

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



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

**ΟΙΛ ΤΑΝΚΕΡΣ: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ
ΟΡΩΝ “LAYTIME & DEMURRAGE” ΣΕ
ΕΝΑ VOYAGE CHARTER PARTY**

Παγκάκης Βασίλειος

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2018

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής κ. Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Καθηγητής κ. Πελαγίδης Θεόδωρος
- Επίκουρος Καθηγητής κ. Διονύσιος Πολέμης

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

*Στους γονείς μου και στον αδελφό μου για την ολόψυχη αγάπη τους και αμέριστη
κατανόηση και υποστήριξη....*

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	1
Abstract	1
Εισαγωγή	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Δεξαμενόπλοια (Oil Tankers)	4
1.1. Ορισμός και εξέλιξη δεξαμενοπλοίων	4
1.2. Κατηγοριοποίηση δεξαμενοπλοίων	5
1.3. Ναυτιλιακή αγορά δεξαμενοπλοίων.	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Ναυλώσεις	17
2.1. Ορισμός ναύλωσης	17
2.2. Κύριες μορφές ναυλώσεων	18
2.2.1. Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter):	18
2.2.2. Χρονοναύλωση (Time Charter):	18
2.2.3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat ή Charter by Demise):.....	18
2.2.4. Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive Voyages).....	18
2.2.5. Ναύλωση εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of Affreightment /COA):.	19
2.2.6. Ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (Time Charter trip).....	19
2.3. Ευθύνες, κίνδυνοι και κόστος ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης.....	19
2.4. Ναύλωση δεξαμενοπλοίων για ταξίδι (Oil Tanker Voyage Charter)	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Ναυλοσύμφωνα	28
3.1. Ναυλοσύμφωνα δεξαμενοπλοίων για ταξίδι	28
3.2. Κύριοι όροι ναυλοσυμφώνου δεξαμενοπλοίων για ταξίδι.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Σταλίες (Laytime) – Επισταλίες (Demurrage)	42
4.1. Σταλίες	42
4.2. Δήλωση ετοιμότητας – Notice of Readiness	46
4.3. Πιστοποιητικό Ελευθεροκοινωνίας (Free Pratique)	52

4.4. Τόπος φορτοεκφόρτωσης.....	53
4.5. Πλοίο που έχει φτάσει (Arrived Ship)	54
4.6. Προσβάσιμη αποβάθρα κατά την άφιξη (Berth Reachable on Arrival)	57
4.7. Χρόνος για φόρτωση ή εκφόρτωση (loading/discharging hours), χρόνος μετακίνησης στην προβλήτα (shifting) και μετακίνησης μεταξύ των προβλητών (shifting between berths).....	61
4.8. Παύσεις Ξηράς/ Πλοίων (Ship/Shore Stoppages)	63
4.9. Μεταφόρτωση σε φορτηγίδες (Lighterage)	63
4.10. Διαχείριση έρματος (Ballasting/Deballasting).....	64
4.11. Ανεφοδιασμός καυσίμων (Bunkering)	65
4.12. Επισταλία και ο υπολογισμός της (Demurrage and Demurrage rate)	66
4.13. Κράτηση (Detention)	67
4.14.1. Περιπτώσεις επισταλιών και αποζημιώσεων για κράτηση	70
4.14.1.1. THE SUISSE ATLANTIQUE SOCIETE D' ARMEMENT MARITIME S.A. –V- NV ROTTERDAMSCHE KOLEN CENTRALE [1967] AC361.....	70
4.14.1.2. THE CHANDRIS -V- ISBRANDTSEN MOLLER COMPANY INC. [1950] 83 LL REP 385	70
4.14.1.3. THE "ALTUS" [1985] 1 LLOYDS REP 423	70
4.14.1.4. THE "ADELFA" [1988] 2 LLOYDS REP 466	71
4.14.1.5. THE "BONDE" [1991] 1 LLOYDS REP 136	72
4.14.1.6. THE "LEFTHERO" [1992] 2 LLOYDS REP 109.....	72
4.15. Καθυστερήσεις λόγω καιρού (Weather Delays).....	73
4.16. Αντληση (Pumping).....	76
4.17. Σύστημα καθαρισμού αργού πετρελαίου (COW).....	79
4.18. Επιστολές διαμαρτυρίας (Letter / Note of Protest).....	80
4.19. Απόκλιση (Deviation).....	81

4.20. Τεκμηρίωση των απαιτήσεων	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Επισταλίες σε συμβάσεις αγοραπωλησίας	85
5.1. Επισταλίες σε συμβάσεις FOB, CFR ΚΑΙ CIF	85
5.2. Αναλογία χρόνου μεταξύ διαφορετικών ιδιοκτήτων μέρους του φορτίου	87
5.3. Κύκλοι και κατ' αναλογία διακανονισμοί επισταλίας	92
5.4. Προθεσμίες (Time Bars)	93
5.5. Δημιουργία κέρδους από τις αξιώσεις επισταλίας.....	95
5.6. Γενικοί όροι και προϋποθέσεις των επιχειρήσεων.....	97
5.7. Αποφυγή ανεπιθύμητων διαφορών στις συμβάσεις εμπορίας.....	97
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Επίλυση διαφορών.....	99
6.1. Διαιτησία και μεσολάβηση (Arbitration and Mediation)	99
6.2. Ασφάλιση.....	102
6.3. Έξοδα επίλυσης διαφορών.....	102
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο Επισταλίες και ανταγωνιστικότητα.....	104
7.1. Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από τη διαχείριση Επισταλιών	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο Συμπεράσματα	108
8.1. Συμπεράσματα	108
Βιβλιογραφία – Αρθρογραφία - Διαδίκτυο.....	114
A. Ελληνόγλωσση.....	114
B. Ξενόγλωσση	114
Γ. Δικαστικές Υποθέσεις	116
Δ. Άρθρα	118
Ε. Πηγές	118

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1. Διάρθρωση παγκόσμιου στόλου κατά κύριο τύπο πλοίων (σε dwt)	9
Πίνακας 2. Ναυτιλιακοί κύκλοι αγοράς δεξαμενοπλοίων	12
Πίνακας 3. Διάρθρωση στόλου δεξαμενοπλοίων με βάση την ηλικία	14
Πίνακας 4. Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους).....	14
Πίνακας 5. Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ανά χώρα σε χιλιάδες κόρους	14
Πίνακας 6. Baltic Exchange tanker indices, 2007–2017	16
Πίνακας 7: Ο χρονικός κίνδυνος ανάλογα με το τύπο της ναύλωσης	20
Πίνακας 8:Στοιχεία κόστους ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης	20
Πίνακας 9. Ευθύνες & υποχρεώσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή ανά βασικό τύπο ναύλωσης	21
Πίνακας 10. Τυπικό δεξαμενόπλοιο σύμφωνα με τον δείκτη Worldscale του 2007...35	
Πίνακας 11. Σύγκριση των εξαιρέσεων των σταλιών και επισταλιών σε διάφορα ναυλοσύμφωνα.....	45

Περιεχόμενα Σχημάτων

Σχήμα 1. Μεγέθη δεξαμενοπλοίων	4
Σχήμα 2. Κατασκευή Oil Tanker	5
Σχήμα 3. Αλληλεπίδραση αγορών στην ναυτιλία.....	10
Σχήμα 4. Σχηματική προσέγγιση του μηχανισμού καθορισμού των ναύλων.....	11
Σχήμα 5. Χωρητικότητα νέων πλοίων που παραγγέλθηκαν από το 2000-2017 (σε dwt)	15

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1. Seawise Giant	6
-------------------------------	---

Περίληψη

Είναι γεγονός ότι η διαμόρφωση των όρων για τις σταλίες και τις επισταλίες σε ένα ναυλοσύμφωνο μπορούν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα των εταιριών. Οι επισταλίες αποτελούν σημαντικό κομμάτι του συνολικού τζίρου των Voyage Charter των Oil Tanker και για το λόγο αυτό είναι πολύ σημαντική η οριοθέτηση του ποιος, πότε και τι ποσοστό επιβαρύνουν. Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία προσπάθεια οριοθέτησης των σταλιών και των επισταλιών με αναλυτική περιγραφή των επιμέρους στοιχείων που τις χαρακτηρίζουν ώστε να γίνει μία σε βάθος κατανόησή των όρων και των λειτουργιών τους και να διαπιστωθεί πως από την αποτελεσματική διαχείρισή τους οι εταιρίες μπορούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσα από την υλοποίηση της στρατηγικής τους. Καταλήγοντας, αποδεικνύεται ότι η σωστή διαχείριση των επισταλιών από την πλευρά των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών μπορεί να επιφέρει κέρδος και να αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις εταιρίες που επενδύουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Abstract

It is a fact that the shaping of the terms for Laytime and Demurrage to a charter party can play a decisive role in the competitiveness of the companies. Demurrages are an important part of the total turnover of the Oil Tanker Voyage Charter and for this reason it is very important to define who, when and how much they charge. In this diploma thesis, an attempt is made to demarcate the terms of Laytime and Demurrage with a detailed description of the individual elements that characterize them in order to make an in-depth understanding of their terms and functions and show that from their efficient management, companies can acquire competitive advantage through the implementation of their strategy. In conclusion, it is proven that the proper management of Demurrages by ship owners and charterers can bring profit and provide a competitive advantage for companies investing in this direction.

Εισαγωγή

Οι επισταλίες (demurrage) αποτελούν αγκάθι στην αγορά των ναυλώσεων για ταξίδι των δεξαμενοπλοίων, για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, εμπόρους, αγοραστές και πωλητές). Λόγω της φύσης του έργου της θαλάσσιας μεταφοράς, οι επισταλίες αποτελούν αναπόφευκτο αποτέλεσμα και έχουν γίνει το μήλο της έριδος, οδηγώντας τους εμπλεκόμενους συχνά σε δικαστικές διαμάχες, διαιτησίες και διαμεσολαβήσεις, καταστρέφοντας πολλές φορές σημαντικές εμπορικές σχέσεις. Το πότε τελειώνουν οι σταλίες και ξεκινούν οι επισταλίες και το πότε αυτές ολοκληρώνονται, ποια μέρη και το ποσοστό που τα βαρύνουν, έχει γίνει αντικείμενο πλούσιας διεθνούς βιβλιογραφίας αλλά και πολλών αποφάσεων ανώτατων δικαστηρίων. Η παρούσα εργασία εστιάζεται στα πολυδαίδαλα τεχνικά θέματα που άπτονται των επισταλιών, εξετάζοντας ταυτόχρονα την δυνατότητα του εάν η σωστή διαχείριση τους μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις ναυτιλιακές εταιρίες και πως αυτό μπορεί να συμβάλει στην διαμόρφωση της στρατηγικής τους.

Συγκεκριμένα στο 1^ο Κεφάλαιο δίδεται μία συνοπτική περιγραφή στο τι ορίζεται ως δεξαμενόπλοιο, καθώς και στο πως έχουν εξελιχθεί αυτά κατά την πάροδο των ετών. Επίσης παρουσιάζεται πως κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το μέγεθος τους και τον τύπο που φορτίου που μεταφέρουν. Εν συνεχεία, αναλύεται η ναυτιλιακή αγορά δεξαμενοπλοίων, πως αυτή διαχωρίζεται σε επιμέρους αγορές και πως αυτές αλληλεπιδρούν μεταξύ τους καθώς και πως επηρεάζονται από εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες. Τέλος, παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά που την διακρίνουν καθώς και πως είχε διαμορφωθεί το προηγούμενο έτος.

Στο Κεφάλαιο 2 δίδεται συνοπτικά ο ορισμός της έννοιας της ναύλωσης, η σημασία της καθώς και τα εμπλεκόμενα μέρη κατά της σύναψης μίας ναύλωσης πλοίου. Επιπροσθέτως, παρουσιάζονται οι κύριες μορφές ναυλώσεων καθώς και πως επιμερίζονται οι ευθύνες, οι κίνδυνοι και το κόστος ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης. Τέλος, αναλύονται τα βασικά χαρακτηριστικά και όροι μιας ναύλωσης δεξαμενοπλοίου για ταξίδι.

Στο 3^ο Κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής, παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά και ο ορισμός των ναυλοσυμφώνων δεξαμενοπλοίων για ταξίδι καθώς και τα

επικρατέστερα εξ αυτών που χρησιμοποιούνται ευρέως σήμερα. Τέλος, παρατίθεται περιγραφή των κυριότερων στοιχείων και όρων αυτών.

Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται και αναλύονται ενδελεχώς οι όροι των σταλιών και επισταλιών ενός ναυλοσυμφώνου. Δίδονται αναλυτικά οι ορισμοί των όρων αυτών καθώς και των όρων και συνθηκών που έχουν επιρροή σε αυτούς. Παρουσιάζονται οι διαφορές μεταξύ των επικρατέστερων τύπων ναυλοσυμφώνων καθώς και πως ερμηνεύονται οι όροι αυτοί σε καθένα από αυτά τα ναυλοσύμφωνα. Τέλος καταδίνεται και η σημασία των όρων αυτών καθώς και της σωστής ερμηνείας τους, μέσα από την αναφορά αποφάσεων δικαστικών υποθέσεων.

Εν συνεχεία στο 5^ο Κεφάλαιο, παρουσιάζονται και αναλύονται οι επισταλίες από τη μεριά του ναυλωτή, δηλαδή πως ορίζονται αυτές καθώς και τα χαρακτηριστικά τους στις συμβάσεις αγοραπωλησίας. Περιγράφεται πως διαχειρίζονται αυτές σε κάποιες ιδιαίτερες περιπτώσεις, τι όροι και προϋποθέσεις ισχύουν καθώς και πως μπορεί να δημιουργηθεί κέρδος για έναν ναυλωτή μέσα από αυτές.

Στο Κεφάλαιο 6 παρουσιάζονται εν συντομία πως μπορεί να επιλυθούν οι πιθανές διαφορές που μπορεί να προκύψουν πάνω στο θέμα των επισταλιών καθώς και πως μπορεί κάποιο συμβαλλόμενο μέρος να εξασφαλιστεί έναντι των πιθανών αξιώσεων του. Τέλος δίδεται συνοπτικά μία εικόνα των εξόδων και πως αυτά επιμερίζονται κατά την διαδικασία επίλυσης των διαφορών αυτών.

Στο 7^ο Κεφάλαιο γίνεται αναφορά σύμφωνα με τα όσα έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια για τον τρόπο με τον οποίο οι επισταλίες τελικά μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα μιας επιχείρησης και πως μπορούν να της προσδώσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά την υλοποίηση της επιχειρησιακής της στρατηγικής.

Τέλος στο Κεφάλαιο 8 γίνεται μια προσπάθεια σύνοψης όλων των προαναφερθέντων στα προηγούμενα κεφάλαια και με βάση αυτών η εξαγωγή των συμπερασμάτων που μας οδηγεί η παρούσα διπλωματική εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Δεξαμενόπλοια (Oil Tankers)

1.1. Ορισμός και εξέλιξη δεξαμενοπλοίων

Είναι πλοία σχεδιασμένα για μεταφορά υγρών φορτίων χύδην. Κυριότερα φορτία τους είναι τα αργό πετρέλαιο, ραφιναρισμένα προϊόντα πετρελαίου (βενζίνη, κηροζίνη, πετρέλαιο κίνησης κ.λπ.) και υποπροϊόντα πετρελαίου (Storford, 2009). Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν τους γίγαντες της θάλασσας, ξεπερνώντας σε μήκος τα υψηλότερα κτίρια στον πλανήτη (βλ. σχήμα 1), μεταφέρουν εκατοντάδες χιλιάδες τόνους πετρελαίου σε αποστάσεις χιλιάδων μιλίων στους ωκεανούς (Spilsbury & Spilsbury, 2017).

Μέχρι το 1990, η μορφή των πλοίων που σχεδιάστηκαν ειδικά για τη μεταφορά φορτίων πετρελαίου δεν είχε υποστεί μεγάλες αλλαγές από το 1880, όταν κατασκευάστηκε το πλοίο που απεικονίζεται στο σχήμα 2 (a).

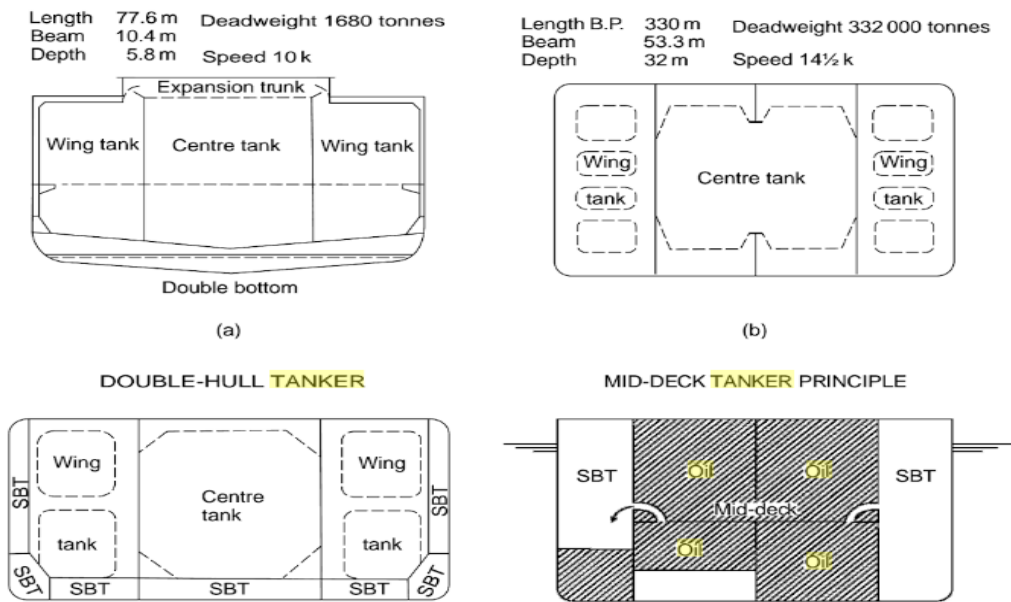
Ο κορμός επέκτασης και ο διπλός πυθμένας στο χώρο φορτίου έχουν εξαλειφθεί πολύ νωρίτερα. Οι μεγαλύτερες αλλαγές στην περίοδο αυτή ήταν η αύξηση του μεγέθους του πλοίου και η φύση της δομής (βλ. 2 (b)).

Σχήμα 1. Μεγέθη δεξαμενοπλοίων



Πηγή: Spilsbury & Spilsbury, (2017), *Oil Tankers at Sea*

Σχήμα 2. Κατασκευή Oil Tanker



Πηγή: Eyres, (2006), *Ship Construction*

Η αύξηση του μεγέθους των ωκεάνιων πλοίων από το 1880 έως το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ήταν σταδιακή, με το μέσο νεκρό βάρος να αυξάνεται από 1.500 τόνους σε 12.000 τόνους περίπου. Από τότε το μέσο νεκρό βάρος αυξήθηκε ραγδαία σε περίπου 20.000 τόνους το 1953 και περίπου 30.000 τόνους το 1959. Σήμερα υπάρχουν πετρελαιοφόρα που κυμαίνονται από 100.000 τόνους νεκρού βάρους έως 500.000 τόνους νεκρού βάρους (dwt). Οι ταχύτητες λειτουργίας των πετρελαιοφόρων έχουν αυξηθεί από τα τέλη της δεκαετίας του 1940, από 12 κόμβους σε 17 κόμβους. Η ταχύτητα σχετίζεται με τη βέλτιστη οικονομική λειτουργία του πετρελαιοφόρου. Επίσης, το βέλτιστο μέγεθος του δεξαμενόπλοιου σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την τρέχουσα οικονομία της αγοράς (Eyres, 2006).

1.2. Κατηγοριοποίηση δεξαμενοπλοίων

Ο IMO, (2006) κατατάσσει τα Oil Tankers σε τρεις γενικές κατηγορίες μεγέθους: μεγάλες, ενδιάμεσες και μικρές. Τα δεξαμενόπλοια μεταξύ 100.000 και 540.000 dwt συνήθως μεταφέρουν αργό πετρέλαιο από τους παραγωγούς στα διυλιστήρια, ενώ τα πλοία κάτω των 100.000 dwt μεταφέρουν κυρίως τα εξευγενισμένα προϊόντα, αν και μερικά απασχολούνται και στο εμπόριο αργού πετρελαίου. Τα μικρά πλοία, κάτω των

20.000 dwt, χρησιμοποιούνται συνήθως στην παράκτια διανομή από τα διυλιστήρια πετρελαίου σε χώρους αποθήκευσης και διανομής.

Ενώ δεν υπάρχει τυποποιημένο σύστημα ταξινόμησης των πετρελαιοφόρων, ο στόλος χωρίζεται συνήθως σε διάφορες μεγάλες κατηγορίες με βάση τη μεταφορική ικανότητα. Αυτές οι κατηγορίες είναι τα πετρελαιοφόρα Ultra Large Crude Carrier (ULCC) και Very Large Crude Carrier (VLCC), Suezmax, Aframax, Panamax και Handysize. Για να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας, οι ναυλωτές εκμισθώνουν κατά κανόνα το μεγαλύτερο δυνατό πλοίο που μπορεί να φιλοξενηθεί σε συγκεκριμένες πύλες άφιξης και εκφόρτωσης.

Ο όρος *ULCC* περιγράφει δεξαμενόπλοια που κυμαίνονται από 315 / 550.000 dwt. Χρησιμοποιούνται κυρίως για μακρινές διαδρομές μεταξύ του Κόλπου και της Άπω Ανατολής, της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. εκφορτώνουν το φορτίο τους σε τερματικούς σταθμούς ειδικά κατασκευασμένους για να χειρίζονται τέτοια μεγάλα σκάφη. Το Seawise Giant (1979–1991) που μετονομάστηκε σε Happy Giant (1991), Jahre Viking (1991-2004), Knock Nevis (2004-2009) και Mont (2009-2010), είναι το μεγαλύτερο Super tanker που κατασκευάστηκε, με εκτόπισμα 564,763 dwt, μήκος 458.45 m και ταχύτητα 16,5 Knots (βλ. εικόνα 1).

Εικόνα 1. Seawise Giant



*Πηγή: BBC: Jahre Viking Ship, Largest Man Made Moving Machine!
Jeremy Clarkson's Extreme Machines*

Τα *VLCC* είναι σκάφη που κυμαίνονται από 200 / 315.000 dwt και χρησιμοποιούνται σε παρόμοιες διαδρομές με τα *ULCC*, αλλά το σχετικά μικρό τους μέγεθος επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία. Μπορούν να εκφορτώνονται σε πολλούς τερματικούς σταθμούς εντός της Μεσογείου, της Βορειοδυτικής Ευρώπης, της Δυτικής Αφρικής κλπ.

Επίσης, έχουν το πλεονέκτημα ότι είναι σε θέση να διέλθουν από το κανάλι του Σουέζ σε κατάσταση έρματος.

Η μεγάλη ικανότητα μεταφοράς των ULCCs και VLCCs τα καθιστά ελκυστικά για τους εμπόρους, ωστόσο, αυτό το μεγάλο μέγεθος περιορίζει την πρόσβασή τους σε ορισμένα από τα λιμάνια του κόσμου (MAIR, 2015).

Τα *Suezmax* είναι μεσαίας κλίμακας δεξαμενόπλοια με εκτόπισμα μεταξύ 120.000 και 200.000 dwt. Τα Suezmax προσφέρουν σχετικά μικρότερες οικονομίες κλίμακας με αυτές που επιτυγχάνονται από τα VLCCs. Ωστόσο, το ελαφρώς μικρότερο μέγεθος τους προσφέρει αυξημένη ευελιξία και προσβασιμότητα σε μια πλειονότητα των λιμένων του κόσμου. Ταξιδεύουν κατά κύριο λόγο στον Ατλαντικό ωκεανό μεταφέροντας φορτία από τη Δυτική Αφρική, τη Βόρεια Θάλασσα και χώρες της πάλαι ποτέ Σοβιετικής Ένωσης .

Τα πλοία *Aframax* είναι δεξαμενόπλοια μεσαίου μεγέθους με εκτόπισμα μεταξύ 80.000 και 120.000 dwt. Το μέγεθός τους τα καθιστά ιδανικά για να λειτουργούν σε περιοχές με χαμηλότερη παραγωγή αργού ή όπου περιορισμοί σχεδίου και μεγέθους εμποδίζουν τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων.

Τα *Panamax* και *Handysize* είναι πετρελαιοφόρα που χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου. Τα δεξαμενόπλοια Panamax έχουν μετατόπιση μεταξύ 60.000 και 80.000 dwt και αξιοποιούνται συνήθως σε κοντινές αποστάσεις. Τα δεξαμενόπλοια Handysize έχουν εκτόπισμα μεταξύ 10.000 και 60.000 dwt. Μεταφέρουν κυρίως τελικά προϊόντα πετρελαίου, καθώς το μικρότερο μέγεθος τους τα καθιστά λιγότερο οικονομικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου

Τα *Shuttle Tankers* είναι συμβατικά δεξαμενόπλοια εξοπλισμένα για να αγκυροβολούν σε πλατφόρμες άντλησης σε βαθιά νερά. Φορτώνουν το φορτίο απευθείας από την πηγή άντλησης, αφαιρώντας το θείο και αποθηκεύοντας το στις δεξαμενές τους.

Απαιτείται μεγάλη ικανότητα ελιγμών σε σύγκριση με τα παραδοσιακά δεξαμενόπλοια και γενικά είναι εξοπλισμένα με δυναμικά συστήματα θέσης. Το

δεξαμενόπλοιο μπορεί εύκολα να αναγνωριστεί από το ανυψωμένο διαμέρισμα στο τόξο και τη ράμπα για να χειριστεί τον εύκαμπτο σωλήνα. Το εκτόπισμά τους είναι συνήθως ως 120.000 dwt και η ταχύτητα τους είναι περίπου 16 κόμβων, υψηλότερη από τα συμβατικά δεξαμενόπλοια.

Τα *Product Tankers* μεταφέρουν τα εξευγενισμένα προϊόντα πετρελαίου που μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο κύριες κατηγορίες:

- Λευκά προϊόντα (πετρέλαιο ντίζελ, βενζίνη, πυροσυσσωρευτές, κηροζίνη, λιπαντικά κ.λπ.)
- Μαύρα προϊόντα (καύσιμα, υπολειμματικά προϊόντα).

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων μπορούν επίσης να υποδιαιρεθούν σε δύο κύριες ομάδες με βάση το μέγεθος. Τα μεγαλύτερα μεταφέρουν ποσότητες μεταξύ 26.000 και 50.000 τόνων, ενώ τα μικρότερα, καλούμενα "Handy Size", μεταφέρουν φορτία μεταξύ 12.000 και 25.000 τόνων.

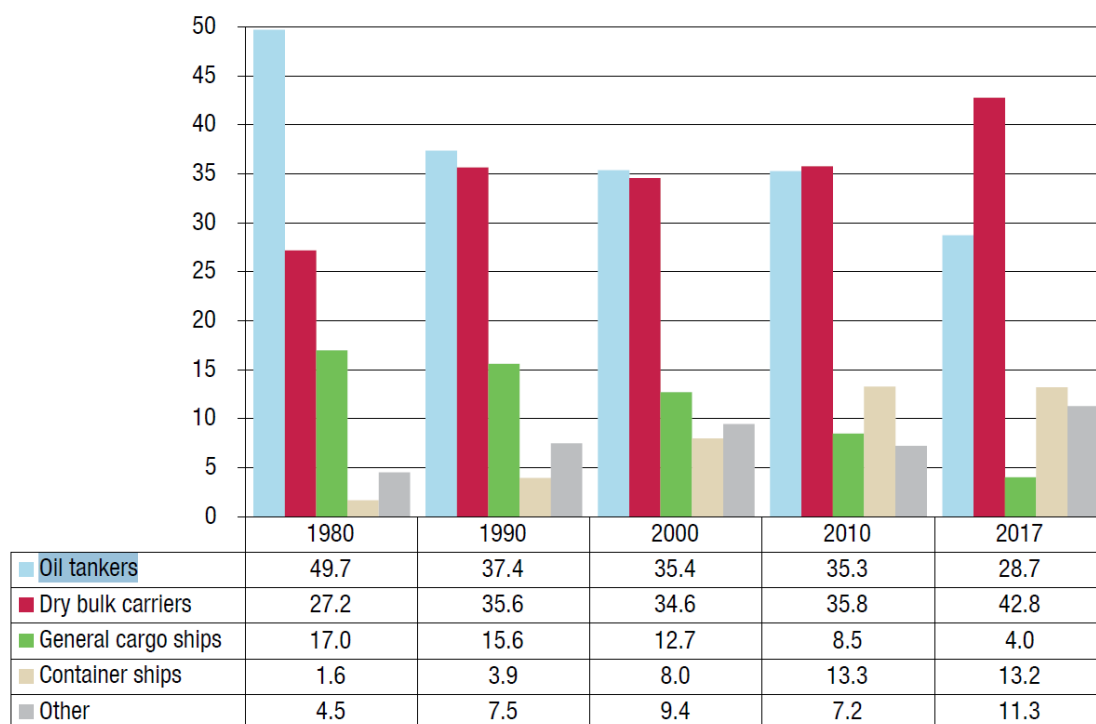
Τα πλοία με καθαρές δεξαμενές φορτίου (clean cargo tanks) χαρακτηρίζονται από:

- Την ανυπαρξία δομικών στοιχείων μέσα στο χώρο φόρτωσης.
- Κυματοειδή διαφράγματα (εγκάρσια και διαμήκη).
- Δεξαμενές φορτίου βαμμένες ή εσωτερικά επικαλυμμένες.

Κάθε δεξαμενή φορτίου είναι εφοδιασμένη με ένα διαχωρισμένο σύστημα φορτίου το οποίο περιλαμβάνει μια υποβρύχια αντλία και τη δική του γραμμή φορτίου. Ο αριθμός των πιθανών διαχωρισμών φορτίου επί του πλοίου είναι ίσος με τον αριθμό των δεξαμενών φορτίου. Συνήθως αυτά τα δεξαμενόπλοια είναι μικρότερα από τα δεξαμενόπλοια ακατέργαστου πετρελαίου, με dwt κάτω από 70.000 τόνους (MAIR, 2015).

Σύμφωνα με τα στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών για το 2017, τα δεξαμενόπλοια απαρτίζουν σήμερα το 28,7 % από το συνολικό εκτόπισμα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ποσοστό το οποίο είχε φτάσει σχεδόν στο μισό (49,7%) την δεκαετία του 80' (UNCTAD, 2017)

Πίνακας 1. Διάρθρωση παγκόσμιου στόλου κατά κύριο τύπο πλοίων (σε dwt)



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

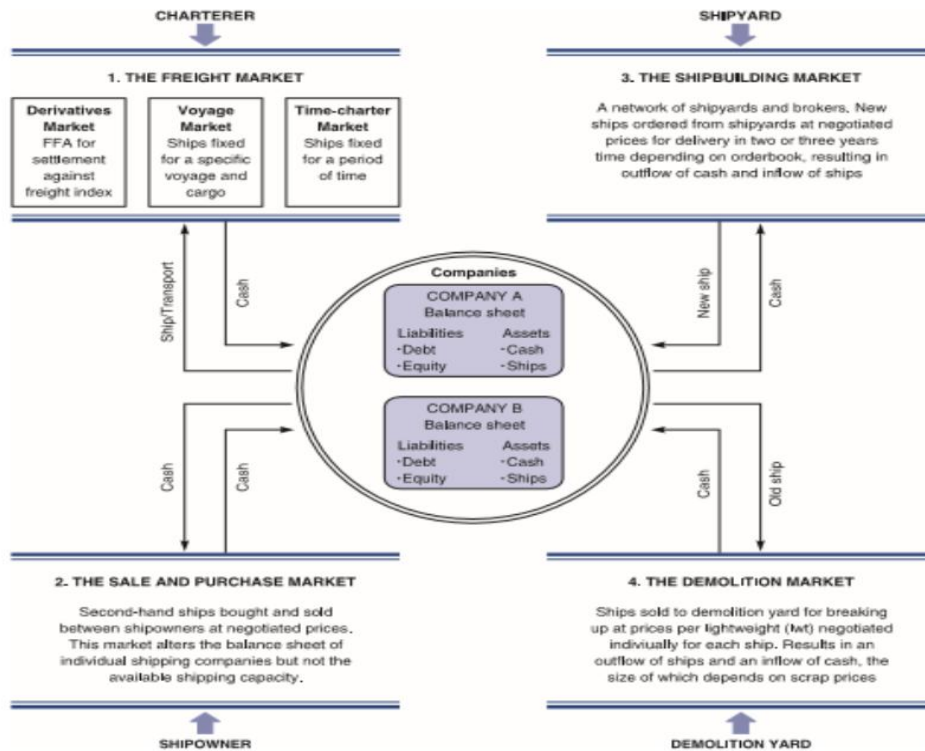
1.3. Ναυτιλιακή αγορά δεξαμενοπλοίων.

Η ναυτιλιακή αγορά των δεξαμενοπλοίων, όπως και της ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα, διαχωρίζεται σε τέσσερις διαφορετικούς τομείς που αλληλοεπιδρούν και αλληλεξαρτώνται, παρά του ότι παρουσιάζουν έντονη διαφοροποίηση μεταξύ τους. Οι αγορές αυτές είναι (Storford, 2009):

- Η αγορά των ναύλων
- Η αγορά της αγοραπωλησίας πλοίων
- Η αγορά της κατασκευής νέων πλοίων
- Η αγορά της διάλυσης πλοίων

Η πορεία μιας αγοράς επηρεάζει θετικά ή αρνητικά μία ή περισσότερες από τις άλλες, όπως για παράδειγμα μια ενδεχόμενη αύξηση στις τιμές των ναύλων, μπορεί βελτιστοποιώντας τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών, να επηρεάσει θετικά την αγορά αγοραπωλησιών αυξάνοντας τις τιμές των πλοίων καθώς και την αγορά της κατασκευής των πλοίων (Kavussanos, Alizadeh, 2002).

Σχήμα 3. Αλληλεπίδραση αγορών στην ναυτιλία

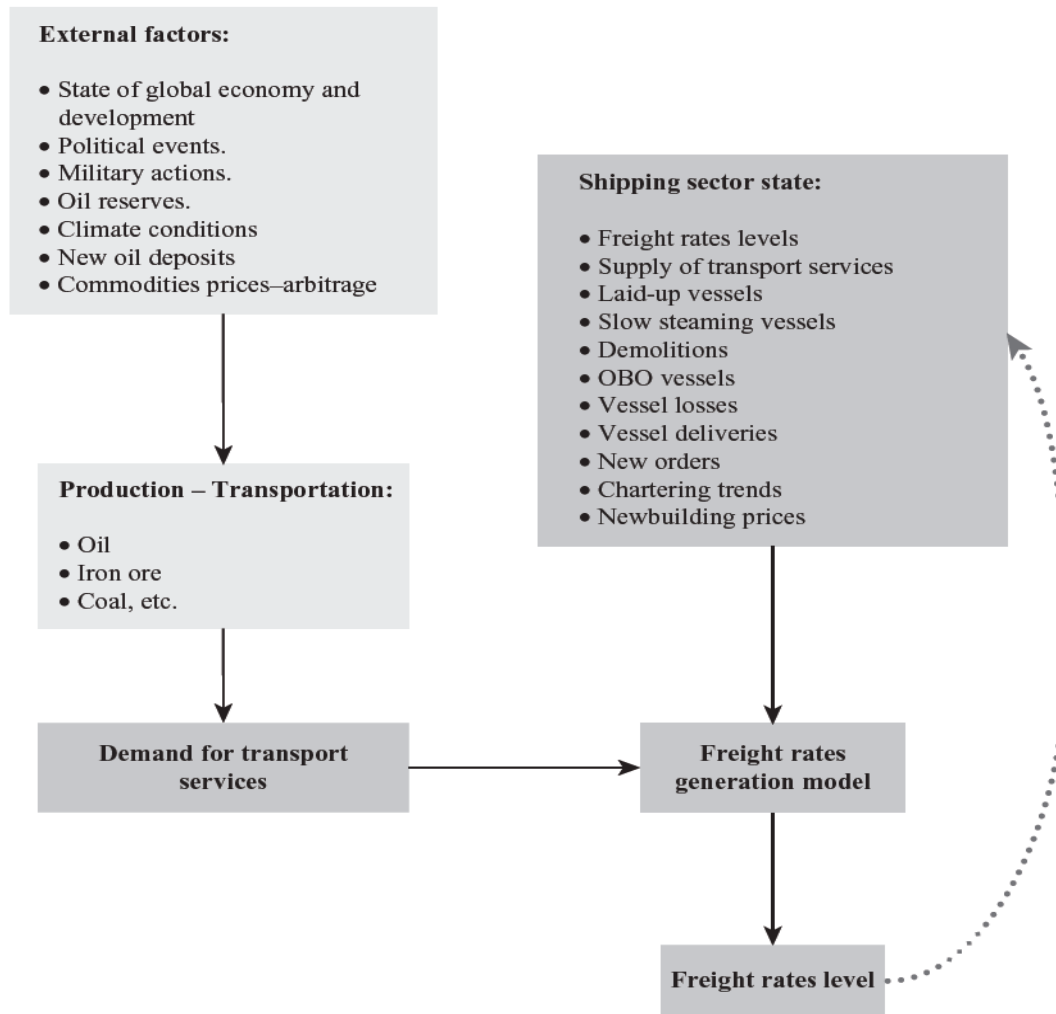


Πηγή: Stopford, (2009), *Maritime Economics*

Ο διεθνής της χαρακτήρας της αγοράς των δεξαμενοπλοίων την υποχρεώνει να λειτουργεί μέσα σε ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο, εξαρτώμενη τόσο από εξωγενείς παράγοντες όσο και από ενδογενείς παράγοντες (Γκιζιάκης et al., 2002).

Πόλεμοι, εμπορικοί αποκλεισμοί, διεθνείς περιορισμοί, τεχνολογικές εξελίξεις, χρηματοοικονομικές κρίσεις και κρίσεις στο παγκόσμιο εμπόριο, την επηρεάζουν άμεσα. Επιπρόσθετα η αγορά έχει επίσης να αντιμετωπίσει ενδογενείς παράγοντες που αφορούν την προσφορά και την ζήτηση, με χρονικά διαστήματα υπερπροσφοράς χωρητικότητας και κατά συνέπεια μείωσης των ναύλων και ταυτόχρονα επηρεασμού των υπολοίπων τομέων.

Σχήμα 4. Σχηματική προσέγγιση του μηχανισμού καθορισμού των ναύλων

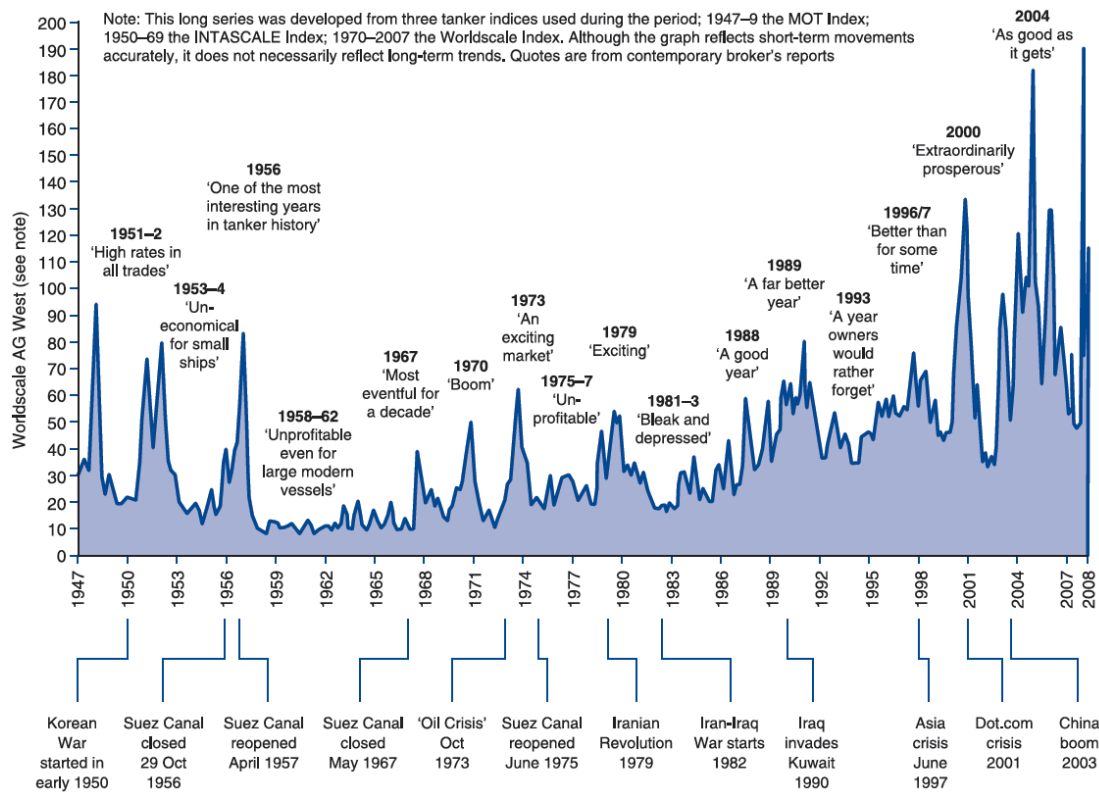


Πηγή: Talley K. Wayne, (2012), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*

Η εκτεταμένη μελέτη του Zannetos (1966), που διεξήχθη ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 έδειξε ότι η αγορά αυτή έχει ιδιαίτερα υψηλό βαθμό συγκέντρωσης διαπιστώνοντας επίσης ότι η αγορά είναι απόλυτα ανταγωνιστική. Ορισμένα από τα πορίσματα της μελέτης παραμένουν σε ισχύ μέχρι σήμερα, παρά τις δραματικές αλλαγές της δεκαετίας του '70.

Στον παρακάτω πίνακα δίνεται μια γραφική αποτύπωση των ναυτιλιακών κύκλων στην αγορά των δεξαμενοπλοίων (Stopford, 2009).

