



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**στη**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ**  
**ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ**  
**ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ BP, SHELL ΚΑΙ**  
**ΕΧΧΟΝ – ΑΝΤΙΠΑΡΑΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΟ**  
**ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΤΗΣ**  
**INTERTANKO»**

**Τσομπάνογλου Μαρία**

*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

Μάρτιος 2014

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

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

Η συγγραφέας

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ελευθέριος Θαλασσινός (Επιβλέπων)
- Ερνέστος Τζαννάτος
- Ερασμία Βαλμά

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

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί μία προσπάθεια παρουσίασης, ανάλυσης και σύγκρισης των διατάξεων και όρων των τεσσάρων πιο κοινών ναυλοσυμφώνων που αφορούν στη ναύλωση κατά ταξίδι δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων του: των SHELLVOY 6, BPVOY4, ExxonMobilVOY2005 και TANKERVOY87.

Τα επιλεγμένα ναυλοσύμφωνα αντικατοπτρίζουν με το καλύτερο τρόπο το γεγονός ότι η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων αποτελεί βιομηχανία υψηλού κινδύνου, όπου το ναυτιλιακό κίνδυνο τον αναλαμβάνει τόσο ο ναυλωτής όσο και ο πλοιοκτήτης. Δεδομένου ότι, τόσο το ίδιο το δεξαμενόπλοιο όσο και το φορτίο αποτελούν υψηλές κεφαλαιακές επενδύσεις, και εφόσον η μεταφορική υπηρεσία πραγματοποιείται σε διεθνές περιβάλλον, η παρούσα εργασία επιβεβαιώνει το γεγονός ότι οι συμφωνίες ναυλώσεων απαιτείται να συστήνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτουν, όσο το δυνατό πληρέστερα, όλες τις πιθανές περιπτώσεις διενέξεων αλλά και τα συμφέροντα των συμβαλλόμενων μερών.

Οι πληροφορίες για την επεξεργασία του θέματος της εργασίας αντλήθηκαν από την ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία στο θέμα των ναυλώσεων και του τομέα θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων του, σε μελέτες, άρθρα, ιδιαίτερα κατατοπιστικούς ιστότοπους του διαδικτύου, αλλά κυρίως, από τα ίδια τα υπό εξέταση ναυλοσύμφωνα.

Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους τους καθηγητές του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν. Ένα, επίσης μεγάλο, ευχαριστώ οφείλω και στο σύζυγό μου Στέφανο, χωρίς την παρότρυνση και βοήθεια του οποίου δεν θα είχα ξεκινήσει και ολοκληρώσει το μεταπτυχιακό μου.

Πειραιάς, Μάρτιος 2014

Μαρία Τσομπάνογλου

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση, ανάλυση και σύγκριση των διατάξεων και όρων των τεσσάρων ναυλοσυμφώνων SHELLVOY 6, BPVOY4, ExxonMobilVOY2005 και TANKERVOY87 που χρησιμοποιούνται στη ναύλωση κατά ταξίδι δεξαμενοπλοίων για μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων του.

Η εργασία ξεκινά με μία ιστορική αναδρομή της εμπορίας πετρελαίου από τη μεταπολεμική περίοδο μέχρι τις μέρες μας και συνεχίζει αναλύοντας το παγκόσμιο στόλο δεξαμενοπλοίων και τα κύρια χαρακτηριστικά του: τα κατασκευαστικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των δεξαμενοπλοίων, τη κατηγοριοποίηση του στόλου βάσει μεταφερόμενου προϊόντος και μεγέθους πλοίου, την ηλικιακή κατανομή του, αλλά και τις βασικές διαδρομές και τα επίπεδα ναύλων.

Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στη ναυτιλιακή αγορά και τις κύριες διαφοροποιήσεις της, αναλύονται τα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων, αναφέρονται τα είδη ναυλώσεων, οι τύποι ναυλοσυμφώνων και οι Διεθνείς Οργανισμοί, η νομοθεσία και το γενικότερο Θεσμικό Πλαίσιο που διέπει τις ναυλώσεις των δεξαμενοπλοίων κατά ταξίδι. Τα χαρακτηριστικά και η διαδικασία πραγματοποίησης της ναύλωσης κατά ταξίδι δεξαμενοπλοίων αναλύονται σε ξεχωριστό κεφάλαιο, όπου αναφέρονται αναλυτικά οι ειδικοί όροι και ρήτρες που περιέχονται στα σχετιζόμενα ναυλοσύμφωνα.

Το τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας είναι αφιερωμένο στη σύγκριση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων δεξαμενοπλοίων και ακολουθούν γενικά συμπεράσματα και σχόλια.

## SUMMARY

The content of subject thesis is the presentation, analysis and comparison of the provisions and clauses of the four charter parties SHELLVOY 6, BPVOY4, ExxonMobil VOY2005 and TANKERVOY87 used in the voyage charter of the crude and product oil carriers.

Thesis starts with a historical retrospect of the oil trade starting from the post-war period until our days and continues with the analysis of the tanker fleet worldwide and its main characteristics: the structural and technical characteristics of the tankers, the classification of the fleet based on the transported products and the vessel's size and age, as well as the basic routes and freight rates.

Following the above analysis, reference is made to the maritime industry and its basic differentiations, as well as an analysis of the characteristics of the charter market, the types of charter-parties and the National Organizations, the legislation and the institutional rules that coact the laws of voyage charter of the oil carriers.

The characteristics and the procedure of accomplishing a voyage charter for an oil carrier are analyzed in a separate chapter, where extensive reference is made to the special provisions and clauses of the relevant charter-parties.

The last chapter of this thesis is dedicated to the comparison of the subject standard charter-parties, followed by general conclusions and comments.

*Αφιερωμένο στο σύζυγό μου Στέφανο και  
στις κόρες μου Φωτεινή και Διονυσία*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1.</b>	<b>ΕΜΠΟΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΤΟΥ</b> .....	12
1.1	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	12
1.1.1	Το εμπόριο πετρελαίου έως τον 2 <sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο.....	12
1.1.2	Μεταπολεμική Περίοδος.....	14
1.1.3	Έτη 2000-2011.....	17
1.2	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	19
1.2.1	Κατηγοριοποίηση Στόλου.....	20
1.2.1.1	<i>Διάκριση του στόλου με βάση το μεταφερόμενο προϊόν</i> .....	20
1.2.1.2	<i>Διάκριση του στόλου με βάση το μέγεθος</i> .....	22
1.2.1.3	<i>Ηλικιακή κατανομή</i> .....	23
1.2.1.4	<i>Product/chemical tankers</i> .....	24
1.2.2	Βασικές Διαδρομές και Επίπεδα Ναύλων.....	24
1.2.3	Κατασκευαστικά και Τεχνικά Χαρακτηριστικά.....	32
<b>2.</b>	<b>ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ</b> .....	34
2.1	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	34
2.1.1.	Διαφοροποίηση της Ναυτιλιακής Αγοράς.....	35
2.2	ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ.....	37
2.2.1.	Ναυλαγορά Charter.....	37
2.2.2.	Είδη Ναυλώσεων και Τύποι Ναυλοσυμφώνων.....	38
2.3	ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	40
2.3.1.	Κύρια Χαρακτηριστικά.....	40
2.3.2.	Διεθνείς Οργανισμοί – Θεσμικό Πλαίσιο – Νομοθεσία.....	43



<b>3.</b>	<b>ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ.....</b>	<b>56</b>
3.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	56
3.2	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ.....	56
3.3	ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ (VOYAGE CHARTER).....	60
3.3.1	Γενικά Χαρακτηριστικά.....	60
3.3.2	Διαδικασία Πραγματοποίησης της Ναύλωσης.....	63
3.4	ΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	68
3.4.1	Γενικά.....	68
3.4.2	Δείκτης WORLDSCALE.....	69
3.4.3	Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων.....	70
3.4.4	Όροι και Ρήτρες Ναυλοσυμφώνων Δεξαμενοπλοίων για Ναύλωση κατά Ταξίδι.....	71
<b>4.</b>	<b>ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ.....</b>	<b>93</b>
4.1	MAJOR OIL COMPANIES.....	93
4.1.1.	SHELL.....	93
4.1.2.	BP (British Petroleum).....	95
4.1.3.	EXXONMOBIL Corporation.....	97
4.2	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ .....	98
4.2.1.	Γενική Διάρθρωση – Προοίμιο (Preamble) – Γενικές Παρατηρήσεις.....	98
4.2.2.	Σύστημα Crude Oil Washing.....	101
4.2.3.	Σύστημα Inert Gas (I.G.S.).....	101
4.2.4.	Εγγύηση Ικανότητας Άντλησης (Pumping Warranty).....	102

4.2.5. Συμμόρφωση με τους Διεθνείς Κανονισμούς, Πιστοποιητικά/Εγγραφα.....	105
4.2.6. Θέρμανση Φορτίου – Διατήρηση της Θερμοκρασίας Φορτίου (Cargo Heating – Maintenance of Cargo Temperature).....	106
4.2.7. Θέση/Ετοιμότητα του Πλοίου.....	108
4.2.8. Περιγραφή Φορτίου (Description of Cargo).....	109
4.2.9. Ποσότητα Φορτίου (Cargo Quantity).....	111
4.2.10. Προθεσμία Ετοιμότητας του Πλοίου για Φόρτωση και Λήξη/Ακύρωση (Laydays and Termination/Cancelling).....	112
4.2.11. Επιστολή Ετοιμότητας (Notice of Readiness).....	116
4.2.12. Χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση (σταλίες) (Laytime).....	120
4.2.13. Αποζημίωση για Επισταλία (Demurrage).....	122
4.2.14. Ναύλος (Freight).....	124
4.2.15. Εκτιμώμενος Χρόνος Άφιξης (Estimated Time of Arrival).....	126
4.2.16. Συγκράτηση Φορτίου (Cargo Retention).....	126
4.2.17. Νεκρός Ναύλος, Μερικώς Φορτωμένες Δεξαμενές Φορτίου (Deadfreight, Slack Tanks).....	128
4.2.18. Απαιτήσεις Ταχύτητας (Speed).....	130
4.2.19. Πολιτική ελέγχου της χρήσης ναρκωτικών και οινοπνευματωδών ποτών στο πλοίο (Drugs and Alcohol Policy).....	132
4.2.20. Καραντίνα (Quarantine).....	132
4.2.21. Δικαίωμα Επίσχεσης (Lien).....	133
4.2.22. Δικαίωμα Ελεύθερης Επιλογής (Liberty).....	134
4.2.23. Υπεκμίσθωση, ανάθεση (Sub-letting, Assigning).....	134
4.2.24. Κατάσταση Πλοίου (Condition of Vessel).....	135

4.2.25. Προμήθεια Διαπραγματεύσεων (Address Commission).....	136
4.2.26. Πρακτόρευση (Agency).....	136
4.2.27. Ορισμός λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, Μετακίνηση (Loading /Discharging Ports, Shifting).....	136
4.2.28. Καύσιμα, Επιθεώρηση Καυσίμων (Bunkers, Bunker Survey).....	138
4.2.29. Χορήγηση (Administration).....	139
4.2.30. Υποβολή Απαιτήσεων Αποζημίωσης (Claims).....	139
4.2.31. Οφειλές και Χρεώσεις (Dues and Charges).....	140
4.2.32. Δίκαιο και Δικαστικές Αρμοδιότητες (Law and Jurisdiction).....	142
4.2.33. Διαιτησία (Arbitration).....	143
4.2.34. Επιχειρηματικές Αρχές (Business Principles).....	146
4.2.35. Καθαρισμός των Δεξαμενών Φορτίου (Cleanliness of tanks).....	146
4.2.36. Εξαιρέσεις (Exceptions).....	148
4.2.37. Οδηγίες Ταξιδιού, Αδυναμία των ναυλωτών να δώσουν Οδηγίες Ταξιδιού, Αλλαγή Οδηγιών, Μερική Μεταφόρτωση Φορτίου.....	149
4.2.38. Επιθεώρηση Πλοίου/Επιθεώρηση Φορτίου/ Επιθεώρηση Καυσίμων (Vessel inspection, Cargo Inspection, Bunker Survey/Sampling).....	153
4.2.39. Μέτρηση Φορτίου (Cargo Measurement), Αποφυγή Ρύπανσης Oil Pollution Prevention), Διαχείριση Έρματος (Ballast Management).....	154
4.2.40. Γενική Αβαρία, Ρήτρα New Jason (General Average, New Jason Clause).....	157
4.2.41. Ρήτρα «Back Loading».....	159
4.2.42. Φορτωτικές (Bills of Lading).....	160

4.2.43. Ρήτρα «Paramount» (Clause Paramount).....	163
4.2.44. Ρήτρα «Both to Blame».....	165
4.2.45. Πάγος στο ταξίδι και στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης (Ice).....	166
4.2.46. Ρήτρα «War Risks».....	168
4.2.47. Ρήτρα «Oil Response Pollution and Insurance».....	169
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	172
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ</b> .....	174
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ</b> .....	175

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΜΠΟΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΤΟΥ

### 1.1 Ιστορική Αναδρομή

#### 1.1.1 Το εμπόριο πετρελαίου έως τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο

Το αργό πετρέλαιο με τη μορφή ασφάλτου και νάφθας ήταν γνωστό από την αρχαιότητα, στους πολιτισμούς των Αιγυπτίων, Ασσυρίων, Περσών και Κινέζων. Όμως η πραγματική εμπορική του εκμετάλλευση ξεκίνησε όταν ο Edwin L. Drake<sup>1</sup> άνοιξε το πρώτο πηγάδι πετρελαίου με επιτυχία στο Titusville της Πενσυλβάνιας των ΗΠΑ το 1859, σηματοδοτώντας την απαρχή της πετρελαϊκής βιομηχανίας. Βασικό προϊόν αυτών των πρώτων γεωτρήσεων ήταν η κηροζίνη, η οποία χρησιμοποιούνταν για φωτισμό, ενώ η κύρια κατεύθυνση των πρώτων εξαγωγών ήταν η Ευρώπη.

Οι Η.Π.Α., όπως άλλωστε και η Μέση Ανατολή, είναι περιοχές φυσικά προικισμένες με μεγάλα και εύκολα διαθέσιμα αποθέματα αργού πετρελαίου. Αυτή η φυσική προσφορά σε συνδυασμό με το επιχειρηματικό δαιμόνιο κάποιων ανδρών, όπως ο Ροκφέλερ<sup>2</sup>, είναι οι κύριοι λόγοι για την επικράτηση των Η.Π.Α. στο εμπόριο πετρελαίου μέχρι την ίδρυση του OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries)<sup>3</sup> στις αρχές του 1970. Έτσι, εξηγείται γιατί οι περισσότερες πολυεθνικές είναι κατά βάση αμερικάνικες και γιατί η Νέα Υόρκη ήταν για πολύ καιρό το κέντρο των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων. Η Ολλανδία μέσω της Shell και το Ηνωμένο Βασίλειο μέσω της BP, απόλαυσαν σημαντικές εκχωρήσεις πετρελαίου σε διάφορες περιοχές του κόσμου, παρόλο που έχασαν τις περισσότερες από αυτές τα χρόνια που ακολούθησαν τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο.

---

1. Edwin L. Drake (1819 – 1880): έγινε διάσημος στον τομέα των γεωτρήσεων όταν το 1859, με ανάθεση από την εταιρία Seneca Oil και μετά από αποτυχημένες αναζητήσεις δύο ετών, εντόπισε σε βάθος 21 μέτρων ένα σημαντικό κοιτάσμα πετρελαίου στην Πενσυλβάνια, το οποίο αποτέλεσε και την έναρξη όλων των μεταγενέστερων προσπαθειών για έρευνα, γεωτρήσεις και άντληση πετρελαίου ([www.sfrang.com](http://www.sfrang.com), [www.technology.catalysis.gr](http://www.technology.catalysis.gr)).

2. John D. Rockefeller (1839 – 1937): γεννήθηκε σε άπορη εργατική οικογένεια και ήταν γερμανοεβραϊκής καταγωγής. Ασχολήθηκε με τη διύλιση αργού πετρελαίου, ίδρυσε την Standard Oil Company και έγινε ένας από τους πλουσιότερους επιχειρηματίες στον κόσμο. Ίδρυσε το Πανεπιστήμιο του Σικάγο και το ίδρυμα Rockefeller, μέσω του οποίου ανέπτυξε ιδιαίτερη φιλανθρωπική δράση. Πέθανε στο Ormond της Florida σε ηλικία 97 ετών ([www.notablebiographies.com](http://www.notablebiographies.com)).

3. "... ο OPEC αποτελεί την ένωση των κρατών που παράγουν πετρέλαιο και σε αυτόν ανήκουν κατά κύριο λόγο τα αραβικά κράτη, από τα οποία εξάγεται στις μέρες μας, ο κύριος όγκος του πετρελαίου. Κύριος σκοπός του είναι η διατήρηση των τιμών του πετρελαίου και η άνοδος του. Ο ΟΠΕΚ ιδρύθηκε το 1961 και μέλη του είναι η Σαουδική Αραβία, το Ιράν, το Ιράκ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Κουβέιτ, το Κατάρ, η Νιγηρία, η Γκαμπόν, η Λιβύη, η Αλγερία, η Ινδονησία, η Βενεζουέλα και το Εκουαδόρ και έχει μεταξύ άλλων σαν σκοπό την διατήρηση των τιμών του πετρελαίου σε κάποια επιθυμητά για αυτούς επίπεδα, μέσω του ελέγχου των παραγόμενων ποσοτήτων", " (Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου (2000): «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων-Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ. 104).

Η αλλαγή στον πολιτικό έλεγχο πολλών πηγών πετρελαίου, οδήγησε πολλές χώρες, για στρατηγικούς κυρίως λόγους, να διυλίζουν το πετρέλαιο στον προορισμό του και όχι στην πηγή του, με αποτέλεσμα την ανάγκη για μεταφορά του πετρελαίου προς τα κέντρα διανομής και κατανάλωσης. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια την κατασκευή πλοίων κατάλληλων για τέτοιου είδους μεταφορές, τα οποία αρχικά μετέφεραν το πετρέλαιο και τα προϊόντα του συσκευασμένα σε βαρέλια. Με την αύξηση των εξαγωγών πετρελαίου από τις ΗΠΑ, δηλαδή με την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου υγρών φορτίων, έγινε επιτακτική η ανάγκη για ασφαλή και αποτελεσματικότερη μεταφορά, η οποία οδήγησε στη δημιουργία πλοίων με δεξαμενές. Το πρώτο δεξαμενόπλοιο ναυπηγήθηκε στην Αγγλία το 1866, χρησιμοποιούσε άνθρακα για την κίνηση του και αποτέλεσε την αρχή μαζικών παραγγελιών, γεγονός που ενθάρρυνε η εξεύρεση νέων πετρελαιοπηγών και σε άλλα μέρη στον κόσμο, όπως η Ρωσία, η Καραϊβική, το Μεξικό, η Βενεζουέλα και το Ιράν<sup>4</sup>.

Τη δεκαετία του 1930 η σταδιακή αντικατάσταση του άνθρακα από το πετρέλαιο ήταν πλέον εμφανής και το πετρέλαιο άρχισε να αποτελεί την κύρια καύσιμη ύλη σε διεθνές επίπεδο. Η δεκαετία αυτή χαρακτηρίστηκε από διεθνή οικονομική ύφεση, η οποία επηρέασε και τη ναυτιλία, με κύριο γεγονός την πτωτική τάση του συνολικού όγκου άνθρακα που μεταφέρονταν με φορτηγά πλοία και την άνθηση του εμπορίου του πετρελαίου.

Έχει ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι διαδρομές των δεξαμενόπλοιων ήταν ιδιαίτερα περιορισμένες και αφορούσαν κυρίως τα ταξίδια από τις ΗΠΑ και τη Σοβιετική Ένωση, όπου βρίσκονταν οι πρώτες πετρελαιοπηγές, ενώ μόλις μετά το 1945 αυξήθηκε η σημασία των πηγών της Μέσης Ανατολής και πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες εξαγωγές από εκεί<sup>5</sup>.

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας αποτέλεσε την χρονική περίοδο που η χρήση του πετρελαίου καθιερώνεται σε διεθνές επίπεδο. Στις αρχές του αιώνα, βασική κινητήρια δύναμη ήταν ο άνθρακας αλλά στην πορεία επικράτησε το πετρέλαιο γιατί το κόστος παραγωγής του

---

4-5. Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψόγου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων-Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.100-102.

ήταν φθηνότερο, η κατανάλωση του μικρότερη, η απόδοση του και οι δυνατότητες αποθήκευσης του μεγαλύτερες.

### 1.1.2 Μεταπολεμική Περίοδος

Πολλοί υποστηρίζουν ότι η αλλαγή της θέσης των διυλιστηρίων, από την πηγή της πρώτης ύλης στον προορισμό της, προκλήθηκε κυρίως από την απότομη ανάπτυξη της χημικής βιομηχανίας μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά όποιος κι αν υπήρξε τελικά ο λόγος, η μετατόπιση των διυλιστηρίων επηρέασε σημαντικά τη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων από τις αρχές της δεκαετίας του '50 και μετά, με τις σημαντικότερες αλλαγές να συνοψίζονται παρακάτω:

α) Αύξηση του αριθμού των μεταφερόμενων φορτίων, αφού το πετρέλαιο μεταφερόταν δύο φορές: την πρώτη φορά ως αργό πετρέλαιο από την πηγή στο διυλιστήριο και μετά ως διυλισμένο προϊόν στους τελικούς προορισμούς. Χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω μεγέθη<sup>6</sup>:

- Την δεκαετία του 1950 μεταφέρθηκαν 225 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου
- Την δεκαετία του 1960 μεταφέρθηκαν 540 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου, και
- Την δεκαετία του 1970 μεταφέρθηκαν 1,440 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου.

β) Αυτή η εξέλιξη οδήγησε στην αύξηση του μεγέθους των δεξαμενόπλοιων: στο τέλος του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο είχε μέγεθος 16,000dwt, στα τέλη του '50 υπήρχαν δεξαμενόπλοια μεγέθους 100,000dwt, ενώ στα τέλη του '60 είχαν εμφανιστεί τα VLCC (VeryLargeCrudeCarriers). Βεβαίως, στην αύξηση του μεγέθους των δεξαμενόπλοιων συνέβαλλαν, επίσης, τόσο η ανάπτυξη της τεχνολογίας στο σχεδιασμό και τη ναυπήγηση πλοίων όσο και οι πολιτικές εξελίξεις της μεταπολεμικής περιόδου, όπως το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ – εξαιτίας του πολέμου μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ – το οποίο συνέβαλλε στη χρήση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας, προκειμένου να μειωθεί το κόστος ανά

---

6. Patrick M. Alderton, 1995: "Sea Transport – Operation and Economics", Thomas Reed Publications, σελ. 188.

μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος, αφού τα πλοία ήταν πλέον αναγκασμένα να διαπλέουν το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, δηλαδή σχεδόν τριπλάσια απόσταση<sup>7</sup>. Αυτή η αύξηση στο μέγεθος οδήγησε στην αποκλειστική χρήση κάποιων δεξαμενόπλοιων για τη μεταφορά μόνο αργού πετρελαίου, δημιουργώντας έτσι μία καινούρια τάξη δεξαμενόπλοιων, τα CrudeOilCarriers.

γ) Η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων οδήγησε στην εμφάνιση ανεξάρτητων πλοιοκτητών, δηλαδή πλοιοκτητών που ήταν αυτόνομοι και δεν ανήκαν στις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, στις οποίες θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω. Μέχρι και τη δεκαετία του 1960, υπήρχαν λίγες μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες που κατείχαν το 70% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων ενώ οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες το 30%. Στα μέσα της δεκαετίας του '70, η κατάσταση αυτή είχε αντιστραφεί και έκτοτε το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων που κατέχουν οι πετρελαϊκές εταιρείες μειώνεται συνεχώς. Η αύξηση του αριθμού των ανεξάρτητων πλοιοκτητών είχε σαν φυσικό επακόλουθο την ανάπτυξη του tankerchartering, δηλαδή ενός καινούριου επαγγελματικού κλάδου που ασχολείται με τις ναυλώσεις των δεξαμενόπλοιων.

δ) Η αύξηση των τιμών πετρελαίου το 1973 οδήγησε στην ενδυνάμωση της εξουσίας του OPEC, με επακόλουθη μείωση της δύναμης των μεγάλων πετρελαϊκών εταιριών στο εμπόριο πετρελαίου και ανάπτυξη των ανεξάρτητων εμπόρων πετρελαίου, οι οποίοι στοχεύουν κυρίως στην κερδοσκοπία και πλέον αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των ναυλωτών δεξαμενόπλοιων, επηρεάζοντας ως εκ τούτου με διάφορους τρόπους την πολιτική των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων.

ε) Η αύξηση των τιμών πετρελαίου το 1973 προκάλεσε επίσης αύξηση στην ανάπτυξη των εγχώριων πηγών πετρελαίου σε όλο τον κόσμο, π.χ. το πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας. Αυτό με την σειρά του επηρέασε σημαντικά τη δομή του εμπορίου, τις απαιτήσεις των δεξαμενόπλοιων και την ισχύ του OPEC.

---

7. Γ. Π.Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων-Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.102.



Τη δεκαετία του '60, υπήρχαν 7 μεγάλες εταιρίες ναυλωτών που επηρέαζαν ιδιαίτερα τη διαμόρφωση των τιμών των ναύλων και ασκούσαν ολιγοπωλιακή πολιτική, ελέγχοντας τις τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του με τις μεταξύ τους συμφωνίες. Ήταν γνωστές ως "επτά αδελφές" και ήταν οι Αμερικανικές και Ευρωπαϊκές εταιρίες: Exxon, Texaco, Mobil, Chevron, Standard of California, Shell και BP, οι οποίες αποτελούσαν τα κυριότερα μέλη του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)<sup>8</sup> και οι οποίες ήταν οι μεγαλύτερες εταιρίες εκμετάλλευσης προϊόντων πετρελαίου μέχρι και τη δεκαετία του 1970.

Τη δεκαετία του 1970, η παγκόσμια οικονομία βίωσε την πρώτη πετρελαϊκή κρίση μετά τον πόλεμο του Γιομ-Κιπούρ (ή αλλιώς Δ' Αραβο-Ισραηλινός Πόλεμος) τον Οκτώβριο του 1973, κατά τη διάρκεια του οποίου οι αραβικές χώρες-μέλη του OPEC, αντιδρώντας στην υποστήριξη των δυτικών χωρών προς το Ισραήλ, επέβαλαν εμπορικό αποκλεισμό στις εξαγωγές πετρελαίου προς αμερικάνικες εταιρείες και μείωση των εξαγωγών κατά 5% κάθε μήνα προς τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, με πλείστες αρνητικές παρενέργειες στις δυτικές οικονομίες<sup>9</sup>.

Λόγω της αύξησης της ζήτησης πετρελαίου και προϊόντων του και την έλλειψη προσφοράς χωρητικότητας, οι ναύλοι για μεταφορά πετρελαίου από τον Αραβικό Κόλπο προς τη Β.Δ. Ευρώπη αυξήθηκαν ραγδαία δημιουργώντας έντονη αισιοδοξία και οδηγώντας σε μεγάλο αριθμό παραγγελιών, που με τη σειρά τους οδήγησαν σε αύξηση της χωρητικότητας κατά 370% την περίοδο 1971-1977<sup>10</sup>.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, μετά την Ισλαμική επανάσταση του Χομεϊνί στο Ιράν το 1980-1981, η μείωση των εξαγωγών των κρατών μελών του OPEC κατά 45% οδήγησε τη βιομηχανία πετρελαίου σε ύφεση, με αποτέλεσμα τον παροπλισμό πλοίων και την αύξηση στις διαλύσεις δεξαμενόπλοιων, που συνέβαλλαν στη μείωση κατά 40% της συνολικής προσφοράς χωρητικότητας. Αυτή η κρίση αντιμετωπίστηκε από τα κράτη του

---

8. OCIMF: εθελοντική ένωση πετρελαϊκών εταιριών με συμφέροντα και μερίδιο στη βιομηχανία μεταφοράς και ελλιμενισμού αργού πετρελαίου, προϊόντων του, πετροχημικών και αερίου. Πλήρης αναφορά στο Κεφάλαιο 2.

9. [www.sansimera.gr](http://www.sansimera.gr), Wikipedia

10. Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων-Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.105.

του OPEC με μείωση των ναύλων, η οποία τελικά οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για αργό πετρέλαιο από τις χώρες του Αραβικού Κόλπου. Το 1986 οι τιμές του πετρελαίου μειώθηκαν κατά τρεις φορές από τα επίπεδα του 1980-81 και στη συνέχεια έμειναν σταθερές για περίπου 18 χρόνια<sup>11</sup>.

Μικρότερης κλίμακας πετρελαϊκή κρίση σημειώθηκε και στις αρχές της δεκαετίας του 1990, λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας και χαμηλής παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Η κρίση επιδεινώθηκε με τον πόλεμο στον Περσικό Κόλπο και την επέμβαση του Ιράκ στο Κουβέιτ το καλοκαίρι του 1990. Οι εχθροπραξίες στον Περσικό Κόλπο συνεχίζονται μέχρι σήμερα καθιστώντας εύθραυστες τις συνθήκες στην περιοχή και επηρεάζοντας συνεχώς τις εξαγόμενες ποσότητες πετρελαίου από τα Αραβικά Κράτη, επομένως και τις διεθνείς τιμές του. Η δεκαετία του 1990 έκλεισε με περιορισμό της παραγωγής πετρελαίου από τις χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών, οι οποίες παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα για πολλούς μήνες στις αρχές της νέας χιλιετίας.

### 1.1.3 Έτη 2000-2011

Από το 2000 έως το 2010, η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου αυξήθηκε κατά 9.6%, αλλά την ίδια περίοδο σημειώθηκε και αύξηση της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου κατά περίπου 14%<sup>12</sup>. Αυτό δείχνει ότι η άνοδος στις τιμές του πετρελαίου συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την αυξημένη κατανάλωση.

Το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ τη δεκαετία του '70 σε συνδυασμό με την απότομη αύξηση των εισαγωγών αργού πετρελαίου από τις Η.Π.Α. προκάλεσε αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων (σχεδόν εξ ολοκλήρου VLCC και ULCC) κατά 300% μέσα σε μόλις 5 χρόνια. Η διώρυγα άνοιξε πάλι το 1975 ενώ την ίδια περίοδο, εντελώς συμπτωματικά, οι εισαγωγές των Η.Π.Α. άρχισαν να παρουσιάζουν πτώση, αφήνοντας έτσι τεράστια χωρητικότητα αχρησιμοποίητη. Αυτό είχε ως επακόλουθο τη δραματική συρρίκνωση του στόλου των tankers και χρειάστηκε να περάσουν 28 χρόνια για να ανακτήσει ο στόλος και πάλι την ίδια χωρητικότητα που είχε το 1976.

---

11. Παντελής Κάπρος, Καθηγητής ΕΜΠ Ενεργειακής Οικονομίας, Εφημερίδα «Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία», 20/07/2008: «Η Πετρελαϊκή Κρίση και η Ευρώπη».

12. [www.bp.com](http://www.bp.com): «BP Statistical Review of World Energy», June 2011.

Το 2002 ο στόλος των δεξαμενόπλοιων άρχισε και πάλι να αναπτύσσεται, αφού η ανάπτυξη της ναυτιλίας οδήγησε σε νέες παραγγελίες και επιτάχυνε την αύξηση του στόλου πάνω από 8% ετησίως. Αυτή η ανάπτυξη προκλήθηκε κυρίως λόγω της παγκοσμιοποίησης και της απότομης επέκτασης των αναπτυσσόμενων χωρών, όπως η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα. Συνέβαλαν, επίσης, και κάποιοι περισσότερο πρακτικοί λόγοι όπως η αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων μονής γάστρας (single-hulltankers) από δεξαμενόπλοια διπλής γάστρας (double-hulltankers).

Όταν η αγορά κατέρρευσε το 2008, έγινε φανερό ότι τα θεμέλια της παγκόσμιας οικονομίας δεν ήταν τόσο ισχυρά όσο προβλεπόταν. Η κατανάλωση πετρελαίου παρουσιάζει ακόμα αύξηση κατά περίπου 1% ετησίως όμως οι αυξανόμενες ποσότητες του διαθέσιμου φυσικού αερίου, που είναι καθαρότερη πηγή ενέργειας, έχουν αρχίσει να εκτοπίζουν το πετρέλαιο και, επιπλέον, οι περιβαλλοντικές πιέσεις και ο φθίνων ρυθμός κατανάλωσης πετρελαίου στις ανεπτυγμένες χώρες έχουν μειώσει την ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά του.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι υψηλές τιμές πετρελαίου στηρίζουν την αυξανόμενη παραγωγή των πετρελαιοπηγών ανοικτής θαλάσσης, αλλά και την παραγωγή πετρελαίου από μη συμβατικές πηγές, π.χ. shaleoil (πετρέλαιο από αργλικό σχιστόλιθο), όπου και στις δύο περιπτώσεις οι Η.Π.Α. έχουν άφθονα αποθέματα. Επίσης, οι Η.Π.Α. καλύπτουν τις ανάγκες τους σε πετρέλαιο από τον Καναδά με την σταθερά αυξανόμενη παραγωγή του από φυσική άσφαλτο (μη συμβατικός τύπος πετρελαικού αποθέματος, γνωστός ως «ασφαλτώδης άμμος»). Αυτά τα θέματα έχουν αρνητική επίδραση στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου, κυρίως προς τις Η.Π.Α., οι οποίες παραμένουν ο μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου παγκοσμίως.

Το τρίτο τρίμηνο του 2010 η ζήτηση για πετρέλαιο παρουσίασε αύξηση, γεγονός που οφείλεται στο ότι πολλές χώρες αύξησαν τα αποθεματικά τους χωρίς όμως να αυξηθεί η πραγματική ζήτηση στους τελικούς καταναλωτές, χωρίς δηλαδή να υπάρχει βελτίωση της παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης. Επιπλέον, στις ανεπτυγμένες χώρες η αύξηση της ζήτησης ήταν σχεδόν μηδαμινή, γιατί υπάρχει σοβαρή εν εξελίξει κρίση στην Ευρώπη<sup>13</sup>.

---

13. [www.cges.co.uk](http://www.cges.co.uk), “London Centre for Global Energy Studies”.

Αυτό σημαίνει ότι η κατάσταση στη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων δεν είναι η καλύτερη. Τον Δεκέμβριο του 2010, τα VLCC σημείωσαν τη χειρότερη επίδοση τους από το 2001, όπου το μέσο ημερήσιο έσοδο τους για την γραμμή Μέση Ανατολή – Ασία παρουσίασε μείωση πάνω από 50% σε σχέση με τον μέσο ημερήσιο ναύλο του Νοεμβρίου, αδυνατώντας να καλύψει τα χρηματοοικονομικά έξοδα του πλοίου.

Το 2011 έπεσαν στην αγορά 60 VLCC, σε σύνολο 112 νέων δεξαμενόπλοιων<sup>14</sup>, που είναι πολύ αμφίβολο αν θα απορροφηθούν, παρά τη σταθερότητα της ζήτησης, και επίσης επιστρέφουν και όσα VLCC απασχολούνταν ως πλωτές δεξαμενές, αφού η τιμή του πετρελαίου είναι ιδιαίτερα υψηλή και δεν αφήνει περιθώρια για κερδοσκοπικά παιχνίδια.

## 1.2 Παγκόσμιος Στόλος Δεξαμενόπλοιων

Ως παγκόσμιος στόλος tankers ορίζονται όλα τα πλοία τα οποία έχουν αποκλειστικό σκοπό τους την μεταφορά χύδην υγρών φορτίων, εκ των οποίων τα πιο σημαντικά είναι το αργό πετρέλαιο και τα διυλισμένα προϊόντα του, και ακολουθούν κάποια άλλα χύδην υγρά φορτία όπως χημικά, κρασί, φυτικά έλαια κ.ά. Υπάρχει ένας αριθμός πλοίων που χτίστηκαν για να εξυπηρετούν και την μεταφορά πετρελαίου και την μεταφορά ξηρών φορτίων, τα οποία ονομάζονται “combinedcarriers” και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να μεταφέρουν είτε σιδηρομετάλλευμα, είτε ξηρό φορτίο είτε αργό πετρέλαιο<sup>15</sup>. Η τυπική αγορά δεξαμενόπλοιων είναι αυτά που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και προϊόντα του και με αυτή την αγορά θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία, ενώ θα γίνει και μία σύντομη αναφορά στα chemical/productcarriers.

Σύμφωνα με μελέτη της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), τα δεξαμενόπλοια αποτελούν σήμερα το 34% του παγκόσμιου στόλου, δηλαδή έφθασαν το 2011 τα 475 εκατομμύρια dwt σημειώνοντας ετήσια αύξηση 5.5%<sup>16</sup>.

---

14. [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)

15. David Glen, Brendan Martin, 2002: “The Tanker Market: Current Structure & Economic Analysis”.

16. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

Από αυτά, τα 26 εκατομμύρια dwt, είναι δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (singlehull) τα οποία παραμένουν σε λειτουργία παρόλο που υπήρχε σχέδιο απόσυρσης τους μέχρι το τέλος του 2010. Χρησιμοποιούνται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων διαδρομών στο εσωτερικό της Ινδονησίας, αλλά και για τις εξαγωγές της Σαουδικής Αραβίας προς Αίγυπτο και Ινδία. Τα δεξαμενόπλοια μονής γάστρας επιτρέπεται να λειτουργούν μέχρι το 2015, υπό περιορισμούς από τον IMO, εφόσον η ηλικία τους δεν ξεπερνά τα 30 έτη και είναι σε θέση να περάσουν με επιτυχία επιθεώρηση εκτίμησης της κατάστασης τους.

Είναι ενδιαφέρον να αναφέρουμε ότι κατά την περίοδο 1980-2011 το μερίδιο του στόλου των δεξαμενόπλοιων στο παγκόσμιο στόλο μειώθηκε από το 50% στο 34%. Το 2010, παραδόθηκαν 743 δεξαμενόπλοια όλων των τύπων, εκ των οποίων τα περισσότερα ήταν χημικά ή product tankers (300), product tankers (167) και crude oil tankers (121), ενώ το 2011, οι παραγγελίες που αφορούν σε δεξαμενόπλοια που πρόκειται να παραδοθούν τα επόμενα τρία χρόνια, ήταν 611 πλοία, συνολικά 105 εκατομμύρια dwt που αντιπροσωπεύουν το 27.5% του υπάρχοντος στόλου<sup>17</sup>. Από τις αρχές του 2010 οι παραγγελίες αφορούσαν σε 45 Suezmax, 35 VLCC, 21 Aframax, και 41 product carriers, μεταφορικής ικανότητας περίπου 30 εκατομμύρια dwt<sup>18</sup>.

### **1.2.1 Κατηγοριοποίηση Στόλου**

Ο παγκόσμιος στόλος tankers είναι κατατεμημένος σε διάφορες επιμέρους αγορές. Αυτός ο μερισμός είναι ανά μέγεθος πλοίου και ανά τύπο μεταφερόμενου προϊόντος. Οι αναλυτές διαχωρίζουν την αγορά των product tankers από αυτή των crude oil tankers και επίσης διαχωρίζουν τα tankers σε ένα μεγάλο αριθμό κατηγοριών ανάλογα με το μέγεθος τους.

#### **1.2.1.1 Διάκριση του στόλου με βάση το μεταφερόμενο προϊόν**

Ο διαχωρισμός ανάμεσα σε product & crude tankers είναι από τους πιο σημαντικούς.

---

17. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

18. [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)

Οι αυξημένες ανησυχίες όσον αφορά στη μόλυνση του φορτίου οδήγησε σε τύπους πλοίων τα οποία περιορίστηκαν στη μεταφορά καθαρών προϊόντων πετρελαίου, τα producttankers. Αυτά τα πλοία ενώ μπορούν να μεταφέρουν «βρώμικα φορτία», ενέχουν τον κίνδυνο μόλυνσης των μελλοντικών φορτίων, ο οποίος θα αναγκάσει τους πλοιοκτήτες να επιβαρυνθούν με έξοδα καθαρισμού των δεξαμενών για την απομάκρυνση των επιβλαβών καταλοίπων πριν τα πλοία τους γίνουν και πάλι δεκτά για την μεταφορά καθαρών προϊόντων. Έτσι, τα producttankers μεταφέρουν μόνο διυλισμένα προϊόντα πετρελαίου (καθαρά φορτία), ενώ τα crudetankers μεταφέρουν αποκλειστικά και μόνο αργό πετρέλαιο (βρώμικα φορτία). Κανένα crudetanker δεν γίνεται δεκτό για την μεταφορά καθαρού προϊόντος, διότι δεν έχει τις τεχνικές προδιαγραφές για να μεταφέρει προϊόντα πετρελαίου, γι' αυτό και υπάρχει ένας σημαντικός βαθμός μερισμού μεταξύ των δύο αυτών αγορών.

Γενικά τα productcarriers είναι σημαντικά μικρότερα από τα crudecarriers, παρόλο που υπάρχουν κάποια αρκετά μεγάλα πλοία σε αυτή την κατηγορία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 120,000dwt, ενώ το κόστος κατασκευής και λειτουργίας των crudetankers είναι υψηλότερο από αυτό των producttankers.

Ο υπάρχων στόλος productcarriers περιλαμβάνει πλοία με επικαλυμμένες (βαμμένες) δεξαμενές και περίπλοκο σύστημα σωληνώσεων και διατάξεων άντλησης του φορτίου ώστε να προστατεύεται το πλοίο από τα έντονα διαβρωτικά και πτητικά φορτία αλλά και για να εξασφαλίζονται οι προδιαγραφές και η ποιότητα του ίδιου του φορτίου.

Επειδή τα καθαρά προϊόντα είναι ελαφρύτερα και έχουν μικρότερα ειδικά βάρη σε σχέση με τα βρώμικα προϊόντα και το αργό πετρέλαιο, producttankers πλήρως φορτωμένα με καθαρά προϊόντα δύσκολα πετυχαίνουν το μέγιστο βύθισμα τους. Επιπλέον, τα ταξίδια με έρμα γίνονται συνήθως μόνο από τα μεγάλα producttankers, τα οποία συνήθως δουλεύουν σε συντομότερων αποστάσεων διαδρομές.

Ένα σημαντικό εμπόριο για αυτό τον τύπο δεξαμενόπλοιων είναι η μεταφορά διυλισμένων προϊόντων από την Καραϊβική στις ανατολικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών.

Αυτή είναι μία αγορά η οποία στο παρελθόν αγνοούνταν πλήρως από τους ακαδημαϊκούς οικονομολόγους κατά την ανάλυση της δυναμικής της ναυτιλιακής αγοράς<sup>19</sup>.

### 1.2.1.2 Διάκριση του στόλου με βάση το μέγεθος

Με βάση το μέγεθος των πλοίων, η αγορά των δεξαμενόπλοιων κατηγοριοποιείται στις ακόλουθες κατηγορίες, αλλά θα πρέπει να τονιστεί ότι η κατηγοριοποίηση αυτή δε γίνεται με απόλυτα αυστηρά κριτήρια:

- **UltraLargeCrudeCarriers (ULCC):** το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 320,000-550,000dwt, και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου.
- **VeryLargeCrudeCarriers (VLCC):** το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 200,000-320,000dwt, και επίσης χρησιμοποιούνται μόνο για τη μεταφορά αργού πετρελαίου.
- **Suezmax:** το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 120,000-200,000dwt, και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά τόσο αργού πετρελαίου όσο και προϊόντων του. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας ονομάστηκαν έτσι γιατί μπορούν να διασχίσουν την Διώρυγα του Σουέζ.
- **Aframax:** έχουν μέγεθος μεταξύ 80,000-120,000dwt, και μεταφέρουν τόσο αργό πετρέλαιο όσο και προϊόντα του. Το όνομα τους προέρχεται από τα αρχικά του συστήματος «AverageFreightRateAssessment (AFRA)» και το μέγεθος τους προέκυψε από την ανάγκη για περιορισμό του μεγέθους των δεξαμενόπλοιων που εισήλθαν σε θαλάσσιες διαδρομές επιρρεπείς στη κυκλοφοριακή συμφόρηση<sup>20</sup>.
- **Panamax:** έχουν μέγεθος 60,000-80,000dwt, και επίσης μεταφέρουν και αργό πετρέλαιο και προϊόντα του, εάν διαθέτουν κατάλληλες δεξαμενές και συστήματα χειρισμού του φορτίου. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας είναι σχεδιασμένα βάσει

---

19. David Glen, Brendan Martin, 2002: “The Tanker Market: Current Structure & Economic Analysis”.

20. [www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com)

των κανονισμών διέλευσης του Καναλιού του Παναμά (PanamaCanal) απ' όπου πήραν και το όνομα τους<sup>21</sup>.

- **Handysize:** έχουν μέγεθος μεταξύ 10,000-60,000dwt, και μεταφέρουν κατά βάση κατεργασμένα ή ημικατεργασμένα προϊόντα πετρελαίου.

Τα VLCC και ULCC προσφέρουν τις καλύτερες οικονομίες κλίμακας για τη μεταφορά αργού πετρελαίου στις περιοχές όπου δεν υπάρχουν πετρελαιαγωγοί. Τα VLCC μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες αργού πετρελαίου που κινούν τις κατασκευαστικές και βιομηχανικές μονάδες πολλών χωρών. Το 2010, τα VLCC και ULCC αποτελούσαν περίπου το 44% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων από άποψη deadweight<sup>22</sup>.

### 1.2.1.3 Ηλικιακή κατανομή

Στις αρχές του 2011, η μέση ηλικία των VLCC και των Suezmaxtankers ήταν 7.5 έτη<sup>23</sup>, γεγονός που σημαίνει ότι ο Κανονισμός 20 του Annex I της MARPOL επηρεάζει τα Suezmaxtankers και τα VLCC κατά τον ίδιο τρόπο. Ο κανονισμός αυτός υποχρεώνει όλα τα δεξαμενόπλοια ηλικίας 30 ετών και άνω, τα οποία έχουν μονό τοίχωμα (single-hull tankers), να μετασκευαστούν ή να αποσυρθούν, ενώ επιπρόσθετα ο Κανονισμός 21 της ίδιας σύμβασης απαγορεύει σε όλα τα δεξαμενόπλοια μονής γάστρας να μεταφέρουν φορτία με πυκνότητα μεγαλύτερη των 900kg/cm<sup>3</sup> στους 15°C, όπως είναι το αργό πετρέλαιο<sup>24</sup>.

Τα Aframaxtankers παρουσιάζουν μια πιο ομαλή ηλικιακή κατανομή σε σχέση με τα VLCC και των Suezmaxtankers αλλά και εδώ τα επίπεδα παραγγελιών αντισταθμίζουν τις αποσύρσεις που θα γίνουν λόγω του Κανονισμού 20 της MARPOL. Έτσι μέχρι το 2015, οι αναλυτές δεν βλέπουν καμμία σημαντική αλλαγή στον στόλο των Aframaxtankers από τον κανονισμό αυτό.

---

21. [www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com)

22. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011»

23. [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)

24. [www.imo.org](http://www.imo.org)



Τα Panamaxtankers καταλαμβάνουν το μικρότερο μερίδιο στην αγορά των tankers, με 382 πλοία μέσης ηλικίας 6.5 έτη στις αρχές του 2011<sup>25</sup>.

#### 1.2.1.4 Product/chemical tankers

Τα product/chemical tankers είναι εξειδικευμένα πλοία για τη μεταφορά διαφόρων χημικών, όπως νάφθα, καθαρά συμπυκνώματα, καύσιμα αεροπλάνων, κηροζίνη, βενζίνη, λάδια αυτοκινήτων και καυσιμέλαιο. Σε αντίθεση με την αγορά των crude oil tankers, τα οποία κατά κύριο λόγο μεταφέρουν φορτία από την πηγή τους στον τόπο επεξεργασίας τους, ο τομέας των product/chemical tankers διαχειρίζεται τη μεταφορά φορτίων από το δυλιστήριο προς τους τελικούς προορισμούς κατανάλωσης. Ο στόλος των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών διαχωρίζεται σε τρεις προδιαγραφές, οι οποίες έχουν καθιερωθεί από τον IMO. Η μικρότερη αγορά, η οποία αποτελεί λιγότερο από το 3% του συνολικού στόλου, είναι η IMO 1 και αφορά πλοία τα οποία μεταφέρουν τα πιο επικίνδυνα φορτία, όπως υδροχλωρικό οξύ, που χρησιμοποιείται στα λιπάσματα, την φαρμακευτική, στα παρασιτοκτόνα, στις βαφές, κτλ. Ο μεγαλύτερος τομέας, που αποτελεί περίπου τα 2/3 του συνολικού στόλου, μεταφέρει κυρίως αμιγώς χημικά φορτία, όπως στυρένιο, ξυλένιο, κ.τ.λ. και είναι γνωστός ως IMO 2. Περίπου το 1/3 των chemical tankers κατατάσσονται στην IMO 3, και σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται επίσης τα product tankers διπλής γάστρας, τα οποία μεταφέρουν μόνο χημικά και φυτικά έλαια<sup>26</sup>.

#### 1.2.2 Βασικές Διαδρομές και Επίπεδα Ναύλων

Όπως προαναφέρθηκε, οι ευρείες διακυμάνσεις στο βύθισμα και το πλάτος των δεξαμενόπλοιων σημαίνουν ότι υπάρχει μια σημαντική επικάλυψη μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών με βάση το μέγεθος των πλοίων αλλά αυτό που τελικά αντικατοπτρίζει τους οικονομικούς χειρισμούς τους είναι τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων

---

25. [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)

26. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

που μπορούμε γενικά να βρούμε σε διαφορετικές διαδρομές.

#### – Δεξαμενόπλοια ULCC και VLCC

Οι βασικές διαδρομές των ULCC και VLCC είναι οι διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, κυρίως από την Μέση Ανατολή στην Ιαπωνία και την Άπω Ανατολή. Το εμπόριο στο εσωτερικό των ανατολικών ακτών της Βόρειας Αμερικής δεν είναι δυνατό εξαιτίας των περιορισμών των λιμένων και του βυθίσματος, παρόλο που τα πλοία αυτά μπορούν να πάρουν φορτίο από πλωτές θαλάσσιες εξέδρες που υπάρχουν στην περιοχή. Υπάρχει λοιπόν άμεση συσχέτιση του μεγέθους αυτών των πλοίων και των αποστάσεων που διανύουν.

Το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων εξαγωγών πετρελαίου που παράγεται στον Περσικό Κόλπο μεταφέρεται με ULCC και VLCC στις μεγαλύτερες οικονομίες του πλανήτη, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, την Κίνα, την Γερμανία και την Ιαπωνία, επομένως το ύψος των ναύλων που αφορούν σε αυτές τις διαδρομές είναι σημαντικός δείκτης της παγκόσμιας ζήτησης και προσφοράς. Το εμπόριο στην Ευρώπη είναι ένα άλλο βασικό δρομολόγιο των VLCC.

Οι πρώτοι μήνες του 2010 σηματοδοτήθηκαν από υψηλές τιμές ναύλων για τα VLCC, οι οποίες όμως έπεσαν στην πορεία του έτους, αν και παρέμειναν υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές ναύλων του 2009. Από το Δεκέμβριο του 2009 μέχρι τον Δεκέμβριο του 2010, οι τιμές των ναύλων από το Περσικό Κόλπο στην Ιαπωνία αυξήθηκαν σχεδόν κατά 9%, ενώ την ίδια περίοδο οι τιμές των ναύλων από το Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 67%, ενώ από τον Περσικό Κόλπο στα ανατολικά παράλια των Η.Π.Α. παρουσίασαν αύξηση μόλις κατά 3%.

Η μέση τιμή ναύλου για τα VLCC το 2010 ήταν περίπου 36,083 δολάρια, λίγο χαμηλότερη από την αντίστοιχη μέση τιμή 38,533 δολάρια το 2009 και σημαντικά χαμηλότερη από τα 74,663 δολάρια που ήταν η μέση τιμή ναύλου των VLCC το 2009<sup>27</sup>.

Οι τιμές των ναύλων συνέχισαν την καθοδική πορεία τους το 2011 φτάνοντας στα περίπου 30,000 δολάρια την ημέρα και αντίστοιχα η τιμή ενός VLCC πέντε ετών

---

27. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011»).

έπεσε στα 79 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το 2010 ήταν 85.5 εκατομμύρια και το 2008 ήταν 144.7 εκατομμύρια δολάρια. Εκτός από την πτώση των ναύλων, η αύξηση των καυσίμων άσκησε επιπλέον πίεση στα έσοδα των πλοιοκτητών. Η μέση μηνιαία τιμή του πετρελαίου καύσης ιξώδους 380cSt (centistokes) στη Fujairah αυξήθηκε από 444 δολάρια τον τόνο τον Σεπτέμβριο του 2010 στα 623 δολάρια τον τόνο τον Φεβρουάριο του 2011. Αυτή τη χρονική στιγμή, οι ναύλοι για τα VLCC μειώθηκαν στα περίπου 11,000 δολάρια την ημέρα, αναγκάζοντας τους πλοιοκτήτες να τα λειτουργούν με ημερήσιες οικονομικές απώλειες<sup>28</sup>.

Στους τρεις πρώτους μήνες του 2011 δεν πραγματοποιήθηκαν καθόλου παραγγελίες VLCC, κάτι που δεν είχε συμβεί σε κανένα τρίμηνο κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 5 ετών. Ακόμα και τα πρώτα 2 τρίμηνα του 2009, που ακολούθησαν την ελεύθερη πτώση της παγκόσμιας οικονομίας, οι πλοιοκτήτες είχαν δώσει παραγγελία για κατασκευή 4 καινούριων VLCC. Η επιβράδυνση στις παραγγελίες νέων κατασκευών VLCC οφείλεται στους συνεχόμενους μήνες χαμηλών κερδών που παρατηρήθηκαν σε όλη τη διάρκεια του 2010, σε συνδυασμό με την συνεχιζόμενη άσχημη κατάσταση στη spot αγορά των δεξαμενόπλοιων. Όπως προαναφέρθηκε, οι υψηλές τιμές των καυσίμων και το γεγονός ότι τα οικονομικά των τραπεζών είναι περιορισμένα αποτελούν επιπλέον κινδύνους για τις επενδύσεις στα δεξαμενόπλοια<sup>29</sup>.

Σύμφωνα με έρευνα των Gibsons<sup>30</sup>, παρόλο που η τιμή των καινούριων VLCC παραμένει χαμηλή, υπάρχει ένας αριθμός δυσάρεστων γεγονότων που κάνουν τη διόγκωση του υπάρχοντος στόλου όχι και τόσο καλή ιδέα. Τα οφέλη για τους πλοιοκτήτες είναι μικρά, παρόλο που υπήρξε μια μέτρια αύξηση των κερδών το πρώτο τρίμηνο του 2011<sup>31</sup>.

#### – Δεξαμενόπλοια Suezmax

Οι διαδρομές των Suezmaxtankers είναι γενικά πιο συγκεκριμένες. Στα μέσα της δεκαετίας του '90, ο μισός στόλος των Suezmax ταξίδευε από την Νιγηρία και άλλες

---

28. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

29-31. [www.tankeroperator.com](http://www.tankeroperator.com), 01/04/2011.

30. Gibsons: ναυλομεσιτική εταιρία, με έδρα στο Λονδίνο, που παρέχει υπηρεσίες σε διάφορους τομείς της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Έχει γραφεία στο Χιούστον, το Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και τη Σιγκαπούρη.

χώρες της Δυτικής Αφρικής στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρώπη, με το εμπόριο να περιορίζεται γενικά στην λεκάνη του Ατλαντικού.

Παρόλο που τα Suezmax δεξαμενόπλοια πήραν το όνομα τους εξαιτίας της δυνατότητας τους να διέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ, υπάρχει σήμερα σημαντική ζήτηση για Suezmax tankers σε θαλάσσιες διαδρομές που δεν περιλαμβάνουν τη Διώρυγα του Σουέζ, όπως για παράδειγμα από τη Δυτική Αφρική στη Βορειοδυτική Ευρώπη και στη Καραϊβική και τα ανατολικά παράλια της Βόρειας Αμερικής, όπως επίσης και κατά μήκος της Μεσογείου. Περίπου 14 θαλάσσιες διαδρομές καλύπτουν σχεδόν τα τρία τέταρτα της συνολικής ζήτησης σε Suezmax tankers.

Το 2010, οι ναύλοι για τα Suezmax tankers κινήθηκαν σχετικά καλά από τον Ιανουάριο έως τον Μάιο και μετά μειώθηκαν μέχρι τον Σεπτέμβριο πριν ανακτήσουν τις απώλειες τους στο τέλος του χρόνου. Η μέση τιμή ναύλου στη διαδρομή από Δυτική Αφρική προς Καραϊβική/Ανατολικά παράλια Βόρειας Αμερικής μειώθηκε δραματικά από τα 36,000 δολάρια την ημέρα το πρώτο μισό του 2010 στα 19,000 δολάρια το δεύτερο μισό. Αυτό συνέβη την περίοδο που ο μεγαλύτερος εξαγωγέας της περιοχής, η Νιγηρία, είχε αρχίσει να ανακτά το χαμένο της έδαφος. Περίπου τα δύο τρίτα των εξαγωγών πετρελαίου της Νιγηρίας προορίζεται για τις Η.Π.Α. ενώ το υπόλοιπο διοχετεύεται στην Ευρώπη<sup>32</sup>.

Παρόλες τις κυμαινόμενες εξελίξεις στην αγορά των Suezmax tankers το 2010, η τιμή ενός τέτοιου δεξαμενόπλοιου ηλικίας πέντε ετών αυξήθηκε κατά περίπου 5% στην πορεία του έτους και έφτασε τα 62 εκατομμύρια δολάρια. Αυτή η μέτρια αύξηση, που συνέβη όμως σε μία περίοδο αβεβαιότητας, αντικατοπτρίζει ένα θετικό κλίμα στην αγορά των Suezmax. Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων οικονομικών υφέσεων, τα Suezmax κατάφεραν να συγκομίσουν κέρδη σε βάρος των μεγαλύτερων VLCC, καθώς οι εισαγωγείς τυπικά αναζητούν μικρότερες παρτίδες φορτίου σε περίοδο ύφεσης. Εντούτοις, οι πολιτικές αναταραχές στη Λιβυή ανάγκασαν τους εισαγωγείς να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές από πιο μακριά, οδηγώντας σε απορρόφηση μεγαλύτερης χωρητικότητας και πιέζοντας τις τιμές των ναύλων υψηλότερα<sup>33</sup>.

---

32-33. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011»

#### – Δεξαμενόπλοια Aframax

Τα Aframax tankers προσφέρουν μεγαλύτερη μεταφορική χωρητικότητα με χαμηλότερες επιβαρύνσεις από τα VLCC και τα Suezmax tankers. Συχνά τοποθετούνται στις θαλάσσιες διαδρομές μέσα και μεταξύ των εξής περιοχών: Βορειοδυτική Ευρώπη, Καραϊβική, Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής, Μεσόγειος, Ινδονησία και Ανατολική Ασία.

Το 2010, οι τιμές ναύλων για όλα τα Aframax tankers ήταν σε γενικές γραμμές καλές. Από το Δεκέμβριο του 2009 μέχρι το Δεκέμβριο του 2010, όλες οι διαδρομές παρουσίασαν αύξηση ναύλων από 16% έως 40%. Η περιοχή που παρουσίασε την καλύτερη απόδοση ήταν η Βόρεια Ευρώπη. Ο Ιανουάριος του 2010 ήταν ένας ιδιαίτερος καλός μήνας και ο Μάιος εμφάνισε ζενίθ σε όλους τους τομείς των Aframax.

Εντούτοις, ο Ιούνιος εμφάνισε απώλειες καθώς η ζήτηση έπεσε εξαιτίας των τεράστιων ανησυχιών για την Ελληνική κρίση χρέους και την ισχυροποίηση του δολαρίου έναντι του ευρώ. Η απαισιοδοξία σχετικά με την ανάκτηση της οικονομίας των Η.Π.Α. και οι προσπάθειες της Κινεζικής κυβέρνησης να καταστείλει το ανερχόμενο κόστος στέγασης αύξησαν τις ανησυχίες σχετικά με την παγκόσμια οικονομία.

