

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΡΑΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2017**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)

- Πελαγίδης Θεόδωρος

- Πολέμης Διονύσιος

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

Ευχαριστίες

Ευχαριστίες οφείλω στην οικογένεια & τους φίλους μου, στον κύριο Βλάχο Γεώργιο για την πολύτιμη βοήθεια και τον επαγγελματισμό του, στους καθηγητές Θ. Πελαγίδη και Δ. Πολέμη, καθώς επίσης και στον κύριο Αντώνη Στρατάκη.

Περιεχόμενα

Περιγραφή του σκοπού της διπλωματικής.....	iv
Πρόλογος.....	v
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Πλοία παροχής υπηρεσιών	1
1.1 BARGES.....	1
1.2 Heavy Lift Vessels	4
1.3 RESEARCH VESSELS	7
1.4 Supply Vessels.....	12
1.5 Tugboats	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων.....	22
2.1 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τις φορτηγίδες.....	22
2.2 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων.....	29
2.3 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα ωκεανογραφικά σκάφη	35
2.4 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα πλοία εφοδιασμού.....	40
2.5 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα ρυμουλκά.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Τα ναυλοσύμφωνα της εμπορικής ναυτιλίας	50
3.1 Ναύλωση ταξιδιού(Voyage Charter).....	51
3.2 Χρονοναύλωση (Time Charter)	54
3.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare Boat Charter).....	56
Κεφάλαιο 4: Συμπεράσματα	58
Appendix.....	60
Βιβλιογραφία	61

Περιγραφή του σκοπού της διπλωματικής

Κατά τη διάρκεια των σπουδών μας έχουμε διδαχθεί αναλυτικά ότι αφορά στις ναυλώσεις εμπορικών πλοίων αλλά και στα ναυολόγια των επιβατηγών πλοίων. Από την ανάλυση της παραπάνω εικόνας διαπιστώσαμε ότι δεν υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία ή αρθρογραφία σε ότι αφορά τη ναύλωση μιας εξειδικευμένης κατηγορίας πλοίων και συγκεκριμένα των πλοίων παροχής υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα των ρυμουλκών, των ωκεανογραφικών πλοίων, των πλοίων εφοδιασμού κ.α.

Με την επιστημονική εργασία αυτής της διπλωματικής, στόχος μας είναι να συγκεντρωθούν όλες αυτές οι κατηγορίες συμβολαίων και στη συνέχεια να αξιολογηθούν, να εκτιμηθούν και να συγκριθούν με τα συγκεκριμένα συμβόλαια ναύλωσης (charter parties) ή ναυολόγιων (freight index).

Πρόλογος

Μπορεί στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία κυρίαρχο ρόλο να διαδραματίζουν τα φορτηγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια, αλλά η συνεισφορά των πλοίων παροχής υπηρεσιών είναι εξίσου σημαντική σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Πλοία παροχής υπηρεσιών καλούνται τα πλοία που δεν μεταφέρουν εμπόρευμα ή επιβάτες αλλά προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη ναυτιλία με ποικίλους τρόπους οι οποίοι αναλύονται στη συνέχεια της παρούσας διπλωματικής εργασίας διεξοδικά. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πλοίων παροχής υπηρεσιών αποτελούν τα ρυμουλκά και οι μπάριζες.

Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση των ναυλοσυμφώνων των πλοίων παροχής υπηρεσιών και η σύγκρισή τους με αυτά των πλοίων που εξυπηρετούν την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Έτσι, στο πρώτο σκέλος της διπλωματικής γίνεται μια παρουσίαση των βασικών πλοίων παροχής υπηρεσιών και των λειτουργιών τους ενώ στο δεύτερο η ανάλυση των εν λόγω ναυλοσυμφώνων. Στο τρίτο και τελευταίο σκέλος της διπλωματικής αντιπαρατίθενται τα βασικά τρία είδη ναύλωσης (voyage charter party, timecharter, bare boat) ώστε να σημειωθούν οι ομοιότητες και οι διαφορές των ναυλοσυμφώνων που αφορούν τα πλοία παροχής υπηρεσιών σε σχέση με αυτά της εμπορικής ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Πλοία παροχής υπηρεσιών

1.1 BARGES

Η φορτηγίδα είναι ένα είδος πλοίου με επίπεδο πυθμένα και μικρό σχετικά βύθισμα, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων κατά μήκος των ποταμών και των καναλιών.¹ Ο βασικός σχεδιασμός μιας φορτηγίδας είναι πολύ απλός και εδώ και πολλά χρόνια προσφέρει τις υπηρεσίες της στο χώρο της ναυτιλίας. Πλέον πολλές ναυτιλιακές εταιρίες διατηρούν στόλο με φορτηγίδες με σκοπό να μεταφέρουν το φορτίο, όταν αυτό φτάνει στο λιμάνι. Το μέγεθος των φορτηγίδων διαφέρει, ώστε να προσαρμόζεται κάθε μία ξεχωριστά στο αντίστοιχο σημείο εκφόρτωσης (πχ κανάλια, ποτάμια).

Εικόνα 1: Αυτοβυθιζόμενη Φορτηγίδα (Φορτωμένη)



Πηγή: Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμουλης, 2011

Ο κλασικός τύπος φορτηγίδας μοιάζει με μια πολύ μεγάλη σχεδία με επίπεδο σχήμα στο κάτω μέρος της. Ο κύριος λόγος για το συγκεκριμένο σχήμα είναι να εξασφαλιστεί πρώτον ότι η χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου είναι ενισχυμένη και κατά δεύτερον ότι μπορεί να μετακινηθεί πιο εύκολα.

¹ <http://www.wisegEEK.com/what-is-a-barge.htm>

Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι το γεγονός ότι οι φορτηγίδες δεν είναι ανεξάρτητα σκάφη. Με άλλα λόγια, όταν η φορτηγίδα δεν αυτοτροφοδοτείται, χρειάζεται να μετακινηθεί με τη βοήθεια ρυμουλκού. Τότε, ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος επιβλέπουν τη διαδικασία ρυμούλκησης από το ίδιο το ρυμουλκό και όχι από τη φορτηγίδα. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να προστεθεί ότι το συγκεκριμένο είδος φορτηγίδας δεν διαθέτει γέφυρα. Από την άλλη, στην περίπτωση που μια φορτηγίδα είναι αυτοτροφοδοτούμενη, ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος κατευθύνουν το σκάφος και διαχειρίζονται το πλήρωμα, ενώ ταυτόχρονα στο πίσω μέρος της βρίσκεται μια μικρή γέφυρα. Συνήθως, το πλήρωμα είναι περιορισμένο σε αριθμό και εποπτεύει κατά βάση την φόρτωση και την εκφόρτωση του εμπορεύματος.

Όσον αφορά στην ταχύτητα που μπορεί να αναπτύξει μια φορτηγίδα, αυτή διαφέρει κατά περίπτωση.² Η μέγιστη ταχύτητα μιας φορτηγίδας υπολογίζεται λίγο πιο πάνω από 12 μίλια ανά ώρα. Παρόλα αυτά, η μέση ταχύτητα πλεύσης δεν ξεπερνά συνήθως τα 6 μίλια ανά ώρα. Αντίθετα, όταν πλέει εντός της ενδοχώρας η εκτιμώμενη ταχύτητα ανέρχεται στο 1 μίλι ανά ώρα, δηλαδή περίπου μισό κόμβο (0.5 knot). Παράλληλα, η μέση κατανάλωση diesel υπολογίζεται σε περίπου 5 λίτρα ανά ώρα.

Όταν μια φορτηγίδα χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφέρει συνήθως τα εμπορεύματα τα οποία είναι σχετικά φθηνά, αλλά ογκώδη. Οι φορτηγίδες είναι ένας αρκετά οικονομικός τρόπος μεταφοράς φορτίου, αλλά παράλληλα και χρονοβόρος. Πολλές είναι μάλιστα οι εγκαταστάσεις με απορρίμματα και ανακυκλώσιμα υλικά, οι οποίες χρησιμοποιούν φορτηγίδες για τη μεταφορά των υλικών τους. Όπως ακριβώς πράττουν δηλαδή και οι εταιρίες με άνθρακα και χάλυβα. Επιπροσθέτως, έχουν τη δυνατότητα να πλέουν σε ποτάμια και κανάλια γύρω από κομβικά για τη ναυτιλία σημεία, όπως είναι το Άμστερνταμ, η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο και το Σαν Φρανσίσκο.

Μία από τις βασικότερες δαπάνες μιας φορτηγίδας είναι αυτή της συντήρησής της. Φυσικά αυτή διαφέρει από φορτηγίδα σε φορτηγίδα. Ένας γενικός κανόνας για το κόστος συντήρησης μπορούμε να πούμε ότι είναι το 3-5% της αξίας της φορτηγίδας ανά έτος. Οι φορτηγίδες χρειάζονται κάθε τρία με πέντε χρόνια δεξαμενισμό,

² <http://www.barges.org/knowledgebase/buying/what-is-a-barge>

επιθεωρήσεις και επισκευές τόσο στην προπέλα, όσο και στον άξονα. Επίσης, υπάρχουν κανονισμοί και γραφειοκρατία όσον αφορά στην ιδιοκτησία και τη χρήση μιας φορτηγίδας. Ανάλογα με τη χώρα και τις πλωτές οδούς, αυτοί μπορεί να περιλαμβάνουν την καταχώριση της ιδιοκτησίας, την πιστοποίηση της αρχής ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια και την ασφάλιση, την άδεια χρήσης της φορτηγίδας και την εγγραφή στην τοπική φορολογία.

Μια ακόμη δαπάνη που πρέπει να συμπεριληφθεί, είναι αυτή της ασφάλισης. Το κόστος αυτό κυμαίνεται μεταξύ 0.75-1% της αξίας του σκάφους ανά έτος. Η ασφάλιση καλύπτει τη γάστρα (hull), τον εξοπλισμό και την αστική ευθύνη.

Ταυτόχρονα, πρέπει να υπολογίσουμε και τα έξοδα ελλιμενισμού, τα οποία εξαρτώνται από την τοποθεσία και τις εγκαταστάσεις που βρίσκεται η φορτηγίδα. Φυσικά, σχεδόν όλες οι φορτηγίδες είναι αναγκασμένες να πληρώνουν τα έξοδα ελλιμενισμού, ακόμα και αν το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα. Τέλος, στα παραπάνω έξοδα πρέπει να συνυπολογίσουμε τις χρεώσεις πλοήγησης, καθώς οι περισσότερες λιμενικές αρχές χρεώνουν την πλοήγηση μιας φορτηγίδας στα εγχώρια ύδατά τους.

Όπως είναι φυσικό, υπάρχουν διάφοροι τύποι φορτηγίδων³ οι οποίοι μπορούν να κατανεμηθούν ως εξής:

- Dry Bulk Cargo Barges: Αυτός ο τύπος των φορτηγίδων, όπως υποδηλώνει το όνομά του, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ξηρού φορτίου. Με τον όρο ξηρό φορτίο συμπεριλαμβάνονται τα δημητριακά, τα τρόφιμα, η άμμος, μέταλλα όπως ο χάλυβας και ο άνθρακας και άλλα ξηρά εμπορεύματα που μπορούν να μεταφερθούν μέσω του συστήματος των φορτηγίδων.
- Barges Carrying Liquid Cargo: Ο συγκεκριμένος τύπος φορτηγίδας διαφέρει ολοκληρωτικά από τον παραπάνω, καθώς αφορούν σε υγρό φορτίο. Χρησιμεύουν λοιπόν στη μεταφορά πετροχημικών και λιπασμάτων σε υγρή μορφή και άλλων σημαντικών υγροποιημένων χημικών.
- Barracks Barge: Η φορτηγίδα αυτή είναι γνωστή και ως «πλωτό σπίτι». Βρίσκεται αρκετά συχνά σε μέρη όπως η Καμπότζη, η Βόρεια Ινδία (Κασμίρ),

³ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/different-types-of-barges-used-in-the-shipping-world/>

το Λάος, την Αυστραλία και τον Καναδά. Όπως υποδηλώνει και το όνομα, αυτό το είδος φορτηγίδας χρησιμοποιείται κυρίως για οικιστικούς σκοπούς, ενώ επιπλέει στατικά σε λίμνες και ποτάμια.

- Car-float Barges: Αυτό το είδος της θαλάσσιας φορτηγίδας χρησιμοποιήθηκε κυρίως κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα για να μεταφέρει βαγόνια πάνω σε ράγες. Με λίγα λόγια, μπορούμε να πούμε ότι αυτές οι σιδηροδρομικές ράγες συνδέονται με τις φορτηγίδες σαν να είναι φορητές και μεταφέρονται από το ένα σημείο στο άλλο. Στις μέρες μας, οι Car-float Barges εξακολουθούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε ορισμένες περιοχές των Ηνωμένων Πολιτειών.

Εκτός από τους παραπάνω τύπους φορτηγίδων, υπάρχουν ακόμα πολλά είδη, όπως είναι η power barge, η οποία χρησιμοποιείται ως φορητή μονάδα παραγωγής ενέργειας. Υπάρχουν επίσης οι Royal Barges που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κυρίως κατά τη διάρκεια τελετών από βασιλείς ή μονάρχες σε χώρες όπου η μοναρχία εξακολουθεί να υφίσταται, όπως στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Οι φορτηγίδες διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στη θαλάσσια τεχνολογία. Με τον τρόπο λειτουργίας τους, επιλύονται σε μεγάλο βαθμό προβλήματα που αφορούν στη μεταφορά φορτίων. Δεδομένου ότι υπάρχουν πολλές παραλλαγές του συγκεκριμένου τύπου πλοίου, υπάρχουν πολλές εναλλακτικές λύσεις για τη μεταφορά πιο πολύπλοκων φορτίων. Με βάση λοιπόν τις εκάστοτε ανάγκες και απαιτήσεις, μπορεί κανείς να χρησιμοποιήσει τις φορτηγίδες ως το πιο αξιόπιστο και αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την πλήρη ασφάλεια των προϊόντων και των μεταφερόμενων αντικειμένων. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή τη στιγμή ο ελληνόκτητος στόλος προσμετρά 49 φορτηγίδες στη διάθεσή του.⁴

1.2 Heavy Lift Vessels

Τα «πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων» μπορούν να ανυψώσουν εύκολα και να μεταφέρουν πάνω στο κατάστρωμα υπερβολικά βαριά φορτία, τα οποία φτάνουν έως και τα 100 μέτρα, χάρις στους ενσωματωμένους γεραμούς που διαθέτουν, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα ανύψωσης φορτίου εκατοντάδων τόνων. Το συγκεκριμένο είδος

⁴ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>

πλοίου θεωρείται ως το πλέον κατάλληλο για τη μεταφορά του συνολικού εξοπλισμού του φορτίου.⁵

Εικόνα 2: Πλοίο Υπερβαρέων Φορτίων (με ισχυρό Κρένι) Ανυψωτικής Ικανότητας 400 Τόνων



Πηγή: Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

Τα heavy Lift Vessels έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να μεταφέρουν βαριά ή μεγάλου μεγέθους φορτία. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία λειτουργούν από μόνα τους ως φορτοεκφορτωτές. Επίσης είναι εξοπλισμένα με ειδικούς γερανούς, ενσωματωμένους στο κατάστρωμα του πλοίου, οι οποίοι συνεισφέρουν στις Ro-Ro μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, τα συγκεκριμένα σκάφη έχουν την ικανότητα να βυθίζονται κατά το ήμισυ ούτως ώστε να εξυπηρετεί τις float-on/float-off μετακινήσεις.

Τα πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων είναι ποντοπόρα πλοία ικανά να βυθίσουν μεγάλο μέρος του καταστρώματος τους κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, επιτρέποντας με αυτό τον τρόπο σε ένα άλλο πλοίο να ανελκυθεί και να τοποθετηθεί πάνω ακριβώς στο κατάστρωμά τους.⁶ Τα heavy lift vessels στη συνέχεια αναδύονται μέσα από τη θάλασσα αποβάλλοντας από τις δεξαμενές τους το νερό έρματος σε μια

⁵ <http://www.amusingplanet.com/2012/05/heavy-lift-ships-and-their-impossibly.html>

⁶ <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/heavy-lift.htm>

διαδικασία παρόμοια με τη λειτουργία μιας πλωτής δεξαμενής. Τέλος, το μεταφερόμενο πλοίο βρίσκεται στο deck του heavy lift ship μέχρι τον τελικό του προορισμό. Αυτός ο τύπος πλοίου είναι επίσης γνωστός με μεγαλύτερη ακρίβεια ως Float-On / Off-Float (FLO-FLO).

Στα λεγόμενα float in και float off πλοία, το φορτίο τοποθετείται στον χώρο φόρτωσης των πλοίων σε επάλληλες βαθμίδες (η μία πάνω στην άλλη), για να αποφευχθεί το μειονέκτημα της χρήσης των μηχανημάτων ανύψωσης του πλοίου. Ένα μειονέκτημα ωστόσο αυτής της πρακτικής είναι ότι το πλοίο πρέπει να χαμηλώνει για (να φορτωθεί) κάθε βαθμίδα, καθώς η βύθιση αυτή επιτρέπει στα επιπλέοντα πλοία να αποθηκεύουν το φορτίο σε στοίβες, σε ένα επίπεδο που είναι κάθετα σταθερό εντός των πλοίων. Επιπλέον, πρέπει να προσαρμοστούν στο στερεό κατάστρωμα ή στις δομές δοκαριών που διαχωρίζουν τα κιβώτια του φορτίου στα διαφορετικά επίπεδα φόρτωσης.

Με τέτοιου είδους πλοία το ύψος των αποθηκευτικών χώρων για κάθε σειρά/βαθμίδα του πλωτού φορτίου ή των πλωτών κιβωτίων πρέπει να αυξηθεί, ώστε να είναι μεγαλύτερο από το ύψος των πλοίων. Το πόσο πρέπει να είναι (το ύψος) προκύπτει από την υψομετρική διαφορά ανάμεσα στην «ελαφριά» και «βαριά» γραμμή φόρτωσης του εκάστοτε πλοιαρίου, από το κατώτατο έως το ανώτατο εύρος ασφαλείας, έτσι ώστε να επιτρέπει την απρόσκοπτη και ασφαλή πλεύση του float off και των πλοίων και από το απαιτούμενο ύψος για να διευκολύνει τις δομές του πλοίου που διαχωρίζουν τα επίπεδα φόρτωσης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός «κενού» χώρου σε κάθε επίπεδο φορτίου, πάνω από κάθε εγκατεστημένο επίπεδο των πλεούμενων σκαφών, και αυτό προϋποθέτει ότι η βύθιση του μεταφορικού πλοίου αυξάνεται από την υψομετρική διαφορά κάθε στοίβας των πλεούμενων σκαφών. Η αυξημένη βύθιση του πλοίου έχει ως αποτέλεσμα αυξημένο βάρος για το ίδιο. Επίσης προϋποθέτει ότι πρέπει να αυξηθεί το πλάτος του πλοίου, ούτως ώστε να επιτευχθεί ικανοποιητική σταθερότητα για να μην ανατραπεί. Το αυξημένο πλάτος με τη σειρά του αυξάνει περαιτέρω το βάρος του σκάφους και όλο αυτό το επιπλέον βάρος χρειάζεται επιπλέον προωθητική ενέργεια. Επομένως, τα πλοία αυτού του είδους που γνωρίζουμε είναι πιο ακριβά στην κατασκευή, αλλά και στην λειτουργία.

Το απαιτούμενο βάθος του νερού για να διευκολύνει ένα τέτοιο πλοίο όταν πλευρίζει ή απελευθερώνει τα πλεούμενα πλοία αυξάνεται, ανάλογα με τη βύθισή του (κοινώς, όσο πιο πολύ έχει βυθιστεί το πλοίο, τόσο πιο βαθιά νερά χρειάζονται). Συνεπώς, αυτό περιορίζει τις δυνατότητες για εργασία ή απαγορεύει την εργασία σε ένα τέτοιο είδος πλοίου, στο σημείο που πραγματοποιούνται η φόρτωση και η εκφόρτωση του φορτίου, δηλαδή στα παράκτια ύδατα και κατά κανόνα περιορίζει τη χρήση των πλοίων σε σχέση με το βάθος αυτών των υδάτων.

Τα συγκεκριμένα πλοία έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να είναι σε θέση να φορτώνουν και να εκφορτώνουν βαριά και ογκώδη αντικείμενα. Έχουν επαρκή χωρητικότητα και μπορούν να ανυψώσουν φορτίο ακόμα και άνω των 100 τόνων. Αυτή ακριβώς την λειτουργία αναλαμβάνουν τα Crane Ships. Στόχος των εν λόγω πλοίων είναι να εκφορτώνουν containers και άλλα υπέρβαρα φορτία από πλοία που βρίσκονται κοντά στην ακτή και δεν έχουν τη συγκεκριμένη δυνατότητα, καθώς επίσης και από λιμάνια που στερούνται των απαραίτητων υποδομών για αυτή τη διαδικασία.

1.3 RESEARCH VESSELS

Ένα ερευνητικό σκάφος (RV)⁷ είναι ένα πλοίο ή σκάφος σχεδιασμένο και εξοπλισμένο ώστε να διεξάγει έρευνες στη θάλασσα. Τα ερευνητικά σκάφη έχουν τη δυνατότητα να φέρουν εις πέρας πολλές λειτουργίες. Μερικές από αυτές τις λειτουργίες μπορούν πραγματοποιηθούν από ένα απλό σκάφος. Υπάρχουν όμως και κάποιες άλλες που απαιτούν ένα πιο σύνθετο σκάφος. Ταυτόχρονα, λόγω της απαιτητικής φύσης της δουλειάς, πολλά ερευνητικά σκάφη κατασκευάζονται από παγοθραυστικό τοίχωμα (“icebreaker hull”), το οποίο τους επιτρέπει να εκτελούν έρευνες σε παγωμένα νερά.

⁷ <http://noc.ac.uk/>

Εικόνα 3: Πλοίο Ωκεανογραφικών Ερευνών



Πηγή: Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

Τα συγκεκριμένα σκάφη πρακτικά εξυπηρετούν την ανάγκη της έρευνας στις θάλασσες.⁸ Βοηθούν στις λεπτομερείς αναλύσεις και μελέτες του ωκεανού με διάφορους τρόπους. Η κατασκευή και η δομή αυτών των σκαφών έχει προσαρμοστεί ουσιαστικά στις απαιτούμενες ανάγκες για έρευνα. Για αυτό το λόγο λοιπόν, έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να ανταπεξέρχονται στις δύσκολες περιβαλλοντικές συνθήκες στη θάλασσα.

Η πρώτη γνωστή χρήση ερευνητικού σκάφους υπολογίζεται περί τα μέσα της δεκαετίας του 1700 και έγινε από τον James Cook, στον οποίο είχε ανατεθεί να μελετήσει πλανητικές κινήσεις στον Ειρηνικό Ωκεανό. Παρότι εκείνη την εποχή το σκάφος που χρησιμοποιήθηκε δεν ήταν πιστοποιημένο ως ερευνητικό, η φύση και τα χαρακτηριστικά της προαναφερθείσας έρευνας το κατέστησαν ως ένα από τα πρώτα σκάφη που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της υποθαλάσσιας έρευνας.

Τα ερευνητικά σκάφη δραστηριοποιούνται κατά βάση σε απομακρυσμένες πολιτικές περιοχές. Τα πλοία που μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτές τις επιστημονικές και απαιτητικές ανάγκες αυτών των περιοχών είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να τους επιτρέπεται να πλέουν ανάμεσα στους πάγους και στις ακραίες καιρικές συνθήκες.

⁸ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-is-a-research-vessel/>

Ένα ερευνητικό πλοίο μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να μελετηθούν τα πρότυπα των θαλάσσιων μορφών ζωής που εμφανίζονται εντός διάφορων θαλάσσιων ζωνών. Τα συγκεκριμένα σκάφη είναι εξοπλισμένα με τον κατάλληλο αλιευτικό εξοπλισμό ώστε να βοηθήσουν στην παραπάνω διαδικασία.

Τα ερευνητικά σκάφη χρησιμοποιούνται επίσης στις χερσαίες ανασκαφές πετρελαίου και φυσικού αερίου, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη κατανόηση των υποθαλάσσιων αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Χρησιμεύουν ακόμα στο να αποφασιστεί η καταλληλότερη περιοχή για να εγκατασταθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός για τις ανασκαφές.

Ως μέσο για την επικύρωση της ασφάλειας στη θάλασσα ενός έθνους, τα ερευνητικά πλοία χρησιμοποιούνται σε εθνικό επίπεδο, ώστε να ενημερώνονται για τυχόν θαλάσσιες παραβιάσεις της ασφάλειας ή εισβολές. Παράλληλα, τα συγκεκριμένα σκάφη βοηθούν στη μελέτη του θαλάσσιου καιρού, της παλίρροιας, των χαρακτηριστικών του θαλάσσιου νερού και τέλος τις σεισμολογικές τάσεις της υποθαλάσσιας γεωγραφίας. Εκτός από τα παραπάνω, τα ερευνητικά σκάφη προσφέρονται για την εκτέλεση διάφορων τύπων ερευνών που άπτονται της αλιείας (π.χ. εντοπισμός ψαριών).

Καθώς όμως οι έρευνες διαφέρουν μεταξύ τους, υπάρχουν αντίστοιχα διαφορετικοί τύποι ερευνητικών σκαφών, ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες της εκάστοτε έρευνας.⁹ Παρακάτω, παρατίθενται μερικοί από τους πιο βασικούς τύπους ερευνητικών σκαφών.

- Hydrographic survey: το συγκεκριμένο πλοίο είναι σχεδιασμένο για τη διεξαγωγή υδρογραφικής έρευνας και μελέτης. Οι ναυτικοί χάρτες σχεδιάζονται με βάση αυτές τις πληροφορίες και ενισχύουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας τόσο της πολεμικής όσο και της εμπορικής. Τα υδρογραφικά ερευνητικά σκάφη διεξάγουν επίσης έρευνες υποθαλάσσιας γεωλογίας. Εκτός από τη σχεδίαση χαρτών, αυτές οι έρευνες είναι χρήσιμες στην ανίχνευση γεωλογικών χαρακτηριστικών, τα οποία είναι πιθανό να οδηγήσουν στην

⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Research_vessel

εξεύρεση πετρελαίου ή φυσικού αερίου. Τα σκάφη αυτά έχουν την ικανότητα να δημιουργούν ένα υψηλής έντασης κύμα ήχου στα στρώματα κάτω από το βυθό της θάλασσας. Πρακτικά, τα υδρογραφικά ερευνητικά πλοία είναι συχνά εξοπλισμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετούν πολλούς ρόλους. Ορισμένα μάλιστα λειτουργούν και ως ωκεανογραφικά ερευνητικά πλοία. Για παράδειγμα, αρκετά πολεμικά υδατογραφικά ερευνητικά πλοία συχνά κάνουν έρευνα για την ανίχνευση και εντοπισμό υποβρυχίων.

- Oceanographic research vessels: Τα σκάφη αυτά διεξάγουν έρευνες σχετικά με τα φυσικά, χημικά και βιολογικά χαρακτηριστικά του νερού, την ατμόσφαιρα και το κλίμα. Για αυτό το λόγο διαθέτουν ένα ειδικό εξοπλισμό ώστε να συλλέγουν δείγματα νερού από διάφορα βάθη, συμπεριλαμβανομένων των βαθέων υδάτων, καθώς και τον εξοπλισμό για ηχητική υδατογραφική καταγραφή του βυθού. Τα σκάφη αυτά επίσης μεταφέρουν δύτες για επιστημονική έρευνα και μη επανδρωμένα υποβρύχια. Δεδομένου ότι οι απαιτήσεις τόσο των ωκεανογραφικών, όσο και των υδρογραφικών ερευνητικών σκαφών είναι πολύ διαφορετικές από εκείνων που αφορούν την αλιεία, αυτά τα σκάφη συχνά εκτελούν διπλούς ρόλους.
- Fisheries research vessel (FRV): Ένα ερευνητικό αλιευτικό σκάφος απαιτεί πλατφόρμες που είναι ικανές να έλκουν διαφορετικών τύπων αλιευτικά δίχτυα, τα οποία συλλέγουν πλαγκτόν ή δείγματα νερού από διάφορα βάθη της θάλασσας, ενώ ταυτόχρονα μεταφέρουν ακουστικό εξοπλισμό εντοπισμού ψαριών. Τα συγκεκριμένα σκάφη έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σε γενικές γραμμές όπως ένα μεγάλο αλιευτικό σκάφος. Η μόνη διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι τα πρώτα διαθέτουν εργαστήρια και χώρο αποθήκευσης εξοπλισμού εν αντιθέσει με τα δεύτερα που έχουν μόνο χώρο αποθήκευσης αλιευμάτων.
- Naval research vessels: Τα πολεμικά ερευνητικά σκάφη διερευνούν ζητήματα που αφορούν το Πολεμικό Ναυτικό, όπως είναι για παράδειγμα η ανίχνευση ναρκών και η δοκιμή όπλων.
- Polar research vessels: Τα συγκεκριμένα σκάφη έχουν κατασκευαστεί με παγοθραυστικά τοιχώματα με σκοπό να πραγματοποιούν έρευνες σε πολικά ύδατα. Αυτά τα σκάφη έχουν συνήθως διπλό ρόλο, ιδιαίτερα στην

Ανταρκτική, όπου λειτουργούν επίσης ως πολικά σκάφη παροχής υπηρεσιών και ανεφοδιασμού στις ερευνητικές βάσεις.