Πίνακας 2. Ναυτιλιακοί κύκλοι αγοράς δεξαμενοπλοίων



Πηγή: Stopford, (2009), *Maritime Economics*

Οι μεταφορείς δεξαμενόπλοιων είναι πετρελαϊκές εταιρείες που καλύπτουν τις ανάγκες μεταφοράς τους χρησιμοποιώντας ναυλωμένα πλοία, αλλά μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν και δικά τους δεξαμενόπλοια. Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες, από την άλλη πλευρά, δεν έχουν δικές τους ανάγκες μεταφοράς και η αιτιολόγηση της ύπαρξής τους συνίσταται στα εξής (Lyridis, Zacharioudakis, 2012):

- Υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με τις ανάγκες μεταφοράς των εταιρειών.
- Λόγω της γενικής ανισορροπίας μεταξύ της παραγωγικής ικανότητας και της ικανότητας διύλισης των εταιρειών πετρελαίου, υπάρχει ανάγκη μεταφοράς πετρελαίου μεταξύ των εταιρειών. Αυτό ικανοποιείται από ανεξάρτητους εφοπλιστές, καθώς καμία μεμονωμένη εταιρεία δεν θέλει να εξαρτάται από μια ανταγωνιστική εταιρεία για αυτό το είδος μεταφοράς.
- Οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές μπορούν να προσφέρουν οικονομικότερη μεταφορά λόγω εξειδίκευσης και είναι επίσης απαλλαγμένες από πολιτικές πιέσεις όσον αφορά την προέλευση του πληρώματος, τα δρομολόγια, κ.λπ.

- Οι εταιρείες πετρελαίου προσπαθούν γενικά να έχουν χαμηλότερο κόστος κεφαλαίου ως εκ τούτου προτιμούν να μην δεσμεύουν κεφάλαια, για την κατασκευή πλοίων.
- Οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές λαμβάνουν ταχύτερες αποφάσεις λόγω έλλειψης γραφειοκρατίας, κυρίως όσον αφορά τις νέες παραγγελίες πλοίων. Τέτοιες εντολές συμβαίνουν κυρίως ταυτόχρονα σε περιόδους υψηλού ναύλου. Αυτό οδηγεί τους ανεξάρτητους εφοπλιστές να αυξήσουν το μερίδιό τους στον παγκόσμιο στόλο πετρελαιοφόρων και να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου έχει αρκετά σημαντικά χαρακτηριστικά:

Κινητικότητα. Το συνολικό κεφάλαιο που επενδύεται για την κατασκευή ενός στόλου δεν προορίζεται για μια γεωγραφική περιοχή. Το γεγονός ότι ένα πλοίο μπορεί να μεταφερθεί οπουδήποτε μειώνει το κόστος εξόδου από μια μη κερδοσκοπική αγορά. Συμβάλλει επίσης στην γεωγραφική ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης και στη διατήρηση της αξίας της επένδυσης.

Ευκολία εισόδου. Όσον αφορά τα οικονομικά, υπάρχουν λίγα εμπόδια εάν κάποιος επιθυμεί να εισέλθει στην αγορά ναύλωσης πετρελαιοφόρων (σε αντίθεση με την αγορά εμπορευματοκιβωτίων). Είναι σχετικά εύκολη η εξεύρεση χρηματοδότησης για νεότευκτα δεξαμενόπλοια. Δεν απαιτούνται σύνθετες δομές διαχείρισης για την λειτουργία των πετρελαιοφόρων. Από τη στιγμή της υπογραφής μιας σύμβασης, μέσω του πλοιοκτήτη, ο πλοίαρχος του πλοίου αναλαμβάνει σχεδόν αποκλειστικά τη λειτουργία του πλοίου. Δεν υπάρχουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων σε μια εταιρεία, αν και υπάρχουν οικονομίες κλίμακας όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων.

Έλλειψη συγκέντρωσης. Το γεγονός ότι υπάρχουν τόσοι πολλοί εφοπλιστές, πολλοί από τους οποίους με μόνο ένα πλοίο, καθιστά δύσκολη την χειραγώγηση των ναύλων και αποκλείει κάθε πιθανότητα συγκέντρωσης της αγοράς.

Ομοιογένεια. Αν και υπάρχουν διάφοροι τύποι πετρελαίου, η τεχνολογία δεξαμενόπλοιων είναι γενικά ομοιογενής. Αυτό καθιστά όλα τα σκάφη σχεδόν τέλεια εναλλάξιμα και καθιστά τις απαιτήσεις για υψηλότερα ναύλα σχεδόν αδύνατη.

(Μερικές εξαιρέσεις αποτελούν π.χ. ορισμένες διαδρομές που αφορούν ρηγά λιμάνια ή τα πλοία για καθαρά προϊόντα πετρελαίου).

Αν και η αγορά έχει διατηρήσει τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της, η δομή της ιδιοκτησίας έχει υποστεί ριζικές αλλαγές. Συγκεκριμένα, οι μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας πετρελαίου μετατοπίστηκαν από μια πολιτική άμεσου ελέγχου των μεταφορικών αναγκών τους στην αναζήτηση ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων κατά ταξίδι στην spot αγορά (Lyridis, Zacharioudakis, 2012).

Μια από τις πολλές παραμέτρους που επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων είναι και η ηλικία των πλοίων. Η διάρθρωση του στόλου των δεξαμενοπλοίων ανάλογα με την ηλικία κατασκευής τους το 2017, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3. Διάρθρωση στόλου δεξαμενοπλοίων με βάση την ηλικία

		Years					Average age		Percentage change
		0-4	5-9	10-14	15-19	20+	2017	2016	2016-2017
World									
Oil tankers	Average vessel size (dwt)	8 118	6 081	5 086	5 630	2 561			
	Percentage of total ships	16.03	22.51	15.46	7.74	38.26	18.76	18.36	0.40
	Percentage of dead weight tonnage	22.07	34.74	24.44	12.67	6.09	9.90	9.54	0.36

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2017), *Review of Maritime Transport*

Οι παραδόσεις νεότευκτων δεξαμενοπλοίων σε χιλιάδες κόρους, ανά χώρα το 2016 παρουσιάζεται στον πίνακα 4.

Πίνακας 4. Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους)

	China	Japan	Republic of Korea	Philippines	Rest of world	Total
Oil tankers	4 407	1 094	10 500		917	16 918

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2017), *Review of Maritime Transport*

Αντίστοιχα οι διαλύσεις των δεξαμενοπλοίων το 2016 είχε ως εξής:

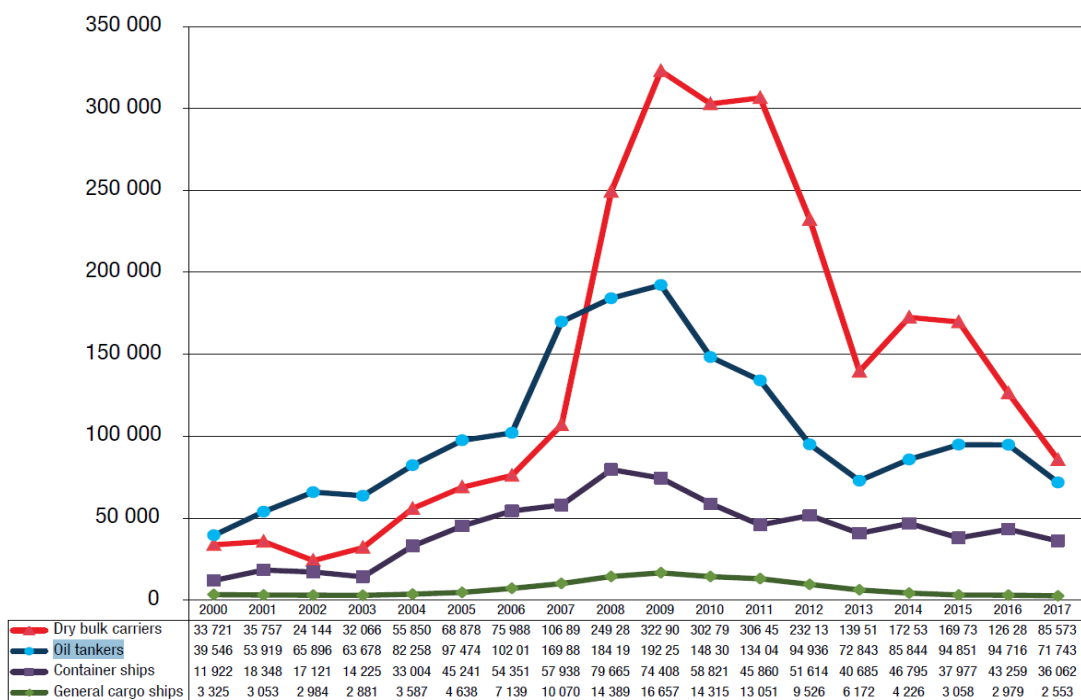
Πίνακας 5. Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ανά χώρα σε χιλιάδες κόρους

	China	India	Bangladesh	Pakistan	Unknown – Indian subcontinent	Turkey	Others/ unknown	World total
Oil tankers	266	142	224	448	103	7	63	1 253

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2017), *Review of Maritime Transport*

Οι παραγγελίες νεότευκτων δεξαμενοπλοίων σε σχέση με τα πλοία ξηρού φορτίου χύδην, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και των πλοίων γενικού φορτίου, για την περίοδο 2000-2017 παρουσιάζεται στο σχήμα 4.

Σχήμα 5. Χωρητικότητα νέων πλοίων που παραγγέλθηκαν από το 2000-2017 (σε dwt)



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

Το 2016, τα ναύλα σε όλες τις κατηγορίες δεξαμενοπλοίων μειώθηκαν από το υψηλό επίπεδο του 2015, χωρίς να αποκλίνουν σημαντικά από τον πενταετή μέσο όρο στα περισσότερα τμήματα. Οι συνθήκες της αγοράς μεταβλήθηκαν με την άφιξη νέων πλοίων και την επιβράδυνση της αύξησης της ζήτησης πετρελαίου.

Όπως φαίνεται στον πίνακα 6., ο μέσος δείκτης dirty tanker μειώθηκε σε 726 το 2016, έναντι 821 το 2015. Αυτό αντιπροσωπεύει μείωση κατά 12%. Αντίστοιχα ο μέσος δείκτης clean tanker του Baltic Exchange έφθασε σε χαμηλά επίπεδα 487 μονάδων το 2016, σε σύγκριση με 638 το 2015, 24% λιγότερο από τον μέσο ετήσιο ρυθμό το 2015.

Τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς επιδεινώθηκαν στο τμήμα δεξαμενόπλοιων το 2016, καθώς ο στόλος επεκτάθηκε ραγδαία, ξεπερνώντας τη ζήτηση.

Αυτό οδήγησε σε απότομη πτώση των ναύλων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το παγκόσμιο εμπόριο θαλάσσιων δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 4,2% το 2016 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Μεταξύ των παραγόντων που συνέβαλαν, συμπεριλαμβανόταν η απότομη άνοδος των εισαγωγών πετρελαίου στην Κίνα, η Ινδία και οι Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς και η άρση των πετρελαϊκών κυρώσεων στην Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, η οποία αύξησε τις εξαγωγές από τη Μέση Ανατολή.

Τα ναύλα για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων μειώθηκαν επίσης το 2016, καθώς τα βασικά στοιχεία της αγοράς επιδεινώθηκαν. Η αγορά σημείωσε αύξηση της ζήτησης κατά 4,6% περίπου, σε συνδυασμό με ταχεία αύξηση κατά 6,1% περίπου στο στόλο των product tankers. Οι ανισορροπίες των θεμελιωδών μεγεθών των αγορών είχαν αντίκτυπο στα κέρδη που υπέστησαν περαιτέρω πιέσεις, ιδιαίτερα κατά τους τελευταίους έξι μήνες του έτους. Συνολικά, τα έσοδα των δεξαμενόπλοιων ανήλθαν σε περίπου 17.917 δολάρια ημερησίως το 2016, σημειώνοντας πτώση 42%, σε σύγκριση με το 2015. Η μείωση αυτή επηρεάστηκε από την άνοδο των τιμών του αργού πετρελαίου, οι οποίες επηρέασαν επίσης το κόστος των καυσίμων (Clarksons Research, 2017).

Πίνακας 6. Baltic Exchange tanker indices, 2007–2017

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Percentage change (2015–2016)	2017 (first half year)
Dirty Tanker index	1 124	1 510	581	896	782	719	642	777	821	726	-12	838
Clean Tanker index	974	1 155	485	732	720	641	605	601	638	487	-24	631

Πηγή: UNCTAD, (2017), Review of Maritime Transport

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Ναυλώσεις

2.1. Ορισμός ναύλωσης

Η ναύλωση (charter) είναι η συμφωνία για την εμπορική απασχόληση ενός πλοίου. Συμβαίνει μεταξύ δύο εμπλεκομένων μερών, του "πλοιοκτήτη" και του "ναυλωτή", ο πρώτος εκπροσωπεί τα συμφέροντα του πλοίου και ο τελευταίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του πλοίου είτε για ένα συγκεκριμένο ταξίδι φορτίου είτε για ένα χρονικό διάστημα. Σε αντάλλαγμα αυτού, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει χρηματική αποζημίωση που ονομάζεται "ναύλος" ή "μίσθωση" σύμφωνα με τον επιλεγμένο τύπο ναύλωσης, όπως περιγράφεται κατωτέρω. Η συμφωνία ναύλωσης επιβεβαιώνεται από τη σύμβαση ναύλωσης που ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (charterparty) (Plomaritou, Papadopoulos, 2017).

Η μίσθωση πλοίου για τη μεταφορά φορτίου είναι μία από τις σημαντικότερες και ταυτόχρονα πιο απαιτητικές λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι σημαντικό επειδή η κύρια δραστηριότητα της ναυτιλίας επιτυγχάνεται όταν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο να μεταφέρει ένα δεδομένο όγκο φορτίου με συμφωνημένο ναύλο. Εν τω μεταξύ, είναι επίσης πολύ δύσκολο, διότι τα μέρη συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις προκειμένου να πάρουν ένα πλοίο σε «σταθερή» κατάσταση. Κυρίως, τα μέρη αυτών των διαπραγματεύσεων είναι τρία: οι πλοιοκτήτες που αντιπροσωπεύουν την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι φορτωτές που έχουν το φορτίο και χρειάζονται ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά τους και οι ναυλωτές ή μεσίτες που είναι ενδιάμεσοι και όσοι διευκολύνουν τη διαπραγμάτευση συνδυάζοντας τη ζήτηση με την προσφορά. Η ισχύς κάθε συμμετέχοντος στην αγορά είναι τόσο ευμετάβλητη, όπως συνέβαινε σε κάθε ελεύθερη αγορά και ο κύριος σκοπός της ελεύθερης αγοράς είναι ότι όλα τα μέρη επιτυγχάνουν ένα δίκαιο μερίδιο των οφελών (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.2. Κύριες μορφές ναυλώσεων

2.2.1. Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter):

Προτιμάται κυρίως από ναυλωτές που δεν έχουν σκοπό να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίων (Βλάχος, Ψύχου, 2011). Πρόκειται για την μορφή ναύλωσης, σύμφωνα με την οποία, το πλοίο απασχολείται στη μεταφορά ορισμένου φορτίου από προκαθορισμένο σημείο σε συγκεκριμένο προορισμό. Η ναύλωση αυτή είναι βραχυχρόνια. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού και αμείβεται με χρηματική αμοιβή (ναύλο-freight), είτε κατ' αποκοπή (lump-sum), είτε συναρτάται με την πραγματική ποσότητα του φορτίου που είναι να μεταφερθεί (π.χ. δολάρια ανά τόνο φορτίου) (Theotokas, 2018).

2.2.2. Χρονοναύλωση (Time Charter):

Η ναύλωση αυτή αποτελεί ενοικίαση από κάποιο πλοιοκτήτη για μικρό η μεγάλο χρονικό διάστημα. Καλύπτει ανάγκες των ναυλωτών για επιπρόσθετη χωρητικότητα πέραν αυτής που τους παρέχεται από τα πλοία ιδιοκτησίας τους. Ο πλοιοκτήτης έχει την διαχείριση του πλοίου και των πάγιων εξόδων του και εισπράττει προκαταβολικά, σε τακτά χρονικά διαστήματα (15ήμερο, μηνιαία), προκαθορισμένο ενοίκιο με βάση τις ημέρες που το πλοίο είναι ναυλωμένο.

Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου όπως και για τα λειτουργικά του έξοδα (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.2.3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat ή Charter by Demise):

Τύπος ναύλωσης που λειτουργεί περισσότερο ως χρηματοοικονομικό εργαλείο. Επιτρέπει σε επενδυτές να αγοράζουν πλοία τα οποία αναθέτουν τη διαχείριση και τη διοίκηση σε έμπειρους ναυλωτές ή operators έναντι συμφωνημένου ενοικίου. Ο ναυλωτής γίνεται πλέον ο προσωρινός διαχειριστής (εφοπλιστής, bare boat owner), αναλαμβάνοντας όλη την μέριμνα και τα κόστη της διαχείρισης του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ασχολείται μόνο με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.2.4. Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive Voyages)

Είναι η ναύλωση ενός πλοίου για μια σειρά από ίδια ή παρόμοια ταξίδια, στον ίδιο ναυλωτή, που παρά του ότι θεωρούνται ανεξάρτητα διέπονται από το ίδιο

ναυλοσύμφωνο, εξασφαλίζοντας στους ναυλωτές σταθερό κόστος εκ των προτέρων για την μεταφορά των φορτίων τους. Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται ξεχωριστά για κάθε ταξίδι (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.2.5. Ναύλωση εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of Affreightment /COA):

Τα COA αφορούν συνήθως συγκεκριμένες ποσότητες φορτίου, οι οποίες ο Πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από συγκεκριμένο λιμάνι σε κάποιο άλλο, με συγκεκριμένους όρους ναύλωσης, πραγματοποιώντας πολλαπλές φορτώσεις αμειβόμενος σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει. Τα COA παρέχουν την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να χρησιμοποιήσει όποια από τα πλοία του κρίνει ότι είναι πιο προσοδοφόρο για αυτόν ή να ναυλώσει ακόμη και πλοίο τρίτου εάν εκτιμά ότι αυτό τον συμφέρει περισσότερο (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.2.6. Ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (Time Charter trip)

Η ναύλωση αυτή έχει στοιχεία τόσο από την ναύλωση κατά ταξίδι όσο και από και από την χρονοναύλωση. Θεωρείται απλοποιημένα κάτι συντομότερο από την χρονοναύλωση για το λόγο αυτό το ύψος του μισθώματος δεν ακολουθεί αυτά των επιπέδων των χρονοναυλώσεων αλλά της spot αγοράς. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτό της χρονοναύλωσης και ανάλογα με dwt της θερινής περιόδου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

2.3. Ευθύνες, κίνδυνοι και κόστος ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης

Ο τύπος της ναύλωσης είναι καθοριστικός για τον τρόπο που διαμοιράζονται οι κίνδυνοι και τα κόστη μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Ο καταμερισμός του χρονικού κινδύνου, μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή αποτελεί σημαντικότερο παράγοντα που πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη και από τα δύο μέρη.

Πίνακας 7: Ο χρονικός κίνδυνος ανάλογα με το τύπο της ναύλωσης

Time Risk	Voyage Chartering	Time Charter Period	Bare Boat Charter
At Ports (loading / discharging time)	Shared between Owners and Charterers		C H A R T E R E R S
Steaming		Charterers	
Repairs / Maintenance	Owners	Owners	

Πηγή: Pagonis, (2009), *Chartering Practice Handbook*

Ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης τα κόστη, που τα μέρη πρέπει να αναλάβουν διαφοροποιούνται, στον πίνακα 8 παρουσιάζεται μια γενική κατανομή από τα κόστη, που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή.

Πίνακας 8: Στοιχεία κόστους ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης

	Voyage Charter	Time Charter	Bare Boat
Variable Costs (Cost which may vary from voyage to voyage)	Demurrage / Despatch Liner in / Liner Out Stevedoring / Trimming / Stowing / Lashing etc. Disbursement Accounts / Fees / Dues / Taxes / Extra Insurance / Canal Dues etc.	C H A R T E R E R S	C H A R T E R E R S
	Bunkers Lubricants		
Operating Costs (Cost calculated over a period of time)	Manning cost (crew) Stores / provisions etc. Insurance (hull, war, p&I etc.) Repairs Maintenance Surveys Managerial Expenses	O W N E R S	O W N E R S
	Capital Interest - Depreciation - Banking etc		
Fixed Costs			OWNERS

R
U
N
N
I
N
G
E
X
P
E
N
S
E
S

Πηγή: Pagonis, (2009), *Chartering Practice Handbook*

Στον πίνακα 9. παρουσιάζεται μια κατανομή των υποχρεώσεων και ευθυνών μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης που έχει επιλεγθεί.

Πίνακας 9. Ευθύνες & υποχρεώσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή ανά βασικό τύπο ναύλωσης

Table 1 Shipowner's & charterer's obligations/liabilities in the main types of charter.

Liabilities & costs	Type of charter		
	Voyage charter	Time charter	Bareboat charter
Description of the vessel	S	S	S
Delivery of the vessel	~	S	S
Redelivery of the vessel	~	C	C
Chartered & substituted vessel	~	S	~
Seaworthiness	S	S	S
Maintenance	S	S	C
Cargoworthiness	S	S	S
Preliminary voyage	S	S	S
Reasonable despatch	S	~	~
Deviation	S	~	~
Arrived ship	S	~	~
Notice of readiness to load	S	~	~
Loading operation	S	S/C	C
Carrying voyage	S	C	C
Notice of readiness to unload	S (not compulsory)	~	~
Discharging operation	S	S/C	C
Delivery of the cargo	S	C	C
Right for lien	S	C	C
Warehousing unclaimed goods	S	C	C
Claims against third parties	S	S	C
Nomination of ports	C	C	C
Description of the cargo	C	C	C
Provision of cargo	C	~	~
Quantity & quality of cargo	C	~	~
Bringing the cargo alongside	C	~	~
Load in the stipulated time (laytime)	C	~	~
Discharge in the stipulated time (laytime)	C	~	~
Payment of freight	C	~	~
Safe ports	C	C	C
Lawful merchandise	C	C	C
Not to ship dangerous goods	C	C	C
Trading limits	~	C	C
Employment and indemnity	S	C	C
Payment of hire	~	C	C
Commercial operation	S	S	C
Manning of vessel	S	S	C
Equipment and provision	S	S	C
Insurance	S	S	C
Administration duties	S	S	C
Navigation/salvage/towage	S	S	C
Operating costs	S	S	C
Capital costs	S	S	S
Voyage costs	S	C	C
Inspection & dry-docking costs	S	S	C
Cargo handling costs	S/C	C	C

S stands for the shipowner and C for the charterer.

Πηγή: Plomaritou, (2014), *A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter*

2.4. Ναύλωση δεξαμενοπλοίων για ταξίδι (Oil Tanker Voyage Charter)

Οι διαδικασίες που ακολουθούνται κατά την διαπραγμάτευση των φορτίων υγρών καυσίμων είναι πιο απλοποιημένες, τα έντυπα χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη τυποποίηση και δεν απαιτούνται χρονοβόρες και περίπλοκες διαπραγματεύσεις. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ομοιομορφία των φορτίων και των διαδρομών και στον περιορισμένο αριθμό των ναυλωτών και πλοιοκτητών (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Η πλοιοκτήτρια εταιρία αμείβεται με ναύλο (freight), για τις υπηρεσίες μεταφοράς και φορτοεκφόρτωσης, είτε κατ' αποκοπή (lump-sum) είτε σε σχέση με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου (π.χ. ποσό δολαρίων ανά τόνο φορτίου, (tons 2240 lbs ή tonne 1000 Kgr) (SHELLVOY 6). Εάν το φορτίο υπολογίζεται σύμφωνα με την ποσότητα ή το βάρος του φορτίου που πρόκειται να αποσταλεί, αλλά ο ναυλωτής δεν παρέχει στο πλοίο τη συνολική ποσότητα συμφωνηθέντος φορτίου, ο ιδιοκτήτης χάνει την δυνατότητα να μεταφέρει και κάποιο άλλο φορτίο στη θέση του κατά συνέπεια αποκτά το δικαίωμα να απαιτήσει την απώλεια αυτή (αποκαλούμενη «deadfreight») είτε ως αποζημίωση είτε μερικές φορές ως αποτέλεσμα ρητής ρήτηρας στο ναυλοσύμφωνο (Force, 2005).

Βασική υποχρέωση του εφοπλιστή είναι η σωστή περιγραφή του πλοίου του. Η περιγραφή του πλοίου στην ναύλωση κατά ταξίδι είναι λιγότερο λεπτομερής σε σύγκριση με αυτή της χρονοναύλωσης. Εάν ο εφοπλιστής προβεί κατά λάθος σε ψευδή δήλωση του πλοίου, ο ναυλωτής μπορεί να αξιώσει ζημιές, χωρίς να μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση. Εάν η ψευδή δήλωση είναι δόλια, ο ναυλωτής μπορεί να αρνηθεί το συμβαλλόμενο μέρος ναύλωσης και να ζητήσει αποζημίωση (αποζημίωση) (Cooke et al, 2014).

Η πληρωμή των ναύλων σε συνάλλαγμα -κυρίως δολάρια- γίνεται από τους ναυλωτές προς την τράπεζα του πλοιοκτήτη συνήθως εντός 3-5 ημέρων μετά από την ολοκλήρωση της φόρτωσης, την υπογραφή και την παράδοση των φορτωτικών. Στις περιπτώσεις που οι φορτωτικές φέρουν το χαρακτηρισμό «freight prepaid», σπάνια ο πλοιοκτήτης μπορεί να δεχτεί να παραδώσει τις φορτωτικές χωρίς να έχει πληρωθεί το ναύλο.

Ο καθορισμός των ημερομηνιών, για το διάστημα των ημερών που το πλοίο θα πρέπει να παρουσιαστεί στο πρώτο ή/και το μοναδικό λιμάνι, είναι σημαντικός διότι ορίζεται η αναμενόμενη μέρα (layday) καθώς και η ημερομηνία ακύρωσης (canceling date). Σε περίπτωση που το πλοίο δεν έχει εμφανιστεί στο λιμάνι μέχρι την canceling date τότε παρέχεται στο ναυλωτή η δυνατότητα «ρήξης του συμβολαίου», η οποία του δίνει το δικαίωμα να ακυρώσει την ναύλωση και να μην δεχθεί το πλοίο (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Πριν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι και για την αποφυγή καθυστερήσεων, θα πρέπει να ενημερώνονται οι ναυλωτές για τις προοπτικές άφιξης. Η ενημέρωση αυτή λαμβάνει χώρα σε τακτά χρονικά διαστήματα τριών πέντε και επτά ημερών καθώς και 24 και 48 ωρών πριν την άφιξη, παρέχοντας έτσι επαρκή χρόνο για την προώθηση του φορτίου στο λιμάνι.

Ο προσδιορισμός του χρόνου, για την φόρτωση ή/και την εκφόρτωση που ο ναυλωτής έχει στην διάθεσή του ονομάζεται σταλία (laytime) και είναι ιδιαίτερα σημαντικός αφού η υπέρβαση του υποχρεώνει τον ναυλωτή στην καταβολή «επισταλιών» (demurrage). Το ημερήσιο ποσό που αφορά τις επισταλίες αποτελεί ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated damage) προς τον πλοιοκτήτη για την αποζημίωσή του και το ύψος τους καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα των ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης. Η ολοκλήρωση των επισταλιών (end of demurrage) για τα δεξαμενόπλοια επιτυγχάνεται ως επί το πλείστον, σύμφωνα με τους όρους στα περισσότερα ναυλοσύμφωνά τους, με την αποσύνδεση των μανικών (hoses) τόσο στη φόρτωση όσο και στην εκφόρτωση (Schofield, 2015).

Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην ναύλωση, δεν υπάρχει υποχρέωση καταβολής ναύλων έως ότου τα εμπορεύματα παραδοθούν στο λιμένα εκφόρτωσης. Συνεπώς, αν το πλοίο εκτελέσει το 95% του ταξιδιού, αλλά στη συνέχεια δεν είναι σε θέση να ολοκληρώσει το υπόλοιπο του προβλεπόμενου ταξιδιού, ο εφοπλιστής δεν δικαιούται τον ναύλο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει αναλογικό δικαίωμα. Συνεπώς, ο κίνδυνος επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη έως ότου ολοκληρωθεί επιτυχώς το ταξίδι και εάν το πλοίο απαιτήσει υπηρεσίες διάσωσης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το ποσοστό οποιασδήποτε αποζημίωσης διάσωσης για το φορτίο και για μη δεδουλευμένο ναύλο καταβάλλεται από τον ιδιοκτήτη (Williams, 2014).

Σε πολλές περιπτώσεις ναύλωσης δεξαμενοπλοίων για ταξίδι ο ναύλος καταβάλλεται όταν το ταξίδι έχει ολοκληρωθεί. Παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη για την κάλυψη όλων των εξόδων που αφορούν το συγκεκριμένο ταξίδι (π.χ. λιμενικά, φαρικά, ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι, καύσιμα, μισθοδοσίες και έξοδα πληρώματος κ.λπ.) και ταυτόχρονα αναλαμβάνει τον κίνδυνο καθ' όλη την πραγματική διάρκεια του ταξιδιού, η οποία μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή που συμφωνήθηκε στη ναύλωση.

Η καθυστέρηση του πλοίου στο λιμάνι μπορεί να επιφέρει σημαντικές απώλειες κερδών στον πλοιοκτήτη, απώλειες που δικαιωματικά προσπαθεί να αντισταθμίσει μέσω των επισταλιών (demurrage). Η είσπραξή τους όμως αποτελεί παραδοσιακά σημείο προστριβών μεταξύ της πλοιοκτησίας και των ναυλωτών, καθώς οι δεύτεροι προσπαθούν να αποφύγουν ή να μειώσουν τα ποσά έχοντας τις περισσότερες φορές ως δεδομένο ότι το πλοίο έχει ήδη εκτελέσει το ταξίδι, γεγονός που τους παρέχει διαπραγματευτικό πλεονέκτημα (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ρητώς ότι ο εφοπλιστής έχει εμπράγματη ασφάλεια στο φορτίο για την εξασφάλιση της πληρωμής του και των επισταλιών. Εντούτοις, ακόμη και εάν δεν αναφέρεται ρητά, συνήθως υπάρχει σιωπηρό δικαίωμα από το κοινό δίκαιο να ασκεί εμπράγματη ασφάλεια για τις εμπορευματικές μεταφορές (όχι όμως και για το demurrage) που πρέπει να καταβάλλεται κατά την παράδοση του φορτίου (Williams, 2014).

Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να παρακρατήσει το φορτίο με σκοπό την άσκηση πίεσης προς τους ναυλωτές για την καταβολή του ναύλου ή/και τυχόν επισταλιών. Για το λόγο αυτό ο πλοίαρχος δεν επιτρέπει, εάν δεν έχει προηγουμένως χορηγήσει έγγραφη εξουσιοδότηση του, στους πράκτορες την παράδοση των φορτωτικών στους ναυλωτές, καθιστώντας τους υπευθύνους σε αντίθετη περίπτωση. Στην ναύλωση συμφωνείται επίσης το δίκαιο που θα διέπει την σύμβαση καθώς και ο τόπος (δικαστηρίου ή διαιτησίας) που τα μέρη θα μπορούν να επιλύσουν τις διαφορές τους (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Όσον αφορά το αγγλικό δίκαιο το ισχύων θεσμικό πλαίσιο αναπτύχθηκε, κατά το μεγαλύτερο μέρος, μέσω της νομολογίας, από τις αποφάσεις των δικαστηρίων κατά

τη διάρκεια των τελευταίων 150 χρόνων, αν και ορισμένες από τις βασικές αρχές καθορίστηκαν κάπως νωρίτερα, με την ανάληψη του θρόνου από την βασίλισσα Βικτώρια.

Ο εμπλουτισμός και η ανάπτυξη του εν λόγω πλαισίου συνδέονται στενά με τις ιστορικές, κοινωνικές και τεχνολογικές αλλαγές που έλαβαν χώρα μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα. Είναι ίσως ένας από τους λίγους εναπομείναντες τομείς του αγγλικού κοινού δικαίου, στους οποίους υπήρξε ελάχιστη νομοθετική παρέμβαση.

Η καθιέρωση τυποποιημένων μορφών ναύλωσης, η δικαστική ερμηνεία σχεδόν κάθε έννοιας και λέξης, θα μπορούσε να είχε οδηγήσει σε ένα στατικό νόμο, αλλά ευτυχώς αυτό δεν συνέβη και ο νόμος συνεχίζει να αναπτύσσεται για να ανταποκριθεί στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες. Η αυξανόμενη χρήση συμπληρωματικών ρητρών σε ναύλους, μερικές από τις οποίες δεν είναι πάντοτε τυχαία διαφορούμενες, θα συνεχίσει να παρέχει, χωρίς αμφιβολία, σημαντικό υλικό για μελλοντικές διαφορές.

Μολονότι οι περισσότερες από τις υποθέσεις που αφορούν τις σταλίες και τις επισταλίες ανακύπτουν στο πλαίσιο των ναυλοσυμφώνων, πρέπει να επισημάνουμε ότι το νομικό καθεστώς, σχετικά με τα θέματα αυτά, διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο σε διάφορες μορφές συμβάσεων, όπως για παράδειγμα των συμβάσεων πώλησης. Επιπρόσθετα πρέπει να αναφέρουμε ότι παρά τους δικαστές και τον αυξανόμενο αριθμό διαιτητών που καθορίζουν την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί σε συγκεκριμένες ρήτρες, αυτές συχνά συντάσσονται από «άτομα της αγοράς» και η ερμηνεία που τους δίδεται στην πράξη σπάνια φτάνει σε διαιτησία και ακόμη πιο σπάνια στα ανώτερα δικαστήρια.

Η πολιτική πολλών χωρών τα τελευταία χρόνια υποστηρίζει τη διαιτησία, αν αυτό είναι το μέσο με το οποίο τα μέρη επιθυμούν να επιλύσουν τις διαφορές τους. Αυτή η πολιτική συνοψίζεται στο τμήμα 1 (β) του νόμου περί διαιτησίας του Ηνωμένου Βασιλείου του 1996, το οποίο προβλέπει ότι (Cooke et al. 2014):

"Τα μέρη πρέπει να είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν με τον τρόπο με τον οποίο επιλύονται οι διαφορές τους μόνο υπό τις εγγυήσεις που είναι αναγκαίες για το δημόσιο συμφέρον".

Στην πολιτική αυτή δίδεται περαιτέρω ώθηση στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης για την αναγνώριση και εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων του 1958, η οποία υποχρεώνει τα δικαστήρια, των συμβαλλομένων στη σύμβαση χωρών, να αναστείλουν οποιαδήποτε διαδικασία έχει κινηθεί ενώπιον των δικαστηρίων τους, εφόσον τα μέρη έχουν συμφωνήσει εγγράφως ότι η σχετική διαφορά θα επιλυθεί με διαιτησία και ένα από τα μέρη αυτά έχει υποβάλλει αίτηση αναστολής.

Η σύμβαση της Νέας Υόρκης προβλέπει επίσης ότι τα δικαστήρια των συμβαλλομένων σε αυτήν χωρών πρέπει να επιβάλλουν οποιαδήποτε απόφαση διαιτησίας που έχει εκδοθεί σε οποιαδήποτε άλλη συμβαλλόμενη χώρα, εκτός εάν η εκτέλεση αυτή αντίκειται στη δημόσια τάξη της χώρας αυτής. Η σύμβαση αυτή έχει επικυρωθεί από ένα σημαντικό αριθμό χωρών και κατά συνέπεια η διαιτησία έχει παραδοσιακά διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε σχέση με την επίλυση των ναυτικών αξιώσεων.

Πολλά ναυλοσύμφωνα, περιλαμβάνουν ρήτρες που προβλέπουν ότι οι διαφορές πρέπει να επιλυθούν με διαιτησία σε κάποιο από τα αναγνωρισμένα κέντρα διαιτησίας στον κόσμο. Ένας από τους κύριους λόγους που η διαιτησία είναι δημοφιλής είναι το γεγονός ότι, ενώ οι δικαστικές διαδικασίες είναι συνήθως ανοιχτές στο κοινό, σύμφωνα με το σύνταγμα των περισσότερων χωρών, η διαιτησία είναι ιδιωτική. Ως εκ τούτου, ενώ μια δικαστική απόφαση είναι δημόσιο έγγραφο το οποίο μπορεί να αποκαλυφθεί σε οποιονδήποτε, μια διαιτητική απόφαση συνήθως δεν γνωστοποιείται παρά μόνο στους συμβαλλομένους στη διαιτησία, εκτός και αν και τα δύο μέρη συμφωνούν με τη δημοσιοποίηση.

Επιπλέον, πολλές διαφορές απαιτούν ειδικές γνώσεις, για την ναυτιλία, οι οποίες είναι πιο πιθανό να εξασφαλίζονται από τους διαιτητές παρά από τους δικαστές. Κάθε αναγνωρισμένο κέντρο διαιτησίας ανά τον κόσμο τείνει να έχει τους δικούς του κανόνες διαιτησίας και είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες οποιουδήποτε συγκεκριμένου κέντρου διαιτησίας γίνονται σαφώς κατανοητοί από τους αντίδικους πριν συμφωνήσουν να διαιτητεύσουν εκεί. Για παράδειγμα, ενώ οι διαιτητές του Λονδίνου είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίσουν ότι οι αποφάσεις τους ακολουθούν τη νομολογία, οι διαιτητές της Νέας Υόρκης έχουν περισσότερη ελευθερία να

αγνοήσουν το νομικό προηγούμενο αν πιστεύουν ότι αυτό εξυπηρετεί καλύτερα την δικαιοσύνη στη συγκεκριμένη περίπτωση (Williams, 2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Ναυλοσύμφωνα

3.1. Ναυλοσύμφωνα δεξαμενοπλοίων για ταξίδι

Βασικά, δεν υπάρχουν εκ του νόμου ρήτρες που απαιτείται να ενσωματωθούν σε ένα ναυλοσύμφωνο. Οι όροι και οι συνθήκες που επικρατούν σε ένα ναυλοσύμφωνο αντιπροσωπεύουν τις επιθυμίες των δύο συμβαλλομένων μερών. Σε ακραίες περιπτώσεις, έχει γίνει γνωστό ότι μια σύμβαση ναυλώσεως έλαβε χώρα στο πίσω μέρος ενός γραμματοσήμου. Παρ'όλα αυτά, υπάρχουν ουσιαστικές ρήτρες που είναι απαραίτητες για ορισμένα ναυλοσύμφωνα, ενώ άλλες ρήτρες είναι προαιρετικού χαρακτήρα. Για παράδειγμα, μια ρήτρα πάγου θα ήταν απαραίτητη εάν το πλοίο εμπορεύονταν στη Λευκή ή τη Βαλτική Θάλασσα, αλλά δεν θα ήταν απαραίτητο αν το πλοίο λειτουργούσε στα Τροπικά (Branch, 2012).

Τα ναυλοσύμφωνα είναι συμβόλαια μεταφοράς για ένα μόνο ταξίδι. Τα βασικά στοιχεία του ναυλοσυμφώνου εξετάστηκαν λεπτομερώς στην υπόθεση της Johanna Oldendorff (1973) από την Βουλή των Λόρδων. Ο Λόρδος Diplock τα χαρακτήρισε ως:

1. Ταξίδι στο λιμάνι φόρτωσης
2. Η λειτουργία φόρτωσης
3. Το φορτωμένο ταξίδι
4. Η λειτουργία εκφόρτωσης

Τα χαρακτηριστικά 1 και 3 είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη. Τα χαρακτηριστικά 2 και 4 είναι κοινές λειτουργίες του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, αν και την πρωταρχική ευθύνη φέρει ο ναυλωτής. Είναι σημαντικό να καθοριστεί με ακρίβεια πότε κάθε στάδιο τελειώνει και ξεκινάει το επόμενο κατά τη διάρκεια μιας ναύλωσης ταξιδιού, διότι αυτό θα καθορίσει εάν ο χρόνος θα μετρηθεί για τον ναυλωτή ή για τον πλοιοκτήτη.

Η ευθύνη για το χρόνο που χρησιμοποιείται συνήθως μετατοπίζεται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή όταν ξεκινά η σταλία. Εάν το πλοίο δεν εκτελεί το ταξίδι,

ενδέχεται να χρησιμοποιήσει την επιτρεπτή "σταλία" του ναυλωτή, ή να υποστεί "επισταλία" ή ίσως να βρεθεί σε "κράτηση" (Davies, 2006).

Τα ναυλοσύμφωνα ASBAII, ASBATANKVOY, BPVOY3, BPVOY4, SHELLVOY5, SHELLVOY6, EXXONVOY90, EXXONMOBILVOY 2000/2005/2012, αποτελούν τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται ευρέως στις μέρες μας, με επικρατέστερα τα ASBATANKVOY (1969), BPVOY4 (1998), BPVOY5 (2015), EXXONMOBILVOY (2005), EXXONMOBILVOY (2012), SHELLVOY5 (1987), SHELLVOY6 (2005) (Wilding, 2018).

Τα SHELLVOY, BPVOY και EXXONMOBILVOY, έχουν καταρτιστεί από πετρελαϊκές εταιρίες και θεωρούνται ιδιαίτερα πλήρη και επαρκή για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των εταιριών κατά την σύναψη συμβάσεων ναυλώσεων για ταξίδι, αφού προσεγγίζουν πολλά ζητήματα με πιο λεπτομερή τρόπο συγκριτικά με τα παλαιότερα, τα οποία συχνά οδηγούν σε ασάφειες και προστριβές λόγω ελλείψεων και ασαφειών.