Αυτό ώθησε τις τιμές του αργού πετρελαίου σε ένα προσωρινό κατώτατο σημείο, που διήρκεσε δύο χρόνια, πριν ξαναρχίσουν την ανοδική τους πορεία. Από 41.9 εκατομμύρια δολάρια το 2009, η μέση ετήσια τιμή ενός Aframax tankers πέντε ετών, αυξήθηκε κατά 6% το 2010 στα 44.5 εκατομμύρια δολάρια. Αυτή η αύξηση αντανακλά το γεγονός ότι, όταν η αγορά είναι αβέβαιη, αυξάνεται η προτίμηση για δεξαμενόπλοια μέσου μεγέθους<sup>34</sup>.

#### – Δεξαμενόπλοια Panamax

Τα Panamax tankers ακολουθούν περίπου τις ίδιες διαδρομές με τα Aframax και παρουσιάζουν αντίστοιχες διακυμάνσεις στους ναύλους.

---

34. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

Ο στόλος των Panamax αναμένεται να επεκταθεί καθώς αυξάνουν οι εξαγωγές αργού πετρελαίου από την δυτική ακτή της Νότιας Αμερικής και μεταφέρονται στα διυλιστήρια του κόλπου της Αμερικής. Την ίδια στιγμή, ο αυξανόμενος αριθμός των προϊόντων πετρελαίου που μεταφέρονται από τον κόλπο της Αμερικής και την Βενεζουέλα στην δυτική ακτή της Αμερικής θα καταστήσει αναγκαία την ύπαρξη περισσότερων βαμμένων tankers να περάσουν το κανάλι του Παναμά και επομένως θα πρέπει να ακολουθήσουν τον περιορισμό του πλάτους των 32.3 μέτρων<sup>35</sup>.

#### – Δεξαμενόπλοια Handysize

Τα Handysize tankers είναι αυτά που έχουν νεκρό βάρος μικρότερο από 60,000dwt και βύθισμα περίπου 10 μέτρα. Αυτά τα πλοία είναι περισσότερο κατάλληλα για προορισμούς με περιορισμούς βυθίσματος και μήκους. Από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2011, οι τιμές ναύλων σε Worldscale<sup>36</sup> για αυτούς τους τύπους πλοίων κυμάνθηκαν από 116 έως 155 για τις διαδρομές μέσα στη Μεσόγειο, από τη Μεσόγειο στη Καραϊβική και στην Ανατολική Ακτή της Βόρειας Αμερικής κυμάνθηκαν από 111 έως 147, ενώ για τις διαδρομές από την Καραϊβική στον Κόλπο του Μεξικού και προς την Ανατολική Ακτή της Βόρειας Αμερικής από 105 έως 174. Οι τιμές ναύλων για όλες αυτές τις διαδρομές παρουσίασαν αύξηση μεταξύ 31 και 72% το 2010, μετά από μια ιδιαίτερα άσχημη απόδοση το 2009.

Οι ναύλοι των Handysize tankers έχουν παραμείνει σε ύφεση, αν και θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διαδρομή Καραϊβική-Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής-Κόλπος Μεξικού, που παρουσίασε τη χειρότερη απόδοση το 2009, παρουσίασε μία θεαματική αύξηση το 2010.

Το 2009 ένα Handysize tanker 45,000dwt ηλικίας πέντε ετών κόστιζε κατά μέσο όρο 30 εκατομμύρια δολάρια το 2009, ενώ το 2010 η τιμή του έπεσε κατά 13% στα 26 εκατομμύρια δολάρια<sup>37</sup>.

---

35-37. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011»

36. Δείκτης Worldscale: πλήρης αναφορά στο Κεφάλαιο 3

#### – **Product/chemicaltankers**

Οι τιμές ναύλων των product/chemicaltankers αυξήθηκαν από 6% έως 60% το 2010, με τη διαδρομή Καραϊβική/Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικού να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση. Στη διαδρομή Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία, οι ναύλοι ταλαντεύτηκαν μεταξύ 100 και 150 Worldscale στη πορεία του έτους.

Ενώ το 2009 παρουσίασε χαμηλά κέρδη για τα product/chemical tankers, η κατάσταση βελτιώθηκε πολύ λίγο το 2010. Ο Μάιος του 2010 παρουσίασε εξαιρετικά χαμηλά κέρδη στις χρονοναυλώσεις της διαδρομής Καραϊβική/Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής/Κόλπος Μεξικού στα 7,300 δολάρια την ημέρα. Οι τιμές της ετήσιας χρονοναύλωσης για ένα clean tanker 30,000dwt πενταετίας ανέβηκε κατά 21% το 2010 φτάνοντας τα 12,800 δολάρια την ημέρα τον Ιανουάριο 2011. Τα clean tankers μεγέθους 30,000dwt, πενταετίας, ήταν τα δεξαμενόπλοια που εμφάνισαν την καλύτερη απόδοση μέσα στο 2010, αντικατοπτρίζοντας την έντονη ζήτηση για μεταφορά μικρών παρτίδων χημικών<sup>38</sup>.

Είναι χαρακτηριστικό ότι τα τρέχοντα επίπεδα ναύλων βρίσκονται σταθερά κάτω από το κόστος λειτουργίας των δεξαμενόπλοιων σύμφωνα με τα στοιχεία πολλών ναυτιλιακών εταιριών, ενώ σε δηλώσεις του ο πρόεδρος της Intertanko, Captain Graham Westgarth τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι «εάν οι ναύλοι παραμείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα σε αυτά τα επίπεδα τότε θα οδηγηθούμε σε μια κατάσταση κατά την οποία θα απειλείται η βιωσιμότητα του κλάδου». Ας σημειωθεί ότι σε ορισμένες διαδρομές οι ναύλοι στα δεξαμενόπλοια ισοδυναμούν με έσοδα 1.500 δολάρια την ημέρα, ενώ «...Υπήρξαν ακόμη και περιπτώσεις που καταγράφηκε μηδενικός ναύλος και το πλοίο μετέφερε φορτία χωρίς να έχει κανένα κέρδος η πλοιοκτήτρια εταιρεία, απλά ο ναυλωτής κατέβαλε το κόστος των καυσίμων για να κινηθεί το σκάφος», σύμφωνα με ναυλομεσιτικούς οίκους<sup>39</sup>.

---

38. [www.unctad.org](http://www.unctad.org): «UNCTAD Review of Maritime Transport 2011».

39. [www.marineews.gr](http://www.marineews.gr), 12/12/2011.

Συνοπτικά, οι τιμές των ναύλων των δεξαμενόπλοιων αναθάρρησαν το 2011 από τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αν και σε κάποιες περιπτώσεις η αύξηση ήταν σε πολύ περιορισμένο βαθμό. Η αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων συνεχίζει να επιδρά στην αποσταθεροποίηση των τιμών, ενώ η ζήτηση παραμένει αβέβαιη. Οι άμεσες επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης αντανακλώνται στην πτωτική τιμή των νέων κατασκευών για όλους τους τύπους tankers.

Οι μειωμένες επενδύσεις στα δεξαμενόπλοια ισχύει για όλες τις κατηγορίες και τους τύπους δεξαμενόπλοιων. Μέχρι και τον Απρίλιο του 2011 είχαν μπει μόλις 7 παραγγελίες για δεξαμενόπλοια, οι οποίες συγκρίνονται με ένα μέσο όρο 55 ανά τρίμηνο το 2010. Παρ' όλ' αυτά, η αναμενόμενη αύξηση της παραγωγής του OPEC, οι αναταραχές στη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική και η αύξηση της αισιοδοξίας στη παγκόσμια οικονομία θα αποδειχτούν ενισχυτικοί παράγοντες για την αναγέννηση των παραγγελιών tankers<sup>40</sup>.

Επειδή ο τομέας των δεξαμενόπλοιων παρέχει το καύσιμο για τη λειτουργία των βιομηχανικών κέντρων και είναι ένα βασικό στοιχείο για πολλά βιομηχανικά αγαθά, είναι έντονα εξαρτώμενος από την παγκόσμια οικονομική προοπτική και τη ζήτηση αυτών των προϊόντων. Ενώ η αύξηση της παροχής πλοίων μπορεί να παρεμποδίσει την ανάπτυξη βραχυπρόθεσμα, το μέλλον αυτού του τμήματος της αγοράς φαίνεται περισσότερο θετικό με την αυξημένη ζήτηση, που αναμένεται να προέλθει από τον αυξανόμενο παγκόσμιο πληθυσμό, ο οποίος θα διαθέτει μεγαλύτερο διαθέσιμο εισόδημα που θα χρησιμοποιείται για την κατανάλωση περισσότερων προϊόντων και υπηρεσιών μετακίνησης.

Ο συγχρονισμός παραμένει το καίριο στοιχείο σε αυτό το παιχνίδι και επί του παρόντος το να περιμένει κανείς την ευκαιρία φαίνεται να είναι η καλύτερη επιλογή, καταλήγουν οι Gibsons στην έρευνα τους.

---

40. [www.tankeroperator.com](http://www.tankeroperator.com), 01/04/2011



### 1.2.3 Κατασκευαστικά και Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Η ναύλωση ενός δεξαμενόπλοιου ασχολείται με συγκεκριμένες τεχνικές πληροφορίες, επομένως απαιτείται τεχνογνωσία και επαρκής πληροφόρηση σε τεχνικά θέματα, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών, οι αντλίες φορτίου και οι σχετικές σωληνώσεις επί του πλοίου, η μέτρηση της ποσότητας του φορτίου σε κάθε δεξαμενή, κτλ.

Στα δεξαμενόπλοια, οι δεξαμενές φορτίου (cargotanks) είναι τοποθετημένες αριστερά και δεξιά διαμήκως του πλοίου ενώ οι δεξαμενές έρματος (ballasttanks) βρίσκονται στις δύο πλευρές του (wingtanks) και στα διπύθμενα (doublebottomtanks) ακριβώς κάτω από τις δεξαμενές φορτίου, ενώ υπάρχουν και δύο επιπλέον δεξαμενές, μία στην πλώρη και μία στην πρύμνη του πλοίου, που χρησιμοποιούνται επίσης για ερματισμό (forepeak και aftpeaktanks). Ένα κλασσικό δεξαμενόπλοιο διαθέτει 6 ζεύγη δεξαμενών φορτίου, δηλαδή συνολικά 12 δεξαμενές, και αντίστοιχο αριθμό πλευρικών δεξαμενών έρματος.

Τα δεξαμενόπλοια διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, ο οποίος περιλαμβάνει συνήθως τρεις αντλίες φορτίου (cargo pumps). Κάθε αντλία φορτίου εξυπηρετεί δύο ζεύγη δεξαμενών (δηλαδή τέσσερις δεξαμενές) και ο αριθμός των αντλιών φορτίου που διαθέτει ένα tanker καθορίζει και τον βαθμό διαχωρισμού του φορτίου (segregation), δηλαδή τον αριθμό των διαφορετικών τύπων φορτίων (grades) που μπορεί να φορτώσει το πλοίο. Έτσι, ένα δεξαμενόπλοιο που είναι εξοπλισμένο με τρεις αντλίες φορτίου έχει βαθμό διαχωρισμού 3. Οι αντλίες φορτίου είναι τοποθετημένες σε ξεχωριστό χώρο από τον υπόλοιπο μηχανικό εξοπλισμό του πλοίου, το αντλιοστάσιο (pumproom).

Επίσης, τα δεξαμενόπλοια διαθέτουν γερανό με κατάλληλη ανυψωτική δύναμη για το χειρισμό της μάνικας που δένεται στους αγωγούς φόρτωσης του φορτίου (hosehandlingcrane) αλλά και συστήματα θέρμανσης στις δεξαμενές φορτίου, που χρησιμοποιούνται για τη διατήρηση του φορτίου σε μια συγκεκριμένη θερμοκρασία. Αυτά τα συστήματα είναι συνήθως θερμαντικές σπείρες που λειτουργούν με ατμό.

Τα tankers διαθέτουν πλήθος σωληνώσεων και επιστομίων που είναι απαραίτητα για την διεκπεραίωση των φορτοεκφορτώσεων, πολλά εκ των οποίων είναι τοποθετημένα ή διατρέχουν το κύριο κατάστρωμα. Οι υπερκατασκευές και το μηχανοστάσιο είναι τοποθετημένα στη πρύμνη του.

Στα πλοία αυτά υπάρχει ειδικός εξοπλισμός καθαρισμού των δεξαμενών φορτίου, που ονομάζεται Crude Oil Washing System (COWSystem). Το σύστημα COW ανακυκλώνει μέρος του φορτίου από και προς τις δεξαμενές φορτίου με σκοπό τον καθαρισμό των δεξαμενών από τα υπολείμματα του φορτίου που μένουν μέσα τους κατά την εκφόρτωση. Μέρος του πετρελαίου που εκφορτώνεται επαναφέρεται στη δεξαμενή με ειδικούς μηχανισμούς υψηλής πίεσης (tankcleaningmachines), οι οποίοι στοχεύουν βαθμιαία όλα τα εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών, αφαιρώντας τα κατάλοιπα που έχουν απομείνει και εκφορτώνοντας τα μαζί με το φορτίο.

Ένα άλλο σύστημα, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό για την ασφάλεια του δεξαμενόπλοιου, είναι το Inert Gas System (IGS: Σύστημα Αδρανούς Αερίου). Το σύστημα αυτό διοχετεύει αδρανή αέρια από τα καυσαέρια της μηχανής του πλοίου στους χώρους των δεξαμενών φορτίου, μετά από κατάλληλη επεξεργασία. Με την διαδικασία αυτή αποφεύγεται οποιαδήποτε ανάφλεξη ή έκρηξη που θα μπορούσε να προκληθεί από τις συγκεντρωμένες αναθυμιάσεις του φορτίου. Η διάταξη και λειτουργία του IGS πρέπει να συμφωνεί με το Regulation 62, Chapter II-2 του Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, αλλά και με την οδηγία του IMO "Inert Gas System (1990)".

Τα σύγχρονα δεξαμενόπλοια διαθέτουν πλήθος αυτοματισμών και συστημάτων ασφαλείας, όπως για παράδειγμα συστήματα μέτρησης της στάθμης των δεξαμενών με αντίστοιχους συναγερμούς αν η πλήρωση της δεξαμενής με φορτίο ξεπεράσει το 95% (highlevelalarm) και το 98% (high-highlevelalarm).

Τα δεξαμενόπλοια, λόγω της επικινδυνότητας των φορτίων που μεταφέρουν, πρέπει να συμμορφώνονται με ένα μεγάλο αριθμό κανονισμών και υποβάλλονται σε τακτικές επιθεωρήσεις, τόσο από λιμενικές αρχές (PortStateControls) όσο και από τους νηογνώμονες και τους ναυλωτές, γεγονός που σημαίνει ότι οι προδιαγραφές κατασκευής τους και τα συστήματα με τα οποία είναι εξοπλισμένα είναι από τα πιο σύγχρονα και εξελιγμένα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

### 2.1 Ναυτιλιακή Αγορά

Η Ναυτιλιακή Αγορά είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης και, παρ' όλο που αποτελείται από ένα σύνολο ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό, αποτελεί μία ενιαία βιομηχανία, εφ' όσον οι ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία μπορούν να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές<sup>41</sup>.

Στη ναυτιλία υπάρχουν τέσσερις αγορές που εμπορεύονται διαφορετικά αγαθά: η αγορά ναύλων που εμπορεύεται τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών, η αγορά ναυλώσεων που εμπορεύεται τα πλοία προς ενοικίαση, η αγορά Sale&Purchase που δραστηριοποιείται στην αγοραπωλησία μεταχειρισμένων πλοίων και η αγορά newbuildings που εμπορεύεται τα καινούρια πλοία. Πέρα από αυτές τις αγορές δεν υπάρχει καμμία άλλη επίσημη δομή αγοράς.

Επειδή οι ίδιες εταιρίες δουλεύουν και εμπορεύονται και στις τέσσερις αυτές αγορές, οι δραστηριότητες τους συσχετίζονται στενά. Όταν οι ρυθμοί αυξάνονται ή μειώνονται στην αγορά ναύλων, οι επιπτώσεις μεταφέρονται στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων (Sale&Purchasemarket) και από εκεί στην αγορά καινούριων πλοίων. Κάτι άλλο που συνδέει αυτές τις τέσσερις αγορές είναι τα χρήματα που διακινούνται από και προς τραπεζικούς λογαριασμούς δια μέσου αυτών των τεσσάρων αγορών, αλλά και μεταξύ των πλοιοκτητών, μόνο που τα χρήματα που διακινούνται μεταξύ των πλοιοκτητών δεν επηρεάζουν την ισορροπία της Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Οικονομίας<sup>42</sup>.

---

41. Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου, 2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση: «Ναυλώσεις», Εκδ. Αθ. Σταμούλης).

42. Clarkson Research Studies (April 2004), "The Tramp Shipping Market"

#### 2.1.1. Διαφοροποίηση της Ναυτιλιακής Αγοράς

Η Ναυτιλιακή Αγορά διαφοροποιείται ανάλογα με το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου και ανάλογα με τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας.

Με κριτήριο το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου, τα δύο μεγαλύτερα τμήματα της Ναυτιλιακής Αγοράς είναι η Αγορά Γραμμών και η Αγορά Χύδην Φορτίων, οι οποίες παρουσιάζουν ουσιαστικές διαφορές ως προς την οργάνωση και τις δραστηριότητες τους:

➤ Η **Αγορά Γραμμών(LinerMarket)** ασχολείται με τη μεταφορά «γενικού φορτίου» (generalcargo), που είναι μικρές παρτίδες φορτίου που μεταφέρονται από κοινού με άλλες παρτίδες και απαιτούν τακτικότητα δρομολογίων στη μεταφορά τους, όπως φορτία σε εμπορευματοκιβώτια/παλέτες/κιβώτια, κατεψυγμένα φορτία (φρούτα, τρόφιμα), βαριά και δυσκίνητα φορτία. Στην αγορά γραμμών ο κυριότερος τύπος πλοίου είναι το πλοίο εμπορευματοκιβωτίων (containership) και ακολουθούν τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multipurposevessels) και τα Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)<sup>43</sup>.

➤ Η **Αγορά Χύδην Φορτίων(BulkMarket)** ασχολείται με τη μεταφορά «χύδην φορτίων» (bulkcargo), των οποίων οι παρτίδες είναι τόσο μεγάλες ώστε να συμπληρώνουν τη χωρητικότητα των αμπαριών/δεξαμενών ενός πλοίου και μπορούν να φορτοεκφορτωθούν σε χύδην κατάσταση. Τα χύδην φορτία διακρίνονται σε υγρά (liquidbulks) και ξηρά (drycargoes). Τα κυριότερα χύδην υγρά φορτία έχουν ήδη αναφερθεί και είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, τα χημικά, το κρασί, κτλ. Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία είναι το σιδηρομέταλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα και ο βωξίτης. Στην αγορά χύδην φορτίων οι πιο συνηθισμένοι τύποι πλοίων είναι τα δεξαμενόπλοια (tankers), τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulkcarriers) και τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combinedcarriers).

---

43. Σύγχρονος τύπος φορτηγού πλοίου, κυρίως οχηματαγωγού, όπου τα φορτία φορτώνονται, στην πραγματικότητα κυλούνται, από ειδικούς ελκυστήρες. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται Roll on (-board), η δε εκφόρτωσή τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται Roll off" (-board), όπου και προήλθε η ονομασία του ναυπηγικού αυτού τύπου. Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης που απαιτείται για αυτά τα πλοία είναι το 1/6 εκείνου που απαιτείται για τα containerships. (<http://el.wikipedia.org>)

Με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία, η Ναυτιλιακή Αγορά διακρίνεται σε Αγορά Tramp και Αγορά Liner:

- Η **Αγορά Liner** περιλαμβάνει τη μεταφορά γενικών φορτίων σε τακτικές γραμμές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών και με καθορισμένους ναύλους, άρα και περιορισμό του ανταγωνισμού.
- Η **Αγορά Tramp**<sup>44</sup>, ή αλλιώς Ελεύθερη Ναυτιλία ή Αγορά Ελευθέρων Πλοίων, περιλαμβάνει τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά η απασχόληση τους και τα φορτία που μεταφέρουν διαφοροποιούνται ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις ανάγκες της αγοράς. Η Αγορά Tramp υπόκειται στους κανόνες του ελεύθερου και τέλειου ανταγωνισμού<sup>45</sup>.

Επειδή τα χύδη φορτία μεταφέρονται από ελεύθερα πλοία, δηλαδή πλοία που δεν ακολουθούν προκαθορισμένα δρομολόγια με προκαθορισμένους ναύλους, η έννοια της Αγοράς Χύδη Φορτίων είναι σχεδόν ταυτόσημη με την έννοια της Αγοράς Ελευθέρων Πλοίων, δηλαδή με την **Ελεύθερη Ναυτιλία** (Αγορά Tramp) με την οποία ασχολούμαστε στην παρούσα εργασία.

---

44. Ο όρος “tramp” στα ελληνικά μεταφράζεται ως “περιπλανώμενος, άστεγος, αλήτης” όμως στη ναυτιλία δεν χρησιμοποιείται υποτιμητικά αλλά για να υποδηλώσει ότι τα πλοία “tramp” δεν ακολουθούν συγκεκριμένο και τακτικό δρομολόγιο, (Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου, 2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση: «**Ναυλώσεις**», Εκδ. Αθ. Σταμούλης).

45. Τέλειος ανταγωνισμός σε μια αγορά προϊόντων ή υπηρεσιών υπάρχει αν η τιμή στην οποία προσφέρεται το προϊόν ή η υπηρεσία δεν μπορεί να επηρεαστεί ή να ελεγχθεί ούτε από ένα μεμονωμένο αγοραστή, ούτε από ένα μεμονωμένο πωλητή του προϊόντος ή της υπηρεσίας (Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Καθηγητής Ε.Μ.Π., Δεκέμβριος 2005: “**Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών Ι**”, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου & Θαλασσιών Μεταφορών).

## 2.2. Ναυλαγορές

Ναυλαγορά ή αγορά ναύλων είναι το σύστημα με το οποίο καθορίζονται οι ναύλοι, το οποίο ορίζεται από τον γεωγραφικό χώρο μέσα στον οποίο πραγματοποιούνται οι μεταφορές, από τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που μέσω των διαφορετικών συμφερόντων τους αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και συντελούν στον καθορισμό των ναύλων, αλλά και από διάφορα αλληλοεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες επηρεάζουν τη διαμόρφωση των ναύλων<sup>46</sup>.

Σε αντιστοιχία με την διαφοροποίηση της Ναυτιλιακής Αγοράς που αναφέραμε στις προηγούμενες παραγράφους, οι θαλάσσιες μεταφορές από οικονομικής πλευράς διαιρούνται σε δύο ναυλαγορές: τη Ναυλαγορά Charter, με την οποία θα ασχοληθούμε, και τη Ναυλαγορά Liner (Πλοίων Γραμμής).

### 2.2.1. Ναυλαγορά Charter

Η Ναυλαγορά Charter χαρακτηρίζεται από τέλειο ανταγωνισμό (βλέπε §2.1.1.) και είναι αγορά υπηρεσιών, όπου η υπηρεσία είναι η διάθεση μεταφορικής ικανότητας, ο πωλητής είναι ο πλοιοκτήτης που προσφέρει το πλοίο του για ναύλωση, και ο αγοραστής είναι ο ναυλωτής. Τέλειος ανταγωνισμός στη ναυλαγορά charter σημαίνει ότι ούτε ένας μεμονωμένος πλοιοκτήτης, ούτε ένας μεμονωμένος ναυλωτής μπορούν να επηρεάσουν τους ναύλους. Επίσης, δε γίνεται (ή ιστορικά έχει φανεί ότι δεν μπορούν) ούτε οι μεν ούτε οι δε να οργανωθούν ώστε να ασκήσουν μονοπωλιακή ή μονοψωνιακή πίεση στην αγορά και να ορίσουν αυτοί τους ναύλους. Οι ναύλοι προσδιορίζονται καθαρά από την αλληλεπίδραση προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας.

Στη Ναυλαγορά Charter η υπηρεσία έγκειται στη ναύλωση ολόκληρου του πλοίου κάτω από αμοιβαία αποδεκτούς όρους μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Το πλοίο μπορεί να πάει οπουδήποτε, οποτεδήποτε. Η ναύλωση μπορεί να είναι για ένα μόνο ταξίδι, ή να αφορά τη χρήση του πλοίου για 10-15 χρόνια.

---

46. Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου (2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση): «Ναυλώσεις», Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Ο ναυλωτής έχει ολόκληρο το πλοίο στη διάθεσή του. Είναι ο ουσιαστικός ιδιοκτήτης του πλοίου. Μπορεί να κάνει οτιδήποτε με αυτό (εκτός από το να το πουλήσει), μπορεί π.χ. να το ναυλώσει σε κάποιον άλλο.

### 2.2.2. Είδη Ναυλώσεων και Τύποι Ναυλοσυμφώνων

Στην tramp ναυτιλία υπάρχουν τέσσερις βασικές κατηγορίες ναύλωσης, ανάλογα με τον τρόπο απασχόλησης του πλοίου που ζητά ο ναυλώτης, δηλαδή εκείνος προς τον οποίο διατίθεται το πλοίο. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι παρακάτω:

➤ **Ναύλωση Ταξιδιού (Voyage Charter):** σε αυτή τη μορφή ναύλωσης το πλοίο μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο, από ένα ορισμένο λιμάνι ή περιοχή σε ένα άλλο προκαθορισμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή, και την προτιμούν ναυλωτές που δεν θέλουν να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίων, αλλά μόνον κάποια μεμονωμένα. Ο πλοιοκτήτης πέραν των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχει, αναλαμβάνει και τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, και αμείβεται με χρηματική αμοιβή που ονομάζεται ναύλος (freight). Ο ναύλος μπορεί να έχει τη μορφή πληρωμής κατ' αποκοπή (lump-sum), ή εκφράζεται σε δολάρια ανά τόνο φορτίου οπότε αποτελεί συνάρτηση της πραγματικής ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Η Ναύλωση Ταξιδιού αναλύεται λεπτομερέστερα στο Κεφάλαιο 3.

➤ **Χρονοναύλωση (Time Charter):** Η χρονοναύλωση αφορά στην ενοικίαση ενός πλοίου από κάποιον ναυλωτή για μια συνεχή χρονική περίοδο, διάρκειας μερικών εβδομάδων έως και πολλών ετών. Αυτή η μορφή ναύλωσης έρχεται να καλύψει τις ανάγκες των ναυλωτών για επιπρόσθετη χωρητικότητα, με απώτερο σκοπό τη μεταφορά κάποιων φορτίων, πέρα από αυτά που είναι δυνατό να μεταφερθούν από τα πλοία δικής τους ιδιοκτησίας. Με αυτή τη μορφή ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ένα σταθερό εισόδημα για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, γεγονός που είναι ιδιαίτερα σημαντικό, εάν υπάρχει η υποχρέωση της αποπληρωμής κάποιου δανείου. Ο δε ναυλωτής καλύπτει την ανάγκη του για επιπρόσθετη χωρητικότητα, πέρα από την χωρητικότητα των ιδιόκτητων πλοίων του.

**Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (Bareboat Charter):** Αυτού του είδους η ναύλωση γίνεται για παρατεταμένη περίοδο, για παράδειγμα από πέντε χρόνια έως ίσως όλη τη ζωή του πλοίου. Οι συνθήκες και οι υποχρεώσεις της ναύλωσης γυμνού πλοίου ποικίλουν ανάλογα με τις ανάγκες των εμπλεκόμενων μερών. Βασικά το μόνο κόστος που επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη είναι η απόσβεση του πλοίου, η επιθεώρηση που απαιτείται για την κατοχύρωση της κατάστασης του πλοίου πριν τη ναύλωση του και η αμοιβή του μεσίτη, ο οποίος παίρνει ένα ποσοστό επί της μίσθωσης, η οποία καταβάλετε σε μηνιαία βάση από το ναυλωτή. Συνήθως, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει κατόπιν μικρής αμοιβής να επανδρώσει το πλοίο και γενικά να παρακολουθήσει τη συνετή διαχείριση του, αφήνοντας απλά το ναυλωτή να λειτουργήσει το πλοίο όπως θέλει. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τα running costs, τα καύσιμα και τα λιμενικά έξοδα. Επιπλέον πληρώνει την επιθεώρηση που γίνεται στο πλοίο πριν αυτό επιστραφεί στον πλοιοκτήτη. Αυτός ο τύπος ναύλωσης χρησιμοποιούνταν εκτεταμένα μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο όταν οι πλοιοκτήτες που είχαν υποστεί δραματικές μειώσεις των στόλων τους ανυπομονούσαν να γεμίσουν τα κενά όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Σήμερα, αυτός ο τύπος ναύλωσης χρησιμοποιείται από επιχειρηματίες που επιθυμούν να επενδύσουν στη ναυτιλία αλλά δεν ενδιαφέρονται να επιδοθούν στην εξάσκηση της πλοιοκτησίας<sup>47</sup>.

ο **Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς (Contract of Affreightment):** περιλαμβάνει έναν αριθμό από όμοια επαναληπτικά ταξίδια, αλλά το όνομα του πλοίου δεν προκαθορίζεται. Ο πλοιοκτήτης είναι ελεύθερος να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε πλοίο θελήσει για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο, ακόμα και με πλοίο που δεν έχει υπό τον έλεγχό του τη στιγμή της υπογραφής του συμβολαίου, π.χ., μπορεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του μπαίνοντας στη στιγμιαία ναυλαγορά σαν αγοραστής<sup>48</sup>.

---

47. Patrick M. Albetron, 1995: "Sea Transport, Operation and Economics", Thomas Reed Publications, σελ. 168.

48. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Καθηγητής Ε.Μ.Π., Δεκέμβριος 2005: "Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών Ι", Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου & Θαλασσιών Μεταφορών.



## 2.3. Ναυλαγορά Δεξαμενόπλοιων

Το εμπόριο πετρελαίου, και κατ' επέκταση η πρακτική των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, διαφέρει πολύ από το εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων εξαιτίας της διαφορετικής ιστορίας του, της διαφορετικής τεχνολογίας, των λιγότερων εμπλεκόμενων μερών αλλά και της φύσης του ίδιου του φορτίου το οποίο απαιτεί την επίδειξη μεγαλύτερης περιβαλλοντικής συνείδησης.

### 2.3.1. Κύρια Χαρακτηριστικά

Παλαιότερα, η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων είχε καθαρά ολιγοψωνιακή δομή λόγω της κυριαρχίας των μεγάλων πετρελαϊκών εταιριών (αναφορά έχει ήδη γίνει στην παράγραφο 1.1), οι οποίες κατείχαν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου και ναύλωναν το υπόλοιπο 1/3 με μακροχρόνιες ναυλώσεις 5-10 ετών. Ενώ, λοιπόν, παλαιότερα, η αγορά ελεγχόταν από τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες, σήμερα δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο αν και ο ρόλος τους παραμένει σημαντικός.

Η δομή της αγοράς σήμερα ακολουθεί το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού διότι παρουσιάζει τα παρακάτω χαρακτηριστικά<sup>49</sup>:

- **Μεγιστοποίηση του κέρδους**, που αποτελεί πρωταρχικό στόχο και για τους πλοιοκτήτες και για τους ναυλωτές.
- **Μεγάλο αριθμό ναυλωτών**, λόγω της ανάμιξης πολλών ανεξάρτητων ιδιωτικών εταιριών και κρατικών οργανισμών που αναμείχθηκαν στην αγορά των tankers ως ναυλωτές μετά τη δεκαετία του 1970.

---

49. Εύη Η. Πλωμαρίτου, 2008: «Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Εργαλείο Βελτίωσης Της Πολιτικής Ναυλώσεων», Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.)

- **Μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών:** οι λόγοι που αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 1, §1.1, η αλλαγή θεσμικού πλαισίου λόγω περιστατικών ρύπανσης μετά το ατύχημα του EchonValdez στην Αλάσκα το 1990 και την παρεπόμενη αμερικάνικη νομοθεσία OPA 90 (OilPollutionAct 1990)<sup>50</sup> αλλά και η υπερπροσφορά tankers στις αρχές της δεκαετίας του 1980 που οδήγησαν πολλές πετρελαϊκές εταιρείες να μειώσουν τη συμμετοχή τους στην πλοιοκτησία, είχαν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, με αποτέλεσμα σήμερα, ο ρόλος των ανεξάρτητων πλοιοκτητών να είναι ισχυρότερος και η αγορά των tankers πιο ανταγωνιστική.
- **Ομοιογένεια παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας,** αν και η φύση του φορτίου ποικίλλει.
- **Ελεύθερη είσοδος και έξοδος από την αγορά,** χωρίς επιπρόσθετα εμπόδια ή κόστος.
- **Πλήρης ενημέρωση των εμπλεκόμενων μερών,** τα οποία έχουν άριστη πληροφόρηση για τις εξελίξεις μέσα από ένα εξειδικευμένο δίκτυο ναυλομεσιτών αλλά και μέσα από πολλές άλλες πηγές., όπως δημοσιεύσεις, ειδικές εκδόσεις, internet, κτλ.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό της αγοράς πετρελαίου είναι ότι αποτελεί βιομηχανία που λειτουργεί σε πολιτικό πλαίσιο και επηρεάζεται άμεσα από τα δρώμενα της παγκόσμιας πολιτικής και οικονομικής σκηνής. Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων είναι ο πιο εκτεθειμένος τομέας της ναυτιλίας σε περιόδους κρίσεων στην παγκόσμια ναυλαγορά, διότι ακόμη και μία σύντομη διατάραξη της αγοράς, λόγω οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών ή άλλων συγκυριών, μπορεί να επηρεάσει ουσιαστικά τη λήψη αποφάσεων μίας ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με τις νέες παραγγελίες πλοίων και τον παροπλισμό ή τη διάλυση των παλιών.

Επιπλέον, οι μεταβολές στο εμπόριο πετρελαίου επηρεάζουν τις τιμές του πετρελαίου προκαλώντας συχνές μεταπτώσεις στη ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων. Επειδή σε αυτή την αγορά, ο αριθμός των εμπλεκόμενων μερών είναι περιορισμένος, οποιαδήποτε μεταβολή ή γεγονός έχει σημαντική επίδραση στο σύνολο της ναυλαγοράς.

---

50. Η νομοθεσία OilPollutionAct του 1990 τροποποίησε τη νομοθεσία “CleanWaterAct” του 1977 και ασχολήθηκε με το ευρύ φάσμα προβλημάτων που σχετίζονται με τη πρόληψη, ανταπόκριση και αποζημίωση σε περίπτωση ατυχημάτων πετρελαϊκής ρύπανσης στα πλεύσιμα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών. Η OPA 90 έθεσε καινούριες προδιαγραφές στη κατασκευή και στην επάνδρωση των πλοίων, θέσπισε υποχρεωτικό πλάνο δράσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, αύξησε τις κυρώσεις μη συμμόρφωσης και διεύρυνε σημαντικά τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής ευθύνης, (Ιστοσελίδα της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ, UnitedStatesCoastGuard, [www.uscg.mil](http://www.uscg.mil)).

Η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων αποτελεί επίσης βιομηχανία υψηλού κινδύνου, όπου ο κίνδυνος αναλαμβάνεται είτε από τον ναυλωτή είτε από τον πλοιοκτήτη. Το ίδιο το δεξαμενόπλοιο αποτελεί μία υψηλή κεφαλαιακή επένδυση και λειτουργεί μέσα σ' ένα διεθνές περιβάλλον, όπου υπάρχει συνεχώς η ανάγκη λήψης κρίσιμων αποφάσεων σχετικά με διάφορα θέματα, όπως την παραγγελία νέων δεξαμενόπλοιοιων, τη διάλυση παλαιότερων, την αγοραπωλησία μεταχειρισμένων και τον τρόπο απασχόλησης του υπάρχοντος στόλου. Αυτός που παίρνει την ευθύνη αυτών των αποφάσεων αναλαμβάνει και τον «ναυτιλιακό κίνδυνο»<sup>51</sup>.

Όταν ο κίνδυνος αναλαμβάνεται από τις εταιρείες πετρελαίου, έχουμε την αποκαλούμενη «βιομηχανική ναυτιλιακή δραστηριότητα», όπου οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες είναι απλοί υπεργολάβοι και ενδιαφέρονται κατά βάση για τη μείωση του κόστους μεταφοράς. Ο πλοιοκτήτης σε αυτή τη περίπτωση δεν έχει τον κίνδυνο «της αγοράς», όμως καλείται να αντιμετωπίσει άλλους κινδύνους, όπως η αξιοπλοία και απόδοση του πλοίου, ο πληθωρισμός, οι μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες, η αξιοπιστία του ναυλωτή.

Όταν ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη, η ναυτιλιακή δραστηριότητα γίνεται ιδιαίτερα κερδοσκοπική και απρόβλεπτη, όπου η τελική κερδοφορία καθορίζεται από τους νόμους των πιθανοτήτων, τη στρατηγική, την ευελιξία και ικανότητα των πλοιοκτητών, αλλά και την τύχη.

Ένα τελευταίο, αλλά εξίσου σημαντικό, χαρακτηριστικό της αγοράς δεξαμενόπλοιοιων είναι η απαίτηση συμμόρφωσης, τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρίας, σε θέματα που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αποφυγή θαλάσσιων ατυχημάτων. Οι διεθνείς κανονισμοί που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος γίνονται ολοένα αυστηρότεροι και απαιτούν από τους πλοιοκτήτες να εξασφαλίζουν την συμμετοχή τους στην προσπάθεια, όχι μόνο για την αποφυγή της ρήψης πετρελαίου στη θάλασσα αλλά και του περιορισμού της ρύπανσης του αέρα. Οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης θέλει να παραμείνει στην αγορά οφείλει να συμμορφωθεί με τους διεθνείς κανονισμούς προστασίας του περιβάλλοντος.

---

51. Εύη Η. Πλωμαρίτου, 2008: «Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Εργαλείο Βελτίωσης Της Πολιτικής Ναυλώσεων», Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.)

Στην επόμενη παράγραφο θα αναλυθεί το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και η νομοθεσία που διέπει τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων, καθώς και πως οι Διεθνείς Κανονισμοί επηρεάζουν την συγκεκριμένη ναυλαγορά πλοίων.

### **2.3.2. Διεθνείς Οργανισμοί – Θεσμικό Πλαίσιο – Νομοθεσία**

Η Ναυτιλία είναι ένας κλάδος της οικονομίας όπου συνδιαλέγονται καθημερινά άτομα και εταιρείες διαφορετικών επαγγελμάτων και προέλευσης. Οι συναλλαγές αυτές αφορούν συνήθως σε σημαντικά ποσά διότι σχετίζονται με αγοραπωλησίες πλοίων, ναυλώσεις, προμήθειες πλοίων, κ.τ.λ. και έχουν συχνά ως αποτέλεσμα τη δημιουργία διαφόρων προβλημάτων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Προέκυψε, λοιπόν, από νωρίς η ανάγκη λήψης κατάλληλων προφυλάξεων για την πρόληψη ανεπιθύμητων περιστατικών και για την έγκαιρη αντιμετώπιση τους ώστε να αποφεύγεται η εξέλιξη τους σε δυσμενέστερες καταστάσεις.

Επιπλέον, πάντοτε αναγνωριζόταν ότι ο καλύτερος τρόπος για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών που θα εφαρμόζονται από όλα τα ναυτικά έθνη. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα, από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα και μετά να συσταθούν διάφοροι ναυτιλιακοί οργανισμοί που στόχο τους έχουν την προώθηση διεθνών συνθηκών και οι οποίοι είναι, επίσης, σε θέση να παρέχουν επαρκή ενημέρωση για ποικίλα θέματα, όπως για τις πολιτικές εξελίξεις σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές (δικτατορίες, μπουκοτάζ, εμφύλιοι κ.λ.π.), για εγκληματικές ενέργειες (πειρατείες, ληστείες, απαγωγές, κ.τ.λ.), εξελίξεις και μεταβολές σε διάφορα λιμάνια, αλλαγές στο εμπόριο και διάφορα άλλα, τα οποία είναι δυνατό να επηρεάσουν σημαντικά τις δραστηριότητες στον κλάδο της ναυτιλίας, ή να προκαλέσουν σοβαρές χρηματικές ή υλικές ζημιές<sup>52</sup>.

---

52. Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων - Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.45.

Παρακάτω, γίνεται αναφορά σε κάποιους σημαντικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς, που παρουσιάζουν κυρίως θεσμικό ενδιαφέρον, μερικοί από τους οποίους αφορούν αποκλειστικά τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων:

### **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO, International Maritime Organization)<sup>53</sup>**

Με την σύσταση των Ηνωμένων Εθνών μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο πολλές χώρες πρότειναν την ίδρυση ενός μόνιμου διεθνούς σώματος που θα προήγαγε τη ναυτιλιακή ασφάλεια πιο αποτελεσματικά, και έτσι, το 1948 ένα διεθνές συνέδριο στη Γενεύη υιοθέτησε μια σύμβαση με την οποία επισήμως ίδρυε τον IMO<sup>54</sup>.

Η Σύμβαση του IMO άρχισε να ισχύει το 1958 και ο καινούριος αυτός οργανισμός συσκέφθηκε για πρώτη φορά την επόμενη χρονιά.

Οι στόχοι του οργανισμού, όπως συνοψίζονται στο Άρθρο 1(a) της Σύμβασης, είναι “να παρέχει μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των κυβερνήσεων στο πλαίσιο της κυβερνητικής νομοθεσίας και πρακτικές σχετικές με όλων των ειδών τα τεχνικά θέματα που αφορούν στη ναυτιλία που εμπλέκεται στο παγκόσμιο εμπόριο: να προωθεί και να διευκολύνει την καθολική υιοθέτηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων σε θέματα που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία”. Ο οργανισμός είναι επίσης εξουσιοδοτημένος να χειρίζεται διοικητικά και νομικά θέματα που σχετίζονται με όλα τα παραπάνω.

Η πρώτη αποστολή του IMO ήταν να υιοθετήσει μία καινούρια έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), που είναι η σημαντικότερη όλων των διεθνών συμφώνων που ασχολούνται με τη θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό επιτεύχθηκε το 1960 και ο IMO κατόπιν έστρεψε την προσοχή του σε θέματα όπως η διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι γραμμές φόρτωσης και η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ενώ ταυτόχρονα άλλαξε το σύστημα μέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων.

---

53. [www.imo.org](http://www.imo.org)

54. *Η αρχική ονομασία του Οργανισμού ήταν IMCO, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, όμως η ονομασία του άλλαξε σε IMO το 1982 ( [www.imo.org](http://www.imo.org)).*

Όμως, παρόλο που η ασφάλεια ήταν και παραμένει η κυριότερη ευθύνη του IMO, ένα καινούριο πρόβλημα που άρχισε να απασχολεί τον οργανισμό ήταν η μόλυνση. Η αύξηση της ποσότητας πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης και η αύξηση του μεγέθους των δεξαμενόπλοιων άρχισε να χρίζει ιδιαίτερης μέριμνας και η καταστροφή του 1967 από το Torrey Canyon, όπου 120.000 τόνοι πετρελαίου διασκορπίστηκαν στη θάλασσα, κατέδειξε το μέγεθος του προβλήματος της πετρελαϊκής ρύπανσης.

Στα επόμενα χρόνια ο IMO παρουσίασε μία σειρά μέτρων σχεδιασμένων για την αποτροπή ατυχημάτων στα δεξαμενόπλοια και για την μείωση των επιπτώσεων τους. Επίσης, επιλήφθηκε του περιβαλλοντικού κινδύνου που προκαλείται από λειτουργίες ρουτίνας, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου και η απόρριψη των αποβλήτων του μηχανοστασίου, τα οποία σε όρους χωρητικότητας αποτελούν μεγαλύτερη απειλή από την ατυχηματική μόλυνση.

Το σημαντικότερο όλων των μέτρων που εισήγαγε ο IMO ήταν η «Διεθνής Σύμβαση για την Αποφυγή της Ρύπανσης από τα Πλοία» του 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) όπως προσδιορίστηκε από το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Η σύμβαση καλύπτει όχι μόνο την πετρελαϊκή ρύπανση που προκαλείται από ατύχημα και από την λειτουργία του πλοίου, αλλά και την ρύπανση από χημικά, πακεταρισμένα αγαθά, λύματα, καθώς και την ατμοσφαιρική ρύπανση<sup>55</sup>.

Στον IMO δόθηκε επίσης το καθήκον της εδραίωσης ενός συστήματος παροχής αποζημίωσης σε όσους υπέστησαν οικονομικές ζημιές λόγω ρύπανσης. Δύο συνθήκες υιοθετήθηκαν, το 1969 και το 1971, οι οποίες επέτρεψαν στα θύματα να λάβουν αποζημίωση πολύ πιο εύκολα και γρήγορα απ' ότι στο παρελθόν. Και οι δύο συνθήκες τροποποιήθηκαν το 1992, και ξανά το 2000, για να αυξήσουν τα όρια της πληρωτέας αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης.

---

55. Η Σύμβαση MARPOL είναι η κύρια διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία τόσο από λειτουργικά όσο και από ατυχηματικά αίτια. Η Σύμβαση υιοθετήθηκε στον IMO το 1973 ενώ το Πρωτόκολλο του 1978 εισήγαγε καινούργια μέτρα σχετικόμετον σχεδιασμό και την λειτουργία του πλοίου. Το Πρωτόκολλο του 1978 απορρόφησε την αρχική Σύμβαση MARPOL 1973, αφού η τελευταία δεν είχε ακόμα τεθεί σε ισχύ. Η έστω και μερική ισχύς της Σύμβασης MARPOL άρχισε τον Οκτώβριο του 1983. Η Σύμβαση MARPOL 1973/1978 καλύπτει την ρύπανση από το πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες και περιλαμβάνει 6 παραρτήματα, εκ των οποίων το Παράρτημα 1 (Annex I) αφορά στη πρόληψη της ρύπανσης από το πετρέλαιο (σε ισχύ από το 1983), ενώ το Παράρτημα 6 (Annex VI) αφορά στη πρόληψη της ρύπανσης από τις αέριες εκπομπές πλοίων (Μελέτη εμπειρογνομosύνης «Η προστασία του Ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο ρόλος του Y.E.N.», IEM ΕΠΕ, Απρίλιος 2004, Συντονιστής Μελέτης Δημήτρης Παπαιωάννου, Κεφάλαιο 2, σελ.7-8).

Από τότε, έχουν εδραιωθεί πολλές νομικές συμβάσεις, από τις οποίες οι περισσότερες αφορούν θέματα νομικής ευθύνης και αποζημίωσης.

Επίσης, τη δεκαετία του 1970, τέθηκε σε εφαρμογή ένα παγκόσμιο σύστημα έρευνας και αρωγής, με την ίδρυση του International Mobile Satellite Organization (IMSO)<sup>56</sup>, ο οποίος βελτίωσε σημαντικά τις τηλεπικοινωνίες των πλοίων. Ο οργανισμός είναι μέρος του Global Maritime Distress and Safety Service (GMDSS), του διεθνούς συστήματος διαχείρισης των σημάτων κινδύνου για πλοία και αεροσκάφη, το οποίο παρέχει υπηρεσίες χωρίς χρέωση για την κοινή ωφέλεια.

Το Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) υιοθετήθηκε το 1988 και άρχισε να καθιερώνεται από το 1992. Το Φεβρουάριο του 1999, το GMDSS άρχισε να λειτουργεί πλήρως, κι έτσι σήμερα κάθε πλοίο που αντιμετωπίζει κίνδυνο και βρίσκεται οπουδήποτε στην υφήλιο, μπορεί να δεχτεί βοήθεια, ακόμα κι αν το πλήρωμα δεν έχει χρόνο να επικοινωνήσει για να την ζητήσει, γιατί το μήνυμα μεταφέρεται μέσω του GMDSS αυτόματα.

Τον Ιούλιο του 1998, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management, ISM, Code) τέθηκε σε εφαρμογή στα επιβατηγά πλοία, στα δεξαμενόπλοια, στα φορτηγά πλοία, στα πλοία μεταφοράς αερίου και στα ταχύπλοα φορτηγά με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 κόρων. Η εφαρμογή του κώδικα επεκτάθηκε και σε άλλους τύπους πλοίων από τον Ιούλιο του 2002.

Ο ISM Code επικεντρώνεται στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, στη πρόληψη των ανθρώπινων ατυχημάτων ή την απώλεια ανθρώπινων ζωών και στην αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον.

---

56. Η Inmarsat (International Mobile Satellite Organization) είναι ένας διεθνής τηλεπικοινωνιακός οργανισμός, ο οποίος εξυπηρετεί κυβερνητικούς και μη-κυβερνητικούς σκοπούς, καθώς και ιδιώτες, παγκοσμίως. Παρέχει φωνητική επικοινωνία και μετάδοση δεδομένων μέσω ειδικών τερματικών και επίγειων σταθμών που συνδέονται με 12 γεωστατικούς δορυφόρους. Το δίκτυο Inmarsat παρέχει αξιόπιστη επικοινωνία, γι αυτό και χρησιμοποιείται ευρέως από κρατικές υπηρεσίες, υπηρεσίες διάσωσης, ΜΜΕ και επιχειρήσεις που χρειάζονται σύνδεση με απομακρυσμένες περιοχές. Ο οργανισμός ιδρύθηκε το 1979 υπό τον τίτλο International Maritime Satellite Organization (εξ ου και In-Mar-Sat), ως μη κερδοσκοπικός, αυτοχρηματοδοτούμενος οργανισμός, υπό την αιγίδα του IMO. Σκοπός του ήταν η ίδρυση ενός δορυφορικού δικτύου τηλεπικοινωνιών που θα εξυπηρετούσε τη ναυτιλιακή κοινότητα, προάγοντας την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Ξεκίνησε τις δραστηριότητές του το 1982, διατηρώντας το ακρωνύμιο "Inmarsat". Όταν αργότερα ξεκίνησε την παροχή υπηρεσιών και στην αεροπορία και σε ιδιώτες, μετονομάστηκε σε "International Mobile Satellite Organization", διατηρώντας όμως το όνομα "Inmarsat" με το οποίο ήταν γνωστός. Όταν πλέον το 1999 μετασηματίστηκε σε ιδιωτική επιχείρηση, οι δραστηριότητες χωρίστηκαν στα δύο, κατανεμημένες στις αντίστοιχες θυγατρικές εταιρίες: Η Inmarsat PLC ανέλαβε την εμπορία των υπηρεσιών, ενώ η IMSO έγινε η ρυθμιστική αρχή (Πηγή: [www.sailingwhat.com](http://www.sailingwhat.com)).

Με τον ISM Code προσεγγίζεται για πρώτη φορά από κάποιον διεθνή οργανισμό, η ασφάλεια από την πλευρά της διοίκησης της εταιρίας, η οποία βασίζεται στον συντονισμό των ανθρώπινων ενεργειών μεταξύ πλοίων και γραφείου. Ο συντονισμός απαιτεί την εκχώρηση και διάκριση εξουσιών, επομένως και την απόδοση ευθυνών<sup>57</sup>.

Τον Φεβρουάριο του 1997 τέθηκαν σε εφαρμογή οι τροποποιήσεις του 1995 στη Διεθνή Σύμβαση για τα «Πρότυπα της Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Επιτήρησης των Ναυτικών» του 1978 (STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978). Οι τροποποιήσεις αυτές βελτίωσαν σημαντικά τα πρότυπα των ναυτικών και, για πρώτη φορά, έδωσαν στον IMO τη δικαιοδοσία να ελέγχει τις κυβερνητικές δράσεις και να απαιτείται από τα συμβαλλόμενα μέρη να δίνουν πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωση τους με τη σύμβαση. Μία μεγάλη τροποποίηση της STCW ολοκληρώθηκε το 2010 με την υιοθέτηση της «Προσθήκης άρθρου από τη Μανίλα στη Σύμβαση και τον Κώδικα της STCW».

Τη δεκαετία του 2000, καινούριες συμβάσεις υιοθετήθηκαν σχετικές με το θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των αντιρρυπαντικών συστημάτων (Anti-Fouling Systems, AFS 2001), των συστημάτων διαχείρισης θαλάσσιου έρματος (Ballast Water Management Systems), καθώς και της ανακύκλωσης των πλοίων με τη «Διεθνή Σύμβαση του Hong Kong για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση των Πλοίων» του 2009 (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009).

Τη δεκαετία του 2000 ο οργανισμός επικεντρώθηκε στη θαλάσσια ασφάλεια, με αποτέλεσμα τον Ιούλιο του 2004 να τεθεί σε ισχύ ένα νέο, αναλυτικό καθεστώς ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας για τα Πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (International Ship and Port Facility Security, ISPS, Code), ο οποίος έγινε υποχρεωτικός με τις τροποποιήσεις της SOLAS του 2002.

---

57. Γουλιέλμος, Α. – Γκιζιάκης, Κ. – Τζαννάτος, Ε., 1995, «Ο Ποιοτικός Έλεγχος στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση», Συνέδριο HELECO '95 «Τεχνολογία Περιβάλλοντος για το Μεσογειακό χώρο», Δελτίο Ν.Ε.Ε. σελ. 33-41.



Το 2005, ο IMO υιοθέτησε τροποποιήσεις στη «Σύμβαση για τη Καταστολή των Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας» του 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts (SUA) Against the Safety of Maritime Navigation, 1988) και το σχετικό της Πρωτόκολλο του 2005, όπου μεταξύ άλλων θεμάτων, εισηγείται το δικαίωμα ενός Δημοσίου Προσώπου να επιβιβαστεί σε πλοίο που φέρει σημαία άλλης χώρας όταν αυτό το Δημόσιο Πρόσωπο έχει βάσιμους λόγους να υποψιάζεται ότι το πλοίο ή κάποιο πρόσωπο πάνω σε αυτό, είναι, έχει ή πρόκειται να εμπλακεί στη διάπραξη αδικήματος υποκείμενου στη Σύμβαση.

Τον Ιούλιο του 2011, οι κυβερνήσεις που συμμετέχουν στον IMO συμφώνησαν σε ένα αναλυτικό πακέτο τεχνικών κανονισμών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, το οποίο θα τεθεί σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2013 και περιλαμβάνει τα εξής:

- Ένα σύστημα κατηγοριοποίησης με τη χρήση σχεδιαστικών δεικτών ενεργειακής απόδοσης (EnergyEfficiencyDesignIndexing, EEDI) για τα νεότευκτα πλοία (παρόμοιο με τις διαβαθμίσεις που εφαρμόζονται στα αυτοκίνητα και τις ηλεκτρικές συσκευές). Ο δείκτης EEDI του IMO αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών κατά περίπου 25-30% μέχρι το 2030 σε σχέση με τη συμβατική πρακτική που ακολουθείται σήμερα στη ναυτιλία.
- Έναν οδηγό για το Πρόγραμμα Διαχείρισης της Ενεργειακής Απόδοσης του Πλοίου (ShipEnergyEfficiencyManagementPlan, SEEMP) για χρήση από όλα τα πλοία. Το SEEMP επιτρέπει στις εταιρείες και στα πλοία να ελέγχουν και να βελτιώνουν τις επιδόσεις τους σχετικά με διάφορους παράγοντες που μπορεί να συνεισφέρουν στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων: βελτιωμένο προγραμματισμό ταξιδιού, διαχείριση της ταχύτητας του πλοίου, προγραμματισμένη ναυσιπλοΐα βάσει καιρού, βελτιστοποίηση της ισχύος πρόωσης, χρήση πηδαλίων και ελίκων, συντήρηση γάστρας και χρήση διαφορετικών τύπων καυσίμων.

Καθώς τα εργαλεία του IMO τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται, οι εξελίξεις στη τεχνολογία και τα μαθήματα που διδάσκονται από τα θαλάσσια ατυχήματα οδηγούν στην υιοθέτηση συνεχώς καινούριων αλλαγών και τροποποιήσεων. Ο Οργανισμός συνεχίζει να επικεντρώνεται στην εφαρμογή των συμβάσεων και τροποποιήσεων που

αποφασίζει, με το πρόγραμμα τεχνικής συνεργασίας να αποτελεί στρατηγικό στοιχείο της δουλειάς του IMO.

### **OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)<sup>58</sup>**

Η προσάραξη του δεξαμενόπλοιου TorreyCanyon το 1967 αύξησε την δημόσια συνείδηση σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο, και έτσι, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, με τις περιβαλλοντικές ανησυχίες να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, καινούριες αντιρρυπαντικές πρωτοβουλίες άρχισαν να εμφανίζονται σε τοπικό, διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο. Εκείνη την εποχή, γίνονταν διάφορες προσεγγίσεις μέσα στα πλαίσια της πετρελαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας και λαμβάνονταν αποφάσεις σε διάφορα διεθνή συνέδρια χωρίς όμως καμία εισαγωγή δεδομένων από εκείνους που επηρεάζονταν περισσότερο από αυτές τις αποφάσεις. Ήταν φανερό ότι χρειαζόταν να γίνει κάτι για να εξασφαλιστεί ότι η πετρελαϊκή βιομηχανία θα μπορούσε να παίξει τον ρόλο της διαθέτοντας την αρτιότητα των γνώσεων της και γνωστοποιώντας τις απόψεις της στα κυβερνητικά και διακρατικά σώματα.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο των Πετρελαϊκών Εταιριών (OCIMF) συστάθηκε σε μία σύσκεψη στο Λονδίνο τον Απρίλιο του 1970, ενώ το 1977 του χορηγήθηκε συμβουλευτική θέση στον IMO, όπου και συνεχίζει να παρουσιάζει τις θέσεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας στις συσκέψεις του οργανισμού. Ο OCIMF είναι ένας εθελοντικός όμιλος πετρελαϊκών εταιριών με συμφέροντα στη θαλάσσια μεταφορά και τον ελλειμενισμό αργού πετρελαίου και προϊόντων του.

Ο OCIMF είναι οργανωμένος με τέτοιο τρόπο ώστε να εκπροσωπεί τα μέλη του και να συσκέπτεται με τον IMO και άλλα κυβερνητικά σώματα σε θέματα σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων του, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας ρύπανσης και της ασφάλειας στη θάλασσα.

Ο ρόλος του OCIMF έχει διευρυνθεί με το πέρασμα του χρόνου. Πιο πρόσφατα ο οργανισμός συνέβαλε στη συζήτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και στο απόσπασμα της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά

---

58. OCIMF Annual Report 2010.

με την Περιβαλλοντική Ευθύνη και έχει προσφέρει υποστήριξη στη συζήτηση πρότασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του IMO σχετικά με την επιταχυνόμενη απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και στη μεταφορά πετρελαίων υψηλής πυκνότητας.

Το πρόγραμμα SIRE (ShipInspectionReportExchange) που καθιερώθηκε από τον OCIMF αποτελεί σήμερα πρότυπο για τις εκθέσεις πλοίων, ενώ το πρόγραμμα TMSA (TankerManagement&Self-Assessment: Διαχείριση Δεξαμενόπλοιου και Αυτό-Αξιολόγηση) συνεχίζει να αναπτύσσεται. Η δομή της επιτροπής του OCIMF έχει προσαρμοστεί έτσι ώστε να αντικατοπτρίζει την κατανομή των εταιριών-μελών του σε παγκόσμιο επίπεδο, επιτρέποντας του να συμπαρίσταται σε μία ευρεία ποικιλία τοπικών και διεθνών ζητημάτων.

Μέσα από όλες αυτές τις εξελικτικές αλλαγές η προέχουσα επιδίωξη του OCIMF παραμένει η ίδια: η βελτίωση της ασφάλειας και η περιβαλλοντικά υπεύθυνη λειτουργία των δεξαμενόπλοιων και των λιμανιών.

#### **Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για Θέματα Ρύπανσης (International Tanker Owners Pollution Federation, ITOPF)<sup>59</sup>**

Η Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (ITOPF) είναι ένας διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, με συμβουλευτικό χαρακτήρα για την πρόληψη κινδύνων θαλάσσιας ρύπανσης και την αντιμετώπιση αυτών.

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό διεθνή οργανισμό, του οποίου οι τεχνικές συμβουλές σε θέματα πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή, αλλά και περιορισμού και σχεδιασμού αντιμετώπισης και καταστολής πετρελαιοκηλίδων από διαρροές (από οποιαδήποτε αιτία εκτός πολέμου) εκτιμώνται ως ιδιαίτερα αξιόλογες ακόμα και από τους κρατικούς φορείς και τις λιμενικές αρχές των ναυτικών χωρών.

