειρά τους επιθυμούν το αντίθετο, αυτό που είναι σύνηθες είναι να εφαρμόζεται το πρώτο, εκτός και αν οι συνθήκες της αγοράς είναι τέτοιες που επιτρέπουν στους ναυλωτές να επιβάλλουν την θέση τους (Laytime to be reversible).

Ο χρόνος που δίνεται για την ολοκλήρωση των απαιτούμενων φορτοεκφορτώσεων μπορεί να είναι είτε συγκεκριμένος (fixed laytime) -δηλαδή να ορίζεται συγκεκριμένος αριθμός ημερών ή ωρών που απαιτούνται ή να ορίζεται συγκεκριμένος ρυθμός φορτοεκφόρτωσης ανά ημέρα-, είτε όχι και να ορίζεται γενικά ότι ο ναυλωτής οφείλει να εκτελέσει τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης με την προσήκουσα επιμέλεια σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα (customary quick dispatch). Αυτό που κατά κόρον ακολουθείται είναι ο ορισμός συγκεκριμένου χρόνου, πράγμα που όπως είναι φυσικό επιζητούν οι πλοιοκτήτες. Όμως και εδώ σε ακραίες καταστάσεις τις αγορές μπορεί να παρατηρηθεί το φαινόμενο οι ναυλωτές να επιβάλλουν στο ναυλοσύμφωνο την μη ύπαρξη συγκεκριμένου χρόνου, ώστε να μειώσουν τον κίνδυνο επισταλιών.

Κατά το στάδιο της μέτρησης του χρόνου οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν αυτό να γίνεται χωρίς διακοπή (day/running days/consecutive days), εν αντίθεση με τους ναυλωτές που επιθυμούν ο χρόνος να περιορίζεται όσο το δυνατόν περισσότερο. Για τον λόγο αυτό η διαμάχη εστιάζεται στους όρους εκείνους που επιτρέπουν ή δεν επιτρέπουν στον χρόνο να κυλάει εύκολα, χωρίς προσκόμματα και διακοπές. Δυο είναι τα κύρια πεδία διαμάχης, το ποιες μέρες θα καταμετρούνται ως εργάσιμες και το πότε θα σταματά ο χρόνος λόγω καιρικών φαινομένων.

Ως προς το πρώτο εμφανίζονται οι εξής όροι στο ναυλοσύμφωνο και ανάλογα με την διαπραγματευτική ισχύς του καθ' ενός υπερिशχύει ο ένας ή ο άλλος :

- SHINC (Sundays Holidays Including), αυτός ο όρος, αν μπει στο ναυλοσύμφωνο, αποτελεί το ιδανικότερο σενάριο για τους πλοιοκτήτες, καθώς ο χρόνος δεν σταματά να μετράει καθόλου, μέχρι και την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης.
- Αντίστοιχα περισσότερο με το μέρος των ναυλωτών συναντάμε τους ορούς

SSHEX (Saturdays, Sundays Holidays Excluding) η SHEX (Sundays Holidays Excluding), με τον πρώτο δυσμενέστερο του δευτέρου, για τους πλοιοκτήτες, διακόπτοντας την μέτρηση του χρόνου το μεσημέρι της Παρασκευής η το μεσημέρι του Σαββάτου αντίστοιχα. Παραλλαγή των όρων αυτών για τα μουσουλμανικά κράτη είναι αντίστοιχα οι όροι FHINC , TFHEX, FHEX

Όσον αφορά το δεύτερο εφαρμόζονται τα εξής :

- WWD (Weather Working Day), με αυτόν τον όρο εξαιρούνται οι μέρες/ώρες κατά τις οποίες ο καιρός δεν επέτρεψε πραγματικά την φορτοεκφόρτωση ή θα την εμπόδιζε αν βρισκόταν σε εξέλιξη, ακόμα και αν αυτή δεν έχει ακόμα ξεκινήσει.
- WP (Weather Permitting), η διαφορά του με τον παραπάνω είναι ότι επιτρέπει το πάγωμα του χρόνου εάν και εφόσον η φορτοεκφόρτωση έχει ήδη αρχίσει και πράγματι εμποδίζεται από τα καιρικά φαινόμενα.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό ο πρώτος όρος είναι εξαιρετικά ευνοϊκός για τους ναυλωτές, ενώ ο δεύτερος ως πιο δίκαιος είναι αυτός που συνήθως εφαρμόζεται, εκτός αν οι συνθήκες επιβάλλουν κάτι διαφορετικό.

Ο χρόνος έναρξης των σταλιών (laytime) αποτελεί επίσης πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών. Κατά το εθιμικό δίκαιο οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης που πραγματοποιούνται πριν από την επίσημη έναρξη του «laytime» δεν προσμετρούνται στον συνολικό χρόνο. Όταν η αγορά το επιτρέπει οι πλοιοκτήτες προσθέτουν ένα όρο που αντιστρέφει το παραπάνω, « time actually used before commencement loading shall count», προκειμένου να διευρύνουν τον χρόνο έναρξης του «laytime». Επίσης για τον ίδιο λόγο τίθεται από τους πλοιοκτήτες ο όρος «time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time».

Όσον αφορά τις επισταλίες (demurrage) αυτό που είναι σύνηθες στην ναυτιλιακή πρακτική είναι να συμφωνείται ότι το ημερήσιο ποσό της επίσπευσης (dispatch) να είναι το μισό του ημερήσιου ποσού του «demurrage». Σε μια αγορά ευνοεί υπέρμετρα τους πλοιοκτήτες, είναι πιθανό να υιοθετηθεί ο όρος DFD (Demurrage/Free of dispatch), σύμφωνα με τον οποίο δεν πληρώνεται ποσό επίσπευσης στον ναυλωτή από τον πλοιοκτήτη. Σε αντίθετη περίπτωση μια πιθανή συμφωνία που θα εξίσωνε το ποσό του Demurrage με του dispatch, αν και απίθανο δεν θα μπορούσε να αποκλειστεί τελείως.