3.2. Κύριοι όροι ναυλοσυμφώνου δεξαμενοπλοίων για ταξίδι

Τα ναυλοσύμφωνα χύδην υγρών φορτίων για ταξίδι παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες με τα αντίστοιχα των χύδην ξηρών φορτίων σε σχέση με τους βασικούς τους όρους, αλλά με αρκετές διαφοροποιήσεις στους όρους ναύλωσης, που αφορούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε φορτίου και του τομέα εμπορίου που αυτά εμπίπτουν. Στη συνέχεια παρατίθεται σύντομη περιγραφή στοιχείων και όρων των ναυλοσυμφώνων που επηρεάζουν τις σταλίες (laytime) και επισταλίες (demurrage) (Βλάχος, Ψύχου, 2011):

Περιγραφή του πλοίου (Vessel's Description)

Ο προσδιορισμός των στοιχείων κατασκευής ενός πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικός στη ναύλωση δεξαμενοπλοίων. Η αναφορά στις αντλίες που διαθέτει, στις δεξαμενές, στους γερανούς και στην ανυψωτική τους δύναμη, στα συστήματα θέρμανσης των δεξαμενών, στα τρία προηγούμενα φορτία που έχει μεταφέρει κ.λπ. Ειδικά για το σύστημα COW (Crude Oil Washing system) που αφορά τον καθαρισμό των

δεξαμενών από τα υπολείμματα του φορτίου, αφού αποτελεί απαραίτητη διαδικασία που επιβραδύνει την εκφόρτωση και αυξάνει το συνολικό χρόνο αναμονής.

Επίσης θα πρέπει να διευκρινίζεται εάν το πλοίο διαθέτει insert gas system, μέσω του οποίου επιτυγχάνεται η αποφυγή αναφλέξεων ή εκρήξεων που θα μπορούσαν να προκληθούν από τα συγκεντρωμένα αέρια του φορτίου.

Σε περίπτωση δε που οι ναυλωτές, για λόγους επιθεώρησης, μέτρησης και δειγματοληψίας, ζητήσουν το καθαρισμό των δεξαμενών από τα αέρια, το χρονικό διάστημα που θα απαιτηθεί για τις εργασίες αυτές εάν το πλοίο βρίσκεται σε σταλίες θα καταχωρηθεί ως επισταλίες, αφαιρουμένου του χρόνου από οποιαδήποτε ενδεχόμενη δυσλειτουργία του συστήματος που βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Η ταχύτητα που αναπτύσσει το πλοίο αποτελεί σημαντικό παράγοντα και ο ναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα αύξησης της καθορισμένης, μέχρι το όριο της ανώτατης που του έχει ήδη δοθεί από τον πλοιοκτήτη, με ανάλογη αύξηση του ναύλου. Σε περίπτωση που το πλοίο δεν αναπτύξει τη συνήθη ταχύτητα ή δεν συμμορφωθεί στη δοθείσα από τον ναυλωτή, καθίσταται υπεύθυνο για ζημιές που θα υποστεί ο ναυλωτής, εκτός εάν οι λόγοι αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Επαναφόρτωση (Reloading)

Κατά την ολοκλήρωση της συμφωνίας, ο πλοιοκτήτης μπορεί να έχει αποδεχτεί αλλαγές όσον αφορά το αρχικό ταξίδι, επιτρέποντας στο ναυλωτή να ξαναφορτώσει το πλοίο με φορτίο στον ελεύθερο χώρο που θα έχει δημιουργηθεί μετά από εκφόρτωση μέρους του φορτίου, στο ίδιο ή σε άλλο λιμάνι εκφόρτωσης που έχει προσδιορίσει ο ναυλωτής. Προϋποθέσεις για την επαναφόρτωση αποτελούν η σύμφωνη γνώμη του πλοιάρχου σε σχέση με τον κίνδυνο ανάμειξης των φορτίων καθώς και ότι τα λιμάνια που θα προκαθοριστούν θα πρέπει να βρίσκονται μέσα στη ρότα των λιμανιών εκφόρτωσης. Στις περιπτώσεις αυτές ο ναύλος θα πρέπει να είναι προκαθορισμένος ενώ τα έξοδα για κάθε επιπρόσθετο λιμάνι βαρύνουν τους ναυλωτές.

Καθαρό έρμα (Clean Ballast)

Το πλοίο πρέπει να φτάνει στο λιμάνι με καθαρό έρμα, ακόμα και εάν αυτό σημαίνει την παράδοσή του σε ειδικούς χώρους του λιμανιού με την αντίστοιχη χρέωση (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Θαλάσσιοι δρόμοι

Οι θαλάσσιοι δρόμοι που προβλέπουν τα ναυλοσύμφωνα πρέπει να υιοθετούν τις συστάσεις του IMO ή του κράτους νηολόγησης.

Ερωτηματολόγια των ναυλωτών (Questionnaires)

Περιέχουν την λεπτομερή περιγραφή του πλοίου, των πιστοποιητικών που φέρει, των συστημάτων του, τα στοιχεία του πληρώματος του πλοιοκτήτη κ.λπ., έτσι ώστε οι ναυλωτές να αποκτούν την πλήρη γνώση του πλοίου και των διαχειριστών του και είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για την αποφυγή ενδεχόμενων προβλημάτων. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του ερωτηματολογίου και του ναυλοσυμφώνου, επικρατέστερα είναι τα στοιχεία του δεύτερου.

Υπολείμματα φορτίου (Cargo retention) - Ρήτρα κατακράτησης (Retention clause)

Με την επιφύλαξη κάθε άλλου νομίμου δικαιώματος, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αφαιρούν από τον ναύλο το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία του φορτίου μετά την εκφόρτωση. Η απόφαση για το εάν κάποια υπολείμματα αποτελούν μέρος του φορτίου λαμβάνεται από ανεξάρτητο επιθεωρητή και είναι δεσμευτική και για τα δύο μέρη. Η ποσότητα που θα κριθεί ότι απέμεινε, αφαιρείται από τον ναύλο με τιμή ίση με την FOB αξία στο λιμάνι φόρτωσης.

Προσέγγιση στο λιμάνι Sullom Voe

Το λιμάνι στις Αγγλίας Sullom Voe διέπεται από ιδιαίτερα αυστηρούς κανονισμούς όσον αφορά τη διάθεση του έρματος και των αποβλήτων του πλοίου ενώ απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη αποβλήτων που ενδέχεται να περιέχει συγκέντρωση πετρελαιοειδών. Για την γρήγορη λειτουργία των αντλιών, ορίζονται επίσης συγκεκριμένες προδιαγραφές και ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου ορίζονται οι ρυθμοί φόρτωσης του φορτίου και ταυτόχρονης εκφόρτωσης του έρματος.

Αδυναμία συμμόρφωσης του πλοίου με τους εν λόγω κανονισμούς παρέχει στους ναυλωτές το δικαίωμα της ακύρωσης του ναυλοσυμφώνου χωρίς καμία ευθύνη από πλευράς τους. Κάθε αξίωση έναντι του πλοίου που προήλθε από οδηγίες των ναυλωτών, τους βαρύνει αποκλειστικά.

Administration clause

Σε πολλές περιπτώσεις ναυλοσυμφώνων η έκδοση τους δεν γίνεται παρά μόνο σε περίπτωση που υπάρξουν διαφωνίες μεταξύ των μερών.

Προσέγγιση σε λιμάνια της Νιγηρίας

Ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται ότι το πλοίο δεν έχει προσωπικό οι επιβάτες, δεν έχει κάνει προμήθειες, δεν είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο, δεν έχει προσεγγίσει τα τελευταία δύο χρόνια κάποιο λιμάνι, δεν έχει οικονομικά συμφέροντα και δεν έχει ναυλωθεί άμεσα ή έμμεσα από νομικό ή φυσικό πρόσωπο της Νότιας Αφρικής, της Ναμίμπια, της Ζιμπάμπουε και του Ισραήλ.

Ακτοφυλακή των Η.Π.Α.

Σε περίπτωση καθυστέρησης από έλλειψη των στοιχείων ή/και των απαραίτητων πιστοποιητικών που απαιτούνται από τον Κώδικα των Ομοσπονδιακών Κανονισμών και των Κανόνων της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α., από πλευράς πλοιοκτήτη, ο χρόνος αυτός δεν μετρά ως σταλίες και τις επισταλίες.

Δειγματισμός φορτίου

Η αλλαγή της πορείας του πλοίου από τους ναυλωτές προκειμένου να πραγματοποιήσουν εργασίες δειγματισμού προϋποθέτει τη συγκατάθεση των ιδιοκτητών του φορτίου. Ο χρόνος που θα χαθεί για το πλοίο θα υπολογιστεί ως laytime και demurrage. Οι ναυλωτές βαρύνονται επίσης με τα με το κόστος των καυσίμων που θα απαιτηθούν για την παρέκκλιση καθώς και για τα λιμενικά έξοδα.

Επιθεωρήσεις

Αποτελεί δικαίωμα των ναυλωτών να προβαίνουν σε επιθεωρήσεις του πλοίου, των δεξαμενών του, των μέσων του, του νερού και άλλων εφοδίων καθώς και του φορτίου

οπουδήποτε και οποιαδήποτε στιγμή το απαιτήσουν. Οποιοσδήποτε καθυστερήσεις προκύψουν από τέτοιες επιθεωρήσεις και δειγματοληψίες υπολογίζονται ως laytime ή demurrage.

Εξισορροπημένη φόρτωση δεξαμενών (Slack tanks)

Η εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου με κατάλληλη φόρτωση των δεξαμενών, σε περίπτωση που οι ναυλωτές δεν προσκομίσουν την συμφωνηθείσα ποσότητα του φορτίου, βαρύνει τους ναυλωτές και ο ναύλος που θα καταβάλουν θα είναι αυτός που αφορά την ποσότητα που είχε συμφωνηθεί.

Άντληση

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη κατά την φόρτωση, αρχίζει από την στιγμή που το φορτίο εισέλθει στις δεξαμενές. Μέχρι το σημείο σύνδεσης των αγωγών (μάνικες) η ευθύνη και τα έξοδα βαρύνουν τους ναυλωτές. Αντίθετα στην εκφόρτωση ο κίνδυνος και τα έξοδα μέχρι τις βάνες βαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

Οι ναυλωτές μπορεί να απαιτήσουν τον καθαρισμό των αντλιών του πλοίου μετά την εκφόρτωση επιβαρυνόμενοι με τον χρόνο που θα απαιτηθεί. Είναι επίσης υπεύθυνοι σε περίπτωση που οι κανονισμοί δεν επιτρέπουν την παραγωγή ενέργειας από το πλοίο να την παρέχουν με δικά τους έξοδα.

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση εκφόρτωσης όλου του φορτίου μέσα σε 24 ώρες ή αναλογία για μέρος του φορτίου, με ελάχιστη πίεση καθ' όλη την διάρκεια εκφόρτωσης τα 100 PS, υπό την προϋπόθεση ότι παράκτιοι σταθμοί είναι ικανοί ώστε αυτό να καθίσταται εφικτό. Στην περίπτωση που οι υπηρεσίες ξηράς δεν είναι μπορούν να δεχτούν το φορτίο στο συμφωνημένο χρόνο ή/και στη συμφωνημένη πίεση ο πλοίαρχος συντάσσει και παραδίδει, στον τερματικό σταθμό, Note of Protest την οποία υπογράφει ο αρμόδιος. Το σημείωμα διαμαρτυρίας και το ωριαίο ημερολόγιο του πλοίου αποτελούν τα βασικά έγγραφα για την αξίωση της πληρωμής του επιπρόσθετου χρόνου από τους ναυλωτές.

Σε περίπτωση αδυναμίας του πλοιοκτήτη να παρέχει εξοπλισμό και υπηρεσίες ο χρόνος δεν θα υπολογίζεται.

Ναύλος

Η ναύλωση δεξαμενόπλοιων χρησιμοποιεί αυτόν τον δείκτη *Worldscale* ως έναν πιο βολικό τρόπο διαπραγμάτευσης του ναύλου ανά βαρέλι πετρελαίου που μεταφέρεται σε πολλές διαφορετικές διαδρομές. Η ιδέα αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, όταν η βρετανική κυβέρνηση εισήγαγε ένα πρόγραμμα επίσημων ναύλων ως βάση για την πληρωμή των ιδιοκτητών των επιστρατευμένων δεξαμενοπλοίων. Το πρόγραμμα κατέδειξε το κόστος μεταφοράς ενός φορτίου πετρελαίου σε κάθε μία από τις κύριες διαδρομές χρησιμοποιώντας ένα τυποποιημένο δεξαμενόπλοιο 12.000 dwt.

Οι ιδιοκτήτες φορτίου κατέβαλαν το ναύλο που εμφανιζόταν στο πρόγραμμα ή κάποιο τμήμα του. Το σύστημα υιοθετήθηκε από τη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων μετά τον πόλεμο και αναθεωρήθηκε προοδευτικά τα τελευταία χρόνια, ενώ η τελευταία τροποποίηση έγινε τον Ιανουάριο του 1989 όταν εισήχθη το «*New Worldscale*».

Ο δείκτης *Worldscale* δημοσιεύεται σε ένα βιβλίο που χρησιμεύει ως βάση για τον υπολογισμό των ναύλων της spot αγοράς των δεξαμενόπλοιων. Το βιβλίο δείχνει, για κάθε διαδρομή του δεξαμενόπλοιου, το κόστος μεταφοράς ενός τόνου φορτίου χρησιμοποιώντας το πρότυπο πλοίο σε ένα ταξίδι μετ' επιστροφής. Το κόστος αυτό είναι γνωστό ως "*Worldscale 100*". Κάθε χρόνο, η ομάδα *Worldscale Panel* συναντάται στη Νέα Υόρκη (η οποία καλύπτει το δυτικό ημισφαίριο) και το Λονδίνο (που καλύπτει τον υπόλοιπο κόσμο) και ενημερώνει το βιβλίο. Το τυποποιημένο πλοίο ενημερώνεται από καιρό σε καιρό. Το χρησιμοποιούμενο τυποποιημένο πλοίο για το 2007 παρουσιάζεται στον Πίνακα (Stopford, 2009)

Worldscale basis tanker

Total capacity	75,000 tonnes
Average service speed	14.5 knots
Bunker consumption	
steaming	55 tonnes per day
other	100 tonnes per round voyage
in port	5 tonnes per port
Grade of fuel oil	380 centistokes
Port time	4 days for a voyage from one loading port to another discharging port
Fixed hire element	\$12,000 per day
Bunker price	US\$116.75 per tonne
Port costs	Most recent available
Canal transit time	30 hours per Suez transit

Πηγή: Stopford, (2009), Maritime Economic

Το σύστημα *Worldscale* διευκολύνει τους εφοπλιστές και τους ναυλωτές να συγκρίνουν τα κέρδη των πλοίων τους σε διαφορετικές διαδρομές. Ας υποθέσουμε ότι ένα δεξαμενόπλοιο είναι διαθέσιμο στην περιοχή (δηλαδή περιμένει ένα φορτίο) στον Κόλπο και ο ιδιοκτήτης συμφωνεί με το WS 50 για ένα ταξίδι από το Jubail προς το Ρότερνταμ. Για να υπολογίσει πόσα χρήματα θα κερδίσει, θα ψάξει το ποσοστό ανά τόνο για το WS 100 από το Jubail στο Ρότερνταμ.

Αφού συμβουλευτεί την αντίστοιχη καταχώριση θα διαπιστώσει ότι είναι \$ 17,30 ανά τόνο. Δεδομένου ότι ο ναύλος έχει συμφωνηθεί στο WS 50, θα λάβει το ήμισυ αυτού του ποσού, δηλ. 8,65 δολάρια ανά τόνο. Εάν το πλοίο του φέρει 250.000 τόνους, τα έσοδα από το ταξίδι θα είναι 2.162.500 δολάρια. Με τον ίδιο τρόπο μπορεί να γίνει ο υπολογισμός για ένα ταξίδι στην Ιαπωνία.

Η ετήσια έκδοση κάθε νέου καταλόγου περιλαμβάνει νέες τιμές και όρους συμπεριλαμβάνοντας τους ποικίλους ρυθμούς εκφόρτωσης και την συνολική ποσότητα που φορτώνεται, γι' αυτό θα πρέπει να υπάρχει ειδική αναφορά σχετικά με

την έκδοση που ισχύει. Συνήθως, ισχύει η τιμή Worldscale της ημέρας φόρτωσης. Το ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα τραπεζικά στοιχεία για την πληρωμή του ναύλου προς αποφυγήν λάθους ή απάτης. Επίσης θα πρέπει να προβλέπεται η καταβολή του ναύλου μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης χωρίς καμία μείωση, σύμφωνα με τις αναφερόμενες ποσότητες στις φορτωτικές από τον φορτωτή.

Σε περίπτωση που το φορτίο μεταφερθεί σε λιμάνια ή θαλάσσιες οδούς που δεν υπάρχει σαφής υπολογισμός του ναύλου στο Worldscale, τότε τα μέρη θα πρέπει να αποταθούν στο ανάλογο Worldscale Association του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης για τον καθορισμό του κατάλληλου ναύλου. Η ανάγκη μεταφόρτωσης του φορτίου στη θάλασσα δεν θεωρείται ως επιπλέον λιμάνι ως εκ τούτου ο ναύλος θα υπολογιστεί σαν να μην έγινε μεταφόρτωση.

Ο όρος Full Cargo ορίζεται ως εκείνη η ποσότητα φορτίου που μπορεί να φορτωθεί και προκύπτει από την αφαίρεση του ελεύθερου χώρου, που πρέπει να μείνει σύμφωνα με τους κανονισμούς, από την μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου. Εάν οι ναυλωτές δεν μπορέσουν να καλύψουν την συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου οφείλουν να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη για τον εναπομείναντα χώρο.

Το αίτημα αύξησης της ταχύτητας του πλοίου από πλευράς των ναυλωτών, ρυθμίζεται με κάποιες μονάδες του New Worldscale για κάθε κόμβο που αυξάνεται η ταχύτητα πάνω από την βασική ή σε μια κλιμακωτή βάση όταν υπερβαίνει κάποια συγκεκριμένη ταχύτητα. Σε περίπτωση βλάβης ή άλλου λόγου που το πλοίο δεν θα μπορέσει να διατηρήσει την συμφωνηθείσα ταχύτητα, τότε ο ναύλος υπολογίζεται με το BP Worldwide Marine Distance Tables με βάση την μέση ταχύτητα που επιτεύχθηκε, και τον υπολογισμό του μήκους του ταξιδιού ανάμεσα στους πλοηγικούς σταθμούς των λιμανιών ή των τόπων φόρτωσης και εκφόρτωσης (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ρήτρα αλλαγής λιμανιού

Οι ναυλωτές διατηρούν το δικαίωμα να αλλάξουν τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανεξάρτητα με αυτά που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο, αλλά

βαρύνονται με όλα τα επιπλέον έξοδα και ο υπολογισμός του ναύλου θα γίνει με βάση το ταξίδι που τελικά πραγματοποιήθηκε.

Καθαρισμός

Ο καθαρισμός του πλοίου γίνεται σε αρκετές περιπτώσεις σημαντικό σημείο τριβής μεταξύ των ναυλωτών και των πλοιοκτητών. Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παρέχει τις δεξαμενές, τις σωλήνες και τις αντλίες του πλοίου κατάλληλες σύμφωνα με τον επιθεωρητή πλοίων. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να προβεί σε καθαρισμό μέχρι αυτές να γίνουν αποδεκτές από τον επιθεωρητή. Ο απαιτούμενος χρόνος για την επίτευξη των παραπάνω βαρύνει τον πλοιοκτήτη και σε ορισμένες περιπτώσεις οι ναυλωτές κάνουν χρήση αχρείαστου καθαρισμού για να μειώσουν τις επισταλίες. Για την αποφυγή κατάχρησης του όρου από πλευράς των ναυλωτών και την επίτευξη αντικειμενικής κρίσης πολλές φορές ορίζεται και δεύτερος επιθεωρητής.

Περιγραφή του φορτίου

Με ανάλογη διαμόρφωση της τιμής του ναύλου ορισμένα ναυλοσύμφωνα παρέχουν την δυνατότητα φόρτωσης και συσκευασμένου φορτίου στο διαθέσιμο χώρο του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή οι ναυλωτές επιβαρύνονται εκτός από τα επιπρόσθετα έξοδα για τις ιδιαιτερότητες της φόρτωσης και με το χρόνο που θα απαιτηθεί, ο οποίος υπολογίζεται ανάλογα ως laytime ή demurrage.

Θέρμανση

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση της θέρμανσης του φορτίου μέχρι και τους 135° βαθμούς F. (57° C.), καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού και της εκφόρτωσης και σε περίπτωση αποτυχίας είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε καθυστέρηση ενώ ο χρόνος αυτός δεν υπολογίζεται. Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τους ναυλωτές σε σύντομα τακτά χρονικά διαστήματα για τη θερμοκρασία του φορτίου σε κάθε δεξαμενή του πλοίου.

Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αύξηση ή την μείωση της θερμοκρασίας του φορτίου σε σχέση με αυτή που φορτώθηκε. Σε αυτή την περίπτωση βαρύνονται με τα επιπλέον καύσιμα που θα απαιτηθούν και ο χρόνος που θα αναλωθεί για την επίτευξη αυτή θα υπολογίζεται ανάλογα ως laytime ή demurrage.

Αντιρρυπαντικά μέτρα

Η αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας προβλέπει σύνταξη προγράμματος, από τον ναυλωτή με τη συμμετοχή του πλοιοκτήτη, το οποίο απαιτεί την συλλογή των πετρελαιοειδών καταλοίπων σε συγκεκριμένη δεξαμενή και το διαχωρισμό τους έτσι ώστε τελικά να επιτυγχάνεται η εκφόρτωση καθαρού νερού στη θάλασσα. Πριν την φόρτωση ο πλοιοκτήτης ενημερώνει το ναυλωτή για την ποσότητα των πετρελαϊκών καταλοίπων του προηγούμενου φορτίου που παραμένουν στο πλοίο. Σε περίπτωση απαίτησης των ναυλωτών για διαχωρισμό τους, τότε ο πλοιοκτήτης οφείλει να παράσχει τον απαιτούμενο εξοπλισμό στην δεξαμενή καταλοίπων και τα έξοδα για την εργασία αυτή θα βαρύνει τον ναυλωτή. Οι κατάλληλες ευκολίες και το κόστος για την υποδοχή των πετρελαϊκών καταλοίπων στο λιμάνι φόρτωσης βαρύνουν το ναυλωτή καθώς και ο χρόνος ο οποίος υπολογίζεται ως laytime ή demurrage.

Ο ναυλωτής οφείλει να δώσει τις σχετικές οδηγίες για την διάθεση των αποβλήτων. Η απόρριψη των αποβλήτων γίνεται με βάση την International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) όπως αναθεωρήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 [Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II)]. Οι μετρήσεις των αποβλήτων καταγράφονται στα σχετικά αρχεία του πλοίου με ευθύνη του πλοιάρχου.

Exxon Drug and Alcohol Policy Clause

Η αμφιλεγόμενη αυτή ρήτρα βαρύνει τον πλοιοκτήτη, σε περίπτωση δημιουργίας προβλημάτων που οφείλονται στη χρήση ναρκωτικών και κατανάλωση αλκοόλ, από τα μέλη του πληρώματος.

Περίοδος ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση (Laydays)

Οι περίοδοι ετοιμότητας προς φορτοεκφόρτωση που συχνά ονομάζονται και "laycan", είναι οι ημέρες που καθορίζονται στο ναυλοσύμφωνο κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο πρέπει να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης έτοιμο για φόρτωση του φορτίου (Soyer & Tettenborn, 2016).

Ορίζεται ότι το πλοίο θα πρέπει να δηλώσει ετοιμότητα νωρίτερα από το μεσημέρι της ημέρας τερματισμού της περιόδου ετοιμότητας, αναλύοντας με λεπτομέρεια τόσο την περίοδο ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση όσο και τις ώρες, επισημαίνοντας ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα ακύρωσης μόνο εάν το πλοίο καθυστερήσει με υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη. Η περίοδος μπορεί να επεκταθεί στις περιπτώσεις που η καθυστέρηση προκλήθηκε από αλλαγή στις οδηγίες των ναυλωτών.

Σε περίπτωση καθυστέρησης ο πλοιοκτήτης οφείλει να ενημερώσει τους ναυλωτές για την ημερομηνία που το πλοίο θα είναι έτοιμο και αυτοί μπορούν είτε να ορίσουν νέα ημερομηνία είτε να τερματίσουν τη ναύλωση. Σε κάθε περίπτωση οι ναυλωτές διατηρούν το δικαίωμα τους να εγείρουν αξιώσεις για ενδεχόμενες ζημίες που υπέστησαν (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Σύμφωνα με την ρήτρα 5 του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY: "*Ο χρόνος των σταλιών δεν αρχίζει πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στο μέρος 1, εκτός εάν αυτό έχει την επίσημη έγκριση του Ναυλωτή.*"

Εάν ένας ναυλωτής συμφωνήσει να δεχτεί ένα πλοίο πριν από την έναρξη της περιόδου ετοιμότητας για φορτοεκφόρτωση, συνήθως θα καθορίζει ότι ο χρόνος δεν θα αρχίσει πριν είτε από την πρόσδεση στην προβλήτα είτε, εναλλακτικά, την έναρξη της φόρτωσης.

Οι οδηγίες από τον ναυλωτή που επιτρέπουν την ανακοίνωση ετοιμότητας νωρίτερα ή την πρόσδεση στην προβλήτα νωρίτερα πρέπει να δίνονται με μεγάλη ακρίβεια για να αποφευχθεί τυχόν παρεξήγηση ως προς το πότε θα ξεκινήσει ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση. Επιπρόσθετα, η αποδοχή των πλοίων πριν από το χρόνο που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση πρέπει να γίνει μόνο αφού εξεταστούν όλες οι πιθανές συνέπειες, συμπεριλαμβανομένης της πρόωρης άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης και της επίπτωσης της τιμολόγησης μιας επίσπευσης. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα, όπως το BPVOY3 cl.17, το BPVOY4 cl.17.3.1 και το ExxonMobil VOY2005 cl.13 (b), παρέχουν στον ναυλωτή επιπλέον χρόνο φορτοεκφόρτωσης για την έγκαιρη πρόσδεση στην προβλήτα. Αυτό υπολογίζεται ως ισοδύναμο με το χρονικό διάστημα από την έναρξη του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση, κατά την έναρξη της φόρτωσης, έως ότου ο χρόνος που διατίθεται για

φορτοεκφόρτωση θα ξεκινούσε κανονικά στις 6.00 η ώρα την πρώτη ημέρα των laydays. Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 cl. 12 (2) υπολογίζει το χρόνο που κερδίζεται μόνο στην έναρξη των αρχικών χρόνων φορτοεκφόρτωσης. Οι ναυλωτές προσθέτουν ολοένα και περισσότερες παρόμοιες "ρήτρες πρόωρης φόρτωσης" σε άλλα ναυλοσύμφωνα.

Όταν ένα πλοίο φτάσει νωρίτερα, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να ξεκινήσει εσφαλμένα τον υπολογισμό του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση από την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο έφτασε για πρώτη φορά και υπέβαλε ανακοίνωση ετοιμότητας στο λιμένα φόρτωσης. Επομένως, είναι πάντα απαραίτητο, κατά την εξέταση των απαιτήσεων των πλοιοκτητών, να ελεγχθούν οι συμφωνημένοι από το ναυλοσύμφωνο χρόνοι που διατίθενται για φορτοεκφόρτωση.

Οι περισσότερες πετρελαϊκές εταιρίες καθιστούν σαφές ότι ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση δεν θα ξεκινήσει πριν από τις 06:00 η ώρα, την πρώτη ημέρα της σταλίας, εκτός εάν συμφωνηθεί από τον ναυλωτή. Ωστόσο, το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY cl.5 δεν αναφέρει αυτή την ώρα.

Επομένως, εάν ένα πλοίο ανακοινώσει ετοιμότητα πριν από την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης, ο χρόνος έναρξης θα είναι έξι ώρες αργότερα ή στις 00:00 η ώρα της πρώτης μέρας της σταλίας, όποια από τις δύο είναι αργότερα. Αυτό υποστηρίχθηκε από μια σειρά διαιτητικών αποφάσεων της London Maritime Arbitrators Association (LMAA) όπως η LMLN 103, Οκτ 1983 (Davies, 2006).

Στην υπόθεση *Nelson & Sons v. Nelson Line (Liverpool) Ltd (No 3) (1908)*, η Βουλή των Λόρδων δήλωσε ότι η έναρξη των εργασιών πριν από το χρόνο που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση δεν ενεργοποίησε αυτόματα την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης εκτός εάν οι ναυλωτές είχαν συμφωνήσει να διαφοροποιήσουν τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην υπόθεση *Khios Breeze (1958)*, το ναυλοσύμφωνο έγραφε ότι : "Η σταλία αρχίζει 24 ώρες μετά την γραπτή ειδοποίηση". Οι εργασίες άρχισαν μισή ώρα μετά την άφιξη, ακόμη και πριν δοθεί η ειδοποίηση και το δικαστήριο έκρινε ότι δεν ξεκίνησε ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Εντούτοις, στην υπόθεση *"The Front Commander, Tidebrook Maritime Corporation κατά Vitol SA (2006)*, το Εφετείο δήλωσε ότι δεν υπήρχε καμία υποχρέωση των ναυλωτών να

φορτώσουν ένα πλοίο που έφθασε πριν από την έναρξη των laydays, αλλά εάν το έκαναν, δεν θα έπρεπε κανονικά να αναμένουν να χρησιμοποιήσουν το πλοίο χωρίς να πληρώσουν (Soyer & Tettenborn, 2016).

Conoco Weather Clause

Καθυστερήσεις στην προσόρμιση για φόρτωση ή εκφόρτωση και κάθε καθυστέρηση στη μεθόρμιση οι οποίες οφείλονται στις καιρικές συνθήκες θα προσμετρούνται ως μισός χρόνος για τις σταλίες ή τις επισταλίες. Αναλυτικά περιγράφεται στο κεφάλαιο Σταλίες (Laytime) – Επισταλίες (Demurrage).

Χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση (Laytime)

Τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν ιδιαίτερο όρο που αναφέρεται στον συνολικό χρόνο που αφορά τον χρόνο που συμφωνήθηκε και έχει στη διάθεση του ο ναυλωτής προκειμένου να πραγματοποιήσει διάφορες ενέργειες για την φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου χωρίς κάποια επιβάρυνση (Βλάχος, Ψύχου, 2011). Αναλυτικά περιγράφεται στο κεφάλαιο Σταλίες (Laytime) – Επισταλίες (Demurrage).

Επισταλίες (Demurrage)

Οι ναυλωτές θα έχουν την υποχρέωση να πληρώσουν επισταλίες για τον επιπρόσθετο χρόνο, του προκαθορισμένου στο laytime, που δαπανήθηκε για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου.

Οι επισταλίες δεν ισχύουν εάν οι λόγοι που τις προκάλεσαν βρίσκονται πέρα από τον έλεγχο των ναυλωτών (π.χ. απεργία πληρώματος, καθυστέρηση ρυμουλκών, απεργία πλοηγών κ.λπ.). Ο υπολογισμός των επισταλιών γίνεται με το ποσοστό της αντίστοιχης τιμής του Worldscale για το συγκεκριμένο ταξίδι και μέγεθος πλοίου.

Ακολούθως, θα διερευνήσουμε τις σημαντικές διαφορές του όρου της επισταλίας μεταξύ των ναυλοσυμφώνων. Όλα τα ναυλοσύμφωνα έχουν πρόσθετες ρήτρες που προστίθενται από τον ναυλωτή και τον ιδιοκτήτη του πλοίου, πολλές από τις οποίες, όπως αυτές που καλύπτουν τα ποσοστά άντλησης κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης ή οι καθυστερήσεις λόγω καιρικών συνθηκών, μπορούν να έχουν βαθιά επίδραση στον υπολογισμό της επισταλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Σταλίες (Laytime) – Επισταλίες (Demurrage)

4.1. Σταλίες

Το Laytime allowance είναι η καθορισμένη περίοδος ελεύθερου χρόνου που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο για εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Εάν οι ναυλωτές επιθυμούν να διαπραγματευτούν μια αύξηση του επιτρεπτού χρόνου φορτοεκφόρτωσης τους, για παράδειγμα από 72 έως 96 ώρες, θα πρέπει να πληρώσουν μεγαλύτερο ναύλο για να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη. Όπως το έθεσε ο Λόρδος Denning στην περίπτωση του *The Delian Spirit* (1971) "*... έχουν αγοράσει το χρόνο φορτοεκφόρτωσης τους και τον πλήρωσαν στο ναύλο συνεπώς έχουν το δικαίωμα να τον χρησιμοποιήσουν με τον τρόπο που τους ταιριάζει καλύτερα ...*". Για την ορθότητα του παραπάνω ισχυρισμού θα πρέπει να ενισχυθεί με την προσθήκη ότι ο ναυλωτής δεν δικαιούται να καθυστερήσει το πλοίο μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης.

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα για μεταφορά πετρελαίου προβλέπουν ένα ενιαίο επιτρεπτό χρόνο φορτοεκφόρτωσης, συνήθως 72 ώρες, για το σύνολο των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αυτό ονομάζεται συνήθως αντιστρέψιμες σταλίες (Reversible Laytime) και αποτελεί την επιλογή που δίνεται στον ναυλωτή να αθροίσει τον χρόνο της φόρτωσης και της εκφόρτωσης χρησιμοποιώντας όμως τον ίδιο συνολικό χρόνο που απαιτείται για να καλύψει και τις δύο διαδικασίες. Δεν επιτρέπεται επιπλέον χρόνος φορτοεκφόρτωσης για πρόσθετη φόρτωση ή εκφόρτωση σε λιμάνια. Μόλις εξαντληθεί ο επιτρεπτός χρόνος φορτοεκφόρτωσης, το πλοίο θεωρείται ότι βρίσκεται σε επισταλία με την ημερήσια χρέωση που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Η χρέωση επισταλίας είναι αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για την ζημία που υφίσταται το πλοίο του. Καλύπτει το ημερήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου συν ένα λογικό περιθώριο κέρδους (Soyer & Tettenborn, 2016).

Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης διαρκεί έως ότου ολοκληρωθεί η φόρτωση ή η εκφόρτωσή του. Ολοκλήρωση ορίζεται συνήθως ως ο χρόνος αποσύνδεσης της

μάνικας (ASBATANKVOY cl. 11) Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα επιτρέπουν ένα καθορισμένο χρόνο για να συγκεντρωθούν στο πλοίο βασικά έγγραφα (όπως οι φορτωτικές) μετά τη φόρτωση. Για παράδειγμα, τα BPVOY3 και EXXONMOBIL VOY2000 / 2005 και SHELLVOY6 επιτρέπουν 2 ώρες για κάθε λιμάνι φόρτωσης, το BPVOY4 επιτρέπει 3 ώρες, μετά από τις οποίες η σταλία / επισταλία θα συνεχίσει να μετράει. Το SHELLVOY5 cl. 13 (1) (β) (ii) μάλλον συγκεκριμένα επιτρέπει μόνο μία ώρα μετά την αποσύνδεση της μάνικας για τους σκοπούς του ναυλωτή. Εάν ληφθεί περισσότερο από τον επιτρεπόμενο χρόνο, τότε όλη η ώρα και όχι μόνο η υπέρβαση, θα μετρηθεί ως χρησιμοποιημένος χρόνος. Η ίδια αρχή ισχύει στον 2ωρο επιτρεπτό χρόνο στο ναυλοσύμφωνο EXXONVOY90.

Το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY δεν διαθέτει επιτρεπτούς χρόνους για την τοποθέτηση εγγράφων στο πλοίο μετά τη φόρτωση, αλλά είναι κατανοητό, ως αποτέλεσμα πολλών διαιτησιών, ότι ο παραπάνω χρόνος θα θεωρηθεί ως "κράτηση". Τρεις ώρες είναι η μέγιστη καθυστέρηση που δέχονται οι διαιτητές. Συχνά συναντάται η φράση "μια φορά στην επισταλία πάντα στην επισταλία" και κανείς θεωρεί αφού δει όλες τις πιθανές εξαιρέσεις και τις διακοπές στο χρόνο που διατίθενται για φορτοεκφόρτωση σε ένα ναυλοσύμφωνο ότι η φράση αυτή θα είχε πραγματική σημασία. Ωστόσο, περιγράφει μια γενική αρχή που γίνεται αποδεκτή από τα δικαστήρια. Εάν μια ρήτρα ενός ναυλοσυμφώνου δηλώνει ότι μια εξαίρεση δεν θα μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης ή ως επισταλία, ο χρόνος που θα χαθεί δεν θα θεωρηθεί σαφώς ως χρόνος φορτοεκφόρτωσης ή επισταλίας. Από την άλλη πλευρά, αν η ρήτρα δηλώνει μόνο, ότι ο χρόνος που χάνεται έτσι δεν θα θεωρείται ως χρόνος φορτοεκφόρτωσης, ο χρόνος αυτός θα εξακολουθεί να μετράται ως επισταλία εάν το πλοίο είναι ήδη σε επισταλία. Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις στο ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, όπου ο χρόνος που χρησιμοποιείται δεν μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης, αλλά το ναυλοσύμφωνο διεθνώς παραλείπει να αναφερθεί στον χρόνο που δεν υπολογίζεται για τον ναυλωτή εάν το πλοίο είναι ήδη σε επισταλία.

Ως εκ τούτου, οι περισσότεροι ναυλωτές προσπαθούν να τροποποιήσουν αυτές τις ρήτρες δηλώνοντας ότι ο χρόνος δεν θα μετράται ως επισταλία εάν το πλοίο δεν είναι σε επισταλία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί το ναυλοσύμφωνο

ASBATANKVOY, cl 7. όπου το "Μία φορά σε επισταλία πάντα σε επισταλία" σημαίνει ότι μόλις εξαντληθεί ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να αποδείξει ότι ένας όρος στο ναυλοσύμφωνο τον απαλλάσσει από ευθύνη για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η απόφαση του Εφετείου στην υπόθεση *The Nickmary* (2003), καταδεικνύει ότι οι ναυλωτές δεν μπορούν να βασίζονται σε καμία από τις εξαιρέσεις σε ένα ναυλοσύμφωνο εάν ο κύριος λόγος για την καθυστέρηση είναι η μη διαθεσιμότητα του φορτίου (INTERTANKO, 2012).

Υπάρχει μια σημαντική διαφορά μεταξύ των "εξαιρέσεων" και των "διακοπών"

Οι εξαιρέσεις καλύπτουν τον χρόνο που εξαιρείται από το χρόνο αναμονής από τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου. Εδώ είναι απαραίτητο να δείξουμε μια αιτιώδη σχέση μεταξύ της εξαίρεσης, π.χ. μια απεργία, κακές καιρικές συνθήκες κλπ. και του χρόνου που χάθηκε ως αποτέλεσμα.

Οι διακοπές στο χρόνο φορτοεκφόρτωσης εγγράφονται ρητά στην ρήτρα του χρόνου φορτοεκφόρτωσης. Οι ρήτρες του χρόνου φορτοεκφόρτωσης δεξαμενόπλοιων σπάνια περιλαμβάνουν ρητές διακοπές, αλλά όταν το κάνουν είναι απαραίτητο μόνο να αποδειχθεί ότι υπήρχε η απαιτούμενη κατάσταση, π.χ. "SHEXUU" σημαίνει Κυριακές και δημόσιες αργίες δεν μετράνε εκτός αν χρησιμοποιηθούν. (Οι περισσότερες ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων θα λένε "SHINC", δηλαδή οι Κυριακές και οι αργίες περιλαμβάνονται).

Ένα άλλο σημείο, το οποίο θα πρέπει να εξετάζεται αναλυτικά, όσον αφορά τις σταλίες και επισταλίες και αφορά τις ρήτρες για τις καιρικές συνθήκες, είναι η παραπλανητική φράση "εάν οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν" (Soyer & Tettenborn, 2016).

