



# **ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

*από*

**ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΓΙΩΡΓΟΣ Δ. ΤΣΑΒΟΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΔΙΟΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2018**

## ΔΗΛΩΣΗ

Η εργασία αυτή είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού τίτλου.

Τα πνευματικά δικαιώματα χρησιμοποίησης του μη πρωτότυπου υλικού ΜΔΕ ανήκουν στο μεταπτυχιακό φοιτητή και το επιβλέπον μέλος ΔΕΠ εις ολόκληρο, δηλαδή εκάτερος μπορεί να κάνει χρήση αυτών χωρίς τη συναίνεση άλλου. Τα πνευματικά δικαιώματα χρησιμοποίησης του πρωτότυπου μέρους ΜΔΕ ανήκουν στον μεταπτυχιακό φοιτητή και τον επιβλέποντα από κοινού, δηλαδή δεν μπορεί ο ένας από τους δύο να κάνει χρήση αυτού χωρίς τη συναίνεση του άλλου. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η δημοσίευση του πρωτότυπου μέρους της διπλωματικής εργασίας σε επιστημονικό περιοδικό ή πρακτικά συνεδρίου από τον ένα εκ των δύο, με την προϋπόθεση ότι αναφέρονται τα ονόματα και των δύο (ή των τριών σε περίπτωση συνεπιβλέποντα) ως συν-συγγραφέων. Στην περίπτωση αυτή προηγείται γραπτή ενημέρωση του μη συμμετέχοντα στη συγγραφή του επιστημονικού άρθρου. Δεν επιτρέπεται η κατά οποιοδήποτε τρόπο δημοσιοποίηση υλικού το οποίο έχει δηλωθεί εγγράφως ως απόρρητο.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

*Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερας τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Βασίλη Δεδούση, Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για την συνεχή καθοδήγηση που μου παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Ευχαριστώ, επίσης, ιδιαίτερα την οικογένεια και τους φίλους μου για τη συμπαράσταση που μου προσέφεραν.*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ .....	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....	9
Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ .....	9
1.1 Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας .....	9
1.2 Ο παγκόσμιος στόλος της εμπορικής ναυτιλίας.....	12
1.3 Η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων .....	13
1.4 Πλοία μεταφοράς οχημάτων .....	15
1.5 Ναύλωση πλοίου για μεταφορά οχημάτων .....	17
ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	20
ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ .....	20
2.1 Αποδοτικότητα πλοίων μεταφοράς οχημάτων .....	20
2.2 Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων μεταφοράς οχημάτων .....	20
2.3 Σχεδιασμός πλοίων μεταφοράς οχημάτων και περιβαλλοντικοί κανονισμοί .....	22
2.4 Ιδιαιτερότητες δραστηριοποίησης στον κλάδο θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων .....	24
ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	27
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ .....	27
3.1 Ναυλοσύμφωνο .....	27
3.2 Απαιτήσεις Ναυλωτών .....	27
3.3 Απαιτήσεις πλοιοκτητών.....	31
ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 .....	35

ΣΥΝΑΨΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ .....	35
4.1 Μελέτη περίπτωσης .....	35
4.2 Πηγές ναυλοσυμφώνων.....	35
• BIMCO.....	36
• FONASBA .....	37
• P&I Clubs.....	38
4.3 Σύνταξη της Σύμβασης .....	39
ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 .....	41
ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....	41
Περιγραφή του Πλοίου .....	41
Διάρκεια Σύμβασης.....	43
Παράδοση του Πλοίου .....	43
Έλεγχος κατά την παράδοση/επιστροφή του Πλοίου .....	44
Επικίνδυνα φορτία.....	44
Όρια ταξιδιού .....	45
Υποχρεώσεις των Πλοιοκτητών.....	45
Υποχρεώσεις των Ναυλωτών.....	46
Εκτέλεση των ταξιδιών .....	46
Καύσιμα .....	47
Τμήμα του Ναύλου και Παραλαβή του Πλοίου .....	48
Πληρωμή μισθώματος.....	49
Αποβάθρες.....	49
Διαθέσιμοι χώροι.....	50
Επιθεωρητές και γεύματα.....	50

Εντολές ταξιδιού και Ημερολόγιο Πλοίου.....	51
Παράδοση.....	51
Παύση μισθώματος .....	51
Υπενουκίαση .....	52
Δεξαμενισμός .....	53
Ολική απώλεια του Πλοίου.....	53
Εξαιρέσεις .....	54
Ελευθερίες.....	54
Επίσχεση .....	54
Διάσωση .....	55
Γενική αβαρία .....	55
Πλοήγηση.....	56
Αξιώσεις του Φορτίου.....	56
Εξοπλισμός διαχείρισης φορτίου .....	57
Φορτωτικές.....	57
Ακύρωση λόγω πολέμου .....	58
Πάγος.....	59
Επίταξη.....	60
Ζημιές των λιμενεργατών.....	60
Καθαρισμός των καταστρωμάτων .....	61
Φόροι.....	61
Σήματα και χρώματα των Ναυλωτών .....	62
Επιστροφές για ακινησία.....	62
Πιστοποίηση.....	63
Λαθρεπιβάτες .....	63

Λαθρεμπόριο .....	64
Διαιτησία .....	64
Πειρατεία.....	65
Εξοπλισμός.....	68
Η διεθνής ομοσπονδία εργατών των μεταφορών (I.T.F.) .....	69
Μποϊκοτάζ.....	69
Απαιτήσεις της Ομοσπονδίας Λιμενεργατών της Αυστραλίας.....	70
Ικανότητα ανεφοδιασμού με καύσιμα.....	70
Αναπλήρωση καυσίμων .....	71
Οικονομική ευθύνη όσον αφορά τη ρύπανση.....	72
Διάπλους της διώρυγας του Παναμά και Σουέζ.....	74
Υγειονομικό πιστοποιητικό του Πλοίου .....	74
Καραντίνα .....	74
Εμβολιασμός .....	75
Υλικά στοιβασίας.....	75
Πρυμναία και πλάγια ράμπα, ανυψούμενα καταστρώματα και σκάλα .....	76
Η φύλαξη της σκάλας του Πλοίου .....	77
Πράκτορες των Πλοιοκτητών .....	77
Οι οφειλές των Πλοιοκτητών.....	77
Περιοδική Επιθεώρηση .....	78
Αφαίρεση Υλικών Πρόσδεσης.....	79
Διάσωση και πρόσφυγες .....	79
Πρυμναία ράμπα και ανυψούμενα καταστρώματα οχημάτων.....	80
Βλάβη της πρυμναίας ράμπας και των ανυψούμενων καταστρωμάτων.....	80
Κατάσχεση, κράτηση, σύλληψη.....	81

Πρόσθεση της περιόδου εκτός μίσθωσης .....	81
Ασφάλιστρα πολεμικών κινδύνων .....	81
Αμοιβαία ασφάλιση (P&I Club) των Πλοιοκτητών.....	82
Παροπλισμός.....	82
Διπλό αγκυροβόλιο .....	83
Εγκατάσταση CO <sub>2</sub> .....	84
Επιτρεπόμενα φορτία .....	84
Κατάσταση των καταστρωμάτων .....	85
Έλεγχος των συνθηκών φόρτωσης και δεσίματος των αυτοκινήτων .....	85
Συγκόλληση θέσεων δεσίματος των αυτοκινήτων.....	86
Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) .....	86
Πρόληψη πετρελαϊκής ρύπανσης.....	87
Εγγυητική επιστολή αποζημίωσης.....	87
Η συμφωνία τελωνειακού εμπορίου κατά της τρομοκρατίας (CTPAT).....	88
Περίοδος χάριτος.....	89
Αλλαγή ονόματος Πλοιοκτητών .....	89
Καθυστέρηση του τελευταίου ταξιδιού .....	90
ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	91



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

### 1.1 Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας

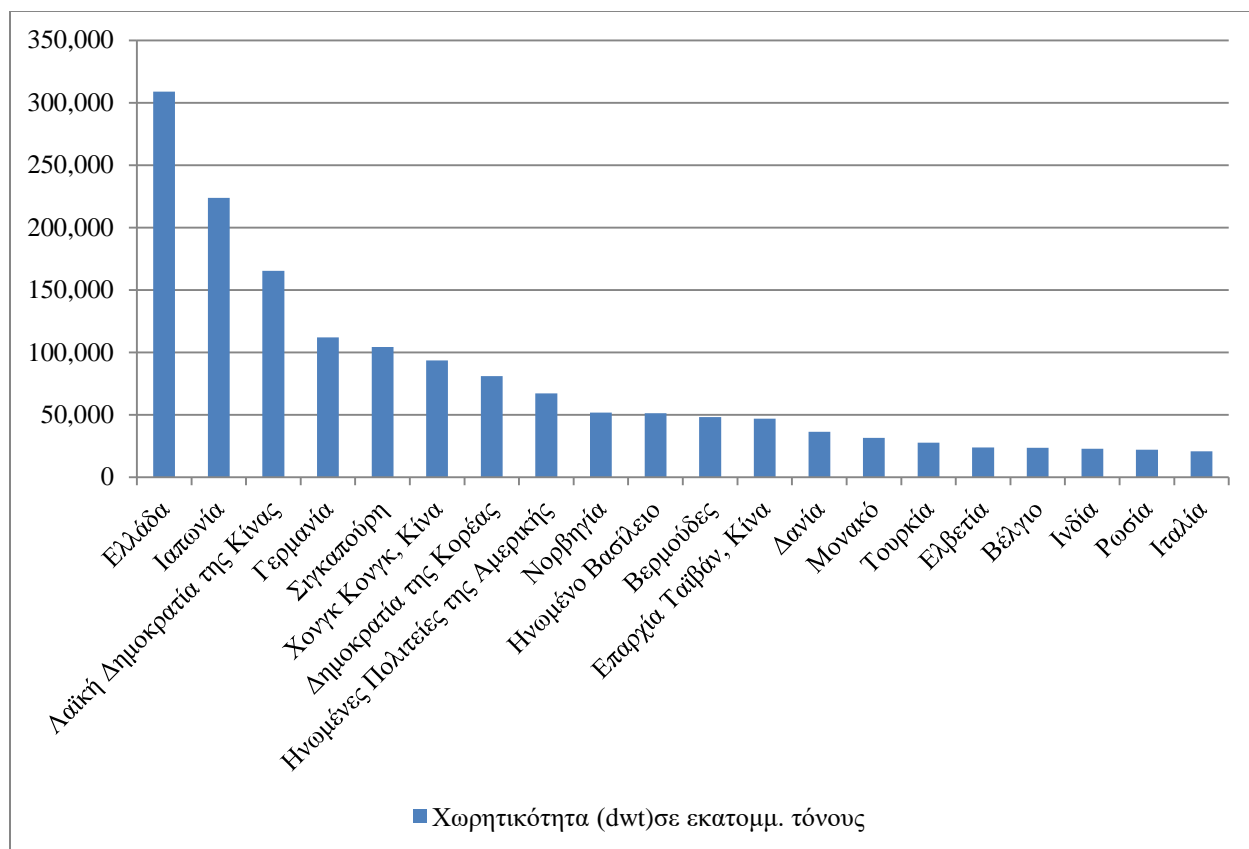
Η ναυτιλία αποτελεί στις μέρες μας τη βασική αρτηρία της παγκόσμιας οικονομίας. Χωρίς την ναυτιλία το διεθνές εμπόριο, η χύμα μεταφορά πρώτων υλών, οι εισαγωγές και εξαγωγές ειδών πρώτης ανάγκης και λοιπών καταναλωτικών αγαθών θα ήταν αδύνατη. Χαρακτηριστικό της σπουδαιότητας της ναυτιλίας, ως ένας παγκόσμιος οικονομικός τομέας δραστηριότητας, είναι το γεγονός ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διέρχεται μέσω πλοίων. Η ναυτιλία συνδέει τις χώρες ανά τον κόσμο, τις αγορές, τις επιχειρήσεις και τους ανθρώπους επιτρέποντας την αγοραπωλησία αγαθών σε μία κλίμακα τέτοιου μεγέθους που χωρίς την ναυτιλία δεν θα ήταν πιθανή.

Σήμερα δραστηριοποιούνται πάνω από 50.000 εμπορικά πλοία στο διεθνές εμπόριο, τα οποία μεταφέρουν κάθε είδους φορτίο. Ο παγκόσμιος στόλος προέρχεται από πάνω από 150 έθνη και είναι επανδρωμένος από πάνω από 1 εκατομμύριο ναυτικούς σχεδόν κάθε εθνικότητας. Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία γίνονται όλο και περισσότερο περίπλοκα τεχνικά, για να εξυπηρετούν τις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελούν υψηλής αξίας περιουσιακά στοιχεία για τους ιδιοκτήτες τους και η δραστηριοποίηση των εμπορικών πλοίων προσδίδει ένα εκτιμώμενο ετήσιο εισόδημα άνω του μισού δισεκατομμυρίου δολαρίων σε ναύλα.

Η εμπορική ναυτιλία επηρεάζεται, όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, κατά κύριο λόγο από την ζήτηση για κατανάλωση. Πριν το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008, η ναυλαγορά βίωσε πρωτοφανή άνθηση καθώς, οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές κατά τα έτη 2002-2008 παρουσίασαν αλματώδη άνοδο, γεγονός που οδήγησε σε πληθώρα παραγγελιών νέων πλοίων προς ναυπήγηση και σε πολλές περιπτώσεις στην αποστολή πλοίων που μετρούσαν λίγα χρόνια δραστηριοποίησης για scrap. Η απότομη, όμως, επιβράδυνση της ανάπτυξης και συρρίκνωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές οδήγησε τον κλάδο της ναυτιλίας σε βαθιά ύφεση. Πολλές χώρες οδηγούνται στη λήψη μέτρων προστασίας των εγχώριων οικονομιών τους

(οι ΗΠΑ συζητούν την επιβολή νέων δασμών στις εισαγωγές οχημάτων, η Βρετανία έθεσε σε εφαρμογή την έξοδό της από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κ.ά.), γεγονός που πλήττει ακόμα περισσότερο τον κλάδο της ναυτιλίας. Επιπλέον, η ολοένα και πιο επιτακτική ανάγκη για τη λήψη αυστηρότερων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος οδηγεί στην θέσπιση νέων περιβαλλοντικών κανονισμών που διέπουν τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα πολλά από τα πλοία εν ενεργεία να τεθούν σύντομα σε αχρηστία (υπολογίζεται περίπου το 1/3 του σημερινού παγκόσμιου στόλου).

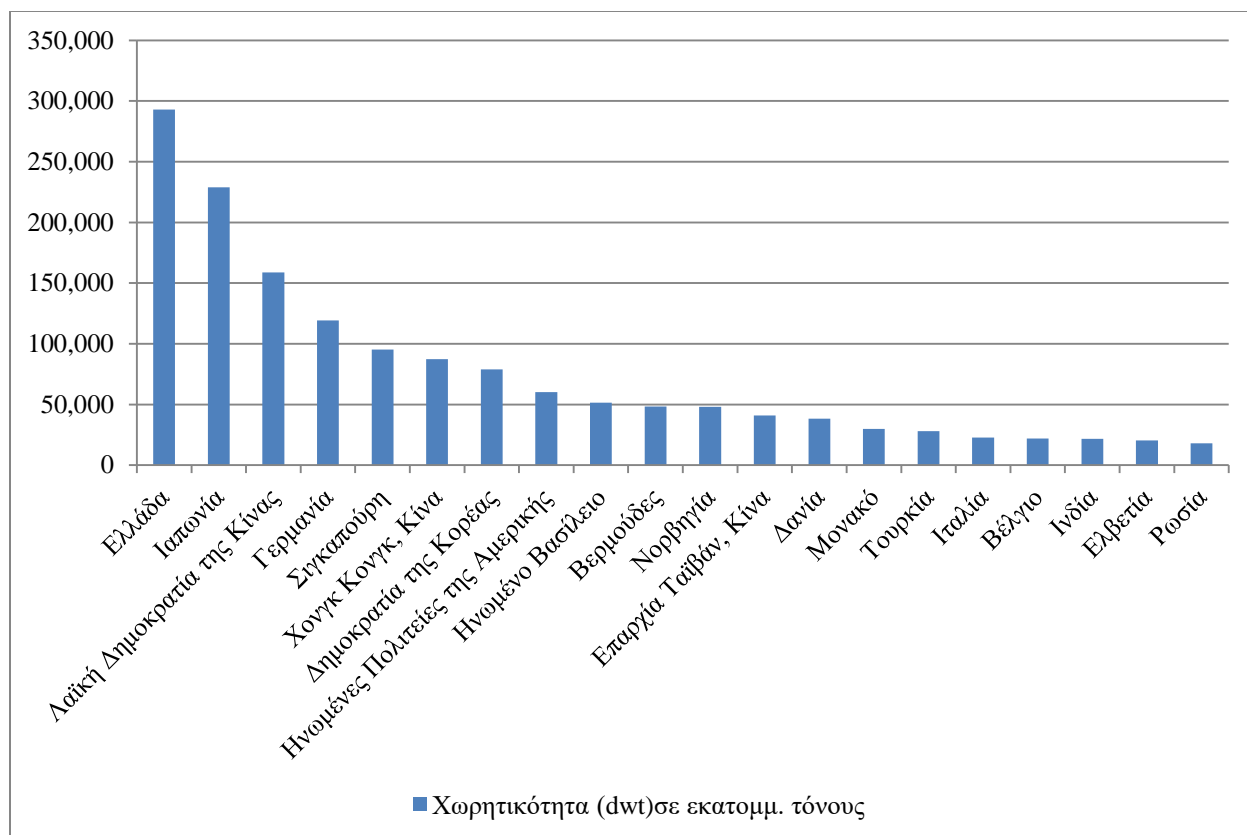
Σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD, το 2017 διαφάνηκαν τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης της αγοράς για την παγκόσμια ναυτιλία, ύστερα από μια μακρά και βαθιά ύφεση. Η παγκόσμια ανάκαμψη, που ξεκίνησε από τα μέσα του 2016, ενισχύθηκε το 2017, με αποτέλεσμα να επέλθει μια διευρυμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη η οποία ανήλθε στο 3,7% . Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε επίσης κατά 4,7%. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 1.1, πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία και για το 2017 κατέχει η Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, τα πλοία που μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ελέγχονται από Έλληνες. Ακολουθούν η Ιαπωνία, η Κίνα και η Γερμανία. Σε σχέση με τα στοιχεία του 2016, όπως φαίνονται στο Διάγραμμα 1.2, μέσα σε έναν χρόνο ο υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλος αύξησε το μερίδιό του στον κλάδο, ενώ από τις άλλες τρεις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις που ακολουθούν οι δύο (Ιαπωνία και Γερμανία) έχασαν μερίδιο αγοράς. Οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν με τον καλύτερο τρόπο την αρνητική συγκυρία ενδυναμώνοντας την παρουσία τους αλλά και το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας στον κλάδο.



Πηγή: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2017

### Διάγραμμα 1.1

**Οι 20 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) για το 2017 – Πλοιοκτησία (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt)**



Πηγή: UNCTAD, *Review of Maritime Transport, 2016*

### Διάγραμμα 1.2

**Οι 20 μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως (σε dwt) για το 2016 – Πλοιοκτησία (πλοία μεγαλύτερα των 1.000 gt)**

#### 1.2 Ο παγκόσμιος στόλος της εμπορικής ναυτιλίας

Ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν τα εμπορικά πλοία διακρίνονται σε ορισμένες κατηγορίες. Έτσι υπάρχουν πλοία που μεταφέρουν υγρό φορτίο και πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο. Ορισμένα πλοία μπορεί να διεξάγουν συνδυασμένες μεταφορές αυτών φορτίων. Τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν υγρό φορτίο, όπως αργό πετρέλαιο, βενζίνη, υδροποιημένο φυσικό αέριο, κλπ. είναι τα δεξαμενόπλοια (tanker). Τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδές φορτίο (bulk carrier), όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, σιτάρι, κλπ. και σε πλοία που μεταφέρουν γενικό φορτίο (general cargo ships). Τα πλοία γενικού φορτίου μπορεί να μεταφέρουν φορτία όπως ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα ότι μπορεί να στοιβαχθεί σε ένα

εμπορευματοκιβώτιο και αποκαλούνται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) ή μπορεί να μεταφέρουν τροχοφόρα φορτία και ονομάζονται οχηματαγωγά πλοία (Roll-On/Roll-Off ή RoRo). Μία ειδική κατηγορία πολύ μεγάλων πλοίων τύπου RoRo, είναι τα πλοία μεταφοράς οχημάτων (Pure Car Carriers-PCC, Pure Car Truck Carriers-PCTC).

Αξίζει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές ξηρού φορτίου καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής ναυτιλίας. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Θαλάσσιων Μεταφορών της UCTAD για το έτος 2017 (Review of Maritime Transport 2017) το 2016 μεταφέρθηκαν 7 εκατομμύρια τόνοι ξηρού φορτίου έναντι 1 εκατομμυρίου τόνων σε πετρελαιοειδή προϊόντα και αέριο. Όσον αφορά το μερίδιο που κατέχουν οι διάφοροι τύποι πλοίων στον παγκόσμιο στόλο της εμπορικής ναυτιλίας, σύμφωνα με στοιχεία της ίδιας Έκθεσης, τα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδές φορτίο είναι ο ηγέτης των θαλασσών, αφού αποτελούν το 43% του παγκόσμιου στόλου. Ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια με ποσοστό 29%, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με 13%, και τέλος τα λοιπά πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου με 4% και λοιπά είδη πλοίων με ποσοστό 11%. Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, όπως είναι και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων, αξίζει να αναφερθεί ότι μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης παρατηρήθηκε σημαντική πτώση του μεριδίου που κατέχουν στον παγκόσμιο στόλο, αφού, ενώ το 2000 κατείχαν τον τρίτο μεγαλύτερο σε αριθμό στόλο, μετά τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδές φορτίο, το 2010, λίγο μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, βρέθηκαν να κατέχουν το μικρότερο ποσοστό πλοίων σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους φορτηγών πλοίων. Αυτή η πτωτική τάση συνεχίστηκε μέχρι και το 2016, ενώ το 2017 άρχισε να διαφαίνεται μία σταθεροποίηση της αγοράς και μία περισσότερο θετική πορεία από πλευράς ζήτησης.

### **1.3 Η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων**

Η αγορά της μεταφοράς οχημάτων με πλοία αποτελεί μία από τις πιο κλειστές αγορές, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο αριθμός των πλοίων και των πλοιοκτητών που δραστηριοποιούνται στην θαλάσσια μεταφορά οχημάτων είναι πολύ μικρός συγκριτικά με αυτόν των λοιπών ξηρών φορτίων. Σημειώνεται σε αυτό το σημείο ότι για το 2016, πέντε εταιρείες (Wallenius Wilhelmsen, Nippon Yusen Kaisha Line, Mitsui O.S.K. Lines, “K” Line, Hoegh Autoliners)

κατείχαν το 63% του παγκόσμιου στόλου θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων ή το 72% σε μονάδες CEU (Car Equivalent Units), όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.1.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1

### ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

A/A	Εταιρείες μεταφοράς οχημάτων	Στόλος		Σε παραγγελία	
		Πλοία	Σύνολο CEU	Πλοία	Σύνολο CEU
	<b>PCC/PCTC</b>				
1	WWL	120	812	4	32
2	NYK	127	647	–	–
3	MOL	114	580	4	27
4	“K” Line	88	452	4	30
5	Hoegh Autoliners	52	336	–	–
<b>Top 5 Εταιρείες μεταφοράς οχημάτων</b>		501	2,827,000	12	89
<b>Παγκόσμιος στόλος εταιρειών μεταφοράς οχημάτων</b>		795	3,952,000	65	444
<b>Μερίδιο Top 5</b>		63%	72%	18%	20%

Πηγή : [www.hellenicshippingnews.com](http://www.hellenicshippingnews.com)

Ορισμένοι από τους λόγους που λίγοι αποφασίζουν να ασχοληθούν με τη μεταφορά οχημάτων αποτελούν τόσο η ανάγκη για ύπαρξη εξειδικευμένων πλοίων, καθώς τα οχήματα ως φορτίο έχουν αρκετές ιδιαιτερότητες σε σχέση με τα υπόλοιπα ξηρά φορτία, όσο και η μοναδικότητα του φορτίου, γεγονός που οδηγεί σε ελάχιστη ευκαμψία όσον αφορά το είδος φορτίου και μεγάλη εξάρτηση από τις διακυμάνσεις της ζήτησης για το συγκεκριμένο προϊόν. Οι πλοιοκτήτες ή εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων έρχονται πλέον αντιμέτωποι με ζητήματα όπως χρήση πιο εκσυγχρονισμένων πλοίων όσον αφορά την αποδοτικότητά τους, μεγιστοποίηση της χωρητικότητας των πλοίων, βελτιστοποίηση των δρομολογίων όσον αφορά το δίκτυο διανομής, προσαρμογή με τις πολιτικές αλλαγές των εκάστοτε χωρών και τις επιδράσεις τους στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και με τη συμμόρφωση με τους όλο και πιο αυστηρούς περιβαλλοντικούς κανονισμούς.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση των τελευταίων χρόνων σε συνδυασμό με την μείωση της ζήτησης για οχήματα, οδήγησαν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών οχημάτων σε βαθιά συρρίκνωση, και ακόμα δεν έχει καταφέρει να επανέλθει στο μέγιστο των πωλήσεων που είχε

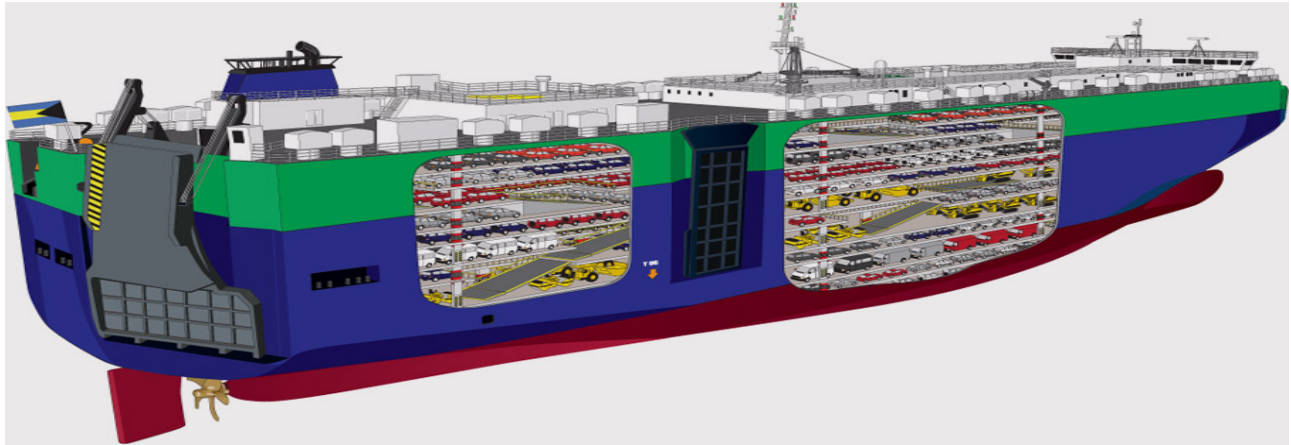
σημειώσει το 2008 με 21,3 εκατομμύρια οχήματα, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης μόλις 1,4% την περίοδο 2013-2015. Οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές οχημάτων μειώθηκαν κι άλλο σε 19,2 εκατομμύρια οχήματα το 2016, παρουσιάζοντας μία μείωση της τάξης του 4% σε σχέση με το 2015 (Clarksons Research). Σύμφωνα με την Clarksons Research, βασικός λόγος αυτής της πτωτικής πορείας αποτελεί η σημαντική μείωση των εισαγωγών στις αναπτυσσόμενες οικονομίες που ακολούθησε τη μείωση της τιμής του προϊόντος. Οι εισαγωγές στη Μέση Ανατολή, στην Αφρική και στη Νότιο Αμερική μειώθηκαν πάνω από 10% το 2016. Και παρόλο που οι εισαγωγές σε Βόρειο Αμερική και Ευρώπη (οι μεγαλύτερες αγορές σε εισαγωγές οχημάτων) αυξήθηκαν οριακά κατά 2% και 4% αντίστοιχα, αυτό δεν ήταν αρκετό να αντισταθμίσει τις απώλειες στον υπόλοιπο κόσμο. Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας μείωσης των θαλάσσιων μεταφορών οχημάτων, αποτελεί η επέκταση της παραγωγής οχημάτων πιο κοντά στα κέντρα ζήτησης (πλέον η παραγωγή οχημάτων εντοπίζεται σε πάνω από 50 χώρες παγκοσμίως), με αποτέλεσμα να αποσυνδεθεί αρκετά η σχέση μεταξύ των παγκοσμίων πωλήσεων οχημάτων, οι οποίες αυξήθηκαν για το 2016 κατά 4,6%, και της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές οχημάτων, η οποία μειώθηκε κατά 4% περίπου.