Η ΙΤΟΡΡ διατηρεί μία πλούσια βάση δεδομένων για όλα τα ατυχήματα από δεξαμενόπλοια που προκάλεσαν θαλάσσια ρύπανση, που έχουν σημειωθεί παγκοσμίως

---

59. [www.itopf.com](http://www.itopf.com), [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org))

από το 1970 μέχρι σήμερα. Στα δεδομένα αυτά περιλαμβάνονται κατά περίπτωση το είδος και η ποσότητα πετρελαιοειδών, η έκταση της πετρελαιοκηλίδας, το υπαίτιο πλοίο, η αιτία της δημιουργίας, τα ληφθέντα μέτρα καθώς και το μέγεθος της καταστροφής που επήλθε. Όλα αυτά τα στοιχεία συγκεντρώνονται και εξετάζονται αναλυτικά και στη συνέχεια με στατιστικούς πίνακες, είτε κατά γεωγραφική περιοχή, είτε κατά χρονική διάρκεια, εξάγονται διάφορα σημαντικά συμπεράσματα, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν στη συνέχεια σημεία αναφοράς όχι μόνο για την περιβαλλοντική πολιτική διεθνώς ή κατά κράτος, αλλά και για την εξέλιξη της ναυπηγικής τεχνολογίας όσον αφορά στην κατασκευή ασφαλέστερων δεξαμενοπλοίων, την επαύξηση της τεχνικής υποδομής εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών, συνομολόγησης νέων συνθηκών κ.λ.π.

#### **Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS, International Chamber of Shipping) & Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF, International Shipping Federation)<sup>60</sup>**

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) είναι ο κυριότερος ναυτιλιακός οργανισμός παγκοσμίως αντιπροσωπεύοντας περίπου το 80% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας. Μέσω της συμμετοχής διεθνών ομίλων πλοιοκτητών, ασχολείται με όλα τα ρυθμιστικά, λειτουργικά και νομικά θέματα. Μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του ICS είναι η συμμετοχή του στον IMO.

Το ICS είναι ο μοναδικός οργανισμός που, αντίθετα με άλλους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα όλων των διαφορετικών ειδών θαλάσσιου εμπορίου παγκοσμίως: του διαχειριστές πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, τους διαχειριστές δεξαμενόπλοιοι, επιβατηγών πλοίων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών και των εφοπλιστών.

Το ICS έχει συμβουλευτική θέση σε έναν αριθμό διακυβερνητικών σωμάτων που έχουν επίδραση στη ναυτιλία, όπως στον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (World Customs Organization), την Παγκόσμια Ένωση Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunications Union), την Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) και

60. [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

τον Παγκόσμιο Οργανισμό Μετεωρολογίας (World Meteorological Organization). Επίσης, σχετίζεται στενά με βιομηχανικούς οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν διαφορετικά ναυτιλιακά συμφέροντα όπως λιμάνια, πλοηγούς, εταιρίες της πετρελαϊκής βιομηχανίας, ασφαλιστικούς οργανισμούς και νηογνώμονες υπεύθυνους για την πιστοποίηση των πλοίων.

#### **Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies - IACS)<sup>61</sup>**

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) είναι μία μη κυβερνητική οργάνωση, έχει έδρα το Λονδίνο και απαρτίζεται από δέκα διεθνείς αναγνωρισμένους νηογνώμονες, οι οποίοι καταρτίζουν τα πρότυπα σχεδιασμού, κατασκευής και ταξινόμησης των πλοίων, και παρακολουθούν και πιστοποιούν τη συμμόρφωση των πλοίων με αυτούς τους κανόνες. Η IACS ιδρύθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου του 1968 στο Αμβούργο.

Το κύριο αντικείμενο της ένωσης είναι τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων, κατηγοριοποιώντας τα σε κλάσεις, αλλά και τα μέτρα αποφυγής της ρύπανσης των θαλασσών από τα πλοία.. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στην έρευνα και στην ανάπτυξη, καθώς και στη ρύθμιση, στον έλεγχο και στην συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς, είναι πολύ σημαντική.

Σήμερα η IACS αποτελεί τον κύριο συνεργάτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), με συμβουλευτικό χαρακτήρα σε θέση παρατηρητή, μέσω του οποίου εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του IMO.

#### **INTERTANKO (International Association of Independent Tankers Owners)<sup>62</sup>**

Η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (INTERTANKO) έλαβε σάρκα και οστά το 1970 μετά από σειρά δραματικών γεγονότων στα τέλη της δεκαετίας του 1960, τα οποία άλλαξαν για πάντα τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων και τόνισαν την ανάγκη για δυνατότερη και αποτελεσματικότερη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο μεταξύ των ιδιοκτητών και διαχειριστών δεξαμενοπλοίων, αλλά και μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών στη συγκεκριμένη βιομηχανία.

---

61. [www.iacs.org](http://www.iacs.org)

62. [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)

Η ανάγκη για τη δημιουργία ενός φορέα που θα προήγαγε τα συμφέροντα των ανεξάρτητων πλοιοκτητών οδήγησε στην ίδρυση της INTERTANKO, μιας μη κερδοσκοπικής ένωσης ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων με έδρα στο Όσλο της Νορβηγίας και γραφεία στο Λονδίνο, στη Σιγκαπούρη και στην Ουάσινγκτον. Ιδρύθηκε το 1970 ως εξέλιξη της International Tanker Owners' Association (με βάση το Λονδίνο), η οποία έκλεισε μετά από 35 χρόνια λειτουργίας εξαιτίας μιας σειράς σημαντικών παγκόσμιων γεγονότων που αφορούσαν στον τομέα του εμπορίου πετρελαίου<sup>63</sup>.

Το σύνολο των μελών της INTERTANKO αποτελείται από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες και διαχειριστές δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και χημικών, δηλαδή μη-πετρελαϊκές εταιρίες και πλοιοκτήτες που δεν ελέγχονται από το κράτος, οι οποίοι ικανοποιούν τα κριτήρια μέλους Συλλόγου. Οι ανεξάρτητοι αυτοί πλοιοκτήτες διαχειρίζονται περίπου το 80% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων ενώ στην INTERTANKO είναι συγκεντρωμένο το 57% της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων. Παρουσιάζεται, δηλαδή, σε αυτή μία μαζική συμμετοχή πλοιοκτητών tankers, ενώ δεν συμμετέχουν οι υπόλοιποι άλλοι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες (με ποσοστό 19% επί του συνόλου της χωρητικότητας), οι ιδιωτικές πετρελαϊκές εταιρίες (10%), οι κρατικές πετρελαϊκές εταιρίες (7%) και οι κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες (7%).

Με βάση στοιχεία του Ιανουαρίου του 2012, η Ένωση αριθμεί 235 μέλη, των οποίων ο συνδυασμένος στόλος περιλαμβάνει 3.380 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 285 εκ. τόνων. Η Ένωση διαθέτει γραφεία σε 46 χώρες του κόσμου ενώ τα μέλη της INTERTANKO ήταν σε περίπου 320 εταιρίες που απασχολούνται στη ναυτιλία πετρελαιοειδών και χημικών.

---

63. Το 1967, ο Πόλεμος των Έξι Ημερών μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου και το πρώτο εμπόργκο Αραβικού πετρελαίου, το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ και το ναυάγιο του Torrey Canyon ήταν γεγονότα τεράστιας σημασίας ειδικά για τη ναυτιλία, συμβάλλοντας στην απότομη και τεράστια αύξηση του μεγέθους των δεξαμενόπλοιων και αλλάζοντας τη νομοθεσία και μερικές από τις θεμελιώδεις αρχές στον κλάδο της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, ([www.intertanko.com](http://www.intertanko.com))

Η INTERTANKO είναι ένας τόπος συνάντησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπου λαμβάνονται στρατηγικές αποφάσεις και διαμορφώνονται πολιτικές. Αποτελεί αξιόλογη πηγή πληροφοριών, απόψεων και καθοδήγησης αφού βασικός σκοπός της οργάνωσης είναι η αποτελεσματική ενημέρωση των πλοιοκτητών σε θέματα που αφορούν στο εμπόριο τους.

Μέσα στα αρχικά σχέδια της Ένωσης ήταν η δημιουργία ενός κοινού ταμείου μέσω της συνεισφοράς όλων των πλοιοκτητών-μελών της που είχαν στην ιδιοκτησία τους δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα των 2000 κ.ο.χ., με σκοπό την αποζημίωση όσων οδηγούσαν τα πλοία τους σε παροπλισμό κατά τη διάρκεια περιόδων ύφεσης, ώστε να μειώνεται η μεγάλη προσφορά πλοίων και να επιτυγχάνεται η σταθεροποίηση των τιμών. Δυστυχώς, για μία σειρά από λόγους, το πρωτοποριακό αυτό σχέδιο για την αντιμετώπιση των ναυτιλιακών κρίσεων δεν έγινε δυνατό να εφαρμοσθεί<sup>64</sup>.

Η INTERTANKO απολαμβάνει μεγάλη υποστήριξη από τα μέλη της γεγονός που της επιτρέπει να μιλάει με εγκυρότητα υπέρ των πλοιοκτητών και διαχειριστών δεξαμενοπλοίων σε παγκόσμιο, εθνικό, τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Διατηρεί γραμματεία 25 ατόμων, ένα δίκτυο 14 επιτροπών και 4 περιφερειακές επιτροπές, οι οποίες συντονίζουν ένα εκτεταμένο πρόγραμμα εργασίας, το οποίο περιλαμβάνει περισσότερα από 50 θέματα ημερήσιας διάταξης.

Η ένωση αντέδρασε άμεσα στο αυξανόμενο ενδιαφέρον των κυβερνητικών και ναυτιλιακών ρυθμιστών στη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων τα τελευταία χρόνια, αναπτύσσοντας, ενδυναμώνοντας και διατηρώντας σχέσεις με νομοθέτες διαφόρων επιπέδων, δουλεύοντας μαζί τους ώστε να εξασφαλίσει μία δίκαιη και ισόνομη κατανομή όλων των ευθυνών και υποχρεώσεων που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και χημικών. Έτσι, παίρνει μέρος σε συζητήσεις του IMO

64. Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων - Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ. 48

(International Maritime Organization) και του International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund)<sup>65</sup> και έχει γνωμοδοτική ιδιότητα στο συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το εμπόριο και την ανάπτυξη.

Οι δραστηριότητες της INTERTANKO περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα αντικειμένων, που αφορούν σε νομικά και τεχνικά θέματα αλλά και θέματα εμπορίου και διαχείρισης. Η Ένωση διεξάγει επιστημονικές έρευνες, εκδίδει εξειδικευμένες μελέτες και ειδικό μηνιαίο έντυπο<sup>66</sup>, ενώ στις υπηρεσίες της περιλαμβάνονται, επίσης, σεμινάρια και επιμορφωτικά μαθήματα.

Η INTERTANKO πραγματοποιεί έρευνα στην αγορά για την κίνηση του διεθνούς εμπορίου και για τις εξελίξεις στο χώρο της τεχνολογίας με σκοπό την ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα. Τα μέλη της συνέρχονται σε συνέλευση σε τακτά χρονικά διαστήματα, με κύριο μέλημα την απόφαση για την είσοδο νέων μελών και για τις μελλοντικές δραστηριότητες που θα αναληφθούν.

Μία, επίσης, σημαντική δραστηριότητα της ένωσης, που αφορά την παρούσα πτυχιακή εργασία, είναι ότι η INTERTANKO καταρτίζει φόρμες ναυλοσυμφώνων, προσπαθώντας έτσι να συνδυάσει όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών με τις απαιτήσεις των ναυλωτών, παρέχοντας συμβουλές στους πλοιοκτήτες για τις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων που πρέπει να αποφεύγουν ή να τροποποιούν όταν τις συναντούν. Το ναυλοσύμφωνο της INTERTANKO παρατίθεται στο «Παράρτημα Ναυλοσυμφώνων» και αναλύεται λεπτομερειακά στο Κεφάλαιο 4.

---

65. Το International Oil Pollution Compensation Fund (Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαική Ρύπανση) ιδρύθηκε μετά το ναύαγιο του "Torrey Canyon" και αποτελείται από τρία διακρατικά ταμεία, τα οποία παρέχουν αποζημίωση σε περίπτωση ζημιών από πετρελαική ρύπανση από δεξαμενόπλοια ([www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org))

66. Περιοδικό "WEEKLYNEWS" με πληροφορίες για πιθανές αλλαγές και βελτιώσεις στις εγκαταστάσεις υποδοχής πλοίων ή στα λιμάνια, για την εμφάνιση προβλημάτων και δυσχερειών που καθυστερούν τη



*φορτοεκφόρτωση, εγκληματικές ενέργειες και πειρατείες, την αύξηση των λιμενικών τελών, τη διακύμανση των φόρων και τις πρακτικές και τιμολογήσεις που ασκούν οι πράκτορες σε κάθε λιμάνι (www.intertanko.com).*

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ**

#### **3.1 Γενικά**

Οι ναυλώσεις αποτελούν τη σημαντικότερη δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και έχουν πρωταρχική σημασία διότι από αυτές προκύπτουν τα κύρια έσοδα της επιχείρησης. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι επικερδείς ναυλώσεις των πλοίων της, για όσο το δυνατό μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα, με όσο το δυνατόν μικρότερες προμήθειες και σε επίπεδα ναύλων κοντά ή πιο ψηλά από αυτά που επικρατούν στη διεθνή αγορά..

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, που εξετάζεται στη παρούσα εργασία, παρουσιάζει πολλές και συχνές διακυμάνσεις με αποτέλεσμα να απαιτείται συγχρονισμός ώστε να επιτευχθεί ναύλωση στα κατάλληλα επίπεδα ναύλου. Ειδικότερα στη περίπτωση της ναύλωσης κατά ταξίδι, ο συγχρονισμός και η σύγκλιση των απαιτήσεων πλοιοκτητών και ναυλωτών αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για τη σύναψη ενός ικανοποιητικού ναυλοσυμφώνου<sup>67</sup>.

Πριν την ανάλυση της διαδικασίας ναύλωσης κατά ταξίδι, θα γίνει αναφορά στις απαιτήσεις των ναυλωτών και πως αυτές επηρεάζουν τη κατάρτιση της συμφωνίας της ναύλωσης.

#### **3.2 Απαιτήσεις Ναυλωτών**

Διάφορες έρευνες που έχουν γίνει από τους πλοιοκτήτες σχετικά με τις απαιτήσεις των ναυλωτών στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, συνοψίζουν τις απαιτήσεις αυτές στα παρακάτω<sup>68</sup>:

- Η σημαντικότερη απαίτηση του ναυλωτή αφορά στην επιθυμία του να μεταφερθεί το φορτίο του με ασφάλεια και να παραδοθεί τη συμφωνημένη χρονική περίοδο στον ορισμένο τόπο εκφόρτωσης.

67. Γ. Π.Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων - Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς).

68. Εύη Η. Πλωμαρίτου, 2008: «Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Εργαλείο Βελτίωσης Της Πολιτικής Ναυλώσεων», Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.)

Όλα τα άτομα που εμπλέκονται στη διαδικασία μεταφοράς του πετρελαίου και των προϊόντων του υποχρεούνται να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα και ενημερωμένα για τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης<sup>69</sup> ώστε να εξασφαλίζεται η κατάλληλη φόρτωση, μεταφορά, εκφόρτωση και παράδοση του φορτίου. Έρευνες έχουν δείξει ότι το κυριότερο κριτήριο επιλογής ενός πλοιοκτήτη από ένα ναυλωτή είναι η πλοιοκτήτρια εταιρεία να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς ασφαλείας, ειδικότερα αυτούς που σχετίζονται με την κατασκευή και λειτουργία του πλοίου, αλλά και αυτούς που αφορούν στη διαχείριση του πλοίου και του πληρώματος. Η συμμόρφωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλούς διαχείρισης πλοίων, δηλαδή η εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, προτύπων και οδηγιών που επιβάλλονται από τους Ναυτιλιακούς Οργανισμούς, τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές και τους Νηογνώμονες, εξασφαλίζει την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης και ζημιών του πλοίου και του φορτίου. Η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς απαιτεί κατάλληλη σχεδίαση και κατασκευή πλοίων, σωστή συντήρηση πλοίων, εκπαίδευση και σωστή επιλογή πληρωμάτων και υπαλλήλων.

– Η φήμη και η εικόνα του πλοιοκτήτη στην αγορά είναι επίσης πρωταρχικής σημασίας: οι εταιρείες πετρελαίου, κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης της ναύλωσης, λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν τους την αξιοπιστία, την τιμιότητα και την ακεραιότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθώς και τη φήμη που έχει στις χρηματοδοτικές τράπεζες, στην αγορά εργασίας, στους ασφαλιστές, στους προμηθευτές, στους πράκτορες και στους ναυλωτές. Οι ναυλωτές λαμβάνουν υπόψη το ιστορικό απωλειών και ζημιών της πλοιοκτήτριας εταιρείας και τηρούν αρχεία με πληροφορίες που αφορούν στη λειτουργία/απόδοση διαφόρων πλοίων της εταιρίας, αλλά φυσικά και του υπό διαπραγμάτευση πλοίου.

Σημαντική, επίσης, απαίτηση των ναυλωτών είναι η παροχή υπηρεσιών με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος σε συνδυασμό με αυξημένη αποδοτικότητα του πλοίου, δηλαδή απαιτούν ποιότητα μεταφορικών υπηρεσιών και κατάλληλο προγραμματισμό του ταξιδιού.

69. ISMCode, λεπτομερής αναφορά στο Κεφάλαιο 2, §2.3.2)

Η ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών καθορίζεται από τον κατάλληλο σχεδιασμό και τη γρήγορη εκτέλεση του ταξιδιού<sup>70</sup>, τη γρήγορη και σωστή φορτοεκφόρτωση του φορτίου, τη μείωση του χρόνου άφιξης-αναχώρησης στο ελάχιστο, την ασφαλή μεταφορά του φορτίου στον προορισμό του και την αριστοποίηση των λιμένων λήψης καυσίμων. Στην ποιοτική παροχή υπηρεσιών συμπεριλαμβάνεται και η αποτελεσματική διαδικασία διαπραγμάτευσης, δηλαδή η παροχή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών που αφορούν στο πλοίο, η ανταπόκριση στις εύλογες απαιτήσεις του ναυλωτή και η διατήρηση καλών σχέσεων μεταξύ της εταιρίας, του ναυλωτή και του πληρώματος.

– Έρευνες που έχουν γίνει σχετικά με τις ανάγκες και απαιτήσεις των ναυλωτών παγκοσμίως, έδειξαν ότι οι ναυλωτές εταιρείες επιθυμούν την ίδια υψηλή ποιότητα προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών, ανεξάρτητα από τις ιδιαιτερότητες του εμπορίου, τη γεωγραφική περιοχή και τις παγκόσμιες πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις. Οι ναυλώτριες εταιρείες επιθυμούν να συνεργάζονται με πλοιοκτήτες που έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν ευέλικτες θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, χωρίς εμπορικούς ή γεωγραφικούς περιορισμούς απασχόλησης του πλοίου. Οι συμφωνίες ναύλωσης που περιλαμβάνουν περιορισμούς για πολιτικούς ή άλλους λόγους δεν είναι επιθυμητές.

– Οι ναυλωτές επιθυμούν στο στάδιο της διαπραγμάτευσης να υπάρχει συνεργασία, αμοιβαία κατανόηση και ανταπόκριση στις προσφορές και αντιπροσφορές τους επί 24ωρης βάσης. Όλα αυτά προϋποθέτουν την εφαρμογή κατάλληλων κανόνων από τα εμπλεκόμενα μέρη, τα οποία οφείλουν να συμμορφωθούν σε ένα σύνολο προτύπων και αρχών που χρησιμεύουν ως οδηγοί στη διαπραγμάτευση και στην πρακτική μιας ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα

---

70. Η βελτιστοποίηση των δρομολογίων των πλοίων στην tramp ναυτιλία έχει αποτελέσει αντικείμενο μελέτης πολλών Πανεπιστημίων, με αποτέλεσμα κάποιες μελέτες να οδηγήσουν στην ανάπτυξη μαθηματικών μοντέλων βελτιστοποίησης των θαλάσσιων δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση του πλοίου, τον ναύλο και τις θαλάσσιες διαδρομές, σε συνδυασμό με τα πρακτικά λειτουργικά θέματα της tramp ναυτιλίας. Τα αποτελέσματα αυτών των αλγορίθμων συγκρίνονται με εμπειρικά αποτελέσματα ώστε να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητά τους, η οποία αν και υψηλή,

παραμένει αβέβαιη διότι σε όλα τα μαθηματικά μοντέλα, η ζήτηση θαλασσιών μεταφορών είναι ευμετάβλητη και δύσκολα προβλέψιμη και, τουλάχιστον από άποψη ανάπτυξης λογισμικού, απαιτούνται εξειδικευμένοι αλγόριθμοι για τον προσδιορισμό της. ("Combined ship allocation, routing and freight assignment in tramp shipping", October 2010, Dung-Ying Lin, Hui-Yen Liu, Department of Transportation and Communication Management Science, National Cheng Kung University, Taiwan, Journal Elsevier, [www.elsevier.com/locate/tre](http://www.elsevier.com/locate/tre)).

χρονικά όρια υποβολής των προσφορών και αντιπροσφορών, οι οποίες θα πρέπει να υποβάλλονται εντός λογικών χρονικών ορίων ώστε να αποφεύγονται οι άσκοπες καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Είναι πολύ σημαντικό να σημειωθεί ότι δεν επιτρέπεται ένα πλοίο να προσφέρεται σε περισσότερους από ένα ναυλωτές την ίδια χρονική στιγμή αλλά, κάθε φορά, να γίνεται μόνο μία προσφορά από τον πλοιοκτήτη. Παρ' όλ' αυτά, μερικές φορές είναι πιθανό η διαπραγμάτευση ενός πλοίου να γίνεται με τη διατύπωση της φράσης *subjectopen* ή *subjectunfixed*, που σημαίνει ότι το πλοίο υπόκειται σε διαπραγμάτευση με περισσότερα από ένα πρόσωπα την ίδια στιγμή. Ωστόσο, οι περισσότεροι ναυλωτές δεν διατίθενται να ακολουθήσουν αυτή την τακτική<sup>71</sup>.

– Οι πληροφορίες που αφορούν στο πλοίο πρέπει να είναι αξιόπιστες. Η ακριβής περιγραφή του πλοίου, δηλαδή το όνομα, το διακριτικό σήμα, ο χρόνος ναυπήγησης, η εθνικότητα, η νεκρή, μικτή και καθαρή χωρητικότητα, η ταχύτητα, το βύθισμα, το πλάτος, το μήκος, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου, η κατανάλωση καυσίμων, κ.τ.λ., έχει μεγάλη σημασία και μπορεί να επηρεάσει το ναυλωτή στη σύναψη συμφωνίας με τον πλοιοκτήτη.

Συνοψίζοντας, οι απαιτήσεις των ναυλωτών στη ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων είναι προσανατολισμένες πρωτίστως στην ασφάλεια και όχι τόσο στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, και ακολουθούν η φήμη και η εικόνα του πλοιοκτήτη στην αγορά, η κατάλληλη διαδικασία διαπραγμάτευσης, η υψηλή ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών και η διατήρηση καλών σχέσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

71. Γ. Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, 2000: «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων - Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς).

### 3.3 Ναύλωση κατά Ταξίδι (Voyage Charter)

#### 3.3.1 Γενικά Χαρακτηριστικά

Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης, το πλοίο μεταφέρει ένα συγκεκριμένο φορτίο, από ένα ορισμένο λιμάνι ή περιοχή σε ένα άλλο προκαθορισμένο προορισμό. Η πλοιοκτήτρια εταιρία αμείβεται ως αντάλλαγμα για τις μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχει, και για τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, με χρηματική αμοιβή που ονομάζεται ναύλος (freight), ο οποίος είτε καθορίζεται σε συνάρτηση με την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερθεί (δολάρια ανά τόνο φορτίου) είτε είναι κατ' αποκοπή.

Στη ναύλωση κατά ταξίδι, το πλοίο που πρόκειται να τεθεί στη διάθεση του ναυλωτή είναι καθορισμένο, αν και υπάρχει η δυνατότητα να μην κατονομαστεί το ακριβές πλοίο κατά την υπογραφή του συμβολαίου αλλά να οριστεί μόνο ο τύπος του πλοίου, δίνοντας στον πλοιοκτήτη την ευελιξία να καθορίσει το πλοίο αργότερα ή να το αντικαταστήσει<sup>72</sup>.

Ο χρόνος που έχει ο ναυλωτής στη διάθεση του για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου καθορίζεται εκ των προτέρων και ονομάζεται laytime. Εάν ο ναυλωτής υπερβεί αυτόν τον χρόνο, τότε πληρώνει στον πλοιοκτήτη επισταλίες (demurrages), οι οποίες υπολογίζονται στη βάση ενός συμφωνημένου ποσού. Αν η φορτοεκφόρτωση ολοκληρωθεί συντομότερα, τότε το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης θα καταβάλλει κάποια αποζημίωση (dispatch) για όσο χρόνο δε χρησιμοποιήθηκε τελικά, καθώς θεωρείται ότι αυτός ο χρόνος έχει πληρωθεί.

Για παράδειγμα, εάν στο συμβόλαιο της ναύλωσης καθορίζεται ότι το laytime (δηλ. ο χρόνος στο λιμάνι) είναι επτά ημέρες και τελικά το πλοίο μένει στο λιμάνι δέκα ημέρες, ο πλοιοκτήτης θα απαιτήσει τρεις ημέρες demurrage από το ναυλωτή. Εάν, αντιθέτως, το πλοίο μένει στο λιμάνι μόνο πέντε ημέρες, ο ναυλωτής θα απαιτήσει δύο ημέρες dispatch από τον πλοιοκτήτη. Σε κάθε, λοιπόν, περίπτωση που το ταξίδι δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με τους συμφωνημένους όρους του συμβολαίου της ναύλωσης, θα διεκδικηθεί αποζημίωση<sup>73</sup>.

72. Ελ. Γεωργαντόπουλος, Γ. Π. Βλάχος, 2003: «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.

73. «The Tramp Shipping Market», Clarkson Research Studies, April 2004

Το πλοίο υποχρεώνεται να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης συγκεκριμένες μέρες, π.χ. 20/25 Οκτωβρίου, οι οποίες προκαθορίζονται και οι οποίες ονομάζονται layday η 20η ημέρα και cancelling date η 25<sup>η</sup> ημέρα. Αν το πλοίο δεν μπορέσει να εμφανιστεί στο λιμάνι μέχρι την cancelling date (δηλαδή την 25<sup>η</sup> Οκτωβρίου), τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχθεί το πλοίο.

Από τα παραπάνω, γίνεται σαφές ότι στη ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για καθυστέρηση που σχετίζεται με τη μεταφορά, ενώ ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για καθυστέρηση σχετιζόμενη με τη φορτοεκφόρτωση<sup>74</sup>.

Επιπλέον, στο συμβόλαιο της ναύλωσης καθορίζεται ποιο από τα δύο μέρη, ο πλοιοκτήτης ή ναυλωτής, θα επωμιστεί τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης. Συνήθως, τα έξοδα αυτά επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη, ο οποίος τα συμπεριλαμβάνει στον υπολογισμό του ναύλου. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει τον όρο «FIO» (Free In and Out), αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει την πραγματοποίηση της φορτοεκφόρτωσης, επομένως πραγματοποιεί το χειρισμό του φορτίου χωρίς καμία επιβάρυνση του πλοιοκτήτη.

Οι προοπτικές άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης γνωστοποιούνται στους ναυλωτές σε τακτά χρονικά διαστήματα, συνήθως 24 ώρες, 48 ώρες και 3/5/7 ημέρες πριν από την άφιξη. Αυτό είναι πολύ σημαντικό διότι το φορτίο που θα προωθηθεί στον λιμένα φόρτωσης θα πρέπει να συντονιστεί με την άφιξη του πλοίου.

Στη ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter), ο πλοιοκτήτης καλύπτει τα έξοδα λειτουργίας του πλοίου (running or operating costs or expenses), τα οποία περιλαμβάνουν τους μισθούς και τα έξοδα του πληρώματος, την αγορά εφοδίων και τροφίμων (stores, provisions), κλπ. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης καλύπτει όλα τα έξοδα που αφορούν στο συγκεκριμένο ταξίδι, δηλαδή τα λιμενικά έξοδα (port charges), τα φαρικά τέλη (light dues), τα ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι (special voyage insurance), τα καύσιμα του ταξιδιού (bunker fuel supply), και πολλά άλλα.

Στη ναύλωση κατά ταξίδι, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού, η οποία μπορεί να διαφέρει κατά πολύ από εκείνη που

74. Ελ. Γεωργαντόπουλος, Γ. Π. Βλάχος, 2003: «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.).

συμφωνήθηκε στο συμβόλαιο. Είναι πολύ συνηθισμένο γεγονός, το πλοίο να καθυστερεί απρόσμενα ακόμα και εβδομάδες, λόγω μη διαθέσιμης προβλήτας για την εκφόρτωση στο λιμάνι προορισμού, ή λόγω απεργιών των ναυτεργατών. Γι' αυτόν τον λόγο, το ζήτημα των σταλιών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή, αφού πολλές φορές ένα πλοίο είναι πιθανό να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι για μεγάλα χρονικά διαστήματα, με αποτέλεσμα να υποστεί σημαντική απώλεια κερδών, η οποία θα πρέπει να αντισταθμιστεί από τις επισταλίες (demurrage) που καταβάλλονται για κάθε επιπλέον μέρα που δαπανάται σε οποιοδήποτε λιμάνι, πέρα από το συνολικό χρόνο που έχει ρητά καθοριστεί στο ναυλοσύμφωνο (laytime). Οι επισταλίες συνήθως αποτελούν ένα σημείο προστριβής μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών, διότι οι τελευταίοι προσπαθούν να μειώσουν τα ποσά που έχουν να καταβάλλουν για υπερημερίες, ή ακόμα και να μην τα καταβάλλουν καθόλου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο διακανονισμός πραγματοποιείται μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης και τον απόπλου του πλοίου, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να μπορούν να διαπραγματευτούν πιο εύκολα, δεδομένου ότι το πλοίο έχει πλέον εκτελέσει το ταξίδι.

Επίσης πολύ σημαντικά θέματα που καθορίζονται λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο είναι το χρονικό περιθώριο που παρέχεται στο ναυλωτή προκειμένου να καταβάλει το ναύλο, το νόμισμα και ο τρόπος πληρωμής, ο οποίος συνήθως είναι η καταβολή του ναύλου σε δολάρια στη τράπεζα στου πλοιοκτήτη μέσα σε διάστημα 3-5 ημερών μετά από την ολοκλήρωση της φόρτωσης, την υπογραφή και την παράδοση των φορτωτικών. Εάν οι φορτωτικές φέρουν τον όρο «freight prepaid» σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης δέχεται να παραδώσει τις φορτωτικές χωρίς να έχει πληρωθεί το ναύλο.

Τέλος, μέσα στα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται όρος που καθορίζει ποια νομοθεσία διέπει τη σύμβαση της ναύλωσης. Η νομοθεσία συμφωνείται και από τα δύο μέρη, όπως και ο τόπος στον οποίο θα προσφύγουν για την επίλυση των διαφορών τους, στην περίπτωση που προκύψει διαφωνία σχετικά με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Η επίλυση των διαφορών γίνεται σε δικαστήριο ή μέσω διαιτησίας (arbitration) η οποία συνηθίζεται ιδιαίτερα στις θαλάσσιες μεταφορές και είναι ένας σχετικά γρήγορος τρόπος επίλυσης των διαφορών.

### 3.3.2 Διαδικασία Πραγματοποίησης της Ναύλωσης

Οι διαπραγματεύσεις που γίνονται για τη ναύλωση ενός πλοίου είναι σε μεγάλο βαθμό ίδιες με τις διαπραγματεύσεις που αφορούν οποιαδήποτε σύμβαση υπεργολαβίας. Οι πλοιοκτήτες έχουν πλοία προς ενοικίαση, οι ναυλωτές έχουν φορτία προς μεταφορά, και οι μεσίτες συντονίζουν την συναλλαγή των δύο μερών. Παρακάτω, γίνεται μία σύντομη περιγραφή της διαδικασίας της ναύλωσης και των ρόλων που παίζουν καθένα από τα εμπλεκόμενα μέρη<sup>75</sup>:

Ο πλοιοκτήτης γνωστοποιεί στην αγορά ότι διαθέτει πλοίο προς ναύλωση, ελεύθερο φορτίου. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι ένα δεξαμενόπλοιο Aframax, το οποίο βρίσκεται τη παρούσα περίοδο σε ταξίδι από τον Περσικό Κόλπο στην Ιαπωνία όπου θα εκφορτώσει, οπότε θα είναι διαθέσιμο στην Ιαπωνία την προβλεπόμενη ημερομηνία που θα εκπληρώσει την εκφόρτωση του, π.χ. στις 30 Οκτωβρίου. Ο ναυλωτής διαθέτει κάποια ποσότητα φορτίου για μεταφορά από μία τοποθεσία προς μία άλλη. Η ποσότητα του φορτίου, η χρονική στιγμή και το είδος του φορτίου θα καθορίσουν τον τύπο του συμβολαίου ναύλωσης, δηλαδή του ναυλοσυμφώνου, που χρειάζεται η συγκεκριμένη μεταφορά.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής αναθέτουν σε κάποιο μεσίτη να ενεργήσει εκ μέρους τους. Το έργο του μεσίτη συνίσταται στο να ανακαλύψει ποια πλοία και ποια φορτία είναι διαθέσιμα, ποιο είναι το ύψος της αμοιβής που θέλουν να λάβουν οι πλοιοκτήτες και τι είναι διατιθέμενοι οι ναυλωτές να πληρώσουν και ποια είναι τα επίπεδα ναύλων της αγοράς τη δεδομένη στιγμή. Έχοντας συγκεντρώσει όλες αυτές τις πληροφορίες, οι ναυλωτές διαπραγματεύονται εκ μέρους των πελατών τους, συνήθως σε έντονο ανταγωνισμό με άλλους μεσίτες<sup>76</sup>. Εφόσον ο ρόλος των μεσιτών σχετίζεται άμεσα με την πληροφόρηση, οι ναυλομεσίτες συγκεντρώνονται σε ναυτιλιακά κέντρα, εκ των οποίων το Λονδίνο είναι το μεγαλύτερο.

---

75. «The Tramp Shipping Market», Clarkson Research Studies, April 2004).



76. Οι μεσίτες προσφέρουν και άλλες υπηρεσίες, όπως διευθέτηση αντιπαραθέσεων, λογιστικές υπηρεσίες σε σχέση με το ναύλο, διάφορες πληρωμές και εισπράξεις που προβλέπονται από το ναυλοσύμφωνο, κτλ. Ορισμένοι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές διεκπεραιώνουν αυτά τα καθήκοντα μόνοι τους, κάτι τέτοιο όμως προϋποθέτει ότι η διαχείριση της εταιρία τους έχει κατάλληλη δομή και ότι διαθέτει αντίστοιχα εκπαιδευμένο προσωπικό, κάτι το οποίο συμβαίνει μόνο στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες).

Άλλα μεγάλα κέντρα πληροφόρησης είναι η Νέα Υόρκη, το Τόκυο, το Χονγκ Κονγκ, η Σγκαπούρη, ο Πειραιάς, το Όσλο, το Αμβούργο, η Κοπεγχάγη, το Μπέργκεν, κτλ.<sup>77</sup>

Οι διαπραγματεύσεις γίνονται τόσο μέσω τηλεφώνου, όσο και μέσω telex, fax και e-mail. Συνήθως, οι πλοιοκτήτες προσφέρουν και οι ναυλωτές αντιπροσφέρουν θέτοντας τους δικούς τους όρους, βάσει των οποίων θα προχωρήσει η διαπραγμάτευση. Οι διαπραγματεύσεις στη ναυτιλία γίνονται πολλές φορές προφορικά, γι' αυτό το λόγο οι ναυλομεσίτες πρέπει σε τακτά χρονικά διαστήματα να επιβεβαιώνουν τις συμφωνίες που έχουν επιτύχει και γραπτώς, ώστε να αποφεύγονται λάθη και παραβλέψεις που θα οδηγούσαν σε προστριβές και διαφωνίες.

Η πραγματοποίηση μιας ναύλωσης ακολουθεί τα παρακάτω στάδια:

### **1<sup>ο</sup> Στάδιο: Order**

Οι ναυλωτές παρουσιάζουν το Order τους, δηλαδή την «παραγγελία» τους, στην αγορά, το οποίο πρακτικά σημαίνει ότι οι μεσίτες των ναυλωτών αποστέλλουν το Order στους μεσίτες των πλοιοκτητών ή στους ίδιους τους πλοιοκτήτες, ενημερώνοντας τους για τη ναύλωση που επιθυμούν να κάνουν οι ναυλωτές. Το Order περιγράφει συνοπτικά τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης ναύλωσης, δηλαδή είδος και ποσότητα φορτίου, λιμάνια και ημερομηνίες φόρτωσης/εκφόρτωσης, ρυθμούς φορτοεκφόρτωσης ή αριθμό διαθέσιμων ημερών για φορτοεκφόρτωση σε κάθε λιμάνι και προμήθειες μεσιτών.

Το Order συνήθως κοινοποιείται σε όλη την αγορά αλλά μπορεί να απευθύνεται και σε περιορισμένο αριθμό πλοιοκτητών., ενώ κάποιες φορές αποστέλλεται μόνο για να διερευνηθεί το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών και τα επίπεδα των ναύλων που επιθυμούν.

Όταν ο πλοιοκτήτης διαπιστώσει ότι ένα Order είναι κατάλληλο για κάποιο πλοίο του, ενημερώνει τον μεσίτη του, ο οποίος επικοινωνεί με τον μεσίτη του ναυλωτή για να ενημερωθεί για τις διαθέσεις του και υποβάλλει στη συνέχεια το Indication εκ μέρους του πλοιοκτήτη.

77. «The Tramp Shipping Market», Clarkson Research Studies, April 2004.

### **2<sup>ο</sup> Στάδιο: Indication**

Η αντιπροσφορά του πλοιοκτήτη προς τους ναυλωτές ονομάζεται Indication και περιέχει όλα τα στοιχεία μιας συνηθισμένης προσφοράς με τη διαφορά ότι δεν έχει συγκεκριμένη χρονική λήξη. Το Indication ενημερώνει το ναυλωτή σχετικά με το επίπεδο ναύλου που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης για να αναλάβει τη δουλειά (ή την τιμή απ' όπου επιθυμεί να ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις), τις ημερομηνίες ετοιμότητας του πλοίου, κ.α.

### **3<sup>ο</sup> Στάδιο: Προσφορά**

Η ολοκληρωμένη πρόταση του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή αποτελεί την προσφορά. Η προσφορά δίνει τη δυνατότητα στο μέρος στο οποίο απευθύνεται να κάνει ανάλογη αντιπροσφορά ή να αποσυρθεί από τις διαπραγματεύσεις. Επειδή η Προσφορά εκφράζει το πραγματικό ενδιαφέρον των δύο μερών περιλαμβάνει λεπτομερή περιγραφή των κύριων όρων της ναύλωσης και αποτελεί τη βάση των διαπραγματεύσεων.

Στην προσφορά παρουσιάζεται το ύψος του ναύλου που επιθυμούν να επιτύχουν τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλώνεται το πλοίο και αναφέρονται η χωρητικότητα, η ηλικία, ο εξοπλισμός, οι διαστάσεις του, κλπ. καθώς και η θέση στην οποία βρίσκεται.

Δεν υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την χρονική ισχύ μιας προσφοράς αλλά συνήθως, αυτή ισχύει για μία ή δύο ώρες. Βεβαίως, σε αυτό παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των ναύλων τη συγκεκριμένη στιγμή, διότι εάν, για παράδειγμα, τα διαθέσιμα φορτία είναι λίγα τότε οι πλοιοκτήτες μπορεί να περιμένουν ακόμα και ώρες προκειμένου να λάβουν αντιπροσφορά από τους ναυλωτές.

Σε κάθε προσφορά θα πρέπει να διευκρινίζεται η ώρα που ισχύει σε κάθε χώρα, ώστε να γίνεται ακριβής προσδιορισμός του χρόνου στον οποίο θα πρέπει να δοθεί απάντηση. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί μία λανθασμένη συνεννόηση μπορεί να οδηγήσει σε λήξη των διαπραγματεύσεων.

### **4<sup>ο</sup> Στάδιο: Counters**

Η αντίδραση των ναυλωτών στο indication, δηλαδή στην προσφορά του πλοιοκτήτη, είναι η αποστολή Counters ή αντιπροσφορών. Συνήθως, οι ναυλωτές

απορρίπτουν την προσφορά των πλοιοκτητών και αντιπροσφέρουν σύμφωνα με τα δικά τους δεδομένα. Τα Counters συνήθως ξεκινούν με τις φράσεις "We decline Owner's offer and offer instead..." ή "We accept Owner's last except..."<sup>78</sup>.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων μιας ναύλωσης ανταλλάσσονται πολλά counters, αφού τα συμβαλλόμενα μέρη προσπαθεί να επιβάλλουν τις δικές τους θέσεις και να αντικρούσουν των άλλων.

Το κύριο σημείο διαφωνίας που καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των διαπραγματεύσεων είναι ο ναύλος και ακολουθούν οι ημερομηνίες φόρτωσης του φορτίου, η ημερομηνία παράδοσης του πλοίου, οι ημέρες φορτοεκφόρτωσης, οι σταλίες (δηλ. η αποζημίωση του πλοιοκτήτη) και τα επιπλέον ασφάλιστρα. Εάν ένα από τα δύο μέρη δεν αλλάζει τις θέσεις του, τότε επαναλαμβάνει το προηγούμενο counter με τη φράση "We repeat our last" ή "We repeat our last except..." (σημείωση) όταν θέλει να κάνει ορισμένες μόνο αλλαγές.

Η προσφορά και οι αντιπροσφορές δεν θα πρέπει να δίνονται τηλεφωνικά, γιατί ενέχει ο κίνδυνος της αμφισβήτησης αλλά εάν, για κάποιο λόγο, συμβεί κάτι τέτοιο θα πρέπει να ακολουθήσει και γραπτό κείμενο.

Όταν τελικά συμφωνηθούν οι βασικοί όροι της ναύλωσης, θεωρείται ότι η ναύλωση έχει συμφωνηθεί "subject details", δηλαδή με την προϋπόθεση ότι οι διαπραγματεύσεις για τους υπόλοιπους όρους θα έχουν θετική εξέλιξη.

#### **5<sup>ο</sup> Στάδιο: Δευτερεύοντες όροι**

Ύστερα από τη συμφωνία των κύριων όρων της ναύλωσης (main terms) αρχίζει μια καινούργια διαπραγμάτευση που αφορά στα δευτερεύοντα θέματα της ναύλωσης, δηλαδή στους δευτερεύοντες όρους και τις λεπτομέρειες (details) που επιθυμεί ο ναυλωτής να συμπεριλάβει στη συμφωνία. Οι δευτερεύοντες όροι, αντίθετα με την ονομασία τους, μπορεί να είναι πολύ σημαντικοί με αποτέλεσμα η διαπραγμάτευση τους να διαρκέσει περισσότερο από την αρχική διαπραγμάτευση.

Συνήθως η διαπραγμάτευση των δευτερευόντων όρων στηρίζεται πάνω σε κάποιο προηγούμενο ναυλοσύμφωνο των ναυλωτών (Proforma Charterparty), και μάλιστα από

78. “Αρνούμαστε την προσφορά των Ιδιοκτητών και αντ’ αυτού προσφέρουμε...” ή «Αποδεχόμαστε την τελευταία (προσφορά) των Ιδιοκτητών εκτός από...».

την τελευταία ναύλωση του πλοιοκτήτη με τους ίδιους τους ναυλωτές, ή κάποιο ναυλοσύμφωνο κοινής αποδοχής, στο οποίο προστίθενται νέοι όροι.

### **6<sup>ο</sup> Στάδιο: Subjects**

Οι διαπραγματεύσεις συνοδεύονται από subjects, δηλαδή προϋποθέσεις πριν από την οριστική αποδοχή του πλοίου. Τα subjects έχουν χρονικό περιορισμό και μπορεί να δοθούν (να γίνουν lifted) από 4 ώρες έως και 2 ημέρες από την ολοκλήρωση της συμφωνίας ναύλωσης του πλοίου, αν και ο χρονικός περιορισμός των 2 ημερών σπάνια γίνεται δεκτός, από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι επιδιώκουν περιορισμένο χρόνο για τα subjects για να μην κρατούν το πλοίο τους δεσμευμένο.

Τα subjects τα θέτουν είτε οι αποδέκτες του φορτίου (Subject receiver’s approval) είτε οι ναυλωτές (φορτωτές) του πλοίου (Subject shipper’s approval), οι οποίοι παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις συνεχίζουν να ερευνούν αν το υπό εξέταση πλοίο είναι κατάλληλο για τη συγκεκριμένη ναύλωση, και επίσης είναι αυτοί που θα ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις αγοράς ή πώλησης του φορτίου τους, θα παρέχουν βεβαιώσεις για τις ημερομηνίες που θα είναι διαθέσιμο, για την τελική ποσότητα κλπ.

Σε κάποιες περιπτώσεις οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν παράταση (extension) των subjects, αλλά η αποδοχή της παράτασης από τους πλοιοκτήτες εξαρτάται αποκλειστικά από τις συνθήκες της αγοράς. Εάν υπάρχει πιθανότητα επίτευξης άλλης προσοδοφόρας ναύλωσης, τότε το extension δεν γίνεται αποδεκτό από τους πλοιοκτήτες, σε αντίθεση με την περίπτωση που η αγορά έχει πτωτικές τάσεις οπότε ο πλοιοκτήτης θα δεχτεί την παράταση από φόβο μήπως χάσει το συγκεκριμένο συμβόλαιο.

Όταν οι πλοιοκτήτες δεν γνωρίζουν τους ναυλωτές και επιθυμούν να ενημερωθούν από την αγορά γι’ αυτούς<sup>79</sup>, υπάρχει περίπτωση να θέσουν οι πλοιοκτήτες τα subjects στους ναυλωτές (Subject to approval of Charterers by Owners). Οι πλοιοκτήτες μπορούν να θέσουν ως επιπρόσθετη προϋπόθεση την παράδοση τραπεζικής εγγύησης από την τράπεζα του ναυλωτή, δηλαδή την έγγραφη διαβεβαίωση ότι η τράπεζα θα καλύψει την οφειλή του ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη<sup>80</sup>.

---

79. Είναι πολλές οι περιπτώσεις που το όνομα του ναυλωτή δεν αποκαλύπτεται κατά τα πρώτα στάδια των διαπραγματεύσεων είτε για να μην αποκαλύψουν στην αγορά τις δραστηριότητες τους είτε γιατί οι μεσίτες δεν επιθυμούν να τους αποκαλύψουν για να μην προσπαθήσουν να τους κάνουν by-pass.

80. Τραπεζική εγγύηση βέβαια απαιτείται πάντοτε όταν ο ναυλωτής είναι αμφιβόλου φερεγγυότητας ή τελείως καινούργιος στην αγορά.

Με την επίτευξη της τελικής συμφωνίας και την επιβεβαίωση της με e-mail, telex ή fax, το πλοίο θεωρείται πλέον οριστικά ναυλωμένο, παρόλο που δεν έχει ακόμα καταρτιστεί και υπογραφεί η αντίστοιχη γραπτή συμφωνία. Το ναυλοσύμφωνο θα δακτυλογραφηθεί από τον μεσίτη των ναυλωτών και θα αποσταλεί στους πλοιοκτήτες για υπογραφή ίσως και αρκετές ημέρες αργότερα, γεγονός που αποδεικνύει ότι ο κλασικός τρόπος δέσμευσης δύο μερών με την υπογραφή μιας σύμβασης, δεν ισχύει στην περίπτωση των ναυλώσεων. Τα αρμόδια δικαστήρια αποδέχονται την ισχύ μιας ναύλωσης με την απλή επιβεβαίωση της μέσω telex, e-mail ή fax μέσω των ναυλομεσιτών.

### 3.4 Ναύλωση Δεξαμενοπλοίων

#### 3.4.1 Γενικά

Κατά τη διαπραγμάτευση των ναυλώσεων υγρών καυσίμων, οι διαδικασίες που ακολουθούνται είναι οι ίδιες με αυτές που αναλύθηκαν παραπάνω αλλά σε πιο απλοποιημένη μορφή. Οι διαδικασίες και τα έντυπα είναι σε μεγάλο βαθμό τυποποιημένα, τα φορτία και οι διαδρομές, παρουσιάζουν ομοιομορφία, ενώ ο αριθμός των ναυλωτών και των πλοιοκτητών είναι πιο περιορισμένος σε σχέση με άλλες αγορές, με αποτέλεσμα οι διαπραγματεύσεις της ναύλωσης να καθίστανται λιγότερο χρονοβόρες και πολύπλοκες.

Στο χώρο των ναυλώσεων υγρών καυσίμων υπάρχουν σε διεθνές επίπεδο πολλά δίκτυα πληροφοριών, όπου αναγγέλλονται τα νέα φορτία που κυκλοφορούν στην αγορά και κάθε ενδιαφερόμενος (πλοιοκτήτης ή μεσίτης) παρακολουθεί τις ποσότητες των φορτίων που πρόκειται να μεταφερθούν, το είδος του φορτίου, τις ημερομηνίες και τα λιμάνια ή τις περιοχές φορτοεκφόρτωσης, τις ναυλώσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, κτλ.<sup>81</sup>.

Επιπλέον, κυκλοφορούν ημερήσιες και εβδομαδιαίες εκδόσεις που παρέχουν στους ενδιαφερόμενους πληροφορίες σχετικές με τις τιμές των ναύλων ανά διαδρομή, τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιριών, τις τιμές των πλοίων ανά κατηγορία, στοιχεία και δραστηριότητες

81. Το δίκτυο πληροφοριών Reuters υπήρξε για μεγάλο χρονικό διάστημα το σημαντικότερο μέσο επικοινωνίας στο χώρο των ναυλώσεων υγρών καυσίμων έπαψε όμως να χρησιμοποιείται από τους περισσότερους ναυλομεσίτες το 1999, καθώς η χρήση του στη ναυτιλία κατέστη δύσκολη λόγω της ενίσχυσης των υπηρεσιών σε άλλους κλάδους της οικονομίας

στόλων και φορτίων, καθώς και διάφορα άλλα χρηματοοικονομικά δεδομένα, πολλά από τα οποία λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία της ναύλωσης<sup>82</sup>.

### 3.4.2 Δείκτης WORLDSCALE

Ο δείκτης Worldscale (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale) είναι μία διεθνώς καθιερωμένη μονάδα μέτρησης των διακυμάνσεων στη ναυλαγορά tankers και αποτελεί ένα σχετικά εύκολο μηχανισμό για να περιγράψει κανείς τις διακυμάνσεις του στιγμιαίου ναύλου στην αγορά αυτή. Η δημιουργία αυτού του δείκτη ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εύρεσης ενός συστηματικού τρόπου περιγραφής της αγοράς δεξαμενοπλοίων, όπου ο αριθμός διαδρομών είναι τεράστιος με αποτέλεσμα η απλή παράθεση των ναύλων σε απόλυτα μεγέθη (δηλ. σε \$/ton) να μη βοηθάει πολύ στην περιγραφή της αγοράς.

Για τη συστηματική περιγραφή της ναυλαγοράς των tankers απαιτείται η θεώρηση ενός αντιπροσωπευτικού πλοιοκτήτη και ο υπολογισμός του στιγμιαίου ναύλου που θα έκανε τον πλοιοκτήτη να δεχθεί το ναύλο αυτό αντί να παροπλίσει το πλοίο. Γίνεται, λοιπόν, υπόθεση για ένα πλοιοκτήτη που έχει ένα tanker 75,000 τόννων DWT με τα εξής χαρακτηριστικά<sup>83</sup>:

Βύθισμα (θαλάσσιο νερό): 30,5 πόδια

Μέση οικονομική ταχύτητα: 14,5 κόμβοι

Κατανάλωση καυσίμου: Εν πλω 55 τόνοι/ημέρα και στο λιμάνι 110 τόνοι/ταξίδι

Χρόνος στο λιμάνι: 96 ώρες

Κατανάλωση καυσίμου: Εν πλω 55 τόνοι/ημέρα και στο λιμάνι 110 τόνοι/ταξίδι

---

82. Η «ShippingIntelligenceWeekly» είναι μία εβδομαδιαία έκθεση που κυκλοφορεί κάθε Παρασκευή, πενήντα εβδομάδες το χρόνο (εκτός Πάσχα και Χριστουγέννων) και αποτελεί μέρος των υπηρεσιών της εταιρίας ClarksonResearchServicesLtd, που είναι τομέας της ναυλομεσιτικής εταιρίας ClarksonsBrokers. Οι πληροφορίες που παρέχονται από την έκδοση αυτή αφορούν σε όλα τα θέματα των ναυλώσεων, ενώ οι πηγές τους είναι τόσο οι βάσεις

δεδομένων των δύο προαναφερθέντων εταιριών, όσο και πολλών άλλων εκδόσεων και οργανισμών. Τα στοιχεία της έκθεσης είναι πάντοτε τα νεότερα στοιχεία της αγοράς και υπόκεινται σε διαδικασία συνεχούς αξιολόγησης («Sources and Methods for the Shipping Intelligence Weekly», updated October 2012, www. Clarkson.net.)

83. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Καθηγητής Ε.Μ.Π., Δεκέμβριος 2005: “Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών Ι”, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου & Θαλασσιών Μεταφορών.

Χρόνος στο λιμάνι: 96 ώρες

Μεσιτικά έξοδα (ποσοστό μεσίτη): 2.5%

Fixed Hire Element: \$12,000/ημέρα (το «fixed hire element» είναι καθαρά εικονική τιμή που αντιπροσωπεύει το κόστος ευκαιρίας του πλοιοκτήτη αν διαθέσει το πλοίο του στη ναυλαγορά αντί να το δέσει).

Έτσι, για μια συγκεκριμένη διαδρομή και για τις τρέχουσες τιμές καυσίμων και λοιπών εξόδων, υπολογίζεται ο ναύλος εκείνος (σε \$/ton ωφελίμου φορτίου) που μόλις θα καλύπτει τα έξοδα του ταξιδιού (με επιστροφή) που αφορούν καύσιμα, λιμενικά τέλη, διόδια καναλιών, σύν \$12,000 την ημέρα για το tanker αυτό των 75,000 τόνων. Ο ναύλος αυτός λέγεται βασικός ναύλος για τη διαδρομή αυτή. Για όλες τις κύριες διαδρομές δεξαμενοπλοίων, οι βασικοί ναύλοι υπολογίζονται και εκδίδονται σε ειδικό βιβλίο κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Για μια συγκεκριμένη διαδρομή, ο βασικός ναύλος αλλάζει σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές καυσίμων, κ.λ.π.

**ΟΡΙΣΜΟΣ:** Καλούμε δείκτη **WORLDSCALE** σε μια διαδρομή την έκφραση

$WS = \text{Στιγμιαίος ναύλος στη διαδρομή } 100 / \text{Βασικός ναύλος στη διαδρομή } X 100$

### 3.4.3 Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων

Σημαντικός είναι ο αριθμός των ναυλοσυμφώνων που αφορούν στη μεταφορά χύδην υγρών φορτίων. Τα ASBA II και ASBATANKVOY, SHELLVOY6, BPVOY4 και ΕΧΧΟΝMOBILVOY 2005 είναι τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται με τη μεγαλύτερη συχνότητα για ναύλωση κατά ταξίδι.

Το ASBA II έχει δημιουργηθεί από το Association of Shipbrokers & Agents USA Inc. δηλ. την Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων των ΗΠΑ, το Σεπτέμβριο του 1984 και το ASBATANKVOY ορισμένα χρόνια νωρίτερα, το 1977, από τον ίδιο Αμερικανικό οργανισμό. Το ASBA II θεωρείται αρκετά παλιό, με αποτέλεσμα να απαιτεί πολλές επιπρόσθετες ρήτρες για τη ρύθμιση διαφόρων θεμάτων και το ASBATANKVOY που καταρτίστηκε και αυτό από τον ίδιο αμερικανικό οργανισμό, αλλά πολύ προγενέστερα,

παρουσιάζει επίσης πολλές ελλείψεις και προβλήματα. Παρόλα αυτά, χρησιμοποιούνται ιδιαίτερα στις μέρες μας με την προσθήκη επιπρόσθετων όρων.

Το SHELLVOY6, το BPVOY4 και το EXXONMOBILVOY έχουν καταρτιστεί από τις πετρελαϊκές εταιρείες SHELL, BP και EXXONMOBIL αντίστοιχα, με σκοπό να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των ίδιων των εταιρειών κατά τη σύναψη συμβάσεων ναυλώσεων. Η τελευταία τροποποίηση των SHELLVOY6 και EXXONMOBILVOY έγινε το 2005, ενώ το BPVOY4 τροποποιήθηκε τελευταία το 1998. Αυτά τα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται ιδιαίτερα πλήρη και επαρκή και γι' αυτό το λόγο χρησιμοποιούνται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα στις μέρες μας. Αποτελούν σύγχρονα ναυλοσύμφωνα, τα οποία προσεγγίζουν πολλά ζητήματα με λεπτομερή τρόπο, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τα παλαιότερα ναυλοσύμφωνα, τα οποία περιέχουν ασάφειες και ελλείψεις και οδηγούν τους συμβαλλόμενους σε διαμάχες και προστριβές..

Τα προαναφερθέντα τυποποιημένα συμβόλαια αποτελούν ναυλοσύμφωνα για ναύλωση δεξαμενόπλοιων για ένα μόνο ταξίδι και παρουσιάζουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους, γιατί έχουν καταρτιστεί από διαφορετικούς οργανισμούς, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και για να υπηρετήσουν διαφορετικές ανάγκες. Θίγουν από κοινού κάποια θέματα αλλά με διαφορετικό τρόπο παρουσίασης, ενώ διαφοροποιούνται και ως προς τις λεπτομέρειες στις οποίες υπεισέρχονται. Η λεπτομερής σύγκριση των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6, BPVOY4 και EXXONMOBILVOY αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εργασίας και περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο 4.

### **3.4.4 Όροι και Ρήτρες Ναυλοσυμφώνων Δεξαμενοπλοίων για Ναύλωση κατά Ταξίδι**

Όλα τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν ρητούς και υπονοούμενους όρους. Οι ρητοί όροι (expressterms) είναι αυτοί που περιγράφονται ρητώς, είτε στις τυποποιημένες φόρμες των ναυλοσυμφώνων είτε στο πρόσθετο παράρτημα (rider). Οι ρητοί όροι των ναυλοσυμφώνων διακρίνονται σε «περιγραφές» (representations), «προϋποθέσεις» (conditions) και «εγγυήσεις» (warranties).

Υπονοούμενοι όροι (impliedterms) είναι οι όροι που δεν περιγράφονται γραπτώς αλλά είναι τόσο φανεροί και ισχυροί που γίνονται σιωπηλά αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι πιο σημαντικοί υπονοούμενοι όροι του Αγγλικού Δικαίου αφορούν στην



αξιοπλοΐα (seaworthiness), τη δέουσα επιμέλεια εκτέλεσης της ναύλωσης (duedispatch) και τη μη παρέκκλιση (properroute).

Τα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα αποτελούνται από δύο μέρη: το πρώτο μέρος αποτελείται συνήθως από τυποποιημένα «τετράγωνα» όπου συμπληρώνονται στοιχεία όπως τα ονόματα και οι διευθύνσεις των συμβαλλομένων μερών, τα στοιχεία του πλοίου, τα χαρακτηριστικά του φορτίου, τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, κτλ. Το δεύτερο μέρος αποτελεί το κομμάτι του κειμένου όπου αναφέρονται οι ρήτρες. Στις περισσότερες περιπτώσεις, το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει κι ένα τρίτο μέρος, το οποίο ονομάζεται «rider», όπου συμπληρώνονται πρόσθετες ρήτρες.

Τα τυπικά μέρη ενός ναυλοσυμφώνου, καθώς και οι περιεχόμενες ρήτρες, αναλύονται με λεπτομέρεια στις επόμενες παραγράφους. Επειδή το ναυλοσύμφωνο για τις ναυλώσεις για ταξίδι που αφορά σε δεξαμενόπλοιο πρέπει να περιλαμβάνει κάποιες πολύ συγκεκριμένες πληροφορίες, στις επόμενες παραγράφους αναλύονται και οι ρήτρες που αφορούν ειδικά σε αυτά τα ναυλοσύμφωνα.