Πίνακας 11. Σύγκριση των εξαιρέσεων των σταλιών και επισταλιών σε διάφορα ναυλοσύμφωνα

Time Lost due to:	Asbatankvoy	BPVoy3	Shellvoy5/ Shellvoy6	Exxonvoy90	ExxonMobilvoy 2000/2005/2012	BPVoy4
Shifting to berth	0	*	*	*	*	*
Shifting between berths	-	-	-	-	-	-
Obstructions to berthing outside charterer's control (provided berth accessible on arrival)	*	-	*1	1/2	1/2	-
Bad weather at anchorage	-	1/2	*1	1/2	1/2	1/2
Bad weather at berth	-	1/2	-	1/2	1/2	1/2
Storm	1/2	1/2	/	1/2	1/2	1/2
Ice	-	-	*1	-	1/2*	-
Sea state	-	1/2	-	1/2	1/2	1/2
Awaiting tides/tidal conditions	-	*	*1	*	*	*1/2
Awaiting daylight	-	*	*1	*	*	*
Awaiting pilot	-	*	*1	*	*	*
Awaiting tugs	-	*	*1	*	*	*
Opening of locks	/	*	/	/	/	*
Port traffic control requirements	-	-	*1	*	*	-
Lowering gangway	-	-	-	*	*	*
Fire, explosion in/about terminal	1/2	1/2	1/2	-	1/2	1/2
Fire, explosion at Port	-	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
Breakdown of machinery at terminal	1/2	1/2	-1/2#	-	1/2	1/2
Strike at shore terminal	1/2	1/2	-1/2#	-	1/2	1/2
Strike by tugs/pilots	*	*	*	*	*	*

Time Lost due to:	Asbatankvoy	BPVoy3	Shellvoy5/ Shellvoy6	Exxonvoy90	ExxonMobilvoy 2000/2005/2012	BPVoy4
Strike by master/ship's crew	*	*	*	*	*	*
Delay arising from other strike at port	-	1/2	-	-	1/2	1/2
Delay due to vessel condition	0	*	*	*	*	*
Cleaning vessel tanks, pumps, pipelines	/	*	/,*#	*	*	*
Ship's breakdown/stoppage	0	*	*	*	*	*
Ship's I.G. failure	/	*	*	*	*	*
No night loading/disch. - owner's/port regs.	0	-	-	*	*	-
No night loading/disch - chtr/consignee regs.	-	-	-	-	-	-
Disch. of ballast water/slops	0	+	+	+	+	+
Bunkering	/	/	/,*#	+	+	/
Awaiting documents etc.	/	2h	(1h)/2h#	(2h)	2h	3h
Excessive pumping time	/	>24h	>24h	>24h	>24h	>24h
Crude oil washing (extra pumping time)	/	6h pro rata	0.75h/tank 0.6h/tank(8h max)#	TBA	TBA	+ 25%*
Inadequate vessel documentation	/	*	*	*	*	*
Quarantine, if declared when vessel on passage	*	*	*	*	*	*
Delay from failure to give 72/48/24 hr notices	/	*	*	*	*	*
Act of God, war, riot, arrest	-	1/2	1/2	-	-	1/2
Other cause outside charterer's control	-	-	-	1/2	1/2	-
TIME BAR for demurrage claims (days)	-	90	60/90	180	90	90

Key

-	Counts as used laytime or as demurrage.
*	Does not count as used laytime or as demurrage.
o	Does not count as used laytime.
*1	Will prevent the start of laytime, but if laytime is running will count as used laytime or demurrage.
1/2	Demurrage for any delay incurred counts at half-rate.
*1/2	Awaiting tides does not count as laytime/demurrage, but delay due to tides not reasonably predictable counts at half-rate.
1/2*	Half rate in ExxonMobil Voy2005 and Voy2012 for restricted visibility, otherwise counts in full. Not in Voy2000.
+	Does not count as used laytime and demurrage unless concurrent with loading or discharge.
/	Not specifically referred to in charter party.
TBA	To be written into the charter party.
(1hr)	All time to count if allowance for documents is exceeded.
25%*	Additional 25% pumping allowance only if charterers request washing in excess of Marpol minimum requirements.
#	Applies only to Shellvoy6

Πηγή: ASDEM, (2017), Comparison of Charterparty Exceptions

4.2. Δήλωση ετοιμότητας – Notice of Readiness

Στα ναυλοσύμφωνα προβλέπεται, ότι κατά την άφιξη του πλοίου στα αγκυροβόλια κάθε λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος πρέπει να δώσει επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness – NOR), ενημερώνοντας έτσι τον ναυλωτή ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, ρήτρα 6: *"Κατά την άφιξη στο συνήθη αγκυροβόλιο σε κάθε λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπός του ειδοποιεί τον ναυλωτή ή τον αντιπρόσωπό του με επιστολή, τηλεγράφημα, ασύρματη ή τηλεφωνική συσκευή ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει φορτίο, και ο διατιθέμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης θα αρχίσει μετά την παρέλευση έξι ωρών από την παραλαβή της ειδοποίησης, ή κατά την άφιξη του πλοίου στην αποβάθρα, όποιο συμβεί πρώτο"*.

Εντούτοις, όταν η καθυστέρηση προκαλείται στο πλοίο πλέοντας προς την αποβάθρα μετά από την ειδοποίηση ετοιμότητας για οποιονδήποτε λόγο, πέραν του οποίου ο ναυλωτής δεν έχει κανέναν τέτοιο έλεγχο, η καθυστέρηση αυτή δεν πρέπει να υπολογίζεται ως χρησιμοποιημένος χρόνος.

Εάν ένα πλοίο δεν αγκυροβολεί ταυτόχρονα με την ειδοποίηση ετοιμότητας, πρέπει να υπάρχει κάποια επιβεβαίωση στα δελτία χρόνου για να δείξει ότι το πλοίο έχει φτάσει στο συνηθισμένο αγκυροβόλιο (Ivanov, 2018) .

Εάν δεν υπάρχουν αποδείξεις, ο ναυλωτής συνήθως θεωρεί ότι η ειδοποίηση ετοιμότητας δεν παράγει αποτελέσματα παρά μόνο μετά την πραγματοποίηση της αγκυροβόλησης (Soyer & Tettenborn, 2016).

Το NOR έχει καθοριστική σημασία για τον καθορισμό του laytime. Η διαδικασία αυτή αποτελεί συχνά σημείο τριβής μεταξύ των ναυλωτών και των πλοιοκτητών. Ο ναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα να φορτώσει ή να εκφορτώσει κατά τη διάρκεια της νύχτας εάν το επιτρέπουν οι κανονισμοί του λιμανιού. Σε περίπτωση που η φόρτωση ή εκφόρτωση απαγορευτεί από τον ναυλωτή, φορτωτή ή εισαγωγέα τη νύχτα παρά του ότι επιτρέπεται από τους κανονισμούς του λιμανιού τότε ο χρόνος που θα χαθεί θα υπολογίζεται (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Κάθε ναυλοσύμφωνο έχει διαφορετικό ορισμό για το πού πρέπει να είναι το πλοίο όταν γίνεται η δήλωση ετοιμότητας (Law and Sea, 2015):

Τα EXXONMOBILE VOY2000/2005/2012 είναι παρόμοια με το ASBATANKVOY (και τα δύο προέρχονται από το EXXONVOY69). Η ρήτρα 11 λέει "κατά την άφιξη στο συνήθη αγκυροβόλιο ή στον τόπο αναμονής ..."

Η BPVOY3, ρήτρα 19 (α), δεν διευκρινίζει που ακριβώς εντός του λιμένα. Λέει μόνο ότι σε κάθε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα αρχίσει 6 ώρες μετά την παραλαβή της δήλωσης ετοιμότητας. Οι κανόνες για το "αφιχθέν πλοίο" ισχύουν όπως καθορίστηκαν από τα δικαστήρια

Η BPVOY4, ρήτρα 6.3.2, ορίζει ότι όταν έχει δοθεί εντολή να αγκυροβολήσει το πλοίο πρέπει να είναι αγκυροβολημένο "όπου πλοία του τύπου του συνήθως αγκυροβολούν στο λιμάνι ή, αν έχει δοθεί εντολή να περιμένει, έχει φτάσει στην περιοχή εντός του λιμένα όπου τα πλοία του τύπου της συνήθως περιμένουν "(ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα ξεκινήσει 6 ώρες αργότερα)

Η SHELLVOY5 ρήτρα 13(1)(a) αναφέρει ότι η δήλωση ετοιμότητας τίθεται σε ισχύ όταν «το πλοίο βρίσκεται στην περιοχή όπου διατάσσεται να περιμένει ή σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια εντολή σε μια συνήθη περιοχή αναμονής»

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, ο επιτρεπόμενος χρόνος διάρκειας έξι ωρών ισχύει χωρίς διακοπές από τη στιγμή που έχει δηλωθεί έγκυρη κατάσταση ετοιμότητας. Η πρώτη

μετάβαση από τη θέση αγκυροβολίας προς την προβλήτα αντιμετωπίζεται γενικά ως τμήμα του ταξιδιού και δεν μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος (GARD, 1998).

Πότε αρχίζει ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση με βάση τα ναυλοσύμφωνα;

Τα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων, σε αντίθεση με τα ναυλοσύμφωνα ξηρού φορτίου, έχουν δύο ενεργοποιήσεις για την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης:

Σύμφωνα με τα ναυλοσύμφωνα ASBATANKVOY και EXXONMOBIL VOY2000/2005/2012, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα ξεκινήσει με την ολοκλήρωση των εργασιών πρόσδεσης εάν το πλοίο προσδέσει στην προβλήτα πριν εξαντληθεί ο επιτρεπτός χρόνος των έξι ωρών από την δήλωση ετοιμότητας.

Στο BPVOY3, η ρήτρα 19 (α) ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση ξεκινά μόνο με τη λήξη των έξι ωρών μετά την υποβολή δήλωσης ετοιμότητας ή κατά την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όποιο από τα δύο είναι νωρίτερα (όχι με την ολοκλήρωση των διαδικασιών πρόσδεσης)

Στο BPVOY4 η ρήτρα 6.3.1, λέει ότι εάν το πλοίο προχωρήσει απευθείας στην αγκυροβόληση, η δήλωση ετοιμότητας είναι έγκυρη μόνο όταν "είναι ασφαλώς προσδεμένο και ο διάδρομός του (gangway), εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, είναι στη θέση του". Ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση ξεκινά 6 ώρες αργότερα ή στην αρχή της φόρτωσης / εκφόρτωσης, όποια από τις δύο είναι νωρίτερα.

Το SHELVOY5, ρήτρα 13 (1) (α) και ρήτρα 13 (3) δηλώνει ότι εάν το πλοίο πηγαίνει κατευθείαν προς την προβλήτα πρόσδεσης ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση ξεκινά έξι ώρες μετά την πρόσδεση ή κατά την έναρξη φόρτωσης / εκφόρτωσης εάν αυτή είναι νωρίτερα. Εντούτοις, εάν μετά την υποβολή δήλωσης ετοιμότητας η θέση πρόσδεσης είναι "διαθέσιμη" αλλά το πλοίο έχει διαταχθεί από τον ναυλωτή να αγκυροβολήσει, π.χ. λόγω της "μη διαθεσιμότητας αυτής της θέσης ή του φορτίου", οι 6 ώρες θα αρχίσουν από το πότε το πλοίο βρίσκεται στην περιοχή (Law and Sea, 2015).

Εάν η προβλήτα θεωρείται "μη διαθέσιμη" διότι το πλοίο "εμποδίζεται από τυχόν κακοκαιρία, παλιρροιακές συνθήκες, πάγο, αναμονή ρυμούλκησης ή απαιτήσεις λιμενικής κυκλοφορίας ...", το πλοίο πρέπει να αγκυροβολήσει και επιτρεπτός χρόνος των 6 ωρών από την δήλωση ετοιμότητας θα αρχίσει να τρέχει μόνο αφού η θέση πρόσδεσης θεωρηθεί "διαθέσιμη".

“All fast” σημαίνει όταν είναι ασφαλώς "δεμένο" στην προβλήτα. Ωστόσο, τα ναυλοσύμφωνα EXXONVOY90 ρήτρα 1, EXXONMOBIL VOY2000 / 2005 ρήτρα 1 (d) και BPVOY4 ρήτρα 6.3.1. ορίζουν επίσης ότι διάδρομος (gangway) θα πρέπει να είναι κάτω.

Η φράση "για οποιονδήποτε λόγο πέραν του οποίου ο ναυλωτής δεν έχει κανέναν έλεγχο" στη ρήτρα 6 του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY πρέπει να αντιμετωπίζεται με εξαιρετική προσοχή. Όπως θα δούμε σύντομα, το νόημά της έχει περιοριστεί από τα αγγλικά δικαστήρια. Θα εφαρμοστεί μόνο αφού έχει προσφερθεί από τον ναυλωτή μια θέση πρόσδεσης "προσβάσιμη κατά την άφιξη" σύμφωνα με την ρήτρα 9. Επιπλέον, η ρήτρα 8 περιγράφει γεγονότα όπως πυρκαγιά, καταστροφή εξοπλισμού και απεργία, όπου η ευθύνη για καθυστερήσεις θα μοιράζεται 50/50 μεταξύ ιδιοκτήτη και ναυλωτή.

Η απόφαση του Εφετείου στην υπόθεση του Μεξικό I (1990) είναι η κύρια υπόθεση για το αν μια ανακοίνωση είναι ελαττωματική και, εάν ναι, αν μπορεί αργότερα να γίνει έγκυρη. Το «Μεξικό I» έφτασε από τη Λουάντα με ένα μέρος φορτίου αραβόσιτου σε σακούλες. Ο πλοίαρχος προχώρησε στην υποβολή ανακοίνωσης ετοιμότητας σχετικά με τον αραβόσιτο, αν και αυτό το μέρος του φορτίου δεν ήταν εκείνη την στιγμή προσβάσιμο, επειδή άλλα φορτία είχαν φορτωθεί από πάνω του. Ο αραβόσιτος δεν είχε πρόσβαση για δύο εβδομάδες και η εκφόρτωση δεν ξεκίνησε για άλλες δύο εβδομάδες μετά. Δεν δόθηκε περαιτέρω δήλωση ετοιμότητας.

Οι διαιτητές και, στη συνέχεια, το Ανώτατο Δικαστήριο έκριναν ότι η αρχική δήλωση ετοιμότητας άρχισε να ισχύει όταν ο αραβόσιτος έγινε προσβάσιμος. Εντούτοις, το Εφετείο διαφώνησε, αποφασίζοντας ότι η αρχική δήλωση ετοιμότητας ήταν ελαττωματική και επομένως δεν υπήρχε έγκυρη δήλωση ετοιμότητας. Το δικαστήριο δέχτηκε ότι ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα αρχίσει

κατά την εκφόρτωση, επειδή οι ναυλωτές είχαν ήδη συμφωνήσει ότι αυτό ήταν το τελευταίο σημείο στο οποίο θα μπορούσε να ξεκινήσει ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης (GARD, 2001).

Συνεπώς, οι δικαστές δεν χρειάστηκε να εξετάσουν αν πράγματι ξεκίνησε ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης, το οποίο ήταν διακριτή πιθανότητα, αν δεν υπήρχε δεύτερη και έγκυρη ειδοποίηση ετοιμότητας.

Εδώ το Εφετείο αποφάσισε

- Μια ελαττωματική ειδοποίηση είναι άκυρη για όλους τους σκοπούς συμπεριλαμβανομένης της ενεργοποίησης της έναρξης του χρόνου φορτοεκφόρτωσης
- Η δήλωση ετοιμότητας δεν θα τεθεί αυτόματα σε ισχύ όταν το "ελάττωμα" διορθωθεί εκτός αν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των μερών ότι θα τεθεί. Σε τέτοιες περιπτώσεις το πλοίο θα πρέπει να δηλώσει με κάποιο τρόπο πότε συνέβη αυτό.
- Εάν δεν υπάρχει έγκυρη δήλωση ετοιμότητας και δεν έχει υπάρξει παραίτηση, συμφωνία για αλλαγή της ναύλωσης, ή δίκαιη προσφυγή που ενεργεί για να δεσμεύει τα μέρη σε μια κοινή κατανόηση των όρων και γεγονότων της σύμβασης, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση μπορεί να μην αρχίσει ποτέ, ούτε καν κατά την έναρξη της εκφόρτωσης.

Υπάρχει μια μεγάλη διαφορά ανάμεσα σε μία άκυρη δήλωση ετοιμότητας και μία δήλωση ετοιμότητας η οποία είναι από κάθε άποψη έγκυρη αλλά παρέχεται σε λάθος χρόνο. Για παράδειγμα, μπορεί να διευκρινιστεί στο ναυλοσύμφωνο ότι η δήλωση ετοιμότητας πρέπει να προσφέρεται εντός των ωρών εργασίας, π.χ. 7-5 μ.μ. Μια δήλωση ετοιμότητας εκτός αυτών των ωρών δεν θα θεωρηθεί άκυρη. Θα τεθεί απλώς σε ισχύ την στιγμή που προβλέπεται για την έναρξη των εργασιών. Αυτή ήταν η απόφαση του Εφετείου στην υπόθεση του Petr Schmidt (1997) που επιβεβαιώνει προηγούμενη διαιτητική απόφαση και απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου.

Κάποιος μπορεί να συγκρίνει την υπόθεση με την απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου στην υπόθεση The Agamemnon (1998), όπου ο δικαστής έκρινε ότι μία δήλωση ετοιμότητας που δόθηκε σε λάθος μέρος ήταν άκυρη και οι συνθήκες αυτές

του χρόνου φορτοεκφόρτωσης δεν ξεκίνησαν πριν αρχίσουν οι εργασίες φόρτωσης. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, η δήλωση ετοιμότητας θα έπρεπε να έχει προσφερθεί στο λιμάνι του Baton Rouge (όπου το πλοίο είχε κανονιστεί να φορτώσει) ή όσο το δυνατόν πλησιέστερα μπορούσε να φθάσει το πλοίο. Η δήλωση ετοιμότητας προσφέρθηκε πράγματι στο νοτιοδυτικό πέρασμα, στο στόμιο του ποταμού Μισισσιπή, περίπου 150 μίλια από το Baton Rouge.

Η απόφαση του Εφετείου στην υπόθεση Flacker Shipping Ltd κατά Gencore Grain Ltd. «Happy Day» (2002) δείχνει πόσο σημαντικό είναι για τον πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει ότι ο πλοίαρχος κάνει έγκυρη δήλωση ετοιμότητας. Το πλοίο μετέφερε ένα φορτίο σιτηρών με ναυλοσύμφωνο που ανέφερε ότι μια έγκυρη δήλωση ετοιμότητας μπορούσε να προσφερθεί μόνο όταν το πλοίο είχε ολοκληρώσει τις διεργασίες πρόσδεσης. Ο πλοίαρχος του «Happy Day» υπέβαλε δήλωση ετοιμότητας ενώ το πλοίο του περίμενε την παλίρροια. Δεν υπήρξε συμφόρηση στην προβλήτα. Δεν υποβλήθηκε περαιτέρω δήλωση ετοιμότητας. Το πλοίο χρειάστηκε σχεδόν τρεις μήνες για να ξεφορτώσει και οι πλοιοκτήτες αξίωσαν επισταλία. Ωστόσο, οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι, δεδομένου ότι δεν υπήρξε ποτέ έγκυρη δήλωση ετοιμότητας, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση δεν θα έπρεπε να ξεκινήσει. Οι διαιτητές συμφώνησαν με τους ναυλωτές. Σε προσφυγή, ο δικαστής του Ανώτατου Δικαστηρίου, κ. Justice Langley, επιβεβαίωσε την απόφαση των διαιτητών.

Ωστόσο, το Εφετείο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ναυλωτές είχαν πράγματι παραιτηθεί από κάθε δικαίωμα να επικαλεστούν την ακυρότητα της αρχικής δήλωσης ετοιμότητας για τον λόγο ότι είχε προσφερθεί πρόωρα. Η δήλωση ετοιμότητας ήταν από κάθε άλλη άποψη έγκυρη. Οι ναυλωτές είχαν δεχθεί το πλοίο ως έτοιμο να εκφορτώσει και η εκφόρτωση είχε ολοκληρωθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του ναυλωτή. Σε κανένα χρονικό σημείο κατά τη διάρκεια της μεγάλης καθυστέρησης μετά την πρόσδεση, οι ναυλωτές δεν απέρριψαν τη δήλωση ετοιμότητας είτε επιφυλάχθηκαν για τα δικαιώματά τους. Δεν είχαν δηλώσει ότι έπρεπε να υποβληθεί άλλη δήλωση ετοιμότητας για να ενεργοποιηθεί η έναρξη του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση. Ως εκ τούτου, ξεκίνησε ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Εντούτοις, η θέση

θα ήταν διαφορετική εάν η δήλωση ετοιμότητας ήταν άκυρη για οποιονδήποτε λόγο εκτός από την πρόωρη υποβολή της.

Οι πλοιοκτήτες χαιρέτισαν την απόφαση αυτή με ανακούφιση. Μερικοί έμπειροι δικηγόροι πρότειναν ότι η απόφαση φαίνεται να βασίζεται στις "απαιτήσεις της εμπορικής καλής λογικής" και όχι σε προγενέστερες νομικές αρχές. Ωστόσο, οι δικαστές προσπάθησαν να διαφοροποιήσουν τις αποφάσεις τους με βάση το δόγμα της παραίτησης και των κυριότερων υποθέσεων σχετικά με την εγκυρότητα των δηλώσεων ετοιμότητας, όπως στο «Μεξικό Ι» (1990) και στο «Αγαμέμνων» (1998).

Και στις δύο αυτές περιπτώσεις, διαπιστώθηκε σαφώς ότι μια μη έγκυρη δήλωση ετοιμότητας κανονικά δεν θα ισχύει αργότερα.

Οι ναυλωτές θα πρέπει να αντιταχθούν σε μία δήλωση ετοιμότητας όταν διαπιστώσουν ότι είναι άκυρη, έτσι ώστε να μην θεωρείται ότι έχουν παραιτηθεί από το δικαίωμά τους να την απορρίψουν. Οι συμβουλές στους πλοιοκτήτες πρέπει να είναι ότι εάν έχουν οποιαδήποτε αμφιβολία ότι μία δήλωση ετοιμότητας μπορεί να μην είναι έγκυρη, θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι θα εκδοθούν περαιτέρω δηλώσεις ετοιμότητας μέχρι να επιλυθεί το ζήτημα. Όπως παρατήρησε ο δικαστής στο *The Timma* (1970) *«είναι ένας καλός κανόνας εργασίας να δοθεί δήλωση ετοιμότητας και να συνεχίζεται να δίνονται τέτοιες δηλώσεις, ώστε, όταν αργότερα αναλάβουν οι δικηγόροι, κάποιος να μην μπορεί να ισχυριστεί: "Μόνο αν ο πλοίαρχος είχε ειδοποιήσει για την ετοιμότητα, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα είχε αρχίσει και οι ιδιοκτήτες θα μπορούσαν τώρα να διεκδικήσουν επιστάλια" »* (GARD,1998).

4.3. Πιστοποιητικό Ελευθεροκοινωνίας (Free Pratique)

Η έννοια του «Free Pratique», αποκαλούμενη μερικές φορές ως υγειονομική πρακτική, είναι η άδεια που χορηγείται από τις αρμόδιες υγειονομικές αρχές του λιμανιού για το πλήρωμα ενός πλοίου που φθάνει από ένα ξένο λιμάνι για να αποβιβαστεί στην ξηρά και για το προσωπικό της ξηράς που επιθυμεί να επιβιβαστεί στο πλοίο, ότι το πλοίο είναι απαλλαγμένο από μεταδοτικές ασθένειες. Ένα πλοίο μπορεί να κάνει δήλωση ετοιμότητας και ο χρόνος που διατίθεται για

φορτοεκφόρτωση να ξεκινήσει πριν δοθεί στο πλοίο πιστοποιητικό απαλλαγής από μεταδοτικές ασθένειες, δηλαδή η χορήγησή του δεν είναι απαραίτητη πριν την θεώρηση του πλοίου ως αφιχθέν (arrived ship), υπόθεση The Delian Spirit (1971). Ωστόσο, εάν δεν δοθεί το πιστοποιητικό ελευθεροκοινωνίας, το πλοίο θα τεθεί σε καραντίνα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν μπορεί να θεωρηθεί έτοιμο για φόρτωση / εκφόρτωση και ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση δεν θα μετρηθεί μέχρι να αρθούν οι περιορισμοί της καραντίνας και το πλοίο ξανακάνει δήλωση ετοιμότητας. Ορισμένες ναυλώσεις περιλαμβάνουν ξεχωριστή ρήτρα καραντίνας - βλέπε SHELLVOY5 / 6 CL.23 και BPVOY4 CL.29

Οι ναυλωτές προσθέτουν ολοένα και περισσότερο μια πρόσθετη ρήτρα στα ναυλοσύμφωνα, με την προϋπόθεση ότι εάν δεν παραχωρηθεί η πιστοποίηση ελευθεροκοινωνίας μέσα σε έξι ώρες (μερικές φορές μόνο δύο ώρες), ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να εκδώσει αμέσως επιστολή διαμαρτυρίας (LOP), διαφορετικά ο χρόνος θα ξεκινήσει όταν το πλοίο προσδέσει στην προβλήτα. Το BPVOY4 περιλαμβάνει ήδη παρόμοια ρήτρα cl.6.3.4 , σύμφωνα με την οποία εάν ο πλοίαρχος δεν καταθέσει επιστολή διαμαρτυρίας εντός έξι ωρών, ο χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση θα αρχίσει μόνο όταν χορηγηθεί αυτό το πιστοποιητικό. Εν πάση περιπτώσει, ο πλοίαρχος έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι έχει λάβει τη σωστή απαλλαγή. Οι τελωνειακές και μεταναστευτικές απαλλαγές, οι οποίες δεν μπορούν να χορηγηθούν παρά μόνο μετά την πρόσδεση του πλοίου, είναι εντελώς ξεχωριστές. Οποιαδήποτε καθυστέρηση αναμονής για αυτές τις απαλλαγές θα είναι στην ευθύνη των ναυλωτών, εκτός αν το ναυλοσύμφωνο συμπεριλαμβάνει εξαίρεση που λέει διαφορετικά. Βλέπε τις προσθήκες (i), (ii) και (iii) της ρήτρας 13 (1) (α) της SHELLVOY 6 που καλύπτουν την αποτυχία να αποκτήσουν τελωνειακή απαλλαγή και πιστοποιητικό ελευθεροκοινωνίας, με αποτέλεσμα να μην είναι έγκυρη η δήλωση ετοιμότητας (Schofield,2015).

4.4. Τόπος φορτοεκφόρτωσης

Οι ναυλώσεις για το ταξίδι μπορούν να αφορούν “το λιμάνι” “τις αποβάθρες” ή “μέρος της αποβάθρας”. Οι ναυλώσεις των δεξαμενόπλοιων για ταξίδι χρησιμοποιούν συνήθως το λιμάνι, έτσι ώστε η σταλία του ναυλωτή, δηλαδή ο χρόνος που

επιτρέπεται για φόρτωση και εκφόρτωση, να αρχίζει όταν φτάνει το πλοίο στο λιμάνι. Ένα συνηθισμένο πρόβλημα με τις ναυλώσεις που αφορούν το λιμάνι είναι να καθοριστεί πότε το πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι και γίνεται "πλοίο που έχει φθάσει". Στις ναυλώσεις μέρους της αποβάθρας, η σταλία δεν θα ξεκινήσει μέχρι να φτάσει το πλοίο στο μέρος της αποβάθρας και οι περισσότερες καθυστερήσεις στην πρόσδεση, εκτός από τη συμφόρηση της προβλήτας και τη μη διαθεσιμότητα του φορτίου, θα είναι στην ευθύνη του πλοιοκτήτη. Οι χρονοναυλώσεις της Shell είναι τα μόνα παραδείγματα ναυλώσεων μέρους της αποβάθρας στη βιομηχανία πετρελαίου (INTERTANKO, 2012).

4.5. Πλοίο που έχει φτάσει (Arrived Ship)

Απαρχής της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η διαφωνία ναυλωτών και πλοιοκτητών για το ποιος πρέπει να επιβαρυνθεί, για τον χρόνο μεταξύ της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι και την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης του αποτελούσε σημείο τριβής. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο αναφέρει συγκεκριμένη τοποθεσία μέσα στο λιμάνι, όπως για παράδειγμα ένα συγκεκριμένο αγκυροβόλιο ή αποβάθρα φορτώσεως, τότε το ζήτημα απλοποιείται. Αν όμως, αναφέρεται μόνο το λιμάνι, τότε η περιοχή είναι σαφέστατα μεγαλύτερη και συνάμα απροσδιόριστο το σημείο φορτώσεως ή εκφορτώσεως με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφωνίες για το πότε το πλοίο θεωρείται «αφιχθέν» (arrived ship).

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, κατά την δήλωση ετοιμότητας, το πλοίο πρέπει:

- να έχει φθάσει στα επίσημα όρια του λιμένα και
- να βρίσκεται στην άμεση και αποτελεσματική διάθεση του ναυλωτή.

Εάν το πλοίο δεν πληροί καμία από τις προϋποθέσεις αυτές, η δήλωση ετοιμότητας δεν είναι έγκυρη.

Αυτή η αρχή καθορίστηκε τελικά, μετά από μια μακρά περίοδο σύγχυσης, από τη Βουλή των Λόρδων στην υπόθεση Johanna Oldenforff (1973). Στην περίπτωση αυτή, το ερώτημα ήταν αν το πλοίο, μεταφέροντας ένα φορτίο σιτηρών, ήταν ένα «πλοίο που είχε φτάσει» όταν αγκυροβόλησε στο Bar, έχοντας ζητηθεί να βρίσκεται στο λιμάνι του Birkenhead. Το Bar Mersey ήταν εντός των λιμενικών ορίων και ήταν το

συνηθισμένο σημείο αγκυροβόλησης για τα πλοία σιτηρών που περιμένουν να εκφορτώσουν. Ωστόσο, η πλησιέστερη θέση ήταν 17 μίλια μακριά. Η Βουλή των Λόρδων δεν αμφισβήτησε ότι ήταν πράγματι ένα πλοίο που έφτασε. Αυτό έγινε γνωστό ως το "Reid Test" από την ομιλία του Lord Reid:

"Πριν μπορέσει να ειπωθεί ότι ένα πλοίο έφτασε σε λιμάνι πρέπει, αν δεν μπορεί να προχωρήσει αμέσως σε μια θέση στην προβλήτα, να φτάσει σε μια θέση μέσα στο λιμάνι όπου βρίσκεται στην άμεση και αποτελεσματική διάθεση του ναυλωτή. Εάν βρίσκεται σε ένα μέρος όπου βρίσκονται συνήθως τα πλοία εν αναμονή, θα βρίσκεται σε τέτοια θέση, με εξαίρεση ορισμένες έκτακτες περιστάσεις, η απόδειξη των οποίων είναι ευθύνη του ναυλωτή Σε αυτό το πλαίσιο, μια καθυστέρηση δύο ή τριών ωρών μεταξύ ορισμού μιας θέσης πρόσδεσης και της προσπάθειας του πλοίου να την προσεγγίσει δεν είναι καθόλου σημαντική, επειδή θα υπάρξει τουλάχιστον προειδοποίηση πριν να ελευθερωθεί η αποβάθρα... .. αν το πλοίο περιμένει σε κάποια άλλη θέση στο λιμάνι τότε είναι ευθύνη του ιδιοκτήτη να αποδείξει ότι είναι πλήρως στη διάθεση του ναυλωτή όπως θα ήταν αν βρισκόταν κοντά στην αποβάθρα για φόρτωση ή εκφόρτωση» (Szteinduchert, 2017).

Υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να φτάσει το πλοίο του στο λιμάνι φορτώσεως κατά την χρονική περίοδο που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Το πλοίο θεωρείται "arrived ship" όταν ολοκληρώσει το προκαταρκτικό του ταξίδι (preliminary trip) και εισαχθεί στο λιμάνι φόρτωσης (port) ή προβλήτα (berth) ή ντόκο (dock) ή σε μία συμφωνημένη γεωγραφική τοποθεσία την συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Στην περίπτωση που δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένη τοποθεσία εντός του λιμανιού (port charter party), τότε για να θεωρηθεί το πλοίο "arrived", πρέπει να προσεγγίσει μία θέση εντός των φυσικών, νομικών και εμπορικών ορίων του λιμένα.

Στο "port charter party" ο προσδιορισμός του "arrived ship" γίνεται πιο δυσνόητος, καθώς και τα όρια του λιμένα από γεωγραφικής και εμπορικής άποψης είναι ασαφή. Απάντηση στο ερώτημα για το πότε ένα πλοίο θεωρείται "arrived", δίνεται από τις δικαστικές αποφάσεις στις υποθέσεις :

- “The Johanna Oldendorff (1973)” κατά την οποία για να θεωρηθεί ένα πλοίο “arrived” πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - Πρέπει να βρίσκεται μέσα στα γεωγραφικά και νομικά όρια του λιμανιού.
 - Πρέπει να μπορεί να είναι άμεσα διαθέσιμο στο ναυλωτή και να προσορμίσει, μόλις ενημερωθεί ότι υπάρχει θέση στην αποβάθρα για την φόρτωση ή εκφόρτωση του.
 - Πρέπει να είναι βρίσκεται σε τοποθεσία του λιμανιού, όπου συνηθίζεται να αγκυροβολούν πλοία που περιμένουν φόρτωση ή εκφόρτωση.
- “The Maratha Envoy (1973)” στην οποία το κριτήριο για να θεωρηθεί ένα πλοίο “arrived”, είναι το πλοίο να βρίσκεται στην άμεση και ουσιαστική διάθεση του ναυλωτή προς φόρτωση ή εκφόρτωση και συγκεκριμένα θα πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια στο ναυλοσύμφωνο, χωροχρονικά το σημείο στο οποίο ο κίνδυνος και το κόστος του χαμένου χρόνου μεταβιβάζονται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή.

Ενώ στο προκαθορισμένο ταξίδι (preliminary trip) ο κίνδυνος καθυστέρησης παραμένει στον πλοιοκτήτη, στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, τότε ο κίνδυνος καθυστέρησης μοιράζεται μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Προκειμένου όμως ο πλοιοκτήτης να αποφύγει έναν τέτοιο κίνδυνο, αρχικά θα προτιμήσει να καθορίσει στο ναυλοσύμφωνο ένα λιμάνι και όχι μια συγκεκριμένη προβλήτα φορτώσεως αφού με αυτό τον τρόπο είναι πολύ πιο εύκολο να θεωρηθεί το πλοίο “arrived” ακόμα και αν υπάρχει συμφόρηση στο λιμάνι.

Ο ναυλωτής πρέπει να γνωρίζει ότι το πλοίο έχει φτάσει στο τέλος του θαλάσσιου ταξιδιού του. Η έναρξη του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση εξαρτάται από την ετοιμότητα του πλοίου για φόρτωση / εκφόρτωση. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα καθορίζουν ότι όλα τα έγγραφα του πλοίου πρέπει να είναι σε τάξη. Στις αποφάσεις διαιτησίας των Η.Π.Α., η απουσία έγκυρου Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (TVEL) ή COC ακυρώνει την δήλωση ετοιμότητας. Αυτή η συγκεκριμένη απαίτηση καλύπτεται ειδικά από το BPVOY4 (CL.6.3.4)

Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να διαπιστωθεί αδυναμία για φόρτωση ή εκφόρτωση αργότερα π.χ. εάν οι δεξαμενές είναι ακατάλληλες για φόρτωση; Αυτό θα ακυρώσει την αρχική δήλωση ετοιμότητας σε ένα ναυλοσύμφωνο

ASBATANKVOY. Ωστόσο, στην υπόθεση The Linardos (1994) και στην υπόθεση The Jay Ganesh (1994), μόνο οι πλοιοκτήτες ήταν υπεύθυνοι για το χρόνο που αφιερώθηκε για τον καθαρισμό των δεξαμενών εξαιτίας μιας ρήτρας στα εν λόγω ναυλοσύμφωνα που ανέφερε ότι κάθε χρόνος που χάθηκε από το πλοίο που δεν πληρούσε τις απαιτήσεις ετοιμότητας να φορτώσει δεν θα μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση (Schofield, 2015).

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα των εταιριών πετρελαίου αναφέρουν ότι μόνο ο χρόνος που χάνεται στον καθαρισμό των δεξαμενών και των γραμμών του πλοίου δεν θα υπολογίζεται ως χρησιμοποιημένος χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση ή επισταλία. Αυτό εξασφαλίζει ότι δεν θα ακυρωθεί η αρχική δήλωση ετοιμότητας, υπό τον όρο ότι θα υποβληθεί με καλή πίστη.

Ακόμη και σε περιπτώσεις μόνο ενός μικρού ελαττώματος όπως στην υπόθεση The Tres Flores (1972), το Εφετείο αποφάσισε ότι μία μόλυνση από μαμούνια στο φορτίο ήταν αρκετή για να ακυρώσει την δήλωση ετοιμότητας, παρόλο που χρειάστηκαν μόνο 4 ½ ώρες για να καθαριστούν οι δεξαμενές. Η πλευρά του πλοιοκτήτη υποστήριξε ότι "Η ετοιμότητα", δεν απαιτούσε άμεση φυσική ετοιμότητα. Ήταν αρκετό ότι τα πράγματα που έπρεπε να γίνουν για να είναι το πλοίο έτοιμο θα μπορούσαν να γίνουν χωρίς να αναγκαστούν οι ναυλωτές να καθυστερήσουν. Το Εφετείο απέρριψε αυτό το επιχείρημα. "*Προκειμένου να είναι έτοιμο να δεχθεί φορτίο, ένα πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο να υπακούσει στις εντολές του ναυλωτή όποτε αυτές δοθούν (αν και ένα πλοίο μπορεί να είναι έτοιμο ακόμη και αν εξακολουθεί να πρέπει να εκτελεί τις συνήθεις εργασίες προετοιμασίας για φόρτωση*". (Coghlin et al., 2014)

4.6. Προσβάσιμη αποβάθρα κατά την άφιξη (Berth Reachable on Arrival)

Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, ρήτρα 9: "*Ασφαλής πρόσδεση - μετάβαση. Το πλοίο πρέπει να φορτώνει και να εκφορτώνει σε οποιοδήποτε ασφαλές μέρος ή αποβάθρα ή παράλληλα με πλοία ή βάρκες προσβάσιμες κατά την άφιξή του και οι οποίες ορίζονται και προμηθεύονται από τον ναυλωτή, και οποιαδήποτε μεταφορά βαρύνει τον ναυλωτή. Ο ναυλωτής θα έχει το δικαίωμα να μεταφέρει το Πλοίο στα λιμάνια φόρτωσης ή / και εκφόρτωσης από μία ασφαλή αποβάθρα σε άλλη, καταβάλλοντας όλες τις χρεώσεις για μεταφορές ρυμούλκησης και πλοήγησης στην*

επόμενη αποβάθρα, τις χρεώσεις για γραμμές κίνησης κατά την άφιξη και την έξοδο από τη θέση αυτή, τέλη και έξοδα, τελωνειακές υπερωρίες και τέλη και τυχόν άλλες πρόσθετες επιβαρύνσεις ή λιμενικά έξοδα που πραγματοποιήθηκαν λόγω της χρήσης περισσότερων από μιας θέσεων. Ο χρόνος που καταναλώνεται λόγω της μετάβασης αυτής υπολογίζεται ως χρησιμοποιούμενος χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη ρήτρα 15. "

Ως "προσβάσιμη κατά την άφιξη" νοείται ότι όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι και είναι έτοιμο να φορτώσει / εκφορτώσει (σύμφωνα με τη ρήτρα 6), ο ναυλωτής εγγυάται ότι θα υπάρχει μια θέση φόρτωσης / εκφόρτωσης στην οποία μπορεί να προχωρήσει χωρίς καθυστέρηση. Πρόκειται για μια επαχθή υποχρέωση αφού η ρήτρα 9 ορίζει επίσης ότι οι ναυλωτές εγγυώνται την παροχή ασφαλούς θέσης. Αυτή είναι μια άλλη μεγάλη υποχρέωση. Τα ναυλοσύμφωνα των εταιριών πετρελαίου απαιτούν από τους ναυλωτές να επιβάλλουν τη δέουσα επιμέλεια για να παρέχουν ασφαλή θέση.

Όταν ένα πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει, ακόμα και σε περιπτώσεις όπου τεχνικά δεν είναι ένα "αφιχθέν πλοίο" και δεν μπορεί να υποβάλει έγκυρη δήλωση ετοιμότητας, συζητήθηκε εκτενώς στην περίπτωση του The President Brand (1967). Το ναυλοσύμφωνο ήταν πολύ παρόμοιο με το ASBATANKVOY και περιλάμβανε την εγγύηση "προσβάσιμο κατά την άφιξη". Κατά την άφιξή του στο λιμάνι του Lourenco Marques (τώρα Maputo), το πλοίο The President Brand αγκυροβόλησε και έδωσε ειδοποίηση ετοιμότητας. Ωστόσο, αναγκάστηκε να περιμένει τέσσερις ημέρες λόγω του υπερβολικά μεγάλου βυθίσματος που δεν του επέτρεπε να εισέλθει στο λιμάνι. Κατά την είσοδο στο λιμάνι, το πλοίο εκ νέου αγκυροβόλησε αναμένοντας μια αποβάθρα και υπέβαλε δεύτερη ειδοποίηση ετοιμότητας η οποία θεωρήθηκε έγκυρη. (η πρώτη δήλωση ετοιμότητας θεωρήθηκε άκυρο δεδομένου ότι είχε δοθεί πριν το πλοίο γίνει «αφιχθέν πλοίο»). Μια αποβάθρα έγινε διαθέσιμη την ίδια μέρα, ωστόσο η μετατόπιση στην προβλήτα δεν ήταν δυνατή μέχρι την παλίρροια την επόμενη μέρα. Το κύριο ερώτημα ήταν ποιος υπέστη τον κίνδυνο για την καθυστέρηση τεσσάρων ημερών όταν το πλοίο δεν μπόρεσε να εισέλθει στο λιμάνι.

Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ανεπιτυχώς ότι η άφιξη σήμαινε ότι το πλοίο έπρεπε να είναι ένα αφιχθέν πλοίο και ως εκ τούτου δεν μπορούσαν να θεωρηθούν υπεύθυνοι

για το χρόνο που πέρασαν να περιμένουν εκτός των λιμενικών ορίων. Ο δικαστής διαπίστωσε ότι η "άφιξη" πρέπει να ερμηνεύεται με τη λαϊκή έννοια της λέξης. Ο Roskill J είπε:

"Νομίζω ότι είναι κοινή λογική ότι αν κάποιος ρωτήσει δύο επιχειρηματίες αν ένα πλοίο είχε φθάσει στο Lourenco Marques, όταν αυτό αναφέρθηκε στον πιλοτικό σταθμό με αυτόν τον τρόπο, αυτοί θα απαντούσαν «Ναι, έφτασε εκεί» παρόλο που το πλοίο δεν είχε ακόμη φτάσει στα εμπορικά όρια του λιμανιού.