Σε αντιστάθμιση των ανωτέρω, το 2017 παρατηρήθηκαν τα πρώτα σημάδια μικρής ανάκαμψης. Ορισμένες εταιρείες έχουν αρχίσει να βρίσκουν τρόπους να αυξήσουν την δραστηριότητά τους, όπως για παράδειγμα πολλές εταιρείες άρχισαν να φορτώνουν διαφορετικά φορτία στο δρόμο για τις περιοχές φόρτωσης οχημάτων στη Βορειοανατολική Ασία, τα οποία μπορεί και να έφταναν μέχρι και το 40% της χωρητικότητας του πλοίου, ανοίγοντας έτσι νέους ορίζοντες στη χρήση των πλοίων τους. Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό, τα πλοία άρχισαν να εκμεταλλεύονται το γεγονός ότι υπάρχουν περισσότεροι προορισμοί παραγωγής οχημάτων, μεταφέροντας εκεί λοιπά φορτία. Το 2017 οι 15 μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς οχημάτων δραστηριοποιήθηκαν σε 340 λιμάνια σε 150 χώρες παγκοσμίως (Dynamar's B.V. Report).

#### **1.4 Πλοία μεταφοράς οχημάτων**

Το παγκόσμιο εμπόριο οχημάτων εξυπηρετείται κυρίως από ένα στόλο ειδικά σχεδιασμένων πλοίων τα οποία ονομάζονται Pure Car Carriers - PCC (ένα τέτοιο πλοίο φαίνεται στην Εικόνα 1.1) ή Pure Car Truck Carrier - PCTC. Υπάρχουν, παρόλα αυτά και πλοία που δεν είναι τόσο ειδικά κατασκευασμένα για το σκοπό αυτό αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκτός από τη

μεταφορά λοιπών τροχοφόρων φορτίων και για τη μεταφορά οχημάτων. Αυτά αποκαλούνται Roll-On/Roll-Off ή RoRo (ένα τέτοιο πλοίο φαίνεται στην Εικόνα 1.2).



Πηγή : [www.raycarcarriers.com](http://www.raycarcarriers.com)

**ΕΙΚΟΝΑ 1.1**

**ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ PCC**



Πηγή : [www.e-nautilia.gr](http://www.e-nautilia.gr)

**ΕΙΚΟΝΑ 1.2**

**ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ROLL-ON/ROLL-OFF**



Τα πλοία μεταφοράς οχημάτων σχεδιάζονται έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο ταχύτερος δυνατός χρόνος φορτοεκφόρτωσης καθώς και η μέγιστη δυνατή μεταφορική ικανότητα του πλοίου, με άλλα λόγια έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή ευελιξία του πλοίου. Αυτά τα δύο στοιχεία σε συνδυασμό με την ελαχιστοποίηση του κόστους συνθέτουν την ανταγωνιστικότητα του εκάστοτε πλοίου. Η μεγάλη ευελιξία και το μικρό κόστος σε αυτά τα πλοία, είναι δύο μεταβλητές σχετικά αντίστροφα ανάλογες, καθώς η αύξηση της ευελιξίας οδηγεί σε αύξηση του κόστους και το αντίθετο. Για παράδειγμα, πλοία μεγάλου μεγέθους συνήθως δεν εκτελούν αρκετές εμπορικές διαδρομές, καθώς λόγω του μεγέθους τους δεν χωράνε σε κάποια λιμάνια που αποτελούν σημαντικούς προορισμούς όσον αφορά τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η χωρητικότητα των πλοίων αυτών μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 8.500 αυτοκίνητα (New Horizon PCTC, κατασκευασμένο το 2013 στην Κίνα από την Xiamen Shipbuilding Industry για λογαριασμό της Νορβηγικής εταιρείας Hoegh Autoliners). Τέλος, τα πλοία μεταφοράς οχημάτων χαρακτηρίζονται ως σχεδιάσεις υψηλού κινδύνου, καθώς δεν είναι λίγα τα περιστατικά βύθισης ή ανατροπής τέτοιων πλοίων που έχουν καταγραφεί και οφείλονται στις ιδιαιτερότητες της κατασκευής τους.

### **1.5 Ναύλωση πλοίου για μεταφορά οχημάτων**

Για να διεξαχθεί η θαλάσσια μεταφορά οχημάτων από ένα μέρος του πλανήτη σε ένα άλλο απαιτείται η Ναύλωση (Chartering) ειδικού πλοίου τύπου PCC ή PCTC. Η ναύλωση αποτελεί μία διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, (που μπορεί να είναι, στις θαλάσσιες μεταφορές, ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, για την πραγματοποίηση της θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένης χρονικής περιόδου το φορτίο εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική, συνήθως, αμοιβή που λέγεται ναύλος. Οι ιδιαίτερες συνθήκες που διέπουν την εκάστοτε μεταφορά οχημάτων από ένα μέρος του πλανήτη σε ένα άλλο καταγράφονται σε μία σύμβαση, η οποία καλείται Ναυλοσύμφωνο (Charter party).

Μία από τις πιο συνήθειες μορφές ναυλώσεων στη θαλάσσια μεταφορά οχημάτων είναι η Ναύλωση χρόνου ή Χρονοναύλωση (Time Charter). Αυτό το είδος ναύλωσης περιλαμβάνει τη

μίσθωση ενός πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του. Στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου και επομένως επιβαρύνεται με το μεταβλητό κόστος του πλοίου που περιλαμβάνει έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κ.ά., καθώς βέβαια και με το μίσθωμα του πλοίου. Ωστόσο, η διαχείριση του πλοίου και επομένως η πληρωμή του σταθερού κόστους και του κόστους κεφαλαίου παραμένουν στην ευθύνη του πλοιοκτήτη.

## ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΞΕΝΗ

1. Institute of Chartered Shipbrokers, *Dry Cargo Chartering*, ICS, 2013
2. Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2016
3. Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2017
4. Dynamar's B.V. Report, 2017
5. Car Carrier Trade and Transport 2016, Clarkson Research Services, 2016
6. Car Carrier Trade and Transport 2017, Clarkson Research Services, 2017

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. Naftemporiki.gr
2. Ics-shipping.org
3. Wordshipping.org
4. Naftikachronika.gr
5. Wikipedia.org
6. Ellinikiaktoploia.net
7. Ship-technology.com
8. Mononews.gr
9. E-nautilia.gr
10. Fairplay.ihs.com
11. Joc.com

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

#### 2.1 Αποδοτικότητα πλοίων μεταφοράς οχημάτων

Η αποδοτικότητα του ναυλωμένου πλοίου είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της χρονοναύλωσης. Κατά τις διαπραγματεύσεις, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να δώσει ακριβείς και αξιόπιστες πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, ώστε ο τελευταίος να σχηματίσει μία σαφή εικόνα της τρέχουσας κατάστασης και εμπορικής αξίας του πλοίου. Ορισμένες από τις σημαντικότερες πληροφορίες που πρέπει να δοθούν είναι οι διαστάσεις, η μεταφορική ικανότητα του πλοίου, ο τύπος της μηχανής, το βύθισμα, η ηλικία, τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η εθνικότητα, η κλάση, οι καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου κ.ά.

Τα πλοία τύπου PCC ή PCTC, όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 1 της παρούσας εργασίας, κατασκευάζονται με ειδικές προδιαγραφές λόγω του εξειδικευμένου φορτίου που μεταφέρουν. Η τάση που επικρατεί γενικά τα τελευταία χρόνια στο σχεδιασμό τέτοιων πλοίων είναι η μεγιστοποίηση της χωρητικότητας και η προσθήκη ολοένα και περισσότερων τεχνικών βελτιώσεων, όπως για παράδειγμα τα ανυψούμενα καταστρώματα. Επομένως, εκτός από τις συνήθεις πληροφορίες που ενδιαφέρουν τους ναυλωτές άλλων τύπων πλοίων, οι ναυλωτές των πλοίων μεταφοράς οχημάτων ενδιαφέρονται και για ορισμένα πιο ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά που εντοπίζονται στα πλοία αυτά, τα οποία θα αναλυθούν στην επόμενη παράγραφο. Όλα τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά του εκάστοτε πλοίου PCC ή PCTC, επηρεάζουν την αξία του και κατά συνέπεια τον ναύλο που θα συμφωνηθεί για την ναύλωση του πλοίου.

#### 2.2 Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων μεταφοράς οχημάτων

Τα βασικότερα από τα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων μεταφοράς οχημάτων είναι:

A) Ράμπες μεταξύ καταστρωμάτων και ανυψούμενα καταστρώματα

Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των πλοίων μεταφοράς οχημάτων είναι να υπάρχουν ράμπες μεταξύ των καταστρώματων καθώς και ανυψούμενα καταστρώματα τα οποία θα επιτρέπουν τη μεταφορά υψηλού φορτίου (π.χ. νταλίκες, λεωφορεία, κλπ.) με τέτοιο τρόπο ώστε να διατηρείται η μέγιστη μεταφορική ικανότητα για αυτοκίνητα. Οι ράμπες και τα ανυψούμενα καταστρώματα αυξάνουν την εμπορική ευελιξία των πλοίων αυτών. Οι ράμπες θα πρέπει να υπάρχουν και σε άλλα σημεία του πλοίου, όπως στις πόρτες, στην πρύμνη (πρυμναία και διαγώνια πρυμναία), στα πλαινά για να διευκολύνουν την πρόσβαση των οχημάτων στο πλοίο. Οι πλαινές ράμπες χρησιμοποιούνται πιο σπάνια κατά τις φορτοεκφορτώσεις, αλλά ως εφεδρικές αυξάνουν και αυτές την ευελιξία του πλοίου. Τα πλοία που διαθέτουν ράμπες στην πρύμνη είναι περισσότερο ευέλικτα όσον αφορά τον τρόπο προσέγγισης των λιμανιών καθώς μπορεί να γίνει τόσο κατά μήκος όσο και με την πρύμνη.

#### B) Υψηλή όψη καταστρώματων

Το ύψος των καταστρώματων θα πρέπει να είναι σχετικά μεγάλο έτσι ώστε να μπορούν να στεγαστούν σε αυτά μεγαλύτερου μεγέθους οχήματα, όπως για παράδειγμα τα SUVs. Τα υψηλά καταστρώματα ενισχύουν την εμπορική ευελιξία των πλοίων. Ύψος καταστρώματων που ξεπερνά τα δύο μέτρα θεωρείται τυπικά υψηλό.

#### Γ) Υψηλό ωφέλιμο φορτίο καταστρώματος και ωφέλιμο φορτίο ραμπών

Όσο πιο υψηλό το ωφέλιμο φορτίο καταστρώματος ενός πλοίου, τόσο μεγαλύτερη η ικανότητά του να μεταφέρει βαρύτερο και πιθανότατα πιο κερδοφόρο φορτίο. Ωφέλιμα φορτία πάνω από  $200 \text{ kg/m}^2$  θεωρούνται υψηλά και προσδίδουν μεγαλύτερη εμπορική ευελιξία στα πλοία.

Επιπλέον, υψηλό μέγιστο ωφέλιμο φορτίο ραμπών επιτρέπει στο πλοίο να χειριστεί βαρύτερο φορτίο από τα αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ευελιξία του πλοίου ως προς την ζήτηση. Ένα μέγιστο ωφέλιμο φορτίο ραμπών περίπου ίσο με 150 τόνους θεωρείται υψηλό.

#### Δ) Λεπτός σκελετός και εσωτερικά καταστρώματα

Ο σκελετός και τα εσωτερικά καταστρώματα των πλοίων μεταφοράς οχημάτων θα πρέπει να κατασκευάζονται από λεπτό ατσάλι, κατασκευή για την οποία απαιτούνται ιδιαίτερα προηγμένες τεχνικές, έτσι ώστε να έχουν τη μικρότερη δυνατή αντίσταση στο νερό και τη μεγαλύτερη δυνατή χωρητικότητα στα καταστρώματα.

#### E) Τεχνικά μέσα ασφάλισης των οχημάτων

Τα οχήματα κατά την τοποθέτησή τους εντός των καταστρωμάτων θα πρέπει να διασφαλίζονται έτσι ώστε κατά την μεταφορά να μην υποστούν ζημιές (πχ. δέσιμο τροχών με ιμάντες). Οι τεχνικές διασφάλισης των οχημάτων είναι μία από τις σημαντικότερες προδιαγραφές των πλοίων αυτών, καθώς τα πλοία αυτά θεωρούνται υψηλού κινδύνου λόγω προβλημάτων ευστάθειας που παρουσιάζουν. Δεν είναι λίγα τα περιστατικά ανατροπής ή βύθισης πλοίων μεταφοράς οχημάτων που έχουν καταγραφεί. Επιπλέον, πολλά είναι και τα περιστατικά καταστροφής οχημάτων από πυρκαγιές πάνω σε πλοία. Τα οχήματα θα πρέπει να διασφαλίζονται και από τον κίνδυνο πυρκαγιάς μέσα από την ύπαρξη μεγάλων και ανοιχτών καταστρωμάτων και δικλείδες ασφάλισης της ροής των καυσίμων του πλοίου.

#### ΣΤ) Θέση γέφυρας πλοήγησης

Η γέφυρα πλοήγησης στα πλοία μεταφοράς οχημάτων θα πρέπει να βρίσκεται σε ψηλό σημείο και στο μπροστινό μέρος του πλοίου για να υπάρχει ορατότητα από την τιμονιέρα. Τα ταξίδια που απαιτείται να διεξάγουν τα πλοία αυτά, τις περισσότερες φορές διαρκούν πολλές μέρες και οι συνθήκες πλοήγησης δεν είναι πάντα οι πιο ευνοϊκές. Η καλή ορατότητα είναι ένα από τα σημαντικότερα μέτρα ασφάλειας για τα ταξίδια που διεξάγουν τα πλοία μεταφοράς οχημάτων.

#### E) Ελαχιστοποίηση χρόνου παραμονής στο λιμάνι

Τα πλοία μεταφοράς οχημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης στο εκάστοτε λιμάνι προορισμού να είναι ο ελάχιστος δυνατός. Η σωστή ταξινόμηση του φορτίου στο πλοίο πριν την έναρξη του ταξιδιού είναι εξίσου σημαντική με τον σωστό σχεδιασμό, καθώς και αυτή βοηθάει στην ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι προορισμού. Τα πλοία που καταφέρνουν αυτό, παρουσιάζουν μειωμένο κόστος και είναι πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία του ίδιου τύπου.

### **2.3 Σχεδιασμός πλοίων μεταφοράς οχημάτων και περιβαλλοντικοί κανονισμοί**

Οι αλλαγές που παρατηρούνται στο περιβάλλον τα τελευταία χρόνια οδηγούν τους μηχανισμούς προστασίας του στη θέσπιση ολοένα και αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών. Οι κανονισμοί αυτοί οδηγούν πολλές φορές πλοία σε απόσυρση, καθώς οι μεταβολές στο σχεδιασμό τους ώστε να τηρούνται οι κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος είναι

απαγορευτικές είτε λόγω υψηλού κόστους είτε λόγω αδυναμίας υποστήριξης της αλλαγής από τα λοιπά συστήματα του πλοίου. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες εταιρείες κατασκευής πλοίων μεταφοράς οχημάτων υιοθετούν σχεδιασμούς πλοίων που θα δραστηριοποιούνται φιλικά προς το περιβάλλον.

Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί με τους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα είναι κυρίως οι εξής:

- Από τις αρχές του 2018 τέθηκε σε εφαρμογή νέος κανονισμός ο οποίος προβλέπει τα πλοία που δραστηριοποιούνται εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης να ακολουθούν ορισμένες διαδικασίες παρακολούθησης και καταγραφής της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO<sub>2</sub> που παράγουν τα πλοία, έτσι ώστε από τα στοιχεία που θα συλλεχθούν από τις Αρχές να ληφθούν μέτρα μείωσης των εκπομπών ρύπων που παράγονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Επιπλέον, ο ίδιος κανονισμός προβλέπει την καταγραφή και λοιπών στοιχείων, όπως για παράδειγμα της απόστασης που διένυσε το πλοίο ή το διάστημα παραμονής του στη θάλασσα ή λοιπές μετρήσεις που σχετίζονται με την ενεργειακή αποδοτικότητα του πλοίου. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται τα πλοία, από τις αρχές του 2019 θα πρέπει να υποβάλλουν ετήσια έκθεση στις αρμόδιες Αρχές με όλες τις καταγεγραμμένες μετρήσεις, οι οποίες θα πρέπει να εγκρίνονται προκειμένου να συνεχίζεται η ομαλή δραστηριοποίηση του εκάστοτε πλοίου.
- Επιπλέον ένας νέος περιβαλλοντικός κανονισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO θα τεθεί σε εφαρμογή από 1/1/2020, σύμφωνα με τον οποίο θα τεθεί όριο μέχρι 0,5% όσον αφορά την περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου που χρησιμοποιούν τα πλοία ως καύσιμο. Ήδη υπάρχουν ορισμένες καθορισμένες θαλάσσιες περιοχές στις οποίες το όριο χρήσης καυσίμων με περιεκτικότητα σε θείο είναι μικρότερο από 0,1% (ECA), επομένως το νέο αυτό μέτρο θα ισχύει για τις λοιπές θαλάσσιες περιοχές, στις οποίες μέχρι σήμερα δεν υπάρχει έλεγχος για τις εκπομπές καυσαερίων των πλοίων.
- Άλλος ένας κανονισμός που υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι σχετικά με την αλλαγή των καυσίμων των πλοίων από βαρύ μαζούτ σε υγροποιημένο φυσικό αέριο ή λοιπά εναλλακτικά καύσιμα πριν ακόμα πλησιάσουν στα λιμάνια προορισμού τους. Αυτό

αποτρέπει κατά το μέγιστο δυνατό την μόλυνση των λιμενικών υδάτων καθώς και των παραθαλάσσιων περιοχών που βρίσκονται κοντά στα λιμάνια.

- Ένα ακόμα φλέγον ζήτημα για τον IMO είναι και το θαλάσσιο έρμα. Από το 2017, έχει τεθεί σε εφαρμογή η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχαίριση του Θαλάσσιου Έρματος (BWM Convention), σύμφωνα με την οποία όλα τα πλοία θα πρέπει να διαχειρίζονται το θαλάσσιο έρμα μέσα από την επεξεργασία του και η απόρριψή του στη θάλασσα μόνο εφόσον ικανοποιεί συγκεκριμένα όρια όσον αφορά τη συγκέντρωσή του σε πλαγκτονικούς και παθογόνους οργανισμούς. Σκοπός της Σύμβασης είναι η επιτυχής αντιμετώπιση της μεταφοράς θαλάσσιων μη ιθαγενών μικροοργανισμών μέσω του θαλάσσιου έρματος σε νέα θαλάσσια οικοσυστήματα, γεγονός το οποίο αποτελεί μία από τις κύριες απειλές για τους ωκεανούς παγκοσμίως.

#### **2.4 Ιδιαιτερότητες δραστηριοποίησης στον κλάδο θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων**

Εκτός από τις ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν τα πλοία που δραστηριοποιούνται στον κλάδο μεταφοράς οχημάτων, ιδιαιτερότητες συναντώνται και στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων. Η δραστηριοποίηση σε αυτήν την αγορά έχει πολλές ιδιαιτερότητες και συναντά αρκετές φορές εμπόδια τα οποία οδηγούν σε ανάγκες βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των πλοίων ή ακόμα και προσαρμογής τους. Οι παράγοντες αυτοί αναλύονται κατωτέρω:

- Ο σημαντικότερος, ίσως, παράγοντας που έχει επηρεάσει τον κλάδο της θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων αποτελεί η νέα τάση του κλάδου αυτοκινητοβιομηχανίας που θέλει την προσφορά να μετατοπίζεται πιο κοντά στη ζήτηση. Αυτό σημαίνει ότι στα περισσότερα πλοία, προκειμένου να μην αποσυρθούν, θα πρέπει να γίνουν προσαρμογές σε επίπεδο σχεδιασμού του πλοίου, προκειμένου να μπορούν να μεταφέρουν και λοιπά φορτία, εκτός οχημάτων. Όσο μεγαλύτερη είναι η σχεδιαστική ευελιξία των πλοίων, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η εμπορική. Ήδη τα τελευταία χρόνια, εταιρείες κολοσσοί στη ναυτιλία, όπως η Wallenius Wilhelmsen, σχεδιάζουν τα πλοία τους με ευελιξία, έτσι ώστε η χωρητικότητά τους να χωρίζεται σε ένα ποσοστό 60% για οχήματα και ένα



ποσοστό 40% για χύμα και λοιπά φορτία. Τα οχήματα φορτώνονται στα ψηλότερα καταστρώματα, ενώ τα πιο βαριά φορτία στα χαμηλότερα καταστρώματα.

- Οι πολιτικές αποφάσεις είναι ένας εξίσου σημαντικός παράγοντας στην πορεία του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας και κατά συνέπεια του κλάδου θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων. Σε πολλές περιπτώσεις το γενικότερο πολιτικό κλίμα μιας χώρας θέτει φραγμούς στην εξέλιξη των κλάδων, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των πρόσφατων συζητήσεων των Η.Π.Α. για αύξηση δασμών στις εισαγωγές αυτοκινήτων από την Ε.Ε. Αυτή η εξέλιξη θα οδηγήσει σε απότομη μείωση της ζήτησης με αποτέλεσμα η ανάγκη για ευελιξία των πλοίων μεταφοράς οχημάτων να γίνεται όλο και πιο επιτακτική. Αύξηση δασμών στα εισαγόμενα αυτοκίνητα από τις Η.Π.Α. εξετάζει και η Ρωσία, ενώ η Τουρκία προχώρησε εντός του έτους 2018 σε αύξηση των δασμών στις εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων από τις Η.Π.Α.
- Ένας άλλος παράγοντας που αξίζει να αναφερθεί, αποτελεί αυτός των υγειονομικών κανονισμών που θέτουν ορισμένες χώρες. Ένα παράδειγμα αποτελεί το πιστοποιητικό που πρέπει να εκδίδεται σχετικά με το παράσιτο του δάσους με την ονομασία Asian Gypsy Moth (AGM), το οποίο συναντάται στην Ασία – Ειρηνικός Ωκεανός μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου. Όλα τα πλοία που έχουν καταπλεύσει στα λιμάνια της Ασίας κατά την περίοδο που εντοπίζεται το παράσιτο, πριν την αναχώρηση από το λιμάνι, θα πρέπει να ελεγχθούν και εφόσον δεν ανιχνευθεί το παράσιτο να λάβουν το σχετικό πιστοποιητικό (Certified free of AGM) ώστε να το χρησιμοποιήσουν στην χώρα προορισμού τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το 2018 ένα πλοίο μεταφοράς οχημάτων, το οποίο ενώ κατέφθασε στο λιμάνι της Βαλτιμόρης από την Ιαπωνία, εντοπίστηκε να έχει μολυνθεί από το παράσιτο με αποτέλεσμα να μην του επιτραπεί η προσάραξη στο λιμάνι και να αποσταλλεί για απολύμανση.

## **ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

1. Κ.Γκιζιάκης, Α.Παπαδόπουλος, Ε.Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Εκδ.Σταμούλη ΑΕ, 2006

### **ΞΕΝΗ**

1. John Waite, The Evolution and Risks Associated with Pure Car/Car & Truck Carriers, Marine Investigations & Survey Services Ltd (MISS), 2016
2. Giuseppe Langella, Paolo Iodice, Amedeo Amoresano, Adolfo Senatore, Ship engines and air pollutants: emission during fuel change-over and dispersion over coastal areas, International Journal of Energy and Environmental Engineering, Volume 7, 2016

### **ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

1. [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org)
2. [newmoney.gr](http://newmoney.gr)
3. [isalos.net](http://isalos.net)
4. [kallipos.gr](http://kallipos.gr)
5. [joc.com](http://joc.com)
6. [gard.no](http://gard.no)
7. [cbp.gov](http://cbp.gov)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

#### 3.1 Ναυλοσύμφωνο

Όπως ορίστηκε και στο Κεφάλαιο 1 της παρούσας εργασίας, το Ναυλοσύμφωνο (Charter party) αποτελεί μία διμερή γραπτή σύμβαση που περιλαμβάνει όλους τους όρους και τις συνθήκες που επιτεύχθηκαν από τη συμφωνία μεταφοράς συγκεκριμένου εμπορεύματος από ένα τόπο σε ένα άλλο μεταξύ του εκναυλωτή (πλοιοκτήτης, διαχειριστής, ναυτικός πράκτορας, κλπ.) και του ναυλωτή. Το Ναυλοσύμφωνο είναι ένα έγγραφο ζωτικής σημασίας για την εκάστοτε ναύλωση πλοίου, καθώς αφορά τόσο τα συμβαλλόμενα μέρη όσο και πολλούς άλλους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια μεταφορά που έχουν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα, όπως αξιωματικοί, πλήρωμα, πράκτορες, κλπ. Το ναυλοσύμφωνο, με την αποδοχή του από τα συμβαλλόμενα μέρη μέσω της υπογραφής του, δεσμεύει αυτά τα μέρη νομικά ως προς τους όρους που έχουν συμφωνηθεί υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν τα κατωτέρω:

- Οι προθέσεις των συμβαλλόμενων και το ίδιο το ναυλοσύμφωνο καταλήγουν σε σύναψη νομικών σχέσεων μεταξύ τους.
- Υπάρχει συμφωνηθέν αντίτιμο, δηλαδή ναύλος.
- Οι συμβαλλόμενοι που υπογράφουν έχουν κάθε εξουσιοδότηση για αυτό.

#### 3.2 Απαιτήσεις Ναυλωτών

Στη σύμβαση Ναυλώσεως η βασικότερη απαίτηση του Ναυλωτή και άρα υποχρέωση του Εκναυλωτή είναι η μεταφορά του εμπορεύματος από ένα τόπο σε ένα άλλο τόπο. Η μεταφορά θα πρέπει να εκτελεσθεί εμπρόθεσμα σε σχέση με τον συμφωνηθέντα χρόνο παράδοσης, αλλά και με ασφάλεια του εμπορεύματος.

