

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΑ

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ
ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ
ΠΛΑΙΣΙΟ**

Τσίρκα Ευαγγελία

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς,

Νοέμβριος 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας/Ζητήματα 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 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 Δηλούσα,

Τσίρκα Ευαγγελία.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Παντουβάκης Άγγελος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΑΦΙΕΡΩΣΕΙΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της σχολής Ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά , κο Βλάχο Γεώργιο για την εμπιστοσύνη που έδειξε στην ανάθεση του θέματος καθώς και για τις πολύτιμες συμβουλές του καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Επίσης θα ήθελα ν' αποδώσω θερμές ευχαριστίες στην οικογένεια μου τους συμφοιτητές και τους συναδέλφους μου, χωρίς την απεριόριστη συμπαράσταση και αρωγή των οποίων η συγκεκριμένη εργασία δεν θα ήταν δυνατόν να ολοκληρωθεί .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΣΚΟΠΟΣ.....	9
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ-ΠΗΓΕΣ.....	9
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	9
ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	11
1.1 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΣΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΑΟΥΣ.....	13
1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	14
1.3 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 :ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	18
2.1 ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	18
2.2 Η ΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	20
2.3 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	21
2.4 Η ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	23
3.1 ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	23
3.2 ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	24
3.3 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	25
3.4 ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ.....	27
3.5 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	29
3.6 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	31
4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	31
4.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ.....	32
4.3 Η ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΑΠΟ ΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ.....	35
4.4 ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΑΨΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ.....	43
5.1 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER).....	43
5.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	44
5.1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	46
5.1.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	47
5.1.4 ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (CONVENIENT PORTS).....	48
5.1.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	50
5.1.6 ΦΟΡΤΙΑ ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ.....	50
5.1.7 Ο ΤΟΠΟΣ Κ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ.....	51
5.1.8 ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	53
5.2 ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ (VOYAGE CHARTER).....	53
5.2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	54
5.2.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	54
5.2.3 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	56
5.2.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	58
5.2.5 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	61
5.2.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	62
5.2.7 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	62
5.2.8 Ο ΤΟΠΟΣ, Ο ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΠΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	63
5.2.9 ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	63
5.3 ΝΑΥΛΩΣΗ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT).....	65
5.3.1 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	67

5.3.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	68
5.3.3 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	68
5.3.4 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ	69
5.3.5 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΛΟΙΟΥ	72
5.3.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ	73
5.3.7 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ	74
5.3.8 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ	74
5.4 ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (BAREBOAT CHARTER).....	75
5.5 ΝΑΥΛΩΣΗ ΣΥΝΕΧΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 :ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ.....	77
6.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ	77
6.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ	81
6.3 ΕΚΔΟΣΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ (BILL OF LADING)	82
6.4 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : Η ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ	85
7.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ.....	85
7.2 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ	90
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	95
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	103
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	110

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον κλάδο των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά προϊόντων και αγαθών δια θαλάσσης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία, στο μεγαλύτερο μέρος της, ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο με οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συμφωνίες ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη. Ο ρόλος της τόσο στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι ουσιαστικός. Όπως είναι λοιπόν λογικό η νομοθεσία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και για το τον πλοιοκτήτη αλλά και το ναυλωτή. Αφού γίνει μια σύντομη διάκριση της Tramp και της Liner ναυτιλίας θα εξετάσουμε με ποιο τρόπο το Ναυτικό Δίκαιο είναι υπεύθυνο ώστε να ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες έχοντας σαν αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία.

Είναι επίσης πολύ σημαντικό να δοθεί έμφαση στην αναγνώριση των νομικών διαφορών μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς. Πιο συγκεκριμένα στην παρούσα διπλωματική εργασία θα εξετάσουμε το πλοίο από νομική άποψη. Τι ρόλο παίζει επίσης στην πολιτική της ναύλωσης η ταυτότητα και η εθνικότητα του. Ακόμα θ' αναλύσουμε ποιά είναι τα φυσικά και ποιά τα νομικά πρόσωπα εκμετάλλευσης του πλοίου. Θα ξεκαθαρίσουμε επίπλέον την έννοια της ναύλωσης αφού αναφερθούμε στους κυριότερους τύπους ναυλοσυμφώνων. Ακόμα θα γίνει πλήρης αναφορά στις υποχρεώσεις του ναυλωτή και του εκναυλωτή αντίστοιχα ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης.

Η ανάλυση αυτή σαν στόχο έχει να κατανοήσει ο αναγνώστης το αντικείμενο και την πολυπλοκότητα των ναυλώσεων σε συνδυασμό πάντα με το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο καθώς και πώς αυτό επηρεάζει και τη πλευρά του ναυλωτή αλλά και του εκναυλωτή. Επιπλέον θα διαπιστώσουμε ποιες είναι οι δυσκολίες του ελληνικού ναυτικού δικαίου, ιδιωτικού και δημοσίου και αν όντως υπάρχουν αντιφάσεις στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Επιπρόσθετα ποιό είναι οι κυριότεροι παράγοντες που οδηγούν στη δυσαρέσκεια των πλοιοκτητών με

το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο και πώς αντιδρούν οι ελληνικές εταιρείες στα δεδομένα αυτά ;

Τέλος θα μας προβληματίσει κατά πόσο οι προβλέψεις περί ανάκαμψης ναύλων στα επόμενα 1-2 χρόνια θα επαληθευθούν και κατά πόσον οι εταιρείες που επέλεξαν να ενισχύσουν τον στόλο τους και να ναυλώσουν πλοία αγηφώντας την περίοδο της οικονομικής κρίσης θα βγουν τελικά κερδισμένες. Θα παρέχει το ελληνικό κράτος νομική προστασία και κίνητρα στους πλοιοκτήτες ;

ABSTRACT

The Merchant Marine is the transport sector that deals with the provision of transport services and goods by sea. The shipping industry, for the most part, deals with the implementation of international trade and therefore operates in a complex global context of economic, political and social agreements between shipping lines, shippers, government organizations and other stakeholders. The role of both in the context of a national economy and in the global economy is essential. It is logical that legislation plays a very important role for the ship owner and the charterer. Having made a brief presentation on discrimination Tramp and Liner shipping will examine how the Maritime law is responsible to regulate human activities having as their object the exploitation of the possibilities offered by the sea, or as a source of power and wealth as a natural element for the carriage of goods and the movement of persons on board

It is also very important to emphasize the recognition of legal disputes between the different segments of the shipping market. More specifically, in this thesis we will examine the ship legally. Also what is the role in chartering. Still will analyze what is natural and what legal persons operating the ship .We also clarify the meaning of chartering once mention the main types of charter parties. We also refer to the obligations of the ship owner and the charterer respectively depending on the type of charter party.

This analysis will be done to enable the reader to understand the scope and complexity of chartering always combined with the Greek legislative framework and how this affects the side of the ship owner and the charterer. Moreover we will see what the contradictions of Greek maritime law, and if there are contradictions in the

field of maritime transportation. In addition, what are the main factors that lead to dissatisfaction between the Greek ship owners and legislation and how Greek companies react ?

Finally we puzzled whether estimates for recovery rates in the next 1-2 years will be verified and whether the companies who have chosen to enhance their fleet defying the period of economic crisis will finally win from this choice.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΣΚΟΠΟΣ

Ο σκοπός της διπλωματικής εργασίας αυτής, είναι να καταφέρει ο αναγνώστης να κατανοήσει τις βασικές, εισαγωγικές έννοιες της ναύλωσης και από την πλευρά του εκναυλωτή αλλά και από την πλευρά του ναυλωτή σε αντιπαράβολή με το νομοθετικό πλαίσιο του ναυτικού δίκαιο. Στόχος είναι επίσης να παρουσιάσει το σύγχρονο νομικό πλαίσιο του αντικειμένου. Επιπλέον στοχεύει στην ανάλυση των διαδικασιών διαπραγμάτευσης και εκτέλεσης της ναύλωσης, στη μελέτη των τύπων και της ορολογίας των ναυλοσυμφώνων καθώς και στην παράθεση σχετικών συμπερασμάτων και προτάσεων για έρευνα.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ-ΠΗΓΕΣ

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε είναι βασισμένη στη βιβλιογραφική ανασκόπηση ,ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας ,καθώς και στη χρήση επίσημων ιστοσελίδων του διαδικτύου προκειμένου να αντληθούν χρήσιμες για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας πληροφορίες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε και να απαριθμήσουμε ποιες είναι τελικά οι αντιφάσεις του ελληνικού ναυτικού ιδιωτικού και δημόσιου δικαίου. Θα αναφερθούμε στις αντιφάσεις που συναντάμε στον τομέα των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Θα ξεκαθαρίσουμε ποιές τελικά είναι οι υποχρεώσεις του ναυλωτή και του εκναυλωτή από νομική πλευρά καθώς και ποιός ο καταμερισμός ευθυνών τους .

ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Στο κεφάλαιο 1 γίνεται μια σύντομη αναδρομή στο παρελθόν, προσπαθώντας να διαχωριστεί η Tramp και η Bulk ναυτιλία από τη Liner.

Εν συνεχεία στο κεφάλαιο 2 θα ασχοληθούμε με το πλοίο και την ταυτότητα του από νομική σκοπιά σύμφωνα με τη νομοθεσία του ναυτικού δικαίου, ώστε να μπορέσουμε στο κεφάλαιο 3 να αναφερθούμε στη διαχείριση και εκμετάλλευση του κάτω από κατάλληλες συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά.

Έπειτα στο κεφάλαιο 4 θα ξεκαθαρίσουμε πλήρως την έννοια της ναύλωσης καθώς και απαιτούμενα πρόσωπα προκειμένου να συναφθεί ένα ναυλοσύμφωνο. Στο κεφάλαιο 5 ακολουθεί παρουσίαση των μορφών ναύλωσης παραθέτοντας τα χαρακτηριστικά της καθεμίας ξεχωριστά. Στη συνέχεια της εργασίας θα αναφερθούμε στις υποχρεώσεις του εκναυλωτή και του ναυλωτή στα κεφάλαια 6 και 7 αντιστοίχως. Τέλος θ' αναφέρουμε προβληματισμούς που προκύπτουν, θα εξάγουμε ορισμένα συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω ανάλυση.



<http://el.wikipedia.org/wiki/Δεξαμενόπλοιο>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, πραγματοποιείται μία σύντομη ιστορική αναδρομή καθώς επίσης και η αποσαφήνιση μεταξύ Tramp και Bulk ναυτιλίας σε σχέση με τη Liner.

Το πλοίο¹ και η ναυπηγική τέχνη έχουν αφετηρία τους την Ελλάδα, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολογικά ευρήματα, οι μύθοι, οι αρχαίοι συγγραφείς (Όμηρος, Ξενοφώντας κ.α.) και οι ναυτικές ορολογίες., π.χ. ναυς, ναυτικό, ναυπηγείο κλπ , nave, nautical etc. .

Η αιτία για αυτό είναι το ότι στην Ελληνική Θάλασσα (= το Αιγαίο Πέλαγος) υπάρχουν πάρα πολλά νησιά που πολλά από αυτά φαίνονται και δια γυμνού οφθαλμού από την ξηρά οπότε αυτό προκάλούσε στο να κατασκευάσει κάποιος πλεούμενο και να πάει εκεί.

Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από πολύ παλιά, 14 – 17 αι. π.χ. και η Αλιάδα και η Οδύσσεια του Ομήρου είναι οι παλαιότερες γραπτές αναφορές, σχετικά με μεθόδους κατασκευής πλοίων, καθώς και οι αρχαιότερες γραπτές μαρτυρίες γύρω από τη ναυτική ζωή και τη ναυπηγική τέχνη.

Σύμφωνα με τον Απολλόδωρο αρχικά οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν ως πλεούμενα τις λάρνακες και μια τέτοια χρησιμοποίησε ο Δευκαλίωνας, ο πατέρας του Έλληνα, για να διασωθεί με τη γυναίκα του Πυρρά από τον κατακλυσμό που έγινε επί των ημερών τους.

Ο Απολλόδωρος αναφέρει επίσης ότι ο πρώτος που κατασκεύασε μεγάλο πλοίο (πεντηκόντορο = πλοίο με 50 κουπιά) ήταν ο Δαναός και μ' αυτό ήρθε από την Αίγυπτο με τα παιδιά του, αρχικά στη Ρόδο και από εκεί στο Άργος (= η πόλη, αλλά και η Πελοπόννησος πριν ονομαστεί έτσι) όπου συγχωνεύτηκε με τους εκεί Αχαιούς κατοίκους του Άργους (εξ ου μετά: «Αργείοι = Αχαιοί ή Δαναοί» = οι κάτοικοι του Άργους και κατ' επέκταση όλοι οι εκστρατεύσαντες στην Τροία)

¹ <http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>



Πήλινα ομοιώματα πλοίων, ως αυτά του πολεμικού ναυτικού του Μίνωα, από το Μόγλο και το Παλαίκαστρο Κρήτης. 2800 – 2400 π.χ. (Ηράκλειο, Αρχαιολογικό Μουσείο.)



Λάρνακες – πλοία, ως η λάρνακα του Δευκαλίωνα, από την Αγία Τριάδα Κρήτης. (Ηράκλειο, Αρχαιολογικό Μουσείο)

Σημειώνεται ότι:

A) Αρχικά τα πλοία ²στην Ελλάδα λέγονταν «νήες («η ναύς, της νηός»...., από το «νάω – άνω, άνωσις»), απ' όπου και τα: ναυτιλία, ναυτικό, ναύτης, ναύαρχος, ναύσταθμος, ναυπηγική, αργοναύτης... English: navy, nautical, Argonaut, ... Portuguese nau, Spanish nao...

B) Οι «λάρνακες» λέγονται και «γούρνες» και είναι είτε σκαφτοί (εξ ου και «σκάφη») κορμοί δέντρων είτε σκαφτές πέτρες (στην περίπτωση αυτή δεν χρησιμοποιούνται για πλεούμενα, αλλά ως θήκες νεκρών, ανθράκων κ.α.).

Γ) Σύμφωνα με την εβραϊκή μυθολογία, το μόνο ζευγάρι που διασώθηκε από τον κατακλυσμό ήταν αυτό του Νώε, που μπήκε μέσα σε μια κιβωτό. «Η κιβωτός», μάλλον ξένη λέξη, είναι το κιβώτιο που μεταξύ των σανίδων του υπάρχει μόνωση, για να μη περνά μέσα νερό και βουλιάζει.

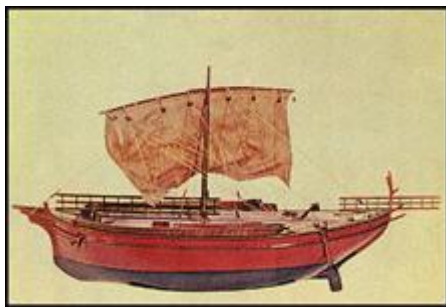
Τα πολεμικά πλοία είχαν έμβολο, για εμβολισμό των εχθρικών πλοίων και μακρόστενο σχήμα, για να διασχίζουν με ευκολία τη θάλασσα. Επίσης ήταν κωπήλατα και βοηθητικά είχαν τα πανιά, επειδή στις μάχες απαιτούνται ειδικές κινήσεις (ταχύτητες και ελιγμοί).

² <http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>

Τα εμπορικά πλοία ήταν αρκετά πιο μεγάλα από τα πολεμικά, ώστε να χωρούν πολύ εμπόρευμα και λίγους κωπηλάτες, ώστε να μην απαιτείται μεγάλο κόσμος (διατροφή, μισθοί κ.τ.λ.), όμως με πολύ μεγάλα πανιά, ώστε όταν φυσά αέρας να μη απαιτείται η κουραστική κωπηλασία.

Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία, **οι στρογγυλέ νήες**, είχαν την πλώρη και την πρύμνη ψηλές και στρογγυλεμένες και το αμπάρι ευρύχωρο. Τον 7ο αιώνα π.χ., τα πλοία αυτά απέκτησαν μεγάλα ιστία και βοηθητικά κουπιά -αυξάνοντας έτσι την ταχύτητά τους- και εφοδιάστηκαν με άγκυρα. Το σκαρί τους παρέμεινε το ίδιο και στις επόμενες εποχές. Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία ονομάζονταν **ολκάδες** και ο Αριστοτέλης αργότερα τα παρομοίασε με μεγάλα έντομα που είχαν μικροσκοπικά φτερά.

ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Ομοίωμα Ελληνικού εμπορικού πλοίου ανοικτής θαλάσσης. Περίπου 600 π.χ. (Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας)



Λεπτομέρεια από μελανόμορφη κύλινδρο με παράσταση πολεμικού πλοίου. Β' μισό 6ου αιώνα π.χ. (Vienna, Kunsthistorisches Museum.)

1.1 Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΣΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΑΟΥΣ

Πολλοί ³άλλοι λαοί λόγω έλλειψης νησιών στις χώρες τους (τα νησιά προκαλούν την ανάγκη ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας – ναυπηγικής) είχε ως συνέπεια την καθυστέρηση εμφάνισης της ναυσιπλοΐας, άρα και της ναυπηγικής τέχνης.

³ <http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>

Σε άλλες χώρες λόγω έλλειψης κατάλληλης ξυλείας για την κατασκευή πλοίων, όπως η Αίγυπτος, είχε ως συνέπεια την εμφάνιση πλοίων φτιαγμένα από καλάμια παπύρου, που αφθονούσε στον ποταμό Νείλο. Υπάρχουν βέβαια παραστάσεις πλοίων στους αιγυπτιακούς τάφους από την 3η χιλιετία π.χ., όμως τα πλοία αυτά, όπως δείχνουν τα σκαριά τους, ήταν μόνο για μικρά ταξίδια ή για τοπική απλή αλιεία.

Είναι γνωστές κι άλλες ναυπηγικές τεχνικές, όπως το καγιάκ των Εσκιμώων (δέρμα φώκιας ραμμένο γύρω από κλαδιά ή οστά φάλαινας), πράγμα που οφειλόταν αφενός στην έλλειψη ξύλου στις αρκτικές περιοχές και αφετέρου στη μη ύπαρξη οργανωμένων πόλεων και ναυπηγικής τέχνης.

Επίσης, οι Ινδιάνοι της Αμερικής κατασκεύαζαν πιρόγες με φλούδες από κορμούς δέντρων που έπαιρναν μορφή γύρω από κλαδιά και συγκολλούνταν με ρητίνη και τη βοήθεια φωτιάς. Η Γένεση μιλά και για κιβωτό που χρησιμοποιήθηκε στον κατακλυσμό του Νώε, γεγονός που πρέπει να είναι κάτι αντίστοιχο με τον κατακλυσμό του Δευκαλίωνα που περιγράφουν οι Αριστοτέλης, Απολλόδωρος, Πάριο χρονικό κ.α.

1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μία διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που ως κριτήριο έχει τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχεται από τα πλοία. Βασισμένη στο κριτήριο αυτό η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά πλοίων⁴ Tramp (τα πλοία αυτά δηλαδή που δεν ακολουθούν συγκεκριμένα και τακτικά δρομολόγια) και στην αγορά πλοίων Liner (τα πλοία εκείνα που αναπτύσσουν συνήθως μία τακτική γραμμή δρομολογίου με συχνότητα, τακτικότητα και κανονικότητα) μεταξύ των προκαθορισμένων λιμανιών πλοία της αγοράς γραμμών διακρίνονται σε δύο υποκατηγορίες. Α) Σε πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως Β) Σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.

⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: Ναυλώσεις (Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2006)

Όταν μιλάμε για τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία εννοούμε τη μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή κάποιες ομάδες πλοιοκτητών, πραγματοποιείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων και κατάλληλων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και σε προκαθορισμένα επίπεδα ναύλων. Αυτή την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας και έχει την υποχρέωση να αποδεχτεί οποιοδήποτε φορτίο απαιτεί μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμος χώρος στο πλοίο του και το προς μεταφορά φορτίο είναι κατάλληλο προς μεταφορά και δεν επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοία. Το πλοίο πρέπει ν' αναχωρήσει στην προκαθορισμένη χρονική περίοδο, ανεξαρτήτως αν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι.

Ως ελεύθερη ναυτιλία ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών χρησιμοποιώντας πλοία που πλέουν ανά τον κόσμο, μεταφέροντας φορτία ανάλογα με τη ζήτηση. Τα πλοία αυτά δεν έχουν τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο ίσο με το είδος της διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές. Οι διαφορές της ναυτιλίας γραμμών από την ελεύθερη ναυτιλία απεικονίζονται συνοπτικά παρακάτω:

- **Η απασχόληση των πλοίων:** Οι αναχωρήσεις των πλοίων γραμμών χαρακτηρίζονται από συχνότητα, τακτικότητα και κανονικότητα. Ενώ τα ταξίδια των πλοίων της ελεύθερης ναυτιλίας ποικίλλουν ανάλογα με τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά.
- **Η φύση του φορτίου:** Τα φορτία της ναυτιλίας γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον καταναλωτή έχοντας υψηλή αξία. Τα φορτία της ελεύθερης αγοράς συνήθως πριν καταλήξουν στον καταναλωτή υφίστανται επεξεργασία και αποτελούν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας.
- **Τρόπος μεταφοράς του φορτίου:** Στην ναυτιλία γραμμών μεταφέρονται τα γενικά φορτία (general cargo), ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία μεταφέρονται τα χύδην φορτία.
- **Ο τύπος των πλοίων:** Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως ταχύτερα και πιο σύγχρονα από τα πλοία της ελεύθερης αγοράς.

- **Η εύρεση του φορτίου:** Στα πλοία αγοράς γραμμών το φορτίο βρίσκεται μέσω δημοσιεύσεων και αγγελιών στον τοπικό τύπο, καθώς επίσης και με τη βοήθεια του προσωπικού αναζήτησης των φορτίων και των πρακτόρων της γραμμής. Για τα πλοία ελεύθερης αγοράς, η συμφωνία για τη φορτίου πραγματοποιείται από εξειδικευμένους ναυλομεσιτικούς οίκους.

Με λίγα λόγια η παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας με βάση το κριτήριο του μεγέθους και τον τύπο του μεταφερομένου φορτίου διακρίνεται σε αγορά χύδην φορτίων και αγορά γραμμών ενώ με βάση το κριτήριο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχεται κατηγοριοποιείται σε αγορά ελευθέρων πλοίων και αγορά πλοίων γραμμών. Παρόλο αυτά μπορούμε να πούμε πως η έννοια της αγοράς χύδην φορτίων θεωρείται συναφής με τον όρο της αγοράς ελευθέρων πλοίων, εφόσον τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κανόνα από τα ελεύθερα πλοία και όχι από τα πλοία γραμμών.

1.3 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Στη αγορά της⁵ ναυτιλίας, από οικονομική σκοπιά, η πρώτη βασική διάκριση αφορά τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της, την αγορά γραμμών (Liner Shipping Market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulk Shipping Market). Αρχή της ανάλυσης αποτελεί το θαλάσσιο εμπόριο. Ο πλοιοκτήτης παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς μέσω θαλάσσης για τη μεταφορά του φορτίου από τον τόπο παραγωγής στον τόπο κατανάλωσης, με την ταχύτητα, την ασφάλεια καθώς την αξιοπιστία που απαιτείται από τον πελάτη, στην τιμή που ο τελευταίος πληρώνει κάτω από τις συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς. Άρα οι απαιτήσεις του για τη μεταφορά φορτίου καθορίζουν και τον τύπο της υπηρεσίας που πρόκειται να παραχθεί.

Η παγκόσμια ναυτιλία διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, την Bulk και την Liner. Αντίστοιχα, τα φορτία διαχωρίζονται Bulk και General cargoes με βάση το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας του φορτίου που προορίζεται για μεταφορά. Σύμφωνα με αυτό το κριτήριο, όταν αναφερόμαστε σε

⁵ Γ.Π Βλάχος, Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011

Bulk φορτίο εννοούμε κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι τόσο μεγάλη, ώστε μόνη της μπορεί να γεμίσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού. Γενικό φορτίο (general cargo) είναι κάθε παρτίδα φορτίου η οποία από μόνη της είναι τόσο μικρή ώστε δεν μπορεί να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού άρα μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στα αμπάρια των πλοίων, συνήθως σε παρτίδες μεγαλύτερες των 2.000 – 3.000 τόνων και διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες φαίνονται παρακάτω.

- **Τα υγρά χύδην φορτία:** Είναι τα φορτία που μεταφέρονται σε χύδην υγρή μορφή με δεξαμενόπλοια (Tankers). Τα πιο συνηθισμένα είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου.
- **Τα πρωτεύοντα ξηρά χύδην φορτία:** Σε αυτά περιλαμβάνονται το σιδηρομετάλλευμα, ο άνθρακας, τα σιτηρά, τα φωσφατά και ο βωξίτης. Μεταφέρονται συνήθως από συμβατικά Bulk Carriers
- **Τα δευτερεύοντα ξηρά χύδην φορτία:** Είναι όλα τα υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία με πιο γνωστά τον χάλυβα, τα προϊόντα αλουμινίου, το τσιμέντο, το γύψο, τη ζάχαρη, το αλάτι και τα προϊόντα ξυλείας.
- **Τα εξειδικευμένα ξηρά χύδην φορτία:** Είναι όλα τα ξηρά φορτία που χρειάζονται συγκεκριμένους χειρισμούς στην αποθήκευση όπως για παράδειγμα τα αυτοκίνητα .

Το γενικό φορτίο διακρίνεται από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 2.000 - 3.000 τόνων, οι οποίες δεν συμπληρώνουν τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρονται μαζί με άλλες παρτίδες. Οι πιο σημαντικές κατηγορίες γενικού φορτίου φαίνονται παρακάτω:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο:** ⁶Κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων και άλλα. Στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται σαν ανεξάρτητες παρτίδες.

⁶ Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης (Εκδόσεις J&J Hellas, 1999). (για τα φορτία στο κεφ 1)

- **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο:** Τα φορτία εκείνα που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια (containers).
- **Φορτίο σε παλέτες:** Φορτία συσκευασμένα και μοναδοποιημένα (utilized)σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό.
- **Υγρό γενικό φορτίο:** Υγρό φορτίο που μεταφέρεται σε δεξαμενές, δοχεία ή βαρέλια.
- **Κατεψυγμένο φορτίο:** Αναφερόμαστε στα ευπαθή προϊόντα όπως τρόφιμα ή φρούτα τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε πλοία – ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.
- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία:** Βαριά δυσκίνητα και ογκώδη προϊόντα που είναι δύσκολο να φορτοεκφορτωθούν ή να στοιβαχτούν.

Αναλόγως αν οι ποσότητες ⁷είναι μικρές ή μεγάλες προκύπτει ο διαχωρισμός της ναυτιλιακής αγοράς σε Liner Market και Bulk Market. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται με την αγορά χύδην φορτίων ενώ τα γενικά φορτία μεταφέρονται με την αγορά γραμμών. Στην αγορά χύδην φορτίων υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί τύποι πλοίων με κυριότερα τα δεξαμενόπλοια (tankers),τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών και τέλος τα πλοία μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων. Στην αγορά γραμμών οι κυριότεροι τύποι πλοίων είναι τα πλοία ε/κ (containers), τα πλοία πολλαπλών χρήσεων και τέλος τα πλοία Ro – Ro .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 :ΤΟ ΠΛΟΙΟ

2.1 ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι ο κλάδος του Δικαίου που ρυθμίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες έχοντας σαν αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που

⁷ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, **Σημειώσεις** Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

παρέχει η θάλασσα είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία.