3.2.4 NAYΛOΣ (FREIGHT)

Είναι πέρα από εμφανές ότι όσο καλύτερη είναι η αγορά για τους πλοιοκτήτες, τόσο μεγαλύτερος θα είναι και ο ναύλος και το αντίθετο. Μια εκτίναξη της αγοράς σημαίνει και εκτίναξη του ναύλου. Ο ναύλος αυτός κάθε αυτός αποτελεί αντικείμενο σκληρών διαπραγματεύσεων μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

Ο τρόπος με τον οποίο θα καταβληθεί ο ναύλος από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες αποτελεί επίσης πεδίο έντονων διαπραγματεύσεων. Αυτό που επιδιώκουν οι πλοιοκτήτες είναι να έχουν όσο το δυνατόν περισσότερο τοις εκατό του ναύλου, αν όχι όλο, στα χέρια τους πριν ξεκινήσουν το ταξίδι, το διαμετρικά αντίθετο επιδιώκουν οι ναυλωτές. Σε μια πολύ καλή αγορά το ιδανικότερο για τους πλοιοκτήτες είναι να απαιτήσουν και να πάρουν 100% προπληρωμένο ναύλο (freight prepaid) με την υπογραφή των φορτωτικών, ο οποίος θεωρείται κερδισμένος, άνευ εκπτώσεων, μη επιστρέψιμος, ακόμα και αν πλοίο και φορτίο χαθούν (freight is deemed earned, discount less and not returnable, ship and or cargo lost or not lost). Αντίθετα σε μια άσχημη αγορά το ποσοστό του ναύλου που προκαταβάλλεται τείνει να μειώνεται, φθάνοντας στο σημείο ο ναύλος να καταβάλλεται αμέσως μετά την έναρξη της εκφόρτωσης. Αυτό που συνήθως εφαρμόζεται είναι ένα μεγάλο μέρος του ναύλου της τάξεως του 90-95% να προκαταβάλλεται με την υπογραφή των φορτωτικών, εντός το πολύ τριών εργάσιμων ημερών και το υπόλοιπο με την παραλαβή του εμπορεύματος.

3.2.5 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ, ΦΟΡΟΙ, κτλ

Στις περιπτώσεις όπου είναι επιβεβλημένη η πληρωμή επιπλέον ασφάλιστρου (extra insurance), πχ πλεύση σε περιοχές με αυξημένη πειρατεία, υπερήλικο πλοίο κτλ, ο πλοιοκτήτης επιζητεί αυτό να πληρώνεται εξ' ολοκλήρου από τους ναυλωτές και όταν οι συνθήκες του το επιτρέπουν το πετυχαίνει. Το ίδιο συμβαίνει όταν υπάρχουν κάποιοι επιπλέον φόροι ή άλλες χρεώσεις σε ορισμένα από τα λιμάνια που θα κληθεί το πλοίο να προσεγγίσει.

3.2.6 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (D/AS)

Στις ναυλώσεις ταξιδιού η πληρωμή των λιμενικών εξόδων (disbursements) ως επί το πλείστον, επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη. Σε ορισμένες περιπτώσεις και εφόσον οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά το επιτρέπουν είναι δυνατόν το σύνολο ή μέρος των λιμενικών εξόδων να πληρώνονται από τους ναυλωτές (free or limited d/as).

Στις περιπτώσεις που χρειάζεται το πλοίο να μετακινηθεί ή να αλλάξει ακόμα και προβλήτα (shifting), εμφανίζεται ακόμα ένα σημείο τριβής. Σε μια καλή αγορά οι πλοιοκτήτες απαιτούν και πολλές φορές πετυχαίνουν ο χρόνος και τα χρήματα (καύσιμα, εργατοώρες, διάφορα λιμενικά έξοδα κτλ) που θα δαπανηθούν για κάτι τέτοιο, να είναι για λογαριασμό του ναυλωτή (shifting expenses and time for charterers account). Φυσικά το αντίθετο, μπορεί να συμβεί όταν οι κυρίαρχοι στο διαπραγματευτικό παιχνίδι εμφανίζονται οι ναυλωτές.

3.2.7 ΣΤΟΙΒΑΔΟΡΟΙ (STEVEDORES)

Αν και το κόστος των στοιβαδóρων στην φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου είναι των ναυλωτών (FREE IN/OUT TERMS FIOS) η ευθύνη για τις ζημιές που προκαλούνται από τους στοιβαδόρους στο πλοίο βαραίνει αποκλειστικά τους πλοιοκτήτες. Παραταύτα υπό την πίεση των διαπραγματεύσεων είναι δυνατόν να δεχτούν οι ναυλωτές μια κάποια συμμετοχή στην ευθύνη των ζημιών που ενδεχομένως προκαλέσουν οι στοιβαδόροι κατά τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.

3.3 ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΝΥΡΕ

3.3.1 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ – ΑΠΛΟ ΤΑΞΙΔΙ Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ (SINGLE TRIP OR PERIOD TC)

Η ναυλαγορά παίζει καθοριστικό ρόλο στην επιλογή της επόμενης απασχόλησης του πλοίου. Μια ανερχόμενη αγορά θα οδηγήσει στην επιλογή ενός απλού ταξιδιού με μικρή διάρκεια, ώστε σύντομα το πλοίο να μπορεί να επωφεληθεί από μια διόρθωση της αγοράς. Αντίθετα, η επιλογή της δέσμευσης του πλοίου σε μια μεγάλης διάρκειας χρονονάυλωση (long period time charter) μοιάζει να είναι πιο ωφέλιμη σκέψη σε μια αγορά σε πτώση. Θα πρέπει εδώ, βεβαίως, να επισημανθεί ότι κατά πόσο μια αγορά θα εισέλθει σε πτωτική ή σε ανοδική πορεία δεν αποτελεί δεδομένο, αλλά παραμένει μόνο μια εκτίμηση των ανθρώπων που εμπλέκονται σε αυτές τις αποφάσεις.

Εάν επιλεγεί ένα απλό ταξίδι, τότε κάποιοι επιμέρους οροί που μας απασχολούν είναι η περιοχή όπου θα τερματιστεί η ναύλωση -κοιτάζοντας το επόμενο ταξίδι ο πλοιοκτήτης θα προσπαθήσει αυτό να γίνει σε μια περιοχή που θα του επιτρέψει να βρει απασχόληση για το πλοίο σχετικά εύκολα και σε ικανοποιητικά επίπεδα, πράγμα που αφήνει εντελώς αδιάφορο τον ναυλωτή-, το είδος του φορτιού – γίνεται εύκολα

αντιληπτό ότι οι πλοιοκτήτες στην καλή αγορά δεν επιθυμούν τα «δύσκολα» φορτία, ενώ στην κακή αγορά η ανάγκη της απασχόλησης τους αναγκάζει να διαφοροποιήσουν την συμπεριφορά τους και να είναι δεκτικοί ακόμα και σε φορτία που πριν δεν συζητούσαν καθόλου-, οι καιρικές συνθήκες –πολλοί παραδοσιακοί πλοιοκτήτες όταν η αγορά τους το επιτρέπει αποφεύγουν τις περιοχές όπου επικρατούν δύσκολες καιρικές συνθήκες, προκειμένου να μην καταπονούν πλοίο και πλήρωμα-, καθώς και όποιες άλλες ιδιαιτερότητες του ταξιδιού θα μπορούσαν να απασχολήσουν πλήρωμα – πχ περιοχές όπου υπάρχει έξαρση γρίπης- , πλοίο και φορτίο – πχ περιοχές με αυξημένα κρούσματα πειρατείας όπως η Σομαλία.