- ***Προοίμιο (Preamble)***

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ξεκινούν με ένα πρόλογο (προοίμιο) όπου παρουσιάζονται ο τόπος σύναψης και η ημερομηνία της συμφωνίας, καθώς και τα ονόματα και οι επιχειρηματικές έδρες των συμβαλλομένων μερών, δηλαδή του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Η ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου είναι η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας διαπραγμάτευσης των λεπτομερειών της ναύλωσης.

- ***Όνομα και περιγραφή του πλοίου (Name & Description of vessel)***

Στο ναυλοσύμφωνο αναφέρονται το όνομα, η ηλικία, η σημαία, ο τύπος, η χωρητικότητα, το νηολόγιο, κτλ του δεξαμενοπλοίου, καθώς και τα κατασκευαστικά στοιχεία και ο εξοπλισμός του. Γίνεται αναφορά στις αντλίες φορτίου του, στις δεξαμενές του, στα τρία προηγούμενα φορτία που έχει μεταφέρει, στους γερανούς και στην ανυψωτική τους δύναμη, στα συστήματα θέρμανσης για όλες τις δεξαμενές φορτίων, στη βαφή των δεξαμενών (εάν υπάρχει), στα συστήματα COW (Crude Oil Washing) και IGS (Inert Gas System) που αναφέραμε στο Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.2.3., κτλ. Επίσης, καθορίζεται η ταχύτητα του πλοίου κατά τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου. Στα ναυλοσύμφωνα των δεξαμενοπλοίων, τα συστήματα

Crude Oil Washing και Inert Gas περιγράφονται σε ξεχωριστές ρήτρες, οι οποίες αναφέρονται παρακάτω.

Όσον αφορά στη ταχύτητα, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αυξήσει τη ταχύτητα του πλοίου, ώστε αυτό να φτάσει σε κάποιο λιμάνι σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, αλλά η ταχύτητα αυτή δε θα πρέπει να ξεπερνά την μέγιστη που έχει δοθεί από τους πλοιοκτήτες στα ερωτηματολόγια των ναυλωτών, ενώ ανάλογα με την αύξηση της ταχύτητας, θα αυξηθεί και ο υπολογιζόμενος ναύλος. Αν το πλοίο δεν μπορέσει να επιτύχει την αναφερόμενη ταχύτητα ή να αναπτύξει την ταχύτητα που θέλει ο ναυλωτής, θα είναι υπεύθυνο για όλα τα έξοδα και τις ζημιές που θα προκύψουν από αυτή του την αδυναμία, και το κόστος των ζημιών θα αφαιρείται από τυχόν demurrage (σταλίες) που βαρύνουν το ναυλωτή, εκτός εάν αιτία ήταν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, έλεγχοι από παράκτιους σταθμούς ή λόγοι ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

- **Κατάσταση του πλοίου (Condition of vessel)**

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να επιβεβαιώσει ότι το πλοίο του είναι κατάλληλο για να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι.

- **Γεωγραφική θέση του πλοίου (Vessel's present position)**

Εκτός από τη γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη σύναψη της συμφωνίας, θα πρέπει να αναφέρεται και ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης του στο λιμάνι φόρτωσης. Συνήθως, ο όρος αυτός απαιτεί από τον πλοιοκτήτη να ειδοποιεί γραπτώς τον ναυλωτή για τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης (ETA: Estimated Time of Arrival) στο λιμάνι φόρτωσης.

- **Περιγραφή του φορτίου (Description of cargo)**

Τα περισσότερα δεξαμενόπλοια είναι κατάλληλα σχεδιασμένα ώστε να μεταφέρουν μέχρι και 3 διαφορετικά είδη φορτίων, τα οποία ορίζονται μέσα στο ναυλοσύμφωνο κατά τη ναύλωση του πλοίου. Ο όρος που αφορά στη περιγραφή των φορτίων κατοχυρώνει τον πλοιοκτήτη έναντι των απαιτήσεων του ναυλωτή σε περίπτωση ανάμιξης των φορτίων ή στην περίπτωση που ο ναυλωτής απαιτήσει να μεταφέρει φορτία που δε διαχωρίζονται εύκολα.

Επίσης, με αυτόν τον όρο διευκρινίζεται το ποσοστό κατά το οποίο είναι δυνατό να αποκλίνει η ποσότητα του φορτίου, το οποίο είναι συνήθως 5% ή 10% περισσότερο ή λιγότερο. Δικαίωμα επιλογής του ποσοστού έχουν είτε οι ναυλωτές είτε οι πλοιοκτήτες,

ανάλογα με το τι έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο “5% more or less owner’s (or charterer’s) option”.

Αν συμφωνηθεί η φόρτωση του πλοίου να γίνει με "full cargo", δηλαδή πλήρες φορτίο, τότε θα πρέπει να φορτωθεί το σύνολο της χωρητικότητας του πλοίου.

- **Τόποςφόρτωσηςκαιεκφόρτωσης (Loading and discharging places)**

Σε αυτό τον όρο αναγράφονται, εκτός των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης, επίσης η σειρά προσέγγισης των λιμανιών, τα ασφαλή αγκυροβόλια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν, τα μέγιστα και ελάχιστα επιτρεπόμενα βυθίσματα, αλλά και ο όρος «AlwaysAfloatorSafelyAground» (ΑΑΟΣΑ)<sup>84</sup>.

- **Επαναφόρτωση (Reloading)**

Αν το πλοίο εκφορτώσει μέρος από το φορτίο του σε ένα λιμάνι, τότε μπορεί να υπάρξει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που να δίνει στο ναυλωτή το δικαίωμα να ξαναφορτώσει τον ελεύθερο χώρο του πλοίου με φορτίο, στο ίδιο ή σε άλλο λιμάνι εκφόρτωσης που θα προσδιοριστεί από το ναυλωτή, πάντα με γνώμονα την ασφαλή φόρτωση του πλοίου. Τα λιμάνια επαναφόρτωσης καθορίζονται από πριν, θα πρέπει να βρίσκονται μέσα στη ρότα των λιμανιών εκφόρτωσης και τα έξοδα κάθε επιπρόσθετου λιμανιού θα βαρύνουν τους ναυλωτές. Σε περίπτωση χρήσης αυτής της ρήτρας, ο αντίστοιχος ναύλος θα πρέπει επίσης να έχει καθοριστεί από πριν.

- **Περίοδος ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση και ακύρωση του συμβολαίου (Laydays andCancelling)**

Στον όρο αυτό, που έχει καθιερωθεί ως Lay/Can, καθορίζεται με ακρίβεια η περίοδος ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση, και προβλέπεται ότι αν το πλοίο καθυστερήσει με υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη, θα μπορούν οι ναυλωτές να το ακυρώσουν. Εάν η καθυστέρηση προκλήθηκε από αλλαγήστις οδηγίες των ναυλωτών, τότε η περίοδος ετοιμότητας θα επεκταθεί. Σε περίπτωση καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δηλώσει στους ναυλωτές πότε υπολογίζει ότι θα είναι έτοιμο το πλοίο. Αν οι ναυλωτές δε δηλώσουν ότι επιθυμούν να τερματίσουν τη ναύλωση μέσα σε 4 μέρες από τη νέα επιστολή ετοιμότητας ή 2 ημέρες από την cancelling date (ημέρα ακύρωσης), τότε θα γίνει τροποποίηση του ναυλοσυμφώνου και η νέα ημερομηνία ετοιμότητας θα είναι η ημέρα ακύρωσης.

---

84. Ναυτικός όρος που περιγράφει τον ελλιμενισμό πλοίου σε παλιρροιακά νερά.

Σε αυτήν την περίπτωση, οι ναυλωτές συνεχίζουν να διατηρούν το δικαίωμα απαίτησης αποζημίωσης από τους πλοιοκτήτες, για τυχόν ζημιές που έχουν υποστεί.

• **Ναύλος (Freight)**

Στη ναύλωση δεξαμενοπλοίων, ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται με βάση τις τιμές του δείκτη Worldscale και σύμφωνα με τον ρυθμό εκφόρτωσης και τη συνολική ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να φορτωθεί. Κάθε χρόνο εκδίδεται νέος κατάλογος Worldscale, όπου υπάρχουν αλλαγές όρων και τιμών, γι' αυτό στο ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να διευκρινίζεται η έκδοση που ισχύει. Συνήθως, ισχύει η τιμή του Worldscale της ημερομηνίας φόρτωσης ή της ημερομηνίας των φορτωτικών ή της ημερομηνίας του ναυλοσυμφώνου.

Ο ναύλος συνήθως αποτελεί ένα ποσοστό της τιμής που καθορίζει η τρέχουσα κλίμακα Worldscale κατά την ημέρα έναρξης της φόρτωσης του φορτίου, για την διαδρομή στην οποία πρόκειται να πραγματοποιηθεί το ταξίδι. Αν το ταξίδι πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε θαλάσσια διαδρομή για την οποία δεν υπάρχει δείκτης Worldscale, τότε ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αποταθούν στο Worldscale Association του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης και να ζητήσουν τον καθορισμό του κατάλληλου δείκτη για την διαδρομή που τους αφορά. Εάν το φορτίο μεταφορτωθεί στη θάλασσα, αυτό δε θα θεωρηθεί σαν επιπλέον λιμάνι και ο ναύλος θα παραμείνει ίδιος. Εάν η μεταφόρτωση του φορτίου γίνει από πλοίο σε πλοίο, ο ναύλος για το ταξίδι θα είναι αυτός που ορίζεται από το New Worldscale<sup>85</sup> για το Transshipment Area, όπως ήταν τροποποιημένο τη μέρα που εκδόθηκε το ναυλοσύμφωνο ή όπως καθορίστηκε από τον ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη.

Η καταβολή του ναύλου θα γίνει από το ναυλωτή, χωρίς έκπτωση, κατά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του φορτίου στον προορισμό του και αφού αφαιρεθούν τα έξοδα λιμανιών ή οι προκαταβολές που πήρε ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης στα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης και τα ασφάλιστρα, ενώ, δε θα γίνει καμιά μείωση για νερό ή άλλα στοιχεία που θα βρεθούν μέσα στο φορτίο.

---

85. Σύμφωνα με την τελευταία αναθεώρηση του δείκτη Worldscale που έγινε στις 31 Ιανουαρίου 2012, transshipmentareas, δηλαδή περιοχές μεταφόρτωσης, ονομάζονται οι περιοχές που βρίσκονται εκτός των ορίων ενός λιμένος όπου δεν υπάρχουν

*υπηρεσίες πρόσδεσης. Οι δείκτες Worldscale που αφορούν σε ταξίδια τα οποία περιλαμβάνουν περιοχές μεταφόρτωσης, αναφέρονται στη Λίστα 3, Μέρος D του Προοιμίου και υπολογίζονται βάσει της θεώρησης των περιοχών μεταφόρτωσης ως λιμάνια (www.worldscale.co.uk)*

Οι πλοιοκτήτες ζητούν να μη γίνεται μείωση της τιμής του ναύλου στην περίπτωση που ανιχνευθεί μέσα στο φορτίο νερό ή απόβλητα πετρελαίου, και για να ενισχύσουν τη θέση τους αναθέτουν την επιθεώρηση του φορτίου σε ανεξάρτητους επιθεωρητές, τα έξοδα της οποίας βαρύνουν τους ναυλωτές, οι οποίοι και την αποφεύγουν. Έτσι, συνήθως, λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία των προμηθευτών του φορτίου που πιθανώς να είναι μεροληπτικά.

Εάν ο ναυλωτής δεν προμηθεύσει τελικά το πλοίο με πλήρες φορτίο, τότε το πλοίο οφείλει να πραγματοποιήσει το ταξίδι του και ο ναυλωτής θα καταβάλει στον πλοιοκτήτη deadfreight (νεκρό ναύλο) για τον κενό χώρο φορτίου.

Αν το πλοίο φορτώσει πάνω από την ποσότητα που συμφωνήθηκε, τότε ο ναύλος που θα καταβληθεί για την επιπλέον ποσότητα θα είναι το μισό του ναύλου που έχει ήδη συμφωνηθεί. Η ποσότητα του φορτίου δε θα ξεπερνά, σε καμία περίπτωση, την ανώτερη ποσότητα που προβλέπει η International Load Line Convention (Διεθνής Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης).

Αν οι ναυλωτές ζητήσουν αύξηση της ταχύτητας του πλοίου, τότε θα αυξηθεί και ο δείκτης Worldscale. Εάν το πλοίο δεν διατηρήσει την ταχύτητα που ορίστηκε, εξαιτίας μηχανικής βλάβης ή άλλου λόγου, ο ναύλος θα υπολογιστεί με βάση τη μέση ταχύτητα που επιτεύχθηκε από το πλοίο σύμφωνα με το BP Worldwide Marine Distance Tables<sup>86</sup>.

Η καταβολή του ναύλου θα γίνει αμέσως μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, για την ποσότητα του φορτίου που αναγράφεται στις φορτωτικές που εξέδωσαν οι φορτωτές. Η πληρωμή θα γίνει σε δολάρια ΗΠΑ και στην τράπεζα που έχει ορίσει ο πλοιοκτήτης. Για την αποφυγή απάτης ή λάθους, το ναυλοσύμφωνο θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες για την πλήρη πληρωμή του ναύλου, δηλαδή τα στοιχεία της τράπεζας και το όνομα και τον αριθμό λογαριασμού.

86. Οι πίνακες BP Worldwide Marine Distance Tables χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία πάνω από 50 χρόνια και έχουν υιοθετηθεί από τη βιομηχανία ως πρότυπο αναφοράς για τον υπολογισμό της απόστασης του ταξιδιού ανάμεσα στους πλοηγικούς σταθμούς των λιμανιών ή τόπων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Δημιουργήθηκαν από το ναυτιλιακή εταιρία BPShipping, καταρτίστηκαν από έμπειρους καπετάνιους και καλύπτουν πάνω από 3,000 από τα συχνότερα επισκέψιμα λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων τερματικών και θέσεων παραβολής ([www.atobviaconline.com](http://www.atobviaconline.com)).

- **Φόρτωση, Εκφόρτωση, Χειρισμός Φορτίου (Loading, Discharging, Cargo Handling)**

Καθορίζεται ο καταμερισμός ευθύνης και κόστους για το χειρισμό του φορτίου κατά την φορτοεκφόρτωση. Οι ναυλωτές αναλαμβάνουν τα έξοδα της φόρτωσης του φορτίου στις δεξαμενές του πλοίου μέχρι το σημείο σύνδεσης των αγωγών (μάνικες) στις βάνες του πλοίου, ενώ από τη στιγμή που θα εισέλθει το φορτίο στο πλοίο, η ευθύνη του φορτίου μετατίθεται στον πλοιοκτήτη. Στην εκφόρτωση συμβαίνει το αντίθετο: τα έξοδα και ο κίνδυνος της εκφόρτωσης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη μέχρι τις βάνες (*manifolds*) του πλοίου.

Το πλοίο πρέπει να διαθέτει όλες τις απαραίτητες αντλίες, την ισχύ και τα εργατικά χέρια για την πρόσδεση του πλοίου, τη σύνδεση και αποσύνδεση των αγωγών και την ομαλή εκφόρτωση του φορτίου. Οι υπερωρίες του πληρώματος και ο επιπρόσθετος εξοπλισμός που ίσως χρειαστεί για την εκφόρτωση, βαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

Εάν η παραγωγή ενέργειας πάνω στο πλοίο με δικά του μέσα δεν επιτρέπεται από τους κανονισμούς, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να εξασφαλίσει με δικά του έξοδα την ενέργεια που είναι απαραίτητη για τη φορτοεκφόρτωση.

Αφού καθοριστούν τα έξοδα που βαρύνουν τις δύο πλευρές, το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο πλοίαρχος μπορεί να ζητήσει επίβλεψη και αποδοχή από τη στεριά για τη σύνδεση και αποσύνδεση των αγωγών στο πλοίο.

Αν οι ναυλωτές απαιτήσουν τη χρήση συστήματος COW, τότε, η καθορισμένη περίοδος εκφόρτωσης θα αυξηθεί κατά 6 ώρες.

Οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν την ευθύνη ότι το πλοίο θα εκφορτώσει πλήρες φορτίο μέσα σε 24 ώρες (ή ανάλογο χρόνο αν πρόκειται για μικρότερη ποσότητα φορτίου) ή ότι θα διατηρήσει ελάχιστη πίεση εκφόρτωσης 100PSI σε όλη τη διάρκεια της εκφόρτωσης, δεδομένου ότι συνήθως οι παράκτιοι σταθμοί είναι σε θέση να δεχθούν την εκφόρτωση σε τόσο χρόνο ή πίεση. Εάν οι υπηρεσίες της ξηράς δεν είναι ικανές να δεχτούν την εκφόρτωση του φορτίου στον καθορισμένο χρόνο ή στη συμφωνημένη πίεση, ο πλοίαρχος θα πρέπει να παραδώσει στον συγκεκριμένο τερματικό σταθμό σχετικό Notice of Protest

(σημείωμα διαμαρτυρίας) και πριν από τη αναχώρηση του πλοίου από την προβλήτα να εξασφαλίσει την υπογραφή του υπευθύνου. Εάν δεν υπάρχουν τα αντίγραφα των Notice of Protest που εξέδωσε το πλοίο για την εκφόρτωση του φορτίου και το ωριαίο ημερολόγιο - υπογεγραμμένο από τον αξιωματικό του πλοίου και του λιμανιού ή τον εκπρόσωπο του ναυλωτή - οι ναυλωτές δε έχουν την υποχρέωση να καταβάλλουν επιπλέον ποσό στους πλοιοκτήτες για επιπρόσθετο χρόνο.

Αν υπάρξει καθυστέρηση λόγω αδυναμίας του πλοιοκτήτη να παρέχει εξοπλισμό και υπηρεσίες αλλά και οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει που οφείλεται σε αδυναμία του πλοίου να εκφορτώσει το φορτίο στο συμφωνημένο χρόνο, τότε, ο χρόνος δε θα υπολογίζεται.

- ***Laytime (Χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση, σταλίες)***

*Laytime* είναι ο χρόνος που έχει στη διάθεση του ο ναυλωτής για να φορτώσει και να εκφορτώσει το φορτίο. Τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν ιδιαίτερο όρο που καθορίζει τον χρόνο που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση, ο οποίος σύμφωνα με το Worldscale είναι γύρω στις 72 ώρες, αλλά υπόκειται, βεβαίως, σε διαπραγματεύσεις. Το *laytime* είναι μια χρονική περίοδος, η οποία παρέχεται στο ναυλωτή χωρίς επιπλέον έξοδα για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου.

Εάν οι ναυλωτές αρχίσουν να φορτώνουν ή εκφορτώνουν το πλοίο πριν από το χρόνο που έχει συμφωνηθεί, τότε, ο χρόνος θα αρχίσει να υπολογίζεται από τον πραγματικό χρόνο φόρτωσης. Ο χρόνος δε θα μετρά αν χάθηκε λόγω παράβασης του ναυλοσυμφώνου από τους πλοιοκτήτες ή λόγω μηχανικής βλάβης του πλοίου, απεργίας, διακοπής εργασίας από το πλήρωμα ή τα ρυμουλκά ή τους πλοηγούς. Επίσης, δεν υπολογίζεται ως *laytime* ο χρόνος που δαπανήθηκε για καθαρισμό δεξαμενών ή σωληνώσεων, αν γίνεται χειρισμός του έρματος ή αν το πλοίο παραμείνει έξω από λιμάνι λόγω παλίρροιας, απεργιών σε ρυμουλκά, πλοηγούς κλπ. Οποιοσδήποτε καθυστερήσεις προκύψουν που θα οφείλονται σε καιρικές συνθήκες ή σε φωτιά, έκρηξη, μηχανική βλάβη, απεργία, εργατική διαμάχη, εθνική εξέγερση θα υπολογίζονται ως σταλίες ή επισταλίες κατά το ήμισυ, εφόσον δεν ήταν υπό τον έλεγχο των ναυλωτών, των πλοιοκτητών ή των πρακτόρων τους.

Κατά την άφιξη του πλοίου στο αγκυροβόλιο του λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος πρέπει να δώσει επιστολή ετοιμότητας

(Notice of Readiness) και να ενημερώσει το ναυλωτή με γράμμα ή τηλεγράφημα ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο. Ο χρόνος του *laytime* αρχίζει να μετρά συνήθως έξι ώρες μετά την αποδοχή αυτής της ειδοποίησης ή την άφιξη του πλοίου στην προβλήτα. Το Notice of Readiness δεν υπολογίζεται νωρίτερα από τον καθορισμένο χρόνο που αρχίζουν τα *laydays* εκτός αν το έχουν αποδεχτεί οι ναυλωτές, ενώ, αν η ειδοποίηση ετοιμότητας δοθεί από ραδιοτηλέφωνο θεωρείται ως γραπτή.

Ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να φορτώσει ή να εκφορτώσει και κατά τη διάρκεια της νύχτας, εάν το επιτρέπουν οι κανονισμοί του λιμανιού. Αν, όμως, ο ναυλωτής απαγορεύει τη φόρτωση ή εκφόρτωση τη νύχτα, ο χρόνος που θα χαθεί θα υπολογίζεται.

Ο χρόνος που καταναλώνεται στην μετακίνηση μεταξύ διαφορετικών προβλητών (*shiftings*) βαρύνει το ναυλωτή και υπολογίζεται ως *laytime* ή *demurrage*, ενώ ο χρόνος που απαιτείται για την μετακίνηση του πλοίου από το αγκυροβόλιο του λιμανιού στην προβλήτα φόρτωσης ή εκφόρτωσης δε υπολογίζεται. Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση του έρματος (*deballasting*), όπως επίσης και στην περίπτωση που στο αγκυροβόλιο γινόταν *lightering*, δηλαδή εκφόρτωση σε φορτηγίδες για να ελαφρύνει το πλοίο ώστε να εισέλθει στο κύριο λιμάνι. Όταν το *lightering* γίνει στην ανοιχτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος εκτός του λιμανιού εκφόρτωσης, ο χρόνος του *lightering* και η απόσταση υπολογίζονται.

Μία διαθέσιμη προβλήτα θεωρείται μη προσβάσιμη μόνο αν εμποδίζεται από άσχημο καιρό, παλίρροια, πάγο, αναμονή πλοηγών ή ρυμουλκών ή κίνηση στο λιμάνι. Εάν οι ναυλωτές αποτύχουν να ορίσουν συγκεκριμένη προβλήτα στο λιμάνι, τότε η πρώτη προβλήτα που θα αρχίσει να φορτώνει ή εκφορτώνει θα θεωρηθεί η προκαθορισμένη.

Οι μάνικες φόρτωσης και εκφόρτωσης παρέχονται, συνδέονται και αποσυνδέονται είτε από το ναυλωτή είτε από τον πλοιοκτήτη, αλλά ο χρόνος που απαιτείται καταλογίζεται στον ναυλωτή, και οι σταλίες και οι επισταλίες εξακολουθούν να μετρούνται μέχρι οι μάνικες να αποσυνδεθούν. Ο χρόνος εξακολουθεί να μετρά μέχρι να αποσυνδεθούν οι μάνικες ή αν το πλοίο έχει καθυστερήσει πάνω από μία ώρα την αποσύνδεση, τότε εξακολουθεί να μετρά ως την τελική απομάκρυνση του πλοίου. Εάν, μετά από την τελική αποσύνδεση των μανικών, το



πλοίο βρίσκεται σε αναμονή για την ολοκλήρωση των εγγράφων του φορτίου και την παράδοση τους, ο χρόνος θα αρχίσει να μετρά μετά από 2 ώρες και θα ολοκληρωθεί με τη συμπλήρωση αυτών των εγγράφων.

Εάν το πλοίο φτάσει νωρίτερα στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο ναυλωτής θα μπορεί να το αποδεχτεί από εκείνη την ώρα, οπότε θα αρχίσουν να ισχύουν τα laydays. Οι Κυριακές και οι αργίες υπολογίζονται ως laytime εκτός αν η νομοθεσία του λιμανιού ή του κράτους απαγορεύουν την εργασία τις Κυριακές ή τις αργίες.

- ***Επισταλίες (Demurrage)***

Εάν ο χρόνος που τελικά δαπανήθηκε για τη φόρτωση και εκφόρτωση ξεπεράσει τον προκαθορισμένο χρόνο του laytime (σταλίες), οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν επισταλίες στον πλοιοκτήτη. Οι επισταλίες δε ισχύουν όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε απεργία του πληρώματος του πλοίου, των ρυμουλκών ή των πλοηγών ή οποιαδήποτε άλλη αιτία πέρα από τον έλεγχο των ναυλωτών, ενώ οι επισταλίες ισχύουν στη μισή τους τιμή εάν υπάρξει φωτιά ή έκρηξη, η οποία επηρεάζει τις εγκαταστάσεις των εισαγωγέων ή εξαγωγέων του φορτίου.

Οι επισταλίες καθορίζονται ως ποσοστό της τιμής του δείκτη Worldscale για το συγκεκριμένο ταξίδι και μέγεθος πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει μέσα σε 60 μέρες από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης να δηλώσει στους ναυλωτές ότι υπάρχουν επισταλίες και μέσα σε 90 μέρες να απαιτήσει την πληρωμή τους, καταθέτοντας τα σχετικά έγγραφα, διαφορετικά οι ναυλωτές δε φέρουν καμία ευθύνη.

- ***Ρήτρα Crude Oil Washing (COW clause)***

Για το σύστημα COW γίνεται ειδική αναφορά στο ναυλοσύμφωνο διότι επιβραδύνει τον ρυθμό εκφόρτωσης, επομένως εάν απαιτηθεί περισσότερος χρόνος για την πραγματοποίηση της θα επιβαρυνθεί ο ναυλωτής. Συνήθως, λοιπόν, ο χρόνος που θα δαπανηθεί για το πλύσιμο των δεξαμενών υπολογίζεται ως laytime και οι ώρες που έχουν συμφωνηθεί για την εκφόρτωση αυξάνονται κατά 0,75 ώρες για κάθε δεξαμενή που καθαρίζεται.

- ***Ρήτρα Inert Gas (Inert Gas clause)***

Όσον αφορά στο Inert Gas System, το χρονικό διάστημα που θα απαιτηθεί για αδρανοποίηση των αερίων των δεξαμενών φορτίου καταχωρείται ως laytime ή ως

demurrage (αν το πλοίο είναι σε σταλίες). Εάν το σύστημα αποτύχει να λειτουργήσει, ο χρόνος που χάθηκε δεν υπολογίζεται. Οπλοιοκτήτης διαβεβαιώνει στο ναυλοσύμφωνο ότι το πλοίο του θα φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης με τις δεξαμενές του αδρανοποιημένες, δηλ. απαλλαγμένες από επικίνδυνα αέρια που μπορεί να προκαλέσουν έκρηξη, και ότι θα παραμείνει έτσι σε όλη τη διάρκεια της φόρτωσης.

- ***Ρήτρα αλλαγής λιμανιού (Diversion Clause)***

Ανεξάρτητα με οτιδήποτε ισχύει σε ένα ναυλοσύμφωνο και ανεξάρτητα από τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης που έχουν οριστεί και τις φορτωτικές που έχουν εκδοθεί, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αλλάξουν τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, τα επιπλέον έξοδα επιβαρύνουν τους ναυλωτές και ο ναύλος υπολογίζεται με βάση το ταξίδι που τελικά πραγματοποιήθηκε.

- ***Μεθόρμηση (Shifting)***

Σε περίπτωση πιθανής μεθόρμησης του πλοίου, δηλαδή μετακίνησης του από μία προβλήτα σε μία άλλη κατά την φόρτωση ή την εκφόρτωση, συμφωνείται ο συμβαλλόμενος που θα αναλάβει το σχετικό κόστος.

- ***Παρέκκλιση (Deviation)***

Περιγράφει το δικαίωμα του πλοίου να παρεκκλίνει της κανονικής πορείας του προκειμένου να σώσει ζωή ή περιουσία στη θάλασσα. Ο όρος αυτός μπορεί να ενσωματώνει και τη ρήτρα «***P&IBunkeringClause***» που δίνει το δικαίωμα στο πλοιοκτήτη να παρεκκλίνει για να παραλάβει καύσιμα.

- ***Ρήτρα Επίσχεσης (LienClause)***

Αναφέρεται στο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ασκήσει επίσχεση του φορτίου προκειμένου να εξασφαλίσει την είσπραξη του οφειλόμενου ναύλου. Οι ναυλωτές με κύρος, όπως για παράδειγμα η SHELL, προσθέτουν τον όρο «***anti-lienclause***» που αναιρεί στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα να μπορεί να προχωρήσει σε επίσχεση του φορτίου.

- ***Γενική Αβαρία (General Average)***

Καθορίζεται ο τόπος και ο τρόπος διακανονισμού σε περίπτωση γενικής αβαρίας.

Η γενική αβαρία αποτελεί όρο του Ναυτικού Δικαίου που απαντάται κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές, όπου κατά τη διεξαγωγή τους, πολλές φορές καθίσταται αναγκαία, λόγω εκτάκτων καταστάσεων, η απόρριψη μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα, προς ανακούφιση και διάσωση του πλοίου και του υπόλοιπου φορτίου. Η "αβαρία" αναπτύχθηκε ως ναυτικό έθιμο το οποίο σήμερα αποτελεί ειδικό θεσμό (των αβαριών) που ειδικές περί αυτού νομικές διατάξεις παρέχουν τους σχετικούς ορισμούς και ρυθμίσεις των, εκ των επερχομένων ζημιών, αποζημιώσεων. Από την αρχή της εφαρμογής της αβαρίας, που εξελίχθηκε σε ναυτικό έθιμο, θεωρήθηκε δίκαιο η προκαλούμενη ζημία εκ της θυσίας μέρους του φορτωμένου φορτίου, να μοιράζεται μεταξύ όλων εκείνων που έχουν συμφέρον από την επελθούσα διάσωση του πλοίου και του υπόλοιπου φορτίου. Η παλαιά αυτή ναυτική συνήθεια αποτέλεσε τη βάση του θεσμού της αβαρίας την οποία σχεδόν όλα τα ναυτικά κράτη προσπάθησαν εξ αρχής να ρυθμίσουν, νομοθετικά τουλάχιστον για το δίκαιο καταμερισμό των επερχομένων οικονομικών συνεπειών. Με το χρόνο και με την αύξηση της παγκόσμιας ναυτιλίας, στην αβαρία προσθέτονταν και άλλες ζημιές ή δαπάνες που γίνονταν προς το συμφέρον του πλοίου και του φορτίου. Έτσι κατέστη αναγκαία η διεθνής συνεννόηση των ναυτικών κρατών για τη ρύθμιση των διαφόρων απαιτήσεων, που αναφύονταν με πολύπλοκα ζητήματα, επί ενιαίου κανονισμού. Τελικά οι διεθνείς αυτές συνεννοήσεις που ξεκίνησαν το 1877 κατέληξαν στη διατύπωση κανόνων αβαρίας διεθνούς εφαρμογής που βελτιούμενες με συμπληρώσεις, κωδικοποιήθηκαν και αποτέλεσαν τον λεγόμενο «Κώδικα κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας» του 1890, γνωστών στο ναυτιλιακό χώρο ως "York and Antwerp Rules". Επ' αυτών προσαρμόσθηκαν οι νομοθεσίες των διαφόρων ναυτικών χωρών μεταξύ των οποίων και η ελληνική, με ειδικές διατάξεις που περιείχε ο άλλοτε Εμπορικός Νόμος<sup>87</sup>.

- **Δίκαιο και διαιτησία (Law and Arbitration)**

Συμφωνείται πιο δίκαιο θα διέπει μία πιθανή διαιτησία, ο τόπος και ο τρόπος επίλυσης της, σε πόσο χρόνο μετά την εκφόρτωση θα μπορούν να αρχίσουν οι διαδικασίες της διαιτησίας, κ.τ.λ.

87. [en.wikisource.org](http://en.wikisource.org) – Webster's Third New International Dictionary, Konemann Editions, 1993 – Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου (2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση): «Ναυλώσεις», Εκδ. Αθ. Σταμούλης).

- **Φορτωτικές (Bill of Lading)**

Προσδιορίζεται ο τρόπος έκδοσης και υπογραφής των φορτωτικών.

- **Προμήθειες και Μεσιτικές Αμοιβές (Commissions and Brokerages)**

Καθορίζονται οι μεσιτικές προμήθειες, οι οποίες υπολογίζονται επί του ναύλου και των επισταλιών (εάν προκύψουν).

- **Υποναύλωση (Assignment)**

Περιγράφει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να υποναυλώσει το πλοίο.

- **Clean Ballast**

Όταν ένα πλοίο ταξιδεύει άφορτο, για να διατηρήσει την ευστάθεια του απαιτείται έρμα (ballast), που είναι ένα σύνολο βαρών που προστίθεται στο πλοίο για την επίτευξη ευστάθειας. Στα δεξαμενόπλοια το έρμα αποτελείται από θαλασσινό νερό (water ballast), με το οποίο γεμίζονται ειδικές δεξαμενές του πλοίου. Όταν ένα πλοίο ταξιδεύει άφορτο, τότε λέγεται ότι ταξιδεύει «υπό έρμα» («in ballast»).

Στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων, η εκφόρτωση έρματος γίνεται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και απαιτεί συμμόρφωση με τους διεθνούς κανονισμούς, οι οποίοι επιβάλλουν ιδιαίτερες προδιαγραφές στο έρμα ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη μεταφορά θαλάσσιων οργανισμών μέσω του έρματος. Σε κάποιες περιοχές απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη έρματος, με αποτέλεσμα να αναγκάζονται τα πλοία να παραδίδουν το έρμα τους σε αναγνωρισμένες εγκαταστάσεις υποδοχής στα λιμάνια και να επιβαρύνονται με πιθανή χρέωση.

- **Ερωτηματολόγια των ναυλωτών (Questionnaires)**

Η πλειοψηφία των ναυλωτών δεξαμενοπλοίων διαθέτει εξειδικευμένα ερωτηματολόγια (questionnaires), τα οποία υποχρεώνεται να συμπληρώσει η πλοιοκτήτρια εταιρία πριν από τη ναύλωση ενός πλοίου της. Τα questionnaires συμπληρώνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και είναι απαραίτητα για την ολοκλήρωση της ναύλωσης γιατί τα στοιχεία που περιέχουν δίνουν τη δυνατότητα στο ναυλωτή να έχει πλήρη γνώση του

πλοίου και των διαχειριστών του. Τα ερωτηματολόγια, εκτός από την πλήρη περιγραφή του πλοίου και του εξοπλισμού που διαθέτει, περιέχουν τα πιστοποιητικά του πλοίου, τα πλήρη στοιχεία του πλοιοκτήτη και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, τα στοιχεία του πληρώματος, κλπ. Ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση αν το ερωτηματολόγιο του έχει συμπληρωθεί λανθασμένα ή ελλιπώς από τον πλοιοκτήτη. Εάν τα στοιχεία που περιέχονται στο ερωτηματολόγιο είναι διαφορετικά από αυτά του ναυλοσυμφώνου, τότε πιο ισχυρά θεωρούνται τα στοιχεία του ναυλοσυμφώνου.

Τα ερωτηματολόγια καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την επιλογή του πλοίου που θα ναυλωθεί και χρησιμοποιούνται ιδιαίτερα όταν τα πλοία πρόκειται να προσεγγίσουν προβλήτες με ιδιαίτερες προδιαγραφές.

- ***Υπολείμματα φορτίου (Cargo Retention)***

Εάν μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του φορτίου μείνουν στις δεξαμενές του πλοίου υπολείμματα, οι ναυλωτές θα πρέπει να καλέσουν ένα ανεξάρτητο επιθεωρητή για να αποφασίσει αν κάποια ποσότητα από αυτό το υλικό αποτελεί μέρος του φορτίου. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας θα είναι οριστικά και για τα δύο μέρη, ενώ, οι ναυλωτές θα πρέπει να αφαιρέσουν από το ναύλο ποσό ίσο με τη FOB<sup>88</sup> αξία, στο λιμάνι φόρτωσης, της ποσότητας που απέμεινε.

- ***Προσέγγιση στο λιμάνι Sullom Voe***

Οι κανονισμοί που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες κατά την προσέγγιση ενός δεξαμενόπλοιου στο λιμάνι Sullom Voe της Αγγλίας είναι ιδιαίτερα αυστηροί. Οι ναυλωτές δίνουν συγκεκριμένες οδηγίες για τη διάθεση του έρματος και επιπλέον απαγορεύεται να απορρίψει το πλοίο οποιαδήποτε απόβλητα που μπορεί να φέρουν ποσότητες πετρελαιοειδών, όπως τα απόβλητα του μηχανοστασίου, του αντλιοστασίου, κλπ. Στο λιμάνι Sullom Voe, ορίζονται ο ρυθμός φόρτωσης του φορτίου και ταυτόχρονης εκφόρτωσης του έρματος ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, ενώ καθορίζεται και συγκεκριμένες προδιαγραφές για τις αντλίες του πλοίου ώστε να διασφαλιστεί η γρήγορη λειτουργία τους.

88.*FreeOnBoard*: "Ελεύθερο επί του πλοίου", Διεθνής Εμπορικός Όρος που χρησιμοποιείται για μεταφορά διά θαλάσσης και σημαίνει ότι ο πωλητής εκπληρώνει την υποχρέωση του να εκτελωνίσει τα εμπορεύματα προς εξαγωγή, όταν τα εμπορεύματα έχουν περάσει πάνω από το κιγκλίδωμα του πλοίου, στο κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης, δηλαδή ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας των εμπορευμάτων από το σημείο αυτό και μετά, [wikipedia.org](http://wikipedia.org).

- **Προσέγγιση σε λιμάνια της Νιγηρίας (Nigerian ports)**

Εάν το δεξαμενόπλοιο πρόκειται κατά τη ναύλωση να πραγματοποιήσει ταξίδι προς τη Νιγηρία, ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται ότι το πλοίο του δεν έχει ναυλωθεί άμεσα ή έμμεσα από κάποια εταιρεία ή πολίτες της Νότιας Αφρικής, της Ναμίμπια, της Ζιμπάμπουε και του Ισραήλ, ότι δεν είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο καμιάς από αυτές τις χώρες, ότι δεν συνδέεται οικονομικά (δηλαδή με δάνεια ή υποθήκες) με αυτές, και επίσης ότι τα μέλη του πληρώματος δεν ανήκουν (ή μένουν ή έχουν γεννηθεί) στις χώρες αυτές, ενώ, το ίδιο το πλοίο δε θα πρέπει να έχει προσεγγίσει κάποιο λιμάνι αυτών των κρατών τα δύο τελευταία χρόνια πριν την άφιξη σε λιμάνι της Νιγηρίας. Επίσης, το πλοίο δεν θα πρέπει να έχει προμηθευτεί εφόδια, ανταλλακτικά ή οποιοδήποτε άλλο υλικό από αυτά τα κράτη. Οι συγκεκριμένες χώρες δεν διατηρούν καλές σχέσεις με τη Νιγηρία και υπάρχει ο κίνδυνος δημιουργίας προβλημάτων στο πλοίο.

- **Ακτοφυλακή των ΗΠΑ (US Coast Guard)**

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ναυλοσύμφωνο για την περίπτωση που το πλοίο προσεγγίσει λιμάνι των ΗΠΑ. Σύμφωνα με τους κανονισμούς του Τελωνείου των ΗΠΑ, αν το πλοίο εισέλθει στη δικαιοδοσία των τελωνειακών αρχών, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να φροντίσουν να υπάρχουν στις φορτωτικές τα στοιχεία ταυτότητας του πλοιοκτήτη (Unique Identified), ανεξάρτητα από το φορτίο το οποίο μεταφέρεται.

Αν ο πλοίαρχος αποτύχει να συμμορφωθεί με αυτές τις οδηγίες, οποιεσδήποτε καθυστερήσεις θα επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη και ο χαμένος χρόνος δεν θα μετρά ως σταλίες ή επισταλίες. Επίσης, ο πλοιοκτήτης βεβαιώνει ότι το πλοίο του φέρει εν ισχύ το "*Coast Guard Certificate of Financial Responsibility*", όπως απαιτεί ο ομοσπονδιακός νόμος περί ρύπανσης των θαλασσών (*US Federal Water Pollution Control Act*) σύμφωνα με την τροποποίηση της συνθήκης *Clean Water Act* του 1977<sup>89</sup>. Αν υπάρξει καθυστέρηση λόγω μη συμμόρφωσης με αυτό το νόμο, η καθυστέρηση δεν θα λαμβάνεται υπόψη.

89. Η Clean Water Act (CWA) καθιερώνει τη βασική δομή για τον έλεγχο της απόρριψης ρυπαντικών ουσιών στα ύδατα των Η.Π.Α. καθώς και τον έλεγχο των ποιοτικών κριτηρίων για τα επιφανειακά ύδατα. Η βάση της CWA θεσπίστηκε το 1948 και ονομάστηκε Federal Water Pollution Control Act, αλλά η συνθήκη αναγνωρίστηκε σε σημαντικό βαθμό και επεκτάθηκε το 1972, οπότε η ονομασία "Clean Water Act" έγινε και η κοινή ονομασία της συνθήκης (ιστοσελίδα της United States Environmental Protection Agency, [www.epa.gov](http://www.epa.gov).)

- **United States Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90)**

Η νομοθεσία των ΗΠΑ «OPA 90»<sup>24</sup> σχετικά με την πρόληψη και καταστολή της ρύπανσης από πετρελαιοειδή επηρεάζει σημαντικά τη διαμόρφωση των ναυλοσύμφωνων για δεξαμενόπλοια. Οι απαιτήσεις και οι περιορισμοί της συγκεκριμένης νομοθεσίας είναι δαπανηρές και χρονοβόρες, ενώ οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται επιπρόσθετα να καταρτίσουν ένα σχέδιο για την άμεση επέμβαση σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης.

- **Δειγματισμός φορτίου (Cargo Sampling)**

Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αλλάξουν την πορεία του πλοίου για να πραγματοποιήσουν δειγματισμό του φορτίου, με την προϋπόθεση ότι έχουν τη συγκατάθεση των ιδιοκτητών του φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση, βαρύνονται για οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει λόγω της παρέκκλισης και ο χρόνος που θα χαθεί για το πλοίο θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage. Οι ναυλωτές υποχρεώνονται να καταβάλλουν στους πλοιοκτήτες το κόστος των πρόσθετων καυσίμων που θα καταναλωθούν κατά την περίοδο της παρέκκλισης, στην ίδια τιμή που είχε καταβληθεί για την αγορά τους, και επίσης επιβαρύνονται με τα λιμενικά έξοδα στο λιμάνι που θα προσεγγιστεί για τον δειγματισμό.

- **Θαλάσσιοι δρόμοι (Routes)**

Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι ο πλοίαρχος υποχρεώνεται να ακολουθεί τις συστάσεις του IMO ή του κράτους νηολόγησης του πλοίου, σχετικά με τους θαλάσσιους δρόμους που πρέπει να ταξιδεύουν τα πλοία.

- **Καθαρισμός (Cleaning)**

Τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι ο πλοιοκτήτης θα καθαρίσει τις αντλίες και τις σωληνώσεις του πλοίου πριν τη φόρτωση του καινούριου φορτίου. Κάθε είδος φορτίου, π.χ. αργό πετρέλαιο ή καθαρό προϊόν πετρελαίου, απαιτεί διαφορετική διαδικασία καθαρισμού των δεξαμενών. Όταν πρόκειται να φορτωθεί στο πλοίο καθαρό προϊόν, ο

κίνδυνος της πρόσμιξης είναι μεγάλος, επομένως πρέπει να καθαριστούν όλα τα απόβλητα από τις δεξαμενές, τους σωλήνες και τις γραμμές του πλοίου.

Όταν η μεταφορά αφορά ακατέργαστα προϊόντα και δεδομένου ότι ένας καθαρισμός δεν μπορεί να έχει πλήρη επιτυχία, ο πλοιοκτήτης δεν αναλαμβάνει τη δέσμευση να καθαρίσει τις δεξαμενές από κάθε ξένη ουσία γιατί γνωρίζει πως είναι πρακτικά αδύνατο να καθαριστούν όλα τα υπολείμματα από τα προηγούμενα φορτία.

Μετά τον καθαρισμό, το πλοίο επιθεωρείται από επιθεωρητή διορισμένο από τους ναυλωτές, ο οποίος εγκρίνει ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει το συμφωνηθέν φορτίο και εκδίδει ανάλογο πιστοποιητικό. Στην περίπτωση που γίνει απόρριψη του πλοίου από τον επιθεωρητή, διατάσσεται η επανάληψη της διαδικασίας καθαρισμού με έξοδα του πλοιοκτήτη. Επειδή η επανάληψη του καθαρισμού είναι διαδικασία εξαιρετικά δαπανηρή, ο πλοιοκτήτης πρέπει να επιδεικνύει ιδιαίτερη προσοχή σε αυτόν τον όρο του ναυλοσυμφώνου.

Το πλοίο δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε πρόσμιξη αν το φορτίο αποτελείται από περισσότερα από ένα είδη, εκτός και αν η πρόσμιξη προκλήθηκε από αναξιοπλοία του πλοίου ή από λάθος του πληρώματος κατά τη φόρτωση, μεταφορά ή εκφόρτωση.

- **Θέρμανση (Heating)**

Στα ναυλοσύμφωνα που αφορούν μεταφορά πετρελαίου ή προϊόντων του, ο ναυλωτής καθορίζει τη θερμοκρασία διατήρησης του φορτίου, όπου το ανώτατο όριο που τίθεται είναι οι 135 βαθμοί Φαρενάιτ (57°C) και το κατώτατο οι 100 βαθμοί Φαρενάιτ, αλλά, η τελική συμφωνία εξαρτάται από την κατηγορία του φορτίου που θα μεταφερθεί. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι το πλοίο του θα διατηρήσει κατάλληλη θερμοκρασία στο φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και την ζητούμενη θερμοκρασία κατά την εκφόρτωση. Ο πλοίαρχος οφείλει να ενημερώνει σε ημερήσια βάση τους ναυλωτές για τη θερμοκρασία του φορτίου σε κάθε μία από τις δεξαμενές του πλοίου.

Ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε καθυστέρηση υπάρξει αν το πλοίο αποτύχει να διατηρήσει την απαιτούμενες θερμοκρασίες. Αν οι ναυλωτές ζητήσουν αύξηση ή μείωση της θερμοκρασίας πέραν των τιμών που συμφωνήθηκαν, τότε ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να συμμορφωθεί, οι ναυλωτές θα πληρώσουν για τα επιπλέον καύσιμα που θα καταναλωθούν για τη ρύθμιση της θερμοκρασίας και οποιαδήποτε καθυστέρηση υπάρξει θα υπολογίζεται σαν laytime/demurrage.



- ***EXXON – Drug and Alcohol Policy Clause***

Ο όρος «Drug and Alcohol Policy Clause» αποτελεί προσπάθεια ελέγχου της κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών και ναρκωτικών πάνω στα πλοία και θέτει προϋποθέσεις σχετικά με τις ποσότητες που επιτρέπεται να μεταφέρει ένα πλοίο και τη χρήση τους από τα μέλη του πληρώματος. Τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν λόγω της κατανάλωσης οινοπνευματωδών ποτών και ναρκωτικών κατά τη διάρκεια της ναύλωσης αποτελεί ευθύνη του πλοιοκτήτη, ο οποίος δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα.

Ο όρος αυτός, αν και κατά πολλούς αντιτίθεται στα ανθρώπινα δικαιώματα, συμπεριλαμβάνεται σε όλα τα ναυλοσύμφωνα που αφορούν ναύλωση δεξαμενόπλοιων

- ***Εξισορροπημένη φόρτωση δεξαμενών (slack tanks)***

Όταν οι ναυλωτές δεν επιτύχουν να φορτώσουν το πλοίο με τη ποσότητα που έχει συμφωνηθεί, τότε υποχρεώνονται όχι μόνο να κάνουν κατάλληλη φόρτωση των δεξαμενών ώστε να εξασφαλίζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου, αλλά και ο ναύλος που θα καταβληθεί θα αφορά τη συνολική ποσότητα που έχει ήδη συμφωνηθεί.

- ***Ρήτρα κατακράτησης (Retention Clause)***

Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν από το ναύλο το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία του φορτίου που έμεινε στο πλοίο μετά την εκφόρτωση, ενώ επιφυλάσσονται για οποιαδήποτε άλλο δικαίωμα τους.

- ***Αντιρρυπαντικά μέτρα (Clean Seas)***

Όλα τα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν όρο σχετικά με τα αντιρρυπαντικά μέτρα του πλοίου, ο οποίος προβλέπει τη συμμετοχή του πλοιοκτήτη στο πρόγραμμα που έχει καταρτίσει ο ναυλωτής για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Το πρόγραμμα απαγορεύει την απόρριψη από το πλοίο οποιουδήποτε πετρελαϊκού μίγματος, με μόνη εξαίρεση την αναγκαία ρήψη αποβλήτων στη θάλασσα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου.

Ο πλοίαρχος θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL 73/78, η οποία αναφέρεται στην πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας, βάσει της οποίας θα πρέπει να συλλέγει τα απόβλητα που προκύπτουν από τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου σε ειδικές γι' αυτό το σκοπό δεξαμενές του πλοίου (sloptanks), και έπειτα από ειδικό διαχωρισμό να απορρίπτει το νερό στη θάλασσα. Οποιαδήποτε απόρριψη θα

πρέπει να συμμορφώνεται πάντα με τις απαιτήσεις της Marpol 73/78. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να επιμεληθεί, μαζί με τους προμηθευτές του φορτίου, την καταμέτρηση των αποβλήτων και καταγραφή των ποσοτήτων τους στα σχετικά αρχεία του πλοίου και, επιπλέον, οφείλει να ενημερώνει τους ναυλωτές για τις ποσότητες του πετρελαίου και του νερού που παραμένουν πάνω στο πλοίο από προηγούμενα ταξίδια.

Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, οι ναυλωτές θα πρέπει να δώσουν οδηγίες για τη διάθεση των αποβλήτων και να παραχωρήσουν στο πλοίο τις κατάλληλες ευκολίες για την υποδοχή των πετρελαϊκών καταλοίπων του. Το κόστος γι' αυτή την εργασία θα καλυφθεί από τους ναυλωτές, ενώ, οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει θα υπολογίζεται ως laytime/demurrage. Εάν οι ναυλωτές απαιτήσουν να γίνει διαχωρισμός στις δεξαμενές καταλοίπων με ειδικά μηχανήματα, τα μηχανήματα θα πρέπει να παραχωρηθούν από τον πλοιοκτήτη αλλά τα έξοδα θα βαρύνουν το ναυλωτή.

Εάν οι ναυλωτές δεν επιτύχουν να διαθέσουν τις αναγκαίες ευκολίες για την υποδοχή όλων ή μέρους των καταλοίπων, ορίζεται ότι ο ναύλος που θα καταβληθεί θα φτάνει μέχρι το 1% της χωρητικότητας του πλοίου.

Στους ναυλωτές παρέχεται η δυνατότητα να ζητήσουν από τον καπετάνιο να φορτώσει το νέο φορτίο πάνω στα κατάλοιπα του προηγούμενου φορτίου ή να διατηρήσει το φορτίο ξεχωριστά, σε αυτή όμως τη περίπτωση θα καταβάλλουν τον ανάλογο νεκρό ναύλο.

- ***Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για τη Ρύπανση (International Tanker Owners Pollution Federation – ITOPF)***

Ο πλοιοκτήτης πρέπει να εγγυάται ότι είναι και θα παραμείνει μέλος της διεθνούς ομοσπονδίας *ITOPF* καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του ναυλοσυμφώνου. Πλήρης αναφορά για τη Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για θέματα Ρύπανσης (*ITOPF*) γίνεται στο Κεφάλαιο 2, παράγραφος 2.3.2.

Όταν ο πλοιοκτήτης είναι μέλος της *ITOPF* και κάποιου P&I Club και υπάρξει κάποια διαρροή ή διαρροή πετρελαίου από το πλοίο στην θάλασσα, τότε οι ναυλωτές θα μπορούν με δική τους επιλογή (και ύστερα από σχετική αναφορά του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου), να αναλάβουν μέτρα ώστε να παρεμποδίσουν ή να ελαχιστοποιήσουν πιθανή οικολογική καταστροφή. Σε αυτή τη περίπτωση θα πρέπει να ενημερώσουν τους πλοιοκτήτες για τη φύση και τα αποτελέσματα των

μέτρων που έχουν λάβει, καθώς αυτά θα βαρύνουν οικονομικά τους πλοιοκτήτες, εκτός εάν η ρύπανση έχει προκληθεί από τους ναυλωτές.

Τα σχετικά έξοδα καλύπτονται από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι απαλλάσσονται του κόστους μόνο στην περίπτωση που η απόρριψη των αποβλήτων προκληθεί αποκλειστικά (ή κατά ένα μέρος) από τους ναυλωτές ή εάν εξαιρούνται από τη «Σύμβαση Αστικής Ευθύνης» του '69 (Civil Liability Convention, 1969), η οποία αφορά στην αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων πλοίων για αποζημίωση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση και προβλέπει ένα υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης.

Οι περισσότερες πετρελαϊκές εταιρείες συμμετέχουν στην CRISTAL<sup>90</sup> (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution – 1971), η οποία προβλέπει αποζημίωση όσων πλήττονται από θαλάσσια ρύπανση.

Εάν οι πλοιοκτήτες έχουν υιοθετήσει την σύμβαση «International Convention on Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage» του 1969 και η περίπτωση ρύπανσης εντάσσεται στις εξαιρέσεις της συνθήκης, και αν τα έξοδα των μέτρων αντιμετώπισης, μαζί με όλες τις άλλες υποχρεώσεις που μπορεί να προκύψουν ξεπερνούν τα \$160 ανά τόνο του πλοίου (ή εναλλακτικά, τα \$16,800,000 συνολικά), τότε οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να καλύψουν όλο το επιπλέον ποσό από την διεθνή σύμβαση CRISTAL.

Εάν οι πλοιοκτήτες θεωρήσουν ότι τα μέτρα θα πρέπει να διακοπούν, τότε θα ενημερώσουν σχετικά τους ναυλωτές, οι οποίοι δεν θα έχουν πλέον κανένα δικαίωμα παράτασης εφαρμογής όλων των παραπάνω.

- ***Συμπληρωματική Ρήτρα Ασφάλισης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (Additional Oil Pollution Insurance Clause)***

Σε πολλά ναυλοσύμφωνα περιέχεται ξεχωριστός, συμπληρωματικός όρος αναφορικά με την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή. Ορίζεται ότι οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να διατηρούν ασφαλιστική κάλυψη για την αποζημίωση ευθυνών προς τρίτους σε περίπτωση που υποστούν ζημιές από ρύπανση που προκάλεσε το πλοίο.

---

90. Συμφωνία που υπογράφηκε στις 14 Ιανουαρίου 1971 από διάφορες πετρελαϊκές εταιρίες, οι οποίες εκείνη την εποχή κάλυπταν το 50% του μεταφερόμενου αργού πετρελαίου και των προϊόντων του. Η

συμφωνία τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Απριλίου του ίδιου έτους. Σήμερα η CRISTAL καλύπτει το 90% των φορτίων πετρελαίου που μεταφέρονται παγκοσμίως (WuChao, PhDinLaw, "PollutionfromtheCarriageofOilbySea", Εκδόσεις KluwerLawInternational).

Η αποζημίωση θα προέρχεται από τα P&I Clubs ή από ασφαλιστικές εταιρίες. Με αυτό τον τρόπο οι ναυλωτές προσπαθούν να αποφύγουν πιθανές ευθύνες για τις οποίες είναι υπεύθυνοι οι πλοιοκτήτες.

- **Administration Clause**

Σε μεγάλο αριθμό ναυλοσύμφωνων για ναύλωση δεξαμενόπλοιων παρέχεται η δυνατότητα μη έκδοσης ναυλοσυμφώνου, παρά μόνο σε περίπτωση που υπάρξει κάποια διαφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, οπότε θα απαιτηθεί η έκδοση του.

- **Conoco Weather Clause**

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα σημαντικό όρο, ο οποίος διευθετεί το θέμα του υπολογισμού του χρόνου των καθυστερήσεων κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης και του χρόνου των καθυστερήσεων που ακολουθεί τη μεθόρμηση, όταν κύρια αιτία είναι οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ο όρος αυτός προστατεύει τους ναυλωτές από το ενδεχόμενο της προσέγγισης σε λιμάνια, όπου είναι σύνηθες φαινόμενο η καθυστέρηση εξαιτίας του καιρού, π.χ. Ινδία και Πακιστάν κατά την περίοδο των μουσώνων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιθανό να αναγκαστεί το πλοίο να εξέλθει από ένα λιμάνι ή να παρεμποδιστεί να εισέλθει ή να απομακρυνθεί από την προβλήτα και να σταματήσει τις διαδικασίες άντλησης ή εκφόρτωσης φορτίου, για να αποφευχθεί πιθανό ατύχημα, με αποτέλεσμα να υπάρξει απώλεια χρόνου. Εάν όμως συμβεί κάτι ανάλογο, τότε, προβλέπεται ότι ο χρόνος θα κατανέμεται εξίσου μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών.

- **Προστατευτικές ρήτρες (Protectiveclauses)**

Οι προστατευτικές ρήτρες περιλαμβάνονται είτε στο τυποποιημένο μέρος των ναυλοσυμφώνων, είτε στις πρόσθετες ρήτρες (additionalclauses). Προστατευτικές ρήτρες είναι οι παρακάτω:

– **Paramountclause:** προστατευτική ρήτρα που ενσωματώνει τους κανόνες «Hague-Visby» στο ναυλοσύμφωνο και τις φορτωτικές. Οι κανόνες «Hague-Visby» αφορούν στις υποχρεώσεις και ευθύνες του θαλάσσιου μεταφορέα, αποτελούν υποχρεωτική

νομοθεσία, συνήθως ενσωματωμένη στην νομοθεσία του εκάστοτε κράτους και καθορίζουν τα χαρακτηριστικά των συμβιβαστικών λύσεων μεταξύ πλοιοκτήτη και μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του φορτίου<sup>91</sup>.

- **Ρήτρα απεργιών (Strikeclause):** ορίζει τις ευθύνες των συμβαλλόμενων μερών σε περίπτωση απεργιών.
- **Ρήτρα πολεμικών κινδύνων (Warriskclause):** παρέχει προστασία στον πλοιοκτήτη, το πλοίο και το πλήρωμα σε περίπτωση πολέμου.
- **Ρήτρα πάγων (IceClause):** περιγράφουν τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη σε περίπτωση πάγων στα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου.
- **Ρήτρες ρύπανσης από πετρέλαιο (Oilpollution):** καθορίζουν τα μέτρα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή και είναι πολύ σημαντικές στις συμφωνίες ναύλωσης δεξαμενοπλοίων.

91. Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου (2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση): «Ναυλώσεις», Εκδ. Αθ. Σταμούλης – Erling Selvig, *The American Journal of Comparative Law*, Vol.10, No.3 (Summer 1961), σελίδες 205-206, Εκδόθηκε από "American Society of Comparative Law", Article URL: <http://www.jstor.org/stable/838944>.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ**

### **4.1 Major Oil Companies**

Αναφορά στις μεγάλες εταιρίες ναυλωτών έχει ήδη γίνει στο Κεφάλαιο 1, παράγραφος 1.1.2: είναι οι εταιρίες που τη δεκαετία του '60 επηρέαζαν τη διαμόρφωση των ναύλων και τις τιμές του πετρελαίου ασκώντας ολιγοπωλιακή πολιτική με τη σύναψη μεταξύ τους συμφωνιών. Οι major oil companies που υπήρχαν μέχρι και τη δεκαετία του 1970 ήταν οι "επτά αδελφές" Exxon, Texaco, Mobil, Chevron, Standard of California, Shell και BP.

Από το τέλος της δεκαετίας του 1970 και μετά, οι οργανισμοί που ελέγχουν τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου έχουν αλλάξει σημαντικά και ο ρόλος των 7 «μεγάλων εταιριών» έχει εξασθενήσει. Σήμερα, έπειτα από διαδικασίες συγχωνεύσεων, οι επτά εταιρίες έχουν γίνει τέσσερις: Exxon/Mobil, Chevron/Texaco, BP/Amoco και Shell<sup>92</sup>.

Οι εταιρίες που αφορούν στη παρούσα διπλωματική εργασία είναι οι BP, Shell και Exxon/Mobil, για τις οποίες ακολουθεί εκτενής αναφορά.