Διακρίσεις ναυτικού δικαίου

Το Ναυτικό Δίκαιο ⁸διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται **α)** με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του πληρώματος τους) και **β)** με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία. Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα. Υπό την ευρεία έννοια το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας **α)** για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας, **β)** την επιστημονική έρευνα και **γ)** τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των κρατών.

Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από **α)** την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και **β)** από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας. Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

Επιμέρους Διακρίσεις

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται κυρίως στους ακόλουθους κλάδους:

⁸ Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 2-5

Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε:

Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο, Ειδικό Ποινικό Δίκαιο και Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

2.2 Η ΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο, είναι από τη φύση του πράγμα κινητό, το οποίο όμως λόγω της μεγάλης του αξίας, αντιμετωπίζεται σε ορισμένες περιπτώσεις από το νομοθέτη ως ακίνητο (π. χ. υποθήκες). Για το λόγο αυτό, η μεταβίβαση του πλοίου εγγράφεται στο νηολόγιο, το οποίο είναι βιβλίο αντίστοιχο με αυτό για τις μεταγραφές των ακινήτων. Η σύμβαση μεταβίβασης του πλοίου είναι αιτιώδης, όπως επί ακινήτων και όχι αφηρημένη, όπως η μεταβίβαση κινητών στον Αστικό Κώδικα. Επίσης, για τα πλοία ισχύει η ναυτική υποθήκη, όπως αντίστοιχα συμβαίνει για τα ακίνητα στον Αστικό κώδικα. ενώ κατά τον ίδιο Α. Κ. για τα κινητά έχουμε το ενέχυρο. Επιπλέον οι διατάξεις όταν κατάσχονται πλοία συμπληρώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Κ.Πολ.Δ.) για την κατάσχεση των ακινήτων.

Όσον αφορά στη δομή και τη μορφολογία του, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα, αποτελούμενο από τα **παραρτήματά** του και τα **συστατικά** του.

Όταν αναφερόμαστε στα συστατικά, εννοούμε όλα τα κινητά πράγματα που βρίσκονται πάνω στο κύριο σώμα του, τα οποία είναι προορισμένα για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού

του και των οποίων ο αποχωρισμός από αυτό είναι αδύνατος, δίχως τη βλάβη του πλοίου ή του συστατικού ή χωρίς να αλλοιωθεί η ουσία ή ο προορισμός του συστατικού. Ορισμένα από τα συστατικά του πλοίου, αποτελούν π. χ. οι μηχανές του, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι και τα ιστία του ιστιοφόρου.

Αντίθετα, παραρτήματα είναι τα κινητά πράγματα, που προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου, τα οποία επίσης βρίσκονται πάνω στο κύριο σώμα του πλοίου, αλλά μπορούν να αφαιρεθούν από αυτό, χωρίς να προξενήσει ζημιά σ' αυτά ή στο πλοίο. Χαρακτηριστικά παραρτήματα ενός πλοίου, είναι π. χ. το έρμα του, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες και η συσκευή ασυρμάτου. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι,

σύμφωνα με την θεωρία του Ναυτικού Δικαίου, ο ναύλος δεν θεωρείται παράρτημα του πλοίου.

2.3 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Κάθε πλοίο υποχρεούται να έχει ορισμένη εθνικότητα (nationality). ⁹Το εξωτερικό γνώρισμα της εθνικότητας κάθε πλοίου είναι η σημαία του κράτους την οποία και φέρει και που ανήκει ο λιμένας νηολόγησης αυτού. Η νομοθεσία του κάθε κράτους καθορίζει τις προϋποθέσεις εκείνες με τις οποίες μπορεί ένα πλοίο να φέρει την σημαία του.

Η **εθνικότητα πλοίου** ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγει αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε Χώρας. Έτσι από την εθνικότητα του πλοίου θα καθορισθεί ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί επ' αυτού δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποια θα είναι η συμπεριφορά των ξένων Χωρών απέναντί του και ποια θα είναι η τύχη του σε περίπτωση πολέμου. Σημειώνεται επίσης πως κάθε Χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία, όπως π.χ. το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, της εμπορικής ακτοπλοΐας, της ρυμούλκησης ή η καταβολή μειωμένων τελών κ.ά.

Όταν γίνεται λόγος για «εθνικά πλοία» ενός κράτους νοείται το σύνολο των πλοίων που φέρουν την εθνική σημαία και συγκροτούν τον εμπορικό στόλο αυτού του κράτους.

Ελληνική εθνικότητα πλοίου

Η αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού σύμφωνα με το Διάταγμα «Περί Εμπορικής Ναυτιλίας» του 1836 ως «ελληνικά πλοία» αναγνωρίζονται τα πλοία εκείνα που υπάγονται σε μία από τις παρακάτω κατηγορίες.

1. Τα ναυπηγούμενα στην Ελλάδα.

⁹ http://el.wikipedia.org/wiki/Εθνικότητα_πλοίου

2. Τα κυριευόμενα από Έλληνες ναυτικούς σε αγώνες υπέρ πατρίδος ή κατά πειρατών σε συμπλοκές και αναγνωριζόμενα ως «καλή λεία».
3. Τα δημευόμενα για παράβαση Νόμου του Βασιλείου.
4. Τα ναυαγούντα στα ελληνικά παράλια και ως ανίκανα για περαιτέρω πλου, πωλούμενα και επισκευαζόμενα εντός του Βασιλείου.
5. Τα ανήκοντα σε Έλληνα μετανάστη που παλιννοστεί στην Ελλάδα και συμπεριλαμβάνει αυτά στον νέο τόπο μόνιμης κατοικίας.
6. Τα αγοραζόμενα εντός ή εκτός της Ελλάδος πλοία από Έλληνες, παρακινούμενοι στην αγορά αυτή από λόγους ουσιώδους συμφέροντος.

Επιπλέον κάθε πλοίο επίσης πρέπει να έχει **ταυτότητα**, δηλ. να προσδιορίζεται η ατομικότητά του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη.

2.4 Η ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Με τον όρο Κυριότητα πλοίου χαρακτηρίζεται η έννομη, καθολική και άμεση εξουσία προσώπου (φυσικού ή νομικού) επί του πλοίου. Το δικαίωμα της κυριότητας περιλαμβάνει το κατ' ιδίαν δικαιώματα όπως το δικαίωμα της χρήσης, κάρπωσης, εκποίησης κ.λπ.

Τρόποι κτήσεως κυριότητας πλοίου

Οι τρόποι κτήσεως κυριότητας πλοίου με βάση τους κανόνες τόσο του Ιδιωτικού Δικαίου όσο και του Κ.Ι.Ν.Δ. διακρίνονται σε πρωτότυπους και σε παράγωγους.

Πρωτότυποι τρόποι

Πρωτότυποι τρόποι κτήσης κυριότητας πλοίου είναι η ναυπήγηση, (που διακρίνεται σε επιμέρους "ναυπήγηση κατ' αποκοπή", "ναυπήγηση δια λογαριασμών" και "οικονομική ναυπήγηση"), η χρησικτησία (που και αυτή διακρίνεται σε επιμέρους "τακτική χρησικτησία και σε "έκτακτη"), και τέλος η δια εκποίησης ή δια πλειστηριασμού.

Παράγωγοι τρόποι

Παράγωγοι τρόποι κτήσης και μεταβίβασης κυριότητας πλοίου είναι η λεγόμενη συμβατική μεταβίβαση, η μεταβίβαση μερίδας πλοίου, η εγκατάλειψη πλοίου καθώς και άλλες επιμέρους όπως δια δωρεάς, ή αιτίας θανάτου, δια κληροδοσίας ή κληρονομιάς καθώς και η δια δικαστικής απόφασης περί αναγνώρισης κυριότητας.

Τρόποι κτήσης κυριότητας κατά Δημόσιο Δίκαιο

Τρόποι επίσης κτήσης κυριότητας πλοίου κατά το Δημόσιο Δίκαιο είναι η άλωση (ως λεία πολέμου αντί λάφυρο), η δήμευση καθώς και η παράγωγη κτήση του πλοίου που έχει βυθισθεί (καταποντιστεί) στα ελληνικά χωρικά ύδατα και είναι δυνατή η ανέλκυση αυτού.

Περιορισμοί μεταβίβασης κυριότητας

Οι λεγόμενοι περιορισμοί μεταβίβασης κυριότητας πλοίου αφορούν περισσότερο μεταβίβαση σε αλλοδαπούς πλοίων που είναι νηολογημένα σε ελληνικά νηολόγια και αφορούν ιδιαίτερα μέτρα εκποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

3.1 ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Κύριος του πλοίου:¹⁰ έχει την κυριότητα του πλοίου, όχι όμως την εκμετάλλευση, την οποία έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο.

Πλοιοκτήτης: έχει και την κυριότητα και την εκμετάλλευση του πλοίου.

Εφοπλιστής: έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο δεν του ανήκει κατά κυριότητα. Ο εφοπλιστής οφείλει να δηλώσει στη λιμενική αρχή του τόπου νηολογήσεως, από κοινού με τον κύριο του πλοίου, ότι ο πρώτος θα εκμεταλλεύεται

¹⁰ <http://foggs.gr/> - Έννοια εφοπλιστή.

τούτο για δικό του λογαριασμό. Εάν δεν γίνει η δήλωση αυτή, παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται αυτό για δικό του λογαριασμό, ότι δηλαδή είναι πλοιοκτήτης. Απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου μπορούν να ασκηθούν και κατά της παρουσίας του κυρίου του πλοίου που δεν έχει την εκμετάλλευση.

3.2 ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η Έννοια του Νομικού Προσώπου

Σύμφωνα με το ¹¹άρθρο 61 του Αστικού Κώδικα (Α. Κ.), ως **νομικά πρόσωπα** ορίζονται οι διαρκείς ενώσεις προσώπων, οι οποίες επιδιώκουν την επίτευξη συγκεκριμένου σκοπού. Ακόμη, με τον όρο **νομικά πρόσωπα**, εννοούνται και τα σύνολα παρουσίας, που είναι ταγμένα στην εκπλήρωση καθορισμένου στόχου και τα οποία αποκτούν νομική προσωπικότητα στην περίπτωση τήρησης των όρων που αναγράφονται στο νόμο. Σημαντικότερο χαρακτηριστικό της έννοιας του νομικού προσώπου, αποτελεί το γεγονός ότι είναι φορέας και υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που είναι και ο άνθρωπος.

Τα νομικά πρόσωπα, χωρίζονται στις παρακάτω δύο κατηγορίες:

Νομικά¹² Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου

Στα **νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου**, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και του Αστικού Κώδικα ιδιαίτερα. Η κατηγορία αυτή, περιλαμβάνει τους εξής τύπους νομικών προσώπων¹³:

- α) Τα σωματεία.
- β) Το ίδρυμα.
- γ) Τις επιτροπές εράνων.
- δ) Την αστική εταιρία.
- ε) Τις εμπορικές εταιρίες (συμπεριλαμβάνονται και οι συνεταιρισμοί). Όλα τα είδη των εμπορικών εταιριών (ανώνυμη εταιρία, εταιρία περιορισμένης ευθύνης,

¹¹ Ιωάννης Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, 1993, Βλ σελ. 46-47.

¹² Γ.Π Βλάχος, Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011

ετερόρρυθμη κατά μετοχές εταιρία, ομόρρυθμη εταιρία, συνεταιρισμός, συνήθης ετερόρρυθμη εταιρεία), με εξαίρεση τη **συμπλοιοκτησία** και την αφανή εταιρία, έχουν νομική προσωπικότητα.

Οι ναυτλιακές εταιρίες, ανήκουν στην υποκατηγορία των εμπορικών εταιριών και επομένως χαρακτηρίζονται και αυτές, από ορισμένες ιδιότητες της νομικής προσωπικότητας. Έτσι λοιπόν, κάθε ναυτλιακή εταιρία:

1. Έχει δική της επωνυμία.
2. Έχει δική της περιουσία ανεξάρτητη από την προσωπική περιουσία των εταίρων της. Μόνο το νομικό πρόσωπο της εμπορικής εταιρίας είναι κύριος της εταιρικής περιουσίας.
3. Έχει τα δικά της όργανα, που τη διοικούν και εκφράζουν τη βούληση του νομικού προσώπου και δεν αναπληρώνουν ελλείπουσα βούλησή του, διότι το νομικό πρόσωπο έχει δική του βούληση.
4. Έχει τη δική της κατοικία, δηλαδή έδρα, ανεξάρτητη από την κατοικία των εταίρων της.
5. Έχει τη δική της ιθαγένεια, ανεξάρτητη από την ιθαγένεια των εταίρων της.
6. Είναι ικανή να είναι διάδικος και να παρίσταται στο δικαστήριο με τη δική της επωνυμία. Επίσης, είναι αντικείμενο αναγκαστικής εκτέλεσης και μπορεί να κηρυχθεί σε πτώχευση, διότι έχει την εμπορική ιδιότητα.
7. Η εμπορική ιδιότητα των εμπορικών εταιριών που έχουν νομική προσωπικότητα έχει και άλλες συνέπειες, όπως π. χ. την προσωποκράτηση των εκπροσώπων και την υποχρέωση τήρησης εμπορικών βιβλίων.

Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου

Στα **νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου**, εφαρμόζονται οι διατάξεις του δημοσίου δικαίου.

3.3 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Με λίγα λόγια υπάρχουν δύο ακόμη τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου είναι οι κάτωθι:

Α) Η Κοινοπραξία ¹³(**Joint Ventures**), η οποία αποτελεί ένωση μεταξύ

¹³ . Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/Nautiko_Dikaio, σελ. 7.

περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η κοινοπραξία πλοιοκτητών, περιλαμβάνει άτομα που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία από κοινού εκμεταλλεύσιμα. Η ιδιοκτησία του κάθε πλοιοκτήτη καλείται μερίδιο κοινοπραξίας. Αυτή η κοινοπραξία δεν έχει νομική προσωπικότητα. Για την σύστασή της, δεν απαιτείται η σύνταξη κάποιου επίσημου εγγράφου. Στην πράξη όμως, προτείνεται να συνταχθεί μία έγγραφη συμφωνία ώστε να υπάρχει απόδειξη για τους όρους της συμφωνίας.

Η κοινοπραξία θα πρέπει να έχει έναν συγκεκριμένο σκοπό να επιτύχει και να μη δημιουργήσει μόνιμη επιχειρηματική δραστηριότητα. **Σε ειδικές περιπτώσεις ,κοινοπραξία μπορεί να συσταθεί για την εκμετάλλευση ακτοπλοϊκών γραμμών.** Δεν απαιτείται καταβολή κεφαλαίου για την σύσταση της κοινοπραξίας. Μετά την ολοκλήρωση του σκοπού της, η κοινοπραξία λύεται αυτόματα.

B) Η Υπεράκτια Εταιρία (Offshore Company), η οποία αποτελεί μια μορφή ξένης εταιρίας, αναγνωρισμένης πλήρως από το διεθνές δίκαιο ως ένα νομικό πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να προβαίνει σε οιασδήποτε μορφής δικαιοπραξίες. Χαρακτηριστική της ιδιότητα είναι ότι διέπεται, ανεξάρτητα από τον τόπο της εγκατάστασής της, από το δίκαιο της χώρας όπου, σύμφωνα με το καταστατικό της, βρίσκεται η έδρα της. Μπορεί να έχει απεριόριστη διάρκεια ζωής, εφ' όσον βεβαίως καλύπτει τις υποχρεώσεις της έναντι του κράτους στο οποίο έγινε η σύστασή της. Σύμφωνα με τον νόμο **89 / 1967**, αλλοδαπές εμπορικές ή βιομηχανικές επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδος μπορούν να ιδρύσουν εξωχώριες εταιρείες στην Ελλάδα. Ο νόμος **378 / 1968**, κατοχύρωσε το ίδιο δικαίωμα για τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες. Η διαδικασία της σύστασης, αναλαμβάνεται από εξουσιοδοτημένα νομικά ή φυσικά πρόσωπα στην κάθε χώρα, η οποία επιτρέπει την σύσταση Υπερακτίων Εταιριών, όπως π. χ. στις Νήσους Μάρσαλ, τις Σεϋχέλλες, την Κύπρο, τη Λιβερία, τις Βρετανικές Νήσους της Παρθένου κλπ.

Για τη σύσταση της υπεράκτιας εταιρείας, χρειάζονται τα ακόλουθα:

- 1.¹⁴ Η εταιρία θα πρέπει να δραστηριοποιείται αποκλειστικά εκτός Ελλάδος.
2. Εγγυητική τραπεζική επιστολή \$ **50.000** πρέπει να κατατεθεί στο Υπουργείο

¹⁴http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ThI0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+

Οικονομικών (ν.1262/1982 άρθρο 22).

3. Ειδικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες απαιτείται η κάλυψη σε ξένο νόμισμα:

α) Των ετήσιων εξόδων λειτουργίας στην Ελλάδα με τουλάχιστον \$ 50.000.

β) Όλων των πληρωμών που πραγματοποιούν στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή εκ μέρους τρίτων.

4. Θα πρέπει να διατηρεί βιβλίο εσόδων και εξόδων αλλά δεν έχει υποχρέωση δημοσίευσης οικονομικών καταστάσεων.

Οι Offshore Companies, που ιδρύουν εξωχώρια γραφεία στην Ελλάδα, απαλλάσσονται από όλους τους φόρους που ισχύουν στην Ελλάδα εάν η εγκατάστασή τους έχει γίνει μέχρι 31 / 12 / 2001. Αυτή η προνομιακή μεταχείριση καταργήθηκε με τον Ν. 2992 / 2002, άρθρο 12, για εταιρείες που ιδρύονται από 1 / 1 / 2002 και εξακολούθησε να ισχύει μόνο για εξωχώριες εταιρείες ναυτιλιακών εταιρειών.

3.4 ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Στην ελληνική ναυτιλία ένας από τους συνηθέστερους θεσμούς εκμετάλλευσης των πλοίων είναι ο θεσμός της ¹⁵ **συμπλοιοκτησίας**. αποτελεί μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης που εμφανίζεται στη περίπτωση που ένα πλοίο ανήκει κατά κυριότητα σε πολλούς ιδιοκτήτες (πλοιοκτήτες), οι οποίοι από κοινού και κατόπιν συμφωνίας εκμεταλλεύονται αυτό, καλούμενοι **συμπλοιοκτήτες**.

Θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι ο θεσμός αυτός αποτέλεσε την κυριότερη μορφή ναυτικής επιχείρησης στην οποία και στηρίχθηκε η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, αφού υπήρξε επί μακρά σειρά ετών ο προσαρμοζόμενος καλλίτερος τρόπος προς τον συγγενικό χαρακτήρα των πλοιοκτητών των μεγάλων ναυτικών οικογενειών.

Χαρακτηριστικά

Συμπλοιοκτησία δεν υφίσταται ως ιδιαίτερη μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης όταν η εκμετάλλευση του συγκεκριμένου κοινού πλοίου γίνεται υπό οποιασδήποτε άλλης

¹⁵ Αίας Ματαράγκας "Εγχειρίδιο Ναυτικού Δικαίου" σελ.82-85

μορφής εταιρεία (π.χ. Α.Ε., Ε.Π.Ε. κ.λπ.). Επομένως κύρια χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας είναι:

1. η συγκυριότητα
2. η συνεκμετάλλευση, και
3. η έλλειψη παντός άλλου είδους εταιρικού δεσμού μεταξύ των συμπλοιοκτητών.

Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας

Ο Διαχειριστής συμπλοιοκτησίας είναι το φυσικό πρόσωπο, συμπλοιοκτήτης ή όχι στο οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση όλων των θεμάτων που αφορούν τη συμπλοιοκτησία. Εκλέγεται από την πλειοψηφία των μερίδων του πλοίου. Η διαχείριση του πλοίου μπορεί ν' ανατεθεί και σε πλείονες διαχειριστές οπότε αυτοί ενεργούν από κοινού.

Αν όμως η διαχείριση έχει ανατεθεί με σύμβαση σε κάποιον από τους συμπλοιοκτήτες τότε αυτή μπορεί ν' ανακληθεί μόνο όταν συντρέχει σπουδαίος λόγος και αποφασίσουν επ' αυτού οι υπόλοιποι συμπλοιοκτήτες που συγκεντρώνουν τουλάχιστον τα 2/3 των μερίδων.

Ο διορισμός, η παραίτηση ή η ανάκληση του διαχειριστή της συμπλοιοκτησίας ισχύει έναντι των τρίτων μόνο εφόσον γίνει σχετική εγγραφή στο νηολόγιο, κατόπιν ειδικής επί τούτου αίτησης και όχι από άλλα έγγραφα που μπορεί να μαρτυρούν περί αυτού. Η σημασία αυτής της εγγραφής, κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., είναι σπουδαία, διότι έτσι δίνεται δημοσιότητα που αποβλέπει στη καλύτερη λειτουργία και σε διευκολύνσεις π.χ. συναλλαγές, κ.λπ. χωρίς αμφισβητήσεις στην εκπροσώπηση της συμπλοιοκτησίας.

Υποχρεώσεις διαχειριστή

Ο Διαχειριστής ενεργεί κάθε πράξη διαχείρισης και κάθε δικαιοπραξία που αφορά την συμπλοιοκτησία του πλοίου. ¹⁶Περιορισμός αυτού έναντι τρίτων δεν υφίσταται. Αυτός διορίζει τον Πλοίαρχο του πλοίου, ο οποίος και οφείλει να

¹⁶ Αλέξ. Δασκαρόλης "Ναυτιλιακή Οικονομία" σελ.28-29.

ακολουθεί τις οδηγίες του και όχι ενός εκάστου των συμπλοιοκτητών. Στις κύριες υποχρεώσεις του περιλαμβάνονται:

1. Να ακολουθεί τις οδηγίες της πλειοψηφίας των συμπλοιοκτητών
2. Να τηρεί ιδιαίτερα βιβλία περί της διαχείρισης της συμπλοιοκτησίας
3. Να αρχειοθετεί και να φυλάσσει όλα τα περί της διαχείρισης έγγραφα, δικαιολογητικά αποδείξεις κ.λπ.
4. Να λογοδοτεί τουλάχιστον μία φορά το χρόνο ή κάθε φορά που αποφασίζει περί αυτού η πλειοψηφία.
5. Να λογοδοτεί προς καθένα των συμπλοιοκτητών κατόπιν αιτήσεως.

3.5 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο, μπορεί να το διαχειρίζεται είτε ο πλοιοκτήτης του, είτε κάποιο άλλο πρόσωπο, με την προϋπόθεση φυσικά να έχει την εξουσιοδότησή του. Στην περίπτωση αυτή, το πρόσωπο ονομάζεται **“ship’s husband”**. Κύρια αρμοδιότητα του πλοιοκτήτη (ή του διαχειριστή γενικότερα), είναι η αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων και η διάλυση ορισμένων από αυτά που έχει, ανάλογα με τις παρούσες συνθήκες της αγοράς και την πολιτική της εταιρίας του. Ο όρος ¹⁷**διαχείριση του πλοίου**, παραπέμπει στα εξής:

- i) Στη λήψη των αποφάσεων για την χρησιμοποίηση του πλοίου.
- ii) Στην ασφάλισή του.
- iii) Στον εξοπλισμό του.
- iv) Στον εφοδιασμό του.
- v) Στην πληρωμή των λογαριασμών του.
- vi) Στην επάνδρωσή του.
- vii) Στη ναύλωσή του.
- viii) Στην επιλογή της γεωγραφικής περιοχής της απασχόλησής του.
- ix) Στην πρακτόρευσή του.
- x) Στη μέριμνα για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού του.
- xi) Στη φόρτωσή του.

¹⁷ Δημ. Καμβύσης "Ναυτεργατικό Δίκαιο".

xii) Στην εκφόρτωσή του.

xiii) Στην παρακολούθηση της συντηρήσεως και της επισκευής του.

Η **χρησιμοποίηση (ή απασχόληση του πλοίου)**, μπορεί να γίνεται για¹³⁸:

- Μερική ή πλήρη φόρτωση.
- Ναύλωση για συγκεκριμένο ταξίδι.
- Ναύλωση χρόνου.
- Ναύλωση πλοίου γυμνού.

Ο τρόπος λειτουργίας του πλοίου καθορίζεται και εξαρτάται και από¹³⁹:

- Τις συνθήκες της αγοράς.
- Τις προθέσεις του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.
- Τις διάφορες κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις.

Ακόμη, η **δραστηριότητα των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών**, δύναται να διαφοροποιείται ως εξής

- Μπορούν να διαχειρίζονται είτε ένα μονάχα πλοίο (“μοναχοβάπορο”), είτε πολλά μαζί (“στόλος”).
- Μπορούν είτε να έχουν εξειδίκευση στη διαχείριση ενός συγκεκριμένου μόνο τύπου και μεγέθους πλοίων (“specialization”), είτε να διαχειρίζονται ταυτόχρονα, πλοία διαφορετικού τύπου ή μεγέθους (“diversification”).
- Μπορούν είτε να φέρουν την εθνική σημαία στα πλοία τους, είτε να υψώνουν σημαίες ευκαιρίας.

3.6 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Τα σημαντικότερα αξιώματα των πληρωμάτων του πλοίου είναι τα ακόλουθα :

Πλοίαρχος: ¹⁸Είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος, με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος, οφείλει να κυβερνά

¹⁸ Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/>

αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές καθώς επίσης και να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).

- **Υποπλοίαρχος:** Είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοιάρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊσταται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.
- **Ύπαρχος:** Ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Ιεραρχικά τοποθετείται μεταξύ πλοιάρχου και υποπλοίαρχου.
- **Ανθυποπλοίαρχος:** Είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο.
- **Δόκιμος πλοίαρχος:** Ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε θέμα σχετικά με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.
- **Α΄ Μηχανικός:** Είναι ο αξιωματικός που προϊσταται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοιάρχου, ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα.
- **Πλήρωμα:** Τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος, περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ. ά).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Η έννοια της ναύλωσης, εξ' ορισμού αναφέρεται, στη συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου, μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών. Από τη μία μεριά είναι ο πλοιοκτήτης (ή shipowner), ο οποίος ονομάζεται και “εκναυλωτής” (carrier), ενώ από την άλλη είναι ο “ναυλωτής” (ή charterer ή shipper ή freighter). Λεπτομερέστερα, από τη μία πλευρά συμβάλλεται αυτός, στον οποίο ανήκει το πλοίο

και το διαθέτει (εκναυλωτής) και από την άλλη, αυτός στον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής).

Όταν επέλθει η συμφωνία της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης (ή εκναυλωτής) οφείλει να απασχολήσει το πλοίο του, με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί πλήρως και κατά τα συμφωνηθέντα, τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που του ζητά ο ναυλωτής, με βάση το χρηματικό αντάλλαγμα, το οποίο του έχει πληρώσει. Το χρηματικό αντάλλαγμα αυτό, ¹⁹ **αναλόγως με τον τύπο της ναύλωσης**, ονομάζεται **“ναύλος” (freight)** ή **“μίσθωμα” (hire)**. Η σύμβαση της ναύλωσης, αποδεικνύεται και επικυρώνεται κατά κανόνα εγγράφως, από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το οποίο ονομάζεται **“ναυλοσύμφωνο” (charter party)**. Από τα παραπάνω, εξαιρείται μόνο η μικρή ακτοπλοΐα, στην οποία η σύμβαση μπορεί να αποδειχτεί, χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε μέσο επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις (π.χ. ακόμη και με μάρτυρες).