Ορισμένες βασικές υποχρεώσεις του εκναυλωτή σε σχέση με το πλοίο και το φορτίο, σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αποτελούν οι εξής:

- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να χρησιμοποιήσει το πλοίο που έχει συμφωνηθεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, και όχι κάποιο άλλο πλοίο, ακόμα κι αν αυτό είναι εντελώς όμοιο με το συμφωνηθέν (άρθρο 113, §1).
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλο για την εκτέλεσή της, τόσο ως προς το πέρας του ταξιδιού (κατάλληλο προς πλουν) όσο και ως προς την ασφαλή μεταφορά του φορτίου (καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου) και να μην το θέσει σε κινδύνους άλλους πλην των θαλάσσιων (άρθρο 111).
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο στον τόπο φορτώσεως που έχει συμφωνηθεί και όχι σε οποιαδήποτε θέση του λιμένα, ακόμα κι αν χρειαστεί να ταξιδέψει προκαταρκτικά, με δικά του έξοδα και κίνδυνο. Επιπλέον, με δικά του έξοδα θα πρέπει να πραγματοποιήσει τη φόρτωση και στοιβασία του φορτίου στο λιμάνι φόρτωσης (άρθρο 112). Τα ανωτέρω ισχύουν και για την εκφόρτωση (άρθρο 127).
- Ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση αναμονής για όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να ολοκληρωθεί η φόρτωση (άρθρο 117). Η αναμονή αυτή σε ναυτικούς όρους ονομάζεται σταλία (laytime) και είτε καθορίζεται στη συμφωνία είτε καθορίζεται κατ' επιεική κρίση ανάλογα με τις συνθήκες και τις συνήθειες στο λιμάνι φόρτωσης. Κάθε διάστημα πέραν αυτού καλείται υπεραναμονή ή επισταλία (demurrage time) και συνήθως ο ναυλωτής «τιμωρείται» δίνοντας κάποιο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή.
- Ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να μεταφορτώσει το φορτίο εκτός εαν υπάρχει αναπόφευκτη ανάγκη (πχ. βλάβη κατά τη διάρκεια ταξιδιού που δεν επιτρέπει τη συνέχισή του) (άρθρο 113, §2).
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να μην παρεκκλίνει από την κανονική πορεία που έχει συμφωνηθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με εξαίρεση ορισμένες ειδικές περιπτώσεις που κατονομάζονται στο άρθρο του Νόμου (άρθρο 126).
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον νόμιμο παραλήπτη σύμφωνα με τη συμφωνία, ο οποίος μπορεί να είναι ο ναυλωτής ή κάποιος τρίτος (άρθρο 130). Το φορτίο θα πρέπει να παραδοθεί μόνο εφόσον ο εκναυλωτής έχει λάβει τον συμφωνηθέντα ναύλο και λοιπές τυχόν οφειλόμενες παροχές.
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική (μετά τη φόρτωση), μόνο εφόσον το έχει απαιτήσει ο ναυλωτής (άρθρο 125, §1). Η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο σε ένα πρωτότυπο έντυπο το οποίο παραδίδει στον ναυλωτή ή φορτωτή. Αντίγραφο της

φορτωτικής υπογεγραμμένο από τον ναυλωτή, παραδίδεται στον εκναυλωτή και παραμένει στα χέρια του πλοιάρχου (άρθρο 168).

Όλες οι ανωτέρω υποχρεώσεις ισχύουν εφόσον δεν υπάρχει ρήτρα στο Ναυλοσύμφωνο που να ορίζει κάτι διαφορετικό.

Εκτός από τις ανωτέρω υποχρεώσεις του εκναυλωτή που αναφέρθηκαν, υπάρχουν και ορισμένες επιπλέον υποχρεώσεις που υφίστανται κυρίως στις περιπτώσεις Χρονοναυλώσεων. Έτσι σε περίπτωση που το Ναυλοσύμφωνο αναφέρεται σε χρονοναύλωση ισχύουν οι εξής πρόσθετες υποχρεώσεις για τον εκναυλωτή:

- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, έτσι ώστε να μπορέσει να σχηματίσει μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει δικό του πλοίο και όχι το πλοίο κάποιου άλλου πλοιοκτήτη που έχει ο ίδιος ναυλώσει σύμφωνα με όρους άλλου ναυλοσυμφώνου, και αυτό διότι ο εκναυλωτής στο Ναυλοσύμφωνο συμβάλλεται ως ιδιοκτήτης του πλοίου που ναυλώνει.
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελέσει τα ταξίδια που έχουν καθοριστεί από τον ναυλωτή, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- Ο εκναυλωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου (πχ. δόσεις δανείου που λήφθηκε για την απόκτηση του πλοίου, κλπ.).
- Ο εκναυλωτής αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο συμφωνηθέν λιμένα.
- Ο εκναυλωτής υποχρεούται να προσλάβει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος και να αναλάβει τη διατροφή τους. Για κάθε μισθό ή αποζημίωση που οφείλεται σε αυτούς, υπόχρεος καταβολής είναι ο εκναυλωτής.

Ενώ οι ανωτέρω υποχρεώσεις του εκναυλωτή ορίζονται με βάση την νομοθεσία, υπάρχουν και κάποιες άλλες υποχρεώσεις οι οποίες έχουν προκύψει μέσα από σύγχρονες προσεγγίσεις όσον αφορά τις Ναυλώσεις, στις οποίες φαίνεται ότι οι απαιτήσεις των ναυλωτών στις μέρες μας εστιάζουν περισσότερο σε επίκαιρα θέματα όπως η φήμη, η συμμόρφωση με περιβαλλοντικούς κανονισμούς, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και η μείωση του κόστους.

Πιο συγκεκριμένα, από τη σκοπιά του Μάρκετινγκ, οι απαιτήσεις των ναυλωτών εστιάζονται, στις μέρες μας, στα εξής:

1. Παροχή υψηλής ποιότητας θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Η ποιότητα αξιολογείται με κριτήρια όπως η συχνότητα των δρομολογίων, η ύπαρξη απ'ευθείας δρομολογίων, η ευελιξία δρομολογίων, η παραλαβή και παράδοση του φορτίου στην ώρα του, η γρήγορη εκτέλεση του ταξιδιού, η μείωση στο ελάχιστο του χρόνου turn-around, ο σωστός χειρισμός του φορτίου, η ασφαλής μεταφορά του φορτίου, κ.ά.
2. Συμμόρφωση πλοιοκτήτριας εταιρείας στους διεθνείς κανόνες ασφαλούς διαχείρισης πλοίων μέσα από την κατάλληλη σχεδίαση και κατασκευή των πλοίων, την ορθολογική συντήρηση των πλοίων, την συνεχή εκπαίδευση των πληρωμάτων που απαρτίζονται από άτομα με τα κατάλληλα επαγγελματικά προσόντα, κ.ά.
3. Φήμη και εικόνα της πλοιοκτήτριας εταιρείας στη ναυτιλιακή αγορά. Εδώ ο ναυλωτής μπορεί να εξετάζει το ιστορικό απωλειών και ζημιών της πλοιοκτήτριας καθώς και να λαμβάνει υπόψη τη φήμη για την αξιοπιστία του πλοιοκτήτη.
4. Παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών σε μειωμένο κόστος. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες μέσα από στρατηγικές μείωσης του κόστους και ταυτόχρονης αύξησης της αποδοτικότητας των πλοίων τους μπορούν να προσελκύσουν περισσότερους υποψήφιους ναυλωτές.
5. Τήρηση κατάλληλης διαδικασίας διαπραγμάτευσης ναύλωσης. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα πρέπει να ακολουθούν τους κανόνες διαπραγμάτευσης ναύλωσης, να παρέχουν αξιόπιστες και ακριβείς πληροφορίες που αφορούν τα πλοία τους, να συνεργάζονται με τον ναυλωτή και να ανταποκρίνονται στις εύλογες ανάγκες του. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί, πως όσον αφορά το τεχνικό κομμάτι της ναύλωσης, δηλαδή τα τεχνικά χαρακτηριστικά και πληροφορίες που θα πρέπει αξιόπιστα να παρέχει ο εκναυλωτής στον ναυλωτή, το ενδιαφέρον του ναυλωτή επικεντρώνεται κυρίως στα εξής χαρακτηριστικά του πλοίου:
  - Χώρος του φορτίου (χωρητικότητα και διαμόρφωση χώρου φόρτωσης)
  - Ταχύτητα πλοίου
  - Γενική κατάσταση πλοίου (μηχανή, κατανάλωση καυσίμων, εξοπλισμός και πλήρωμα)
  - Εμπόρευμα που έχει μεταφέρει το πλοίο και λιμάνια που έχει πιάσει
  - Κλάση του πλοίου (Νηογνώμονας)

6. Η διατήρηση καλών σχέσεων της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του πληρώματος με τον ναυλωτή.
7. Σύστημα ενημερώσεως και πληροφόρησης του ναυλωτή.

### 3.3 Απαιτήσεις πλοιοκτητών

Η σημαντικότερη απαίτηση του πλοιοκτήτη και παράλληλα υποχρέωση του ναυλωτή, είναι η καταβολή του ναύλου από τον ναυλωτή. Ο ναύλος καταβάλλεται με τον τρόπο και στο χρόνο που ορίζεται στο Ναυλοσύμφωνο. Το ποσό του ναύλου εξαρτάται κυρίως από το είδος της ναύλωσης και μπορεί να υπολογίζεται με πολλούς τρόπους, όπως:

- ✓ Ανάλογα με την ποσότητα του φορτίου. Η ποσότητα του φορτίου μπορεί να καθοριστεί με μέτρο το βάρος, τον όγκο, τον αριθμό τεμαχίων και τις διαστάσεις των εμπορευμάτων.
- ✓ Ανάλογα με τον παράγοντα του χρόνου. Ο προσδιορισμός του ναύλου με αυτόν τον τρόπο χρησιμοποιείται κυρίως στις Χρονοναυλώσεις και πραγματοποιείται με βάση τη μονάδα του χρόνου που καθορίζεται στη σύμβαση (ημέρα, εβδομάδα, μήνας, έτος, κλπ.).
- ✓ Κατ' αποκοπή. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται κυρίως όταν δεν έχει αποφασιστεί από τον ναυλωτή το είδος και η ποσότητα του εμπορεύματος που θα μεταφερθεί ή όταν δεν μπορεί να υπολογιστεί ο χώρος που θα καταλάβει το εμπόρευμα στο πλοίο. Έτσι, ναυλωτής και εκναυλωτής μοιράζονται από κοινού αυτήν την αβεβαιότητα και υπολογίζουν το ναύλο κατ' αποκοπή.

Πέρα από τη βασική υποχρέωση του ναυλωτή, υπάρχουν και ορισμένες άλλες υποχρεώσεις δευτερεύουσας σημασίας, που, όμως, θα πρέπει να τηρηθούν καθώς δεσμεύουν νομικά τον ναυλωτή, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει υπογράψει. Αυτές οι υποχρεώσεις αναφέρονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 154) και είναι οι εξής:

- Ο ναυλωτής υποχρεούται να φέρει τα προς φόρτωση εμπορεύματα στην καταλληλότερη για τη φόρτωση θέση του λιμένα. Επίσης, θα πρέπει να έχει φέρει όλο το συμφωνηθέν εμπόρευμα προς μεταφορά και όχι μόνο κάποιο μέρος από αυτό.
- Ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα έγγραφα τα οποία απαιτούνται ώστε να πραγματοποιηθεί η φόρτωση του εμπορεύματος (πχ. τελωνειακά, υγειονομικά, άδειες εξαγωγής, κλπ.).

- Ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει στον πλοίαρχο (ή στον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του εκναυλωτή), στο λιμένα εκφόρτωσης του εμπορεύματος, τη στιγμή της παράδοσής του, έγγραφη απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής έχει νομιμοποιήσει άλλον παραλήπτη του φορτίου, τότε αυτός ο παραλήπτης αναλαμβάνει και την υποχρέωση παράδοσης έγγραφης απόδειξης παραλαβής του φορτίου.

Εκτός από τις ανωτέρω υποχρεώσεις του ναυλωτή που αναφέρθηκαν, υπάρχουν και ορισμένες επιπλέον υποχρεώσεις που υφίστανται κυρίως στις περιπτώσεις Χρονοναυλώσεων. Έτσι σε περίπτωση που το Ναυλοσύμφωνο αναφέρεται σε χρονοναύλωση ισχύουν οι εξής πρόσθετες υποχρεώσεις για τον ναυλωτή:

- Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τους όρους της σύμβασης σχετικά με τη χρονική διάρκεια της σύμβασης ή με το συμφωνηθέν αριθμό ταξιδιών σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.
- Ο ναυλωτής υποχρεούται να απασχολήσει το πλοίο μεταξύ ασφαλών λιμένων. Επιπλέον, υποχρεούται να απασχολεί το πλοίο μέσα στα γεωγραφικά όρια που υπαγορεύουν οι ασφαλιστές του πλοίου και να τηρεί τυχόν πρόσθετους γεωγραφικούς περιορισμούς που μπορεί να έχουν τεθεί στη σύμβαση, όπως για παράδειγμα η αποφυγή παγόβουνων ή η αποφυγή πολιτικώς ή πολεμικώς εμπόλεμων περιοχών.
- Ο ναυλωτής υποχρεούται να μεταφέρει νόμιμο φορτίο.
- Ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τη φόρτωση, στοιβασία, διευθέτηση και εκφόρτωση του φορτίου κάτω από την επίβλεψη του καπετάνιου. Είναι υπεύθυνος, επίσης, σε περίπτωση που χρειαστεί, να μισθώσει κατάλληλους εργάτες στην ξηρά.
- Ο ναυλωτής πρέπει να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη στο μέρος και τη χρονική περίοδο που έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση.
- Ο ναυλωτής πρέπει να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη στην ίδια καλή κατάσταση που το παρέλαβε.
- Ο ναυλωτής υποχρεούται να μετράει και να καταγράφει τα καύσιμα στην αρχή και στο τέλος της χρονοναύλωσης. Απαγορεύεται να χρησιμοποιεί καύσιμα κακής ποιότητας ή ακατάλληλα για τη μηχανή του πλοίου.



- Όλα τα μεταβλητά έξοδα ταξιδιού, τα οποία αποτελούνται από έξοδα όπως καύσιμα, λιμενικά, έξοδα διέλευσης καναλιών, φαρικά, πλοηγικά, έξοδα ρυμουλκών, έξοδα αγκυροβολίας, κλπ. υποχρεούται να τα αναλάβει ο ναυλωτής.
- Ο ναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για κάθε πρόσθετη επιβάρυνση που θα υποστεί ο τελευταίος και που θα προκύψει από την εμπορική χρήση του πλοίου από το ναυλωτή κατά τη διάρκεια της χρονονάυλωσης. Επιπλέον, υποχρεούται να συμμορφώνεται στις εμπορικές οδηγίες και εντολές του πλοιοκτήτη.

## **ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

1. Γ.Χολέβας, Η Πρακτική των Ναυλώσεων, 1997
2. Ε.Πλωματαρίου, Μάρκετινγκ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.Εργαλείο Βελτίωσης της Πολιτικής Ναυλώσεων, Εκδ. Σταμούλης, 2006
3. Ε.Γεωργαντόπουλος, Γ.Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 1997

### **ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

1. [xkarampagias.gr](http://xkarampagias.gr)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΣΥΝΑΨΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

#### 4.1 Μελέτη περίπτωσης

Η εταιρεία «GOLDEN RAY SHIPPING LTD.», με έδρα τον Παναμά, επιθυμεί να παραχωρήσει προς ναύλωση το πλοίο της «Golden Ray», τύπου οχηματαγωγό (PCTC) με αριθμό IMO 8825435, σημαίας Παναμά, το οποίο θα βρίσκεται στην περιοχή ανάμεσα σε Ιαπωνία και Νότια Κορέα σε περίπου δέκα μέρες.

Η μεταφορική εταιρεία «GLOVIS CO. LTD.», με έδρα τη Σεούλ της Νότιας Κορέας, έχει στα χέρια της συμβόλαιο με την εταιρεία «HYUNDAI MOTOR COMPANY», με έδρα επίσης τη Σεούλ της Νότιας Κορέας για τη μεταφορά αυτοκινήτων τα επόμενα δέκα έτη από τα εργοστάσιά της στη Νότια Κορέα προς τις αγορές των Η.Π.Α., Νότιας Αμερικής, Ινδίας, Αφρικής και Ευρώπης. Τα ιδιόκτητα πλοία της «GLOVIS CO. LTD.», όμως δεν επαρκούν για να ανταποκριθεί στο έργο της. Τα σχέδιά της για επέκταση του στόλου της έχουν αναβληθεί από τα στελέχη της λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης και της μείωσης των φορτίων γενικότερα. Εξάλλου, η πρόσφατη χρεοκοπία της «HANJIN SHIPPING», του κορεάτικου κολοσσού, ταρακούνησε την αγορά και δύσκολα θα μπορούσε να εγκριθεί από το διοικητικό της συμβούλιο μια τόσο μεγάλη επένδυση, όπως η παραγγελία νέων πλοίων. Η πιο επωφελής λύση φαίνεται να είναι η χρονοναύλωση ενός πλοίου ξένης ιδιοκτησίας, ειδικά τη συγκεκριμένη περίοδο που οι ναύλοι, λόγω του οικονομικού περιβάλλοντος έχουν μειωθεί τόσο πολύ.

Σαν ναυλομεσίτης και έχοντας φέρει τα δύο μέρη, πλοιοκτήτες και ναυλωτές, σε συμφωνία για τη ναύλωση του πλοίου «Golden Ray», θα προχωρήσω στη σύνταξη ενός χρονοναυλοσυμφώνου επωφελούς και για τις δύο πλευρές.

#### 4.2 Πηγές ναυλοσυμφώνων

Υπάρχουν διάφορες πηγές απ' όπου μπορεί κανείς να αντλήσει πληροφορίες σχετικά με τους όρους ενός ναυλοσυμφώνου, οι σημαντικότερες και περισσότερο αποδεκτές εκ των οποίων είναι

οι οργανισμοί BIMCO, FONASBA και τα P&I Clubs. Παρακάτω αναλύεται ο ρόλος τους και η σημασία τους για τη ναυτιλία.

- **BIMCO**

Ο BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ιδρύθηκε το 1905 από μία ομάδα πλοιοκτητών οι οποίοι δραστηριοποιούνταν κυρίως σε εμπορικές γραμμές της Βαλτικής Θάλασσας. Πρωταρχικός του στόχος ήταν ο έλεγχος και άυξηση των τιμημάτων στο εμπόριο ξυλίας.

Αργότερα υιοθέτησε μια ευρύτερη, πιο διεθνή προσέγισή στη ναυτιλία και, αν και ακόμα ασχολείται ως επί το πλείστον με ξηρά φορτία, στον οργανισμό πλέον συμμετέχουν πλοιοκτήτες, ναυλομεσίτες, ναυτιλιακοί πράκτορες, δικηγόροι και οργανισμοί αμοιβαίας ασφάλισης (P&I Clubs), αντιπροσωπεύοντας συνολικά το 60% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Στόχοι του, μεταξύ άλλων, είναι να διευθετήσει όλα τα ζητήματα που μπορεί να επηρεάζουν τα μέλη του, επιζητώντας συνεργασία παρά αντιπαράθεση, και, αναλύοντας δεδομένα πρακτικής φύσης, να εξασφαλίσει ότι οι οικονομικές επιπτώσεις των νέων κανονισμών για τους πλοιοκτήτες θα εκτιμηθούν με ακρίβεια.

Για πολλά χρόνια εκδίδει εγκεκριμένα έγγραφα συμπεριλαμβανομένων ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών, πολλές φορές σε συνεργασία με άλλους οργανισμούς όπως το Chamber of Shipping και η ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (FONASBA), ή μερικές φορές ύστερα από συμφωνία με οργανισμούς ναυλωτών ή μεταφορέων. Αυτός είναι και ο ρόλος για τον οποίο είναι περισσότερο γνωστός ο BIMCO, αν και οι υπόλοιπες δραστηριότητές του είναι εξίσου σημαντικές.

Μια καινοτομία του τα τελευταία χρόνια είναι η παράδοση ημερήσιων σεμιναρίων σε διάφορα ναυτιλιακά κέντρα ανά τον κόσμο, η οποία χαίρει ευρείας αποδοχής από το ναυτιλιακό κοινό, που ενδιαφέρεται για έγκυρη πληροφόρηση από καταξιωμένους επαγγελματίες του χώρου.

Αν και μόνο τα μέλη του BIMCO έχουν πρόσβαση στα περισσότερα από τα έγγραφα που εκδίδει, χρήσιμο υλικό, όπως πολλά από τα εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνά του, είναι διαθέσιμα και στο ευρύ κοινό μέσω της ιστοσελίδας του.

- **FONASBA**

Ο FONASBA (Federation of National Association of Shipbrokers and Agents - Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων) ιδρύθηκε το 1969 από εθνικούς ευρωπαϊκούς συνδέσμους ναυλομεσιτών και ναυτιλιακών πρακτόρων με σκοπό να εκπροσωπήσουν τα συμφέροντα των ναυτιλιακών πρακτόρων και των ναυλομεσιτών που ασχολούνται με τις ναυλώσεις. Σχεδόν εικοσιέξι χώρες παγκοσμίως αντιπροσωπεύονται στον οργανισμό μέσω των εθνικών συνδέσμων μελών τους.

Ο FONASBA μπορεί να συνδράμει και μιλά με το εξουσιοδοτημένο της δικαίωμα σε όλα τα ζητήματα σχετικά με το ναυτιλιακό κλάδο, όσον αφορά στους πράκτορες και τους ναυλομεσίτες. Συνομιλητές της είναι εθνικοί και διεθνείς οργανισμοί, επίσημες αρχές και εταιρείες. Ενθαρρύνει τη δίκαιη και ισότιμη εφαρμογή του επαγγέλματος του ναυλομεσίτη και του ναυτιλιακού πράκτορα και ως προς αυτή της τη λειτουργία υποστηρίζει τα μέλη της όταν τα συμφέροντα του επαγγέλματός τους αμφισβητούνται, συντονίζει τις προσπάθειες για βελτίωση, απλοποίηση και τυποποίηση των ναυτιλιακών συμβολαίων και εγγράφων και εξασφαλίζει την αποδοτικότερη ανταλλαγή πληροφοριών γενικού και ειδικού ενδιαφέροντος.

Ο οργανισμός έχει στόχο συγκεκριμένα τη συνεργασία με οργανισμούς πλοιοκτητών, εμπόρων και ναυλωτών σε διεθνές επίπεδο, με την πεποίθηση ότι οι ιδιαίτερες σχέσεις μεταξύ των μελών του και των συμφερόντων των φορτίων και πλοιοκτητών θα βοηθήσει το FONASBA να φέρει στο επίκεντρο των συζητήσεων την εμπειρία συντονισμένη με τον επαγγελματισμό σε διεθνή βάση και έτσι να συνεισφέρει στο διεθνές εμπόριο.

Η επιτροπή Ναυλώσεων και Εγγράφων του FONASBA έχει συμμετάσχει ενεργά σε αναθεωρήσεις ναυλοσυμφώνων και άλλων ναυτιλιακών εγγράφων. Για παράδειγμα, έχει εκδόσει γενικά πρακτορικά σύμφωνα, τη σύμβαση της διεθνούς επιτροπής ναυλομεσιτών, κώδικα χρονοναυλώσεων καθώς και οδηγό συνθηκών λιμενικών πρακτόρων.

Η επιτροπή Ναυλώσεων και Εγγράφων του οργανισμού έχει παίξει επίσης ηγετικό ρόλο στην αναθεώρηση διάφορων ναυλοσυμφώνων. Η καθοδηγική πολιτική στην αναθεώρηση κάθε ναυλοσυμφώνου είναι η αντικειμενικότητα και η υιοθέτηση μιας θέσης ίσων αποστάσεων ανάμεσα στους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες ανεξάρτητα από την τρέχουσα κατάσταση των

αγορών. Τέλος, ο οργανισμός προτείνει όρους οι οποίοι είναι δίκαιοι και για τις δύο πλευρές, ξεκάθαροι, κατανοητοί και που αντικατοπτρίζουν τις σύγχρονες συνθήκες.

- **P&I Clubs**

Τα P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs) είναι οργανισμοί αμοιβαίας ασφάλισης των πλοίων, μέλη των οποίων είναι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι είναι ταυτόχρονα και ασφαλιστές και ασφαλιζόμενοι.

Καθώς οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν καλύπτουν τους πλοιοκτήτες για όλους τους κινδύνους που μπορεί να συναντήσει ένα πλοίο κατά τη διάρκεια των πλόων του, όπως τυχόν ατυχήματα του πληρώματος, η απώλεια του μισθώματος κλπ., κινδύνους εξίσου υπολογίσιμους με κάποια σύγκρουση ή την ολική απώλεια κάποιου πλοίου, γεννήθηκε η ανάγκη προστασίας τους από κάθε γενικό κίνδυνο. Έτσι ενώθηκαν οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες σε ασφαλιστικούς οργανισμούς, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, όπου όλα τα μέλη-πλοιοκτήτες θα συνέβαλαν εξίσου στο κοινό ταμείο, με σκοπό την κάλυψη των ίδιων των μελών τους από όλους τους κινδύνους στους οποίους εκείνα μπορεί να βρεθούν εκτεθημένα και δεν καλύπτουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί οργανισμοί. Στις μέρες μας θεωρείται αυτονόητο ότι, εκτός από την ασφάλεια του πλοίου, οι ιδιοκτήτες του καλύπτονται και από κάποιο P&I Club, γεγονός που αποτελεί και προϋπόθεση για να επιλεγεί αυτό έναντι κάποιου άλλου προς ναύλωση.

Τα P&I Clubs έχουν πλέον εξελιχθεί από απλούς ασφαλιστικούς οργανισμούς σε πολυδιάστατες οντότητες, που προσφέρουν πολλά παραπάνω από μια απλή χρηματική κάλυψη έναντι κάποιου κινδύνου. Διαθέτουν αντιπροσώπους στα περισσότερα λιμάνια του κόσμου, με ικανά στελέχη ώστε να παρέχουν αξιόπιστη υποστήριξη στην περίπτωση που τα μέλη τους τη χρειαστούν. Επιπλέον, διαθέτουν νομικά τμήματα, τα οποία μπορούν να βοηθήσουν τα μέλη, παρέχοντας συμβουλές σε διάφορα και ποικίλα θέματα για τα οποία, σε διαφορετική περίπτωση, οι πλοιοκτήτες θα χρειαζόταν να απευθυνθούν σε εξειδικευμένους εξωτερικούς συνεργάτες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται από πλευράς κόστους και χρόνου. Πιο συγκεκριμένα, εκδίδουν εγκυκλίους με πρακτικές συμβουλές για τα μέλη τους, ελεύθερες προς άμεση χρήση. Παράλληλα, βοηθούν τα μέλη τους με τη σύνταξη νομικών και εμπορικών εγγράφων, όπως φορτωτικές, εγγυητικές επιστολές, εισιτήρια επιβατών, συμβάσεις εργασίας των πληρωμάτων κλπ.

Στα πλαίσια αυτά εξυπηρετούν τα μέλη τους και με το να τους προτείνουν να ενωματώσουν όρους, στις συμβάσεις ναύλωσης των πλοίων τους, τέτοιους ώστε να τους προστατεύουν και να τους καλύπτουν από κάθε πιθανή διαμάχη ή διαφωνία με τους ναυλωτές ή τους ιδιοκτήτες του φορτίου.

#### **4.3 Σύνταξη της Σύμβασης**

Λαμβάνοντας τα παραπάνω υπόψιν και αντλώντας πληροφορίες μέσα από τα κανάλια πληροφοριών των ανωτέρω πηγών, συντάσσεται η σύμβαση χρονοναύλωσης του πλοίου «Golden Ray» ανάμεσα στην πλοιοκτήτρια εταιρεία «Golden Ray Shipping Ltd.» και την ναυλώτρια εταιρεία «Glovis Co. Ltd.», οι όροι της οποίας αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

## ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΞΕΝΗ

1. Institute of Chartered Shipbrokers, *Shipping Business*, ICS, 2013
2. Institute of Chartered Shipbrokers, *Ship Operation and Management*, ICS, 2010

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. Naftemporiki.gr



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η παρούσα Σύμβαση Χρονοναύλωσης συνήφθη στη Σεούλ την 15<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2018 μεταξύ των Golden Ray Shipping Ltd, με έδρα τον Παναμά, ως πλοιοκτήτριας εταιρείας, και Glavis Co Ltd, με έδρα τη Σεούλ, ως ναυλώτριας εταιρείας.

#### Περιγραφή του Πλοίου

Όνομα Πλοίου	:	Golden Ray		
Πλοιοκτήτης	:	Golden Ray Shipping Ltd.		
Λιμένας Νηολογίου	:	Παναμάς		
Σημαία	:	Παναμάς		
Ναυπηγήθηκε	:	Μάιος 2009, Hyundai Mipo Dockyard, Ουλσάν, Ν. Κορέα		
Διαχειριστής	:	Golden Ray Shipping Ltd.		
Τελευταίος Δεξαμενισμός	:	Ιούνιος 2018		
Νηογνώμων	:	DNV-GL		
Τύπος Πλοίου	:	Οχηματαγωγό		
Διακριτικό Σήμα	:	ELND4		
Αριθμός IMO	:	8825435		
Διαστάσεις	:	Ολικό Μήκος	:	190 μ.
		Ολικό Πλάτος	:	32,2 μ.
		Βάθος από το άνω κατάστρωμα	:	33,05 μ.
		Καλοκαιρινό Βλυθισμα	:	8,92 μ.
		Απόβαρο	:	11.993 τ.
Βυθίσματα	:	Έξαλα	Βυθίσμα	Νεκρό Βάρος
		Γλυκό Νερό - Τροπικοί	:	3,813 μ. 9,268 μ. 18.836 τ.
		Γλυκό Νερό	:	3,998 μ. 9,083 μ. 17.987 τ.
		Τροπικοί	:	3,976 μ. 9,105 μ. 18.840 τ.
		Καλοκαίρι	:	4,161 μ. 8,920 μ. 17,980 τ.
		Χειμώνας	:	4,346 μ. 8,735 μ. 17,133 τ.