- Oil exploration: Η διαδικασία αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί με πολλούς τρόπους. Ο πιο γνωστός είναι με τις κινητές πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Παρόλα αυτά, υπάρχουν πλοία που μετακινούνται από περιοχή σε περιοχή και μπορούν να εξερευνήσουν κατά πόσο υπάρχει απόθεμα πετρελαίου στο βυθό της θάλασσας.

Στην σημερινή εποχή λόγω της ανάπτυξης στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας, ακόμη και τα ερευνητικά σκάφη βρίσκονται σε αρκετά προχωρημένο στάδιο. Αναμένεται λοιπόν ότι στο μέλλον η δομή των συγκεκριμένων πλοίων θα φέρει αρκετά πιο πρωτοποριακά χαρακτηριστικά. Μερικά από αυτά μπορούμε να τα παρατηρήσουμε παρακάτω:

- Handling Equipment: Ο ασφαλής χειρισμός των ολοένα και μεγαλύτερων-πολυπλοκότερων πλατφόρμων και μέσων καταδεικνύει ότι οι ρυθμίσεις χειρισμού είναι πολύ κρίσιμες. Για αυτό το λόγο, η τεχνολογία πλέον βοηθά στον καλύτερο και πιο σύνθετο εξοπλισμό προς όφελος της έρευνας.
- Acoustic Quieting: Πολλοί από τους αισθητήρες σε ένα σύγχρονο ερευνητικό σκάφος σχετίζονται με την ακουστική ενέργεια και με τα υποθαλάσσια συστήματα ένδειξης τοποθεσίας. Αυτά τα συστήματα λειτουργούν σε ένα υψηλότερο επίπεδο, όταν η ηχητική παρεμβολή ελαχιστοποιείται.
- Dynamic Positioning: Η δυναμική ένδειξη τοποθεσίας περιγράφει την ικανότητα του σκάφους να διατηρεί αυτόματα μια σταθερή πορεία μέσω ενός συνδυασμού των ελίκων και των προωθητήρων. Κάτι τέτοιο ευνοεί τον ασφαλή χειρισμό των over-the-side packages, αλλά και την ακριβή πλοήγηση τηλεχειριζόμενων οχημάτων που μπορούν να διατηρήσουν τη θέση τους σε σταθερά σημεία στο βυθό της θάλασσας.
- Hydrodynamic Performance: Παρόλο που σχετίζεται με την λειτουργία του acoustic quieting, η υδροδυναμική απόδοση είναι κάπως διαφορετική. Η πρώτη σχετίζεται με τον εσωτερικά παραγόμενο ήχο, ενώ η δεύτερη αφορά τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά που αποσκοπούν στη μείωση της ροής του ήχου που διαπερνούν το τοίχωμα του σκάφους.
- Laboratories: Η μεγάλη διάσταση των επιστημονικών δραστηριοτήτων οδήγησε τα σύγχρονα ερευνητικά σκάφη στο να διαθέτουν άφθονους

εργαστηριακούς χώρους, οι οποίοι διαχωρίζονται σε εξαιρετικά καθαρές, κανονικές και ελεγχόμενης θερμοκρασίας περιοχές με επαρκή ευελιξία ώστε να χρησιμοποιηθεί για πολλαπλές ανάγκες.

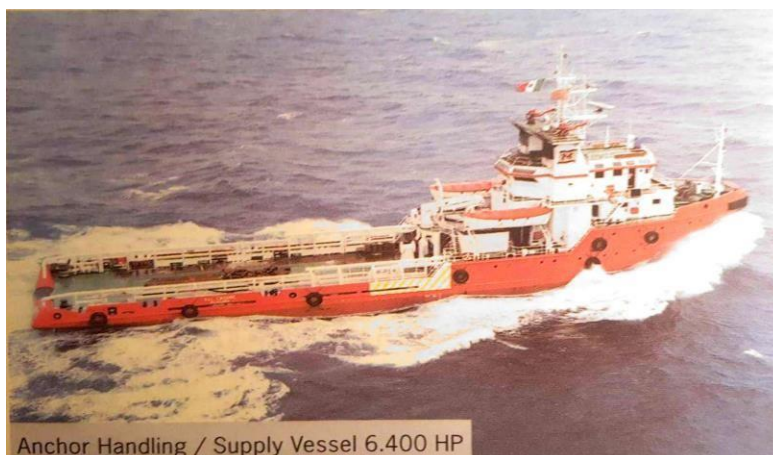
- Working Decks: Έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει επαρκής χώρος στο κατάστρωμα για την τοποθέτηση ευρείας ποικιλίας εξοπλισμού. Ιδανικά τα ερευνητικά σκάφη θα πρέπει να σχεδιάζονται με χαμηλά έξαλλα ώστε να είναι πιο εύκολος ο χειρισμός του εξοπλισμού.

Όσον αφορά στο εγγύς μέλλον, τα πλοία θα παραμείνουν η κύρια μέθοδος για τη διεξαγωγή ωκεανογραφικών ερευνών, είτε μέσω της άμεσης παρατήρησης, είτε μέσω της ανάπτυξης αυτόνομων οχημάτων και εγκαταστάσεων. Παράλληλα, τα ερευνητικά σκάφη είναι πιθανό να κληθούν να υποστηρίξουν όλο και πιο σύνθετες και πολύπλοκες έρευνες, οι οποίες θα παίζουν σημαντικό ρόλο στον σχεδιασμό των συγκεκριμένων πλοίων στο μέλλον. Καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται, οι ανάγκες αλλάζουν και τα ερευνητικά σκάφη θα πρέπει να προσαρμοστούν σε αυτές.

1.4 Supply Vessels

Ο τομέας των υπεράκτιων σκαφών (offshore vessels) έχει αναπτυχθεί την τελευταία δεκαετία εξαιτίας της εκτεταμένης διερεύνησης των νέων πεδίων σε βαθύτερα ύδατα σε σχέση με παλιά. Τα πλοία στο συγκεκριμένο τομέα είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένα και προσφέρουν με ποικίλους τρόπους τις υπηρεσίες τους στη ναυτιλία.¹⁰

Εικόνα 4: Εφοδιαστικό Πλοίο Χειρισμού Αγκυροβολίας Ισχύος 6.400 Ίππων



¹⁰ <http://maritime-connector.com/wiki/offshore-vessels/>

Πηγή: Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

Η παράκτια αγορά χαρακτηρίζεται από πλοία που έχουν ναυπηγηθεί με σκοπό την πετρελαϊκή έρευνα και την θαλάσσια εξόρυξη. Οι προδιαγραφές των πλοίων εξαρτώνται από το αν έχουν κατασκευαστεί κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά γεωτρήσεων, για την παράδοση αγαθών και εφοδίων στις εξέδρες άντλησης πετρελαίου, για τη λειτουργία ως σωστικών πλοίων ή πλοίων πυρόσβεσης ή τέλος για τους σκοπούς που απαιτούνται για τη συντήρηση και επέκταση της πετρελαϊκής παραγωγής στη θάλασσα. Η Βόρεια Θάλασσα και ο Κόλπος του Μεξικού αποτελούν τις μεγαλύτερες αγορές για παράκτια πλοία. Παρόλα αυτά, περιοχές όπως η Δυτική Αφρική, ο Καναδάς, η Άπω Ανατολή και η Βραζιλία απασχολούν όλο και μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου.

Τα παράκτια σκάφη εξυπηρετούν συγκεκριμένους επιχειρησιακούς σκοπούς όπως η εξεύρεση πετρελαίου και οι οικοδομικές εργασίες στην ανοιχτή θάλασσα.¹¹ Όπως είναι φυσικό, υπάρχει ποικιλία τέτοιων σκαφών, τα οποία όχι μόνο συμβάλουν στην έρευνα και στις γεωτρήσεις πετρελαίου, αλλά επίσης και για την παροχή των απαραίτητων προμηθειών για τις εκσκαφές και την κατασκευή μονάδων που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα. Παράλληλα, τα συγκεκριμένα πλοία βοηθούν στη μετακίνηση του προσωπικού από και προς το χώρο εργασίας του στην ανοιχτή θάλασσα, όταν χρειάζεται.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η συνεισφορά των παράκτιων σκαφών είναι συλλογική και ως εκ τούτου περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα σκαφών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ανοιχτής θάλασσας. Μπορούν να ταξινομηθούν κυρίως στις ακόλουθες κύριες ομάδες:

- Oil Exploration and Drilling Vessels
- Offshore Support Vessels
- Offshore Production Vessels
- Construction/Special Purpose Vessels

Κάθε μια από αυτές τις κατηγορίες απαρτίζεται από συγκεκριμένα είδη σκαφών.¹²

¹¹ <http://www.shippopedia.com/ships/ship-types/offshore/>

¹² <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-offshore-vessels/>

▪ **Oil Exploration and Drilling Vessels**

Τα σκάφη εξεύρεσης πετρελαίου, όπως υποδηλώνει και το όνομά τους, βοηθούν στην έρευνα και στις γεωτρήσεις πετρελαίου στην ανοιχτή θάλασσα. Οι κύριοι τύποι των συγκεκριμένων σκαφών είναι οι εξής:

- **Drill ship**: Το σκάφος αυτό είναι εξοπλισμένο με μηχανήματα γεώτρησης. Χρησιμοποιείται πιο συχνά για εξερευνητικές παράκτιες γεωτρήσεις πετρελαίου ή φυσικού αερίου σε βαθιά νερά ή για επιστημονικές μελέτες. Ένα Drill ship μπορεί να χρησιμοποιηθεί επίσης ως πλατφόρμα για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης και αποπεράτωσης. Το μεγαλύτερο προτέρημα που χαρακτηρίζει αυτά τα σκάφη είναι η ικανότητα που διαθέτει ως προς το να πραγματοποιεί γεωτρήσεις σε βάθος άνω των 2500 μέτρων. Για την επίτευξη της γεώτρησης, χρησιμοποιείται ένα ειδικό θαλάσσιο γεωτρύπανο που κατέρχεται από το Drill ship και φθάνει μέχρι το βυθό της θάλασσας.
- **Jack Up Vessel**: Πρόκειται για ένα τύπο κινητής πλατφόρμας που είναι σε θέση να μένει σταθεροποιημένος στην επιφάνεια της θάλασσας με τη βοήθεια ορισμένων στύλων στηρίξεως. Το πιο σύνηθες είναι να στηρίζεται σε τρεις ανεξάρτητους στύλους. Παρόλα αυτά, υπάρχουν πλατφόρμες που στηρίζονται σε τέσσερις ή ακόμα και περισσότερους. Επί της ουσίας το Jack Up είναι μια πλωτή φορτηγίδα εφοδιασμένη με μεγάλους στύλους υποστήριξης, οι οποίοι μπορούν να αυξομειωθούν. Μπορεί να μετακινηθεί σε μια τοποθεσία έχοντας τους στύλους μαζεμένους πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και να πλέει με το σκελετό του στο νερό.
- **Semi-submersible Vessel**: Χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά εξέδρων γεώτρησης πετρελαίου, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως ανυψωτής υπέρβαρων φορτίων.

Το πιο σημαντικό πλεονέκτημα των Semi-submersible Vessels είναι ότι μπορούν να μεταφέρουν υπέρογκο φορτίο. Το μεταφερόμενο φορτίο αρχικά βυθίζεται κάτω από το νερό με τη βοήθεια των δεξαμενών έρματος. Στη συνέχεια, αφού πραγματοποιηθεί πλήρως η φόρτωση, το κατάστρωμα αναδύεται ξανά έξω από το νερό και το πλοίο ξεκινάει το ταξίδι του.

- Offshore barge: Πρόκειται για ένα επίπεδο σκάφος ειδικά κατασκευασμένο για μεταφορά βαρέων εμπορευμάτων σε ποτάμια και κανάλια. Οι φορτηγίδες χρησιμοποιούνται στην πραγματικότητα για τη μεταφορά χύδην φορτίου χαμηλού κόστους, καθώς το κόστος είναι μικρότερο. Σε πολλές περιπτώσεις, οι κλασικές φορτηγίδες δεν είναι αυτοκινούμενες και χρειάζονται τη βοήθεια ρυμουλκού για να μετακινηθούν. Παρόλα αυτά, υπάρχουν και οι αυτοτροφοδοτούμενες, οι οποίες ταξιδεύουν υπό τις υποδείξεις του καπετάνιου.

- **Offshore Support Vessels**

Ορισμένα παράκτια σκάφη παρέχουν το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό και τον τεχνικό εξοπλισμό έτσι ώστε οι λειτουργικές διαδικασίες στην ανοιχτή θάλασσα να συνεχιστούν ομαλά χωρίς ανεπιθύμητες διακοπές. Αυτά τα σκάφη ονομάζονται offshore support vessels.

Τα σκάφη αυτά μεταφέρουν τα απαιτούμενα δομικά συστατικά στον καθορισμένο τόπο στην ανοιχτή θάλασσα. Από κατασκευαστικής άποψης, τα πλοία αυτά ναυπηγήθηκαν με σκοπό να ανταποκρίνονται στις επιχειρησιακές ανάγκες. Μερικά από τα κύρια είδη των offshore support vessels είναι τα εξής:

- Anchor Handling Tug Supply (AHTS): Πρόκειται για σκάφος που παρέχει τις εξέδρες άντλησης πετρελαίου, τις ρυμουλκεί και τις βοηθάει να αγκυροβολήσουν. Επίσης, μπορεί να λειτουργήσει και ως Emergency Rescue and Recovery Vessel.

Τα συγκεκριμένα σκάφη είναι εξοπλισμένα με στρόφαλους για τη ρυμούλκηση και άγκυρα χειρισμού. Υπάρχουν μηχανήματα ειδικά σχεδιασμένα για τις εργασίες χειρισμού της άγκυρας.

- Seismic vessel: Είναι ένα σκάφος που χρησιμοποιείται στο αρχικό στάδιο κάθε εξερεύνησης. Κύριος σκοπός του είναι να διεξάγει σεισμικές έρευνες σε καθορισμένες τοποθεσίες.

Αυτά τα σκάφη λειτουργούν με μια μέθοδο εξερεύνησης κατά την οποία

δημιουργούνται ισχυρά ηχητικά κύματα χαμηλής συχνότητας στην επιφάνεια της θάλασσας για να βρουν υποθαλάσσιες δομές βράχων, οι οποίοι μπορεί να περιέχουν υδρογονάνθρακες.

- Platform Supply Vessel (PSV): Πρόκειται για ένα πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για να παρέχει υπεράκτιες εξέδρες άντλησης πετρελαίου. Το μέγεθός του κυμαίνεται από 20 έως 100 μέτρα σε μήκος και μπορεί να καλύψει μεγάλη ποικιλία εργασιών.

Η πρωταρχική λειτουργία για αυτά τα σκάφη είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και ατόμων από και προς τις υπεράκτιες εξέδρες άντλησης πετρελαίου και άλλες υπεράκτιες βάσεις. Μερικά από αυτά μάλιστα είναι εξοπλισμένα με μηχανήματα πυρόσβεσης και ειδικά μόνιτορ για την καταπολέμηση πυρκαγιών στις προαναφερθείσες πλατφόρμες.

▪ Offshore Production Vessels

Τα Offshore Production Vessels αναφέρονται στα πλοία που βοηθούν τις παραγωγικές διαδικασίες των μονάδων γεώτρησης στην ανοιχτή θάλασσα. Το FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading) μπορεί να θεωρηθεί ως παράδειγμα για τέτοιου είδους πλοία. Κύριοι τύποι των σκαφών αυτών είναι:

- Floating Production, Storage and Offloading (FPSO): Πρόκειται για ένα πλωτό σκάφος, το οποίο χρησιμοποιείται από την παράκτια βιομηχανία για την επεξεργασία υδρογονανθράκων και την αποθήκευση πετρελαίου. Ένα FPSO πλοίο έχει σχεδιαστεί για να δέχεται τους υδρογονάνθρακες που παράγονται από τις κοντινότερες πλατφόρμες, να τους επεξεργάζεται και να αποθηκεύει το πετρέλαιο έως ότου μεταφερθεί σε κάποιο τάνκερ μέσω ειδικού αγωγού. Τα FPSOs προτιμώνται στις παραμεθόριες περιοχές ανοικτής θάλασσας καθώς είναι εύκολα ως προς τη χρήση τους και δεν απαιτούν εξεζητημένες υποδομές αγωγών για την μεταφορά πετρελαίου.
- Tension-Leg Platform (TLP): Είναι μια κάθετα αγκυροβολημένη πλατφόρμα που χρησιμοποιείται για την παράκτια παραγωγή πετρελαίου ή φυσικού αερίου και έχει εφαρμογή σε θάλασσες με βάθος που

κυμαίνεται από 300 έως 1500 μέτρα. Η πλατφόρμα είναι μόνιμα αγκυροβολημένη μέσω της πρόσδεσης σε κάθε γωνία της εξέδρας. Κύριο χαρακτηριστικό του σχεδιασμού των σχοινιών πρόσδεσης είναι ότι διαθέτουν σχετικά υψηλή αξονική δυσκαμψία έτσι ώστε να μην ασκούνται κατακόρυφες δυνάμεις στην πλατφόρμα. Αυτό επιτρέπει μια απλούστερη λειτουργία, ενώ προσφέρει καλύτερο έλεγχο από τη δεξαμενή πετρελαίου ή φυσικού αερίου.

▪ **Offshore Construction Vessel**

Τα πλοία που βοηθούν κυρίως στην κατασκευή διάφορων δομών στην ανοιχτή θάλασσα είναι γνωστά ως Offshore Construction Vessel. Άλλα σκάφη αυτής της κατηγορίας περιλαμβάνουν επίσης πλοία που προσφέρουν βοήθεια αγκυροβόλησης και ρυμούλκησης και κάποια άλλα ακόμη που βοηθούν στην τοποθέτηση των υποθαλάσσιων καλωδίων και σωληνώσεων. Κύριοι τύποι είναι οι εξής:

- **Diving Support Vessel (DSV)**: Είναι ένα σκάφος που λειτουργεί ως πλωτή βάση για επαγγελματικά καταδυτικά έργα. Τα σκάφη αυτά αποτελούνται από δύο βασικά συστατικά: το Dynamic Positioning (DP) και το Saturation diving system. Το πρώτο ελέγχεται από ένα υπολογιστή με είσοδο από τα συστήματα αναφοράς θέσης και διατηρεί τη θέση των πλοίων σε μια περιοχή κατάδυσης. Το δεύτερο για τις καταδυτικές εργασίες κάτω των 50 μέτρων απαιτείται ένα μείγμα ηλίου και οξυγόνου για να εξουδετερώσει τις ναρκωτικές επιδράσεις του αζώτου υπό πίεση.
- **Pipe Laying ship**: Πρόκειται για ένα σκάφος που χρησιμοποιείται για την κατασκευή υποθαλάσσιων υποδομών. Χρησιμεύει για τη σύνδεση πλατφόρμων παραγωγής πετρελαίου με διωλιστήρια στην ξηρά. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ένα κλασικό pipe laying vessel είναι εφοδιασμένο με γερανούς υπέρβαρων φορτίων, που χρησιμοποιούνται για την εγκατάσταση αντλιών και βαλβίδων καθώς επίσης και εξοπλισμό για την τοποθέτηση σωλήνων μεταξύ των υποθαλάσσιων δομών.
- **Crane Vessel**: Όπως υποδηλώνει το όνομά του, το συγκεκριμένο πλοίο έχει ενσωματωμένο γερανό πάνω του και συνεισφέρει τα

μέγιστα στις κατασκευαστικές εργασίες στην ανοιχτή θάλασσα. Ο ρόλος και το πεδίο εφαρμογής αυτών των πλοίων είναι όμοιος με αυτόν των γερανών που χρησιμοποιούνται καθημερινά στις κατασκευαστικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η μόνη διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι οι μεν λειτουργούν στη θάλασσα, ενώ οι δε στη στεριά.

Τα παραπάνω πλοία που παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση οποιασδήποτε έκτακτης ανάγκης στην ανοιχτή θάλασσα καθώς επίσης και τα πλοία που αναλαμβάνουν ερευνητικές και αναλυτικές δραστηριότητες υπάγονται στην κατηγορία των “offshore vessels”.

Η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη για εξερεύνηση και αξιοποίηση των δυνατοτήτων που η «ανοιχτή θάλασσα» προσφέρει, οδήγησε σε μια τεράστια αύξηση της ανάγκης και ζήτησης των offshore vessels. Σε συνδυασμό με τα πλεονεκτήματα της τεχνολογικής έρευνας και την επακόλουθη ανάπτυξη, ο σημερινός στόλος των offshore vessels σε όλο τον κόσμο απεικονίζει τα τεράστια άλματα που λαμβάνονται στον τομέα της ναυτιλίας. Υπολογίζεται μάλιστα ότι 27 supply vessels βρίσκονται υπό την ιδιοκτησία ελλήνων πλοιοκτητών.¹³

1.5 Tugboats

Το ρυμουλκό είναι ένα σκάφος που κινεί άλλα σκάφη δίνοντας τους ώθηση ή τραβώντας τα. Τα συγκεκριμένα σκάφη ρυμουλκούν πλοία που είτε δεν μπορούν να κινηθούν από μόνα τους, επειδή πλέουν σε λιμάνια με μεγάλη κίνηση ή σε στενά κανάλια, είτε πλοία όπως για παράδειγμα φορτηγίδες, σκάφη με ειδικές ανάγκες ή πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου. Τα ρυμουλκά συγκριτικά με το μέγεθός τους είναι πολύ ισχυρά, ενώ μερικά από αυτά είναι ποντοπόρα. Ταυτόχρονα, μπορούν να λειτουργήσουν και ως παγοθραυστικά ή σωστικές λέμβοι. Εν αντιθέσει με τα παλαιότερα χρόνια που τα ρυμουλκά κινούνταν με ατμομηχανές, σήμερα τα περισσότερα έχουν ντιζελοκίνητες μηχανές. Επίσης, αρκετά από αυτά τα σκάφη διαθέτουν οθόνες πυρόσβεσης, επιτρέποντας τους να βοηθούν στην καταπολέμηση πυρκαγιών στα λιμάνια.

¹³ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>

Εικόνα 5: Ρυμουλκό Λιμένος



Πηγή: Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι τα ρυμουλκά διαχωρίζονται άτυπα σε δύο κατηγορίες, αλλά εκτελούν πρακτικά τις ίδιες λειτουργίες. Η πρώτη είναι τα towboats¹⁴ και η δεύτερη τα tugboats¹⁵. Η διαφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι τα πρώτα είναι σχεδιασμένα για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων (ποντοπόρα) και έχουν τετραγωνοποιημένη πλώρη, ενώ τα δεύτερα είναι μικρότερα με στρογγυλοποιημένη πλώρη. Παρά το μικρό τους μέγεθος, τα ρυμουλκά αποτελούν σκάφη με σπουδαία δυναμική και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

Όσον αφορά στα ποντοπόρα ρυμουλκά, διαχωρίζονται σε τέσσερα βασικά είδη¹⁶:

- Το πρότυπο ποντοπόρο ρυμουλκό με την κλασική πλώρη που ρυμουλκεί το εκάστοτε πλοίο με ένα σχοινί.
- Το “Notch Tug” το οποίο μπορεί να προσδεθεί σε μια εγκοπή στην πρύμνη ειδικά σχεδιασμένης φορτηγίδας, αποτελώντας με αυτό τον τρόπο τον σύνδεσμο με το σκάφος. Βέβαια, η σύνδεση αυτή είναι επικίνδυνη ως προς τη χρήση της όταν η φορτηγίδα ταξιδεύει υπό έρμα. Ως εκ τούτου, τα “Notch Tugs” κατασκευάζονται συνήθως με ένα στρόφαλο ρυμούλκησης.

¹⁴ <http://www.wisegeek.com/what-is-a-towboat.htm>

¹⁵ <http://www.wisegeek.com/what-do-tugboats-actually-do.htm>

¹⁶ <https://en.wikipedia.org/wiki/Tugboat>

- Το "integral unit" ή αλλιώς "Integrated Tug and Barge" (ITB), περιλαμβάνει ειδικά σχεδιασμένα σκάφη που «κλειδώνουν» μεταξύ τους με τρόπο ώστε να είναι πιστοποιημένα από τους κύριους νηογνώμονες (Lloyd's Register of Shipping κλπ). Οι μονάδες αυτές αποτελούνται ουσιαστικά από ένα ρυμουλκό, το οποίο εφάπτεται στο πίσω μέρος της ειδικά σχεδιασμένης μπάριζας. Η μονάδα αυτή νομικά θεωρείται πλοίο, παρά ρυμουλκό συνδεδεμένο με μπάριζα και χρειάζεται να στελεχωθεί αναλόγως. Για αυτό το λόγο λοιπόν, αυτά τα σκάφη οφείλουν να έχουν φώτα πλοήγησης που σχετίζονται με αυτά των πλοίων παρά με εκείνα των ρυμουλκών ή πλοίων υπό ρυμούλκηση.
- Οι "Articulated Tug and Barge" (ATB) μονάδες χρησιμοποιούν επίσης μηχανικά μέσα (Intercon and Bludworth connecting systems) για να συνδεθούν με την εκάστοτε φορτηγίδα. Ταυτόχρονα, στελεχώνονται όπως ένα μεγάλο ρυμουλκό και το πλήρωμα αποτελείται από εφτά ως εννιά άτομα. Τέλος, διαθέτουν φώτα πλοήγησης όμοια με αυτά των ρυμουλκών.
- Τα harbour tugboats, συγκριτικά με τα ποντοπόρα ρυμουλκά, είναι γενικά μικρότερα ενώ η αναλογία πλάτους-μήκους υψηλότερη, λόγω της ανάγκης για χαμηλότερο βύθισμα. Ο αριθμός των ρυμουλκών σε λιμάνια ποικίλλει ανάλογα με το λιμάνι υποδομής και τους τύπους των ρυμουλκών.
- Τα river tugs αναφέρονται επίσης ως towboats ή pushboats. Ο σχεδιασμός της γάστρας τους θα καθιστούσε επικίνδυνο ένα ταξίδι στον ανοιχτό ωκεανό. Τα συγκεκριμένα ρυμουλκά συνήθως δεν διαθέτουν σημαντικά σχοινιά πρόσδεσης ή στρόφαλο. Τα ύφαλα τους έχουν επίπεδη πρόσοψη ή πλήρη για να συνδεθούν με την ορθογώνια πρύμνη της φορτηγίδας.

Ο σχεδιασμός ενός ρυμουλκού είναι αυτός που το καθιστά ευέλικτο σε μικρούς χώρους. Χάρη στο μικρό του βύθισμα έχει την ικανότητα να ταξιδεύει σε ρηχά νερά ενώ παράλληλα έχει την απαραίτητη δύναμη να έλκει πολύ μεγαλύτερα πλοία ή φορτηγίδες σε μικρά λιμάνια. Η τελευταία λειτουργία τους μάλιστα, η μετακίνηση των φορτηγίδων δηλαδή, είναι από τις βασικότερες, καθώς πραγματοποιούν μεγάλες διαδρομές έλκοντας αρκετές σειρές φορτηγίδων.