4.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Η σύμβαση της κατά κυριολεξία ναυλώσεως, καθώς και η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, έχουν ένα σημαντικό κοινό χαρακτηριστικό. ²⁰ Στηρίζονται και οι δύο, στην αμοιβαία επιθυμία των εμπλεκομένων μερών, να πραγματοποιηθεί μεταφορά μέσω της θάλασσας και ειδικότερα μάλιστα, μέσω άμεσης σύνδεσης των μεταφερόμενων πραγμάτων με πλοίο. Επομένως, οι δύο αυτές συμβάσεις, ανήκουν στην ίδια γενικότερη κατηγορία, που είχε ως ιστορική αφετηρία τη ναύλωση. Προφανώς, αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο πολλές φορές ο διαχωρισμός μεταξύ των δύο συμβάσεων, είναι ιδιαίτερα δυσδιάκριτος. Η διάκριση αυτή, μεταξύ της κατά κυριολεξία συμβάσεως ναυλώσεως και της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, γίνεται βάσει των παρακάτω κριτηρίων:

¹⁹ E. Sullivan, “The Marine Encyclopaedic Dictionary,” 1998: The charterer is the person or firm hiring a vessel for the carriage of goods or passengers or both

²⁰ Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

Η χρησιμοποίηση πέντε εξωτερικών στοιχείων,²¹ τα οποία όμως δεν αφορούν στην οργανική διαφορά μεταξύ των δύο συμβάσεων και γι' αυτό η διάκριση με βάση αυτά, δεν καθίσταται ακριβής. Τα εξωτερικά αυτά γνωρίσματα, είναι τα εξής:

i) **Το έγγραφο**, το οποίο χρησιμοποιείται στις δύο αυτές συμβάσεις. Στη σύμβαση ναυλώσεως εκδίδεται το **ναυλοσύμφωνο**, ενώ στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς η **φορτωτική**. Σημειώνεται όμως, ότι φορτωτική μπορεί να

εκδοθεί και στη σύμβαση ναυλώσεως, σε περίπτωση κατά την οποία ο κύριος του φορτίου έχει την πρόθεση να μεταβιβάσει την κυριότητα των πραγμάτων ή ακόμη και να τα ενεχυριάζει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Επομένως, γίνεται κατανοητό ότι η διάκριση με βάση το έγγραφο δεν είναι απόλυτη.

ii) **Το είδος του πλοίου**, το οποίο χρησιμοποιείται ούτως ώστε να εκτελεστεί κάθε μία από τις δύο συμβάσεις. Η σύμβαση ναυλώσεως, εκτελείται κατά κύριο λόγο με τα αποκαλούμενα και ως **“πλανεμένα πλοία” (tramps)**, ενώ η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων με **“δρομολογημένα πλοία” (liners ή liner ships)**.

iii) **Η χρησιμοποίηση ναυλομεσίτη**, είναι ακόμη ένα εξωτερικό γνώρισμα, το οποίο διακρίνει τη σύμβαση ναυλώσεως από τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Στη σύμβαση ναυλώσεως, είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος του ναυλομεσίτη, αφού λόγω του όγκου και του είδους των προς μεταφορά φορτίων, είναι εξαιρετικά δύσκολη η εύρεση κατάλληλου πλοίου. Τη δουλειά αυτή αναλαμβάνει ο ναυλομεσίτης. Αντιθέτως, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, το είδος και ο όγκος των πραγμάτων που μεταφέρονται, δεν απαιτούν ούτε ολόκληρη τη χωρητικότητα του πλοίου, αλλά ούτε και κάποιο πλοίο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Για το λόγο αυτό, η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, εκτελείται με πλοία της γραμμής (ή δρομολογημένα πλοία) και καταρτίζεται άμεσα, μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή-αποστολέα, δίχως να χρειάζεται η συνδρομή ναυλομεσίτη.

iv) **Η ελευθερία διαπραγμάτευσης των όρων της σύμβασης**. Η σύμβαση ναυλώσεως, επιτρέπει στα εμπλεκόμενα μέρη, την ελεύθερη διαπραγμάτευση των όρων της, καθώς διέπεται από την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων. Αυτό συνεπάγεται, τη μη ύπαρξη αναγκαιότητας, για ρύθμιση της σύμβασης αυτής, με την χρησιμοποίηση γραπτών κανόνων δικαίου, εθνικών ή διεθνών συμβάσεων. Αντιθέτως, οι συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων, λόγω κυρίως της μαζικότητάς τους,

²¹ Βλ. Γ. Βλάχος Ε. Γεωργαντόπουλος,, “Ναυτιλιακή Οικονομική”, 1997, σελ. 399-404.

αποτελούν συμβάσεις προσχωρήσεως και συνδέονται με τυποποιημένες φορτωτικές, τις οποίες συντάσσουν οι μεταφορικές συνήθως επιχειρήσεις. Επομένως, στις συμβάσεις αυτές, επιβάλλεται η κατάρτιση διεθνών συμβάσεων, λόγω της άμεσης ανάγκης για την προστασία του φορτωτή. Σημειώνεται βέβαια, ότι ουσιαστικά και στη σύμβαση ναυλώσεως, τα εμπλεκόμενα μέρη χρησιμοποιούν συνήθως τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, με αποτέλεσμα και αυτή η σύμβαση, να είναι βασικά σύμβαση προσχωρήσεως.

ν) **Η σύμβαση ναυλώσεως, διέπεται από κανόνες ενδοτικού δικαίου, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων υπάρχουν κανόνες αναγκαστικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.** Ούτε το εξωτερικό αυτό στοιχείο όμως, είναι ικανό να διακρίνει απόλυτα τα δύο είδη συμβάσεων.

Το ²²αντικείμενο της κάθε μίας από τις δύο αυτές μορφές συμβάσεως. Το κύριο αντικείμενο της συμβάσεως ναύλωσης, αποτελεί **το μεταφορικό μέσο**, εν προκειμένω δηλαδή, το πλοίο (είτε αυτό είναι γυμνό, είτε όπως συνηθίζεται επανδρωμένο και εξοπλισμένο). Από την άλλη, το κυριότερο αντικείμενο της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, αποτελούν **τα πράγματα που είναι προς μεταφορών** και όχι το μεταφορικό μέσο. Πιο συγκεκριμένα μάλιστα, η σύμβαση ναυλώσεως, σχετίζεται με την παραχώρηση του πλοίου, με την έννοια του χώρου που πρόκειται να δεχθεί τα μεταφερόμενα πράγματα, ενώ η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, σχετίζεται με το περιεχόμενο του μεταφορικού μέσου, με την έννοια των προς μεταφορά πραγμάτων.

Συνοψίζοντας λοιπόν, κανένα από τα κριτήρια των εξωτερικών γνωρισμάτων, δε δύναται να αποδώσει με τρόπο απόλυτο, τη διάκριση μεταξύ της συμβάσεως ναυλώσεως και της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων. Συμπερασματικά και βάσει του τελευταίου κριτηρίου, συνάγεται ότι στη σύμβαση ναυλώσεως, παροχή και κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, με ή χωρίς τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, η παροχή και η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, επικεντρώνεται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους.

²² Φ. Ποταμιάνο, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, Α, 1962, §11, σελ.13 -14.

4.3 Η ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΑΠΟ ΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ

Στην θεωρία του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, επομένως και του ελληνικού, επικρατεί έντονη αμφισβήτηση και διχασμός, σχετικά με τη νομική φύση της ναύλωσης.²³ Ο διχασμός αυτός, εντοπίζεται στο κατά πόσο η ναύλωση είναι μίσθωση πράγματος (του πλοίου δηλαδή για τη μεταφορά) ή μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση (**a generis**). Η επικρατέστερη γνώμη πάντως, θεωρεί τη ναύλωση ως μίσθωση έργου.

Συγκεκριμένα, η ναύλωση γυμνού σκάφους, σύμφωνα με το γαλλικό, το ιταλικό, το γερμανικό και το σκανδιναβικό Δίκαιο, κλίνει προς την έννοια της μισθώσεως (lease), ενώ στο αγγλικό και το αμερικανικό χρησιμοποιείται για τη σύμβαση αυτή, η συνήθης ορολογία της ναυλώσεως. Σημειώνεται μάλιστα, ότι στο Δίκαιο των δύο αυτών χωρών, η ναύλωση πλοίου γυμνού χωρίς εξοπλισμό (Bareboat charter), αντιμετωπίζεται ως απλή μίσθωση έργου, ενώ όταν το πλοίο δίνεται στο ναυλωτή επανδρωμένο (Charter by demise), αντιμετωπίζεται ως ναύλωση κατά κυριολεξία. Στο ελληνικό Δίκαιο, οι απόψεις σχετικά με τη νομική φύση της συμβάσεως για την παραχώρηση της χρήσεως γυμνού σκάφους δεν είναι ομόφωνες, αλλά ούτε και επαρκώς αποσαφηνισμένες. Υπάρχουν απόψεις που υποστηρίζουν ότι η σύμβαση αυτή βρίσκεται πλησιέστερα προς την ναύλωση παρά προς τη μίσθωση πράγματος, αλλά η κρατούσα άποψη, ιδίως μάλιστα στη νομολογία, κλίνει μάλλον προς τη μίσθωση πράγματος και μάλιστα, είτε την απλή μίσθωση πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 574 επόμε. Α. Κ., είτε τη μίσθωση προσοδοφόρου πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 638 Α. Κ. Όσον αφορά στη σύμβαση χρονοναυλώσεως, επειδή συγκεντρώνει διάφορα στοιχεία περισσότερων ρυθμισμένων συμβάσεων (όπως της μισθώσεως πράγματος και της μισθώσεως υπηρεσιών), παλαιότερα υποστηρίχθηκε ότι αποτελεί μίσθωση πράγματος ή ακόμη και συνδυασμό μισθώσεως πράγματος και μισθώσεως είτε την απλή μίσθωση πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 574 επόμε. Α. Κ., είτε τη μίσθωση προσοδοφόρου πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 638 Α. Κ. Όσον αφορά στη σύμβαση χρονοναυλώσεως, επειδή συγκεντρώνει διάφορα στοιχεία περισσότερων ρυθμισμένων συμβάσεων (όπως της μισθώσεως πράγματος και της μισθώσεως υπηρεσιών), παλαιότερα υποστηρίχθηκε ότι αποτελεί μίσθωση

²³ (Prubmann) - Rabe, Seehandelsrecht, έκδ. 4η, 2000, Vor §556 C, αριθ. 14, σελ. 379.

πράγματος ή ακόμη και συνδυασμό μισθώσεως πράγματος και μισθώσεως υπηρεσιών. Πλην όμως, αντικείμενο της συμβάσεως χρονοναυλώσεως, δεν είναι καθαυτές η μίσθωση πράγματος και η μίσθωση υπηρεσιών. Αντιθέτως, είναι η μεταφορά πραγμάτων ή με άλλα λόγια, το μεταφορικό έργο. Επομένως, η χρονοναύλωση είναι σύμβαση έργου, όπως άλλωστε δέχεται η σημερινή κρατούσα άποψη. Τέλος, η ναύλωση κατά ταξίδι εμπίπτει στην έννοια της ναυλώσεως κατά κυριολεξία και επομένως υπόκειται στις διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι οι διατάξεις αυτές του ΚΙΝΔ είναι κατά το μεγαλύτερο τους μέρος ενδοτικού Δικαίου, συνεπώς εφαρμόζονται για να συμπληρώσουν τα κενά της συμβάσεως ή ακόμη και να ερμηνεύσουν τη δήλωση της βουλήσεως των συμβαλλομένων. Αντίθετα, οι διατάξεις των άρθρων 134-148 του ΚΙΝΔ, οι οποίες αφορούν στην ευθύνη του εκναυλωτή, είναι αναγκαστικού Δικαίου και οφείλουν να εφαρμόζονται οπωσδήποτε, περιστέλλοντας αντιστοίχως την ελευθερία των συμβαλλομένων.

4.4 ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΑΨΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Όπως ορίζει το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, **εκναυλωτής** είναι ο συμβαλλόμενος που διαθέτει το πλοίο και ουσιαστικά εκφράζει τα συμφέροντά του σε μία συμφωνία ναύλωσης. Είναι προφανές λοιπόν, ότι η έννοια του εκναυλωτή ταυτίζεται:

- α) ²⁴Είτε με τον πλοιοκτήτη (δηλαδή τον ιδιοκτήτη και διαχειριστή του πλοίου).
- β) Είτε με τον εφοπλιστή (δηλαδή τον εμπορικό διαχειριστή του πλοίου, ο οποίος ενώ δεν έχει κυριότητα επί του πλοίου, διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία του. Επιπλέον, το όνομά του αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο αφού είναι καταχωρημένος σε αυτό ως ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του). Σημειώνεται, ότι είναι σύνηθες στην εγχώρια αλλά και διεθνή βιβλιογραφία, να χρησιμοποιείται ο όρος “εκναυλωτής” όταν υφίστανται ζητήματα νομικής φύσης, ενώ όταν παρουσιάζονται πρακτικά ζητήματα, γίνεται χρήση του όρου “πλοιοκτήτης”. Σύμφωνα με το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, **ναυλωτής** είναι ο συμβαλλόμενος σε μία σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Σε ορισμένες περιπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατόν να ταυτίζεται με το φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης

²⁴ Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 16

του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης, ενώ μπορεί να πρόκειται και για δύο διαφορετικά μέρη, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου και ο εκπρόσωπός των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο διαφορετικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Στοιχεία που λαμβάνονται σοβαρά υπό όψιν από το ναυλωτή σε μία ναύλωση, είναι ο τύπος του πλοίου, το μέγεθός του, η ηλικία του, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου που διαθέτει, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η γενική κατάσταση του πλοίου, η φήμη και εικόνα της πλοιοκτήτριας εταιρίας στην αγορά, η τιμή του ναύλου, η δυνατότητα επιλογής λιμανιού από ένα εύρος εναλλακτικών λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης κ. αστών περίπτωση κατά την οποία, έχει συμφωνηθεί ολική ναύλωση ενός πλοίου και στη συμφωνία αυτή εμπεριέχεται το δικαίωμα του ναυλωτή να υποδαυλίσει το πλοίο, τότε απέναντι του τρίτου, ο ναυλωτής είναι εκναυλωτής για τη μεταξύ τους σχέση της υποδούλωσης

Ο φορτωτής (shipper ή chargeur ή Ablader) ²⁵ έχει, κατά κανόνα, την κυριότητα του μεταφερόμενου φορτίου και είναι αυτός που αντικαθιστά το ρόλο του ναυλωτή, ως προς το ζήτημα της παράδοσης των προς μεταφορά πραγμάτων στον εκναυλωτή, στην περίπτωση που δεν την πραγματοποιεί ο πρώτος (ναυλωτής). Η σημασία του φορτωτή στη ναυτιλιακή αγορά είναι τεράστια. Ειδικότερα μάλιστα, στη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τακτικών γραμμών, ο ρόλος του είναι καθοριστικότατος. Στη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων, από το ένα μέρος συμβάλλεται ο πλοιοκτήτης (ή μεταφορέας) και από το άλλο, ο κύριος των εμπορευμάτων ο οποίος, κατά το σύνηθες, είναι ο φορτωτής. Εφόσον το συμβόλαιο πώλησης εμπορευμάτων και η σύμβαση μεταφοράς τους, το επιτρέπουν, ο φορτωτής δύναται να αναλάβει εξ' ολοκλήρου την ευθύνη για τη φόρτωση και τη μεταφορά των εμπορευμάτων, κατόπιν αγοραπωλησίας στην οποία ο ίδιος έχει το ρόλο, είτε του πωλητή, είτε του αγοραστή. Η κυριότερή του αρμοδιότητα, είναι να φέρνει εις πέρας την προμήθεια της σωστής ποιότητας και ποσότητας φορτίου στην κατάλληλη προβλήτα, τη συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα. Επί πλέον, ο ίδιος είναι αρμόδιος για τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, είτε αυτοπροσώπως, είτε αναθέτοντας αυτή την εργασία σε έναν πράκτορα, που ονομάζεται “πράκτορας προώθησης” ή “μεταφορέας” ή “διαμεσολαβητής φορτίου” (forwarding agent). Μπορεί να αναθέσει επίσης αυτή την εργασία στον πράκτορα του πλοίου ή στα γραφεία της εταιρίας του πλοίου. Επίσης,

²⁵ Ν. Α. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, §§ 169 επόμε. σελ. 259 -260

φροντίδα του φορτωτή - πωλητή είναι η συνοδεία των εμπορευμάτων με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα, καθώς και η απρόσκοπτη ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διατυπώσεών τους, τελωνειακών, υγειονομικών και άλλων. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα συνοδεύονται από τον “εμπορικό φάκελο” (commercial set), τον οποίο σχηματίζει ο φορτωτής και συνήθως περιέχει το τιμολόγιο (invoice), τη φορτωτική (bill of lading), το πιστοποιητικό προέλευσης (certificate of origin), το πιστοποιητικό ποιότητας και ποσότητας, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του φορτίου (insurance policy) και τη συναλλαγματική αποδοχής του αγοραστή (bill of exchange), όταν η αγορά γίνεται με πίστωση.

Οι φορτωτές με περιορισμένες ποσότητες γενικών φορτίων, πραγματοποιούν τις μεταφορές με πλοία τακτικών γραμμών. Για λόγους αντίστασης στις ισχυρές ολιγοπωλιακές συνδιασκέψεις (conferences), οι φορτωτές έχουν συγκροτήσει το “**Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Φορτωτών,**” με έδρα τη Χάγη. Όπως προαναφέρθηκε, οι ιδιότητες του φορτωτή, πολλές φορές ταυτίζονται με αυτές του ναυλωτή.²⁶ Η σχέση που τους συνδέει μπορεί να είναι ποικίλη, όπως για παράδειγμα υποναύλωση ή εντολή. Ο φορτωτής πάντως, δεν είναι αντισυμβαλλόμενος του εκναυλωτή. Απέναντι σ’ αυτόν, ο φορτωτής, εμφανίζεται ως αντιπρόσωπος του ναυλωτή. Και, κατ’ αρχήν τουλάχιστον, δεν αποκτά δικαιώματα απέναντι στον εκναυλωτή. Αν όμως, ο εκναυλωτής (ή ο αντιπρόσωπός του, ιδίως δε ο πλοίαρχος) τον δεχθεί ως φορτωτή, συμμετέχει στη φόρτωση και αποκτά ενδιαφέρον για το ταξίδι. Κατ’ ακολουθία δε τούτου, αποκτά αυτοτελή απαίτηση για τη μεταφορά των πραγμάτων, δικαίωμα να ζητήσει την έκδοση φορτωτικής, να συνάψει τη σύμβαση παραδόσεως της φορτωτικής (Begebungsvertrag), να αξιώσει αποζημίωση κλπ. Η έννοια του **μεσίτη πλοίων (shipbroker)**, πολύ συχνά ταυτίζεται στη ναυτιλιακή αγορά, με αυτή του ναυλομεσίτη. Ο μεσίτης πλοίων λοιπόν, εξειδικεύεται στη διαμεσολάβηση μεταξύ των συναλλαγών που αφορούν: είτε στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, είτε στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, ούτως ώστε να διευκολύνει τη διαδικασία τη σύναψης των συμβάσεων.

Η ευρύτερη έννοια του μεσίτη πλοίων, διακρίνεται επιπλέον στους:

α) ναυλομεσίτες (chartering brokers).

β) μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers).

²⁶ Ι. Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” 1993, σελ. 45, 75.

γ) μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων (ship sale and purchase brokers).

δ) διαμεσολαβητές φορτίου (freight forwarders).

Ο ναυλομεσίτης (chartering broker), έχει ως κύρια αρμοδιότητά του, τη διαμεσολάβηση μεταξύ του πλοιοκτήτη, ο οποίος διαθέτει το πλοίο του στη ναυτιλιακή αγορά προς εκναύλωση και του ναυλωτή, ο οποίος επιθυμεί να ναυλώσει το συγκεκριμένο πλοίο. Είναι λοιπόν, ο ρυθμιστής των σχετικών λεπτομερειών της συμβάσεως ναύλωσης και για την παροχή αυτής του της υπηρεσίας, αμείβεται με ένα χρηματικό αντάλλαγμα που καλείται

“προμήθεια” (commission) και υπολογίζεται πάντα σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, υπάρχει ο όρος “brokerage clause”, ο οποίος καθορίζει από ποιον θα πληρωθεί η προμήθεια, τι ύψους θα είναι το ποσό της, καθώς επίσης και με ποιον τρόπο θα γίνει η καταβολή της. Λόγω του ιδιαίτερου ρόλου που διαδραματίζει ο ναυλομεσίτης στην αγορά, έχει ορισμένες βασικές ιδιότητες και ακολουθεί συγκεκριμένες δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές, είναι οι εξής:

i) Είτε είναι ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη (shipbroker), οπότε αναζητεί το καταλληλότερο φορτίο προς μεταφορά από το πλοίο του πελάτη του, είτε είναι ναυλομεσίτης του ναυλωτή (cargobroker), οπότε αναζητεί το πιο κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου του πελάτη του. Όπως είναι φυσικό δηλαδή, κινείται πάντα με γνώμονα το συμφέρον του πελάτη του.

ii) Ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής) και ο ναυλωτής, δεν εισέρχονται ποτέ σε διαδικασία άμεσης διαπραγμάτευσης. Τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, οργανώνουν εξ'ολοκλήρου οι ναυλομεσίτες και πάντα ενεργούν με σκοπό να πραγματοποιηθεί η σύμβαση της ναύλωσης, με το μεγαλύτερο δυνατόν συμφέρον για τον πελάτη τους.

iii) Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της διαπραγμάτευσης, ο ναυλομεσίτης επιμελείται της σύνταξης του ναυλοσυμφώνου, έχοντας πάντα ως κύριο μέλημά του, να περιλαμβάνεται σ' αυτό, ό, τι προέκυψε και συμφωνήθηκε κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης.

iv) Εξουσιοδοτείται, να υπογράψει για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών που εκπροσωπεί και με αυτό τον τρόπο δεσμεύει τον πελάτη του, είτε αυτός είναι ο ναυλωτής, είτε ο εκναυλωτής.

v) Αρμοδιότητά του επίσης, αποτελεί η διευθέτηση όλων των οικονομικών ζητημάτων της ναύλωσης. Αναλαμβάνει επί παραδείγματι, την προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή, ούτως

ώστε να πραγματοποιηθεί η μεταφορά από τον πλοιοκτήτη. Εν συνεχεία, παρακολουθεί τη διαδικασία της πληρωμής και της λήψης του ναύλου, προκειμένου να εκτελεστούν εγκαίρως. Οι ναυλομεσίτες, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν επενδυτική συμβουλευτική, πρέπει έχουν το πιστοποιητικό²⁷ από την **Αγγλική Εποπτική Αρχή επί Χρηματοοικονομικών Θεμάτων (Securities and Futures Authority London)**. Επιπλέον, ανάλογα με: α) το πρόσωπο το οποίο εκπροσωπούν, β) το αντικείμενο της ασχολίας τους, γ) το χώρο της απασχόλησής τους και δ) το είδος της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται, διακρίνονται σε ποικίλες επιμέρους κατηγορίες:

- Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών, επομένως αναζητούν φορτία (**chartering brokers seeking cargoes**) και από την άλλη υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών, οπότε αναζητούν πλοία (**chartering brokers seeking ships**).

- Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες οι οποίοι εργάζονται και λειτουργούν ως ελεύθεροι επαγγελματίες στην αγορά (**separate individuals, competitive brokers**), υπάρχουν όμως και αυτοί, που εργάζονται κατ' αποκλειστικότητα στο ναυτιλιακό γραφείο ενός πλοιοκτήτη ή ναυλωτή, διαφυλάσσοντας τα συμφέροντά του (**employees of shipowners or charterers, in-house brokers**).

- Υπάρχουν ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο εγχώριο ναυτιλιακό κέντρο (π.χ. Πάτρα, Πειραιάς), αλλά υπάρχουν και ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο από τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου (π.χ. Λονδίνο, Τόκυο, Νέα Υόρκη), οι οποίοι ονομάζονται "**correspondent chartering brokers**". Όπως είναι φυσικό, οι πρώτοι είναι σε επικοινωνία και συνεργασία με τους δεύτερους.

- Υπάρχουν ναυλομεσίτες, οι οποίοι έχουν ως πρωταρχικό τους ρόλο, να φέρνουν σε επαφή το ναυλομεσίτη ενός πλοιοκτήτη (shipowner's broker) με το ναυλομεσίτη ενός ναυλωτή (charterer's broker), προκειμένου να διαπραγματευτούν μία ναύλωση. Αυτοί οι ναυλομεσίτες, αποκαλούνται με τον όρο "**competitive brokers**". Ακόμη, υπήρχαν ναυλομεσίτες, οι οποίοι είχαν ως πρωταρχικό τους ρόλο, τη μεταβίβαση πληροφοριών σχετικών με την αναζήτηση πλοίων ή φορτίων, στα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Αυτοί οι ναυλομεσίτες ήταν γνωστοί με τον όρο "**cable brokers**".

²⁷ Ι. Ρόκα, "Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο," 1993, σελ. 45, 75.

- Υπάρχουν ναυλομεσίτες, των οποίων η κύρια ενασχόληση έχει να κάνει με το ύψος του ναύλου που θα καταβληθεί και όχι με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Οι ναυλομεσίτες αυτοί, ονομάζονται **“freight brokers”**. Αντίθετα, υπάρχουν ναυλομεσίτες με την ονομασία **“charter party brokers”**, το ενδιαφέρον των οποίων επικεντρώνεται στους όρους της μεταφοράς, που θα συμπεριλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο και απλά επιδιώκουν ο ναύλος να βρίσκεται στα τρέχοντα επίπεδα του ναύλου της αγοράς.

- Επιπλέον, οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε κατηγορίες και ανάλογα με το αντικείμενο της απασχόλησής τους. Δηλαδή, όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην υγρού φορτίου, ονομάζονται **“tanker brokers”**, ενώ όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου **“dry cargo brokers”**.