Προσβάσιμο από άποψη γραμματικής σημαίνει ότι μπορεί να προσεγγιστεί. Μπορεί να υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους δεν είναι δυνατή η πρόσβαση σε συγκεκριμένη θέση προβλήτας ή εκφόρτωσης. Μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι ένα άλλο πλοίο την καταλαμβάνει, μπορεί να είναι λόγω της ύπαρξης ενός εμποδίου μεταξύ της θέσης του πλοίου και της θέσης προς την οποία θέλει να κινηθεί ή επειδή δεν υπάρχει επαρκής ποσότητα νερού για να μπορέσει να φτάσει εκεί. Η ύπαρξη οποιουδήποτε από αυτά τα εμπόδια μπορεί να εμποδίσει την πρόσβαση σε μια συγκεκριμένη θέση ή προβλήτα και κατά την κρίση μου μια συγκεκριμένη θέση ή προβλήτα δεν είναι προσβάσιμη αν δεν υπάρχει αρκετό νερό για να επιτρέψει στο πλοίο να διασχίσει την απόσταση από εκεί που βρίσκεται σε αυτό το μέρος, σαν να υπήρχε ένα πλοίο που καταλαμβάνει εκείνη την θέση για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα. Κατά συνέπεια, κατά την κρίση μου, είναι υποχρέωση των ναυλωτών να ορίσουν μια θέση, την οποία θα μπορεί να φτάσει το πλοίο κατά την άφιξη, και παραβιάζουν την υποχρέωσή τους αυτή, αν δεν είναι σε θέση να το πράξουν".

Το πλοίο θεωρήθηκε ότι έφτασε, παρόλο που δεν ήταν δυνατή η υποβολή έγκυρης δήλωσης ετοιμότητας, επειδή ήταν ακόμα εκτός των λιμενικών ορίων. Οι ναυλωτές θεωρήθηκαν υπεύθυνοι για την κράτηση επειδή δεν παρείχαν προσβάσιμη προβλήτα κατά την άφιξή του (Schofield, 2015).

Αυτή η υπόθεση ήταν ένας πρόδρομος της γνωστής πρωτοπόρου υποθέσεως The Laura Prima (1982). Το πλοίο έφτασε στο συνηθισμένο αγκυροβόλιο εντός των λιμενικών ορίων της Marsa El Hariga και υπέβαλε δήλωση ετοιμότητας για φόρτωση. Λόγω της συμφόρησης δεν μπορούσε να μετακινηθεί στην προβλήτα για αρκετές ημέρες. Η Βουλή των Λόρδων αποφάσισε ότι η συμφόρηση της προβλήτας δεν

πρέπει να θεωρείται ως κάτι έξω από τον έλεγχο των ναυλωτών, όπως ορίζεται στην τελευταία φράση του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY, ρήτρα 6, και ευθύνονται για την καθυστέρηση. Στη ρήτρα 9 οι λέξεις "προσβάσιμο κατά την άφιξη" θέτουν μια θεμελιώδη υποχρέωση στον ναυλωτή. Οι ναυλωτές θα μπορούσαν να αποφύγουν την ευθύνη μόνο για καθυστερήσεις εκτός ελέγχου τους που θα συνέβαιναν εάν είχαν προηγουμένως προμηθευτεί μια θέση προσβάσιμη κατά την άφιξη του πλοίου.

Ο Λόρδος Roskill είπε

"Προσβάσιμο κατά την άφιξη» είναι μια πολύ γνωστή φράση και σημαίνει ακριβώς αυτό που λέει. Εάν δεν είναι δυνατή η πρόσβαση σε μια θέση πρόσδεσης κατά την άφιξη, η εγγύηση διακόπτεται εκτός εάν υπάρχει κάποια σχετική προστατευτική εξαίρεση ... η θέση πρέπει να έχει δύο χαρακτηριστικά. πρέπει να είναι ασφαλής και πρέπει επίσης να είναι προσβάσιμη κατά την άφιξη "

Υπήρξαν αρκετές μετέπειτα προσπάθειες των ναυλωτών να περιορίσουν το πεδίο εφαρμογής αυτής της απόφασης. Αρχικά είχαν επιτυχία στην περίπτωση του The Kyzikos (1987), όπου θεωρήθηκε ότι οι ναυλωτές ήταν υπεύθυνοι μόνο για τα φυσικά εμπόδια στις διαδικασίες αγκυροβόλησης και οι πλοιοκτήτες έπρεπε να υποστούν το χρόνο που χάθηκε λόγω των καθυστερήσεων των καιρικών συνθηκών, οι οποίες στην προκειμένη περίπτωση προκλήθηκαν από ομίχλη. Η υπόθεση αυτή τελικά έφτασε μέχρι τη Βουλή των Λόρδων. Εντούτοις, αυτή η απόφαση έρχεται σε αντίθεση με δύο μεταγενέστερες υποθέσεις που θεωρούνται πλέον πιο υγιείς. Οι πλοιοκτήτες κυριάρχησαν στις υποθέσεις The Fjordaas (1988) (απαγόρευση της νυχτερινής ναυσιπλοΐας, υποχρεωτική πλοήγηση και κακοκαιρία) και The Sea Queen (1988) (μη διαθεσιμότητα ρυμουλκών ακολουθούμενων από κακοκαιρία) (Schofield, 2015).

Μόνο το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY περιλαμβάνει την πρόβλεψη "προσβάσιμο κατά την άφιξη". Ως αποτέλεσμα των αποφάσεων των αγγλικών δικαστηρίων και διαιτητών ορισμένοι ναυλωτές προσπαθούν να το διαγράψουν από τη ρήτρα 9. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να γνωρίζουν ότι αν συμφωνούν σε αυτό, αυξάνουν σημαντικά τις δυνατότητες των ναυλωτών να βασίζονται στην τελευταία

γραμμή της ρήτρας 6 και να ισχυρίζονται ότι η καθυστέρηση των διαδικασιών αγκυροβόλησης προκλήθηκε από κάτι εκτός του ελέγχου τους.

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η ρήτρα 9 του ναυλοσύμφωνου ASBATANKVOY καταδεικνύει ότι οι ναυλωτές εγγυώνται να παρέχουν μία ασφαλής θέσης πρόσδεσης, η οποία είναι άλλη μία "βαριά" υποχρέωση των ναυλωτών. Σε αντίθεση τα ναυλοσύμφωνα των εταιρειών πετρελαίου απαιτούν μόνο από τους ναυλωτές να επιδείξουν την δέουσα επιμέλεια για την παροχή μία ασφαλούς θέσης πρόσδεσης.

4.7. Χρόνος για φόρτωση ή εκφόρτωση (loading/discharging hours), χρόνος μετακίνησης στην προβλήτα (shifting) και μετακίνησης μεταξύ των προβλητών (shifting between berths)

Ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, ρήτρα 7: *"Ο αριθμός των ωρών που ορίζονται στο Μέρος 1 ως χρόνος που διατίθεται στην φορτοεκφόρτωση του φορτίου πρέπει να διατίθεται στους ναυλωτές, αλλά τυχόν καθυστέρηση λόγω της κατάστασης ή βλάβης του πλοίου ή της αδυναμίας των εγκαταστάσεων του πλοίου να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν φορτίο εντός της επιτρεπόμενης προθεσμίας δεν υπολογίζεται ως χρησιμοποιημένος χρόνος. Εάν οι κανονισμοί του πλοιοκτήτη ή των λιμενικών αρχών απαγορεύουν τη φόρτωση ή την εκφόρτωση τη νύχτα, ο χρόνος που χάνεται με αυτόν τον τρόπο δεν θα υπολογίζεται ως χρησιμοποιούμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης; εάν ο ναυλωτής, ο αποστολέας ή ο παραλήπτης απαγορεύει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση τη νύχτα, ο χρόνος που χάνεται με αυτόν τον τρόπο υπολογίζεται ως χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Ο χρόνος που καταναλώνεται από το πλοίο όταν μετακινείται από το σημείο που αγκυροβολεί στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης στη θέση φόρτωσης ή εκφόρτωσης του, η εκφόρτωση νερού έρματος ή αποπλυμάτων, δεν θα υπολογίζονται ως χρησιμοποιημένος χρόνος "*

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο χρόνος που απαιτείται για το πλοίο να πλεύσει από το αγκυροβόλιο στην προβλήτα, θεωρείται κανονικά ότι αποτελεί μέρος του ταξιδιού και ως εκ τούτου συνήθως δεν μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο, η ρήτρα 7 δηλώνει ότι σε ορισμένες περιόδους, όπως η μετακίνηση προς τα μέσα, δεν θα μετρηθούν ως χρησιμοποιημένος χρόνος

φορτοεκφόρτωσης. Δεν λέει ότι ο χρόνος δεν θα θεωρηθεί ως επισταλία. Από αυτή την άποψη, το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY είναι μοναδικό μεταξύ των ναυλοσυμφώνων των δεξαμενόπλοιων. Ως εκ τούτου, οι περισσότεροι ναυλωτές συμπεριλαμβάνουν μια τροπολογία που θα εξασφαλίζει ότι ο χρόνος μετακίνησης στην πρώτη προβλήτα δεν θα υπολογίζεται ακόμη και αν το πλοίο βρίσκεται ήδη σε επισταλία. Παρόλο που αποτελεί συνήθη πρακτική στο εμπόριο πετρελαίου να βρεθούν πολλές τέτοιες τροποποιήσεις στο ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, στη ναυτιλία LPG δεν είναι ασυνήθιστο να βρεθούν εταιρείες που χρησιμοποιούν τη βασική διατύπωση της φόρμας του ναυλοσυμφώνου.

Η μετακίνηση από το αγκυροβόλιο προς την προβλήτα πρέπει να υπολογίζεται ως ο χρόνος που απαιτείται από το σημείο αρχικής αγκυροβόλησης, έως την κανονική θέση πρόσδεσης και την ολοκλήρωση των διαδικασιών πρόσδεσης στην προβλήτα.

Ο χρόνος που ο πιλότος επιβιβάζεται στο πλοίο συνήθως δεν έχει σημασία, αν δεν υπάρχει μεγάλη ανεξήγητη καθυστέρηση πριν από το ανέβασμα της άγκυρας. Η μετακίνηση (shifting) υποδηλώνει κίνηση. Η Βουλή των Λόρδων στην υπόθεση *The Ante Topic* (1965) το επιβεβαίωσε. Παρόλο που η μετακίνηση από το αγκυροβόλιο προς την προβλήτα θεωρείται μέρος του ταξιδιού, μπορεί μερικές φορές να μετριέται άδικα κατά του πλοιοκτήτη όπως για παράδειγμα όταν ένα πλοίο που φθάνει στο λιμάνι του Milford Haven μπορεί να του ζητηθεί να πάει και να περιμένει στο συνηθισμένο αγκυροβόλιο, το οποίο απέχει δύο ώρες. Η δήλωση ετοιμότητας θα τεθεί σε ισχύ μόνο κατά την άφιξή του στο συνηθισμένο αγκυροβόλιο και όλος ο χρόνος επιστροφής στην προβλήτα θα θεωρηθεί ως χρόνος μετακίνησης και θα είναι στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, δηλαδή συνολικά τέσσερις επιπλέον ώρες που δεν θα είχαν πραγματοποιηθεί εάν η προβλήτα ήταν διαθέσιμη κατά την άφιξη (Schofield, 2015).

Σε σύγκριση με το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, το οποίο έχει λίγες εξαιρέσεις στο χρόνο που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση στο BPVOY3 η ρήτρα 20, υποδηλώνει ότι *"ο χρόνος δεν θα μετρήσει ως χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση ή εάν το πλοίο είναι σε επισταλία, όταν καταναλωθεί ή χαθεί: α) κατά την εσωτερική διέλευση, περιμένοντας το φως της ημέρας, παλίρροια, το άνοιγμα των υδατοφραχτών, τον πιλότο ή τα ρυμουλκά και η μετακίνηση από το αγκυροβόλιο, ακόμα*

και εάν ελάφρυνση (lightening) έχει λάβει χώρα στο αγκυροβόλιο, έως ότου το πλοίο προσδέσει με ασφάλεια στη θέση πρόσδεσης ή σε άλλο χώρο φόρτωσης ή εκφόρτωσης που ορίζεται από τους ναυλωτές ". Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 ρήτρα 18.1. είναι πολύ παρόμοιο. Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY5 / 6 ρήτρα .14 (a) αναφέρεται μόνο στον χρόνο που δαπανάται για την εσωτερική διέλευση. Είναι σημαντικό επίσης να σημειωθεί ότι οι ορισμοί της ρήτρας 13(1)(α) των συνθηκών που καθιστούν τη θέση "απρόσιτη" δεν ισχύουν ως "εξαιρέσεις" μετά την έναρξη του χρόνου σταλιών (laytime) / επισταλιών (demurrage).

4.8. Παύσεις Ξηράς/ Πλοίων (Ship/Shore Stoppages)

Η αρχή είναι απλή και θεμελιώδης για τους υπολογισμούς των επισταλιών. Οι παύσεις κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση που αποδίδονται στο πλοίο δεν θα μετρηθούν ως σταλίες ή επισταλίες π.χ. πρόβλημα αντλίας ή αστοχία συστήματος αδρανούς αερίου (inert gas system). Ωστόσο, στην ρήτρα 7 του ASBATANKVOY, τέτοιες δυσλειτουργίες δεν αποκλείονται ρητά εάν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση επισταλίας. Εάν το ναυλοσύμφωνο δεν έχει τροποποιηθεί κατάλληλα, οι ναυλωτές θα μπορούν μόνο να βασίζονται στην αρχή του αγγλικού κοινού νόμου ότι ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να επωφεληθεί από δικό του λάθος. Οι διακοπές λόγω των δραστηριοτήτων / αιτημάτων της ξηράς θα μετρούνται ως χρησιμοποιούμενο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, όπως θα δούμε στην ρήτρα 8 του ASBATANKVOY, οι καθυστερήσεις που προκαλούνται από κάποιες διακοπές, εκτός του ελέγχου ενός εκ των μερών, που οφείλονται, για παράδειγμα, στη φωτιά, την απεργία, αστοχία του εξοπλισμού ξηράς κ.λπ. μπορεί να μοιράζονται 50/50 (INTERTANKO, 2012).

4.9. Μεταφόρτωση σε φορτηγίδες (Lighterage)

Το Lighterage περιγράφει τη λειτουργία φόρτωσης ή εκφόρτωσης του πλοίου απευθείας από / στις φορτηγίδες ή άλλα μικρότερα πλοία. Αυτή η λειτουργία πραγματοποιείται συνήθως σε ειδικά διαμορφωμένες περιοχές εντός του λιμανιού και είναι πάντοτε "εις βάρος, με κίνδυνο και ευθύνη του ναυλωτή" (ASBATANKVOY, ρήτρα 9: Safe Berthing - Shifting). Ο χρόνος που απαιτείται για αυτή την ενέργεια υπολογίζεται ως σταλία ή επισταλία. Ωστόσο, αν το lighterage πραγματοποιηθεί σε

ανοιχτή θάλασσα δεν θεωρείται ως πρόσθετο λιμάνι, δηλαδή δεν θα χορηγηθούν οι επιπλέον έξι ώρες της δήλωσης ετοιμότητας (6 hours allowance for NOR). Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες προσπαθούν να εισάγουν μια πρόσθετη ρήτρα στο ASBATANKVOY για να δηλώσουν ότι οποιεσδήποτε καθυστερήσεις από καιρικές συνθήκες ή της κατάστασης της θάλασσας κατά τη διάρκεια του lightering θα συμπεριληφθούν εις ολόκληρο ως σταλίες ή επισταλίες.

Η διάταξη αυτή περιλαμβάνεται ήδη στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα των πετρελαϊκών εταιριών.

Οι διατάξεις για το lightering του SHELLVOY6 κατανέμονται σε διάφορες ρήτρες και μπορεί να προκαλέσουν σύγχυση:

Η ρήτρα 25 (2) αναφέρει ότι ο τόπος του lightening υπολογίζεται ως η πρώτη θέση στο λιμάνι όπου αυτό συμβαίνει. Η ρήτρα 9 λέει ότι ο χρόνος που απαιτείται για τη μετατόπιση μεταξύ των προβλητών στο ίδιο λιμάνι μετράται ως σταλίες και επισταλίες. Εντούτοις, η ρήτρα 14 (α) αναφέρει ότι ο χρόνος που δαπανάται για την είσοδο από την περιοχή αναμονής του πλοίου, ακόμη και αν εκεί γίνει το lightering, δεν θα υπολογίζεται ως σταλία.

Επιπλέον, κάθε lightening που πραγματοποιείται εκτός ορίων λιμένων περιγράφεται ως "μεταφόρτωση στη θάλασσα" και καλύπτεται από τη ρήτρα 13(2). Η ώρα αρχίζει σύμφωνα με τους όρους της ρήτρας 13(1)(α), επομένως οι 6 ώρες του NOR και οι διατάξεις για μη προσβάσιμη αποβάθρα της παρούσας ρήτρας ισχύουν. Αυτό είναι πολύ διαφορετικό από το SHELLVOY5 που λέει ότι ο χρόνος θα μετρηθεί από την άφιξη του πλοίου στην περιοχή μεταφόρτωσης, δηλαδή δεν υπάρχει ο χρόνος των 6 ωρών από το NOR. Τέλος, η ρήτρα 26(2) αναφέρει ότι κάθε πρόσθετο κόστος μετάβασης στον χώρο μεταφόρτωσης και ο χρόνος που δαπανάται εκεί πρέπει να υπολογίζεται ως επισταλία και να προστίθεται επίσης το κόστος αντικατάστασης οποιωνδήποτε πρόσθετων καυσίμων που δαπανήθηκαν.

4.10. Διαχείριση έρματος (Ballasting/Deballasting)

Η άφιξη με καθαρό έρμα δεν αποκλείει το να είναι ένα πλοίο από κάθε άποψη έτοιμο για φόρτωση, αρκεί το έρμα να απαιτείται για ασφαλή πλοήγηση και μπορεί να

εκκενωθεί στη θέση φόρτωσης. Στο ASBATANKVOY cl. 7, ο χρόνος για την εκκένωση του έρματος/κατάλοιπων δεν υπολογίζεται ως σταλία. Στο πλαίσιο του BPVOY3 cl.20 (d) μετράται ως χρησιμοποιημένος χρόνος αν γίνεται ταυτόχρονα με τη φόρτωση ή την εκφόρτωση. Το SHELLVOY5 cl.14 (β) λέει ότι εάν ο χειρισμός του έρματος εκτελείται ταυτόχρονα με τις "εργασίες φόρτωσης" οι οποίες δεν καθυστερούν, τότε θα συνεχίσει να μετρά ο χρόνος των σταλιών και επισταλιών. Δεν αναφέρεται σε πετρελαϊκά κατάλοιπα αφού ο χρόνος που χάνεται για τον χειρισμό τους, θεωρείται συνήθως ευθύνη του ιδιοκτήτη σύμφωνα με το άρθρο 14 (c (ii)), "κάθε αιτία που αποδίδεται στο πλοίο." Αυτό διορθώθηκε στο SHELLVOY6. Ο χρόνος για τον έλεγχο του έρματος βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Ο χειρισμός του έρματος μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης βαρύνει πάντοτε τον πλοιοκτήτη. Καθώς όλο και περισσότερα δεξαμενόπλοια έχουν ξεχωριστές δεξαμενές έρματος, ο αριθμός των προβλημάτων επισταλιών που απορρέουν από απορρίψεις έρματος είναι πολύ μειωμένος. Αν ένα δεξαμενόπλοιο φτάνει με βρώμικο έρμα που δεν μπορεί να απορρίψει στο λιμάνι, ο πλοίαρχος δεν μπορεί να στείλει έγκυρο NOR μέχρι την απόρριψη του έρματος. Το δεξαμενόπλοιο πρέπει να είναι από κάθε άποψη έτοιμο για φόρτωση του φορτίου.

4.11. Ανεφοδιασμός καυσίμων (Bunkering)

Η συνήθης πρακτική του κλάδου είναι να θεωρεί ότι οι κανόνες για την ανεφοδιασμό καυσίμων είναι παρόμοιοι με τους κανόνες για τις εργασίες έρματος. Παραδόξως, δεν υπάρχουν αναφορές για την προμήθεια καυσίμων στο Asbatankvoy. Το ExxonMobil VOY2000 cl.14 (c) (vi) είναι σαφές για τις περιστάσεις που επιτρέπουν την αφαίρεση του χρόνου για τις καθυστερήσεις που οφείλονται στο πλοίο: "Κατά τη διάρκεια χειρισμού του έρματος, την ευθυγράμμιση (lining up) ή/και την αποστράγγιση (draining) αντλιών, τον καθαρισμό δεξαμενών, αντλιών, αγωγών, τον ανεφοδιασμό καυσίμων ή για οποιονδήποτε άλλο σκοπό του πλοίου, εκτός αν αυτή η εργασία πραγματοποιείται ταυτόχρονα με τη φόρτωση ή / την εκφόρτωση, έτσι ώστε να μην υπάρχει απώλεια χρόνου ". Η ρήτρα στο SHELLVOY6 cl.14 (b) είναι πολύ παρόμοια και καλύπτει επίσης το χρόνο για τον ανεφοδιασμό καυσίμων.

Είναι λογικό να συνεχίζεται η σταλία ή η επισταλία όταν ο ανεφοδιασμός μπορεί να πραγματοποιηθεί στην προβλήτα ταυτόχρονα με την φόρτωση ή εκφόρτωση και δεν υπάρχει καθυστέρηση. Εντούτοις, σε πολλούς λιμένες δεν επιτρέπεται η ταυτόχρονη φόρτωση ή εκφόρτωση με τον ανεφοδιασμό καυσίμων. Όταν η φόρτωση ή εκφόρτωση καθυστερεί λόγω ανεφοδιασμού καυσίμων και δεν αναφέρεται τίποτα στο ναυλοσύμφωνο, ο χρόνος που χάνεται δεν υπολογίζεται συνήθως για τους ναυλωτές αφού οι καθυστερήσεις αυτές ταξινομούνται ως "καταλογιστέες στο πλοίο" ή "για σκοπούς του πλοίου".

Μέχρι την υπόθεση του Ανώτατου Δικαστηρίου *The Stolt Spur* (2001) οι σταλίες ή επισταλίες θεωρείτο ότι υπολογίζονταν αν ένα πλοίο εφοδιαζόταν καύσιμα ενώ περίμενε να εκκενωθεί κάποια θέση στη προβλήτα και εφόσον το πλοίο δεν έχασε τη σειρά του. Ωστόσο, το Δικαστήριο έκρινε ότι εάν οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν το πλοίο για δικούς τους σκοπούς, τότε αυτό δεν είναι διαθέσιμο στους ναυλωτές για φόρτωση ή εκφόρτωση. Δεν υπήρχε επομένως κανένας λόγος για τον οποίο οι ναυλωτές θα πρέπει να αποζημιώνουν τους ιδιοκτήτες καταβάλλοντας επισταλίες.

Στο *The Virginia M* [1989], το πλοίο έφτασε στην προβλήτα με ανεπαρκή γλυκό νερό για να καταστεί δυνατή η απόρριψη του συνόλου του φορτίου χρησιμοποιώντας ατμό υπό πίεση. Θεωρήθηκε ότι εάν το πλοίο έπρεπε να διακόψει τις εργασίες εκφόρτωσης για να προμηθευτεί γλυκό νερό ή καύσιμα, αυτό ήταν ασυμβίβαστο με το ότι το πλοίο ήταν έτοιμο να εκφορτώσει και το αρχικό NOR δεν ήταν έγκυρο (Schofield, 2015).

4.12. Επισταλία και ο υπολογισμός της (Demurrage and Demurrage rate)

ASBATANKVOY, ρήτρα 8: *"Ο ναυλωτής πρέπει να καταβάλει επισταλία ανά ώρα λειτουργίας και κατ'αναλογία για το μέρος σύμφωνα με την τιμή που καθορίζεται στο Μέρος I για τον υπερβάλλοντα χρόνο που απαιτήθηκε για την φόρτωση και εκφόρτωση, πέραν των σταλιών όπου αυτές αναφέρονται. Εάν όμως οι επισταλίες προέκυψαν σε λιμένες φόρτωσης ή / και εκφόρτωσης λόγω πυρκαγιάς, έκρηξης, καταγίδας ή από απεργία, lockout, διακοπή ή περιορισμό της εργασίας ή από αστοχία μηχανημάτων ή εξοπλισμού εντός ή γύρω από τις εγκαταστάσεις του προμηθευτή, του ναυλωτή ή του παραλήπτη του φορτίου, το ποσοστό της επισταλίας μειώνεται κατά το ήμισυ του ποσού που αναφέρεται στο μέρος I ανά ώρα εκτέλεσης ή κατ'αναλογία για το*

μέρος, κάθε ώρας που προέκυψε. Ο ναυλωτής δεν θα ευθύνεται για οποιαδήποτε επισταλία λόγω καθυστέρησης που προκαλείται από απεργία, αποκλεισμό, διακοπή ή περιορισμό της εργασίας του πλοίαρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου ή του ρυμουλκού ή των πιλότων".

Αυτή η ρήτρα καθορίζει τις καθυστερήσεις που καταβάλλει ο ναυλωτής στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης μόλις έχει ξεπεραστεί το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα των σταλιών. Αυτός ο πρόσθετος χρόνος είναι επισταλίες και θα πληρωθεί από τον ναυλωτή με την τιμή που συμφωνήθηκε στο ναυλοσύμφωνο.

Ο χρόνος της επισταλίας, εάν προκληθεί από συγκεκριμένα γεγονότα, θα μειωθεί στο ήμισυ της τιμής που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Αυτά τα συμβάντα ποικίλλουν μεταξύ των ναυλοσυμφώνων. Πρέπει να σημειωθεί ότι, επειδή η ρήτρα 8 του Asbatankvoy αναφέρεται μόνο στο χρόνο της επισταλίας, πολλοί διαιτητές του Λονδίνου κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι όλος ο χρόνος των σταλιών πρέπει να εξαντληθεί πριν εφαρμοστεί η πρόβλεψη για το μισό ποσοστό. Αντίθετα, αρκετές διαιτησίες της Νέας Υόρκης, όπως οι SMA 3112, SMA 3165 και SMA 3443 (Society of Maritime Arbitrators), αποφάσισαν ότι δεν υπάρχει λόγος να περιοριστεί η εφαρμογή αυτής της ρήτρας. Για παράδειγμα, στο SMA 3443 η απαίτηση υποβάθμισης μειώθηκε κατά το ήμισυ του χρόνου που χάθηκε ως αποτέλεσμα ενός τυφώνα που καθυστέρησε τη φόρτωση, αν και εκείνη τη στιγμή δεν είχε χρησιμοποιηθεί όλη η επιτρεπόμενη σταλία. Επιπρόσθετα σε πρόσφατη διαιτησία στο Λονδίνο LMLN 18/04, το δικαστήριο συμφώνησε με τους διαιτητές της Νέας Υόρκης (βλέπε επίσης LMLN 10/89 και 02/90) (INTERTANKO 2012).

4.13. Κράτηση (Detention)

Το demurrage υπολογίζεται με βάση την ημερήσια τιμή που καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Στην αγγλική νομοθεσία, αυτό είναι γνωστό ως «ρευστοποιημένη» αποζημίωση, πράγμα που σημαίνει απλώς ότι η ποινή της παραβίασης της σύμβασης, σε περίπτωση παραβίασης της ρήτρας των σταλιών, έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων. Όπου η αποζημίωση δεν έχει καθοριστεί ή δεν έχει οριστεί πλήρως στη σύμβαση, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των αξιώσεων κράτησης, περιγράφεται ως ζημία «μη ρευστοποιημένη».

Η τιμή του demurrage, όπως προαναφέρθηκε, είναι το συμφωνηθέν ποσό αποζημίωσης, εάν ο ναυλωτής παραβιάζει το ναυλοσύμφωνο, υπερβαίνοντας τη σταλία για τις εργασίες φόρτωσης / εκφόρτωσης. Εάν οι ναυλωτές παραβιάσουν το ναυλοσύμφωνο σε οποιοδήποτε άλλο θέμα προκαλώντας καθυστέρηση στο πλοίο όταν δεν τρέχει χρόνος επισταλιών, ο ναυλωτής θα ευθύνεται για αποζημίωση για κράτηση. Παραδείγματα καθυστερήσεων που μπορεί να οδηγήσουν σε αξιώσεις κράτησης περιλαμβάνουν:

- Κάθε καθυστέρηση που εμποδίζει το πλοίο να φτάσει στον καθορισμένο προορισμό του.
- Παράλειψη ορισμού λιμένα εκφόρτωσης, έτσι ώστε το πλοίο πρέπει να πάει στο αγκυροβόλιο για να περιμένει εντολές. (στα BPVOY3 cl.24 και BPVOY4 cl.22.2.3 δηλώνεται ότι αυτός ο χρόνος μετρά ως laytime ή demurrage).
- Χρήση του πλοίου ως πλωτή αποθήκευση χωρίς συμφωνία.
- Η χωρίς λόγο καθυστέρηση του πλοίου μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, έστω και αν δεν έχει εξαντληθεί ολόκληρος ο χρόνος των σταλιών, εκτός εάν ορίζεται ως demurrage στο ναυλοσύμφωνο (π.χ. BPVOY3 cI24).
- Εντολή στο πλοίο για μείωση της επιχειρησιακής ταχύτητας(όταν αυτό δεν έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο).

Είναι σύνηθες για τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνήσουν να χρησιμοποιήσουν το demurrage του ναυλοσυμφώνου για τον υπολογισμό της αξίωσης κράτησης. Παρόλα αυτά, δεδομένου ότι η αξίωση κράτησης είναι απαίτηση ζημιών, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ανακτήσει το πραγματικό του κόστος και τις χαμένες ευκαιρίες αγοράς στο πραγματικό τους επίπεδο. Αυτό μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι χαμηλότερο ή υψηλότερο από την τιμή του demurrage. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αξιώσει να αποζημιωθεί και για τα επιπλέον καύσιμα που καταναλώνονται για τη διατήρηση της θερμοκρασίας του φορτίου ή για το drifting όταν δεν υπάρχει διαθέσιμο αγκυροβόλιο. Ωστόσο, η αξίωση δεν πρέπει να περιλαμβάνει τα idle/"hotel" bunkers που καταναλώνονται στο λιμάνι δεδομένου ότι αυτά συμπεριλαμβάνονται ήδη στις επισταλίες (demurrage rate). Σύμφωνα με τους όρους των ναυλοσυμφώνων της ExxonMobil και της Shell, η κράτηση αποτελεί ένα

ξεχωριστό υπολογισμό, αλλά χρησιμοποιείται η τιμή του demurrage συν το κόστος αντικατάστασης των όποιων πρόσθετων καυσίμων που καταναλώθηκαν.

Υπάρχουν και άλλες σημαντικές διαφορές μεταξύ των αξιώσεων κράτησης και των αξιώσεων για επισταλίες:

Οι ρήτρες χρονικού περιορισμού (time-bars) που αναφέρονται μόνο σε αξιώσεις demurrage δεν ισχύουν για αξιώσεις κράτησης. Τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν ρητά την επίσχεση του φορτίου για έξοδα μεταφοράς και επισταλιών. Αντίθετα τα περισσότερα δεν περιλαμβάνουν δικαίωμα επίσχεσης για έξοδα κράτησης (Βλ. ASBATANKVOY cl.21).

Οι διακοπές και οι εξαιρέσεις δεν εκπίπτουν εάν το πλοίο είναι υπό κράτηση. Μπορούν να εφαρμοστούν μόνο κατά την περίοδο laytime ή demurrage. Ένας ναυλωτής μπορεί να μπορεί να επικαλεστεί μια ρήτρα «γενικών εξαιρέσεων» (general exceptions) ή «ανωτέρας βίας» (force majeure) σε ένα ναυλοσύμφωνο (όπως η ρήτρα 19 στο ASBATANKVOY) για να αντικρούσει την αξίωση για έξοδα κράτησης, (όπως στο Ellis Shipping Corporation κατά Voest Alpine Intertrading, (The "Lefthero") (1992)). Δεν μπορεί να γίνει επίκληση μιας ρήτρας γενικής εξαίρεσης για να αποφευχθεί η αξίωση για επισταλίες, εκτός εάν η ρήτρα καταστήσει σαφές ότι ισχύει και για το demurrage.

Οι πλοιοκτήτες δικαιούνται να προβάλλουν μεμονωμένα αξιώσεις για την κράτηση. Δεν χρειάζεται να αφαιρέσουν κανένα αχρησιμοποίητο χρόνο laytime. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σταλία προορίζεται για φόρτωση και εκφόρτωση, χωρίς να περιμένει να δεχθεί εντολές, εκτός εάν προβλέπεται ειδικά στο ναυλοσύμφωνο (βλ. BPVOY3 / 4). Οι περισσότερες συμβάσεις πώλησης πετρελαίου αποφεύγουν οποιαδήποτε αναφορά της κράτησης, προτιμώντας να αντιμετωπίζουν όλες τις καθυστερήσεις ως demurrage. Ωστόσο, σύμφωνα με την υπόθεση The Bonde (1991), φαίνεται ότι δεν υπάρχει τίποτα που να εμποδίζει την αξίωση αποζημίωσης για κράτηση, υπό την προϋπόθεση ότι προκύπτει από παράβαση της σύμβασης που είναι ξεχωριστή και ανεξάρτητη από τη ρήτρα των σταλιών (Schofield, 2015).

4.14.1. Περιπτώσεις επισταλιών και αποζημιώσεων για κράτηση

4.14.1.1. THE SUISSE ATLANTIQUE SOCIETE D' ARMEMENT MARITIME S.A. – V- NV ROTTERDAMSCHE KOLEN CENTRALE [1967] AC361

Ένα πλοίο είχε ναυλωθεί για την μεταφορά κάρβουνου από τις ΗΠΑ στην Ευρώπη για μία περίοδο δύο χρόνων. Οι πλοιοκτήτες ισχυρήστηκαν ότι λόγω της αργής φόρτωσης/εκφόρτωσης κατέσται δυνατό να ολοκληρώσουν μόνο 8 κυκλικά ταξίδια και είχαν αποκλειστεί από την εκτέλεση 8 επιπλέον ταξιδιών για τα οποία είχαν το συμβατικό δικαίωμα να πραγματοποιήσουν. Η Βουλή των Λόρδων απέρριψε τους ισχυρισμούς των πλοιοκτητών καθότι δεν υπήρχε κάποιο συμβατικό δικαίωμα που να όριζε ένα συγκεκριμένο αριθμό ταξιδιών. Η μόνη παράβαση της σύμβασης ήταν η κράτηση του πλοίου πέρα από τον χρόνο σταλιών. Το συμβόλαιο συνέχιζε σε ισχύ και επομένως η καθυστέρηση καλύφθηκε από την ρήτρα των επισταλιών.

4.14.1.2. THE CHANDRIS -V- ISBRANDTSEN MOLLER COMPANY INC. [1950] 83 LL REP 385

Οι ναυλωτές, κατά παράβαση της σύμβασης, προσέφεραν ένα επικίνδυνο φορτίο της τερεβινθίνης. Ως αποτέλεσμα, το πλοίο υπέστη επιπλέον έξοδα και καθυστέρηση. Οι ναυλωτές δεν αμφισβήτησαν την απαίτηση για επιπλέον έξοδα αλλά ισχυρίστηκαν ότι οι πλοιοκτήτες δεν θα μπορούσαν να διεκδικήσουν περισσότερο από το ποσοστό επισταλίας για την πρόσθετη καθυστέρηση. Ισχυρίστηκαν ότι δεν υπήρξε "θεμελιώδης παραβίαση", όπως πρότειναν οι πλοιοκτήτες, και η σύμβαση δεν είχε ακυρωθεί. Οι δικαστές έκριναν ότι δεν υπήρξε παραβίαση της αρχικής υποχρέωσης και ότι η σύμβαση δεν είχε ακυρωθεί. Αποφάσισαν επίσης ότι το ερώτημα αυτό δεν έχει σημασία. Αντίθετα, ευνόησαν την απόφαση του "Arcos" και τη λογική ενός από τους κριτές στο "Inverkip". Ήταν ο χαρακτήρας των ζημιών και όχι η φύση ή ο αριθμός των παραβάσεων που ήταν σχετικές. Δεν υπήρχε λόγος να απαιτηθεί τίποτα εκτός από το ποσοστό επισταλίας, παρόλο που η κράτηση προέκυψε από ξεχωριστή παραβίαση του συμβολαίου ναύλωσης.

4.14.1.3. THE "ALTUS" [1985] 1 LLOYDS REP 423

Αν το πλοίο είχε φορτώσει 40.000 τόνους αργού πετρελαίου, το ελάχιστο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, ποσοστό επισταλίας θα ήταν 5.925 δολάρια ΗΠΑ / ημέρα.

Ωστόσο, φορτώθηκαν μόνο 34.447 mt και το ποσοστό επισταλίας ήταν μόνο 4.750 δολάρια ΗΠΑ / ημέρα. Οι πλοιοκτήτες διεκδίκησαν τη διαφορά, με βάση την αποτυχία του ναυλωτή να φορτώσει το ελάχιστο φορτίο.

Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι το νεκρό φορτίο είχε εκκαθαρισμένες αποζημιώσεις γεγονός που απέκλειε την αξίωση για οποιαδήποτε άλλη απώλεια.

Οι πλοιοκτήτες δήλωσαν ότι αν είχαν αποζημιωθεί ζημιές, αυτές ήταν μόνο ζημιές για την απώλεια ναύλου που δεν κάλυπταν άλλους τύπους ζημιών. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να ανακτήσουν τη διαφορά των ποσοστών επισταλίας επειδή μία παράβαση της σύμβασης είχε ως αποτέλεσμα δύο ξεχωριστές αξιώσεις. Αυτή ήταν μια ευρεία ανάγνωση της υπόθεσης "Arcos", αλλά αγνόησε τις αποφάσεις στις υποθέσεις "Inverkip" ή "Suisse Atlantique".

4.14.1.4. THE "ADELFA" [1988] 2 LLOYDS REP 466

Το πλοίο ναυλώθηκε για μεταφορά σιταριού στην Τρίπολη της Λιβύης. Οι παραλήπτες ισχυρίστηκαν ότι το φορτίο υπέστη βλάβη και αρνήθηκαν να το παραλάβουν. Επίσης συνέλαβαν το πλοίο και η τοπική αρχή απαγόρευσε την εκφόρτωση. Το τοπικό δικαστήριο δέχθηκε την απαίτηση των παραληπτών έναντι των πλοιοκτητών για 3,7 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Τελικά οι πλοιοκτήτες κατέβαλαν 2,5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για την αποδέσμευση του πλοίου με το φορτίο να βρίσκεται ακόμα στο πλοίο. Οι ναυλωτές κατέβαλαν την απαίτηση των πλοιοκτητών για επισταλία για όλο το χρόνο που πέρασε στην Τρίπολη. Οι πλοιοκτήτες στη συνέχεια αξίωσαν το υπόλοιπο της απώλειας τους. Αποφασίστηκε ότι οι ναυλωτές δεν ήταν υπεύθυνοι για τις ενέργειες των αποδεκτών τους και ως εκ τούτου, δεν ήταν σε καταστατική παραβίαση της σύμβασής τους. Επιπλέον, το ναυλοσύμφωνο είχε ματαιωθεί, το αργότερο, μέχρι την ημέρα της απόφασης του δικαστηρίου στην Τρίπολη. Η αξίωση απέτυχε επειδή οι πράξεις του ναυλωτή δεν ήταν η αιτία της ζημιάς. Ωστόσο, εάν οι ναυλωτές ήταν υπεύθυνοι, η αξίωση των ιδιοκτητών θα είχε επιτευχθεί εάν είχαν αποδείξει ότι οι ζημιές που ζητήθηκαν ήταν διαφορετικού χαρακτήρα από την απαίτηση για απώλεια χρήσης του πλοίου όπου το ποσοστό επισταλίας ήταν το συμφωνηθέν για την αποκατάσταση των ζημιών.

4.14.1.5. THE "BONDE" [1991] 1 LLOYDS REP 136

Παρόλο που η υπόθεση αυτή προέκυψε από σύμβαση πώλησης, ο δικαστής δεν θεώρησε ότι αυτό επηρέασε τις σχετικές αρχές. Ο πωλητής είχε συμφωνήσει, βάσει μιας σύμβασης FOB, να φορτώσει το πλοίο που ορίστηκε από τον αγοραστή με συγκεκριμένο ρυθμό φόρτωσης και να καταβάλει το ποσοστό επισταλίας του ναυλοσυμφώνου εάν υπερέβαινε το χρόνο που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση.

Το πλοίο πήρε περισσότερο χρόνο από το συμφωνημένο χρόνο φόρτωσης και οι πωλητές πλήρωσαν την επισταλία. Σε αντάλλαγμα, οι πωλητές ισχυρίστηκαν ότι οι αγοραστές ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλλουν έξοδα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καλύπτουν τον επιπλέον χρόνο φόρτωσης. Οι αγοραστές ισχυρίστηκαν ότι οι ζημιές αυτές προκλήθηκαν από την παραβίαση των πωλητών, επειδή δεν κατάφεραν να φορτώσουν με το συμφωνημένο ποσοστό και ότι δεν μπορούσαν να επωφεληθούν από τη δική τους παραβίαση. Επιπλέον, οι αγοραστές θα είχαν αντίθετη αξίωση έναντι των πωλητών για τις δαπάνες αυτές ως αποζημίωση. Ο δικαστής, ο Potter J., κατέληξε στο συμπέρασμα: "Όταν ένα ναυλοσύμφωνο περιέχει μια ρήτρα επισταλίας, τότε για να αποκατασταθούν οι ζημιές εκτός από την αποκατάσταση της παραβίασης της υποχρέωσης του ναυλωτή να ολοκληρώσει τη φόρτωση εντός του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση, απαιτείται από τον ενάγοντα να αποδείξει ότι αυτή η πρόσθετη ζημία δεν είναι μόνο διαφορετικού χαρακτήρα από την απώλεια της χρήσης αλλά προέρχεται από παραβίαση πρόσθετης ή / και ανεξάρτητης υποχρέωσης. Στην περίπτωση αυτή οι αγοραστές απέτυχαν να αποδείξουν μία παραβίαση επιπρόσθετη και ξεχωριστή εκτός της αποτυχίας φόρτωσης εντός των laydays και συνεπώς δεν καθίσταται δικαίωμα για απαίτηση ζημιών πέρα των επισταλιών που είχαν ήδη πληρωθεί. Το συμπέρασμα είναι ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να αποκαταστήσουν ζημιές εκτός από την επισταλία, αν οι ναυλωτές παραβιάζουν όχι μόνο τη ρήτρα της σταλίας αλλά και κάποια άλλη διάταξη του ναυλοσυμφώνου.