Σε μια χρονοναύλωση ο καθορισμός της διάρκειας έχει και αυτός την διαμάχη του. Έτσι, ο ναυλωτής θα προσπαθήσει να πετύχει το μεγαλύτερο δυνατό εύρος , για παράδειγμα περίπου 3 έως περίπου 6 μήνες (about 3 to about 6 months) ή περίπου 3 μήνες συν άλλους 3 συν άλλους 3 συν άλλους τρεις, πάντα στην επιλογή του ναυλωτή (abt 3 + abt 3 + abt 3 months always in charterers option), προκειμένου να περιορίσει στο ελάχιστο τον κίνδυνο να βρεθεί να διαχειρίζεται ένα πολύ «ακριβό» πλοίο σε μια πολύ φθηνή αγορά, αλλά και να επωφεληθεί από μια πολύ ακριβή αγορά κατέχοντας ένα φθινό σχετικά πλοίο. Ο δε πλοιοκτήτης, θα προσπαθήσει να περιορίσει την περίοδο στο μικρότερο δυνατό εύρος, π.χ. περίπου 3 μήνες με το περίπου να καθορίζεται 15 ήμερες λιγότερο ή περισσότερο σε επιλογή του ναυλωτή (about 3 months . About means 15 days more or less in charterers option), για τους ακριβώς αντίθετους λόγους από τους ναυλωτές. Δηλαδή να μην βρεθεί εκτεθειμένος στις δυσμενείς για αυτόν διακυμάνσεις τις αγορές.

Ένας άλλος όρος, που αποτελεί, συνήθως, στοιχείο διαπραγμάτευσης στην περιγραφή της χρονοναύλωσης (περιόδου), είναι κατά πόσον το πλοίο θα ταξιδεύει εντός των ορίων (within IWL) ή εκτός των ορίων του Βρετανικού Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών (to break iw1) και ποιος θα πληρώσει για το επιπλέον ασφάλιστρο που θα καταβληθεί. Τέλος, το κατά πόσον ο ναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα να βρεθεί το πλοίο σε λιμάνια στα οποία δεν εξασφαλίζεται το (always afloat = παντα σε πλευση) αλλά το (safely aground = ασφαλής προσάραξη σε αβαθή) καθορίζεται με τον όρο (not always afloat but safely aground , naabsa). Σε αυτήν την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει τουλάχιστον να επιτύχει έναν όρο που να τον προστατεύει, ορίζοντας με σαφήνεια τα μέρη τα οποία αποδεδειγμένα προσφέρουν «safely aground» και μόνο εκεί ο όρος (naabsa) να τίθεται σε ισχύ.

3.3.2 ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ (DELIVERY PLACE AND TIME)

Είναι εμφανές ότι, όφελος του πλοιοκτήτη είναι να παραδώσει το πλοίο του στους ναυλωτές στο σημείο και την χρονική στιγμή όπου το προηγούμενο ταξίδι τελειώνει, έτσι ώστε να το πλοίο να μην παραμείνει καθόλου δίχως απασχόλησης (off hire). Εάν, λοιπόν, οι συνθήκες διαπραγμάτευσης του το επιτρέπουν, θα πρέπει να επιτύχει τους κάτωθι όρους:

- DOP or DLOSP: στον πλοηγικό σταθμό μέσα ή έξω από το λιμάνι όπου το τελευταίο ταξίδι παίρνει τέλος ή
- WWReady: Στην προβλήτα όπου η εκφόρτωση ολοκληρώνεται την στιγμή που το πλοίο είναι έτοιμο προς αναχώρηση ή
- RETRO DELIVERY στις περιπτώσεις που το πλοίο την στιγμή της ναύλωσης έχει ήδη ξεκινήσει το ταξίδι του προς το λιμάνι φόρτωσης, αλλά ο πλοιοκτήτης ζητά ο χρόνος και τα έξοδα να έχουν αναδρομική ισχύ από την στιγμή της αναχώρησης του πλοίου από το τελευταίο λιμάνι.

Διαφορετικά, ο ναυλωτής θα επιδιώξει να παραλάβει το πλοίο την στιγμή της άφιξης του στο λιμάνι φόρτωσης, συμφωνώντας τους όρους ‘APS’ arrival pilot station η ‘AFSPS’ arrival first sea pilot station. Σαν μια ενδιάμεση κατάσταση, θα μπορούσαμε να κρίνουμε, όταν και τα δύο μέρη συμφωνήσουν το πλοίο να παραληφθεί κατά την άφιξη του στο λιμάνι φόρτωσης (AFSPS) πληρώνοντας, όμως, ο ναυλωτής στο πλοιοκτήτη ένα ποσό που θα του καλύπτει τα έξοδα του πλοίου, ή ένα μέρος αυτών, από το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης, στο λιμάνι φόρτωσης (BALLAST BONUS).

3.3.3 ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΗΓΩΝ (PILOTAGES)

Είναι περισσότερο από σύνηθες, στις χρονοναυλώσεις τα έξοδα των πλοηγών να βαραίνουν τους ναυλωτές. Εντούτοις, οι ναυλωτές, ανάλογα με την εκάστοτε διαπραγματευτική τους ισχύ, προσπαθούν να περιορίσουν τον όρο βάζοντας την λέξη ‘compulsory’ (υποχρεωτικός) πριν από την λέξη ‘pilotages’ αφαιρώντας έτσι το δικαίωμα να απαιτήσει ο πλοιοκτήτης πλοηγό με έξοδα του ναυλωτή σε οποιοδήποτε λιμάνι ή θαλάσσιο πέρασμα υπάρχει δυνατότητα εύρεσης πλοηγού, αλλά μόνο εκεί όπου η νομοθεσία του παράκτιου κράτους το επιβάλλει. Σαν μια ενδιάμεση λύση εδώ

συνίσταται η προσθήκη της φράσης ‘and /or customary’, που συνήθως ικανοποιεί και τις δυο πλευρές.

3.3.4 ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΝΑΥΛΟΣ (DAILY HIRE)

Ο ημερήσιος ναύλος είναι ίσως το πιο ευμετάβλητο σημείο ενός ναυλοσύμφωνου και συγχρόνως το περισσότερο άμεσα συσχετιζόμενο με τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς. Είναι περιττό λοιπόν εδώ να αναφερθεί ότι στην «καλή» αγορά το νούμερο αυτό μπορεί και να εκτοξευτεί σε ολόενα και καινούργια επίπεδα αλλά και να ποντισθεί αναλόγως.

