

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΤΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ
(LAYTIME AND DEMURRAGE)

ΤΑΝΤΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ

**Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς για την απόκτηση Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία.**

Πειραιάς, 2018

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Πολέμης Διονύσιος (Επιβλέπων)

-Βλάχος Γεώργιος

-Παντουβάκης Άγγελος

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

Περίληψη στα Ελληνικά

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με τον ορισμό αλλά και την πραγματική διάσταση των όρων σταλία και επισταλία. Οι όροι αυτοί είναι νομικοί και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ναύλωσης κατά ταξίδι ενός πλοίου. Σταλία καλείται ο χρόνος που έχει συμφωνηθεί και έχει στη διάθεση του ο ναυλωτής για την διενέργεια των εργασιών της φόρτωσης και της εκφόρτωσης του πλοίου. Η σταλία ξεκινά όταν το πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης, είναι καθ' όλα έτοιμο να ξεκινήσει εργασίες και έχει υποβάλλει έγκυρο και έγκαιρο NOR (επιστολή ετοιμότητας). Όταν ο χρόνος της σταλίας τελειώσει, σειρά έχει η επισταλία η οποία αποτελεί ένα συμφωνημένο ποσό μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή και το οποίο αποζημιώνει τον πρώτο για τον επιπλέον χρόνο που κρατήθηκε το πλοίο ώστε να ολοκληρωθούν οι εργασίες της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Αν ξεκινήσει η επισταλία να μετρά για το πλοίο δεν μπορεί να σταματήσει παρά μόνο αν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο ρήτρα εξαίρεσης. (Once on demurrage, always on demurrage) Μετά το πέρας των εργασιών φορτωεκφόρτωσης και σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα απαίτηση αποστέλλεται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή με το συνολικό απαιτητό ποσό στο οποίο είτε συναινούν και οι δύο είτε ξεκινά μια διαμάχη μεταξύ των αιτιολογώντας ο καθένας από τη μεριά του με επιχειρήματα μέσα από το ναυλοσύμφωνο και σύμφωνα πάντα με το χρονοδιάγραμμα τη θέση του. Η προετοιμασία της απαίτησης πρέπει να είναι πλήρης από τη μεριά του πλοιοκτήτη και να περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα έγγραφα αιτιολόγησης είτε από το ίδιο το πλοίο, είτε από τον λιμενικό πράκτορα ο οποίος τα ετοιμάζει πολύ προσεκτικά επίσης και μας παρέχει και άλλες χρήσιμες πληροφορίες για όλη τη διάρκεια που βρίσκεται το πλοίο στο λιμάνι αλλά και πριν. Επίσης, πρέπει να υποβληθεί εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος το οποίο ρητά προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο. Τέλος, θα μελετήσουμε κάποια πραγματικά παραδείγματα όλων των παραπάνω για την καλύτερη κατανόηση των όρων και των ερμηνειών των ρητρών των ναυλοσυμφώνων.

Περίληψη στα Αγγλικά

The thesis below refers to the definition of the terms laytime and demurrage as well as their usage in real situations in shipping. These terms are legal and always are included to a voyage charter of a vessel. Laytime is the available time that Charterer has to complete the loading and the discharging operation of the cargo. Laytime begins when the vessel has reached to her destination, she is in all respects ready to commence her operation and has tender a valid NOR. When laytime finishes, comes to the demurrage. Demurrage is the amount of money that the Charterer pays up to the Owner due to the delay of the vessel (in excess of laytime) and is often per day pro rata. Once a vessel is on demurrage, always is going to be on demurrage except may be if the charter party includes a exemption clause. After finishing the discharging operations and collecting all the supporting documents, the Owners send the claim to Charterers within time bar agreed and wait for their comments or agreement. The preparation of this claim must be fully supported by analytical documents and time sheets which can be provided by the vessel, the terminal or the port agent. Finally, we will study some cases for a better understanding of all the above. Thank you.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κύριο Πολέμη για την στήριξή του στην επιλογή του θέματός μου αλλά και σε όλη τη διάρκεια μέχρι την περάτωση της παρούσας εργασίας καθώς και την λοιπή επιτροπή, τους κυρίους Παντουβάκη και Βλάχο για τις πολύτιμες συμβουλές τους ώστε να ολοκληρωθεί με επιτυχία.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου που με στήριξε με όλες της τις δυνάμεις ώστε να στεφθούν με επιτυχία οι σπουδές μου.

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- Ναύλωση πλοίου
- Είδη ναύλωσης
 - Η ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)
 - Η χρονοναύλωση (Time Charter)
 - Η ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat Charter)
 - Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of Affreightment / COA)
 - Η ναύλωση συνεχών ταξιδίων (Consecutive Voyages Charter)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- Εισαγωγή
- Η σπουδαιότητα του χρόνου
 - Ταχύτητες φόρτωσης και εκφόρτωσης
 - Πότε ο χρόνος ξεκινάει να μετράει
 - Notice of Readiness (Επιστολή ετοιμότητας/άφιξης)
 - Ορισμός της Σταλίας (Laytime)
 - Επισταλίες (Demurrage) και Επίσπευσης (Despatch)
 - Χρόνος ο οποίος δεν μετράει ως σταλία
 - Αποζημίωση για κράτηση
 - Επίσπευση (Despatch)
 - Δήλωση γεγονότων και χρονοδιαγράμματα
 - Διακοπές εργασιών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

- **Παραδείγματα**
 - "Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX εκτός αν χρησιμοποιηθούν (u.u.) και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD
 - "Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD
 - Ο χαμένος χρόνος που περιμένει για να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ανάλογα με την περίπτωση.
 - Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".
 - Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".
 - Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".
 - Ναυλοσύμφωνο για δεξαμενόπλοια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

- **ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εισαγωγή

Το ξεκίνημα των σταλιών (σταλίες λέγοντας εννοούμε το επιτρεπόμενο χρονικό περιθώριο για να φορτώσει ή αντίστοιχα να ξεφορτώσει το πλοίο πάνω από το οποίο ο πλοιοκτήτης κατά κανόνα αποζημιώνεται με προσυμφωνημένο ποσό για τις επισταλίες) είναι ένα αντικείμενο εξαιρετικής σημασίας στην ναυτιλία αφού εφαρμόζεται σε κάθε ναυλοσύμφωνο ταξιδιού και περιλαμβάνει συνήθως μεγάλα χρηματικά ποσά στο σύνολό του. Στην πράξη, είναι κατά κανόνα ο πιο σημαντικός παράγοντας σε διαμάχες που αφορούν σταλίες και επισταλίες. Αυτό το θέμα έχει οδηγήσει στις δικαστικές αίθουσες έναν αρκετά μεγάλο αριθμό υποθέσεων όπως και έναν σωρό υποθέσεις διαιτησίας (για την ακρίβεια, υποθέσεις διαιτησίας λαμβάνουν χώρα στα Αγγλικά δικαστήρια κάθε χρόνο και από ότι φαίνεται αυτό το θέμα δεν είναι ικανό να εξαφανιστεί).

Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του λόρδου Scrutton από το 1924 κιόλας ο οποίος είπε ότι από όσο θυμάται πάντα υπήρχε μια διαμάχη μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή για το ποιός θα φέρει τον κίνδυνο της αναμονής έξω από το λιμάνι. Από τότε όχι μόνο η διαμάχη παραμένει αλλά θα έλεγε κανείς ότι λόγω του μεγάλου αριθμού υποθέσεων που έχουν στραφεί στη διαιτησία (arbitration), δεν δείχνει κανένα σημάδι μείωσης έστω και ελάχιστα. Το ξεκίνημα των σταλιών πρέπει σίγουρα να είναι μια από τις πιο καρποφόρες περιοχές για διαιτητές και δικαστές μέσα στην ευρύτερη περιοχή της μεταφοράς φορτίου μέσω θαλάσσης.

Γι αυτό το λόγο, θα αναλύσουμε παρακάτω την σπουδαιότητα του χρόνου αυτού, τις ρήτρες που υπάρχουν στα ναυλοσύμφωνα και καθορίζουν την μέτρηση του χρόνου, αλλά και κάποια παραδείγματα ώστε να γίνει αντιληπτό από τον αναγνώστη πώς υπολογίζεται ο χρόνος στο λιμάνι από την άφιξη του πλοίου μέχρι και τον ασφαλή απόπλου του από εκεί. Φυσικά κάθε ναυλοσύμφωνο για κάθε κλείσιμο είναι διαφορετικό, με διαφορετικές ρήτρες οι οποίες καθορίζουν και την μέτρηση του χρόνου αναλόγως.

Στο Κεφάλαιο 3 θα αναλύσουμε κάποιες βασικές ρήτρες και συνθήκες κάτω από τις οποίες ο χρόνος δεν μετράει αλλά και πότε ξεκινάει να μετράει, το οποίο είναι θεμελιώδες ερώτημα και σχετίζεται πολύ στενά με την ετοιμότητα του πλοίου κατά την άφιξή του στο λιμάνι. Στο Κεφάλαιο 4 θα δούμε μέσα από παραδείγματα πώς αυτοί οι βασικοί κανόνες εφαρμόζονται σε διάφορες περιπτώσεις ναυλοσυμφώνων είτε χύδην ξηρών φορτίων είτε πετρελαιοφόρων. Θα αναλύσουμε το κύριο θέμα των καιρικών συνθηκών, του χρόνου αναμονής, του χρόνου φορτοεκφορτώσεως και πώς

εμπλέκεται στον συνολικό χρόνο αλλά και του εργάσιμου χρόνου που κερδήθηκε τελειώνοντας οι εργασίες πριν τελειώσει το περιθώριο των σταλλιών.

Τέλος, θα αναφερθούμε σε συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση και βοηθούν τον αναγνώστη να κατανοήσει τη βασική διαδικασία μέτρησης χρόνου και υπολογισμού του χρηματικού ποσού που θα απαιτηθεί είτε από τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση καθυστέρησης, είτε από τον ναυλωτή σε περίπτωση επίσπευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ναύλωση Πλοίου

Η Ναύλωση αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας εκ των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, (στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με την σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας (νομοτυπική μορφή η οποία περιέχει τη δήλωση βουλήσεως που αποσκοπεί στην παραγωγή ορισμένου έννομου αποτελέσματος), του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης.

Είδη Ναύλωσης

Στην πράξη διακρίνονται πολλές μορφές ναυλώσεων σημαντικότερες των οποίων είναι η ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter), η χρονοναύλωση (Time Charter), η ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare Boat Charter), το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (Contract of Affreightment), η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive Voyages) και η χρονοναύλωση για ένα ταξίδι (Time Charter Voyage).

1. Η ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)

Σε αυτή την μορφή ναύλωσης το πλοίο υποχρεούται στην μεταφορά ορισμένου φορτίου, από συγκεκριμένο λιμάνι ή περιοχή φόρτωσης σε ένα άλλο προκαθορισμένη περιοχή εκφόρτωσης. Συνήθως προτιμάται από ναυλωτές οι οποίοι δεν θέλουν να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίου αλλά κάποια μεμονωμένα.

Ο εκναυλωτής, σε αντάλλαγμα της μεταφορικής υπηρεσίας αλλά και για τις υπηρεσίες φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου που παρέχει, αμείβεται με χρηματικό ποσό που λέγεται ναύλος (freight). Ο ναύλος μπορεί να έχει τη μορφή πληρωμής κατ'αποκοπή (lumpsum freight), είτε να υπολογίζεται με βάση την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί. Κατά την διαπραγμάτευση μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή προσδιορίζονται και οι μέρες μέσα στις οποίες θα πρέπει το πλοίο να παρουσιαστεί στο πρώτο ή και μοναδικό λιμάνι φόρτωσης (laydays). Για παράδειγμα αν έχει συμφωνηθεί 10/01 00:01 έως 12/01 23:59 το διάστημα αυτό των 3 ημερών είναι το χρονικό περιθώριο στο οποίο το πλοίο θα πρέπει να είναι στην υποδεικνυόμενη περιοχή φόρτωσης και σε πλήρη ετοιμότητα. Αν το χρονικό περιθώριο αυτό παρέλθει (cancelling date) και το πλοίο δεν εμφανιστεί ή δεν είναι σε ετοιμότητα, τότε υπάρχει πιθανότητα / επιλογή ρήξης του συμβολαίου (breach of contract) γεγονός που δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχτεί το πλοίο. Για το λόγο αυτό θα πρέπει το πλοίο κατά την πορεία του προς το λιμάνι να δίνει τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης σε τακτά χρονικά διαστήματα (ETA) ώστε και οι ναυλωτές να ενημερώνονται, καθώς το φορτίο που θα προωθηθεί στο λιμάνι θα πρέπει να προετοιμαστεί και να βρίσκεται στο λιμάνι φόρτωσης παράλληλα με το πλοίο ώστε να αποφευχθούν τυχόν καθυστερήσεις. Επιπροσθέτως, προσδιορίζεται και ο χρόνος που έχει στην διάθεσή του ο ναυλωτής για την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου (laytime), τον οποίο αν υπερβεί για λόγους που ευθύνεται ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να καταβάλλει στον πλοιοκτήτη κάποιο ημερήσιο ποσό, τις λεγόμενες σταλίες (demurrage).