- Τέλος, υπάρχουν οι ναυλομεσίτες, οι οποίοι ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυλαγορά ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου **“containership brokers”** και εκείνοι που αποκλειστική τους ενασχόληση είναι ένας συγκεκριμένος τύπος φορτίου **“gas brokers.”** Το ναυτιλιακό επάγγελμα του **διαχειριστή (operator)**, έχει πολύ μεγάλη σημασία στο χώρο της ναυλαγοράς και προϋποθέτει άριστη γνώση των συνθηκών της. Οι διαχειριστές, εξασφαλίζουν κέρδος, είτε υποναυλώνοντας, είτε υποκαθιστώντας πλοία και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

i) **Ο διαχειριστής πλοίου (ship’s operator)**, ναυλώνει αρχικά ένα πλοίο από έναν πλοιοκτήτη, καταβάλλοντας του τον αντίστοιχο ναύλο και στη συνέχεια το υποναυλώνει σε έναν άλλο ναυλωτή, με υψηλότερο όμως ναύλο. Ουσιαστικά λοιπόν, εξασφαλίζει το κέρδος του, από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο πλήρωσε αυτός στον πλοιοκτήτη και του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει αυτός από το ναυλωτή. Βέβαια, προκειμένου να είναι νόμιμη αυτή η διαδικασία, πρέπει να υπάρχει σχετικός όρος ναυλοσύμφωνο, που να δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή, να υποναυλώσει (subcharter) το πλοίο σε τρίτο. Τα δικαιώματα, καθώς και οι υποχρεώσεις του νέου ναυλωτή, ο οποίος ονομάζεται **“υποναυλωτής”**, ρυθμίζονται με ναυλοσύμφωνο μεταξύ αυτού και του αρχικού ναυλωτή (του διαχειριστή του πλοίου δηλαδή), ενώ τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αρχικού ναυλωτή έναντι του πλοιοκτήτη, παραμένουν ακριβώς όπως είχαν συμφωνηθεί στο αρχικό ναυλοσύμφωνο.

ii) **Ο διαχειριστής φορτίου (cargo’s operator)**, ο οποίος αναλαμβάνει την θαλάσσια μεταφορά κάποιου φορτίου, έναντι είσπραξης ναύλου και στη συνέχεια αναθέτει τη μεταφορά του φορτίου αυτού σε κάποιο τρίτο πρόσωπο, έναντι καταβολής ναύλου,

με την προϋπόθεση βέβαια, ότι το πρόσωπο αυτό διαθέτει το κατάλληλο πλοίο για τη συγκεκριμένη μεταφορά. Έτσι, πραγματοποιεί την υποχρέωσή του να φτάσει το μεταφερόμενο φορτίο στον προορισμό του, την καθορισμένη χρονική περίοδο και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το κέρδος του, το οποίο προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και του χαμηλότερου ύψους του ναύλου, τον οποίο καταβάλλει στο πρόσωπο, το οποίο εντέλει πραγματοποίησε τη μεταφορά. Η ιδιότητα του **ναυτικού πράκτορα (shipping agent)**, έχει ιδιαίτερες αρμοδιότητες στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς είναι απαραίτητος για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Ουσιαστικά, ο ναυτικός πράκτορας (με την προϋπόθεση ότι έχει οργανωμένη εγκατάσταση), αναλαμβάνει κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη, την άσκηση με αντιμισθία ή προμήθεια, της αντιπροσώπευσής του σε συγκεκριμένο λιμάνι ή λιμάνια, προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες σχετικές με το πλοίο.

Συνηθίζεται στη ναυτιλιακή πρακτική, να διορίζεται ένας γενικός ναυτικός πράκτορας σε μία χώρα, ο οποίος έχει ως κύρια αρμοδιότητά του να επιλέγει τους πράκτορες για τα μεγάλα λιμάνια της. Όσον αφορά στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται εκείνος ο οποίος κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει κατόπιν διορισμού από τον πλοιοκτήτη (ή και από το disponent owner), την άσκηση της πρακτόρευσης πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας επιπροσθέτως το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές. Τα θέματα τα οποία συνδέονται με τον καθορισμό του προσώπου του ναυτικού πράκτορα, ρυθμίζονται με ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο (agency clause). Το πρόσωπο, το οποίο θα ορίσει τον πράκτορα, καθορίζεται κατά τη διάρκεια της διαπραγματεύσεως για τη σύμβαση της ναυλώσεως. Αν μάλιστα, ο πλοιοκτήτης δεχτεί την ύπαρξη του όρου “..... the owners are to appoint agents nominated by the charterers.”, τότε ο ναυλωτής επιλέγει τον πράκτορα της προτίμησής του (charterer nominates the agent) και ο πλοιοκτήτης οφείλει να το διορίσει (shipowner appoints the agent), με αποτέλεσμα αυτός (ο νομικός πράκτορας δηλαδή) να ενεργεί ως ο νόμιμος αντιπρόσωπός του στο λιμάνι. Τα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι πολλά και σημαντικά και διαφοροποιούνται ανάμεσα στην ελεύθερη ναυτιλία και την αγορά γραμμών. Οι εισπραττόμενες από το ναυτικό πράκτορα αμοιβές, ονομάζονται δικαιώματα πρακτόρευσης (agency fees) και συνίστανται κατά κανόνα, σε ποσοστό υπολογιζόμενο είτε σε κάθε πράξη χωριστά, είτε συνολικά στον κύκλο εργασιών, τις οποίες πραγματοποίησε για κάθε πλοιοκτήτη, μέσα σ’ ένα καθορισμένο χρονικό

διάστημα. Ολοκληρώνοντας την ανάλυση των προσώπων, τα οποία μπορεί να παρεμβάλλονται σε μία σχέση ναύλωσης, χρήζει επίσης αναφοράς, η ναυτιλιακή ιδιότητα του **παραλήπτη του φορτίου** (receiver ή consignee ή consignataire ή Ladungsempfänger) στον τόπο προορισμού. Ο παραλήπτης του φορτίου, μπορεί να είναι ή ο ίδιος ο ναυλωτής, ή ο φορτωτής, ή ακόμη και κάποιο άλλο πρόσωπο. Στην περίπτωση διεθνών πωλήσεων, όπου τα εμπορεύματα γίνεται είτε να αποστέλλονται απευθείας στο όνομα του αγοραστή τους, είτε να πωλούνται από το ναυλωτή ή το φορτωτή κατά τη διάρκεια του πλου, ο παραλήπτης του φορτίου, είναι συνήθως ένα άλλο πρόσωπο. Το άρθρο 153, του ΚΙΝΔ, καθιερώνει εξ' ολοκλήρου υποχρέωση του παραλήπτη του φορτίου μαζί με το ναυλωτή, όσον αφορά στην καταβολή του ναύλου, αλλά και σε κάθε άλλη πρόσθετη παροχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

5.1 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)

Χρονοναύλωση πλοίου καλείται το είδος της ναύλωσης στο οποίο ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα έναντι χρηματικής αμοιβής, γνωστής ως μίσθωμα. Οι χρονοναυλώσεις διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο και τον σκοπό απασχόλησης του πλοίου, καθώς επίσης τον τόπο και χρόνο παράδοσης – επαναπαράδοσής του:

- **Χρονοναύλωση ταξιδιού:** ²⁸Μοιάζει με την ναύλωση ταξιδιού, αφού το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η διαφορά είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά ημέρα για το χρόνο απασχόλησης του πλοίου, αντί ναύλου ανά μονάδα φορτίου, όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού.
- **Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού:** Είναι μία μικτή μορφή ναύλωσης, καθώς ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή που το παρέλαβε.
- **Περιοδική χρονοναύλωση:** Είναι η συνήθης χρονοναύλωση, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μιας

²⁸Γ.Π Βλάχος, Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011

συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκόσμια. Η επαναπαράδοση γίνεται σε συμφωνημένη γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος μπορεί να διαρκεί από λίγες ημέρες μέχρι χρόνια.

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

Πολλές φορές, συνηθίζεται τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές ανανέωσης της ναύλωσης όπως για παράδειγμα ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης να δικαιούται να ζητήσει παράταση της χρονοναύλωσης για ορισμένο χρόνο, με τους ίδιους ή αναθεωρημένους όρους ή με όρους που θα συμφωνηθούν αμοιβαία. Μολονότι τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματευθούν το συμβόλαιο με όποιον τρόπο θέλουν, είναι σύνηθες να υιοθετούν ένα από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης τα οποία έχουν εγκριθεί από αρμόδιους οργανισμούς.

5.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η αποδοτικότητα του ναυλωμένου πλοίου είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της χρονοναύλωσης. Κατά τις διαπραγματεύσεις, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να δώσει ακριβείς και αξιόπιστες πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, ώστε ο τελευταίος να σχηματίσει μία σαφή εικόνα της τρέχουσας κατάστασης και εμπορικής αξίας του πλοίου.

Οι σημαντικότερες πληροφορίες είναι²⁹ η μεταφορική ικανότητα του πλοίου, το βύθισμα, η ηλικία, τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η εθνικότητα, η κλάση, οι καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου και άλλα.

²⁹ Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,”

Η περιγραφή του πλοίου είναι μεγαλύτερης σπουδαιότητας στις διαπραγματεύσεις της χρονοναύλωσης, σε σύγκριση με την περίπτωση της ναύλωσης κατά ταξίδι. Επιπλέον στην περίπτωση περιγραφής ενός δεξαμενόπλοιου απαιτούνται περισσότερες λεπτομέρειες από ότι στη περιγραφή ενός πλοίου ξηρού φορτίου.

Συνήθως στη ναύλωση ταξιδιού είναι εκ των προτέρων γνωστά στο ναυλωτή και πλοιοκτήτη το είδος του φορτίου και τα λιμάνια που θα προσεγγίσει το πλοίο για να φορτοεκφορτώσει, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να ζητούν συγκεκριμένες πληροφορίες. Στη χρονοναύλωση, συνήθως το είδος του φορτίου και τα λιμάνια φόρτωσης / εκφόρτωσης δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να μην αρκούνται στο μέγεθος των πληροφοριών που δίνονται στη ναύλωση ταξιδιού και να απαιτούν περισσότερες λεπτομέρειες.

Μεγαλύτερη σημασία δίνεται στη συμφωνία του πλοίου με τις αναφορές του ναυλοσυμφώνου στην ταχύτητα, την κατανάλωση καυσίμων και τη μεταφορική ικανότητά του. Στην καθημερινή πρακτική, εμπορικοί λόγοι απαιτούν η περιγραφή της ταχύτητας να έχει ισχύ κατά την ημέρα της παράδοσης του πλοίου, παρά κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσης.³⁰ Επίσης ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα διατηρήσει σε όλη τη διάρκεια της ναύλωσης την ταχύτητα, την κατανάλωση καυσίμων και τη μεταφορική ικανότητα που περιγράφονται στο ναυλοσύμφωνο, ενώ σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, εγγυάται ότι το πλοίο θα έχει αυτά τα χαρακτηριστικά μόνο κατά την παράδοσή του στο ναυλωτή. Στη πράξη πάντως, ένας πρόσθετος όρος του ναυλοσυμφώνου σχεδόν πάντα επιβάλλει τη διατήρηση της συμφωνηθείσας ταχύτητας σε όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσης.

Στην περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή ή μη συμφωνίας του πλοίου με τις αναφορές του ναυλοσυμφώνου, θα πρέπει να αναζητηθεί η αιτία και η πρόθεση του πλοιοκτήτη. Πρόθεση του πλοιοκτήτη να παραπλανήσει το ναυλωτή οδηγεί σε ακύρωση του συμβολαίου από το ναυλωτή, ενώ σε περίπτωση που δεν υπάρχει πρόθεση του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημιώσεις. Συνήθως η αποζημίωση ορίζεται ως η διαφορά του μισθώματος που προσφέρει η τρέχουσα αγορά σε ένα πλοίο με τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο ναυλοσύμφωνο και του μισθώματος που προσφέρει στο

³⁰ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

ναυλωμένο πλοίο. Σε περίπτωση παραβίασης της περιγραφόμενης ταχύτητας η αποζημίωση του ναυλωτή μπορεί να έχει τη μορφή μη πληρωμής του μισθώματος και του αντίστοιχου κόστους καυσίμων για τον πρόσθετο χρόνο που δαπανήθηκε λόγω της μειωμένης ταχύτητας του πλοίου.

Τις περισσότερες φορές, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα διαμάχης μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σε περίπτωση διαφορών για τα χαρακτηριστικά του πλοίου, κάθε αναφορά μπορεί να περιλαμβάνει τη λέξη “περίπου” ή μία αντίστοιχη φράση η οποία προσδίδει ανεκτικότητα 5% στο χαρακτηριστικό του πλοίου που περιγράφεται. Παρομοίως για αναφορές ταχύτητας προστίθενται ανάλογες φράσεις οι οποίες απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση διατήρησης της αναφερόμενης ταχύτητας σε καταστάσεις δυνατών ανέμων.

5.1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Στα χρονοναυλοσύμφωνα σχετικά με τις διαδικασίες φόρτωσης - εκφόρτωσης περιλαμβάνονται όροι που αναφέρονται σε ολόκληρη τη διαδικασία φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου.³¹ Δεν καλύπτουν μόνο τη μηχανική διαδικασία χειρισμού του εξοπλισμού του πλοίου, αλλά και θέματα εργασίας των στοιβαδόρων. Από τους παραπάνω όρους προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης μέσω του πλοιάρχου, είναι υπεύθυνος για τους στοιβαδόρους και την επίβλεψη της φορτοεκφόρτωσης.

Ο πλοιοκτήτης φέρει την ευθύνη για ζημιές οφειλόμενες σε αμέλεια των στοιβαδόρων κατά τη φόρτωση, στοιβασία, διευθέτηση και εκφόρτωση του φορτίου, ενώ πρόσθετα τον υποχρεώνει να αποζημιώσει το ναυλωτή προς αποκατάσταση των ζημιών. Ο πλοιοκτήτης σε αυτή την περίπτωση είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο πλοίο ή και στο φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, λόγω λανθασμένης στοιβασίας του φορτίου επί του πλοίου. Φυσικά, εάν ενέργεια του ναυλωτή σε κάποια από τις παραπάνω διαδικασίες

³¹ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

προκαλέσει ζημιά ή απώλεια, τότε κρίνεται εκείνος υπεύθυνος για την αποκατάστασή τους.

5.1.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Συγκεκριμένοι όροι στο χρονοναυλοσύμφωνο καθορίζουν τη χρονική έκταση της ναύλωσης εκφρασμένη σε ημέρες, μήνες, χρόνια ή και σε συνδυασμό αυτών. Είναι γνωστό και κατανοητό ότι οι κινήσεις του πλοίου σε μία χρονοναύλωση δεν μπορούν να είναι σχεδιασμένες με τέτοια ακρίβεια, ώστε να εξασφαλίζεται η άφιξη του πλοίου στο λιμάνι επαναπαράδοσης κατά την ημερομηνία λήξης της ναύλωσης. Προβλήματα ανακύπτουν όταν, προγραμματίζοντας το τελευταίο ταξίδι, το πλοίο φτάνει στο λιμάνι επαναπαράδοσης άλλοτε νωρίτερα και άλλοτε αργότερα από το χρονικό όριο λήξης της ναύλωσης. Για την αποφυγή τέτοιων προβλημάτων, η βασική περίοδος της ναύλωσης και η ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου περιγράφονται με τη λέξη “περίπου”. Συνηθίζεται δε να αναφέρεται μία συγκεκριμένη περίοδος (δεκαπέντε ημέρες νωρίτερα ή αργότερα) ή κάτι παρόμοιο.

Με τη χρονοναύλωση του πλοίου, σκοπός του ναυλωτή είναι να αυξήσει τα έσοδά του είτε με απασχόληση του πλοίου στο εμπόριο γραμμών ή με υποναύλωσή του για επιμέρους χρονοναυλώσεις ή συγκεκριμένα ταξίδια. Σκοπός του ναυλωτή είναι σχεδιάσει ένα συνδυασμό ταξιδιών, ο οποίος θα του αποφέρει την πιο κερδοφόρα χρήση του πλοίου και στη συνέχεια να το επιστρέψει στο λιμάνι επαναπαράδοσης κατά τη συμφωνημένη ημερομηνία.³² Για να γίνουν τα παραπάνω, το χρονοναυλοσύμφωνο πολλές φορές παρέχει το δικαίωμα στο ναυλωτή να παρατείνει την περίοδο ναύλωσης. Η ενεργοποίηση αυτής της επιλογής εξαρτάται από τις εξελίξεις της ναυλαγοράς. Εάν οι ναύλοι είναι πτωτικοί, οι ναυλωτές δεν θα επιδιώξουν παράταση του χρόνου της ναύλωσης. Πιθανότατα θα επιλέξουν ένα άλλο πλοίο ή θα παραμείνουν με το ίδιο ζητώντας χαμηλότερη τιμή από την προηγούμενη ναύλωση. Εάν οι ναύλοι είναι ανοδικοί θα επιδιώξουν παράταση του χρόνου της ναύλωσης, γιατί με αυτό τον τρόπο θα επιτύχουν ναύλο χαμηλότερο της αγοράς.

³² . Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997

Ειδικά εάν υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ του συμφωνημένου ναύλου και του ναύλου που επικρατεί στην αγορά, δημιουργούνται έντονες διαμάχες μεταξύ ναυλωτή – πλοιοκτήτη για τη χρονική περίοδο. Όταν ο ναύλος του ναυλοσυμφώνου είναι υψηλότερος του ναύλου της αγοράς, οι ναυλωτές προσπαθούν να επαναπαραδώσουν το πλοίο όσο το δυνατό πιο γρήγορα, ενώ όταν ο ναύλος της αγοράς είναι υψηλότερος από αυτόν του ναυλοσυμφώνου, τότε οι ναυλωτές προσπαθούν να το κρατήσουν όσο το δυνατόν περισσότερο.

Γενικά, όταν στο ναυλοσύμφωνο συμπεριλαμβάνεται ρήτρα που καθορίζει με ακρίβεια τα χρονικά περιθώρια της ναύλωσης, τότε ο παράγοντας χρόνος θεωρείται ουσιώδες συστατικό της ναύλωσης. Σε αυτή την περίπτωση, εάν ο ναυλωτής δεν υπακούσει στους όρους του ναυλοσυμφώνου και επαναπαραδώσει το πλοίο πέρα των χρονικών ορίων, τότε θεωρείται ότι έσπασε το συμβόλαιο. Αντίθετα, όταν η χρονική διάρκεια δεν προσδιορίζεται με μεγάλη ακρίβεια, τότε ο νόμος δεν είναι τόσο αυστηρός με το ναυλωτή και του δίνει στην επαναπαραγωγή ένα περιθώριο χρονικής απόκλισης της τάξης του 5% (περίπου δύο εβδομάδες σε ναύλωση δώδεκα μηνών).

5.1.4 ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (CONVENIENT PORTS)

Συνήθως στα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνονται όροι που αναφέρονται σε ασφαλή λιμάνια. Όταν υπάρχει τέτοιος όρος ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να απασχολήσει το υπό ναύλωση πλοίο μεταξύ ασφαλών λιμένων. Ο όρος αυτός αφορά κάθε λιμάνι στο οποίο το πλοίο μπορεί να εισέλθει, να το χρησιμοποιήσει και να φύγει με ασφάλεια. Όταν σε ένα λιμάνι χρειάζεται κάτι παραπάνω από τις συνήθεις ναυτικές γνώσεις και ικανότητες για να αποφευχθεί ζημιά από ενδεχόμενο κίνδυνο, τότε το λιμάνι χαρακτηρίζεται ως ανασφαλές. Ένας προσωρινός κίνδυνος δεν θεωρείται στοιχείο για να χαρακτηριστεί το λιμάνι ανασφαλές, με την προϋπόθεση ότι μια τέτοια κατάσταση δε διαρκεί πολύ χρόνο. Ένα λιμάνι θα θεωρηθεί ανασφαλές, εάν η εμπορική καθυστέρηση είναι τέτοια που οδηγεί σε ματαίωση της ναύλωσης. Μεγάλη σημασία δίνεται στη χρονική στιγμή και διάρκεια κατά την οποία το λιμάνι θεωρείται και παραμένει ασφαλές. Είναι δυνατόν το λιμάνι να είναι ασφαλές τη χρονική στιγμή του ορισμού του από το ναυλωτή, και ανασφαλές τη στιγμή που θα χρησιμοποιηθεί από το πλοίο, όπως και αντίστροφα. Σε κάθε περίπτωση, όταν υπάρχει ρητή ή υπονοούμενη υποχρέωση του ναυλωτή να ορίσει

ασφαλή λιμάνια, θα πρέπει κατά τη στιγμή της εντολής του ναυλωτή, το λιμάνι να αναφέρεται ότι θα είναι ασφαλές κατά τη μελλοντική χρονική στιγμή της άφιξης, παραμονής και αναχώρησης του πλοίου από αυτό.

Στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής εκτός από την πρωταρχική του υποχρέωση να ορίσει ασφαλή λιμάνια φόρτωσης – εκφόρτωσης, έχει δευτερεύουσα υποχρέωση να ονομάσει άλλο ασφαλές λιμάνι, εφόσον το αρχικό κρίθηκε ανασφαλές.

Σχετικά με τα ασφαλή λιμάνια μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις:

- Πρωταρχική ³³υποχρέωση του ναυλωτή είναι να δώσει εντολή στο πλοίο να προσεγγίσει ένα λιμάνι, το οποίο, κατά τη στιγμή της εντολής, αναμένεται ότι θα είναι ασφαλές όταν θα χρησιμοποιηθεί από το πλοίο. Εάν πλησιάζοντας σε αυτό το λιμάνι προκύψουν νέες συνθήκες που καθιστούν το λιμάνι ανασφαλές, ο ναυλωτής έχει δευτερεύουσα υποχρέωση να δώσει νέα εντολή για άλλο λιμάνι, το οποίο εκτιμάται ότι θα είναι μελλοντικά ασφαλές.
- Εάν ο ναυλωτής θεωρήσει ένα λιμάνι προορισμού το οποίο αρχικά είναι ασφαλές, αλλά κάποιο απρόβλεπτο και αφύσικο γεγονός δημιουργήσει συνθήκες που το καθιστούν ανασφαλές, με αποτέλεσμα το πλοίο να πάθει ζημιές, να καθυστερήσει ή να καταστραφεί, τότε ο ναυλωτής δεν ευθύνεται.
- Όταν το πλοίο, έχει εισέλθει στο λιμάνι και νέες συνθήκες το καθιστούν ανασφαλές, εάν το πλοίο είναι αδύνατο να φύγει από το λιμάνι αποφεύγοντας τους κινδύνους, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υπεύθυνος να ονομάσει άλλο λιμάνι.
- Εάν το πλοίο έχει εισέλθει στο λιμάνι όταν εμφανιστούν νέοι κίνδυνοι που το καθιστούν ανασφαλές, τότε εάν το πλοίο είναι δυνατόν να φύγει από το λιμάνι για να αποφύγει ενδεχόμενες ζημιές, θα πρέπει ο ναυλωτής να ονομάσει ένα άλλο ασφαλές λιμάνι έστω και αν έχουν ξεκινήσει ήδη οι διαδικασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Όταν ο ναυλωτής κατευθύνει το πλοίο σε λιμάνι μη ασφαλές, τότε ο υπεύθυνος θα πρέπει να αναζητηθεί ανάμεσα στον πλοίαρχο και το ναυλωτή. Εάν ο

³³ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

καπετάνιος δεν ενήργησε λογικά, αλλά ενώ γνώριζε την κατάσταση στο λιμάνι ακολούθησε τις οδηγίες του ναυλωτή, τότε ο πλοιοκτήτης έχει μικρές πιθανότητες αποζημίωσης για ζημιές οφειλόμενες στο ανασφαλές λιμάνι. Αυτό όμως, δε σημαίνει ότι ο ναυλωτής απαλλάσσεται της ευθύνης για την ασφάλεια των λιμανιών που έχει ορίσει ή ότι ο πλοιοκτήτης παραιτείται του δικαιώματός του να αξιώσει αποζημίωση

5.1.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Συγκεκριμένοι όροι στο ³⁴ναυλοσύμφωνο θα αναφέρονται στις υποχρεώσεις του ναυλωτή κατά τη διάρκεια των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου. Τέτοιοι είναι οι όροι σύμφωνα με τους οποίους ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου κάτω από την επίβλεψη και ευθύνη του καπετάνιου. Επιπλέον ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος να ορίσει και να μισθώσει τους κατάλληλους εργάτες στη ξηρά, εφόσον απαιτηθούν.

Συμπερασματικά, όταν προβλέπονται οι παραπάνω όροι στο ναυλοσύμφωνο, ο ναυλωτής θα αναλαμβάνει την ευθύνη της πραγματοποίησης αλλά και το κόστος των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης.

5.1.6 ΦΟΡΤΙΑ ΥΨΗΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Στην περίπτωση γενικού φορτίου, είναι χρήσιμο να περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένοι όροι που σχετίζονται με τα επικίνδυνα φορτία. Φορτία τα οποία μπορούν να χαρακτηρισθούν ως επικίνδυνα είναι αυτά που είτε θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των εργατών, είτε προκαλούν κράτηση του πλοίου λόγω νομικών εμποδίων σχετικών με τη φόρτωση και μεταφόρτωσή τους. Οι όροι του ναυλοσυμφώνου, που αφορούν τα επικίνδυνα φορτία, υποχρεώνουν το ναυλωτή να αποφύγει τη φόρτωση τέτοιων φορτίων επί του πλοίου. Ο ναυλωτής κρίνεται υπεύθυνος σε περίπτωση ζημιάς, καθυστέρησης του πλοίου ή

³⁴ Institute of chartered shipbrokers: "Shipping Business," 2003
3.(Prubmann) - Rabe, "Seehandelsrecht," έκδ. 4η, 2000.

τραυματισμού οποιουδήποτε ατόμου, λόγω φόρτωσης επικίνδυνου φορτίου χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση προς λήψη μέτρων. Ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να δώσει ειδοποίηση για λήψη προστατευτικών μέτρων μόνο όταν ο πλοιοκτήτης ή το πλήρωμα γνωρίζουν ή όφειλαν να γνώριζαν την επικίνδυνη φύση του φορτίου.

Ακόμα και στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο δεν περιλαμβάνει όρους που αφορούν τα επικίνδυνα φορτία, ο ναυλωτής υποχρεούται να αποφύγει την φόρτωση αυτών επί του πλοίου χωρίς προηγούμενη έγκριση του πλοιοκτήτη. Σε αντίθετη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα ακύρωσης της ναύλωσης. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η υποχρέωση του ναυλωτή να μη φορτώσει επικίνδυνα αγαθά είναι ισχυρός υπονοούμενος όρος.

Στα σημερινά ναυλοσύμφωνα υπάρχει συνήθως ρήτρα που επιτρέπει στο ναυλωτή να φορτώνει επικίνδυνα φορτία σε ποσοστό έως και 5% της χωρητικότητας του πλοίου, αλλά πάντα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

5.1.7 Ο ΤΟΠΟΣ Κ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

Υποχρέωση του ναυλωτή είναι να ³⁵επαναπαράδωσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη στο συμφωνημένο μέρος και κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Ο ναυλωτής θα πρέπει να ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη (τουλάχιστον δέκα ημέρες πριν την εκτιμώμενη ημερομηνία επαναπαράδοσης) για το λιμάνι και τον ακριβή εκτιμώμενο χρόνο επαναπαράδοσης του πλοίου. Από τον σχετικό όρο προκύπτει η υποχρέωση του ναυλωτή να παραδώσει το πλοίο στο λιμάνι επαναπαράδοσης, το οποίο συνήθως επιλέγεται από τον ναυλωτή. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής επαναπαράδωσει το πλοίο σε μέρος διαφορετικό από το συμφωνημένο, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να κρατήσει το πλοίο του απασχολημένο στη ναύλωση, μέχρι το πλοίο να φτάσει στη συμφωνημένη περιοχή επαναπαράδοσης. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη δίνοντάς του το ποσό του μισθώματος που θα κερδιζόταν εάν το ναυλωμένο ταξίδι είχε ολοκληρωθεί.

³⁵ Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης (Εκδόσεις J&J Hellas, 1999). (για τα φορτία στο κεφ 1)

Επιπλέον, ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να επαναπαραδώσει το πλοίο μέσα στη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Οι κινήσεις του πλοίου σε μία χρονοναύλωση δεν μπορούν να είναι σχεδιασμένες με τέτοια ακρίβεια, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο θα είναι έτοιμο προς επαναπαραδοση την ημερομηνία λήξης της ναύλωσης. Έτσι, διάφορα προβλήματα ανακύπτουν όταν προγραμματίζοντας το τελευταίο ταξίδι, άλλοτε το πλοίο φτάνει νωρίτερα από το συμφωνημένο χρονικό όριο και άλλοτε αργότερα.