3.3.5 ΘΕΣΗ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ (REDELIVERY)

Σαν σημείο επαναπαράδοσης συνηθίζουν να αποδέχονται, πλοιοκτήτες και ναυλωτές, τον πλοηγικό σταθμό στο τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης, και αφού βεβαίως το πλοίο έχει ολοκληρώσει την διαδικασία της εκφορτώσεως. (DOP or DLOSP). Είναι όμως επίσης σύνηθες, όταν η αγορά το υποστηρίζει, ο ναυλωτής να επιβαρύνεται είτε με κάποια επιπρόσθετη αμοιβή (redelivery bonus), είτε κρατώντας το πλοίο κάτω από την ναύλωσή του, μέχρι την προσέγγιση αυτού σε ένα συγκεκριμένο σημείο προς το οποίο η ναυτιλιακή πρακτική καθορίζει να πλεύσει το πλοίο σε ανεύρεση του επόμενου ταξιδιού. Σαν μερικά ανάλογα παραδείγματα θα μπορούσαν να αναφερθούν:

- redelivery passing skaw, όταν το πλοίο ολοκληρώσει το ταξίδι του σε λιμάνι της βαλτικής
- redelivery passing Muscat, όταν έρχεται από λιμάνι του περσικού κόλπου
- redelivery passing skaw, όταν το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται στην Αδριατική θάλασσα.

Είτε σε χρονοναύλωση περιόδου, είτε σε ένα απλό ταξίδι, είναι πολύ πιθανό να μην καθορίζεται από τον ναυλωτή το λιμάνι επαναπαράδοσης, αλλά μία ή περισσότερες εμβέλεις μέσα στην/ στις οποία/-ες, θα πρέπει να βρίσκεται το λιμάνι αυτό, (redelivery ranges). Η μεγιστοποίηση, αλλά και ο περιορισμός αυτής της επιλογής, αναλόγως τα συμφέροντα του καθενός, αποτελούν ένα ακόμη στοιχείο διαπραγμάτευσης.

3.3.6 ΟΡΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ (PAYMENT CLAUSE)

Σύμφωνα με την ναυτιλιακή πρακτική, η πληρωμή του ημερήσιου ναύλου από τον ναυλωτή στον πλοιοκτήτη γίνεται προκαταβολικά κάθε 15 ημέρες (every 15 days in advance). Στις περιπτώσεις, όμως, που η ναυλαγορά δίνει την δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να βελτιώσει τους ορούς, τότε ο όρος 'every 30 days in advance' αρκετές φορές γίνεται αποδεκτός.

3.3.7 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΝΑΥΛΩΤΗ (CHARTERES ITEMS)

Σε αυτόν τον όρο, ο πλοιοκτήτης αναλόγως την διαπραγματευτική του ικανότητα πρέπει να συμπεριλάβει όσο το δυνατόν περισσότερα αλλά τουλάχιστον τα κάτωθι:

...tally, lash, unlash, discharge, secure, unsecure, separate

Στην ίδια γραμμή, ένα άλλο στοιχείο διαμάχης αποτελεί η εισαγωγή της φράσης «supervision of the master» έναντι της φράσης «responsibility of the master». Το δεύτερο έρχεται από τους ναυλωτές, με σκοπό να ενισχύσουν τις ευθύνες του πλοίαρχου σε θέματα ζημιών στο φορτίο από κακή στοιβασία/ φόρτωση/ εκφόρτωση, αν και ο πρώτος όρος διανέμει δικαιότερα τις ευθύνες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

3.3.8 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)

Ένα άλλο στοιχείο που φέρνει συχνότατα σε αντιπαράθεση τους πλοιοκτήτες με τους ναυλωτές, είναι η σύνταξη και διεκπεραίωση των φορτωτικών. Ακριβώς επειδή η φορτωτική αποτελεί ένα σημαντικότατο έγγραφο, δηλώνοντας την περιγραφή αλλά ακόμα και την ιδιοκτησία του φορτίου στο οποίο αναφέρεται, κάθε όρος του ναυλοσυμφώνου που κάνει μνεία σε αυτήν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με προσοχή. Και τα δυο μέρη, έχουν κάθε λόγο να επιμένουν στην δική τους θέση, οι μεν (πλοιοκτήτες) διότι, σύμφωνα με την διεθνή πρακτική ένας είναι ο νόμιμος τρόπος έκδοσης αλλά και διεκπεραίωσης των φορτωτικών, οι δε ναυλωτές, διότι κάποιες εμπορικές συμφωνίες, αλλά και άλλες ιδιαιτερότητες, τους αναγκάζουν να παραβιάζουν την διεθνή πρακτική και να προσπαθούν στη συνέχεια να μεταφέρουν την ευθύνη για ό,τι συμβεί στον μεταφορέα, δηλαδή στον πλοιοκτήτη, μέσω αντιστοίχων όρων του ναυλοσυμφώνου. Το κεφάλαιο φορτωτικές, είναι από μόνο του ένα πολύ μεγάλο θέμα έρευνας και αναφοράς, απλά εδώ, θα αναφερθούμε τηλεγραφικά στα σημεία που ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιμείνει, όταν αυτά αποτελούν θέμα τριβής στη συζήτηση του ναυλοσυμφώνου.

- Ο όρος 'as presented' να διαγράφει όπου και αν αναφέρεται
- Τα γνήσια αντίγραφα των φορτωτικών είναι τρία , υπογράφονται από τον πλοίαρχο και κανένα από αυτά δεν ταξιδεύει μαζί με το φορτίο/ πλοίο.
- Η περιγραφή του φορτίου στην φορτωτική πρέπει να είναι σε πλήρη συμφωνία με τα 'mates receipts' συμπεριλαμβανομένων των παρατηρήσεων εάν τυχόν υπάρχουν για την εικόνα που παρουσιάζει την στιγμή της φόρτωσης.
- Έκδοση «καθαρών» φορτωτικών (clean bills of lading) να επιτραπεί, μόνο σε περίπτωση που ο πλοίαρχος έχει την δικαιοδοσία από τον ναυλωτή να μην επιτρέψει να φορτωθεί στο πλοίο του προβληματικό φορτίο.
- Παράδοση του φορτίου να γίνεται μόνο στον παραλήπτη που αναφέρεται στην εκάστοτε φορτωτική έναντι παρουσίασης ενός από τα τρία γνήσια αντίγραφα, που αρχικά είχαν εκδοθεί στο λιμάνι φόρτωσης
- Όλα τα αναγραφόμενα στοιχεία στην φορτωτική να είναι τα αληθινά και σε πλήρη συμφωνία με τους υπόλοιπους όρους του ναυλοσύμφωνου, οι οποίοι σε κάθε περίπτωση είναι ενσωματωμένοι με τους όρους της φορτωτικής.