Κατά βάση τα ρυμουλκά έχουν ένα χώρο που βρίσκεται το τιμόνι, το οποίο χειρίζεται συνήθως το μικρό σε αριθμό πλήρωμα του σκάφους. Το πλήρωμα είναι επίσης

υπεύθυνο για τη «σύνδεση» με το πλοίο που θα μετακινήσει το ρυμουλκό. Τα ρυμουλκά βέβαια που προορίζονται για πιο μεγάλα ταξίδια διαθέτουν χώρους διαμονής για το πλήρωμα, ενώ έχουν κατασκευαστεί ούτως ώστε να προσφέρουν περισσότερη άνεση. Όπως είναι φυσικό, τα συγκεκριμένα σκάφη παρέχουν πιο εκτενή συστήματα πλοήγησης και επικοινωνιών. Με αυτό τον τρόπο, το πλήρωμα πλοηγεί αποτελεσματικότερα το σκάφος, αποφεύγει τους κινδύνους και μεταφέρει με ασφάλεια το ρυμουλκούμενο πλοίο.

Τα ρυμουλκά μπορούν επίσης να δράσουν σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και ως διασωστικά σκάφη. Ειδικά σχεδιασμένα ρυμουλκά έχουν τη δυνατότητα να ανακτούν σκάφη, τα οποία έχουν ανάγκη ρυμούλκησης στον ανοιχτό ωκεανό. Σε μερικές περιπτώσεις, εάν το «παγιδευμένο» σκάφος είναι εξαιρετικά μεγάλο ή δυνητικά δύσκολο στο χειρισμό, στέλνονται παραπάνω από ένα ρυμουλκά. Όταν λοιπόν εμπλέκεται σημαντικός αριθμός ρυμουλκών, απαιτούνται έντονες ικανότητες συντονισμού μεταξύ σκαφών και πληρώματος για να διασφαλιστεί η ομαλή διεξαγωγή της επιχείρησης.

Με το πέρασμα των χρόνων τα πλοία αύξαναν το μέγεθός τους σε σχέση με το παρελθόν με στόχο να πετυχαίνουν οικονομίες κλίμακας. Τα τεράστια αυτά πλοία μπορούν μεν να κινηθούν με ευκολία μπρος και πίσω, αλλά συνήθως δεν έχουν τη δυνατότητα να ελιχθούν πλαγιομετωπικά. Μερικά πλοία διαθέτουν ειδικούς έλικες, οι οποίοι το βοηθούν να κινείται πλευρικά, αλλά ακόμα κι αυτά τα προηγμένα συστήματα επιτρέπουν πολύ περιορισμένη πλευρική κίνηση. Με λίγα λόγια, παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας, σχεδόν όλα τα πλοία χρειάζονται τη βοήθεια ενός ρυμουλκού.

Η βοήθεια αυτή πραγματοποιείται αρχικά όταν ένα ή δύο ρυμουλκά βρεθούν δίπλα στο πλοίο που χρειάζεται ρυμούλκηση, ενώ αυτό βρίσκεται εκτός λιμανιού. Το πιο συνηθισμένο σενάριο είναι όταν ένα ρυμουλκό βρίσκεται πίσω από το πλοίο, έχοντας προσδεθεί πάνω του. Ουσιαστικά το συγκεκριμένο ρυμουλκό δρα ως φρένο, ώστε το πλοίο να μειώσει ταχύτητα και εν τέλει να ακινητοποιηθεί. Τότε, ένα άλλο ρυμουλκό βρίσκεται στην πλώρη του πλοίου, είτε στα αριστερά του, είτε στα δεξιά του, ανάλογα με το ποια πλευρά επιθυμεί ο καπετάνιος να δέσει. Το δεύτερο ρυμουλκό

αφού προσδεθεί σε μια από τις δύο πλευρές του πλοίου, ωθεί ή τραβάει αντίστοιχα το πλοίο προς την επιθυμητή κατεύθυνση.

Όπως προαναφέρθηκε παραπάνω, τα ρυμουλκά χρησιμοποιούνται τις περισσότερες φορές για τη ρυμούλκηση. Πιο συγκεκριμένα, μπορούν να μετακινήσουν ένα πλωτό σκάφος που δεν είναι αυτοκινούμενο, όπως μια φορτηγίδα ή το «κουφάρι» ενός πλοίου και το οποίο πρέπει ταξιδέψει από μια τοποθεσία σε μια άλλη. Το πιο σύνηθες φαινόμενο περιλαμβάνει ένα ρυμουλκό να συνδέεται από την πλώρη του με ένα ειδικό σχοινί ρυμούλκησης με τη φορτηγίδα ή το «κουφάρι» του πλοίου. Κατά αυτό τον τρόπο, ένα ρυμουλκό μπορεί να ρυμουλκήσει δύο φορτηγίδες τη μία πίσω από την άλλη.

Τα ρυμουλκά από τη δική τους πλευρά διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στη θαλάσσια βιομηχανία, καθώς έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν πλοία που το μέγεθός τους είναι χιλιάδες φορές μεγαλύτερο από το δικό τους. Με αυτό τον τρόπο λοιπόν συμβάλλουν έμπρακτα σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας. Μόνο τυχαίο δεν είναι άλλωστε το γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος μετρά 182 ρυμουλκά.¹⁷

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων

2.1 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τις φορτηγίδες¹⁸

Αφού επεξηγήσαμε τι είναι τα πλοία παροχής υπηρεσιών και ποιες οι λειτουργίες τους, στο παρόν κεφάλαιο θα αναλύσουμε το ναυλοσύμφωνο της BIMCO (Standard Barge Charter Party) για τις φορτηγίδες.

Αρχικά, όπως και στα ναυλοσύμφωνα της εμπορικής ναυτιλίας, αναφέρονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία για τη φορτηγίδα καθώς επίσης και για τα συμβαλλόμενα μέρη (πλοιοκτήτης/ναυλωτής). Έτσι λοιπόν και εδώ, αναγράφεται το όνομα του ναυλομεσίτη, του πλοιοκτήτη, του ναυλωτή καθώς και το χρονικό διάστημα της ναύλωσης. Παράλληλα, αναφέρονται το όνομα, η σημαία, ο τύπος, ο χρόνος και ο

¹⁷ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>

¹⁸ BIMCO, BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party

τόπος ναυπήγησης και η κλάση της φορτηγίδας. Ας δούμε παρακάτω λοιπόν αναλυτικότερα τους όρους και τα clauses του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου.

Παράδοση και χρόνος παράδοσης

Η φορτηγίδα πρέπει να παραδοθεί στους ναυλωτές στο λιμάνι (ή στο σημείο) και στο χρόνο που έχει συμφωνηθεί, να πληροί τις προδιαγραφές που έχουν αναφερθεί και να φέρει τα απαραίτητα πιστοποιητικά και εξοπλισμό. Η προθεσμία παράδοσης θα πρέπει να υπογραφεί από τους ναυλωτές σύμφωνα το χρονοδιάγραμμα παράδοσης (βλ. Appendix, Section 1).

Αντικατάσταση

Οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αντικαταστήσουν την φορτηγίδα οποιαδήποτε στιγμή εντός δεκαπέντε ημερών πριν την ημέρα παράδοσης με μια φορτηγίδα, η οποία θα ανταποκρίνεται στους όρους του ναυλοσυμφώνου και των ναυλωτών. Μια τέτοιου είδους αντικατάσταση δεν επηρεάζει τη μίσθωση ή τους όρους του ναυλοσυμφώνου, ενώ κάθε επιπλέον κόστος για την προετοιμασία της νέας φορτηγίδας καλύπτεται από τους πλοιοκτήτες. Απ' την πλευρά τους οι ναυλωτές θα πρέπει να ενημερώσουν τους πλοιοκτήτες για τα επιπλέον κόστη, αν υπάρχουν, εντός πέντε εργάσιμων ημερών (βλ. Appendix, Section 2).

Ακύρωση

Σε περίπτωση που η φορτηγίδα δεν παραδοθεί, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να καταβάλει ως αποζημίωση στους ναυλωτές ένα καθημερινό ποσό, το οποίο θα ξεκινάει από την προκαθορισμένη ημέρα παράδοσης έως την πραγματική ημέρα παράδοσης.

Σε περίπτωση που η φορτηγίδα δεν παραδοθεί το αργότερο επτά ημέρες από την ημερομηνία παράδοσης, τότε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο και ο πλοιοκτήτης οφείλει να καλύψει σε αυτούς το ποσό που αναγράφεται στο πεδίο 20.

Αν η καθυστερημένη παράδοση προκαλείται από τον πλοιοκτήτη λόγω αμέλειας ή δόλου, τότε η αποζημίωση που αναφέρεται στα πεδία 19 και 20 βαραίνει τον πλοιοκτήτη.

Στην περίπτωση που η παράδοση της φορτηγίδας ξεπεράσει τις επτά ημέρες από την προγραμματισμένη παράδοση, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δηλώσει την ημερομηνία κατά την οποία θα είναι έτοιμη η φορτηγίδα και παράλληλα να αποστείλει σχετικό σημείωμα στους ναυλωτές, ρωτώντας τους αν θα προχωρήσουν στην ακύρωση της συμφωνίας. Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να πράξουν κάτι τέτοιο εντός σαράντα οχτώ ωρών από τη στιγμή που θα λάβουν το προαναφερθέν σημείωμα.

Ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλο όρο του ναυλοσυμφώνου, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν τη συμφωνία πριν την πληρωμή του μισθώματος (βλ. Appendix, Section 3).

Επιθεώρηση

Ο πλοιοκτήτης και οι ναυλωτές πρέπει να ορίσουν μια κοινώς αποδεκτή επιθεώρηση για να καθορίσουν και να παρέχουν γραπτή αναφορά σχετικά με την κατάσταση της φορτηγίδας, του εξοπλισμού, της μηχανής και των ανταλλακτικών της τόσο κατά την ημέρα παράδοσης, όσο και κατά την ημέρα που θα έχει ολοκληρωθεί το ναυλοσύμφωνο.

Το κόστος για τις παραπάνω επιθεωρήσεις μοιράζεται ισομερώς μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτών. Εάν υπάρξει καθυστέρηση στην αρχική επιθεώρηση καλύπτεται από τον πλοιοκτήτη. Η επιθεώρηση για την επαναπαράδοση του σκάφους καθορίζεται από τους ναυλωτές (βλ. Appendix, Section 4).

Έλεγχος

Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα οποιαδήποτε στιγμή να ελέγξει ή να επιθεωρήσει τη φορτηγίδα ή να αναθέσει σε έναν εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή να διενεργήσει σχετική έρευνα για να εξακριβωθεί η κατάσταση του σκάφους.

Το κόστος μιας τέτοιας έρευνας βαραίνει τον πλοιοκτήτη και δεν θα πρέπει να εμποδίζει το έργο των ναυλωτών. Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να απαιτήσει επιθεώρηση ή δεξαμενισμό της φορτηγίδας στις προκαθορισμένες ημερομηνίες που ορίζει το πλαίσιο 11.

Οποιοδήποτε περιστατικό συμβεί στην φορτηγίδα πρέπει να αναφερθεί άμεσα στον πλοιοκτήτη, ενώ οι ναυλωτές πρέπει από την πλευρά τους να τους παρέχουν γραπτώς τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τυχόν απώλειες ή ζημιές (βλ. Appendix, Section 5).

Συντήρηση και Λειτουργία

Η φορτηγίδα πρέπει να βρίσκεται κατά τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου υπό την πλήρη επιμέλεια και στη διάθεση των ναυλωτών. Με τη σειρά τους οφείλουν να εγγυηθούν ότι το ρυμουλκό που θα χρησιμοποιηθεί για την ρυμούλκηση της φορτηγίδας θα διαθέτει το κατάλληλο μέγεθος και θα πληροί τις προϋποθέσεις για μια τέτοιου είδους λειτουργία. Επίσης, ως είθισται οι ναυλωτές θα πρέπει να διατηρήσουν σε καλή κατάσταση τόσο τη φορτηγίδα, όσο και τη μηχανή της.

Οι ναυλωτές πλοηγούν, χειρίζονται, εφοδιάζουν και επισκευάζουν τη φορτηγίδα με δικά τους έξοδα κατά τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, ενώ οφείλουν να καλύπτουν τις χρεώσεις και τα έξοδα κάθε φύσης που προκύπτουν από τη χρήση του σκάφους. Στα έξοδα αυτά συγκαταλέγονται και οι φόροι, εκτός αυτών που πληρώνουν οι πλοιοκτήτες στη χώρα και το γραφείο που έχει νηολογηθεί η φορτηγίδα.

Κατά τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου η φορτηγίδα πρέπει να διατηρεί το όνομα και τη σημαία της. Οι ναυλωτές μπορούν βάψουν το σκάφος με χρώματα της δικής τους επιλογής. Παρόλα αυτά, δεν έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιήσουν αλλαγές στη μηχανή και στα ανταλλακτικά της φορτηγίδας χωρίς την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη. Μπορούν μόνο να χρησιμοποιήσουν τον εξοπλισμό του σκάφους και να τον επιστρέψουν ακριβώς στην κατάσταση που τον παρέλαβαν (βλ. Appendix, Section 6).

Μίσθωμα

Οι ναυλωτές οφείλουν να καταβάλουν στον πλοιοκτήτη τη μίσθωση της φορτηγίδας από την έναρξη έως την ολοκλήρωση της παράδοσης, όπως αναγράφεται στο πλαίσιο 24.

Η καταβολή της ενοικίασης γίνεται σε μετρητά χωρίς έκπτωση κάθε τελευταία μέρα του μήνα, στο νόμισμα και με τον τρόπο που ορίζεται στο πλαίσιο 26 και στο μέρος που αναγράφεται στο πλαίσιο 27.

Ο χρόνος αποτελεί την ουσία σε σχέση με την καταβολή της μίσθωσης. Στην περίπτωση της ακριβής και τακτικής πληρωμής, ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτήσει από τους ναυλωτές την καταβολή του οφειλόμενου ποσού μέσα σε 96 ώρες από την ειδοποίηση παραλαβής, ελλείψει της οποίας ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποσύρει τη φορτηγίδα. Επιπλέον, εφόσον το μίσθωμα παραμείνει απλήρωτο, ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να αναστείλει την εκπλήρωση οποιωνδήποτε υποχρεώσεων, ενώ παράλληλα δεν φέρει καμία ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια θελήσουν να του προσάψουν οι ναυλωτές. Η μίσθωση θα συνεχίσει να υπάρχει και επιπλέον δαπάνες που προκύπτουν από την παραπάνω αναστολή βαραίνουν τους ναυλωτές (βλ. Appendix, Section 7).

Ασφάλιση για Hull, Machinery και War Risks, Υπευθυνότητες και Κλάση

Αναφορικά με την ασφάλεια του πλοιοκτήτη: Η φορτηγίδα πρέπει να ασφαλιστεί από τον πλοιοκτήτη με δικά του έξοδα έναντι θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου. Όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια γίνονται στο όνομα του πλοιοκτήτη, έχοντας τους ναυλωτές ως συνδιαβεβαιοτές. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει αποδείξεις των ανωτέρω ασφαλίσεων στους ναυλωτές καθώς και να έχει εγγεγραμμένη την φορτηγίδα στην κλάση και ανανεωμένα όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά κατά τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου.

Αναφορικά με την ασφάλεια των ναυλωτών: Η φορτηγίδα θα πρέπει να είναι ασφαλισμένη με έξοδα των ναυλωτών απέναντι σε θαλάσσιους κινδύνους και κινδύνους πολέμου. Τέτοιου είδους ασφάλεια καλύπτεται από τους ναυλωτές ώστε να

διαφυλαχθούν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη αλλά και τα δικά τους. Οι όροι των ασφαλιστικών συμβολαίων πρέπει να εγκριθούν από τον πλοιοκτήτη, ενώ ταυτόχρονα είναι στο όνομα των ναυλωτών. Με τη σειρά τους καθιστούν τον πλοιοκτήτη ως επικυρωμένο μέρος της ασφαλιστικής συμφωνίας.

Σε περίπτωση που οποιαδήποτε πράξη ή αμέλεια των ναυλωτών λειτουργήσει σε βάρος της ασφαλιστικής συμφωνίας, οι ναυλωτές θα πρέπει να καλύψουν όλες τις ζημιές και να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη έναντι των αξιώσεων και των απαιτήσεων που θα έχει, όπως θα γινόταν διαφορετικά βάσει της ασφάλειας.

Σε περίπτωση που υπάρξει ολική απώλεια της φορτηγίδας πρέπει να καλυφθεί όλη η ασφαλιστική αποζημίωση προς τον πλοιοκτήτη, ο οποίος θα τη διανείμει στους ναυλωτές κρατώντας φυσικά το ποσό που το αναλογεί. Οι ναυλωτές από την πλευρά τους οφείλουν να ενημερώσουν τον πλοιοκτήτη για οποιοδήποτε περιστατικό προκύψει και μπορεί να προκαλέσει απώλεια του σκάφους. Αν πραγματοποιηθεί τέτοιου είδους απώλεια, το ναυλοσύμφωνο ακυρώνεται την ημέρα της απώλειας.

Οι ναυλωτές πρέπει να προσκομίσουν εγκαίρως τα απαραίτητα έγγραφα στον πλοιοκτήτη ώστε να παραδώσει τη φορτηγίδα στους ασφαλιστές και να δηλώσει ολική απώλεια (βλ. Appendix, Section 8).

Προστασία, Ασφαλιστική αποζημίωση και Ευθύνη

Ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη της ασφάλισης της φορτηγίδας έναντι συγκεκριμένων κινδύνων και κατ' επέκταση είναι υποχρεωμένος να ασφαλίσει το σκάφος. Από την άλλη πλευρά οι ναυλωτές οφείλουν να ασφαλίσουν με την σειρά τους τη φορτηγίδα μέσω των P&I Clubs.

Οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς που προκλήθηκε από τη φορτηγίδα ή τον εξοπλισμό της προς τρίτους όπως για παράδειγμα σωματικής βλάβης, θανάτου, σύγκρουσης και ρύπανσης. Παράλληλα, είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε απώλεια του φορτίου ή βλάβη που θα προκαλέσει πρόβλημα στην πλοήγηση της φορτηγίδας, καθώς και για οποιαδήποτε ζημιά που προκλήθηκε από το φορτίο, συμπεριλαμβανομένης σωματικής βλάβης και θανάτου.

Ανεξάρτητα από το ποιο P&I Club είναι εγγεγραμμένη μια φορτηγίδα, οι ναυλωτές θα πρέπει να την ασφαλίσουν με δικά τους έξοδα έναντι κινδύνων προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity risks). Οι όροι της ασφάλισης μέσω του P&I πρέπει να εγκριθούν από τον ιδιοκτήτη. Οι ναυλωτές με τη σειρά τους οφείλουν να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία της χρηματικής εγγύησης ή της ευθύνης για οποιοδήποτε είδος ρύπανσης προκληθεί ώστε να η φορτηγίδα να έχει τη δυνατότητα να εισέλθει, να παραμείνει και να αποχωρήσει από οποιοδήποτε λιμάνι χωρίς χρηματική επιβάρυνση ή καθυστέρηση (βλ. Appendix, Section 9).

Επισκευές

Οι ναυλωτές με την σύμφωνη γνώμη του πλοιοκτήτη αναλαμβάνουν τα έξοδα για τυχόν επισκευή του σκάφους. Οφείλουν δηλαδή να εξασφαλίσουν αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για τέτοιου είδους δαπάνες.

Οι ναυλωτές είναι επίσης υπεύθυνοι για την επισκευή των ζημιών καθώς και των δαπανών που προκαλούνται και δεν καλύπτονται από την ασφάλεια. Τέτοιου είδους κόστη καλύπτονται αποκλειστικά από τους ναυλωτές. Τέλος, παραμένουν υπεύθυνοι για τα έξοδα επιθεώρησης της εκάστοτε κλάσης όσον αφορά σε τέτοιες ζημιές ή επισκευές (βλ. Appendix, Section 10).

Επαναπαράδοση

Με τη λήξη του ναυλοσυμφώνου οι ναυλωτές πρέπει να παραδώσουν τη φορτηγίδα αγκυροβολημένη σε ασφαλές λιμάνι ή μέρος όπως ορίζεται στο πλαίσιο 15. Το μέρος της παράδοσης πρέπει να είναι ασφαλές και εύκολα προσβάσιμο τόσο για το ρυμουλκό, όσο και για τη φορτηγίδα. Η φορτηγίδα πρέπει να παραδοθεί στον πλοιοκτήτη στην ίδια ακριβώς κατάσταση που ήταν και πριν την έναρξη του ναυλοσυμφώνου.

Αν για οποιονδήποτε λόγο οι ναυλωτές δεν καταφέρουν να παραδώσουν τη φορτηγίδα κατά την ημερομηνία λήξης του ναυλοσυμφώνου, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει υψηλότερο ναύλο. Αν η καθυστέρηση δεν έχει προκληθεί από

την πλευρά των ναυλωτών, ο πλοιοκτήτης οφείλει να καλύψει μόνος το κόστος για οποιοδήποτε πρόβλημα προκληθεί (βλ. Appendix, Section 11).

2.2 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων¹⁹

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε το ναυλοσύμφωνο της BIMCO ανά ταξίδι για πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων (Heavy Lift Vessel). Στο συγκεκριμένο charter party αναγράφεται το μέρος και η ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου, ο μεταφορέας, τα στοιχεία του πλοίου και η περιγραφή του φορτίου. Ταυτόχρονα περιλαμβάνονται στοιχεία για το μέρος φόρτωσης και το λιμάνι προορισμού καθώς επίσης και πολλές πληροφορίες σχετικά με το ναύλο. Παρακάτω θα αναλύσουμε τους όρους και το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου για τα πλοία μεταφοράς βαρέων φορτίων.

Πεδίο εφαρμογής του ταξιδιού

Ο μεταφορέας και ο φορτωτής συμφωνούν με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις του παρόντος ναυλοσυμφώνου ότι το εμπόρευμα θα μεταφερθεί από το λιμάνι φόρτωσης με ασφαλή τρόπο στο λιμάνι εκφόρτωσης. Υποχρέωση του μεταφορέα είναι να διατηρεί το σκάφος αξιόπλοο πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο δεν αφορά αποκλειστικό ή πλήρες φορτίο όπως αναγράφεται στο πλαίσιο 5, τότε ο μεταφορέας μπορεί να αναλάβει τη μεταφορά φορτίων και άλλων φορτωτών και κατ' επέκταση την εκφόρτωσή τους σε λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να μεταφορτώσει, να εκφορτώσει, να αποθηκεύσει το φορτίο είτε στη στεριά είτε εν πλω και στη συνέχεια να το επαναφορτώσει και να πλεύσει ως το λιμάνι εκφόρτωσης. Οι παραπάνω ενέργειες του μεταφορέα δεν μπορούν να θεωρηθούν σε καμία περίπτωση παραβίαση του ναυλοσυμφώνου από τη στιγμή που συμφωνούν πλήρως με τις εκδοθείσες φορτωτικές.

Ο μεταφορέας πρέπει να προσπαθήσει όσο το δυνατόν περισσότερο ώστε να μειώσει το χρόνο διέλευσης του σκάφους από τη στιγμή της αναχώρησης από το τελευταίο

¹⁹ BIMCO, HEAVYLIFTVOY, Heavy Lift Voyage Charter Party

λιμάνι φόρτωσης έως τη στιγμή που θα υποβάλλει σημείωμα ετοιμότητας στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης σύμφωνα με τις μέρες που έχουν συμφωνηθεί. Αν ο χρόνος διέλευσης αυξηθεί με ευθύνη του μεταφορέα, τότε ο μεταφορέας επωμίζεται τις ζημιές που προκαλούνται άμεσα από τον φορτωτή, οι οποίες όμως δεν ξεπερνούν το ποσό που αναφέρεται στο πλαίσιο 21. Οι καθυστερήσεις που οφείλονται σε καιρικά φαινόμενα ή μηχανικά προβλήματα δεν καταλογίζονται στον μεταφορέα.

Ο μεταφορέας θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσει ότι το σκάφος θα φτάσει στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης την ημερομηνία που αναγράφεται στο πλαίσιο 22. Σε περίπτωση που η ημέρα υποβολής του σημειώματος ετοιμότητας είναι μεταγενέστερη της ημερομηνίας που αναγράφεται στο πλαίσιο 22 με ευθύνη του μεταφορέα, τότε θα πρέπει να επωμιστεί τις αποζημιώσεις που προκλήθηκαν από τον φορτωτή, οι οποίες όμως δεν θα ξεπερνούν το ποσό που ορίζεται στο πλαίσιο 22 (βλ. Appendix, Section 12).

Οι απαιτήσεις του φορτίου

Το φορτίο που μεταφέρεται υπό το παρόν ναυλοσύμφωνο πρέπει να είναι κατάλληλο για μεταφορές τέτοιου είδους και καλά προφυλαγμένο έτσι ώστε να αντέχει τις πιέσεις που θα του ασκούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για αυτό το λόγο άλλωστε το φορτίο θα πρέπει να έχει περιγραφεί κατάλληλα (διαστάσεις, ύψος, βάρος) ώστε να εκφορτωθεί με σωστό τρόπο.

Το φορτίο θα πρέπει να έχει κατάλληλη και ασφαλή πρόσβαση στα ανυψωτικά μηχανήματα καθώς επίσης και ασφαλή τρόπο μεταφοράς. Ο ανυψωτικός εξοπλισμός ο οποίος παρέχεται από τον φορτωτή πρέπει να είναι πιστοποιημένος από αναγνωρισμένο νηογνώμονα. Τα μηχανήματα αυτά εφάπτονται με ασφάλεια γύρω από το φορτίο ώστε να αντέχουν στις πιέσεις που ασκούνται και στην επιτάχυνση που αναπτύσσεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Πριν την έναρξη του ταξιδιού ο φορτωτής οφείλει να παρουσιάσει ένα πιστοποιητικό βάρους στον μεταφορέα, το οποίο να έχει εγκριθεί από αναγνωρισμένη αρχή, για κάθε φορτίο που ξεπερνά τους μετρικούς τόνους που δηλώνονται στο πλαίσιο 14.

Ο φορτωτής θα πρέπει να υποβάλλει και να είναι υπεύθυνος για το σχέδιο μεταφοράς κάθε φορτίου που υπερβαίνει τους εκατό μετρικούς τόνους, όπως απαιτείται από τον μεταφορέα. Στο εν λόγω σχέδιο αναγράφεται η θέση της ανύψωσης και άλλα στοιχεία που αφορούν στην ανύψωση του φορτίου.

Παρά την αποδοχή του φορτίου από τον μεταφορέα, ο φορτωτής συμφωνεί να αποζημιώσει και να αποδεσμεύσει τον μεταφορέα από κάθε αξίωση, κόστος, δαπάνη, ενέργεια, απαίτηση και υποχρέωση που μπορεί να προκύψει από αποτυχία του πρώτου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των παρόντων όρων.

Συνεπώς ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά μπορεί να προκύψει εξαιτίας ανεπαρκούς ή μη αξιόπλοης στοιβασίας ή μιας γενικότερης αδυναμίας του φορτωτή να διασφαλίσει το φορτίο κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης ή της θαλάσσιας μεταφοράς (βλ. Appendix, Section 13).

Ασυμφωνία φορτίου

Σε περίπτωση που υπάρχει ασυμφωνία μεταξύ του φορτίου, όπως περιγράφεται στο πλαίσιο 5 και του σχεδίου μεταφοράς από τον φορτωτή τότε το πλοίο δεν μπορεί να φορτώσει, μεταφέρει και εκφορτώσει το φορτίο. Το κόστος αυτής της διαδικασίας βαραίνει τον φορτωτή.

Αν ο όγκος ή και το βάρος του φορτίου είναι μεγαλύτερος και ο μεταφορέας δώσει τη συγκατάθεση του για τη μεταφορά, τότε έχει το δικαίωμα να ζητήσει επιπλέον ναύλο κατ' αναλογία του επιπλέον όγκου και του βάρους του φορτίου. Στην περίπτωση που ο όγκος ή και το βάρος του φορτίου είναι μικρότερος, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να χρεώσει πλήρη ναύλο όπως τονίζεται στο πλαίσιο 5. Γενικότερα, ο μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να πραγματοποιήσει την μεταφορά όταν υπάρχει διαφορά στο φορτίο (βλ. Appendix, Section 14).