Χωρητικότητα	:	Ολική (GT)	Καθαρή (NT)
		Γενική	15.106,00 τ.
		Παναμά	44.224,94 τ.
		Σουέζ	45.130,21 τ.

Κύρια Μηχανή : HYUNDAI MAN B&W 7S50MC-C – 12355 KW / 16.800 BHP / 122 RPM  
 Ηλεκτρομηχανές : 3 X YANMAR 7L28/32H

Χωρητικότητα Δεξαμενών	:	IFO 280 CST	: 2.528 τ.
		Έρμα	: 7.132 τ.
		MDO	: 447 τ.
		Γλυκό Νερό	: 380 τ.

Μεταφορική Ικανότητα	:	Αμπάρια	: 4
		Καταστρώματα	: 12
		Αυτοκίνητα	: 5.386
		Φορτηγά	: 33%

Ικανότητα Φόρτωσης	:	Κύρια Ράμπα	: 16 τ./τ.μ.
		Πλαϊνή Ράμπα	: 10 τ./τ.μ.
		Ύψος Πύλης	: 5,365 μ.
		Πλάτος Πύλης	: 4,000 μ.

#### Περιγραφή Καταστρωμάτων:

Αριθμός Καταστρώματος	Αριθμός Οχημάτων	Ύψος (μ.)	Επιφάνεια (τ.μ.)	Διαστάσεις Οχημάτων		Βάρος ανά τ.μ. (τ.)	Βάρος ανά Άξονα (τ.)
				Μήκος (μ.)	Πλάτος (μ.)		
1	526	1,90	4.645	4,22	1,60	0,20	1,00
2	530	2,00	4.745	4,22	1,60	0,20	1,00
3	534	2,00	4.715	4,22	1,60	0,20	1,00
4	534	2,30	4.710	4,22	1,60	0,20	1,00
5	574	2,40	5.045	4,22	1,60	0,20	1,00
6	514	2,35	4.505	4,22	1,60	0,25	1,00
7	469	2,45	4.255	4,22	1,60	1,00	1,00
8	492	2,35	4.535	4,22	1,60	0,20	1,00
9	358	1,70	3.295	4,22	1,60	0,20	1,00
10	341	1,70	3.190	4,22	1,60	0,20	1,00
11	320	1,70	3.020	4,22	1,60	0,20	1,00

12	194	1,70	1.860	4,22	1,60	0,20	1,00
Σύνολα	5.386		48.520				

#### Ταχύτητα και Καταναλώσεις Καυσίμων:

Κατάσταση	Ταχύτητα (κόμβοι)	Κατανάλωση Καυσίμων (τόνοι)	
		Κύρια Μηχανή – RMG35/280 CST	Ηλεκτομηχανές - MDO
Μέγιστη ταχύτητα	17	45	2,5
Οικονομική Ταχύτητα	15	38	2,5
Ελάχιστη Ταχύτητα	14	35	2,5
Ενλμεισμού – Ωρα Εργασίας	0	0	2,5
Ενλμεισμού – Αναμονή	0	0	0,8

#### Διάρκεια Σύμβασης

Αντικείμενο: Η διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

Αιτιολογία: Πρέπει να ορίσουμε τη διάρκεια για την οποία τα δύο μέρη επιθυμούν να συνάψουν σύμβαση για την παραχώρηση του πλοίου «Golden Ray». Η Πλοιοκτήτρια εταιρεία επιθυμεί όσο το δυνατό μεγαλύτερη διάρκεια ώστε να έχει σταθερά έσοδα. Οι Ναυλωτές, αντίθετα, φοβούνται ότι δεν θα υπάρχει σταθερά διαθέσιμο φορτίο αυτοκινήτων τα επόμενα χρόνια. Δεν θα ήθελαν, όμως, να χάσουν τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται. Επομένως, επιλέγουν μια μέση λύση, τη ναύλωση του Πλοίου για δώδεκα μήνες.

Περιεχόμενο: Συμφωνείται η ναύλωση του Πλοίου για δώδεκα μήνες, συν/πλην ένα μήνα ώστε να έχει ολοκληρωθεί το τελευταίο ταξίδι του Πλοίου και να είναι έτοιμο προς επιστροφή πίσω στους ιδιοκτήτες του.

#### Παράδοση του Πλοίου

Αντικείμενο: Ο τόπος, ο χρόνος και η κατάσταση του Πλοίου κατά την παράδοσή του στους Ναυλωτές.

Αιτιολογία: Πρέπει να δηλωθούν με ακρίβεια ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης του Πλοίου στους Ναυλωτές καθώς και η κατάστασή του.

Περιεχόμενο: Το πλοίο θα παραδωθεί στους Ναυλωτές με την άφιξή του σε οποιοδήποτε ασφαλές λιμάνι στα ύδατα της Νότιας Κορέας κατ' επιλογή τους. Θα πρέπει να είναι σε κατάσταση έτοιμο και καθαρό ώστε να δεχθεί το φορτίο που θα του ανατεθεί και με έτοιμο το πλήρωμά του προς πλεύση. Οι Πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να δώσουν έγκαιρη ειδοποίηση ετοιμότητας του πλοίου δεκαπέντε, επτά και τρεις ημέρες νωρίτερα από την ημέρα παράδοσής του.

### **Έλεγχος κατά την παράδοση/επιστροφή του Πλοίου**

Αντικείμενο: Ο έλεγχος για την κατάσταση του Πλοίου και τα εναπομείναντα καύσιμα.

Αιτιολογία: Πρέπει να γίνει έλεγχος κατά την παράδοση του Πλοίου στους Ναυλωτές αλλά και κατά την επιστροφή του από αυτούς προς ικανοποίηση και των δύο πλευρών.

Περιεχόμενο: Η επιθεώρηση και ο έλεγχος της κατάστασης του Πλοίου θα γίνει από μία μεικτή επιτροπή εξειδικευμένων ελεγκτών, αποτελούμενη από εκπροσώπους των Ναυλωτών και των Πλοιοκτητών, τόσο κατά την παράδοση του Πλοίου στους Ναυλωτές όσο και κατά την επιστροφή του μετά το πέρας της Σύμβασης.

### **Επικίνδυνα φορτία**

Αντικείμενο: Αποκλεισμός των επικίνδυνων φορτίων.

Αιτιολογία: Απαγορεύεται η φόρτωση εμπορευμάτων που είναι άσχετα από εκείνα για τα οποία το Πλοίο είναι σχεδιασμένο, τα αυτοκινούμενα οχήματα.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο πρέπει να απασχολείται στη μεταφορά νόμιμων εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των επικίνδυνων, επιβλαβών, εύφλεκτων ή διαβρωτικών υλικών, εκτός εάν μεταφέρονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις ή τις συστάσεις των αρμόδιων αρχών της χώρας νηολόγησής του, των λιμένων φόρτωσης καθώς και των ενδιάμεσων χωρών ή λιμένων, στα ύδατα των οποίων το Πλοίο πρέπει να περάσει. Ειδικότερα, εξαιρούνται επιπλέον τα ακόλουθα: ζώα οιασδήποτε περιγραφής, όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικά, πυρηνικά και ραδιενεργά υλικά.

Εάν έχει συμφωνηθεί να μεταφερθεί φορτίο ταξινομημένο από τον IMO, η ποσότητα του φορτίου αυτού θα περιορίζεται στους πεντακόσιους τόνους και οι Ναυλωτές θα παρέχουν στον Πλοίαρχο κάθε αποδεικτικό στοιχείο που εύλογα μπορεί να απαιτήσει ώστε να αποδείξουν ότι

το φορτίο είναι συσκευασμένο, επισημασμένο, φορτωμένο και στοιβαγμένο σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΙΜΟ, ελλείψει των οποίων αποδεικτικών στοιχείων ο Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αρνηθεί το φορτίο αυτό ή, εάν έχει ήδη φορτωθεί, να το εκφορτώσει με εθύνη και έξοδα των Ναυλωτών.

### **Όρια ταξιδιού**

Αντικείμενο: Τα γεωγραφικά όρια μέσα στα οποία επιτρέπεται να ταξιδέψει το Πλοίο.

Αιτιολογία: Πολλές περιοχές του πλανήτη για διάφορους λόγους, όπως η πολιτική κατάσταση, η ανεξέλεγκτη πειρατεία, ο φόβος του πολέμου, η επικινδυνότητα των καιρικών φαινομένων, η ακαταλληλότητα του πλοίου σε ιδιαίτερες συνθήκες π.χ. πάγος κ.τ.λ. καθιστούν τον κατάπλου προς αυτές επικίνδυνη για το φορτίο, το Πλοίο και το πλήρωμα.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο επιτρέπεται να πλέει μέσα στα διεθνή όρια ναυσιπλοΐας με εξαίρεση την Κούβα, τη Βόρεια Κορέα, το ρωσικό κομμάτι του Ειρηνικού, τη Σομαλία, το Ιράν, το Ιράκ και άλλες εμπόλεμες ζώνες, σύμφωνα με την Ένωση Ασφαλιστών του ομίλου Lloyds. Οι Ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να συναλλάσσονται με το Ιράν υπό την προϋπόθεση ότι η πολιτική κατάσταση επιτρέπει τέτοιες συναλλαγές και με την προοπτική αναθεώρησης εάν η σημερινή κατάσταση στο Ιράν αλλάξει. Οι Ναυλωτές έχουν επίσης τη δυνατότητα να συναλλάσσονται με το Ιράκ, υπό την προϋπόθεση ότι το εμπάργκο του Ο.Η.Ε. έχει αρθεί και ότι η πολιτική κατάσταση το επιτρέπει.

Παρά τα προαναφερθέντα, οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να υπερβούν τα διεθνή όρια ναυσιπλοΐας έναντι καταβολής επιπλέον ασφαλιστρού, αν ζητηθεί. Επιπλέον, σε περίπτωση που αλλάξει η πολιτική κατάσταση στις προαναφερθείσες χώρες και επιτραπεί ο ασφαλής κατάπλους του Πλοίου σε αυτές, οι Ναυλωτές μπορούν να συναλλάσσονται με τις παραπάνω χώρες μόνο μετά από τη σύμφωνη γνώμη των Πλοιοκτητών.

### **Υποχρεώσεις των Πλοιοκτητών**

Αντικείμενο: Οι υποχρεώσεις της Πλοιοκτήτριας εταιρείας κατά τη διάρκεια της Σύμβασης.

Αιτιολογία: Η Πλοιοκτήτρια εταιρεία καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης έχει υποχρέωση από τη διεθνή νομοθεσία να διατηρεί το Πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση από κάθε άποψη ώστε αυτό να εκτελεί τα ταξίδια του απροβλημάτιστα.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την ασφάλιση του πλοίου, για όλες τις προμήθειες, το πόσιμο νερό, τα λιπαντικά, τα αποθέματα, τους μισθούς του πληρώματος, τα έξοδα για την επιβίβαση και αποβίβασή του, τα έξοδα για την μη υποχρεωτική χρήση πιλότου και μη υποχρεωτική εναπόθεση απορριμμάτων. Πρέπει δε να διατηρούν τις απαραίτητες πιστοποιήσεις του Πλοίου, να το κρατούν σε αποδοτική κατάσταση από πλευράς κύτους, μηχανημάτων και εξοπλισμού καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης, και να παρέχουν πλήρες προσωπικό πληρώματος με τα απαραίτητα πιστοποιητικά για όλα τα λιμάνια του ταξιδιού του.

### **Υποχρεώσεις των Ναυλωτών**

Αντικείμενο: Οι υποχρεώσεις των Ναυλωτών κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

Αιτιολογία: Οι Ναυλωτές δεν έχουν μόνο την υποχρέωση να καταβάλουν το τίμημα του ναύλου στους Πλοιοκτήτες αλλά έχουν και επιπλέον υποχρεώσεις όπως περιγράφονται παρακάτω.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, είναι υπεύθυνοι και υποχρεούνται να πληρώνουν για τα καύσιμα του πλοίου, τα λιμενικά τέλη, τα έξοδα των πρακτόρων και όλα τα συνήθη και υποχρεωτικά έξοδα, εκτός από αυτά που έχουν δηλωθεί στον 6<sup>ο</sup> όρο. Αλλά όταν το Πλοίο προσεγγίσει κάποιο λιμάνι για άλλους λόγους εκτός του φορτίου και των καιρικών φαινομένων, τότε τα έξοδα είναι των Πλοιοκτητών. Η απολύμανση με καπνισμό, όταν γίνεται εξαιτίας αρρώστιας ναυτικού πληρώνεται από τους Πλοιοκτήτες, ενώ όταν γίνεται εξαιτίας του φορτίου πληρώνεται από τους Ναυλωτές.

Τα υλικά στοιβασίας είναι υποχρέωση των Ναυλωτών, οι οποίοι πρέπει να παρέχουν όλα τα υλικά στοιβασίας για πλήρες φορτίο καθώς και επιπλέον υλικά για φορτηγά αυτοκίνητα βαρέως τύπου και εξοπλισμό για τον οποίο το Πλοίο είναι σχεδιασμένο να μεταφέρει. Υλικά που τυχόν βρίσκονται στο Πλοίο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ελεύθερα από τους Ναυλωτές, οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να τα αντικαταστήσουν εφόσον φθαρούν.

### **Εκτέλεση των ταξιδιών**

Αντικείμενο: Η απόδοση του πληρώματος κατά την εκτέλεση των ταξιδιών.

Αιτιολογία: Ανατίθενται οι υποχρεώσεις του πληρώματος του Πλοίου και των Ναυλωτών κατά την εκτέλεση των ταξιδιών που έχουν οριστεί από τους τελευταίους.

Περιεχόμενο: Ο Πλοίαρχος πρέπει να εκτελεί όσο το δυνατό γρηγορότερα τα ταξίδια που έχουν ορίσει οι Ναυλωτές και πρέπει να παρέχει όσο το δυνατό περισσότερη βοήθεια με το πλήρωμά του. Πρέπει να είναι γνώστης της αγγλικής γλώσσας και, αν και έχει προσληφθεί από την Πλοιοκτήτρια εταιρεία, πρέπει να ακολουθεί τις οδηγίες των Ναυλωτών. Οι Ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων της φόρτωσης, εκφόρτωσης και πρόσδεσης, υπό την επίβλεψη του Πλοίαρχου. Έχουν επίσης το δικαίωμα να κανονίσουν απευθείας με τον Πλοίαρχο και το πλήρωμά του για την πρόσδεση και απασφάλιση των οχημάτων προς 1,50 δολάρια Η.Π.Α. ανά όχημα, που θα δοθούν στους Πλοιοκτήτες και εκείνοι με τη σειρά τους θα τα μοιράσουν στο πλήρωμα.

Αν οι Ναυλωτές είναι δικαιολογημένα δυσαρεστημένοι με την διαγωγή του Πλοίαρχου ή των αξιωματικών, τότε οι Πλοιοκτήτες, με το που θα λάβουν γνώση του περιστατικού, θα πρέπει να το ερευνήσουν και αν χρειαστεί να πράξουν τις δέουσες διορθωτικές ενέργειες.

## **Καύσιμα**

Αντικείμενο: Ποιότητα και ποσότητα των καυσίμων που παρέχονται από τους Ναυλωτές.

Αιτιολογία: Τα καύσιμα του Πλοίου κατά την χρονοαύλωσή του συνηθίζεται να παρέχονται από τους Ναυλωτές. Η ποιότητα και ποικιλία καυσίμων που είναι κατάλληλη για κάθε τύπο μηχανής ή εξοπλισμού διαφέρουν από κατασκευαστή σε κατασκευαστή. Παράλληλα, πρέπει να υπολογιστούν και η ποσότητα που χρειάζεται το Πλοίο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι σύμφωνα με την κατανάλωση της μηχανής του, καθώς και συγκεκριμένες ποικιλίες καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε ρυπογόνους παράγοντες που απαιτούνται σε ορισμένες περιοχές ελέγχου των ρύπων, όπως η Βαλτική Θάλασσα και οι ακτές των Η.Π.Α.

Περιεχόμενο: Τα καύσιμα του Πλοίου πρέπει να αρκούν τουλάχιστον μέχρι την ασφαλή προσέγγισή του στο επόμενο πλησιέστερο λιμάνι ανεφοδιασμού. Οι Ναυλωτές θα πρέπει να παρέχουν καύσιμα ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα IFO 280CST ISO8217 1996 RMG35 and DO ISO8217 1996 DMB, όπως αμοιβαία έχει συμφωνηθεί στην παρούσα Σύμβαση. Κατά την παράδοση του Πλοίου, οι Πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να έχουν διαθέσιμα τα δελτία πετρέλευσης, καθώς και σχετικά δείγματα για τα καύσιμα που υπάρχουν σε αυτό.

Κατά τη διάρκεια της Σύμβασης, οι Ναυλωτές θα διασφαλίσουν ότι τα δελτία παράδοσης των καυσίμων θα είναι διαθέσιμα στο Πλοίο κατά την παράδοσή τους, και ότι κατά την πετρέλευση, αντιπροσωπευτικά δείγματα των παρεχόμενων κασίων θα ληφθούν από τον αγωγό κασίων του Πλοίου παρουσία αρμόδιων αντιπροσώπων του Ποίου και των Ναυλωτών.

Οι Πλοιοκτήτες επιφυλάσσονται να διεκδικήσουν αποζημίωση από τους Ναυλωτές για οποιαδήποτε βλάβη στην κύρια μηχανή ή τις ηλεκτρογεννήτριες του Πλοίου η οποία προκλήθηκε από ακατάλληλα καύσιμα ή καύσιμα διαφορετικών από των συμφωνηθέντων προδιαγραφών. Επιπλέον, σε αυτή την περίπτωση οι Πλοιοκτήτες δεν θα θεωρούνται υπεύθυνοι για τη μείωση της απόδοσης της ταχύτητας του Πλοίου ή την αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, για τυχόν καθυστερήσεις ή για οποιαδήποτε άλλη επίπτωση.

### **Τίμημα του Ναύλου και Παραλαβή του Πλοίου**

Αντικείμενο: Το τίμημα που καταβάλλουν οι Ναυλωτές για τη μίσθωση του Πλοίου και η ειδοποίηση για την επιστροφή του στους ιδιοκτήτες του.

Αιτιολογία: Πρέπει να καθοριστεί το τίμημα για τη μίσθωση του Πλοίου ανά ημέρα, όπως συνηθίζεται στις χρονοναυλώσεις, και ο τόπος και χρόνος ειδοποίησης επιστροφής του Πλοίου στους Πλοιοκτήτες.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές θα πληρώνουν για τη χρήση και τη μίσθωση του Πλοίου το ποσό των 15.500,00 δολλαρίων Η.Π.Α. την ημέρα στους Πλοιοκτήτες, συμπεριλαμβανομένης της ημέρας παράδοσής του, και για κάθε μήνα μέχρι τη μέρα επιστροφής του στους ιδιοκτήτες του σε καλή κατάσταση στη θαλάσσια περιοχή ανάμεσα σε Σινγκαπούρη και Κορέα, εξαιρουμένης της συνηθισμένης φθοράς, εκτός αν το Πλοίο χαθεί.

Οι Ναυλωτές πρέπει να δώσουν ειδοποίηση όχι αργότερα από εξήντα, τριάντα, δεκαπέντε, επτά, πέντε και τρεις ημέρες από την εκτιμώμενη ημερομηνία επιστροφής του καθώς και πιθανό λιμάνι. Οι ειδοποιήσεις των δεκαπέντε, επτά, πέντε και τριών ημερών πρέπει να περιέχουν καταληκτικό λιμάνι παράδοσης. Για το σωστό υπολογισμό της περιόδου μίσθωσης, οι χρόνοι παραλαβής, παράδοσης και τερματισμού της Σύμβασης θα υπολογίζονται με την ώρα UTC.



## **Πληρωμή μισθώματος**

Αντικείμενο: Ο τρόπος καταβολής του μηνιαίου μισθώματος.

Αιτιολογία: Πρέπει να καταστεί σαφής ο τρόπος, η περίοδος και οι επιπτώσεις από την καταβολή του μηνιαίου μίσθωματος.

Περιεχόμενο: Η πληρωμή του μισθώματος θα λαμβάνεται από τους Πλοιοκτήτες ή την τράπεζά τους στο συμφωνηθέν νόμισμα και θα είναι διαθέσιμο την καθορισμένη ημερομηνία εξόφλησης, προκαταβολικά κάθε μήνα και για τον τελευταίο μήνα το εκτιμώμενο ποσό, και σε περίπτωση που δεν καλυφθούν οι πραγματικές ημέρες, η πληρωμή θα γίνεται ημερησίως, μέχρι την εξόφλησή του. Μετά την επιστροφή του Πλοίου στους Πλοιοκτήτες, οποιαδήποτε διαφορά στο μίσθωμα, θα επιστραφεί στους Ναυλωτές ή θα πληρωθεί από αυτούς, ανάλογα με την περίπτωση.

Αν δεν τηρηθούν τα παραπάνω ή αν αθετηθούν θεμελιώδεις όροι αυτής της Σύμβασης, οι Πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αποσύρουν το Πλοίο από την υπηρεσία των Ναυλωτών με επιφύλαξη κάθε δικαιώματός τους για επιπλέον απαιτήσεις αποζημιώσεων από αυτούς. Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές δεν μπορέσουν να πληρώσουν ακριβώς, τακτικά και έγκαιρα το μηνιαίο μίσθωμα, θα τους δοθούν τρεις εργάσιμες ημέρες για να επανορθώσουν. Οποιαδήποτε στιγμή μετά το πέρας της περιόδου χάριτος και ενώ η πληρωμή ακόμα εκκρεμεί και με κάθε επιφύλαξη του δικαιώματος απόσυρσης του Πλοίου, οι Πλοιοκτήτες δικαιούνται να υπαναχωρήσουν των υποχρεώσεών τους και των επιπτώσεων που θα προκύψουν, για τις οποίες θα αποζημιωθούν από τους Ναυλωτές, ενώ το μίσθωμα θα συνεχίζεται και οποιοδήποτε επιπλέον έξοδο εξαιτίας αυτού θα χρεώνεται στους Ναυλωτές.

Μετρητά για τις ανάγκες του πλοίου κατά απαίτηση των Πλοιοκτητών μπορούν να εκταμιευθούν από τους Ναυλωτές με προμήθεια 2,5%, χωρίς να έχουν υποχρέωση, και οι προκαταβολές αυτές θα αφαιρούνται από την πληρωμή του μισθώματος.

## **Αποβάθρες**

Αντικείμενο: Τα μέρη όπου μπορεί το πλοίο να φορτώσει και να εκφορτώσει.

Αιτιολογία: Πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι δεν είναι όλα τα λιμάνια σχεδιασμένα και ασφαλή προκειμένου όλα τα πλοία να εκτελέσουν εργασίες φορτοεκφόρτωσης.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο μπορεί να φορτώσει και να εκφορτώσει σε οποιαδήποτε ασφαλή αποβάθρα ή μέρος που θα υποδείξουν οι Ναυλωτές ή οι πράκτορές τους, με την προϋπόθεση ότι το Πλοίο μπορεί με ασφάλεια να εισέλθει να προσδέσει και να αποπλεύσει από ένα λιμάνι, πάντα επιπλέοντας οποιαδήποτε ώρα και με οποιαδήποτε παλίρροια.

### **Διαθέσιμοι χώροι**

Αντικείμενο: Οι χώροι του Πλοίου που είναι διαθέσιμοι προς χρήση από τους Ναυλωτές.

Αιτιολογία: Πρέπει να διευκρινιστεί ποιοι χώροι από αυτούς που διαθέτει το Πλοίο μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους Ναυλωτές.

Περιεχόμενο: Όλη η έκταση των αμπαριών, καταστρωμάτων και άλλων χώρων φόρτωσης του Πλοίου, μέχρι τα όρια ασφαλούς στοιβασίας και πλεύσης του, θα είναι στη διάθεση των Ναυλωτών, δατηρώντας μόνο κατάλληλο και αρκετό χώρο για το πλήρωμα, τα έπιπλα, τον εξοπλισμό, τις προμήθειες, τα αναλώσιμα και τα καύσιμα του Πλοίου.

### **Επιθεωρητές και γεύματα**

Αντικείμενο: Η πρόσληψη επιθεωρητών από τους Ναυλωτές και οι συνθήκες διαβίωσής τους κατά την παραμονή τους στο Πλοίο.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές επιθυμούν να στείλουν κάποιον επιθεωρητή τους επάνω στο Πλοίο για να διαπιστώσουν αν το ταξίδι εκτελείται όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση, πρέπει να συμφωνηθούν τόσο οι συνθήκες διαβίωσής του όσο και το ποιος θα καλύψει το σχετικό κόστος.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να προσλάβουν επιθεωρητή, ο οποίος θα συνοδεύει το Πλοίο με ευθύνη των Ναυλωτών, για να διαπιστώσει αν το ταξίδι γίνεται γρήγορα. Δικαιούται δωρεάν διαμονή και τροφή ισότιμη του Πλοιάρχου, για την οποία οι Ναυλωτές χρεώνονται με 10 δολάρια Η.Π.Α. την ημέρα. Οι Πλοιοκτήτες θα συντηρούν τους πιλότους, τους τελωνειακούς υπαλλήλους, και, όταν εξουσιοδοτηθούν από τους Ναυλωτές ή τους πράκτορές τους, θα συντηρούν και τους υπαλλήλους των πρακτόρων, τους στοιβαδόρους κ.τ.λ., για τα οποία έξοδα οι Ναυλωτές θα πληρώνουν κατά αποκοπή το ποσό των 1.300,00 δολλαρίων Η.Π.Α. το μήνα για έξοδα τροφοδοσίας, τηλεπικοινωνιών και ψυχαγωγίας.

## **Εντολές ταξιδιού και Ημερολόγιο Πλοίου**

Αντικείμενο: Οι εντολές των Ναυλωτών για το ταξίδι του Πλοίου και η τήρηση ημερολογίου από τον Πλοίαρχο.

Αιτιολογία: Οι Ναυλωτές πρέπει να δίνουν σαφείς και έγκαιρες οδηγίες στον Πλοίαρχο του Πλοίου για κάθε επερχόμενο ταξίδι και κατά τη διάρκειά του, για τα οποία ταξίδια ο Πλοίαρχος πρέπει να τηρεί ορθά το ημερολόγιο καταστρώματος και μηχανής και να παραδίδει αντίγραφα στους Ναυλωτές, εφόσον ζητηθούν.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές πρέπει να ενημερώνουν τον Πλοίαρχο τακτικά με όλες τις απαιτούμενες οδηγίες και κατευθύνσεις ναυσιπλοΐας, εγγράφως, στην αγγλική γλώσσα, και ο Πλοίαρχος πρέπει να τηρεί πλήρες και ορθό ημερολόγιο καταστρώματος και μηχανής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή των ταξιδιών, τα οποία πρέπει να γνωστοποιεί στους Ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους, και, εφόσον απαιτηθεί, να τους παραδίδει ακριβή αντίγραφα, που δείχνουν την πορεία του Πλοίου, την διανυθείσα απόσταση και την κατανάλωση των καυσίμων του. Τα αποσπάσματα του ημερολογίου αυτού πρέπει να είναι στην αγγλική γλώσσα.

## **Παράδοση**

Αντικείμενο: Η ημερομηνία παράδοσης του Πλοίου στους Ναυλωτές

Αιτιολογία: Πρέπει να οριστεί το χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο μπορούν οι Πλοιοκτήτες να παραδώσουν το Πλοίο στους Ναυλωτές.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο θα πρέπει να παραδοθεί από την 25<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2018 έως την 30<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2018. Ωστόσο οι Ναυλωτές θα πρέπει να ασκήσουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να το παραλάβουν το συντομότερο δυνατό. Το τελικό περιθώριο παράδοσης θα πρέπει να περιοριστεί στις δύο εβδομάδες τον τελευταίο μήνα πριν από την παράδοση, και στις πέντε ημέρες το τελευταίο δεκαπενθήμερο πριν από την παράδοση.