4.14.1.6. THE "LEFTHERO" [1992] 2 LLOYDS REP 109

Σε περίπτωση που η επισταλία είναι στην υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη του πλοίου, δεν θα προκύπτει επισταλία. Εντούτοις, όταν καμία από τις πλευρές δεν είναι υπαίτια, η επισταλία θα εξακολουθεί να είναι στην ευθύνη του ναυλωτή, εκτός αν το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει διατάξεις για να μοιραστεί ο χρόνος που χάνεται.

Η υπόθεση αυτή επιβεβαίωσε ότι μια γενική ρήτρα εξαίρεσης σε κάποιο ναυλοσύμφωνο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ναυλωτή, ο οποίος δεν κατάφερε να φορτώσει / εκφορτώσει εντός του συμφωνηθέντος χρόνου, για να αποφύγει την καταβολή επισταλίας. Ωστόσο, ένας ναυλωτής θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει μια τέτοια ρήτρα για να αντικρούσει μια αξίωση αποζημίωσης για κράτηση.

4.15. Καθυστερήσεις λόγω καιρού (Weather Delays)

Η αναφορά στην "καταιγίδα" στο ASBATANKVOY cl.8 είναι αυστηρά περιορισμένη στο πεδίο εφαρμογής της. Στην αγγλική νομοθεσία, τίποτα λιγότερο από θυελλώδεις άνεμους έντασης 10 Beaufort, μπορεί να θεωρηθεί ως καταιγίδα. Η καταιγίδα πρέπει επίσης να βρίσκεται μέσα ή γύρω από το τερματικό σταθμό και δεν καλύπτεται εάν ο κακός καιρός περιορίζεται στο αγκυροβόλιο. Επίσης οι παλίρροιες δεν θεωρούνται ως συνθήκες της κατάστασης του καιρού ή της θάλασσας. Για να διευρυνθεί η εξαίρεση για κακές καιρικές συνθήκες, η ρήτρα Copoco συχνά προστίθεται στο Asbatankvoy. Η αρχική διατύπωση αυτής της ρήτρας είναι: "Οι καθυστερήσεις στην άφιξη για φόρτωση ή εκφόρτωση και τυχόν καθυστερήσεις μετά την προσόρμιση που οφείλονται σε καιρικές συνθήκες, υπολογίζονται ως μισή ώρα σταλίας ή, αν είναι σε demurrage, σε μισό τιμή επισταλίας".

Δυστυχώς, πολλοί ναυλωτές διαπίστωσαν ότι η διατύπωση της ρήτρας Copoco δεν τους δίνει πάντοτε την προστασία που ζητούν.

Έχουν υπάρξει τουλάχιστον δύο διαιτησίες, η μία στο Λονδίνο αδημοσίευτο και μία στη Νέα Υόρκη, The Alaska 1996 (SMA 3290) σχετικά με την επίδραση της ρήτρας Copoco για τις καθυστερήσεις σε ένα πλοίο σε ουρά αναμονής. Και οι δύο διαιτησίες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ένα πλοίο θα έπρεπε να είναι α) επικεφαλής μιας σειράς αναμονής και β) να καθυστερεί η πρόσδεση του λόγω κακοκαιρίας πριν από την έναρξη ισχύος της ρήτρας Copoco. Η πρωταρχική αιτία της καθυστέρησης σε ένα πλοίο που δεν είναι στην αρχή της ουράς θα είναι πάντα η συμφόρηση στο λιμάνι, όχι ο κακός καιρός. Παρατηρείται συχνά στα ναυλοσύμφωνα, οι ναυλωτές να προσπαθούν να εισαγάγουν ρήτρες με πιο ευρεία έννοια όσον αφορά τις καιρικές συνθήκες.

Η ρήτρα Copoco γράφτηκε ειδικά για την ASBATANKVOY. Δεν θα πρέπει να προστίθεται σε άλλα ναυλοσύμφωνα χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες

συνέπειες. Για παράδειγμα, έχει μόνο περιορισμένη ισχύ στο SHELLVOY5 / 6, εκτός εάν τροποποιηθεί η διατύπωση της ρήτρας 13 (1) (α). Αυτή η ρήτρα δηλώνει ότι το χρονικό διάστημα των 6 ωρών από το NOR δεν μπορεί να αρχίσει να τρέχει εάν η θέση είναι «απρόσιτη» και συνεχίζει λέγοντας ότι "Μια προβλήτα φόρτωσης ή εκφόρτωσης θεωρείται απρόσιτη μόνο εφόσον το πλοίο εμποδίζεται ή θα μπορούσε να εμποδιστεί να προσεγγίσει σε αυτήν, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, παλιρροιακών συνθηκών, πάγου, αναμονής πιλότου ή ρυμουλκών ή απαιτήσεων για τον έλεγχο κυκλοφορίας του λιμανιού (εκτός από τις απαιτήσεις που απορρέουν από τη μη διαθεσιμότητα του εν λόγω αγκυροβόλιου ή του φορτίου)". Εάν ένα πλοίο φθάσει σε λιμένα και δεν επιτρέπεται να μεταβεί απευθείας στην προβλήτα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, η αποβάθρα θεωρείται απρόσιτη και η σταλία δεν μπορεί να αρχίσει. Εάν η σταλία δεν έχει αρχίσει, ο χρόνος που έχει χαθεί λόγω κακοκαιρίας δεν μπορεί να μοιραστεί με το 50/50 υπό τη ρήτρα του καιρού Copoco, επομένως οι λέξεις "bad weather" πρέπει να διαγραφούν από το 13 (1) (α) για να έχει η ρήτρα Copoco πλήρη εφαρμογή.

Το SHELLVOY5 / 6, βασίζεται στην παραδοσιακή άποψη ότι η ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας και τις καθυστερήσεις για την προσέγγιση της αποβάθρας λόγω κακοκαιρίας κλπ., ενώ ο ναυλωτής διατηρεί τον κίνδυνο να μην υπάρχει διαθεσιμότητα αποβάθρας, του φορτίου και για όποια καθυστέρηση μετά την πλευρίση. Εάν η καθυστέρηση οφείλεται σε συμφόρηση της προβλήτας, η θέση αγκυροβολίου δεν είναι απρόσιτη σύμφωνα με την παράγραφο 13 (1) (α) και η διάρκεια της σταλίας θα ξεκινήσει με τη λήξη του χρόνου των 6 ωρών από το NOR. Ο ναυλωτής θα είναι τότε υπεύθυνος για όλες τις επακόλουθες καθυστερήσεις που προκαλούνται από κακές καιρικές συνθήκες, παλίρροιες, περιμένοντας το φως της ημέρας κλπ. Ο ναυλωτής είναι πλήρως υπεύθυνος για κακές καιρικές καθυστερήσεις όταν το πλοίο βρίσκεται στην αποβάθρα.

Οι διατάξεις που αφορούν τον καιρό στο BPVOY3, cl.21 είναι πιο γενναιόδωρες για τον ναυλωτή και μια σειρά από γεγονότα ανωτέρας βίας έχουν επιπλέον προστεθεί στη ρήτρα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μισή τιμή.

Συγκεκριμένα αναφέρει: "*Οποιαδήποτε καθυστέρηση που προκύπτει από δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή θαλάσσιας κατάστασης, πυρκαγιά, έκρηξη, βλάβη εξοπλισμού των*

εγκαταστάσεων των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού σε ή κοντά σε λιμάνια ή σημεία φόρτωσης ή / και εκφόρτωσης, ανώτερη βία, πράξη πολέμου, απεργία, ταραχές, οι πολιτικές αναταραχές ή σύλληψη ή περιορισμό των ηγετών ή των λαών, υπό τον όρο ότι η αιτία της καθυστέρησης δεν ήταν στα λογικά πλαίσια του ελέγχου των ναυλωτών ή των αντίστοιχων υπαλλήλων ή αντιπροσώπων τους, υπολογίζεται μισός χρόνος σταλιών ή εάν το πλοίο βρίσκεται σε *demurrage*, στο ήμισυ της τιμής του *demurrage*". Σε αντίθεση με τη ρήτρα Copoco, δεν λέει ότι πρέπει να υπάρξει καθυστέρηση στην προσόρμιση έτσι το μισό ποσοστό θα ισχύει για ένα πλοίο που περιμένει και σε μια ουρά αναμονής.

Στο BPVOY4 cl.17, οι εξαιρέσεις που μοιράζουν το χρόνο 50/50 είναι παρόμοιες, εκτός από το ότι περιλαμβάνει επίσης "οποιαδήποτε καθυστέρηση που προκύπτει από δυσμενείς παλιρροιακές συνθήκες που δεν θα μπορούσαν εύλογα να προβλεφθούν" Σύμφωνα με το Cl.18.1 οι καθυστερήσεις λόγω των κανονικών προβλέψιμων παλιρροιών είναι για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

Στο ExxonMobil VOY2005 cl.14 (β) το "κατά το ήμισυ *demurrage*" περιλαμβάνει καθυστερήσεις "στην πρόσδεση, φόρτωση και / ή εκφόρτωση ... λόγω ... καιρικών ή / και θαλάσσιων συνθηκών". Διευκρινίζει επίσης ότι "οι καιρικές συνθήκες ή / και οι συνθήκες θαλάσσης περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, κεραυνούς, περιορισμένη ορατότητα (ο όρος «περιορισμένη ορατότητα» σημαίνει οποιαδήποτε κατάσταση στην οποία η ορατότητα περιορίζεται από ομίχλη, πάχνη, πάγο, έντονες καταγίδες, αμμοθύελλες και οποιεσδήποτε άλλες παρόμοιες αιτίες), καταγίδα, άνεμος, κύματα ή / και παλίρροια ". Αυτό καλύπτει τις περισσότερες πιθανές δυσμενείς συνθήκες. Όπως είναι φυσιολογικό, οι διατάξεις αυτές δεν ισχύουν όταν το πλοίο φορτώνει ή εκφορτώνει στη θάλασσα. Οι συντάκτες της ρήτρας 14 του ExxonMobil Voy2000 / 2005 έχουν εξασφαλίσει ότι οι διατάξεις για μισές σταλίες ή επισταλίες ισχύουν ακόμη και όταν η καθυστέρηση συμβαίνει ταυτόχρονα με τη συμφόρηση της προβλήτας, τη μη διαθεσιμότητα του φορτίου ή άλλη καθυστέρηση για λόγους που αφορούν το ναυλωτή ή τον τερματικό σταθμό.

"Καιρού επιτρέποντος" (Weather permitting)

Όταν οι λέξεις "καιρού επιτρέποντος" περιλαμβάνονται στην ίδια τη ρήτρα των σταλιών, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες θα θεωρηθούν ως "διακοπή" και όχι ως

"εξαιρέση" ως προς το laytime ή demurrage. Για εξαιρέσεις που επιφέρουν μείωση πρέπει να αποδειχθεί ότι αποτελούν την κύρια αιτία της καθυστέρησης. Πρέπει κατά συνέπεια να αποδειχθεί ότι έχει προκύψει διακοπή κατά τη διάρκεια της σταλίας ή της επισταλίας και ως εκ τούτου ο χρόνος μπορεί να αφαιρεθεί.

Εντούτοις, οι διακοπές πρέπει να αφορούν μόνο συνθήκες που διακόπτουν, ή μπορούν να διακόψουν, λειτουργίες φόρτωσης / εκφόρτωσης. Ως εκ τούτου, το "καιρού επιτρέποντος" σημαίνει ότι ο κακός καιρός δεν μετράει ως σταλία μόνο όταν οι συνθήκες είναι αρκετά κακές αποτρέποντας τη φόρτωση, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται στην αποβάθρα ή εάν αυτό θα συνέβαινε αν το πλοίο ήταν στην θέση του στην αποβάθρα (The Vorras [1983]). Το "καιρού επιτρέποντος" δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως λόγος για την αφαίρεση του χρόνου όταν ένα πλοίο δεν μπόρεσε να φτάσει στη θέση του λόγω κακοκαιρίας, αλλά θα ήταν σε θέση να φορτώσει / εκφορτώσει εάν βρισκόταν στη θέση του στην αποβάθρα. Με άλλα λόγια, όταν το "καιρού επιτρέποντος", προστίθεται σε ρήτρα προθεσμίας σε ναύλωση ή σε σύμβαση πώλησης, αφορά μόνο τη φυσική φόρτωση ή εκφόρτωση. Επίσης εφαρμόζεται μόνο για το χρονικό διάστημα της σταλίας και όχι όταν το πλοίο είναι σε demurrage, εκτός εάν ρητά αναφέρεται στο κείμενο " είτε σε σταλία είτε σε επισταλία " (Schofield, 2015).

4.16. Αντληση (Pumping)

Εάν δεν συμπεριλαμβάνεται ρήτρα άντλησης σε ένα ναυλοσύμφωνο, το πλοίο μπορεί θεωρητικά να πάρει όσο χρόνο επιθυμεί για να εκφορτώσει και κάθε αποζημίωση που προκύπτει να βαρύνει αποκλειστικά το ναυλωτή. Στο Asbatankvoy στη βασική του μορφή, συνήθως προστίθεται κάποια ρήτρα που ορίζει ότι: Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση εκφόρτωσης όλου του φορτίου μέσα σε 24 ώρες ή αναλογία για μέρος του φορτίου, με ελάχιστη πίεση καθ' όλη την διάρκεια εκφόρτωσης, μέχρι την κουπαστή του πλοίου, τα 100 PSI (6.9 bar = 7.0306 Kg/cm²), υπό την προϋπόθεση ότι αυτό να καθίσταται εφικτό από τους παράκτιους τερματικούς σταθμούς.

Αν οι εγκαταστάσεις της ξηράς δεν επιτρέπουν την εκφόρτωση εντός της συμφωνημένης προθεσμίας ή/και στη συμφωνημένη πίεση, ο πλοίαρχος συντάσσει

και παραδίδει, στον τερματικό σταθμό, επιστολή διαμαρτυρίας (Note of Protest) την οποία επιδιώκει με κάθε τρόπο να υπογραφεί από τον υπεύθυνο του τερματικού σταθμού. Το σημείωμα διαμαρτυρίας και το ωριαίο ημερολόγιο άντλησης του πλοίου αποτελούν τα βασικά έγγραφα για την αξίωση της πληρωμής του επιπρόσθετου χρόνου από τους ναυλωτές. Σε περίπτωση αποτυχίας προσκόμισης κάποιου από τα παραπάνω, οι ναυλωτές θα αφαιρέσουν τον υπερβάλλοντα χρόνο άντλησης πέραν του αρχικά εγγυημένου χρονικού ορίου. Όπου ο χρόνος άντλησης υπερβαίνει τις 24 ώρες, ο πλοιοκτήτης πρέπει να παράσχει ένα αντίγραφο των αρχείων άντλησης του πλοίου εκτός από τις επιστολές διαμαρτυρίας του, αν θέλει να αποφύγει μειώσεις για υπερβολικό χρόνο άντλησης.

Δεν υπάρχει συνήθως πρόσθετο χρονικό περιθώριο για την αποστράγγιση των δεξαμενών, αλλά η άντληση με μειωμένη πίεση για τις τελευταίες 2 ή 3 ώρες είναι συνήθης, αλλά όχι καθολικά, αποδεκτή. Το BPVOY4 επιτρέπει 2 επιπλέον ώρες για αποστράγγιση κάθε διαχωρισμένο χώρο, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο διατήρησε την εγγυημένη πίεση άντλησης των 7 bar σε όλη τη χύδην εκφόρτωση. Η Mobil προσπάθησε να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα στο Mobilvoy96, καθορίζοντας ότι το πλοίο πρέπει να διατηρεί κατά μέσο όρο 100psi παρά κάτι λιγότερο.

Ωστόσο, το ExxonMobil VOY2000 / 2005 λέει ότι το πλοίο θα εκφορτώσει ολόκληρο το φορτίο του εντός 24 ωρών ή θα διατηρήσει 100 psi στη κουπαστή του "καθ' όλη τη διάρκεια της εκφόρτωσης" υπό την προϋπόθεση ότι το επιτρέπουν οι εγκαταστάσεις στη ξηρά. Η δυσκολία είναι ότι δεν είναι δυνατό για ένα πλοίο να διατηρήσει 100 psi όταν αποστραγγίζονται δεξαμενές.

Ο πραγματικός χρόνος άντλησης λαμβάνεται από την έναρξη της εκφόρτωσης μέχρι την ολοκλήρωση της. Όλες οι διακοπές, είτε οφείλονται στο πλοίο είτε στην ακτή, αφαιρούνται για να φθάσουν στον καθαρό χρόνο άντλησης που είναι αυτός που μετράει.

Η σωστή θέση από όπου λαμβάνονται οι μετρήσεις πίεσης, σύμφωνα με τις περισσότερες ρήτρες άντλησης, είναι από τους μετρητές της πολλαπλής του πλοίου και όχι από την ξηρά που θα δείξουν τις χαμηλότερες πιέσεις, ιδιαίτερα αν βρίσκονται στο άκρο της προβλήτας.

Οι λέξεις "που οι εγκαταστάσεις στην ξηρά επιτρέπουν" ή "οι παράκτιες εγκαταστάσεις είναι ικανές να λάβουν" υποστηρίζονται σχολαστικά με τεκμηρίωση, συμπεριλαμβανομένων των αρχείων άντλησης του πλοίου εάν ο πλοιοκτήτης θέλει να αποδείξει ότι ο υπερβολικός χρόνος άντλησης ήταν ευθύνη του τερματικού σταθμού. Το BVOY3 cl.16 δηλώνει ότι ο ναυλωτής δεν θα εξετάσει την απαίτηση του πλοιοκτήτη για πρόσθετο χρόνο άντλησης που θα απαιτηθεί εάν δεν υποστηρίζει τις αξιώσεις του με αρχεία άντλησης, επιστολές διαμαρτυρίας και άλλα σχετικά έγγραφα. Το SHELLVOY5, περιλαμβάνει μόνο μια απλή εγγύηση στο Μέρος I, (A) Περιγραφή του πλοίου (viii).

Το BPVOY4 cl.19 "Μέρος A. Κατά την φόρτωση ή την εκφόρτωση" καλύπτει δύο σελίδες του ναυλοσυμφώνου και περιλαμβάνει λεπτομερείς οδηγίες για τον υπολογισμό των χρόνων εκφόρτωσης περισσότερων διαχωρισμένων χώρων, αξιολογώντας χωριστά κάθε χώρο. Ασυνήθιστα, επιτρέπεται στο πλοίο 2 ώρες για κάθε διαχωρισμένο χώρο για τελική αποστράγγιση, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο διατηρεί την εγγυημένη πίεση σε όλη τη χύδην εκφόρτωση και δεν εκφορτώνει άλλο χώρο ταυτόχρονα. Οποιοσδήποτε χρόνος διαρκεί περισσότερο από 2 ώρες δεν θα υπολογίζεται ως laytime ή demurrage (Cl.19.9).

Η κύρια αιτία της διαφοράς στις ρήτρες άντλησης είναι ότι υποτίθεται ότι είναι ρήτρες "αποζημίωσης", όχι ρήτρες "ποινής". Εάν ένα πλοίο δεν διατηρήσει την ελάχιστη εγγυημένη πίεση 100 psi και επίσης απαιτεί περισσότερες από 24 ώρες για να εκφορτώσει, μια μείωση από τον ναυλωτή όλου του χρόνου που χρειάστηκε πάνω από τις 24 ώρες θα ήταν ποινή. Η αφαίρεση της διαφοράς μεταξύ του πραγματικού χρόνου που απαιτείται για την εκφόρτωση και του χρόνου που θα είχε λάβει το πλοίο εάν είχε διατηρήσει 100 psi είναι αποζημίωση.

Ο "τύπος απόδοσης αντλίας" είναι πλέον ευρέως αποδεκτός ως ο λογικός τρόπος επίλυσης διαφορών σχετικά με τους υπερβολικούς χρόνους άντλησης. Βασίζεται σε απλή φυσική. Ο τύπος χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των ρυθμών ροής που θα επιτευχθούν σε διαφορετικές πιέσεις.

Η λογική είναι ότι η πίεση εκκένωσης, H, για ένα δεδομένο σύστημα αγωγών μεταβάλλεται αναλογικά με το τετράγωνο του ρυθμού ροής Q.

Ο τύπος είναι: $H \propto Q^2$. Για παράδειγμα εάν ο ρυθμός άντλησης χύδην είναι 500 mt / h στα 6 Kg / cm², ο ρυθμός στα 7 Kg / cm² μπορεί να υπολογιστεί ως: $500 \times \sqrt{(7,0 / 6,0)} = 540$ mt / ώρα. Ο τύπος έγινε δεκτός από το High Court στο The Nickmary [2003] και επίσης από τους διαιτητές της Νέας Υόρκης στο "The Magpie" 2006 (SMA No. 3948).

Ο τύπος είναι ακριβής εφόσον οι διαφορές στην πίεση δεν είναι ακραίες και με την προϋπόθεση ότι η αύξηση της πίεσης δεν οδηγεί σε σημαντική εξάτμιση στις σωλήνες αναρρόφησης στην αντλία.

Η εξάτμιση, κοινώς γνωστή ως "αερισμός" ή "σπηλαίωση", σημαίνει ότι μετά την επίτευξη κάποιας πίεσης, οποιαδήποτε περαιτέρω αύξηση της ταχύτητας της αντλίας θα προκαλέσει το «βρασμό» του προϊόντος και όχι την αύξηση του ρυθμού ροής. Αυτό το φαινόμενο είναι πιθανότερο να συμβεί όταν αντλούμε πτητικά προϊόντα ή χημικές ουσίες σε υψηλότερες από τις κανονικές θερμοκρασίες.

Η λεπτομερής γνώση για τις εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού είναι ιδιαίτερα χρήσιμη. Διαφωνίες σχετικά με τις διαμέτρους και τις αποστάσεις των γραμμών, τις αντλίες ενίσχυσης, τις θερμοκρασίες λαδιού και τα ιξώδη δεν είναι ασυνήθιστες.

4.17. Σύστημα καθαρισμού αργού πετρελαίου (COW)

Μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον χρόνος άντλησης στο πλοίο όταν το ζητήσει ο ναυλωτής για "πλύση" των δεξαμενών του πλοίου κατά την εκφόρτωση αργού πετρελαίου, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η ποσότητα εκροής. Το BPVOY3 αυξάνει το χρόνο που επιτρέπεται στο πλοίο για την εκφόρτωση του πλήρους φορτίου από 24 σε 30 ώρες. Το SHELLVOY5 αυξάνει το χρόνο άντλησης κατά 0,75 ώρες ανά δεξαμενή φορτίου που πλένεται κατόπιν αιτήματος του ναυλωτή.

Το SHELLVOY6 περιορίζει αυτό σε 0,60 ώρες ανά δεξαμενή με μέγιστη διάρκεια 8 ωρών.

Σύμφωνα με τους κανόνες της MARPOL για τις καθαρές θάλασσες, υπάρχει ένας ελάχιστος αριθμός δεξαμενών που πρέπει να πλυθούν μετά από κάθε εκφόρτωση. BPVOY4 στο cl 19. Μέρος Β. "Πλύσιμο και η απομάκρυνση του αργού πετρελαίου" δεν χορηγεί πρόσθετο χρόνο για πλύση αργού πετρελαίου σύμφωνα με το ελάχιστο

πρότυπο MARPOL. Ωστόσο, αν οι ναυλωτές ζητήσουν το πλύσιμο κάποιας επιπλέον δεξαμενής ο χρόνος άντλησης αυξάνεται κατά 25%.

Εκτός εάν το ναυλοσύμφωνο δηλώνει ρητά διαφορετικά, ο πρόσθετος χρόνος που επιτρέπεται για το πλύσιμο αργού πετρελαίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το πλοίο εάν πρέπει να διακόψει την εκφόρτωση στην ξηρά για καθαρισμό. Το ABSATANKVOY δεν έχει ρήτρα άντλησης ή COW.

4.18. Επιστολές διαμαρτυρίας (Letter / Note of Protest)

Οι επιστολές διαμαρτυρίας (LOP) ή οι σημειώσεις διαμαρτυρίας (NOP) όπως τις ονομάζει το BVOY4, μπορούν να εκδοθούν είτε από τον πλοίαρχο του πλοίου είτε από το τερματικό φόρτωσης / λήψης. Ο πλοίαρχος πρέπει να εκδώσει LOP για να προστατεύσει τον εαυτό του, ιδιαίτερα κατά των ισχυρισμών ότι το πλοίο του ήταν υπεύθυνο για οποιαδήποτε καθυστέρηση, π.χ. αργή άντληση.

Όπως προαναφέραμε, το ναυλοσύμφωνο μπορεί να ορίζει ότι πρέπει να εκδοθεί LOP εάν οι εγκαταστάσεις ξηράς δεν μπορούν να δεχτούν την εκφόρτωση μέσα σε 24 ώρες. Ανεπαρκείς γραμμές εκφόρτωσης ή περιορισμοί στην ακτή που εμποδίζουν τη μέγιστη πίεση αποτελούν τους συνήθεις λόγους.

Αντιστρόφως, το τερματικό θα πρέπει να εκδίδει ένα LOP όποτε το πλοίο καθυστερεί είτε τη φόρτωση είτε την εκφόρτωση, π.χ. αν οι αντλίες δεν παράγουν επαρκή πίεση στην ένωση της πολλαπλής σύνδεσης του πλοίου στις σωλήνες της ξηράς.

Το LOP μπορεί να εκδοθεί για σχεδόν οτιδήποτε από το οποίο και οι δύο πλευρές αντιτίθενται. Φέρνουν το μεγαλύτερο βάρος εάν έχουν υπογραφεί τόσο από τον πλοίαρχο όσο και από τον επιθεωρητή του τερματικού σταθμού χωρίς κανένα πρόσθετο σχόλιο. " Υπογραφή μόνο για παραλαβή " είναι η συνήθης τυπική διαδικασία.

Δυστυχώς, οι ναυλωτές περιστασιακά διαπίστωσαν ότι δεν περιλαμβάνουν όλοι οι πλοιοκτήτες αντίγραφο κάθε επιστολής διαμαρτυρίας με την απαίτησή τους για επισταλία και μερικές φορές για τον ανυποψίαστο ναυλωτή ή τον πωλητή CIF στην προσπάθεια να διακανονίσει μια αξίωση επισταλίας από τον συμβατικό του

παραλήπτη, βρέθηκε αντιμέτωπος με LOP του τερματικού σταθμού (INTERTANKO, 2012).

4.19. Απόκλιση (Deviation)

Η απόκλιση είναι σημαντική για αυτό χρειάζεται σε βάθος κατανόηση. Ο πλοιοκτήτης θα χρεώσει για το κόστος της άμεσης διαδρομής από το λιμένα φόρτωσης για να εκφορτώσει στον (στους) λιμένα (ες) στο τιμολόγιο του φορτίου του. Θα ζητήσει επιπλέον χρόνο για το ταξίδι, που προκύπτει από απαίτηση του ναυλωτή, υπό τον τίτλο «απόκλιση».

Η αξίωση απόκλισης θα περιλαμβάνει το χρόνο και τα καύσιμα για οποιαδήποτε επιπλέον απόσταση που καλύφθηκε συν οιονδήποτε χρόνο που δαπάνησε σε όποιο αγκυροβόλιο του υποδείχθηκε προτού λάβει οδηγίες για να προχωρήσει στο τελικό λιμάνι.

Η επιπλέον απόσταση που θα διανύσει μπορεί να υπολογιστεί είτε από τον λιμένα φόρτωσης, είτε από το σημείο απόκλισης. Για παράδειγμα, ένα πλοίο που φορτώθηκε στο λιμάνι (Α) πλέει στο σημείο (Γ) το οποίο θα μπορούσε να είναι αγκυροβόλιο ή θέση αναμονής για το ταξίδι πριν να λάβει τελικές εντολές για να προχωρήσει στην εκφόρτωση στο λιμάνι (Β). Η απόκλιση είναι η διαφορά μεταξύ της πραγματικής απόστασης από τα (Α) στο (Β) μέσω (Γ) και του άμεσου ταξιδιού που διαιρείται με τη μέση ταχύτητα. Ο χρόνος που προκύπτει χρεώνεται από τους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την ημερήσια τιμή του demurrage συν το κόστος των καυσίμων που καταναλώθηκαν.

Η ρήτρα ASBATANKVOY 4 (a), (b) and (c) περιλαμβάνει ορισμένες τοποθεσίες όπου ο ναυλωτής μπορεί να στείλει το πλοίο και κάθε πρόσθετος χρόνος και δαπάνη θα μετρηθούν ως laytime η demurrage. Κάτω από την κατηγορία (4) ο ναυλωτής μπορεί να παραγγείλει ένα πλοίο στο Γιβραλτάρ και στη συνέχεια να δώσει τις τελικές εντολές εκφόρτωσης πριν ή κατά την άφιξη. Ωστόσο, εάν το πλοίο πρέπει να περιμένει στο Γιβραλτάρ, ο χρόνος αυτός θα θεωρηθεί ως κράτηση.

Τα SHELLVOY 5/6 cl.26 (1) και οι τα δύο ExxonMobil VOY 2000 cl. 9 (β) δηλώνουν ότι η απόκλιση και οι όποιες καθυστερήσεις θα πληρωθούν ως επισταλία

συν το κόστος αντικατάστασης των καυσίμων που αναλώθηκαν. Αυτή η απόκλιση δεν αποτελεί μέρος του υπολογισμού των σταλιών.

Το BPVOY3 cl.24, από την άλλη πλευρά, είναι μάλλον διαφορετικό, διότι λέει ότι ο χρόνος που χρησιμοποιείται στην απόκλιση θα μετρηθεί ως χρόνος σταλιών ή επισταλιών συν το κόστος αντικατάστασης των καυσίμων. Τα καύσιμα που καταναλώνονται στο αγκυροβόλιο δεν μπορούν να προβληθούν ως αξίωση διότι έχουν ήδη υπολογιστεί στην τιμή του demurrage.

4.20. Τεκμηρίωση των απαιτήσεων

Αντίγραφα των ακόλουθων εγγράφων είναι απαραίτητα για την υποστήριξη μιας απαίτησης επισταλίας (INTERTANKO, 2012):

- Πιστοποιητικό δήλωσης ετοιμότητας (NOR)
- Δήλωση πραγματικών γεγονότων (SOF), η οποία είναι το φύλλο χρόνου κατά τη φόρτωση και / ή την εκφόρτωση στο λιμάνι
- το ναυλοσύμφωνο ή τουλάχιστον το σημείο που σχετίζεται με τον υπολογισμό της επισταλίας, ή ένα σημείωμα προσάρτησης εάν δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο. (Αυτό δεν θα είναι απαραίτητο για την αξίωση ενός πλοιοκτήτη επειδή ο ναυλωτής πρέπει να έχει ήδη αυτές τις πληροφορίες).
- Όλες οι επιστολές διαμαρτυρίας (LOP)
- Τα αρχεία καταγραφής άντλησης του πλοίου.
- Οι φορτωτικές όταν είναι αναγκαίο να φανεί η συνολική χωρητικότητα που σχετίζεται με το μέρος του φορτίου εκφόρτωσης
- Ο υπολογισμός των επισταλιών.
- Ένα συνοδευτικό τιμολόγιο μπορεί να μην είναι απαραίτητο, αλλά μπορεί να είναι αποτελεσματικό μέσο για την εξασφάλιση απάντησης.

Εάν υπάρχουν αξιώσεις κράτησης ή παράκαμψης, απαιτούνται αντίγραφα των ακόλουθων πρόσθετων εγγράφων:

- Έγγραφα, συχνά μηνύματα από τον πλοίαρχο, που δείχνουν την ώρα άφιξης και την πλεύση στο σημείο αγκυροβόλησης.
- Ο υπολογισμός της απαίτησης κράτησης / παράκαμψης.
- Τιμολόγια για την υποστήριξη των τιμών καυσίμων που χρησιμοποιούνται στην απαίτηση.

Εάν η σύμβαση διευκρινίζει ότι δεν θα υπάρξει ανάκτηση μεγαλύτερης αποζημίωσης επισταλίας από το ποσό που πράγματι καταβλήθηκε στον πλοιοκτήτη ή ότι ο χρόνος που θα εξοικονομηθεί στον άλλο λιμένα θα αφαιρεθεί, θα χρειαστεί ενδεχομένως το δελτίο χρόνου για τον άλλο λιμένα και ενδεχομένως το τελικό τιμολόγιο επισταλίας του ιδιοκτήτη επίσης.

Ο κανόνας είναι ότι ο αποδέκτης της αξίωσης δικαιούται να λάβει επαρκή δικαιολογητικά για να του επιτρέψει να την επιβεβαιώσει. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι η λίστα των εγγράφων που απαιτούνται για την υποστήριξη μιας αξίωσης περιλαμβάνεται στη σύμβαση πώλησης ή στο ναυλοσύμφωνο.

Όλα τα έγγραφα, συμπεριλαμβανομένου του ναυλοσυμφώνου, θα πρέπει να υπογράφονται σωστά. Έχουν υπάρξει αρκετές περιπτώσεις όπου η αποτυχία των πλοιοκτητών να παρέχουν υπογεγραμμένα έγγραφα, όπως καθορίζονται στο συμβόλαιο ναύλωσης, έχει ως αποτέλεσμα την απόρριψη των αξιώσεων τους. Το πιστοποιητικό δήλωσης ετοιμότητας, οι Δηλώσεις Γεγονότων και οι δηλώσεις διαμαρτυρίας πρέπει να υπογράφονται από τον πλοίαρχο και από τον τερματικό σταθμό και ιδανικά από τον πράκτορα του πλοίου. Συχνά, το πλοίο, ο τερματικός σταθμός και οι πράκτορες θα εκδώσουν τις δικές τους δηλώσεις γεγονότων. Αυτά πρέπει να ελέγχονται για ασυμφωνίες.

Δεν είναι ασυνήθιστο να βρεθούν ευαίσθητες πληροφορίες που έχουν διαγραφεί από τα ναυλοσύμφωνα που έχουν υποβληθεί για να υποστηρίξουν τους ισχυρισμούς επισταλίας. Η απόφαση του Εφετείου στην υπόθεση της εταιρίας Corporate Finance

Group κατά Bankers Trust Co. [1994] επιβεβαίωσε ότι ορισμένα μέρη των εγγράφων μπορούν να διαγραφούν επειδή δεν σχετίζονται με τα επίμαχα θέματα (INTERTANKO, 2012)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Επισταλίες σε συμβάσεις αγοραπωλησίας

5.1. Επισταλία σε συμβάσεις FOB, CFR ΚΑΙ CIF

Η πιο προφανής διαφορά μεταξύ ενός ναυλοσυμφώνου και ενός συμβολαίου πώλησης είναι ότι ένα συμβόλαιο πώλησης αντικατοπτρίζει μόνο το ήμισυ του ταξιδιού, για παράδειγμα το στοιχείο φόρτωσης στη σύμβαση FOB ή το στοιχείο εκφόρτωσης σε σύμβαση CIF ή CFR. Ως εκ τούτου, η σταλία σε μια σύμβαση πώλησης θα αντικατοπτρίζει επίσης το συγκεκριμένο. Συνήθως είναι περίπου το ήμισυ του χρόνου που επιτρέπεται από το ναυλοσύμφωνο (π.χ. 36 ώρες). Το αποτέλεσμα είναι ότι οι αξιώσεις για επισταλίες κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση υπό το πρίσμα ενός συμβολαίου πώλησης δεν συνεπάγονται απαραίτητα την αξίωση του πλοιοκτήτη κάτω από το αντίστοιχο ναυλοσύμφωνο. Εάν ο ναυλωτής σκοπεύει να ανακτήσει όλο το ποσό των επισταλιών που πρέπει να πληρώσει στον πλοιοκτήτη, πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός όταν συμφωνεί με τους όρους των σταλιών και επισταλιών στις συμβάσεις πώλησής του.

Μια δεύτερη σημαντική διαφορά είναι ότι η έναρξη του χρόνου σε μια σύμβαση πώλησης μπορεί να είναι διαφορετική από το χρόνο του ναυλοσυμφώνου και εξαρτάται από τους συγκεκριμένους όρους της σύμβασης. Οι αγοραστές φορτίων CIF και οι πωλητές φορτίων FOB αναμένουν εύλογη προθεσμία προειδοποίησης πριν φθάσει το πλοίο για εκφόρτωση ή φόρτωση. Όταν εξετάζεται ένα συμβόλαιο πώλησης, πρέπει να ελεγχθεί αν έχει συμφωνηθεί μία συγκεκριμένη περίοδος φόρτωσης ή παράδοσης και η εξάωρη προθεσμία του NOR. Εάν ναι, το laytime δεν θα ξεκινήσει αφού περάσουν οι έξι ώρες από την αρχή της περιόδου φόρτωσης ή παράδοσης ακόμα και αν το πλοίο έχει φθάσει νωρίτερα. Μπορεί επίσης να απαιτείται μία ελάχιστη περίοδο ειδοποίησης μέσα στο συμβόλαιο, π.χ. ο πωλητής μπορεί να απαιτεί να δοθεί τουλάχιστον 2 εργάσιμες ημέρες ειδοποίησης άφιξης του πλοίου. Εάν είναι έτσι, το laytime δεν θα ξεκινήσει να προσμετρείται μέχρι να εξαντληθούν οι έξι ώρες μετά της λήξης της περιόδου ειδοποίησης. Συνήθως σε

τέτοια συμβόλαια ορίζεται ο χρόνος να μετρά κατά την πρόσδεση στην προβλήτα εάν αυτή συμβεί πριν από την περίοδο φόρτωσης/παράδοσης ή την περίοδο ειδοποίησης.

Όταν το πλοίο φτάσει στον ορισθέντα λιμένα πριν από τη λήξη της περιόδου προειδοποίησης, η λήξη της προθεσμίας προειδοποίησης περιγράφεται συχνά ως «θεωρούμενο (deemed) NOR» για να διαφοροποιείται από το NOR του πλοίου. Η σταλία στο πλαίσιο της σύμβασης πώλησης κανονικά θα ξεκινήσει σε έξι ώρες μετά τη θεωρούμενη NOR.

Έναρξη του Laytime σε Συμβάσεις Πωλήσεων:

Η έναρξη του χρόνου θα εξαρτηθεί από το τι είναι γραμμένο στη σύμβαση πώλησης. Παρόλο που οι όροι αυτοί διαφέρουν, οι γενικοί κανόνες παραμένουν σταθεροί και μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Το Laytime δεν μπορεί να ξεκινήσει μέχρι να συμβεί το τελευταίο από τα ακόλουθα:

α) στις 06.00 την πρώτη ημέρα οποιασδήποτε συμβατικής περιόδου φόρτωσης / παράδοσης, (π.χ. "παράδοση από 1 έως 15 Μαΐου"). Ως εκ τούτου, η περίοδος ξεκινάει την 1η Μαΐου στις 06.00.

β) έξι ώρες μετά το deemed NOR, δηλ. ένα πλασματικό NOR που υπολογίζεται ως το χρονικό σημείο λήξης οποιασδήποτε συμβατικής προθεσμίας ειδοποίησης, από τη στιγμή που ο έγκυρος διορισμός του φορτίου/πλοίου του πωλητή παραληφθεί από τον αγοραστή, ή πωλήτη σε συμβάσεις FOB. Για παράδειγμα, ένας πωλητής CIF δίνει συμβατική ειδοποίηση 5 εργάσιμων ημερών από την άφιξη του πλοίου την Παρασκευή 10 Ιουνίου στις 10:00. Η θεωρημένη NOR θα είναι η Παρασκευή 17 Ιουνίου στις 10:00 και το laytime του αγοραστή δεν θα ξεκινήσει πριν από τις 17 Ιουνίου στις 16:00.

γ) έξι ώρες μετά το NOR του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης / εκφόρτωσης. Αυτό προϋποθέτει ότι το πλοίο έφτασε εντός της προθεσμίας παράδοσης και ότι δόθηκε η ελάχιστη συμβατική προειδοποίηση.

δ) Ορισμένες συμβάσεις πώλησης CIF ή CFR αναφέρουν ότι εάν οι αγοραστές δεν ορίσουν εγκαίρως ένα λιμάνι εκφόρτωσης, το πλοίο θα μεταβεί

σε συγκεκριμένο λιμένα, όπως το Ρότερνταμ ή το Chiba στην Ιαπωνία, και θα αναμένει εντολές. Η σταλία για τον αγοραστή θα ξεκινήσει έπειτα από έξι ώρες μετά την υποβολή του NOR στον συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο. (Και πάλι, αυτό προϋποθέτει ότι το πλοίο έφτασε εντός της προθεσμίας παράδοσης και ότι δόθηκε η ελάχιστη συμβατική προειδοποίηση).

Παρά τα παραπάνω,

ε) Εάν το πλοίο πλευρίσει πριν από την έναρξη της σταλίας σύμφωνα με τα ανωτέρω σημεία α) -β), η προθεσμία θα αρχίσει με την πλευρίση, εάν αυτό έχει καθοριστεί στη σύμβαση πώλησης ή, εναλλακτικά, σύμφωνα με τους συγκεκριμένους όρους από το ναυλοσύμφωνο εάν αυτοί ισχύουν (π.χ. με την πρόσδεση ή την έναρξη φόρτωσης/εκφόρτωσης).

Σε περίπτωση που δεν συμπεριληφθεί το κόστος της επισταλίας στην σύμβαση αγοραπωλησίας, δεν θα είναι δυνατή η ανάκτηση του demurrage. Τα μέρη πρέπει είτε να συμπεριλάβουν λεπτομερείς όρους demurrage και laytime στη σύμβασή τους είτε να τα ενσωματώσουν από αλλού, π.χ. από τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις της εταιρείας. Εκφράσεις όπως « Επισταλίες σύμφωνα με τους όρους και συνθήκες του ναυλοσυμφώνου» εισάγονται συχνά στα συμβόλαια αγοραπωλησίας. Το laytime δεν θα ξεκινήσει μέχρι να εκπληρωθούν όλοι οι συμβατικοί όροι για να μπορέσει να αρχίσει η φόρτωση / εκφόρτωση. Για παράδειγμα, στο Spear I (2004), οι αγοραστές FOB δεν ήταν σε θέση να αξιώσουν επισταλία για καθυστερήσεις στο φορτίο έως ότου η τράπεζα τους εκδώσει την εγγυητική επιστολή.