#### **4.1.1. SHELL<sup>93</sup>**

Η Shell ασχολείται με τη ναυτιλία από την ίδρυση της εταιρίας στα τέλη του 1800. Ο Marcus Samuel έδωσε στα πρώτα πλοία του ονόματα κοχυλιών προς τιμήν της αρχικής οικογενειακής επιχείρησης εμπορίας ανατολίτικων κοχυλιών για κοσμήματα κοστουμιών μεταμφίεσης και διακοσμητικά στην Βικτωριανή εποχή. Από την καθέλκυση του πρώτου δεξαμενόπλοιου της Shell, το Murex, το 1892 έως και σήμερα, όλα τα πλοία συνεχίζουν να ακολουθούν αυτή την παράδοση στις ονομασίες.

Η ναυτιλιακή εταιρία Shell International Trading & Shipping Company Ltd στηρίζει τις επιχειρήσεις του ομίλου Shell που σχετίζονται με την εμπορία φυσικού αερίου, ηλεκτρικής ενέργειας, αργού πετρελαίου, διυλισμένων προϊόντων, χημικών πρώτων υλών και περιβαλλοντικών προϊόντων. Ιδρύθηκε το 1953 και έχει την έδρα της στο Λονδίνο.

92. Κ.Γκιζιάκης, Α.Ι.Παπαδόπουλος, Ε.Η.Πλωμαρίτου, 2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση: «Ναυλώσεις», Εκδ. Αθ.Σταμούλης, σελ. 126.

93. [www.shell.com](http://www.shell.com), [www.levelbusiness.com](http://www.levelbusiness.com), [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com)

Σήμερα η ShellTrading είναι ιδιοκτήτρια αλλά και διαχειρίστρια ενός από τους μεγαλύτερους στόλους δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG) παγκοσμίως, παίζοντας ζωτικό ρόλο στην ασφαλή παράδοση ενέργειας σε όλο τον κόσμο και με έσοδα που ξεπέρασαν τα 500 εκατομμύρια δολάρια το 2010<sup>94</sup>.

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από πλοία Κλάσης A και Κλάσης D. Τα πλοία Κλάσης A είναι ειδικευμένα πλοία, μεγέθους περίπου 10,000 τόνων, που μεταφέρουν μικρότερες παρτίδες διαφόρων βαθμών ποιότητας διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου, όπως η κηροζίνη, ενώ τα Πλοία Κλάσης D ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο μεταφέροντας μεγαλύτερες παρτίδες πετρελαίου και κατά μέσο όρο, είναι της τάξεως των 110,000 τόνων.

Η ShellShipping έχει την έδρα της στο Λονδίνο με ειδικευμένα κέντρα στο Χιούστον, στη Χάγη, στη Σιγκαπούρη, το Πέρθ και το Τόκυο και με δίκτυα επαφής με τους ναυτιλιακούς επαγγελματίες σε όλη την υδρόγειο. Διαθέτοντας υψηλού επιπέδου γνώσεις και δεκαετίες εμπειρίας, οι δραστηριότητες της ShellShipping έχουν εξασφαλίσει πολλές επιτυχίες στον όμιλο Shell, όπως για παράδειγμα, στη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και στους ναυτιλιακούς συντελεστές των πλωτών κατασκευών και των συστημάτων αποθήκευσης.

Η ShellShipping δίνει τη δυνατότητα στον παγκόσμιο εμπορικό οργανισμό να ικανοποιεί με ασφάλεια τα συμβόλαια του. Διασφαλίζει τα πρότυπα και την υπόληψη της Shell σε ότι αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια, στο περιβάλλον, στην ποιοτική ασφάλιση του πλοίου, στην προετοιμασία για την περίπτωση διαρροής πετρελαίου, στην εκτίμηση λιμανιών και χώρων ελλιμενισμού και στην διαχείριση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης. Η ShellShipping πραγματοποιεί επιθεωρήσεις ως διαδικασία ασφάλισης διακυβέρνησης για όλα τα τμήματα του ομίλου που είναι εκτεθειμένα σε ναυτιλιακές δραστηριότητες και στη ναυτιλία.

Από τον Απρίλιο του 2005, Η Shell έχει καθιερώσει το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 για τις ναυλώσεις κατά ταξίδι, το οποίο θεωρείται τόσο πλήρες και εμπειριστατωμένο ώστε χρησιμοποιείται σχεδόν αποκλειστικά από πολλούς ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.

94. [www.shell.com](http://www.shell.com)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 παρατίθεται στο «Παράρτημα Ναυλοσυμφώνων».

Η «Σημείωση στους Ναυλομεσίτες»<sup>95</sup> που συνόδευσε την παρουσίαση του καινούριου ναυλοσυμφώνου, το οποίο χρησιμοποιείται ευρέως από τους ναυλωτές στην αγορά, δήλωνε ότι η πρόθεση του ανανεωμένου ναυλοσυμφώνου ήταν να συμπεριλάβει όλες τις παρούσες προσθήκες και τροποποιήσεις του προηγούμενου εντύπου SHELLVOY 5 σε ένα καινούριο έγγραφο λαμβάνοντας ταυτόχρονα την ευκαιρία να διευκρινίσει καθιερωμένες ερμηνείες και πρακτικές. Στο SHELLVOY6, η Shell έχει καταβάλλει σημαντική προσπάθεια να είναι εντελώς σαφής στην προσέγγιση της, εστιάζοντας την προσοχή στο κείμενο και εξηγώντας τις αλλαγές σε ένα συνοδευτικό επεξηγηματικό σημείωμα. Σύμφωνα με τη Shell, κάποιες από τις αλλαγές, όσο ασήμαντες κι αν φαίνονται, μπορεί να έχουν μεγαλύτερες επιπτώσεις από αυτές που υπονοούν οι επεξηγηματικές σημειώσεις.

Στο επεξηγηματικό σημείωμα επιδιώκεται, όχι τόσο μία γενική περιγραφή των διαφορών των προηγούμενων επαναλήψεων του εντύπου SHELLVOY, αλλά να διαφωτιστούν οι υλικές αλλαγές στις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και να υπογραμμιστούν οι ενδεχόμενες συνέπειες.

#### 4.1.2. BP (British Petroleum)<sup>96</sup>

Ο όμιλος BP είναι ένας από τους πιο σημαντικούς προμηθευτές ενέργειας παγκοσμίως, προσφέροντας στους πελάτες του εκτός από ενέργεια, μεταφορικές υπηρεσίες, υπηρεσίες λιανικής πώλησης αλλά και πετρελαϊκά προϊόντα καθημερινής χρήσης. Έχει την έδρα του στο Sunbury-on-Thames και διαθέτει γραφεία στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Αμερική, στη Σιγκαπούρη, στη Νότια Αφρική, στη Τουρκία και στην Αυστραλία, όπως επίσης και σε ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο.

Η ναυτιλιακή πλευρά του ομίλου BP είναι η ναυτιλιακή εταιρία BPShippingLimited, η οποία μεταφέρει τα προϊόντα του ομίλου με πλοία που της ανήκουν αλλά και με πλοία που ναυλώνει.

---

95. *Steamship Mutual* ([www.simsl.com](http://www.simsl.com)), (August 2005): “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”.

96. [www.bp.com](http://www.bp.com), [finance.yahoo.com](http://finance.yahoo.com)



Η BPShipping, της οποίας η προέλευση χρονολογείται από το 1909, είναι ένα στρατηγικό τμήμα του Ομίλου BP και ένας από τους μεγαλύτερους διαχειριστές δεξαμενοπλοίων παγκοσμίως, παρέχοντας ασφαλείς, αποδοτικές και περιβαλλοντικά υπεύθυνες λύσεις ενισχύοντας τη στρατηγική του ομίλου.

Μετά την ολοκλήρωση ενός πολλών εκατομμυρίων προγράμματος ανανέωσης και επέκτασης, ο στόλος της BPShipping διαθέτει σήμερα 77 δεξαμενόπλοια, ενώ έχει χρονοναυλωμένα 115 πλοία. Παρ' όλο που αυτά τα μεγέθη σημειώνουν ελαφριές αποκλίσεις, αυτό είναι το σχήμα της διαχείρισης και χρονοναύλωσης πλοίων της BPShipping, η οποία έχει αναλάβει σχεδόν το 50% των μεταφορικών αναγκών του ομίλου, που αφορούν στη μεταφορά αργού πετρελαίου, καθαρών προϊόντων του και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Η εταιρία έχει βάσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, το Ηνωμένο Βασίλειο και η περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού, όπου διαθέτει υποδομές για τον παροπλισμό των πλοίων.

Η BPShipping μεταφέρει αργό πετρέλαιο από την Αλάσκα μέσω της AlaskaTanker, την κοινοπραξία της OSGShipManagement (που είναι τμήμα της OSGAmerica). Στην Κίνα, η BPShipping έχει 40% μερίδιο στην ChinaLNGShipping, μία εταιρία διαχείρισης πλοίων LNG.

Η εταιρία προσφέρει υπηρεσίες έγκρισης πλοίων για την εκτίμηση της καταλληλότητας τους να δουλεύουν για την BP, επιθεωρώντας τις ικανότητες τους στη διαχείριση, στην επιχειρηματική τους οργάνωση, στην επάνδρωση, και στη δομή τους. Το ναυτιλιακό τμήμα της εταιρίας παρέχει την οργάνωση για τη μεταφορά του πετρελαίου και του φυσικού αερίου της BP στην αγορά, καθώς και ναυτική ασφάλιση για οτιδήποτε «πλέει» μέσα στον όμιλο της BP. Τα πλοία της BPShipping είναι επανδρωμένα με περίπου 1,300 ναυτικούς, υποστηρίζονται από περίπου 500 άτομα προσωπικό ξηράς και αποτελούν παράδειγμα στη βιομηχανία από άποψη υγείας και επιδόσεων ασφαλείας.

Μέσω του πρωτοποριακού συστήματος επιθεώρησης πλοίων, η BPShipping παρέχει ασφάλεια στον υπόλοιπο όμιλο της BP όσον αφορά στην ποιότητα των πλοίων που διαχειρίζεται και ναυλώνει, ενώ η ομάδα λιμενικού ελέγχου εξασφαλίζει ότι τα λιμάνια που επισκέπτονται τα πλοία της BP είναι ασφαλή και διοικούνται σωστά.

Η BP χρησιμοποιεί για τις ναυλώσεις της κατά ταξίδι το ναυλοσύμφωνο BPVOY, του οποίου η τελευταία τροποποίηση, το BPVOY4, εκδόθηκε το 1998. Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 παρατίθεται στο «Παράρτημα Ναυλοσυμφώνων».

#### 4.1.3. EXXON/MOBIL Corporation<sup>97</sup>

Η ExxonMobil Corporation ή απλώς ExxonMobil είναι μια Αμερικάνικη πολυεθνική πετρελαϊκή εταιρία με έδρα στο Ίρβινγκ του Τέξας των Η.Π.Α. και άμεσος απόγονος της εταιρίας Standard Oil Company του John D. Rockefeller<sup>98</sup>. Ιδρύθηκε στις 30 Νοεμβρίου 1999 από τη συγχώνευση των εταιριών Exxon και Mobil και είναι θυγατρική της Imperial Oil που δραστηριοποιείται στον Καναδά (της οποίας κατέχει το 69.6%), καθώς και της ναυτιλιακής εταιρίας SeaRiver Maritime που έχει την έδρα στο Χιούστον του Τέξας και διαθέτει στόλο δεξαμενοπλοίων σημαίας Η.Π.Α. Η SeaRiver Maritime αποτελεί εξ' ολοκλήρου ιδιοκτησία της ExxonMobil και ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 από την Exxon, σε μία προσπάθεια επέκτασης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της μετά το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989<sup>99</sup>.

Η ExxonMobil Corporation είναι η μεγαλύτερη εταιρία παγκοσμίως βάσει εισοδήματος και μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες δημόσιας εκμετάλλευσης στον κόσμο βάσει κεφαλαιοποίησης αγοράς. Η εταιρία κατατάχθηκε στην Βαθμίδα 1 σε παγκόσμιο επίπεδο, από τη λίστα «Forbes Global 2000» του 2012<sup>100</sup>. Διαθέτει 37 διυλιστήρια σε 21 χώρες, τα οποία διαμορφώνουν μία συνδυασμένη ημερήσια παραγωγή διυλισμένων προϊόντων περίπου 6.3 εκατομμυρίων βαρελιών (1,000,000 κυβικών μέτρων).

---

97. [www.exxonmobil.com](http://www.exxonmobil.com), [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com), Wikipedia.

98. Αναφορά στο Κεφ.1, Υποσημείωση 2.

99. Στις 24 Μαρτίου του 1989, λίγο μετά τα μεσάνυχτα, το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez χτύπησε σε ύφαλο στην περιοχή της Αλάσκα, διασκορπίζοντας περισσότερα από 11 εκατομμύρια γαλόνια αργού πετρελαίου. Η πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε ήταν η μεγαλύτερη στην ιστορία των Η.Π.Α. και έθεσε σε δοκιμασία τόσο τους τοπικούς όσο και τους εθνικούς και βιομηχανικούς οργανισμούς για την προετοιμασία και την αποτίμηση ευθυνών αυτής της τόσο μεγάλης οικολογικής και οικονομικής καταστροφής. Ως επακόλουθο του ατυχήματος, το Κογκρέσο θέσπισε τη νομοθεσία Oil Pollution Act το 1990, με την οποία ισχυροποιήθηκαν οι κανονισμοί της Λιμενικής Αρχής όσον αφορά στα δεξαμενόπλοια και στους ιδιοκτήτες και διαχειριστές αυτών. Περισσότερα για τη νομοθεσία OPA 1990 στην υποσημείωση 20 του Κεφαλαίου 3. (Πηγή: [www.epa.gov](http://www.epa.gov)).

100. [www.forbes.com/global2000/list](http://www.forbes.com/global2000/list).

Οι πρωτογενείς δραστηριότητες της εταιρίας, που είναι η έρευνα κοιτασμάτων πετρελαίου, η εξόρυξη, η χονδρική πώληση και η ναυτιλία, καθορίζουν τη ρευστότητα της επιχείρησης και αποτελούν περίπου το 70% του εισοδήματος της. Η εταιρία διαθέτει πάνω από 82,000 υπαλλήλους που είναι κατανεμημένοι σε διάφορα επιχειρησιακά τμήματα ανά τον κόσμο.

Οι δευτερογενείς δραστηριότητες της ExxonMobil αφορούν, μεταξύ άλλων, στη διύλιση και διανομή προϊόντων αργού πετρελαίου, λιπαντικών και προϊόντων άλλων πρώτων υλών στην αγορά με τα εμπορικά σήματα Exxon, Mobil, and Esso, μέσω ενός παγκόσμιου δικτύου εγκαταστάσεων κατασκευής, μεταφορικών συστημάτων και κέντρων διανομής. Όντας ο μεγαλύτερος παγκόσμιος παραγωγός διυλισμένων προϊόντων, αξιοποιεί το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής των διυλιστηρίων στο εμπόριο λιπαντικών και χημικών, εφαρμόζοντας τις πιο σύγχρονες τεχνολογίες.

Η ExxonMobil χρησιμοποιεί για τη ναύλωση κατά ταξίδι το ναυλοσύμφωνο EXXONMOBILVOY 2005, αντίγραφο του οποίου περιλαμβάνεται στο «Παράρτημα Ναυλοσυμφώνων».

## **4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ**

Παρακάτω γίνεται αναφορά και αντιπαραβολή των όρων και διατάξεων των τελευταίων τροποποιήσεων των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων SHELLVOY 6, BPVOY4, ExxonMobilVOY 2005 και TANKERVOY87, κυρίως για τις κύριες ρήτρες που αφορούν στη ναύλωση κατά ταξίδι.

### **4.2.1. Γενική Διάρθρωση – Προοίμιο (Preamble) – Γενικές Παρατηρήσεις**

Μία πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει αφορά στη διάρθρωση των προαναφερθέντων ναυλοσυμφώνων: τα ναυλοσύμφωνα της INTERTANKO και ExxonMobil απαρτίζονται από δύο μέρη (Parts I, II), το ναυλοσύμφωνο της SHELL απαρτίζεται από τρία μέρη (Parts I, II, III), και το ναυλοσύμφωνο της BP επίσης από δύο μέρη (Parts 1, 2) και ένα ερωτηματολόγιο («BP Shipping Questionnaire»).

Το Προοίμιο είναι παρόμοιο σε όλα τα ναυλοσύμφωνα που εξετάζουμε, όμως μπορούν και εδώ να γίνουν κάποιες παρατηρήσεις:

- i. Στα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και ΕχχονMobilVOY2005 αναγράφεται στο προοίμιο και η σημαία του πλοίου. Στο ναυλοσύμφωνο της SHELL δεν γίνεται καμμία αναφορά στη σημαία του πλοίου, ενώ στο ναυλοσύμφωνο της BP η σημαία αναφέρεται στην περιγραφή του πλοίου, στο PART 1.
- ii. Στα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 και BPVOY4, η ναύλωση αναφέρεται ως «προσφορά υπηρεσίας» («...theserviceforwhichprovisionishereinmade...»). Στα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και ΕχχονMobilVOY2005 η ναύλωση αναφέρεται ως «μεταφορά», με τον ίδιο ακριβώς τρόπο («...thetransportationhereinprovidedfor...»).
- iii. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα γίνεται σαφής αναφορά σχετικά με το ποιο από τα μέρη του ναυλοσυμφώνου θα υπερισχύσει σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, και σε όλα υπερισχύουν πάντοτε οι όροι του PartI. Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4 γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στην περίπτωση που υπάρξουν διαφορές μεταξύ του Part 1 ή του Part 2 με το «BPShippingQuestionnaire» και δηλώνεται ότι οι όροι του PartI ή του PartII θα υπερισχύσουν<sup>101</sup>. Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, στο Μέρος 2 (2), αναλύονται διεξοδικά οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη σχετικά με το ερωτηματολόγιο της BP και μάλιστα αναφέρεται ότι η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου αποτελεί προϋπόθεση για την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου, ενώ εάν οι πληροφορίες που δίνονται στο ερωτηματολόγιο δεν είναι ακριβείς και σωστές, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα, είτε να ακυρώσει τη συμφωνία είτε να αποζημιωθεί, με μείωση του ναύλου ή με άλλο τρόπο, για τις ζημιές που προέκυψαν από την παροχή λάθος πληροφοριών.

---

101. «... In the event of any conflict between the provisions of PART 1 or PART 2 of this Charter and any provisions in the BP Shipping Questionnaire, the provisions of PART 1 or PART 2 of this Charter will prevail», γραμμές 19-21)

Αναφορά σε ερωτηματολόγια (Questionnaires) γίνεται και στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6: στο Μέρος I (A) (III), ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι οποιαδήποτε ερωτηματολόγιο του ζητηθεί από τους ναυλωτές (ή οποιαδήποτε άλλη πληροφορία/λεπτομέρεια) θα πρέπει να είναι πάντοτε ολοκληρωμένο και σωστό και να αντιμετωπιστεί ως τμήμα του ναυλοσυμφώνου, εάν όμως προκύψει οποιαδήποτε αντίθεση/διαφορά ανάμεσα στο ερωτηματολόγιο και στους όρους του ναυλοσυμφώνου, το ναυλοσύμφωνο είναι αυτό που θα υπερισχύσει.

Κάποιες άλλες γενικές παρατηρήσεις που μπορούμε να κάνουμε αφορούν στα παρακάτω:

1. Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης: στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 υπάρχει όρος που ζητάει να υπάρχουν στο πλοίο πρόσθετα πιστοποιητικά γραμμών φόρτωσης (LoadLinesCertificates) πέραν του κύριου πιστοποιητικού φόρτωσης του πλοίου, εάν κάτι τέτοιο είναι δυνατό<sup>102</sup>. Στα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα, ζητείται μόνο το επίσημο Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης του πλοίου.
2. Προηγούμενα Φορτία: στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 ζητούνται τα τρία προηγούμενα φορτία του πλοίου καθώς και οι αντίστοιχοι ναυλωτές. Στα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και BPVOY4 ζητούνται μεν τα τρία προηγούμενα φορτία αλλά όχι οι ναυλωτές, ενώ στο ExxonMobilVOY2005 ζητούνται μόνο τα δύο προηγούμενα φορτία.
3. Hull&MachineryInsurance: στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Μέρος I (A) (I) (xiii), απαιτείται το πλοίο να διαθέτει σε πλήρη ισχύ και ετοιμότητα ασφάλεια «Hull&Machinery», η οποία θα προέρχεται από ευπόληπτο μεσίτη του «InstituteTimeClauses-Hull». Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Μέρος I (A), αναφέρεται μόνο το ποσό ασφάλισης «Hull&Machinery» ενώ στα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY87 και BPVOY4 δεν υπάρχει συγκεκριμένη αναφορά στην συγκεκριμένη ασφάλιση.

---

102. «...and, if applicable, (b) Has on board documentation showing the following additional drafts and deadweights...», γραμμή 29.

#### 4.2.2. Σύστημα Crude Oil Washing

Στο ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, η αναφορά στο σύστημα CrudeOilWashing γίνεται στο πρώτο μέρος του συμβολαίου με ένα απλό «Ναι» ή «Όχι» (YES/NO). Το ίδιο συμβαίνει και στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, PART 1 όμως το σύστημα C.O.W. αναλύεται με λεπτομέρεια στο PART 2, όπου αξίζει να σημειωθεί ότι προβλέπεται ότι, στη περίπτωση που ζητήσουν οι ναυλωτές επιπρόσθετες λειτουργίες του COW, θα δοθεί έως και 6 ώρες πρόσθετος χρόνος για την εκφόρτωση<sup>103</sup>.

Στα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 (Μέρος II (20)) και TANKERVOY 87 αναφέρεται ότι το σύστημα C.O.W. του πλοίου θα πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 ενώ στα TANKERVOY 87 και BPVOY4 υπάρχει, επιπλέον, η απαίτηση οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου να έχουν εμπειρία στη λειτουργία αυτού του συστήματος<sup>104</sup>.

Στο συμβόλαιο SHELLVOY 6, αναφέρεται ότι ο χρόνος που θα απαιτηθεί για το CrudeOilWashing δεν θα μετρήσει ως laytime ή demurrage εάν αυτό απαιτηθεί από «οποιαδήποτε αρμόδια αρχή», αλλά θα μετρήσει μόνο εάν το C.O.W. απαιτηθεί από τον ναυλωτή, ενώ απαιτείται ο πλοιοκτήτης να εφοδιάσει το ναυλωτή με ένα αντίγραφο του ημερολογίου του CrudeOilWashing, το οποίο να περιλαμβάνει συγκεκριμένες πληροφορίες για το σύστημα<sup>105</sup>.

#### 4.2.3. Σύστημα Inert Gas (I.G.S.)

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 αναφέρει την ύπαρξη του InertGasSystem στο PART I με τη συμπλήρωση «Ναι» ή «Όχι» (YES/NO) και συνεχίζει στο δεύτερο μέρος του διευκρινίζοντας ότι ο χρόνος που θα απαιτηθεί για την επαναλειτουργία του συστήματος σε περίπτωση βλάβης του, δεν θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage.

---

103. Harvey Williams, Solicitor, Consultant, Sinclair Roche & Temperley, 3rd Edition, 2001, "A Guide to Tanker Charters", INTERTANKO Publications.

104. «...and with officers and crew experienced in the operation of such a system».

105. Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners".

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 υποδεικνύεται ότι το InertGasSystem θα πρέπει να είναι «πλήρως λειτουργικό» (*fullyfunctional*) και σύμφωνο με τις διατάξεις της SOLAS '78. Η ίδια υπόδειξη υπάρχει και στα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6, Μέρος II (19) και BPVOY4, Μέρος 2 (12).

Στο έγγραφο SHELLVOY 6, η αναφορά στα συστήματα αδρανοποιημένου καυσαερίου έχει γίνει πιο συγκεκριμένη, σε σχέση με τις παλαιότερες εκδόσεις, αφού τώρα ο πλοιοκτήτης εγγυείται ρητά ότι το σύστημα inertgas θα δουλεύει στη φόρτωση, εκφόρτωση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού αν αυτό απαιτηθεί.

Τόσο στο SHELLVOY 6, όσο και στα BPVOY4, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη ότι ο Καπετάνιος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα θα χειριστούν το σύστημα σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην έκδοση του IMO «InertGasSystems». Παρόμοια αναφορά γίνεται και στο EcxonMobilVOY2005, στο Μέρος II (2) (b), όπου ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλήρωμα είναι επαρκώς εκπαιδευμένο και έμπειρο στη λειτουργία όλων των μηχανημάτων του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των συστημάτων InertGas και COW.

Η BP έχει προσθέσει στην ρήτρα του InertGas μία επιπλέον παράγραφο, όπου αναφέρεται ότι οι ναυλωτές μπορούν να ζητήσουν από τον πλοιοκτήτη να αποσυμπιέσει ή να από-αδρανοποιήσει τις δεξαμενές του πλοίου ώστε να επιτραπεί η μέτρηση και δειγματοληψία του φορτίου ή η επιθεώρηση των δεξαμενών, και ο συνολικός χρόνος που θα απαιτηθεί για την από-αδρανοποίηση και επανα-αδρανοποίηση των δεξαμενών θα μετρήσει ως laytime ή demurrage.

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα υπογραμμίζεται ότι οποιοσδήποτε χρόνος χαθεί από ανεπάρκεια ή ακατάλληλη λειτουργία του συστήματος I.G.S. δεν θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage.

#### **4.2.4. Εγγύηση Ικανότητας Αντλησης (PumpingWarranty)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα απαιτείται το πλοίο να είναι σε θέση να διατηρήσει πίεση 100psi στις μάνικες φορτίου ή να μπορεί να εκφορτώσει το πλήρες φορτίο του μέσα σε χρονικό διάστημα 24 ωρών. Οι διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται είναι οι εξής:

Στο SHELLVOY 6 (Μέρος I (A)(I)(vii)) η εγγύηση εκφόρτωσης ισχύει με την προϋπόθεση ότι το κινηματικό ιξώδες του φορτίου δεν ξεπερνά τα 600cst στη θερμοκρασία εκφόρτωσης που απαιτούν οι ναυλωτές, και εάν μόνο μέρος του φορτίου έχει ιξώδες μεγαλύτερο από 600cst, τότε η εγγύηση άντλησης θα ισχύει για όλα τα υπόλοιπα μέρη του φορτίου. Επίσης, η εγγύηση άντλησης στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 είναι «υποκείμενη πάντοτε στην δέσμευση της απώτατης διεκπεραίωσης»<sup>106</sup>. Αυτό σημαίνει ότι η συμμόρφωση με τις αναπληρώτριες εγγυήσεις δεν θα σημαίνει απαραίτητα ότι ο πλοιοκτήτης έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά στην άντληση του φορτίου. Εάν το πλοίο εγγυάται ότι μπορεί να εκφορτώσει το πλήρες φορτίο του σε 24 ώρες ή μπορεί να διατηρήσει πίεση 100psi, αλλά όμως αποτυγχάνει να πραγματοποιήσει κάτι τέτοιο, τότε ο ναυλωτής θα μπορεί να υποστηρίξει ότι ο πλοιοκτήτης έχει αθετήσει την υποχρέωση του για «απώτατη διεκπεραίωση» και θα μπορεί να παραβλέψει οποιοδήποτε επιπλέον χρόνο χρειαστεί το πλοίο για την εκφόρτωση, ως αποτέλεσμα του ότι δεν δούλεψε τις αντλίες εκφόρτωσης στην πλήρη ισχύ τους, ενώ μπορούσε. Ουσιαστικά, ο συγκεκριμένος όρος του SHELLVOY 6 έχει τροποποιηθεί έτσι ώστε η έκφραση «utmost dispatch» να είναι εφαρμόσιμη στην περίπτωση που το πλοίο έχει τη ικανότητα να εκτελέσει το έργο του σε καλύτερο βαθμό από την εγγύηση των «100psi/24ωρών».

Μία, επίσης, σημαντική τροποποίηση είναι ότι η Εγγύηση Ικανότητας Άντλησης στο SHELLVOY 6 λαμβάνει υπόψη όλες οι επιτρεπόμενες «εγκαταστάσεις που λαμβάνουν φορτίο» («receiving facilities»), κάτι το οποίο διευκολύνει τον πλοιοκτήτη, διότι αποφεύγεται η σύγκυση στην περίπτωση της εκφόρτωσης STS (ShipToShip: από πλοίο σε πλοίο) ή της φόρτωσης/εκφόρτωσης σε SBM (SingleBuoyMooring: σημαδούρα που χρησιμοποιείται σαν σημείο πρόσδεσης και διασύνδεσης δεξαμενοπλοίων για φόρτωση/εκφόρτωση) ή παρόμοιων περιπτώσεων<sup>107</sup>. Στα ναυλοσύμφωνα των ExxonMobil και INTERTANKO, γίνεται αναφορά μόνο σε «εγκαταστάσεις ξηράς» (shore facilities) ενώ στο ναυλοσύμφωνο της BP γίνεται αναφορά σε «τερματικό σταθμό» (terminal).

---

106. «...subject always to the obligation of utmost dispatch».

107. *Steamship Mutual* (www.simsl.com), August 2005: “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”)



Τέλος, στο SHELLVOY 6, Μέρος II (20) αναφέρεται ότι εάν ζητηθεί από το πλοίο να πλύνει τις δεξαμενές φορτίου, τότε η εγγύηση άντλησης των 24 ωρών θα αυξηθεί κατά 0.6 ώρες ανά δεξαμενή που πλένεται, και θα είναι πάντοτε υποκείμενη σε μία μέγιστη αύξηση 8 ωρών. Στα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και ExxonMobilVOY2005, οι μέγιστες επιτρεπόμενες ώρες άντλησης που προστίθενται σε περίπτωση που ζητηθεί πλύσιμο δεξαμενών, δεν είναι προκαθορισμένες αλλά συμπληρώνονται στο Μέρος I του ναυλοσυμφώνου, στη παράγραφο που αναφέρεται στο σύστημα C.O.W. Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4 καθορίζεται ότι εάν ζητηθεί επιπρόσθετο πλύσιμο δεξαμενών, ο καθορισμένος συνολικός χρόνος άντλησης των 24 ωρών θα αυξηθεί κατά 25%, δηλαδή 6 ώρες. Επίσης, στο ίδιο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται ότι το πλοίο θα πρέπει να διατηρήσει πίεση 7 bars (που είναι ισοδύναμα των 100psi) στις μάνικες φορτίου και, ότι θα φορτώσει και εκφορτώσει το φορτίο με τον μέγιστο ασφαλή ρυθμό φόρτωσης<sup>108</sup>.

Στα ναυλοσύμφωνα BPVOY4 και ExxonMobilVOY2005, ο Καπετάνιος θα πρέπει να παρουσιάσει «Επιστολή Διαμαρτυρίας» (LetterofProtest) στην περίπτωση που η φορτοεκφόρτωση καθυστερήσει ή δεν πραγματοποιηθεί λόγω περιορισμών του τερματικού σταθμού, στην οποία θα αναφέρονται λεπτομερώς όλοι οι επιβαλλόμενοι περιορισμοί. Το συμβόλαιο BPVOY4 απαιτεί η επιστολή διαμαρτυρίας να υπογραφεί από αντιπρόσωπο του τερματικού σταθμού με τον Καπετάνιο από την μεριά του να «καταβάλλει κάθε φιλότιμη προσπάθεια» για την απόσπαση της υπογραφής<sup>109</sup> και εάν κάτι τέτοιο δεν γίνει, να συνταχθεί από τον Καπετάνιο καινούρια επιστολή που θα υποδεικνύει την αποτυχία λήψης υπογραφής. Ο Καπετάνιος θα πρέπει, επιπλέον, να εξασφαλίσει ότι όλοι οι περιορισμοί που προέκυψαν έχουν καταγραφεί στο PumpingLog του πλοίου (Ημερολόγιο Αντλήσεων).

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, οι «εγκαταστάσεις ξηράς» θα πρέπει να βεβαιώσουν ότι έλαβαν την Επιστολή Διαμαρτυρίας, χωρίς να αναφέρεται πουθενά ότι θα πρέπει και να την υπογράψουν<sup>110</sup>.

---

108. «... at the maximum safe rate...».

109. «...shall use all reasonable endeavours to have the NOP signed...».

110. «...(which should, if practical, be acknowledged)...».

Το ίδιο ναυλοσύμφωνο, επίσης, αναφέρει ότι εάν ο Καπετάνιος αποτύχει να εκδώσει Επιστολή Διαμαρτυρίας, θα θεωρηθεί ότι ο πλοιοκτήτης αποποιείται κάθε δικαίωμα να ασκήσει ένσταση στην αξίωση των ναυλωτών ότι ο χρόνος χάθηκε λόγω αποτυχίας του πλοίου να συμμορφωθεί με την Εγγύηση Ικανότητας Άντλησης.

Η ίδια ακριβώς διαδικασία σχετικά με την Επιστολή Διαμαρτυρίας ισχύει και στο ναυλοσύμφωνο της SHELL, μόνο που εδώ η διαδικασία αναφέρεται στο δεύτερο μέρος του ναυλοσυμφώνου, στην παράγραφο 46, «Documentation». Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, η έκδοση του Letter of Protest απαιτείται σε οποιαδήποτε περίπτωση όπου ενέργειες τρίτων (προμηθευτών, παραληπτών φορτίου, τερματικών σταθμών, κτλ) επηρεάζουν την ικανότητα του πλοίου να εκπληρώσει τις εγγυήσεις που έχουν υπογραφεί στο ναυλοσύμφωνο σχετικά με την απόδοση του. Έτσι, σε αυτό το ναυλοσύμφωνο, η έκδοση Επιστολής Διαμαρτυρίας δεν περιορίζεται μόνο στην περίπτωση της μη εκπλήρωσης της εγγύησης άντλησης αλλά καλύπτει όλο το φάσμα των εγγυήσεων της συμφωνίας.

#### **4.2.5. Συμμόρφωση με τους Διεθνείς Κανονισμούς, Πιστοποιητικά/Εγγραφα**

Στο Μέρος I (A) (xi) του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6 αναφέρεται ότι το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτούν όλοι οι ισχύοντες νόμοι.

Στις παραγράφους (xiv), (xv)

επιπλέον αναφέρεται ότι το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται ειδικά με τις οδηγίες/εκδόσεις των OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) και ICS (International Chamber of Shipping), οιοποίοι καλύπτουν τα εξής: Ship to Ship Operations, ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals), Clean Seas Guide for Oil Tankers, Bridge Procedure Guide.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν υπάρχει συγκεκριμένη παράγραφος για τα πιστοποιητικά. Οι οδηγίες των OCIMF/ICS αναφέρονται στο Μέρος II (3), «Voyage», όπου γίνεται αναφορά στις οδηγίες που θα πρέπει να διέπουν το Ship to Ship Operation, ενώ ο ISGOTT αναφέρεται στο Μέρος II (5)(c), «Cleaning», σχετικά με την αποσυμπίεση των δεξαμενών για την μέτρηση των καταλοίπων φορτίου.

Στο ναυλοσύμφωνο Echon MobilVOY2005, Μέρος II (2) (c), ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο συμμορφώνεται με όλες τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις, νόμους,

κανονισμούς ή/και οποιεσδήποτε άλλες απαιτήσεις από τους τερματικούς σταθμούς ή τις εγκαταστάσεις των λιμανιών όπου πρόκειται να φορτώσει και εκφορτώσει. Επιπλέον, εγγυάται ότι το πλοίο διαθέτει όλα τα πιστοποιητικά, έγγραφα ή άλλα αρχεία που απαιτούν όλοι οι προαναφερθέντες νόμοι, κανονισμοί και συμβάσεις. Οι οδηγίες του OCIMF αναφέρονται συγκεκριμένα στο Μέρος II (15)(a), στον όρο που σχετίζεται με το Lightering (ShiptoShipOperation), καθώς και στο Μέρος II (18)(a) όπου αναλύεται ο όρος που σχετίζεται με την ικανότητα άντλησης του πλοίου.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4 υπάρχει συγκεκριμένη παράγραφος για τα πιστοποιητικά και έγγραφα του πλοίου στο Μέρος 2 (9), «Documentation», όπου αναφέρεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει ότι το πλοίο, σε όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, θα διαθέτει εν ισχύ όλα τα έγγραφα (documentation) που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της ναύλωσης. Στο Μέρος 2 (8.1.3), «CargoTransfers», γίνεται αναφορά στην υποχρέωση συμμόρφωσης με την τελευταία έκδοση των οδηγιών «ICS/OCIMFShiptoShipTransferGuide (Petroleum)» ενώ στο Μέρος 2 (1) αναφέρεται η υποχρέωση συμμόρφωσης του πλοίου με τις υποδείξεις της έκδοσης του 1996 του ISGOTT.

#### **4.2.6. Θέρμανση Φορτίου – Διατήρηση της Θερμοκρασίας Φορτίου (CargoHeating – MaintenanceofCargoTemperature)**

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Μέρος II (24) (Διατήρηση της Θερμοκρασίας Φορτίου), δηλώνεται ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να δώσουν στον πλοιοκτήτη οδηγία για διατήρηση της θερμοκρασίας του φορτίου μέχρι και τους 60°C ανώτατο όριο. Αξίζει να σημειωθεί η υποχρέωση του Καπετάνιου να δίνει ημερήσια αναφορά της θερμοκρασίας σε όλες τις δεξαμενές φορτίου. Στο Μέρος II (25) (Θέρμανση Φορτίου) αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει να θερμάνουν το φορτίο εάν απαιτηθεί από τους ναυλωτές και τα καύσιμα που θα καταναλωθούν για τη θέρμανση του φορτίου θα πληρωθούν από τους ναυλωτές στην καθαρή τιμή που αγοράστηκαν από τους πλοιοκτήτες, συνυπολογισμένων των εκπτώσεων και απαλλαγών. Σημαντικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες αποκτούν το δικαίωμα της προστασίας από τη Ρήτρα 38.1 («Exceptions», Εξαιρέσεις) είτε σε περίπτωση εξαιρετικά άσχημου καιρού είτε εάν τα

χαρακτηριστικά του φορτίου ήταν τέτοια ώστε να αποτρέψουν τη διατήρηση της απαιτούμενης θερμοκρασίας<sup>111</sup>.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Μέρος II (27), γίνεται αναφορά στην υποχρέωση των πλοιοκτητών να θερμάνουν το φορτίο στη θερμοκρασία φόρτωσης ή στη θερμοκρασία που έχει δηλωθεί στο Μέρος I (A) (iv), όποια από τις δύο είναι η χαμηλότερη («*whicheveristhelower*»). Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε φιλότιμη προσπάθεια («*shallusetheirbestendeavour*s») για να συμμορφωθούν με την απαίτηση των ναυλωτών, τα πρόσθετα καύσιμα που τυχόν καταναλωθούν γι' αυτό το σκοπό θα πληρωθούν από τους ναυλωτές και οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Μέρος I (A) (vii), η μέγιστη θερμοκρασία διατήρησης του φορτίου καθορίζεται σε σχέση με μία ελάχιστη θερμοκρασία θάλασσας, ενώ σε γενικές γραμμές, οι όροι που περιλαμβάνονται στο Μέρος II του ναυλοσυμφώνου, στη Ρήτρα 18 (*Heating*), δεν παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις από αυτές του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005 η μέγιστη επιτρεπόμενη θερμοκρασία του φορτίου καθορίζεται στους 135°F/57°C και η αύξηση και διατήρηση της θερμοκρασίας του φορτίου στα επίπεδα που θα ζητήσουν οι ναυλωτές, θα επιτευχθεί μόνο εάν η διάρκεια του ταξιδιού επιτρέπει κάτι τέτοιο («*...ifthelengthofthevoyageallows...*»). Σε περίπτωση που το πλοίο αποτύχει να διατηρήσει ή αυξήσει τη θερμοκρασία του φορτίου κατά το ζητούμενο, ο ναυλωτής θα έχει τη δυνατότητα να κρατήσει το πλοίο μακριά από το χώρο ελλιμενισμού ή/και να αναστείλει την εκφόρτωση, μέχρι το φορτίο να θερμανθεί κατάλληλα, ενώ ο χρόνος που θα χαθεί θα αποτελεί έξοδο του πλοιοκτήτη.

---

111. Harvey Williams, Solicitor, Consultant, Sinclair Roche & Temperley, 3<sup>rd</sup> Edition, 2001: "A Guide to Tanker Charters", INTERTANKO Publications.

#### 4.2.7. Θέση/Ετοιμότητα του Πλοίου

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Μέρος I (B), οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να ενημερώσουν τους ναυλωτές σχετικά με το γνωστοποιημένο πρόγραμμα του πλοίου, καθώς και οποιονδήποτε άλλων διαθέσιμων εναλλακτικών δυνατοτήτων που μπορούν, ίσως, να επιδείξουν ανάμεσα στην παρούσα θέση του πλοίου και στην ημερομηνία που αναμένεται να είναι έτοιμο το πλοίο για φόρτωση.

Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν «να μην διαπραγματευθούν ή να μην συνεταιριστούν ή να δώσουν στους παρόντες ναυλωτές οποιεσδήποτε εναλλακτικές δυνατότητες που θα μπορούσαν ίσως να επηρεάσουν ή να τροποποιήσουν το πρόγραμμα του πλοίου όπως δίνεται σε αυτή τη ρήτρα» εκτός κι αν γίνεται με την «προγενέστερη συγκατάθεση των ναυλωτών»<sup>112</sup>. Στην επεξηγηματική σημείωση που έδωσε η Shell για το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, δηλώνει για αυτή τη ρήτρα: «Προστέθηκε καινούρια διατύπωση (σε σχέση με το προγενέστερο ναυλοσύμφωνο) για να διασφαλιστεί ότι οι πλοιοκτήτες ενημερώνουν τους ναυλωτές για το πρόγραμμα του πλοίου πριν τη φόρτωση».

Το P&I Club “SteamshipMutual” παρατηρεί σε σχετικό άρθρο του<sup>113</sup> ότι ενώ μπορεί να είναι αυτή ακριβώς η πρόθεση της συγκεκριμένης τροποποίησης, η συνέπεια της θα μπορούσε να είναι σημαντικά μεγαλύτερη. Ας πάρουμε για παράδειγμα μία κατάσταση όπου κάτω από μία προηγούμενη ναύλωση, ανακύπτει ότι το πλοίο είναι πιθανό να χάσει την ημερομηνία ακύρωσης (laycan) αυτής της προηγούμενης ναύλωσης (χωρίς καμία παραβίαση από τον πλοιοκτήτη). Σύμφωνα με την προαναφερθείσα ρήτρα του SHELLVOY 6, σε μια τέτοια περίπτωση οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να δώσουν στους ναυλωτές προειδοποίηση για μία καινούρια ημερομηνία ετοιμότητας και η επιλογή να επεκτείνουν την ημερομηνία ακύρωσης χωρίς τους μελλοντικούς ναυλωτές πρωτίστως συναινεί στο ίδιο: το να πράξει κανείς διαφορετικά θα μπορούσε κάλλιστα να είναι μία

---

112. «Owners will not, unless with Charterer’s prior consent, negotiate or enter into any business or give current Charterers any further options that may affect or alter the program of the vessel as given in this clause».

113. Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”.

περίπτωση παροχής στους παρόντες ναυλωτές επιπρόσθετων επιλογών «που θα μπορούσαν να επηρεάσουν ή να μεταβάλουν το πρόγραμμα του πλοίου». Η επίδραση αυτής της καινούριας ρήτρας είναι να κάνει τον πλοιοκτήτη δυνητικά όμηρο στις ιδιοτροπίες του «SHELLVOY 6» ναυλωτή. Ενώ, ας πούμε, σε ένα προηγούμενο συμβόλαιο ναύλωσης ο πλοιοκτήτης, απύσασ παραβίασης, είναι πιθανό να χάσει την ημερομηνία ακύρωσης, δεν θα είναι ανοιχτός να επαναδιαπραγματευθεί την ημερομηνία ακύρωσης χωρίς πρώτα να αναζητήσει και να λάβει την άδεια από τον ναυλωτή του επόμενου SHELLVOY 6 ναυλοσυμφώνου.

Ο ενδεχόμενος περιορισμός στην ικανότητα του πλοίου να επιδίδεται σε εμπόριο πριν από το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 είναι αυτονόητος, αφού ένας πλοιοκτήτης θα μπορούσε να παραβιάσει αυτό το ναυλοσύμφωνο ακόμα κι αν η εναλλακτική επιλογή ταίριαζε στην έντιμη και λογική εκτίμηση του πλοιοκτήτη όσον αφορά στην εκτιμώμενη ημερομηνία «ετοιμότητας για φόρτωση».

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Μέρος I (B), αναγράφεται μόνο η «αναμενόμενη ετοιμότητα για να φορτώσει» και υπάρχει κενός χώρος για την συμπλήρωση «δεσμεύσεων πριν την έναρξη της ναύλωσης» (*«commitments priortocommencementofthisCharter»*).

Παρόμοια απλή αναφορά στην ημερομηνία ετοιμότητας του πλοίου παρατηρούμε και στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005: υπάρχει χώρος για την αναγραφή της θέσης του πλοίου την ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου (*«vessellocationondateofCharter»*) και τότε αναμένεται να είναι έτοιμο για φόρτωση (*«expectedreadytoload»*)

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, αντί της παρούσας θέσης του πλοίου, ζητείται να δηλωθεί η αναμενόμενη ετοιμότητα φόρτωσης του πλοίου βάσει του «παρόντος δρομολογίου του» (*«basedonfollowingcurrentitinerary»*), όμως κατά τ' άλλα δεν παρατηρείται άλλη ιδιαιτερότητα.

#### **4.2.8. Περιγραφή Φορτίου (Description of Cargo)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, η περιγραφή του φορτίου είναι «δικαίωμα επιλογής του ναυλωτή» (*Charterer'soption*). Στα ναυλοσύμφωνα BPVOY4 και

EchonMobilVOY2005 δεν υπάρχει καμμία επιπρόσθετη σημείωση πέραν του τίτλου «Περιγραφή Φορτίου» όπου υπάρχει κενός χώρος για την αναφερθείσα περιγραφή.

Στο SHELLVOY 6, Μέρος I (F), ο πλοιοκτήτης καλείται να εγγυηθεί ότι εάν του ζητηθεί να φορτώσει διαφορετικούς τύπους φορτίου, θα διατηρήσει τα φορτία σε πλήρη διαχωρισμό μεταξύ τους κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης και θα χρησιμοποιήσει διαφορετικές αντλίες και σωληνώσεις για τον κάθε τύπο φορτίου. Το ναυλοσύμφωνο συνεχίζει αναφέροντας ότι οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν από το πλοίο να αναμίξει φορτία, να προσθέσει βαφή στο φορτίο μετά τη φόρτωση, ή να παραβιάσει τον σχεδιαστικό του διαχωρισμό με άλλο τρόπο.

Η διατύπωση των ρητρών που αφορούν στην ανάμιξη και βαφή του φορτίου και απαιτούν ρητώς το πλοίο να αναμιγνύει φορτία και να προσθέτει βαφή στο φορτίο επί του πλοίου μετά από αίτηση του ναυλωτή, είναι ευρέα και θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα να επιτρέπει στους ναυλωτές να δίνουν εντολή για τέτοιου είδους αναμίξεις ή βαφές φορτίου σε οποιοδήποτε στάδιο μετά την φόρτωση του φορτίου, συμπεριλαμβανομένου και του σταδίου μετά την έκδοση της φορτωτικής. Παρόλο που αυτές οι ρήτρες υπόκεινται σε σαφή αίτηση για αποζημίωση από τους ναυλωτές, ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να βρεθεί στην θέση να παραβιάσει τις υποχρεώσεις του απέναντι στα συμφέροντα του φορτίου σύμφωνα με την φορτωτική. Επιπλέον, αν συμβεί κάτι τέτοιο, το P&I Club του πλοιοκτήτη μπορεί να είναι προκατελιημμένο απέναντι στα claims που ίσως προκύψουν ως αποτέλεσμα αυτών των ρητρών<sup>114</sup>.

Σχετικά με την ανάμιξη φορτίων, το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 αναφέρει στο Μέρος I (3) (b) ότι το πλοίο δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανάμιξη συμβεί, εάν περισσότερες από μία ποιότητες φορτίου φορτωθούν επί του πλοίου, ούτε για μόλυνση ή απώλεια της αρχικής ποιότητας του φορτίου, εκτός και εάν κάτι τέτοιο αποδειχθεί ότι είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας που ίσως υπήρχε κατά την έναρξη της φόρτωσης, ή σφάλματος ή ατέλειας των υπαλλήλων του πλοιοκτήτη στη φόρτωση, επιμέλεια ή εκφόρτωση του φορτίου.

---

114. *Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners"*.

#### 4.2.9. Ποσότητα Φορτίου (CargoQuantity)

Στο συμβόλαιο ExxonMobilVOY2005, Μέρος I (E), συμπληρώνεται εάν το πλοίο θα φορτωθεί με πλήρες φορτίο (fullcargo), βάσει των ορίων που καθορίζει η χωρητικότητα των δεξαμενών του πλοίου, ή εάν θα φορτώσει μερικό φορτίο και πόσο θα είναι αυτό. Στην περίπτωση που φορτώσει μερικό φορτίο, ο ναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα να φορτώσει στη συνέχεια το πλοίο στο πλήρες φορτίο του. Στην περίπτωση μερικής φόρτωσης του πλοίου, δεν θα πληρωθεί νεκρός ναύλος από το ναυλωτή έτσι κι αλλιώς, ανεξάρτητα από το αν ασκήσει το δικαίωμα πλήρους φόρτωσης του πλοίου ή όχι. Στη Ρήτρα 5 «MaximumCargo» του δεύτερου μέρους, συμπληρώνεται ότι «ο χρόνος που θα χαθεί και οι υφιστάμενες δαπάνες λόγω του γεγονότος ότι το πλοίο φόρτωσε μία ποσότητα φορτίου η οποία τοποθετεί το πλοίο, σε κάθε στάδιο του/των κατωτέρω ταξιδιού/ών, κάτω από τα σημάδια που επιτρέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση Γραμμών Φόρτωσης, θα είναι αποκλειστική δαπάνη του πλοιοκτήτη».

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Μέρος I (C) (CargoQuantity) συμπληρώνεται από τα συμβαλλόμενα μέρη η ποσότητα του φορτίου, χωρίς καμμία τυποποιημένη περιγραφή, αλλά στη παράγραφο 3.2 του Μέρους 2 καθορίζεται ότι το φορτίο που θα φορτωθεί στο πλοίο δεν θα ξεπερνά την ποσότητα που μπορεί «λογικά» (*reasonably*) να στοιβάξει και να μεταφέρει το πλοίο, ούτε θα ξεπερνά τον εξοπλισμό και τις προμήθειες του, και σε καμμία περίπτωση δεν θα ξεπερνά την ποσότητα που επιτρέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης του 1966 (InternationalLoadLineConvention 1966) ή οποιαδήποτε μετατροπή ή τροποποίηση αυτής που μπορεί να είναι εφαρμόσιμη στο ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί. Επίσης, αναφέρεται ότι οι ναυλωτές δεν θα είναι υπόλογοι για οποιαδήποτε απώλεια, ζημιά (συμπεριλαμβανομένου του νεκρού ναύλου), κόστος ή έξοδο προκαλούμενο από τους πλοιοκτήτες λόγω της ανικανότητας του πλοίου να φορτώσει σύμφωνα με την συγκεκριμένη συμφωνία ναύλωσης. Τέλος, η φόρτωση μέσα στις δεξαμενές των slops (αποπλύματα των δεξαμενών φορτίου) δεν θα επιτραπεί χωρίς την προηγούμενη γραπτή συναίνεση των ναυλωτών.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 12(a) (*Freight/CargoOutturn*) αναφέρονται σχεδόν οι ίδιοι όροι με το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, δηλαδή ότι η υπό διαπραγμάτευση ναύλωση αφορά πλήρες και ολοκληρωμένο φορτίο αντίστοιχο του επιτρεπτού ύψους εξάλων του πλοίου για το συγκεκριμένο ταξίδι, όπως αυτά



καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης του 1966 (International Load Line Convention 1966) και τους περιορισμούς της μέγιστης χωρητικότητας των δεξαμενών του πλοίου, οι οποίες καθορίζονται στο Μέρος I (A). Δεν θα πληρωθεί ναύλος για οποιαδήποτε ποσότητα φορτίου ξεπερνά τη μέγιστη επιτρεπόμενη που αντιστοιχεί σε αυτό το επιτρεπτό ύψος εξάλων. Στη Ρήτρα 13 (*Deadfreight; SlackTanks*) αναφέρεται ότι, σε οποιαδήποτε περίπτωση, θα πρέπει να παραχωρηθεί επαρκής ελεύθερος χώρος στις δεξαμενές φορτίου για την εκτόνωση του φορτίου. Την ίδια απαίτηση προτάσσει και το ναυλοσύμφωνο της SHELL, όπως θα δούμε παρακάτω.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρα (3) (2) («Voyage»), ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος και θα καταβάλει αποζημίωση στο ναυλωτή για οποιοδήποτε χρόνο, έξοδα, καθυστερήσεις ή απώλειες οφείλονται σε οποιαδήποτε αποτυχία του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί πλήρως με τις οδηγίες ταξιδιού του ναυλωτή, συμπεριλαμβανομένης της φόρτωσης περισσότερου φορτίου από αυτό που επιτρέπεται από την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης, ή για το γεγονός ότι δεν παραχωρήθηκε επαρκής ελεύθερος χώρος στις δεξαμενές φορτίου για την εκτόνωση του φορτίου ή γιατί φορτώθηκε περισσότερο ή λιγότερο φορτίο από αυτό που καθόρισε ο ναυλωτής, ή για το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης δεν φόρτω/εκφόρτωσε σύμφωνα με τις οδηγίες του ναυλωτή για την αντίστοιχη ποσότητα φορτίου ή για τις αντίστοιχες απαιτήσεις βυθίσματος.

#### **4.2.10. Προθεσμία Ετοιμότητας του Πλοίου για Φόρτωση και Λήξη/Ακύρωση (Laydays and Termination/Cancelling)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Μέρος I (C) αναγράφεται η έναρξη και λήξη της προθεσμίας ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση σε τοπική ώρα (*local time*) του λιμένος φόρτωσης, ενώ στο Μέρος II υπάρχουν οι όροι της Ρήτρας 11, η οποία στο έχει υποβληθεί σε σημαντική τροποποίηση και διαφοροποιείται αρκετά από την αντίστοιχη ρήτρα των υπόλοιπων ναυλοσυμφώνων που εξετάζουμε.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τη Ρήτρα 11 του SHELLVOY 6, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να δώσουν ειδοποίηση καινούριας ημερομηνίας ετοιμότητας «αμέσως μόλις πληροφορηθούν ότι το πλοίο δεν θα είναι έτοιμο να φορτώσει μέχρι το απόγευμα της ημερομηνίας παύσης»<sup>115</sup> και να ζητήσουν από τους ναυλωτές να επιβεβαιώσουν τη θέση τους σε σχέση με την ακύρωση. Οι ναυλωτές πρέπει να απαντήσουν μέσα σε 4 μέρες και εάν δεν δοθεί απάντηση εντός 4 ημερών, δεν γίνεται αυτόματη παράταση της χρονικής προθεσμίας ακύρωσης (laycan), όπως συμβαίνει στην αντίστοιχη ρήτρα των άλλων ναυλοσυμφώνων. Παρ' ολ' αυτά, οι ναυλωτές έχουν εναλλακτικές επιλογές: είτε να δηλώσουν ότι η συμφωνία ναύλωσης λύεται, είτε να επιβεβαιώσουν καινούριες ημερομηνίες laydays και termination (όπου η καινούρια ημερομηνία ετοιμότητας θα είναι η ημερομηνία έναρξης και η δεύτερη μέρα μετά από αυτή θα είναι η ημερομηνία ακύρωσης) είτε, τέλος, να δώσουν παράταση στην ημερομηνία ακύρωσης που έχει αρχικά συμφωνηθεί.

Σε σχέση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα, η Ρήτρα Ακύρωσης του SHELLVOY 6 αφαιρεί τη σιγουριά από τον πλοιοκτήτη για το τι θα συμβεί στην περίπτωση που ο ναυλωτής αποτύχει να κάνει μία επιλογή μέσα σε τέσσερις ημέρες. Στο χρονικό διάστημα των 4 ημερών, ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να κλείσει κάποια άλλη δουλειά, ούτε μπορεί να πλεύσει προς το λιμάνι φόρτωσης υποθέτοντας ότι ο ναυλωτής, έχοντας αποτύχει να επιλέξει, δεν μπορεί τώρα να δώσει τέλος εάν το αρχικό laycan έχει χαθεί. Η τροποποίηση της ρήτρας εντείνει την αμφιβολία στις θέσεις των εμπλεκόμενων μερών, ιδιαίτερα όταν ο καθένας λαμβάνει υπόψη του τις ενδεχόμενες απώλειες που μπορεί να προκύψουν. Επιπλέον, τίθεται ως προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει «αμέσως» μόλις πληροφορηθούν ότι το πλοίο δεν θα είναι έτοιμο να φορτώσει μέχρι το απόγευμα της ημερομηνίας ακύρωσης, να δώσουν επιστολή στους ναυλωτές, που σημαίνει ότι αποτυχία των πλοιοκτητών να δώσουν άμεση επιστολή στους ναυλωτές αμέσως μόλις μάθουν ότι το πλοίο θα χάσει την ημερομηνία ακύρωσης μπορεί από μόνο του να αποτελέσει παραβίαση της ρήτρας και να δώσει το δικαίωμα στους ναυλωτές να ζητήσουν διόρθωση των ζημιών. Η δυσκολία να εντοπιστεί με ακρίβεια πότε οι πλοιοκτήτες μαθαίνουν ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να «προλάβει» την ημερομηνία λήξης μπορεί να οδηγήσει σε αντιπαραθέσεις.

115. «as soon as Owners become aware that the vessel will not be ready to load by noon on the termination date»

Αντιπαραθέσεις μπορεί, επίσης, να προκύψουν σχετικά με το κατά πόσο η υποχρέωση των πλοιοκτητών στην «επίγνωση» σχετίζεται μόνο με την πραγματική επίγνωση, ή θα θεωρούνται παραβάτες και οι πλοιοκτήτες που «θα έπρεπε» να γνωρίζουν<sup>116</sup>..

Σε σύγκριση με το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, τα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα είναι πολύ συγκεκριμένα, όπως θα δούμε παρακάτω, σχετικά με το τι μέλλει γενέσθαι στην περίπτωση που ο ναυλωτής αποτύχει να αποφασίσει, μέσα σε κάποιο λογικό χρονικό διάστημα, εάν θα ακυρώσει τη ναύλωση ή όχι. Έτσι, οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών είναι διασαφηνισμένες και προκαθορισμένες, μειώνοντας το έναυσμα αντιπαραθέσεων και απαιτήσεων αποζημίωσης.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Μέρος I (F) (G) αναγράφεται η έναρξη και λήξη της προθεσμίας ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση σε τοπική ώρα (localtime) του λιμένος φόρτωσης, ενώ η αντίστοιχη ρήτρα ακύρωσης είναι η Ρήτρα 6 (Cancellation by Charterer) που καθορίζει ότι η ημερομηνία ακύρωσης επεκτείνεται για όσο χρόνο χάθηκε λόγω καθυστέρησης των ναυλωτών να δώσουν στο πλοίο την ημερομηνία ακύρωσης ή λόγω τροποποίησης των οδηγιών των ναυλωτών προς το πλοίο. Επίσης, η ρήτρα καθορίζει ότι οι πλοιοκτήτες, αμέσως μόλις είναι σε θέση να δηλώσουν μία καινούρια ημερομηνία ετοιμότητας «με λογική σιγουριά» (*with reasonable certainty*), πρέπει να ρωτήσουν τους ναυλωτές εάν θα ασκήσουν ή όχι το δικαίωμα τους να ακυρώσουν τη συμφωνία ναύλωσης. Οι ναυλωτές οφείλουν να δηλώσουν την πρόθεση τους για ακύρωση ή μη μέσα σε 96 ώρες (4 ημέρες) από τη στιγμή που τους ανακοινώνεται η ανικανότητα ετοιμότητας του πλοίου, αλλά όχι αργότερα από 24 ώρες μετά την αρχική ημερομηνία ακύρωσης. Εάν οι ναυλωτές δεν ακυρώσουν τη συμφωνία μέσα σε αυτό το χρονικό όριο, οι ημερομηνίες laydays και cancellation θα θεωρηθούν τροποποιημένες με τέτοιο τρόπο ώστε η καινούρια ημερομηνία ετοιμότητας να είναι η ημερομηνία έναρξης των laydays και το απόγευμα της τρίτης ημέρας μετά από αυτή (και όχι της δεύτερης ημέρας, όπως στο SHELLVOY 6) θα είναι η ημερομηνία ακύρωσης.