3.3.9 SUPER CARGO

Ανάλογα την δυσκολία που παρουσιάζει η φόρτωση ή η εκφόρτωση, οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν να παραβρίσκεται στο πλοίο ένας δικός τους αντιπρόσωπος (supercargo) , ο οποίος θα επιβλέπει και θα καθοδηγεί, σε συνεργασία με τον πλοίαρχο, την φόρτωση/ εκφόρτωση του πλοίου. Σε αυτή λοιπόν την περίπτωση, είναι καθήκον των πλοιοκτητών να επιβάλλουν έναν όρο στο ναυλοσύμφωνο που θα καθορίζει ποιος έχει την ευθύνη για τον άνθρωπο αυτόν, όσο βρίσκεται πάνω στο πλοίο, ποιος θα φροντίζει για την ενδιαίτηση του και ποιες οι δικαιοδοσίες του.

3.3.10 LAYDAYS/CANCELLING

Το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο πρέπει να παρουσιαστεί το πλοίο στο σημείο παράδοσης καθορίζεται από το 'l/can' (laydays/cancelling). Η καθυστερημένη άφιξη του πλοίου, δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή για την ακύρωση του ταξιδιού, με ό,τι αυτό σημαίνει για τον πλοιοκτήτη, όπως τα έξοδα του ταξιδιού από το λιμάνι εκφόρτωσης στο λιμάνι παράδοσης – εάν αυτό δεν ταυτίζεται – και την όποια καθυστέρηση καταγράφει στην εύρεση μιας άλλης απασχόλησης του πλοίου σε αντικατάσταση της ακυρωμένης. Ο μόνος τρόπος για να αποφύγει ο πλοιοκτήτης τα

ανωτέρω δυσάρεστα είναι να επιτύχει έναν όρο στο ναυλοσύμφωνο, ο οποίος θα του δίνει το δικαίωμα αρκετά πρόωρα, να ζητά από τον ναυλωτή να τοποθετηθεί σε ένα λογικό χρονικό διάστημα, συνήθως 48 ή 24 ωρών, κατά πόσο πρόκειται να αποδεχτεί παραλαβή του καθυστερημένου πλοίου ή όχι. Αυτός ο όρος σε περιόδους πτωτικής αγοράς δεν μπαίνει εύκολα, καθώς οι ναυλωτές σε περίπτωση ακύρωσης ευνοούνται καθώς είναι πολύ πιθανό να «ψωνίσουν» ένα φθηνότερο πλοίο από την spot αγορά.

3.3.11 OFF HIRE CLAUSE

Μια μόνο λέξη το «howsoever» μετά την φράση «other causes» σε αυτόν τον όρο του NYPE γίνεται πολλές φορές κομμάτι σκληρών διαπραγματεύσεων μεταξύ των δύο μερών. Και εδώ, η διαπραγματευτική ικανότητα του καθενός –πάντα σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της αγοράς- θα καθορίσουν την ύπαρξή της. Να αναφέρουμε μόνο ότι, με την λέξη αυτή ο ναυλωτής επιθυμεί να διευρύνει στο μέγιστο τις αιτίες κάτω από τις οποίες θα μπορούσε να θέσει το πλοίο εκτός πληρωμής (off hire), κάτι που ο πλοιοκτήτης πρέπει να αποφύγει.

3.3.12 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION CLAUSE)

Αν και, στις συντριπτικά περισσότερες περιπτώσεις, τα χρονοναυλωσύμφωνα καθορίζουν σαν τόπο διαιτησίας διαφορών, μεταξύ των δυο μερών, το Λονδίνο και το αγγλικό δίκαιο να υπερισχύει, είναι πολύ πιθανό ο ναυλωτής να προσπαθήσει να επιβάλλει, για δικούς του λόγους, άλλον τόπο διαιτησίας, αλλά και άλλη νομοθεσία. Αυτό θα ήταν καλό να αποφευχθεί από την μεριά του πλοιοκτήτη, αφού και οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι εξοικειωμένες και εκτελούν χειρισμούς βασισμένοι στο αγγλικό ναυτικό δίκαιο.

3.3.13 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ (PARAMOUNT CLAUSES)

Θα πρέπει να αποτελεί φροντίδα κάθε πλοιοκτήτη, όχι μόνο να διατηρεί τους ήδη υπάρχοντες, αλλά και να αυξάνει στο μέγιστο δυνατόν τους λεγόμενους «paramount clauses», οι οποίοι προστατεύουν και διασαφηνίζουν από διάφορες έκτακτες καταστάσεις, όπως πόλεμος, σύγκρουση του πλοίου κ.λ.π. Στη συνέχεια, παρατίθενται μερικοί τίτλοι κάποιων από τους συνηθέστερους ‘paramount clauses’ που συναντάμε στα χρονοναυλωσύμφωνα.

New both to blame collision clause

Both to blame collision clause

New Jason clause

Canadian clause paramount

Usa clause paramount

General clause paramount

War clauseconwartime 1993

Bimco double banking clause

3.3.14 ΕΜΠΟΛΕΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗ – ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ (EXTRA WAR RISK INSURANCE-CREW BONUS)

Η πλεύση του πλοίου σε περιοχές υψηλού κινδύνου, πολλές φορές εγκυμονεί σημαντικές αυξήσεις των ασφάλιστρων, αλλά και των αμοιβών των πληρωμάτων, με αποτέλεσμα να διογκώνονται τα ημερήσια έξοδά του. Θα πρέπει λοιπόν, να συμφωνηθεί με σαφήνεια, σε ανάλογο όρο, ποιος θα επιβαρυνθεί με τα επιπρόσθετα αυτά έξοδα.

3.3.15 NYPE INTERCLUB AGREEMENT

Όλα τα ελλείμματα, αλλά και οι ζημιές στα φορτία, δημιουργούν τις απαιτήσεις των παραληπτών εναντία στον μεταφορέα/ πλοιοκτήτη, σχέση η οποία πηγάζει από το έγγραφο της φορτωτικής. Για να μπορέσει λοιπόν ο πλοιοκτήτης, να ορίσει συνυπεύθυνο τον ναυλωτή του, στο μέγεθος που του αντιστοιχεί, οφείλει να επιτύχει στις διαπραγματεύσεις την εισαγωγή του interclub agreement clause, που αποσαφηνίζει τις ευθύνες των δυο μερών, ναυλωτών και πλοιοκτητών, αναλόγως της αιτίας της ζημιάς η απώλειας του φορτίου.

3.3.16 STEVEDORE DAMAGE

Και αφού αναφερθήκαμε σε ζημιές του φορτίου, σειρά παίρνουν οι ζημιές που προκαλούνται επί του πλοίου από τους φορτωτές κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσής του. Εδώ ένα 'stevedore damage clause' πρέπει να συζητηθεί, καθιστώντας έστω με κάποιες προϋποθέσεις υπεύθυνους τους ναυλωτές, μιας και οι φορτωτές βρίσκονται κάτω από την εποπτεία των ναυλωτών, και όχι του πλοιοκτήτη.