Σε περίπτωση που ο ναυλωτής επαναπαραδώσει το πλοίο νωρίτερα από την προβλεπόμενη στο ναυλοσύμφωνο ημερομηνία, ο πλοιοκτήτης δεν έχει δικαίωμα να αρνηθεί την παραλαβή. Αντίθετα έχει υποχρέωση να αναζητήσει εναλλακτική απασχόληση για το πλοίο του και μόνο αν τελικά αποτύχει ή βρει απασχόληση με χαμηλότερα έσοδα σε σχέση με την προηγούμενη, έχει δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση από το ναυλωτή.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει αναφορά στο τελευταίο ταξίδι του πλοίου πριν την επαναπαραδόσή του. Εάν ο ναυλωτής πρόκειται να στείλει το πλοίο σε τελευταίο ταξίδι το οποίο δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του χρόνου της ναύλωσης, τότε ο ναυλωτής υποχρεούται να ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη και αν ο τελευταίος αρνηθεί ζητώντας εναλλακτική λύση, ο ναυλωτής οφείλει να συμμορφωθεί. Στην αντίθετη περίπτωση, η συμπεριφορά του θα θεωρηθεί σαν παραβίαση του συμβολαίου, οπότε ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να προχωρήσει σε νέα ναύλωση και να ζητήσει αποζημιώσεις.

Εάν ο πλοιοκτήτης συμφωνήσει να πραγματοποιηθεί το ταξίδι γνωρίζοντας ότι δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί εντός των χρονικών ορίων της ναύλωσης, τότε ο ναυλωτής θα πρέπει να πληρώσει μίσθωμα σύμφωνα με αυτό της τρέχουσας αγοράς για τον επιπρόσθετο χρόνο ως την ολοκλήρωση της ναύλωσης, όταν το μίσθωμα της αγοράς είναι μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο στο ναυλοσύμφωνο. Σε αντίθετη κατάσταση της ναυλαγοράς, ο πλοιοκτήτης δικαιούται το μίσθωμα του ναυλοσυμφώνου για την πρόσθετη περίοδο ναύλωσης.

Όταν δεν προβλέπεται κάτι αντίθετο στο ναυλοσύμφωνο, αν κατά την αναχώρηση του πλοίου για το τελευταίο ταξίδι λογικά αναμένεται ότι αυτό θα έχει ολοκληρωθεί ως την ημερομηνία επαναπαραδόσης του πλοίου, αλλά για λόγους πέρα από την ευθύνη των συμβαλλομένων το πλοίο καθυστερήσει, τότε ο ναυλωτής

υποχρεώνεται να πληρώσει μίσθωμα σύμφωνα με αυτό του ναυλοσυμφώνου για τον πρόσθετο χρόνο μέχρι την τελική επαναπαράδοση. Επιπλέον, οφείλει να πληρώσει αποζημιώσεις για το πρόσθετο διάστημα, εάν το μίσθωμα της αγοράς είναι υψηλότερο από αυτό του ναυλοσυμφώνου κατά το εν λόγω διάστημα.

5.1.8 ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι ο ναυλωτής υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο στην ίδια καλή κατάσταση όπως ήταν κατά τη στιγμή της παραλαβής του, εξαιρουμένης της φυσικής φθοράς του. Η επισκευή ζημιών του πλοίου πριν την επαναπαράδοσή του στον πλοιοκτήτη δεν είναι υποχρέωση του ναυλωτή. Εάν η επαναπαράδοση γίνει με ζημιές οφειλόμενες σε παραβίαση κάποιου όρου του ναυλοσυμφώνου εκ μέρους του ναυλωτή ή σε αμέλεια προσώπων για τις πράξεις των οποίων ευθύνεται ο ναυλωτής, τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτήσει το κόστος των επισκευών και οποιαδήποτε ενδεχόμενη απώλεια κέρδους κατά τη χρονική διάρκεια των επισκευών.³⁶ Για το χρόνο της παραπάνω καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα απαίτησης αποζημίωσης και όχι το προβλεπόμενο από το ναυλοσύμφωνο μίσθωμα.

Επιπλέον, τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα συνήθως προβλέπουν την ποσότητα καυσίμων με την οποία το πλοίο θα πρέπει να επαναπαραδοθεί. Επίσης σε άλλο σημείο της ρήτηρας προβλέπεται ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων κατά την επαναπαράδοση, σύμφωνα με τις επαναπαραδοθείσες ποσότητες καυσίμων και τις επικρατούσες τιμές της αγοράς στο λιμάνι επαναπαράδοσης.

5.2 ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ (VOYAGE CHARTER)

Με τη ναύλωση αυτή, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από συμφωνημένα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, με καθορισμένο ποσό ναύλου, το ύψος του οποίου διαμορφώνεται

³⁶ Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης (Εκδόσεις J&J Hellas, 1999). (για τα φορτία στο κεφ. 1)

ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς. Τα δύο μέρη της ναύλωσης δύναται να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου και να επιφέρουν μεταβολές προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους.

5.2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Πριν την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται στην παροχή προς τον ναυλωτή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών που αφορούν το πλοίο του. Η περιγραφή του πλοίου περιλαμβάνει όνομα, διακριτικό σήμα, χρόνος ναυπήγησης, εθνικότητα, νεκρό βάρος, μικτή και καθαρή χωρητικότητα, ταχύτητα, βύθισμα, πλάτος, μήκος, εξοπλισμός χειρισμός φορτίου, σχεδιασμός και κατάσταση των χώρων υποδοχής του φορτίου, αριθμός και τύπος των αμπαριών και άλλα.

Η ανάγκη για λεπτομερή περιγραφή του πλοίου εξαρτάται από τις υπάρχουσες συνθήκες. Το μέγεθος των λεπτομερειών που αναφέρονται κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων έχει άμεση συνάρτηση με τον τύπο του φορτίου, τα λιμάνια που προσεγγίσει καθώς και τη θαλάσσια διαδρομή που θα ακολουθήσει.

Σε περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων εξετάζεται η πρόθεση του πλοιοκτήτη που μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την ακύρωση του συμβολαίου από τον ναυλωτή. Εάν τα ανακριβή στοιχεία έγιναν χωρίς πρόθεση ο πλοιοκτήτης υποχρεούται στην καταβολή αποζημίωσης στον ναυλωτή, εκτός αν αποδείξει ότι τα στοιχεία που έδωσε μέχρι που έκλεισε τη συμφωνία πίστευε ότι ήταν αληθή.

5.2.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Όροι που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο είναι η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη σύναψη της ναύλωσης και την ακριβή ημερομηνία αναχώρησης για το λιμάνι φόρτωσης. Οποιαδήποτε έλλειψη συμμόρφωσης με τις πιο πάνω αναφορές δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή να αξιώσει αποζημιώσεις και να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο. Το ταξίδι που πραγματοποιεί το πλοίο από το λιμάνι της τελευταίας απασχόλησης του ή το λιμάνι επισκευών, μετασκευών ή δεξαμενισμού του, με προορισμό ένα καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης καλείται προκαταρκτικό ταξίδι.

Μερικές φορές στο ναυλοσύμφωνο³⁷ αναφέρεται η ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι, έτοιμο για φόρτωση. Αυτή η ρητή αναφορά υποχρεώνει σιωπηλά το πλοίο να αναχωρήσει έγκαιρα από το λιμάνι που βρίσκεται, ώστε να προσεγγίσει το λιμάνι φόρτωσης την ορισμένη ημερομηνία. Ακόμα στην περίπτωση που ο ναυλωτής επιλέξει να φορτώσει το φορτίο έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημιώσεις για τα έξοδα τα έκανε λόγω της καθυστέρησης του πλοίου να φτάσει έγκαιρα στο λιμάνι αυτό. Όταν δεν καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο η παραπάνω ημερομηνία, θεωρείται ότι υπάρχει σιωπηλή συμφωνία ότι ο πλοιοκτήτης θα εκτελέσει το προκαταρκτικό ταξίδι σε εύλογο χρόνο χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση είναι αποδεκτή η ύπαρξη κάποιας καθυστέρησης, εντός λογικών ορίων. Είναι δύσκολο πολλές φορές να καθοριστεί ποιός χρόνος καθυστέρησης είναι λογικός και ποιός όχι. Γενικά ένας συνετός καπετάνιος που ελέγχει το ταξίδι και γνωρίζει τις συνθήκες που επικρατούν κάθε φορά και κρίνει ότι δεν μπορεί να αποφύγει μια καθυστέρηση για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου, τότε η καθυστέρηση είναι λογική. Εάν ο πλοιοκτήτης παραβιάσει την παραπάνω υποχρέωσή του και η παραβίαση αυτή είναι τέτοιας έκτασης και μορφής ώστε να επηρεάζει την εκτέλεση της συμφωνίας, ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί να φορτώσει το φορτίο επί του πλοίου.³⁸ Όταν η καθυστέρηση δεν είναι τέτοια ώστε να δικαιολογεί τη ματαίωση του σκοπού του ναυλοσυμφώνου, ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει το πλοίο προχωρώντας σε αγωγή για αποζημιώσεις λόγω ζημιών που υπέστη και οφείλονται σε αυτή τη καθυστέρηση.

Πολλές φορές χρησιμοποιείται στο ναυλοσύμφωνο ο επονομαζόμενος όρος *canceling clause*. Ο όρος αυτός προειδοποιεί τον πλοιοκτήτη ότι σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι την ορισμένη ημερομηνία, ο ναυλωτής δικαιούται να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο. Δεν εκχωρείται όμως στον ναυλωτή το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο, μέχρι την εκπνοή του χρόνου που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο ή στην περίπτωση που ο ίδιος έχει παραβιάσει κάποιο όρο του συμβολαίου. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να στείλει το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης ακόμη και αν είναι αδύνατο να φτάσει πριν την ημερομηνία

³⁷ Π. Δ. 11 / 2000 (ΦΕΚ 11Α')

³⁸ Institute of chartered shipbrokers: "Shipping Business," 2003
3.(Prubmann) - Rabe, "Seehandelsrecht," έκδ. 4η, 2000

ακύρωσης. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να εξαιρεθεί της ευθύνης του ή να μειώσει ως ένα βαθμό αυτή την υποχρέωσή του, εφόσον υπάρχουν απαλλακτικοί όροι στο ναυλοσύμφωνο και με την προϋπόθεση ότι το προκαταρκτικό ταξίδι αποτελεί μέρος του ναυλωμένου ταξιδιού. Οι απαλλακτικές ρήτρες απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από ενδεχόμενη ευθύνη, δεν του δίνουν όμως το δικαίωμα να υποστηρίξει ότι εκτέλεσε τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο, ενώ στην πραγματικότητα δεν τις έχει εκτελέσει. Σε περίπτωση απουσίας αναφερόμενου όρου, δεν υποχρεούται ο πλοιοκτήτης να κατευθύνει το πλοίο απ' ευθείας στο λιμάνι φόρτωσης, από τη γεωγραφική θέση που έχει κατά την ημέρα σύναψης της ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης είναι ελεύθερος να απασχολήσει το πλοίο του οπουδήποτε μεταξύ της ημέρας υπογραφής του ναυλοσυμφώνου και της ημέρας άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, αρκεί η απασχόληση αυτή να μην εμποδίσει το πλοίο να φτάσει έγκαιρα στο συμφωνημένο λιμάνι και να είναι έτοιμο για φόρτωση κατά την αναφερόμενη στο ναυλοσύμφωνο ημερομηνία. Ο πλοιοκτήτης θεωρείται υπεύθυνος για παραβίαση των υποχρεώσεών του, όταν απασχολήσει το πλοίο σε άλλη ναύλωση και είτε λόγω κινδύνων της θάλασσας είτε λόγω λανθασμένων υπολογισμών, το πλοίο δεν βρίσκεται στο συμφωνημένο λιμάνι έτοιμο προς φόρτωση, κατά την προκαθορισμένη ημερομηνία.

5.2.3 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ



<http://www.istockphoto.com/stock-photo-17135872-load-port.php>

Το πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει τον λιμάνι φόρτωσης όταν τελειώνει το προκαταρκτικό ταξίδι και εισέρχεται στο συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης, ντόκο,

προβλήτα ή σε μία ορισμένη γεωγραφική περιοχή του λιμανιού το συμφωνημένο χρόνο ή στιγμή.³⁹ Πιο συγκεκριμένα όταν το ναυλοσύμφωνο καθορίζει ότι το πλοίο θα πρέπει να προσεγγίσει μία συγκεκριμένη προβλήτα του λιμανιού, τότε θα πρέπει το πλοίο να ολοκληρώσει το προκαταρκτικό ταξίδι και να έχει προσεγγίσει κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο τη συγκεκριμένη προβλήτα για να θεωρηθεί ότι έχει τηρηθεί το ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο δεν αναφέρει κάποιο ειδικό μέρος του λιμανιού, αλλά ορίζει γενικότερα ένα λιμάνι φόρτωσης, τότε το πλοίο πρέπει, εάν δεν υπάρχει άμεσα διαθέσιμος ντόκος, να προσεγγίσει μία θέση εντός των φυσικών και εμπορικών ορίων του λιμένα, ώστε να είναι στη διάθεση του ναυλωτή. Η σπουδαιότητα της υποχρέωσης αυτής έγκειται στο γεγονός ότι από τη στιγμή που το πλοίο θα θεωρηθεί ότι έχει φτάσει στο λιμάνι, ξεκινά να μετρά ο συμφωνημένος χρόνος που έχει ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει τη φόρτωση.

Για να θεωρηθεί ότι ένα πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης βάσει του ναυλοσυμφώνου θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω τρεις προϋποθέσεις:

- Το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται εντός των γεωγραφικών ορίων του λιμανιού.
- Το πλοίο θα πρέπει να είναι σε θέση να βρεθεί άμεσα στη διάθεση του ναυλωτή, μόλις ενημερωθεί ότι υπάρχει κενή προβλήτα για φόρτωση.
- Το πλοίο θα πρέπει να είναι αγκυροβολημένο σε τοποθεσία του λιμανιού, όπου συνηθίζεται να περιμένουν πλοία αντίστοιχου τύπου και μεγέθους προς φόρτωση.

Ακόμα και αν κάποιες από τις παραπάνω προϋποθέσεις δεν συντρέχουν το πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης αρκεί να βρίσκεται στην άμεση και ουσιαστική διάθεση του ναυλωτή για φόρτωση.

Ο κίνδυνος καθυστέρησης στη περίπτωση του προκαταρκτικού ταξιδιού παραμένει στον πλοιοκτήτη, ενώ όσο το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι μοιράζεται μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Προκειμένου ο πλοιοκτήτης να αποφύγει την περίπτωση τέτοιου κινδύνου προτιμά να καθοριστεί στο ναυλοσύμφωνο ένα λιμάνι

³⁹ Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997.

και όχι μία συγκεκριμένη προβλήτα φόρτωσης. Στη συνέχεια, ζητά να συμπεριληφθεί στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένη ρήτρα που να μειώνει το μέγεθος του κινδύνου.

5.2.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Η φόρτωση αποτελεί μία διαδικασία που εκτελείται από κοινού από τον φορτωτή / ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη.⁴⁰ Ο ρόλος του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή στη διαδικασία φόρτωσης θα καθοριστεί είτε από τους συμφωνημένους όρους του ναυλοσυμφώνου ή από τη συνήθη πρακτική του λιμανιού. Εάν δεν υπάρχει αντίθετος όρος στο ναυλοσύμφωνο ή στην πρακτική του λιμανιού η φόρτωση, η στοιβάσια, η διευθέτηση, το δέσιμο και η προφύλαξη του φορτίου βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Από την άλλη καθήκον, ευθύνη αλλά και κόστος του ναυλωτή είναι να φέρει το φορτίο δίπλα στο πλοίο και στην άμεση διάθεση του φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού.

Οι ρητοί όροι των ναυλοσυμφώνων, όσον αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης και του κόστους φορτοεκφόρτωσης, μπορούν να διακριθούν σε δύο ευρείες κατηγορίες:

- Η ρήτρα gross terms ορίζει ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να παραλάβει το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης και να το παραδώσει στο λιμάνι εκφόρτωσης δίπλα στο πλοίο. Συνεπώς ευθύνεται για τη φόρτωση, εκφόρτωση, στοιβάσια και γενικά για το χειρισμό του φορτίου.
- Η ρήτρα free in out stowed trimmed ορίζει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση και τη στοιβάσια του φορτίου, ενώ ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη, κίνδυνο και κόστος σε ό,τι αφορά τις αναφερόμενες δραστηριότητες.

Στοιβάσια του φορτίου είναι η διαδικασία τοποθέτησης του ξηρού φορτίου στο κύτος του πλοίου. Με σωστή στοιβάσια επιτυγχάνουμε την καλύτερη και προσφορότερη εκμετάλλευση και την ασφαλέστερη μεταφορά του φορτίου. Πριν τη φόρτωση καταρτίζεται σχέδιο στοιβάσιας, το οποίο περιλαμβάνει λεπτομέρειες που αφορούν στη χωρητικότητα των διαμερισμάτων του κύτους, και πληροφορίες για τον τρόπο στοιβάσιας του φορτίου στα αμπάρια. Αφού ολοκληρωθεί η προετοιμασία

⁴⁰ Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997.

έναρξης της φόρτωσης, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εξασφαλίσει τη σωστή στοιβασία επί του πλοίου. Η στοιβασία του φορτίου πραγματοποιείται από τους στοιβαδόρους / λιμενεργάτες, ενώ είναι δικαιοδοσία και ευθύνη του πλοιάρχου η επίβλεψη όλων των λειτουργιών φόρτωσης και στοιβασίας έστω και αν δεν προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο. Αυτό σημαίνει ότι ακόμα και αν οι στοιβαδόροι επιλέγονται από τους ναυλωτές, ο πλοιοκτήτης δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη να φορτωθούν και να στοιβαστούν τα εμπορεύματα σωστά και με ασφάλεια. Ο πλοίαρχος προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφάλεια του πλοίου έχει καθήκον να εποπτεύει όλους τους χειρισμούς φόρτωσης και στοιβασίας. Εάν δεν εποπτεύει ή αν επιτρέπει ακατάλληλους τρόπους φόρτωσης, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για πράξεις ή παραλείψεις του. Η φόρτωση και η στοιβασία πρέπει να γίνουν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε το φορτίο να μην υποστεί ζημιά και το πλοίο να μην χάσει την ευστάθειά του. Κατά την στοιβασία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο συντελεστής της στοιβασίας, το βάρος και το είδος των εμπορευμάτων που θα φορτωθούν πρώτα.

Το είδος, το βάρος, ο αριθμός και ο όγκος των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο πλοίο καταγράφονται από τους μετρητές φορτίου.⁴¹ Μερικές φορές μετά την ολοκλήρωση της στοιβασίας εκδίδεται το πιστοποιητικό στοιβασίας μέσω του οποίου πιστοποιείται η σωστή και ασφαλής στοιβασία του φορτίου. Εάν τελικά ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής θα είναι υπεύθυνος για κακή στοιβασία θα εξαρτηθεί από τους σχετικούς όρους της ναύλωσης. Εάν δεν υπάρχει ρητός όρος, ο πλοιοκτήτης θα κρίνεται υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο πλοίο ή στο φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, λόγω λανθασμένης στοιβασίας του φορτίου ή λόγω υπερφόρτωσης. Φυσικά, εάν ενέργεια του ναυλωτή στην παραπάνω διαδικασία προκαλέσει ζημιά ή απώλεια, τότε κρίνεται εκείνος υπεύθυνος για την αποκατάστασή τους. Σε κάθε περίπτωση θα απαιτηθούν αποζημιώσεις από τους στοιβαδόρους.

Υπερφόρτωση του πλοίου είναι η φόρτωσή του με περισσότερο και βαρύτερο φορτίο από το επιτρεπόμενο για τη μεταφορική ικανότητά του, με συνέπεια να έχει

⁴¹ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

βύθισμα μεγαλύτερο από ότι επιτρέπει η γραμμή φόρτωσης. Η υπερφόρτωση διαπιστώνεται από την αρμόδια λιμενική αρχή, η οποία δεν χορηγεί την άδεια απόπλου του πλοίου. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να φορτώνει φορτίο στον ακάλυπτο χώρο του καταστρώματος του πλοίου εξαιτίας του κινδύνου να αρπαχθούν από τα κύματα ή να βραχούν, εκτός εάν κάτι τέτοιο προβλέπεται στα πλαίσια του συγκεκριμένου εμπορίου ή εκτός εάν προηγουμένως έχει την ρητή ή υπονοούμενη συγκατάθεση του ναυλωτή. Τα εμπορεύματα που στοιβάζονται στο κατάστρωμα παρουσιάζουν μία ιδιομορφία όσον αφορά τις απαιτήσεις γενικής αβαρίας. Σε περίπτωση που συμφωνηθεί μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης τότε τα άτομα που εμπλέκονται στη διαδικασία μεταφοράς των φορτίων αυτών υποχρεούνται να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα και ενημερωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ειδικότερα με βάση τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων. Φορτία που μπορούν να χαρακτηριστούν ως επικίνδυνα είναι αυτά που είτε θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των εργατών, είτε προκαλούν κράτηση του πλοίου λόγω νομικών εμποδίων σχετικών με τη φόρτωση και μεταφόρτωσή τους.

Απαραίτητες προϋποθέσεις ασφαλούς⁴² μεταφοράς και χειρισμού επικίνδυνων φορτίων είναι ο σωστός προσδιορισμός της ταυτότητάς τους, η κατάλληλη αναχαίτισή τους, η κατάλληλη συσκευασία τους, η κατάλληλη στοιβασία τους, η σωστή σημείωση των διακριτικών σημείων τους, η συνεχής επίβλεψη του φορτίου, των μηχανικών μερών του πλοίου και των χώρων υποδοχής του φορτίου από τον πλοίαρχο και η τήρηση των καταλλήλων εγγράφων.

Εάν το πλοίο πρέπει να φορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια, τότε το ναυλοσύμφωνο περιέχει έναν όρο (seaworthy trim) που υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να έχει δείξει την ανάλογη φροντίδα, ώστε το πλοίο να διατηρείται αξιόπλοο κατά το ταξίδι του από το ένα λιμάνι στο άλλο. Η έννοια seaworthy trim περιλαμβάνει τόσο την έννοια του ισοβύθιστου πλοίου όσο και την έννοια της σωστής συσκευασίας και στοιβασίας του φορτίου επί του πλοίου (προς αποφυγή του κινδύνου μετατόπισης

⁴² Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης (Εκδόσεις J&J Hellas, 1999). (για τα φορτία στο κεφ 1)

του φορτίου), ώστε το πλοίο να είναι ικανό να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε κίνδυνο στη θάλασσα κατά το πέρασμα του από το ένα λιμάνι φόρτωσης στο άλλο.

Ο πλοίαρχος κατά τη διάρκεια ή μετά τη διαδικασία φόρτωσης υποχρεούται να υπογράψει τη φορτωτική και να παραδώσει το πρωτότυπο αυτής στο φορτωτή. Η έκδοση φορτωτικής αποτελεί αποδεικτικό της φόρτωσης, της σύμβασης μεταφοράς αγαθών καθώς και ως έγγραφο που περιγράφει τα εμπορεύματα. Εκτός της φορτωτικής ο υποπλοίαρχος υπογράφει την απόδειξη παραλαβής, που αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των αγαθών.

5.2.5 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας φόρτωσης, ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να συνεχίσει την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου και τη γρήγορη προσέγγιση στο συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης.

Το ταξίδι του πλοίου από το τελευταίο λιμάνι φόρτωσης⁴³ με προορισμό το προγραμματισμένο λιμάνι εκφόρτωσης καλείται προγραμματισμένο ή συμφωνημένο ή εκτελούμενο ταξίδι μεταφοράς του φορτίου και πρέπει να εκτελεσθεί με όλη την κατάλληλη προσοχή και επιμέλεια. Το ταξίδι μεταφοράς του φορτίου τελειώνει όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο για τη διαδικασία εκφόρτωσης του φορτίου.

Οι υποχρεώσεις που προκύπτουν για τον πλοιοκτήτη με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι ακριβώς όμοιες με αυτές που περιγράφηκαν για το λιμάνι φόρτωσης. Ωστόσο δεν υποχρεούται ο πλοιοκτήτης να δώσει ειδοποίηση ετοιμότητας για εκφόρτωση στο λιμάνι εκφόρτωσης. Αποτελεί ευθύνη του παραλήπτη του φορτίου να αναζητήσει την άφιξη του πλοίου.

Αναφορικά με το συμφωνημένο ταξίδι οι δύο σπουδαιότερες υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη είναι:

- Η εκτέλεση του ταξιδιού χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

⁴³ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

- Η εκτέλεση του ταξιδιού χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις από τη συνήθη πορεία.

5.2.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Ο χρόνος της εκφόρτωσης θα ξεκινήσει από τη στιγμή που το πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο για εκφόρτωση. Κατά τη διαδικασία της εκφόρτωσης, οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη είναι παρόμοιες με εκείνες της φόρτωσης, εκτός από το γεγονός ότι η λειτουργία της εκφόρτωσης είναι μία αντίστροφη διαδικασία. Έχει την υποχρέωση της σωστής και ασφαλούς εκφόρτωσης και στοιβασίας του φορτίου από το πλοίο στην προβλήτα. Η ευθύνη, το κόστος και ο κίνδυνος της εκφόρτωσης ανήκουν στον πλοιοκτήτη, εάν δεν προβλέπεται κάτι αντίθετο από ρητό όρο του ναυλοσυμφώνου ή τη συνήθη πρακτική του λιμανιού εκφόρτωσης. Προς τούτο οι ρήτρες που αποσκοπούν στη μεταφορά της ευθύνης εκφόρτωσης στο ναυλωτή πρέπει να διατυπώνονται με ακρίβεια και σαφήνεια. Εάν το πλοίο πρέπει να εκφορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια, τότε το ναυλοσύμφωνο περιέχει όρο από τον οποίο πηγάζουν οι ίδιες ακριβώς υποχρεώσεις για τον πλοιοκτήτη, όπως περιγράφηκαν στην περίπτωση που το πλοίο θα πρέπει να φορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια

5.2.7 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ο γενικός κανόνας προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε. Σε περίπτωση ζημίας, απώλειας του φορτίου ή σε περίπτωση μη παράδοσής του ο παραλήπτης του φορτίου έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου ολοκληρώνεται όταν ολόκληρο το φορτίο είναι στην άμεση διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη του. Στην πράξη, στη διαδικασία εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου συμμετέχουν οι πράκτορες του πλοιοκτήτη και του παραλήπτη του φορτίου. Εδώ ο πλοιοκτήτης, εκτελεί πλήρως την υποχρέωση του να παραδώσει τα αγαθά, όταν αυτά περιέλθουν στα χέρια του αντιπροσώπου - πράκτορα του παραλήπτη τους.

5.2.8 Ο ΤΟΠΟΣ, Ο ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΠΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο τη συμφωνημένη χρονική περίοδο και στον ορισμένο από τον ναυλωτή τόπο εκφόρτωσης, ο οποίος μπορεί να είναι μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, ένα συγκεκριμένο λιμάνι, μία προβλήτα ή ένας ντόκος. Πολλές φορές, τα ναυλοσύμφωνα αναφέρουν εναλλακτικά λιμάνια που μπορεί να προσεγγίσει το πλοίο κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις όπως η περίπτωση που το αρχικό λιμάνι εκφόρτωσης έγινε ανασφαλές. Εάν δεν συμφωνείται κάτι συγκεκριμένο στο ναυλοσύμφωνο, υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, δίπλα από το πλοίο. Επίσης λαμβάνονται σοβαρά υπόψη και οι τυπικές πρακτικές διαδικασίες που τηρούνται σε ένα λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι δεν συγκρούονται με ρητό όρο του συμβολαίου. Εάν προβλέπεται η παράδοση του φορτίου σε φορτηγίδες, τότε υπεύθυνος να προμηθεύσει αυτές είναι ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου, ενώ η διαδικασία παράδοσης ολοκληρώνεται όταν το φορτίο τοποθετηθεί στη φορτηγίδα. Η παράδοση κάθε δέματος ή κιβωτίου φορτίου χαρακτηρίζεται άρτια σε όλα της τα μέρη, όταν η φορτηγίδα έχει φορτωθεί πλήρως και είναι έτοιμη για αναχώρηση.