Αντικατάσταση

Οποιαδήποτε στιγμή πριν την ημερομηνία ακύρωσης ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να αντικαταστήσει το πλοίο με κάποιο άλλο ισοδύναμης ικανότητας και

χωρητικότητας με την έγκριση του φορτωτή. Βέβαια, το παραπάνω δεν αποτελεί υποχρέωση του μεταφορέα (βλ. Appendix, Section 15).

Laydays/ Ακύρωση

Το πλοίο θα πρέπει να είναι έτοιμο για φόρτωση οποιαδήποτε στιγμή από την πρώτη μέρα των laydays ως την ημερομηνία ακύρωσης με επιλογή του μεταφορέα. Ο μεταφορέας με τη σειρά του μπορεί να δώσει σημείωμα ετοιμότητας για φόρτωση πριν από την πρώτη μέρα των laydays. Τότε ο φορτωτής μπορεί να δεχθεί μια τέτοια προγενέστερη φόρτωση και να θεωρηθεί αυτή ως η αρχική μέρα του laytime.

Σε περίπτωση που το πλοίο δεν είναι έτοιμο να ξεκινήσει τη φόρτωση ούτε την ημέρα ακύρωσης, ο μεταφορέας οφείλει να ενημερώσει τον φορτωτή επί του θέματος. Επίσης θα πρέπει να του προτείνει νέα ημέρα ακύρωσης, αφού πρώτα βεβαιωθεί ότι το πλοίο θα είναι τότε έτοιμο.

Αν ο φορτωτής ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο, οποιοδήποτε ποσό καταβληθεί στον μεταφορέα εκ των προτέρων πρέπει να επιστραφεί στον πρώτο. Τέλος, ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για κάθε άμεση ή έμμεση απώλεια/ζημιά, η οποία προκλήθηκε από την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου από τον φορτωτή ή της μη ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση το αργότερο κατά την ημερομηνία ακύρωσης (βλ. Appendix, Section 16).

Free-in

Ο φορτωτής πρέπει να σχεδιάσει ένα ασφαλές και προσβάσιμο αγκυροβόλιο, ώστε το σκάφος να είναι ικανό να πραγματοποιήσει τις λειτουργίες του. Επίσης, ενημερώνει τον μεταφορέα για τυχόν περιορισμούς όσον αφορά στην προσβασιμότητα του ελλιμενισμού.

Το φορτίο θα πρέπει να μεταφερθεί κατά μήκος του πλοίου, όπως απαιτείται από τον μεταφορέα και να φορτωθεί, στοιβαστεί και πλεύσει με έξοδα του φορτωτή. Ο μεταφορέας με τη σειρά του προμηθεύεται το πλάνο στοιβασίας από τον φορτωτή.

Ο φορτωτής αφού το σκάφος δέσει στο λιμάνι, έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει

τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του για να φορτώσει. Σε περίπτωση που οι λιμενικές αρχές ή τα εργατικά συνδικάτα αναγκάσουν το πλοίο να χρησιμοποιήσει τον παράκτιο εξοπλισμό, το κόστος βαραίνει τον φορτωτή ανεξάρτητα αν χρησιμοποιηθεί ή όχι.

Όσον αφορά στο laytime αυτό ξεκινάει να μετράει από τη στιγμή που ο καπετάνιος δώσει το σημείωμα ετοιμότητας. Ο χρόνος που δαπανάται για τις μετακινήσεις του πλοίου εντός λιμανιού μέχρι να δέσει δεν υπολογίζεται σε αυτό. Το laytime αρχίζει να μετράει όταν όλο το εμπόρευμα φορτωθεί, στοιβαστεί και είναι ασφαλές. Αν γίνει υπέρβαση του χρόνου που ορίζεται ως laytime τότε πρέπει να πληρωθούν οι αντίστοιχες σταλίες (βλ. Appendix, Section 17).

Liner-in hook

Σε περίπτωση που η φύση του φορτίου ή οποιοδήποτε άλλος λόγος που σχετίζεται με το φορτίο υπαγορεύει τη χρήση ενός ξεχωριστού μέρους για να δέσει το σκάφος, ο μεταφορέας πρέπει να διαλέξει και να ορίσει το αγκυροβόλιο της φόρτωσης.

Αν υπάρξει καθυστέρηση λόγω συμφόρησης εντός λιμανιού ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για τις πρώτες εβδομήντα δύο ώρες από την έκδοση του σημειώματος ετοιμότητας. Όσον αφορά στο φορτίο, αυτό θα πρέπει να φορτωθεί, στοιβαστεί και αποπλεύσει με ευθύνη του μεταφορέα. Το κόστος όμως αυτής της φόρτωσης βαραίνει τον μεταφορέα. Αν το τελωνείο του λιμανιού χρεώσει τον μεταφορέα για την φορτοεκφόρτωση, το πενήντα τοις εκατό βαραίνει τον φορτωτή.

Σε περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση στην πρώτη μέρα των Laydays, γίνεται παρακράτηση του ναύλου εκτός και αν αυτή έχει προκληθεί από σφάλμα του καπετάνιου, των αξιωματικών, του πληρώματος ή κάποιας απεργίας (βλ. Appendix, Section 18).

Free-out

Ο φορτωτής οφείλει να ενημερώσει τον μεταφορέα για τυχόν περιορισμούς στον ελλιμενισμό ή στην πρόσβαση στο λιμάνι το αργότερο μέχρι το κλείσιμο της

συμφωνίας. Και στην περίπτωση της εκφόρτωσης το κόστος βαραίνει τον φορτωτή. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που απαιτούνται και άλλες εργασίες πάνω στο πλοίο όπως για παράδειγμα καθαρισμός του καταστρώματος.

Αν οι λιμενικές αρχές ή τα εργατικά συνδικάτα υποχρεώσουν το πλοίο να χρησιμοποιήσει τον παράκτιο εξοπλισμό για την εκφόρτωση, τότε το κόστος καλύπτεται από τον μεταφορέα. Αναφορικά με το laytime, αυτό ισχύει από την στιγμή που ο καπετάνιος εκδώσει το σημείωμα ετοιμότητας. Ο χρόνος που απαιτείται για τις κινήσεις του πλοίου ώστε να δέσει στο λιμάνι δεν προσμετρείται στο laytime. Εάν το φορτίο δεν εκφορτωθεί εντός laytime πληρώνονται σταλίες κάθε μέρα μέχρι την αναχώρηση του πλοίου (βλ. Appendix, Section 19).

Liner-out hook

Σε περίπτωση που απαιτείται λόγω της φύσης του φορτίου ειδικό σημείο εκφόρτωσης, ο μεταφορέας οφείλει να διευθετήσει το θέμα αυτό και να επιλέξει άλλο αγκυροβόλιο ώστε να δέσει το πλοίο. Το κόστος εκφόρτωσης του φορτίου βαραίνει τον φορτωτή ενώ το τελωνείο χρεώνει πενήντα τοις εκατό του κόστους εξίσου και τον μεταφορέα.

Το φορτίο πρέπει να παραληφθεί από τον φορτωτή όσο το δυνατόν συντομότερα. Για αυτό το λόγο η εκφόρτωση πραγματοποιείται εκτός των συνηθισμένων ωρών εργασίας ενώ συμπεριλαμβάνονται κανονικά και τα σαββατοκύριακα. Σε περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση στην εκφόρτωση εξαιτίας οποιουδήποτε παραπτώματος του καπετάνιου ή του πληρώματος, μέρος του κόστους καλύπτεται από τον φορτωτή. Η καθυστέρηση που προκαλείται είτε από κακές καιρικές συνθήκες είτε από συμφόρηση εντός λιμανιού και κατ' επέκταση δεν επιτρέπει στο πλοίο να δέσει, προσμετρείται στον χρόνο του laytime. Αν αυτό έχει παρέλθει πρέπει να καταβληθούν οι αντίστοιχες σταλίες.

Σε περίπτωση που το πλοίο καθυστερεί να εκφορτώσει για τους παραπάνω λόγους, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να απαιτήσει να εγκαταλείψει το προγραμματισμένο λιμάνι εκφόρτωσης και να εκφορτώσει μέρος του φορτίου σε λιμάνι της επιλογής του. Από την άλλη μπορεί να συμφωνήσει σε ενδεχόμενο αίτημα του φορτωτή ώστε να

παραμένει στο προβλεπόμενο λιμάνι ακόμα και αν έχει περάσει το laytime. Μια τέτοια συμφωνία από τον μεταφορέα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παραίτηση από τα δικαιώματά του στο ναυλοσύμφωνο και έτσι έχει κάθε δικαίωμα ανά πάσα στιγμή να απαιτήσει αναχώρηση από το προβλεπόμενο λιμάνι ώστε να πραγματοποιηθεί η εκφόρτωση σε άλλο λιμάνι. Αν συμβεί κάτι τέτοιο λοιπόν ο μεταφορέας οφείλει να πραγματοποιήσει τις υποχρεώσεις του και από την πλευρά του ο φορτωτής να καλύψει επιπρόσθετα κόστη που προκλήθηκαν από τον πρώτο (βλ. Appendix, Section 20).

2.3 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα ωκεανογραφικά σκάφη²⁰

Στο συγκεκριμένο σημείο του παρόντος κεφαλαίου θα εξετάσουμε το ναυλοσύμφωνο που αφορά τα ερευνητικά σκάφη. Και σε αυτή την περίπτωση το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για το ίδιο το σκάφος καθώς επίσης και για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Υποχρεώσεις ιδιοκτητών

Οι ιδιοκτήτες οφείλουν να παρέχουν και να πληρώσουν για όλες τις προμήθειες και για όλες τις ασφάλειες του πλοίου, τα καταστρώματα, το μηχανοστάσιο, τις καμπίνες και άλλους απαραίτητους αποθηκευτικούς χώρους και εφόδια τροφοδοσίας, συμπεριλαμβανομένων των αναλώσιμων, όλα εκτός από τα καύσιμα και τα λιπαντικά. Ταυτόχρονα, πρέπει να παρέχουν τους κατάλληλους χώρους διαμονής για το προσωπικό, αλλά και να τους παρέχουν κατάλληλους μισθούς, συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων πρώτης ποιότητας και άφθονα σε ποσότητα: νωπό κρέας, γάλα, χυμούς, φρούτα, και τα λαχανικά που πρέπει να παρέχονται όταν είναι διαθέσιμα. Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να διασφαλίσουν ένα κατάλληλο μαγειρείο για την παρασκευή τροφίμων, εξοπλισμός υγιεινής, καλές εγκαταστάσεις, μάγειρες, και το προσωπικό catering.

²⁰ Raytheon Polar Services, RFP- Antarctic Research and Supply Vessel, Time Charter

Στη συνέχεια, θα πρέπει να είναι ευθύνη του ναυλωτή να ενημερώσει τους Owners' Master των εργασιών όλων των φορτίων που απαιτούνται για λογαριασμό του προγράμματος USAP. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει μια λίστα από τα ακόλουθα: προϊόν, βάρος, κυβικά μέτρησης, επικίνδυνα υλικά και την τοποθέτηση επί του σκάφους. Οι ιδιοκτήτες πρέπει να παρέχουν το απαραίτητο προσωπικό του πλοίου, όπως καθορίζεται από τους εκπροσώπους των ναυλωτών και να βοηθά το προσωπικό των ναυλωτών για να φορτώσει προσεκτικά, να στοιβάξει, να φυλάξει, και να αδειάσει το φορτίο όλων των ναυλωτών. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να διενεργείται υπό την εποπτεία και ευθύνη του πλοιάρχου. Κάθε βοήθεια που παρέχεται από ναυλωτές με δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου δεν πρέπει με κανένα τρόπο να μειώσει ή να ανακουφίσει τους ιδιοκτήτες από αυτή την ευθύνη.

Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να προσκομίσουν και να είναι πλήρως υπεύθυνοι για επαρκές, έμπειρο, ικανό και με την κατάλληλες άδειες προσωπικό: Πλοιάρχους, Αξιωματικούς και πλήρωμα κατά τη διάρκεια αυτής της χρονοναύλωσης. Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να είναι περισσότερο υπεύθυνοι για την οργάνωση και την πληρωμή για όλα τα θέματα που αφορούν στο προσωπικό των ιδιοκτητών συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς και της συντήρησης και των εξόδων θεραπείας. Ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί, το πλήρωμα, και οποιοδήποτε των εποπτικών ή άλλων προσώπων, εκτός του πληρώματος που θα λειτουργήσει για να υποστηρίξει αυτή τη ναύλωση, πρέπει να είναι σε θέση να μιλά και να καταλαβαίνει αγγλικά.

Οι ιδιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και των σχετικών τροποποιήσεων του κεφαλαίου XI της SOLAS (ISPS Code) που αφορούν το πλοίο και την «Εταιρεία» (όπως ορίζεται από τον κώδικα ISPS). Οι ιδιοκτήτες πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του νόμου των Η.Π. Ασφάλειας Θαλασσιών Μεταφορών 2002 (MTSA) και τους σχετικούς κανονισμούς Ακτοφυλακής Η.Π. που αφορούν το πλοίο και τον "ιδιοκτήτη" (όπως ορίζεται από το MTSA).

Κατόπιν αιτήματος, οι ιδιοκτήτες πρέπει να παρέχουν ένα αντίγραφο του σχετικού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου (ή το Προσωρινό Διεθνές

Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου) στους ναυλωτές. Οι ιδιοκτήτες εφοδιάζουν τους ναυλωτές με τα πλήρη στοιχεία επικοινωνίας του Security Officer της εταιρείας. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε αυτή τη χρονοναύλωση, την απώλεια, ζημία, δαπάνη ή καθυστέρηση που προκαλείται από την αποτυχία εκ μέρους των ιδιοκτητών να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ISPS Code / MTSA της παρούσας ρήτρας, την χρεώνονται οι ίδιοι (βλ. Appendix, Section 21).

Υποχρεώσεις ναυλωτών

Οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή των σταθερών επιτοκίων, όπως εκτίθενται στο παράρτημα I του παρόντος κεφαλαίου. Οι ναυλωτές πρέπει να παρέχουν και να πληρώσουν για όλα τα καύσιμα και τα λιπαντικά, εκτός αν προβλέπεται στη ρήτρα με τίτλο «Αναστολή για ενοικίαση».

iii. Το σκάφος πρέπει κατά την παραλαβή να είναι εφοδιασμένο με καύσιμα και λιπαντικά και να παραδίδεται με επαρκείς ποσότητες καυσίμων και λιπαντικών που θα του επιτρέπουν να φτάσει στο επόμενο σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων καθ' οδόν προς το επόμενο λιμάνι του Πλοίου. Οι ναυλωτές θα πρέπει να αποδεχθούν και να πληρώσουν τα καύσιμα και τα λιπαντικά του σκάφους κατά τη στιγμή της παράδοσης, καθώς και οι ιδιοκτήτες για την παράδοση εκ νέου (είτε συμβαίνει στο τέλος της χρονοναύλωσης ή σε πρόωρη λήξη της) δέχονται να πληρώνουν για όλα τα καύσιμα και τα λιπαντικά που παραμένουν επί του σκάφους, στις τότε τρέχουσες τιμές της αγοράς στο λιμάνι της παράδοσης ή επαναπαράδοσης, ανάλογα με την περίπτωση, ή αν οι τιμές αυτές δεν είναι διαθέσιμες, η πληρωμή πρέπει να γίνει στις τότε τρέχουσες τιμές αγοράς στο πλησιέστερο λιμάνι που οι τιμές αυτές είναι διαθέσιμες. Με την προϋπόθεση ότι εάν η παράδοση ή επαναπαράδοση δεν λαμβάνει χώρα σε ένα λιμάνι η πληρωμή πρέπει να καταβληθεί στην τιμή του τελευταίου λιμανιού ανεφοδιασμού του πλοίου πριν από την παράδοση ή επαναπαράδοση, ανάλογα με την περίπτωση. Οι ιδιοκτήτες πρέπει να δίνουν στους ναυλωτές τη χρήση και το όφελος όλων των συμβάσεων των καυσίμων που μπορεί να τεθούν σε ισχύ κατά καιρούς, εφόσον απαιτείται από τους ναυλωτές, δεδομένου ότι οι προμηθευτές συμφωνούν.

Τέλος, οι ναυλωτές οφείλουν να παρέχουν και να πληρώσουν τους Αντιπροσώπους

όλων των Οργανισμών που σχετίζονται με την επισκευή και τη συντήρηση πλοίων και το πλήρωμα του πλοίου. Οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για όλα τα λιμενικά τέλη, την πλοήγηση, τα λιμενικά τέλη και των αποβάθρων, τα τέλη για το φως, βοήθεια ρυμουλκών, τα προξενικά έξοδα (εκτός από εκείνα που αφορούν τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα) αφαίρεση των απορριπτόμενων υλικών που προκύπτουν από το χειρισμό επιστημονικού εξοπλισμού, των επικοινωνιών για λογαριασμό των ναυλωτών, το μισό (1/2) των ιατρικών εφοδίων του πλοίου πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με τη συνιστώμενη απογραφή της ιατρικής συμβουλευτικής υπηρεσίας των ναυλωτών (βλ. Appendix, Section 22).

Μίσθωμα

Οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώσουν για τη χρήση και την ενοικίαση του σκάφους συμπεριλαμβανομένου όλου του εξοπλισμού που βρίσκεται πάνω στο πλοίο. Η μίσθωση γίνεται κάθε μήνα εκ των προτέρων, ξεκινάει από τη στιγμή που επέλθει η συμφωνία και συνεχίζεται μέχρι τη μέρα της τελικής παράδοσης.

Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής από τους ναυλωτές, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποσύρει το σκάφος από τις υπηρεσίες των ναυλωτών χωρίς να εκδώσει σημείωμα διαμαρτυρίας και χωρίς να μπορεί να προσβληθεί από κανένα δικαστήριο ή αξίωση.

Οι ναυλωτές από την άλλη πλευρά έχουν τη δυνατότητα να παροπλίσουν το σκάφος για όλη ή για μέρος της περιόδου της χρονοναύλωσης. Στην περίπτωση αυτή ο εξ' αρχής συμφωνημένος ναύλος θα μειωθεί με βάση τις ημέρες που το πλοίο θα είναι παροπλισμένο. Οι ναυλωτές οφείλουν να ενημερώσουν γραπτώς τον πλοιοκτήτη 30 ημέρες πριν για την πρόθεση τους να παροπλίσουν το πλοίο. Η περίοδος παροπλισμού δεν γίνεται να είναι λιγότερη από 60 συνεχόμενες ημέρες. Σε αντίθετη περίπτωση εφαρμόζεται ο αρχικός συμφωνημένος ναύλος. Τέλος, οι ναυλωτές δικαιούνται να έχουν δικό τους εκπρόσωπο πάνω στο πλοίο κατά την περίοδο παροπλισμού (βλ. Appendix, Section 23).

Ευθύνη, Αποζημίωση και Ασφάλιση

Κάθε αποζημίωση που δίνεται από τους πλοιοκτήτες προς τους ναυλωτές καλύπτει και τους πληρεξούσιους υπαλλήλους, πράκτορες και ασφαλιστές. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση που οι ναυλωτές κληθούν να δώσουν αποζημίωση στους πλοιοκτήτες.

Ο πλοιοκτήτης υπερασπίζεται πλήρως και αποζημιώνει τους ναυλωτές ενάντια σε οποιαδήποτε ζημιά, αξίωση, απαίτηση και κόστος προκύψει από την πλευρά του ή τους πληρεξούσιους του. Ταυτόχρονα, οφείλει να επιμεληθεί για την διεξαγωγή των επιχειρήσεών του με τρόπο που να προστατεύει το περιβάλλον από την ρύπανση. Για αυτό το λόγο πρέπει να συμμορφώνεται με όλους τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς. Πρέπει παράλληλα να παίρνει μέτρα και να εκπαιδεύει το προσωπικό του με δικά του έξοδα σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης είτε αυτή προέρχεται από το δικό του σκάφος είτε όχι. Σε περίπτωση που γίνει αντιληπτή οποιαδήποτε διαρροή λαδιού ή άλλου είδους ρύπανση, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να την αναφέρει άμεσα στους ναυλωτές και στις αρμόδιες αρχές.

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να καταβάλει, υπερασπιστεί και αποζημιώσει τους ναυλωτές έναντι σε κάθε φόρο επί των κερδών, ακόμα κι αν προέρχονται από κυβερνητική ή φορολογική αρχή στους ίδιους ή στον καπετάνιο και το πλήρωμά του. Παράλληλα, αν απαιτηθεί από τη νομοθεσία ή από οποιαδήποτε χώρα που έχει τη δικαιοδοσία, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να παρακρατήσουν μέρος επί της πληρωμής που προβλέπεται από το νόμο, η οποία οφείλεται στον πλοιοκτήτη. Το ποσό που παρακρατείται πιστώνεται έναντι πληρωμής διαφορετικά μεταφέρεται στον πλοιοκτήτη βάσει των όρων του ναυλοσυμφώνου.

Τέλος ο πλοιοκτήτης καλύπτει με δικά του έξοδα τέσσερις βασικούς πυλώνες όσον αφορά στην ασφάλιση του πλοίου. Αρχικά ασφαρίζει το κουφάρι και τη μηχανή (Hull and machinery) του πλοίου. Στη συνέχεια ασφαρίζει το πλήρωμά του σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου, ενώ εξασφαλίζει για τη μεταφορά και την πληρωμή του. Παράλληλα, καλύπτει την ασφάλεια σε περίπτωση σύγκρουσης καθώς επίσης και προστασίας του περιβάλλοντος από ρύπανση (βλ. Appendix, Section 24).

2.4 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα πλοία εφοδιασμού²¹

Παρακάτω αναλύεται το ναυλοσύμφωνο της BIMCO για τα πλοία εφοδιασμού. Και σε αυτό το ναυλοσύμφωνο περιέχονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία τόσο για το ίδιο το πλοίο, όσο και για τους πλοιοκτήτες-ναυλωτές.

Περίοδος Ναύλωσης

Η περίοδος ναύλωσης του σκάφους ξεκινά από την στιγμή που αυτό παραδίδεται στους ναυλωτές. Δυνατότητα επέκτασης της διάρκειας της ναύλωσης υπάρχει σε δύο περιπτώσεις. Πρώτον, με πρωτοβουλία των ναυλωτών για άμεση παράταση του χρόνου ναύλωσης εφόσον έχουν προβεί προηγουμένως σε σχετική δήλωση. Δεύτερον, αυτομάτως για τον χρόνο που απαιτείται για να ολοκληρωθεί το ταξίδι υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπερβαίνει τον ανώτατο προκαθορισμένο χρόνο παράτασης της ναύλωσης (βλ. Appendix, Section 25).

Παράδοση- Επαναπαράδοση

Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να παραδώσουν το σκάφος χωρίς φορτίο και με καθαρές δεξαμενές στον προκαθορισμένο χρόνο παράδοσης ή ακύρωσης στο λιμάνι.

Οι ναυλωτές μπορούν να πληρώσουν το ναύλο κατά αποκοπή, εφάπαξ. Εάν οι πλοιοκτήτες συμφωνήσουν με τη φόρτωση και τη μεταφορά του φορτίου ή/και με την παροχή άλλων υπηρεσιών προς τους ναυλωτές όταν το σκάφος είναι καθοδόν προς το λιμάνι παράδοσης ή επαναδιάθεσης τότε θα πρέπει να τηρηθούν οι αντίστοιχοι όροι του ναυλοσυμφώνου, όπως ακριβώς είχε καταρτιστεί κατά τον χρόνο ναύλωσης, με εξαίρεση ότι ο ναύλος κατά αποκοπή που συμφωνήθηκε μεταξύ των δυο μερών θα καταβληθεί κατά την φόρτωση ή την έναρξη της υπηρεσίας ανάλογα με την περίπτωση που το σκάφος ή/και τα προϊόντα χαθούν ή δεν χαθούν.

Εάν το σκάφος δεν παραδοθεί έως τα μεσάνυχτα της τοπικής ώρας κατά την ημερομηνία ακύρωσης οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο. Ωστόσο, σε περίπτωση που οι πλοιοκτήτες δεν είναι σε θέση να

²¹ BIMCO, TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS, CODE NAME: SUPPLYTIME 2005

παραδώσουν το σκάφος έως την ημερομηνία ακύρωσης, οφείλουν να αποστείλουν γραπτό σημείωμα στους ναυλωτές σε οποιοδήποτε χρόνο πριν από την αρχική ημερομηνία παράδοσης, με την οποία ορίζουν την ημερομηνία κατά την οποία θα είναι ικανοί να παραδώσουν το σκάφος. Οι ναυλωτές, μέσα σε 24 ώρες από την κοινοποίηση σε αυτούς του σχετικού σημειώματος, μπορούν να ζητήσουν την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου αποστέλλοντας ομοίως γραπτό σημείωμα. Αν οι ναυλωτές δεν ενεργήσουν καταυτό τον τρόπο, τότε η οριζόμενη από τους πλοιοκτήτες στο σημείωμα τους μεταγενέστερη ημερομηνία παράδοσης αντικαθίσταται από την ημερομηνία ακύρωσης για όλους τους σκοπούς του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση ακύρωσης του ναυλοσυμφώνου από τους ναυλωτές, αυτό θα πρέπει να ακυρωθεί υπό όρους που θα καθιστούν το κάθε μέρος αξιόπιστο προς το άλλο για τυχόν ζημίες που προκύπτουν λόγω της μη παράδοσης του πλοίου ή την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου.

Το σκάφος πρέπει να επαναπαραδοθεί κατά την λήξη ή νωρίτερα με την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου χωρίς καύσιμα και με καθαρές δεξαμενές στο λιμάνι επαναπαράδοσης ή στο λιμάνι που συμφωνήθηκε αμοιβαία από τα δύο μέρη. Οι ναυλωτές οφείλουν να τηρήσουν το χρόνο του σημειώματος για την επαναπαράδοση του σκάφους (βλ. Appendix, Section 26).

Κατάσταση του πλοίου

Οι πλοιοκτήτες δεσμεύονται ότι κατά την ημερομηνία παράδοσης το σκάφος θα πρέπει να ανταποκρίνεται στην περιγραφή που παρατίθεται στο παράρτημα Α που επισυνάπτεται, και να διαθέτει μηχανήματα σε άριστη κατάσταση. Επιπλέον, οφείλουν να εκπληρώνουν όλα τους τα καθήκοντα με επιμέλεια και να διατηρούν το σκάφος σε αυτήν την κατάσταση με κάθε τρόπο καθ' όλην την διάρκεια του ναυλοσυμφώνου (βλ. Appendix, Section 27).

Επιθεώρηση

Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές ορίζουν από κοινού έναν ανεξάρτητο επιθεωρητή με σκοπό τον καθορισμό και την έγγραφη συμφωνία σχετικά με την κατάσταση του πλοίου, τις ενέργειες ελλιμενισμού, τον εξοπλισμό ρυμούλκησης, την ποιότητα και

την ποσότητα των καυσίμων ,των λιπαντικών και του νερού κατά τον χρόνο παράδοσης και επαναπαράδοσης. Οι ιδιοκτήτες και οι ναυλωτές θα μοιράζονται από κοινού το χρόνο και το κόστος αυτών των επιθεωρήσεων (βλ. Appendix, Section 28).

Πεδίο επιχειρήσεων

Το σκάφος θα πρέπει να απασχολείται σε υπεράκτιες δραστηριότητες που είναι νόμιμες σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας του σκάφους ή/και του κράτους στο οποίο έχει νηολογηθεί και του κράτους της επιχείρησης. Τέτοιου είδους δραστηριότητες πρέπει να περιορίζονται στις συμφωνημένες υπηρεσίες και στα ταξίδια μεταξύ κάθε ασφαλούς λιμανιού ή τόπου και κάθε χώρας ή υπεράκτιας μονάδας όπου το σκάφος μπορεί να πλέει με ασφάλεια μέσα στο πεδίο επιχειρήσεων το οποίο πρέπει να βρίσκεται πάντα εντός των Διεθνών Ορίων πλοήγησης και να μην τα ξεπερνά σε καμία περίπτωση χωρίς προηγούμενη συμφωνία και προσαρμογή της μίσθωσης και σε συμφωνία με άλλους τέτοιους είδους όρους που ενδείκνυται να συμφωνηθούν. Δεδομένου πάντα ότι οι ναυλωτές δεν εγγυώνται την ασφάλεια του λιμένα, του τόπου ή της υπεράκτιας μονάδας, οφείλουν να επιδεικνύουν την δέουσα επιμέλεια όταν δίνουν εντολές στο σκάφος σαν να άνηκε στην ιδιοκτησία τους, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες του και τη φύση της επιχείρησης.