116. *Steamship Mutual (www.sims.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners"*

Στο ναυλοσύμφωνο EcxonMobilVOY2005, η προθεσμία ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση αναφέρεται στο Μέρος I (B) και η ρήτρα ακύρωσης παρατίθεται στο Μέρος II και είναι η Ρήτρα 12 (CancellationofCharter). Σε σχέση με τα ναυλοσύμφωνα της SHELL και της INTERTANKO, στο EcxonMobilVOY2005 ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη συμφωνία ναύλωσης γνωστοποιώντας τις προθέσεις του στο πλοιοκτήτη μέσα σε 48 ώρες (2 ημέρες) από την αρχική ημερομηνία ακύρωσης, ενώ εάν αποτύχει να προβεί σε μια τέτοια γνωστοποίηση, το ναυλοσύμφωνο θα συνεχίσει να ισχύει (*shallremaininfullforceandeffect*). Στο EcxonMobilVOY2005, η Ημερομηνία Ακύρωσης παρατείνεται ισόνομα είτε το πλοίο καθυστερήσει λόγω αλλαγής οδηγιών από τους ναυλωτές (ChangeofOrders) είτε καθυστερήσει εξαιτίας κινδύνου από παγετώνες (icerisk), δηλαδή δίνεται η ίδια βαρύτητα στις αλλαγές των οδηγιών των ναυλωτών και στον κίνδυνο του πάγου.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Μέρος I (G) δίνονται η έναρξη των laydays και ημερομηνία ακύρωσης και στο Μέρος II παρατίθεται η Ρήτρα 16 (Ρήτρα Ακύρωσης), η οποία είναι περίπου ίδια με τις αντίστοιχες ρήτρες των EcxonMobilVOY2005 και TANKERVOY 87. Και εδώ, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ακυρώσουν τη ναύλωση μέσα σε 96 ώρες (4 ημέρες) από τη στιγμή που τους γνωστοποιείται η ανικανότητα ετοιμότητας του πλοίου, ή 48 ώρες (δύο ημέρες) από την αρχική ημερομηνία ακύρωσης, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα (*whicheverisearlier*). Το BPVOY4, σε αντίθεση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα, καθορίζει ότι το χρονικό διάστημα των 96 ωρών δεν συμπεριλαμβάνει Κυριακές και αργίες (*Sundaysandholidaysexcepted*). Εάν οι ναυλωτές δεν ακυρώσουν τη ναύλωση, η καινούρια ημερομηνία ακύρωσης θα είναι 12 ώρες μετά την καινούρια ημερομηνία και ώρα ετοιμότητας που τους γνωστοποιήθηκε από τους πλοιοκτήτες. Τέλος, είναι χαρακτηριστικό ότι στο BPVOY4, οι πλοιοκτήτες διαθέτουν μόνο 12 ώρες για να απαντήσουν σε απαίτηση των ναυλωτών για καινούρια Εκτιμώμενη Ημερομηνία Άφιξης (ETA: EstimatedTimeofArrival). Σε περίπτωση αλλαγής των οδηγιών των ναυλωτών προς τους πλοιοκτήτες, η Ρήτρα 22 (ChangeofOrders) επιφέρει επέκταση της Ημερομηνίας Ακύρωσης κατά οποιαδήποτε χρονική περίοδο καθυστέρησης αποδοτέα σε αλλαγή του λιμανιού φόρτωσης από τους ναυλωτές.

Για οποιαδήποτε άλλη καθυστερημένη άφιξη, η οποία δεν έχει ως αποτέλεσμα την ακύρωση της ναύλωσης, παραχωρείται στους ναυλωτές πρόσθετος χρόνος 24 ωρών για την έναρξη της φόρτωσης<sup>117</sup>.

#### **4.2.11. Επιστολή Ετοιμότητας (Notice of Readiness)**

Στο δεύτερο μέρος του SHELLVOY 6, η Ρήτρα 13 αναφέρεται στην Επιστολή Ετοιμότητας, όπου καθορίζεται μεταξύ άλλων ότι η επιστολή δεν θα πρέπει να υποβληθεί πριν την έναρξη των laydays (προθεσμία ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση) και η επιστολή που θα υποβληθεί μέσω ασυρμάτου θα πρέπει να επιβεβαιωθεί γραπτώς το συντομότερο δυνατόν.

Η παράγραφος (1)(a)(ii) της ρήτρας απαιτεί οι πλοιοκτήτες να έχουν πάνω στο πλοίο όλα τα έγγραφα/πιστοποιητικά που απαιτούνται για την εκτέλεση της ναύλωσης, είτε μέσα σε 6 ώρες μετά την υποβολή της Επιστολής Ετοιμότητας ή διαφορετικά όταν ο χρόνος θα άρχιζε κανονικά να μετράει για τη ναύλωση, και σε περίπτωση αθέτησης των παραπάνω, η Επιστολή Ετοιμότητας καθίσταται άκυρη. Στην ίδια παράγραφο καθορίζεται ότι μία Επιστολή Ετοιμότητας είναι έγκυρη ακόμα κι αν δεν έχει πραγματοποιηθεί ελευθεροκοινωνία (freeratique) στο πλοίο, με την προϋπόθεση αυτό να συμβεί σε λιμάνι όπου δεν συνηθίζεται η ελευθεροκοινωνία πριν τον ελλιμενισμό του πλοίου.

Αυτή η διάταξη διαφέρει από την αντίστοιχη διάταξη του BPVOY4 (όπου η ελευθεροκοινωνία αποτελεί προϋπόθεση για τη δραστικότητα μιας έγκυρης Επιστολής Ετοιμότητας) και μπορεί να μεταβάλει σημαντικά την συνήθη νομική θέση των πλοιοκτητών σχετικά με το Notice of Readiness. Η συνήθης νομική θέση είναι ότι τα έγγραφα και πιστοποιητικά, τα οποία αποτελούν τυπικές διαδικασίες (όπως η ελευθεροκοινωνία), δεν επηρεάζουν την εγκυρότητα της Επιστολής Ετοιμότητας.

117. *Harvey Williams, Solicitor, Consultant, Sinclair Roche & Temperley, 3<sup>rd</sup> Edition, 2001: "A Guide to Tanker Charters", INTERTANKO Publications.*

Η διάφορες δικαστικές υποθέσεις έχουν αναδείξει ότι όταν ένα ναυλοσύμφωνο απαιτεί ένα συγκεκριμένο έγγραφο ως προϋπόθεση εγγύησης εγκυρότητας της Επιστολής Ετοιμότητας, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αντιμετωπίσει δυσκολίες στις περιοχές όπου δεν είναι δυνατό να αποκτήσει αυτά τα έγγραφα, λόγω π.χ. μη διαθεσιμότητας σχετικών επιθεωρητών ή λόγω της μη δυνατότητας προσέγγισης του πλοίου.

Στην υπόθεση του London Arbitration ημερομηνίας 26 Απριλίου 1984, η οποία σχετιζόταν με ένα ναυλοσύμφωνο το οποίο ενσωμάτωνε μία διάταξη που απαιτούσε το πλοίο να συμμορφωθεί με όλες τις τυπικές διαδικασίες του λιμανιού «συμπεριλαμβανομένου του Πιστοποιητικού GasFree», χρειάστηκαν 3.5 ημέρες για τον επιθεωρητή να βγει από το πλοίο. Αυτή η καθυστέρηση οφειλόταν στον καιρό, ο οποίος ήταν αρκετά άσχημος ώστε να αποτρέψει την κυκλοφορία των μικρών πλοίων, αλλά όχι τόσο ώστε να εμποδίσει τον ελλιμενισμό του συγκεκριμένου πλοίου. Όντως, το πλοίο δεν είχε ελλιμενιστεί για 13 ημέρες λόγω συμφόρησης. Προέκυψε διαφωνία σχετικά με το αν θα μπορούσε το laytime να ξεκινήσει πριν την έκδοση του Πιστοποιητικού GasFree, με τον πλοιοκτήτη να διαφωνεί ότι ο χρόνος θα έπρεπε να έχει αρχίσει να μετράει 6 ώρες μετά την έλευση του πλοίου στο λιμάνι.

Οι διαιτητές θεώρησαν ότι δεν θα μπορούσε να υποβληθεί μία έγκυρη Επιστολή Ετοιμότητας μέχρι να αποκτηθεί το Πιστοποιητικό GasFree. Έτσι, ο χρόνος δεν θα μπορούσε να ξεκινήσει να μετράει μέχρι τότε. Στην προκειμένη περίπτωση, εντούτοις, ο πλοιοκτήτης ήταν ικανός να ανακτήσει τις ζημιές όσον αφορά στον χαμένο χρόνο διότι ο ναυλωτής είχε αθετήσει την υποχρέωση του να υποδείξει λιμάνι το οποίο ήταν «reachable on arrival», δηλαδή προσεγγίσιμο κατά την άφιξη<sup>118</sup>.

Με την τροποποίηση στο SHELLVOY 6, ότι το πλοίο θα έχει «όλα τα έγγραφα/πιστοποιητικά που απαιτούνται για να εκπληρώσει τη ναύλωση», μπορεί οι πλοιοκτήτες να μην είναι σε θέση να χειριστούν οποιοδήποτε έγγραφο ως μία καθαρή διατύπωση, με εξαίρεση την ελευθεροκοινωνία όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Αυτός είναι ένας αξιοσημείωτος περιορισμός στην έναρξη του laytime και στην εγκυρότητα της Επιστολής Ετοιμότητας.

118. *Steamship Mutual* ([www.simsl.com](http://www.simsl.com)), August 2005: “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”.

Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι η ρήτρα συνεχίζει για να διατυπώσει ότι εάν η πρώτη Επιστολή Ετοιμότητας είναι άκυρη εξαιτίας της αποτυχίας να έχει το πλοίο όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά, τότε «μία καινούρια Επιστολή Ετοιμότητας μπορεί να υποβληθεί μόνο» όταν όλες οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις θα είναι σε τάξη. Και, μόνο τότε θα μπορούσε να ξεκινήσει να μετράει ο χρόνος. Αυτή η καινούρια διατύπωση εύλογα τροποποιεί την θέση των εμπλεκόμενων μερών κάτω από το αστικό δίκαιο, και μπορεί να κάνει το ναυλωτές να διαφωνήσουν ότι εν απουσία καινούριας Επιστολής Ετοιμότητας, ο χρόνος δεν θα ξεκινήσει ποτέ να μετράει, αυτό σε πείσμα της επαρκώς δημοσιοποιημένης απόφασης του Εφετείου σε μία αντίστοιχη υπόθεση του πλοίου «HappyDay».

Σε αυτή την υπόθεση, ζητήθηκε από το δικαστήριο να μελετήσει το ζήτημα κατά πόσο το laytime θα μπορούσε ποτέ να ξεκινήσει χωρίς να έχει εκτελεστεί έγκυρη Επιστολή Ετοιμότητας. Στην εύρεση ότι το laytime θα μπορούσε να ξεκινήσει, το Εφετείο στήριξε την απόφαση του στο δόγμα της αποποίησης δικαιώματος: όπου η εκφόρτωση ξεκίνησε με διαταγή των ναυλωτών ή των αποδεκτών του φορτίου χωρίς είτε αυτοί να έχουν γνωστοποιήσει οποιαδήποτε απόρριψη ή επιφύλαξη όσον αφορά στην Επιστολή Ετοιμότητας που ήδη υποβλήθηκε ή οποιαδήποτε ένδειξη ότι καινούρια Επιστολή Ετοιμότητας απαιτούνταν πριν την έναρξη του laytime, τότε οι ναυλωτές θα έπρεπε να θεωρηθούν ότι έχουν αποποιηθεί το δικαίωμα τους να στηριχθούν στη μη εγκυρότητα της Επιστολής Ετοιμότητας και ο χρόνος θα ξεκινούσε να μετράει από την έναρξη της εκφόρτωσης.

Το ναυλοσύμφωνο στο «HappyDay» δεν περιλάμβανε μία ρητή διάταξη που να καλύπτει την ανάγκη για επανα-υποβολή Επιστολής Ετοιμότητας ή σε περίπτωση μη έγκυρης Επιστολής Ετοιμότητας πότε θα ξεκινούσε να μετράει το laytime. Όπως υπογραμμίστηκε παραπάνω, το SHELLVOY 6 έχει τέτοια ρήτρα και, σε περιπτώσεις παρόμοιες με αυτές του «HappyDay», οι ναυλωτές θα είναι ικανοί να διαφωνήσουν ότι δεν μπορεί να υπάρξει καμία αποποίηση δικαιώματος: το ναυλοσύμφωνο κατηγορηματικά επιβάλλει τη θέση και δεν υπάρχει κανένας λόγος για τους ναυλωτές να γνωστοποιήσουν την απόρριψη της εγκυρότητας της Επιστολής Ετοιμότητας ή την ανάγκη της επαναυποβολής της. Στο SHELLVOY 6, λοιπόν, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει

να είναι πολύ προσεκτικός ώστε να εξασφαλίσει ότι η υποβληθείσα Επιστολή Ετοιμότητας είναι έγκυρη, και θα πρέπει να την υποβάλει ξανά σε περίπτωση αβεβαιότητας<sup>119</sup>.

Στο TANKERVOY 87, Μέρος II, η Ρήτρα 8 καθορίζει ότι όταν το πλοίο έχει φτάσει σε ένα καθιερωμένο αγκυροβόλιο ή σημείο αναμονής για το κάθε λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης και είναι έτοιμο να φορτώσει ή εκφορτώσει, θα πρέπει να δοθεί στους ναυλωτές ή στους πράκτορες τους Επιστολή Ετοιμότητας (η οποία θα μπορεί να υποβληθεί οποιαδήποτε ημέρα και ώρα) με γράμμα, τηλεγράφημα, τέλεξ, ασύρματο ή τηλέφωνο, είτε βρίσκεται το πλοίο στη θέση παραβολής είτε όχι. Μία προφορική ανακοίνωση θα πρέπει να επιβεβαιωθεί εγκαίρως και γραπτώς.

Παρόμοια περιγραφή της Ρήτρας «NoticeofReadiness» παρατηρούμε και στο ναυλοσύμφωνο EcxhonMobilVOY2005, μόνο που εδώ η Ρήτρα 11 καθορίζει επιπλέον ότι σε κάθε λιμάνι ή περιοχή φόρτωσης, το πλοίο θα είναι πλήρως εφοδιασμένο με καύσιμα για το προοριζόμενο ταξίδι και η Επιστολή Ετοιμότητας θα επιβεβαιώνει, χωρίς περιορισμό, αυτόν τον εφοδιασμό καυσίμων.

Στο BPVOY4, Μέρος II, Ρήτρα 6, καθορίζεται ότι εάν η Επιστολή Ετοιμότητας δοθεί στο ναυλωτή με φαξ ή τηλεφωνικά, θα πρέπει κατόπιν να επιβεβαιωθεί εγκαίρως με τέλεξ, και θα πρέπει να είναι υπογεγραμμένη όχι μόνο από τον Καπετάνιο, αλλά και από εκπρόσωπο του τερματικού σταθμού του κάθε λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Ακόμα και αν είναι έγκυρη, η Επιστολή Ετοιμότητας δεν θεωρείται δραστική όσον αφορά στον υπολογισμό του τρέχοντος χρόνου, παρά μόνο εάν: α) το πλοίο έχει δεθεί με ασφάλεια στη θέση φόρτωσης ή εκφόρτωσης και η σκάλα επιβίβασης είναι στη θέση της, β) εάν το πλοίο είναι σε αγκυροβόλιο, όταν έχει ολοκληρώσει την διαδικασία αγκυροβολίας, γ) έχει χορηγηθεί ελευθεροκοινωνία (freeratique) ή πρόκειται να δοθεί μέσα σε διάστημα 6 ωρών από την υποβολή της Επιστολής Ετοιμότητας, και δ) στην περίπτωση προσέγγισης σε λιμάνια των Η.Π.Α., εάν έχει εκδοθεί γράμμα επιθεώρησης από την Λιμενική Αρχή (USCoastGuardTankerVesselExaminationLetter, TVEL). Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση της ελευθεροκοινωνίας, εάν αυτή καθυστερήσει να χορηγηθεί στο πλοίο λόγω ανικανότητας ή καθυστερήσεων της Λιμενικής Αρχής, ο Καπετάνιος οφείλει να εκδώσει Επιστολή Διαμαρτυρίας (LetterofProtest) στη Λιμενική Αρχή.

---



119. *Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners"*

Στα ναυλοσύμφωνα ExxonMobilVOY2005 και TANKERVOY 87 δεν υπάρχουν προϋποθέσεις για την δραστικότητα ή μη της Επιστολής Ετοιμότητας όσον αφορά στην έναρξη του διαθέσιμου χρόνου φορτοεκφόρτωσης (laytime).

#### **4.2.12. Χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση (σταλίες) (Laytime)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, ο χρόνος που διατίθεται για τη φορτοεκφόρτωση (laytime) συμπληρώνεται σε ώρες στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου, και στο δεύτερο μέρος καθορίζεται ότι το laytime ξεκινά 6 ώρες μετά την υποβολή έγκυρης Επιστολής Ετοιμότητας ή 6 ώρες μετά την άφιξη του πλοίου στη θέση παραβολής, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα. Επίσης, κοινός όρος όλων των ναυλοσυμφώνων είναι το ότι το laytime συνεχίζει να μετρά μέχρι να αποσυνδεθούν από το πλοίο οι μάνικες φορτίου, ενώ εάν το πλοίο καθυστερήσει μετά την αποσύνδεση για λόγους που οφείλονται στο ναυλωτή ή λόγω αναμονής των εγγράφων που σχετίζονται με το φορτίο (π.χ. φορτωτική), το laytime θα συνεχίσει να μετρά μέχρι και 2 ώρες επιπροσθέτως. Στο BPVOY4 δίνεται περιθώριο 3 ωρών (Μέρος 2, 7.3.3.).

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, το laytime δεν μετρά σε κάποιες συγκεκριμένες περιπτώσεις, όπως στην περίπτωση απεργιών, εργατικών διενέξεων και ανταπεργιών των υπαλλήλων του λιμανιού ή των πιλότων ή των πληρωμάτων των ρυμουλκών, στη περίπτωση περάσματος από εσωτερική δίοδο (inward passage), όπου είναι πιθανή η αναμονή για παλίρροια, φώς ημέρας, ρυμουλκά ή πιλότους, κτλ. Επιπλέον, στο laytime δεν μετρά ο χρόνος που καταναλώνεται σε περίπτωση μηχανικής βλάβης το πλοίου ή μη αποδοτικότητας των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του, στην περίπτωση παραβίασης καθήκοντος από το πλήρωμα ή τους πράκτορες του πλοίου, στο χρόνο που απαιτείται για τη διαχείριση έρματος, το πλύσιμο των δεξαμενών, τη πετρέλευση, την απομάκρυνση των αποπλυμάτων των δεξαμενών και των απόνερων του πλοίου, κτλ.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, μόνο ο χρόνος διαχείρισης έρματος δεν υπολογίζεται ως laytime, όλες οι προαναφερθείσες λειτουργίες του πλοίου – πλύσιμο των δεξαμενών, πετρέλευση, απομάκρυνση των slops – περιλαμβάνονται στο διατιθέμενο χρόνο για τη φορτοεκφόρτωση.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, δεν προσμετρείται στο laytime και ο χρόνος που καταναλώνεται στην περίπτωση που οι Λιμενικές Αρχές απαγορεύσουν την φορτοεκφόρτωση και στην περίπτωση καθυστερήσεων λόγω τοπικών νόμων και κανονισμών, ενεργειών ή αδράνειας των τοπικών αρχών.

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, εκτός από το TANKERVOY 87, υπάρχει πρόσθετος όρος για την περίπτωση του «earlyloading», δηλαδή για την περίπτωση που, με τη σύμφωνη γνώμη των ναυλωτών, η φόρτωση ξεκινήσει νωρίτερα από την έναρξη των laydays. Σε μια τέτοια περίπτωση, στα ναυλοσύμφωνα ExxonMobilVOY2005 και BPVOY4, το laytime θα ξεκινήσει να μετρά από την πραγματική έναρξη φόρτωσης. Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, ο χρόνος από την έναρξη της φόρτωσης μέχρι την έναρξη των αρχικών laydays υπολογίζεται ως πίστωση έναντι οποιασδήποτε πληρωτέας αποζημίωσης για επισταλία (demurrage) .

Σύμφωνα με τα σχόλια του Ασφαλιστικού Οργανισμού (P&IClub) «SteamshipMutual»<sup>120</sup>, η τροποποίηση του όρου του SHELLVOY 6 σχετικά με το «earlyloading», όπου πλέον ορίζεται ότι «ο ναυλωτής θα έχει το πλεονέκτημα του χρόνου που εξοικονομείται δια μέσου του αντισταθμίματος από οποιαδήποτε αποζημίωση υποστεί για επισταλία (demurrage)», προέκυψε ως αντίδραση στα πορίσματα του δικαστηρίου της Διαιτησίας του Λονδίνου (LondonArbitration) της 27<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2004, το οποίο σχετιζόταν με μια διαμάχη σχετικά με το κατά πόσο το πλεονέκτημα της εξοικονόμησης χρόνου υπέκυπτε στους όρους του ναυλοσυμφώνου που έχουν σχέση με την πορεία του laytime. Οι πλοιοκτήτες διαφωνούσαν ότι ο χρόνος μεταξύ της έναρξης της φόρτωσης και της έναρξης των αρχικών laydays, ο οποίος δεν θα είχε προσμετρηθεί ως laytime κάτω από φυσιολογικές συνθήκες (δηλ μετά την έναρξη των laydays), δεν θα έπρεπε να προσμετρείται ως πλεονέκτημα των ναυλωτών κάτω από αυτή τη ρήτρα.

Το δικαστήριο συμφώνησε και ανέφερε σχετικά: «Υπό μορφή σχολίου, το δικαστήριο πρόσθεσε ότι η διατύπωση... δεν ήταν τόσο καθαρή όσο θα μπορούσε. Δεν ήταν άμεσα εμφανές τι σήμαινε «το πλεονέκτημα του χρόνου που εξοικονομείται». Ούτε η τελευταία πρόταση της ρήτρας ήταν η πλέον ξεκάθαρη...».

120. *Steamship Mutual* ([www.simsi.com](http://www.simsi.com)), August 2005: “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”

Έτσι, στον τροποποιημένο όρο του SHELLVOY 6 για το «earlyloading» καταμετρείται όλος ο χρόνος από το ξεκίνημα της φόρτωσης μέχρι την έναρξη των αρχικών laydays ως πίστωση έναντι οποιασδήποτε πληρωτέας αποζημίωσης για επισταλία (demurrage).

#### **4.2.13. Αποζημίωση για Επισταλία (Demurrage)**

Οι ναυλωτές πληρώνουν στους πλοιοκτήτες επισταλίες για τον χρόνο που ξεπερνά το καθορισμένο, στο ναυλοσύμφωνο, laytime. Οι επισταλίες καθορίζονται στο πρώτο μέρος όλων των ναυλοσυμφώνων ως «κατ’ αναλογία ανά ημέρα» σε δολάρια Η.Π.Α. για πλήρης ή μερική φόρτωση, ενώ μπορεί να καθοριστεί και ως ποσοστό του συμφωνημένου δείκτη Worldscale.

Όλα τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν περιπτώσεις όπου το demurrage καταβάλλεται κατά το ήμισυ (half-rated demurrage), και τέτοιες περιπτώσεις είναι φωτιά ή έκρηξη, απεργία, ανταπεργία, μηχανική βλάβη/ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, πολεμική πράξη (act of war), θεομηνία (act of God), κοινωνικές αναταραχές, πολιτικές φασαρίες, συλλήψεις ή περιορισμούς ηγεμόνων, κυβερνητών ή ανθρώπων, άσχημες καιρικές/θαλάσσιες συνθήκες, καραντίνα.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Μέρος II, Ρήτρα 15 (2), οι άσχημες καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες δεν αποτελούν κριτήριο για half-rated demurrage, ενώ στο TANKERVOY 87, το demurrage καταβάλλεται ολόκληρο (και όχι μισό) όταν οι απεργίες, οι ανταπεργίες, οι περιορισμοί και η καραντίνα ήταν ήδη εν ισχύ όταν κλείστηκε η συμφωνία.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005 καθορίζονται επακριβώς οι κακές καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες και, επίσης, η προϋπόθεση των κακών καιρικών/θαλάσσιων συνθηκών δεν ισχύει ως προϋπόθεση half-demurrage στην περίπτωση που το πλοίο εκφορτώνει στη θάλασσα ή εκτελεί lightering (φορτοεκφόρτωση από πλοίο σε πλοίο).

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 17, στις προϋποθέσεις για half-rated demurrage συμπεριλαμβάνονται, επιπλέον, η αντίξοη παλίρροια (η οποία δεν θα μπορούσε λογικά

να προβλεφθεί) και η παρεμπόδιση της προσέγγισης του λιμανιού λόγω ατυχήματος ή ναυαγίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, στην ίδια ρήτρα παραθέτει την έννοια του «*forcemajeure*», η οποία ως ακριβής έκφραση δεν υπάρχει στα άλλα ναυλοσύμφωνα, αλλά υφίσταται ως έννοια και περιλαμβάνει γενικά την έννοια της θεομηνίας (ActofGod), αλλά και φυσικά γεγονότα (σεισμούς, πλημμύρες, κτλ) και γεγονότα προκαλούμενα από ανθρώπινη επέμβαση (πόλεμοι, περιορισμοί, απεργίες, κτλ.). Η έκφραση «*Forcemajeure*» (ανωτέρα δύναμη) ως αστική νομική έννοια έχει προοριστεί για να δικαιολογήσει το ένα ή όλα τα μέρη που συμμετέχουν σε μία συμφωνία, από τις ευθύνες ή/και τις υποχρεώσεις τους μέσα στη συμφωνία. Η έννοια εμφανίζεται όταν συμβαίνουν ασυνήθιστα γεγονότα, που ξεφεύγουν από τον έλεγχο των εμπλεκόμενων στη συμφωνία μερών. Στο Αγγλικό Δίκαιο, που διέπει κατά κύριο λόγο όλα τα είδη ναυλοσυμφώνων, η έννοια «*forcemajeure*» δεν αποτελεί αυθυπόστατη νομική έννοια, η οποία υφίσταται έξω από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Για να σχετιστεί με το ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει είτε να υπάρχει συγκεκριμένη ρήτρα «*forcemajeure*», είτε να αναφέρεται η έννοια μέσα στο συμβόλαιο<sup>121</sup>.

Στα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 και BPVOY4 η καταβολή αποζημίωσης κατά το ήμισυ αφορά εκτός από το demurrage και το laytime (half-laytime) με τις ίδιες προϋποθέσεις να ισχύουν και για τα δύο είδη αποζημίωσης.

Ο Ασφαλιστικός Οργανισμός (P&IClub) «SteamshipMutual» σχολιάζει σε σχετικό άρθρο του<sup>122</sup> σχετικά με τις προϋποθέσεις του half-demurrage/half-laytime του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6, ότι στην περίπτωση που συμβαίνει μία από τις προϋποθέσεις του half-demurrage κατά την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου, παραμένει ασαφές αν το laytime θα επεκταθεί (ούτως ώστε να είναι διαθέσιμο σε επόμενο λιμάνι) εάν το πλοίο δεν προχωρήσει ποτέ σε αποζημίωση για επισταλία.

121. *Steamship Mutual - P&I Club (www.simsl.com) (March 2011): "What is Force Majeure?"*.

122. *Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners"*,

Επειδή, ο γενικός κανόνας είναι κάθε εξαίρεση αποζημίωσης να διατυπώνεται ξεκάθαρα, υπάρχει η περίπτωση διαφωνίας ότι ο χρόνος δεν θα πρέπει να επεκταθεί σε μια τέτοια κατάσταση, με αποτέλεσμα αυτή η ρήτρα να δώσει αφορμή για δίκη.

#### **4.2.14. Ναύλος (Freight)**

Ο ναύλος καθορίζεται στο πρώτο μέρος των ναυλοσυμφώνων ως ποσοστό του ισχύοντος δείκτη Worldscale ανά τόνο φορτίου ή, εάν συμφωνηθεί ως κατ' αποκοπή ποσό (lumpsumamount) . Επίσης, στο πρώτο μέρος αναφέρεται το πότε, που και σε ποιον θα γίνει η καταβολή του ναύλου.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 περιέχει την πιο ολοκληρωμένη ρήτρα για το ναύλο, που είναι η Ρήτρα 5, η οποία περιγράφει ότι ο ναύλος αποδίδεται από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες, χωρίς παρακρατήσεις, ταυτόχρονα με την παράδοση του φορτίου στο καθορισμένο λιμάνι εκφόρτωσης. Οι παρακρατήσεις που μπορούν να γίνουν στο ναύλο αφορούν το «SingaporeIncomeTaxAct»<sup>123</sup>, τη Ρήτρα 48 ( που αφορά στο «CargoRetention»), τη Ρήτρα 55 («AddressCommission») και τη Ρήτρα 4 του Μέρους III («FreightrateviaSuez»). Όλα τα ναυλοσύμφωνα καθορίζουν ότι δεν πληρώνεται ναύλος για οποιαδήποτε ποσότητα φορτίου ξεπερνά τη μέγιστη ποσότητα που καθορίζει η ισχύουσα Διεθνής Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης. Στην περίπτωση που το πλοίο πραγματοποιήσει ταξίδι για το οποίο υπάρχει σταθερή διαφορά στο δείκτη Worldscale, αυτή η διαφορά θα πληρωθεί και όχι το ποσοστό που καθορίζεται στο Μέρος I. Εάν το πλοίο πραγματοποιήσει ταξίδι για το οποίο δεν έχει καθοριστεί δείκτης Worldscale, τότε, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν καταφέρουν να συμφωνήσουν σε κάποιο ναύλο, θα πρέπει να απευθυνθούν στο WorldscaleAssociation του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης για τον καθορισμό του κατάλληλου δείκτη. Εάν οι πλοιοκτήτες ή ο Καπετάνιος αποφασίσουν μονόπλευρα (χωρίς τη συγκατάθεση των ναυλωτών) να ακολουθήσουν διαφορετική πορεία από τη συμφωνημένη, ο ναύλος θα πληρωθεί με βάση το Worldscale της συμφωνημένης πορείας.

*123. SingaporeIncomeTaxAct: φορολογική νομοθεσία της Σιγκαπούρης για τις ναυτιλιακές/εφοπλιστικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη Σιγκαπούρη ή είναι αντίστοιχων συμφερόντων (app.mof.gov.sg, websiteofSingaporeGovernment, MinistryofFinance)*

Οποιαδήποτε μεταφόρτωση στη θάλασσα δεν θα θεωρηθεί πρόσθετο λιμάνι (εκτός κι αν έχει συμφωνηθεί) και ο ναύλος θα καταβληθεί σαν να μην έγινε η μεταφόρτωση.

Εάν ο ναύλος έχει καθοριστεί σαν ποσό κατ' αποκοπή και συνδέεται με συγκεκριμένο αριθμό λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, και οι πλοιοκτήτες συμφωνήσουν ότι μπορούν οι ναυλωτές να διατάζουν το πλοίο να προσεγγίσει σε πρόσθετα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης που δεν καλύπτονται από αυτόν τον ναύλο, τότε θα ισχύουν τα εξής:

α) το πρώτο λιμάνι φόρτωσης και το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης θα θεωρηθούν τα λιμάνια που απαρτίζουν το ταξίδι για τα οποία ισχύει ο κατ' αποκοπή ναύλος, β) ο ναύλος των πρόσθετων λιμανιών θα υπολογιστεί με βάση την απόκλιση τους από το ταξίδι που είχε αρχικά συμφωνηθεί, όπου για τους υπολογισμούς, θα χρησιμοποιηθούν οι πίνακες «BPShippingMarineDistanceTables (2004)» byAtobriac, και γ) οι πλοιοκτήτες θα αποζημιωθούν από τους ναυλωτές για το συνολικό κόστος απόκλισης (συμπεριλαμβανομένου του κόστους για τα καύσιμα που καταναλώθηκαν) με την κατάθεση, από τη πλευρά των πλοιοκτητών, πλήρως τεκμηριωμένων αποδείξεων.

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και ExxonMobilVOY2005 αναφέρουν περίπου τους ίδιους όρους με αυτούς του SHELLVOY 6, όμως οι όροι δεν αναπτύσσονται με την ίδια λεπτομέρεια. Οι απαιτήσεις για την περίπτωση του transshipment (μεταφόρτωση) είναι παρόμοιες, όπως και αυτές για τον κατ' αποκοπή ναύλο και τα πρόσθετα λιμάνια.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 διαφέρει κάπως στην περιγραφή του, όσον αφορά στον κατ' αποκοπή ναύλο: εάν ο κατ' αποκοπή ναύλος που αναφέρεται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου περιλαμβάνει συγκεκριμένα πρόσθετα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή εάν επιπρόσθετος κατ' αποκοπή ναύλος συμφωνηθεί για πρόσθετα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τότε καμμία άλλη πληρωμή δεν θα καταβληθεί από τους ναυλωτές και θα μετράει χρόνος laytime ή demurrage σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση απουσίας συμφωνίας για ναύλο κατ' αποκοπή για

πρόσθετα λιμάνια, οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για όλα τα πρόσθετα έξοδα λιμένων. Ο χρόνος που καταναλώθηκε στα πρόσθετα λιμάνια (ακόμα και αυτός που σε άλλες περιπτώσεις δεν θα είχε συμπεριληφθεί, σύμφωνα με η Ρήτρα 18 για τη μέτρηση των laytime και demurrage) θα μετρήσει ως laytime ή ως demurrage.

#### **4.2.15. Εκτιμώμενος Χρόνος Άφιξης (Estimated Time of Arrival, ETA)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να δώσει στους ναυλωτές την ημέρα και ώρα της εκτιμώμενης ημερομηνίας άφιξης στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης και οι ειδοποιήσεις αυτές να δοθούν σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα πριν την άφιξη: στο SHELLVOY 6 αυτά τα χρονικά διαστήματα είναι 72, 48, 36 και 24 ώρες πριν την άφιξη, στα TANKERVOY 87 και BPVOY4 είναι 7 ημέρες, 72, 48 και 24 ώρες, ενώ στο EcxonMobilVOY2005 είναι 72, 48, 36 και 24 ώρες.

Τα SHELLVOY 6, BPVOY4 και TANKERVOY 87 απαιτούν να δίνονται πρόσθετες ειδοποιήσεις ETA προς τους ναυλωτές για την εκτιμώμενη ημερομηνία άφιξης στη περίπτωση χρονικών αποκλίσεων από το αρχικά δηλωμένο ETA μεγαλύτερων των 6 ωρών. Στο EcxonMobilVOY2005, αυτές οι χρονικές αποκλίσεις ορίζονται στις 3 ώρες για το ETA που θα δοθεί 24 ώρες πριν την άφιξη στο λιμάνι, και 12 ώρες για όλα τα υπόλοιπα ETA.

Στα ναυλοσύμφωνα της INTERTANKO, της BP και της EcxonMobil, οι χρονικές καθυστερήσεις λόγω μη συμμόρφωσης του καπετάνιου με τους όρους της ρήτρας ETA δεν μετράνε ως laytime ή demurrage, όμως οι πλοιοκτήτες επωμίζονται όλα τα έξοδα που ίσως προκύψουν από μία τέτοια καθυστέρηση. Στο SHELL δεν γίνεται αναφορά για τη χρέωση laytime ή demurrage σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τη ρήτρα.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 περιλαμβάνει μία επιπλέον παράγραφο στη ρήτρα ETA, όπου έχει προστεθεί ένας επιπλέον όρος, ο οποίος απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να ειδοποιούν τους ναυλωτές για τις λεπτομέρειες οποιονδήποτε μηχανικών προβλημάτων προκύψουν στο άφορτο ταξίδι του πλοίου.

#### **4.2.16. Δικαίωμα Επίσχεσης του Φορτίου (Cargo Retention)**

Το γενικό περιεχόμενο και ο σκοπός αυτής της ρήτρας είναι η αφαίρεση από το ναύλο της αξίας οποιασδήποτε ποσότητας φορτίου παραμένει στις δεξαμενές του πλοίου μετά την εκφόρτωση.

Έτσι, στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 καθορίζεται ότι εάν μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης οποιοδήποτε υγρό, αντλήσιμο φορτίο (liquid cargo of any nature) παραμένει πάνω στο πλοίο, οι ναυλωτές θα έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν από το ναύλο ποσό ισοδύναμο προς την FOB αξία στο λιμάνι φόρτωσης αυτής της ποσότητας φορτίου, το αντίστοιχο, προς αυτή την ποσότητα, ποσό ασφάλισης και τον αντίστοιχο ναύλο.

Η παρουσία και η ποσότητα του εναπομείναντος στο πλοίο φορτίου θα κατοχυρωθεί από ανεξάρτητο επιθεωρητή, διορισμένο από τους ναυλωτές και πληρωμένο από κοινού, με την εφαρμογή της wedge formula<sup>124</sup> για κάθε δεξαμενή του πλοίου, της οποίας το περιεχόμενο δεν αγγίζει την μπροστινή της φρακτή. Η ρήτρα συνεχίζει αναφέροντας ότι, με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε ενέργεια σχετικά με τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των ναυλωτών γίνει αμερόληπτα, και υπό τη προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες είναι υπόλογοι σε οποιονδήποτε τρίτο όσον αφορά στην αδυναμία τους να εκφορτώσουν αυτό το εναπομείναν αντλήσιμο φορτίο, οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες μέχρι το συνολικό ποσό που αφαιρέθηκε από το ναύλο, ως αποτέλεσμα της εφαρμογής της συγκεκριμένης ρήτρας.

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87, Ρήτρα 12(d) και ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 18(h) διαφοροποιούνται ως προς την διατύπωση του SHELLVOY 6 στα εξής:

α) στο TANKERVOY 87, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορέσουν να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τον επιθεωρητή που θα πιστοποιήσει την ποσότητα του εναπομείναντος φορτίου, μπορούν να διορίσουν το καθένα ξεχωριστά δικό του ανεξάρτητο επιθεωρητή, και ,

β) σε κανένα από αυτά τα ναυλοσύμφωνα, δεν υπάρχει πρόνοια για την περίπτωση αποζημίωσης των πλοιοκτητών από τους ναυλωτές, σε περίπτωση που οι πρώτοι είναι υπόλογοι σε τρίτους για την αφαίρεση από το ναύλο του ποσού που καθορίζει η ρήτρα.

Η διατύπωση της αντίστοιχης Ρήτρας 33 του BPVOY4 διαφοροποιείται σημαντικά από τις διατυπώσεις των άλλων ναυλοσυμφώνων. Καταρχάς, επικεντρώνεται ιδιαίτερα στην πιστοποίηση της υγρής φύσης του φορτίου που έχει μείνει στις δεξαμενές:



124. *Wedgeformula*: μαθηματικός τύπος βάσει του οποίου γίνεται ο υπολογισμός του εναπομείναντος φορτίου (*wedge*) μέσα στις δεξαμενές φορτίου χρησιμοποιώντας τα «Cargo Tank Calibration Tables» του πλοίου, που είναι πίνακες στους οποίους δίνονται οι όγκοι των δεξαμενών φορτίου (*cargotanks*) σε διάφορα βυθίσματα και διαγωγές του πλοίου. Ο μαθηματικός τύπος συνδέει τον όγκο του υγρού (φορτίου) με τη βύθιση της εμβαπτιζόμενης ταινίας, τη διαγωγή του πλοίου και τις διαστάσεις της δεξαμενής, κάνοντας τη παραδοχή ότι το φορτίο ρέει ελεύθερα και είναι συσσωρευμένο στη δεξαμενή πρόμνηθεν ([www.noga.org.bh](http://www.noga.org.bh), National Oil and Gas Authority of Bahrain (NOGA)).

η παράγραφος 3.2. είναι αφιερωμένη στην περιγραφή της δειγματοληψίας και ανάλυσης του φορτίου, ώστε να αποδειχθεί ότι αυτό έχει ιξώδες χαμηλότερο από 600cst στη θερμοκρασία δειγματοληψίας. Επιπλέον, παρόλο που το BPVOY4, όπως και το SHELLVOY 6, μεριμνεί για την περίπτωση που οι πλοιοκτήτες είναι υπόλογοι στον δικαιούχο της Φορτωτικής σχετικά με το φορτίο που αφαιρέθηκε από το ναύλο, και προβλέπει αποζημίωση των πλοιοκτητών, δεν αναφέρει πουθενά ότι όσα πράττονται βάσει αυτής της ρήτρας, πράττονται «αμερόληπτα» (*without prejudice*) όσον αφορά στα δικαιώματα των συμβαλλόντων μερών. Δεν αναφέρει πουθενά ότι ο υπολογισμός του εναπομείναντος στις δεξαμενές φορτίου, θα γίνει με τη *wedgeformula* και θεωρεί τα αποτελέσματα του ανεξάρτητου επιθεωρητή «τελικά και δεσμευτικά» για τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες «εκτός από την περίπτωση αριθμητικού σφάλματος». Τέλος, η ρήτρα περιλαμβάνει μία ρητή δήλωση ότι τα slops και οποιαδήποτε άλλη ποσότητα πετρελαίου υπήρχε πάνω στο πλοίο πριν τη φόρτωση θα αφαιρεθεί από την ROB ποσότητα (*ROB: Remaining On Board*, εναπομένουσα επί του πλοίου).

Σύμφωνα με υπόμνημα της έκδοσης “AGuidetoTankerCharters” της INTERTANKO, η ρήτρα «CargoRetention» του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6, η οποία δεν έχει υποστεί τροποποίηση σε σχέση με παλαιότερες εκδόσεις του ναυλοσυμφώνου, είναι από τις πιο ισορροπημένες και πλήρης<sup>125</sup>.

#### **4.2.17. Νεκρός Ναύλος, Μερικώς Φορτωμένες Δεξαμενές Φορτίου (Deadfreight, SlackTanks)**

Το ναυλοσύμφωνο EcxonMobilVOY2005, Ρήτρα 7, καθορίζει ότι εάν ο ναυλωτής δεν καταφέρει να φορτώσει το πλοίο με την ποσότητα φορτίου που έχει δηλωθεί στο Μέρος I (E) του ναυλοσυμφώνου (δηλ. την ποσότητα φορτίου για την οποία γίνεται η συμφωνία ναύλωσης), ο Καπετάνιος θα γνωστοποιήσει αμέσως στο ναυλωτή ότι αυτή η

ποσότητα φορτίου δεν χορηγήθηκε, υποδεικνύοντας την ελλειμματική ποσότητα, και θα περιμένει για τις οδηγίες του ναυλωτή.

---

125. *Harvey Williams, Solicitor, Consultant, Sinclair Roche & Temperley, 3<sup>rd</sup> Edition, 2001: "A Guide to Tanker Charters", INTERTANKO Publications, σελ 169.*

Εάν ο ναυλωτής αποτύχει να προμηθεύσει επιπλέον φορτίο, το πλοίο, αν το απαιτήσει ο ναυλωτής, θα πρέπει να συνεχίσει το ταξίδι του υπό την προϋπόθεση ότι οι δεξαμενές στις οποίες έχει τοποθετηθεί το φορτίο είναι επαρκώς φορτωμένες ώστε να καταστήσουν το πλοίο αξιόπλοο. Οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει λόγω της αναμονής του Καπετάνιου των οδηγιών του ναυλωτή, όπως περιγράφηκε παραπάνω, θα μετρήσει ως laytime ή demurrage, και οποιαδήποτε δαπάνη υποβληθεί από το πλοίο, σχετιζόμενη με αυτή την καθυστέρηση, θα χρεωθεί στο ναυλωτή. Νεκρός ναύλος θα καταβληθεί βάσει του BaseFreightRate για την ποσότητα φορτίου που δεν φορτώθηκε επί του πλοίου, η οποία θα είναι η διαφορά μεταξύ της ποσότητας φορτίου που είχε αρχικά συμφωνηθεί στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου και της ποσότητας φορτίου που τελικά φορτώθηκε σύμφωνα με την επίσημη Φορτωτική. Ο νεκρός ναύλος θα καταβληθεί υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι πλήρως τεκμηριωμένος με έγγραφα από τον Καπετάνιο ή με deadfreightcertificate (πιστοποιητικό νεκρού ναύλου). Ο ναυλωτής θα πιστωθεί για το ναύλο που αντιστοιχεί στο φορτίο που θα απομείνει από τα πλυσίματα των δεξαμενών.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 13, είναι πιο φειδωλό στα κριτήρια του νεκρού ναύλου και αναφέρει ότι: α) εάν ο ναυλωτής δεν καταφέρει να φορτώσει το πλοίο με την ποσότητα φορτίου που έχει δηλωθεί στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου, θα πληρωθεί νεκρός ναύλος για την ποσότητα που δεν φορτώθηκε, και β) δεν θα απαιτηθεί από το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του μέχρι οι μη-πλήρως φορτωμένες δεξαμενές του (slacktanks) να φορτωθούν, έτσι ώστε να τεθεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρα 8, η ρήτρα του νεκρού ναύλου αναφέρεται στην ποσότητα «πλήρους φορτίου», όπου πλήρες φορτίο θεωρείται αυτό που, συμπεριλαμβανομένων των υπολειμμάτων από τα πλυσίματα των δεξαμενών, πληρεί το

πλοίο είτε μέχρι το εφαρμοστέο deadweight του είτε μέχρι τη χωρητικότητα σε κυβικά μέτρα που έχει δηλωθεί στο πρώτο μέρος του ναυλοσύμφωνου, όποια ποσότητα από τις δύο είναι μικρότερη, και πάντοτε λαμβάνοντας υπόψη ότι αφήνεται κατάλληλος χώρος στις δεξαμενές για εκτόνωση του φορτίου.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 21, γίνεται αναφορά στις μερικώς φορτωμένες δεξαμενές (slacktanks) και στην ισοβύθιστη κατάσταση του πλοίου (evenkeel), και καθορίζεται ότι στην περίπτωση που ο ναυλωτής δεν καταφέρει να φορτώσει στο πλοίο τη ποσότητα φορτίου που συμφωνήθηκε, δεν θα απαιτηθεί από το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του μέχρι να φορτωθούν οι δεξαμενές του ώστε το πλοίο να καταστεί αξιόπλοο και ο ναύλος θα πληρωθεί σαν να ήταν φορτωμένο το πλοίο με τη συμφωνημένη ποσότητα. Εάν το πλοίο, για οποιοδήποτε λόγο, δεν μπορεί να φτάσει ισοβύθιστο στο λιμάνι εκφόρτωσης, θα πρέπει ο Καπετάνιος να ειδοποιήσει σχετικά τους ναυλωτές με τэлеξ και να τους γνωστοποιήσει το αναμενόμενο βύθισμα του.

#### **4.2.18. Απαιτήσεις Ταχύτητας (Speed)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, οι απαιτήσεις ταχύτητας αναφέρονται στο Μέρος I (L) όπου συμπληρώνεται η ταχύτητα του άφορτου πλοίου, η οποία δίνεται «withoutmostdespatch», καθώς και η ταχύτητα του φορτωμένου πλοίου σε κόμβους με τη σημείωση «weatherandsafenavigationpermitting» δηλαδή «καιρού και ασφαλούς ναυσιπλοΐας επιτρεπόντων». Για την ταχύτητα του φορτωμένου ταξιδιού, καθορίζεται η αντίστοιχη ημερήσια κατανάλωση καυσίμου σε τόνους και ορίζεται και ο τύπος καυσίμου (fuelgrade). Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να δώσουν εντολή στο πλοίο να αυξήσει ταχύτητα, και στη περίπτωση αυτή θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τα επιπρόσθετα καύσιμα που θα καταναλωθούν στη τιμή αντικατάστασή τους. Επίσης, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από το πλοίο να μειώσει τη ταχύτητα του στην έμφορτη διέλευση του. Ο πρόσθετος χρόνος ταξιδιού που θα προκύψει λόγω αυτής της μείωσης ταχύτητας θα μετρήσει ως laytime ή demurrage και η αξία των καυσίμων που θα εξοικονομηθούν θα αφαιρεθούν από το demurrage που τυχόν προκύψει, στη τιμή αγοράς του καυσίμου. Όλοι οι υπολογισμοί και οι απαιτήσεις για αποζημίωση των πλοιοκτητών θα πρέπει να τεκμηριώνεται πλήρως με έγγραφα.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Μέρος I (J), καθορίζεται η «βασική ταχύτητα» του πλοίου (basespeed), η «μέγιστη ταχύτητα» (maximumspeed) και ο «συντελεστής αύξησης ταχύτητας» (speed-upfactor) ως ποσοστό επί του συμφωνημένου δείκτη Worldscale για κάθε κόμβο αύξησης της ταχύτητας. Στο Μέρος II, η Ρήτρα 35 καθορίζει ότι το πλοίο θα καταβάλει κάθε φιλότιμη προσπάθεια ώστε να εκτελέσει το έμφορτο ταξίδι του με ταχύτητα όχι μικρότερη από την «βασική», καιρού και θάλασσας επιτρεπόντων. Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα, όσες φορές θέλουν και οποιαδήποτε στιγμή, να ζητήσουν από το πλοίο να εκτελέσει το υπόλοιπο έμφορτο ταξίδι με οποιαδήποτε ταχύτητα μεταξύ της «βασικής» και της «μεγίστης» όπου, σε αυτή τη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θα καταβάλει κάθε λογική προσπάθεια για να συμμορφωθεί. Εάν οι ναυλωτές δεν ασκήσουν αυτό το δικαίωμα τους για αλλαγή ταχύτητας, ο πλοιοκτήτης δεν έχει δικαίωμα, για δικούς του λόγους και χωρίς την προηγούμενη συναίνεση των ναυλωτών, να ζητήσει από το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι με ταχύτητα μεγαλύτερη της «βασικής».

Εάν οι ναυλωτές ζητήσουν από το πλοίο αλλαγή ταχύτητας, η αναλογία ναύλου που καθορίστηκε στο Μέρος I (J) θα κυμανθεί κατά ένα ποσό που ορίζεται από συγκεκριμένο μαθηματικό τύπο, στον οποίο οι αποστάσεις και ταχύτητες που χρησιμοποιούνται προέρχονται από το ημερολόγιο καταστρώματος του πλοίου.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Μέρος I (A), συμπληρώνεται η «ταχύτητα ναύλωσης» (charterspeed) σε κόμβους για έμφορτο ταξίδι και για όλες τις καταστάσεις καιρού (*charterspeedinallweather ... knotsladen*). Δεν υπάρχει κάποια άλλη απαίτηση ως προς την ταχύτητα.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Μέρος 1 (B) (25) (26), δίνονται η «μέγιστη ταχύτητα» (maximumspeed) και η «ταχύτητα ναύλωσης» (charterspeed) σε κόμβους με τη σημείωση «καιρού και ασφαλούς ναυσιπλοΐας επιτρεπόντων». Στο Μέρος 1 (H) καθορίζεται η αύξηση του ποσοστού ναύλου ανά κόμβο αύξησης ταχύτητας, ή κατ' αναλογία, μεταξύ της «μεγίστης ταχύτητας» και της «ταχύτητας ναύλωσης». Η Ρήτρα 31.2 στο Μέρος 2 του ναυλοσυμφώνου ορίζει ότι εάν οι ναυλωτές δώσουν εντολή στον πλοιοκτήτη να αυξήσει το πλοίο την ταχύτητα του, το ποσοστό ναύλου θα αυξηθεί για κάθε κόμβο αυξημένης ταχύτητας πάνω από τη «ταχύτητα ναύλωσης» και κατ' αναλογία για κλάσματα ενός κόμβου μέχρι και τη «μέγιστη ταχύτητα». Αυτή η αύξηση

υπολογίζεται με τη βοήθεια παραδείγματος, όπου χρησιμοποιείται η μέγιστη συμφωνημένη ταχύτητα. Εάν το πλοίο αποτύχει να διατηρήσει τη ταχύτητα που ζητήθηκε από τους ναυλωτές, λόγω μηχανικής βλάβης ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας πέραν του ελέγχου των ναυλωτών, το ποσοστό ναύλου θα υπολογιστεί με βάση τη ταχύτητα που τελικά επιτεύχθηκε χρησιμοποιώντας το «BPWorldwideMarineDistanceTables» για τη εκτίμηση της απόστασης του ταξιδιού, αλλά το ποσοστό ναύλου δεν θα είναι μικρότερο από το ποσοστό ναύλου που συμφωνήθηκε για τη «ταχύτητα ναύλωσης».

#### **4.2.19. Πολιτική ελέγχου της χρήσης ναρκωτικών και οινοπνευματωδών ποτών στο πλοίο (DrugsandAlcoholPolicy)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρα 43 αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι έχουν εν ισχύ γραπτή πολιτική, που καλύπτει το πλοίο, η οποία πληρεί ή υπερβαίνει τα πρότυπα που έχουν τεθεί στο εγχειρίδιο «GuidelinesoftheControlofDrugsandAlcoholonboardShip» του OCIMF που εκδόθηκε τον Ιούνιο του 1995. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι αυτή η πολιτική θα παραμείνει εν ισχύ και θα τηρηθεί σε όλη τη διάρκεια της ναύλωσης. Η Ρήτρα 10 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4 έχει περίπου την ίδια διατύπωση.

Στο ναυλοσύμφωνο EchxonMobilVOY2005, Ρήτρα 34, εκτός από την αναφορά για ύπαρξη πολιτικής σχετικά με το αλκοόλ και τα ναρκωτικά, αναφέρεται και το κριτήριο βάσει του οποίου θα πιστοποιείται η χρήση αλκοόλ: η ανάλυση να δείξει περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα 40mg ανά 100ml αίματος ή μεγαλύτερη. Η εξέταση για τη διερεύνηση της χρήσης ναρκωτικών και αλκοόλ θα πραγματοποιείται τόσο στη προγραμματισμένη ιατρική εξέταση αλλά και απροειδοποίητα και θα αφορά όλο το πλήρωμα, το οποίο θα εξετάζεται για αλκοόλ και ναρκωτικά τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Η ρήτρα καταλήγει ότι στη περίπτωση που διαπιστωθεί χρήση ναρκωτικών ή αλκοόλ, ή το αποτέλεσμα κάποιας εξέτασης βγει θετικό, κάτι τέτοιο δεν θα σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης απέτυχε να ασκήσει την «οφειλόμενη επιμέλεια» (duediligence).

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 δεν έχει ρήτρα σχετική με τα ναρκωτικά και το αλκοόλ.

#### 4.2.20. Καραντίνα (Quarantine)

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 και ΕχxonMobilVOY2005, ορίζουν στη Ρήτρα 23 ότι ο χρόνος που θα χαθεί λόγω καραντίνας δεν θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage, εκτός κι αν η καραντίνα ίσχυε όταν το προσβεβλημένο λιμάνι ορίστηκε στο ναυλοσύμφωνο από τους ναυλωτές. Τα ίδια ορίζονται, επίσης, και στη Ρήτρα 29 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 23, ορίζει ακριβώς το ίδιο με παραπάνω αλλά προσθέτει ότι στην περίπτωση που η καραντίνα επιβλήθηκε μετά τον ορισμό του λιμανιού στη συμφωνία ναύλωσης, τότε μόνο ο μισός χρόνος που θα χαθεί λόγω της καραντίνας θα μετρήσει ως laytime. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε demurrage, ο χαμένος χρόνος θα μετρήσει ολόκληρος (και όχι μισός) ως demurrage.

#### 4.2.21. Δικαίωμα Επίσχεσης (Lien)

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6, Ρήτρα 42 και TANKERVOY 87, Ρήτρα 14 ορίζουν ότι οι πλοιοκτήτες έχουν δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου και όλων των υποναύλων για όλα τα οφειλόμενα ποσά της συμφωνημένης ναύλωσης, και το κόστος ανάκτησης αυτού, συμπεριλαμβανομένων οποιονδήποτε εξόδων προκύψουν από την άσκηση αυτού του δικαιώματος. Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, το δικαίωμα επίσχεσης χαρακτηρίζεται ως «απόλυτο» (*absolutelien*).

Η Ρήτρα 46 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4 καθορίζει σε μία και μόνη πρόταση ότι «οι πλοιοκτήτες θα έχουν δικαίωμα επίσχεσης επί του φορτίου για όλο το ναύλο, το νεκρό ναύλο, τις σταλίες (demurrage) και το κόστος ανάκτησης αυτού».

Το ναυλοσύμφωνο ΕχxonMobilVOY2005 επικεντρώνεται περισσότερο στο δικαίωμα επίσχεσης του ναυλωτή αναφέροντας στη Ρήτρα 30 τα εξής: «ο Πλοιοκτήτης θα έχει δικαίωμα επίσχεσης επί όλων των φορτίων και υποναύλων για όλα τα οφειλόμενα ποσά αυτής της ναύλωσης, και ο Ναυλωτής θα έχει δικαίωμα επίσχεσης επί του Πλοίου για όλα τα χρήματα που πληρώθηκαν προκαταβολικά και δεν ανταποδόθηκαν, και για όλες τις πληρωμές που έγιναν για λογαριασμό του Πλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών, του κόστους ασφάλισης και τα έξοδα επ' αυτού, και για οποιεσδήποτε

ζημιές υπέστη ο Ναυλωτής ως αποτέλεσμα της αθέτησης αυτής της ναύλωσης από τον Πλοιοκτήτη».

#### **4.2.22. Δικαίωμα Ελεύθερης Επιλογής (Liberty)**

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87, Ρήτρα 21 και EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 27(vi) ορίζουν ότι το πλοίο έχει το δικαίωμα να πλεύσει με ή χωρίς πλοηγούς, να ρυμουλκήσει ή να ρυμουλκηθεί, να πάει προς αρωγή πλοίων που έχουν πληγεί, να παρεκκλίνει της πορείας του με σκοπό την διάσωση ζωής ή περιουσίας ή για να αποβιβάσει τραυματισμένο ή άρρωστο άτομο επί του πλοίου, και για να προσεγγίσει σε οποιοδήποτε λιμάνι ή λιμάνια μέσα ή έξω από την κανονική πορεία του ταξιδιού για να πάρει καύσιμα.

Η ρήτρα του δικαιώματος ελεύθερης επιλογής στα ναυλοσύμφωνα BPVOY4, Ρήτρα 26 και SHELLVOY 6, Ρήτρα 31 διαφοροποιείται σε ότι έχει σχέση με τη παραλαβή καυσίμων: καθορίζουν ότι οι πλοιοκτήτες δεν αναλαμβάνουν να σταματήσουν ή να παρεκκλίνουν το πλοίο από την πορεία του, στο έμπορτο ταξίδι του, για ανεφοδιασμό καυσίμων, εκτός κι αν κάτι τέτοιο έχει συμφωνηθεί επακριβώς με τους ναυλωτές, ενώ το SHELLVOY 6 απαιτεί και τη συναίνεση των ασφαλιστών του φορτίου και του P&IClub των ναυλωτών.

#### **4.2.23. Υπεκμίσθωση, ανάθεση (Sub-letting, Assigning)**

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87, Ρήτρα 33, όπως και τα ναυλοσύμφωνα EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 32 και SHELLVOY 6, Ρήτρα 30 ορίζουν ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αναθέσουν τη ναύλωση σε οποιοδήποτε άτομο ή εταιρία, αλλά οι ναυλωτές θα παραμείνουν πάντοτε υπεύθυνοι για την οφειλόμενη εκπλήρωση όλων των όρων και προϋποθέσεων της ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 ορίζει, επιπλέον, ότι οι ναυλωτές μπορούν να αναθέσουν τη ναύλωση ενός πλοίου σε κάποιο άλλο πλοίο του ομίλου RoyalDutch/ShellGroup.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 47, αναφέρεται ότι οι ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να αναθέσουν το πλοίο «μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος ή προνομίου» (without prejudice) επί των αντίστοιχων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στο εκάτερο μέρος της ναύλωσης.