Όταν ο πλοιοκτήτης καθυστερήσει να παραδώσει τα αγαθά στο συμφωνημένο λιμάνι, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση, η οποία υπολογίζεται βάσει της διαφοράς της τιμής που θα είχαν τα αγαθά εάν παραδίδονταν τη συμφωνημένη περίοδο και της τιμής που έχουν τα αγαθά την ημέρα παράδοσής τους στο λιμάνι εκφόρτωσης.

5.2.9 ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η φορτωτική είναι ένα κυρίαρχο έγγραφο που αντιπροσωπεύει τα αγαθά και αποτελεί τίτλο κυριότητάς τους. Η μεταβίβαση της φορτωτικής σε τρίτο πρόσωπο έχει σαν αποτέλεσμα την μεταβίβαση της κυριότητας των αγαθών στο πρόσωπο αυτό. Έτσι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όταν το φορτίο είναι σε μεταφορά, ο παραλήπτης του μπορεί να αποφασίσει να πουλήσει το φορτίο, οπότε και θα οπισθογραφήσει τη φορτωτική προς χάριν του αγοραστή. Ο τελικός δικαιούχος του φορτίου θα εμφανίσει ένα αντίτυπο της πρωτότυπης φορτωτικής στο λιμάνι εκφόρτωσης, με σκοπό την παραλαβή του φορτίου.

Ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, έχει την υποχρέωση να παραδώσει τα αγαθά στο πρόσωπο που αναγράφεται στη φορτωτική ή στους πράκτορες / αντιπροσώπους του.

Στην περίπτωση καθυστέρησης άφιξης της φορτωτικής στο λιμάνι εκφόρτωσης, δημιουργείται πρόβλημα στον πλοιοκτήτη - μεταφορέα, ο οποίος υποχρεούται να παραδώσει τα αγαθά στον παραλήπτη τους. Εάν ο μεταφορέας παραδώσει τα αγαθά, χωρίς την παρουσίαση της φορτωτικής, μπορεί να του ζητηθούν αποζημιώσεις για λανθασμένη παράδοση του φορτίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις ζητείται από τον πράκτορα του παραλήπτη να παραδώσει μία τραπεζική εγγύηση, με την οποία υπόσχεται να καλύψει κάθε ζημιά που μπορεί να προκύψει.

Εάν παρουσιασθούν δύο που έχουν από μία φορτωτική και απαιτούν την παραλαβή των αγαθών στο λιμάνι προορισμού, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παραδώσει τα αγαθά σε κανένα και να ζητήσει από το δικαστήριο διορισμό μεσεγγυούχου. Τα αγαθά αποθηκεύονται μέχρι το δικαστήριο να αποφανθεί ποιος είναι ο δικαιούχος.

Σε ορισμένα λιμάνια επιτρέπεται η παράδοση των φορτίων από τον πλοιοκτήτη να μην είναι προσωπική προς τον παραλήπτη ή τους πράκτορές του αλλά να παραδίδονται σε εταιρία που βρίσκεται στο λιμάνι, η οποία παραλαμβάνει και αποθηκεύει το φορτίο μέχρι τη στιγμή που αυτό θα ζητηθεί από τον νόμιμο δικαιούχο του. Ο πλοιοκτήτης επίσης απαλλάσσεται από την ευθύνη της προσωπικής παράδοσης των αγαθών, όταν αυτό προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κάτοχος όλων των αντιτύπων της φορτωτικής μπορεί να διατάξει την παράδοση των αγαθών σε διαφορετικό λιμάνι από το αρχικό. Τότε εκδίδεται νέα φορτωτική και παραδίδονται όλα τα παλιά αντίτυπα στον μεταφορέα.

5.3 ΝΑΥΛΩΣΗ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς⁴⁴ (CoA) καθορίζει ένα μικτό τύπο ναύλωσης, ο οποίος δανείζεται στοιχεία από τα άλλα είδη ναυλώσεων και κύρια από τη ναύλωση ταξιδιού. Τυπικά, το CoA αναγνωρίζεται ως ένας συγκριτικά νεότερος τύπος μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ο οποίος εφαρμόζεται σε ομογενή φορτία που πρόκειται να μεταφερθούν σε μεγάλες ποσότητες και σε μεγάλες χρονικές περιόδους, ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια και σε συγκεκριμένα ταξίδια.

Στο ναυλοσύμφωνο αυτό, ο πλοιοκτήτης υπόσχεται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ναυλωτή σε όγκο μεταφερομένων αγαθών μέσα σε μια χρονική περίοδο (συνήθως ένα ή περισσότερα χρόνια). Μέσα σε αυτό το διάστημα συμφωνείται συνήθως ένας αριθμός δύο ή περισσότερων φορτώσεων και ταξιδιών, χωρίς όμως να προσδιορίζεται συγκεκριμένο πλοίο που θα εκτελέσει τη ναύλωση. Ο ναύλος υπολογίζεται συνήθως με βάση τη μεταφερόμενη ποσότητα φορτίου και μπορεί να καταβάλλεται προκαταβολικά ή εκ των υστέρων, ανάλογα με τη συμφωνία.

Αυτή η μορφή ναύλωσης βρίσκει εφαρμογή τόσο στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων όσο και στη μεταφορά πετρελαίου. Επίσης δεν είναι σπάνιο να απαντώνται τέτοιες μορφές ναύλωσης στις αγορές γραμμών, καθώς και να χρησιμοποιούνται από ορισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων, προκειμένου να εκτελέσουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών.

Μερικά τυπικά παραδείγματα εργολαβικής μεταφοράς αγαθών δια της θαλάσσης είναι τα ακόλουθα:

- Ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει μία ποσότητα σιτάρι μεταξύ 150.000 και 300.000 μετρικών τόνων, από ένα λιμάνι προς κάποιο άλλο, σε μία χρονική περίοδο.
- Ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει όλο το πετρέλαιο που εισάγει ένας εισαγωγέας (ναυλωτής), με ελάχιστη ποσότητα 1.200.000 τόνους και μέγιστη 2.000.000 τόνους, κατά τη διάρκεια ενός έτους.

⁴⁴ Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,”

Τα παραπάνω παραδείγματα φανερώνουν τη σπουδαιότητα στοιχείου του χρόνου και του στοιχείου φορτίου. Συνήθως, το συμβόλαιο CoA καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από ένα έως μερικά χρόνια), τουλάχιστον δύο φορτώσεις και περισσότερα από ένα ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα και για ένα μόνο ταξίδι δεν εξαιρείται.

Όσον αφορά το φορτίο που μεταφέρεται με όρους CoA, είναι συνήθως ομογενές, ορισμένου τύπου και μεγάλων ποσοτήτων. Στο ναυλοσύμφωνο CoA ο καθορισμός συγκεκριμένου πλοίου δεν έχει σημασία για το ναυλωτή, αρκεί το πλοίο που θα επιλεγεί για τη μεταφορά να πληρεί κάποιες συμφωνημένες προδιαγραφές.

Κέντρο του ενδιαφέροντος είναι πάντα το φορτίο που θα πρέπει να μεταφερθεί από τον πλοιοκτήτη με ένα πλοίο της επιλογής του. Εάν κατά την εκτέλεση της ναύλωσης το πλοίο χαθεί, το συμβόλαιο δεν ακυρώνεται και ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να βρει άλλο πλοίο με όμοιες προδιαγραφές, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η μεταφορά του φορτίου.

Οι διαχειριστές ⁴⁵πλοίων τακτικών γραμμών χρησιμοποιούν συνήθως συγκεκριμένες φόρμες δικών τους ιδιωτικών συμβολαίων σε αυτόν τον τύπο ναύλωσης. Όταν επιλέγεται το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς προκειμένου να ικανοποιηθεί η ανάγκη του ναυλωτή για πολλαπλές φορτώσεις τα οφέλη που προκύπτουν είναι αμοιβαία και σημαντικά, καθώς μειώνεται ο χρόνος των επιμέρους διαπραγματεύσεων, αναπτύσσεται η συνεργασία των συμβαλλομένων μερών, προσφέρεται ευελιξία επιλογών και βελτιώνεται ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός και προγραμματισμός των δραστηριοτήτων και του κόστους. Ειδικότερα, μία τέτοια μορφή ναύλωσης παρέχει στο ναυλωτή – συνήθως ένα μεγάλο διεθνή βιομηχανικό οργανισμό – τη δυνατότητα να οργανώσει ένα αποτελεσματικό σύστημα, να μειώσει το κόστος μεταφοράς και χειρισμού του φορτίου, να σχεδιάσει τη διαχείριση των αποθεμάτων και να περιορίσει τις καθυστερήσεις. Επιπλέον, μέσα από μία μακροχρόνια ναύλωση CoA ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα σταθερού κόστους μεταφοράς για όλη την περίοδο της ναύλωσης, χωρίς όμως να αναλαμβάνει την εμπορική διαχείριση του πλοίου, όπως θα γινόταν σε μία χρονοναύλωση. Από την

⁴⁵ Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997

άλλη πλευρά, μία ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς παρέχει και στον πλοιοκτήτη - συνήθως ένα μεγάλο διαχειριστή πλοίων - σταθερή απασχόληση των πλοίων και σταθερό εισόδημα. Επιπλέον, ένα συμβόλαιο CoA προσφέρει συχνά στον πλοιοκτήτη περισσότερες ευκαιρίες για χρηματοδότηση νέων πλοίων, αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία στην απασχόληση του στόλου του.

Όταν τα συμβαλλόμενα μέρη διαπραγματεύονται τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς υιοθετούν στοιχεία της ναύλωσης ταξιδιού και της χρονοναύλωσης. Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων απαιτείται μεγάλη προσοχή, αφού είναι πολύ εύκολο να προκύψουν λάθη από τη χρήση διαφορετικών ναυλοσυμφώνων και όρων στον υπολογισμό κόστους και στην κατανομή των υποχρεώσεων μεταξύ πλοιοκτήτη – ναυλωτή. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν οποιαδήποτε κατανομή υποχρεώσεων επιθυμούν. Στην πράξη ωστόσο, έχει αναπτυχθεί ένας συγκεκριμένος τρόπος καταμερισμού των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε αυτόν τον τύπο ναύλωσης, ο οποίος ακολουθείται με μικρές παρεκκλίσεις κατά τις διαπραγματεύσεις.

5.3.1 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Μία ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς βασίζεται σε τέσσερις κύριους παράγοντες:

- Περίοδο ναύλωσης.
- Συνολική ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου.
- Αριθμό ταξιδιών.
- Τύπο των πλοίων.

Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης, ⁴⁶ο παράγοντας χρόνος και ο κίνδυνος πιθανής καθυστέρησης στην εκτέλεση των ταξιδιών επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη, καθώς η εμπορική διαχείριση των πλοίων παραμένει στον έλεγχο του (γεγονός που δεν συμβαίνει στη χρονοναύλωση και τη ναύλωση γυμνού πλοίου).

⁴⁶ Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,”

5.3.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Συνήθως, ⁴⁷η συνολική περίοδος του συμβολαίου σχετίζεται με τη συνολική ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί. Για πρακτικούς λόγους, η χρονική διάρκεια της ναύλωσης υπόκειται σε περιορισμούς. Ο ελάχιστος χρόνος μίας ναύλωσης CoA είναι συνήθως ο χρόνος εκτέλεσης τουλάχιστον δύο ταξιδιών, αφού σπάνια μία ναύλωση για την πραγματοποίηση ενός μόνο ταξιδιού αναγνωρίζεται ως CoA. Αντίστοιχα, υπάρχουν περιορισμοί στην πιθανή μέγιστη διάρκεια μιας τέτοιας ναύλωσης. Καθώς είναι δύσκολο για τα συμβαλλόμενα μέρη να προβλέψουν τις εξελίξεις των αγορών, του κόστους, της τεχνολογίας και της πολιτικής, είναι ασυνήθιστο για μία ναύλωση CoA να διαρκεί αυτούσια και χωρίς επαναδιαπραγματεύσεις για περισσότερο από 4 - 5 χρόνια. Για το λόγο αυτό, συμφωνείται συχνά η επαναδιαπραγμάτευση σημαντικών όρων του συμβολαίου σε τακτά χρονικά διαστήματα (συνήθως κάθε χρόνο). Σε αυτή την περίπτωση ωστόσο, θα πρέπει να συμφωνείται από την αρχή τί θα συμβεί εάν τελικά τα μέρη αποτύχουν να φτάσουν σε συμφωνία μετά την επαναδιαπραγμάτευση των όρων.

5.3.3 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Κατά τη μεταφορά του φορτίου, ο πλοιοκτήτης έχει τη γενική υποχρέωση να μεταφέρει τη συνολική ποσότητα του φορτίου ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια και εντός της χρονικής περιόδου του συμβολαίου, καθώς επίσης και την ειδική υποχρέωση να μεταφέρει μία συμφωνημένη ποσότητα φορτίου σε κάθε επιμέρους ταξίδι. Συνήθως η τελική ποσότητα φορτίου του κάθε επιμέρους ταξιδιού επιλέγεται από τον πλοιοκτήτη ανάμεσα από προσυμφωνημένα περιθώρια, ώστε να μπορεί να ορίσει το κατάλληλο πλοίο για τη συγκεκριμένη μεταφορά.

Ο πλοιοκτήτης δεν θεωρείται ότι έχει εκπληρώσει την υποχρέωση του για τη μεταφορά του φορτίου, εάν δεν μεταφέρει ολόκληρη τη συμφωνημένη ποσότητα κατά την περίοδο της ναύλωσης. Αν κατά το τελευταίο ταξίδι υπολείπεται προς μεταφορά μία ποσότητα φορτίου, που είτε είναι μικρότερη από τη συμφωνημένη

⁴⁷ Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997

ποσότητα των επιμέρους φορτώσεων ή δεν αποτελεί πλήρες φορτίο για το πλοίο, ο πλοιοκτήτης οφείλει να τη μεταφέρει προκειμένου να εκπληρώσει τη συμβατική του υποχρέωση. Για την προστασία του πλοιοκτήτη από τέτοια προβλήματα, το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει συχνά όρο που προσδιορίζει την ελάχιστη ποσότητα της τελευταίας φόρτωσης ή επιβάλλει τη φόρτωση πλήρους φορτίου σε κάθε περίπτωση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο που περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο. Ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεούται να μεταφέρει υποκατάστατο φορτίο διαφορετικό από αυτό που περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, παρά μόνο αν αυτό προβλέπεται από ρητό όρο του συμβολαίου ή έθιμο του συγκεκριμένου εμπορίου.

Τέλος, ενίοτε το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα – όχι υποχρέωση – να μεταφέρει το φορτίο που του παραδίδει ο ναυλωτής, μόνο αν το επιθυμεί.

5.3.4 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

Αναφορικά με τον⁴⁸ τύπο του φορτίου, στα περισσότερα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να φορτώσει μόνο ένα φορτίο, αν και ορισμένες φορές συμφωνείται να έχει δικαίωμα να φορτώσει περισσότερα από ένα διαφορετικά φορτία. Όσον αφορά την ποσότητα του φορτίου, ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να παραδώσει προς μεταφορά μία συνολική ποσότητα κατά τη διάρκεια του CoA, αλλά και μία συμφωνημένη ποσότητα για κάθε επιμέρους ταξίδι.

Τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς αφορούν συνήθως την μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακας και άλλα), ημικατεργασμένων προϊόντων (σίδηρος, προϊόντα ξυλείας και άλλα), τελικών προϊόντων (οχήματα) και καταψυγμένων ή μη τροφίμων (ψάρια, κρέας, φρούτα, ρύζι, ζάχαρη, αλεύρι, συσκευασμένα). Ορισμένες φορές ο ναυλωτής έχει μόνο την επιλογή και το δικαίωμα να μεταφέρει το φορτίο του με τα πλοία του πλοιοκτήτη, αν το επιθυμεί. Ωστόσο ο ναυλωτής έχει συνήθως την υποχρέωση να παραδώσει συμφωνημένες ποσότητες προς φόρτωση και την επιλογή να παραδώσει πρόσθετες

⁴⁸ Institute of chartered shipbrokers: “Shipping Business,” 2003

ποσότητες αν προκύψουν. Η διάκριση ανάμεσα στην υποχρέωση και στο δικαίωμα του ναυλωτή θα πρέπει να διευκρινίζεται ξεκάθαρα στο ναυλοσύμφωνο, προκειμένου να αποφεύγονται παρεξηγήσεις και διχογνωμίες.

Η συνολική ποσότητα του φορτίου, που θα πρέπει να φορτωθεί από το ναυλωτή και να μεταφερθεί από τον πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο με ένα λιγότερο ή περισσότερο ακριβή όρο. Ο σχετικός όρος μπορεί να είναι σαφής και συγκεκριμένος ή να προσδίδει μεγαλύτερη ευελιξία με τον προσδιορισμό ελάχιστων και μέγιστων ποσοτήτων, ποσοστών απόκλισης και δυνατότητας επιλογής της τελικής ποσότητας από κάποιο συμβαλλόμενο.

Ένας δεύτερος τρόπος καθορισμού της συνολικής ποσότητας φορτίου είναι η αναφορά στο συνολικό αριθμό ταξιδιών, όπως για παράδειγμα ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει δώδεκα πλοία συγκεκριμένης μεταφορικής ικανότητας ανά έτος κατά τη διάρκεια πέντε ετών.

Μία τρίτη πιθανή επιλογή είναι να περιγραφεί το φορτίο σε σχέση με την παραγωγή ή τη μεταφορική απαίτηση του ναυλωτή σε μία χρονική περίοδο. Ένας τέτοιος όρος δημιουργεί αβεβαιότητα στον πλοιοκτήτη, καθώς δεν εγγυάται ελάχιστη ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου. Για το λόγο αυτό, το συμβόλαιο αυτής της μορφής προβλέπει συνήθως τη μεταφορά ελάχιστων ή και μέγιστων ποσοτήτων.

Τα δύο διαδεδομένα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα εργολαβικής μεταφοράς προβλέπουν στις αντίστοιχες ρήτρες τους ελάχιστες και μέγιστες ποσότητες συνολικού φορτίου (ανά έτος ή κατά τη διάρκεια της ναύλωσης), καθώς επίσης ορίζουν το συμβαλλόμενο μέρος που θα έχει την επιλογή καθορισμού της τελικής ποσότητας μεταφερόμενου φορτίου.

Η ποσότητα φορτίου της κάθε επιμέρους φόρτωσης σχετίζεται με τη συνολική ποσότητα φορτίου και τον αριθμό ταξιδιών. Είναι δυνατόν να μεταφέρονται φορτία που ο ναύλος τους υπολογίζεται με βάση το βάρος ή τον όγκο, ενώ ο ναύλος μπορεί να είναι πληρωτέος ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου ή κατά αποκοπή. Όταν ο ναύλος υπολογίζεται με βάση το μεταφερόμενο φορτίο, η ποσότητα της κάθε φόρτωσης είναι σημαντική για τα μέρη. Συχνά, τα συμβόλαια παρέχουν ευελιξία στο ναυλωτή όσον αφορά την ποσότητα του φορτίου και στον πλοιοκτήτη όσον αφορά το

μέγεθος των πλοίων. Ο πιο διαδεδομένος τρόπος είναι να καθοριστεί ότι η ποσότητα της κάθε φόρτωσης θα βρίσκεται μέσα σε συμφωνημένα πλαίσια, ενώ την οριστική επιλογή της τελικής ποσότητας θα έχει συνήθως ο πλοιοκτήτης μέσα στα πλαίσια αυτά. Από την άλλη πλευρά, όταν ο ναύλος πληρώνεται κατά αποκοπή (εφάπαξ) ή υπολογίζεται με βάση το μέγεθος του πλοίου, τότε η ποσότητα της κάθε φόρτωσης δεν θα είναι τόσο σημαντική για τον πλοιοκτήτη, αφού θα λαμβάνει ολόκληρο ναύλο έστω και αν το πλοίο δεν είναι πλήρως φορτωμένο. Η τελική ποσότητα φόρτωσης θα αποφασισθεί με επιλογή του πλοιοκτήτη μέσα στα προσυμφωνημένα πλαίσια.

Εάν ο ναυλωτής δεν παραδώσει προς φόρτωση τη συμφωνηθείσα ποσότητα φορτίου, τότε οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, ο οποίος από την πλευρά του μπορεί να απαιτήσει την πληρωμή νεκρού ναύλου στο κάθε επιμέρους ταξίδι. Επιπλέον, όταν ο ναυλωτής υπόσχεται συγκεκριμένες ετήσιες ποσότητες φορτίου, μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα στα εξής τρία στάδια:

- Ποσότητα φορτίου στο κάθε ταξίδι.
- Ετήσια ποσότητα.
- Συνολική ποσότητα φορτίου.

Σε περίπτωση που μέσα σε κάποιο έτος του συμβολαίου το πλοίο φορτώνει μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου από τη συμφωνηθείσα ή μικρότερη από αυτήν, το γεγονός αυτό δεν θα έχει αντίκτυπο στις ποσότητες που ήταν προγραμματισμένο να μεταφερθούν κατά τα επόμενα έτη του συμβολαίου. Ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να συμφωνούν το αντίθετο, δηλαδή να αφαιρούν την πρόσθετη ποσότητα από τα επόμενα έτη του συμβολαίου και να τροποποιούν το πρόγραμμα των επόμενων φορτώσεων ανάλογα.

Το έλλειμμα ⁴⁹μεταφερθείσας ετήσιας ποσότητας μπορεί να οφείλεται στο ναυλωτή εάν δεν παραδώσει φορτίο ή επαρκές φορτίο στο πλοίο, ή στον πλοιοκτήτη εάν δεν μεταφέρει το φορτίο που παρέλαβε. Αιτία του προβλήματος μπορεί να είναι η αμέλεια κάποιου συμβαλλόμενου ή κάποια κατάσταση ανωτέρας βίας πέρα από τον έλεγχο των μερών. Ο συμβαλλόμενος που δεν ευθύνεται για το έλλειμμα έχει επιλογή

⁴⁹ Institute of chartered shipbrokers: “Shipping Business,” 2003

να προσθέσει την ποσότητα που δεν μεταφέρθηκε στη συμφωνηθείσα ποσότητα του επόμενου έτους, μετά από έγγραφη ειδοποίηση προς το άλλο μέρος.

Όταν η παραβίαση πραγματοποιηθεί στο τελευταίο έτος του συμβολαίου, η παραπάνω επιλογή μπορεί να ασκηθεί μέσα σε διάστημα ενός συμφωνημένου αριθμού μηνών μετά τη λήξη του συμβολαίου, όπως για παράδειγμα συμφωνείται ότι η ελλειμματική ποσότητα θα πρέπει να μεταφερθεί μέσα σε πέντε μήνες από τη λήξη του συμβολαίου.

Αναφορικά με τη ρήτρα ελλείμματος θα πρέπει να σημειωθούν οι παρακάτω παρατηρήσεις:

- Δεν προσδιορίζεται η περίπτωση που κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν φέρει ευθύνη για το έλλειμμα της ποσότητας, καθώς επίσης η περίπτωση που και τα δύο μέρη φέρουν μερική ευθύνη όπως για παράδειγμα αν ο πλοιοκτήτης απέτυχε να προσφέρει τονάζ σε ένα ταξίδι και ο ναυλωτής να παραδώσει φορτίο σε κάποιο άλλο ταξίδι. Προφανώς σε αυτές τις περιπτώσεις οι αντίστοιχες ποσότητες φορτίου δε μπορούν να μεταφερθούν σε μετέπειτα στάδιο, ούτε και να ζητηθούν αποζημιώσεις από τα μέρη.
- Το αδικούμενο μέρος δε μπορεί να επιλέξει να μεταφέρει τμήμα της ελλειμματικής ποσότητας σε μεταγενέστερο στάδιο, παρά μόνο ολόκληρη την ελλειμματική ποσότητα ή καθόλου ποσότητα.
- Η άσκηση του δικαιώματος επιλογής δεν θα επηρεάζει οποιαδήποτε άλλη απαίτηση έχει ο ένας συμβαλλόμενος εναντίον του άλλου.
- Αν και συχνά είναι δύσκολο να ξεκαθαριστεί ποιος συμβαλλόμενος είναι υπεύθυνος για το έλλειμμα, η αξίωση αποζημιώσεων από το αδικούμενο μέρος θα είναι συνάρτηση της αιτίας του ελλείμματος και των ρητρών του ναυλοσυμφώνου.

5.3.5 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΠΛΟΙΟΥ

Η αμοιβή του⁵⁰ πλοιοκτήτη σε ένα συμβόλαιο CoA είναι δυνατόν να βασίζεται στο μέγεθος του πλοίου που τελικά θα επιλεγθεί για τη μεταφορά. Σε αυτή την

⁵⁰ Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης (Εκδόσεις J&J Hellas, 1999). (για τα φορτία στο κεφ. 1)

περίπτωση, ο ναύλος θα είναι ένα συμφωνημένο ποσό ανά μετρικό τόνο μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Η λύση αυτή είναι ιδιαίτερα πρακτική όταν ο ναυλωτής έχει επιλογή να μεταφέρει περισσότερα από ένα διαφορετικά φορτία. Επίσης, ένα συμβόλαιο CoA μπορεί να προβλέπει τη χρησιμοποίηση τμήματος της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου από το ναυλωτή όταν πρόκειται εμπορευματοκιβώτια.

5.3.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

Ο προγραμματισμός των φορτώσεων αποτελεί την ουσία της ναύλωσης εργολαβικής μεταφοράς, γιατί σε αυτό το σημείο αντανακλάται η συνεργασία και η ευελιξία των συμβαλλομένων μερών προκειμένου να αριστοποιηθεί η λειτουργία και το αμοιβαίο όφελος του συστήματος. Δυσκολίες προκύπτουν όταν η ναυλαγορά αποκλίνει σημαντικά από τις προσδοκίες που είχαν τα μέρη κατά τη σύναψη του συμβολαίου.

Για παράδειγμα, αν παρουσιαστεί μεγάλη άνοδος των ναύλων, ο πλοιοκτήτης είναι πιθανό να προσπαθήσει να αποφύγει τις συμβατικές υποχρεώσεις του CoA και να απασχολήσει τα πλοία του στην ελεύθερη αγορά. Αντίθετα, μία πτώση των ναύλων θα δελεάσει το ναυλωτή να αποχωρήσει από το συμβόλαιο και να αναζητήσει φθηνότερο τονάζ στην ανοικτή αγορά.

Όσον αφορά το πρόγραμμα των φορτώσεων, τα μέρη συνήθως συμφωνούν ώστε να υπάρχει διασπορά και ισομερής κατανομή των ταξιδιών σε ολόκληρο το διάστημα της ναύλωσης. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο το πρόγραμμα των φορτώσεων και του καθορισμού των πλοίων θα είναι ισομερώς κατανεμημένο μέσα στην περίοδο της ναύλωσης, εκτός εάν συμφωνείται συγκεκριμένο πρόγραμμα φορτώσεων από τα μέρη. Επειδή είναι σχεδόν αδύνατο να διατηρηθεί αμετάβλητο ένα πρόγραμμα φορτώσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, είναι καθοριστικής σημασίας η ευελιξία του προγράμματος και η συνεργασία των μερών.