Διαφορετικά, οι ναυλωτές δεν έχουν δικαίωμα να χρησιμοποιούν το σκάφος για επιχειρήσεις με τηλεκατευθυνόμενα οχήματα ούτε ως υποθαλάσσια πλατφόρμα.

Οι ναυλωτές πρέπει να πετύχουν την έκδοση σχετικών αδειών από τις υπεύθυνες αρχές για την είσοδο, την παραμονή και την έξοδο του σκάφους στο πεδίο επιχειρήσεων και οι πλοιοκτήτες οφείλουν-αν καταστεί αναγκαίο- να συνδράμουν με κάθε δυνατό τρόπο για την εξασφάλιση των εν λόγω αδειών.

Όλη η έκταση του σκάφους , το φορτίο και τα καταστρώματα καθ' όλη την διάρκεια της ναύλωσης οφείλουν να βρίσκονται στη διάθεση των ναυλωτών εξασφαλίζοντας επαρκή και ικανοποιητικό χώρο για τις συσκευές, τα είδη ένδυσης, τα έπιπλα και τις προμήθειες του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος. Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να φέρουν, εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος και για τους σκοπούς τους σε σχέση με τις επιχειρήσεις τους :

- i. Άτομα πλην των μελών του πληρώματος και εκείνων που πληρώνουν το ναύλο, και για αυτούς τους σκοπούς να κάνουν χρήση των διαθέσιμων καταλυμάτων τους σκάφους που δεν χρησιμοποιούνται στο ταξίδι από το πλήρωμα.
- ii. Νόμιμο φορτίο που μεταφέρεται είτε πάνω είτε κάτω από το κατάστρωμα.
- iii. Εκρηκτικές ύλες και επικίνδυνα φορτία είτε χύμα είτε συσκευασμένα, υπό την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί σχετικό σημείωμα και ότι το φορτίο έχει σήμανση και είναι συσκευασμένο σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς τους σκάφους ή/και με τον Διεθνή Κώδικα Ναυτιλίας για τα επικίνδυνα προϊόντα ή/και τους σχετικούς κανονισμούς. Ελλείψει τέτοιας κατάλληλης γνωστοποίησης, σήμανσης και συσκευασίας οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για κάθε απώλεια, ζημία ή ευθύνη ανεξάρτητα από τον τρόπο που προέκυψαν. Οι ναυλωτές επέχουν ευθύνη για κάθε επιπλέον κόστος (περιλαμβάνοντας και κάθε κόστος αποκατάστασης) που προκύπτει από τους πλοιοκτήτες σε σχέση με τη μεταφορά των εκρηκτικών και επικίνδυνων φορτίων.
- iv. Επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες έπειτα από ανάλογη ειδοποίηση και σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς.

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να παροπλίσουν το σκάφος σε ένα συμφωνημένο ασφαλές λιμάνι για όλο ή για κάποιο διάστημα της περιόδου ναύλωσης κατά το οποίο το μίσθωμα συνεχίζεται να καταβάλλεται εφ' εξής. Ωστόσο, εάν το διάστημα παροπλισμού ξεπερνά τις 30 συνεχείς μέρες, θα πρέπει να πιστωθεί ως μίσθωμα το ποσό το οποίο οι πλοιοκτήτες είχαν διασώσει με τη μέθοδο της περικοπής των εξόδων ως αποτέλεσμα του παροπλισμού του σκάφους (βλ. Appendix, Section 29 & 30).

Οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών

Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να παρέχουν και να πληρώσουν όλες τις προμήθειες, τους μισθούς, τα έξοδα του καπετάνιου, των αξιωματικών και του πληρώματος: για τη συντήρηση και την αποκατάσταση των τοιχωμάτων του σκάφους, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά στο ναυλοσύμφωνο για την ασφάλιση του σκάφους, τα τέλη και τα χρέη που σχετίζονται με τη σημαία του σκάφους ή/και τους κανονισμούς, για το κατάστρωμα, τις καμπίνες, το μηχανοστάσιο, τα σχοινιά που απαιτούνται για τις συνήθεις ανάγκες της πρόσδεσης

του πλοίου στο λιμάνι και τέλος για όλα τα έξοδα απολύμανσης. Οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών επεκτείνονται για να καλύψουν όλες τις υποχρεώσεις για τα προξενικά τέλη που ανήκουν στον καπετάνιο, στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα, για τελωνειακούς ή εισαγωγικούς δασμούς που προκύπτουν οποιαδήποτε στιγμή κατά την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου σε σχέση με τα προσωπικά αντικείμενα του καπετάνιου, των αξιωματικών και του πληρώματος καθώς και σε σχέση με τις παροχές και τις προμήθειες και οτιδήποτε άλλο που οι ιδιοκτήτες οφείλουν, όπως προαναφέρθηκε, να παρέχουν ή/και να πληρώσουν και να αποζημιώσουν τους ναυλωτές για όσα ποσά οι τελευταίοι ή οι πράκτορες τους που κατέβαλαν ή υποχρεώθηκαν να καταβάλουν σε σχέση με αυτές τις υποχρεώσεις. Κατά την παράδοση του σκάφους, αυτό πρέπει να είναι εξοπλισμένο καταλλήλως με έξοδα των πλοιοκτητών με εξοπλισμό ρυμούλκησης (βλ. Appendix, Section 31).

Οι υποχρεώσεις των ναυλωτών

Καθόσον το πλοίο είναι υπό ναύλωση, οι ναυλωτές οφείλουν να παρέχουν και να πληρώνουν για όλα τα καύσιμα, τα λιπαντικά, το νερό, τις ουσίες διασποράς, τον αφρό πυρόσβεσης και τη μεταφορά τους, τα λιμενικά τέλη, την πλοήγηση και τους πηδαλιούχους των καναλιών (είτε είναι υποχρεωτικό είτε όχι), την έναρξη της ναύλωσης (εκτός αν πραγματοποιούνται σε σύνδεση με τις επιχειρήσεις των πλοιοκτητών), τα φαρικά τέλη, τη συνδρομή ρυμουλκών, το κανάλι, την αποβάθρα, το λιμάνι, τη φορολογία χωρητικότητας καθώς και άλλα τέλη και φόρους, τις υπηρεσίες και τις προμήθειες που έγιναν για τις επιχειρήσεις των ναυλωτών, το κόστος για την ασφάλεια και για την каранτίνα (εάν χρειάστηκε από τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου ή τα λιμάνια που επισκέφθηκαν).

Σε κάθε περίπτωση, οι ναυλωτές οφείλουν να παρέχουν και να πληρώνουν για τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων εφόσον δεν πραγματοποιείται από το πλήρωμα του πλοίου, τον καθαρισμό των δεξαμενών του φορτίου, όλα τα απαραίτητα υποστρώματα, τους ορθοστάτες και τον εξοπλισμό αντιστηρίξεων για την εξασφάλιση του φορτίου καταστρώματος, όλα τα σχοινιά με εξαίρεση όσα παρέχονται από τους πλοιοκτήτες, τους μάντες και τους ειδικούς αγωγούς (συμπεριλαμβανομένων των εύκαμπτων σωλήνων εκφόρτωσης ογκωδών φορτίων) που συνήθως χρησιμοποιούνται κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση, το αδρανές

αέριο που απαιτείται για την προστασία του φορτίου και τα ηλεκτρόδια που χρησιμοποιούνται για τις υπεράκτιες εργασίες. Οφείλουν επίσης να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για το πραγματικό κόστος της αντικατάστασης των ειδικών γραμμών πρόσδεσης σε υπεράκτιες μονάδες, τα καλώδια, όλες τις συνδέσεις εύκαμπτων σωλήνων και τους αντάπτορες, και περαιτέρω, πρέπει να ξαναγεμίσουν τις φιάλες οξυγόνου / ακετυλενίου που χρησιμοποιούνται για τις υπεράκτιες εργασίες.

Με τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου ή εν πάση περιπτώσει όχι αργότερα από τη στιγμή της παράδοσης του σκάφους οι ναυλωτές παρέχουν στους πλοιοκτήτες τα αντίγραφα των επιχειρησιακών σχεδίων ή τα έγγραφα που είναι απαραίτητα για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου. Όλα τα έγγραφα που έλαβαν οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να επιστραφούν στους ναυλωτές για επαναπαράδοση.

Οι ναυλωτές πρέπει να πληρώσουν για τους τελωνειακούς δασμούς, όλες τις άδειες, τους εισαγωγικούς δασμούς (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που συνδέονται με τη θέσπιση προσωρινών ή μόνιμων δεσμών εισαγωγή), και τα έξοδα εκκαθάρισης, τόσο για το πλοίο και / ή και τον εξοπλισμό, που απαιτούνται ή απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο.

Επιπλέον, οι ναυλωτές καταβάλλουν για την αντικατάσταση οποιωνδήποτε εξαρτημάτων χειρισμού αγκυροβόλησης, ρυμούλκησης και ανύψωσης τα οποία έχουν τοποθετηθεί επί του σκάφους από τους πλοιοκτήτες ή τους ναυλωτές σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης χωρίς υπαιτιότητα των πλοιοκτητών.

Τέλος, οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώσουν για τυχόν πρόστιμα, φόρους και κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση λαθρεμπορίου, ή/και αδήλωτων ναρκωτικών ουσιών ή/και φορτίων που διαπιστώνονται να έχουν μεταφερθεί ως μέρος του φορτίου ή/και μέσα στα containers επί του σκάφους. Το σκάφος πρέπει να παραμείνει για ενοικίαση κατά τη διάρκεια κάθε χρονικού διαστήματος που χάνεται ως αποτέλεσμα αυτών. Ωστόσο, εάν διαπιστωθεί ότι οι πλοιάρχου, οι αξιωματικοί ή / και το πλήρωμα εμπλέκονται στο λαθρεμπόριο, στη συνέχεια, κάθε χρηματική εγγύηση που απαιτείται πρέπει να παρέχεται από τους πλοιοκτήτες (βλ. Appendix, Section 32).

Μίσθωμα και πληρωμές

Οι ναυλωτές πληρώνουν για τη μίσθωση του σκάφους ανά μέρα ή κατά αναλογία απ' όταν το σκάφος παραδίδεται στους ναυλωτές μέχρι την λήξη ή την καταγγελία του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση παράτασης της περιόδου ναύλωσης, το μίσθωμα ορίζεται από κοινού από τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες. Εάν αποτύχουν να συμφωνήσουν στο ύψος του μισθώματος, τότε οι ναυλωτές δεν έχουν το δικαίωμα να παρατείνουν τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου. Σ' ένα γενικότερο πλαίσιο, το ύψος του μισθώματος πρέπει να προσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι διαπιστωμένες αλλαγές- μετά την ημερομηνία σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή την ημερομηνία έναρξης των επιχειρήσεων αναλόγως με το ποια είναι προγενέστερη,- στις δαπάνες των πλοιοκτητών που προκύπτουν από τις αλλαγές στις απαιτήσεις των ναυλωτών ή στους κανονισμούς που διέπουν το σκάφος ή/και στο πλήρωμά του ή στο ναυλοσύμφωνο και την εφαρμογή του. Όλα τα τιμολόγια πρέπει να εκδίδονται στο νόμισμα της σύμβασης. Όσον αφορά τα επιστρεφόμενα έξοδα σε νομίσματα διαφορετικά από το νόμισμα της σύμβασης, η συναλλαγματική ισοτιμία στο νόμισμα της σύμβασης είναι αυτή που αναφέρεται από την Κεντρική Τράπεζα της χώρας αυτού του άλλου νομίσματος κατά την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου των ιδιοκτητών. Τιμολόγια που καλύπτουν τη μίσθωση και οποιεσδήποτε άλλες πληρωμές που οφείλονται, εκδίδονται μηνιαίως ή κατά τη λήξη ή την καταγγελία του ναυλοσυμφώνου. Παρά τα ανωτέρω, πετρέλαια και λιπαντικά επί του σκάφους κατά την παράδοση θα πρέπει να τιμολογούνται εκείνο το διάστημα. Η πληρωμή του μισθώματος, των τιμολογίων των καυσίμων και οι αποταμιεύσεις για λογαριασμό των ναυλωτών θα πρέπει να καταβληθούν την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου (βλ. Appendix, Section 33 & 34).

2.5 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνου για τα ρυμουλκά²²

Τέλος, το κεφάλαιο 2 ολοκληρώνεται με την ανάλυση του ναυλοσυμφώνου για τα ρυμουλκά πλοία.

²² BIMCO, RECOMMENDED INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (DAILY IRE), CODE NAME: "TOWHIRE"

Ναύλωση και όροι πληρωμής

Ο ναυλωτής καταβάλλει στον πλοιοκτήτη του ρυμουλκού το ποσό της ναύλωσης, όπως ορίζεται στο πλαίσιο 33 κάθε 6η ημέρα ή αναλογικά για κάθε μέρος της ημέρας (ημερήσια ισοτιμία) από την ημερομηνία που αναφέρεται στο πλαίσιο 36, έως ότου το χρόνο που ορίζεται στο πλαίσιο 37. 8.

Το μίσθωμα καταβάλλεται εκ των προτέρων, όπως ορίζεται στο πλαίσιο 33. Το μίσθωμα ή η ισοδύναμη αποζημίωση πρέπει να καταβληθούν πλήρως και αμετάκλητα και δεν επιστρέφονται. Στην περίπτωση που το ρυμουλκό χαθεί, η ναύλωση παύει να ισχύει από την ημερομηνία της απώλειας. Το ναυλοσύμφωνο καθορίζει ειδικούς όρους σε περίπτωση απώλειας (βλ. Appendix, Section 35).

Πρόσθετες χρεώσεις και επιπλέον κόστος

Ο ναυλωτής διορίζει πράκτορες του στον τόπο αναχώρησης και τον τόπο προορισμού και τους αμείβει με επαρκή κεφάλαια, όπως απαιτείται. Με τη σειρά του ο ναυλωτής πρέπει καταβάλει τα κάτωθι έξοδα όπως και όταν αυτά καταστούν απαιτητά :

(I) Τα έξοδα λιμένων, τις επιβαρύνσεις πλοήγησης, τα λιμενικά τέλη και όλες τις άλλες δαπάνες παρόμοιας φύσης που σχετίζονται με τη ρυμούλκηση.

(II) Όλους τους φόρους, (εκτός εκείνων που κανονικά καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη στη χώρα όπου έχει την έδρα της οικονομικής του δραστηριότητας και στη χώρα όπου το ρυμουλκό είναι εγγεγραμμένο), το τέλος χαρτοσήμου, τα τελωνειακά τέλη ή έξοδα που σχετίζονται με την απόκτηση των απαραίτητων αδειών.

(III) Το κόστος των υπηρεσιών των τυχόν ρυμουλκών υποβοήθησης, όταν αυτή κρίνεται αναγκαία.

(IV) Όλες τις δαπάνες και τα έξοδα που απαιτούνται για την προετοιμασία της ρυμούλκησης.

(V) Το κόστος της ασφάλισης της ρυμούλκησης και τα έξοδα ασφάλισης για κινδύνους πολέμου.

Όλοι οι φόροι, τα τέλη, τα έξοδα και τις δαπάνες που καταβάλλονται οικειοθελώς από τον ναυλωτή ή κατόπιν υποχρώσεώς του αποδίδονται απευθείας στους δικαιούχους τους. Εάν, ωστόσο, οποιαδήποτε τέτοια φορολογική επιβάρυνση, κόστος ή έξοδο

καταβάλλεται στην πραγματικότητα από ή για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει το πραγματικό κόστος για λογαριασμό του πλοιοκτήτη (ο πλοιοκτήτης αντίθετα δεν δύναται σε καμία περίπτωση να δεσμευθεί να κάνει τέτοιες πληρωμές για λογαριασμό του ναυλωτή) (βλ. Appendix, Section 36 & 37).

Εγγύηση

Ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει, εφόσον απαιτείται από τον πλοιοκτήτη, εγγύηση για την καλή εκτέλεση της συμφωνίας, της οποίας η μορφή και το άθροισμα, ο τόπος και ο χρόνος αναφέρονται στο σημείο 40. Η εγγύηση αυτή επιστρέφεται στον εγγυητή όταν εκπληρωθούν πλήρως οι οικονομικές υποχρεώσεις του απέναντι στον πλοιοκτήτη (βλ. Appendix, Section 38).

Τόπος Αναχώρησης

Το ρυμουλκό πρέπει να προσφέρεται στον πλοιοκτήτη στον τόπο αναχώρησης, όπως αναφέρεται στο σημείο 23. Ο ακριβής τόπος αναχώρησης πρέπει να είναι πάντα ασφαλής και προσβάσιμος για να εισέλθει και να εξέλθει το ρυμουλκό, σε συμφωνία με τις κείμενες διατάξεις (βλ. Appendix, Section 39).

Πλήρωμα

Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παρέχει πλήρωμα για τη ρυμούλκηση, η κρίση για την καταλληλότητα των μελών του καταλείπεται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Όλες οι δαπάνες για το προσωπικό βαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

Σε περίπτωση που ο ναυλωτής επιλέγει να διορίσει προσωπικό για τη ρυμούλκηση, επιβαρύνεται με όλα τα έξοδα για το προσωπικό αυτό. Τα μέλη του προσωπικού αυτού είναι ανά πάσα στιγμή κάτω από τις διαταγές του πλοιάρχου του ρυμουλκού, αλλά δεν θα πρέπει να θεωρούνται εργαζόμενοι του πλοιοκτήτη.

Ο ναυλωτής καλύπτει τις παρακάτω δαπάνες που σχετίζονται με τα μέλη του πληρώματος: τροφή, καθαρό νερό, σωστικά μέσα και όλες τις άλλες απαιτήσεις για

τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία και τους κανονισμούς του κράτους της σημαίας του ρυμουλκού ή / και των κρατών από τα χωρικά ύδατα των οποίων διέρχεται το ρυμουλκό. Επιβάλλεται τα μέλη του πληρώματος που ορίζονται από τον ναυλωτή να είναι σε θέση να μιλήσουν την αγγλική γλώσσα ή οποιαδήποτε άλλη αμοιβαία κατανοητή γλώσσα (βλ. Appendix, Section 40).

Άδειες και Πιστοποιήσεις

Ο ναυλωτής θα πρέπει να φροντίσει να λάβει τις απαραίτητες άδειες, εγκρίσεις και πιστοποιήσεις για την πραγματοποίηση του ταξιδιού και τις άδειες καταφυγής, αν παραστεί ανάγκη (βλ. Appendix, Section 41).

Φροντίδα ρυμουλκού

Οι δαπάνες που αφορούν την προετοιμασία του ρυμουλκού (φώτα, καθάρισμα κτλ) βαρύνουν το ναυλωτή. Ο ναυλωτής υποβάλλει στον πλοιοκτήτη κατά την άφιξη του ρυμουλκού στον τόπο αναχώρησης ένα πιστοποιητικό εκδοθέν από αναγνωρισμένη εποπτική εταιρία ή οργανισμό που να βεβαιώνει ότι το ρυμουλκό είναι έτοιμο προς πλεύση. Η επιθεώρηση του ρυμουλκού από τον πλοιοκτήτη δεν υποκαθιστά σε καμία περίπτωση το παραπάνω πιστοποιητικό (βλ. Appendix, Section 42).

Ακύρωση και ανάκληση

Ανά πάσα στιγμή πριν από την αναχώρηση του ρυμουλκού από τον τόπο αναχώρησης, ο ναυλωτής μπορεί να ακυρώσει την παρούσα συμφωνία αφού καταβάλει το τέλος ακύρωσης, όπως ορίζεται στο πλαίσιο 42. Εάν η ακύρωση γίνει ενώ το ρυμουλκό είναι καθ'οδόν προς το τόπο αναχώρησης ή μετά την άφιξη στον τόπο αναχώρησης, τότε εκτός από τα εν λόγω ακυρωτικά ο ναυλωτής θα καταβάλει κάθε και τα επιπλέον ποσά που οφείλονται βάσει της παρούσας συμφωνίας.

Σε περίπτωση που η επιχείρηση ρυμούλκησης τερματίζεται μετά την αναχώρηση από τον τόπος αναχώρησης, αλλά πριν το ρυμουλκό φτάσει στον τόπο προορισμού χωρίς υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη η του προσωπικού του, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να του καταβληθούν, και αν έχουν ήδη καταβληθεί να διατηρήσει, όλα τα οφειλόμενα ποσά

σύμφωνα με τα πλαίσια 31/34 και τυχόν άλλα ποσά που οφείλονται δυνάμει της παρούσας συμφωνίας. Εκτός από τα πιο πάνω ποσά, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να απαιτήσει ποσά που αντιστοιχούν σε ζημιές που προκύπτουν από την παραβίαση της παρούσας συμφωνίας.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί, με την επιφύλαξη τυχόν άλλων ένδικων μέσων, να αφήσει το ρυμουλκό σε ένα μέρος όπου ο ναυλωτής μπορεί να το ανακτήσει και δικαιούται την καταβολή των τελών ακύρωσης και όλα τα άλλα ποσά που οφείλονται βάσει της παρούσας συμφωνίας σε περίπτωση καθυστέρησης (βλ. Appendix, Section 43 & 44).

Ευθύνη

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ναυλωτή σε περίπτωση που προκύψει τραυματισμός ή θάνατος του καπετάνιου και σε μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια της ρημούλκισης. Από την πλευρά του, ο ναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για τυχόν τραυματισμούς ή θανάτους ατόμων που επιβαίνουν στο ρυμουλκό, εκτός του πληρώματος ή άλλων ατόμων που βρίσκονται στο σκάφος υπό τις οδηγίες του πλοιοκτήτη.

Σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας οποιασδήποτε φύσης, η οποία προκλήθηκε από το ρυμουλκό ή από τρίτους που σχετίζονται με το ναυλοσύμφωνο, αυτή καλύπτεται αποκλειστικά από τον πλοιοκτήτη.

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να αποζημιώσει τον ναυλωτή αν έχουν προκληθεί ζημιές σε τρίτους ή αν αυτοί έχουν υποβάλλει claims. Παρά ταύτα ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί. Αν η ζημιά ή η απώλεια οποιασδήποτε φύσεως προκλήθηκε από το ρυμουλκό, τότε αποκλειστική ευθύνη έχει ο ναυλωτής. Επιπροσθέτως αν η ζημιά οφείλεται σε τρίτο πρόσωπο ή στο ναυλωτή, μοναδικός υπεύθυνος είναι ο ναυλωτής (βλ. Appendix, Section 45).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Τα ναυλοσύμφωνα της εμπορικής ναυτιλίας

Έχοντας εξετάσει κάποια βασικά είδη ναυλοσυμφώνων για διαφορετικά πλοία παροχής υπηρεσιών, στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα βασικά είδη

ναυλοσυμφώνων για τα εμπορικά πλοία, προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να καταδειχθούν οι διαφορές μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών.

Οι κύριες μορφές ναύλωσης που αφορούν στην εμπορική ναυτιλία είναι η ναύλωση ανά ταξίδι (Voyage Charter), η χρονοναύλωση (Time Charter) και η ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare Boat Charter).²³

3.1 Ναύλωση ταξιδιού (Voyage Charter)

Σε αυτό το είδος ναύλωσης η υποχρέωση του πλοιοκτήτη έναντι του ναυλωτή είναι η μεταφορά ορισμένης ποσότητας φορτίου από κάποιο συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς προκαθορισμένο λιμάνι εκφόρτωσης με αντίτιμο συγκεκριμένο ποσό ναύλου, η τιμή του οποίου διαμορφώνεται σύμφωνα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς (freight market). Το ναυλοσύμφωνο αυτό επιλέγεται συνήθως από ναυλωτές που μεταφέρουν λίγες παρτίδες φορτίου. Συνεπώς, η χρονοναύλωση δεν αποτελεί λύση για αυτούς διότι μετά το πέρας του πρώτου ταξιδιού θα πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή ανεύρεση φορτίου.

Ο ναύλος που αποτελεί ουσιαστικά την χρηματική αμοιβή μπορεί να καταβληθεί ως πληρωμή κατ' αποκοπή (lump sum) δηλαδή ως ένα συνολικό ποσό για την πραγματοποίηση συγκεκριμένου ταξιδιού. Διαφορετικά μπορεί να αποτελέσει συνάρτηση του φορτίου που μεταφέρει (USD/ton).

Το πλοίο έχει ως υποχρέωση να εμφανιστεί εντός συγκεκριμένων ημερομηνιών στο συμφωνηθέν λιμάνι φόρτωσης. Οι μέρες αυτές καθορίζονται από το μέγεθος και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Σε περίπτωση που το πλοίο δεν καταφέρει να φτάσει στο λιμάνι προορισμού μέχρι την ημερομηνία ακύρωσης (cancelling date), το συμβόλαιο αυτό καθίσταται άκυρο και δίνει έτσι το δικαίωμα στον ναυλωτή να μην δεχτεί το πλοίο και να ακυρωθεί η συμφωνία ναύλωσης. Το πλοίο πριν την άφιξή του θα πρέπει να ενημερώνει τους ναυλωτές ανά τακτά χρονικά διαστήματα με την εκτιμώμενη ημερομηνία άφιξής του. Το λιμάνι με τη σειρά του θα πρέπει να προετοιμάσει το φορτίο που θα προωθήσει στο πλοίο ώστε να μειωθούν τυχόν

²³ Βλάχος, Γ.Π., Ψύχου, Ε., «Ναυλώσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

καθυστερήσεις. Ο χρόνος που απαιτείται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου (laytime) συμφωνείται. Στην περίπτωση που παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, ο ναυλωτής θα πρέπει να καταβάλει τις λεγόμενες σταλίες (demurrages).

Τα έξοδα-ευθύνες που βαραίνουν τον πλοιοκτήτη σε μια τέτοια ναύλωση ταξιδιού είναι τα εξής:

1. Λειτουργικά έξοδα (running ή operating costs):

- Έξοδα επάνδρωσης
- Υπερωρίες
- Μισθοί
- Έξοδα εκπαίδευσης και σεμιναρίων
- Έξοδα νοσηλείας σε περίπτωση ατυχήματος ναυτικού
- Λιπαντικά μηχανών
- Εφοδιαστικά έξοδα
- Ανταλλακτικά μέρη
- Ασφάλιστρα (Hull & Machinery)
- Διαχειριστικά έξοδα
- Έξοδα για συντήρηση και επισκευή του πλοίου
- Διαχειριστικά και διοικητικά έξοδα

Αξίζει να σημειωθεί πως τα λειτουργικά αυτά έξοδα αποτελούν ένα σχετικά σταθερό κόστος για το πλοίο.

2. Έξοδα ταξιδιού (Voyage costs):

- Μεταβλητά έξοδα (καύσιμα, λιμενικά, έξοδα πιλότων, ρυμουλκά, φαρικά, έξοδα αγκυροβολίας)

3. Έξοδα κεφαλαίου (Capital costs):

- Εξόφληση δανείων (το μέγεθος του κόστους αυτού επηρεάζεται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης)

4. Έξοδα χειρισμού του φορτίου (Cargo handling costs):

- Έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Έξοδα στοιβασίας
- Μίσθωση εξοπλισμού για τον χειρισμό του φορτίου

Τα έξοδα αυτά εξαρτώνται από την ποσότητα και το είδος του φορτίου που μεταφέρεται. Τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης βαραίνουν τον ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη ανάλογα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Σε συνέχεια αυτού, αν αναφέρεται ο όρος FIO terms στο ναυλοσύμφωνο, απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης.

Σε περιπτώσεις καθυστέρησης ο ναυλωτής θα πρέπει να αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη.