#### **4.2.24. Κατάσταση Πλοίου (Condition of Vessel)**

Στα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6, Ρήτρα 1, και ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 2, η ρήτρα της κατάστασης του πλοίου καθορίζει ότι ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι, από τη στιγμή που το πλοίο αναλαμβάνει την υποχρέωση να προχωρήσει στο λιμάνι φόρτωσης και καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, το πλοίο θα παραμείνει στην κατάσταση που περιγράφεται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου και η γάστρα του πλοίου, ο μηχανικός εξοπλισμός του, οι λέβητες, όλες οι δεξαμενές, οι αντλίες, οι σωληνώσεις, τα συστήματα InertGas και CrudeOilWashing (εάν υπάρχουν), τα συστήματα πλοήγησης, οι θερμαντικές σπείρες και εγκαταστάσεις για τη θέρμανση του φορτίου, θα είναι πλήρως λειτουργικά και σε καλή λειτουργική κατάσταση, και το πλοίο θα είναι αξιόπλοο και κατάλληλο για να μεταφέρει το συμφωνημένο φορτίο και να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 απαιτεί καλή λειτουργική κατάσταση και για τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και τα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου. Επίσης, και τα δύο ναυλοσύμφωνα απαιτούν την εγγύηση του πλοιοκτήτη ότι η σύνθεση πληρώματος είναι πλήρης και αποδοτική, ο Καπετάνιος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι επαρκώς εκπαιδευμένοι και έμπειροι στο χειρισμό όλων των συστημάτων του πλοίου και του εξοπλισμού του και διαθέτουν όλα τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τη Σημαία του πλοίου, και, τέλος, ότι η Αγγλική θα είναι η γλώσσα επικοινωνίας του πληρώματος. Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, η χρήση της Αγγλικής γλώσσας απαιτείται συγκεκριμένα για τον Καπετάνιο και τους αξιωματικούς που είναι υπεύθυνοι για τους χειρισμούς των καυσίμων και του φορτίου.



Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 περιέχει μία, επιπλέον, απαίτηση στη παράγραφο (e) της συγκεκριμένης ρήτρας: την εγγύηση του πλοιοκτήτη ότι το πλοίο δεν έχει πουληθεί, δεν έχει υποβληθεί σε προσφορά προς πώληση, και δεν θα προσφερθεί προς πώληση κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87, Ρήτρα 1, και BPVOY4, Ρήτρα 1, αναφέρονται στη κατάσταση του πλοίου με παρόμοιο τρόπο, και, επιπλέον, το BPVOY4 προσθέτει την απαίτηση εγγύησης από τον πλοιοκτήτη ότι το πλοίο θα λειτουργήσει σύμφωνα με τις υποδείξεις της έκδοσης του ISGOTT του 1996, όπως αυτή τροποποιείται από καιρό σε καιρό.

#### **4.2.25. Προμήθεια Διαπραγματεύσεων (AddressCommission)**

Τα ναυλοσύμφωνα BPVOY4, Ρήτρα 32, SHELLVOY 6, Ρήτρα 55 και EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 6(e) ορίζουν ότι οι ναυλωτές θα αφαιρέσουν 1.25% προμήθεια διαπραγματεύσεων από το ναύλο, το νεκρό ναύλο και τις σταλίες που θα προκύψουν από τη ναύλωση.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 δεν περιέχει ρήτρα «addresscommission».

#### **4.2.26. Πρακτόρευση (Agency)**

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6, Ρήτρα 24, BPVOY4, Ρήτρα 15, και EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 31 ορίζουν ότι οι πράκτορες του πλοίου θα οριστούν από τους ναυλωτές στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης που έχουν ορίσει οι ναυλωτές. Αυτοί οι πράκτορες, αν και θα οριστούν από τους ναυλωτές, θα προσληφθούν και πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες. Το EchonMobilVOY2005 συνεχίζει και προσθέτει ότι αυτοί οι πράκτορες θα αντιπροσωπεύουν αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη και το πλοίο.

Αντίθετα, το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 24, αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες θα διορίσουν, θα δώσουν εντολές και θα πληρώσουν τους πράκτορες του πλοίου, εκτός κι αν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

#### **4.2.27. Ορισμός λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, Μετακίνηση (Loading /DischargingPorts, Shifting)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης δηλώνονται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου μαζί με την σειρά προσέγγισης τους. Επίσης, σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, στην αντίστοιχη ρήτρα που αναφέρεται στον ορισμό των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, ορίζεται ότι οι ναυλωτές θα ασκήσουν «οφειλόμενη επιμέλεια» (*shall exercisedue diligence*) για να εξακριβώσουν ότι το πλοίο θα επιπλέει στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, αλλά οι ναυλωτές δεν έχουν την υποχρέωση να εγγυηθούν την ασφάλεια κανενός λιμανιού, εκτός από απώλεια ή ζημιά που προκληθεί από αποτυχία των ναυλωτών να ασκήσουν την «οφειλόμενη επιμέλεια».

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 5 ορίζει επιπλέον, ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να δώσουν εντολή στον πλοιοκτήτη να φορτώσει ή εκφορτώσει το πλοίο σε περισσότερες από μία θέσεις παραβολής σε κάθε λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης, όπου στη περίπτωση αυτή, οι πλοιοκτήτες θα πληρώσουν τα έξοδα για το λύσιμο των κάβων, τη πλοήγηση και ρυμούλκηση στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, σε οποιοδήποτε ενδιάμεσο λιμάνι και στο τελευταίο λιμάνι φορτο/εκφόρτωσης. Οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τα επιβαλλόμενα έξοδα με την επίδειξη από τους πλοιοκτήτες όλων των δικαιολογητικών αποδείξεων. Επιπλέον, οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για όλες τις επιβαρύνσεις και χρεώσεις που θα τους επιβληθούν επιπρόσθετα σε εκείνες που θα επιβάλλονταν αν όλο το φορτίο φορτωνόταν ή εκφορτωνόταν μόνο στη πρώτη θέση παραβολής (και όχι και στις επόμενες). Ο χρόνος που θα χρησιμοποιηθεί για την μετακίνηση (shifting) θα μετρήσει ως laytime ή demurrage, εκτός και αν οι ρήτρες των laytime και demurrage ορίζουν κάτι διαφορετικό. Τέλος, το BPVOY4 ορίζει ότι για τη πληρωμή του ναύλου, τα μέρη που είναι ομαδοποιημένα στο κεφάλαιο «PortandTerminalCombinations» στο «NewWorldwideTankerNominalFreightScale (Worldscale)» θα θεωρούνται θέσεις παραβολής του ίδιου λιμανιού και οι ναυλωτές θα πληρώσουν αντίστοιχα έξοδα μετακίνησης συμφωνά με τα όσα ορίζει η αντίστοιχη ρήτρα.

Τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς και οι όροι που διέπουν τη μετακίνηση μεταξύ διαφορετικών θέσεων παραβολής στο ίδιο λιμάνι, στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 16 είναι παρόμοια με αυτά του ναυλοσυμφώνου

BPVOY4. Το ΕχχονMobilVOY2005 προσθέτει και όρους σχετικά με το «offberth» δηλαδή το δικαίωμα του ναυλωτή ή του αντιπροσώπου της Λιμενικής Αρχής να ζητήσει μετακίνηση του πλοίου εκτός θέσεως παραβολής στη περίπτωση που το πλοίο αποτύχει να ικανοποιήσει τις εγγυήσεις ικανότητας άντλησης και θέρμανσης του φορτίου, ή στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε μη-ασφαλή κατάσταση ή έχει υποστεί μηχανική βλάβη ή στη περίπτωση που ο Καπετάνιος του πλοίου αρνείται να επιτρέψει στο ναυλωτή να προχωρήσει σε bunkersurvey και sampling (επιθεώρηση και δειγματοληψία καυσίμων). Στη περίπτωση του «offberth», ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να ορίσει νέα θέση παραβολής αλλά οφείλει να ασκήσει «duediligence» για την επαναφορά του πλοίου στη θέση παραβολής και την έναρξη της φόρτωσης ή εκφόρτωσης εφόσον το πλοίο έχει διορθώσει την ανεπάρκεια ή ατέλεια του.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρες 3 & 9, παραθέτει τους ίδιους όρους με το BPVOY4 σχετικά με το δικαίωμα φορτοεκφόρτωσης σε περισσότερες από μία θέσεις παραβολής, όμως δίνει στον πλοιοκτήτη την επιλογή να μετακινήσει το πλοίο σε «ένα μέρος αναμονής εντός ή εκτός των ορίων του λιμανιού» (*toawaitingplaceinsideoroutsideportlimits*). Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα, όπου αναφέρεται ότι η μετακίνηση μπορεί να γίνει μέσα στα όρια του λιμανιού. Η περίπτωση αυτής της αλλαγής είναι περιορισμένη αφού, όπως και στην περίπτωση της μετακίνησης μέσα στα όρια του λιμανιού, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για όλα τα επιπρόσθετα έξοδα που θα προκύψουν και ο χρόνος θα μετρήσει ως laytime ή demurrage<sup>126</sup>.

#### **4.2.28. Καύσιμα, Επιθεώρηση Καυσίμων (Bunkers, BunkerSurvey)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, η Ρήτρα 39 ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες θα δώσουν στους ναυλωτές, ή όποια άλλη εταιρία που ανήκει στον όμιλο εταιριών RoyalDutch/ShellGroupofCompanies, το δικαίωμα να δώσουν πρώτοι προσφορά για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα για την εκτέλεση της ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, στη Ρήτρα 23.1 αναφέρεται μόνο στο δικαίωμα του ναυλωτή να εκτελέσει επιθεωρήσεις καυσίμων και να πάρει δείγματα από τις δεξαμενές καυσίμων (fuel tanks).

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 26, καθορίζει ότι εάν για τις απαιτήσεις της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης σκοπεύει να προμηθευτεί καύσιμα έξω από τις Ηνωμένες Πολιτείες ή την επικράτεια τους, ο πλοιοκτήτης θα αγοράσει τα καύσιμα από το ναυλωτή ή από υποδεικνυόμενη θυγατρική εταιρία, οποτεδήποτε είναι διαθέσιμος σε ανταγωνιστικές τιμές. Εάν γίνει στο πλοιοκτήτη χαμηλότερη προσφορά από άλλο προμηθευτή στα υπό συζήτηση λιμάνια, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δώσει στο ναυλωτή ή στη θυγατρική του εταιρία τη δυνατότητα να αντιπαρατεθεί σε αυτή τη προσφορά.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 δεν έχει ρήτρα για καύσιμα.

---

126. *Steamship Mutual (www.simsl.com), August 2005: "SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners"*

#### **4.2.29. Χορήγηση (Administration)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, στη Ρήτρα 47 ορίζει ότι μαρτυρία και καταγραφή των όρων και προϋποθέσεων που συμφωνήθηκαν για τη ναύλωση θα αποτελεί η παρουσίαση μιας σημείωσης (fixture note), η οποία θα σταλεί στους ναυλωτές και πλοιοκτήτες μέσα σε 24 ώρες από τη στιγμή της ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων. Αυτή η σημείωση θα αναφέρει το όνομα και την ημερομηνία του πρότυπου προεκτυπωμένου ναυλοσυμφώνου πάνω στο οποίο βασίζεται η ναύλωση, μαζί με τις τροποποιήσεις/προσθήκες/διαγραφές που έγιναν στο πρότυπο αυτό ναυλοσύμφωνο, ενώ όλες οι επιπρόσθετες συμφωνημένες ρήτρες θα επαναληφθούν στη σημείωση με πλήρη διατύπωση. Η σημείωση θα εγκριθεί και θα αναγνωρισθεί ως ορθή και από τους ναυλωτές και από τους πλοιοκτήτες, είτε στο ναυλομεσίτη που μεσολάβησε στις διαπραγματεύσεις, είτε μεταξύ τους, εάν δεν έχει εμπλακεί ναυλομεσίτης, μέσα σε διάστημα 2 εργάσιμων ημερών μετά την επίτευξη της συμφωνίας. Δεν θα συνταχθεί επίσημο γραπτό και υπογεγραμμένο ναυλοσύμφωνο, εκτός κι αν απαιτηθεί από τους ναυλωτές ή από τους πλοιοκτήτες ή εάν απαιτείται από πρόσθετες ρήτρες της ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 39 περιέχει σχεδόν τους ίδιους όρους με το SHELLVOY 6, μόνο που η διορία για την έγκριση και αναγνώριση της σημείωσης καθορίζεται στις 3 ημέρες. Επιπλέον, το EchonMobilVOY2005 ορίζει ότι

αποτυχία των εμπλεκομένων μερών να ανταποκριθούν στην έγκριση της σημείωσης μέσα σε 3 ημέρες θα θεωρηθεί ως πλήρη αποδοχή της σημείωσης.

Η αντίστοιχη ρήτρα 48 του ναυλοσύμφωνου BPVOY4 αναφέρει τους ίδιους όρους με το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, μόνο που εδώ η συνοδευτική σημείωση αναφέρεται ως «RecapFixtureTelex», και όχι «fixturenote».

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 δεν περιέχει παρόμοια ρήτρα.

#### **4.2.30. Υποβολή Απαιτήσεων Αποζημίωσης (Claims)**

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Μέρος I (O) αναγράφεται, σε ημέρες, το χρονικό περιθώριο υποβολής των απαιτήσεων για αποζημίωση. Στη Ρήτρα 19 του δεύτερου μέρους ορίζεται ότι οποιαδήποτε απαίτηση αποζημίωσης για επισταλίες θα πρέπει να παραδοθεί από τους πλοιοκτήτες, μαζί με όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα, μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, όχι αργότερα από τις ημέρες που έχουν συμφωνηθεί στο πρώτο μέρος. Εάν οι πλοιοκτήτες αποτύχουν να καταθέσουν οποιαδήποτε τέτοια απαίτηση για αποζημίωση μέσα στο αναφερόμενο χρονικό όριο, οι ναυλωτές θα απαλλαγθούν από τις σχετικές υποχρεώσεις.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 20, το χρονικό διάστημα υποβολής των απαιτήσεων αποζημίωσης για επισταλίες ορίζεται, συγκεκριμένα, στις 90 ημέρες, ενώ το χρονικό περιθώριο για οποιαδήποτε άλλη απαίτηση για αποζημίωση από τους ναυλωτές ορίζεται στις 180 ημέρες, με τα χρονικά αυτά διαστήματα να αρχίζουν να μετράνε μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης.

Το ναυλοσύμφωνο EcxonMobilVOY2005, στη Ρήτρα 36 καθορίζει ότι οποιαδήποτε απαίτηση για αποζημίωση σχετικά με το ναύλο, το νεκρό ναύλο, τις επισταλίες και/ή χρεώσεις και έξοδα θα πρέπει να κατατεθεί μέσα σε διάστημα 90 ημερών από το μέρος που απαιτεί αποζημίωση (δηλ. από το ναυλωτή ή τον πλοιοκτήτη), και επίσης διευκρινίζεται ότι η ρήτρα δεν αφορά απαιτήσεις για αποζημίωση που αφορούν ζημιά, απώλεια ή έλλειμμα του φορτίου.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 είναι πιο συγκεκριμένο στη διατύπωση του: στη παράγραφο (3) της Ρήτρας 6 αναφέρει ότι οι ναυλωτές απαλλάσσονται από την ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης προς τους πλοιοκτήτες, εάν δεν λάβουν μέσα σε 90 ημέρες

από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, γραπτώς και πλήρως τεκμηριωμένη την αίτηση αποζημίωσης για τις περιπτώσεις πρόσθετων καυσίμων, κράτησης του πλοίου, παρέκκλισης, μετακίνησης, επιβράδυνσης, ολίσθησης, λιμενικών εξόδων, πρόσθετου ναύλου, ασφάλισης. Η Ρήτρα 15 (3) ορίζει το ίδιο διάστημα (90 ημέρες) για την καταβολή των απαιτήσεων αποζημίωσης για επισταλίες.

#### **4.2.31. Οφειλές και Χρεώσεις (Dues and Charges)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρες 6.1, 6.2 & 6.4, αναφέρει ότι οι οφειλές και άλλες χρεώσεις επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπολογίστηκαν αναφορικά με τη ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε ή εκφορτώθηκε, και οποιοδήποτε φόροι επί του ναύλου θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες, ενώ οι οφειλές και χρεώσεις επί του φορτίου θα πληρωθούν από τους ναυλωτές. Επίσης, καθορίζει ότι όποια έξοδα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που είναι εμπεριστατωμένα επί του ισχύοντος δείκτη Worldscale ως έξοδα των ναυλωτών, θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες και θα αποδοθούν από τους ναυλωτές με την υποβολή πλήρως τεκμηριωμένων απαιτήσεων για αποζημίωση. Στη παράγραφο 6.4 αναφέρεται ότι εάν μετά την αποσύνδεση των μανικών, το πλοίο παραμένει στη θέση παραβολής για δικούς του λόγους, οι πλοιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για όλα τα έμμεσα και άμεσα έξοδα άσχετα με τον αν αυτά έχουν υποδειχθεί στους πλοιοκτήτες ή όχι και συμπεριλαμβανομένων των χρεώσεων από το τερματικό, τους προμηθευτές και τους παραλήπτες.

Στο ναυλοσύμφωνο ΕχχονMobilVOY2005, Ρήτρα 20 αναφέρεται ότι: α) εκτός κι αν καθορίζεται διαφορετικά στον δείκτη Worldscale και στο βαθμό που δεν απαγορεύεται από το νόμο, οι οφειλές, οι φόροι και οι άλλες χρεώσεις επί του πλοίου (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εκτιμώνται αναφορικά με τη ποσότητα του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται ή επί του ναύλου) θα πληρωθούν από τον πλοιοκτήτη και οι οφειλές, οι φόροι και οι άλλες χρεώσεις επί του φορτίου θα πληρωθούν από το ναυλωτή. Το πλοίο είναι ελεύθερο χρεώσεων για τη χρήση οποιονδήποτε τοποθεσιών που κανονίστηκαν από το ναυλωτή αποκλειστικά για τη φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου. Παρ' όλ' αυτά, ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για τις χρεώσεις οποιασδήποτε τέτοιας τοποθεσίας εάν αυτή χρησιμοποιηθεί

αποκλειστικά για σκοπούς του πλοίου, όπως, αλλά όχι μόνον, αναμονή των οδηγιών του πλοιοκτήτη, καθαρισμό δεξαμενών, επισκευές, πριν, κατά τη διάρκεια ή μετά τη φόρτωση και/ή την εκφόρτωση, β) Παρά τους όρους της Ρήτρας 20(α), τα τέλη δεξαμενισμού και ελλιμενισμού θα θεωρηθούν συμπεριλαμβανόμενα στη τιμή ναύλου της συγκεκριμένης ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 καθορίζει στη Ρήτρα 15 ότι οι οφειλές, οι φόροι και οι άλλες χρεώσεις επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εκτιμώνται αναφορικά με τη ποσότητα του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται και οποιοδήποτε φόροι επί του ναύλου θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες, και οφειλές και άλλες χρεώσεις επί του φορτίου θα πληρωθούν από τους ναυλωτές. Παρά τα προαναφερόμενα, όπου κάτω από τη ρήτρα του Worldscale οποιοσδήποτε οφειλές ή χρεώσεις είναι ρητώς για λογαριασμό των πλοιοκτητών ή των ναυλωτών αντίστοιχα τότε θα πληρωθούν σύμφωνα με αυτό.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 34, ορίζει ότι όλες οι χρεώσεις που είναι εκτιμώμενες επί του δείκτη Worldscale ως πληρωτέες από τους πλοιοκτήτες ή τους ναυλωτές, θα πληρωθούν αντιστοίχως από το υπόλογο μέρος. Οι οφειλές και άλλες χρεώσεις που είναι πληρωτέες από τους ναυλωτές θα πληρωθούν κατά πρώτον από τους πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες με την παρουσίαση, από αυτούς, όλων των δικαιολογητικών αποδείξεων πληρωμής. Εάν ο ναύλος για ένα ταξίδι δεν βασίζεται στο δείκτη Worldscale αλλά υπολογίζεται με άλλο τρόπο όπως, αλλά όχι μόνον, ένα συμφωνημένο κατ' αποκοπή ποσό ή ένα ποσό ανά τόνο φορτίου, οι ναυλωτές δεν θα είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε έξοδα καλύπτονται από τον Worldscale κάτω από ένα σταθερό ή κυμαινόμενο διαφορικό ναύλου, αλλά τέτοια έξοδα θα θεωρηθούν συμπεριλαμβανόμενα στο συμφωνημένο ναύλο. Εάν μία χρέωση επιβάλλεται στους ναυλωτές από το πλοιοκτήτη για μία θέση παραβολής εξαιτίας παρατεταμένης κατάληψης της θέσεως από το πλοίο για λόγους εκτός του ελέγχου των ναυλωτών, των υπάλληλων ή των πρακτόρων τους, τότε μια τέτοια χρέωση θα πληρωθεί από τους πλοιοκτήτες.

#### **4.2.32. Δίκαιο και Δικαστικές Αρμοδιότητες (Law and Jurisdiction)**

Η Ρήτρα 34 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87 καθορίζει ότι «αυτή η ναύλωση θα διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο» («*This charter will be governed by English Law*»).

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 καθορίζει στη Ρήτρα 49 ότι η σύνταξη, η ισχύς και η εκτέλεση της ναύλωσης θα διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο. Το Ανώτατο Δικαστήριο στο Λονδίνο θα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα επί οποιασδήποτε διένεξης προκύψει σε σχέση με τη ναύλωση.

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, ορίζει στη Ρήτρα 38 ότι η ερμηνεία της ναύλωσης και των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των εμπλεκόμενων μερών θα διέπεται από το Ομοσπονδιακό Ναυτικό Δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών και όπου είναι εφαρμόσιμο από το Δίκαιο της Πολιτείας της Νέας Υόρκης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε σύγκρουση των νομικών κανόνων. Οι επικεφαλίδες των Ρητρών και παραγράφων είναι μόνο για να εξυπηρετούν την αναφορά σε αυτές και δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της ναύλωσης. Καμμία τροποποίηση, παραίτηση ή απαλλαγή οποιουδήποτε όρου αυτής της ναύλωσης θα είναι έγκυρη εάν δεν είναι γραπτή και δεν υπογραφεί από το μέρος που χρεώνεται από αυτή. Παρά την ύπαρξη σε αυτή τη ναύλωση οτιδήποτε αντίθετου, η ναύλωση δεν θα ερμηνευθεί ή εφαρμοσθεί έτσι ώστε να απαιτεί ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής να κάνουν, ή να τους αποτρέψουν από το να κάνουν, οτιδήποτε το οποίο θα αποτελούσε καταστρατήγηση, θα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια οικονομικής ωφέλειας, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς των Ηνωμένων Πολιτειών για το αντι-μποϊκοτάζ.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, στις Ρήτρες 54(a) και 56 καθορίζει ότι η ναύλωση θα ερμηνεύεται και οι σχέσεις μεταξύ των μερών θα καθορίζονται σύμφωνα με τους νόμους της Αγγλίας. Η Ρήτρα 56 αναφέρει ότι και η αντίστοιχη Ρήτρα 38 του EchonMobilVOY2005 ότι οι πλευρικές κεφαλίδες έχουν συμπεριληφθεί για την ευκολία της αναφοράς και με κανένα τρόπο δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της ναύλωσης.

#### **4.2.33. Διαιτησία (Arbitration)**

Η Ρήτρα 34 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87 αναφέρει ότι οποιαδήποτε διαμάχη προκύψει κατά τη ναύλωση θα διευθετηθεί από διαιτησία στο Λονδίνο πριν αποφασιστεί αποκλειστικός διαιτητής μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών. Εν



απουσία συμφωνίας επί της ταυτότητας του αποκλειστικού διαιτητή, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι ο διαιτητής θα διοριστεί κατόπιν υποβολής αιτήσεως από ένα εκ των συμβαλλομένων μερών στο Πρόεδρο της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου (LondonMaritimeArbitratorsAssociation)<sup>127</sup>, πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε στιγμή πριν αποφασιστεί αποκλειστικός διαιτητής, οποιοδήποτε εκ των δύο μερών μπορεί, με γραπτή σημείωση, να εκλέξει η διένεξη να κριθεί στα Αγγλικά Δικαστήρια, στον οποίων την αρμοδιότητα συμφωνούν και τα δύο μέρη σύμφωνα με αυτή τη ρήτρα του ναυλοσυμφώνου.

---

127. Το Λονδίνο θεωρείται ομόφωνα το σημαντικότερο κέντρο ναυτιλιακής διαιτησίας παγκοσμίως, όπου τεράστιος αριθμός υποθέσεων συνδέεται άμεσα με την Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου (LondonMaritimeArbitratorsAssociation), η οποία ιδρύθηκε στις 12 Φεβρουαρίου του 1960 και αναλαμβάνει πλέον περίπου το 70% όλων των υποθέσεων διαιτησίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενδεικτικά, τα πλήρη μέλη της Ένωσης λάβανε 4445 διορισμούς διαιτησίας το 2009 ([www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk)).

Οποιαδήποτε σημείωση επιλογής, όπως προαναφέρθηκε, θα είναι έγκυρη μόνο εάν συνοδεύεται από την ανάδειξη ενός προσώπου σε μία διεύθυνση στην Αγγλία ή στην Ουαλία, το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο να δέχεται υπηρεσίες άσκησης αγωγής που έχουν εκδοθεί στα Αγγλικά Δικαστήρια. Οποιαδήποτε Διαιτησία θα διέπεται από τα ArbitrationActs 1950-1979 του Ηνωμένου Βασιλείου και οποιεσδήποτε νόμιμες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις τους κατά τη στιγμή της εφαρμογής τους. Για λόγους επιβολής οποιασδήποτε κατακύρωσης της συμφωνίας και οποιαδήποτε τέτοια κατακύρωση που μπορεί να γίνει θα αποφασιστεί από το δικαστήριο χωρίς η υπόθεση της διένεξης να ξαναοίξει.

Το ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 35(a) αναφέρει ότι οποιαδήποτε και όλες οι διαφορές και διενέξεις οποιασδήποτε φύσης εγερθούν κατά τη ναύλωση θα υποβληθούν στη διαιτησία της Πολιτείας της Νέας Υόρκης, σύμφωνα προς τους ισχύοντες νόμους περί διαιτησίας, ενώπιον τριών προσώπων, αποτελούμενων από ένα διαιτητή που θα οριστεί από το πλοιοκτήτη, ένα διαιτητή από το ναυλωτή και έναν που θα οριστεί από κοινού. Η απόφαση των δύο εκ των τριών διαιτητών σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία της διένεξης θα είναι τελική. Μέχρι τη στιγμή που οι διαιτητές θα ολοκληρώσουν την ακροαματική διαδικασία, οποιοδήποτε εκ των συμβαλλομένων μερών θα έχει το δικαίωμα να επιδώσει, με γραπτή σημείωση, ειδοποιητήριο στους

δαιτητές και στο άλλο μέρος, και να καθορίσει περαιτέρω διενέξεις ή διαφορές προς ακρόαση και εξακρίβωση. Οι δαιτητές μπορούν να χορηγήσουν απαλλαγή, την οποία, η πλειοψηφία τους, θεωρεί αιτιολογημένη και δίκαιη και μέσα στο σκοπό της συμφωνίας, συμπεριλαμβανομένης, αλλά όχι μόνο, συγκεκριμένης απόδοσης. Κατακυρώσεις που μπορεί να γίνουν κατά την εκτέλεση της ναύλωσης μπορεί να περιλαμβάνουν έξοδα, συμπεριλαμβανομένου ενός λογικού επιδόματος για αμοιβή δικηγόρου, και οποιαδήποτε κατακύρωση θα κριθεί στο σχετικό αρμόδιο δικαστήριο. Η παράγραφος (b) της Ρήτρας Διαιτησίας αναφέρεται στη διαμόρφωση των κανόνων διαιτησίας στην περίπτωση που το φορτίο, στο οποίο αφορά το ναυλοσύμφωνο, ανήκει σε θυγατρική εταιρία (Affiliate). Η παράγραφος καθορίζει ότι σε μια τέτοια περίπτωση, οποιαδήποτε απαίτηση για αποζημίωση θα διέπεται από τους όρους της παρούσας ρήτρας και η θυγατρική εταιρία θα εξουσιοδοτήσει το ναυλωτή να συμφωνήσει αναλόγως, οπότε, όπου στη συγκεκριμένη ρήτρα αναφέρεται ο όρος «Ναυλωτής» θα εννοεί την προαναφερθείσα θυγατρική εταιρία.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 στη Ρήτρα 54(b) καθορίζει ότι οι διενέξεις που θα προκύψουν κατά τη ναύλωση θα αναφέρονται στη Διαιτησία του Λονδίνου σύμφωνα με το Arbitration Act του 1996, ή οποιοδήποτε εν ισχύ τροποποιήσεων του, και σύμφωνα με την εξής διαδικασία: (i) τα συμβαλλόμενα μέρη θα ορίσουν από κοινού έναν αποκλειστικό δαιτητή το αργότερο μέσα σε 28 ημέρες από τη γραπτή αίτηση ενός από τα δύο μέρη για ζήτηση διαιτησίας, (ii) εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν δύνανται ή δεν επιθυμούν να συμφωνήσουν στον καθορισμό αποκλειστικού δαιτητή, τότε το κάθε μέρος θα ορίσει ένα δαιτητή, σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από 14 ημέρες από την λήψη γραπτής αίτησης για κάτι τέτοιο. Οι δύο δαιτητές που θα οριστούν θα ορίσουν έναν τρίτο δαιτητή πριν από οποιαδήποτε ουσιαστική ακρόαση ή αυτοστιγμεί εάν δεν μπορούν να συμφωνήσουν σε κάποιο θέμα σχετικό με την διαιτησία, (iii) εάν ένα μέρος αποτύχει να ορίσει δαιτητή μέσα στο προβλεπόμενο χρονικό διάστημα, το μέρος που έχει ορίσει τον δαιτητή του θα γνωστοποιήσει γραπτώς στο άλλο μέρος την πρόταση του να χρησιμοποιηθεί ο δαιτητής του ως αποκλειστικός δαιτητής, και (iv) εάν το μέρος αυτό δεν απαντήσει μέσα σε 7 ημέρες τότε ο δαιτητής αυτός θα λειτουργήσει ως αποκλειστικός δαιτητής και οι αποφάσεις του θα είναι δεσμευτικές και για τα δύο μέρη, σαν να είχε οριστεί από κοινού. Επιπλέον, αναφέρεται ότι: (v) οι αποφάσεις των δαιτητών θα είναι τελικές και δεσμευτικές και όχι υποκείμενες σε εφέσεις, (vi) οι

αιτήσεις ή γραπτές σημειώσεις που σχετίζονται με τη ρήτρα της διαιτησίας, θα αποστέλλονται με fax, e-mail ή telex και θα θεωρούνται ότι παρελήφθησαν την ημερομηνία της διαβίβασης τους. Υπάρχει συγκεκριμένη παράγραφος για τις αιτήσεις αποζημίωσης που δεν ξεπερνούν σε κόστος το ποσό των 50.000 δολαρίων ΗΠΑ, για τις οποίες καθορίζεται ότι η διαιτησία θα διεξαχθεί σύμφωνα με το ισχύον LondonMaritimeArbitrators' AssociationSmallClaimsProcedure<sup>128</sup>.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, εκτός από τη Ρήτρα 49 που αναφέρει το Ανώτατο Δικαστήριο στο Λονδίνο ως αποκλειστικά αρμόδιο για οποιαδήποτε διένεξη, δεν υπάρχουν άλλοι όροι σχετικοί με τη διαιτησία.

---

128. LondonMaritimeArbitrators' AssociationSmallClaimsProcedure: το 1989, η Ένωση Ναυτλιακών Διαιτητών του Λονδίνου αποφάσισε να παραχωρήσει μία απλή διαδικασία με μία σταθερή αποζημίωση για τα «Μικρά Claims», δηλαδή τα claims που το ποσό αποζημίωσης δεν ξεπερνά τα 25.000 δολάρια Η.Π.Α. Σήμερα, αυτό το όριο αποζημίωσης έχει ανέβει στα 50.000 δολάρια Η.Π.Α. (www.lmaa.org.uk).

#### **4.2.34. Επιχειρηματικές Αρχές (BusinessPrinciples)**

Η Ρήτρα των «Επιχειρηματικών Αρχών» υπάρχει μόνο στα ναυλοσύμφωνα των SHELL και ExxonMobil.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6, Ρήτρα 53, καθορίζεται ότι οι πλοιοκτήτες θα συνεργαστούν με τους ναυλωτές για να εξασφαλίσουν ότι θα συμμορφωθούν με τις «Επιχειρηματικές Αρχές» του RoyalDutch/ShellGroupofCompanies, όπως αυτές τροποποιούνται από καιρό σε καιρό, οι οποίες είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα της Shell<sup>129</sup>. Σύμφωνα με τον ασφαλιστικό φορέα «SteamshipMutual», οι συγκεκριμένες επιχειρηματικές αρχές είναι αρκετά ασαφείς και φιλόδοξες, και είναι πολύ δύσκολο να προβλέψει κανείς τι αντίκτυπο θα έχουν στη ναύλωση, εάν τελικά έχουν<sup>130</sup>.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 37, αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να συμμορφωθεί με όλους τους νόμους και τους νόμιμους κανονισμούς που έχουν εφαρμογή σε οποιοσδήποτε δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στο όνομα ή για λογαριασμό των ναυλωτών και, επίσης, συμφωνεί ότι όλοι οι οικονομικοί διακανονισμοί, λογαριασμοί και αναφορές που αποδίδονται από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή, θα αντικατοπτρίζουν με λογικές λεπτομέρειες, ακρίβεια και αμεροληψία, τα

γεγονότα σχετικά με τις δραστηριότητες και τις συναλλαγές που διενεργήθηκαν για λογαριασμό των ναυλωτών.

#### **4.2.35. Καθαρισμός των Δεξαμενών Φορτίου (Cleanlinessoftanks)**

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 5, ο καπετάνιος οφείλει να εξασφαλίσει ότι οι δεξαμενές, το δίκτυο και οι αντλίες φορτίου του πλοίου είναι κατάλληλες για το φορτίο στο οποίο αναφέρεται το ναυλοσύμφωνο. Οι ναυλωτές μπορούν να τοποθετήσουν αντιπρόσωπο τους στο πλοίο σε κάθε λιμάνι φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης και οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συνεργαστούν για να διευκολύνουν την εργασία του, δηλαδή την επιθεώρηση του πλοίου και την παρατήρηση της διαδικασίας μεταφοράς φορτίου.

---

129. [www.shell.com](http://www.shell.com)

130. *Steamship Mutual* ([www.simsl.com](http://www.simsl.com)), (August 2005): “SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners”

Οι ναυλωτές μπορεί να απαιτήσουν επιθεώρηση των δεξαμενών του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης για να εξακριβώσουν την ποσότητα και ποιότητα του φορτίου, του νερού και των υπολειμμάτων. Επιπλέον, οι ναυλωτές μπορεί να επιθεωρήσουν και να πάρουν δείγματα από τις δεξαμενές καυσίμων και οποιοδήποτε άλλο χώρο που δεν έχει σχέση με το φορτίο. Οποιαδήποτε καθυστέρηση του πλοίου προκληθεί από μια τέτοια επιθεώρηση και δειγματοληψία και συμπίεση/αποσυμπίεση των δεξαμενών θα υπολογισθεί ως laytime ή demurrage.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 11, οι πλοιοκτήτες θα εφαρμόσουν «duediligence» για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο θα εμφανιστεί στη φόρτωση με τις δεξαμενές του, τις αντλίες και τα δίκτυα του καθαρά, κατά την αρέσκεια οποιουδήποτε επιθεωρητή ορίσουν οι ναυλωτές, και έτοιμο για να φορτώσει το φορτίο που περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο. Ο χρόνος που θα απαιτηθεί για τον καθαρισμό των δεξαμενών, αντλιών και δικτύων κατά την αρέσκεια του επιθεωρητή δεν θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage, ενώ το κόστος που θα προκύψει από αυτές τις εργασίες θα χρεωθεί στον πλοιοκτήτη.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρα 2, κατά τη φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση του φορτίου ο καπετάνιος θα διατηρεί συνέχεια τις δεξαμενές, τα δίκτυα και τις αντλίες του πλοίου καθαρά για το φορτίο. Εκτός κι αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή το πλοίο θα εμφανιστεί για τη φόρτωση με τις δεξαμενές του καθαρές και, εάν διαθέτει InertGasSystem, πλήρως αδρανοποιημένες. Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν τις δεξαμενές φορτίου πριν τη φόρτωση και το πλοίο θα συμμορφωθεί προς τις οδηγίες των ναυλωτών όσον αφορά στη καθαριότητα των δεξαμενών. Εάν οι ναυλωτές δεν μείνουν ικανοποιημένοι από τη καθαριότητα των δεξαμενών, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να τις καθαρίσουν με δικά τους έξοδα κατά την αρέσκεια του αντιπροσώπου των πλοιοκτητών. Εάν οι ναυλωτές ζητήσουν επιθεώρηση των δεξαμενών και διαπιστώσουν ότι οι δεξαμενές είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές του, ο απαιτούμενος χρόνος συμπίεσης/αποσυμπίεσης των δεξαμενών για την επιθεώρηση, θα μετρήσει ως laytime ή demurrage και οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τα καύσιμα που χρειάστηκε να καταναλώσουν. Εάν οι δεξαμενές επιθεωρηθούν και απορριφθούν, ο χρόνος επανα-αδρανοποίησης των δεξαμενών δεν θα μετρήσει ως laytime ή demurrage, ενώ το laytime ή demurrage δεν θα αρχίσει να μετράει μέχρι οι δεξαμενές να επιθεωρηθούν ξανά από τον επιθεωρητή των ναυλωτών και να γίνουν αποδεκτές.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 3, οι πλοιοκτήτες θα καθαρίσουν τις δεξαμενές, τα δίκτυα και τις αντλίες του πλοίου με δικά τους έξοδα κατά την αρέσκεια των αντιπροσώπων των ναυλωτών. Εάν το φορτίο που αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο είναι καθαρό προϊόν και απαιτείται επιθεώρηση των δεξαμενών, οι πλοιοκτήτες θα αποσυμπιέσουν τις δεξαμενές όπως είναι αναγκαίο. Ο χρόνος που θα απαιτηθεί για την επιθεώρηση των δεξαμενών και την επανα-αδρανοποίηση τους θα μετρήσει ως laytime ή demurrage. Η ρήτρα συμπληρώνει ότι η συμμόρφωση με αυτή τη ρήτρα δεν θα θεωρηθεί συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών βάσει της Ρήτρας 2, η οποία αναφέρεται στη περιγραφή και κατάσταση του πλοίου.

#### **4.2.36. Εξαιρέσεις (Exceptions)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, η Ρήτρα 32 ορίζει ότι το πλοίο, ο καπετάνιος και οι πλοιοκτήτες δεν θα είναι υπεύθυνοι, εκτός και αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά στο

ναυλοσύμφωνο, για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά ή καθυστέρηση ή βλάβη προκύψει ή προκληθεί από οποιαδήποτε ενέργεια, αμέλεια ή αθέτηση του καπετάνιου, του πλοηγού, των ναυτικών ή άλλων υπαλλήλων των ναυλωτών κατά τη πλοήγηση και διαχείριση του πλοίου, όπως φωτιά, εκτός και αν προκλήθηκε από ενέργεια ή εν γνώσει των πλοιοκτητών, σύγκρουση ή προσάραξη, κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα, έκρηξη και ρήξη του ατμολέβητα, θραύση του άξονα ή ελάττωμα της γάστρας και του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου. Στα παραπάνω συμπεριλαμβάνονται και οι απώλειες, ζημιές, καθυστερήσεις ή βλάβες που μπορεί να προκληθούν από θεομηνία (actofGod), πολεμική πράξη, δημόσιους κινδύνους, κατάσχεση που προέκυψε από νόμιμη διαδικασία, περιορισμούς καραντίνας, απεργίες, ανταπεργίες, εργατικούς περιορισμούς, ταραχές, πολιτικές αναταραχές ή σύλληψη ηγεμόνων, κυβερνητών ή ατόμων.

Η ρήτρα αυτή δεν εφαρμόζεται και δεν επηρεάζει την υποχρέωση των πλοιοκτητών ή του πλοίου ή οποιουδήποτε σχετικού προσώπου αναφορικά με: απώλεια ή βλάβη προκαλούμενη σε θέση παραβολής, προβλήτα, δεξαμενή, πλωτήρα, γραμμή πρόσδεσης, δίκτυο ή γερανό ή άλλες εργασίες ή εξοπλισμό οτιδήποτε σε ή κοντά σε οποιοδήποτε λιμάνι στο οποίο θα πορευθεί το πλοίο βάσει ναυλοσυμφώνου, ανεξάρτητα με το αν αυτές οι εργασίες ή ο εξοπλισμός ανήκουν στους ναυλωτές. Επίσης, η ρήτρα αυτή δεν επηρεάζει την υποχρέωση των πλοιοκτητών για απώλειες ή βλάβες στο φορτίο ή σχετικά με αυτό. Οποιοδήποτε αξίωση σχετικά με απώλειες και ζημιές του φορτίου θα υπόκειται στους κανόνες Hague-Visby ή στους κανόνες Hamburg.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 περιλαμβάνει στη Ρήτρα 26 τις ίδιες εξαιρέσεις με αυτές του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6. Οι ίδιες, επίσης, εξαιρέσεις περιλαμβάνονται και στη Ρήτρα 38 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4, οι οποίες όμως δίνονται πιο συνοπτικά.

Το ναυλοσύμφωνο EcxhonMobilVOY2005, Ρήτρα 29, περιέχει τις ίδιες εξαιρέσεις με αυτές που προαναφέρθηκαν για το SHELLVOY 6 μόνο που περιέχει επιπρόσθετα και την εξαίρεση των απωλειών/ζημιών που μπορεί να προκληθεί από «πειρατές ή επιτιθέμενους κλέφτες», δηλαδή καλύπτει και τη περίπτωση της πειρατείας.

#### **4.2.37. Οδηγίες Ταξιδιού, Αδυναμία των ναυλωτών να δώσουν Οδηγίες Ταξιδιού, Αλλαγή Οδηγιών, Μερική Μεταφόρτωση Φορτίου**

Στο ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, στη Ρήτρα 4 (Voyage) αναφέρεται ότι το πλοίο θα πορευθεί με την «μέγιστη βιασύνη» (utmostdispatch) στο λιμάνι ή μέρος που θα υποδείξει ο ναυλωτής και εκεί θα παραδώσει το φορτίο βάσει ναυλοσυμφώνου. Η εκφόρτωση από πλοίο σε πλοίο μέσα στα όρια του λιμανιού θα χρεωθεί στους ναυλωτές, εκτός κι αν κάτι τέτοιο απαιτηθεί από σφάλμα του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να μεταδώσουν τις οδηγίες ταξιδιού των ναυλωτών στο σύνολο τους στο πλοίο προς συμμόρφωση του καπετάνιου και να εξασφαλίσουν ότι οι ναυλωτές θα ενημερώνονται εγκαίρως για όλα τα ατυχήματα του πλοίου, και αυτά που σχετίζονται με ρύπανση και όσα έχουν σχέση με βλάβες στα συστήματα του πλοίου. Η ρήτρα αναφέρει ότι ο καπετάνιος και ο πλοιοκτήτης του πλοίου θα συνεχίσουν να είναι πλήρως και αποκλειστικά υπεύθυνοι για τη λειτουργία, διαχείριση και ναυσιπλοΐα του πλοίου σε όλη τη διάρκεια υπηρεσίας του πλοίου βάσει του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου. Η Ρήτρα 9 (Loading/DischargingPorts/Places, ChangeofDestination) ορίζει ότι ο ναυλωτής θα υποδείξει λιμάνι ή μέρος φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή θα δώσει οδηγίες στο πλοίο να προχωρήσει σε κάποιο μέρος σε αναμονή περαιτέρω οδηγιών, όπου σε αυτή τη περίπτωση ο ναυλωτής θα πρέπει να ορίσει λιμάνι ή μέρος φορτοεκφόρτωσης και οι υποδείξεις λιμανιών να γίνουν εγκαίρως για να αποφευχθούν καθυστερήσεις του πλοίου. Μετά τον ορισμό λιμανιού φορτοεκφόρτωσης, ο ναυλωτής μπορεί να ορίσει καινούριο λιμάνι άσχετα με το αν αυτό θα βρίσκεται κοντά στα προηγούμενα λιμάνια που είχε ορίσει, και ο πλοιοκτήτης θα εκδώσει οδηγίες προς το πλοίο για να γίνει αυτή η αλλαγή, θεωρώντας ταυτόχρονα δεδομένο ότι θα παραβιαστεί η υποβολή «Επιστολής Ετοιμότητας» (NoticeofReadiness) του πλοίου. Σε μία τέτοια περίπτωση αλλαγής λιμανιού έξω από την περιοχή του αρχικά διορισμένου λιμανιού, ο πλοιοκτήτης θα αποζημιωθεί για τον επιπλέον χρόνο που θα χρειαστεί το πλοίο να πάει στο καινούριο λιμάνι ή μέρος, βάσει της «Τιμής Απόκλισης» ανά ημέρα (DeviationRate) που ορίστηκε στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου. Επιπλέον, θα αποζημιωθεί και για τα πρόσθετα καύσιμα που καταναλώθηκαν εξαιτίας αυτής της παρέκκλισης.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, στη Ρήτρα 3 (Loading/CompliancewithCharterers' VoyageOrders) ορίζεται ότι το πλοίο θα πορευθεί προς το «λιμάνι» φόρτωσης όπως

καθορίζεται στις οδηγίες ταξιδιού των ναυλωτών, όπου ως τέτοιες θεωρούνται οποιεσδήποτε γραπτές οδηγίες εκδίδονται από τους ναυλωτές προς το πλοίο οποιαδήποτε στιγμή κατά την περίοδο ισχύος του ναυλοσυμφώνου, συμπεριλαμβανομένων τροποποιήσεων, διορθώσεων ή αναθεωρήσεων. Η ρήτρα ορίζει ως «λιμάνι» και οποιαδήποτε θέση παραβολής του πλοίου, δεξαμενή, αγκυροβόλιο φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή αρόδου, υποβρύχια γραμμή, σημαδούρα, θέση παραπλεύρωσ άλλων πλοίων ή άλλο μέρος ανάλογα με τις ανάγκες του ναυλοσυμφώνου. Η Ρήτρα 22 (Revised Charterers' Voyage Orders for Loading or Discharge Ports) προβλέπει ότι και το ναυλοσύμφωνο Echon Mobil VOY2005 για τη περίπτωση αλλαγών στις οδηγίες ταξιδιού από τους ναυλωτές.

Η Ρήτρα 8.4 του BPVOY4 αναφέρεται στο «Transshipment Area» και καθορίζει ότι ως «περιοχή μεταφόρτωσης» ορίζεται ένα λιμάνι για τον υπολογισμό του ναύλου για το ταξίδι, ο οποίος θα είναι αυτός που έχει εκδοθεί από τον Worldscale για το λιμάνι αυτό. Εάν για το συγκεκριμένο λιμάνι δεν έχει οριστεί δείκτης Worldscale τότε ο ναύλος θα οριστεί βάσει Worldscale από ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ο χρόνος στη «περιοχή μεταφόρτωσης» μετράει ως laytime ή demurrage.

Η Ρήτρα 19.2 (Loading and Discharge of Cargo) ορίζει ότι το φορτίο θα αντληθεί μέσα στο πλοίο με έξοδα και κίνδυνο των ναυλωτών και θα αντληθεί έξω από το πλοίο με έξοδα και κίνδυνο των πλοιοκτητών, σε κάθε περίπτωση αναφορικά με το manifold του πλοίου (σημείο εισαγωγής και εξαγωγής του φορτίου πάνω στο πλοίο). Οι πλοιοκτήτες, εάν τους ζητηθεί, θα πρέπει να διαθέσουν το προσωπικό, τον εξοπλισμό και τα μέσα από το πλοίο που απαιτούνται για τη σύνδεση και αποσύνδεση των μανίκων για τη φόρτωση και εκφόρτωση, και αδυναμία τους για κάτι τέτοιο δεν θα χρεωθεί ως laytime ή demurrage. Ο καπετάνιος μπορεί να αιτηθεί εποπτεία από τη στεριά για τη σύνδεση και αποσύνδεση των μανίκων.

Η Ρήτρα 2 (Nomination/Renomination) του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87 παρουσιάζει παρόμοια διατύπωση με το Echon Mobil VOY2005 σχετικά με το τι ισχύει όσον αφορά στον ορισμό των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης και την περίπτωση αλλαγών στις οδηγίες ταξιδιού που δίνουν οι ναυλωτές. Οι Ρήτρες 3 (Voyage/Transshipment) και 11 (Loading and Discharging) αποτελούν επίσης επανάληψη των αντίστοιχων όρων του ναυλοσυμφώνου BPVOY4.



Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, στη Ρήτρα 3 (Voyage) ορίζει ότι το πλοίο θα εκτελέσει την υπηρεσία του με τη «μέγιστη βιασύνη» (utmost dispatch), θα πορευθεί στις θέσεις παραβολής ή στα λιμάνια που θα υποδείξουν οι ναυλωτές, ή τόσο κοντά σε αυτά ώστε να φτάσει με ασφάλεια, και εκεί, πάντοτε πλέοντας με ασφάλεια (safely afloat), θα φορτώσει το φορτίο που καθορίζεται από το ναυλοσύμφωνο σε ποσότητα όχι μεγαλύτερη από αυτή που καθορίζει η ισχύουσα Διεθνής Σύμβαση για τη Γραμμή Φόρτωσης. Όντας φορτωμένο, το πλοίο θα συνεχίσει το ταξίδι σύμφωνα με τις συμφωνημένες φορτωτικές. Οι ναυλωτές θα ορίσουν λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και όπου γίνει ακύρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης θα δοθούν νέες οδηγίες ταξιδιού. Επιπρόσθετα, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να δώσουν οποιαδήποτε στιγμιά εντολή στο πλοίο να προχωρήσει σε ασφαλείς περιοχές στη θάλασσα για να αγκυροβολήσει. Οποιαδήποτε καθυστέρηση ή απόκλιση προκύψει σε αυτή τη περίπτωση θα αποζημιωθεί από τους ναυλωτές. Στη Ρήτρα 10 (Charterer's failure to give orders) αναφέρεται ότι εάν το πλοίο καθυστερήσει εξαιτίας παραβίασης των όσων αναφέρονται στη Ρήτρα 3, οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για ποσό ανάλογο του επιπρόσθετου χρόνου πέραν του laytime. Η ίδια ρήτρα δίνει συγκεκριμένες οδηγίες για τον υπολογισμό αυτής της καθυστέρησης ενώ αναφέρει επίσης ότι οι περίοδοι καθυστέρησης αθροίζονται για κάθε λιμάνι.

Παρόμοιους όρους με τους προαναφερθέντες περιέχει και η Ρήτρα 23.4 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4: οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες σε διάστημα 14 ημερών μετά την απαίτηση των πλοιοκτητών και αποτυχία τους να καταθέσουν την αποζημίωση δίνει στους πλοιοκτήτες το δικαίωμα να λήξουν το ναυλοσύμφωνο δίνοντας γραπτή ειδοποίηση στους ναυλωτές.

Η Ρήτρα 7 (Loading and Discharging of Cargo) του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6 αναφέρει ότι και το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 στην αντίστοιχη Ρήτρα 19.2., ενώ η Ρήτρα 26 (Charterer's orders/Change of Orders/Part Cargo Transhipment) του SHELLVOY 6 περιέχει, επίσης, όρους παρόμοιους με τις αντίστοιχες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου BPVOY4 αλλά είναι πιο συγκεκριμένο στους όρους που αναφέρονται στο Ship to Ship Operation, δηλαδή στη μεταφορά φορτίου από πλοίο σε πλοίο. Μεταξύ άλλων, το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 απαιτεί ο καπετάνιος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου να είναι σε θέση να πραγματοποιήσουν αυτή την μεταφορά βάσει των οδηγιών του "ICS/OCIMF Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)". Στη ρήτρα αυτή,

είναι φανερό ότι ο ναυλωτής δεν διατρέχει πλέον τον κίνδυνο να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για οποιαδήποτε απώλεια και έξοδο, εκτός αυτών που είναι για απόκλιση ή καθυστέρηση στο ποσοστό αποζημίωσης για επισταλία, εάν μεταβάλει τις εντολές του στο πλοίο.

Η Shell, στην επεξηγηματική της σημείωση για τις τροποποιήσεις που περιλήφθησαν στο SHELLVOY 6, εξηγεί ότι «αυτή η αλλαγή έγινε για να αντικατοπτρίσει το τρέχων περιβάλλον στο εμπόριο και την πρακτική που ακολουθείται στη βιομηχανία πετρελαίου όπου οι περισσότεροι πλοιοκτήτες αναγνωρίζουν την πραγματικότητα των παρόντων συνθηκών και αποδέχονται την αποζημίωση στο ποσοστό demurrage συν τα καύσιμα που καταναλώθηκαν για οποιεσδήποτε αποκλίσεις του πλοίου». Όμως, αλλαγή στις οδηγίες ταξιδιού μπορεί να οδηγήσει σε πολύ μεγαλύτερες απώλειες από το ποσοστό demurrage συν τα καύσιμα, και πολλοί πλοιοκτήτες μπορεί να αισθάνονται άβολα θέτοντας όρια στην αποζημίωση που λαμβάνουν με αυτό τον τρόπο.

#### **4.2.38. Επιθεώρηση Πλοίου/Επιθεώρηση Φορτίου/Επιθεώρηση Καυσίμων (Vesselinspection, CargoInspection, BunkerSurvey/Sampling)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 αναφέρει στη Ρήτρα 16 (VesselInspection) ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα, αλλά όχι την υποχρέωση, να έχουν έναν αντιπρόσωπο για την παρακολούθηση και επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης σε κάθε λιμάνι και ο καπετάνιος και οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συνεργαστούν μαζί του για να διευκολύνουν την επιθεώρηση του. Όμως αυτό το δικαίωμα των ναυλωτών δεν μειώνει τη δικαιοδοσία του καπετάνιου και των πλοιοκτητών ή την ευθύνη τους απέναντι στους ναυλωτές και σε οποιαδήποτε τρίτα πρόσωπα, σε ότι αφορά στο πλοίο και τις λειτουργίες του. Η εξαίρεση στο δικαίωμα του ναυλωτή να επιθεωρεί δεξαμενές σε «τοποθεσίες στη θάλασσα» πριν την φορτοεκφόρτωση έχει διαγραφεί. Όμως, είναι υπό συζήτηση το αν η διαγραφή της φράσης «τοποθεσίες στη θάλασσα» έχει περιορισμένη επίπτωση, διότι οι ρήτρες ακόμα αναφέρονται συνήθως μόνο στα λιμάνια. Η Ρήτρα 17 (CargoInspection) είναι παρόμοια με τη Ρήτρα 2 του ίδιου ναυλοσυμφώνου όπου ορίζεται ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν επιθεώρηση των δεξαμενών φορτίου.

Το ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, στη Ρήτρα 24 (Inspection, Operations/Incidents/Bunkersampling) καθορίζει ότι οι αντιπρόσωποι των ναυλωτών έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν το πλοίο στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και να παρακολουθήσουν τις λειτουργίες του πλοίου. Επίσης, έχουν το δικαίωμα να παρευρεθούν επί του πλοίου και να εξακριβώσουν τις συνθήκες οποιουδήποτε συμβάντος σχετίζεται με το μεταφερόμενο φορτίο. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να δώσει εντολή στον καπετάνιο να συνδράμει τον αντιπρόσωπο των ναυλωτών σε αυτό του το έργο. Επίσης, η ρήτρα αναφέρει ότι οι εκπρόσωποι των ναυλωτών έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν και να πάρουν δείγμα από τις δεξαμενές καυσίμων του πλοίου ή από οποιοδήποτε άλλο μέρος που δεν αφορά το φορτίο. Η άρνηση του καπετάνιου να επιτρέψει μια τέτοια επιθεώρηση και δειγματοληψία θα δώσει το δικαίωμα στο ναυλωτή να οδηγήσει το πλοίο εκτός θέσης παραβολής, ενώ οι καθυστερήσεις που τυχόν προκληθούν εξαιτίας της επιθεώρησης και δειγματοληψίας θα μετρήσουν ως laytime ή demurrage.

Η Ρήτρα 23 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4 είναι παρόμοια, περιέχει τους ίδιους όρους με τα προαναφερθέντα ναυλοσύμφωνα, ενώ δεν υπάρχει αντίστοιχη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87.

#### **4.2.39. Μέτρηση Φορτίου (Cargo Measurement), Αποφυγή Ρύπανσης (Oil Pollution Prevention), Διαχείριση Έρματος (Ballast Management)**

Η Ρήτρα 18 του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6 καθορίζει ότι ο καπετάνιος θα εξακριβώσει τα περιεχόμενα όλων των δεξαμενών πριν και μετά τη φόρτωση και πριν και μετά την εκφόρτωση, και θα ετοιμάσει για κάθε δεξαμενή εκθέσεις ελλειπουσών ποσοτήτων (ullagerereports) για το φορτίο, το νερό και τα υπολείμματα επί του πλοίου. Οι εκθέσεις αυτές θα γνωστοποιηθούν στους ναυλωτές ή στους αντιπροσώπους τους εάν απαιτηθεί από αυτούς. Κάθε τέτοια έκθεση θα περιέχει την ακριβή ελλείπουσα ποσότητα και τις πυκνότητες στη πραγματική θερμοκρασία και στους 15<sup>0</sup>C, ενώ όλες οι ποσότητες θα αναφέρονται σε κυβικά μέτρα και στις δύο θερμοκρασίες.

Σύμφωνα με τη Ρήτρα 17 του ναυλοσυμφώνου ExxonMobilVOY2005, πριν τη φόρτωση ο καπετάνιος θα μετρήσει τις ποσότητες φορτίου, νερού και καταλοίπων πάνω στο πλοίο, τα οποία είναι διαχωρισμένα σε όλες τις δεξαμενές συγκράτησης

(holdingtanks) και στις δεξαμενές αποπλυμάτων (sloptanks) και εκείνα που έχουν παραμείνει στις δεξαμενές φορτίου και, εάν του ζητηθεί, θα ενημερώσει τους ναυλωτές για τις ποσότητες τους. Μετά τη φόρτωση, ο καπετάνιος θα καθορίσει τις ποσότητες φορτίου που φορτώθηκαν και θα τις εκφράσει σε βαρέλια σε θερμοκρασία 60°F, χρησιμοποιώντας για αυτούς τους υπολογισμούς το τελευταίο εγχειρίδιο «PetroleumMeasurementStandards» που εκδίδεται από το AmericanPetroleumInstitute ή παρόμοια πρότυπα από το AmericanSocietyforTestingandMaterials. Μία γραπτή έκθεση των ελλειπουσών ποσοτήτων ανά δεξαμενή που θα περιλαμβάνει όλες τις μετρήσεις λαδιού, νερού και καταλοίπων πάνω στο πλοίο πριν τη φόρτωση και τις ποσότητες του φορτίου που παρελήφθησαν θα ετοιμαστεί και θα κατατεθεί εγκαίρως στο ναυλωτή. Εάν οι υπολογισμοί του καπετάνιου για το παραληφθέν φορτίο (το λάδι, το νερό και τα κατάλοιπα δεν περιλαμβάνονται) παρουσιάζουν διαφορές από τις ποσότητες της φορτωτικής, και οι διαφορές αυτές εξακριβωθούν, τότε ο καπετάνιος θα εκδώσει «Επιστολή Διαμαρτυρίας» (NoteofProtest), θα ενημερώσει αμέσως το ναυλωτή και θα του αποστείλει την επιστολή.

Ομοίως με την παραπάνω διαδικασία, πριν την εκφόρτωση, ο καπετάνιος θα μετρήσει τις ποσότητες του κάθε είδους φορτίου που υπάρχουν στο πλοίο, εκφράζοντας τις σε βαρέλια σε θερμοκρασία 60°F, χρησιμοποιώντας τις ίδιες μεθόδους υπολογισμού που αναφέρθηκαν παραπάνω. Πριν και μετά την εκφόρτωση, ο καπετάνιος θα συνεργαστεί με το προσωπικό της ξηράς για να εξακριβώσει τις ποσότητες που παραδόθηκαν. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να εκφορτώσει όλες τις ποσότητες φορτίου και, εάν ζητηθεί από τους ναυλωτές, οποιαδήποτε κατάλοιπα φορτίου. Οι ναυλωτές μπορεί να ορίσουν επιθεωρητή με δική τους χρέωση για να εξακριβώσει τις ποσότητες και ποιότητες του φορτίου και των καταλοίπων πάνω στο πλοίο, και στο λιμάνι φόρτωσης και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Εάν το πλοίο είναι εξοπλισμένο με InertGasSystem, θα επιτραπεί αποσυμπύεση των δεξαμενών για να μετρηθούν τα ullages σύμφωνα με τις διατάξεις της πιο πρόσφατης έκδοσης «InertGasSystemsforOilTankers» του IMO. Ο χρόνος που θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για αυτές τις επιθεωρήσεις ή/και μετρήσεις θα χρεωθεί ως laytime ή demurrage.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, η Ρήτρα 33b (CleanBallast) αναφέρει ότι ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης με καθαρό έρμα.