Ορισμένες φορές, το ναυλοσύμφωνο προβλέπει όρο με τον οποίο ο ναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, αν αποτύχει να τον ενημερώσει σωστά και έγκαιρα για το πρόγραμμα των φορτώσεων. Επιπλέον, οποιαδήποτε ποσότητα φορτίου δε μεταφερθεί, ως συνέπεια αυτής της παραβίασης του ναυλωτή, θα

αφαιρεθεί από τη συνολική ποσότητα του συμβολαίου, χωρίς να βλάπτεται οποιαδήποτε απαίτηση αποζημίωσης του πλοιοκτήτη προς το ναυλωτή.

5.3.7 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού, ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να ορίσει ασφαλή λιμάνια φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επιμέρους ταξιδιών. Η έννοια του ⁵¹ασφαλούς λιμένα δε διαφοροποιείται σε κανένα σημείο από την ανάλυση που δόθηκε για τον όρο στη ναύλωση ταξιδιού.

Σχετική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου μπορεί να προσδιορίζει μία γεωγραφική περιοχή φόρτωσης και μία αντίστοιχη περιοχή εκφόρτωσης από τις οποίες ο ναυλωτής θα πρέπει να ορίσει μέχρι δύο ασφαλή λιμάνια φόρτωσης και μέχρι δύο ασφαλή λιμάνια εκφόρτωσης. Ωστόσο, είναι δυνατό όροι του ναυλοσυμφώνου να μην προβλέπουν ρητά το θέμα της ασφάλειας των λιμένων.

5.3.8 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

Σε μία ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς τα επιμέρους ταξίδια εκτελούνται όπως σε μία ναύλωση ταξιδιού. Ωστόσο, τα πλοία δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ανεξάρτητες εμπορικές οντότητες, αλλά σαν τμήματα ενός συστήματος που στοχεύει στην αριστοποίηση του κοινού εμπορικού συμφέροντος. Σαν αποτέλεσμα, οι κινήσεις των πλοίων μπορεί να διαμορφώνονται ανάλογα με το κοινό πρόγραμμα των φορτώσεων και επομένως ο προσδιορισμός ενός πλοίου είναι δυνατόν να μεταβάλλεται ως συνέπεια της καθυστέρησης ενός άλλου πλοίου, της συμφόρησης σε ένα λιμάνι ή των αρνητικών μεταβολών στην παραγωγή ή τη ναυλαγορά.

Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ναύλωσης CoA είναι ο συμψηφισμός ορισμένων υποχρεώσεων και λειτουργιών στα επιμέρους ταξίδια. Δεν είναι σπάνιο να συμφωνείται συνολικός χρόνος για ένα αριθμό ταξιδιών ή και για όλα τα ταξίδια της ναύλωσης. Επίσης, είναι δυνατόν να συμφωνείται συμψηφισμός της μεταφερόμενης

⁵¹ “Διεθνής Σύμβαση για Αστική Ευθύνη εξαιτίας Ζημιών από Ρύπανση με Πετρέλαιο,” (1969).

ποσότητας φορτίου για ορισμένα ή όλα τα ταξίδια της ναύλωσης. Έτσι, μία πλεονασματική μεταφερθείσα ποσότητα ενός ταξιδιού μπορεί να συμψηφίζεται από ένα έλλειμμα σε επόμενο ταξίδι ακόμα και αν αυτό εκτελεσθεί από διαφορετικό πλοίο.

Τέλος, αν και η εκτέλεση του κάθε ανεξάρτητου ταξιδιού πραγματοποιείται συνήθως στη βάση μιας ναύλωσης ταξιδιού, δεν θα πρέπει να αγνοείται ο μικτός χαρακτήρας της ναύλωσης CoA. Έτσι, είναι δυνατόν η εκτέλεση των ταξιδιών να διαφοροποιείται σε αρκετά σημεία από την τυπική ναύλωση ταξιδιού.

5.4 ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (BAREBOAT CHARTER)

Είναι μία σπάνια μορφή ναύλωσης,⁵² στην οποία ο πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο του γυμνό (χωρίς πλήρωμα, τρόφιμα, εφόδια και υλικά) στο ναυλωτή για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε αντάλλαγμα για την εκχώρηση αυτή, ο πλοιοκτήτης εισπράττει από το ναυλωτή το συμφωνημένο μίσθωμα. Ο ναυλωτής έχει το ρόλο του ιδιοκτήτη του πλοίου κατά το διάστημα της ναύλωσης.

Η ναύλωση γυμνού πλοίου δεν είναι τεχνικά μία ναύλωση μεταφοράς φορτίου από το πλοίο, αλλά μία σύμβαση εκμίσθωσης του πλοίου καθώς περνά στα χέρια του ναυλωτή τόσο η κατοχή, όχι όμως η ιδιοκτησία του πλοίου, όσο επίσης η διαχείριση, η λειτουργία, ο έλεγχος, η απασχόληση, η ασφάλιση, η επάνδρωση και η ναυσιπλοΐα του. Ενώ στη συνήθη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης διατηρεί τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου του, στη ναύλωση γυμνού πλοίου ο ναυλωτής αντικαθιστά τον πλοιοκτήτη και για το διάστημα της μίσθωσης αναλαμβάνει αυτός τον πλήρη έλεγχο του πλοίου.

Χαρακτηριστικά, η ναύλωση γυμνού πλοίου μπορεί να παρομοιασθεί με την ενοικίαση ενός αυτοκινήτου για προσωπική χρήση (που όμως ο ενοικιαστής αναλαμβάνει την ασφάλιση, τη συντήρηση και τις επισκευές), ενώ η χρονοναύλωση με τη μίσθωση ενός ταξί.

⁵² Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,”

Στις σύγχρονες και πιο διαδεδομένες μορφές ναύλωσης γυμνού πλοίου, ο πλοιοκτήτης της ναύλωσης αναλαμβάνει να βρει τραπεζική χρηματοδότηση για ένα νεότευκτο ή ένα αγοραζόμενο μεταχειρισμένο πλοίο. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής είναι συνήθως μία μεγάλη εταιρία με εμπειρία στη ναυτιλία. Είναι δυνατόν να συμφωνείται στο τέλος της ναύλωσης το πλοίο να επανέλθει στον πλήρη έλεγχο του πλοιοκτήτη ή να αγορασθεί σε συμφωνημένη τιμή από το ναυλωτή.

Σύμφωνα με τη μέχρι τώρα σύντομη περιγραφή γίνεται σαφές ότι το όφελος της ναύλωσης γυμνού πλοίου είναι αμοιβαίο. Από τη μία πλευρά, οι πλοιοκτήτες σε αυτή τη ναύλωση μπορεί να είναι άτομα με ή χωρίς εμπειρία στη ναυτιλία, που έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν σε ένα πλοίο, χωρίς να αναλαμβάνουν την ευθύνη της οργάνωσης και διαχείρισης των καθημερινών διαδικασιών του, ενώ από την άλλη οι ναυλωτές είναι έμπειροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες ή μεγάλοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων χωρίς να είναι αναγκασμένοι να επενδύσουν πολύ σημαντικά κεφάλαια για αυτό.

Στη ναύλωση γυμνού πλοίου οι φορτωτικές εκδίδονται για λογαριασμό του ναυλωτή ο οποίος αναλαμβάνει το ρόλο του μεταφορέα. Τα καθήκοντα του μεταφορέα σε κάθε μορφή ναύλωσης περιλαμβάνουν την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την ακριβή περιγραφή του φορτίου και την ευθύνη της παράδοσης των αγαθών στο σωστό παραλήπτη έναντι παρουσίασης της φορτωτικής.

Ο γενικός κανόνας ορίζει ότι ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε. Στην προκειμένη μορφή ναύλωσης σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας του φορτίου κατά την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών, ο παραλήπτης έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση από το ναυλωτή.

Σε περίπτωση καθυστέρησης της φορτωτικής, δημιουργείται πρόβλημα στον μεταφορέα ο οποίος υποχρεούται να παραδώσει τα αγαθά στον κάτοχό της. Εάν ο ναυλωτής παραδώσει τα αγαθά χωρίς την παρουσίαση της φορτωτικής σε αυτόν, θα του ζητηθούν αποζημιώσεις όταν η παράδοση αποδειχθεί λανθασμένη. Σε περίπτωση ζημιάς, απώλειας ή μη παράδοσης του φορτίου, ο ναυλωτής καλείται να αποδείξει ότι δεν έχει υπαιτιότητα, γιατί σε αντίθετη περίπτωση ο παραλήπτης του φορτίου έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημιώσεις.

5.5 ΝΑΥΛΩΣΗ ΣΥΝΕΧΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών είναι μία ειδική περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού. Αποτελεί μία από τις τρεις πιο διαδεδομένες μορφές μικτής ναύλωσης και αφορά την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια μέσα σε προσδιορισμένο χρονικό διάστημα.⁵³ Σαν ναυλοσύμφωνο μπορεί να χρησιμοποιείται ένα εξειδικευμένο ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών, το οποίο είτε θα αποτελεί από μόνο του το κύριο συμβόλαιο της ναύλωσης ή θα επισυνάπτεται σε ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδιού συμπληρώνοντας τους επιπρόσθετους όρους. Η ναύλωση αυτής της μορφής εμφανίζεται τόσο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όσο και στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 :ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ

6.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη σύμβαση της ναυλώσεως, η βασικότερη παροχή του εκναυλωτή είναι η μεταφορά των πραγμάτων από τόπο σε τόπο με το πλοίο. Η μεταφορά αυτή, πρέπει να εκτελείται σε χρόνο εμπρόθεσμο και με μεγάλη ασφάλεια, με αποτέλεσμα ο εκναυλωτής να πρέπει να καλύπτει ορισμένες υποχρεώσεις. Ουσιαστικά λοιπόν, η κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη για την εκτέλεση της μεταφοράς, χωρίζεται σε επί μέρους υποχρεώσεις, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν σταδιακά. Από τις επί μέρους αυτές υποχρεώσεις, άλλες είναι σχετικές με το πλοίο, άλλες με το φορτίο, ενώ υπάρχει και η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική, σε περίπτωση που το ζητήσει ο ναυλωτής.

i) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να χρησιμοποιήσει για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, το πλοίο που είχε συμφωνηθεί, ενώ δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει άλλο πλοίο, ακόμη και αν αυτό είναι εντελώς όμοιο με εκείνο της συμφωνίας (εκτός και αν υπάρχει ρήτρα

⁵³ Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,” Ν. 3816 της 26/28-2-1958 (ΚΔΝΔ)

υποκαταστάσεως του πλοίου). Το συγκεκριμένο άρθρο, έχει νόημα μόνο στην περίπτωση που έχει συμφωνηθεί ποιο πλοίο θα χρησιμοποιηθεί.

ii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει για την εκτέλεση της μεταφοράς, πλοίο κατάλληλο για να την πραγματοποιήσει. Η καταλληλότητα του πλοίου, συνίσταται τόσο στην ικανότητά του να φέρει σε αίσιο πέρας το συγκεκριμένο ταξίδι (καταλληλότητα “προς πλουν”), όσο και στην ικανότητά του να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο σε καλή κατάσταση (καταλληλότητα “προς διατήρηση του φορτίου”). Δηλαδή, το πλοίο πρέπει να έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση, ανάλογα με το σκοπό για τον οποίο ναυλώθηκε. Ο εκναυλωτής λοιπόν, αναλαμβάνει κατά κανόνα, όλα τα μεταβλητά έξοδα, τα οποία σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων, καθώς και τα λιμενικά έξοδα (δηλαδή τα έξοδα των πιλότων, των ρυμουλκών, των φάρων και τα έξοδα της αγκυροβολίας).

iii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διατηρεί, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, το πλοίο κατάλληλο προς πλουν, καθώς επίσης και να διατηρεί τους χώρους και τα ψυγεία όπου θα τοποθετηθεί το φορτίο, κατάλληλα για την καλή διατήρηση των εμπορευμάτων. Επιπλέον, ο εκναυλωτής οφείλει να μην εκθέσει το εμπόρευσμά του, σε κινδύνους άλλους πλην των θαλάσσιων.

iv) Σύμφωνα με το άρθρο 112,⁵⁴ του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να φέρει το πλοίο στον τόπο φορτώσεως που έχει προκαθοριστεί, ακόμη και αν χρειαστεί να ταξιδέψει προκαταρκτικά, με δικά του έξοδα και δικό του κίνδυνο. Επιπροσθέτως και σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο, στην ενδεδειγμένη θέση για φόρτωση, όπως αυτή καθορίζεται από τις τοπικές συνήθειες και όχι σε οποιαδήποτε θέση του συμφωνημένου λιμένα. Ακόμη, όπως συνάγεται έμμεσα από το άρθρο 134, § 4, του ΚΙΝΔ (αν και δεν προβλέπεται ρητά από το νόμο), ο εκναυλωτής υποχρεούται να καλύψει την παραπάνω υποχρέωση, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, αλλιώς μπορεί να του καθιερωθεί ευθύνη για υπαίτια χρονοτριβή. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 112, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα τη φόρτωση, αλλά και τη στοιβασία του φορτίου.

⁵⁴ . Ν. 2987/12/21-2-2002

- v) Σύμφωνα με το άρθρο 117, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση της “αναμονής”, για όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να συμπληρωθεί η φόρτωση. **Αναμονή ή σταλίες (Laytime)**, είναι ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο, στην κατάλληλη κατάσταση, πρέπει να περιμένει στον συμφωνημένο λιμένα και θέση για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται με συμφωνία, άλλως «κατ’επιεική κρίση» αφού ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και οι συνήθειες στον λιμένα της φόρτωσης του πλοίου. Για τον χρόνο αυτό, δεν οφείλεται από τον ναυλωτή κανένα πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή.
- vi) Σύμφωνα με τα άρθρα 118 και 119, του⁵⁵ ΚΙΝΔ, όταν παρέλθει ο χρόνος αναμονής, ο εκναυλωτής κατ’ αρχήν ελευθερώνεται, εκτός και αν προβλέπεται από τη συμφωνία τους ή συνηθίζεται να περιμένει και άλλο, οπότε και υποχρεούται να παραμείνει. **Η υπεραναμονή ή επισταλίες (Demurrage Time)**, αρχίζει μετά τη λήξη του χρόνου αναμονής και για το χρονικό διάστημα που αυτή διαρκεί, οφείλεται πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή, το οποίο καθορίζεται κατ’ “επιεική κρίση”.
- vii) Σε περίπτωση κατά την οποία, έχει περάσει ο χρόνος της υπέρ αναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να αποπλεύσει.
- v) από τον απόπλου του πλοίου. Το χρονικό αυτό διάστημα των τριών ημερών, καλείται “**ανθυπερμονή**” και μετά το πέρας του, ο εκναυλωτής δικαιούται να εκφορτώσει στην προκυμαία, όσο μέρος του φορτίου έχει φορτωθεί και να ζητήσει αποζημίωση για την χρονοτριβή, αλλά και για κάθε άλλη δαπάνη. Αν όμως, ο ναυλωτής, του είχε έγκαιρα δηλώσει ότι επιθυμεί τη μεταφορά ακόμη και του εν μέρει φορτωμένου εμπορεύματος στον προορισμό του, τότε ο εκναυλωτής υποχρεούται να την εκτελέσει. Σύμφωνα με το νόμο, δεν οφείλεται οικονομικό αντάλλαγμα για την ανθυπερμονή, όμως με βάση την εμπορική συνήθεια οφείλεται και είναι το διπλάσιο από το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή.
- viii) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής “δε δικαιούται εις μεταφόρτωση εκτός επί αναποφεύκτου ανάγκης”. Άρα, η μεταφόρτωση επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση αναπόφευκτης ανάγκης, όπως π. χ. όταν το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού υπέστη βλάβη και δεν μπορεί να συνεχίσει να ταξιδεύει, ή λόγω ναυτικού αποκλεισμού του λιμένα προορισμού του εμπορεύματος, ή ακόμη όταν υπάρχει μερική απόφραξη διώρυγας.

⁵⁵ Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας

ix) Σύμφωνα με το άρθρο 126, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ακολουθεί την κανονική πορεία πλεύσεως, λόγω του ότι η τήρησή της έχει βαρύνουσα σημασία όχι μόνο στην ταχεία, αλλά κυρίως στην ασφαλή πραγματοποίηση της μεταφοράς. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του πλου, ο εκναυλωτής υποχρεούται να μην αλλάξει, ούτε να παρεκκλίνει από την καθορισμένη πορεία του πλοίου (εκτός αν υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που να επιτρέπει την παρέκκλιση), όπως αυτή συμφωνήθηκε στη σύμβαση της ναύλωσης, ή ακόμη όπως αυτή καθορίζεται από τις εν γένει συνθήκες του πλου. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η παρέκκλιση από την πορεία του πλοίου στην περίπτωση που πραγματοποιείται προκειμένου να σωθούν ανθρώπινες ζωές ή πράγματα (δηλ. πλοία ή εμπορεύματα), τα οποία κινδυνεύουν στην θάλασσα, λόγω των θαλάσσιων κινδύνων. Επιπροσθέτως, επιτρέπεται η παρέκκλιση από τον καθορισμένο πλου, για κάποια άλλη εύλογη αιτία, όπως λ. χ. λόγω καιρικών συνθηκών, ή ανάγκης ανεφοδιασμού του πλοίου. Εννοείται όμως, ότι δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση, η αλλαγή της πορείας του πλοίου, ούτως ώστε αυτό να παραλάβει ή να εκφορτώσει άλλα εμπορεύματα ή να επιβιβάσει ή να αποβιβάσει άλλους επιβάτες. Τέλος, επιτρέπονται από τη νομοθεσία και ρήτρες παρεκκλίσεως (liberty clauses), αρκεί να μην εφαρμόζονται καταχρηστικά.

x) Σύμφωνα με το άρθρο 127, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο στο λιμάνι της εκφορτώσεως και μάλιστα, ανάλογα με τις τοπικές συνήθειες, στην θέση ακριβώς που ενδείκνυται για την εκφόρτωση (όπως ακριβώς συμβαίνει και στη φόρτωση). Στη συνέχεια και μετά την προσόρμιση του πλοίου στην κατάλληλη θέση, στο λιμάνι προορισμού, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να ειδοποιήσει γι' αυτό τον παραλήπτη του φορτίου, ούτως ώστε ο τελευταίος να έχει τον απαραίτητο χρόνο για να προετοιμάσει τις απαραίτητες διατυπώσεις (τελωνειακές κ.λπ.) για την παραλαβή του φορτίου.

xi) Σύμφωνα με το άρθρο 129, § 1, του ΚΙΝΔ, από την επομένη της ειδοποίησεως, ξεκινάει ο χρόνος της αναμονής προς εκφόρτωση, ο οποίος καθορίζεται ακριβώς όπως ο χρόνος της αναμονής φορτώσεως, δηλαδή είτε με συμφωνία, είτε κατά επιεική κρίση και σύμφωνα με τις συνθήκες και συνήθειες, οι οποίες επικρατούν στο λιμάνι της εκφόρτωσης. Όσον αφορά στον χρόνο αναμονής και υπεραναμονής εκφορτώσεως, όπως ορίζει το άρθρο 129, § 4, του ΚΙΝΔ, ισχύει ό,τι αναφέρεται στις διατάξεις των άρθρων 117-119, του ΚΙΝΔ, σχετικά με την αναμονή και υπεραναμονή φορτώσεως. Τέλος, κατά την επικρατούσα στην θεωρία γνώμη, υποχρέωση

ανθυπερμονής για τον πλοιοκτήτη, δεν υφίσταται κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης του πλοίου, αλλά δυνάμει συνηθείας, είναι δυνατόν να υπάρχει.

6.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

i) Σύμφωνα με το άρθρο 112, ⁵⁶περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ενεργήσει με δικά του έξοδα, τόσο τη φόρτωση από την προκυμαία (ή από τη φορτηγίδα), όσο και τη στοιβασία. Ακόμη και κατά το άρθρο 134, § § 1 και 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται “εις πάσα επιμέλειαν” για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Επιπλέον, μπορεί επί παραδείγματι να συμφωνηθεί μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ότι ο εκναυλωτής θα υποχρεούται να παραλάβει τα πράγματα στο κατάστρωμα (on board), ή παραπλεύρως στο πλοίο (alongside ship), ή κάτω από τους γερανούς (sotto palanco), ή από τις αποθήκες όπου βρίσκονται, ή κατ’ ευθείαν από το χερσαίο μεταφορικό μέσο κ.ο.κ.

ii) Σύμφωνα με το άρθρο 114, § 1, του ΚΙΝΔ, το εμπόρευμα (για λόγους προστασίας του ίδιου, αλλά και του πλοίου και του πληρώματός του), κατ’ αρχή ν’ απαγορεύεται να φορτώνεται στο κατάστρωμα. Το φορτίο λοιπόν, πρέπει να τοποθετείται στο κύτος, ή τουλάχιστον σε κλειστούς χώρους του πλοίου. Σημειώνεται όμως, ότι σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου, η απαγόρευση της φορτώσεως στο κατάστρωμα, δεν ισχύει στην περίπτωση της ακτοπλοΐας.

iii) Ο εκναυλωτής, υποχρεούται να δεχθεί για φόρτωση μόνο τα πράγματα, τα οποία έχει συμφωνηθεί να μεταφερθούν. Βέβαια, το άρθρο 115, § 2, του ΚΙΝΔ, για λόγους επιείκειας, υποχρεώνει τον εκναυλωτή να δεχθεί και πράγματα διαφορετικά, με την προϋπόθεση όμως, ότι η παροχή του δε γίνεται επαχθέστερη.

iv) Σύμφωνα με το άρθρο 127, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, από το πλοίο στην προκυμαία (ή τη φορτηγίδα).

v) Όπως ορίζει το άρθρο 130, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον “προσηκόντως νομιμοποιούμενο παραλήπτη”, ο οποίος μπορεί να είναι είτε ο ναυλωτής, είτε κάποιος τρίτος, που μνημονεύεται στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική), είτε όμως και κάποιος στον οποίο μεταβιβάσθηκαν τα πράγματα

⁵⁶ Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας

κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (π. χ. Με οπισθογράφιση της φορτωτικής). Η παράδοση αυτή, η οποία μάλιστα πρέπει να περιλαμβάνει ολόκληρο το φορτίο που σχετίζεται με τη ναύλωση, ολοκληρώνει κατά κανόνα της εκπλήρωση της παροχής του εκναυλωτή. Σημειώνεται ότι ο εκναυλωτής, είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο εάν και μόνο του έχουν καταβληθεί ο ναύλος και άλλες τυχόν οφειλόμενες παροχές. Βέβαια, στην περίπτωση που δεν του έχουν καταβληθεί, δεν έχει μεν το δικαίωμα της παρακράτησης του φορτίου, έχει όμως δε το δικαίωμα να θέσει τα πράγματα υπό μεσεγγύηση. Σύμφωνα μάλιστα με το άρθρο 131, § 4, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής δικαιούται πρόσθετο χρηματικό αντάλλαγμα (το οποίο προσδιορίζεται κατ'επιεική κρίση), για την χρονοτριβή που προκαλεί η ενέργεια του διορισμού μεσεγγυούχου.

6.3 ΕΚΔΟΣΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ (BILL OF LANDING)

Σύμφωνα με το άρθρο 125, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική (μετά τη φόρτωση), μόνο εφόσον του το ζητήσει ο ναυλωτής. Επιπλέον, όπως ορίζει το άρθρο 168, του ΚΙΝΔ, η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο, σε ένα μόνο αντίτυπο (πρωτότυπο) και παραδίδεται στο ναυλωτή (ή στο φορτωτή). Βέβαια, αντίγραφο της φορτωτικής, υπογεγραμμένο από το ναυλωτή, παραδίδεται στον εκναυλωτή και παραμένει στα χέρια του πλοίαρχου.

6.4 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

Σημειώνεται, ότι οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι κατά κανόνα οι ίδιες σε κάθε σύμβαση ναύλωσης. Βέβαια, ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης, εμφανίζονται κάποιες τροποποιήσεις, καθώς και ορισμένες πρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή, οι οποίες και παρατίθενται ακολούθως (ανάλογα με το είδος της ναύλωσης):

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδιού

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση ταξιδιού, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις :

υποχρεώσεις⁵⁷:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.
- Είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει το ταξίδι, σε εύλογο χρόνο και δίχως αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων, καθώς και όλα τα έξοδα νοσηλείας και μετακίνησης του προσωπικού και των πληρωμάτων.

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στην Χρονονάυλωση

Ο εκναυλωτής στην χρονονάυλωση, ⁵⁸ έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου. Σημειώνεται ότι, στην περιγραφή ενός δεξαμενοπλοίου, χρειάζεται πιο αναλυτική περιγραφή και απαιτούνται περισσότερες λεπτομέρειες σε σχέση με την περιγραφή ενός πλοίου ξηρού φορτίου.
- Συμβάλλεται στο χρονοναυλοσύμφωνο ως ιδιοκτήτης του ναυλωμένου πλοίου (owner), οπότε είναι υποχρεωμένος να διαθέσει το δικό του και όχι το πλοίο κάποιου άλλου πλοιοκτήτη, το οποίο έχει ο ίδιος ναυλώσει, σύμφωνα με τους όρους άλλου ναυλοσυμφώνου. Ορισμένες φορές, το χρονοναυλοσύμφωνο μπορεί να περιέχει ρήτρα, η οποία να παρέχει στον εκναυλωτή τη δυνατότητα αλλαγής του ναυλωμένου πλοίου και αντικατάστασής του, από ένα άλλο παρόμοιο, ούτως ώστε να εκτελεστεί με ασφάλεια το ταξίδι. Αν όμως, υπάρξει ολική απώλεια του ναυλωμένου πλοίου, τότε η ναύλωση ματαιώνεται, εκτός και αν υπάρχει ρητός όρος στο ναυλοσύμφωνο, σύμφωνα με τον οποίο ο πλοιοκτήτης οφείλει να το αντικαταστήσει με παρόμοιο πλοίο, ώστε να εκτελεστεί η ναύλωση.
- Υποχρεούται να εκτελέσει, τα υπό το ναυλωτή καθορισμένα ταξίδια, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

⁵⁷ Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007

⁵⁸ Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997

- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων.
- Αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων, κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι.
- Έχει την υποχρέωση να προσλάβει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, καθώς επίσης και να αναλάβει τη διατροφή τους. Επιπλέον, είναι υπεύθυνος για την απόλυσή τους, αλλά και για την καταβολή μισθών και αποζημιώσεων σε αυτούς.

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π. χ. η εξόφληση των δανείων.
- Έχει την υποχρέωση να πληρώσει όλα τα έξοδα των επιθεωρήσεων, των επισκευών και των δεξαμενισμών του πλοίου. Επιπλέον, μερικές φορές συμφωνείται να αναλαμβάνει και το κόστος της ασφάλισης του πλοίου.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων.

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών

Στη ναύλωση συνεχών ταξιδιών, οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή παρατίθενται σ' ένα ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών και είναι όμοιες με αυτές του εκναυλωτή στη ναύλωση ταξιδιού, οι οποίες και έχουν αναλυθεί παραπάνω.