Στην ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την κάλυψη των τρεχόντων εξόδων του πλοίου (running/operating costs/expenses), τα οποία περιλαμβάνουν έξοδα επάνδρωσης, μισθούς, υπερωρίες, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων, έξοδα σεμιναρίων και εκπαίδευσης, έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών, τα ασφάλιστρα, τα έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου καθώς και τα έξοδα διαχείρισης και διοίκησης της εταιρίας. Να αναφέρουμε εδώ ότι το ύψος των λειτουργικών αυτών εξόδων είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο από την αγορά στην οποία απασχολείται το πλοίο. Επιπλέον των παραπάνω ο πλοιοκτήτης καλείται να καλύψει και όλα τα έξοδα του τρέχοντος ταξιδιού στα οποία εντάσσονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού όπως είναι τα καύσιμα, τα ειδικά ασφάλιστρα

για το ταξίδι και τα λιμενικά έξοδα στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα των πιλότων, των ρυμουλκών, τα φαρικά τέλη και τα έξοδα αγκυροβολίας. Όσον αφορά τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης στο λιμάνι είναι δυνατόν να έχει καθοριστεί από το ναυλοσύμφωνο αν θα επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη είτε τον ναυλωτή. Αν επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη τότε είναι υποχρεωμένος να προσλάβει και τους στοιβαδόρους του φορτίου τα οποία έξοδα αποζημιώνονται μέσα από τον ναύλο και πρόκειται για συμβόλαιο με όρους Liner. Αν επιβαρύνουν τον ναυλωτή τότε πρόκειται για συμβόλαιο σε όρους FIO (Free In and Out).

Σε αυτό το είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού, η οποία μπορεί να διαφέρει κατά πολύ από εκείνη που είχε προσχεδιαστεί κατά τη συμφωνία της ναύλωσης. Στην πραγματικότητα είναι συνηθισμένο γεγονός η διαπίστωση από τον πλοιοκτήτη ότι το πλοίο πρόκειται να καθυστερήσει από μερικές ώρες ή και εβδομάδες γιατί δεν υπάρχει ελεύθερη προβλήτα για την φόρτωση ή/και την εκφόρτωση στο λιμάνι, ή γιατί απεργούν οι εργάτες που βοηθούν σε αυτές τις ενέργειες. Γι αυτούς τους λόγους, το ζήτημα των σταλιών με το οποίο θα ασχοληθούμε παρακάτω εκτενέστερα απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, καθώς ένα πλοίο με τις καθυστερήσεις που μπορούν να συμβούν, υπάρχει περίπτωση να υποστεί μεγάλη απώλεια κερδών η οποία όμως θα πρέπει να αντισταθμιστεί δικαιοματικά από τις επισταλίες (demurrage). Οι επισταλίες καταβάλλονται για κάθε επιπλέον μέρα ή μέρος αυτής που δαπανάται σε οποιοδήποτε λιμάνι πέραν του προκαθορισμένου χρόνου που έχει καθοριστεί στο ναυλοσύμφωνο (laytime).

Στην περίπτωση όμως που οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης ολοκληρωθούν συντομότερα, τότε προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο ότι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλλει κάποια αποζημίωση (despatch) μόνο στην μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου στον ναυλωτή για όσο χρόνο τελικά δεν χρησιμοποιήθηκε από τον ήδη συμφωνημένο καθώς θεωρείται ότι αυτός έχει ήδη πληρωθεί με τον ναύλο.

Ο υπολογισμός του ναύλου σε μεταφορά ξηρού φορτίου (dry bulk carrier) γίνεται με βάση τους τόνους που μεταφέρονται επί την συμφωνηθείσα τιμή ανά τόνο. Σε φορτία πετρελαίου και των παραγώγων του (μεταφορά από tankers) ο ναύλος υπολογίζεται με βάση τους μετρικούς τόνους φορτίου πολλαπλασιασμένους με μια σταθερά η οποία καθορίζεται από την αγορά (WS percentage) καθώς και την σταθερά WS flat

rate η οποία δημοσιεύεται κάθε χρόνο από την World Scale Association και εξαρτάται από τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Για παράδειγμα, αν έχουμε

min 35,000 mt φορτίου να μεταφερθούν

WS percentage συμφωνημένο στο ναυλοσύμφωνο 125 και

WS flat rate για μεταφορά από το λιμάνι X στο λιμάνι Z: 3.7 usd pmt και η φορτωτική δείχνει 34,800mt τότε ο ναύλος θα είναι:

$35,000\text{mt} \times 3.7 \text{ usd pmt} \times 125 \text{ pct (WS)} = 161,875 \text{ usd}$

Σε περίπτωση που προκύψει κάποια διαφωνία σχετικά με κάποιο σημείο των όρων της συμφωνίας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί, συμφωνείται η νομοθεσία η οποία θα διέπει τη σύμβαση, καθώς και ο τόπος στον οποίο θα προσφύγουν τα αντισυμβαλλόμενα μέρη για την επίλυση των διαφορών τους αν υπάρξει σοβαρή διαφωνία. Η διαιτησία (arbitration) σε τέτοιες περιπτώσεις είναι ένα γρήγορο και οικονομικό σε σχέση με τα δικαστήρια μέσο επίλυσης ή ερμηνείας των όρων του ναυλοσυμφώνου και η οποία συνηθίζεται ιδιαίτερα στην θαλάσσια μεταφορά. Οι διαιτητές είναι έμπειροι άνθρωποι από τον χώρο της ναυτιλίας, με ιδιαίτερες γνώσεις για τα συγκεκριμένα θέματα και μπορούν συνήθως να αντιμετωπίσουν με αποτελεσματικότερο τρόπο τις διαφωνίες που προκύπτουν. Επιπρόσθετα, η προσφυγή σε αυτή την νομική μορφή του διαιτητού γίνεται γιατί μπορεί ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης να μην είναι κάτοικοι της ίδιας χώρας ώστε να προσφύγουν σε αστικά δικαστήρια.

2. Η χρονοναύλωση (Time Charter)

Ως χρονοναύλωση ορίζουμε την ενοικίαση ενός πλοίου από κάποιον Ναυλωτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το οποίο είναι δυνατόν να διαρκεί από λίγες εβδομάδες έως και πολλά έτη. Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης συναντάται συνήθως στην liner ναυτιλία όπου οι εταιρίες που ανήκουν σ' αυτήν έχουν ανάγκη να

μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φορτίων με μεγαλύτερη συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του εξασφαλίζει ένα σταθερό εισόδημα για το χρονικό διάστημα που θα διαρκέσει η χρονοναύλωση, πράγμα το οποίο αποδεικνύεται σημαντικό στην περίπτωση που η αγορά αργότερα εξασθενήσει ή όταν υπάρχει η ανάγκη για αποπληρωμή κάποιου δανείου.

Και σε αυτήν την μορφή ναύλωσης πάλι ο πλοιοκτήτης έχει υπό τον έλεγχό του την διαχείριση του πλοίου και ο οποίος είναι υποχρεωμένος να καλύψει τα πάγια έξοδα του. Έξοδα που αφορούν πληρωμή μισθών του πληρώματος, ασφαλιστρών, λιπαντικών, τροφοδοσίας του πληρώματος και γενικώς όλο το κόστος διατήρησης ενός αξιόπλοου πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης που θα επιτρέπει τη διατήρηση των χαρακτηριστικών που έχουν καταγραφεί στο ναυλοσύμφωνο (ταχύτητα πλεύσης και κατανάλωση καυσίμων). Αντί να εισπράττει ναύλο όπως στην ναύλωση κατά ταξίδι, ανταμείβεται προκαταβολικά ανά προσυμφωνημένα τακτά χρονικά διαστήματα (μήνας ή 15ήμερο), με ένα προσυμφωνημένο ημερήσιο ενοίκιο, το οποίο υπολογίζεται βάσει των ημερών που το πλοίο είναι ναυλωμένο.

Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου, για τα λειτουργικά του έξοδα όπως και τα καύσιμα, τα λιμενικά έξοδα, φαρικά, κόστος φορτοεκφόρτωσης και γενικά όλα τα έξοδα εκτός από αυτά που αφορούν το πλήρωμα και την σημαία του πλοίου. Για την οποιαδήποτε όμως αιτία που το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο στον ναυλωτή τότε ο πλοιοκτήτης θα αναλάβει το κόστος - χρόνος και καύσιμα (off hire).

Στην χρονοναύλωση ενός πλοίου, οι ναυλωτές του, αναλαμβάνουν τη υποχρέωση στη μεταφορά μη επικίνδυνων φορτίων και την δέσμευση στην προσέγγιση ασφαλών λιμένων. Αν δεν τηρηθούν τα παραπάνω όπως επίσης δεν τηρηθεί η καταβολή του ενοικίου εμπρόθεσμα τότε ο ιδιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποσύρει το πλοίο του διατάσσοντας τον πλοίαρχο να πάψει να εκτελεί τη σύμβαση ναύλωσης.

3. Η ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat Charter)

Πρόκειται για ένα διαφορετικό είδος ναύλωσης στο οποίο περιλαμβάνεται η μίσθωση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή χωρίς το πλήρωμα. Κατά συνέπεια, ο ναυλωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου όπως και τα έξοδα για την συντήρηση, τα ασφάλιστρα καθώς και του μισθούς των πληρωμάτων εκτός όμως από τα έξοδα κεφαλαίου. Ο χρόνος ναύλωσης ορίζεται όπως και στην χρονοναύλωση στο ναυλοσύμφωνο με την συμφωνία και των δύο συμβαλλομένων μερών. Συνήθως δεν υπάρχει περιορισμός στην χρονική διάρκεια αλλά όταν είναι μεγάλη υπάρχει περίπτωση να είναι συνδεδεμένη με μία συμφωνία διαχείρισης (management agreement). Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης είναι η πιο ασυνήθιστη, παρ'ότι αυτά οι επενδυτικές τάσεις αλλάζουν αρκετά συχνά και είναι πολλοί εκείνοι που θέλουν να εκμεταλλευτούν την ευκαιρία και όταν τελειώσει η ναύλωση να υπάρχει επιλογή να αγοράσουν το πλοίο.

Με αυτόν τον τρόπο η ναύλωση γυμνού πλοίου μετατρέπεται περισσότερο σε μια συμφωνία χρηματοδότησης, παρά σε συμφωνία ναύλωσης στην οποία ο πλοιοκτήτης έχει πλεονάζον κεφάλαιο να επενδύσει και ο ναυλωτής αποκτά πλοίο μη έχοντας αυτό το κεφάλαιο. Με λίγα λόγια, ο τρόπος αυτός ναύλωσης αποτελείται από τρία βασικά πρόσωπα: τον πωλητή, τον χρηματοδότη και τον ναυλωτή ο οποίος συνήθως είναι έμπειρος ναυτιλιακός επιχειρηματίας ή μεγάλος οργανισμός που αναλαμβάνει τη διαχείριση πλοίων και ο οποίος μετά τη λήξη της μίσθωσης μπορεί να γίνει ιδιοκτήτης. Σε αντίθεση με τον ίδιο τον ιδιοκτήτη του πλοίου ο οποίος μπορεί να είναι άτομο με ή χωρίς εμπειρία στην ναυτιλία, που έχει τη δυνατότητα να επενδύσει σε ένα πλοίο χωρίς να αναλαμβάνει την ευθύνη των καθημερινών διαδικασιών του.

4. Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of Affreightment / COA)

Αυτού του είδους η ναύλωση αφορά την ανάληψη της υποχρέωσης από τον πλοιοκτήτη να μεταφέρει μια συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου από κάποια προκαθορισμένα λιμάνια σε κάποια άλλα, με συγκεκριμένους όρους, πραγματοποιώντας πολλαπλές φορτώσεις συνήθως σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με διαφορετικά πλοία του ίδιου πλοιοκτήτη.

Πρόκειται για μια ναύλωση που υπονομεύει αρκετούς κινδύνους καθώς δεν πρόκειται για ένα ταξίδι αλλά για μια σειρά ταξιδιών τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με τον βέλτιστο τρόπο. Η επιλογή μεγέθους πλοίου και ο αριθμός των δρομολογίων που πρέπει να εκτελεστούν αποτελούν συνάρτηση του συνόλου του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί και του χρόνου μέσα στον οποίο πρέπει να έχει μεταφερθεί. Κατά συνέπεια όταν γίνεται η κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να ζητήσει την δυνατότητα να μπορεί να χρησιμοποιήσει τα πλοία του εναλλακτικά χωρίς τη δέσμευση κάποιου συγκεκριμένου αλλά και τη δυνατότητα εκμίσθωση πλοίου τρίτου αν δεν υπάρχει διαθέσιμο προκειμένου να καλύψει την υποχρέωση του συμβολαίου. Ένα τέτοιο συμβόλαιο εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη την απασχόληση των πλοίων του για αυτό το χρονικό διάστημα απαλλάσσοντάς τον από την διαρκή εξεύρεση μίσθωσης και δίνοντάς του το πλεονέκτημα να έχει δεσμεύσει το πλοίο του σε έναν πολύ καλό ναύλο ενώ η αγορά μέσα στο επόμενο διάστημα να κινηθεί προς τα κάτω. Αντίστοιχα ο ναυλωτής, εξασφαλίζει την διεκπεραίωση των ταξιδιών από τον πλοιοκτήτη και διατηρεί κι αυτός το πλεονέκτημα να έχει δεσμεύσει την μεταφορά του φορτίου του σε χαμηλό ναύλο ενώ η αγορά αργότερα να παρουσιάσει ανοδικές τάσεις. Ο ναύλος υπολογίζεται πάντα με βάση την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερθεί ή την χωρητικότητα του πλοίου που θα το μεταφέρει. Τέλος, τα συμβόλαια εργολαβικής μίσθωσης χρησιμοποιούνται κυρίως στις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων και λιγότερο στις μεταφορές των προϊόντων πετρελαίου με εξαίρεση αυτές που αφορούν τα χημικά φορτία, όπου είναι συνήθη.

5. Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter)

Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών είναι μια ειδική περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού. Αποτελεί μια μορφή "μικτής ναύλωσης" και αφορά την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια μέσα σε προσδιορισμένο χρονικό διάστημα. Η ναύλωση αυτής της μορφής εμφανίζεται τόσο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όσο και στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου (κυρίως στην μεταφορά γαιανθράκων).

Ο πλοιοκτήτης έχει τις ίδιες υποχρεώσεις όπως και στη ναύλωση ανά ταξίδι μόνο που εδώ προκύπτουν και προβλήματα λόγω του "χρόνου". Πρέπει να έχει διαθέσιμο το πλοίο του στις προκαθορισμένες ημερομηνίες διαφορετικά υποχρεώνεται να

καταβάλλει αποζημίωση ή ακόμα και ακύρωση της μεταφοράς. Σε κάποιες περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης έχει να αντιμετωπίσει επιπλέον και το πρόβλημα των ταξιδιών μικρών αποστάσεων από τα οποία δεν λαμβάνει υψηλό ναύλο και δεν βρίσκει και φορτίο για το ταξίδι της επιστροφής.

Ο ναύλος σε τέτοιου είδους ναύλωση υπολογίζεται ξεχωριστά για κάθε ταξίδι όπως επίσης και ο χρόνος παραμονής στο λιμάνι για την φορτοεκφόρτωση ο οποίος είναι καθορισμένος με βάση τους τόνους φορτίου που έχει ήδη ή θα μεταφέρει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Όταν ο χρόνος μετράει...

Εισαγωγή

Για κάθε πλοίο που φτάνει σε ένα λιμάνι για να φορτώσει ή να εκφορτώσει το εμπόρευμα που έχει προκαθοριστεί από το ναυλοσύμφωνο υπάρχει ένας αντίστοιχος πράκτορας ο οποίος αναλαμβάνει τη διαχείριση του πλοίου, τη διενέργεια των απαραίτητων διοικητικών (λιμενικών, τελωνειακών και υγειονομικών) διατυπώσεων, που είναι απαραίτητες για τον είσπλου και τον έκπλου του πλοίου, για την παράδοση του φορτίου προς φόρτωση, για την παραλαβή του από τους παραλήπτες, τη σύναψη κάθε φύσης συμβάσεων σχετικών με τα ίδια θέματα και γενικά κάθε υπόθεση που είναι δυνατόν να ανακύψει για το πλοίο ή το φορτίο σε ορισμένο λιμάνι.

Ο πράκτορας λοιπόν θα πρέπει να γνωρίζει ότι τίποτα δεν απασχολεί περισσότερο τους νομικούς της Ναυτιλίας από την μέτρηση του χρόνου της φόρτωσης και της εκφόρτωσης στην ναύλωση κατά ταξίδι.

Η ερμηνεία αυτού του χρόνου χωρίζεται σε δυο διακριτά στοιχεία. Πρώτον, είναι απαραίτητο να προκαθοριστεί πότε ο χρόνος ξεκινάει, το οποίο δείχνει πότε ένα πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει στον προορισμό του. Αυτό, κατά συνέπεια, περιλαμβάνει την έκδοση της επιστολής ετοιμότητας ή αλλιώς Notice of Readiness (NOR). Δεύτερον, πρέπει να αποφασιστεί πότε μετράει ο χρόνος και πότε όχι, πράγμα το οποίο γίνεται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για το κλείσιμο της συμφωνίας αλλά και στους όρους/ρήτρες του ναυλοσυμφώνου.

Όσον αφορά το πρώτο κομμάτι για την έκδοση του NOR, θα πρέπει να τονίσουμε ότι είναι νομική ευθύνη του πλοιάρχου να το εκδώσει έγκαιρα και σωστά αλλά και μεγάλη ευθύνη του πράκτορα να το προωθήσει σε όλους τους ενδιαφερόμενους μιας και μπορεί μια λάθος παρουσίασή του αργότερα ή και καθόλου να επιφέρει τεράστια οικονομική ζημιά στον πλοιοκτήτη.

Η σπουδαιότητα του χρόνου

Ένα πλοίο κερδίζει χρήματα μόνο όταν κινείται με φορτίο πάνω του. Κατά συνέπεια, όταν σπαταλάται χρόνος ενώ το πλοίο είναι ακίνητο θεωρείται χάσιμο χρημάτων. Τα πλοία οπωσδήποτε πρέπει να ξοδέψουν κάποιο χρόνο στο λιμάνι φορτώσεως και εκφορτώσεως και εκτός ειδικών περιπτώσεων όπου το φορτίο είναι σπάνιο ή ο πλοιοκτήτης χρειάζεται χρόνο να κάνει κάποια ουσιώδη εργασία στο πλοίο, αυτός ο χρόνος θα πρέπει να είναι ο λιγότερος δυνατός έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι απώλειες.

1. Ταχύτητες φόρτωσης και εκφόρτωσης

Η ταχύτητα φόρτωσης και εκφόρτωσης, η οποία συμφωνείται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την ναύλωση του πλοίου, εκφράζεται τις περισσότερες φορές με τόνους φορτίου την ημέρα το οποίο θα μας δώσει τον αριθμό των ημερών ή των ωρών που χρειάζονται για το πέρας της φόρτωσης και αντίστοιχα της εκφόρτωσης.

Σε αρκετά ναυλοσύμφωνα, ο χρόνος φορτώσεως και εκφορτώσεως προβλέπεται ως συγκεκριμένες ώρες. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι άλλος για την φόρτωση και άλλος για την εκφόρτωση αλλά και ένα σύνολο ωρών που να καλύπτει και τα δύο όπως συνήθως συμβαίνει στην αγορά των δεξαμενοπλοίων.

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου λειτουργούν με βάση τις 72 ώρες και για την φόρτωση και για την εκφόρτωση πράγμα το οποίο συναντάμε στην ορολογία ως BENDS (Both ends). Μπορεί να φαίνεται εκπληκτικό το γεγονός ότι αυτές οι ώρες έχουν συμφωνηθεί ανεξαρτήτως του μεγέθους του πλοίου, αλλά αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι οι σωληνώσεις του πλοίου για να δεχτούν το φορτίο είναι κατασκευασμένες σε αναλογία με το μέγεθος του πλοίου, όπως αντίστοιχα είναι και τα μηχανήματα άντλησης για την εκφόρτωση του φορτίου.

Όταν το χρονικό περιθώριο έχει συμφωνηθεί, θα πρέπει μετά να θεωρήσουμε ποιές μέρες ή μέρη αυτών θα χρησιμοποιηθούν για εργασία. Στην αγορά του πετρελαίου είναι γνωστό ότι οι εγκαταστάσεις τους απασχολούν ελάχιστο εργατικό δυναμικό αλλά εύρωστα μηχανήματα ικανά να λειτουργούν 24 ώρες τη μέρα, 7 ημέρες την

εβδομάδα. Παρόμοια, στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου όπως το σιδηρομετάλλευμα οι εργασίες πραγματοποιούνται με υψηλών προδιαγραφών μηχανήματα και όχι με ανθρώπινη παρέμβαση.

Όταν οι εργασίες λαμβάνουν χώρα και τις 7 μέρες της εβδομάδας, τότε η συμφωνία θα λέγεται ότι έχει κλειστεί σε όρους SSHINC, δηλαδή ότι τα Σάββατα, οι Κυριακές και οι αργίες περιλαμβάνονται. Όταν όμως έχουμε να κάνουμε με φορτίο το οποίο είναι λιγότερο μηχανοποιημένο, έρχονται στο προσκήνιο ερωτήσεις που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό και γι αυτό το λόγο η συμφωνία κλείνεται σε όρους SSHEX, δηλαδή ότι τα Σάββατα, οι Κυριακές και οι αργίες εξαιρούνται εργασίας εκτός αν κάποιος είναι πρόθυμος να πληρώσει υπερωρίες αφού το προσωπικό υπό φυσιολογικές συνθήκες δεν εργάζεται σαββατοκύριακα και δημόσιες αργίες.

Σε μεγάλο βαθμό, η ταχύτητα φορτώσεως και εκφορτώσεως καθορίζεται από τις διαθέσιμες συσκευές διαχείρισης του φορτίου, αν και όχι πάντοτε, αλλά θα το αναλύσουμε αργότερα όταν φτάσουμε στις επισταλλίες και την επίσπευση.

Συχνά, ένα ναυλοσύμφωνο περιέχει μία ρήτρα για υπερωρίες δηλώνοντας ότι η υπερωρία είναι για λογαριασμό του μέρους που τη ζητά, συνοδευόμενη από κάποιες προϋποθέσεις. Ενώ λοιπόν μια τέτοια ρήτρα δεν έχει τίποτα να κάνει ευθέως με χρόνο, αμέσως δίνει την ελευθερία ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί εργασία και εκτός των κανονικών ωρών αν κάποιος είναι πρόθυμος να πληρώσει γι' αυτό.

Αν δοθεί εντολή για μια τέτοια εργασία, τότε θα πρέπει να υπάρξει λεπτομερής ρύθμιση της μέτρησης του χρόνου όταν τα αντισυμβαλλόμενα μέρη θα διαπραγματεύονται για να θεσπίσουν τις εξαιρούμενες περιόδους όπου ο χρόνος δεν θα μετράει αν χρησιμοποιηθούν. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το σύνηθες κείμενο που συμπεριλαμβάνεται έχει σαν αποτέλεσμα ότι "μόνο ο χρόνος που πραγματικά χρησιμοποιήθηκε θα μετρήσει ως σταλλία".