## **Παύση μισθώματος**

Αντικείμενο: Οι περιπτώσεις που το μίσθωμα παύει να πληρώνεται.

Αιτιολογία: Υπάρχουν περιπτώσεις που το Πλοίο, για διάφορους λόγους, όπως η κακοκαιρία, ο υποχρεωτικός δεξαμενισμός ή η απαγόρευση απόπλου του, δεν βρίσκεται στη διαθεσιμότητα

των Ναυλωτών. Ανάλογα με το ποια πλευρά είναι υπεύθυνη, οι Πλοιοκτήτες ή οι Ναυλωτές, αυτή θα επωμισθεί και τα έξοδα που θα προκύψουν. Τις περιπτώσεις αυτές διευκρινίζει ο παρών όρος.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση απώλειας χρόνου από την ανεπάρκεια ή/και αμέλεια ή/και απεργία των αξιωματικών ή μελών του πληρώματος, ή την έλλειψη αναλώσιμων υλικών, φωτιά, βλάβη ή ζημιά στο κύτος, τα μηχανήματα ή του εξοπλισμού, προσάραξης του Πλοίου σε ξέρα, κράτησής του λόγω σύλληψης, εκτός εάν αυτή προκλήθηκε από ενέργειες για τις οποίες οι Ναυλωτές, οι υπάλληλοι, οι πράκτορες ή οι υπεργολάβοι τους είναι υπεύθυνοι, ή κράτησής του μετά από ατυχήματα στο Πλοίο ή το φορτίο, εκτός αν αυτή προκύπτει από ενυπάρχουσα βλάβη, κακής ποιότητας ή ελαττωματικό φορτίο, δεξαμενισμό με σκοπό την εξέταση ή τη βαφή της γάστρας του Πλοίου, ή από οποιαδήποτε άλλη παρόμοια αιτία που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του, η πληρωμή του μισθώματος και των υπερωριών, αν υπάρχουν, θα σταματήσουν για το χαμένο χρόνο.

Σε περίπτωση που το Πλοίο παρεκκλίνει από την πορεία του ή καθυστερήσει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, αντίθετα από τις εντολές ή οδηγίες των Ναυλωτών, για οποιοδήποτε λόγο, εκτός από ατύχημα στο φορτίο ή όπως επιτρέπεται από τον Όρο 22 παρακάτω, η μίσθωση θα ανασταλεί από την ώρα της απόκλισης μέχρι το Πλοίο να είναι και πάλι στην ίδια ή σε ίση απόσταση από τον προορισμό του και το ταξίδι να συνεχίζεται από αυτήν. Όλα τα καύσιμα που θα χρησιμοποιηθούν από το Πλοίο όταν αυτό βρίσκεται εκτός μίσθωσης θα χρεωθούν στους Πλοιοκτήτες. Σε περίπτωση που το Πλοίο οδηγηθεί σε λιμάνι ή αγκυροβόλιο εξαιτίας του καιρού, ταξιδέψει σε ρηχά νερά ή ποτάμια, οποιαδήποτε απαγόρευση απόπλου του ή/και έξοδα που θα προκύψουν θα χρεωθούν στους Ναυλωτές. Εάν, κατά το ταξίδι, η ταχύτητα του Πλοίου μειωθεί από ελάττωμα, ή βλάβη οποιουδήποτε τμήματος της γάστρας, των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του, ο χρόνος που θα χαθεί και το κόστος των παραπάνω καυσίμων που θα καταναλωθούν κατά συνέπεια αυτού και όλα τα επιπλέον αποδειχθέντα έξοδα, μπορούν να αφαιρεθούν από το μίσθωμα.

### **Υπενοικίαση**

Αντικείμενο: Η υπενοικίαση του Πλοίου.

Αιτιολογία: Υπάρχει περίπτωση οι Ναυλωτές να επιθυμούν να υπενοικιάσουν το Πλοίο.

Περιεχόμενο: Εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά, οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να υπενεικιάζουν το σκάφος για το σύνολο ή οποιοδήποτε μέρος του χρόνου που καλύπτεται από την παρούσα Σύμβαση, αλλά οι Ναυλωτές παραμένουν υπεύθυνοι για την εκπλήρωση αυτού του ναυλοσυμφώνου.

### **Δεξαμενισμός**

Αντικείμενο: Οι προϋποθέσεις δεξαμενισμού του Πλοίου.

Αιτιολογία: Επειδή ο δεξαμενισμός του Πλοίου μέσα στο χρονικό περιθώριο που προβλέπεται από τους διεθνείς κανονισμούς είναι υποχρεωτικός, πρέπει να οριστούν οι προϋποθέσεις δεξαμενισμού σε συμφωνία με τους Ναυλωτές.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να τοποθετήσουν το Πλοίο σε δεξαμενή κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης σε ένα βολικό χρόνο και τόπο, που θα συμφωνηθεί από κοινού μεταξύ των Πλοιοκτητών και των Ναυλωτών, για τον καθαρισμό και βαφή ή/και επισκευή της γάστρας του, όπως απαιτείται από την κλάση του ή υπαγορεύεται από τις περιστάσεις. Η πληρωμή του μισθώματος αναστέλλεται από την παρέκκλιση του Πλοίου από το ταξίδι του μέχρι την επιστροφή του στη διάθεση των Ναυλωτών σε σημείο όχι λιγότερο ευνοϊκό από εκείνο στο οποίο διακόπηκε η μίσθωση. Ωστόσο, οι Πλοιοκτήτες θα πρέπει να ενημερώσουν τους Ναυλωτές για τις προθέσεις τους για τον εν λόγω δεξαμενισμό περίπου έξι μήνες πριν, εκτός και αν πρόκειται για απρογραμμάτιστο δεξαμενισμό, και να λάβουν τη συγκατάθεση των Ναυλωτών για το χρόνο και τον τόπο, που όμως δεν πρέπει να παραταθεί αδικαιολόγητα.

### **Ολική απώλεια του Πλοίου**

Αντικείμενο: Το τελευταίο μίσθωμα σε περίπτωση απώλειας του Πλοίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση ολικής απώλειας του Πλοίου πρέπει να ξεκαθαριστεί σε ποιον ανήκει το τελευταίο μίσθωμα του Πλοίου.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που χαθεί το Πλοίο, το προκαταβληθέν μίσθωμα που δεν έχει δεδουλευθεί, σύμφωνα με την ημερομηνία απώλειάς του ή την ημερομηνία κατά την οποία ελήφθησαν τα τελευταία νέα του, θα πρέπει να επιστραφεί στους Ναυλωτές αμέσως.

## **Εξαιρέσεις**

Αντικείμενο: Ευθύνες για τις οποίες τα δύο μέρη εξαιρούνται.

Αιτιολογία: Πρέπει να γίνει σαφές ότι σε ιδιαίτερες περιπτώσεις σε κανένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη δεν θα καταλογίζεται ευθύνη.

Περιεχόμενο: Οι ευθύνες λόγω ανωτέρας βίας, πειρατών, πυρκαγιάς, ακινητοποίησης από αρχές, κυβερνήσεις και ανθρώπους, και λόγω όλων των άλλων κινδύνων της ναυσιπλοΐας, των ατυχημάτων σε θάλασσες, λίμνες και ποτάμια, της αστοχίας μηχανών και μηχανημάτων, καθόλη τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης, αμοιβαία και πάντα εξαιρούνται.

## **Ελευθερίες**

Αντικείμενο: Οι ελευθερίες που μπορεί να έχει το Πλοίο.

Αιτιολογία: Παρά τις δεσμεύσεις που έχει το Πλοίο σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, το διεθνές δίκαιο του παρέχει κάποιες ελευθερίες κάτω από ορισμένες συνθήκες για συγκεκριμένο σκοπό.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο έχει την ελευθερία να πλέει με ή χωρίς πιλότους, να ρυμουλκεί και να ρυμουλκείται, να βοηθάει τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, και να παρεκκλίνει της πορείας του με σκοπό τη διάσωση ζωής και περιουσίας.

## **Επίσχεση**

Αντικείμενο: Το δικαίωμα επίσχεσης των Πλοιοκτητών επί του φορτίου και των Ναυλωτών επί του μισθώματος.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές έρθουν σε αδυναμία πληρωμής του μισθώματος, οι Πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να παρακρατήσουν το φορτίο. Αντίστοιχα, αν οι Πλοιοκτήτες δεν τηρήσουν τις δεσμεύσεις τους, οι Ναυλωτές έχουν δικαίωμα παρακράτησης του μισθώματος.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα επίσχεσης επί όλων των φορτίων και σε όλα τα υπομισθώματα για τυχόν ποσά που τους οφείλονται υπό την παρούσα Σύμβαση,

συμπεριλαμβανομένων των εισφορών λόγω γενικής αβαρίας, και οι Ναυλωτές έχουν δικαίωμα επίσχεσης επί του Πλοίου για όλα τα ποσά που προκαταβάλλουν αλλά δεν έχουν δεδουλευθεί.

Οι Ναυλωτές δεν θα υποστούν άμεσα ή έμμεσα, ούτε θα επιτρέψουν να συνεχιστεί, οποιαδήποτε επίσχεση ή άλλου είδους επιβάρυνση που μπορεί να δίνει προτεραιότητα στα συμφέροντα των Πλοιοκτητών πάνω στο Πλοίο. Δεσμεύονται δε ότι κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης δεν θα προμηθεύονται οποιεσδήποτε προμήθειες ή λοιπά απαραίτητα υλικά ή υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών εξόδων και των καυσίμων, με χρήματα πιστωμένα στους Πλοιοκτήτες ή κατά τον χρόνο των Πλοιοκτητών.

### **Διάσωση**

Αντικείμενο: Τα μερίδια από επιχειρήσεις διάσωσης.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το Πλοίο εμπλακεί σε επιχείρηση διάσωσης και περισώσει ζωές ή περιουσίες, προκύπτουν κάποια οφέλη, τα οποία πρέπει να διευκρινιστεί σε ποιον ανήκουν και πώς θα μοιραστούν.

Περιεχόμενο: Όλα τα οφέλη από τις διασώσεις θα τα μοιράζονται ισόποσα οι Πλοιοκτήτες και οι Ναυλωτές, ύστερα από αφαίρεση των εξόδων τους και του μεριδίου του πληρώματος.

### **Γενική αβαρία**

Αντικείμενο: Ο υπολογισμός της γενικής αβαρίας.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση γενικής αβαρίας, δηλαδή αναγκαστικής θυσίας από μέρος του πλοίου ή του φορτίου ώστε να μπορεί το πλοίο να συνεχίσει και να ολοκληρώσει το ταξίδι του, τα υπόλοιπα μέρη που συμμετέχουν στο ταξίδι αυτό και δεν υπέστησαν ζημιά είναι υποχρεωμένα να συμβάλλουν και να μετριάσουν τις απώλειες του μέρους που έκανε τη θυσία. Εδώ πρέπει να τεθούν οι όροι υπολογισμού της συνεισφοράς αυτής.

Περιεχόμενο: Η γενική αβαρία πρέπει να εκτιμηθεί σύμφωνα με τους κανόνες «York-Antwerp Rules 1994» και να εξοφληθεί σε κάποιο λιμάνι ή μέρος της προτίμησης των Ναυλωτών. Οι Ναυλωτές εξασφαλίζουν ότι όλες οι φορτωτικές που θα εκδοθούν κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης θα περιλαμβάνουν όρο, σύμφωνα με τον οποίο η γενική αβαρία θα πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες «York-Antwerp Rules 1994», ή οποιαδήποτε

μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Το μίσθωμα της Σύμβασης δεν θα υπολογίζεται στη γενική αβαρία.

## **Πλοήγηση**

Αντικείμενο: Ο τρόπος πλοήγησης του Πλοίου.

Αιτιολογία: Πρέπει να γίνει σαφές ποιος είναι υπεύθυνος για την πλοήγηση του Πλοίου και για το ποια διαδρομή θα ακολουθηθεί.

Περιεχόμενο: Τίποτα από όσα δηλώνονται στην παρούσα Σύμβαση δεν πρέπει να εκληφθεί ως μεταβίβαση του Πλοίου στους Ναυλωτές. Οι Πλοιοκτήτες παραμένουν υπεύθυνοι για την πλοήγησή του, τις πράξεις των πιλότων και των ρυμουλκών, την ασφάλιση, το πλήρωμα, και όλα τα άλλα θέματα, ακριβώς όπως στην περίπτωση που θα μετέφεραν δικό τους φορτίο.

Το Πλοίο, εκτός εάν υπάρχουν διαφορετικές οδηγίες από τους Ναυλωτές, ακολουθεί τη συνήθη διαδρομή, αλλά ο Πλοίαρχος μπορεί να παρεκκλίνει από αυτή, αν έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι θέτει σε κίνδυνο την ασφαλή πλοήγηση του πλοίου.

Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές παρέχουν στον Πλοίαρχο οδηγίες ώστε να προσαρμόσει την πορεία του ανάλογα με τον καιρό, αν και δεν είναι υποχρεωμένος να τις ακολουθήσει, πρέπει να συμμορφώνεται με τις διαδικασίες αναφοράς της παραπάνω υπηρεσίας.

## **Αξιώσεις του Φορτίου**

Αντικείμενο: Η διεκδίκηση αποζημίωσης των Πλοιοκτητών ή των Ναυλωτών από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για ζημιές ή απώλειες που προέκυψαν σε σχέση με το φορτίο.

Αιτιολογία: Δεν είναι λίγες οι φορές που, εξαιτίας ζημιών, απωλειών, καθυστερήσεων, τελωνειακών δασμών ή προστίμων, ο ιδιοκτήτης του φορτίου ενδέχεται να διεκδικήσει αποζημίωση από τους Πλοιοκτήτες ή τους Ναυλωτές. Πρέπει εδώ να διευκρινιστεί ο τρόπος επίλυσης τέτοιων διεκδικήσεων ή αξιώσεων και να αποδοθεί το ανάλογο μερίδιο ευθύνης στα εμπλεκόμενα μέρη.

Περιεχόμενο: Τυχόν αξιώσεις σε σχέση με το φορτίο μεταξύ των Πλοιοκτητών και των Ναυλωτών θα επιλύονται με βάση τη συμφωνία «Inter-Club New York Produce Exchange Agreement» του 1996, ή οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση ή αντικατάστασή της,



σύμφωνα με την οποία οι αποζημιώσεις σχετικά με το φορτίο, συμπεριλαμβανομένων των τελωνειακών προστίμων, αν επιβληθούν, θα βαρύνουν εξίσου τους Πλοιοκτήτες και τους Ναυλωτές. Το μέρος το οποίο έχει καταβάλλει το επιβληθέν ποσό, θα υποβάλλει στο άλλο μέρος τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα το συντομότερο δυνατόν.

### **Εξοπλισμός διαχείρισης φορτίου**

Αντικείμενο: Ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα διαχείρισης φορτίου του Πλοίου.

Αιτιολογία: Το Πλοίο διαθέτει, το ίδιο, τον απαραίτητο εξοπλισμό για τη διαχείριση του φορτίου του, τα οχήματα. Πρέπει, λοιπόν, να διευκρινιστεί αν αυτός μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους Ναυλωτές, ποιος θα είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του, τι γίνεται σε περίπτωση που δεν λειτουργεί και ποιος χρεώνεται το κόστος επιπρόσθετου εξοπλισμού.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες θα συντηρούν τον εξοπλισμό μεταφοράς του φορτίου του Πλοίου, που έχει ως εξής: δύο κινητοί ανυψωτές καταστρωμάτων, φορητά και σταθερά οδικά σήματα και εξοπλισμό για όλους τους γεραμούς, αντίστοιχο της ανυψωτικής τους ικανότητας όπως περιγράφεται στις προδιαγραφές του. Οι Πλοιοκτήτες θα παρέχουν επίσης στο Πλοίο τα φώτα νυχτερινής εργασίας, αλλά όλα τα πρόσθετα φώτα είναι στην ευθύνη των Ναυλωτών. Οι Ναυλωτές έχουν ελεύθερη τη χρήση οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του Πλοίου. Εάν απαιτείται από τους Ναυλωτές, το Πλοίο θα εργάζεται νύχτα και μέρα και όλος ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου θα πρέπει να είναι στη διάθεσή τους κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση.

Σε περίπτωση μη ικανού εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου, ή ανεπαρκούς ενέργειας για να λειτουργήσει, το Πλοίο θα θεωρείται ότι είναι εκτός μισθώματος, στο βαθμό που ο χρόνος έχει πραγματικά χαθεί για τους Ναυλωτές, και οι Πλοιοκτήτες θα χρεώνονται τα έξοδα αναμονής των λιμενεργατών φορτοεκφόρτωσης που προκύπτουν εξαιτίας αυτού, εκτός εάν αυτή η ανικανότητα ή ανεπάρκεια τροφοδοσίας ενέργειας προκληθεί από τους φορτοεκφορτωτές των Ναυλωτών. Εάν απαιτείται από τους Ναυλωτές, οι Πλοιοκτήτες θα επωμισθούν το κόστος εκμίσθωσης εξοπλισμού του λιμανιού αντί χρήσης του δικού τους ανεπαρκούς εξοπλισμού, οπότε το Πλοίο εξακολουθεί να παραμένει σε μίσθωση.

### **Φορτωτικές**

Αντικείμενο: Η έκδοση φορτωτικών.

Αιτιολογία: Οι φορτωτικές έχουν τεράστια σημασία για τη μεταφορά του φορτίου. Είναι πολύ σημαντικό να διευκρινιστεί ποιος τις εκδίδει και ποιος είναι υπεύθυνος για το περιεχόμενό τους, αφού αποτελούν αποδεικτικό της ύπαρξης Σύμβασης Χρονοναύλωσης, επιβεβαιώνουν την κατάσταση και ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου και πιστοποιούν την κυριότητά του.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν τις δικές τους φορτωτικές για αποστολή του φορτίου στα πλαίσια της παρούσας Σύμβασης. Είναι κατανοητό ότι ο Πλοίαρχος θα επιτρέπει στους Ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους να υπογράφουν φορτωτικές για λογαριασμό του υπό την προϋπόθεση ότι οι φορτωτικές αυτές έχουν συνταχθεί σύμφωνα με την απόδειξη παραλαβής του υποπλοίαρχου ή του επιθεωρητή του φορτίου.

Όλες οι φορτωτικές θα εκδίδονται με επιφύλαξη αυτού του ναυλοσυμφώνου και οι Ναυλωτές θα αποζημιώνουν τους Πλοιοκτήτες για όλες τις επιπτώσεις ή υποχρεώσεις που μπορεί να προκύψουν από οποιαδήποτε τυχόν ασυνέπεια μεταξύ της παρούσας Σύμβασης και φορτωτικών που υπογράφονται από τους Ναυλωτές ή τον Πλοίαρχο, κατόπιν αιτήσεώς τους.

### **Ακύρωση λόγω πολέμου**

Αντικείμενο: Η καταγγελία της παρούσας σύμβασης λόγω πολέμου.

Αιτιολογία: Η παρούσα Σύμβαση έχει ισχύ όσο το Πλοίο ταξιδεύει σε ασφαλή χωρικά ύδατα και δεν απειλείται η ζωή του πληρώματος ή η ακεραιότητα της περιουσίας των εμπλεκόμενων μερών, όπως όταν αυτό εισέλθει σε εμπόλεμη ζώνη, όπου η πιθανότητα εμφάνισης ενός τέτοιου κινδύνου αυξάνεται δραματικά. Σε περίπτωση, λοιπόν, που ξεσπάσει πόλεμος μεταξύ των χωρών που εμπορεύεται το Πλοίο, πρέπει να διευκρινιστεί αν και υπό ποιες προϋποθέσεις θα ισχύει η Σύμβαση, αν θα εκτελούνται κανονικά τα ταξίδια του, και αν όχι, να καθοριστούν οι όροι επιστροφής του στους ιδιοκτήτες του.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση ξεσπάσματος πολέμου (είτε υπάρξει κήρυξη πολέμου είτε όχι) μεταξύ δύο ή περισσότερων από τις ακόλουθες χώρες: Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ρωσία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και Κορέα, τότε είτε οι Πλοιοκτήτες είτε οι Ναυλωτές μπορούν να ακυρώσουν την παρούσα Σύμβαση. Οπότε, οι Ναυλωτές πρέπει να επιστρέψουν το Πλοίο στους Πλοιοκτήτες, σύμφωνα με τον 10<sup>ο</sup> όρο της παρούσας Σύμβασης. Αν αυτό έχει φορτίο, θα επιστραφεί μετά την εκφόρτωσή του στο λιμάνι προορισμού του, ή αν αποτραπεί η προσέγγιση

ή η είσοδός του σ' αυτό, σε ένα ανοιχτό κοντινό και ασφαλές λιμάνι σύμφωνα με τις οδηγίες των Πλοιοκτητών. Αν δεν έχει φορτίο, θα επιστραφεί στο λιμάνι όπου τότε βρίσκεται ή αν βρίσκεται στη θάλασσα, σε ένα ανοιχτό κοντινό και ασφαλές λιμάνι σύμφωνα με τις οδηγίες των Πλοιοκτητών. Σε κάθε περίπτωση το μίσθωμα θα συνεχίσει να καταβάλλεται σύμφωνα με τον 11<sup>ο</sup> όρο και όλες οι άλλες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης θα ισχύουν μέχρι την επιστροφή του Πλοίου.

## **Πάγος**

Αντικείμενο: Οι προϋποθέσεις πλοήγησης σε ύδατα καλυμμένα με πάγο.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το Πλοίο χρειαστεί να προσεγγίσει κάποια περιοχή με πάγο, πρέπει να διευκρινιστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις που θα γίνει αυτό.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο δεν υποχρεούται να σπάει πάγο, αλλά, μετά από προηγούμενη έγκριση των Ιδιοκτητών, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το μέγεθος, την κατασκευή και την κατηγορία του, μπορεί να ακολουθήσει παγοθραυστικά.

Το Πλοίο δεν υποχρεούται να εισέλθει ή να παραμείνει σε οποιαδήποτε λιμάνι ή περιοχή αποκλεισμένη από πάγο, ούτε σε οποιοδήποτε λιμάνι ή περιοχή όπου τα φώτα, οι φάροι και οι σηματοδότες πρόκειται να αποσυρθούν λόγω πάγου, ούτε όταν λόγω πάγου υπάρχει, κατά τη διακριτική ευχέρεια του Πλοίαρχου, ο κίνδυνος ότι, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, το Πλοίο δεν θα είναι σε θέση με ασφάλεια να εισέλθει και να παραμείνει στο λιμάνι ή την περιοχή ή να αναχωρήσει από αυτό μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Εάν, λόγω του πάγου, ο Πλοίαρχος κατά την απόλυτη κρίση του, θεωρεί ότι δεν είναι ασφαλές το Πλοίο να προχωρήσει, να εισέλθει ή να παραμείνει στον τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης από το φόβο αυτό να παγώσει ή/και να πάθει βλάβη, είναι ελεύθερος να καταπλεύσει στο πλησιέστερο ασφαλές και χωρίς πάγο μέρος και να περιμένει εκεί τις οδηγίες των Ναυλωτών, μετά από προηγούμενη έγκρισή τους.

Οποιαδήποτε καθυστέρηση ή παρέκκλιση από την πορεία του Πλοίου που προκαλείται ή προκύπτει από πάγο θα χρεώνεται στους Ναυλωτές και το Πλοίο θα θεωρείται εντός μίσθωσης, εκτός αν αυτή η καθυστέρηση ή αλλαγή πορείας συμβεί χωρίς την έγκρισή τους.

## **Επίταξη**

Αντικείμενο: Οι συνέπειες σε περίπτωση επίταξης του Πλοίου.

Αιτιολογία: Επειδή πάντα υπάρχει το ενδεχόμενο επίταξης του Πλοίου από τη σημαία του, πρέπει να διευκρινιστούν οι συνέπειες για τα δύο μέρη.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που το Πλοίο επιταχθεί από την κυβέρνηση της σημαίας του κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής της Σύμβασης, το Πλοίο πρέπει να θεωρείται εκτός μίσθωσης κατά τη διάρκεια της εν λόγω επίταξης, και κάθε μίσθωμα που έχει καταβληθεί από την εν λόγω κυβέρνηση για την παραπάνω περίοδο επίταξης θα διατηρείται από τους Πλοιοκτήτες. Το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το Πλοίο είναι σε επίταξη της εν λόγω κυβέρνησης μετράει ως μέρος της περιόδου που προβλέπεται από την παρούσα Σύμβαση.

Εάν η περίοδος της επίταξης υπερβαίνει τους έξι μήνες, οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει τη δυνατότητα να ακυρώσει αυτή τη Σύμβαση, χωρίς κανένα από τα δύο μέρη να έχει τη δυνατότητα να εγείρει οποιαδήποτε απαίτηση από το άλλο μέρος.

## **Ζημιές των λιμενεργατών**

Αντικείμενο: Οι ζημιές στο Πλοίο που προκαλούνται από τους λιμενεργάτες.

Αιτιολογία: Επειδή το φορτίο, τα αυτοκίνητα, οι γερανοί και τα φορτηγά, μπορούν να προκαλέσουν ζημιές κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσής τους, πρέπει να διευθετηθεί το θέμα του ποιος είναι υπεύθυνος για την πρόκλησή τους και πώς αυτές θα διορθωθούν.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές που προκαλούνται σε οποιοδήποτε μέρος του Πλοίου από τους λιμενεργάτες, εκτός από τη λογική φθορά του χρόνου. Είναι επίσης υπεύθυνοι για όλα τα έξοδα για την αποκατάσταση αυτών των ζημιών και για κάθε χαμένο χρόνο.

Ο Πλοίαρχος ή οι Πλοιοκτήτες θα ενημερώνουν τους Ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους και τους λιμενεργάτες για κάθε ζημία το συντομότερο λογικά δυνατό, ειδάλλως οι Ναυλωτές δεν θα θεωρούνται υπεύθυνοι. Ωστόσο, ο Πλοίαρχος θα προσπαθεί να ενημερώνει εγγράφως εντός 48 ωρών από το συμβάν και θα συνεργάζεται με τους Ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους στη

γραφτή έκδοση άμεσης ειδοποίησης των αξιώσεων του στο συμβαλλόμενο μέρος που προκαλεί τη ζημία.

Οι ζημιές κατά την φορτοεκφόρτωση που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του Πλοίου θα πρέπει να επισκευάζονται χωρίς καθυστέρηση πριν αυτό αποπλεύσει από το λιμάνι όπου η ζημία προκλήθηκε ή ανακαλύφθηκε. Οι ζημιές στη φορτοεκφόρτωση που επηρεάζουν τις εμπορικές δυνατότητες Πλοίου θα πρέπει να επισκευάζονται πριν από την επιστροφή του στους ιδιοκτήτες του. Σε διαφορετική περίπτωση οι Ναυλωτές θα είναι υπεύθυνοι για απώλειες που μπορεί να προκύψουν. Όλες οι άλλες ζημιές, που δεν επισκευάζονται πριν από την επιστροφή του Πλοίου, θα επισκευαστούν από τους Πλοιοκτήτες και θα εξοφληθούν από τους Ναυλωτές με την παραλαβή των τιμολογίων που θα παρουσιάσουν οι Πλοιοκτήτες.

### **Καθαρισμός των καταστρωμάτων**

Αντικείμενο: Ο καθαρισμός των καταστρωμάτων του Πλοίου κατά την επιστροφή του στους Πλοιοκτήτες.

Αιτιολογία: Το Πλοίο πρέπει να παραδοθεί πίσω στους ιδιοκτήτες του καθαρό, όπως κατά την παραλαβή του από αυτούς. Εδώ λοιπόν διευκρινίζονται οι συνθήκες καθαρισμού του.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να επιστρέψουν το Πλοίο στους ιδιοκτήτες του με ακαθάριστα/ασκούπιστα καταστρώματα, έναντι ενός ποσού πληρωμής των 1.500 δολλαρίων Η.Π.Α. εφάπαξ αντί καθαρισμού.