3.3.17 ΚΑΥΣΙΜΑ (ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ – ΤΙΜΕΣ – ΠΛΗΡΩΜΗ) (BUNKERS CLAUSE)

Οι ποσότητες των καυσίμων πάνω στο πλοίο την στιγμή της παράδοσής του στους ναυλωτές, οι αντίστοιχες ποσότητες που θα πρέπει να είναι στην επαναπαράδοση, ο τρόπος πληρωμής, αλλά και οι τιμές με τις οποίες θα υπολογιστούν αποτελούν ένα ακόμη πεδίο διαπραγμάτευσης. Διαφορετικοί οροί υπέρ του ενός ή του άλλου μέρους, ή μερικές φορές καλύπτοντας απλά τις ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου ταξιδιού, θα αναμετρηθούν με επικράτηση, και εδώ, του ισχυρότερου διαπραγματευτή.

3.3.18 ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗ (CARGO + TRADING EXCLUSIONS)

Όταν δεν πρόκειται για συγκεκριμένο(α) φορτίο(α) , κατά συνέπεια όχι για απλό ταξίδι, αλλά μικρή ή μεγάλη χρονοναύλωση, ένας από τους βασικούς ορούς είναι η συμφωνία για το ποια φορτία ή κράτη θα πρέπει να εξαιρεθούν από την παρούσα συμφωνία. Ίσως από τους πιο πολυσυζητημένους ορούς του ναυλοσύμφωνου, ιδιαίτερα σε μακράς διάρκειας χρονοναυλώσεις, μιας και καθορίζει την ευελιξία του πλοίου στο να φορτώνει ή να επισκέπτεται ένα μεγάλο αριθμό φορτίων και κρατών, διευκολύνοντας έτσι την πλευρά των ναυλωτών. Από την άλλη, ο πλοιοκτήτης οφείλει να περιορίσει την δυνατότητα του ναυλωτή να φορτώσει φορτία, που από τη φύση τους μπορεί να προκαλέσουν ζημιές στο πλοίο ή να απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο φόρτωσης και μεταφοράς τους ή ακόμα να επισκεφτούν περιοχές και κράτη που βάζουν σε κίνδυνο το πλοίο , το πλήρωμα και το φορτίο.

Παραδείγματα εξαιρουμένων:

A. Φορτίων²¹: Εκρηκτικά παντός είδους, πολεμικό υλικό, ραδιενεργα υλικά, νάφθα, νιτρικό αμμώνιο, άσφαλτο, μηχανές, παλιοσίδερα

B. Κρατών²²: Ισραήλ, Σομαλία, Καμπότζη, Λάος, Ιράκ, Ιράν κτλ

3.3.19 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥΣ – ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ κτλ (ILOHC-CVE)

Δυο οικονομικά μεγέθη, που όπως και ο ημερήσιος ναύλος, καθορίζονται, κυρίως, από τις απαιτήσεις της ναυλαγοράς και όχι από το πραγματικό κόστος τους.

²¹ Στο παράρτημα παρατίθεται ένα ενδεικτικό cargo exclusion clause ενός ελληνόκτητου πλοίου.

²² Στο παράρτημα παρατίθεται ένα ενδεικτικό trade exclusion clause ενός ελληνόκτητου πλοίου υπό Κυπριακή σημαία.

Πρόκειται για τις αμοιβές από τους ναυλωτές προς το πλοίο για τους καθαρισμούς των αμπαριών, όταν αυτό γίνεται από το πλήρωμα, αλλά και τα έξοδα των τηλεγραφημάτων, και άλλων υπηρεσιών που προσφέρονται από το πλοίο, κατά την παραμονή του στα λιμάνια.

3.3.20 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ – ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Επειδή η ταχύτητα του πλοίου, όπως περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, αναφέρεται σε καλές καιρικές συνθήκες, θα ήταν καλό να προσδιοριστεί με έναν ανάλογο όρο πως ορίζεται η φράση «καλές καιρικές συνθήκες», τι περιθώρια έχει η λέξη «περίπου» πριν από την ταχύτητα του πλοίου και ποια θα είναι η επικρατούσα αρχή, όταν διαφορετικές καιρικές συνθήκες περιγράφονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή, την ίδια χρονική στιγμή από δύο ή περισσότερες αρχές, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΝΤΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

4.1 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (GENCON)

Ο εντοπισμός των διαφορών στους όρους των ναυλοσυμφώνων ανάλογα με τις διακυμάνσεις της αγοράς, απαιτεί την συγκριτική ανάλυση ναυλοσυμφώνων που συντάχθηκαν σε περιόδους πολύ ευνοϊκές ή πολύ δυσάρεστες για τους πλοιοκτήτες. Η σύγκριση δύο ναυλοσυμφώνων ταξιδιού που συντάχθηκαν σε δυο αντίθετες περιόδους (σε «καλή» και «κακή» αγορά), θα βοηθήσει στον να εντοπισθούν στην πράξη ορισμένες από τις προαναφερόμενες διαφορές²³.

Η πρώτη σημαντική διαφορά που απαντάται είναι στις σταλίες²⁴. Ειδικότερα όσον αφορά το στάδιο της μέτρησης του χρόνου. Κατά την φόρτωση του σκάφους, στην μεν «καλή» αγορά έχει συμφωνηθεί ο ευνοϊκός για τους πλοιοκτήτες όρος (weather working day of 24 consecutive hours shinc), ενώ στην «κακή» ο όρος αυτός αλλάζει εις βάρος του πλοιοκτήτη (weather working day of 24 consecutive hours Fridays/Saturdays/holydays excluded, με τον χρόνο που χρησιμοποιείται από την Πέμπτη μεσημέρι μέχρι την Κυριακή το πρωί να μην μετράει ακόμα και αν χρησιμοποιηθεί). Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση με την διαφορά ότι έχουμε Saturdays/Sundays/ holydays excluded.

Ο χρόνος έναρξης των σταλιών παρουσιάζει επίσης κάποιες διαφοροποιήσεις. Στο ναυλοσύμφωνο της «καλής» αγοράς²⁵ δύο όροι (weather in berth or not unless sooner commenced & time actually used before commencement laytime shall count as half time) που διευρύνουν υπέρ του πλοιοκτήτη τον χρόνο του «laytime». Πράγμα που δεν συμβαίνει στο έτερο ναυλοσύμφωνο²⁶.