Η έμφαση στη φράση "που πραγματικά χρησιμοποιήθηκε" δίνεται για να προστατέψει τον φορτωτή από το να χρεωθεί, για παράδειγμα, μια ολόκληρη Κυριακή ενώ δουλεύτηκε μόνο μια βάρδια των 8 ωρών. Κάποια ναυλοσύμφωνα επιτυγχάνουν έναν συμβιβασμό μεταξύ αυτών των δυο άκρων, όπου συμφωνείται ότι αν χρησιμοποιηθεί ένας μέρος του χρόνου όπου ούτως ή άλλως θα χρησιμοποιούνταν, τότε θα μετρήσει μόνο το μισό.

Διαπραγματεύσεις όσον αφορά την ταχύτητα φόρτωσης, τα SSHINC, SSHEX, αν χρησιμοποιηθούν ή πόσος χρόνος μετράει από αυτόν που χρησιμοποιήθηκε, είναι σημαντικοί παράγοντες και για τα δύο μέρη αφού από τη μεριά του ο πλοιοκτήτης θέλει να ελαχιστοποιήσει τον χρόνο παραμονής του στο λιμάνι και από την άλλη ο ναυλωτής να μειώσει όσο γίνεται το ρίσκο των επισταλλιών.

2. Πότε ο χρόνος ξεκινάει να μετράει

Όπως ένας Βρετανός δικαστής είχε αναφέρει αρκετά χρόνια πριν, αυτή η έκφραση θα πρέπει να λαμβάνεται υπ όψιν αυστηρά με την κυριολεκτική της έννοια γιατί δηλώνει πότε ξεκινά να μετράει ο χρόνος των σταλλιών. Αυτό το σημείο μπορεί να είναι αρκετά διαφορετικό από το πότε ακριβώς ξεκινά η φόρτωση ή η εκφόρτωση αντίστοιχα.

Σε όλους τους ναυλωτές είναι γνωστό ότι πρέπει να εκδοθεί η επιστολή ετοιμότητας (NOR). Πριν από αυτό το πλοίο θα πρέπει να είναι καθ όλα έτοιμο γιατί σε περίπτωση που δεν είναι (για τον οποιοδήποτε λόγο) τότε το NOR θεωρείται άκυρο. Μπορεί να εκδοθεί ακόμα κι αν δεν είναι κοντά στο αγκυροβόλιο, αλλά σ αυτήν την περίπτωση η επιβεβαίωση του πλοιάρχου ότι το πλοίο είναι έτοιμο πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ όψιν.

Κατά κανόνα ο ναυλωτής θα επιμείνει στο γεγονός του να εκδοθεί κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου και αυτό αποτυπώνεται σε κάποια ναυλοσύμφωνα. Είναι επίσης αρκετά σύνηθες σε ένα ναυλοσύμφωνο να απαιτείται η έκδοση του NOR να γίνεται γραπτώς, το οποίο φυσικά σημαίνει είτε να αποσταλεί με e-mail είτε με τέλεξ. Κατά συνέπεια, η ρήτρα θα καθορίσει πόσος χρόνος θα περάσει, μετά την έκδοση του NOR, ώστε ο χρόνος να ξεκινήσει να μετράει.

3. Notice of readiness (Επιστολή ετοιμότητας/άφιξης)

Πριν εκδοθεί ένα αποδεκτό NOR θα πρέπει να τηρούνται 2 κύριοι όροι. Πρώτον, το πλοίο θα πρέπει να έχει φτάσει στον προορισμό του. Αυτό μπορεί να ακούγεται αυτονόητο αλλά, παρά τις αμέτρητες δικαστικές υποθέσεις που έχουν ήδη εξετάσει αυτήν την ερώτηση, νομικές διαμάχες ακόμα υπάρχουν σε δικαστήρια και διαιτησία και μάλιστα αρκετά συχνά.

Για ένα πλοίο, το να είναι ικανό να ξεκινήσει εργασίες για το φορτίο, αλλά όχι απαραίτητα για να ξεκινήσει και ο χρόνος, πρέπει να είναι στο σημείο όπου οι εργασίες θα λάβουν χώρα και το λιμενικό αλλά και οι τελωνιακές αρχές να έχουν δώσει έγκριση να ξεκινήσουν. Όταν οι λιμενικές αρχές δώσουν εντολή στο πλοίο να περιμένει έξω από τα όρια του λιμανιού, τότε είναι που ξεκινά η διαμάχη για τον χρόνο.

Ο φορτωτής και ο παραλήπτης διαπληκτίζονται πάνω στο γεγονός ότι το πλοίο δεν έχει ακόμη φτάσει μιας και δεν έχει μπει μέσα στα όρια του λιμανιού. Καινούργια ναυλοσύμφωνα όπως το Multiform το επιτρέπουν και υπάρχουν βασικές ρήτρες που καλύπτουν αυτό το σημείο και σε παλαιότερα. Στην διάλεκτο της ναύλωσης, ο όρος WIBON (whether in berth or not) επιτρέπει το NOR να εκδοθεί όσο το πλοίο είναι στο μέρος που συνήθως χρησιμοποιείται από τα πλοία που περιμένουν πριν προχωρήσουν στο αγκυροβόλιο.

Ας πάρουμε τις γραμμές I28 έως I38 του Grainvoy συμφώνου και τις γραμμές 69 έως 75 του Multiform που περιγράφουν αυτήν την περίπτωση καλύτερα. Και τα δύο ναυλοσύμφωνα δίνουν το δικαίωμα στο πλοίο να εκδώσει NOR αν το αγκυροβόλιο του είναι μη διαθέσιμο και το Multiform ειδικά αναφέρεται σε ένα σύνθετο μέρος αναμονής εκτός των ορίων του λιμανιού. Το Multiform επίσης αναγνωρίζει ότι αν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε μια απόσταση από την στεριά, η υγειονομική υπηρεσία του λιμανιού και το τελωνείο θα προτιμήσουν να περιμένουν μέχρι το πλοίο να έρθει σε μια πιο κοντινή απόσταση από τη στεριά πριν επιβιβαστούν δίνοντάς του τις απαραίτητες πιστοποιήσεις. Οι όροι της ναύλωσης που καλύπτουν αυτές τις δύο περιπτώσεις είναι οι WIFPON (whether in free pratique or not) και WICCON (whether in customs clearance or not).

Το άλλο στοιχείο της ετοιμότητας ενός πλοίου είναι η φυσική του κατάσταση. Μια μελέτη των γραμμών 122 έως 127 του Grainvoy περιγράφει την εικόνα μιας βρώμικης, δύσοσμης και σκωληκώδους προσβολής του πλοίου.

Παρά τα όσα έχουν γραφτεί για την έκδοση του NOR, παραμένει ένα θέμα που αντιμετωπίζεται με διστακτικότητα και εσφαλμένες ενέργειες από του πράκτορες. Η καλύτερη συμβουλή που μπορείς να δώσεις είναι να παρουσιάσεις ένα NOR κατά την άφιξη στο αγκυροβόλιο ή στον σταθμό του πιλότου. Μετά από αυτό, επιπρόσθετες ειδοποιήσεις μπορούν να στέλνονται κάθε φορά που γίνεται κάποια δραστηριότητα. Αυτές οι επιπρόσθετες ειδοποιήσεις πρέπει να αναφέρονται ως εξής: " αυτό το NOR το οποίο εκδίδεται χωρίς προκατάληψη προς το προηγούμενο εκδιδόμενο στις (ώρα) την (ημερομηνία)". Αν μια επιστολή έχει εκδοθεί πολύ νωρίς μπορεί να αγνοηθεί, αλλά μια επιστολή που εκδίδεται αργά δεν μπορεί να γίνει αναδρομική.

Τέλος, το NOR πρέπει πάντα να είναι γραπτό. Μια προφορική επιστολή δεν είναι δυνατόν να είναι αποδεκτή. Αποστέλλεται με email, φαξ ή τέλεξ και έχει μορφή που στέκει από νομικής απόψεως και γίνεται αποδεκτή της νομικής δικαιοδοσίας. Κάποια ναυλοσύμφωνα προσθέτουν τη φράση "και αποδεκτό" στην ρήτρα του NOR. Αυτή η αποδοχή του NOR δεν είναι νομική απαίτηση, το μόνο που πρέπει να γίνει είναι η επιβεβαίωση της ώρας της έκδοσής του.

4. Ορισμός της Σταλίας (Laytime)

Με τον ναυτικό όρο σταλίες χαρακτηρίζουμε τον χρόνο αναμονής ενός πλοίου σε καθορισμένο σημείο (λιμάνι, αγκυροβόλιο κτλ.) για φόρτωση ή εκφόρτωση όπως έχει οριστεί στο ναυλοσύμφωνο. Ο υπολογισμός του χρόνου των σταλιών ξεκινάει αφού το πλοίο έχει φτάσει στο προκαθορισμένο σημείο, είναι καθόλα έτοιμο -έχει δώσει Notice of Readiness (NOR)-, έχει ειδοποιηθεί ο ναυλωτής στην περίπτωση της φόρτωσης και ο παραλήπτης στην περίπτωση της εκφόρτωσης αντίστοιχα και έχει περάσει το χρονικό διάστημα που ονομάζεται "ελεύθερη προθεσμία" (free time). Ο χρόνος αναμονής του πλοίου έχει ένα όριο το οποίο αν ξεπεραστεί τότε θα πρέπει ο ναυλωτής να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, είτε με τη μορφή των επισταλιών (demurrage), είτε με τη μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for

detention). Στην περίπτωση όμως, που ο ναυλωτής ολοκληρώσει τη φόρτωση/εκφόρτωση νωρίτερα από το καθορισμένο χρονικό όριο τότε αυτός με τη σειρά του θα εισπράξει την αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίσπευσης (dispatch) πράγμα που συμβαίνει μόνο στην μεταφορά των ξηρών χύδην φορτίων.

5. Επισταλίες (Demurrage) και Επίσπευση (Despatch)

Όπως έχουμε τονίσει ήδη, το να συμφωνηθεί ο χρόνος που επιτρέπεται για την φόρτωση και την εκφόρτωση είναι ζωτικό σημείο στις διαπραγματεύσεις κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Έχοντας φτάσει σε συμφωνία θα πρέπει να ορίζεται ξεκάθαρα κάποια αποζημίωση στον πλοιοκτήτη αν αυτή η ώρα ξεπεραστεί, αφού παριστάνει αθέτηση συμβολαίου.

Στις περισσότερες περιπτώσεις αθέτησης συμβολαίου, η διαδικασία ορίζει για το προσβληθέν μέρος να υποκινήσει μια απαίτηση για ζημίες, αλλά αυτό θα μπορούσε να γίνει πολύ κακότεχο. Γι αυτό το λόγο, τα αντισυμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν από πριν ένα ποσό την ημέρα ως επισταλλία (για κάθε μέρα ή για κομμάτι της μέρας), με το οποίο ο φορτωτής ή ο παραλήπτης υπερβαίνει τον συμφωνηθέντα χρόνο. Νομικά, η επισταλλία καλείται και "εκκαθαρισμένη αποζημίωση".

Συχνά, συναντάμε την έκφραση "μια φορά σε demurrage, πάντα σε demurrage", η οποία θέλει να τονίσει το γεγονός ότι οι επισταλλίες είναι μια ποινή που ξεπεράστηκε ο χρόνος που είχε συμφωνηθεί. Κατά συνέπεια, καταστάσεις στις οποίες κατά τη διάρκεια του κανονικού χρόνου θα σταμάταγε το ρολόι να χτυπά (για παράδειγμα άσχημος καιρός, αργία ή απεργία) και εφόσον δεν προβλέπονται ρητά αν είναι ήδη σε demurrage δεν σταματά. Φυσικά υπάρχουν και εξαιρέσεις, όπως για παράδειγμα μια βλάβη ενός εξαρτήματος του πλοίου, όπου μπορεί να γίνει διακοπή του χρόνου των επισταλλιών αλλά κι αυτό είναι σπάνιο.

5.1 Χρόνος ο οποίος δεν μετράει ως σταλία

Διάφορα περιστατικά μπορούν να κάνουν το μέτρημα των σταλλιών να σταματήσει. Ένα τυπικό παράδειγμα θα ήταν ο χρόνος που χρειάζεται το πλοίο να μετακινηθεί από το αγκυροβόλιο στον ντόκο αν περίμενε προκειμένου να βρεθεί διαθέσιμος για να μπει. Αυτό φυσικά είναι δίκαιο μιας και απευθείας το πλοίο να έμπαινε και να μην περίμενε, πάλι τον ίδιο χρόνο θα έκανε και δεν θα μετρούσε ως σταλία αφού θα θεωρούνταν ως συνέχεια και μέρος του ταξιδιού.