### **Φόροι**

Αντικείμενο: Η χρέωση για τους φόρους που προκύπτουν κατά τη εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης.

Αιτιολογία: Κατά την εκτέλεση της Σύμβασης και την πραγματοποίηση της μεταφοράς οχημάτων από λιμάνι σε λιμάνι και από χώρα σε χώρα, προκύπτουν κάποιοι φόροι, οι οποίοι πρέπει να ξεκαθαριστεί ποιο μέρος θα επιβαρύνουν.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές πληρώνουν όλους τους τοπικούς, πολιτειακούς, εθνικούς φόρους ή/και τα τέλη με τους οποίους επιβαρύνεται το Πλοίο ή οι ιδιοκτήτες του και που προκύπτουν από τις οδηγίες των Ναυλωτών κατά την παρούσα Σύμβαση, είτε αυτοί επιβληθούν κατά τη

διάρκεια είτε μετά τη λήξη της, συμπεριλαμβανομένων τυχόν φόρων ή/και εισφορών επί του φορτίου ή/και ναύλων ή/και υποναύλων ή/και μισθωμάτων. Εξαιρούνται οι φόροι που επιβάλλονται από τη χώρα της σημαίας του Πλοίου ή των Πλοιοκτητών.

### **Σήματα και χρώματα των Ναυλωτών**

Αντικείμενο: Τα διακριτικά χρώματα και σήματα των Ναυλωτών στο Πλοίο.

Αιτιολογία: Οι Ναυλωτές για εμπορικούς λόγους, είναι πιθανό να θέλουν το Πλοίο, εφόσον ναυλώνεται για μεγάλο χρονικό διάστημα, να φέρει τα διακριτικά τους χρώματα και σήματα. Πρέπει, λοιπόν, να διευκρινιστούν οι όροι με τους οποίους θα εκτελεστεί αυτή η εργασία και ποιον θα επιβαρύνει.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να βάλουν στο Πλοίο σημαία με τα διακριτικά τους χρώματα και να βάψουν το φουγάρο και το κύτος του με τα ιδιωτικά τους σήματα. Το φουγάρο θα ξαναβαφτεί στα διακριτικά χρώματα των Πλοιοκτητών πριν από τη λήξη του ναυλοσυμφώνου. Το κόστος και ο χρόνος βαψίματος και στις δύο περιπτώσεις χρεώνεται στους Ναυλωτές.

### **Επιστροφές για ακινησία**

Αντικείμενο: Η επιστροφή χρημάτων στους Ναυλωτές σε περίπτωση ακινησίας του Πλοίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές, λόγω έλλειψης φορτίου, αποφασίσουν να ακινητοποιήσουν το Πλοίο σε κάποιο λιμάνι, τότε, λόγω μείωσης του κινδύνου, οι ασφαλιστές του ενδέχεται να επιστρέψουν στους Πλοιοκτήτες μέρος των ασφαλιστρών. Επειδή οι Ναυλωτές κατά την περίοδο αυτή πληρώνουν το μίσθωμα χωρίς να διαχειρίζονται το Πλοίο, έχουν το δικαίωμα να αξιώσουν κάποια αποζημίωση από τους Πλοιοκτήτες, η οποία μπορεί να είναι η επιστροφή ασφαλιστρών.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές θα καρπωθούν τυχόν επιστροφές ασφαλιστρών που εισπράττουν οι Πλοιοκτήτες από τους ασφαλιστές τους, όπως και όταν αυτές εισπραχθούν από τους ασφαλιστές, λόγω ακινησίας του Πλοίου σε κάποιο λιμάνι για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα 30 ημερών, αν το Πλοίο βρίσκεται σε πλήρη μίσθωση για την περίοδο αυτή, ή αναλογικά για τον πραγματικό χρόνο μίσθωσης.

## **Πιστοποίηση**

Αντικείμενο: Η ανάληψη ευθύνης για τα πιστοποιητικά του Πλοίου.

Αιτιολογία: Για να επιτραπεί στο Πλοίο να ταξιδεύει, οι Πλοιοκτήτες πρέπει να διασφαλίσουν ότι αυτό διαθέτει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που απαιτούνται στις διάφορες χώρες και λιμάνια όπου πρόκειται να ταξιδέψει.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες θα παρέχουν οποιαδήποτε πιστοποίηση σχετικά με το Πλοίο που μπορεί να απαιτείται ώστε αυτό να ταξιδεύει απρόσκοπτα εντός των συμφωνημένων εμπορικών ορίων, συμπεριλαμβανομένων, αλλά μη περιορισμένων σε, πιστοποιητικά ανάληψης οικονομικής ευθύνης για τη ρύπανση από πετρέλαιο, έγκυρο διεθνές πιστοποιητικό χωρητικότητας, πιστοποιητικά χωρητικότητας των καναλιών του Σουέζ και του Παναμά, έγκυρο πιστοποιητικό μητρώου και πιστοποιητικά που αφορούν στην αντοχή ή/και την ικανότητα λειτουργίας του εξοπλισμού του Πλοίου.

## **Λαθρεπιβάτες**

Αντικείμενο: Ανάληψη ευθύνης σε περίπτωση εισόδου λαθρεπιβατών στο Πλοίο.

Αιτιολογία: Σε χώρες που υπάρχει κίνδυνος εισόδου λαθρεπιβατών στο Πλοίο, πρέπει να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα αποτρεπτικά μέτρα. Επειδή, όταν αυτό δεν επιτευχθεί, προκύπτουν σοβαρές συνέπειες για το Πλοίο, τα δύο μέρη θα πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές εγγυώνται ότι θα ασκήσουν τη δέουσα προσοχή και επιμέλεια για να αποτρέψουν να εισέλθουν στο Πλοίο λαθρεπιβάτες, που έχουν κρυφτεί μέσα στα μεταφερόμενα αγαθά.

Εάν, παρά την άσκηση της δέουσας προσοχής και επιμέλειας από τους Ναυλωτές, λαθρεπιβάτες καταφέρουν να έχουν πρόσβαση στο Πλοίο έχοντας κρυφτεί μέσα στα μεταφερόμενα αγαθά, αυτό θα θεωρείται ως αθέτηση της Σύμβασης, οι συνέπειες της οποίας θα βαρύνουν τους Ναυλωτές, που θα προστατεύσουν τους Πλοιοκτήτες και θα τους αποζημιώσουν για όλες τις αξιώσεις που μπορεί να προκύψουν εναντίον τους. Επιπλέον, όλο το χρονικό διάστημα που θα χαθεί και όλα τα έξοδα που θα προκύψουν, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, θα βαρύνουν τους Ναυλωτές και το Πλοίο θα παραμείνει εντός μίσθωσης.

Σε περίπτωση που το Πλοίο συλληφθεί ως αποτέλεσμα της αθέτησης της Σύμβασης από τους Ναυλωτές, όπως ανωτέρω, οι Ναυλωτές θα λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι, σε εύλογο χρονικό διάστημα, το Πλοίο θα ελευθερωθεί και ότι θα καταβληθεί εγγύηση η οποία θα βαρύνει τους Ναυλωτές.

Εάν, παρά την άσκηση δέουσας προσοχής και επιμέλειας από τους Πλοιοκτήτες, λαθρεπιβάτες αποκτήσουν πρόσβαση στο Πλοίο με άλλα μέσα πλην των μεταφερόμενων αγαθών, όλο το χρονικό διάστημα που θα χαθεί και όλα τα έξοδα που θα προκύψουν, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, θα βαρύνουν τους Πλοιοκτήτες και το Πλοίο θα θεωρείται εκτός μίσθωσης.

Σε περίπτωση που το Πλοίο συλληφθεί, επειδή λαθρεπιβάτες έχουν αποκτήσει πρόσβαση στο Πλοίο με άλλα μέσα πλην των μεταφερόμενων αγαθών, οι Πλοιοκτήτες θα λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι, σε εύλογο χρονικό διάστημα, το Πλοίο θα ελευθερωθεί και ότι θα καταβληθεί εγγύηση η οποία θα βαρύνει τους Πλοιοκτήτες.

### **Λαθρεμπόριο**

Αντικείμενο: Οι συνέπειες σε περίπτωση λαθρεμπορίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που παρατηρηθεί ότι διεξάγεται λαθρεμπόριο στο Πλοίο, είτε αυτό γίνεται από το πλήρωμα, είτε από τους Πλοιοκτήτες ή τους Ναυλωτές, οι υπεύθυνοι πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν.

Περιεχόμενο: Στην περίπτωση λαθρεμπορίου από τον Πλοίαρχο, τους αξιωματικούς ή/και το πλήρωμα, οι Πλοιοκτήτες θα επωμισθούν το κόστος των τυχόν προστίμων, φόρων ή δασμών που θα επιβληθούν και το Πλοίο θα θεωρείται εκτός μίσθωσης για όλο το χρονικό διάστημα που θα χαθεί εξαιτίας των παραπάνω.

Για οποιαδήποτε καθυστέρηση, έξοδα ή/και πρόστιμα που επιβληθούν στο Πλοίο λόγω λαθρεμπορίου θα χρεωθούν οι Ναυλωτές, εάν αυτά προκληθούν από τους ίδιους, τους επιθεωρητές τους και/ή το προσωπικό ή τους αντιπροσώπους τους.

### **Διαιτησία**

Αντικείμενο: Η επίλυση των διαφορών ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη.



Αιτιολογία: Είναι συχνό φαινόμενο, όταν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν τηρούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, το άλλο μέρος να καταφεύγει στη δικαιοσύνη για να αποζημιωθεί για τις ζημιές που έχει υποστεί. Επειδή, όμως η δικαστική οδός είναι χρονοβόρα, κοστοβόρα αλλά και έχει και δημόσιο χαρακτήρα με την έννοια ότι διαδικασία και οι αποφάσεις είναι ανοικτές και προσπελάσιμες από τυχόν ανταγωνιστές, τις περισσότερες φορές προτιμάται η εξωδικαστική λύση της διαιτησίας. Εδώ, τα συμβαλλόμενα μέρη καταλήγουν στην επιλογή του τόπου διαιτησίας, του αριθμού των διαιτητών και της νομοθεσίας που θα ισχύσει.

Περιεχόμενο: Όλες οι διαφορές που προκύπτουν από την παρούσα Σύμβαση θα επιλύονται στο Λονδίνο και, εκτός αν τα μέρη συμφωνούν εξαρχής σε ένα μόνο διαιτητή, θα προσφεύγουν σε δύο διαιτητές, οι οποίοι ασκούν τη δραστηριότητά τους στο Λονδίνο και είναι μέλη του «Baltic Mercantile & Shipping Exchange» με ενασχόληση τη Ναυτιλία. Το ένα μέλος θα διορίζεται από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη, με την εξουσία να ορίζει έναν επιδιαιτητή. Καμία απόφαση δεν θα αμφισβητείται ή ακυρώνεται με την αιτιολογία ότι κάποιος από τους διαιτητές είναι ανεπαρκής, εκτός και αν έχει ζητηθεί ένσταση πριν τη λήψη της τελικής απόφασης. Κάθε διαφορά που προκύπτει περαιτέρω θα διέπεται από το αγγλικό δίκαιο.

Για τις διαφορές των οποίων το συνολικό ποσό που ζητείται από τους δύο διαδίκους δεν υπερβαίνει τα 50.000,00 δολάρια Η.Π.Α. η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με τη διαδικασία επίλυσης μικροδιαφορών του «London Maritime Arbitrators Association».

## **Πειρατεία**

Αντικείμενο: Ο κίνδυνος της πειρατείας.

Αιτιολογία: Το φαινόμενο της πειρατείας σε ορισμένες περιοχές του πλανήτη έχει αρχίσει να επανεμφανίζεται και, επομένως, ο κίνδυνος και το κόστος του ταξιδιού αυξάνεται. Και ενώ η εντολή για τη διαδρομή των ταξιδιών του Πλοίου δίνεται από τους Ναυλωτές όπως περιγράφεται και στον Όρο 15 παραπάνω, οι Πλοιοκτήτες έχουν την τελική ευθύνη για την εκτέλεσή τους. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να διευκρινιστεί ποιος θα χρεώνεται τα επιπλέον έξοδα που προκύπτουν όταν το Πλοίο παρεκκλίνει από την ορισθείσα διαδρομή ή όταν μένει σε αυτή αλλά λαμβάνει επιπρόσθετα μέτρα προστασίας, όπως π.χ. ένοπλους φρουρούς.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο δεν υποχρεούται να πλεύσει ή να του απαιτηθεί να προχωρήσει σε οποιοδήποτε λιμάνι, τόπο, περιοχή ή ζώνη, ή καμία υδάτινη οδό ή κανάλι, το οποίο, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή/και των Πλοιοκτητών, είναι επικίνδυνο για το ίδιο, το φορτίο, το πλήρωμα ή άλλα μεταφερόμενα πρόσωπα λόγω οποιασδήποτε πραγματικής, απειλούμενης ή καταγγεληθείσας πράξης πειρατείας ή/και βίαιης ληστείας ή/και την κατάληψη/αρπαγή, είτε τέτοιος κίνδυνος υπήρχε κατά το χρόνο της υπογραφής της παρούσας Σύμβασης είτε συνέβη στη συνέχεια. Σε περίπτωση που το Πλοίο βρίσκεται μέσα σε οποιαδήποτε τέτοια θέση όπως προαναφέρθηκε, η οποία γίνεται επικίνδυνη ή μπορεί να γίνει επικίνδυνη μετά την είσοδό του σε αυτή, πρέπει να είναι ελεύθερο να φύγει.

Εάν οι Πλοιοκτήτες αποφασίσουν ότι το Πλοίο δεν θα πλεύσει προς ή μέσω κάποιας επικίνδυνης περιοχής πρέπει να ενημερώσουν αμέσως τους Ναυλωτές, οι οποίοι οφείλουν να εκδώσουν εναλλακτικές εντολές ταξιδιού και να αποζημιώνουν τους Πλοιοκτήτες για τυχόν απαιτήσεις των κατόχων φορτωτικών ή τρίτων, λόγω καθυστέρησης κατά την εκτέλεση ενός εναλλακτικού ταξιδιού. Κάθε χρονική περίοδος που χάνεται ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης με τις εντολές αυτές δεν θα θεωρείται εκτός μίσθωσης.

Αν οι Πλοιοκτήτες συναινούν ή αν το Πλοίο πλέει προς ή μέσω μιας περιοχής εκτεθειμένης στον κίνδυνο της πειρατείας οι Πλοιοκτήτες θα έχουν την ελευθερία:

-να λάβουν τα δέοντα προληπτικά μέτρα για την προστασία του Πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων, αλλά μη περιορισμένων σε, εκ νέου χάραξη πορείας εντός της περιοχής, ακολουθώντας ένα κομβίο, κάνοντας χρήση πολεμικής συνοδείας, αποφεύγοντας την πρωινή ή νυχτερινή πλοήγηση, ρυθμίζοντας την ταχύτητα ή την πορεία του, ή προσλαμβάνοντας προσωπικό ασφαλείας ή/και αναπτύσσοντας εξοπλισμό επάνω στο Πλοίο και στα σημεία επιβίβασης/αποβίβασης,

-να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των ασφαλιστών τους, σύμφωνα με τους όρους της ασφάλισης του Πλοίου,

-να συμμορφώνονται με όλες τις εντολές, οδηγίες, συστάσεις ή συμβουλές που δίνονται από την κυβέρνηση του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, ή άλλης κυβέρνησης στους νόμους της οποίας υπόκεινται οι Πλοιοκτήτες, ή οποιασδήποτε άλλης κυβέρνησης, οργανισμού

ή ομάδας, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών αρχών, που ενεργούν με τη δικαιοδοσία να επιβάλλουν συμμόρφωση με τις εντολές ή οδηγίες τους, και

-να συμμορφώνονται με τους όρους του οποιουδήποτε ψηφίσματος του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, τις ισχύουσες εντολές οποιουδήποτε άλλου υπερεθνικού οργάνου, που έχει το δικαίωμα να εκδίδει τέτοιες εντολές, και με την κάθε εθνική νομοθεσία στην οποία οι Πλοιοκτήτες υπόκεινται, και να υπακούουν στις εντολές και τις κατευθύνσεις εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή τους. Οι Ναυλωτές θα αποζημιώνουν τους Πλοιοκτήτες για τυχόν απαιτήσεις από τους κατόχους φορτωτικών ή τρίτων, που προκύπτουν από τις κινήσεις του Πλοίου όπως προαναφέρθηκε, εκτός αν οι εν λόγω απαιτήσεις καλύπτονται από επιπρόσθετη ασφάλιση.

Εάν το Πλοίο πλέει προς μια περιοχή όπου, λόγω του κινδύνου πειρατείας, θα προκύψουν επιπρόσθετες δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων, αλλά όχι περιορισμένων σε, πρόσθετο προσωπικό και προληπτικά μέτρα για την αποφυγή της πειρατείας, για αυτές τις λογικές δαπάνες θα χρεωθούν οι Ναυλωτές. Κάθε χρονική περίοδος που χάνεται για αναμονής συνοδείας, για την αλλαγή πορείας, χρονοδιαγράμματος, ή μείωση ταχύτητας ή τη λήψη μέτρων για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου, θα πρέπει να χρεώνεται στους Ναυλωτές και το Πλοίο θα θεωρείται εντός μίσθωσης.

Αν οι Πλοιοκτήτες χρειαστεί, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης απασχόλησης, να πληρώσουν στο πλήρωμα οποιοδήποτε μόνους ή πρόσθετες αμοιβές σε σχέση με την πλεύση σε μια περιοχή η οποία είναι επικίνδυνη όπως ορίζεται από αυτή, τότε το πραγματικό μόνους ή οι πρόσθετες αμοιβές που καταβάλλονται θα επιστρέφονται στους Πλοιοκτήτες από τους Ναυλωτές.

Εάν το Πλοίο περάσει από μια περιοχή εκτεθειμένη στον κίνδυνο της πειρατείας, οι Ναυλωτές θα επιστρέψουν στους Πλοιοκτήτες τυχόν επιπλέον ασφάλιστρα που απαιτούνται από τους ασφαλιστές τους καθώς και το σχετικό κόστος που οι Πλοιοκτήτες λογικά απαιτούν σε σχέση με τους κινδύνους της πειρατείας οι οποίοι μπορεί να περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, απώλεια του μισθώματος λόγω πολέμου, απαγωγή των επιβαινόντων του Πλοίου αλλά και λύτρα.

Όλες οι πληρωμές που απορρέουν από τα παραπάνω πρέπει να διακανονιστούν εντός δεκαπέντε ημερών από την παραλαβή των σχετικών δικαιολογητικών από τους Πλοιοκτήτες ή κατά την επιστροφή του Πλοίου, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο.

Αν το πλοίο δεχτεί επίθεση από πειρατές κάθε χαμένη χρονική περίοδος θα χρεώνεται στους Ναυλωτές και το Πλοίο θα παραμένει εντός μίσθωσης.

Εάν το Πλοίο έχει καταληφθεί από πειρατές οι ιδιοκτήτες του πρέπει να ενημερώνουν στενά τους Ναυλωτές για τις προσπάθειες που καταβάλλονται ώστε αυτό να απελευθερωθεί. Το Πλοίο θα θεωρείται ότι παραμένει εντός μίσθωσης καθόλη τη διάρκεια της κατάληψης και οι υποχρεώσεις των Ναυλωτών θα παραμένουν ανεπηρέαστες, εκτός από το ότι η πληρωμή του μισθώματος θα πάψει να καταβάλλεται την ενενηκοστή πρώτη ημέρα μετά την κατάληψη μέχρι και την απελευθέρωσή του. Οι Ναυλωτές θα καταβάλλουν το μίσθωμα, ή αν το Πλοίο έχει επιστραφεί στους Πλοιοκτήτες, το ισοδύναμο του μισθώματος της Σύμβασης, για κάθε χαμένη χρονική περίοδο μέχρι την αποκατάσταση της ζημίας και του περιορισμού που προκύπτουν από την κατάληψη. Οι Ναυλωτές δεν ευθύνονται για την καθυστερημένη επιστροφή του Πλοίου στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, που προκύπτει από την κατάληψή του.

Οτιδήποτε γίνεται ή δεν γίνεται σύμφωνα με τον παρόντα όρο δεν θα θεωρείται απόκλιση από τη Σύμβαση, αλλά θα πρέπει να θεωρείται ότι γίνεται προς εκπλήρωσή της. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ των διατάξεών του και οποιασδήποτε εννοούμενης ή ρητής διάταξης του ναυλοσυμφώνου, ο παρών όρος θα υπερισχύει.

## **Εξοπλισμός**

Αντικείμενο: Η καταλληλότητα του εξοπλισμού του Πλοίου.

Αιτιολογία: Κάθε λιμάνι, φορτίο, κανάλι κ.τ.λ. έχει διαφορετικούς κανονισμούς ασφαλείας σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων. Έτσι εκδίδουν σχετικές διατάξεις και ανάλογα πιστοποιητικά. Το Πλοίο για να μην αντιμετωπίσει πρόβλημα με την διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης πρέπει να πληροί αυτές τις προϋποθέσεις και αυτό διευκρινίζεται εδώ.

Περιεχόμενο: Ο εξοπλισμός του Πλοίου θα συμμορφώνεται με τους κανονισμούς και/ή τις απαιτήσεις που ισχύουν στα λιμάνια που επισκέπτεται και τα κανάλια που διαπλέει. Το Πλοίο θα διαθέτει ανά πάσα στιγμή έγκυρα και ενημερωμένα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τους εν

λόγω κανονισμούς ή/και απαιτήσεις. Ειδική αναφορά γίνεται στους κανονισμούς του Υπουργείου Εργατικής Ασφάλειας και Υγείας των Ηνωμένων Πολιτειών που παρατίθενται στο τρίτο μέρος του Κώδικα Ομοσπονδιακών Κανονισμών, καθώς και όλους τους κανονισμούς ναυσιπλοΐας, σχετικούς με την φορτοεκφόρτωση, της Αυστραλίας του 1961 ή τις τυχόν τροποποιήσεις τους. Αν και άλλες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης καθιστούν τους Πλοιοκτήτες υπεύθυνους, συμφωνείται ότι, εάν το Πλοίο δεν πληροί τους κανονισμούς ή/και τις απαιτήσεις, οι Πλοιοκτήτες θα πάρουν άμεσα διορθωτικά μέτρα και ότι ο χρόνος που θα χαθεί, κάθε ώρα αναμονής των λιμενεργατών και τα σχετικά έξοδα θα χρεωθούν στους Πλοιοκτήτες.

### **Η διεθνής ομοσπονδία εργατών των μεταφορών (I.T.F.)**

Αντικείμενο: Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της I.T.F. (International Transport-workers Federation).

Αιτιολογία: Σε πολλά λιμάνια τα εργατικά σωματεία είναι αρκετά ισχυρά ώστε να μπορούν να δημιουργήσουν εμπόδια στην ομαλή λειτουργία του Πλοίου. Είναι, λοιπόν, απαίτηση των Ναυλωτών, το πλήρωμα του Πλοίου να χαίρει των ελάχιστων διακαιωμάτων καθώς ορίζει η I.T.F., με σκοπό την ομαλή διεξαγωγή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του Πλοίου αμείβονται και απασχολούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς της I.T.F., των σωματείων της ή ισοδύναμων εργατικών απαιτήσεων της Αυστραλίας, Σκανδιναβίας, Καναδά και οποιουδήποτε άλλου λιμανιού κατάπλου.

### **Μποϊκοτάζ**

Αντικείμενο: Η περίπτωση που το Πλοίο πέσει σε μποϊκοτάζ από τους εργαζόμενους.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το Πλοίο ή η εταιρεία του πέσει σε μποϊκοτάζ από κάποιο σωματείο εργαζομένων ή αρχή, πρέπει να ξεκαθαριστεί ποιο μέρος θα επωμιστεί τα έξοδα. Εδώ ξεκαθαρίζεται επιπλέον ότι το Πλοίο πρέπει να έχει το ελεύθερο να καταπλέει σε συγκεκριμένες αγορές και να μην εξαιρείται από αυτές.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που το Πλοίο πέσει σε μποϊκοτάζ ή απεργία, μπει στη μαύρη λίστα ή του παρουσιαστεί οποιοδήποτε παρόμοιο περιστατικό σε οποιοδήποτε λιμάνι ή μέρος από τους λιμενεργάτες ή/και τους εργάτες των ρυμουλκών ή/και τους πιλότους, από οποιαδήποτε

κυβέρνηση ή/και αρχή, εξαιτίας της σημαίας Πλοίου ή τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων απασχολούνται τα μέλη του πληρώματος, ή εξαιτίας της δραστηριότητας του Πλοίου ή άλλου πλοίου υπό την ίδια ιδιοκτησία, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή τον έλεγχο, είτε εξαιτίας της κατασκευής του Πλοίου ή/και του εξοπλισμού του, τυχόν επιπλέον έξοδα που προκύπτουν εξαιτίας των παραπάνω, θα χρεώνονται στους Πλοιοκτήτες και οι Ναυλωτές θα έχουν το δικαίωμα να θέσουν το Πλοίο εκτός μίσθωσης για όλο το χρονικό διάστημα που χάνεται από τέτοια αιτία.

Ωστόσο, εάν το Πλοίο πέσει σε μοϊκοτάζ εξαιτίας των δραστηριοτήτων των Ναυλωτών ή των υποναυλωτών τους και των πρακτόρων τους, το Πλοίο θα παραμένει εντός μίσθωσης, αλλά οι Πλοιοκτήτες θα αναλάβουν να βοηθήσουν τους Ναυλωτές κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να λυθεί το πρόβλημα.

Οι Πλοιοκτήτες θα εξασφαλίζουν ότι ούτε το Πλοίο αυτό ούτε κανένα άλλο υπό τη διαχείριση/ιδιοκτησία/έλεγχό τους έχει καταπλεύσει ποτέ σε οποιοδήποτε κουβανέζικο λιμάνι και ούτε θα καταπλεύσει πριν ή κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης. Οι Πλοιοκτήτες επίσης θα εξασφαλίζουν ότι ούτε το Πλοίο αυτό ούτε κανένα άλλο υπό διαχείριση/ιδιοκτησία/έλεγχό τους βρίσκεται στη μαύρη λίστα των αραβικών χωρών.

### **Απαιτήσεις της Ομοσπονδίας Λιμενεργατών της Αυστραλίας**

Αντικείμενο: Οι απαιτήσεις της Ομοσπονδίας Λιμενεργατών της Αυστραλίας.

Αιτιολογία: Η Ομοσπονδία Λιμενεργατών της Αυστραλίας έχει θέσει ορισμένα χαρακτηριστικά για τα πλοία τα οποία εμπορεύονται στα λιμάνια της χώρας. Εφόσον οι Ναυλωτές επιθυμούν τις εμπορικές σχέσεις με την αγορά αυτή, το Πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Ομοσπονδίας.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι η κατασκευή του Πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των λιμενεργατών και πιλότων της Αυστραλίας.

### **Ικανότητα ανεφοδιασμού με καύσιμα**

Αντικείμενο: Οι περιοχές όπου μπορεί το Πλοίο να ανεφοδιαστεί με καύσιμα.

Αιτιολογία: Οι Ναυλωτές εμπορεύονται σε όλον τον κόσμο και επομένως είναι λογικό να απαιτούν το Πλοίο να μπορεί να δεχτεί καύσιμα οπουδήποτε στον κόσμο βρεθεί, συμπεριλαμβανομένων των Η.Π.Α.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το Πλοίο είναι ικανό να ανεφοδιαστεί με καύσιμα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, τα εδάφη και τις κτήσεις της, σύμφωνα με τους κανονισμούς του ελέγχου εξαγωγών των Η.Π.Α. Εγγυώνται δε ότι το Πλοίο είναι ικανό να ανεφοδιαστεί με καύσιμα σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, εφόσον απαιτείται.

### **Αναπλήρωση καυσίμων**

Αντικείμενο: Η αναπλήρωση και η ποιότητα των καυσίμων του Πλοίου.