Επισταλίες (Demurrages)

Το ναυλοσύμφωνο αναφέρει πως ο ναυλωτής μπορεί να κρατήσει επιπρόσθετες ημέρες το πλοίο στο λιμάνι έως ότου ολοκληρωθεί η φορτοεκφόρτωση στο λιμάνι. Σαν αντάλλαγμα ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει το συμφωνηθέν ημερήσιο ποσό στον πλοιοκτήτη. Το ποσό αυτό καλείται demurrage και καθορίζεται εν συνάρτησει με τα επίπεδα που κινούνται τα ναύλα την εποχή εκείνη. Ουσιαστικά αποτελεί την αποζημίωση για τον πλοιοκτήτη λόγω της καθυστέρησης του πλοίου του. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης καθυστερήσει για τον οποιονδήποτε λόγο το προγραμματισμένο ταξίδι, τότε ο ναυλωτής δεν υποχρεούται να πληρώσει κάποιο demurrage. Μερικές φορές η ευθύνη καθυστέρησης και κατά συνέπεια της καταβολής του demurrage μπορεί να μεταφερθεί στον κάτοχο της φορτωτικής ή και στον παραλήπτη του φορτίου αναλόγως με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Επίσπευση (Dispatch)

Κάποιες φορές η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης μπορεί να ολοκληρωθεί πριν το συμφωνηθέν laytime, ο ναυλωτής με τη σειρά του έχει το δικαίωμα αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη. Αυτό ονομάζεται dispatch money. Κατά γενική ομολογία το ποσό αυτό ισούται με το μισό του demurrage αν και μπορεί να συμφωνηθεί και κάτι διαφορετικό.

Σημαντικό ζήτημα αποτελεί το χρονικό περιθώριο της καταβολής του ναύλου από τον ναυλωτή στον πλοιοκτήτη. Το σύνηθες διάστημα είναι τρεις έως πέντε ημέρες από την ολοκλήρωση της φόρτωσης. Οι πλοιοκτήτες συχνά δεν παραδίδουν τις φορτωτικές εάν δεν έχουν πληρωθεί το ναύλο (freight prepaid). Η παρακράτηση του εμπορεύματος αποτελεί δικαίωμα του πλοιοκτήτη για να πιέσει με τον τρόπο αυτό

τους ναυλωτές. Σε περίπτωση που προκύψει κάποια διαφωνία όσον αφορά στους όρους του ναυλοσυμφώνου συμφωνείται από πριν η νομοθεσία που διέπει την σύμβαση καθώς και ο τόπος που τα μέρη θα προσφύγουν για την επίλυση των νομικών διαφορών τους.

3.2 Χρονονάυλωση (Time Charter)

Στο είδος αυτό της ναύλωσης ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα στο ναυλωτή και ως αντάλλαγμα επωμίζεται το μίσθωμα (hire). Οι μορφές της χρονονάυλωσης είναι τρεις: η χρονονάυλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage), η χρονονάυλωση και η περιοδική χρονονάυλωση.

Στην πρώτη περίπτωση ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για ένα κυκλικό ταξίδι αναλαμβάνοντας έτσι τις ευθύνες να παραδώσει το πλοίο από το σημείο που το παρέλαβε. Η δεύτερη περίπτωση μοιάζει κατά πολύ με τη ναύλωση ταξιδιού. Η μόνη διαφορά είναι ότι ο πλοιοκτήτης λαμβάνει hire ανά ημέρα αντί ναύλο ανά φορτίο για τις ημέρες απασχόλησης του πλοίου. Η τελευταία περίπτωση αποτελεί τη συνηθισμένη χρονονάυλωση όπου για μια χρονική περίοδο το πλοίο ναυλώνεται και απασχολείται σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Η παράδοσή του γίνεται στα πλαίσια της ίδιας περιοχής. Στην περίπτωση αυτή ο ναυλωτής επιβαρύνεται για την καταβολή του μεταβλητού κόστους. Από την άλλη ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για την διαχείριση του πλοίου και την πληρωμή του σταθερού κόστους και του κόστους κεφαλαίου.

Μετά την παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή, ο ναυλωτής δύναται να χρησιμοποιεί πλήρως το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου. Ο καπετάνιος αν και πληρώνεται από τον πλοιοκτήτη θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις εκάστοτε εντολές του ναυλωτή μέσα σε λογικά πάντα πλαίσια. Ο πλοιοκτήτης με τη σειρά του ευθύνεται για τη διαχείριση και κατ' επέκταση τη ναυσιπλοΐα του πλοίου.

Αξιοπλοΐα και συντήρηση (seaworthiness & maintenance)

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να παραδώσει το πλοίο στο ναυλωτή πλήρως εξοπλισμένο. Η αξιοπλοΐα περιλαμβάνει τρία στοιχεία: την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά, την καταλληλότητα για τη μεταφορά του φορτίου και την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα

επερχόμενα ταξίδια. Ένα πλοίο μπορεί να χαρακτηριστεί ως μη αξιόπλοο όταν κάποιο χαρακτηριστικό του θέτει σε κίνδυνο την γενική ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου, του πληρώματος ή και να καθιστά αδύνατη την πλεύση ή την φορτοεκφόρτωση από πρακτικής ή νομικής πλευράς. Οι ναυλωτές υποχρεούνται όχι μόνο να παραδώσουν το πλοίο αξιόπλοο αλλά και να το διατηρούν σε καλή κατάσταση κατά την περίοδο της ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να διορθώνει ζημιές που γίνονται στο πλοίο και αν δεν συμμορφώνεται σε αυτό, ο ναυλωτής μπορεί να ζητήσει αποζημιώσεις πέρα από το να ακυρώσει τη ναύλωση.

Ο πλοιοκτήτης κατά την χρονοναύλωση αναλαμβάνει τα λειτουργικά έξοδα και τα έξοδα κεφαλαίου. Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα καύσιμα του πλοίου κατά την περίοδο επαναπαράδοσης.

Υποχρεώσεις που βαραίνουν το ναυλωτή

Σε μια περίοδο χρονοναύλωσης είναι λογικό να μην μπορεί να προγραμματιστεί με ακρίβεια η ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου. Έτσι λοιπόν το πλοίο μπορεί να φτάσει στο προγραμματισμένο λιμάνι άλλοτε νωρίτερα και άλλοτε αργότερα σε σχέση με την ημερομηνία λήξης της ναύλωσης. Για να αποφευχθούν τέτοια προβλήματα οι ημερομηνίες αναφέρονται με τη λέξη «περίπου» ώστε να υπάρχει η ευελιξία των δεκαπέντε ημερών. Σκοπός της χρονοναύλωσης είναι η αύξηση των εσόδων του ναυλωτή απασχολώντας το πλοίο ο ίδιος ή υποναυλώνοντάς το σε τρίτους.

Ο ναυλωτής ευθύνεται για την καταβολή του μισθώματος κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης. Το ναυλοσύμφωνο με τη σειρά του αναφέρει λεπτομερώς τον τόπο, χρόνο, ποσό, τη συχνότητα πληρωμής καθώς και το νόμισμα. Τα μεταβλητά έξοδα βαραίνουν το ναυλωτή τα οποία είναι τα έξοδα ταξιδιού και τα έξοδα χειρισμού του φορτίου. Θα μπορούσε να αναφερθεί επίσης ότι όλα τα υποχρεωτικά έξοδα των λιμανιών βαραίνουν το ναυλωτή αφού αποτελούν συνέπεια της εκμετάλλευσης του πλοίου από τον ίδιο. Κάποια έξοδα τα οποία αποτελούν συχνά διαμάχη μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή και δεν αναφέρονται ξεκάθαρα στο ναυλοσύμφωνο είναι το κόστος απόρριψης απορριμμάτων, το κόστος φύλαξης του πλοίου και το κόστος

πρακτόρων. Τέλος ο ναυλωτής υποχρεούται την καταβολή του μισθώματος ανά τακτά χρονικά διαστήματα κατά την περίοδο ναύλωσης του πλοίου.

3.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare Boat Charter)

Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης παρέχει προς ναύλωση το πλοίο του σε κάποιο ναυλωτή αναλαμβάνοντας έτσι σχεδόν όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου. Θα μπορούσε λοιπόν να θεωρηθεί ένας κανονικός πλοιοκτήτης. Η ανταμοιβή του πλοιοκτήτη είναι σαφώς χαμηλότερη αν συγκριθεί με τις τιμές της αγοράς που ισχύουν κατά την περίοδο της χρονοναύλωσης. Εξαιτίας των παραπάνω ο πλοιοκτήτης έχει μειωμένες ευθύνες και κινδύνους σε αυτή τη μορφή ναύλωσης. Ο διαχειριστής πλέον του πλοίου είναι ο ναυλωτής εφόσον επανδρώνει, διαχειρίζεται και ναυλώνει το πλοίο. Ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα ασφαλιστικά θέματα του πλοίου.

Ένα από τα πιο κρίσιμα σημεία στο είδος της συγκεκριμένης ναύλωσης αποτελεί η επαναπαράδοση του πλοίου στον πλοιοκτήτη. Για το λόγο αυτό λαμβάνουν χώρα λεπτομερείς επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια παράδοσης και επαναπαράδοσης αυτού. Οι όροι συντήρησης θα μπορούσαν να θεωρηθούν αρκετά αυστηροί ενώ εμπεριέχονται στο συμβόλαιο αρχικής συμφωνίας. Ένα από τα πιο δημοφιλή ναυλοσύμφωνα Bare Boat είναι το BERECON A της BIMCO.

Η ναύλωση γυμνού πλοίου θα μπορούσε ίσως να θεωρηθεί ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο. Πλοία χτίζονται και αγοράζονται από κεφάλαια επενδυτών και υπεύθυνοι για τη διαχείριση και τη διοίκηση τους είναι ναυλωτές ή operators, οι οποίοι είναι εξοικειωμένοι με παρόμοια ζητήματα. Έτσι λοιπόν οι ναυλωτές γίνονται τυπικά πλοιοκτήτες και οι επενδυτές διατηρούν τα κεφάλαιά τους και επωμίζονται το κέρδος.

Όπως συμβαίνει στην εμπορική ναυτιλία, έτσι και στα πλοία παροχής υπηρεσιών η BIMCO έχει αναπτύξει τη φόρμα των συγκεκριμένων ναυλοσυμφώνων. Ο παράκτιος τομέας έχει γίνει πεδίο σημαντικού ενδιαφέροντος για την BIMCO και για αυτό το λόγο σχετίζεται με όλα τα ναυλοσύμφωνα των συγκεκριμένων πλοίων. Συνεπώς με αυτή της την στρατηγική ανέπτυξε ναυλοσύμφωνα για κάθε πλοίο παροχής υπηρεσιών (“OFFSHORE CONTRACTS AND LIABILITIES”, BARIS SOYER AND ANDREW TETTENBORN).

Η αρχή έγινε το 1980 όταν η ευρωπαϊκή ένωση ρυμουλκών προσέγγισε την BIMCO με σκοπό να συντάξει το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο. Αυτό εισήγαγε μια κοινή κατανομή του ρίσκου αναφορικά με τη διεθνή ρυμούλκηση όπου κάθε συμβαλλόμενο μέρος μοιραζόταν τους κινδύνους του σκάφους του ενώ ταυτόχρονα ήταν ασφαλισμένο από συγκεκριμένους κινδύνους. Το καθεστώς αυτό, γνωστό ως «knock-for-knock» συνέβαλε στο να αποφευχθεί η διπλή ασφάλιση και να μειωθούν τα claims. Παράλληλα, επήλθε ένα καλύτερο επίπεδο ισορροπίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών σε σχέση με προηγούμενα ναυλοσύμφωνα, τα οποία ευνοούσαν τους κατόχους των ρυμουλκών. Το ναυλοσύμφωνο της BIMCO παραμένει με κάποιες τροποποιήσεις το βασικό ναυλοσύμφωνο στο πεδίο της ρυμούλκησης.

Η ανάγκη για ανάπτυξη στον παράκτιο τομέα σε ακόμα βαθύτερα ύδατα δημιούργησε ένα νέο τύπο πλοίων, ο οποίος σχεδιάστηκε για να μεταφέρει υπέρβαρα φορτία. Τα super heavylift vessel συνηθίζουν να μεταφέρουν υπέρβαρα φορτία από το ένα μέρος στο άλλο. Η BIMCO ανταποκρίθηκε στην απαίτηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ανέπτυξε το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο. Μέχρι την ανάπτυξη του HEAVYLIFTVOY τα ναυλοσύμφωνα για τέτοιου είδους εμπορεύματα χρησιμοποιούσαν κατά συρροή σημειώματα κρατήσεων. Έτσι το 2009 με τη σύνταξη του HEAVYLIFTVOY οι κάτοχοι των συγκεκριμένων πλοίων είχαν το δικαίωμα να επιλέξουν ναυλοσύμφωνο ανάλογα με τον τύπο μεταφοράς που χρειαζόνταν.

Το πιο διαδεδομένο πλοίο παροχής υπηρεσιών αποτελεί η μπάριζα, η οποία μετακινείται με τη βοήθεια ρυμουλκού. Οι μπάριζες ναυλώνονται υπό τη μορφή bareboat ναυλοσυμφώνου και το 1994 η BIMCO ανέπτυξε το BARGEHIRE. Το εν λόγω ναυλοσύμφωνο ανανεώθηκε το 2008 ώστε να είναι προσαρμοσμένο στους νέους κανονισμούς για τη διαχείριση του θαλάσσιου έρματος. Επίσης, σημειώθηκαν κάποιες αλλαγές σε σχέση με την ασφάλιση, όπου πλέον ο πλοιοκτήτης έχει περισσότερες ευθύνες. Αυτό οδήγησε το ναυλοσύμφωνο σε ένα bareboat τύπο με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται είτε για πιο μικρά χρονικά διαστήματα είτε ανάλογα με την εποχικότητα.

Κεφάλαιο 4: Συμπεράσματα

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν να καταδειχθεί η σημασία των πλοίων παροχής υπηρεσιών καθώς και ο σπουδαίος ρόλος που διαδραματίζουν στην παγκόσμια ναυτιλία.

Για να επιτευχθεί το παραπάνω θέλησα αρχικά να παρουσιάσω ενδεικτικά πέντε βασικά είδη πλοίων παροχής υπηρεσιών ώστε να δοθεί ένα κατατοπιστικό παράδειγμα του τι είναι πλοία παροχής υπηρεσιών αλλά και ποιες είναι οι βασικές τους λειτουργίες.

Στη συνέχεια, παρουσίασα τα αντίστοιχα πέντε ναυλοσύμφωνα των πλοίων παροχής υπηρεσιών που είχα αναπτύξει στο πρώτο κεφάλαιο παραθέτοντας τις βασικές τους ρήτρες έτσι ώστε ο αναγνώστης να έχει μια κατατοπιστική εικόνα του τι περιέχει ένα ναυλοσύμφωνο για πλοίο παροχής υπηρεσιών.

Αφού ανέπτυξα τα πέντε είδη ναυλοσυμφώνων σειρά είχε η αντιπαράθεσή τους με αυτά της εμπορικής ναυτιλίας. Για να καταδειχθούν οι ομοιότητες και οι διαφορές μεταξύ των δύο τύπων ναυλοσυμφώνων θα έπρεπε να αναλυθούν και οι βασικές τρεις μορφές ναυλοσυμφώνων της εμπορικής ναυτιλίας. Έχοντας παρουσιάσει λοιπόν τα συγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα, αναλύονται οι ομοιότητες και οι διαφορές των ναυλοσυμφώνων για τα πλοία παροχής υπηρεσιών και των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας.

Έχοντας εξετάσει τα ναυλοσύμφωνα για τα πιο βασικά είδη πλοίων παροχής υπηρεσιών σε σχέση με αυτά της εμπορικής ναυτιλίας καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι ομοιότητες μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών είναι πολύ περισσότερες από τις διαφορές τους.

Και στις δύο περιπτώσεις ο βασικός κορμός των ναυλοσυμφώνων είναι ο ίδιος. Πιο συγκεκριμένα, πλοιοκτήτης και ναυλωτής οφείλουν να εκπληρώσουν ο καθένας από τη δική του πλευρά τις υποχρεώσεις τους. Παράλληλα, ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει συγκεκριμένο είδος ναύλου ανάλογα το πλοίο που επιλέγει να ναυλώσει. Ο πλοιοκτήτης από την άλλη, οφείλει να έχει ασφαλίσει τη μηχανή και το κουφάρι του πλοίου. Τέλος, ανάλογα την εκάστοτε περίσταση καλύπτονται οι αποζημιώσεις είτε

από τον πλοιοκτήτη, είτε από τον ναυλωτή.

Μια από τις βασικές διαφορές των δυο ναυλοσυμφώνων είναι ότι για τα πλοία παροχής υπηρεσιών (πχ ρυμουλκά) ο τρόπος καταβολής του ναύλου είναι η ημερήσια μίσθωση του σκάφους. Κάτι τέτοιο δεν απαντάται στα βασικά είδη ναύλωσης των πλοίων εμπορικής ναυτιλίας. Παρόλα αυτά, η χρονοναύλωση σαν είδος ναύλωσης υπάρχει και για τα πλοία παροχής υπηρεσιών (πχ ωκεανογραφικά).

Τα πλοία παροχής υπηρεσιών με την πάροδο των χρόνων προσφέρουν ολοένα και περισσότερο τις υπηρεσίες τους στην παγκόσμια ναυτιλία και σε συνδυασμό με την εξέλιξη της τεχνολογίας οι λειτουργίες τους γίνονται ακόμα πιο σύνθετες παρέχοντας με αυτό τον τρόπο ακόμα πιο εξελιγμένες και ανεπτυγμένες υπηρεσίες.

Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία παροχής υπηρεσιών συνδέονται άμεσα με αυτά της εμπορικής ναυτιλίας διότι θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμπληρωματικά αγαθά παροχής υπηρεσιών. Η αύξηση τη ζήτηση ενός εμπορικού πλοίου, παραδείγματος χάρη φορτηγού πλοίου το οποίο μεταφέρει χύδην φορτίο, έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης πλοίων παροχής υπηρεσιών όπως είναι οι φορτηγίδες, τα bunkers και άλλα σχετικά πλοιάρια, τα οποία βοηθούν το κυρίως πλοίο να αναπτύξει τις δραστηριότητές του στο μέγιστο και να μειώσει τις χρονοκαθυστερήσεις.

Από το 2005 έως και σήμερα, υπάρχει μια συνεχής αύξηση παραγωγής πλοίων παροχής υπηρεσιών. Η προσφορά τέτοιου είδους πλοίων το 2005 ανερχόταν σε 1700 μονάδες σε αντίθεση με το 2012 που συνολικά έφτασαν τις 2900 μονάδες. Δηλαδή έχουμε μια αύξηση της τάξης του 40% μέσα σε λίγα χρόνια. Από το 2012 έως και σήμερα οι μονάδες πλοίων παροχής υπηρεσιών ναι μεν αυξάνονται αλλά με φθίνοντα ρυθμό παραγωγής. Ενδέχεται τα επόμενα χρόνια ο ρυθμός αυτός να ανακάμψει και θα εξαρτηθεί από τα επίπεδα που θα κινηθεί η αγορά στο μέλλον. Όταν δηλαδή αυξηθεί η ζήτηση σε εμπορικά πλοία, τότε φυσικό επακόλουθο είναι η αύξηση στη ζήτηση των πλοίων παροχής υπηρεσιών.

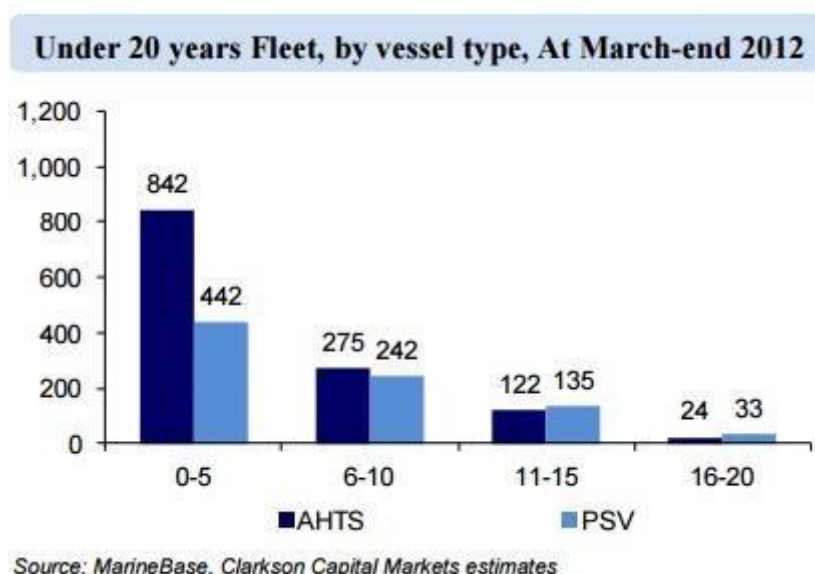
Διάγραμμα 1: Ανάπτυξη στόλου, σε αριθμό πλοίων



Πηγή: MarineBase, Clarkson Capital Markets

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το 2012 καταγράφηκαν περίπου 1200 πλοία παροχής υπηρεσιών με ηλικία που δεν ξεπερνά τα 5 χρόνια. Κάτι τέτοιο αποτελεί μεγάλο ποσοστό νεότευκτων πλοίων σε σχέση με το συνολικό αριθμό που καταγράφηκε το 2012 (ανερχόταν περίπου σε 2900 μονάδες). Η αύξηση της ζήτησης τέτοιων πλοίων αποτέλεσε την αιτία για την επένδυση νέων πλοίων και στην καταστροφή παλαιότερων που η ηλικία τους ξεπερνούσε τα 20 έτη και αποδεικνύονταν ασύμφορα για τους πλοιοκτήτες τους.

Διάγραμμα 2: Στόλος κάτω των 20 ετών, ανά τύπο πλοίου, τέλη Μάρτη 2012



Πηγή: MarineBase, Clarkson Capital Markets

Η συνεχής ανάπτυξη των πλοίων παροχής υπηρεσιών αποτυπώνεται πλέον και στον τομέα της αιολικής ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, ο πιο πρόσφατος κλάδος που δραστηριοποιείται η BIMCO αναφορικά με τα παράκτια ναυλοσύμφωνα είναι η χρονοναύλωση (Windtime charter party) για πλοία παραγωγής αιολικής ενέργειας με σκοπό να αξιοποιηθεί σε παράκτιες εγκαταστάσεις. Καθώς πολλές χώρες στην Δυτική Ευρώπη αναζητούν εναλλακτικούς τρόπους παραγωγής ενέργειας, η παράκτια βιομηχανία παραγωγής αιολικής ενέργειας έχει αναπτυχθεί πολύ γρήγορα σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο συντάχθηκε το 2013 και έχει μεγάλη απήχηση στην Μεγάλη Βρετανία.

Με την πάροδο των χρόνων η χρήση των πλοίων παροχής υπηρεσιών αυξάνεται διαρκώς καθώς δραστηριοποιούνται ενεργά όχι μόνο στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας αλλά γενικότερα στην παράκτια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Appendix

Section 1

3. Delivery

- (a) The Barge shall be delivered and accepted by the Charterers at the port or place stated in Box 14.
- (b) The Owners undertake that, at delivery, the Barge shall be of the description set out in PART I hereof. The Barge shall be delivered with cargo spaces free of any obstructions with all previous seafastenings removed and shall be properly documented as regards trading certificates, classification and equipment.
- (c) Delivery by the Owners of the Barge and acceptance of the Barge by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Barge.

Section 2

5. Substitution

The Owners shall have the right to substitute the Barge, at any time up to fifteen (15) days prior to the delivery date, with an equivalent Barge suitable for the purpose of this Charter Party, subject to the Charterers' approval which shall not be unreasonably withheld. Such substitution shall have no effect on the hire rates, terms and conditions of this Charter Party, save that any documented additional costs for preparing the substitute Barge for the service shall be for the Owners' account. The Charterers shall notify the Owners of the approximate additional cost, if any, within five (5) working days after the Owners advise the Charterers of their intention to substitute the Barge.

Section 3

7. Cancelling

- (a) Should the Barge not be delivered according to Box 18 the Owners shall pay as compensation to the Charterers a daily rate as stated in Box 19 for each day or part thereof counting from 0000 hours on the delivery date until the date delivery actually takes place or an amount as stated in Box 20, whichever is the lesser. For the purpose of assessing compensation in accordance with this Clause 7(a) the delivery date shall, in the event the Owners have given notice in accordance with Clause 7(d) below and the Charterers have not exercised their option of cancelling, be deemed to be the revised delivery date stated in the Owners' notice.
- (b) Should the Barge not be delivered at the latest seven (7) days after the delivery date the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party and the Owners shall pay to the Charterers the amount stated in Box 20.
- (c) Unless the late delivery is caused by the Owners' negligence or wilful default, the compensation stated in Boxes 19 and 20, respectively, shall be the Charterers' sole financial remedy for damages arising out of the late delivery.
- (d) If it appears that the Barge will be delayed beyond seven (7) days after the delivery date, the Owners

1

PART II

BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party

shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Barge should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling and the option must then be declared within forty-eight (48) hours of the receipt by the Charterers of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the revised delivery date stated in the Owners' notice shall be regarded as the new delivery date for the purpose of this Clause.

(e) Notwithstanding any other provision in this Charter Party the Charterers shall have the right to cancel this Charter Party prior to delivery on payment of hire for the firm period as set out in Box 13.

Section 4

10. Surveys

(a) The Owners and the Charterers shall appoint a mutually acceptable qualified marine surveyor to determine and provide written reports on the condition of the Barge (including internal inspection of the tank compartments to establish the condition of the bottom of the Barge) together with its equipment, machinery and spares at the times of delivery and redelivery hereunder. It is agreed between the parties hereto that the survey reports shall be taken as conclusive evidence of the condition of the Barge and its equipment on delivery and redelivery.

In the event of damage to the Barge during the Charter Party period, the appointed marine surveyor shall in his off-hire survey report assess the cost for repairing such damage and the time required for such repairs and these figures shall be binding on both parties, except for damage recoverable under the Barge's insurance.

(b) The cost for the on-hire survey and off-hire survey shall be shared equally between the Owners and the Charterers. Loss of time, if any, in connection with the on-hire survey, shall be borne by the Owners. The off-hire survey shall be conducted in the Charterers' time. In each case the cost of any docking and undocking, if required, in this connection shall be for the Charterers' account.

Section 5

12. Inspection

(a) The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Barge or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Barge and satisfy themselves that the Barge is being properly repaired and maintained.

(b) The costs of the inspection or survey shall be borne by the Owners and the inspection shall not hamper the Charterers' operations. All time in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on-hire and

2

PART II BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party

shall form part of the Charter Party period. The Owners have the right to require the Barge to be surveyed and/or dry-docked for inspection at normal classification intervals on the dates stated in Box 11. The costs of such dry-docking shall be for the account of and in the time of the party responsible for maintaining class according to Clause 16.

(c) All incidents occurring to the Barge shall immediately be reported in writing to the Owners and the Charterers shall, whenever required by the Owners, furnish them with full information in writing regarding any casualties or other accidents or damage to the Barge.

Section 6

13. Maintenance and Operation

(a) The Barge shall during the Charter Party period be in the full custody and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers warrant that the tug(s) used shall be of a suitable size and capability for the proposed towing services. The Charterers shall maintain the Barge, her machinery, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice.

The Charterers shall take immediate steps to have necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Barge from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter Party.

Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Barge by reason of new Class requirements or by compulsory legislation costing more than five per cent. (5%) of the Barge's marine insurance value as stated in Box 30, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter Party shall, in the absence of agreement, be referred to arbitration according to Clause 33.

(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement navigate, operate, supply, fuel and repair the Barge whenever required during the Charter Party period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Barge under this Charter Party, including all taxes except those taxes payable on the Owners' income in the country of registration of the Barge and/or the Owners' registered office.

(c) During the currency of this Charter Party, the Barge shall retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 5, provided however that the Charterers shall have the liberty to paint the Barge in their own colours, install and display their insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment shall be for the Charterers' account and time used thereby shall count as time on hire.