Η πιο κοινή αιτία σταματήματος του χρόνου είναι ο κακός καιρός. Είναι ελάχιστα τα εμπορεύματα εκείνα τα οποία μπορούν να συνεχίσουν να φορτώνονται ή να εκφορτώνονται κατά τη διάρκεια βροχής ή χιονιού. Τα σιτηρά, είναι ένα παράδειγμα φορτίου που θα καταστρέφονταν κάτω από τέτοιες συνθήκες.

Ακόμα και να επιτρέπεται να γίνουν εργασίες με άσχημο καιρό, θα υπήρχαν άλλα προβλήματα. Πώς θα επηρεάζονταν ο μετρούμενος χρόνος εάν ο κακός καιρός επιβράδυνε τις εργασίες στο πλοίο και προκαλούνταν καθυστερήσεις στα άλλα πλοία που περιμένουν να πάρουν τη θέση του φεύγοντας; Η έκφραση που χρησιμοποιείται σ' αυτήν την περίπτωση είναι "μέρες καιρού επιτρέποντος εργασίας" (weather working days), η οποία χρησιμοποιείται για πλοία είτε εκτελούν εργασίες στον ντόκο είτε περιμένουν για κάποια διαθέσιμη θέση. Η έκφραση αυτή αναφέρεται σε μια εργάσιμη μέρα ή μέρος αυτής κατά τη οποία είναι πιθανό ή θα ήταν πιθανό να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί το φορτίο χωρίς παρέμβαση λόγω καιρού. Θα επανέλθουμε όμως αργότερα με αναλυτικά παραδείγματα.

Σχεδόν όλοι οι ναυλωτές επιτρέπουν να σταματήσει ο χρόνος να μετράει ή να μετράει 50% αν υπάρχει απεργία των εργαζομένων που απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στην φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου. Ειδική πρόβλεψη συνήθως γίνεται με ξεχωριστή ρήτρα απεργίας για να αντιμετωπιστεί το γεγονός ότι ίσως πάει να γίνει μια παρατεταμένη απεργία. Επίσης, ο χρόνος μπορεί να σταματήσει αν υπάρχει μια μηχανική βλάβη ή άλλα περιστατικά πέρα από τον έλεγχο του ναυλωτή. Παρόλα αυτά, η παραπάνω έκφραση μπορεί να αμφισβητηθεί αν η βλάβη αυτή προέρχεται από μηχανικό εξοπλισμό ο οποίος άμεσα ή έμμεσα ανήκει στον φορτωτή ή στον παραλήπτη του φορτίου.

Όλες οι καταστάσεις που περιγράφηκαν παραπάνω και επιτρέπουν τον χρόνο να πάρει παράταση παραβλέπονται αν για το πλοίο έχει ήδη ξεκινήσει η μέτρηση των επισταλλιών και κάθε λεπτό συμπεριλαμβανομένων Κυριακών, αργιών, καθυστερήσεων λόγω καιρού, απεργιών ή για οτιδήποτε άλλο, ο χρόνος μετράει κανονικά.

5.2 Αποζημίωση για κράτηση

Κάποια ναυλοσύμφωνα, κατά κύριο λόγο τα παλαιότερα, έθεταν όριο στο χρόνο των επισταλλιών σε συγκεκριμένο αριθμό ημερών πέραν των οποίων ο πλοιοκτήτης μπορούσε να ζητήσει αποζημίωση για κράτηση. Αυτό αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι, συνήθως, οι επισταλλίες είναι συνδεδεμένες με τον ναύλο. Παρόλα αυτά, μετά από πολύ μεγάλες καθυστερήσεις ο ναύλος στον οποίο είχε συμφωνηθεί το συγκεκριμένο ταξίδι μπορεί να μην είναι πλέον σύμφωνος με την τρέχουσα αγορά. Άρα, μετά το πέρας της περιόδου που επιτρέπεται για τις επισταλλίες, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να επαναυπολογίσει τις πραγματικές απώλειες που υπέστη σαν αποτέλεσμα όλης αυτής της καθυστέρησης και να απαιτήσει αυτό το ποσό μέσω δικαστηρίου και πιθανόν και το κόστος των καταβληθέντων καυσίμων.

Σε ναυλοσύμφωνα τα οποία έχουν ρήτρα για "αποζημίωση για κράτηση", συνήθως παρατηρούμε αυτή να διαγράφεται και το συμφωνηθέν ποσό των επισταλλιών να εφαρμόζεται σε όλο τον χαμένο χρόνο. Μπορεί ωστόσο να παραβλεφθεί και διαμάχες να ξεκινήσουν όταν παρουσιάζονται απαιτήσεις, ειδικά όταν η αγορά έχει πέσει και ο ναυλωτής θεωρεί ότι έχει ήδη ένα υψηλό ποσό επισταλλιών.

5.3 Επίσπευση (Despatch)

Η λέξη επίσπευση μπορεί να θεωρηθεί σαν ένα μόνονους πληρωτέο στον φορτωτή ή στον παραλήπτη εάν χρησιμοποιηθεί λιγότερος χρόνος από τον συμφωνηθέντα (γραμμές 87-88 του ναυλοσυμφώνου Multiform). Σε σχεδόν όλα τα ναυλοσύμφωνα

τα οποία περιέχουν ρήτρα για επίσπευση, το ποσό της επίσπευσης είναι το μισό από αυτό των συμφωνηθέντων επισταλλιών.

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, η επίσπευση είναι πληρωτέα πάνω στις εργατοώρες ή τον χρόνο των σταλιών που σώθηκε. Για παράδειγμα, αν ο επιτρεπόμενος χρόνος τελειώνει την Τρίτη τα μεσάνυχτα και οι φορτωτές τελειώσαν τα μεσάνυχτα της προηγούμενης Τετάρτης και το σαββατοκύριακο δεν ήταν εντός των εργάσιμων ημερών βάσει ναυλοσυμφώνου, τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρώσει επίσπευση 4 ημερών. Κάποιοι ναυλωτές επιμένουν ότι αφήνοντας το πλοίο ελεύθερο τόσες μέρες νωρίτερα θα πρέπει να πληρωθεί επίσπευση για όλο τον χρόνο που κερδήθηκε. Αν αυτό συμφωνηθεί τελικά τότε στο παραπάνω παράδειγμά μας η απαίτηση θα αφορά χρηματικό ποσό έξι ημερών.

Τα χρήματα που κερδίζονται από την επίσπευση είναι σπάνια ή και καθόλου στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, αλλά είναι σύνηθες φαινόμενο στις αγορές χύδην ξηρού φορτίου.

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο φορτωτής ή ο παραλήπτης ηθελημένα διαπραγματεύονται μια πολύ αργή ταχύτητα φόρτωσης ή εκφόρτωσης προκειμένου να αποκομίσουν τα οφέλη μιας γενναίας πληρωμής επίσπευσης. Δεν υπάρχει τίποτα παράνομο ή ακόμα και ανήθικο σ' αυτό, αλλά είναι ζωτικής σημασίας για τον πράκτορα στο λιμάνι να γνωρίζει αυτές τις πρακτικές που ακολουθούνται οπουδήποτε στην περιοχή ώστε να προειδοποιήσει τους πλοιοκτήτες για αυτές τις πιθανές ταχύτητες που επιτυγχάνονται και να κάνει τις αντίστοιχες προσαρμογές στην εκτίμηση του ταξιδιού του.

5.4 Δήλωση γεγονότων και χρονοδιαγράμματα

Προκειμένου να καθορίσουμε το πληρωτέο ποσό των επισταλλιών ή της επίσπευσης, θα πρέπει να υπάρχει ένας λεπτομερής υπολογισμός, ο οποίος συνήθως εμφανίζεται με επίσημο τρόπο και σε προ τυπωμένη φόρμα και λέγεται χρονοδιάγραμμα. Παρόλο που, συνήθως αυτό ετοιμάζεται από τον πλοιοκτήτη ή τον μεσίτη της ναύλωσης,

υπάρχουν περιπτώσεις που αυτή τη δουλειά την αναλαμβάνει ο πράκτορας του λιμανιού.

Είτε λοιπόν αυτό συμβεί είτε όχι, είναι πολύ σημαντικό να ξέρουμε πώς φτιάχνεται ένα τέτοιο χρονοδιάγραμμα γιατί η πρώτη ύλη που χρειάζεται για να στηθεί σχεδόν πάντα προέρχεται από τον πράκτορα στο λιμάνι. Να τονίσουμε ότι αυτές οι φόρμες είναι συχνά προ εκτυπωμένες και κάποιοι πλοιοκτήτες έχουν τις δικές τους ώστε οι πληροφορίες να είναι ομοιόμορφα γραμμένες όποιος κι αν τις συμπληρώσει.

Στο χρονοδιάγραμμα, όπως λέει και η ίδια η λέξη, η ημερομηνία και η ώρα του κάθε σταδίου εργασίας που αφορά το φορτίο καταγράφονται. Καταγράφονται επίσης γεγονότα όπως το πότε έφτασε το πλοίο στο λιμάνι, πότε εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας, πότε ξεκίνησε η φόρτωση ή αντίστοιχα η εκφόρτωση, ποιές μέρες ήταν δημόσιες αργίες αλλά και σταματήματα λόγω άσχημου καιρού, μηχανικές βλάβες, βιομηχανικές διαμάχες και άλλα τέτοιου είδους γεγονότα που πιθανόν θα επηρεάσουν τον υπολογισμό των σταλιών.

Οι πλοίαρχοι, αν είναι συνετοί, θα καταγράφουν ίδιες λεπτομέρειες στο βιβλίο του караβιού έτσι ώστε να γίνει διασταύρωση πληροφοριών αργότερα. Προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε διαμάχες, είναι καλό ο πράκτορας στο λιμάνι να συμπληρώσει το χρονοδιάγραμμά έγκαιρα και να το δώσει στον καπετάνιο προκειμένου να το ελέγξει και να το υπογράψει, ενώ ταυτόχρονα δίνει την εντολή στον επιβλέποντα του λιμανιού για την φόρτωση ή την εκφόρτωση να κάνει το ίδιο.

Βέβαια, ο πράκτορας του λιμανιού δεν πρέπει να θεωρεί τον εαυτό του ειδικό σε θέματα ερμηνείας του ναυλοσυμφώνου, ούτε να αποφασίζει ποιά γεγονότα και ποιά όχι επηρεάζουν το χρονοδιάγραμμα. Αυτές οι αποφάσεις είναι στο χέρι των πλοιοκτητών και των ναυλωτών, να υποστηρίξουν τις θέσεις τους αν χρειαστεί.

Μπορεί να προσλάβουν ακόμα και δικηγόρους για να λογομαχήσουν εκ μέρους τους. Τα χρονοδιαγράμματα περιέχουν τόσο ζωτικής σημασίας λεπτομέρειες μέσα τους που ακόμα και μια μικρή παράλειψη μπορεί να στοιχήσει πολλά είτε στον πλοιοκτήτη είτε στον ναυλωτή, καθένας από τους οποίους πιθανόν να ζητήσει αποζημίωση από τον αμελή πράκτορα που έκανε το λάθος. Οι ίδιες παρατηρήσεις φυσικά ισχύουν και στην συμπερίληψη λανθασμένων καταστάσεων σε ένα χρονοδιάγραμμα αδιαφορώντας αν εσκεμμένα ή θελαν να αποπλανήσουν ή απλά έγινε κατά λάθος από παράλειψη. Όπως και το όνομα δηλώνει, θα πρέπει να είναι ένα χρονοδιάγραμμα.

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα, είναι σχεδόν απίθανο ο πράκτορας να συμπληρώσει το πραγματικό χρονοδιάγραμμα, αλλά είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζει πώς χρησιμοποιούνται οι πληροφορίες που γράφονται πάνω σε αυτό.