Αιτιολογία: Στη Σύμβαση Χρονοναύλωσης οι Ναυλωτές είναι παραδοσιακά εκείνοι που αγοράζουν και προμηθεύουν το Πλοίο με καύσιμα ανάλογα με τα ταξίδια που πρόκειται να ορίσουν να κάνει το Πλοίο, τις περιοχές ελέγχου αέριων ρύπων που θα επισκευθεί καθώς και με τις δυνατότητες κατανάλωσης των μηχανών του Πλοίου.

Περιεχόμενο: Η αναπλήρωση των καυσίμων οργανώνεται και πληρώνεται από τους Ναυλωτές, αλλά πάντοτε υπό την επίβλεψη και ευθύνη του Πλοιάρχου. Ο Πλοίαρχος πρέπει να καταβάλλει τη δέουσα επιμέλεια για την αναπλήρωση των καυσίμων, ώστε να μην προκληθεί διαρροή πετρελαίου κατά τη διάρκεια της πετρέλευσης.

Με την επιφύλαξη οποιουδήποτε άλλου περιεχομένου αυτού του Ναυλοσυμφώνου, οι Ναυλωτές θα προμηθεύουν καύσιμα τέτοιων προδιαγραφών και βαθμών ώστε όταν ζητηθεί από το Πλοίο να καταπλεύσει προς μία περιοχή ελέγχου εκπομπών καυσίμων (ECA), το Πλοίο να συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή με τις μέγιστες επιτρεπόμενες τιμές περιεκτικότητας σε θείο αυτής της περιοχής.

Οι Ναυλωτές εγγυώνται επίσης ότι όλοι οι προμηθευτές καυσίμων, οι χειριστές των σκαφών μεταφοράς τους και οι επιθεωρητές που χρησιμοποιούνται από αυτούς για την παροχή τέτοιων καυσίμων πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς 14 και 18 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τη δειγματοληψία και την παροχή δελτίων παράδοσης καυσίμων, εκτός εάν υπάρχουν τοπικοί κανονισμοί πετρέλευσης.

Οι Ναυλωτές θα αποζημιώνουν και θα προστατεύουν τους Πλοιοκτήτες σε περίπτωση τυχόν απωλειών, νομικών ευθυνών, καθυστερήσεων, προστίμων, εξόδων ή δαπανών που θα προκύψουν από την παράλειψη των πρώτων να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του παρόντος όρου.

Με την προϋπόθεση πάντοτε ότι οι Ναυλωτές έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων σύμφωνα με τα παραπάνω, οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι:

-το Πλοίο συμμορφώνεται με τους κανονισμούς 14 και 18 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL και με τις απαιτήσεις οποιασδήποτε περιοχής ελέγχου εκπομπών καυσίμων.

-το Ποίο πρέπει είναι σε θέση να καταναλώνει καύσιμα της απαιτούμενης περιεκτικότητας σε θείο όταν ζητείται από τους Ναυλωτές να καταπλεύσουν εντός μιας τέτοιας περιοχής.

Με την προϋπόθεση ότι έχουν προμηθεύσει το Πλοίο με κατάλληλα καύσιμα, οι Ναυλωτές απαλλάσσονται της ευθύνης για τυχόν απώλειες, καθυστερήσεις, πρόστιμα, έξοδα ή δαπάνες που προκύπτουν ή θα προκύψουν από την παράλειψη συμμόρφωσης του Πλοίου με τους κανονισμούς 14 και 18 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL.

Για τους σκοπούς του παρόντος όρου, ως «περιοχές ελέγχου εκπομπών καυσίμων» (ECA) νοούνται οι ζώνες που ορίζονται στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL ή/και οι ζώνες που ρυθμίζονται από περιφερειακές ή/και εθνικές αρχές, όπως, μεταξύ άλλων, η Ε.Ε. και ο Οργανισμός Περιβαλλοντικής Προστασίας των Η.Π.Α.

### **Οικονομική ευθύνη όσον αφορά τη ρύπανση**

Αντικείμενο: Η ανάληψη της ευθύνης για τυχόν πετρελαϊκή ρύπανση από οικονομικής πλευράς.

Αιτιολογία: Οι κοινωνίες, και συνεπώς τα κράτη, γίνονται όλο και πιο ευαίσθητες σε περιβαλλοντικά θέματα και η ποιότητα ζωής είναι παράγοντας υψίστης σημασίας σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα. Είναι επόμενο, λοιπόν, τα πλοία, που αποτελούν έναν από τους πλέον ρυπογόνους παράγοντες, κυρίως στον τομέα της πετρελαϊκής ρύπανσης, λόγω του μεγάλου φορτίου καυσίμων που μεταφέρουν, να ελέγχονται στενά από τα κράτη και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α., όπου η νομοθεσία είναι αμείλικτη για του παραβάτες. Επειδή οι επιπτώσεις μιας τέτοιου είδους



ρύπανσης μπορεί να έχει ανυπολόγιστες συνέπειες για τις τοπικές κοινωνίες, η ανάληψη της ευθύνης σε μια τέτοια περίπτωση κρίνεται αναγκαίο να αποσαφηνιστεί.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι, καθόλη τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης, θα παρέχουν στο Πλοίο τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

-Πιστοποιητικά που εκδίδονται στα πλαίσια της Διεθνούς Σύμβασης του ΙΜΟ περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές που προκλήθηκαν από Πετρελαϊκή Ρύπανση (CLC),

-Πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 1016 (α) του Νόμου των Η.Π.Α. του 1990 περί Ρύπανσης από Πετρέλαιο και το άρθρο 108 (α) του Νόμου των Η.Π.Α. του 1980 περί Ολοκληρωμένης Περιβαλλοντικής Ανταπόκρισης, Αποζημίωσης και Ευθύνης (CERCLA), όπως τροποποιήθηκε, και σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου των Η.Π.Α. περί Καθαρών Υδάτων (CWA).

-Πιστοποιητικά τα οποία μπορεί να απαιτούνται από το Ομοσπονδιακό Δίκαιο των Η.Π.Α. οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης, υπό την προϋπόθεση ότι η νομοθεσία αυτή ενσωματώνει τη CLC, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1984, ή ισότιμες διατάξεις.

Εκτός αν απαιτείται προς συμμόρφωση με τις διατάξεις της παραπάνω παραγράφου του παρόντος άρθρου, οι Πλοιοκτήτες δεν υποχρεούνται να δημιουργήσουν ή να διατηρήσουν χρηματική εγγύηση ή ευθύνη για ζημιές από πετρελαϊκή ή άλλη ρύπανση ώστε να επιτραπεί στο Πλοίο νόμιμα να εισέλθει, παραμείνει ή αποπλεύσει από οποιοδήποτε λιμάνι, μέρος, χωρικά ή παρακείμενα ύδατα οποιασδήποτε χώρας, κράτους ή επικράτειας κατά την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης.

Οι Ναυλωτές δεν θα έχουν καμία ευθύνη για οποιεσδήποτε συνέπειες, συμπεριλαμβανομένων τυχών καθυστερήσεων, ζημιών από πετρέλαιο ή άλλη ρύπανση, εκτός εάν αυτές προκληθούν από οποιαδήποτε ενέργεια των ίδιων ή/και των πρακτόρων τους ή από οποιαδήποτε υπαιτιότητα ή αμέλειά τους ή/και των πρακτόρων τους. Αν οι Πλοιοκτήτες αποτύχουν ή αδυνατήσουν να παρέχουν τα ως ανωτέρω απαιτούνται, οποιαδήποτε καθυστέρηση του Πλοίου που θα προκύψει ως εκ τούτου θα είναι εκτός μίσθωσης.

Σε περίπτωση που οι Πλοιοκτήτες αποτύχουν ή αδυνατήσουν να παρέχουν τα ως ανωτέρω απαιτούνται, θα αποζημιώσουν και θα προστατεύσουν τους Ναυλωτές από κάθε συνέπεια, συμπεριλαμβανομένων τυχών προστίμων, για ζημιές από πετρελαϊκή ή άλλη ρύπανση, εκτός εάν αυτή προκληθεί από οποιαδήποτε ενέργεια των τελευταίων ή/και των υπαλλήλων τους ή από οποιαδήποτε υπαιτιότητα ή αμέλεια τους.

### **Διάπλους της διώρυγας του Παναμά και Σουέζ**

Αντικείμενο: Οι προδιαγραφές του Πλοίου για το διάπλου της διώρυγας του Παναμά και Σουέζ.

Αιτιολογία: Οι Ναυλωτές, σύμφωνα με τα διεθνή όρια ναυσιποΐας που τέθηκαν στον 5<sup>ο</sup> όρο αλλά και τις προδιαγραφές του πλοίου, μπορούν να του δώσουν οδηγίες ώστε αυτό να διαπλεύσει τις διώρυγες του Παναμά και Σουέζ, στην οποία περίπτωση εκείνο πρέπει να μπορεί να το πράξει καθώς και να διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο είναι πλήρως κατασκευασμένο και προσαρμοσμένο ώστε να διαπλέει τις διώρυγες του Παναμά και του Σουέζ και έχει διαθέσιμα τα απαραίτητα πιστοποιητικά, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και απαιτήσεις τους.

### **Υγειονομικό πιστοποιητικό του Πλοίου**

Αντικείμενο: Το πιστοποιητικό απολύμανσης του Πλοίου.

Αιτιολογία: Το Πλοίο πρέπει να διαθέτει υγειονομικό πιστοποιητικό, αφού αυτό απαιτείται από όλα τα λιμάνια ανά τον κόσμο. Κατά τη διάρκεια της Σύμβασης, όμως, αυτό μπορεί να λήξει. Οι Πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την υγειονομική πιστοποίηση του Πλοίου και τυχόν ανανεώσεις της.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο πρέπει να παραδοθεί με έγκυρο πιστοποιητικό εξαίρεσης απολύμανσης και αν αυτό δεν καλύπτει το σύνολο της διάρκειας αυτής της Σύμβασης και με ανανεωμένο πιστοποιητικό απολύμανσης με καπνισμό, εφόσον απαιτείται. Το σχετικά έξοδα καθώς και το κόστος της καθυστέρησης του Πλοίου και λοιπών εξόδων που προκύπτουν από αυτή θα χρεώνονται στους Πλοιοκτήτες.

### **Καραντίνα**

Αντικείμενο: Η περίπτωση καραντίνας του Πλοίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το Πλοίο τεθεί σε καραντίνα λόγω κάποιας μεταδοτικής ασθένειας, καθώς και η καθιερωμένη επιθεώρηση προτού του επιτραπεί ο ελλιμενισμός, πρέπει να ξεκαθαριστεί ποιος θα χρεωθεί τα έξοδα που θα προκύψουν.

Περιεχόμενο: Ο κανονικός χρόνος ελευθεροκοινωνίας του Πλοίου και τα έξοδα για να εισέλθει στο λιμάνι χρεώνονται στους Ναυλωτές, αλλά οποιαδήποτε χρονική περίοδος κράτησής του καθώς και τα έξοδα καραντίνας λόγω λοιμού, ασθένειας, κ.τ.λ., του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος θα χρεώνονται στους Πλοιοκτήτες.

### **Εμβολιασμός**

Αντικείμενο: Τα πιστοποιητικά εμβολιασμού του πληρώματος.

Αιτιολογία: Σύμφωνα με τους κανονισμούς των περισσότερων λιμενικών αρχών παγκοσμίως, τα πληρώματα των Πλοίων πρέπει να διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά εμβολιασμού για τα οποία υπεύθυνοι συνήθως είναι οι Πλοιοκτήτες.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι και χρεώνονται τα έξοδα εμβολιασμού του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος του Πλοίου και εξασφαλίζουν ότι διαθέτουν έγκυρα πιστοποιητικά εμβολιασμού κατά του κίτρινου πυρετού, την ευλογιά, τη χολέρα, και όλων των άλλων απαραίτητων πιστοποιητικών υγείας κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης.

### **Υλικά στοιβασίας**

Αντικείμενο: Η απομάκρυνση των υλικών στοιβασίας, πρόσδεσης και άλλων προστατευτικών μέσων του φρτίου.

Αιτιολογία: Τα αυτοκίνητα αποτελούν εύθραυστο φορτίο και πρέπει να στοιβαχθούν με ιδιαίτερη προσοχή. Μία απότομη κλίση του Πλοίου λόγω θαλασσοταραχής ή ακόμα και μία σωλήνα που στάζει μπορούν να τους προκαλέσουν φθορές ή μεγαλύτερες ζημιές. Γι' αυτό και είναι απαραίτητο να ληφθούν μέτρα προστασίας και να χρησιμοποιηθούν υλικά ασφαλούς πρόσδεσής τους. Τα υλικά αυτά τα προμηθεύουν οι Ναυλωτές, οι οποίοι είναι και οι τελικοί υπεύθυνοι για την απομάκρυνσή τους.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες και ο Πλοίαρχος θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να συνεργαστούν με τους Ναυλωτές για την καλύτερη δυνατή στοιβασία των αυτοκινήτων και ο

Πλοίαρχος θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη συλλογή, αποκατάσταση και παροχή οποιωνδήποτε χρησιμων μη σπασμένων υλικών στοιβασίας, πρόσδεσης κλπ., για επόμενη χρήση μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης. Οι Ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους Πλοιοκτήτες με επτακόσια δολάρια Η.Π.Α. ανά ημερολογιακό μήνα για να τα μοιράσουν στο πλήρωμα για τις παραπάνω εργασίες.

Το Πλοίο πρέπει να παραδοθεί και να επιστραφεί ελεύθερο από όλα τα αδρανή υλικά, τις εσωτερικές επενδύσεις και τα υλικά στοιβασίας.

Κατά τη διάρκεια της Σύμβασης οι Ναυλωτές θα παρέχουν τα υλικά στοιβασίας, συσκευασίας και τις εσωτερικές επενδύσεις, όπως απαιτείται ανάλογα με τις ανάγκες τους. Διασφαλίζουν επίσης ότι όλα τα χρησιμοποιούμενα υλικά συμμορφώνονται με τους ισχύοντες φυτουγειονομικούς κανονισμούς. Καθόλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης καθώς και κατά την επιστροφή του Πλοίου στους Ιδιοκτήτες του, οι Ναυλωτές θα παραμείνουν υπεύθυνοι για τα άμεσα σχετιζόμενα έξοδα και καθυστερήσεις, συμπεριλαμβανομένης ενδεχόμενης απόκλισης του Πλοίου από την πορεία του, που σχετίζεται με την απομάκρυνση και διάθεση των υλικών στοιβασίας, επένδυσης και συσκευασίας σύμφωνα με το Παράρτημα V της σύμβασης MARPOL 73/78 ή οποιουσδήποτε άλλους εφαρμοστέους κανονισμούς σχετικά με τη διάθεση τέτοιων υλικών.

### **Πρυμναία και πλάγια ράμπα, ανυψούμενα καταστρώματα και σκάλα**

Αντικείμενο: Ο χειρισμός της πρυμναίας και πλάγιας ράμπας του Πλοίου, των ανυψούμενων καταστρωμάτων και της εξωτερικής σκάλας.

Αιτιολογία: Οι δίοδοι του Πλοίου είναι εξειδικευμένες για τη φόρτωση οχημάτων και οι χειριστές τους πρέπει να έχουν περάσει τη σχετική εκπαίδευση και να διαθέτουν την ανάλογη εμπειρία. Ειδικά, είναι πολύ πιθανό να συμβούν σοβαρές ζημιές ή ακόμα και να προκληθούν θανάσιμα ατυχήματα. Το χειρισμό τους, λοιπόν, αναλαμβάνει το ίδιο το πλήρωμα του Πλοίου.

Περιεχόμενο: Πριν και κατά την άφιξη του Πλοίου σε κάποιο λιμάνι, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα πρέπει πλήρως να διατηρούν την πρυμναία ράμπα, τα ανυψούμενα καταστρώματα και της σκάλα του Πλοίου σε καλή κατάσταση λειτουργίας, ώστε η φόρτωση ή/και η εκφόρτωση να

αρχίσουν χωρίς καθυστέρηση. Ο χειρισμός της πυρναϊας ράμπας, των ανυψούμενων καταστρωμάτων και της σκάλας θα γίνεται από τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του Πλοίου.

### **Η φύλαξη της σκάλας του Πλοίου**

Αντικείμενο: Η τοποθέτηση φρουρών στη σκάλα του Πλοίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που χρειαστεί να τοποθετηθούν φρουροί ή φύλακες στη σκάλα του Πλοίου, ενώ αυτό βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι λόγω τοπικών κανονισμών, όπως π.χ. στις Η.Π.Α. όπου αν πάνω από πέντε μέλη του πληρώματος δεν διαθέτουν αμερικάνικη βίζα, θα να πρέπει να διευκρινιστεί ποιο συμβαλλόμενο μέρος θα χρεωθεί τα σχετικά έξοδα.

Περιεχόμενο: Οι φύλακες της σκάλας του Πλοίου θα χρεώνονται στους Πλοιοκτήτες, εκτός εάν η πρόσληψή τους είναι υποχρεωτική, στην οποία περίπτωση θα χρεώνονται στους Ναυλωτές.

### **Πράκτορες των Πλοιοκτητών**

Αντικείμενο: Ο διορισμός πρακτόρων από τους Πλοιοκτήτες.

Αιτιολογία: Οι υποχρεώσεις των Πλοιοκτητών πρέπει και είναι προτιμότερο να διεκπεραιώνονται από πράκτορες που έχουν ορίσει οι ίδιοι. Σε περίπτωση όμως που αυτό δεν είναι εφικτό, εδώ ξεκαθαρίζεται αν μπορεί να γίνει χρήση των υπηρεσιών των πρακτόρων των Ναυλωτών.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες θα διορίζουν δικούς τους πράκτορες για να διαχειρίζονται όλα τα θέματά τους όπως η παράδοση και επιστροφή του Πλοίου, η γενική αβαρία, ο δεξαμενισμός, η νοσηλεία και ο επαναπατρισμός του πληρώματος, η επισκευή, οι προμήθειες του Πλοίου κ.τ.λ. Σε περίπτωση που οι Πλοιοκτήτες δεν είναι σε θέση να διορίσουν δικούς τους πράκτορες, οι Ναυλωτές συμφωνούν οι πράκτορές τους να διαχειρίζονται τα θέματα αυτά και οι Πλοιοκτήτες να τους εξοφλούν τις πραγματικές δαπάνες και τη μεσιτική αμοιβή, σύμφωνα με την τιμολογιακή πολιτική τους.

### **Οι οφειλές των Πλοιοκτητών**

Αντικείμενο: Τα έξοδα και οι οφειλές των Πλοιοκτητών προς τους Ναυλωτές.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Πλοιοκτήτες χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες των Ναυλωτών ή των πρακτόρων τους, ή στην περίπτωση επιστροφής του Πλοίου στους ιδιοκτήτες του, προκύπτουν κάποια έξοδα τα οποία πρέπει να επιστραφούν στους Ναυλωτές. Ο όρος αυτός περιγράφει πώς συμφωνείται να γίνει αυτή η διαδικασία.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές πρέπει, μαζί με τις καταστάσεις μίσθωσης, να περάσουν στους Πλοιοκτήτες όλα τα πρωτότυπα παραστατικά για τις δαπάνες των τελευταίων. Οι Πλοιοκτήτες θα πρέπει εντός επτά εργάσιμων ημερών μετά τη λήψη τους να επιβεβαιώσουν μέσω e-mail στους Ναυλωτές εάν τα δέχονται ή όχι. Οι Ναυλωτές θα αφαιρέσουν στη συνέχεια τα επιβεβαιωμένα έξοδα των Πλοιοκτητών από την επόμενη πληρωμή του μισθώματος. Αν οι Πλοιοκτήτες δεν απαντήσουν στους Ναυλωτές εμπρόθεσμα, εκείνοι έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν τις δαπάνες των Πλοιοκτητών από την επόμενη πληρωμή του μισθώματος. Οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν από την τελευταία και προτελευταία καταβολή του μισθώματος, το εκτιμώμενο κόστος των καυσίμων κατά την επιστροφή του Πλοίου στους ιδιοκτήτες του, μαζί με το εκτιμώμενο ποσό των εκκρεμών οφειλών των Πλοιοκτητών, για τις οποίες τα παραστατικά δεν τους έχουν ακόμα παραδοθεί.

### **Περιοδική Επιθεώρηση**

Αντικείμενο: Η περιοδική επιθεώρηση και συντήρηση του Πλοίου.

Αιτιολογία: Το Πλοίο πρέπει, από διεθνείς κανονισμούς, περιοδικά να περνά κάποιες επιθεωρήσεις και εργασίες συντήρησης. Για να γίνει αυτό, όσο το Πλοίο βρίσκεται μισθωμένο στους Ναυλωτές, πρέπει πρώτα να ληφθεί η έγκαιρη συγκατάθεσή τους. Εδώ περιγράφεται η διαδικασία, σύμφωνα με την οποία θα γίνει αυτό.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα της απόσυρσης του Πλοίου από την υπηρεσία των Ναυλωτών, μετά από αμοιβαία συμφωνία μεταξύ Πλοιοκτητών και Ναυλωτών για το χρόνο και τον τόπο και για εύλογο χρονικό διάστημα, με σκοπό το δεξαμενισμό του ή την εκτέλεση της ετήσιας επιθεώρησης, συντήρησης ή/και επισκευής. Ωστόσο, οι Πλοιοκτήτες θα κοινοποιούν στους Ναυλωτές την πρόθεσή τους για τη διεξαγωγή τέτοιων περιοδικών συντηρήσεων με προειδοποίηση έξι μηνών και θα λαμβάνουν τη συγκατάθεση των Ναυλωτών για το χρόνο και τον τόπο, η οποία δεν πρέπει να παρακρατηθεί αδικαιολόγητα.

## **Αφαίρεση Υλικών Πρόσδεσης**

Αντικείμενο: Η απομάκρυνση των υλικών πρόσδεσης του φορτίου.

Αιτιολογία: Όπως και παραπάνω, τα υλικά πρόσδεσης του φορτίου, μαζί με τα υπόλοιπα υλικά στοιβασίας και προστασίας του, παρέχονται από του Ναυλωτές και με δική τους ευθύνη πρέπει να αφαιρεθούν και να απομακρυνθούν από το Πλοίο μετά την εκφόρτωση των οχημάτων.

Περιεχόμενο: Σε κάθε λιμάνι εκφόρτωσης, οι Ναυλωτές θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, στο δικό τους χρονικό περιθώριο και με δικό τους ρίσκο και δαπάνη, να απομακρύνουν από το Πλοίο τα υλικά πρόσδεσης του φορτίου καθώς και άλλα υλικά που προμηθεύουν οι ίδιοι και δεν απαιτούνται πλέον για τις εργασίες στοιβασίας.

Τα παραπάνω υλικά που διατηρούνται επί του Πλοίου από τους Ναυλωτές για περαιτέρω χρήση σε εργασίες στοιβασίας κατά τη διάρκεια της περιόδου στην οποία το Πλοίο είναι ναυλωμένο βάσει αυτής της Σύμβασης, καθώς και τα υλικά που δεν είναι πλέον απαραίτητα για τις εργασίες στοιβασίας και δεν έχουν αφαιρεθεί σε προηγούμενο λιμάνι εκφόρτωσης, θα πρέπει να αποθηκευτούν δεόντως σε ένα σημείο όπου θα συμφωνήσει και με το οποίο θα ικανοποιηθεί ο Πλοίαρχος.

Πριν από την επιστροφή του Πλοίου στους ιδιοκτήτες του, όλα τα υλικά ασφαλούς πρόσδεσης και άλλα υλικά που προμηθεύουν οι Ναυλωτές, θα πρέπει να απομακρυνθούν από το Πλοίο από τους Ναυλωτές στο δικό τους χρονικό περιθώριο και με δικό τους ρίσκο και δαπάνη.

## **Διάσωση και πρόσφυγες**

Αντικείμενο: Η διάσωση ζώων στη θάλασσα και οι πρόσφυγες.

Αιτιολογία: Το πλοίο έχει κάθε δικαίωμα και υποχρέωση να σώσει και να ανασύρει ναυαγούς από τη θάλασσα χωρίς επιπτώσεις για τους Πλοιοκτήτες. Σε περίπτωση όμως που αυτοί είναι πρόσφυγες, οι υποχρεώσεις που προκύπτουν πρέπει να ξεκαθαριστεί ποιος θα τις επωμιστεί.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες είναι ελεύθεροι να αποκλίνουν από την πορεία του Πλοίου με σκοπό τη διάσωση ζώων στη θάλασσα και την αποβίβαση των διασωθέντων ατόμων. Σε περίπτωση όμως που διαπιστωθεί ότι τα άτομα αυτά είναι πρόσφυγες, οι Πλοιοκτήτες θα αποζημιώσουν τους Ναυλωτές για τυχόν υποχρεώσεις που απορρέουν εξαιτίας αυτού και κάθε

χρονική περίοδος που χάνεται, καθώς και τα επιπλέον έξοδα που θα προκύψουν θα χρεωθούν στους Πλοιοκτήτες.

### **Πρυμναία ράμπα και ανυψούμενα καταστρώματα οχημάτων**

Αντικείμενο: Η λειτουργία της πρυμναίας ράμπας και των ανυψούμενων καταστρωμάτων του Πλοίου.

Αιτιολογία: Η πρυμναία ράμπα είναι η κύρια πύλη εισόδου και εξόδου των αυτοκινήτων μέσα στο Πλοίο. Αντίστοιχα, τα ανυψούμενα καταστρώματα είναι βασικό στοιχείο στην τοποθέτηση των αυτοκινήτων μέσα σε αυτό. Είναι επομένως ζωτικής σημασίας τα παραπάνω στοιχεία του εξοπλισμού του Πλοίου να λειτουργούν και να είναι άμεσα διαθέσιμα όταν ζητηθούν.

Περιεχόμενο: Η πρυμναία ράμπα και τα ανυψούμενα καταστρώματα οχημάτων πρέπει να διατηρούνται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας για άμεση χρήση, εφόσον οι κανονισμοί της εκάστοτε λιμενικής αρχής το επιτρέπουν. Το άνοιγμα και το κλείσιμο των θυρών του Πλοίου και η λειτουργία των ανελκυστήρων και των ραμπών πρέπει να πραγματοποιείται από εξειδικευμένα μέλη του πληρώματος όταν αυτό ζητηθεί από τους Ναυλωτές.

### **Βλάβη της πρυμναίας ράμπας και των ανυψούμενων καταστρωμάτων**

Αντικείμενο: Τι γίνεται σε περίπτωση βλάβης της πρυμναίας ράμπας και των ανυψούμενων καταστρωμάτων.

Αιτιολογία: Όπως αναφέρθηκε στον προηγούμενο όρο, ο συγκεκριμένος εξοπλισμός είναι ζωτικής σημασίας για τη λειτουργία του Πλοίου και σε περίπτωση βλάβης του, προκύπτουν έξοδα, για τα οποία οι Πλοιοκτήτες πρέπει να αναλάβουν την ευθύνη και τα κόστη.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση μη λειτουργίας της πρυμναίας ράμπας και των ανυψούμενων καταστρωμάτων των οχημάτων λόγω βλάβης ή ανεπαρκούς τροφοδοσίας ενέργειας, το μίσθωμα για την περίοδο της εν λόγω ανεπάρκειας θα αφαιρείται. Οι Πλοιοκτήτες θα πληρώσουν το επιπλέον εργατικό κόστος είτε για το χρόνο αναμονής είτε για την παραπάνω εργασία, λόγω της βλάβης. Αυτό δεν απαλλάσσει τους Πλοιοκτήτες από την ευθύνη για το κόστος μίσθωσης λιμενικών συσκευών, εάν απαιτείται από τους Ναυλωτές.



## **Κατάσχεση, κράτηση, σύλληψη**

Αντικείμενο: Το ενδεχόμενο κράτησης του Πλοίου από δημόσιες Αρχές.