Στη Ρήτρα 4 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87 οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 9 της MARPOL 73/78, να συλλέξουν τις αποστραγγίσεις και τα αποπλύματα των δεξαμενών σε κατάλληλη δεξαμενή ή δεξαμενές και αφού διαχωρίσουν τη μέγιστη δυνατή ποσότητα νερού, να εκφορτώσουν το νερό στη θάλασσα στο βαθμό που είναι επιτρεπτό από τη MARPOL 73/78. Κατόπιν αυτών, να ενημερώσουν τους ναυλωτές εγκαίρως για τις ποσότητες λαδιού και νερού, και οποιονδήποτε άλλων αποπλυμάτων που παρέμειναν επί του πλοίου. Πριν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, οι ναυλωτές θα πρέπει να δώσουν οδηγίες σχετικά με το πώς θα γίνει ο χειρισμός των αποπλυμάτων. Με την άφιξη του πλοίου, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κανονίσουν σε συνεργασία με τον προμηθευτή του φορτίου τη μέτρηση της ποσότητας των αποπλυμάτων και να την καταχωρήσουν στα ullagerereports. Εάν οι ναυλωτές θέλουν, μπορούν να παραδώσουν τα αποπλύματα στη στεριά στο λιμάνι φόρτωσης με δική τους χρέωση. Εναλλακτικά, οι ναυλωτές μπορούν να ζητήσουν είτε να φορτωθεί το φορτίο πάνω από τα αποπλύματα, τα οποία σε αυτή τη περίπτωση θα εκφορτωθούν μαζί με το φορτίο, είτε τα αποπλύματα να μείνουν ξεχωριστά από το φορτίο. Σε κάθε περίπτωση, υπό τη προϋπόθεση ότι ο καπετάνιος θα μειώσει το νερό στα αποπλύματα στην ελάχιστη δυνατή ποσότητα, ναύλος θα πληρωθεί επί της ποσότητας των αποπλυμάτων. Όποτε ο ναυλωτής ζητά να μείνουν τα αποπλύματα ξεχωριστά από το φορτίο, θα πληρώνει νεκρό ναύλο και θα δέχεται, εάν είναι εφικτό, την εκφόρτωση των αποπλυμάτων στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ο ναύλος επί των αποπλυμάτων θα πληρώνεται στη χαμηλότερη τιμή ενώ δεν θα πληρώνεται για τα αποπλύματα που παρέμειναν ξεχωριστά από το φορτίο και δεν εκφορτώθηκαν στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ο χρόνος που θα απαιτηθεί για την εκφόρτωση των αποπλυμάτων θα μετρήσει ως laytime ή demurrage και εάν οι ναυλωτές απαιτήσουν τα αποπλύματα να εκφορτωθούν ξεχωριστά από το φορτίο, το κόστος των εγκαταστάσεων υποδοχής θα χρεωθεί στους ναυλωτές.

Η ρήτρα 40 του SHELLVOY 6 είναι όμοια με την αντίστοιχη του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87, όπου οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 9 της MARPOL 73/78, να συλλέξουν τις αποστραγγίσεις και τα αποπλύματα των δεξαμενών σε κατάλληλη δεξαμενή ή δεξαμενές και αφού διαχωρίσουν τη μέγιστη δυνατή ποσότητα νερού, να εκφορτώσουν το νερό στη θάλασσα στο βαθμό που είναι επιτρεπτό από τη MARPOL 73/78. Όσον αφορά στο φορτίο που περιέχεται στα

αποπλύματα των δεξαμενών (slops), οι παράγραφοι (3) και (4) καθορίζουν ότι εάν οι ναυλωτές ζητήσουν την απομάκρυνση των αποπλυμάτων των δεξαμενών φορτίου, δεν οφείλουν να πληρώσουν ναύλο για αυτά. Εναλλακτικά, οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν, είτε το φορτίο να φορτωθεί πάνω από τα slops και τα slops να απομακρυνθούν από το πλοίο μαζί με το φορτίο κατά την εκφόρτωση του φορτίου, είτε τα slops να κρατηθούν ξεχωριστά και να πληρώσει ο ναυλωτής το νεκρό ναύλο που τυχόν προκύψει, και μετά αν είναι πρακτικό, να απομακρυνθούν από το πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, στη Ρήτρα 23.1, οι ναυλωτές μπορούν να ορίσουν αντιπρόσωπο για την παρακολούθηση και επιθεώρηση του πλοίου και των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης και για την εξακρίβωση της ποσότητας και ποιότητας του φορτίου, του νερού και των υπολειμμάτων επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της λήψης δειγμάτων φορτίου, την επιθεώρηση και αντιγραφή των ημερολογίων, των εγγράφων και των καταχωρήσεων του πλοίου σε κάθε λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο αντιπρόσωπος των ναυλωτών μπορεί να πραγματοποιήσει αυτές τις επιθεωρήσεις σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι στο οποίο θα κληθεί να εκτραπεί το πλοίο μετά από εντολές των ναυλωτών. Οι ναυλωτές θα πρέπει να ζητήσουν τη συγκατάθεση των πλοιοκτητών πριν ζητήσουν από το πλοίο να αλλάξει την πορεία του. Ο αντιπρόσωπος των ναυλωτών θα έχει τη δικαιοδοσία να επιθεωρήσει και να πάρει δείγματα από μία ή όλες τις δεξαμενές φορτίου, τις δεξαμενές καυσίμων και οποιοδήποτε άλλο χώρο που δεν σχετίζεται με το φορτίο. Οποιαδήποτε καθυστέρηση προκληθεί αποκλειστικά από τις επιθεωρήσεις αυτές θα μετρήσει ως laytime ή demurrage. Οποιαδήποτε καθυστέρηση προκύψει λόγω των οδηγιών των ναυλωτών για εκτροπή του πλοίου από την πορεία του θα υπολογιστεί αναφορικά προς τη πρόσθετη περίοδο που απαιτήθηκε για να φτάσει το πλοίο στο επόμενο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, σε σχέση με το χρόνο τον οποίο θα χρειαζόταν το πλοίο για να φτάσει απευθείας στο λιμάνι αυτό χωρίς εκτροπή. Οι πλοιοκτήτες θα αποζημιωθούν για αυτό τον πρόσθετο χρόνο, για τα πρόσθετα λιμενικά τέλη και για τα καύσιμα που αντίστοιχα κατανάλωσαν στη διάρκεια του χρόνου αυτού.

#### **4.2.40. Γενική Αβάρια, Ρήτρα New Jason (General Average, New Jason Clause)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 στη Ρήτρα 36 και το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 στις Ρήτρες 41 και 42 αναφέρουν ότι η γενική αβαρία θα διευθετηθεί και κανονιστεί στο Λονδίνο σύμφωνα με τους Κανόνες York-Antwerp 1994 ή οποιαδήποτε ισχύουσα τροποποίηση τους. Εάν η Γενική Αβαρία διευθετηθεί σύμφωνα με το νόμο και τη πρακτική των Η.Π.Α., θα ισχύουν τα εξής: σε περίπτωση ατυχήματος, κινδύνου, ζημιάς ή καταστροφής πριν ή μετά την έναρξη του ταξιδιού, προκαλούμενων από οποιαδήποτε αιτία, είτε λόγω αμέλειας νομοθεσίας, συμβολαίου ή άλλης, οι μεταφορείς του φορτίου, οι αποδέκτες του φορτίου ή οι ιδιοκτήτες του φορτίου θα συνεργαστούν με το μεταφορέα στη γενική αβαρία για τη πληρωμή οποιονδήποτε θυσιών, απωλειών ή σχετικών εξόδων και θα πληρώσουν τα έξοδα διάσωσης και ειδικές χρεώσεις που μπορεί να προέκυψαν σε σχέση με το φορτίο. Εάν ένα διασωστικό ανήκει ή το διαχειρίζεται ο μεταφορέας, η διάσωση θα πληρωθεί σαν να ανήκε σε ξένους και η κατάθεση του ποσού θα γίνει πριν τη παράδοση του φορτίου.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, η Ρήτρα 28 (NewJasonClause) είναι ακριβώς ίδια, διαφοροποιείται μόνο στο ότι απαιτεί την εφαρμογή των Κανόνων York-Antwerp του 1974 και όχι του 1994, και δεν αναφέρεται στη διεκπεραίωση της γενικής αβαρίας συγκεκριμένα στο Λονδίνο.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, η Ρήτρα 27ii (NewJason) είναι ακριβώς ίδια με τα παραπάνω ναυλοσύμφωνα. Η Ρήτρα 27iii (GeneralAverage) απαιτεί την εφαρμογή των Κανόνων York-Antwerp του 2004 και αναφέρεται διεξοδικότερα στην εφαρμογή της Γενικής Αβαρίας. Συγκεκριμένα, η ρήτρα αναφέρει ότι στην περίπτωση διαρροής ή απελευθέρωσης πετρελαίου ή ρυπαντικών ουσιών από το πλοίο (άσχετα με τη θέση του πλοίου), το κόστος οποιονδήποτε μετρήσεων για να αποφευχθεί ή ελαχιστοποιηθεί η ρύπανση ή η περιβαλλοντική ζημιά δεν θα συμπεριληφθεί στη Γενική Αβαρία. Όμως, το κόστος των μέτρων που θα ληφθούν για την αποφυγή της ρύπανσης ή της περιβαλλοντικής ζημιάς θα συμπεριληφθεί στη Γενική Αβαρία στο μέτρο που καθορίζουν οι Κανόνες York-Antwerp 2004. Εάν απαιτείται δήλωση Γενικής Αβαρίας, θα ετοιμαστεί από διακανονιστή από τη Νέα Υόρκη ο οποίος θα διοριστεί από τον μεταφορέα και θα εγκριθεί από το ναυλωτή, και ο οποίος θα επιτηρήσει την διευθέτηση και συλλογή της Γενικής Αβαρίας. Οι Συμφωνίες Γενικής Αβαρίας και ασφάλειας χορηγούνται από τον μεταφορέα και/ή το ναυλωτή και/ή τον πλοιοκτήτη και/ή τον αποδέκτη του φορτίου εάν ζητηθεί. Οποιαδήποτε κατάθεση μετρητών που

γίνεται ως ασφάλεια για τη πληρωμή της Γενικής Αβαρίας και/ή της διάσωσης θα δοθεί στον διακανονιστή και θα κρατηθεί από αυτόν με δικό του κίνδυνο σε ειδικό λογαριασμό σε μία δεόντως εγκεκριμένη και εξουσιοδοτημένη τράπεζα στο μέρος όπου έγινε η σύναψη της δήλωσης Γενικής Αβαρίας.

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 και TANKERVOY 87 αναφέρουν ρητά ότι το NewJasonClause θα πρέπει να περιλαμβάνεται στις φορτωτικές (Bills of Lading).

#### **4.2.41. Ρήτρα «Back Loading»**

«Backloading» ονομάζεται η μεταφορά φορτίου ή παρτίδας φορτίου στο ταξίδι επιστροφής, χρησιμοποιώντας τον χώρο που έχει ήδη πληρωθεί και χρησιμοποιηθεί στη διαδρομή μετάβασης<sup>131</sup>.

Το ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005 στη Ρήτρα 19 καθορίζει ότι ο ναυλωτής έχει την επιλογή να φορτώσει το πλοίο με μερικό φορτίο σε κάθε λιμάνι εκφόρτωσης ή μέρος στο οποίο έχει πάρει εντολή το πλοίο να πάει, με την προϋπόθεση ότι αυτό το μερικό φορτίο θα είναι σύμφωνο με το ναυλοσύμφωνο και συμβατό με το υπάρχον φορτίο. Ο πλοιοκτήτης θα εκφορτώσει αυτό το μερικό φορτίο σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι εκφόρτωσης ή μέρος που έχει πρωτύτερα οριστεί, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το λιμάνι ή μέρος βρίσκεται εντός της πορείας που έχει οριστεί στο πλοίο. Εάν αυτή η επιλογή ασκηθεί, ο επιπρόσθετος χρόνος που θα καταναλωθεί αναμένοντας θέση παραβολής και/ή φορτίο και/ή προετοιμασία δεξαμενής και/ή φόρτωση και εκφόρτωση του μερικού φορτίου θα μετρήσει ως laytime ή demurrage.

Οποιαδήποτε πρόσθετα έξοδα, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών τελών, τα οποία αφορούν αποκλειστικά στη φορτο/εκφόρτωση του μερικού φορτίου θα χρεωθούν στους ναυλωτές.



Η ρήτρα 38 του SHELLVOY 6 περιλαμβάνει τους ίδιους όρους με το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 για το backloading μόνο που είναι πιο λεπτομερής όσον αφορά την υποχρέωση των ναυλωτών που προσλαμβάνουν υπηρεσίες για backloading να πληρώσουν τα επιπρόσθετα έξοδα, επιπλέον εκείνων που απαιτούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση ενός πλήρους φορτίου. Ο υπολογισμός των επιπρόσθετων χρεώσεων που βαραινούν τους ναυλωτές δίνονται αναλυτικά.

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και BPVOY4 δεν περιλαμβάνουν σχετικές ξεχωριστές ρήτρες.

---

131. Οι κανόνες «Hamburg» αποτελούν παρόμοια σύμβαση με αυτή των κανόνων «Hague-Visby», η οποία συμφωνήθηκε υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών σε μία διάσκεψη που έγινε στο Αμβούργο στις 31 Μαρτίου 1978. Οι κανόνες «Hamburg» συστάθηκαν με την πρόθεση να αντικαταστήσουν του κανόνες «Hague» του 1924 και τις τροποποιήσεις των κανόνων «Visby» του 1968. Ενώ οι κανόνες «Hague-Visby» αφορούν σε συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών τα οποία κατοχυρώνονται μέσω φορτωτικής ή παρόμοιου εγγράφου μεταξύ λιμανιών διαφορετικών κρατών, οι κανόνες «Hamburg» αφορούν σε θαλάσσια μεταφορά αγαθών μεταξύ διαφορετικών κρατών ανεξάρτητα με το αν η μεταφορά συνοδεύεται από φορτωτική. Οι κανόνες «Hamburg» τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 1992. (Πηγή: [www.uncitral.com](http://www.uncitral.com), [www.admiraltylawguide.com](http://www.admiraltylawguide.com)).

#### **4.2.42. Φορτωτικές (Bills of Lading)**

Στο ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 30, ορίζεται ότι οι φορτωτικές θα υπογραφούν σύμφωνα με τη γραμμή των ναυλωτών, μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος ή προνομίου επί του ναυλοσυμφώνου, οι οποίοι θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για όλες τις ευθύνες που μπορεί να προκύψουν από την υπογραφή των φορτωτικών υπό την καθοδήγηση τους, στο βαθμό που οι όροι αυτών των φορτωτικών επιβάλουν πιο δυσβάσταχτες ευθύνες από εκείνες του ναυλοσυμφώνου. Επίσης, οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για όλες τις αιτήσεις για αποζημίωση που θα κατατεθούν από τους κατόχους των φορτωτικών στους πλοιοκτήτες εξαιτίας οποιασδήποτε απόκλισης απαιτηθεί από τους ναυλωτές σύμφωνα με τις Ρήτρες 22 (RevisedCharterer's VoyageOrdersforLoadingorDischargePorts), 23 (Vessel/CargoInspections/BunkerSurveys) και 28 (IceonVoyageandIceatLoadingorDischargePorts). Όλες οι φορτωτικές που θα εκδοθούν σύμφωνα με το παρόν ναυλοσύμφωνο θα θεωρηθούν ότι περιέχουν τις Ρήτρες «WarRisks», «BothtoBlame» και «NewJason».

Εάν μία φορτωτική δεν είναι διαθέσιμη σε οποιοδήποτε λιμάνι εκφόρτωσης στο οποίο μπορεί το πλοίο να πάρει εντολή από τους ναυλωτές να πάει ή εάν οι ναυλωτές

απαιτούν οι πλοιοκτήτες να παραδώσουν φορτίο σε κάποιο συμβαλλόμενο μέρος και/ή σε ένα λιμάνι διαφορετικό από αυτό που αναφέρουν οι φορτωτικές, τότε οι πλοιοκτήτες θα εκφορτώσουν μεν το φορτίο σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών, όμως κατόπιν παρουσίασης στον καπετάνιο από τον, ορισμένο από τους ναυλωτές, αποδέκτη του φορτίου λογικής εξακρίβωσης ταυτότητας και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ναυλωτές αναλαμβάνουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες και να τους καταστήσουν αθώους σε σχέση με οποιαδήποτε ευθύνη, απώλεια, ζημιά, έξοδο και δαπάνη οποιαδήποτε φύσης που μπορεί να υποστούν οι πλοιοκτήτες εξαιτίας της παράδοσης του φορτίου στους αποδέκτες κατόπιν εντολών από τους ναυλωτές. Επίσης, οι ναυλωτές αναλαμβάνουν να προμηθεύσουν τους πλοιοκτήτες, μετά από ζήτηση τους, με επαρκή κεφάλαια για την αντιμετώπιση οποιοδήποτε διώξεων εναντίον τους και να τους προσφέρουν, κατόπιν αιτήσεως των πλοιοκτητών, χρηματική εγγύηση και ασφάλιση στη περίπτωση που το πλοίο ή η ιδιοκτησία των πλοιοκτητών συλληφθεί ή κρατηθεί λόγω της παράδοσης του φορτίου. Τέλος, οι ναυλωτές αναλαμβάνουν να ετοιμάσουν και παραδώσουν στους πλοιοκτήτες όλες τις φορτωτικές που σχετίζονται με το φορτίο αμέσως μόλις αυτό φτάσει ή έρθει στην κατοχή των ναυλωτών, οπότε θα λήξει και η ευθύνη των ναυλωτών. Οι όροι των παραπάνω δεσμεύσεων θα διέπονται από το Αγγλικό Δίκαιο.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 27, ορίζεται ότι οι φορτωτικές θα υπογραφούν από τον καπετάνιο κατά την παρουσίαση τους, με την καθημερινή παρουσία του καπετάνιου στα γραφεία των ναυλωτών ή των πρακτόρων εάν χρειαστεί. Όμως, κατά την κρίση των ναυλωτών, οι ναυλωτές ή οι πράκτορες τους μπορούν να υπογράψουν φορτωτικές εκ μέρους του καπετάνιου. Όλες οι φορτωτικές θα είναι μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος ή προνομίου επί του ναυλοσυμφώνου και ο ναυλωτής θα αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για όλες τις επιπτώσεις ή ευθύνες που μπορεί να προκύψουν από οποιαδήποτε αντίφαση μεταξύ του ναυλοσυμφώνου και των φορτωτικών ή άλλων εγγράφων υπογεγραμμένων από το ναυλωτή ή τους πράκτορες του ή από τον καπετάνιο κατόπιν αίτησης του ναυλωτή ή που μπορεί να προκύψει από ανωμαλία στα χαρτιά που δόθηκαν από το ναυλωτή ή τους πράκτορες του.

Άσχετα με τον αν αναφέρει κάτι αντίθετο το ναυλοσύμφωνο, η μεταφορά του φορτίου βάσει ναυλοσυμφώνου και όλων των φορτωτικών που εκδόθηκαν για το φορτίο θα υπόκεινται στις νόμιμες ρήτρες και τους άλλους όρους που αναφέρονται στις ρήτρες

«ClauseParamount», «JasonClause», «GeneralAverage», «BothtoBlame», «LimitationofLiability», «Deviation».

Ο πλοιοκτήτης και το πλοίο δεν θα ζητηθεί να παραδώσουν φορτίο σε λιμάνι εκφόρτωσης εάν πρώτα δεν παραδοθεί στο πλοίο η αυθεντική φορτωτική που εκδόθηκε για το φορτίο δεόντως υπογεγραμμένη, και εάν τα λιμάνια εκφόρτωσης δεν είναι ίδια με αυτά της ή των νόμιμων φορτωτικών. Οποιαδήποτε καθυστέρηση του πλοίου στο ορισμένο λιμάνι ή μέρος εξαιτίας της μη-διαθεσιμότητας της αυθεντικής φορτωτικής σε αυτό το λιμάνι ή της αποτυχίας να παραδοθεί η φορτωτική στο πλοίο εγκαίρως θα μετρήσει ως laytime ή demurrage. Εάν οι φορτωτικές δεν είναι διαθέσιμες στο λιμάνι εκφόρτωσης, το πλοίο θα παραδώσει το φορτίο σε κάποιο συμβαλλόμενο μέρος και σε κάποια εγκατάσταση στο λιμάνι εκφόρτωσης με τη γραπτή καθοδήγηση του ναυλωτή, εάν ο ναυλωτής πρώτα εκτελέσει αποζημίωση σε σχέση με αυτή τη παράδοση υπέρ του πλοιοκτήτη, του πλοίου, του καπετάνιου, των διαχειριστών του πλοίου, των πρακτόρων και των ασφαλιστών και παραδώσει αυτή την αποζημίωση στον πλοιοκτήτη.

Ο υπολογισμός της αποζημίωσης, καθώς και οι όροι που τη διέπουν, αναλύονται σε υποπαράγραφο της ρήτρας.

Υπό τις διατάξεις της Ρήτρας 33 του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6, οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν από τον καπετάνιο να υπογράψει νόμιμες φορτωτικές για κάθε φορτίο. Η υπογραφή των φορτωτικών θα γίνει μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος επί του ναυλοσυμφώνου και με το παρόν οι ναυλωτές υπόσχονται αποζημίωση στους πλοιοκτήτες έναντι όλων των ευθυνών που μπορεί να προκύψουν από την υπογραφή των φορτωτικών στον βαθμό που αυτό επιβάλλει ευθύνες επί των πλοιοκτητών πέραν ή πάνω από αυτές που επιβάλλονται από το ναυλοσύμφωνο. Όλες οι φορτωτικές που θα παρουσιαστούν στον καπετάνιο για υπογραφή θα περιλαμβάνουν, επιπρόσθετα των όσων αναφέρουν οι Ρήτρες 35 (BothtoBlameClause), 36 (GeneralAverage/NewJasonClause) και 37 (ClauseParamount), ή θα ενσωματώνουν αποτελεσματικά ρήτρες ουσιαστικά παρόμοιες με τις Ρήτρες 22 (Ice), 33(7) (περιλαμβάνεται στα επόμενα) και 34 (WarRisks). Όλες οι φορτωτικές που θα δοθούν για υπογραφή θα πρέπει να περιέχουν την ονομασία του λιμανιού εκφόρτωσης. Εάν, όταν παρουσιαστούν οι φορτωτικές για υπογραφή, έχουν ήδη οριστεί τα λιμάνια εκφόρτωσης, τα ίδια λιμάνια θα πρέπει να αναφέρονται και στις φορτωτικές, ενώ εάν

δεν έχουν οριστεί τα λιμάνια εκφόρτωσης τότε αυτά που αναφέρονται στις φορτωτικές θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο.

Οι κανόνες 3 και 5 του Άρθρου III των κανόνων Hague-Visby θα εφαρμοστούν στις πληροφορίες των φορτωτικών σαν να ήταν οι ναυλωτές οι εφοπλιστές και η εγγύηση και αποζημίωση θα εφαρμοστεί στη περιγραφή του φορτίου που θα χορηγηθεί από ή εκ μέρους των ναυλωτών.

Παρά την ύπαρξη οποιοδήποτε άλλων όρων στο ναυλοσύμφωνο, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να συμμορφωθούν με τις όποιες οδηγίες των ναυλωτών για εκφόρτωση όλου ή μέρους του φορτίου με την προϋπόθεση ότι έχουν λάβει από τους ναυλωτές γραπτή βεβαίωση αυτών των οδηγιών. Εάν οι ναυλωτές με τέλεξ, τηλεομοίτυπο ή άλλη μορφή γραπτής επικοινωνίας, η οποία αναφέρεται επακριβώς στο ναυλοσύμφωνο, απαιτήσουν από τους πλοιοκτήτες να εκφορτώσουν φορτίο είτε χωρίς φορτωτικές είτε/και σε ένα μέρος εκφόρτωσης που δεν αναγράφεται στη φορτωτική ή/και σε ποσότητα διαφορετική από αυτήν της φορτωτικής, τότε οι πλοιοκτήτες θα εκφορτώσουν το φορτίο βάσει των εντολών των ναυλωτών αλλά με την προϋπόθεση ότι θα λάβουν αποζημίωση, η οποία αναλύεται σε υποπαραγράφους και καθορίζεται ότι δεν θα ξεπερνά το 200% της τιμής CIF του φορτίου.

Δεν θα απαιτηθεί από τον καπετάνιο, ούτε αυτός θα περιοριστεί να υπογράψει φορτωτικές για οποιοδήποτε αποκλεισμένο λιμάνι ή για οποιοδήποτε λιμάνι που ο καπετάνιος ή οι πλοιοκτήτες θεωρούν κατά τη κρίση τους επικίνδυνο ή αδύνατο να πλησιάσουν ή να εισέλθουν.

Οι ναυλωτές εγγυώνται ότι σε κάθε περίπτωση και όποτε εκδίδουν οδηγίες υπό τις διατάξεις του ναυλοσυμφώνου θα έχουν την εξουσία των κατόχων των φορτωτικών να δίνουν τέτοιες οδηγίες και ότι αυτές οι φορτωτικές δεν θα μεταφέρονται σε οποιοδήποτε πρόσωπο που δεν συνεργάζεται στο παρόν ναυλοσύμφωνο. Οι πλοιοκτήτες συμφωνούν ότι οι αυθεντικές φορτωτικές, εάν είναι διαθέσιμες, θα επιτραπεί να τοποθετηθούν επί του πλοίου και, σε αυτή τη περίπτωση, συμφωνούν ότι το πλοίο θα εκφορτώσει φορτίο ενάντια προς τις φορτωτικές που υπάρχουν πάνω στο πλοίο με την παραλαβή από τους αποδέκτες απόδειξης της ταυτότητας τους.

Η Ρήτρα 31 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY 87 καθορίζει ότι οι φορτωτικές, υποκείμενες σε όλες τις σχετικές διατάξεις του ναυλοσυμφώνου, θα υπογραφούν με την

παρουσίαση τους αλλά μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος επί του ναυλοσυμφώνου. Οι ναυλωτές αποζημιώνουν τους πλοιοκτήτες για όλες τις ευθύνες και τα έξοδα (συμπεριλαμβανομένων νομικών εξόδων) που μπορεί να προκύψουν από τη υπογραφή των φορτωτικών, στο βαθμό που οι όροι αυτών των φορτωτικών είναι πιο δυσβάσταχτοι για τους πλοιοκτήτες από τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

#### **4.2.43. Ρήτρα «Paramount» (Clause Paramount)**

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87, Ρήτρα 29 και SHELLVOY 6, Ρήτρα 37 καθορίζουν ότι οι ναυλωτές θα μεριμνήσουν ώστε όλες οι φορτωτικές που σχετίζονται με το ναυλοσύμφωνο θα περιλαμβάνουν αυτή τη ρήτρα, η οποία αναφέρει ότι η φορτωτική θα διέπεται και θα έχει επίδραση από τους κανόνες που περιέχονται στη «Διεθνή Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με τις Φορτωτικές» που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924 (οι κανόνες «HagueRules») όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23 Φεβρουαρίου 1968 (οι κανόνες «Hague-VisbyRules»). Κανένας όρος της ρήτρας αυτής δεν θα θεωρηθεί εγκατάλειψη οποιονδήποτε δικαιωμάτων του μεταφορέα ή αύξηση των υποχρεώσεων ή ευθυνών του σύμφωνα με τους κανόνες «Hague-Visby». Εάν υπάρχει κυβερνητική νομοθεσία η οποία εφαρμόζει τους κανόνες «Hague» υποχρεωτικά στη φορτωτική εξαιρώντας την από τους κανονισμούς «Hague-Visby», τότε η φορτωτική θα διέπεται από τους κανόνες «Hague». Εάν οποιοσδήποτε όρος της φορτωτικής είναι ενάντιος στους κανόνες «Hague-Visby» ή στους κανόνες «Hague» τότε ο όρος θα μείνει κενός σε αυτό το βαθμό αλλά όχι περαιτέρω. Τίποτα στη φορτωτική δεν θα ερμηνευθεί με τρόπο ώστε να περιορίζει, να εξαιρεί ή να παραβλέπει το δικαίωμα οποιουδήποτε σχετιζόμενου μέρους ή προσώπου να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με οποιαδήποτε διαθέσιμη νομοθεσία κα/ή νόμο.

Η Ρήτρα 43 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4 αναφέρει ότι η φορτωτική θα έχει επίδραση υπό οποιασδήποτε εθνικής νομοθεσίας που αναδεικνύει τη «Διεθνή Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με τις Φορτωτικές» που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924 (οι κανόνες «HagueRules») ή όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23 Φεβρουαρίου 1968 (οι κανόνες «Hague-VisbyRules»). Εάν οποιοσδήποτε όρος της

φορτωτικής είναι ενάντιος σε αυτή τη νομοθεσία τότε ο όρος θα μείνει κενός σε αυτό το βαθμό αλλά όχι περαιτέρω. Ούτε οι κανόνες «Hague» ούτε οι κανόνες «Hague-Visby» θα έχουν εφαρμογή στη φορτωτική εάν τα αγαθά που πρόκειται να μεταφερθούν είναι ζωντανά ζώα ή φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί στο κατάστρωμα του πλοίου. Με εξαίρεση τα μέρη όπου οι κανόνες «Hague» ή «Hague-Visby» εφαρμόζονται, η φορτωτική θα ισχύει υπό την εθνική νομοθεσία στο λιμάνι φόρτωσης ή στο μέρος όπου εκδόθηκε η φορτωτική καθιστώντας τη «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Αγαθών μέσω Θαλάσσης» του 1978, γνωστοί ως Κανόνες «Hamburg»<sup>28</sup>, υποχρεωτικά εφαρμοζόμενη στη φορτωτική. Όπου δεν εφαρμόζονται υποχρεωτικά οι κανόνες «Hague», «Hague-Visby» ή «Hamburg» ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα των πλεονεκτημάτων όλων των προνομίων, δικαιωμάτων και ασυλίας που περιλαμβάνονται στα άρθρα I έως VIII των κανόνων «Hague-Visby». Τίποτα στη φορτωτική δεν θα ερμηνευθεί με τρόπο ώστε να περιορίζει, να εξαιρεί ή να παραβλέπει το δικαίωμα οποιουδήποτε σχετιζόμενου μέρους ή προσώπου να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με οποιαδήποτε διαθέσιμη νομοθεσία κα/ή νόμο.

Στο ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 27i, ορίζεται ότι η φορτωτική θα διέπεται από τις διατάξεις της συνθήκης «CarriageofGoodsbySeaAct» των Η.Π.Α., που εγκρίθηκαν στις 16 Απριλίου του 1936, εκτός και αν αυτή η φορτωτική έχει εκδοθεί σε μέρος όπου άλλη συνθήκη, θεσμική διάταξη ή νομοθεσία καθιστά νομικά επιβαλλόμενη: i) τη «Διεθνή Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με τις Φορτωτικές» που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες τον Αύγουστο του 1924 (κανόνες «HagueRules»), ii) τους κανόνες «HagueRules» όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες τον Φεβρουάριο του 1968 (κανόνες «Hague-VisbyRules») ή iii) τη «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Αγαθών μέσω Θαλάσσης» του 1978 (κανόνες «Hamburg»), οπότε η φορτωτική θα διέπεται από τους αντίστοιχους κανόνες. Η εφαρμοζόμενη συνθήκη, θεσμική διάταξη ή νομοθεσία θα θεωρηθεί ενσωματωμένη στο ναυλοσύμφωνο και τίποτα από όσα περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο δεν θα θεωρηθεί από τον μεταφορέα συνθηκολόγηση οποιονδήποτε δικαιωμάτων του ή αύξηση των υποχρεώσεων του. Εάν οποιοσδήποτε όρος της φορτωτικής είναι ενάντιος σε αυτή τη νομοθεσία τότε ο όρος θα μείνει κενός σε αυτό το βαθμό αλλά όχι περαιτέρω.

#### 4.2.44. Ρήτρα «Both to Blame»

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6, Ρήτρα 35, το ναυλοσύμφωνο ΕχχονMobilVOY2005, Ρήτρα 27iv και το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, Ρήτρα 27 έχουν ακριβώς την ίδια διατύπωση και αναφέρουν ότι εάν το πλοίο συγκρουστεί με άλλο πλοίο λόγω αμέλειας του άλλου πλοίου και λόγω οποιασδήποτε πράξης, απροσεξίας ή αθέτησης του καπετάνιου, του ναυτικού, του πλοηγού ή των υπαλλήλων του μεταφορέα στη πλοήγηση ή στη διαχείριση του πλοίου, οι ιδιοκτήτες του μεταφερόμενου φορτίου θα αποζημιώσουν τον μεταφορέα για κάθε απώλεια ή υποχρέωση απέναντι στο άλλο πλοίο. Οι ίδιοι όροι ισχύουν και για τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές ή υπεύθυνους οποιονδήποτε πλοίων ή αντικειμένων, άλλων από ή επιπρόσθετα προς τα συγκρουσμένα πλοία ή αντικείμενα, που συγκρούστηκαν ή ήρθαν σε επαφή αδικώς.

Το ναυλοσύμφωνο ΕχχονMobilVOY2005 συνεχίζει με μία ακόμα πρόταση, η οποία αναφέρει ότι οι όροι αυτής της ρήτρας ισχύουν στη περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο και κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο, με το βάρος της αλήθειας να κείτεται αποκλειστικά στον πλοιοκτήτη.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 στη Ρήτρα 40 ορίζει ότι εάν η ευθύνη οποιασδήποτε σύγκρουσης του πλοίου υπόκειται στους νόμους των Η.Π.Α. ή στους νόμους οποιουδήποτε άλλου κράτους το οποίο εφαρμόζει νόμους παρόμοιους με αυτούς που εφαρμόζονται στις Η.Π.Α. θα εφαρμοστούν τα όσα αναφέρονται και στα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα, όπως παρατέθηκαν παραπάνω. Όμως, το BPVOY4 συνεχίζει αναφέροντας ότι, παρόλο που οι ναυλωτές θα φροντίσουν ώστε όλες οι φορτωτικές που αφορούν στο ναυλοσύμφωνο να περιλαμβάνουν ρήτρα με τους προαναφερόμενους όρους, που θα εφαρμοστούν σε περίπτωση που η οποιαδήποτε ευθύνη σύγκρουσης του πλοίου δεν μπορεί να καθοριστεί υπό τα όσα αναφέρει το προοίμιο της Ρήτρας 40, οι ναυλωτές ούτε εγγυώνται ούτε υπόσχονται ότι αυτή η ρήτρα θα ισχύσει. Εάν εκ των υστέρων αυτή η ρήτρα αποδειχθεί αναποτελεσματική, οι ναυλωτές δεν θα είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες, παρά τα όσα αναφέρονται στη Ρήτρα 40.

#### **4.2.45. Πάγος στο ταξίδι και στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης (Ice)**

Τα ναυλοσύμφωνα TANKERVOY 87 και SHELLVOY 6 στη Ρήτρα 22 ορίζουν ότι δεν θα απαιτηθεί από το πλοίο να διαρρήξει πάγο ή να ακολουθήσει παγοθραυστικά. Εάν ο καπετάνιος θεωρήσει ότι ένα διορισμένο λιμάνι είναι μη προσβάσιμο λόγω πάγου, θα ειδοποιήσει αμέσως τους ναυλωτές ζητώντας αλλαγή οδηγιών παραμένοντας έξω από την περιοχή του πάγου, και εάν μετά την άφιξη σε ένα λιμάνι υπάρχει ο κίνδυνος να παγώσει το πλοίο, το πλοίο θα προχωρήσει στο κοντινότερο ασφαλές και χωρίς πάγο λιμάνι, ζητώντας ταυτόχρονα από τους ναυλωτές να δώσουν καινούριες οδηγίες ταξιδιού. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, εάν το προσβαλλόμενο λιμάνι είναι:

- i) το πρώτο ή μοναδικό λιμάνι φόρτωσης και δεν έχει φορτωθεί το φορτίο, οι ναυλωτές ή θα ορίσουν άλλο λιμάνι ή θα ειδοποιήσουν για την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου. Σε αυτή τη περίπτωση, το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 καθορίζει ότι οι ναυλωτές θα πληρώσουν τους πλοιοκτήτες στη τιμή του demurrage για τον χρόνο που μεσολάβησε από την ειδοποίηση του καπετάνιου ή από την επιστολή ετοιμότητας στην άφιξη, ανάλογα με την περίπτωση, μέχρι τη στιγμή που θα δοθεί η ειδοποίηση ακύρωσης. Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87 δεν περιέχει αυτή τη λεπτομέρεια
- ii) ένα λιμάνι φόρτωσης και έχει φορτωθεί μέρος του φορτίου, οι ναυλωτές είτε θα ορίσουν άλλο λιμάνι ή θα δώσουν οδηγία στο πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι χωρίς να ολοκληρώσει τη φόρτωση, όπου σε αυτή τη περίπτωση οι ναυλωτές θα πληρώσουν deadfreight.
- iii) ένα λιμάνι εκφόρτωσης, οι ναυλωτές είτε θα ορίσουν άλλο λιμάνι ή θα δώσουν οδηγία στο πλοίο να προχωρήσει προς ή να επιστρέψει από το διορισμένο λιμάνι. Οι ναυλωτές θα φέρουν το ρίσκο της βλάβης του πλοίου κατά τη μεταφορά του προς ή την επιστροφή του από αυτό το λιμάνι και όλη η περίοδος από τη στιγμή που λαμβάνουν οι ναυλωτές την αίτηση του καπετάνιου για αλλαγή οδηγιών μέχρι τη στιγμή που το πλοίο μπορεί να αποχωρήσει με ασφάλεια μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης θα μετρήσει ως laytime ή demurrage.

Και τα δύο ναυλοσύμφωνα αναφέρουν ότι εάν, ως αποτέλεσμα των αλλαγών των οδηγιών από τους ναυλωτές, τα λιμάνια ή ο αριθμός τους ή οι εναλλαγές τους άλλαξαν, ο ναύλος θα πληρωθεί έτσι κι αλλιώς για το ταξίδι που θα έπρεπε να έχει κάνει το πλοίο αρχικά, δηλαδή πριν αλλάξουν οι οδηγίες. Στο ναύλο θα συνυπολογιστεί ο χρόνος που



χρησιμοποιήθηκε στο τροποποιημένο ταξίδι, συμπεριλαμβανομένων του χρόνου αναμονής των καινούριων οδηγιών, των καυσίμων που καταναλώθηκαν (στο κόστος αντικατάστασης τους) και των λιμενικών τελών για το ταξίδι που πραγματοποιήθηκε τελικά.

Το TANKERVOY 87 προσθέτει ότι εάν το ναυλοσύμφωνο ακυρωθεί, οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τον χαμένο χρόνο και τα καύσιμα που καταναλώθηκαν την περίοδο από τη στιγμή που λαμβάνουν οι ναυλωτές την αίτηση για αλλαγή οδηγιών ή από τη στιγμή που το πλοίο δίνει επιστολή ετοιμότητας (όποιο συμβεί πρώτο) μέχρι τη στιγμή που οι πλοιοκτήτες λαμβάνουν την ειδοποίηση ακύρωσης. Αυτή η αποζημίωση θα πληρωθεί στη τιμή του demurrage.

Το ναυλοσύμφωνο ExxonMobilVOY2005, Ρήτρα 21 περιλαμβάνει τους ίδιους όρους με τους παραπάνω και το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, Ρήτρα 28 επίσης δεν διαφοροποιείται σε σχέση με τα προαναφερθέντα. Απλώς ορίζει λίγο διαφορετικά τον χρόνο που αφορά στην πληρωμή του ναύλου σε περίπτωση απόκλισης από το αρχικό λιμάνι λόγω πάγου: ο χρόνος ξεκινά από την παραλαβή της επιστολής ετοιμότητας κατά την άφιξη του πλοίου στο αρχικά ορισμένο λιμάνι και τελειώνει με την τελική αποσύνδεση των μανίκων από το πλοίο μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Αυτός ο χρόνος θα μετρήσει ως laytime ή demurrage.

#### **4.2.46. Ρήτρα «War Risks»**

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY 6 (Ρήτρα 34), TANKERVOY 87 (Ρήτρα 30) και BPVOY4 (Ρήτρα 39) περιλαμβάνουν τις ίδιες διατάξεις: εάν οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι αποκλεισμένο ή η είσοδος σε αυτό θεωρείται από τον καπετάνιο ή τους πλοιοκτήτες, κατά την κρίση τους, επικίνδυνη ή απαγορευτική λόγω πολέμου, εχθροπραξιών, πολεμικών επιχειρήσεων, πολιτικών αναταραχών, εξεγέρσεων ή διεθνών επιχειρήσεων, οι ναυλωτές θα έχουν το δικαίωμα να δώσουν εντολή να γίνει η φόρτωση ή εκφόρτωση όλου ή μέρους του φορτίου σε άλλο λιμάνι μέσα στο όρια που καθορίζει το ναυλοσύμφωνο, με τη προϋπόθεση ότι το καινούριο λιμάνι δεν θα είναι αποκλεισμένο ή η είσοδος σε αυτό δεν θα θεωρηθεί από τον καπετάνιο ή τους πλοιοκτήτες επικίνδυνη ή απαγορευτική ή αδύνατη. Εάν δεν δοθούν εντολές από τους ναυλωτές μέσα σε 48 ώρες μετά την αίτηση των πλοιοκτητών για τον ορισμό

εναλλακτικού λιμανιού, τότε: (α) εάν το προβληματικό λιμάνι είναι το πρώτο ή το μοναδικό λιμάνι φόρτωσης και το φορτίο δεν έχει φορτωθεί, το ναυλοσύμφωνο θα ακυρωθεί, (β) εάν το προβληματικό λιμάνι είναι ένα λιμάνι φόρτωσης και μέρος του φορτίου έχει φορτωθεί, το πλοίο μπορεί να προσπεράσει και οι ναυλωτές θα πληρώσουν νεκρό ναύλο, (γ) εάν το προβληματικό λιμάνι είναι ένα λιμάνι εκφόρτωσης, οι πλοιοκτήτες θα έχουν το δικαίωμα να εκφορτώσουν το φορτίο σε οποιοδήποτε λιμάνι αποφασίσουν οι ίδιοι ή ο καπετάνιος κατά τη κρίση τους, μέσα στα όρια που έχουν τεθεί στο ναυλοσύμφωνο, και η εκφόρτωση θα θεωρηθεί πλήρης εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου όσον αφορά στην εκφόρτωση του φορτίου.

Εάν το φορτίο φορτωθεί ή εκφορτωθεί τελικά σε κάποιο άλλο λιμάνι, τότε ο ναύλος θα πληρωθεί για το αρχικά ορισμένο ταξίδι και θα συνυπολογισθούν σε αυτόν ο χρόνος του ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου αναμονής των τροποποιημένων οδηγιών, τα καύσιμα που καταναλώθηκαν στο κόστος αντικατάστασης τους και τα λιμενικά τέλη.

Το πλοίο θα έχει την ελευθερία να συμμορφωθεί με οποιεσδήποτε οδηγίες ή προτάσεις σχετικά με την αναχώρηση, την άφιξη, τα λιμάνια προσέγγισης, τις στάσεις, τους προορισμούς, τις ζώνες, τα ύδατα, τη παράδοση ή οτιδήποτε άλλο του δοθεί από την κυβέρνηση του έθνους της σημαίας που φέρει το πλοίο ή άλλου αντιπροσώπου της σημαίας.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY 6 περιέχει μία ακόμη παράγραφο όπου γίνεται αναφορά στα ασφάλιστρα λόγω πολέμου και αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες θα πληρώσουν όλα τα πρόσθετα, λόγω πολέμου, ασφάλιστρα, και τα ετήσια και αυτά που αντιστοιχούν στο συγκεκριμένο ταξίδι με σημείο αναφοράς την ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου. Η περίοδος που θα ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των πρόσθετων ασφαλιστρών θα μετρήσει από τη στιγμή που το πλοίο θα εισέλθει στην εμπόλεμη ζώνη, όπως αυτή καθορίζεται από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου και θα παύσει όταν το πλοίο εξέλθει από αυτή τη ζώνη.

Σε σχέση με τα SHELLVOY 6 και TANKERVOY 87, το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 είναι πιο αναλυτικό στη σημασία του WarRisks, όπου περιλαμβάνει και τη πειρατεία και τη τρομοκρατία, καθώς και τις «κακόβουλες αβαρίες».

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 28 δεν διαφοροποιείται σε σχέση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα, περιέχει όμως μία επιπλέον διάταξη η οποία καθορίζει ότι δεν επιτρέπεται το πλοίο να μεταφέρει λαθραία εμπορεύματα από πόλεμο, αλλά διευκρινίζει ότι το πετρέλαιο και τα προϊόντα του δεν θα θεωρηθούν λαθραία προϊόντα για τους σκοπούς του ναυλοσυμφώνου.

#### **4.2.47. Ρήτρα «Oil Response Pollution and Insurance»**

Στον ναυλοσύμφωνο TANKERVOY 87, η Ρήτρα 32 αναφέρεται στη συμφωνία TOVALOP «Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution» ημερομηνίας 7 Ιανουαρίου 1969, και CRISTAL «Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution» ημερομηνίας 14 Ιανουαρίου 1971, συμπεριλαμβανομένων και των, κατά καιρούς, τροποποιήσεων τους. Οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το πλοίο είναι δεξαμενόπλοιο που ανήκει σε μέλος της συμφωνίας TOVALOP και θα παραμείνει έτσι σε όλη τη διάρκεια ισχύος του ναυλοσυμφώνου. Στη περίπτωση που συμβεί διαρροή πετρελαίου από το πλοίο, η οποία θα προκαλέσει ή θα απειλήσει να προκαλέσει πετρελαϊκή ρύπανση, οι ναυλωτές μπορούν κατά την επιλογή τους και μετά από ειδοποίηση προς τους πλοιοκτήτες ή τον καπετάνιο, να αναλάβουν τα μέτρα που χρειάζονται για την αποφυγή ή ελαχιστοποίηση της ρύπανσης, εκτός και αν οι πλοιοκτήτες προχωρήσουν σε ανάλογα μέτρα εγκαίρως. Τα μέτρα που θα παρθούν από τους ναυλωτές, θα θεωρηθούν ότι πάρθηκαν για λογαριασμό των πλοιοκτητών και θα χρεωθούν στους πλοιοκτήτες εκτός κι αν η ρύπανση προκλήθηκε από τους ναυλωτές, ή εάν το συνολικό κόστος της ρύπανσης ξεπερνά αυτό που καθορίζεται από τη συμφωνία TOVALOP, όπου σε αυτήν τη περίπτωση το επιπλέον κόστος θα καλυφθεί από τη συμφωνία CRISTAL. Πάντοτε υπό την προϋπόθεση, ότι εάν οι πλοιοκτήτες θεωρήσουν ότι τα μέτρα πρέπει να διακοπουν, θα ειδοποιήσουν τους ναυλωτές οπότε αυτοί δεν θα έχουν κανένα δικαίωμα να συνεχίσουν τα μέτρα.

Στη Ρήτρα 44 του ναυλοσυμφώνου BPVOY4, οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι θα έχουν και θα διατηρήσουν σε όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, ασφάλιση για πετρελαϊκή ρύπανση ως εξής: τη καθιερωμένη ασφάλιση για πετρελαϊκή ρύπανση από το P&I Club τους, οποιαδήποτε επιπρόσθετη ασφάλιση η οποία διατίθεται στη αγορά και είναι αποδεκτή από τους ναυλωτές. Στη Ρήτρα 45, οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν ότι το πλοίο

είναι ένα δεξαμενόπλοιο που ανήκει σε μέλος του «InternationalTankerOwnersPollutionFederationLimited» και θα παραμείνει μέλος σε όλη τη διάρκεια ισχύος του ναυλοσυμφώνου, και επίσης ανήκει στο P&IClub που αναφέρεται στο ερωτηματολόγιο «BPShippingQuestionnaire» της BP. Όταν συμβεί διαρροή ή εκφόρτωση πετρελαίου από το πλοίο και προκαλέσει ή απειλήσει να προκαλέσει πετρελαϊκή ρύπανση, τότε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα, αφού πρώτα ειδοποιήσουν τους πλοιοκτήτες, να τοποθετήσουν στο πλοίο ένα ή περισσότερους αντιπροσώπους για να παρακολουθήσουν τα μέτρα που εφαρμόστηκαν από τους πλοιοκτήτες ή από τις τοπικές ή διεθνείς αρχές για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Στο ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005, Ρήτρα 4c, γίνεται αναφορά στο P&IClub και στην ασφαλιστική κάλυψη που αυτό καλύπτει για την περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης. Αυτή η κάλυψη αποτελεί ουσιαστικό τμήμα του ναυλοσυμφώνου και η αθέτηση του όρου δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή, κατά την κρίση του, να σταματήσει τη συμφωνία ή/και να ανακτήσει οποιοσδήποτε ζημιές του επιτρέπει ο νόμος. Άλλη αναφορά για ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης δεν υπάρχει.

Στη Ρήτρα 41 του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6, οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, το πλοίο θα ανήκει ή θα είναι ναυλωμένο σε μέλος της ομοσπονδίας «InternationalTankerOwnersPollutionFederationLimited» και θα ανήκουν στο P&IClub που ορίζει το ναυλοσύμφωνο. Αποτελεί προϋπόθεση του ναυλοσυμφώνου ότι οι πλοιοκτήτες έχουν ασφαλιστική κάλυψη για πετρελαϊκή ρύπανση, ότι πιστοποιητικό αυτής της ασφάλισης υπάρχει πάνω στο πλοίο και θα είναι εν ισχύ σε όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου. Οποιοδήποτε κόστος προκύψει από αδυναμία των πλοιοκτητών να συμμορφωθούν με αυτές τις προϋποθέσεις θα χρεωθεί στους πλοιοκτήτες.

Επίσης, η ρήτρα έχει τροποποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει αναφορά στο SmallTankerOilPollutionIndemnificationAgreement (STOPIA)<sup>132</sup>, όπου ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι θα μπει στη συμφωνία STOPIA εάν είναι εφαρμοστέα στο πλοίο που ναυλώνεται.

132. Η STORIA είναι μία συμφωνία μεταξύ των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων ολικής χωρητικότητας 29,548 κόρων ή μικρότερης για αποζημίωση του Ταμείου «1992 Fund» σχετικά με την ευθύνη του Ταμείου για την διαφορά μεταξύ του ορίου ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την Συνθήκη «Civil Liability Convention (CLC)» του 1992 και του ποσού των 20 εκατομμυρίων. Η κάλυψη για αποζημίωση εφαρμόζεται στην περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοκηλίδας, η οποία έχει επίπτωση σε Κράτος στο οποίο είναι σε ισχύ το «Supplementary Fund Protocol» και όπου η ευθύνη επιβάλλεται από τον πλοιοκτήτη σύμφωνα με την CLC 92. (Πηγή: [www.skuld.com/topics/circulars](http://www.skuld.com/topics/circulars))

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τη σύγκριση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων SHELLVOY 6, BPVOY4, EchonMobilVOY2005 και TANKERVOY87, το αρχικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι τα ναυλοσύμφωνα της SHELL και της BP είναι τα πιο εκτενή και πληρέστερα, αφού κάποιες διατυπώσεις τους, ακόμα και ρήτρες τους, δεν απαντώνται στα δύο άλλα ναυλοσύμφωνα. Για παράδειγμα, το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιέχει όρο που να καλύπτει τις διαδικασίες επιθεώρησης του πλοίου, του φορτίου και των καυσίμων ούτε προβλέπει τους όρους που θα διέπουν τη μεταφορά φορτίου στο ταξίδι επιστροφής, ενώ το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 δεν περιέχει ξεχωριστό όρο με διευκρινίσεις σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο, πέραν της αναφοράς του φορτίου στο πρώτο μέρος του, ενώ περιλαμβάνει μία απλή μόνο αναφορά στην ημερομηνία ετοιμότητας του πλοίου και όχι λεπτομερή ρήτρα.

Το ναυλοσύμφωνο EchonMobilVOY2005 σε πολλά σημεία του αποτελεί επανάληψη του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY 6, το οποίο γενικότερα δείχνει να έχει την πληρέστερη διατύπωση σε σύγκριση με τα υπόλοιπα γι' αυτό και, ήδη από τις

προηγούμενες εκδόσεις του, αποτελεί πρότυπο για τη ναυτιλία και έμπνευση για τα υπόλοιπα έντυπα.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν είναι ούτε πλήρες ούτε ιδιαίτερα αναλυτικό στην περιγραφή κάποιων διαδικασιών, κάτι που μπορεί ίσως να οφείλεται στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο συστάθηκε από τους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων για να καλύψει τα δικά τους συμφέροντα και όχι των ναυλωτών. Βέβαια, αρχικά, το ναυλοσύμφωνο παρουσιάστηκε από την INTERTANKO ως εκσυγχρονισμένο και ισορροπημένο, ικανό να εξυπηρετήσει τόσο τα συμφέροντα των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών αλλά, αν και υιοθετήθηκε από κάποιους πλοιοκτήτες, πρόσφερε περιορισμένη έμπνευση για άλλα ναυλοσύμφωνα και τελικά δεν χρησιμοποιείται ευρέως. Γενικά, θα περίμενε κανείς το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο να είναι πιο προσεγμένο και λεπτομερειακό.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4, αν και είναι παρόμοιο σε έκταση με το SHELLVOY 6, έχει αποδειχθεί ότι, επίσης, δεν είναι το ναυλοσύμφωνο που προτιμούν οι ναυτιλιακές εταιρίες, ίσως γιατί περιέχει πολλές παραπομπές και επικεντρώνεται πολύ στα θέματα που αφορούν στους ναυλωτές, δίνοντας τους ιδιαίτερα πλεονεκτήματα σε σχέση με τους πλοιοκτήτες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Ρήτρα «BothtoBlame» όπου οι ναυλωτές ούτε εγγυώνται ούτε υπόσχονται ότι οι όροι της ρήτρας θα ισχύσουν τελικά, οπότε δεν θα είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες.

Τα επιλεγμένα ναυλοσύμφωνα, με όλες τις παραλήψεις και αδυναμίες τους, αποτελούν σαφή απόδειξη της δυναμικής που χαρακτηρίζει τη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων, όπου οι πιθανές διενέξεις είναι πολυδιάστατες και οικονομικά ασύμφορες για τα εμπλεκόμενα μέρη.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ***



### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**

1. Εύη Η. Πλωμαρίτου (2008):«*Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Εργαλείο Βελτίωσης Της Πολιτικής Ναυλώσεων*», Εκδ. Σταμούλη Α.Ε.
2. Κ. Γκιζιάκης, Α. Ι. Παπαδόπουλος, Ε. Η. Πλωμαρίτου (2006, 2<sup>η</sup> Έκδοση): «*Ναυλώσεις*», Εκδ. Αθ. Σταμούλης.
3. Ελ.Γεωργαντόπουλος, Γ. Π. Βλάχος (2003):«*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.
4. Γ. Π.Βλάχος, Ε. Ψύχου (2000):«*Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων - Ανάλυση ναυλαγορών και ναυλοσυμφώνων*», Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.
5. Patrick M. Albetron (1995): “*Sea Transport, Operation and Economics*”, Thomas Reed Publications.
6. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Καθηγητής Ε.Μ.Π. (Δεκέμβριος 2005): “*Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών Ι*”, Ε.Μ.Π. Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου & Θαλασσιών Μεταφορών.
7. Harvey Williams, Solicitor, Consultant, Sinclair Roche & Temperley (3<sup>rd</sup> Edition, 2001), “*A Guide to Tanker Charters*”, INTERTANKO Publications.

### **ΑΡΘΡΑ – ΜΕΛΕΤΕΣ – ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ**

1. Steamship Mutual - P&1 Club (www.simsl.com) (March 2011): “*What is Force Majeure?*”
2. Steamship Mutual – P&1 Club (www.simsl.com) (August 2005):“*SHELLVOY 6: the New Provisions and their Substantive Impact on Shipowners*”.
3. David Glen (Centre of International Transport Management, London Metropolitan University), Brendan Martin (E. A. Gibson Shipbrokers Ltd, London) (2002): “*The Tanker Market: Current Structure & Economic Analysis*”.

4. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and development) ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)): **“Review on Maritime Transport 2011”**.
5. Παντελής Κάπρος, Καθηγητής ΕΜΠ Ενεργειακής Οικονομίας (Εφημερίδα Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 20/07/2008): **“Η Πετρελαική Κρίση και η Ευρώπη”**.
6. Μελέτη εμπειρογνομosύνης **«Η προστασία του Ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο ρόλος του Υ.Ε.Ν.»**, IEM ΕΠΕ, Απρίλιος 2004, Συντονιστής Μελέτης Δημήτρης Παπαιωάννου.
7. Clarkson Research Studies (April 2004): **“The Tramp Shipping Market”**.
8. Erling Selvig (Summer 1961), **«The Paramount Clause»**, *The American Journal of Comparative Law*, Vol.10, No.3, σελίδες 205-206, Εκδόθηκε από “American Society of Comparative Law”, Article URL: <http://www.jstor.org/stable/838944>
9. Jakub Walenkiewicz, DNV Senior Market Analyst, **“What have we learnt from History?”** Tanker Update No 2 2011, σελ. 30-31,

#### ΛΕΞΙΚΟ:

**Webster’s Third New International Dictionary**, Konemann Editions, 1993

#### ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

[www.bp.com](http://www.bp.com)

[www.shell.com](http://www.shell.com)

[www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)

[www.ocimf.com](http://www.ocimf.com)

[www.dnv.com](http://www.dnv.com) (DetNorskeVeritas: Νορβηγικός Νηογνώμονας)

[www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org) (International Chamber of Shipping, ICS)

[www.clarksons.net](http://www.clarksons.net)

[www.imo.org](http://www.imo.org) (International Maritime Organization)

[www.cges.co.uk](http://www.cges.co.uk) (London Centre for Global Energy Studies)

[www.exxonmobil.com](http://www.exxonmobil.com)

[www.uncitral.org](http://www.uncitral.org) (United Nations on International Trade Law)

[www.technology.catalysis.gr](http://www.technology.catalysis.gr)

[www.sfrang.com](http://www.sfrang.com)

[www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr) (ηλεκτρονική εφημερίδα)

[www.morganstanley.com](http://www.morganstanley.com) (Morgan Stanley Investment Management)

[www.oecd.org](http://www.oecd.org) (OECD: Organization for Economic Cooperation and Development)

[www.poten.com](http://www.poten.com)

[www.gs.com](http://www.gs.com) (Goldman-Sachs)

[www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com)

[www.unctad.org](http://www.unctad.org) (United Nations Conference on Trade and Development)

[www.tankeroperator.com](http://www.tankeroperator.com) (magazine)

[www.notablebiographies.com](http://www.notablebiographies.com)

[www.marineews.gr](http://www.marineews.gr)

[www.sansimera.gr](http://www.sansimera.gr)

[Wikipedia.org](http://Wikipedia.org), [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org)

[www.levelbusiness.com](http://www.levelbusiness.com)

[www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com)

[www.epa.gov](http://www.epa.gov) (U.S. Environmental Protection Agency)

[en.wikisource.org](http://en.wikisource.org). (Encyclopaedia Britannica)

[www.admiraltylawguide.com](http://www.admiraltylawguide.com) (Admiralty & Maritime Law Guide – International Conventions)

[www.skuld.com](http://www.skuld.com) (Marine Insurance Company)

[www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk) (London Maritime Arbitrators Association)

[www.atobviaonline.com](http://www.atobviaonline.com)

[www.simsl.com](http://www.simsl.com) (Steamship Mutual, brokers)

[www.sailingwhat.com](http://www.sailingwhat.com)

[www.itopf.com](http://www.itopf.com)

[www.iacs.org](http://www.iacs.org)

[www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

[www.worldscale.co.uk](http://www.worldscale.co.uk)

[www.uscg.mil](http://www.uscg.mil) (United States Coast Guard)

[finance.yahoo.com](http://finance.yahoo.com)

[www.forbes.com/global2000/list](http://www.forbes.com/global2000/list)

[app.mof.gov.sg](http://app.mof.gov.sg) ( website of Singapore Government, Ministry of Finance)

[www.noga.org.bh](http://www.noga.org.bh) (National Oil and Gas Authority of Bahrain (NOGA))