Για παράδειγμα, το ναυλοσύμφωνο μπορεί να ορίζει ότι οι σταλίες είναι αναστρέψιμες (reversible), πράγμα το οποίο σημαίνει ότι ο χρόνος που δεν καταναλώθηκε στο λιμάνι φορτώσεως πιστώνεται στο χρόνο του λιμανιού εκφορτώσεως. Αυτό συμβαίνει πολύ συχνά όταν έχει οριστεί ένας αριθμός επιτρεπτών ωρών, στην οποία περίπτωση οι διαπραγματευτές της ναύλωσης θα αναφέρονται σε "72 ώρες για κάθε σκοπό". Πρακτικά αν το δούμε, αν στο λιμάνι φορτώσεως το φορτίο φορτώθηκε σε 24 ώρες για παράδειγμα, τότε αυτόματα υπολείπονται άλλες 48 ώρες για το λιμάνι εκφορτώσεως προκειμένου να τελειώσει η εργασία. Αυτό ίσως είναι αποδεκτό αν το λιμάνι φορτώσεως χρησιμοποιεί ένα μέρος του συνολικού χρόνου. Τί γίνεται όμως αν το πλοίο χρησιμοποιήσει περισσότερο κι από όλο τον χρόνο του στο λιμάνι φορτώσεως και ξεκινήσουν οι επισταλλίες πριν καν ολοκληρώσει τις εργασίες του εκεί; Η γνωστή έκφραση "once on demurrage, always on demurrage" δημιουργεί ένα ενδιαφέρον πρόβλημα σε μια τέτοια περίπτωση και το χρονοδιάγραμμα έρχεται να γίνει η πιο σημαντική απόδειξη.

Αρκετά ναυλοσύμφωνα δίνουν στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα της επίσχεσης, το οποίο είναι νομικής φύσεως και αφορά την κράτηση του φορτίου σαν ασφαλιστική δικλείδα ασφαλείας ενάντια στην μη πληρωμή του ποσού των επισταλλιών. Αν έγιναν μεγάλες καθυστερήσεις στο λιμάνι φόρτωσης, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να μην εκφορτώσει το φορτίο μέχρι να πληρωθεί το ποσό των επισταλλιών και να αποζημιωθεί για το χάσιμο του χρόνου που έγινε εις βάρος του. Εναλλακτικά, μπορεί να ζητήσει από τον πράκτορα στο λιμάνι να του βρει έναν ασφαλή αποθηκευτικό χώρο όπου μπορεί να φυλαχτεί το φορτίο μέχρι να γίνει η πληρωμή που εκκρεμεί.

Μια διαφορετική πολυπλοκότητα έρχεται στο προσκήνιο όταν ένα ναυλοσύμφωνο αναφέρεται σε τόνους ανά άνοιγμα αμπαριών παρά σε έναν συγκεκριμένο αριθμό ωρών ή συνολικών τόνων την μέρα. Αντιμετωπίζοντάς το, τίποτα δεν θα μπορούσε να είναι δικαιότερο από το να βασιστεί ο ρυθμός φόρτωσης ή εκφόρτωσης στον αριθμό των ανοιγμάτων. Για παράδειγμα, αν ένα πλοίο έχει τέσσερα ανοίγματα, τέσσερα μπορούν να χρησιμοποιηθούν αλλά αν είχε πέντε ανοίγματα είναι λογικό να υποθέσουμε ότι τα πέντε θα αύξαναν κατά 25% τον ρυθμό της εργασίας.

Πρακτικά, τέτοιες απαιτήσεις που περιλαμβάνουν αριθμό ανοιγμάτων έχουν αποδειχθεί αμφισβητούμενες, οδηγώντας σε δικηγόρους για να λύσουν τις διαμάχες. Πολύ μικρές αλλαγές στη διατύπωση μπορούν να επιφέρουν τεράστια διαφορά στο αποτέλεσμα.

Ας πάρουμε ως παράδειγμα μια ρήτρα που αναφέρει ότι ο ρυθμός εκφορτώσεως θα είναι "250 τόνοι ανά workable hatch τη μέρα". Αυτό σημαίνει ότι για ένα πλοίο με τέσσερα ανοίγματα ο ρυθμός θα ήταν 1000 τόνοι τη μέρα, για ένα με τρία 750 ενώ για ένα με πέντε 1250; Ή σημαίνει ότι ένα πλοίο με πέντε ανοίγματα ξεκινάει με ρυθμό 1250 τη μέρα αλλά αφού το μικρότερο αμπάρι είναι άδειο θα πέσει στους 1000 τόνους ημερησίως και πάει λέγοντας ώσπου να φτάσουμε στο τελευταίο και μεγαλύτερο αμπάρι όπου ο ρυθμός θα έχει πέσει στους 250 τόνους τη μέρα;

Γι αυτούς τους λόγους, είναι πολύ σημαντικό, ειδικά όταν είναι γνωστό ότι είναι σε ισχύ ρήτρα για εργασίες ανά άνοιγμα, ο πράκτορας στο λιμάνι να συμπληρώνει το χρονοδιάγραμμα ακριβώς τη στιγμή που τελειώνει τις εργασίες του κάθε άνοιγμα.

5.5 Διακοπές εργασιών

Όταν καταγράφεται το χρονοδιάγραμμα, ειδική προσοχή πρέπει να δίνεται σε οποιαδήποτε σταματήματα γίνονται κατά τη διάρκεια των εργασιών, ειδικά αν προέρχονται από εξωγενείς παράγοντες. Το σταμάτημα των εργασιών λόγω βροχής είναι αρκετά ξεκάθαρο, όπως και η διακοπή λόγω ανατίναξης της αποβάθρας για παράδειγμα.

Όταν συζητήσαμε για τις επισταλλίες, αναφέραμε ότι τα σταματήματα λόγω καιρού επηρεάζουν την εργασία μιας αποβάθρας ενόσω το πλοίο περιμένει στο αγκυροβόλιο, κάτω από κάποιες περιστάσεις μπορεί να θεωρηθεί ως χρόνος διακοπής. Είναι λοιπόν σημαντικό να καταγράψουμε όλες αυτές τις πιθανές καθυστερήσεις, όπως επίσης και καθυστερήσεις που αφορούν το εν λόγω πλοίο όταν είναι στην αποβάθρα αλλά εμποδίζονταν να εργαστεί.

Άλλες διακοπές ωστόσο μπορεί να δώσουν πατήματα για διαφωνίες μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Γι αυτό το λόγο, η διεξοδική καταγραφή των γεγονότων είναι πού σημαντική για ακόμη μια φορά. Αν, για παράδειγμα, η όλη εργασία χρησιμοποιεί τα βίντσια και τους γεραμούς του πλοίου παρά τους γεραμούς της αποβάθρας, και ένα λάθος γίνει σ αυτούς τότε ο χρόνος στον οποίο αυτό δεν θα είναι λειτουργικό θα πρέπει να καταγραφεί ώστε και οι δυο αντισυμβαλλόμενοι να συμφωνήσουν ότι αυτή η διακοπή δεν θα μετρηθεί στον χρόνο των σταλλιών και αυτός ο χρόνος στο λιμάνι θα παραταθεί. Από την άλλη πλευρά, αν χρησιμοποιούνται οι συσκευές της αποβάθρας, μπορεί να γίνει αρκετά πολύπλοκο. Αν οι γεραμοί ανήκουν στο φορτωτή ή στον παραλήπτη, μπορούν δύσκολα να απαιτήσουν μια παράταση χρόνου επειδή είναι λάθος του δικού τους εξοπλισμού. Ακόμα συχνότερα, οι συσκευές ανήκουν σε ένα ανεξάρτητο χειριστή του τερματικού όπου σε αυτήν την περίπτωση το Amwelsh ναυλοσύμφωνο λέει ότι μια βλάβη των συσκευών φόρτωσης αν είναι πέρα από τον έλεγχο των ναυλωτών, τότε μια παράταση του χρόνου μπορεί και νομικώς να απαιτηθεί.

Ο πλοίαρχος μπορεί να έχει περιορισμένη γνώση του πώς οργανώνεται η φόρτωση ή η εκφόρτωση σε ένα τερματικό. Γι αυτό το λόγο καλούμε τον τοπικό λιμενικό πράκτορα να μας επιδείξει τον επαγγελματισμό του.

Για παράδειγμα, μπορεί να έχουν πει στο πλοίο ότι οι αύλακες φορτώσεως έχουν κάποια βλάβη όταν στην πραγματικότητα το φορτίο να έχει αργήσει να φτάσει την ουρά λόγω αμέλειας του φορτωτή. Ένας έμπειρος πράκτορας θα το καταλάβει και θα επιμένει έως ότου ο φορτωτής αποδεχθεί την αλήθεια και δεν γίνει καμία παράταση στον χρόνο που έχει δοθεί.

Αξίζει βέβαια να πούμε εδώ κλείνοντας ότι αν ο πράκτορας ήταν των ναυλωτών, θα ήταν αφύσικο να μην βλέπαμε ένα αίσθημα ευγνωμοσύνης από μέρους τους. Κάποιες φορές βλέπουμε τέτοια σενάρια να εμφανίζονται και από ένα σημείο και μετά έγκειται στον επαγγελματισμό του πράκτορα το κατά πόσο θα θέλει να πει την αλήθεια και να κρατήσει καλή παγκόσμια φήμη.

Κεφάλαιο 3

Παράδειγμα 1

"Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX εκτός αν χρησιμοποιηθούν (u.u.) και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD

Ας πάρουμε το ναυλοσύμφωνο GENCON, με διαφοροποιήσεις όπως οι ακόλουθες:

Φορτίο: ελάχιστο 5000 μετρικούς τόνους (mt) έως την μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου στην επιλογή του ναυλωτή.

Laytime για την φόρτωση: 1600 mt για κάθε WWD SHEX u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1200 mt για κάθε WWD SHEX u.u.

Ρήτρα για το laytime: " Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση και την εκφόρτωση θα πρέπει να ξεκινάει 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) δόθηκε πριν το μεσημέρι και 8π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρας αν η επιστολή δόθηκε ώρες γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν να ξεκινήσουν οι σταλίες μετράει κανονικά. Ο χρόνος που ξοδεύτηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει ως χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση."

Ρήτρα για τις επισταλίες και την επίσπευση: " Οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 1,800 την μέρα κατ αναλογία για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε. Οι επισταλίες ή επίσπευση (αν υπάρχουν) να τακτοποιηθούν ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή.

Δήλωση γεγονότων (Statement of facts):

Ωρα άφιξης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 15.30

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα που έγινε αποδεκτή η επιστολής ετοιμότητας: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ποσότητα φορτίου: 5,500 mt

Ωρα έναρξης φόρτωσης: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 16.00

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Πέμπτη 29 Νοεμβρίου, 10.30

Επιτρεπόμενος χρόνος για τη φόρτωση: 3 μέρες, 10 ώρες και 30 λεπτά (5500/1600)

Ο χρόνος ξεκινά να μετρά από: Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, 08.00

Ώρες εργασίας: κάθε μέρα από τα μεσάνυχτα έως τα μεσάνυχτα της επόμενης εκτός από Κυριακές και αργίες, εκτός αν απαιτείται.

Επίσημη Αργία: Δευτέρα 26 Νοεμβρίου

Βροχή: Σάββατο 24 Νοεμβρίου από τις 08:00 έως τις 10:30 και Τετάρτη 28 Νοεμβρίου από τις 16:30 έως τις 23:15.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
22/11	Πέμπτη	16:00 - 24:00	08 ώρες	Η φόρτωση ξεκίνησε στις 16:00
23/11	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00
24/11	Σάββατο	00:00 - 08:00	08 ώρες	
24/11	Σάββατο	08:00 - 10:30	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής
24/11	Σάββατο	10:30 - 24:00	13 ώρες, 30 λεπτά	
25/11	Κυριακή	00:00 - 08:00	-	Διακοπή εργασιών λόγω Κυριακής
25/11	Κυριακή	08:00 - 12:00	04 ώρες	Ζητήθηκε εργασία για 4 ώρες
25/11	Κυριακή	12:00 - 24:00	-	
26/11	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	Δημόσια Αργία
27/11	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
28/11	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Ο χρόνος των σταλιών σταματάει στη 01.00
29/11	Πέμπτη	00:00 - 10:30	10 ώρες, 30 λεπτά	Η φόρτωση σταμάτησε στις 10:30
Σύνολο ωρών			116 ώρες	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			82 ώρες, 30 λεπτά	
Σύνολο ωρών επισταλιών			33 ώρες, 30 λεπτά	

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 33 ώρες, 30 λεπτά
ισοδυναμούν με 1 μέρα, 9 ώρες, 30 λεπτά ή αλλιώς 1,39583 μέρες @ \$1800,00 την
ημέρα αναλογικά = \$2512,50

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την
έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά για αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Πέμπτη
ενώ οι σταλίες ξεκινούν επίσημα την Παρασκευή το πρωί στις 08:00.