Αιτιολογία: Υπάρχει περίπτωση, για διάφορους λόγους, όπως η έλλειψη κάποιου πιστοποιητικού ή η μη τήρηση κάποιας διαδικασίας, το Πλοίο να κρατηθεί από την αντίστοιχη υπεύθυνη λιμενική Αρχή. Επειδή, τα παραπάνω συνήθως είναι ευθύνη των Πλοιοκτητών, πρέπει να διευκρινιστεί αν αυτοί θα επωμιστούν τα έξοδα που θα προκύψουν.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που το Πλοίο κατασχεθεί, κρατηθεί, συλληφθεί ή καθυστερήσει από οποιαδήποτε Αρχή κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης, η ευθύνη των Ναυλωτών για την κατάσχεση ή κράτηση ή σύλληψη ή καθυστέρηση παύει αμέσως από τη στιγμή της κατάσχεσης ή κράτησης ή σύλληψης ή καθυστέρησης και όλη η χαμένη χρονική περίοδος εξαιτίας αυτού θα θεωρείται εκτός μίσθωσης μέχρι τη στιγμή της επαναφοράς του Πλοίου στο ταξίδι, εκτός αν η κατάσχεση ή κράτηση ή σύλληψη ή καθυστέρηση προκλήθηκε από οποιαδήποτε προσωπική ενέργεια ή παράλειψη ή αθέτηση από τους Ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους. Οποιαδήποτε επιπλέον έξοδα προκύψουν από ή/και κατά τη διάρκεια της παραπάνω κατάσχεσης ή κράτησης ή σύλληψης ή καθυστέρησης θα χρεωθούν στους Πλοιοκτήτες.

## **Πρόσθεση της περιόδου εκτός μίσθωσης**

Αντικείμενο: Η παράταση της Σύμβασης λόγω της περιόδου εκτός μίσθωσης.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το Πλοίο δε βρίσκεται στη διάθεση των Ναυλωτών για μεγάλο χρονικό διάστημα, αυτοί μπορεί να χρειάζονται μια παράταση της Σύμβασης ώστε να ολοκληρώσουν τη μεταφορά του φορτίου τους. Εδώ, ξεκαθαρίζεται με ποιες προϋποθέσεις μπορούν να το επιλέξουν αυτό οι Ναυλωτές.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που το Πλοίο είναι εκτός μίσθωσης για πάνω από δεκαπέντε ημέρες κατά τη διάρκεια αυτής της Σύμβασης για οποιονδήποτε λόγο, οι Ναυλωτές έχουν την επιλογή να προσθέσουν τη χαμένη αυτή περίοδο στη συνολική διάρκεια της Σύμβασης.

## **Ασφάλιστρα πολεμικών κινδύνων**

Αντικείμενο: Τα ασφάλιστρα για τους κινδύνους πολέμου και πειρατείας.

Αιτιολογία: Η ασφάλιση του Πλοίου είναι περίπλοκη υπόθεση, ειδικά όταν πρόκειται για τον κίνδυνο πολέμου και πειρατείας. Θα πρέπει να διευκρινιστεί ποιο μέρος έχει την ευθύνη ασφάλισης του Πλοίου για τους παραπάνω κινδύνους και σε ποιον θα χρεωθούν τα επιπλέον έξοδα σχετικά με τις πολεμικές αποζημιώσεις που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Περιεχόμενο: Το βασικό ασφαλιστρο πολεμικών κινδύνων για τους πλόες του Πλοίου διεθνώς είναι ευθύνη των Πλοιοκτητών. Κάθε επιπλέον ασφαλιστρο για το κύτος του Πλοίου, τα μηχανήματα και το πλήρωμά του για την προσέγγισή του σε περιοχές περιορισμένης πρόσβασης, καθώς και τα μόνους πολέμου του πληρώματος, εφόσον υπάρχουν, χρεώνονται στους Ναυλωτές. Όσον αφορά τους πολεμικούς κινδύνους, θα ακολουθούνται πάντα οι οδηγίες των ασφαλιστών των Πλοιοκτητών. Η ασφάλιση για τυχόν φραγμό ή παγίδευση του Πλοίου είναι στη διακριτική ευχέρεια των Πλοιοκτητών, καθώς επίσης και η αντίστοιχη χρέωση.

### **Αμοιβαία ασφάλιση (P&I Club) των Πλοιοκτητών**

Αντικείμενο: Η υποχρέωση αμοιβαίας ασφάλισης των Πλοιοκτητών.

Αιτιολογία: Στην εποχή μας είναι πλέον δεδομένο ότι τα πλοία αυτού του μεγέθους, πρέπει να ασφαλίζονται σε κάποιον οργανισμό αμοιβαίας ασφάλισης (P&I Club) ώστε να μπορούν να ταξιδεύουν απρόσκοπτα σε όλον τον κόσμο.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το Πλοίο καλύπτεται πλήρως από το «West of England» P&I Club και ότι το πρωτότυπο ή επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού έναρξης της ασφάλειας θα είναι πάντα διαθέσιμο πάνω στο Πλοίο ώστε αυτό να συμμορφώνεται πάντα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του λιμανιού κατάπλου. Οι Ναυλωτές θα έχουν τα ωφέλη των Πλοιοκτητών, όπως χορηγούνται από το P&I Club, καθόσον επιτρέπεται από τους κανόνες του.

### **Παροπλισμός**

Αντικείμενο: Ο παροπλισμός του Πλοίου.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση έλλειψης φορτίου, οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ακινητοποιήσουν το Πλοίο για λόγους οικονομίας. Εδώ περιγράφεται κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορεί να γίνει αυτό.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να διατάξουν την ακινησία του Πλοίου ανά πάσα στιγμή και για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα σε ασφαλές αγκυροβόλιο ή θέση, στην οποία περίπτωση, οι Πλοιοκτήτες θα λάβουν αμέσως μέτρα και θα προβούν σε οικονομίες λειτουργικού κόστους, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης, δαπάνη που μπορεί άμεσα να εξοικονομηθεί σαν πίστωση στους Ναυλωτές. Το λιμάνι ή η τοποθεσία ακινητοποίησης είναι επιλογή των Ναυλωτών, αλλά θα πρέπει πάντα να είναι ασφαλές μέρος. Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές αποφασίσουν ότι για λόγους οικονομίας οι αξιωματικοί και το πλήρωμα θα πρέπει να εξοφληθούν, το κόστος του επαναπατρισμού τους και αργότερα, το κόστος της επαναφοράς τους, συμπεριλαμβανομένων του κόστους προετοιμασίας για ακινητοποίηση και επανενεργοποίηση του Πλοίου και τυχόν έξοδα που σχετίζονται με αυτά, θα χρεωθούν στους Ναυλωτές. Οι Ναυλωτές θα δώσουν έγκαιρη ειδοποίηση για την πρόθεσή τους για ακινητοποίηση του Πλοίου, ώστε να μπορέσουν οι Πλοιοκτήτες να κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες για τον παροπλισμό και την επαναλειτουργία του.

### **Διπλό αγκυροβόλιο**

Αντικείμενο: Το δικαίωμα διπλού ή πολλαπλού αγκυροβολίου του Πλοίου.

Αιτιολογία: Κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες, υπάρχει περίπτωση το Πλοίο στο σημείο όπου βρίσκεται να μην μπορεί να εκτελέσει εργασίες φορτοεκφόρτωσης και ανεφοδιασμού, όπως προβλέπεται, αλλά να χρειαστεί να αγκυροβολήσει και να δέσει δίπλα σε κάποιο άλλο πλοίο. Εδώ, λοιπόν, αναλύεται κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορεί να γίνει αυτό.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα, όπου και όταν αυτό είναι σύνηθες και ασφαλές για ένα πλοίο παρόμοιου μεγέθους και τύπου, να διατάξουν το Πλοίο να πλεύσει, να πλευρίσει ή να παραμείνει μαζί με ένα άλλο πλοίο ή πλοία οποιουδήποτε μεγέθους ή περιγραφής ή να διατάξουν τέτοια πλοία να έρθουν και να παραμείνουν μαζί σε ασφαλή αποβάθρα, προβλήτα, αγκυροβόλιο ή άλλο χώρο για μεταφόρτωση, φόρτωση ή εκφόρτωση των αυτοκινητων ή/και ανεφοδιασμό.

Οι Ναυλωτές πρέπει να πληρώσουν και να παρέχουν βοήθεια και εξοπλισμό τέτοιο για να μπορεί οποιαδήποτε εργασία που αναφέρεται στον παρόντα όρο να ολοκληρωθεί με ασφάλεια και να δώσουν στους Πλοιοκτήτες έγκαιρη ειδοποίηση με τις λεπτομέρειες κάθε τέτοιας εργασίας.

Με επιφύλαξη των δικαιωμάτων των Ναυλωτών σύμφωνα με τις παραπάνω παραγράφους, ρητά συμφωνείται ότι ο Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να επιτρέψει στο Πλοίο να ακολουθήσει τις παραπάνω εντολές, εάν κατά την εύλογη κρίση του δεν είναι ασφαλές να το πράξει.

Οι Πλοιοκτήτες δικαιούνται να ασφαλίσουν κάθε ποσό που εκπίπτει από την ασφάλεια του κύτους του Πλοίου και οι Ναυλωτές θα τους επιστρέφουν οποιοδήποτε επιπρόσθετο ασφάλιστρο απαιτείται από τους ασφαλιστές του Πλοίου ή/και ολόκληρο το κόστος ασφάλισης του παραπάνω ποσού.

Οι Ναυλωτές θα αποζημιώσουν περαιτέρω τους Πλοιοκτήτες για οποιαδήποτε έξοδα, ζημίες και υποχρεώσεις προκύπτουν από τις παραπάνω ενέργειες. Το Πλοίο θα θεωρείται εντός μίσθωσης όλο το χαμένο χρόνο, συμπεριλαμβανομένης της περιόδου επισκευής ζημιών του που προκλήθηκαν από τέτοιες ενέργειες.

### **Εγκατάσταση CO<sub>2</sub>**

Αντικείμενο: Η εγκατάσταση συστήματος πυρόσβεσης διοξειδίου του άνθρακα στο Πλοίο.

Αιτιολογία: Το σύστημα πυρόσβεσης με διοξείδιο του άνθρακα είναι απαραίτητο σε όλα τα πλοία αυτού του μεγέθους. Αυτό που απαιτείται εδώ επιπλέον από τους Ναυλωτές είναι η συμμόρφωση με τους διεθνείς και τοπικούς κανονισμούς των περιοχών που ταξιδεύει το Πλοίο.

Περιεχόμενο: Στο Πλοίο θα έχει τοποθετηθεί εγκατάσταση συστήματος πυρόσβεσης διοξειδίου του άνθρακα η οποία σε κάθε περίπτωση θα συμμορφώνεται με τους εκάστοτε κανονισμούς και απαιτήσεις των Αρχών των Η.Π.Α., Γερμανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Βρετανίας, Ιαπωνίας, Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας για τη μεταφορά μηχανοκίνητων οχημάτων με βενζίνη στις δεξαμενές τους και συνδεδεμένα με μπαταρία.

### **Επιτρεπόμενα φορτία**

Αντικείμενο: Τα επιτρεπόμενα φορτία του Πλοίου.

Αιτιολογία: Το Πλοίο είναι σχεδιασμένο με συγκεκριμένες προδιαγραφές για τη μεταφορά οχημάτων διαφόρων τύπων αποκλειστικά. Σε αυτόν τον όρο συγκεκριμενοποιούνται τα φορτία που μπορούν να μεταφερθούν.

Περιεχόμενο: Το Πλοίο θα μεταφέρει αυτοκίνητα, τροχοφόρα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων περονοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων, φορτηγά με πετρέλαιο ή βενζίνη στη δεξαμενή και με τη μπαταρία συνδεδεμένη, καθώς και τα ανταλλακτικά τους. Οι Ναυλωτές έχουν περαιτέρω τη δυνατότητα να μεταφέρουν και άλλα φορτία με εξαίρεση τα χύδην φορτία, με την προϋπόθεση ότι αυτά είναι συμβατά και όχι επικίνδυνα ή επιζήμια για τα καταστρώματα οχημάτων του Πλοίου ή την ίδια την κατασκευή του.

### **Κατάσταση των καταστρωμάτων**

Αντικείμενο: Η κατάσταση των καταστρωμάτων πρωτού δεχτούν τα οχήματα.

Αιτιολογία: Η κατάσταση των καταστρωμάτων του Πλοίου πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές των Ναυλωτών σε λειτουργική κατάσταση και καθαριότητα, τα οποία περιγράφονται παρακάτω.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι κατά την παράδοση του Πλοίου στους Ναυλωτές και κατά τη διάρκεια της Σύμβασης, τα καταστρώματα του Πλοίου θα σκουπίζονται ώστε να είναι καθαρά, στεγνά και απαλλαγμένα από νιφάδες, χαλαρή σκουριά και σκόνη προς ικανοποίηση των Ναυλωτών ή των αντιπροσώπων τους και, αν η ανωτέρω συντήρηση δεν είναι ικανοποιητική, οι Πλοιοκτήτες πρέπει να τα ξανακαθαρίσουν και τα επιδιορθώσουν αμέσως με δικά τους έξοδα και στο δικό τους χρόνο.

### **Έλεγχος των συνθηκών φόρτωσης και δεσίματος των αυτοκινήτων**

Αντικείμενο: Ο περιοδικός έλεγχος των αυτοκινήτων κατά τη φόρτωση και το ταξίδι.

Αιτιολογία: Επειδή τα οχήματα είναι κινούμενο και ευπαθές φορτίο, πρέπει κατά τη φόρτωση τους στο Πλοίο να κλειδώνονται από τους λιμενεργάτες και να ασφαλιζονται/δένονται στο κατάστρωμα στις ειδικές θέσεις πρόσδεσης. Το πλήρωμα πρέπει να ελέγχει τις συνθήκες φόρτωσης καθώς και την κατάσταση των οχημάτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όπου δεν υπάρχει εκπρόσωπος των Ναυλωτών στο Πλοίο.

Περιεχόμενο: Κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού μεταφοράς οχημάτων, προκειμένου να αποφευχθεί ζημιά στο φορτίο, ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα θα ελέγχουν τις συνθήκες φόρτωσης και ασφάλισης/δεσίματος των αυτοκινήτων κάθε μέρα για τις τρεις πρώτες ημέρες μετά την αναχώρηση από το λιμάνι, και από εκεί και πέρα κάθε τρεις ημέρες, εκτός αν ξεσπάσει

κακοκαιρία, στην οποία περίπτωση η επιθεώρηση θε γίνεται καθημερινά. Οι σοβαρές ζημιές στο φορτίο, όταν παρατηρηθούν, πρέπει να κοινοποιούνται αμέσως στους Ναυλωτές.

### **Συγκόλληση θέσεων δεσίματος των αυτοκινήτων**

Αντικείμενο: Η δυνατότητα των Ναυλωτών να συγκολλήσουν επιπλέον θέσεις πρόσδεσης των αυτοκινήτων.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικά οχήματα προς φόρτωση, οχήματα διαφορετικού μεγέθους ή εξαιτίας ειδικών καιρικών συνθηκών, οι Ναυλωτές μπορούν να ζητήσουν τη συγκόλληση επιπλέον θέσεων πρόσδεσης των οχημάτων στα καταστρώματα. Παρακάτω περιγράφονται οι προϋποθέσεις που κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει δεκτό από τους Πλοιοκτήτες.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να κανονίσουν τη συγκόλληση επιπλέον θέσεων πρόσδεσης των οχημάτων με δικά τους έξοδα. Πρέπει επίσης να τις αφαιρέσουν όλες πριν από την επιστροφή του Πλοίου στους ιδιοκτήτες του, εκτός και αν οι τελευταίοι επιλέξουν να τις διατηρήσουν. Ωστόσο, οι Ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να το επιστρέψουν και χωρίς να έχουν αφαιρέσει τις θέσεις αυτές έναντι δεκαπέντε δολλαρίων Η.Π.Α. ανά θέση.

### **Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM)**

Αντικείμενο: Η εφαρμογή του κώδικα ISM.

Αιτιολογία: Μετά την εφαρμογή του κώδικα Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης - «International Safety Management (ISM) Code» από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 2002, είναι υποχρεωτικό για όλα τα πλοία, καθώς και για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, να διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό ISM, το οποίο είναι ευθύνη των Πλοιοκτητών. Στον παρόντα όρο περιγράφεται η παραπάνω υποχρέωση των Πλοιοκτητών και αποδίδονται οι αντίστοιχες ευθύνες.

Περιεχόμενο: Κατά τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης, οι Πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ότι τόσο το Πλοίο όσο και η Πλοιοκτήτρια Εταιρεία, όπως ορίζεται από τον κώδικα ISM, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κώδικα. Εφόσον τους ζητηθεί, οι Πλοιοκτήτες πρέπει να παρέχουν αντίγραφο της σχετικού Έγγραφου Συμμόρφωσης – «Document Of Compliance» (DOC) και του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης – «Safety Management Certificate» (SMC) στους Ναυλωτές.

Εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από αυτή τη Σύμβαση, κάθε απώλεια, ζημία, δαπάνη ή καθυστέρηση που προκαλείται από την αποτυχία εκ μέρους των Πλοιοκτητών ή της Πλοιοκτήτριας Εταιρείας να συμμορφωθεί με τον κώδικα ISM, θα χρεώνεται σε αυτούς.

### **Πρόληψη πετρελαϊκής ρύπανσης**

Αντικείμενο: Πιστοποιητικό πρόληψης πετρελαϊκής ρύπανσης.

Αιτιολογία: Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL του IMO, για την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία, το Πλοίο θα πρέπει να ακολουθεί συγκεκριμένες διαδικασίες προς την κατεύθυνση αυτή και να διαθέτει το ανάλογο πιστοποιητικό. Σε διαφορετική περίπτωση θα υπάρξουν συνέπειες για το πλοίο και την Εταιρεία, οι οποίες θα βαρύνουν τους Πλοιοκτήτες που έχουν και την ευθύνη.

Περιεχόμενο: Οι Πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το Πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό, ισοδύναμο με το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης (IOPPC), που έχει εκδοθεί από κυβερνητική αρχή χώρας η οποία έχει κυρώσει τη σύμβαση MARPOL 1973/78 ή από νηογνώμονα μέλους της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων - «International Association of Classification Societies» (IACS). Οι Πλοιοκτήτες θα αποζημιώσουν τους Ναυλωτές για όλες τις συνέπειες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τυχόν ρύπανση από πετρέλαιο και κάθε χαμένη χρονική περίοδος που προκύπτει καθώς και τα επιπλέον έξοδα θα χρεωθούν στους Πλοιοκτήτες.

### **Εγγυητική επιστολή αποζημίωσης**

Αντικείμενο: Η περίπτωση μη εμφάνισης των πρωτότυπων φορτωτικών.

Αιτιολογία: Οι παραλήπτες του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης πρέπει να παρουσιάσουν στον πλοίαρχο τα δικά τους αντίγραφα των πρωτότυπων φορτωτικών ώστε εκείνος με τη σειρά του να επιτρέψει την εκφόρτωση των οχημάτων. Σε διαφορετική περίπτωση μπορεί να πέσει θύμα απάτης και να χάσει το φορτίο και το ναύλο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον ίδιο, το Πλοίο και την Εταιρεία.

Επειδή όμως αυτό μπορεί να έχει γίνει από λάθος και όχι εξαιτίας απάτης, οι Ναυλωτές μπορεί να επιλέξουν να ζητήσουν την απελευθέρωση του φορτίου έναντι μια επιστολής αποζημίωσης,

υπογεγραμμένης από τους ίδιους, εγγυώμενοι ότι απαλλάσσουν τους Πλοιοκτήτες από οποιαδήποτε ευθύνη.

Η επιστολή αυτή, βέβαια, δεν έχει καμία νομική υπόσταση και σε περίπτωση δικαστικών διαδικασιών οι μεταφορείς θα βρεθούν εκτεθειμένοι. Επειδή, όμως, αποτελεί συνήθη πρακτική για εμπορικούς και οικονομικούς λόγους, τα P&I Clubs παρέχουν νομική κάλυψη στους μεταφορείς για την παραπάνω περίπτωση, εφόσον η εγγυητική αυτή επιστολή έχει τη δική τους συγκεκριμένη διατύπωση.

Περιεχόμενο: Σε περίπτωση που η πρωτότυπη φορτωτική δε φτάσει έγκαιρα στο λιμάνι εκφόρτωσης, οι Πλοιοκτήτες και ο πλοίαρχος θα απελευθερώσουν το φορτίο έναντι μιας εγγυητικής επιστολής αποζημίωσης υπογεγραμμένη από τους Ναυλωτές, μόνο σύμφωνα με τη διατύπωση των ασφαλιστών των Πλοιοκτητών.

### **Η συμφωνία τελωνειακού εμπορίου κατά της τρομοκρατίας (CTPAT)**

Αντικείμενο: Η συμφωνία Ναυλωτών και τελωνειακών υπηρεσιών των Η.Π.Α. – «Customs Trade Partnership Against Terrorism» (CTPAT).

Αιτιολογία: Όποιος εμπορικός εταίρος των Η.Π.Α. επιδιώκει στενότερη συνεργασία μαζί τους, χαλαρότερο τελωνειακό έλεγχο και ευνοϊκότερη μεταχείριση, ενθαρρύνεται να υπογράψει τη συμφωνία CTPAT. Οι Ναυλωτές, που μεταφέρουν συχνά οχήματα από και προς τις Η.Π.Α. είναι επόμενο να την υπογράψουν. Με το συγκεκριμένο όρο, οι Πλοιοκτήτες δεσμεύονται να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να τους διευκολύνουν, χωρίς όμως να αναλαμβάνουν οποιαδήποτε ευθύνη.

Περιεχόμενο: Οι Ναυλωτές έχουν υπογράψει οικειοθελώς τη συμφωνία CTPAT με τις τελωνειακές υπηρεσίες των Η.Π.Α. Οι Πλοιοκτήτες, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του Πλοίου θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια ώστε να βοηθήσουν τους Ναυλωτές να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από την παραπάνω συμφωνία. Ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει οι Πλοιοκτήτες, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα να θεωρούνται υπεύθυνοι για τυχόν καθυστερήσεις, απώλειες ή ζημιές όπως και αν προκύπτουν από οποιαδήποτε αδυναμία τους να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της συμφωνίας CTPAT που υπογράφηκε από τους Ναυλωτές. Οι Ναυλωτές συμφωνούν να αποζημιώσουν και να κρατήσουν τους Πλοιοκτήτες, τον πλοίαρχο και



το πλήρωμα αβλαβή για οποιεσδήποτε αξιώσεις εναντίον τους ή για τυχόν καθυστερήσεις, απώλειες, ζημίες, έξοδα ή χρηματικές ποινές που υπέστησαν και απορρέουν από τη συμφωνία CTPAT που υπογράφηκε από τους Ναυλωτές.

### **Περίοδος χάριτος**

Αντικείμενο: Η περίοδος χάριτος πληρωμής του μισθώματος.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Ναυλωτές δεν καταφέρουν να εκτελέσουν την πληρωμή του μισθώματος έγκαιρα, χωρίς δική τους υπαιτιότητα, είναι εύλογο να τους αποδοθεί μια περίοδος χάριτος ώστε να επανορθώσουν.

Περιεχόμενο: Συμφωνείται ότι σε περίπτωση μη έγκαιρης και τακτικής πληρωμής εκ παραδρομής, αμέλειας, λάθους ή παράλειψης των εργαζόμενων, των τραπεζιτών, των αντιπροσώπων των Ναυλωτών ή οποιωνδήποτε άλλων και για οποιαδήποτε λόγο, θα δίνεται διορία στους Ναυλωτές τριών εργάσιμων τραπεζικών ημερών μετά την παραλαβή της σχετικής ειδοποίησης από τους Πλοιοκτήτες, ώστε να εκτελέσουν την πληρωμή. Η πληρωμή αυτή θα θεωρείται έγκαιρη και τακτική, υπό την προϋπόθεση ότι γίνεται στο πλαίσιο των εν λόγω τριών ημερών.

### **Αλλαγή ονόματος Πλοιοκτητών**

Αντικείμενο: Η απόφαση των Πλοιοκτητών για αλλαγή του ονόματος της Πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που οι Πλοιοκτήτες, για εμπορικούς, φορολογικούς ή άλλους λόγους, αποφασίσουν να αλλάξουν το όνομα της Πλοιοκτήτριας Εταιρείας του Πλοίου, θα πρέπει να κοινοποιήσουν την απόφασή τους αυτή στους Ναυλωτές. Οι τελευταίοι, ενδέχεται να έχουν αντιρρήσεις με την παραπάνω απόφαση, αφού αυτή επηρεάζει μια σειρά εγγράφων, όπως η παρούσα Σύμβαση, η αλλαγή των οποίων ενδέχεται να επιφέρει επιπλέον κόστη συμβαλλόμενους, καθυστερήσεις στο ταξίδι του Πλοίου και ζημία στη φήμη τους. Για παράδειγμα, ένας όμιλος μπορεί να εξαγοράσει την Πλοιοκτήτρια Εταιρεία και να επιθυμεί αυτή να μετονομαστεί με το δικό του διακριτικό όνομα. Αντίστοιχα οι Πλοιοκτήτες μπορεί να ήθελαν να μεταφέρουν την έδρα τους σε μία υπεράκτια χώρα ώστε να μειώσουν τα κόστη τους. Στο τελευταίο ενδεχόμενο, όμως, οι Ναυλωτές μπορεί να έχουν ενστάσεις σε σχέση με πιθανές

μεταβολές στην ασφαλιστική τους κάλυψη. Σε κάθε περίπτωση όμως θα πρέπει να ανταποκριθούν άμεσα και αιτιολογημένα για οποιαδήποτε απόφασή τους, θετική ή αρνητική.

Περιεχόμενο: Για να αλλάξει το όνομα της Πλοιοκτήτριας Εταιρείας, εφόσον ζητηθεί, απαιτείται η προηγούμενη συναίνεση των Ναυλωτών, οι οποίοι οφείλουν να απαντήσουν στο σχετικό αίτημα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

### **Καθυστερήση του τελευταίου ταξιδιού**

Αντικείμενο: Η περίπτωση που το τελευταίο ταξίδι του Πλοίου ολοκληρωθεί μετά τη λήξη της Σύμβασης.

Αιτιολογία: Σε περίπτωση που το τελευταίο ταξίδι του Πλοίου ξεπεράσει τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης, για διάφορους λόγους, πρέπει οι Ναυλωτές να έχουν τη δυνατότητα να το ολοκληρώσουν.

Περιεχόμενο: Αν το πλοίο καθυστερήσει ή μπορεί να καθυστερήσει κατά τη διάρκεια του τελευταίου του ταξιδιού, στο βαθμό που η ολοκλήρωσή του είναι πιθανό να περατωθεί μετά από τη μέγιστη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης όπως ορίζεται στον 1<sup>ο</sup> Όρο, οι Ναυλωτές δικαιούνται να συνεχίσουν να έχουν τη χρήση του Πλοίου με το ίδιο μίσθωμα, όρους και προϋποθέσεις που προβλέπονται σε αυτή, ώστε να μπορέσουν να ολοκληρώσουν το ταξίδι.

## **ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

1. Λεξικό της Σύγχρονης Οικονομίας, Εκδ. Σταφυλλίδη, 2<sup>η</sup> έκδοση 2003

### **ΞΕΝΗ**

1. Capt. Delyan Mihaylov Todorov, Ro-Ro Handbook: A Practical Guide to Roll-on Roll-off Cargo Ships, 2016
2. Institute of Chartered Shipbrokers, Marine Insurance, ICS, 2013
3. Gard P&I Club, Member Circular No. 07-11, Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996, as amended 2011
4. Resolution Mepc.219(63), Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V, IMO, 2012
5. USA Oil Pollution Act of 1990
6. The North of England P&I Club, Recommended Clauses 2014-2015, 2014
7. Stanco Ship Management Co. Ltd., Safety Management System, 2001
8. West of England P&I Club, Claims Guides, Bunker Quality Disputes Part 2: Legal and Claims Handling Consideration, 2017

### **ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

1. [bimco.org](http://bimco.org)
2. [fonasba.com](http://fonasba.com)
3. [imo.org](http://imo.org)
4. [admiraltylawguide.com](http://admiraltylawguide.com)
5. [gard.no](http://gard.no)
6. [steamshipmutual.com](http://steamshipmutual.com)
7. [isalos.net](http://isalos.net)
8. [ukpandi.com](http://ukpandi.com)
9. [cbp.gov](http://cbp.gov)
10. [mua.org.au](http://mua.org.au)