5.2. Αναλογία χρόνου μεταξύ διαφορετικών ιδιοκτητών μέρους του φορτίου (όταν ο ναυλωτής έχει πουλήσει σε διάφορους αγοραστές ή αγόρασε από διαφορετικούς προμηθευτές)

Το πρώτο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί πριν την οποιαδήποτε συμφωνία για τις ρήτρες σταλίας και επισταλίας στις συμβάσεις πώλησης είναι: "Ποιανού είναι το πλοίο;" Εάν αφορά πώληση FOB ή αγορά CIF / CFR / DES ως εκ τούτου η διαπραγμάτευση θα πρέπει να εξασφαλίζει όσο το δυνατόν περισσότερο επιτρεπτό χρόνο φορτοεκφόρτωσης και να περιορίζει το ποσοστό επισταλίας. Για παράδειγμα, η

προμήθεια μόνο ένα μέρος φορτίου FOB ή η αγορά μόνο ένα μέρος φορτίου CIF, οδηγεί στην προσπάθεια μείωσης της δυνητικής έκθεσης σε υψηλό ποσοστό επισταλίας ενός πολύ μεγαλύτερου πλοίου. Από την άλλη πλευρά, εάν αφορά αγορά FOB ή πώληση CIF, η προσπάθεια θα εστιαστεί στη μείωση του χρόνου που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση στους προμηθευτές FOB ή στους αποδέκτες CIF. Εάν ο ναυλωτής έχει συνολικό χρόνο για σταλία για ολόκληρο το ταξίδι 72 ωρών, δεν θα πρέπει να παραχωρήσει περισσότερες από 36 ώρες συνολικά στα λιμάνια φόρτωσης ή στα λιμάνια εκφόρτωσης. Σε αυτή την περίπτωση θα ήταν χρήσιμη μια τυποποιημένη ρήτρα σταλίας: "36 ώρες SHINC κατ'αναλογία για μέρος φορτίου συν 6 ώρες NOR εάν χρησιμοποιείται" ή "... συν 6 ώρες NOR εκτός αν προσδεθεί νωρίτερα." "Pro rata" σημαίνει ότι αν το μέρος φορτίου είναι μόνο το 50% της συνολικής ποσότητας της φορτωτικής, ο επιτρεπόμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης θα είναι 50% των 36 ωρών, δηλ. 18 ώρες. Ωστόσο είναι λογικό να συμπεριληφθεί και ένας ελάχιστος επιτρεπτός χρόνος φορτοεκφόρτωσης 12 ωρών. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι το επιτρεπόμενο χρονικό διάστημα φορτοεκφόρτωσης είναι επαρκές για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση ενός μέρους του φορτίου το οποίο είναι μικρότερο από το ένα τρίτο της συνολικής ποσότητας της φορτωτικής.

Η κοινή ρήτρα επισταλίας στις συμβάσεις πώλησης είναι: "Αποζημίωση σύμφωνα με το ποσοστό του ναυλοσυμφώνου, τους όρους και τις προϋποθέσεις του" Ακόμη και αν αφορά αγορά μόνο μιας μικρή ποσότητα σε ένα VLCC, οποιαδήποτε επισταλία θα χρεωθεί με το πλήρες ποσοστό επισταλίας του ναυλοσυμφώνου για το πλοίο. Η προσθήκη "pro rata για μέρος φορτίου" στη ρήτρα επισταλίας, θα υποχρεώσει το ποσοστό επισταλίας c / p να υπολογιστεί ανάλογα με το μέγεθος του φορτίου με τον ίδιο τρόπο όπως με τον επιτρεπόμενο χρόνο φορτοεκφόρτωσης παραπάνω.

Καθώς αυτό μπορεί να μην είναι αποδεκτό από έναν αγοραστή FOB ή έναν πωλητή CIF, εναλλακτικές ρήτρες που μπορούν είναι προτιμότερο να συμπεριληφθούν είναι : "Το ποσοστό επισταλίας να μην υπερβαίνει το τρέχον ναύλο της αγοράς για ένα ενδεικτικό πλοίο με καλοκαιρινό νεκρό φορτίο που ισοδυναμεί με το μέγεθος του φορτίου που πρέπει να παραδοθεί συν 1.500 τόνους", ή εναλλακτικά, συν 5%".

Επίσης ο χρόνος ευθύνης πρέπει να μοιράζεται μεταξύ αρκετών προμηθευτών FOB ή δεκτών CIF για μέρος του φορτίου. Ο χρόνος ίσως χρειαστεί να χωριστεί στο χρόνο

αναμονής πριν από την πρόσδεση, στο χρόνο την αποβάθρα, στο χρόνο μετατόπισης μεταξύ των αγκυροβολιών και το πρόσθετο κόστος, όπως οι παρακάμψεις.

Η κατανομή βασίζεται στην αρχή του πιο συμβαλλόμενο μέρος έχει τον έλεγχο του πλοίου και είναι υπεύθυνο για το χρόνο ή την αιτία της καθυστέρησης. Τα ακόλουθα παραδείγματα βασίζονται στην εκφόρτωση ενός μοιρασμένου φορτίου μεταξύ δύο ιδιοκτητών / αποδεκτών. Οι αρχές είναι οι ίδιες για φορτώσεις και επίσης σε περιπτώσεις που σχετίζονται περισσότεροι από δύο ιδιοκτήτες / αποδέκτες φορτίου (INTERTANKO, 2012):

1. Εάν ένα πλοίο είναι αγκυροβολημένο, περιμένοντας τον παραλήπτη να δώσει εντολές εκφόρτωσης, ο χρόνος μέχρι το ανέβασμα της άγκυρας θα χωριστεί κατά αναλογία στο μερίδιο του παραλήπτη του φορτίου επί του πλοίου. Ωστόσο, εάν για οποιονδήποτε λόγο ένας παραλήπτης συμφωνήσει να εκφορτώσει το φορτίο του πρώτος, όλος ο χρόνος αναμονής των εντολών εκφόρτωσης θα είναι στην δική του ευθύνη.
2. Όταν έχουν δοθεί εντολές εκφόρτωσης για ένα μέρος φορτίου, όλος ο χρόνος που μετράτε μετά το ανέβασμα της άγκυρας έως την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης αυτού του φορτίου θα είναι στην ευθύνη του αποδέκτη αυτού του φορτίου.
3. Όταν το φορτίο εκφορτώνεται σε μία αποβάθρα σε δύο ξεχωριστούς αποδέκτες και η εκφόρτωση είναι ταυτόχρονη, όλος ο χρόνος που μετράτε θα διαιρείται κατά αναλογία στις ποσότητες που τους ανήκουν. Ωστόσο, όπου η εκφόρτωση είναι διαδοχική και ο χρόνος που χρησιμοποιείται για κάθε φορτίο είναι σαφώς ξεχωριστός, κάθε αποδέκτης θα είναι υπεύθυνος για το δικό του χρόνο εκφόρτωσης.
4. Μετά την εκφόρτωση του πρώτου φορτίου, ο ιδιοκτήτης του φορτίου που παραμένει επί του πλοίου θα είναι υπεύθυνος για όλο το χρόνο να μετράει, είτε από τη στιγμή που το πλοίο επαναγκυροβολεί για να περιμένει περαιτέρω εντολές ή που πηγαίνει απευθείας στην προβλήτα του.

Οι κατ' αναλογία επιτρεπόμενοι χρόνοι φορτοεκφόρτωσής για φορτία υπολογίζονται σύμφωνα με τις πραγματικές ποσότητες της φορτωτικής για κάθε προμηθευτή διαιρούμενες με τη συνολική ποσότητα της φορτωτικής. Οποιοσδήποτε κοινός χρόνος που μετράτε υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο.

Για τις εκφορτώσεις, οι ποσότητες της φορτωτικής χρησιμοποιούνται όταν υπάρχουν ξεχωριστές φορτωτικές για κάθε φορτίο του αποδέκτη. Ωστόσο, εάν μία φορτωτικής πρέπει να χωριστεί μεταξύ διαφορετικών αποδεκτών, η ονομαστική ποσότητα διαιρούμενη με τη συνολική ποσότητα της φορτωτικής είναι αυτή που χρησιμοποιείται κανονικά.

Στις συμβάσεις πωλήσεων FOB η συμπερίληψη της διατύπωσης "κατ' αναλογία για το μέρος του φορτίου " είτε στη σταλία είτε στην επισταλία θα κάνει μια πολύ σημαντική διαφορά στο ποσό της επισταλίας που μπορεί να ανακτηθεί.

Η ρήτρα σταλίας σε μια σύμβαση πώλησης FOB καθορίζει το χρόνο που επιτρέπεται για τη φόρτωση της συμφωνηθείσας ποσότητας. Εάν η ρήτρα λέει ότι ο επιτρεπόμενος χρόνος είναι "36 ώρες + 6 ώρες NOR", τότε αυτός είναι ο επιτρεπόμενος χρόνος, ανεξάρτητα από το αν η φορτωθείς ποσότητα είναι το πλήρες φορτίο ή μόνο ένα μέρος του φορτίου. Εάν η ρήτρα αναφέρει "36 ώρες και 6 ώρες NOR κατ' αναλογία για μέρος φορτίου ", οι 36 ώρες μειώνονται ανάλογα με την αναλογία της συμβατικής ποσότητας προς το συνολικό φορτίο που φορτώνεται. Ως εκ τούτου, αν το μέρος φορτίου είναι 75.000 mt από ένα συνολικό φορτίο 100.000 mt, ο επιτρεπόμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης για 75.000 mt είναι: $36 \text{ ώρες} \times 75.000 / 100.000 \text{ mt} = 27 \text{ ώρες}$.

Ο επιτρεπόμενος χρόνος των 6 ωρών NOR δεν πρέπει να υπολογίζεται κατά αναλογία, διότι ισχύει για το σύνολο του πλοίου και για τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα χορηγείται σε κάθε λιμένα φόρτωσης / εκφόρτωσης.

Ωστόσο, για να είναι αυστηρά ακριβής, η ρήτρα πρέπει να γραφεί ως "36 ώρες κατ' αναλογία για μέρος φορτίου συν 6 ώρες NOR".

Η εφαρμογή του ποσοστού επισταλίας είναι απλή όταν η ρήτρα επισταλίας αναφέρει "Σύμφωνα με το ποσοστό του ναυλοσυμφώνου, τους όρους και τις προϋποθέσεις

του". Το πλήρες ποσοστό επισταλίας του ναυλοσυμφώνου θα ισχύει για όποια επισταλία έχει προκύψει κατά τη φόρτωση της ποσότητας στη σύμβαση πώλησης. Ωστόσο, είναι σημαντικό να προσδιοριστεί ο χρόνος που ο πωλητής χρησιμοποίησε για τη φόρτωση της ποσότητας της σύμβασης.

Όταν η ποσότητα που πωλείται είναι μόνο μέρος της συνολικής φορτωμένης ποσότητας και ο χρόνος φόρτωσης καλύπτει ολόκληρο το φορτίο, ο μόνος τρόπος για να γίνει αυτό είναι να μοιραστεί ο συνολικός χρόνος φόρτωσης αναλογικά. Αυτό εξασφαλίζει ότι κάθε πωλητής πληρώνει μόνο την επισταλία του επιπλέον χρόνου για τη φόρτωση της δικής του συμβατικής ποσότητας. Κάθε πωλητής δεν είναι υπεύθυνος για το σύνολο της επισταλίας του συνολικού φορτίου.

Εάν δύο μέρη του φορτίου, 75.000 mt από τον πωλητή "Α" και 25.000 mt από τον πωλητή "Β" έχουν φορτωθεί ξεχωριστά με ξεχωριστές ώρες που καταγράφονται για κάθε φορτίο, ο πωλητής "Α" είναι υπεύθυνος μόνο για το χρόνο που απαιτείται για τη φόρτωση των 75.000 mt.

Σε αυτό θα πρέπει να προστεθεί ένα αναλογικό ποσοστό του χρόνου που είναι κοινός για τα δύο φορτία, δηλ. ο χρόνος που ξοδεύεται περιμένοντας μια προβλήτα και ο συνυπολογιζόμενος χρόνος αναμονής μετά την πρόσδεση.

Η προσθήκη των ρητρών "κατά αναλογία για μερικό φορτίο" στη ρήτρα επισταλίας σε μια σύμβαση έχει μια δραματική επίδραση στο ύψος της επισταλίας που μπορεί να ανακτηθεί.

Η "επισταλία σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου, η επισταλία κατ' αναλογία για μερικό φορτίο" πάντοτε τηρείται για να μειώσει το ποσοστό επισταλίας που αντιστοιχεί στο τμήμα του συνολικού φορτίου που έχει φορτωθεί.

Εάν αγοραστούν 4.000 mt και δεν υπάρχει αναλογία του ποσοστού επισταλίας θα πληρωθεί επισταλία με το ποσοστό επισταλίας του ναυλοσυμφώνου, ακόμη και αν ο πωλητής το παραδίδει σε ένα πλοίο 50.000 dwt. Όταν υπάρχει πιθανότητα να συμβεί κάτι τέτοιο, είναι λογικό να προστεθεί μια ρήτρα στη σύμβαση αγοράς, σύμφωνα με την οποία το ποσοστό επισταλίας να είναι ανάλογο με το μέγεθος του φορτίου ή, εάν

μπορεί να το ξεπεραστεί, να προσδιοριστεί ότι το ποσοστό πρέπει να εφαρμοστεί κατά αναλογία για ένα μέρος του φορτίου.

5.3. Κύκλοι και κατ' αναλογία διακανονισμοί επισταλίας

Οι κύκλοι ή οι κατ' αναλογία διακανονισμοί επισταλίας είναι αποτελεσματικοί τρόποι επίλυσης των συμβατικών απαιτήσεων επισταλίας, όταν πολλά μέρη συμμετέχουν σε μια αλυσίδα κυριότητας για ένα μόνο φορτίο. Αντί όλες τις εταιρείες της αλυσίδας να υποβάλλουν πλήρη απαίτηση στους πελάτες τους, κάθε ένας συμφωνεί να καταβάλει μόνο το καθαρό μερίδιό του της πλήρης απαίτηση επισταλίας απευθείας στον ναυλωτή.

Η κατευθυντήρια αρχή του κατ' αναλογία διακανονισμού είναι ότι το ποσό που κάθε εταιρεία πληρώνει ως το καθαρό της μερίδιο πρέπει να είναι πάντα η διαφορά μεταξύ της ορθής αξίωσης που θα έπρεπε να λαμβάνει με τον κανονικό τρόπο και της σωστής αξίωσης που μπορεί να μεταβιβάσει. Με άλλα λόγια, η συνολική αξίωση και η καθαρή υποχρέωση κάθε εταιρείας παραμένουν οι ίδιες.

Οι αναλογικοί διακανονισμοί εξαλείφουν τα προβλήματα των επικοινωνιών, των διαφορών και της καθυστέρησης και της δαπάνης της μεταφοράς κεφαλαίων μέσω μιας αλυσίδας, μερικές φορές σε περισσότερες από 100 συμβάσεις. Καμία εταιρεία δεν επιθυμεί να διευθετήσει αυτές τις αξιώσεις μέχρι να λάβουν οι ίδιοι την πληρωμή. Στην πραγματικότητα, οι περισσότερες εταιρείες δεν επιθυμούν καν να δεχτούν την πληρωμή από τον πελάτη τους μέχρι να είναι σίγουροι ότι το ποσό που ανακτούν είναι σύμφωνο με το τι θα δεχτούν οι προμηθευτές τους.

Από την άλλη πλευρά, οι ναυλωτές δεν μπορούν νομίμως να το χρησιμοποιήσουν ως δικαιολογία για την καθυστέρηση της επίλυσης της απαίτησης του πλοιοκτήτη. Οι κατ' αναλογία διακανονισμοί λειτουργούν καλύτερα όταν όλες οι εταιρείες μιας αλυσίδας εμπορεύονται ένα φορτίο με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις υπό μια τυποποιημένη σύμβαση.

Οι διακανονισμοί επισταλίας κύκλου στην αγορά των 15 ημερών FOB Brent Crude ολοκληρώνονται χωρίς να πληρώνονται οι επισταλίες από τις περισσότερες εταιρείες της αλυσίδας. Αν δεν υπήρχε σπάσιμο του κύκλου, η απαίτηση αποζημίωσης FOB θα

περάσει από τον ναυλωτή μέσω όλων των εταιρειών της αλυσίδας στον κάτοχο του ακατέργαστου αργού πετρελαίου, ο οποίος στη συνέχεια θα έδινε το ποσό που ανακτήθηκε από το τερματικό φόρτωσης πίσω κατά μήκος της αλυσίδας στο ναυλωτή. Αυτό θα ήταν πολύ αργή διαδικασία επειδή μπορεί να υπάρχουν 50 ή και περισσότερες συμβάσεις σε διάφορες αλυσίδες για διάφορα φορτία αργού πετρελαίου που φορτώνονται στο ίδιο πλοίο. Για να συντομευτεί η πορεία των κεφαλαίων για να φτάσουν στον ναυλωτή, συνήθως συνάπτεται συμφωνία εξόδου από τον κύκλο από όλες τις εμπλεκόμενες εταιρείες. Ως εκ τούτου, η ευθύνη για την επισταλία όλων των συμβάσεων της αλυσίδας που συνάπτονται μεταξύ δύο συμβάσεων που κατέχονται από την ίδια εταιρεία ακυρώνονται κανονικά (INTERTANKO, 2012).

5.4. Προθεσμίες (Time Bars)

Οι προθεσμίες ορίζουν ότι μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα μια αξίωση δεν μπορεί πλέον να ανακτηθεί ή να εκτελεσθεί με διαιτησία ή από τα δικαστήρια. Λόγω της δραματικής τους επίδρασης, οι χρονικοί περιορισμοί θα αποτελούν πάντοτε πηγή αμφισβήτησης όσον αφορά τις αξιώσεις επισταλίας.

Υπάρχουν διάφορες πιθανές προθεσμίες που μπορούν να εφαρμοστούν και η ύπαρξή τους, ιδίως στις συμβάσεις πώλησης, δεν είναι πάντα πολύ προφανής:

α) Χρονικοί περιορισμοί Ναυλοσυμφώνου. Συχνά, αλλά όχι πάντα, 90 ημέρες μετά τις οποίες δεν θα καταβληθούν αξιώσεις από τον ναυλωτή. Μερικές φορές η ρήτρα προθεσμίας θα λέει "όλες τις αξιώσεις". Αν λέει μόνο ότι οι απαίτηση για επισταλία θα έχει προθεσμία, η αξίωση για κράτηση θα εξακολουθεί να είναι ανακτήσιμη. Δεν υπάρχει ρήτρα χρονικού περιορισμού στο ASBATANKVOY, οπότε οι ναυλωτές θα συμπεριλαμβάνουν συνήθως μία στις επιπρόσθετες ρήτρες τους

β) Συμβατική προθεσμία. Κάποιος μπορεί πάντα να περιλαμβάνει μια ρήτρα προθεσμίας σε μια σύμβαση. Για παράδειγμα, η Far East Open-Spec. Naphtha σύμβαση ορίζει ότι κάθε αξίωση πρέπει να κοινοποιείται εντός ενός έτους.

γ) Οι προθεσμίες που περιλαμβάνονται στους γενικούς όρους και προϋποθέσεις των συμβάσεων των εταιρειών αργού πετρελαίου διέπονται από τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις της Shell U.K. όπου η προθεσμία είναι 90 ημέρες. Οι γενικοί όροι και

προϋποθέσεις της STASCO's FOB δηλώνει ότι η απαίτηση πρέπει να κοινοποιηθεί εντός 45 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της δήλωσης ετοιμότητας του πλοίου

δ) Κανονιστικές προθεσμίες. Αυτές εξαρτώνται από τη δικαιοδοσία που εμπίπτει η σύμβαση. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, ο αιτών έχει έξι χρόνια από το γεγονός, π.χ. την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, προκειμένου να κινηθεί η δικαστική διαδικασία. Σημείωση. Η αποστολή υπενθυμίσεων δεν αρκεί, για να διατηρηθεί μια αξίωση ζωντανή. Πρέπει να αρχίσει διαιτησία ή δικαστική υπόθεση. Στις Η.Π.Α. η προθεσμία ποικίλει ανάλογα με την κατάσταση. Στη Νέα Υόρκη είναι έξι χρόνια, αλλά σε μερικά κράτη είναι μόνο δύο ή τρία. Αν και δεν σχετίζεται με την επισταλία, υπάρχει μία πέμπτη προθεσμία. Σύμφωνα με τους κανόνες της Hague-Visby, δεδομένης της ισχύουσας νομοθεσίας στο Ηνωμένο Βασίλειο από το νόμο περί θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων 1971, ο ναυλωτής ή ο μεταγενέστερος κάτοχος των φορτωτικών έχει ένα έτος για να ζητήσει αποζημίωση έναντι του πλοιοκτήτη (Djadjev, 2017).

Το πρώτο πρόβλημα είναι να καθοριστούν ποιες προθεσμίες, αν υπάρχουν, ισχύουν. Σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι θέμα ελέγχου της έντυπης μορφής και των πρόσθετων ρητρών.

Η εύρεση της προθεσμίας σε μια σύμβαση πώλησης δεν είναι πάντα τόσο απλή. Πρέπει να ελεγχθεί η σύμβαση και τους τυχόν πρόσθετους όρους που έχουν αναφερθεί, όπως οι γενικοί όροι και οι προϋποθέσεις μιας εταιρείας. Όταν στις συμβάσεις περιλαμβάνεται ο όρος "αποζημίωση σύμφωνα με το ποσοστό του ναυλοσυμφώνου, τους όρους και τις προϋποθέσεις του" αυτό δεν σημαίνει υποχρεωτικά ότι μια προθεσμία στο ναυλοσύμφωνο ενσωματώνεται στη σύμβαση πώλησης. Μέχρι την απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου την υπόθεση O.K. Petroleum v. Vitol S.A. The Chemical Venture [1995], υπήρξαν σημαντικές διαφωνίες σχετικά με αυτό. Ο δικαστής, ο κ. Justice Colman, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι λέξεις όπως "αποζημίωση σύμφωνα με το ποσοστό του ναυλοσυμφώνου, τους όρους και τις προϋποθέσεις του, έχουν ως αποτέλεσμα να ενσωματώνουν στη σύμβαση πώλησης μόνο τους όρους που είναι απαραίτητοι για το υπολογισμό της επισταλίας. Συνεπώς, αν οι εταιρείες επιθυμούν να αποφύγουν την πληρωμή των απαιτήσεων καθυστερημένες αξιώσεις επισταλίας, πρέπει να

περιλαμβάνουν μια συγκεκριμένη ρήτρα προθεσμίας στις συμβάσεις πώλησής τους. Η λογική του δικαστή βασιζόταν στη σύγκριση με προηγούμενες αποφάσεις που αφορούσαν την ικανότητα των διαδοχικών αγοραστών σε σχέση με τους όρους μιας φορτωτικής, ιδίως σε σχέση με τη ρήτρα διαιτησίας.

Το δεύτερο πρόβλημα είναι να διασφαλιστεί ότι οι αξιώσεις είναι αποδεκτά τεκμηριωμένες. Αυτό θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την ακριβή περιγραφή της ρήτρας σχετικά με την προθεσμία. Μερικές φορές είναι απαραίτητο μόνο να επισημανθεί η αξίωση. Συχνά απαιτείται μια πλήρως τεκμηριωμένη αξίωση. Το ναυλοσύμφωνο Shellvoy5 ρήτρα 15 (3) απαιτεί τόσο την κοινοποίηση εντός 60 ημερών όσο και μια πλήρως τεκμηριωμένη αξίωση εντός 90 ημερών από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης. Υπάρχουν πολλά επιχειρήματα σχετικά με το κατά πόσον τα παρεχόμενα έγγραφα είναι επαρκή. Όταν υποβάλλονται τα υπογεγραμμένα έγγραφα, η αξίωση θα απορριφθεί σχεδόν σίγουρα εάν η δήλωση των πραγματικών περιστατικών (SOF) δεν υπογραφεί. Αν και δεν είναι απολύτως απαραίτητο να παρέχονται περισσότερα από τα ελάχιστα αποδεικτικά στοιχεία που επιτρέπουν στον παραλήπτη να ελέγξει την απαίτηση, είναι πολύ καλύτερο να αποφεύγονται παρατεταμένες διαφωνίες με την παροχή όλων των διαθέσιμων εγγράφων όποτε είναι δυνατόν.

5.5. Δημιουργία κέρδους από τις αξιώσεις επισταλίας

Υπάρχει μια απόλυτη υποχρέωση να πληρώνεται η επισταλία σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου ναύλωσης ή της σύμβασης πώλησης. Η επισταλία δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως αποζημίωση δηλαδή πρέπει να πληρωθεί ό, τι οφείλεται σύμφωνα με το συμβόλαιο, όχι μικρότερο ποσό το οποίο ο αιτών μπορεί να πρέπει να πληρώσει σύμφωνα με άλλα συμβόλαια ή ναυλοσύμφωνά του. Η αρχή ότι μπορεί να προκύψει κέρδος από μια αξίωση επισταλίας καταρχήν διαπιστώθηκε στην υπόθεση *Houlder Brothers & Co. Ltd v. Commissioner of Public Works* [1908] AC 276. Κανείς έχει το δικαίωμα να αποκομίσει κέρδος από την επισταλία, εάν τα συμβόλαια του το επιτρέπουν. Για παράδειγμα, μπορεί να υπάρχει ένας επιτρεπτός διαθέσιμος χρόνος για φορτοεκφόρτωση διάρκειας 96 ωρών στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου, αλλά να επιτρέπεται στους προμηθευτές και στους αποδέκτες συνολικά μόνο χρόνο 72 ωρών

για φόρτωση και εκφόρτωση στις συμβάσεις πώλησης. Φυσικά, η υποχρέωση πληρωμής επισταλίας κάτω από ένα συμβόλαιο ναύλωσης δεν σημαίνει ότι αυτή μπορεί αυτόματα να ανακτηθεί από το συμβόλαιο πώλησης. Θα εξαρτηθεί από τους όρους της σύμβασης. Όπως προαναφέρθηκε, το πλοίο μπορεί να έχει φτάσει στο λιμάνι και ο ναυλωτής θα πρέπει να πληρώσει για το χρόνο αναμονής. Ωστόσο, αν δεν έχει ξεκινήσει η σταλία βάσει της σύμβασης πώλησης, επειδή για παράδειγμα το πλοίο έφτασε πριν από τις ημερομηνίες παράδοσης, δεν θα είναι δυνατή η ανάκτηση του κόστους από τον συμβατικό συνεργάτη. Επιπλέον, η ανάκτηση της επισταλίας από μια σύμβαση πώλησης που δηλώνει "αποζημίωση σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου" προϋποθέτει ναυλοσύμφωνο που περιλαμβάνει ποσοστό επισταλίας.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, κάθε σύμβαση σε μια αλυσίδα συμβάσεων είναι ξεχωριστή και η ευθύνη για την επισταλία θα υπόκειται, με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε ειδικών αντιθέτων όρων, σε πλήρη ανεξαρτησία από οποιεσδήποτε άλλες συμβάσεις.

Χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στις ρήτρες που αναφέρουν ότι μια εταιρεία θα δικαιούται μόνο να ανακτήσει την επισταλία από κάποιον άλλον στο βαθμό που ο άλλος μπορεί να την ανακτήσει από τον προμηθευτή ή τον παραλήπτη του. "Είναι σε θέση να ανακτήσει" που σύμφωνα με το Ανώτατο Δικαστήριο σημαίνει "πραγματικές ανακτήσεις" (Socap v. Marc Rich [1990])

Υπάρχει μια τάση περιορισμού των απαιτήσεων με λέξεις που αποσκοπούν στην αποτροπή του κέρδους από το άλλο μέρος, (π.χ. "Εξυπακούεται ότι οι πωλητές δεν θα χρεώσουν υπερβολική αποζημίωση σε σχέση με εκείνη που επιβαρύνονται για το παραπάνω ταξίδι") μετατρέποντας στην σύμβαση πώλησης την επισταλία σε αποζημίωση. Τέτοιες διατυπώσεις μπορούν να επιβραδύνουν τη διαδικασία διευθέτησης, καθώς είναι συχνά δύσκολο να εξοφληθεί ένας πελάτη μέχρι να συμφωνηθεί η αξίωση του πλοιοκτήτη ή του προμηθευτή. Μερικές φορές σημαίνει ότι ο αποδέκτης της αξίωσης θα απαιτήσει αποδείξεις για το ποσό που τιμολογήθηκε, συμφωνήθηκε ή καταβλήθηκε στον πλοιοκτήτη. Μπορούν ακόμη να ισχυρίζονται, λανθασμένα, ότι αν δεν συμπεριληφθεί στα άλλα δικαιολογητικά, η αξίωση μπορεί να παραγραφεί. Το βάρος πέφτει στο μέλος που θέλει να στηριχθεί στη ρήτρα

προθεσμίας για να δείξει ότι αυτή ήταν η σαφής πρόθεση και των δύο μερών. Δεν υπάρχει εγγύηση ότι η αξίωση θα συμφωνηθεί, πόσο μάλλον θα καταβληθεί στον πλοιοκτήτη, εντός 90 ημερών. Υπό αυτές τις συνθήκες, δεν είναι λογικό να επιχειρείται προθεσμία στην απαίτηση, διότι δεν έχει παρασχεθεί η απόδειξη του ποσού που καταβλήθηκε στον πλοιοκτήτη

5.6. Γενικοί όροι και προϋποθέσεις των επιχειρήσεων

Οι περισσότερες μεγάλες εταιρείες πετρελαίου έχουν τους δικούς τους όρους και προϋποθέσεις (General Terms & Conditions) που συμπεριλαμβάνουν στις συμβάσεις τους οποτεδήποτε αυτό είναι δυνατόν. Περισσότερο να πούμε ότι αυτοί πρέπει να εξεταστούν με προσοχή, καθώς σίγουρα θα επηρεάσουν τον υπολογισμό της επισταλίας. Μπορούν, όπως προαναφέρθηκε, να εισαγάγουν ακόμη μια προθεσμία κάτω των 90 ημερών. Όπου τα διωλιστήρια πωλούν τακτικά FOB, έχει εμπορικό νόημα να εξασφαλίζουν ότι έχουν ένα ευνοϊκό σύνολο όρων και συνθηκών FOB, καθώς αυτοί μπορούν να μειώσουν σημαντικά το ποσό της επισταλίας που θα πρέπει να πληρώσουν. Πολλοί έμποροι εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στη διαπραγμάτευση της τιμής αγοράς του πετρελαίου και δεν ασχολούνται με τα «μικρά γράμματα» των γενικών όρων και προϋποθέσεων. Σε ορισμένα μέρη του κόσμου, οι όροι είναι τόσο αποτρεπτικοί ώστε οι πιθανότητες ανάκτησης κάτι περισσότερο από την αποζημίωση επισταλίας που καταβάλλεται στο πλαίσιο του συμβολαίου ναύλωσης είναι εξαιρετικά περιορισμένο.

5.7. Αποφυγή ανεπιθύμητων διαφορών στις συμβάσεις εμπορίας

Με λίγη πρόβλεψη πολλές διαφορές μπορούν να αποφευχθούν. Ορισμένα γενικά σημεία που μπορούν να βοηθήσουν είναι (Lüddecke, 1993):

- *Εμπόριο με ξεκάθαρες ρήτρες σταλίας και επισταλίας στις συμβάσεις πώλησης.* Υπάρχουν πολλές παραλλαγές στις ρήτρες σταλίας και το χειρότερο είναι ότι είναι ανοικτές σε πολλές διαφορετικές ερμηνείες. Στο ένα άκρο, εμφανίζεται το απίθανο των "36 ωρών SHINC (κατ' αναλογία σε περίπτωση μερικού φορτίου) συν 6 ώρες NOR εάν και μέχρι την έκταση που χρησιμοποιείται ". Από την άλλη πλευρά, μερικές ρήτρες ορίζουν απλώς "36 ώρες SHINC συν 6

ώρες NOR", από τις οποίες πολλές εταιρίες θεωρούν ότι αυτό πάντα τους παρέχει 42 ώρες, δεχόμενες ότι οι 6 ώρες NOR ισχύουν ακόμη και αν το πλοίο έχει υποβάλει δήλωση ετοιμότητας στην προβλήτα και άρχισε να αντλεί μέσα σε αυτές τις 6 ώρες.

- *Διατήρηση ταυτόσημων όρων στην αγορά και πώληση του ίδιου φορτίου.* Ακόμη και όταν διαπραγματεύονται υποθετικά συμφωνίες "back-to-back", οι έμποροι είναι σε θέση να εισαγάγουν πρόσθετους όρους σε μία από τις συμβάσεις που καταλήγουν να τους κοστίζουν ανεπανόρθωτη αποζημίωση. Είναι αδύνατο να διατηρηθούν οι όροι μιας σύμβασης πώλησης "back-to-back" με το ναυλοσύμφωνο, ακόμη και όταν συμπεριλαμβάνονται οι λέξεις "αποζημίωση σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, τους όρους και τις προϋποθέσεις του".
- *Προσοχή στους γενικούς όρους και προϋποθέσεις των άλλων εταιρειών.* Η εξασφάλιση της πιο πρόσφατης έκδοσης των γενικών όρων και προϋποθέσεων των εταιρειών και η λεπτομερής ανάλυση των συνεπειών της επισταλίας θα βοηθήσει σημαντικά στην αποφυγή μελλοντικών προστριβών. Η τήρηση των προθεσμιών για την αξίωση απαιτήσεων είναι θεμελιώδης
- *Επιβεβαίωση ότι οι ρήτρες που αναφέρονται στις συμβάσεις είναι σαφείς και κατανοητές.* Οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να δίνουν στα πλοία και στα φορτία την κατάλληλη προθεσμία προειδοποίησης. Η έλευση ενός πλοίο στο Ρότερνταμ αύριο, μπορεί να κοστίσει τετραήμερη επισταλία εάν η σύμβαση πώλησης καθορίζει ελάχιστη προθεσμία προειδοποίησης πέντε ημερολογιακών ημερών.
- *Οι εκκρεμείς αξιώσεις δεν πρέπει να παραμένουν χωρίς να υπάρχουν ενέργειες.* Σε περίπτωση που η εξεύρεση λύσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών δεν είναι δυνατή, η επιστολή ενός δικηγόρου ή απλά ο διορισμός διαιτητή δεν είναι δαπανηρή και αποκτάται η προσοχή της άλλης πλευράς γεγονός που καθιστά μια επιθυμία διευθέτησης πιο πιθανή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Επίλυση διαφορών

6.1. Διαιτησία και μεσολάβηση (Arbitration and Mediation)

Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί όροι διαιτησίας. Στην Ευρώπη, οι όροι των ναυτιλιακών διαιτητών του Λονδίνου (L.M.A.A.) χρησιμοποιούνται συστηματικά για την επίλυση πολλών θαλάσσιων διαφορών. Το L.M.A.A. έχει επίσης μια μικρή διαδικασία αξιώσεων για ποσά μικρότερα των 50.000 δολαρίων. Επίσης, έχουν κανόνες FALCA (διαιτησία γρήγορου και χαμηλού κόστους) για αξιώσεις κάτω από 250.000 USD. Γενικά, οι δικηγόροι προτιμούν τους πλήρεις όρους της LMAA, παρόλο που αυτές μπορούν να συνεπάγονται μια μακρά διαδικασία που μιμείται στενά τις διαδικασίες που οδηγούν σε ακρόαση στο Ανώτατο Δικαστήριο. Άλλοι κανόνες για τη διαιτησία περιλαμβάνουν το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) που εδρεύει στο Παρίσι και το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Λονδίνου (LCIA). Στη Νέα Υόρκη υπάρχει η Εταιρεία Ναυτιλιακών Διαιτητών (SMA). Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με τους διαιτητές, το δικαστήριο και ο χρόνος ενός δικαστή δεν πρέπει να πληρώνονται. Είναι πολύ πιθανό μια διαιτησία με προφορική ακρόαση ενώπιον τριών διαιτητών να κοστίζει περισσότερο από την αντίστοιχη διαδικασία του Ανώτατου Δικαστηρίου.

Ευτυχώς, μόνο ένα μικρό ποσοστό διαιτητικών αποφάσεων πηγαίνει μέχρι την επιδίκαση. Συχνά τα συμβαλλόμενα μέρη εντοπίζουν τις αδυναμίες των δικών τους επιχειρημάτων καθώς η διαιτησία προχωρά και οι καλύτεροι δικηγόροι προσπαθούν πάντοτε να συμβιβαστούν, όποτε είναι δυνατόν, παρά να προχωρήσουν σε διαιτησία. Το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY, ρήτρα 24, ορίζει ότι κάθε πλευρά πρέπει να διορίσει τον διαιτητή της εντός 20 ημερών και εάν η μία πλευρά δεν το έχει πράξει, η άλλη πλευρά μπορεί να διορίσει τον δεύτερο η ίδια. Οι δύο διαιτητές θα ορίσουν ένα τρίτο, αν και μερικές φορές τα μέρη συμφωνούν ότι ένας τρίτος διαιτητής δεν χρειάζεται να διοριστεί εφόσον οι δύο συμφωνούν για τις διαδικασίες και μπορούν να καταλήξουν σε μια συμφωνημένη επιδίκαση από μόνοι τους.

Είναι βέβαια δυνατό τα μέρη να συμφωνήσουν να δεχτούν την απόφαση ενός μόνο διαιτητή. Σε αυτή την περίπτωση η διαιτησία βασίζεται μόνο στην παρουσίαση των εγγράφων, δηλαδή δεν υπάρχει προφορική ακρόαση και διεξάγεται από έναν μόνο διαιτητή σε αυστηρό χρονικό πλαίσιο. Για να μειωθεί ο αμφιλεγόμενος χαρακτήρας της διαιτησίας, τα μέρη συμφωνούν συνήθως να μοιράζονται το κόστος 50/50. Αυτές οι διαιτησίες είναι οριστικές και δεσμευτικές, δηλ. δεν υπάρχει προσφυγή, δεδομένου ότι ο νόμος περί διαιτησίας του 1996, ο οποίος αναθεώρησε και καθόρισε τις γενικές αρχές και διαδικασίες διαιτησίας βάσει του αγγλικού δικαίου, καθιστά πολύ δυσκολότερο να αμφισβητηθεί η διαιτησία.

Η προσφυγή σε ένδικα μέσα χορηγείται μόνο από το Ανώτατο Δικαστήριο αν

α) η απόφαση του δικαστηρίου (διαιτητική ομάδα) είναι προφανώς εσφαλμένη ή

β) «το ζήτημα είναι γενικής δημόσιας σημασίας και η απόφαση του δικαστηρίου είναι τουλάχιστον ανοικτή με σοβαρές αμφιβολίες". Όταν είναι δυνατό να ασκηθεί έφεση, η υπόθεση θα εξεταστεί από το Ανώτατο Δικαστήριο, συνεπαγόμενη έτσι περαιτέρω έξοδα. Κατά περίπτωση, το Ανώτατο Δικαστήριο θα επιτρέψει να γίνει προσφυγή κατά της δικής του απόφασης στο Εφετείο. Αυτό συμβαίνει συνήθως όταν υπάρχει ένα σημαντικό ζήτημα δικαίου που πρέπει να αποφασιστεί. Στο Εφετείο τρεις δικαστές θα εξετάσουν την υπόθεση. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το Εφετείο μπορεί να δώσει στους διαδίκους την άδεια να προσφύγουν στη Βουλή των Λόρδων.

Στην "Διαμεσολάβηση" δεν επιβάλλεται απόφαση στα συμβαλλόμενα μέρη. Πρόκειται για μια τελείως εθελοντική διαδικασία με την οποία και οι δύο πλευρές συμφωνούν να χρησιμοποιήσουν έναν διαμεσολαβητή, προκειμένου να επιτύχουν μια αποδεκτή διευθέτηση. Οι διαμεσολαβήσεις μπορεί να είναι επίσημες, με αμφότερα τα μέρη να στέκονται με τους δικηγόρους τους σε χωριστά δωμάτια και ο διαμεσολαβητής να μετακινείται μεταξύ τους. Στη βιομηχανία πετρελαίου, είναι πιθανότερο ο διαμεσολαβητής να χρησιμοποιεί φαξ και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Μπορεί να βρίσκονται σε γραφεία πολλά χιλιόμετρα μακριά και είναι απίθανο να είναι σε θέση να αφιερώσουν το χρόνο και το κόστος της συνάντησης.

Αυτές οι ανεπίσημες μεσολαβήσεις επιτρέπουν στον διαμεσολαβητή περισσότερο χρόνο για να απομονώσει τις αδυναμίες σε αντιτιθέμενα επιχειρήματα και να επιτύχει μια τελική συμφωνία. Οι διαμεσολαβήσεις λειτουργούν σωστά όταν τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν μια συνεχή εμπορική σχέση που δεν θέλουν να διακινδυνεύσουν να την καταστρέψουν με τη διαιτησία ή τα δικαστήρια.