Η διαφορά που υπάρχει στο ύψος του demurrage²⁷ ανάμεσα στα δύο ναυλοσύμφωνα δείχνει ως ένα βαθμό και την κατάσταση της αγοράς, χωρίς βέβαια αυτό να μπορεί να αποτελέσει και κανόνα. Συνήθως όμως στην αγορά με υψηλούς ναύλους το demurrage είναι και αυτό υψηλό και αντίστροφα.

²³ Βλέπε κεφ 3

²⁴ Βλέπε ναυλοσύμφωνο GENCON box 16

²⁵ Βλέπε ναυλοσύμφωνο GENCON rider clause 20.3 (καλή αγορά)

²⁶ Βλέπε ναυλοσύμφωνο GENCON rider clause 22&24 (κακή αγορά)

²⁷ Βλέπε ναυλοσύμφωνο GENCON box 18

Αν και η ονομαστική τιμή του ναύλου δεν είναι ένα συγκρίσιμο μέγεθος καθώς πρόκειται για πολύ διαφορετικές δουλειές (διαφορετικό φορτίο, διαφορετική περιοχή φόρτωσης κτλ), εντούτοις ο τρόπος με τον οποίο καταβάλλεται ο ναύλος παρουσιάζει αξιοσημείωτες διαφορές. Στην «καλή» αγορά²⁸ οι ναυλωτές καταβάλλουν το 100% του ναύλου 10 τραπεζικές ημέρες μετά την υπογραφή των φορτωτικών, αντίθετα στην «κακή» αγορά²⁹ καταβάλλουν το 95% του ναύλου εντός 4 τραπεζικών ημερών από την ολοκλήρωση της φόρτωσης με το υπόλοιπο να καταβάλλεται μετά το πέρας της εκφόρτωσης. Επίσης, ενώ στο πρώτο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται ξεκάθαρα ότι ο ναύλος θεωρείται κερδισμένος, άνευ εκπτώσεων, μη επιστρέψιμος ακόμα και αν το πλοίο και ή το φορτίο χαθούν (freight is deemed earned, discount less and not returnable, ship and or cargo lost or not lost), στο δεύτερο δεν διευκρινίζεται.

Η ευθύνη για τις ζημιές που τυχόν να προκαλέσουν οι στοιβαδότες κατά το στάδιο των φορτοεκφορτώσεων στο ναυλοσύμφωνο της «καλής» αγοράς³⁰ βαρύνει τους ναυλωτές, οι οποίοι και φέρουν την ευθύνη για την αποκατάστασης της. Αντίθετα σε αυτό της «κακής» αγοράς³¹ οι ναυλωτές προσπαθούν να μειώσουν στο ελάχιστο την δική τους εμπλοκή. Αρχικά διατυπώνεται ότι οι ναυλωτές είναι ανεύθυνοι για τετοιου είδους ζημιές. Ένα τέτοιο ζήτημα θα πρέπει να διευθετηθεί μεταξύ των πλοιοκτητών και των στοιβαδόρων. Εάν οι στοιβαδότες δεν αποκαταστήσουν την/ις ζημιά/ες και εφόσον οι πλοιοκτήτες έχουν ενημερώσει έγκαιρα τους ναυλωτές, τότε και μόνο τότε καθίστανται οι ναυλωτές υπεύθυνοι για την/ις ζημιά/ες που προκλήθηκαν από τους στοιβαδόρους, ως συνέπεια των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης.

4.2 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ (NYPE)

Σε αυτό το υποκεφάλαιο γίνεται σύγκριση μεταξύ ενός χρονοναυλοσυμφώνου ταξιδιού που έχει συναφθεί στην λεγόμενη «καλή αγορά» και ενός άλλου που έχει συναφθεί στην «κακή αγορά»³². Εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν πρόκειται για δύο πανομοιότυπες δουλειές η σύγκριση θα αρκестεί σε ορισμένους πολύ βασικούς όρους των δύο ναυλοσυμφώνων.

²⁸ Βλέπε ναυλοσυμφωνά GENCON rider clause 21 (καλή αγορά)

²⁹ Βλέπε ναυλοσυμφωνά GENCON rider clause 18 (κακή αγορά)

³⁰ Βλέπε ναυλοσυμφωνά GENCON clause 5 (καλή αγορά)

³¹ Βλέπε ναυλοσυμφωνά GENCON rider clause 32 (κακή αγορά)

³² Τα ναυλοσύμφωνα παρατίθενται αυτούσια στο παράρτημα, όπως επίσης παρατίθενται πίνακας με τους δείκτες της ναυλαγοράς.

Η πλέον σημαντική διαφορά είναι αυτή που αφορά το επίπεδο του ναύλου³³. Η μεγάλη διαφορά μεταξύ των δύο ναύλων, αν και αντικατοπτρίζει την τεράστια διαφοροποίηση της αγοράς, εντούτοις δεν είναι πάντα ένα απόλυτα συγκρίσιμο μέγεθος, καθώς δεν είναι όλες οι δουλειές πανομοιότυπες.

Άλλη μια σημαντική διαφορά που εντοπίζεται είναι στον τόπο παραλαβής, στο μεν συμβόλαιο της «καλής αγοράς» το πλοίο παραλαμβάνεται DLOPS (Dropin Last Outward Pilot Station), ενώ σε αυτό της «κακής αγοράς» παραλαμβάνεται APS (Arival Pilot Station)³⁴.

Στα cargo/trade exclusions³⁵ βλέπουμε κάποιες διαφορές, με το πιο πρόσφατο ναυλοσύμφωνο να είναι λιγότερο αυστηρό και να επιτρέπει περιοχές και φορτία που απαγορεύονταν στο παλαιότερο. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι επειδή πρόκειται για χρονοναυλοσύμφωνο ταξιδιού (time charter trip), δηλαδή για συγκεκριμένες δουλειές που απλά πραγματοποιούνται με όρους time και όχι voyage charter, έχει μικρή σημασία τι περιορισμοί θα υπάρξουν, εφόσον βεβαίως δεν θίγονται οι λιμένες φορτοεκφόρτωσης και το(α) φορτίο(α) τις συγκεκριμένης δουλειάς. Αντίθετα οι περιορισμοί στα φορτία και τις γεωγραφικές περιοχές έχουν πολύ μεγάλη σημασία όταν γίνεται λόγος για χρονοναύλωση περιόδου (period time charter).

Όσον αφορά τον «supergargo», στην «κακή αγορά» οι πλοιοκτήτες κατόρθωσαν να επιτύχουν, μόνο το να καταστήσουν ως υπεύθυνους γι' αυτόν τους ναυλωτές. Αντίθετα στην άλλη περίπτωση επέτυχαν να ορισθούν με σαφήνεια και άλλα θέματα όπως αυτό του ημερήσιας αποζημίωσης για την ενδιαίτηση του στο πλοίο³⁶.