(d) The Charterers shall make no structural changes to the Barge or changes in the machinery, appurtenances or spare parts thereof without in each instance securing the Owners' prior written approval thereof. If the Owners so approve, the Charterers shall, at their expense and in their time, restore the Barge to its former condition before the termination of the Charter Party, if the Owners so require.

(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment and appliances on board the Barge at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter Party period replace such items of equipment as shall be damaged beyond ordinary wear and tear. The Charterers shall procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (as regards workmanship, specification and quality of materials) as not to diminish the value of the Barge. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period at their cost and prior to the redelivery of the Barge, unless otherwise mutually agreed in advance and in writing. The Barge's ballast tanks shall be used for ballast water only.

Section 7

15. Hire

- (a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Barge at the rate per calendar day stated in Box 24 commencing from the date of its delivery to the Charterers. Hire to continue until the date when the Barge is redelivered by the Charterers to the Owners.
- (b) Payment of hire shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month, in the currency and in the manner indicated in Box 26 and at the place stated in Box 27.
- (c) Payment of hire for the first and last month's hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment shall be effected accordingly.
- (d) Should the Barge be lost or missing, hire shall cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.
- (e) Time shall be of the essence in relation to payment of hire hereunder. In default of punctual and regular payment as herein specified, the Owners may require the Charterers to make payment of the amount due within ninety-six (96) running hours of receipt of notification from the Owners, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Barge without prejudice to any other claim the Owners may have against the Charterers under this Charter Party. Further, so long as the hire remains unpaid, the Owners shall be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners. Hire shall continue to accrue and extra expenses resulting from such suspension shall be for the Charterers' account.
- (f) Any delay in payment of hire shall entitle the Owners to interest at the rate per annum as agreed in Box 25.

Section 8

16. Hull, Machinery and War Risks Insurance, Responsibilities and Classification

Sub-clauses 16(a)(i) and 16(a)(ii) are options. State option in Box 28. If Box 28 is not appropriately filled in then Sub-clause 16(a)(i) shall apply.

- (a) (i) *Owners to insure* - The Barge shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks. All insurance policies shall be in the name of the Owners and with the Charterers name as co-assured with a waiver of subrogation in favour of the Charterers. The Owners at the request of the Charterers shall apply to their insurers to include Charterers' nominated principals as co-assured.

4

**PART II
BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party**

The Owners shall provide the Charterers with evidence of the placing of the above insurances.

The Owners shall keep the Barge with unexpired classification and with other required certificates in force at all times during the Charter Party period.

- (ii) *Charterers to insure* - The Barge shall be kept insured by the Charterers at their expense against marine and war risks. Such marine and war risks insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of the Owners, the Charterers, and mortgagees (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. The terms of the insurance policies are to be approved by the Owners. All insurance policies shall be in the name of the Charterers and with the Owners named as co-assured with a waiver of subrogation in favour of the Owners. The Charterers at the request of the Owners shall apply to their insurers to include Owners' nominated principals as co-assured. The Charterers shall provide the Owners with evidence of the placing of the above insurances.

The Charterers shall keep the Barge with unexpired classification and with other required certificates in force at all times during the Charter Party period.

- (b) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurances here in provided the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurances.

(c) Should the Barge become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurance required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners of any occurrences in consequence of which the Barge is likely to become a loss as described above.

(d) If the Barge becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners or the Charterers in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter Party shall terminate as of the date of such loss.

(e) The Charterers shall, upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Barge to the insurers and claim a constructive total loss.

Section 9

17. Protection and Indemnity Insurance and Liability

Sub-clauses 17(a) and 17(b) are options. State option in Box 29. If Box 29 is not appropriately filled in then Sub-clause 17(a) shall apply.

(a) **Owners' P&I cover** - The Barge shall be kept insured by the Owners at their expense against Protection and Indemnity risks and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Barge, including maintenance of financial security. The Owners shall name the Charterers as joint entrants on their P&I cover. The Owners shall provide the Charterers with evidence of the placing of the above insurances. The Charterers shall be liable in all circumstances for the following:

- (i) All loss or damage suffered by third parties caused by the Barge and/or its equipment including liabilities arising out of, but not limited to, personal injury and death, collision, dock damage, pollution and wreck removal.

In addition the Charterers shall be liable for and insure in all circumstances and provide evidence to the Owners of the following:

- (i) Any sums whatsoever in consequence of the cargo becoming a wreck or obstruction to navigation.
- (ii) All loss of or damage to cargo, howsoever caused, including wreck or debris removal of cargo, and/or for damage caused by the cargo, including personal injury and death.

(b) **Charterers' P&I cover** - Notwithstanding any separate P&I insurances that the Owners may have, the Barge shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Barge. The terms of the P&I insurances

5

PART II BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party

are to be approved by the Owners. The Charterers shall establish and provide evidence of financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Barge, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter Party without any delay. The Charterers shall make and provide evidence of all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify and hold harmless the Owners against all consequences whatsoever for any failure or inability to do so. The Charterers shall provide the Owners with evidence of the placing of the above insurances.

The Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any claims arising from the losses and/or damage set out in (i), (ii) and (iii) below, including possible loss of time on hire.

The Charterers shall be liable for and insure in all circumstances and provide evidence to the Owners of the following:

- (i) All loss of or damage to cargo, howsoever caused, including wreck or debris removal of cargo, and/or for damage caused by the cargo, including personal injury and death.
- (ii) Any sums whatsoever in consequence of the cargo becoming a wreck or obstruction to navigation.
- (iii) All loss or damage suffered by third parties caused by the Barge and/or its equipment including liabilities arising out of, but not limited to, personal injury and death, collision, dock damage, pollution and wreck removal.

Section 10

18. Repairs

(a) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or the Owners' insurers, effect all insured repairs and the Charterers shall undertake settlement of all expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities. If Sub-clause 16(a)(i) applies the Charterers shall be secured reimbursement through the Owners' insurers for such expenditure upon presentation of accounts.

(b) The Charterers also to remain responsible for and to remedy damage and settle costs and expenses incurred thereby in respect of all other damage not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles as stated in Box 31. All such franchise(s) or deductibles, which are applicable for each and every incident, are for the Charterers' account.

(c) All time used for repairs under the provisions of this Clause, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter Party period.

(d) Notwithstanding Sub-clause 16(d) the Charterers shall remain responsible for Class survey costs in respect of such damages or repairs.

Section 11

22. Redelivery

(a) Upon the expiration of this Charter Party, the Charterers shall redeliver the Barge safely moored at the port or place stated in Box 15. Such port/place of redelivery to be always safe and accessible for the tug and the Barge, and where they can lie always safe and afloat at all tides. The Barge shall be redelivered to the Owners in the same or as good a structure, state, condition and class as that in which she was delivered, ordinary wear and tear excepted, with cargo spaces free of any obstructions with all previous seafastenings removed and shall be properly documented as regards trading certificates, classification and equipment.

(b) If the Charterers, for any reason whatsoever, fail to redeliver the Barge on expiry of the Charter Party period, or any amendment to same which has to be agreed in advance and in writing, the Owners shall be entitled to the agreed rate or to the market rate for that period, whichever is the higher, increased by the amount stated in Box 20. Unless the late redelivery is caused by the Charterers' negligence or wilful default, this compensation shall be the Owners' sole financial remedy for damages arising out of late redelivery.

Section 12

1. Scope of Voyage

(a) It is agreed between the Carrier and the Merchant that, subject to the terms and conditions of this Charter Party, the Cargo shall be transported by the Vessel from the Loading Port, or so near thereto as she may safely get and lie always safe and afloat, to the Discharging Port, or so near thereto as she may safely get and lie always safe and afloat.

(b) The Carrier shall exercise due diligence in making the Vessel seaworthy before and at the beginning of the loaded voyage.

(c) Unless this Charter Party is for a complete or sole cargo as described in [Box 5](#), the Carrier shall have the liberty of loading and/or discharging other part cargoes for the account of other merchants or shippers from/to port or ports en route or not en route. The rotation of loading and discharging ports or berths in those ports shall be in the Carrier's option.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighten, land and store the Cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Discharging Port.

The exercise of any of these options by the Carrier shall in no way constitute a deviation, notwithstanding anything else contained in this Charter Party. The Merchant shall procure that the Carrier's options as provided for in this Clause shall be duly incorporated in Bills of Lading issued under this Charter Party.

* (d) The Carrier shall use its best endeavours to limit the Vessel's transit time from departure from last Loading Port to tendering notice of readiness at first Discharging Port to the number of days inserted in [Box 21](#). If the transit time is exceeded for any reason within the Carrier's control, the Carrier's liability shall be limited to damages directly sustained by the Merchant but not exceeding the amount stated in [Box 21](#) per day pro rata. Total damages shall be limited to the amount stated in [Box 21](#). Delays due to weather and/or engine breakdown shall not be deemed to be within the Carrier's control.

* (e) The Carrier shall use its best endeavours to ensure that the Vessel arrives at the first Discharging Port by the date inserted in [Box 22](#). If the date of tendering notice of readiness is later than the date stated in [Box 22](#) for any reason within the Carrier's control, the Carrier's liability shall be limited to damages directly sustained by the Merchant but not exceeding the amount stated in [Box 22](#) per day pro rata. Total damages shall be limited to the amount stated in [Box 22](#). Delays due to weather and/or engine breakdown shall not be deemed to be within the Carrier's control.

Section 13

2. Cargo Requirements

(a) The Cargo tendered under this Charter Party shall be fit for Transportation with sufficient internal strength and with any loose parts properly secured, so as to withstand the forces to which it will be subjected during

Version 1.1

1

PART II HEAVYLIFTVOY - Heavy Lift Voyage Charter Party

the loading operation, carriage and discharging operation. The Cargo shall be properly marked to indicate exact place(s) where piece(s) are to be slung and to indicate exact dimensions and weight and, to the extent necessary to enable the Carrier to lift the Cargo in a steady and stable manner, the location of the centre of gravity. Unless otherwise mutually agreed the Cargo shall be properly crated and/or boxed and fully stackable.

(b) The Cargo shall be equipped with sufficient, adequate and safely accessible lifting devices, eyes/lugs or slinging points always with guaranteed sufficient strength for the Transportation, all to the satisfaction of the Carrier. Any and all lifting equipment supplied by the Merchant, such as but not limited to, spreaders, beams, lugs, etc, shall be certified by a recognised classification society.

Any cradle(s)/support(s) for the Cargo shall be safely attached to the Cargo unless otherwise agreed and be of sufficient number and strength and be suitable for the carriage, so as to withstand acceleration forces which may be encountered during the Transportation, all to the satisfaction of the Carrier. If requested, the Merchant shall provide a certificate from a recognised classification society for the cradle(s)/support(s).

The Cargo shall be equipped with sufficient, adequate and safely accessible lashing points/eyes/lugs always with guaranteed sufficient strength for the Transportation, all to the satisfaction of the Carrier.

* (c) The Merchant shall, prior to Transportation, present a certificate of weight to the Carrier certified by an officially recognised authority for any Cargo exceeding the number of metric tons stated in [Box 14](#). The report shall include the weight, and longitudinal and transverse location of the centre of gravity.

**If [Box 14](#) is not filled in then this Sub-clause (c) shall not apply.*

(d) The Merchant shall present and be liable for transport drawings of any cargo exceeding 100 metric tons and for other cargo as required by the Carrier. The drawings shall indicate the position of lifting and lashing eyes and /or points and the position of footprint/cradle and centre of gravity. The drawings shall be presented in autocad and/or dxf format unless otherwise agreed.

(e) Notwithstanding acceptance of the Cargo by the Carrier the Merchant agrees to indemnify and hold the Carrier harmless for all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands, and liabilities whatsoever arising out of or in connection with the Merchant's failure to comply with the requirements of this Clause.

Section 14

4. Cargo Discrepancy

If there is a discrepancy between the Cargo as described in [Box 5](#), including shipping drawings provided by the Merchant, and the Cargo as tendered:

(a) where such discrepancies result in the Vessel not being able to load and/or accommodate and/or discharge the Cargo as tendered or any part thereof, the Merchant shall be responsible for all costs arising therefrom including but not limited to full deadfreight.

(b) where the volume and/or weight of the Cargo as tendered is greater, and the Carrier agrees to the Transportation, the Carrier has the right to charge additional freight pro rata of volume or weight as well as any

Version 1.1

2

PART II HEAVYLIFTVOY - Heavy Lift Voyage Charter Party

additional costs the Carrier may thereby incur.

(c) where the volume and/or weight is less, the Carrier has the right to charge full freight for the Cargo as stated in [Box 5](#).

(d) nothing herein shall be construed as imposing on the Carrier an obligation to load any cargo where there is a discrepancy with the Cargo described in [Box 5](#).

Section 15

5. Substitution

At any time before the Cancelling Date the Carrier shall be entitled to substitute the Vessel with another vessel of equivalent capability and capacity, subject to the Merchant's approval which shall not be unreasonably withheld. Such substitute vessel shall hereinafter be the "Vessel". Nothing herein shall be construed as imposing on the Carrier an obligation to make such substitution.

Section 16

6. Laydays/Cancelling

- (a) The First Layday shall be the date stated in [Box 10\(i\)](#).
- (b) The Cancelling Date shall be the date stated in [Box 10\(ii\)](#). If [Box 10\(ii\)](#) is not filled in, then the Cancelling Date shall be fourteen (14) calendar days after the First Layday.
- (c) The Vessel shall be ready for loading at any time on or between the First Layday and the Cancelling Date, both dates inclusive, in the Carrier's option. Should the Carrier give Notice of Readiness prior to the First Layday, the Merchant may, at his option, accept such an earlier loading date and, in accordance with Sub-clause 9(f), the actual time used prior to the First Layday shall count as laytime.
- (d) Should it appear that the Vessel will not be ready to commence loading latest on the Cancelling Date the Carrier shall immediately notify the Merchant. The Carrier shall notify the Merchant of a proposed new cancelling date as soon as it is in a position to do so with reasonable certainty.
- (e) Within seventy-two (72) running hours after the Carrier has notified the Merchant of the new cancelling date as aforesaid and latest when the Vessel is ready for loading, whichever is the earlier, the Merchant shall advise the Carrier whether they elect to cancel this Charter Party. Failing such advice the new cancelling date as notified by the Carrier shall become the Cancelling Date.
- (f) Should the Merchant cancel the Charter Party in accordance with Sub-clause (e), any amount paid to the Carrier in advance and not earned shall be returned to the Merchant by the Carrier. If [Box 24](#) (Termination fee(s)) is filled in then such termination fees shall not apply to this Clause.
- (g) The Carrier shall not be responsible for any direct or indirect loss or damages whatsoever, whether foreseeable or not, incurred by the Merchant as a result of the Merchant cancelling this Charter Party in accordance with Sub-clause (e) nor shall the Carrier be responsible for any direct or indirect loss or damages whatsoever, whether foreseeable or not, suffered by the Merchant as a result of the failure of the Vessel to be ready for loading latest on the Cancelling Date.

Section 17

9. *Free-in

If [Box 8](#) states "Free-in":

(a) The Merchant shall arrange one good, safe, always accessible and swell free berth or anchorage, suitable for the intended operation, and where the Vessel can lie always afloat.

No later than the time of booking the Merchant shall advise the Carrier of any restrictions of the berth and access, if any, including but not limited to allowable ship's length, beam, draft and air draft.

(b) The Cargo shall be brought alongside the Vessel in a sequence as required by the Carrier and shall be loaded, stowed, lashed and seafastened by the Merchant at his risk and expense. The Carrier shall if so requested by the Merchant provide a stowage plan as soon as reasonably practicable.

(c) The Merchant has free use of Vessel's gear to load the Cargo, in daylight only, otherwise at the Master's discretion. Provided Port Authorities and shore labour unions permit, the Vessel's crew shall operate the gear, as servants of the Merchant. Use of the Vessel's crew shall be subject to ILO Convention (No. 180) or any subsequent amendments thereto regarding rest hours.

(d) The Merchant has free use of lashing materials and dunnage as far as on board. Provided Port Authorities and shore labour unions permit, the Vessel's crew shall assist the Merchant, as servants of the Merchant, in lashing heavy lifts over 20 metric tons unless otherwise agreed. Use of the Vessel's crew shall be subject to ILO Convention (no. 180) or any subsequent amendments thereto regarding rest hours.

(e) If Port Authorities or shore labour unions compel the Vessel to employ shore labour and/or equipment, any charges for such labour and/or equipment, whether used or not, shall be for the Merchant's account.

(f) Allowed laytime at the Loading Port shall be as stated in [Box 8](#), Saturdays, Sundays (or their local equivalents) and holidays included.

Time shall count as laytime at the Loading Port, always in accordance with Sub-clause 6(c), as from the moment the Master tenders Notice of Readiness. Time used in moving from any place of waiting to the loading berth and/or any preparation time for the Vessel to be ready for loading shall not count.

Time shall cease counting when all Cargo is loaded, lashed and secured. Any time by which the time used exceeds the allowed laytime shall be paid as demurrage at the rate stated in [Box 18](#) per day or pro rata.

Time shall not count if lost by reason of deficiency of the Master, officers or crew or strike or lockout of the Master, officers or crew or by reason of breakdown of the Vessel or its equipment.

(g) Any time lost under the provisions of [Clauses 2, 4, 19, 27\(c\)](#) shall count as laytime or if the Vessel is on demurrage, as time on demurrage.

Section 18

10. *Liner-in hook

If [Box 8](#) states "Liner-in hook":

- (a) Unless the nature of the Cargo or any other reason relating to the Cargo dictates the use of a specific loading berth or place, the Carrier shall select, arrange and nominate the loading berth.
- (b) If time lost under [Clause 12](#) is due to port congestion the Merchant shall not be liable for the first consecutive seventy-two (72) hours of waiting time after the Carrier has tendered Notice of Readiness.
- (c) The Cargo shall be brought alongside the Vessel by the Merchant at his risk and expense, within reach of the Vessel's gear unless otherwise stipulated by the Carrier, and in the sequence and manner required by the Carrier.
- (d) The Cargo shall be loaded, stowed, lashed and seafastened by the Carrier. Hooking-on charges shall

Version 1.1

4

PART II
HEAVYLIFTVOY - Heavy Lift Voyage Charter Party

be for the Merchant's account. If the custom of the port is for all stevedoring costs for loading to be charged to the Carrier, 50% of such stevedoring costs shall be borne by the Merchant as hooking on costs.

(e) The Cargo shall be brought alongside for loading as fast as the Vessel can receive, including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port, in the Master's option during day, night, Saturdays, Sundays (or their local equivalents) and holidays included.

Detention at the rate as stated in [Box 18](#) or pro rata shall be paid for any time lost after the First Layday, unless caused by reason of deficiency of the Master, officers or crew or strike or lockout of the Master, officers or crew or by reason of breakdown of the Vessel or its equipment. Stand-by costs of stevedores while the Vessel is on detention shall be paid by the Merchant.

(f) Any time lost under the provisions of [Clauses 2, 4, 11\(b\), 19, 27\(c\)](#) shall count as detention at the rate as stated in [Box 18](#) or pro rata thereof.

- 11. (a) The Cargo shall be lashed/seafastened in accordance with the standards/regulations set out in [Box 11](#) and to the satisfaction of the Master. If [Box 11](#) is not filled in then the Carrier's lashing/seafastening standards shall apply.
(b) Any additional lashings/seafastenings required by the Merchant or the Cargo interests' Marine Warranty Surveyor shall be for the account of the Merchant.
- 12. Time lost due to swell, port congestion and/or in waiting for loading berth on Vessel's arrival at or off the port or so near there unto as she may be permitted to approach shall count as laytime or detention (at the rate as stated in [Box 18](#)). Time lost due to swell and/or in waiting for berth not to count if the Carrier selected the loading berth as per sub-clause 10(a).
- 13. In case cumulative time lost due to swell, port congestion and/or waiting for loading berth and/or for the Cargo is over the number of hours stated in [Box 20](#) (or if [Box 20](#) is not filled in then seventy-two (72) hours shall apply) the Carrier shall have the option to cancel this Charter Party or to sail with only part of the Cargo on board. If the Carrier continues to wait, such waiting time shall count as laytime or detention (at the rate as stated in [Box 18](#)), unless the Merchant requests the Carrier to sail. If the Carrier continues to wait this shall not be considered as a waiver of any of his rights under this Charter Party, including his rights under this [Clause 13](#) and the Carrier shall remain entitled at any time to cancel this Charter Party or sail with only part of the Cargo on board.

Section 19

14. Free-out

If [Box 9](#) states "Free-out":

(a) The Merchant shall arrange one good, safe, always accessible and swell free berth or anchorage, suitable for the intended operation, and where the Vessel can lie always afloat.

No later than the time of booking the Merchant shall advise the Carrier of any restrictions of the berth and access, if any, including but not limited to allowable ship's length, beam, draft and air draft.

(b) The Cargo shall be unseafastened, unlashed and discharged by the Merchant at his risk and expense.

(c) If deck cleaning, including cutting, grinding, painting and removal and disposal of seafastening material, is required by the Carrier this shall be arranged and paid for by the Merchant.

(d) The Merchant has free use of the Vessel's gear to discharge the Cargo, in daylight only, otherwise at the Master's discretion. Provided Port Authorities and shore labour unions permit, the Vessel's crew shall

Version 1.1

5

PART II HEAVYLIFTVOY - Heavy Lift Voyage Charter Party

operate the gear, as servants of the Merchant. Use of the Vessel's crew shall be subject to ILO Convention (no. 180) or any subsequent amendments thereto regarding rest hours.

(e) Provided Port Authorities and shore labour unions permit, the Vessel's crew shall assist the Merchant, as servants of the Merchant, in unlash heavy lifts over 20 metric tons unless otherwise agreed. Use of the Vessel's crew shall be subject to ILO Convention (no. 180) or any subsequent amendments thereto regarding rest hours.

Time used for unlash, unsecuring and deck cleaning shall count as laytime or time on demurrage.

(f) If Port Authorities or shore labour unions compel the Vessel to employ shore labour and/or equipment, any charges for such labour and/or equipment, whether used or not, shall be for the Merchant's account.

(g) Total laytime allowed at the Discharging Port as stated in [Box 9](#), Saturdays, Sundays (or their local equivalents) and holidays included.

Time shall count at the Discharging Port as from the moment the Master tenders Notice of Readiness. Time used in moving from any place of waiting to the discharging berth and/or any preparation time for the Vessel to be ready for discharging shall not count. Should the Cargo not be unlashed, unsecured and discharged and the Vessel cleaned within the agreed laytime, demurrage shall be paid per day or pro rata at the rate as stated in [Box 18](#). Laytime shall not count and if the Vessel is on demurrage, demurrage shall not accrue for time lost by reason of deficiency of the Master, officers or crew or strike or lockout of the Master, officers or crew or by reason of breakdown of the Vessel or its equipment.

(h) All Bills of Lading shall be marked: "free-out".

Section 20

15. "Liner-out hook"

If [Box 9](#) states "Liner-out hook":

(a) Unless the nature of the Cargo or any other reason relating to the Cargo dictates the use of a specific discharging berth or place, the Carrier shall select, arrange and nominate the discharging berth.

(b) If time lost under [Clause 16](#) is due to port congestion, the Merchant shall not be liable for the first consecutive seventy-two (72) hours of waiting time after the Carrier has tendered Notice of Readiness.

(c) The Cargo shall be received by the Merchant alongside the Vessel at his risk and expense, within reach of the Vessel's gear unless otherwise stipulated by the Charter, and in the sequence and manner required by the Carrier.

(d) The Cargo shall be unfastened, unlash and discharged by the Carrier. Hooking-off charges shall be for the Merchant's account. If the custom of the port is for all stevedoring costs for discharging to be charged to the Carrier, 50% of such stevedoring costs shall be borne by the Merchant as hooking-off costs.

(e) The Cargo shall be received by the Merchant as fast as the Vessel can discharge, including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port, in the Master's option during day, night, Saturdays, Sundays (or their local equivalents) and holidays included.

For any time lost, unless caused by reason of deficiency of the Master, officers or crew or strike or lockout of the Master, officers or crew or by reason of breakdown of the Vessel or its equipment, detention at the rate as stated in [Box 18](#) or pro rata and, if applicable, stand-by costs of stevedores, shall be paid by the Merchant.

16. Time lost due to swell, port congestion and/or in waiting for discharging berth on Vessel's arrival at or off the port or so near there unto as she may be permitted to approach will count as laytime or be charged as time for which damages for detention are due at the rate as stated in [Box 18](#). Time lost due to swell and/or in waiting for berth not to count if the Carrier selected the discharging berth as per sub-clause 15(a).
17. In case cumulative time lost due to swell, port congestion and/or waiting for discharging berth and/or for the Merchant's arrangements to receive the Cargo is over the number of hours stated in [Box 20](#) (or if [Box 20](#) is not filled in then seventy-two (72) hours shall apply) the Carrier shall have the option to order the Vessel to leave the port and discharge (part of) the Cargo in a port at the Carrier's option. The Carrier may agree at the Merchant's request to continue to wait and such waiting time shall count towards laytime or as time on demurrage or detention (at the rate as stated in [Box 18](#)). Such agreement by the Carrier to continue waiting shall not be considered as a waiver of any of his rights under this Charter Party, including his rights under this

Version 1.1

6

PART II
HEAVYLIFTVOY - Heavy Lift Voyage Charter Party

Clause 17, and the Carrier shall at any time remain entitled to order the Vessel to leave the port and discharge (part of) the Cargo in a port at the Carrier's option.

If the Carrier exercises his option at any time to order the Vessel to leave the port and discharge (part of) the Cargo in a port at Carrier's option, the Carrier's obligations under this Charter Party shall be deemed to be fulfilled and the Merchant shall be liable to pay any additional costs incurred by the Carrier and accrued demurrage or damages for detention. The Carrier's rights under this Clause 17 shall be without prejudice to any claim the Carrier may have against the Merchant under this Charter Party.

Section 21

D. Owners' Obligations

- i. Owners shall provide and pay for all provisions and, for all insurance for the Vessel, for all deck, engine-room, cabin and other necessary stores and supplies, including consumables; other than fuel and lubricants.
- ii. Owners shall provide all suitable accommodation for Charterers' personnel and also provide them with suitable provisions including food of first quality and unrationed in quantity; fresh meat, milk, juices, fruit, and vegetables to be provided when available. Owners shall further ensure an adequate galley for food preparation, equipment sanitation, mess facilities, cooks, and catering staff.
- iii. It shall be the Charterers' responsibility to inform the Owners' Master of all cargo operations required on behalf of the USAP program. This shall include a list of the following: item, weight, cubic measurement, hazardous materials, and placement upon the vessel. The Owners shall provide the necessary ship's personnel as determined by the Charterers' representative and shall assist Charterers' personnel to carefully load, stow, trim, secure, and discharge all Charterers' cargo. This effort shall be carried out under the supervision and responsibility of the Master. Any assistance given by Charterers to cargo operations shall not in any way lessen or relieve the Owners from this responsibility.
- iv. Owners shall furnish and be fully responsible for sufficient and experienced, competent and properly licensed Master, Officers, and Crew for the duration of this Time Charter. Owners shall further be responsible for arranging and paying for all matters related to Owners' personnel including transportation and maintenance and cure expenses. The Master, Officers, Crew, and any of Owners' supervisory or other persons in addition to the crew who shall function to support this Charter shall be able to speak and understand English.
- v. Owners shall comply with USAP medical and dental screening requirements and shall be responsible for furnishing Charterers, in a timely manner, the records and information required for the processing of Government medical and dental approvals for Antarctica for all Owners' personnel who are to be present south of 60° South Latitude. All costs associated with this requirement are the responsibility of Owners.
- vi. Whenever practicable, Owners shall be required to practice fuel conservation and economy measures within the existing capability of the Vessel.

Section 22

E. Charterers' Obligations

- i. Charterers shall be responsible for the payment of the Fixed Charter Rates, as set forth in Schedule I of this Charter.
- ii. Charterers shall provide and pay for all fuel and lubricants except as provided in the clause entitled "Suspension of Hire."
- iii. The Vessel shall be delivered with bunkers and lubricants as on board and re-delivered with not less than sufficient bunkers and lubricants to reach the next bunkering stage enroute to the Vessel's next Port of Call. Charterers shall accept and pay for all bunkers and lubricants on board at the time of delivery, and Owners shall on redelivery (whether it occurs at the end of the Time Charter period or on the earlier termination of this Time Charter) accept and pay for all bunkers and lubricants remaining on board, at the then-current market prices at the port of delivery or redelivery, as the case may be, or if such prices are not available payment shall be at the then-current market prices at the nearest port at which such prices are available; provided that if delivery or redelivery does not take

place in a port payment shall be at the price paid at the Vessel's last port of bunkering before delivery or redelivery, as the case may be. Owners shall give Charterers the use and benefit of any fuel contracts they may have in force from time to time, if so required by Charterers, provided suppliers agree.