Επίσης ο χρόνος από τη στιγμή που έκδωσε το NOR μέχρι που αγκυροβόλησε δεν
μετράει γιατί δεν σταμάτησε καθόλου το ταξίδι.

Τέλος, παρατηρούμε ότι ενώ στην πρώτη βροχή το Σάββατο σταμάτησε ο χρόνος να
μετράει αφού δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες, την δεύτερη φορά που έπιασε
βροχή την Τετάρτη ο χρόνος δεν σταμάτησε μιας και το πλοίο ήταν ήδη σε
επισταλίες. (Once on demurrage, always on demurrage)

Παράδειγμα 2

"Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον
καιρό" WWD

Θα ξαναμελετήσουμε το παράδειγμα 1 παραπάνω αλλάζοντας κάποιες ρήτρες

Laytime για τη φόρτωση: 1600 mt WWD SHEX

Ρήτρα για laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν
η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης
εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το
μεσημέρι."

Δήλωση γεγονότων (Statement of facts):

Ωρα άφιξης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 15.30

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα που έγινε αποδεκτή η επιστολής ετοιμότητας: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου 14.00

Ποσότητα φορτίου: 5,500 mt

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 16.00

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Πέμπτη 29 Νοεμβρίου, 10.30

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 3 μέρες, 10 ώρες, 30 λεπτά (5500/1600)

Ο χρόνος ξεκινάει από: Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, 08.00

Ώρες εργασίας: κάθε μέρα από τα μεσάνυχτα έως τα μεσάνυχτα της επόμενης εκτός από Κυριακές και αργίες, εκτός αν απαιτείται.

Επίσημη Αργία: Δευτέρα 26 Νοεμβρίου

Βροχή: Σάββατο 24 Νοεμβρίου από τις 08:00 έως τις 10:30 και Τετάρτη 28 Νοεμβρίου από τις 16:30 έως τις 23:15.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
22/11	Πέμπτη			Η φόρτωση ξεκίνησε στις 16:00
23/11	Παρασκευή	08:00 - 24:00	16 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00
24/11	Σάββατο	00:00 - 08:00	08 ώρες	
24/11	Σάββατο	08:00 - 10:30	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής
24/11	Σάββατο	10:30 - 24:00	13 ώρες, 30 λεπτά	
25/11	Κυριακή	00:00 - 08:00	-	Διακοπή εργασιών λόγω Κυριακής
25/11	Κυριακή	08:00 - 12:00	-	Ζητήθηκε εργασία για 4 ώρες αλλά δεν μετράει ο χρόνος
25/11	Κυριακή	12:00 - 24:00	-	
26/11	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	Δημόσια Αργία
27/11	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
28/11	Τετάρτη	00:00 - 16:30	16 ώρες, 30 λεπτά	
28/11	Τετάρτη	16:30 - 23:15	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής
28/11	Τετάρτη	23:15 - 24:00	00 ώρες, 45 λεπτά	
29/11	Πέμπτη	00:00 - 10:30	10 ώρες, 30 λεπτά	Οι σταλίες σταματούν στις 03:45 / Η φόρτωση σταμάτησε στις 10:30

Σύνολο ωρών			89 ώρες, 15 λεπτά	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			82 ώρες, 30 λεπτά	
Σύνολο ωρών επισταλιών			6 ώρες, 45 λεπτά	

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 6 ώρες, 45 λεπτά ισοδυναμούν με 0,28125 μέρες @ \$1800,00 την ημέρα αναλογικά = \$506,25

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή το πρωί στις 08:00.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή πάλι δεν μετράει γιατί στις ρήτρες δεν υπάρχει η έκφραση "εκτός αν χρησιμοποιηθούν" (u.u.) για τις Κυριακές και τις Αργίες.

Τέλος, παρατηρούμε ότι και στην πρώτη βροχή το Σάββατο σταμάτησε ο χρόνος να μετράει αφού δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες, αλλά και την δεύτερη φορά που έπιασε βροχή την Τετάρτη ο χρόνος σταμάτησε γιατί το πλοίο και στις δυο περιπτώσεις δεν είχε μπει ακόμα σε επισταλίες. (demurrage).

Παράδειγμα 3

Ο χαμένος χρόνος που περιμένει για να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ανάλογα με την περίπτωση.

Ένα berth GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό

των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Συνολική προμήθεια: 2.5%

Δήλωση γεγονότων:

Ωρα άφιξης του πλοίου: Παρασκευή 14 Ιουνίου 09.18

Ωρα επιβίβασης του πιλότου στο αγκυροβολημένο πλοίο: Κυριακή 21 Ιουλίου 07.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Κυριακή 21 Ιουλίου 09.12

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Παρασκευή 14 Ιουνίου 09.18

Ποσότητα φορτίου: 13,782.90 mt

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Κυριακή 21 Ιουλίου 11.20

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Παρασκευή 26 Ιουλίου 10.50

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 9μέρες, 4 ώρες, 32 λεπτά (13,782.90/1500)

Βροχή: Πέμπτη 25 Ιουλίου από τις 01:00 έως τις 06:00, από τις 08:00 έως τις 10:00 και από τις 18:30 έως τις 20:30 την ίδια μέρα.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/06	Παρασκευή	09:18 - 24:00	14 ώρες, 42 λεπτά	Το πλοίο έφτασε 09.18 και περιμένει στο αγκυροβόλιο
15/06	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
16/06	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Δεν μετράει ο χρόνος γιατί δεν έγιναν εργασίες
17/06	Δευτέρα	00:00 - 24:00	24 ώρες	
18/06	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
19/06	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
20/06	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
21/06	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
22/06	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
23/06	Κυριακή	00:00 - 24:00	24 ώρες	Δεν μετράει ο χρόνος γιατί δεν έγιναν εργασίες

24/06	Δευτέρα	00:00 - 13:50	13 ώρες, 50 λεπτά	Τελειώνει ο χρόνος των σταλιών
24/06	Δευτέρα	13:50 - 24:00	10 ώρες, 10 λεπτά	
25/06 έως 20/07	Τρίτη με Σάββατο	00:00 - 24:00	624 ώρες	
21/07	Κυριακή	00:00 - 07:00	07 ώρες	Επιβίβαση του πιλότου
21/07	Κυριακή	07:00 - 11:20	-	Η φόρτωση ξεκινάει 11.20
21/07	Κυριακή	11:20 - 24:00	12 ώρες, 40 λεπτά	
22/07	Δευτέρα	00:00 - 24:00	24 ώρες	
23/07	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
24/07	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
25/07	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Βροχή από τις 01:00 - 06:00, από τις 08:00 - 10:00 και από τις 18:30 - 20:30
26/07	Παρασκευή	00:00 - 10:50	10 ώρες, 50 λεπτά	
Σύνολο ωρών			981 ώρες, 12 λεπτά	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			220 ώρες, 32 λεπτά	
Σύνολο ωρών επισταλιών			760 ώρες, 40 λεπτά	

Μικτό ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 760 ώρες, 40 λεπτά ισοδυναμούν με 31 μέρες, 16 ώρες, 40 λεπτά ή αλλιώς 31,6944 μέρες @ \$2400,00 την ημέρα αναλογικά = \$76.066,66

Αφαιρούμε την προμήθεια 2,5% η οποία αντιστοιχεί στο ποσό των \$1901,66

Άρα το καθαρό ποσό που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη είναι \$74.165

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή 14/06 στις 09:18 το πρωί ενώ οι σταλίες ξεκινούν επίσημα την Παρασκευή το μεσημέρι στη 01:00. Όπως επίσης μετράει κανονικά και όλος ο χρόνος που έχει μείνει το πλοίο στο αγκυροβόλιο.

Όμως αυτός ο χρόνος σταματάει να μετράει όταν επιβιβάζεται στο πλοίο ο πιλότος μιας και ξεκινάει η κίνηση του πλοίου προς το λιμάνι και την αποβάθρα. Συνεχίζεται κανονικά έπειτα με την έναρξη της φόρτωσης.

Τέλος, παρατηρούμε ότι όταν έπιασε βροχή την Πέμπτη 25 Ιουλίου σε τρεις διαφορετικές χρονικές περιόδους δεν σταμάτησε ο χρόνος να μετράει παρόλο που δεν

μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες γιατί το πλοίο ήταν ήδη σε επισταλίες. (Once on demurrage, always on demurrage)

Παράδειγμα 4

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικού τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης:

Ωρα άφιξης του πλοίου στον σταθμό επιβίβασης του πιλότου: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 09.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 12.40

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 09.00

Ωρα που έγινε αποδεκτή η επιστολής ετοιμότητας: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 09.00

Ποσότητα φορτίου: 5,000 μετρικοί τόνοι

Ωρα έναρξης εκφόρτωσης: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 16.30

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Δευτέρα 12 Αυγούστου στις 16:15

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 3 μέρες, 8 ώρες (5000/1500)

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
09/08	Παρασκευή	09:00 - 13:00	-	
09/08	Παρασκευή	13:00 - 24:00	11 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στη 13:00
10/08	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
11/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Δεν έγιναν εργασίες κατά συνέπεια δεν μετράει ο χρόνος
12/08	Δευτέρα	00:00 - 13:45	13 ώρες, 45 λεπτά	
12/08	Δευτέρα	13:45 - 14:30	-	Βλάβη σε βαρούλκο / Ο χρόνος δεν μετράει
12/08	Δευτέρα	14:30 - 16:15	1 ώρα, 45 λεπτά	Η εκφόρτωση σταματάει στις 16:15
12/08	Δευτέρα	16:15 - 24:00	-	
13/08	Τρίτη	00:00 - 21:45	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει 21:45
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν			50 ώρες, 30 λεπτά	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			80 ώρες	
Σύνολο ωρών επίσπευσης			29 ώρες, 30 λεπτά	

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 29 ώρες, 30 λεπτά ισοδυναμούν με 1 ημέρα, 5 ώρες και 30 λεπτά ή αλλιώς 1,22916 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$1475,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή το πρωί στις 13:00.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλευτούν.

Τέλος, παρατηρούμε ότι ο χρόνος σταμάτησε στην βλάβη του βαρούλκου γιατί το πλοίο δεν είχε μπει ακόμα σε επισταλίες και την ώρα της βλάβης δεν γινόταν εργασίες.

Παράδειγμα 5

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικού τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης:

Ωρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 18.00

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 12.30

Ποσότητα φορτίου: 8,782.90 μετρικοί τόνοι (το υπόλοιπο φορτιό)

Ωρα έναρξης εκφόρτωσης: : Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 19.50

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Σάββατο 17 Αυγούστου στις 22:50

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 5 μέρες, 20 ώρες, 32 λεπτά (8782.90/1500)

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/08	Τετάρτη	05:48 - 24:00	-	Έκδοση επιστολής ετοιμότητας 12:30
15/08	Πέμπτη	00:00 - 08:00	-	
15/08	Πέμπτη	08:00 - 24:00	16 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00 / Η εκφόρτωση ξεκινά στις 19:50
16/08	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
17/08	Σάββατο	00:00 - 22:50	22 ώρες, 50 λεπτά	Η εκφόρτωση ολοκληρώνεται στις 22:50
17/08	Σάββατο	22:50 - 24:00	-	
18/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Μη εργάσιμη
19/08	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	
20/08	Τρίτη	00:00 - 24:00	-	
21/08	Τετάρτη	00:00 - 24:00	-	
22/08	Πέμπτη	00:00 - 04:32	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει στις 04:32
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν			62 ώρες, 50 λεπτά	

Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			140 ώρες, 32 λεπτά	
Σύνολο ωρών επίσπευσης			77 ώρες, 42 λεπτά	

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 77 ώρες, 42 λεπτά ισοδυναμούν με 3 μέρες, 5 ώρες και 42 λεπτά ή αλλιώς με 3,23749 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$3885,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε για αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Πέμπτη το πρωί στις 08:00 μιας και το NOR εκδόθηκε μετά το μεσημέρι της Τετάρτης.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλευτούν.