Στο ναυλοσύμφωνο της «καλής αγοράς» στο «lay/can» οι πλοιοκτήτες επέτυχαν να συμπεριληφθεί ένας όρος που θα τους προφυλάσσει, τουλάχιστον μερικώς, από τον κίνδυνο να ακυρωθεί το ναυλοσύμφωνο εις βάρος τους λόγω μη τήρησης των συμφωνημένων χρονικών ορίων (readiness), πράγμα που στην κακή αγορά δεν κατέστη δυνατόν να συμφωνηθεί³⁷.

Η ενισχυμένη διαπραγματευτική ισχύ του πλοιοκτήτη οδήγησε στην σύνταξη ενός «off hire clause», που προφυλάσσει αρκετά τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη περιορίζοντας, κατά το δυνατό, τις περιπτώσεις εκείνες για τις οποίες το πλοίο μπορεί να βγει «off hire». Από την άλλη πλευρά στο πιο πρόσφατο ναυλοσύμφωνο, οι ναυλωτές εκμεταλλευόμενοι την θέση ισχύος τους, τοποθετώντας την λέξη «howsoever» έπειτα από το «other causes», αύξησαν στο

³³ Βλέπε ναυλοσύμφωνο NYPE Line 51

³⁴ Βλέπε ναυλοσύμφωνο NYPE Line 18

³⁵ Βλέπε ναυλοσύμφωνο NYPE Line 25-32

³⁶ Βλέπε ναυλοσύμφωνο NYPE Line 82-85

³⁷ Βλέπε ναυλοσύμφωνο NYPE Line 94-96

μέγιστο δυνατό τις αιτίες κάτω από τις οποίες θα μπορεί το πλοίο να τεθεί εκτός πληρωμής (off hire)³⁸.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

³⁸ Βλέπε ναυλοσυμφωνα NYPE Line 96-100

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εργασία αυτή προσεγγίζει το θέμα της επίδρασης που ασκείται από τις ραγδαίες μεταβολές της αγοράς, πάνω στους όρους ενός ναυλοσυμφώνου. Το αντικείμενο αυτό είναι ιδιαίτερος επίκαιρο καθώς είναι ακόμη πολύ πρόσφατη η ολική κατάρρευση της ναυτιλιακής αγοράς, εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

Η αγορά από τις 4421 μονάδες στις αρχές του 2007, έφτασε στις 11793 τέλη Μαΐου 2008 και μετά έπεσε κάτω από τις 700 μονάδες τον Δεκέμβριο του 2008 δημιουργώντας έτσι το υψηλότερο και το χαμηλότερο δείκτη όλων των εποχών μέσα σε διάστημα μόλις έξι μηνών. Αυτές οι ακραίες μεταβολές του ναυτιλιακού δείκτη της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων, σήμαιναν πάντα και ακραίες μεταβολές στην διαπραγματευτική θέση των εμπλεκόμενων μερών σε μία ναύλωση. Η παντοδυναμία των ναυλωτών ακολουθούσαν από μια κυριαρχία των πλοιοκτητών και το αντίστροφο. Άμεσο συνεπακόλουθο αυτής της αλλαγής, είναι και η ριζική, κάθε φορά, μεταβολή σημαντικών όρων των ναυλοσυμφώνων υπέρ της μιας ή της άλλης πλευράς.

Με την εργασία αυτή έγινε σαφές ότι οι μεταβολές στην αγορά δεν επηρεάζουν μόνο το επίπεδο του ναύλου, αλλά και μια σειρά άλλων παραμέτρων που και αυτές με την σειρά τους παίζουν σημαντικότατο ρόλο στο τελικό οικονομικό αποτέλεσμα μιας ναύλωσης. Η εξειδικευμένη γνώση που απαιτείται για τον κατάλληλο χειρισμό όλων αυτών των παραμέτρων (όρων ναυλοσυμφώνου) κατά το στάδιο της διαπραγμάτευσης, είναι αυτή που τις περισσότερες φορές, κάνει την διαφορά και μια φαινομενικά κερδοφόρα ναύλωση να καταλήγει παθητική, εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν έγινε προσεκτικότερη διαχείριση κάποιων φαινομενικά “αθώων” όρων.

Ιδιαίτερα σε περιόδους όπου η ναυλαγορά βρίσκεται σε πολύ ψηλά ή πολύ χαμηλά επίπεδα, πολλοί άνθρωποι τρομοκρατούνται ή ενθουσιάζονται υπερβολικά από τα ποσά των ναύλων και σχεδόν τυφλωμένοι δεν ασχολούνται με τίποτε άλλο εκτός από το ονομαστικό νούμερο του κάθε κλεισίματος. Για τον λόγο αυτό είναι απολύτως απαραίτητη η ύπαρξη, σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, εξειδικευμένων ανθρώπων στα θέματα των ναυλώσεων, που θα μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτητικές ανάγκες της ναυτιλίας και να προστατεύσουν την εταιρεία τους, εργαζόμενοι σαν εσωτερικοί ναυλομεσίτες (in house brokers), ή τους πελάτες τους, αν είναι συνεργαζόμενοι ναυλομεσίτες (exclusive or competitive shipbrokers)-.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. MARITIME ECONOMICS, ΕΚΔΟΣΗ 2^Η, Martin Stopford
2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, Ελ Γεωργαντόπουλος, Γ.Π. Βλάχος εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ
3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΕΚΔΟΣΗ ΣΤ, Θ. Γεωργακόπουλος, Θ. Λιανού, Θ. Μπένου, Γ Τσεκούρα, Μ. Χατζηπροκοπίου, Γ. Χρήστου
4. ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ ΚΑΙ ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ, Ι. Γεωργακόπουλος, εκδόσεις Σταυριδάκη 1990
5. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, 3^Η ΕΚΔΟΣΗ, Α.Κιάντου – Παμπούκη, Εκδόσεις Σάκκουλα
6. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, 2^Η ΕΚΔΟΣΗ, Κ Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, Εκδόσεις Σταμούλη
7. DRY CARGO CHARTERING, INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS
8. SHIPPING BUSINESS, INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS
9. SHIPBROKING AND CHARTERING PRACTICE, 3^Η ΕΚΔΟΣΗ, Lars Gordon, Rolf Ihre, Arne Sandevam
10. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ, Γ.Π. Βλάχος, Εμμ Νικολαΐδης, εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ
11. TIME CHARTERS, 3^Η ΕΚΔΟΣΗ, Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball
12. VOYAGE CHARTERS, 3^Η ΕΚΔΟΣΗ, Julian Cooke, Andrew Taylor, David Martowski, and Timothy Young

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. <http://www.greekshippingnews.gr/>
2. <https://www.bimco.org/>