- iv. Charterers shall provide and pay for all Agency Representatives other than in matters related to Vessel repair and maintenance and the Vessel's crew. Charterers shall be responsible for all port charges, pilotage, harbor and wharfage due, light dues, tug assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew) removal of discarded materials generated by handling of scientific equipment, communications for Charterers' account, one-half (1/2) of the Vessel's medical supplies to be maintained in accordance with the recommended inventory of the Charterers' medical advisory service, agencies and commissions incurred on the Charterers' business and any other dues and charges other than those of the nation of the Vessel's registry (including but not limited to any foreign state or municipal or port taxes levied on Owners in the performance of Charterers' orders under this Time Charter), expenses for fumigation (including deratisation and extermination of vermin) and of quarantine (if occasioned by the nature of the cargo carried or the ports visited while employed under this Time Charter but not otherwise).

Section 23

G. Hire

- i. Charterers shall pay for use and hire of the Vessel, including all tackle, apparel, furniture, stores and equipment and the full crew complement specified herein, the Fixed Charter Rates, attached as Schedule 1 to this Time Charter for each year of the Charter, payable each month in advance, commencing on a date to be agreed upon with successful bidder and continuing until the hour of the day of redelivery or termination.
- ii. In default of payment Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim Owners may otherwise have on Charterers under the Time Charter.
- iii. Standby Rate: Charterers shall have the option of laying up the Vessel for all or a portion of the period of this Time Charter, in which case the applicable Fixed Charter Rate shall be reduced by the U.S. Dollars per day as indicated in the Pricing Schedule for each day that the vessel is laid up. Charterers shall give thirty (30) days prior written notice to Owners of its intention to place Vessel on Standby, or take Vessel off of Standby. Standby periods are to be not less than sixty (60) consecutive days. For Standby periods of less than sixty (60) consecutive days, the full Fixed Charter Rate shall apply, rather than the reduced Fixed Charter Rate. Charterers reserve the right to have a representative on board during any standby periods.

Section 24

Y. Liability Indemnification and Insurance

- i. For the purpose of this Time Charter, any indemnity given by Owners for the benefit of Charterers shall be deemed to be given by Owners for the benefit of Charterers, Foundation and the U. S. Government and their respective assigns, affiliates, subsidiaries, employees, servants, agents and insurers. For the purposes of this Charter, any indemnity given by Charterers shall be deemed to be given for the benefit of Owners, its affiliates subsidiaries, employees, servants, agents and insurers.
- ii. Notwithstanding anything elsewhere contained in this Time Charter, Owners hereby agree to fully defend, indemnify and hold Charterers, Foundation and U. S. Government and their respective assigns, affiliates, subsidiaries, employees, servants, agents and insurers harmless from and against any and all losses, claims, demands, costs, expenses and causes of action, including attorneys' fees, prejudgment interest, litigation expenses

Procurement & Subcontracting
PRSS 0000373

olar Services
ctic Research and Supply Vessel

6 Dec 2007

and court costs for damages to persons and; or property (including but not limited to claims, demands or actions for bodily injury, illness disease, death, loss of service, loss of society, loss of love and affection, maintenance and cure, wages, or property damages), which may be brought by Owners, its employees, agents, the employees and agents of its subcontractor arising out of or in any way directly or indirectly connected with the use of the Vessel by Charterers, Foundation and U. S. Government and their respective assigns, affiliates, subsidiaries, employees, servants and agents, or the ownership, maintenance, management, operation, transportation of passengers, carrying of cargo, loading or unloading of cargo, loading or unloading of passengers or navigation of the Vessel or in any way arising out of or incident to or in connection with any and all operations performed under this Time Charter, howsoever arising, whether or not such losses, claims, demands, costs, expenses or causes of action are occasioned by or are the result of the negligence or fault, sole or contributory, of Charterers, Foundation and U. S. Government and their respective assigns, affiliates, subsidiaries, employees, servants and agents or by the unseaworthiness of any vessel or under any theory of strict liability or liability without fault.

Section 25

Charter Period

(a) The Owners let and the Charterers hire the Vessel for the period as stated in Box 9 from the time the Vessel is delivered to the Charterers.

(b) Subject to Clause 12(b), the Charterers have the option to extend the Charter Period in direct continuation for the period stated in Box 10(i), but such an option must be declared in accordance with Box 10(ii).

(c) The Charter Period shall automatically be extended for the time required to complete the voyage or well (whichever is stated in Box 11(i)) in progress, such time not to exceed the period stated in Box 11(ii).

Section 26

Delivery and Redelivery

(a) **Delivery** - Subject to Clause 2(b) the Vessel shall be delivered by the Owners free of cargo and with clean tanks at any time between the date stated in Box 5 and the date stated in Box 6 at the port or place stated in Box 7 where the Vessel can safely lie always afloat.

(b) **Mobilisation** -

- (i) The Charterers shall pay a lump sum mobilisation charge as stated in Box 12 without discount.
- (ii) Should the Owners agree to the Vessel loading and transporting cargo and/or undertaking any other service for the Charterers en route to the port of delivery or from the port of redelivery, then all terms and conditions of this Charter Party shall apply to such loading and transporting and/or other service exactly as if performed during the Charter Period excepting only that any lump sum freight agreed in respect thereof shall be payable and earned on shipment or commencement of the service as the case may be, the Vessel and/or goods lost or not lost.

(c) **Cancelling** - If the Vessel is not delivered by midnight local time on the cancelling date stated in Box 6, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party. However, if the Owners will be unable to deliver the Vessel by the cancelling date, they may give notice in writing to the Charterers at any time prior to the delivery date as stated in Box 5 and shall state in such notice the date by which they will be able to deliver the Vessel. The Charterers may within 24 hours of receipt of such notice give notice in writing to the Owners cancelling this Charter Party. If the Charterers do not give such notice, then the later date specified in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date for all the purposes of this Charter Party. In the event the Charterers cancel the Charter Party, it shall terminate on terms that neither party shall be liable to the other for any losses incurred by reason of the non-delivery of the Vessel or the cancellation of the Charter Party.

Section 27

Condition of Vessel

(a) The Owners undertake that at the date of delivery under this Charter Party the Vessel shall be of the description and Class as specified in ANNEX "A", attached hereto, and in a thoroughly efficient state of hull and machinery.

(b) The Owners shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service stated in Clause 6 throughout the period of this Charter Party.

Section 28

Survey

The Owners and the Charterers shall jointly appoint an independent surveyor for the purpose of determining and agreeing in writing, the condition of the Vessel, any anchor handling and towing equipment specified in ANNEX "A", and the quality and quantity of fuel, lubricants and water at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners and the Charterers shall jointly share the time and expense of such surveys.

Section 29

Employment and Area of Operation

(a) The Vessel shall be employed in offshore activities which are lawful in accordance with the law of the place of the Vessel's flag and/or registration and of the place of operation. Such activities shall be restricted to the service(s) as stated in Box 17, and to voyages between any good and safe port or place and any place or offshore unit where the Vessel can safely lie always afloat within the Area of Operation as stated in Box 16 which shall always be within International Navigation Limits and which shall in no circumstances be exceeded without prior agreement and adjustment of the Hire and in accordance with such other terms as appropriate to be agreed; provided always that the Charterers do not warrant the safety of any such port or place or offshore unit but shall exercise due diligence in issuing their orders to the Vessel as if the Vessel were their own property and having regard to her capabilities and the nature of her employment.

Unless otherwise stated in Box 18(i), the Charterers

Section 30

shall not have the right to use the Vessel for ROV operations. Unless otherwise stated in Box 18(ii), the Vessel shall not be employed as a diving platform.

(b) Relevant permission and licences from responsible authorities for the Vessel to enter, work in and leave the Area of Operation shall be obtained by the Charterers and the Owners shall assist, if necessary, in every way possible to secure such permission and licences.

(c) The Vessel's Space. - The whole reach and burden and decks of the Vessel shall throughout the Charter Period be at the Charterers' disposal reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores. The Charterers shall be entitled to carry, so far as space is available and for their purposes in connection with their operations:

(i) Persons other than crew members, other than fare paying, and for such purposes to make use of the Vessel's available accommodation not being used on the voyage by the Vessel's Crew. The Owners shall provide suitable provisions and requisites for such persons for which the Charterers shall pay at the rate as stated in Box 27 per meal and at the rate as stated in Box 28 per day for the provision of bedding and services for persons using berth accommodation.

(ii) Lawful cargo whether carried on or under deck.

(iii) Explosives and dangerous cargo whether in bulk or packaged, provided proper notification has been given and such cargo is marked and packed in accordance with the national regulations of the Vessel and/or the International Maritime Dangerous Goods Code and/or other pertinent regulations. Failing such proper notification, marking or packing the Charterers shall indemnify the Owners in respect of any loss, damage or liability whatsoever and howsoever arising therefrom. The Charterers accept responsibility for any additional expenses (including reinstatement expenses) incurred by the Owners in relation to the carriage of explosives and dangerous cargo.

(iv) Hazardous or noxious substances, subject to Clause 14(f), proper notification and any pertinent regulations.

(d) Laying-up of Vessel. - The Charterers shall have the option of laying up the Vessel at an agreed safe port or place for all or any portion of the Charter Period in which case the Hire hereunder shall continue to be paid but, if the period of such lay-up exceeds 30 consecutive days, there shall be credited against such Hire the amount which the Owners shall reasonably have saved by way of reduction in expenses and overheads as a result of the lay-up of the Vessel.

Section 31

Owners to Provide

(a) The Owners shall provide and pay for all provisions, wages and all other expenses of the Master, Officers and Crew; all maintenance and repair of the Vessel's hull, machinery and equipment as specified in ANNEX "A"; also, except as otherwise provided in this Charter Party, for all insurance on the Vessel, all dues and charges directly related to the Vessel's flag and/or registration, all deck, cabin and engineroom stores, cordage required for ordinary ship's purposes mooring alongside in harbour, and all fumigation expenses and de-ratisation certificates. The Owners' obligations under this Clause extend to cover all liabilities for consular charges appertaining to the Master, Officers and Crew, customs or import duties arising at any time during the performance of this Charter Party in relation to the personal effects of the Master, Officers and Crew, and in relation to the stores, provisions and other matters as aforesaid which the Owners are to provide and/or pay for and the Owners shall refund to the Charterers any sums they or their agents may have paid or been compelled to pay in respect of such liability.

Section 32

Charterers to Provide

(a) While the Vessel is on hire the Charterers shall provide and pay for all fuel, lubricants, water, dispersants, firefighting foam and transport thereof, port charges, pilotage and boatmen and canal steersmen (whether compulsory or not), launch hire (unless incurred in connection with the Owners' business), light dues, tug assistance, canal, dock, harbour, tonnage and other dues and charges, agencies and commissions incurred on the Charterers' business, costs for security or other watchmen, and of quarantine (if occasioned by the nature of the cargo carried or the ports visited whilst employed under this Charter Party but not otherwise).

(b) At all times the Charterers shall provide and pay for the loading and unloading of cargoes so far as not done by the Vessel's crew, cleaning of cargo tanks, all necessary dunnage, uprights and shoring equipment for securing deck cargo, all coitage except as to be provided by the Owners, all ropes, slings and special runners (including bulk cargo discharge hoses) actually used for loading and discharging, inert gas required for the protection of cargo, and electrodes used for offshore works, and shall reimburse the Owners for the actual cost of replacement of special mooring lines to offshore units, wires, nylon spring lines etc. used for offshore works, all hose connections and adaptors, and further, shall refill oxygen/acetylene bottles used for offshore works.

(c) Upon entering into this Charter Party or in any event no later than the time of delivery of the Vessel the Charterers shall provide the Owners with copies of any operational plans or documents which are necessary for the safe and efficient operation of the Vessel. All documents received by the Owners shall be returned to the Charterers on redelivery.

(d) The Charterers shall pay for customs duties, all permits, import duties (including costs involved in establishing temporary or permanent importation bonds), and clearance expenses, both for the Vessel and/or equipment, required for or arising out of this Charter Party.

(e) The Charterers shall pay for any replacement of any anchor, hauling, towing, lifting wires and accessories which have been placed on board by the Owners or the Charterers, should such equipment be lost, damaged or become unserviceable, other than as a result of the Owners' negligence.

(f) The Charterers shall pay for any fines, taxes or imposts levied in the event that contraband and/or unmanifested drugs and/or cargoes are found to have been shipped as part of the cargo and/or in containers on board. The Vessel shall remain on hire during any time lost as a result thereof. However, if it is established that the Master, Officers and/or Crew are involved in smuggling then any financial security required shall be provided by the Owners.

Section 33

Hire and Payments

(a) Hire. - The Charterers shall pay Hire for the Vessel at the rate stated in Box 20 per day or pro rata for part thereof from the time that the Vessel is delivered to the Charterers until the expiration or earlier termination of this Charter Party.

(b) Extension Hire. - If the option to extend the Charter Period under Clause 1(b) is exercised, Hire for such extension shall, unless stated in Box 21, be agreed between the Owners and the Charterers. Should the parties fail to reach an agreement, then the Charterers' shall not have the option to extend the Charter Period.

(c) Adjustment of Hire - The rate of hire shall be adjusted to reflect documented changes, after the date of entering into the Charter Party or the date of commencement of employment, whichever is earlier, in the Owners' costs arising from changes in the Charterers' requirements, or regulations governing the Vessel and/or its Crew or this Charter Party or the application thereof.

(d) Invoicing. - All invoices shall be issued in the contract currency stated in Box 20. In respect of reimbursable expenses incurred in currencies other than the contract currency, the rate of exchange into the contract currency shall be that quoted by the Central Bank of the country of such other currency as at the date of the Owners' invoice. Invoices covering Hire and any other payments due shall be issued monthly as stated in Box 22(i) or at the expiration or earlier termination of this Charter Party. Notwithstanding the foregoing, bunkers and lubricants on board at delivery shall be invoiced at the time of delivery.

(e) Payments. - Payments of Hire, bunker invoices

Section 34

and disbursements for the Charterers' account shall be received within the number of days stated in Box 24 from the date of receipt of the invoice. Payment shall be made in the currency stated in Box 20 in full without discount to the account stated in Box 23.

However, any advances for disbursements made on behalf of and approved by the Owners may be deducted from Hire due.

If payment is not received by the Owners within 5 banking days following the due date the Owners are entitled to charge interest at the rate stated in Box 25 on the amount outstanding from and including the due date until payment is received.

Where an invoice is disputed, the Charterers shall notify the Owners before the due date and in any event pay the undisputed portion of the invoice but shall be entitled to withhold payment of the disputed portion provided that such portion is reasonably disputed, and the Charterers specify such reason. Interest will be chargeable at the rate stated in Box 25 on such disputed amounts where resolved in favour of the Owners. Should the Owners prove the validity of the disputed portion of the invoice, balance payment shall be received by the Owners within 5 banking days after the dispute is resolved. Should the Charterers' claim be valid, a corrected invoice shall be issued by the Owners.

(f) (i) Where there is a failure to pay Hire by the due date, the Owners shall notify the Charterers in writing of such failure and further may also suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party until such time as all the Hire due to the Owners under the Charter Party has been received by the Owners. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on Hire. The Owners' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any other rights they may have under this Charter Party.

(ii) If after 5 days of the written notification referred to in Clause 12(f)(i) the Hire has still not been received the Owners may at any time while Hire remains outstanding withdraw the Vessel from the Charter Party. The right to withdraw is to be exercised promptly and in writing and is not dependent upon the Owners first exercising the right to suspend performance of their obligations under the Charter Party pursuant to Clause 12(f)(i) above. The receipt by the Owners of a payment from the Charterers after the five day period referred to above has expired but prior to the notice of withdrawal shall not be deemed a waiver of the Owners' right to cancel the Charter Party.

Section 35

2. Price and Conditions of Payment

- (a) The Hirer shall pay the Tug owner the amount of hire set out in Box 33 per day or pro rata for part of a day (hereinafter called the "Tug's Daily Rate of Hire") from the time stated in Box 36 until the time stated in Box 37.
- (b)(i) The Tug's Daily Rate of Hire shall be payable in advance as set out in Box 33; all hire or equivalent compensation hereunder shall be fully and irrevocably earned and non-returnable on a daily basis.
- (ii) In the event of the Tug being lost, hire shall cease as of the date of the loss. If the date of the loss cannot be ascertained, then, in addition to any other sums which may be due, half the rate of hire shall be paid, calculated from the date the Tug was last reported until the calculated arrival of the Tug at her destination provided such period does not exceed 14 days.
- (iii) In the event of the Tow being lost, hire shall continue until the Tug arrives at its destination or such nearer place, at the Tugowner's discretion, provided such period does not exceed 14 days.
- (c) Within 14 days of the termination of the services hereunder by the Tugowner, the Tugowner will if necessary adjust in conformance with the terms of this Agreement hire paid in advance. Any hire paid by the Hirer but not earned under this Agreement and which is refundable thereunder shall be refunded to the Hirer within 14 days thereafter.
- (d) (i) In the event that the Daily Rate of Hire includes the cost of bunkers and the average price per metric tonne of bunkers actually paid by the Tugowner differs from the amounts specified in Box 41 then the Hirer or the Tugowner, as the case may be, shall pay to the other the difference per metric tonne for every metric tonne consumed during the voyage. The average price specified above shall be the average of the prices per metric tonne actually paid by the Tugowner on the basis of quantities purchased at the last bunkering port prior to departure on the voyage, any bunkering port during the voyage, and the first bunkering port after completion of the voyage. The log book of the Tug shall be prima facie evidence of the quantity of bunkers consumed.
- (ii) In the event that the Daily Rate of Hire excludes the cost of bunkers then the Hirer shall pay to the Tugowner the cost of the bunkers and lubricants consumed by the Tug in fulfilling the terms of this Agreement. The Tug shall be delivered with sufficient bunkers and lubricants on board for the tow to the first bunkering port (if any) or destination and be re-delivered with not less than sufficient bunkers to reach the next bunkering stage en route to the Tug's next port of call. The Hirer upon delivery and the Tugowner upon re-delivery shall pay for the bunkers and lubricants on board at the current contract price at the time at the port of delivery and re-delivery or at the nearest bunkering port.
- *) (e) If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 31 by way of a mobilisation charge. This sum shall be paid on or before the commencement of the Tug's voyage to the place of departure, and shall be non-returnable, Tug and/or Tow lost or not lost.
- *) (f) If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 32 by way of a demobilisation charge. This amount shall be paid tow lost or not lost, on or before the termination by the Tugowner of his services under this Agreement.

Section 36

3. Additional Charges and Extra Costs

- (a) The Hirer shall appoint his agents at the place of departure and place of destination and ports of call or refuge and shall provide such agents with adequate funds as required.
- (b) The Hirer shall bear and pay as and when they fall due:-
- (i) All port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of both the Tug and the Tow.
- (ii) All taxes, (other than those normally payable by the Tugowner in the country where he has his principal place of business and in the country where the Tug is registered) stamp duties or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement or the payments of hire or other sums payable under this Agreement or the services to be performed under or in pursuance of this Agreement, any Customs or Excise duties and any costs, dues or expenses payable in respect of any

Section 37

necessary permits or licences.

(iii) The cost of the services of any assisting tugs when deemed necessary by the Tugmaster or prescribed by Port or other Authorities.

(iv) All costs and expenses necessary for the preparation of the Tow for towing (including such costs or expenses as those of raising the anchor of the Tow or tending or casting off any moorings of the Tow).

(v) The cost of insurance of the Tow shall be the sole responsibility of the Hirer to provide.

(c) All taxes, charges, costs, and expenses payable by the Hirer shall be paid by the Hirer direct to those entitled to them. If, however, any such tax, charge, cost or expense is in fact paid by or on behalf of the Tugowner (notwithstanding that the Tugowner shall under no circumstances be under any obligation to make such payments on behalf of the Hirer) the Hirer shall reimburse the Tugowner on the basis of the actual cost to the Tugowner upon presentation of invoice.

Section 38

6. Security

The Hirer undertakes to provide, if required by the Tugowner, security to the satisfaction of the Tugowner in the form and in the sum, at the place and at the time indicated in Box 40 as a guarantee for due performance of the Agreement. Such security shall be returned to the guarantor when the Hirer's financial obligations under this Agreement have been met in full.

Section 39

7. Place of Departure

(a) The Tow shall be tendered to the Tugowner at the place of departure stated in Box 23.

(b) The precise place of departure shall always be safe and accessible for the Tug to enter, to operate in and for the Tug and Tow to leave and shall be a place where such Tug is permitted to commence the towage in accordance with any local or other rules, requirements or regulations and shall always be subject to the approval of the Tugowner which shall not be unreasonably withheld.

Section 40

9. Riding Crew

(a) In the event that the Tugowner provides a Riding Crew for the Tow, such crew and their suitability for the work shall be in the discretion of the Tugowner. All expenses for such personnel shall be for the account of the Tugowner.

(b) In the event that any personnel are placed on board the Tow by the Hirer all expenses for such personnel will be for the account of the Hirer and such personnel shall be at all times under the orders of the Master of the Tug, but shall not be deemed to be the servants or agents of the Tugowner.

(c) The Riding Crew shall be provided at the Hirer's sole expense with suitable accommodation, food, fresh water, life saving appliances and all other requirements to comply as necessary with the law and regulations of the law of the Flag of the Tug and/or Tow and of the States through the territorial waters of which the Tug will pass or enter. It is a requirement that members of the Riding Crew provided by the Hirer shall be able to speak and understand the English language or any other mutual language.

Section 41

11. Permits and Certification

(a) The Hirer shall arrange at his own cost and provide to the Tugowner all necessary licenses, authorisations and permits required by the Tug and Tow to undertake and complete the contractual voyage together with all necessary certification for the Tow to enter or leave all or any ports of call or refuge on the contemplated voyage.

(b) Any loss or expense incurred by the Tugowner by reason of the Hirer's failure to comply with this Clause shall be reimbursed by the Hirer to the Tugowner and during any delay caused thereby the Tug shall remain on hire.

Section 42

13. Seaworthiness of the Tug

The Tugowner will exercise due diligence to tender the Tug at the place of departure in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the towage, but the Tugowner gives no other warranties, express or implied.

Section 43

16. Cancellation and Withdrawal

(a) At any time prior to the departure of the Tow from the place of departure the Hirer may cancel this Agreement upon payment of the cancellation fee set out in Box 42. If cancellation takes place whilst the Tug is en route to the place of departure or after the Tug has arrived at or off the place of depart-

Section 44

ure then in addition to the said cancellation fee the Hirer shall pay any additional amounts due under this Agreement.

(b) In the event that the towage operation is terminated after departure from the place of departure, but before the Tow arrives at the place of destination without fault on the part of the Tugowner, his servants or agents, the Tugowner shall be entitled to be paid, and if already paid to retain all sums payable according to Boxes 31/34 and any other amounts due under this Agreement. The above amounts are in addition to any damages the Tugowner may be entitled to claim for breach of this Agreement.

(c) The Tugowner may without prejudice to any other remedies he may have leave the Tow in a place where the Hirer may take repossession of it and be entitled to payment of cancellation fee or hire, whichever is the greater, and all other payments due under this Agreement, upon any one or more of the following grounds:

(i) If there is any delay or delays (other than delay caused by the Tug) at the place of departure exceeding in aggregate 21 running days.

(ii) If there is any delay or delays (other than a delay caused by the Tug) at any port or place of call or refuge exceeding in aggregate 21 running days.

(iii) If the security as may be required according to Box 40 is not given within 7 running days of the Tugowner's request to provide security.

(iv) If the Hirer has not accepted the Tow within 7 running days of arrival at the place of destination.

(v) If any amount payable under this Agreement has not been paid within 7 running days of the date such sums are due.

(d) Before exercising his option of withdrawing from this Agreement as aforesaid, the Tugowner shall if practicable give the Hirer 48 hours notice (Saturdays, Sundays and public Holidays excluded) of his intention so to withdraw.

(e) Should the Tug not be ready to commence the towage at the latest at midnight on the date, if any, indicated in Box 38, the Hirer shall have the option of cancelling this Agreement and shall be entitled to claim damages for detention if due to the wilful default of the Tugowner. Should the Tugowner anticipate that the Tug will not be ready, he shall notify the Hirer thereof by telex, cable or otherwise in writing without delay stating the expected date of the Tug's readiness and ask whether the Hirer will exercise his option to cancel. Such option to cancel must be exercised within 48 hours after the receipt of the Tugowner's notice, otherwise the third day after the date stated in the Tugowner's notice shall be deemed to be the new agreed date to commence the towage in accordance with this Agreement.

Section 45

18. Liabilities

1. (a) The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the towage or other service hereunder to any of the following persons:

- (i) The Master and members of the crew of the Tug and any other servant or agent of the Tugowner;
- (ii) The members of the Riding Crew provided by the Tugowner or any other person whom the Tugowner provides on board the Tow;
- (iii) Any other person on board the Tug who is not a servant or agent of the Hirer or otherwise on board on behalf of or at the request of the Hirer.

(b) The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising from injury or death occurring during the towage or other service hereunder to any of the following persons:

- (i) The Master and members of the crew of the Tow and any other servant or agents of the Hirer;
- (ii) Any other person on board the Tow for whatever purpose except the members of the Riding Crew or any other persons whom the Tugowner provides on board the Tow pursuant to their obligations under this Agreement.

2. (a) The following shall be for the sole account of the Tugowner without any recourse to the Hirer, his servants, or agents, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hirer, his servants or agents:

- (i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug.
- (ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Tug or obstruction created by the presence of the Tug.
- (iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Tugowner or by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i) and (ii) above.
- (iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Tug or in respect of preventing or abating pollution originating from the Tug.

The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised arising out of any such loss or damage. The Tugowner shall not in any circumstances be liable for any loss or damage suffered by the Hirer or caused to or sustained by the Tow in consequence of loss or damage howsoever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug.

(b) The following shall be for the sole account of the Hirer without any recourse to the Tugowner, his servants or agents, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any fault on the part of the Tugowner, his servants or agents:

- (i) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sustained by the Tow.
- (ii) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Tow or obstruction created by the presence of the Tow.
- (iii) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (i) and (ii) above.
- (iv) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Tow or in respect of preventing or abating pollution originating from the Tow.

Βιβλιογραφία:

Ελληνική:

- ❖ Βλάχος, Γ.Π., Ψύχου, Ε., «Ναυλώσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011
- ❖ Βλάχος, Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομία», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, 2011

Ξένη:

- BIMCO, BARGEHIRE 2008 Standard Barge Charter Party
- BIMCO, HEAVYLIFTVOY, Heavy Lift Voyage Charter Party
- Raytheon Polar Services, RFP- Antarctic Research and Supply Vessel, Time Charter
- BIMCO, TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS, CODE NAME: SUPPLYTIME 2005
- ❖ BIMCO, RECOMMENDED INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (DAILY HIRE), CODE NAME: "TOWHIRE"

Ιστότοποι:

- @ <http://www.wisegeek.com/what-is-a-barge.htm>
- @ <http://www.barges.org/knowledgebase/buying/what-is-a-barge>
- @ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/different-types-of-barges-used-in-the-shipping-world/>
- @ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>
- @ <http://www.amusingplanet.com/2012/05/heavy-lift-ships-and-their-impossibly.html>
- @ <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/heavy-lift.htm>
- @ <http://noc.ac.uk/>
- @ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-is-a-research-vessel/>
- @ https://en.wikipedia.org/wiki/Research_vessel
- @ <http://maritime-connector.com/wiki/offshore-vessels/>
- @ <http://www.shippopedia.com/ships/ship-types/offshore/>
- @ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-offshore-vessels/>
- @ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>
- @ <http://www.wisegeek.com/what-is-a-towboat.htm>
- @ <http://www.wisegeek.com/what-do-tugboats-actually-do.htm>
- @ <https://en.wikipedia.org/wiki/Tugboat>
- @ <http://www.greekshipping.gr/onlinedatabase>