Παράδειγμα 6

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικούς τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης:

Ωρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 18.00

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48

Ποσότητα φορτίου: 8,782.90 μετρικοί τόνοι (το υπόλοιπο φορτίο)

Ωρα έναρξης εκφόρτωσης: : Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 19.50

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Σάββατο 17 Αυγούστου στις 22:50

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 5 μέρες, 20 ώρες, 32 λεπτά (8782.90/1500)

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/08	Τετάρτη	05:48 - 13:00	-	Έκδοση επιστολής ετοιμότητας 05:48 / Οι σταλίες ξεκινούν στις 13:00
14/08	Τετάρτη	13:00 - 24:00	11 ώρες	
15/08	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Η εκφόρτωση ξεκινά στις 19:50
16/08	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
17/08	Σάββατο	00:00 - 22:50	22 ώρες, 50 λεπτά	Η εκφόρτωση ολοκληρώνεται στις 22:50
17/08	Σάββατο	22:50 - 24:00	-	
18/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Μη εργάσιμη
19/08	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	
20/08	Τρίτη	00:00 - 09:32	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει στις 09:32
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν			81 ώρες, 50 λεπτά	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			140 ώρες, 32 λεπτά	

Σύνολο ωρών επίσπευσης			58 ώρες, 42 λεπτά	
------------------------	--	--	-------------------	--

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 58 ώρες, 42 λεπτά ισοδυναμούν με 2 μέρες, 10 ώρες και 42 λεπτά ή αλλιώς με 2,5368 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$3045,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε για αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Τετάρτη το μεσημέρι στις 13:00 μιας και το NOR εκδόθηκε πριν το μεσημέρι της ίδιας μέρας.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλεύουν.

Παράδειγμα 7

Ναυλοσύμφωνο για δεξαμενόπλοια.

Ένα ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Αργό πετρέλαιο

Laytime χρόνος για φόρτωση και εκφόρτωση: 72 ώρες (3 μέρες, 0 μέρες, 0 λεπτά)

Ρήτρα για τις σταλίες και την επιστολή ετοιμότητας του πλοίου (NOR): " Κατά την άφιξη του πλοίου στον καθιερωμένο χώρο αγκυροβόλησης του κάθε λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος ή ο πράκτοράς του στο λιμάνι οφείλει να δώσει στον Ναυλωτή ή στον πράκτορα του Ναυλωτή ειδοποίηση με γράμμα, τηλεγράφημα, ασύρματα ή τηλεφωνικά ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του, σε αποβάθρα ή όχι, και οι σταλίες, που θα υπολογιστούν στο εξής, θα ξεκινούν με τη λήξη των έξι (6) ωρών μετά από την επιστολή ετοιμότητας ή με την πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα (δηλαδή να έχει τελειώσει την προσόρμιση όταν πρόκειται για τερματικό φόρτωσης / εκφόρτωσης στη θάλασσα και δεμένο όταν η φόρτωση / εκφόρτωση γίνεται κατά μήκος μιας αποβάθρας , όποιο από τα δυο συμβεί πρώτο). Παρόλα αυτά, όταν δημιουργούνται καθυστερήσεις στο πλοίο προκειμένου να μπει στην αποβάθρα και αφού έχει δώσει NOR για τον οποιαδήποτε λόγο στον οποίο οι Charterers δεν έχουν ευθύνη και έλεγχο, τότε αυτή η καθυστέρηση δεν θα μετρήσει στον χρόνο των σταλιών.

Ρήτρα επισταλίας: US\$ 23.500 ημερησίως αναλογικά

WS rate που κλείστηκε η συμφωνία για το ταξίδι: 52,5

Δήλωση γεγονότων:

Ωρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που έγινε δεκτή η επιστολή ετοιμότητας: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που ξεκινάει να μετράει ο χρόνος: Τετάρτη 7 Νοεμβρίου στις 03:00

Ωρα που ο πιλότος επιβιβάζεται στο πλοίο: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 08:18

Ωρα που το πλοίο προσδέθηκε στην αποβάθρα: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 11:00

Ωρα σύνδεσης των αγωγών: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 13:30

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 13:36

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 05:30

Ωρα αποσύνδεσης των αγωγών: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 09:00

Ωρα απόπλου του πλοίου: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 09:30

Ωρα άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03:30

Ωρα που εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03.30

Ωρα που έγινε δεκτή η επιστολή ετοιμότητας: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03.30

Ωρα που το πλοίο προσδέθηκε στην αποβάθρα: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 06:30

Ο χρόνος ξεκινάει να μετράει από: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 06:30

Ωρα σύνδεσης των αγωγών: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 08:40

Ωρα έναρξης της εκφόρτωσης: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 10:40

Ωρα ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 10:40

Ωρα αποσύνδεσης των αγωγών: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 11:30

Ωρα που το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 15:25

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
06/11	Τρίτη	21:00 - 24:00	-	NOR εκδόθηκε στις 21:00
07/11	Τετάρτη	00:00 - 03:00	-	

07/11	Τετάρτη	03:00 - 24:00	21 ώρες 00 λεπτά	Οι σταλίες ξεκινούν 6 ώρες μετά την έκδοση του NOR
08/11	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
09/11	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
10/11	Σάββατο	00:00 - 03:00	03 ώρες 00 λεπτά	Ο χρόνος των σταλιών ολοκληρώθηκε
10/11	Σάββατο	03:00 - 24:00	21 ώρες 00 λεπτά	
11/11	Κυριακή	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
12/11	Δευτέρα	00:00 - 08:18	08 ώρες 18 λεπτά	Επιβίβαση πιλότου
12/11	Δευτέρα	08:18 - 11:00	-	Inward Shifting
12/11	Δευτέρα	11:00 - 24:00	13 ώρες 00 λεπτά	
13/11	Τρίτη	00:00 - 09:00	09 ώρες 00 λεπτά	Αποσύνδεση των αγωγών στις 09:00
17/11	Σάββατο	03:30 - 06:30	-	Το πλοίο εκδίδει NOR στις 03:30
17/11	Σάββατο	06:30 - 24:00	17 ώρες 30 λεπτά	Ο χρόνος ξεκινάει από την πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα
18/11	Κυριακή	00:00 - 11:30	11 ώρες 30 λεπτά	Αποσύνδεση αγωγών στις 11:30
Σύνολο ωρών			176 ώρες, 18 λεπτά	
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών			72 ώρες, 00 λεπτά	
Σύνολο ωρών επισταλιών			104 ώρες, 18 λεπτά	

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 104 ώρες, 18 λεπτά ισοδυναμούν με 4 μέρες, 08 ώρες και 18 λεπτά ή αλλιώς 4,34583 μέρες @ \$23500,00 την ημέρα αναλογικά = \$102127,08

Παρατηρούμε ότι οι σταλίες ξεκινούν να μετράνε 6 ώρες μετά την έκδοση της επιστολής ετοιμότητας όπως ορίζει το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY.

Οι σταλίες είναι ένας συνολικός χρόνος για την φόρτωση και την εκφόρτωση και ανεξάρτητος από την ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως όπως υπολογίσαμε στα

παραπάνω παραδείγματα χύδην ξηρού φορτίου. Βέβαια στις περιπτώσεις των δεξαμενοπλοίων μετράμε την ροή κυβικών πετρελαίου από τους αγωγούς, όπου θα πρέπει να είναι η συμφωνηθείσα είτε από την πλευρά του τερματικού στην φόρτωση είτε από την πλευρά του πλοίου στην εκφόρτωση ώστε να μην δημιουργούνται καθυστερήσεις και κατά συνέπεια διαμάχες στην μέτρηση του χρόνου από τους δυο αντισυμβαλλόμενους (πλοιοκτήτης και ναυλωτής).

Ο χρόνος κατά την κίνηση του πλοίου από το αγκυροβόλιο στην αποβάθρα εξαιρείται (inward shifting) μιας και είναι μέρος του ταξιδιού αφού σε περίπτωση που το πλοίο δεν περίμενε στο αγκυροβόλιο θα έμπαινε κατευθείαν μέσα και ο χρόνος θα ήταν συνεχόμενος.

Επίσης, ο χρόνος τελειώνει με την αποσύνδεση των αγωγών είτε στην φόρτωση είτε στην εκφόρτωση. Μπορεί βέβαια, αν προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο, στην φόρτωση ο χρόνος, με εξαίρεση συνήθως δύο με τριών ωρών, να συνεχίζει να μετράει μέχρι την παράδοση των εγγράφων στο πλοίο πριν τον απόπλου και να τελειώνει τότε.

Τέλος, να αναφέρουμε ότι, όπως παρατηρούμε και στο παράδειγμά μας, στην εκφόρτωση, ο χρόνος ξεκίνησε να μετράει πριν από τις 6 ώρες αφότου εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας. Αυτό συμβαίνει γιατί το πλοίο πρόσδεσε στην αποβάθρα και το ναυλοσύμφωνο προβλέπει να ξεκινάει ο χρόνος μετά τις 6 ώρες εκτός αν προσδέσει στην αποβάθρα πιο πριν. (time shall commence upon the expiration of six hours after receipt of such notice, or upon the vessel's arrival in berth, whichever first occurs).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Συμπεράσματα

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, καταλαβαίνουμε ότι είναι θεμελιώδους σημασίας να ελέγχονται πάντα οι όροι του ναυλοσυμφώνου οι οποίοι αφορούν την διαδικασία των σταλιών (laytime) αλλά και οι επιπρόσθετες ρήτρες που μπορούν να την διαφοροποιήσουν είτε άμεσα είτε έμμεσα.

Όταν έχει ξεκινήσει η ισχύς ενός ναυλοσυμφώνου και το πλοίο το ταξίδι του, οι όροι θα πρέπει να είναι σαφείς σε αυτούς που θα εμπλακούν με αυτούς, θα τους ερμηνεύσουν και θα τους αναλύσουν είτε από την πλευρά του πλοιοκτήτη, είτε από την πλευρά του ναυλωτή. Το πιο σημαντικό θέμα διαμάχης μεταξύ των, όπως αναφέραμε και παραπάνω είναι ο υπολογισμός των σταλιών (laytime). Ο υπολογισμός αυτός γίνεται με βάση το χρονοδιάγραμμα γεγονότων (statement of facts) το οποίο έχει συμπληρώσει ήδη και στείλει ο πλοίαρχος αλλά και αυτό του πράκτορα στο λιμάνι με ιδιαίτερη προσοχή στην έκδοση και αποδοχή της επιστολής ετοιμότητας (Notice of Readiness), την αποδοχή του Free Pratique, αλλά και των επιπρόσθετων σχολίων που έχουν να κάνουν με τις αποβάθρες, τον καιρό αλλά και την συμφόρηση στο λιμάνι.

Κατά τη διαδικασία υπολογισμού του χρόνου, παρατηρούμε αν το πλοίο φόρτωσε ή αντίστοιχα εκφόρτωσε μέσα στο προκαθορισμένο όριο που είχε, αν το ξεπέρασε και πόσο (demurrage) αλλά και αν γλίτωσε και πόσο (despatch). Ο υπολογισμός αυτός όπως αναφέραμε και στην αρχή είναι το βασικότερο σημείο διαμάχης των δύο πλευρών και το οποίο μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε δικαστήριο προκειμένου να επιλυθεί. Για τον λόγο αυτό, ο υπολογισμός των σταλιών θεωρείται από τις πιο απαιτητικές εργασίες σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, ο οποίος μπορεί να αποφέρει μεγάλες χρηματικές απολαβές αλλά και μεγάλη ζημία αν παραβλεφθεί ακόμα και το παραμικρό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Βλάχος Γ. & Ψύχου Ε. (2011). Ναυλώσεις. Αθήνα: Σταμούλης
2. Γκιζιάκης Κ. & Παπαδόπουλος Α. & Πλωμαρίτου Ε. (2010).
Ναυλώσεις. Αθήνα: Σταμούλης
3. Summerskill M. (1982). Laytime. London: Stevens
4. Davies D. (1992). Commencement of Laytime. London: Lloyd's of
London Press Ltd.
5. Port Agency (2016), Institute of Certificated Shipbrokers
6. Ship Operations and Management (2017), Institute of Certificated
Shipbrokers.
7. Schofield J. (2016). Laytime and demurrage. London: Taylor &
Francis Ltd.
8. Πουλαντζάς Ν. (2005). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα: Σταμούλης.
9. Seminar "Laytime and Demurrage", Institute of Certificated
Shipbrokers
10. Tiberg H. (2013). Law of Demurrage. London: Sweet & Maxwell
11. Williams H. (2001) A guide to Tanker Charters: INTERTANKO