Υπάρχουν διάφορα συστήματα επίλυσης διαφορών που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος, όπως (Williams, 2014):

- *Μεσολάβηση*. Μια μεσολάβηση είναι μια συνεδρίαση διαπραγμάτευσης και διακανονισμού που διεξάγεται μεταξύ δύο ή περισσότερων μερών σε μια διαμάχη με την παρουσία ειδικού διαμεσολαβητή, ο οποίος έχει ως καθήκον να προσπαθήσει να μεσολαβήσει για την επίλυση της διαφοράς.
- *Συμβιβασμός*. Η συνδιαλλαγή είναι παρόμοια με τη μεσολάβηση, εκτός από το γεγονός ότι ο διαμεσολαβητής τείνει να διαδραματίζει πιο ενεργό ρόλο και μπορεί να προσφέρει προτάσεις και απόψεις σε μια προσπάθεια να ενθαρρύνει τα μέρη να επιτύχουν μια διευθέτηση.
- *Πρώωρη ουδέτερη αξιολόγηση*. Σε αυτό το σημείο ζητείται μια ανεξάρτητη τρίτη οντότητα από τους διαδίκους έτσι ώστε να διατυπώσουν και να εξετάσουν τις απόψεις τους σχετικά με το πιθανό ύψος της αξίωσης ή για μία ή περισσότερες πτυχές της αξίωσης σε πρώιμο στάδιο πριν από τη διάθεση όλων των αποδεικτικών στοιχείων και την πλήρη διατύπωση των ισχυρισμών τους.
- *Med-Arb*. Αυτή είναι μια διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα μέρη συμφωνούν ότι εάν η διαμεσολάβηση δεν οδηγήσει σε διακανονισμό, ο διαμεσολαβητής μετατρέπεται σε διαιτητή του οποίου η απόφαση είναι δεσμευτική.

Τα τελευταία χρόνια τα δικαστήρια παροτρύνουν τους διαδίκους να χρησιμοποιούν τα συστήματα διαμεσολάβησης και συχνά έχουν διατάξει να ανασταλούν οι δικαστικές διαδικασίες, έτσι ώστε τα μέρη να δοκιμάσουν τέτοιες λύσεις. Οι εν λόγω αποφάσεις έχουν ληφθεί είτε κατόπιν αιτήσεως ενός ή περισσότερων από τους διαδίκους είτε από το δικαστήριο με δική του βούληση. Εάν εκδοθεί τέτοια εντολή

τότε οποιοσδήποτε συμβαλλόμενος που θεωρείται ότι δεν συνεργάζεται μπορεί να υποστεί κυρώσεις ακόμη και αν ο διάδικος αυτός κερδίσει την δίκη.

6.2. Ασφάλιση

Εφαρμοστέο δίκαιο στις θαλάσσιες μεταφορές ως επί το πλείστον είναι το Αγγλικό Δίκαιο. Νομοθετικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες ασφαλίσεις αποτελεί η νομοθετική πράξη 1906 (Marine Insurance Act, M.I.A. 1906) με την οποία κωδικοποιήθηκαν όλες οι μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμοι, γεγονός που την κατέστησε την βάση όλων των ασφαλίσεων που αφορούν θαλάσσια γεγονότα. (Παζαρζής, 2015).

Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης ορίζεται από τον νόμο περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών (Marine Insurance Act 1963) ως "συμφωνία με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, κατά τον τρόπο και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί, για τις απώλειες που σχετίζονται με θαλάσσια περιστατικά, με κάλυψη ζημιών σε πλοία, φορτία ή ναύλο " (Gulati, 2009).

Στην ναυτασφάλιση καθοριστικό ρόλο όσον αφορά την ασφάλιση για αξιώσεις που έχουν υποβληθεί, εναντίον των πλοιοκτητών ή των ναυλωτών, από άλλα πρόσωπα ή εταιρείες (τρίτοι), αποτελούν οι "Protection and Indemnity (P&I) Club insurance", γνωστές ως λέσχες P&I. Αξιώσεις όπως, επακόλουθες ζημιές, επισταλίες, απώλεια μισθώσεως ή απώλεια χρήσεως που μπορεί να έχουν οι πλοιοκτήτες ή οι ναυλωτές μπορεί να καλυφθούν από P&I λέσχες ή άλλους ασφαλιστές με κάποιο πρόσθετο ασφαλιστρο (Williams, 2014).

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή, ο ασφαλιστής δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματά του ως «υποκατάστατο» και να αναλάβει όλα τα δικαιώματα που μπορεί να απαιτήσει ο ασφαλισμένος έναντι τρίτου που έχει προκαλέσει τη ζημία (Brækhus, Rein, 2002).

6.3. Έξοδα επίλυσης διαφορών

Όλα τα συστήματα επίλυσης αξιώσεων επιβαρύνουν τα μέρη με νομικά και άλλα έξοδα. Η απόφαση συμμετοχής σε τέτοιες διαδικασίες απαιτεί την εξέταση των ακόλουθων ζητημάτων:

- Πόσο κοστίζει η διαδικασία; και
- Εάν ο νικητής θα δικαιούται να ανακτήσει τα έξοδα αυτά από τον ηττημένο;

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να βοηθηθούν από αυτή την άποψη από τους ασφαλιστές της P & I λέσχης τους ή τους ασφαλιστές του τομέα της άμυνας, οι οποίοι έχουν έμπειρη γνώση σχετικά με τα θέματα αυτά. Το κατά πόσον τα έξοδα μπορούν να ανακτηθούν από τον ηττηθέντα διάδικο μπορεί να προκύψει μόνο μέσω της δικαστικής διαδικασίας ή της διαιτησίας.

Αν τα μέρη επιλέξουν να διευθετήσουν τις διαφορές τους μέσω διαμεσολάβησης, τότε το κόστος κατανέμεται εξίσου και καμία πλευρά δεν δικαιούται να ανακτήσει οποιοδήποτε μέρος αυτών των εξόδων από την άλλη πλευρά, εκτός εάν κατά την διαδικασία συμφωνηθεί διαφορετική αναλογία καταμερισμού του κόστους.

Το θέμα της ανάκτησης των εξόδων από διαδικασίες αντιπαραθέσεων εξαρτάται συνήθως από το κράτος στο οποίο λαμβάνει χώρα αυτή η διαδικασία. Για παράδειγμα, τα δικαστήρια των ΗΠΑ απαιτούν συχνά από τα μέρη να καλύπτουν τα νομικά τους έξοδα με ίδιους πόρους, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών των δικηγόρων.

Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι αυτός ο γενικός κανόνας δεν μπορεί να εφαρμοστεί εάν υπάρχει συμβατική ή κανονιστική διάταξη αντίθετη ή όταν το δίκαιο που διέπει την επίμαχη διαφορά επιτρέπει ή απαιτεί την καταβολή δικαστικών εξόδων.

Οι διαιτητές στις ΗΠΑ καταμερίζουν τα δικαστικά έξοδα αν το επιτρέπουν οι κανόνες διαιτησίας, με τη σύμφωνη γνώμη των συμβαλλομένων ή από το δίκαιο της ισχύουσας σύμβασης (Williams, 2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^Ο

Επισταλίες και ανταγωνιστικότητα

7.1. Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από τη διαχείριση Επισταλιών

Η απάντηση στο ερώτημα «εάν μπορεί να προκύψει κέρδος από την διαχείριση των επισταλιών;» είναι εύκολο να δοθεί. Άλλωστε στο κεφάλαιο “Δημιουργία κέρδους από τις αξιώσεις επισταλίας” τεκμηριώνεται με σαφήνεια η δυνατότητα επίτευξης κέρδους από πλευράς ναυλωτών από την σωστή διαχείριση του demurrage. Στο ερώτημα όμως εάν η διαχείριση των επισταλιών μπορεί να αποτελέσει ή να δημιουργήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είτε για τους πλοιοκτήτες είτε για τους ναυλωτές, χρειάζεται σίγουρα να το προσεγγίσει κανείς από περισσότερες πλευρές για να παρέχει μια ολοκληρωμένη απάντηση.

Από την πλευρά των πλοιοκτητών η αξίωση των επισταλιών αποτελεί μια συνήθη και σχεδόν καθημερινή απασχόληση. Το ποσό των επισταλιών αποτελεί καθαρό έσοδο για την εταιρία και η όποια μείωση του ή αδυναμία είσπραξής του θα αποτελέσει αντίστοιχα καθαρή ζημία. Οι μη ανακτώμενες αξιώσεις έχουν άμεσο αντίκτυπο στα αποτελέσματα της επιχείρησης . Όσο πιο δύσκολες είναι οι οικονομικές συγκυρίες και όσο πιο μικρά τα περιθώρια κέρδους τόσο μεγαλύτερη είναι η επίπτωση.

Συγκεκριμένα οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου (oil tankers) εμφανίζονται την τελευταία πενταετία με ζημίες ή οριακά κέρδη (UNCTAD, 2017). Αυτό σημαίνει ότι για να αναπληρωθούν τα καθαρά έσοδα που θα χάνονταν από μία αξίωση demurrage \$100.000 θα απαιτείτο η εξασφάλιση ναύλου ύψους \$2.000.000 με ποσοστό κέρδους τουλάχιστον 5%. Και ενώ το ποσό των \$ 100.000 είναι σύνηθες για επισταλίες αντίθετα οι ναύλοι των \$ 2.000.000 όχι τόσο. Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς πόσο σημαντικό ρόλο μπορεί να παίζει η σωστή διαχείριση των επισταλιών στους οικονομικούς δείκτες και την μόχλευση που μπορεί να προσφέρει στην αλυσίδα αξίας μιας πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Είναι δεδομένο ότι το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς είναι δύσκολο, επικίνδυνο, πολυσύνθετο, με πολλές παραμέτρους και απρόβλεπτους παράγοντες. Η επισταλία αποτελεί ένα αναπόφευκτο αποτέλεσμα των παραπάνω και πρέπει να βαρύνει τελικά

αυτόν ή αυτούς που έχουν αναλάβει ή μοιράζονται τον κίνδυνο. Όταν αυτό συμβαίνει τότε το μέρος ή τα μέρη που επιβαρύνονται με το κόστος το θεωρούν εύλογο, δίκαιο και αναμενόμενο σε σχέση με τον κίνδυνο που ανέλαβαν. Σε αντίθετη περίπτωση αισθάνονται ότι αδικούνται και οδηγούνται σε αντιπαράθεση.

Όπως άλλωστε διαφαίνεται από τις χιλιάδες περιπτώσεις που έφτασαν να απασχολήσουν ακόμα και τα ανώτατα δικαστήρια, μέσα στα χρόνια, πρόκειται για αντιπαραθέσεις που προκλήθηκαν από έλλειψη επιμέλειας, τεκμηρίωσης και κατανόησης.

Όπως προαναφέρθηκε οι επισταλίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της δραστηριότητας των πλοιοκτητών που τους φέρνουν συχνά σε αντιπαράθεση με τους «πελάτες τους» ναυλωτές, οι οποίοι είναι γνώστες και πολύ ικανοί όταν πρόκειται για την υπεράσπιση αξιώσεων. Ως εκ τούτου η σωστή, λεπτομερής και με επιμέλεια τήρηση και παρουσίαση των αξιώσεων demurrage, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό χαρακτηριστικό διαφοροποίησης από τους ανταγωνιστές και να συμβάλλει στο «χτίσιμο» του κύρους και του ονόματος της επιχείρησης.

Από την άλλη πλευρά οι ναυλωτές έχουν να αντιμετωπίσουν εμπόρους και εταιρίες που για τους περισσότερους, η λειτουργία μεταφοράς είναι ένας αναγκαίος ανεπιθύμητος πονοκέφαλος, γεγονός που καθιστά τις αξιώσεις για επισταλία «ημικρανία» (Pezold, Augello, 2008). Οι ξεκάθαροι και κατανοητοί όροι, η «εκπαίδευση» των πελατών στα θέματα που μπορούν να προκαλέσουν το ανεπιθύμητο κόστος της επισταλίας, η επισήμανση των γραμμών μεταβίβασης της ευθύνης και ο σωστός, λεπτομερής και με διαφάνεια καταλογισμός μπορούν να αποτελέσουν το «φάρμακο». Θα προσφέρουν επίσης στην εταιρία ναυλώσεων τη δυνατότητα να εδραιώσει την θέση της στην αγορά, αφού οι ευχαριστημένοι πελάτες γίνονται «πιστοί πελάτες». Η δημιουργία πιστών πελατών, θα μειώσει δραστικά το κόστος προσέλκυσης και εξυπηρέτησης των πελατών και θα αυξήσει το μερίδιο αγοράς και τα κέρδη της εταιρίας (Reichheld, 1993).

Η διατήρηση μακροχρόνιων σχέσεων με τους πελάτες αυξάνει την κερδοφορία (Zeithmal et al., 1996). Η διατήρηση μακροχρόνιων σχέσεων με το πελάτη, επιτυγχάνεται με την προσφορά υπηρεσιών που ξεπερνούν τις προσδοκίες του και δεν

περιορίζονται στο να ανταποκρίνονται απλώς στις ανάγκες του (Kotler & Armstrong, 2009). Άλλωστε, τα αποτελέσματα εμπειρικών μελετών έχουν καταδείξει ότι, η διατήρηση ενός υφιστάμενου πελάτη στοιχίζει πέντε φορές λιγότερο από το κόστος της προσέλκυσης ενός νέου (Desatnick, 1987) και η κερδοφορία των νέων πελατών, για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα από την απόκτηση τους, είναι χαμηλή (Zeithmal et al., 1996). Επιπρόσθετα οι πελάτες οι οποίοι αισθάνονται ότι απολαμβάνουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών έχουν περισσότερες πιθανότητες να παραμείνουν αφοσιωμένοι και να συνεχίζουν να συστήνουν και να προωθούν σε άλλους τις υπηρεσίες που αγοράζουν από την εταιρεία (Hallowell, 1996). Η προώθηση από στόμα σε στόμα (Word of Mouth) στο χώρο της ναυτιλίας παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην επαναγορά υπηρεσιών και την καθιέρωση των εταιριών (Shin, 2017). Από την πλευρά λοιπόν της εταιρίας, η επιδίωξη να προσελκύσει νέους πελάτες, να διατηρήσει τους υφιστάμενους και να πολλαπλασιάσει την αξία του λογαριασμού τους, μέσω της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, δεν είναι απλά λογική και θεμιτή αλλά και αναγκαία. Η εξάλειψη των τριβών από θέματα που αφορούν τις επισταλίες δείχνει ότι μπορούν να την βοηθήσουν σε αυτή την κατεύθυνση και να την διαφοροποιήσουν από τους ανταγωνιστές της.

Η αγορά των Oil Tankers κάτω από ναύλωση για ταξίδι μπορεί να αποτελεί ένα τμήμα της μεγάλης αγοράς του Voyage Market, όμως σίγουρα μπορεί να τμηματοποιηθεί περαιτέρω με βάση τα μεγέθη και το είδος των πλοίων, των ταξιδιών και των αναγκών των πελατών. Η διαχείριση των επισταλιών όπως διαπιστώσαμε μπορεί να συμβάλλει τόσο στην επίτευξη καλύτερων οικονομικών αποτελεσμάτων, για μια πλοιοκτήτρια ή ναυλώτρια εταιρία, όσο και να τις διαφοροποιήσει από πλευράς ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών. Ως εκ τούτου οι εταιρίες μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν διαφορετική στρατηγική είτε επιλέγοντας την ηγεσία κόστους παρέχοντας χαμηλότερες τιμές ναύλων αξιοποιώντας το χαμηλότερο κόστος που μπορεί να τους εξασφαλίζει η σωστή διαχείριση των επισταλιών είτε να διαφοροποιηθούν μέσω της παρεχόμενης ποιότητας υπηρεσιών αξιώνοντας ακόμη και υψηλότερες τιμές. Μπορούν επίσης να εστιαστούν σε μικρότερα τμήματα της αγοράς (π.χ. μικρές ποσότητες, συγκεκριμένα λιμάνια κ.λπ.) επιλέγοντας είτε την μία ή την άλλη από τις προαναφερόμενες στρατηγικές (Porter, 1985).

Σύμφωνα με τη θεωρία των πόρων και ικανοτήτων, σε περιόδους που το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μίας επιχείρησης (οι πόροι και οι ικανότητές της) αποτελούν μία πιο σταθερή βάση για να σχεδιάζει και να εφαρμόζει μία επιχείρηση τη στρατηγική της. Δεν αρκεί όμως μία επιχείρηση να διαθέτει μόνο πόρους αλλά θα πρέπει να μπορεί να τους συνδυάζει ώστε να δημιουργεί ικανότητες διαχείρισης και αλλαγής. Οι θεμελιώδεις ικανότητες, είναι αυτές που μπορούν να προσδώσουν στην επιχείρηση διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Παπαδάκης, 2007).

Είναι συχνό το φαινόμενο να γίνεται ιδιαίτερα επιμελής προσπάθεια από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και ο υπεύθυνος για να αποστείλει την αξίωση, να ξεχάσει να βάλει κάποια ή κάποιες σελίδες από τα απαραίτητα έγγραφα (π.χ. μία δήλωση ετοιμότητας NOR) τινάζοντας την αξίωση στον αέρα. Μια πλοιοκτήτρια εταιρία η οποία θέλει να εκμεταλλευτεί το θέμα των επισταλιών πρέπει να σχεδιάσει τις απαραίτητες διαδικασίες (business process reengineering) για την αποτελεσματικότερη διαχείριση τους, να εστιάσει στην κατάλληλη επιλογή, στελέχωση, εκπαίδευση και συντονισμό του προσωπικού της τόσο στην ξηρά όσο και στα πλοία της και με τον κατάλληλο εξοπλισμό να διευκολύνει και να αυτοματοποιήσει μέρος των απαιτούμενων εργασιών και ελέγχων. Η σημαντικότητα του θέματος και οι τρόποι αντιμετώπισης του θα πρέπει να γίνουν μέρος της οργανωσιακής της κουλτούρας.

Αντίστοιχα θα πρέπει να πράξει και μια ναυλώτρια εταιρία ρίχνοντας όμως και το βάρος της στους agents, στην μετάδοση της γνώσης και των πληροφοριών που έχει από τα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς και τις όποιες ιδιαιτερότητες μπορεί να περιλαμβάνει κάποιο συγκεκριμένο ταξίδι καθώς και στην εκπαίδευση των πωλητών της, οι οποίοι με τη σειρά τους θα «εκπαιδεύσουν» τους πελάτες. Η επιλογή διευθέτησης καθώς και η ενδεχόμενη ασφάλιση και υποκατάστασή της από τους ασφαλιστές στην διεκδίκηση μιας πιθανής αξίωσης επισταλίας μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να βοηθήσει στην διάσωση μιας εμπορικής σχέσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

Συμπεράσματα

8.1. Συμπεράσματα

Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν τους γίγαντες της θάλασσας, ξεπερνώντας σε μήκος τα υψηλότερα κτίρια στον πλανήτη, φτάνουν να μεταφέρουν εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, αργού, υποπροϊόντων και τελικών προϊόντων πετρελαίου, σε αποστάσεις χιλιάδων μιλίων στους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Έως τα τέλη του 2017, τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το 28,7 % του συνολικού εκτοπίσματος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έναντι του (49,7%) που ήταν την δεκαετία του 80'.

Οι τομείς της αγοράς, α) των ναύλων, β) της αγοραπωλησίας πλοίων, γ) της κατασκευής νέων πλοίων και δ) της διάλυσης πλοίων, αλληλοεπιδρούν και αλληλεξαρτώνται, παρά του ότι παρουσιάζουν έντονη διαφοροποίηση μεταξύ τους επηρεάζοντας, κάθε μία, θετικά ή αρνητικά μία ή περισσότερες από τις άλλες.

Ο διεθνής χαρακτήρας της αγοράς των δεξαμενοπλοίων την υποχρεώνει να λειτουργεί μέσα σε ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο, εξαρτώμενη τόσο από εξωγενείς όσο και από ενδογενείς παράγοντες, εμφανίζοντας κυκλικότητα όσον αφορά την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Μελέτες έχουν καταδείξει ότι η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι απόλυτα ανταγωνιστική. Αν και η αγορά έχει διατηρήσει τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της, η δομή της ιδιοκτησίας έχει υποστεί ριζικές αλλαγές, αφού οι μεγάλες εταιρείες εμπορίας πετρελαίου, μετατοπίστηκαν από την πολιτική άμεσου ελέγχου των μεταφορικών αναγκών τους στην αναζήτηση ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων κατά ταξίδι στην spot αγορά. Η αγορά χαρακτηρίζεται από κινητικότητα, ευκολία εισόδου, έλλειψη συγκέντρωσης και ομοιογένεια. Οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται από πολλές παραμέτρους όπως το μέγεθος, η ηλικία, το ταξίδι, ειδικό εξοπλισμό που φέρει το πλοίο κ.λ.π..

Η ναυλαγορά το 2016 μειώθηκε κατά 12%, σε σχέση με το 2015, χωρίς να αποκλίνει από τον μέσο όρο πενταετίας, λόγω της άφιξης νέων πλοίων και την επιβράδυνση της αύξησης της ζήτησης πετρελαίου. Οι ανισορροπίες των θεμελιωδών μεγεθών της αγοράς, είχαν αντίκτυπο στα κέρδη που υπέστησαν περαιτέρω πιέσεις, ιδιαίτερα κατά τους τελευταίους έξι μήνες του έτους. Συνολικά, τα έσοδα των δεξαμενόπλοιων ανήλθαν σε περίπου 17.917 δολάρια ημερησίως το 2016, σημειώνοντας πτώση 42%, σε σύγκριση με το 2015. Η μείωση αυτή επηρεάστηκε από την άνοδο των τιμών του αργού πετρελαίου, οι οποίες επηρέασαν επίσης το κόστος των καυσίμων.

Η μίσθωση πλοίου για τη μεταφορά φορτίου είναι μία από τις σημαντικότερες και ταυτόχρονα πιο απαιτητικές λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι σημαντικό επειδή η κύρια δραστηριότητα της ναυτιλίας επιτυγχάνεται όταν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο να μεταφέρει ένα δεδομένο όγκο φορτίου με συμφωνημένο ναύλο. Από τις κύριες μορφές ναύλωσης: α) κατά ταξίδι, β) χρονοναύλωση, γ) πλοίου γυμνού, δ) συνεχόμενων ταξιδιών, ε) εργολαβικής εκμίσθωσης και στ) ταξιδιού χρονοδιάρκειας, ο πλέον διαδεδομένος στην αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι αυτός της ναύλωσης κατά ταξίδι (Voyage Charter) όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού και αμείβεται είτε κατ' αποκοπή (lump-sum), είτε συναρτάται με την πραγματική ποσότητα του φορτίου που είναι να μεταφερθεί.

Τα συμβόλαια μεταφοράς με τα οποία συμφωνούνται οι όροι του ταξιδιού καλούνται ναυλοσύμφωνα και τα βασικά τους στοιχεία απαρτίζονται από:

1. Ταξίδι στο λιμάνι φόρτωσης
2. Η λειτουργία φόρτωσης
3. Το φορτωμένο ταξίδι
4. Η λειτουργία εκφόρτωσης

Όπου τα χαρακτηριστικά 1 και 3 είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη και τα χαρακτηριστικά 2 και 4 αποτελούν κοινές λειτουργίες του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, με την πρωταρχική ευθύνη να βαρύνει το ναυλωτή.

Τυποποιημένες μορφές ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται ευρέως στις μέρες μας αποτελούν τα ναυλοσύμφωνα ASBAII, ASBATANKVOY, BPVOY3, BPVOY4,

SHELLVOY5, SHELLVOY6, EXXONVOY90, EXXONMOBILVOY 2000/2005/2012, με επικρατέστερα τα ASBATANKVOY (1969), BPVOY4 (1998), BPVOY5 (2015), EXXONMOBILVOY (2005), EXXONMOBILVOY (2012), SHELLVOY5 (1987), SHELLVOY6 (2005).

Στα ναυλοσύμφωνα εκτός των άλλων είναι ιδιαίτερα σημαντικό να καθορίζεται με ακρίβεια πότε κάθε στάδιο τελειώνει και ξεκινάει το επόμενο κατά τη διάρκεια μιας ναύλωσης ταξιδιού, διότι αυτό θα καθορίσει εάν ο χρόνος θα μετρηθεί για τον ναυλωτή ή για τον πλοιοκτήτη.

Η καθυστέρηση του πλοίου στο λιμάνι επιφέρει σημαντικές απώλειες κερδών στον πλοιοκτήτη, απώλειες που δικαιωματικά προσπαθεί να αντισταθμίσει μέσω των επισταλιών (demurrage). Η είσπραξή τους όμως αποτελεί παραδοσιακά σημείο προστριβών μεταξύ της πλοιοκτησίας και των ναυλωτών, καθώς οι δεύτεροι προσπαθούν να αποφύγουν ή να μειώσουν τα ποσά έχοντας τις περισσότερες φορές ως δεδομένο ότι το πλοίο έχει ήδη εκτελέσει το ταξίδι, γεγονός που τους παρέχει διαπραγματευτικό πλεονέκτημα.

Η ευθύνη για το χρόνο που χρησιμοποιείται συνήθως μετατοπίζεται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή όταν ξεκινά η σταλία. Εάν το πλοίο δεν εκτελεί το ταξίδι, ενδέχεται να χρησιμοποιήσει την επιτρεπτή "σταλία" του ναυλωτή, ή να υποστεί "επισταλία" ή ίσως να βρεθεί σε "κράτηση". Ο υπολογισμός της επισταλίας γίνεται με βάση το ναύλο. Ο δείκτης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ναύλων της spot αγοράς των δεξαμενόπλοιων είναι ο Wordscale ο οποίος διευκολύνει τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές να συγκρίνουν τα κέρδη των πλοίων τους σε διαφορετικές διαδρομές.

Πολλοί όροι και στοιχεία στα ναυλοσύμφωνα μπορούν να επηρεάσουν τις σταλίες και κατά συνέπεια τις επισταλίες, για το λόγο αυτό απαιτείται σημαντική τεχνογνωσία για την χρήση και διατύπωση συγκεκριμένων όρων στο σώμα των ναυλοσυμφώνων. Ακόμα και η αρχική επιλογή του τύπου του ναυλοσυμφώνου μπορεί να παίζει καθοριστικό ρόλο. Ρήτρες που αφορούν τη δήλωση ετοιμότητας, το πιστοποιητικό απαλλαγής από μεταδοτικές ασθένειες και το χρόνο χορήγησης του, το πότε ένα πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει, η άντληση, οι καιρικές συνθήκες κ.λ.π. μπορούν να

μεταθέσουν την ευθύνη και το χρόνο από την πλευρά του ναυλωτή στον πλοιοκτήτη και τούμπλαλιν.

Η τεκμηρίωση των αξιώσεων με τα απαραίτητα έγγραφα είναι κεφαλαιώδους σημασίας αφού μπορούν να αποτελέσουν το λόγο κατάρριψης τους.

Παρά του ότι το σύνολο του ελεύθερου χρόνου που διατίθεται για εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης (laytime allowance) αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ των πλοιοκτητών και ναυλωτών, τα σημεία εκκίνησης και παύσης των σταλιών διαφοροποιούνται ανάλογα με το ναυλοσύμφωνο. Μόλις εξαντληθεί ο επιτρεπτός χρόνος φορτοεκφόρτωσης, το πλοίο θεωρείται ότι βρίσκεται σε επισταλία με την ημερήσια χρέωση που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Η χρέωση επισταλίας είναι αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για την ζημία που υφίσταται το πλοίο του. Καλύπτει το ημερήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου συν ένα λογικό περιθώριο κέρδους.

Οι επισταλίες υπεισέρχονται και στις συμβάσεις αγοραπωλησίας FOB, CIF και CFR με αντίστοιχους όρους μεταξύ του ναυλωτή και των πωλητών ή αγοραστών, γεγονός που επιτρέπει στο ναυλωτή να αποκομίσει κέρδος από την επισταλία, εάν τα συμβόλαια του το επιτρέπουν.

Οι επισταλίες αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι του συνολικού τζίρου των Voyage Charters των Oil Tanker και ως εκ τούτου καθίσταται σημαντική η οριοθέτηση του ποιους, πότε και σε τι ποσοστό επιβαρύνει. Οι διαρκείς αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας και η σειρά διεθνών κανονισμών, που όπως έχει δείξει σχετικές έρευνες δεν έφεραν τίποτα παραπάνω από περισσότερα έγγραφα και υποχρεώσεις γραφειοκρατικής φύσης (Βλάχος, 2011), σίγουρα δεν βοηθούν το έργο των ενδιαφερομένων μερών να καταλήξουν σε τυποποιημένους όρους ναυλοσυμφώνων, που να καλύπτουν όλο το φάσμα των σταλιών και επισταλιών. Ο καθορισμός του χρόνου έναρξης και λήξης των σταλιών και επισταλιών, ο υπολογισμός τους και το ποια μέρη βαρύνει, διαφέρει στις τυποποιημένες μορφές ναυλοσυμφώνων με αποτέλεσμα κάποια να ευνοούν την πλευρά των πλοιοκτητών και κάποια άλλα των ναυλωτών. Αυτό συμβάλλει ακόμη περισσότερο στην πρόκληση τριβών με αποτέλεσμα πολλές φορές την ανατροπή πολύτιμων εμπορικών σχέσεων.

Η διαιτησία και η μεσολάβηση μπορεί να αποτρέψουν σε μεγάλο βαθμό τις έντονες και υψηλού κόστους αντιδικίες μέσω των ένδικων μέσων και η ασφάλιση μπορεί να παίζει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη διάσωσης μιας εμπορικής σχέσης.

Από την πλευρά των πλοιοκτητών η αξίωση των επισταλιών αποτελεί καθαρό έσοδο για την εταιρία και η όποια μείωση του ή αδυναμία είσπραξης του καθαρής ζημιάς. Αντίστοιχα για τους ναυλωτές αποτελεί έξοδο όσον αφορά την σχέση του με τους πλοιοκτήτες και έσοδο όσον αφορά τις συμβάσεις αγοραπωλησίας με τους αγοραστές ή προμηθευτές. Η επισταλία αποτελεί ένα αναπόφευκτο αποτέλεσμα της θαλάσσιας μεταφοράς στις ναυλώσεις για ταξίδι και πρέπει να βαρύνει τελικά αυτόν ή αυτούς που έχουν αναλάβει ή μοιράζονται τον κίνδυνο. Όταν αυτό συμβαίνει τότε το μέρος ή τα μέρη που επιβαρύνονται με το κόστος το θεωρούν εύλογο, δίκαιο και αναμενόμενο σε σχέση με τον κίνδυνο που ανέλαβαν. Σε αντίθετη περίπτωση αισθάνονται ότι αδικούνται και οδηγούνται σε αντιπαράθεση.

Η εξάλειψη των τριβών από θέματα που αφορούν τις επισταλίες δείχνει ότι μπορούν να βοηθήσουν στην προσέλκυση νέων πελατών, την αύξηση του λογαριασμού των υφισταμένων πελατών και να διαφοροποιήσουν τις εταιρίες από τους ανταγωνιστές τους μέσω της παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Η κατανόηση και σε βάθος ανάλυση των σταλιών/επισταλιών και της λειτουργίας τους μπορεί να βοηθήσει τις εταιρίες στον σχεδιασμό διαδικασιών και συστημάτων που θα διαχειρίζονται τα εν λόγω θέματα αποτελεσματικά, αποκτώντας έτσι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο μπορούν να αξιοποιήσουν στην υλοποίηση της στρατηγικής τους.

Η εναρμόνιση των ανθρωπίνων πόρων, τόσο στην στεριά όσο και στη θάλασσα, με την κατεύθυνση αυτή και η ενσωμάτωση της αλλαγής στην κουλτούρα της επιχείρησης είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσουν σημαντικούς παράγοντες επιτυχίας.

Εν κατακλείδι η παρούσα εργασία καταδεικνύει ότι η σωστή διαχείριση των επισταλιών τόσο από την πλευρά των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών μπορεί να επιφέρει κέρδος αλλά και να αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις εταιρίες οι οποίες θα επενδύσουν σε αυτή την κατεύθυνση. Η ποσοτικοποίηση των

αποτελεσμάτων αυτών μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω έρευνας που θα επαληθεύει και θα ποσοτικοποιεί το εν λόγω συμπέρασμα.

Βιβλιογραφία – Αρθρογραφία - Διαδίκτυο

A. Ελληνόγλωσση

1. Βλάχος Γεώργιος, (2015), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Σταμούλη Α.Ε.
2. Βλάχος Γεώργιος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Σταμούλη Α.Ε.
3. Βλάχος Γεώργιος, Ξένη-Ευτυχία Ψύχου, (2011), *Ναυλώσεις*, Σταμούλη Α.Ε.
4. Γιαννάκης Ν. Αθανάσιος, (2009), *Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων, Όροι ναυλοσυμφώνου, φορτωτικής, Shipping*, Αμφιτρίτη
5. Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2002), *Εισαγωγή στις ναυλώσεις*, Σταμούλη Α.Ε.
6. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, (2015), *Ναυτασφαλίσεις*, Da Vinci
7. Παπαδάκης Βασίλης, (2007), *Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής εμπειρία*, Τόμος Α΄: Θεωρία, Εκδόσεις Μπένου
8. Kotler Philip, Armstrong Gary, (2009), *Αρχές Μάρκετινγκ*, 9η Έκδοση, Β. Γκιούρδας

B. Ξενόγλωσση

1. Brækhus Sjur, Alex Rein, (2002), *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th Edition, GARD
2. Branch E. Alan (2012), *Elements of Shipping*, 7th Edition, Routledge
3. Coghlin Terence, Andrew Baker, Julian Kenny, John Kimball, Thomas H. Belknap Jr, (2014), *Time Charters*, 7th Edition, Informa Law for Routledge
4. Cooke Julian, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, Michael Sturley, (2014), *Voyage Charters*, Informa Law for Routledge
5. Davies Donald, (2006), *Commencement of Laytime*, 4th Edition, Informa Law
6. Desatnick R. L., (1987), *Building the customer-oriented work force*, Training and Development Journal, Vol. 41, pp 72-74
7. Force Robert, Athanassios N. Yiannopoulos, Martin Davies, (2005), *Admiralty and Maritime Law*, Practitioners Edition, Volume 1, Beard Books

8. Glen David, (1990), *The emergence of differentiation in the oil tanker market, 1970 – 1978*, Maritime Policy and Management 17 (4): 289 – 312 .
9. Hallowell Roger, (1996), *The relationships of customer satisfaction, customer loyalty, and profitability: an empirical study*, International Journal of Service Industry Management, Vol. 7 Issue: 4, pp.27-42,
10. Djadjev Ilian, (2017) *The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo: The Hague-Visby Rules*, Springer
11. Eyres J. David, (2006), *Ship Construction*, Elsevier
12. Gulati C. Neelam, (2009), *Principles of Insurance Management: A Special Focus On Developments In Indian Insurance Sector Pre And Post Liberalization*, Excel Books India
13. Hillenius Patrick, Arne Sandevärn, (2018), *Shipbroking and Chartering Practice*, Taylor & Francis
14. IMO Publishing, (2006), *Specialized Training for Oil Tankers*
1. [INTERTANKO, \(2012\), *Demurrage a Practical Guide for Tanker Masters, 1st Edition 1998*](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
15. [Kavussanos G. Manolis, Amir H. Alizadeh, \(2002\), *Efficient pricing of ships in the dry bulk sector of the shipping industry*, Maritime Policy and Management, 29 \(3\), p.303-330](#) [πρόσβαση 14/09/2018]
16. Lüddecke F. Christof, (1993), *Marine Claims: A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*, LLP
17. Lyridis V. Dimitrios, Zacharioudakis Panayotis, (2012), *Liquid Bulk Shipping*, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, edited by Talley K. Wayne, John Wiley & Sons, Ltd
18. Management Association, Information Resources (MAIR), (2015), *Transportation Systems and Engineering: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications*, IGI Global
19. Pagonis Thomas, (2009), *Chartering Practice Handbook, 5th Revised Edition*, Dimelis Publications
20. Pezold Carl George, Augello J. William, 2008, *Freight Claims in Plain English*, Transportation & Logistics Council

21. Plomaritou Evi, (2014), A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4 307-321
22. Plomaritou Evi, Anthony Papadopoulos, (2017), *Shipbroking and Chartering Practice*, Taylor & Francis
23. Porter E. Michael, 1985, *The Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*, Free Press
24. Reichheld F. Frederick, (1993), *Loyalty-Based Management*, Harvard Business Review, March- April, pp. 64-73.
25. Schofield John, (2015), *Laytime and Demurrage*, CRC Press,
26. Shin Youngran, (2017), *Do corporate sustainable management activities improve customer satisfaction, word of mouth intention and repurchase intention? Empirical evidence from the shipping industry*, Emerald Insight
27. Soyer Baris, Tettenborn Andrew, (2016), *International Trade and Carriage of Goods*, CRC Press
28. Spilsbury Louise, Spilsbury Richard, (2017), *Oil Tankers at Sea*, The Rosen Publishing Group
29. Stopford Martin, (2009), *Maritime Economics, 3rd Edition*, Routledge
30. Talley K. Wayne, (2012), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, John Wiley & Sons, Ltd.
31. Theotokas Ioannis, (2018), *Management of Shipping Companies*, Routledge
32. Wilding Andrew, (2018), *A Guide to Tanker Voyage Charterparties*, ASDEM
33. Williams Richard, (2014), *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, GARD
34. Zannetos S. Zenon, (1966), *The Theory of Oil Tankship Rates, An Economic Analysis of Tankship Operations*, Volume No. 4 in the M.I.T. Economics Monograph Series
35. Zeithaml A. V., L. L. Berry and A. Parasuraman, "The Behavioural Consequences of Service Quality," *Journal of Marketing*, Vol. 60, No. 2, 1996, pp. 31-46.

Γ. Δικαστικές Υποθέσεις

1. The Adelfa [1988] 2 Lloyd's Rep 466
2. The Agamemnon [1998] 1 Lloyd's Rep 675

3. The Alaska [1996] (SMA 3290)
4. The Altus [1985] 1 Lloyd's rep 423
5. The Ante Topic [1965] 1 Lloyd's Rep 198
6. The Bonde [1991] 1 Lloyd's Rep 136
7. The CHANDRIS -V- ISBRANDTSEN MOLLER COMPANY INC. [1950] 83 LL REP 385
8. The Chemical Venture [1995] O.K. Petroleum v. Vitol S.A.
9. The Delian Spirit [1971] 1 Lloyd's Rep 506
10. The Fjordaas [1988] 1 Lloyd's Rep 336
11. The Front Commander, Tidebrook Maritime Corporation v. Vitol SA [2006]
12. The Happy Day [2002] 2 Lloyd's Rep 487
13. The Houlder Brothers & Co. Ltd v. Commissioner of Public Works [1908] AC 276
14. The Jay Ganesh [1994] 2 Lloyd's Rep 358
15. The Johanna Oldendorff [1973] 2 Lloyd's Rep 285
16. The Johs Stove [1984] 1 Lloyds Rep 38
17. The INVERKIP STEAMSHIP COMPANY LTD. -V- BUNGE & CO. [1917]
18. The Khios Breeze [1958] 1 Lloyd's Rep 245
19. The Kyzikos [1987] 1 Lloyd's Rep 48
20. The Laura Prima [1982] 1 Lloyd's Rep 1
21. The Lefthero [1992] 2 Lloyd's Rep 109
22. The Linardos [1994] 1 Lloyd's Rep. 28
23. The Magpie [2006] (SMA No. 3948)
24. The Maratha Envoy [1977] 2 Lloyd's Rep 301
25. The Mexico I [1990] 1 Lloyd's Rep. 191
26. The Nelson & Sons v. Nelson Line (Liverpool) Ltd (No. 3) [1908]
27. The Nickmary [2003]
28. The Petr Schmidt [1997] 1 Lloyd's Rep 284
29. The President Brand, [1967] 2 Lloyd's Rep 338
30. The SUISSE ATLANTIQUE SOCIETE D' ARMEMENT MARITIME S.A. -V- NV ROTTERDAMSCHE KOLEN CENTRALE [1967] AC361
31. The Sea Queen [1988] 1 Lloyd's Rep 500
32. The Socap v. Marc Rich [1990] 2 Lloyd's Rep. 175
33. The Spear I [2004] 1 Lloyd's Rep. 260

34. The Stolt Spur [2002] 1 Lloyd's Rep 786
35. The Timna [1970] 2 Lloyd's Rep
36. The Tres Flores [1972] 2 Lloyd's Rep. 384
37. The Virginia M [1989] 1 Lloyd's Rep 603
38. The Vorras [1983] 1 Lloyd's Rep 579

Δ. Άρθρα

1. [ASDEM, \(2018\), Nor Prior to start of Laydays, Newsletter Issue 14](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
2. [Jeremy Clarkson, \(2008\), Largest Man Made Moving Machine, BBC](#) [πρόσβαση 22/9/2018]
3. [Ivanov Nikolai, \(2018\), A brief history of laytime, SCULD](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
4. [Law and Sea, \(2015\), Voyage Charters. NOR and Laycan](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
5. [Szteinduchert Ewa, \(2017\), Notice of Readiness and The Arrived Ship and entering the laytime and demurrage regime – revisiting “The Johanna Oldendorff” \(1973\) and 45 years later taking a trip round “The Arundel Castle” \(2017\), The Standard](#) [πρόσβαση 14/10/2018]

Ε. Πηγές

1. [ASBATANKVOY voyage charter form](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
2. [ASDEM, \(2017\), Comparison of Charterparty Exceptions](#) [πρόσβαση 24/9/2018]
3. [Clarksons Research, \(2017\), Shipping Review and Outlook, Spring](#) [πρόσβαση 24/9/2018]
4. [ExxonMobil VOY2012, Tanker Voyage Charter Party](#) [πρόσβαση 14/10/2018]
5. [GARD, \(1998\), Notice of Readiness and the commencement of laytime](#) [πρόσβαση 20/10/2018]
6. [GARD, \(2001\), English law - Notice of readiness and the commencement of laytime](#)
7. [SHELLVOY 6, \(2005\), Voyage Charter Party, Version 1.1](#) [πρόσβαση 20/10/2018]

8. [United Nations Conference on Trade and Development \(UNCTAD\), \(2017\),
Review of Maritime Transport, United Nations Publication](#) [πρόσβαση 22/9/2018]