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής

Μεταφοράς

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Υποχρεώνεται να μεταφέρει μία συνολική ποσότητα φορτίου, ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια και μέσα στην χρονική περίοδο του συμβολαίου, καθώς επίσης έχει και την ειδική υποχρέωση να μεταφέρει μία συμφωνημένη ποσότητα φορτίου, σε κάθε επί μέρους ταξίδι.
- Αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με ένα καθορισμένο τύπο πλοίων, μία συνολική ποσότητα φορτίου, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, χωρίς ωστόσο να έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τη ναύλωση με ένα συγκεκριμένο μόνο πλοίο.
- Όσο πλησιάζει όμως, ο χρόνος εκτέλεσης ενός μεμονωμένου ταξιδιού, η γενική υποχρέωση (generic obligation) του εκναυλωτή, να μεταφέρει με κάποιο πλοίο, μία μόνο παρτίδα φορτίου, σε μία κατά προσέγγιση προσδιορισμένη ημερομηνία, μετατρέπεται σε ειδική υποχρέωση (specific obligation), να μεταφέρει με συγκεκριμένο πλοίο και σε καθορισμένα χρονικά πλαίσια το φορτίο.
- Υποχρεούται να αποζημιώσει το ναυλομεσίτη, για οποιαδήποτε απώλεια προμήθειας, εξαιτίας της ακύρωσης του συμβολαίου της εργολαβικής μεταφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : Η ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ

7.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ

Η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο (σ' αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή, στέκονται τα περισσότερα άρθρα του ΚΙΝΔ, 149-153). Είναι προφανές, ότι χωρίς ναύλο και την καταβολή ανταλλάγματος δεν υφίσταται ναύλωση, αλλά κάποια άλλη σύμβαση του κοινού Δικαίου.⁵⁹ Το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, αναφέρεται στις υπόλοιπες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες είναι δευτερευούσης σημασίας, πλην όμως, σε περίπτωση μη εκπλήρωσής τους ο εκναυλωτής δικαιούται να μην εκπληρώσει και τις δικές του. Επομένως, προκειμένου να ολοκληρωθεί ομαλά η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ακριβής τήρηση των υποσχέσεων και του ναυλωτή.

⁵⁹ ΦΕΚ 103 Β / 1952

Η βασική υποχρέωση του ναυλωτή

Όπως προαναφέρθηκε, η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο.⁶⁰ Η σύμβαση της ναυλώσεως, ως γνωστόν, αποτελεί σύμβαση αμφοτεροβαρή, το οποίο σημαίνει ότι ο μεν εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να μεταφέρει τα πράγματα σύμφωνα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί, ο δε ναυλωτής έχει την υποχρέωση καταβολής του αντιτίμου της μεταφοράς των πραγμάτων αυτών. Το αντάλλαγμα αυτό, σύμφωνα με τα άρθρα 107, § 1 και 149, § 1, του ΚΙΝΔ, ορίζεται τεχνικά ως ναύλος (freight) και μπορεί να συνίσταται σε οποιασδήποτε μορφής παροχή, η οποία έχει οικονομική αξία. Κατά κανόνα, ο ναύλος ορίζεται σε χρήμα, δεν αποκλείεται όμως να ορίζεται και σε είδος, όπως για παράδειγμα να αντιστοιχεί σε μέρος ή σε ποσοστό των μεταφερόμενων πραγμάτων. Ακόμη, σύμφωνα με το άρθρο 151, § 2, του ΚΙΝΔ, ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί όχι μόνο άμεσα, αλλά και σε δόσεις, ακόμη και αν αυτό δεν είναι σύμφωνο με την θέληση του μεταφορέα. Ο χρόνος καταβολής και το ποσό του ναύλου, καθορίζονται κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων, συνήθως στο ναυλοσύμφωνο ή στη φορτωτική. Η συμφωνία αυτή, μπορεί να είναι είτε γραπτή, είτε ακόμη και προφορική και αφήνεται στην πρωτοβουλία και την αυτονομία της βουλήσεως των συμβαλλομένων. Επίσης, ο ναυλωτής, εκτός από το ναύλο, οφείλει να καταβάλει και όλες τις πρόσθετες παροχές, οι οποίες δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (π.χ. λόγω υπέρ αναμονής, χρονοτριβής και μη έγκαιρης παραλαβής των εμπορευμάτων), καθώς και όσες άλλες τυχόν δαπάνες του εκναυλωτή προέκυψαν στο χρονικό διάστημα που διήρκεσε αυτή (π.χ. από την υπαναχώρηση του ναυλωτή και από την πρόωρο λύση της σύμβασης της ναύλωσης). Το ποσό του ναύλου, κυρίως εξαρτάται από το είδος της ναύλωσης, και μπορεί να υπολογιστεί ως εξής:

1) Ανάλογα με την ποσότητα των πραγμάτων που φορτώθηκαν. Η ποσότητα αυτή, καθορίζεται με μέτρο το βάρος, τον όγκο, τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων και τις

⁶⁰ . Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997

διαστάσεις των πραγμάτων. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι.

2) Με βάση τον παράγοντα του χρόνου. Ο προσδιορισμός πραγματοποιείται με βάση τη μονάδα του χρόνου, που καθορίζεται στη σύμβαση και η οποία μπορεί να είναι η ημέρα, η εβδομάδα, ο μήνας, η τριμηνία, το έτος κ.ο.κ. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται στη σύμβαση ναυλώσεως κατά χρόνο (χρονοναύλωση), αφού είναι προφανές ότι σ' αυτή τη μορφή ναυλώσεως, ο χρόνος έχει βαρύνουσα σημασία.

3) Κατ' αποκοπή (lump sum freight, Lumpsum Fracht). Η μέθοδος αυτή, χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής είτε δεν έχει αποφασίσει ακόμα τι είδους πράγματα και σε ποιες ποσότητες θέλει να μεταφέρει, είτε δεν μπορεί να υπολογίσει πόσο χώρο του πλοίου θα καταλάβουν αυτά, ιδίως όταν δεν είναι συνηθισμένα. Έτσι, ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής, μοιράζονται από κοινού αυτή την αβεβαιότητα και υπολογίζουν κατ' αποκοπή το ναύλο. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, βρίσκει εφαρμογή κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι. Ο ναύλος, ο οποίος αρχικά συμφωνήθηκε μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή οφείλεται κατά τη συνήθεια και το νόμο, μπορεί να μεταβληθεί σε ορισμένες περιπτώσεις:

1) Στην περίπτωση φόρτωσης περισσότερων πραγμάτων απ' όσα είχαν συμφωνηθεί, ο νόμος προβλέπει, ανάλογη επί πλέον καταβολή ναύλου.

2) Στην περίπτωση μη προσκόμισης, είτε ολόκληρου, είτε μέρους του φορτίου, για τη συγκεκριμένη ναύλωση, ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρο το ναύλο, εκτός και αν η μη φόρτωση οφείλεται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα.

3) Στην περίπτωση μη ομαλής εξέλιξης της συμβάσεως ναυλώσεως, ο ναύλος ο οποίος είχε αρχικά συμφωνηθεί να καταβληθεί, είτε εκμηδενίζεται, είτε προσ αυξάνεται με διάφορες παροχές. Ειδικότερα:

i) Μείωση του ναύλου (στο μισό του αρχικού ή αντίστοιχη κατά περίπτωση), αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:

- Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή πριν από τη φόρτωση, κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή μετά τη φόρτωση.

- Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου, για τα πράγματα που διασώθηκαν.

- Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου.

- Λύσεως της συμβάσεως ναυλώσεως από τυχαίο γεγονός, το οποίο συνέβη κατά τον "υπό έρμα απόπλου".

ii) Πλήρης απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του ναύλου, αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:

- Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή για αιτία που αφορά τον εκναυλωτή.
- Τυχαίας απώλειας του πλοίου πριν από την έναρξη του πλου, ανικανότητας και άλλων λόγων που αφορούν στο πλοίο.
- Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου.
- Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή σε περίπτωση επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου, εφόσον το κόλυμα παρατείνεται υπέρμετρα.
- Τυχαίας απώλειας ατομικώς ορισμένων πραγμάτων πριν από τη φόρτωση.
- Τυχαίας απώλειας μετά τη φόρτωση ή μετά την παραλαβή των πραγμάτων από τον εκναυλωτή για φόρτωση, αλλά πάντως πριν από τον απόπλου.
- Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου

iii) Προσαύξηση του ναύλου με διάφορες παροχές (και όχι αύξηση του ίδιου του ναύλου), αναλογεί στο ενδεχόμενο υπέρ αναμονής ή χρονοτριβής, για δαπάνες ή φύλακτρα. Σημειώνεται ότι, στην περίπτωση που ο ναυλωτής (ή παραλήπτης) παρέβη την υποχρέωσή του και δεν κατέβαλε τον οφειλόμενο ναύλο και τις υπόλοιπες παροχές, οι οποίες συμφωνήθηκαν στη φορτωτική ή στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο εκναυλωτής δεν αποκτά το δικαίωμα για την παρακράτηση των εμπορευμάτων.

Σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, ο χρόνος καταβολής του ναύλου, αποτελεί κατ' αρχήν θέμα συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Τα συμβαλλόμενα μέρη λοιπόν, δικαιούνται να συμφωνήσουν, εάν ο ναύλος θα καταβληθεί πριν ή μετά από τη φόρτωση ή την εκφόρτωση ή κατά την παράδοση του φορτίου. Στην περίπτωση μη ύπαρξης συμφωνίας, ο νομοθέτης ορίζει ότι ο ναύλος πρέπει να προκαταβάλλεται ή πιο συγκεκριμένα, να καταβάλλεται κατά τη φόρτωση. Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι ο χρόνος καταβολής του ναύλου, όπως αυτός συμφωνήθηκε, μπορεί να χρησιμεύσει, ούτως ώστε να αποφασιστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη και ο τόπος καταβολής του, εφόσον αυτός δεν έχει συγκεκριμενοποιηθεί. Κανονικά, ο τόπος καταβολής του ναύλου, προκύπτει βάσει της συμφωνίας των μερών, ειδάλλως ορίζεται ότι πρέπει να καταβάλλεται στον τόπο της επαγγελματικής εγκαταστάσεως του εκναυλωτή. Όπως ορίζει η πρώτη παράγραφος, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, κύριος υπόχρεος της καταβολής του ναύλου, θεωρείται ο ναυλωτής. Στη ναύλωση, αν ο φορτωτής είναι άλλο πρόσωπο από το ναυλωτή, εξακολουθεί οφειλέτης του ναύλου είναι ο ναυλωτής και όχι ο φορτωτής. Στην περίπτωση της υποναύλωσης, ως οφειλέτης του ναύλου

θεωρείται ο ναυλωτής-υπεκναυλωτής. Στον εκναυλωτή όμως, εκχωρείται το δικαίωμα να ασκήσει την αξίωση, την οποία έχει ο τελευταίος αυτός εναντίον του υπεκναυλωτή. Σημειώνεται ακόμη, ότι σύμφωνα με το άρθρο 153 του ΚΙΝΔ, ο παραλήπτης του φορτίου είναι εις ολόκληρο συν οφειλέτης μαζί με το ναυλωτή. Συνεπώς και ο παραλήπτης του φορτίου, έχει ευθύνη για την καταβολή του ναύλου, αλλά και κάθε άλλης οφειλόμενης πρόσθετης παροχής, συμβατικής ή νόμιμης (όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 149, § 1, του ΚΙΝΔ), εφόσον αυτός παρέλαβε τα πράγματα στον τόπο προορισμού. Ο ναύλος λοιπόν, οφείλεται καταρχάς στον εκναυλωτή, οποίος ήρθε σε συμφωνία με το ναυλωτή και του διέθεσε το πλοίο του. Επομένως, δικαιούχος του ναύλου είναι είτε ο πλοιοκτήτης, είτε ο εφοπλιστής (αρκεί να είναι συγχρόνως και εκναυλωτής). Πέραν τούτου όμως, στην περίπτωση της υποναύλωσης, ο ναύλος καταρχάς οφείλεται στον υπεκναυλωτή (δηλαδή το ναυλωτή), έχοντας όμως πάντα το δικαίωμα ο εκναυλωτής, να ασκήσει την αξίωση, την οποία έχει εναντίον του υπεκναυλωτή. Τέλος, το ναύλο μπορούν να εισπράξουν για λογαριασμό του εκναυλωτή και κάποια άλλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, όπως είναι ο πλοίαρχος, ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου, ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής, καθώς επίσης και ο δανειστής στον οποίο μεταβιβάστηκε η κυριότητα του πλοίου, για εξασφάλιση της απαιτήσεώς του.

Οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή

Σύμφωνα λοιπόν, με το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, ο ναυλωτής υποχρεούται:

ι) ⁶¹Να φέρει τα προς φόρτωση πράγματα, τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν, είτε στην προκυμαία, είτε επάνω σε φορτηγίδα δίπλα στο πλοίο και μάλιστα στην καταλληλότερη για τη φόρτωση θέση. Επιπλέον, ο ναυλωτής οφείλει να φέρει όλα τα πράγματα που έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική) και όχι μέρος μόνο από αυτά. Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, στην περίπτωση είτε μη ύπαρξης κατάλληλης προκυμαίας στο λιμάνι για τη φόρτωση των εμπορευμάτων, είτε συμφωνίας για τη φόρτωσή τους από φορτηγίδες (μαούνες), τα εμπορεύματα πρέπει να μεταφερθούν ακριβώς παράπλευρα του πλοίου, ούτως ώστε να ξεκινήσει η φόρτωσή τους με τα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου. Σημειώνεται, ότι η

⁶¹ Γεωργαντόπουλος, Γ. Βλάχος, “Ναυτιλιακή Οικονομική,” 1997.

παραπάνω υποχρέωση του ναυλωτή, συνδέεται άρρηκτα με την υποχρέωση του εκναυλωτή να ενεργήσει τη φόρτωση με δικά του έξοδα.

ii) Να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα έγγραφα, τα οποία απαιτούνται ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί η ενέργεια της φορτώσεως των εμπορευμάτων. Μεταξύ των εγγράφων αυτών, περιλαμβάνονται τα τελωνειακά έγγραφα, τα υγειονομικά έγγραφα, η άδεια εξαγωγής των εμπορευμάτων κ.λπ. Οι άμεσες συνέπειες, ακόμη και της μη έγκαιρης παράδοσής τους, μπορεί να είναι από χρονοτριβή κατά τον απόπλου ή κατά την εκφόρτωση, μέχρι και θεμελίωση αξίωσης αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή.

iii) Να παραδώσει στον πλοίαρχο (ή στον εκπρόσωπο του εκναυλωτή), στο λιμένα εκφορτώσεως των πραγμάτων, τη στιγμή της παράδοσής τους, έγγραφο απόδειξης της παραλαβής τους. Την υποχρέωση αυτή, οφείλει να την εκπληρώσει ο νομιμοποιούμενος παραλήπτης των πραγμάτων, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 154 του ΚΙΝΔ, μπορεί να είναι όχι μόνο ο ναυλωτής, αλλά και ο εκπρόσωπός του στο λιμάνι προορισμού (ή και ο παραλήπτης του φορτίου). Η υποχρέωση αυτή μάλιστα, υφίσταται και στην περίπτωση ύπαρξης φορτωτικής, αλλά και στην περίπτωση μη ύπαρξης. Όσον αφορά στην περίπτωση ύπαρξης της φορτωτικής, ο δικαιούχος του φορτίου είναι υποχρεωμένος να παραδώσει εξοφλημένο το πρωτότυπό της στον πλοίαρχο κατά την παραλαβή των πραγμάτων. Το ενδεχόμενο της μη προσκόμισης των παραπάνω εγγράφων, έχει ως άμεση συνέπεια, την παροχή του δικαιώματος στον εκναυλωτή, να μην παραδώσει το φορτίο στο ναυλωτή (ή τον παραλήπτη) και να το παρακαταθέσει. Αν μάλιστα υπάρχει αμφισβήτηση ως προς το δικαιούχο του φορτίου, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει τη μεσεγγύηση των εμπορευμάτων. Σημειώνεται ακόμη, ότι σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης των παραπάνω εγγράφων, μπορεί και πάλι να θεμελιωθεί αξίωση αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή.

7.2 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΤΗ ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ

Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδίου

Ο ναυλωτής στη ναύλωση ταξιδίου, έχει τις εξής πρόσθετες

Υποχρεώσεις:

- Έχει⁶² την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) ή περιοχές φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών.
- Είναι υποχρεωμένος να δώσει εκτενή περιγραφή της ποσότητας και της ποιότητας του εμπορεύματος στον πλοιοκτήτη (quality & quantity of the cargo), ούτως ώστε ο τελευταίος να κρίνει αν το φορτίο είναι κατάλληλο για το πλοίο που διαθέτει και να υπολογίσει τα έξοδα χειρισμού και μεταφοράς του.
- Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).
- Υποχρεούται να μοιραστεί τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης μαζί με τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όρους “FIO” (Free In and Out), τότε ο ναυλωτής είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου.
- Υποχρεούται να φορτώσει και να εκφορτώσει το πλοίο, στον χρόνο που θέτει το ναυλοσύμφωνο (loading & discharging in the stipulated time).

Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στην Χρονοναύλωση

Ο ναυλωτής στην χρονοναύλωση, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου, σχετικά είτε με την χρονική διάρκεια της ναύλωσης, είτε με το συμφωνημένο αριθμό ταξιδιών σε προκαθορισμένο διάστημα χρόνου (period of charter).
- Έχει την υποχρέωση να απασχολήσει το υπό ναύλωση πλοίο μεταξύ ασφαλών λιμένων (safe ports).
- Είναι υποχρεωμένος να απασχολεί το πλοίο μέσα σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια (trading limits), τα οποία υπαγορεύουν οι ασφαλιστές του πλοίου (hull and war risk underwriters). Ακόμη, τα χρονοναυλοσύμφωνα μπορεί να περιέχουν πρόσθετους γεωγραφικούς περιορισμούς (limits of the charter), όπως π.χ. για την αποφυγή παγόβουνων και την αποφυγή πολιτικώς ή πολεμικώς εμπόλεμων περιοχών.
- Είναι υπεύθυνος για τη νόμιμη θαλάσσια μεταφορά φορτίων, τα οποία χαρακτηρίζονται ως νόμιμα (lawful trade, lawful merchandise & commercial limits).

⁶² Εμμανουήλ Ρούκουνα, “Διεθνές Δίκαιο,” Τόμος Π, 1982. έκδ. επαυξημένη, Χάγη, Λονδίνο, Ν. Υόρκη, 2002).

- Έχει υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου κάτω από την επίβλεψη και ευθύνη του καπετάνιου (loading & discharging operation).
- Είναι υπεύθυνος για τον ορισμό και τη μίσθωση των κατάλληλων εργατών στην ξηρά, σε περίπτωση που απαιτηθούν αυτοί (shore winchmen and stevedores).
- Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).
- Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στο συμφωνημένο μέρος και κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο (place & date of redelivery).
- Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στην ίδια καλή κατάσταση όπως ήταν κατά τη στιγμή της παραλαβής του (condition of vessel on redelivery).
- Υποχρεώνεται να μετράει και να καταγράφει τα καύσιμα, στην αρχή και στο τέλος της χρονοαύλωσης. Ακόμη, υποχρεώνεται να μην χρησιμοποιεί καύσιμα κακής ποιότητας ή ακατάλληλα για τις μηχανές του πλοίου καύσιμα.
- Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα ταξιδιού (voyage costs), τα οποία αποτελούνται από όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των επί μέρους ταξιδιών, όπως τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά (port charges), τα έξοδα διέλευσης καναλιών (canal dues), τα φαρικά (light dues), τα πλοηγικά (pilotage), τα έξοδα ρυμουλκών (tugs), τα έξοδα αγκυροβολίας (mooring /anchorage) κ. λ.
- Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs), όπως είναι τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου (loading, discharging & stowage costs).
- Υποχρεώνεται να αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για κάθε πρόσθετη επιβάρυνση (κόστος ή ευθύνη) που θα υποστεί ο τελευταίος, εξαιτίας ενεργειών του, σχετικών με την εμπορική χρήση του πλοίου κατά τη διάρκεια της χρονοαύλωσης και τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη στις εμπορικές οδηγίες και εντολές του (employment & indemnity).

Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο ναυλωτής⁶³ στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Φέρει τις δαπάνες για τη μισθοδοσία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (manning). Φέρει τις δαπάνες για τον εξοπλισμό και τον εφοδιασμό του πλοίου. Δηλαδή, για την προμήθεια των καυσίμων, των λιπαντικών, του νερού της μηχανής, της τροφοδοσίας και των άλλων χρεωδών (equipment & provisions).
- Φέρει τις δαπάνες για την ασφάλιση του πλοίου (insurance).
- Φέρει τις δαπάνες για τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου, ώστε να διατηρείται σε κατάσταση κατάλληλη για την εκτέλεση του ταξιδιού προς τον προορισμό του (maintenance & repair).
- Δεν έχει το δικαίωμα εκχώρησης της ναύλωσης ή της υποναύλωσης του πλοίου, σε νέα ναύλωση γυμνού πλοίου, δίχως να έχει λάβει προηγουμένως την έγκριση του πλοιοκτήτη (assignment of charter or sub-demise or sale).
- Βαρύνεται με την αμοιβή, η οποία οφείλεται σε αρωγή που τυχόν παρασχέθηκε από άλλο πλοίο, στο πλοίο που βρίσκεται στην κατοχή του.
- Έχει την ευθύνη για τον προγραμματισμό, την οργάνωση και τον έλεγχο των ταξιδιών που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, καθώς η εμπορική του λειτουργία και η διαχείρισή του βρίσκονται στα χέρια του (commercial operation & management of the vessel).
- Έχει την ευθύνη να δίνει τις οδηγίες ναυσιπλοΐας στον πλοίαρχο, καθώς επίσης και να ορίζει πάντα ασφαλείς λιμένες προσέγγισης του πλοίου (navigation).
- Επιβαρύνεται με τα έξοδα για την αποκατάσταση πιθανών ζημιών, οι οποίες προκύπτουν στην προσπάθεια διάσωσης ζωής ή ξένης περιουσίας στην θάλασσα (salvage / towage).
- Υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα όλες τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας και εκφόρτωσης του φορτίου, οι οποίες μάλιστα πρέπει να πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη τη δική του και του πλοιάρχου (loading & discharging operation).

⁶³ Γ.Π Βλάχος, Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011

- Έχει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που υφίστανται τρίτοι, από τις υπαίτιες πράξεις ή παραλείψεις, είτε αυτές είναι δικές του, είτε του πλοιάρχου, είτε μελών του πληρώματος (claims against third parties).
- Υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο, στο καθορισμένο από το ναυλοσύμφωνο λιμάνι επαναπαραδόσης και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε εξαιρουμένης της φυσικής του φθοράς (redelivery of the vessel).
- Φέρει τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs).

Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής

Μεταφοράς

Ο ναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

- Σχετικά ⁶⁴με το φορτίο (cargo), ο ναυλωτής στα περισσότερα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς έχει υποχρέωση να φορτώσει μόνο ένα φορτίο, αν και ορισμένες φορές συμφωνείται να έχει το δικαίωμα της φόρτωσης περισσότερων του ενός διαφορετικών φορτίων. Όσον αφορά στην ποσότητα του φορτίου, ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει προς μεταφορά μία συνολική ποσότητα κατά τη διάρκεια του “CoA”, καθώς επίσης και μία συμφωνημένη για κάθε επί μέρους ταξίδι.
- Έχει την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών.
- Αναλαμβάνει τα έξοδα (costs) της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, ανάλογα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου “CoA” και των επιμέρους ναυλοσυμφώνων ταξιδιού (αφού πρόκειται για μία μικτή μορφή ναύλωσης).

Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών

Στη ναύλωση συνεχών ταξιδιών, οι υποχρεώσεις του ναυλωτή παρατίθενται σ’ ένα ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών και είναι όμοιες με αυτές του ναυλωτή στη ναύλωση ταξιδιού, οι οποίες και παρατέθηκαν παραπάνω.

⁶⁴ Γ.Π Βλάχος, Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Θέσπιση νόμων κάθε χώρας ξεχωριστά για την πολιτική των ναυλώσεων

Οι πολιτικές⁶⁵ που ακολουθούν όλες οι εταιρίες κινούνται κάπου μεταξύ των δύο άκρων. Το ένα άκρο είναι η spot αγορά . Και στην καλή αγορά αυτό είναι το επιθυμητό, αρέσει πάρα πολύ στους επενδυτές γιατί η εταιρία κερδίζει πάρα πολλά χρήματα, εκμεταλλευόμενη το high της αγοράς.

Υπάρχει και το άλλο άκρο, να ναυλώνει μία εταιρία για πολύ μεγάλες περιόδους, πέντε χρόνια ή και περισσότερα, ούτως ώστε να εξασφαλίζει ένα security, μία ασφάλεια μακροχρόνια. Στην καλή αγορά, η πρώτη επιλογή είναι το επιθυμητό από τους επενδυτές και η δεύτερη τιμωρείται, στην δε κακή αγορά συμβαίνει το αντίθετο.». Θεωρητικά η πολιτική των ναυλώσεων μίας εταιρίας πρέπει να αλλάζει, ανάλογα με την άποψη που έχει η εταιρία για την αγορά μία οποιαδήποτε χρονική στιγμή». Η αυστηρή νομοθεσία είναι χρήσιμη για όποιους έχουν στόχο την ποιοτική διαχείριση και αξιοποίηση των πλοίων. Η ασφάλεια και η ποιότητα στα πλοία τα τελευταία χρόνια έχει βελτιωθεί σημαντικά.

Αυτό το οποίο πρέπει να μας απασχολεί, είναι να νομοθετεί ένας, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization). Αυτό το οποίο δημιουργεί πρόβλημα στη ναυτιλία ,είναι να βγάξει η κάθε χώρα δικά της rules και regulations για τα πλοία. Μόνο ο IMO πρέπει να νομοθετεί. Όπως επίσης και πρέπει να αποφεύγονται νομοθεσίες οι οποίες δημιουργούν αντί να λύσουν προβλήματα. Διότι, υπάρχουν και μερικές νομοθεσίες οι οποίες αντί να λύσουν προβλήματα, τα εντείνουν. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει ένα νόμο ο οποίος κάνει τώρα πιο εύκολο να διωχθεί ένας ναυτικός ο οποίος έκανε κάποιο λάθος. Το πρόβλημα του industry είναι ότι λόγω της ανάπτυξης της ναυτιλίας δεν υπάρχουν αρκετοί ναυτικοί. Κι όλο και χαμηλότερου επιπέδου άνθρωποι πηγαίνουν στη ναυτιλία.

⁶⁵ http://www.maritimes.gr/gr_134.php

Επαγγελματικά σκάφη του νόμου 2743/99 και προβληματισμοί γύρω από τη ναύλωση τους.

Τα επαγγελματικά σκάφη,⁶⁶ πρέπει να νοικιάζονται τουλάχιστον 300 ημέρες την πενταετία. Τα περισσότερα σκάφη νοικιάζονται όμως μέσω Ελληνικών ή ξένων μεσιτικών γραφείων, ενώ η εύρεση των υπόλοιπων πελατών πραγματοποιείται με διάφορους άλλους τρόπους, είτε μέσω διαφήμισης στο διαδίκτυο και σε περιοδικά και εφημερίδες του κλάδου, είτε μέσα από προσωπικές επαφές και γνωριμίες.

Ο νόμος ορίζει πως τα σκάφη πρέπει να εκτελούν ταξίδια αναψυχής και περιήγησης ολικής ναύλωσης. Αν κάποιος θέλει να νοικιάσει το σκάφος για κάποιο χρονικό διάστημα, συμφωνείται το τίμημα και κλείνει η συμφωνία με την υπογραφή του σχετικού ναυλοσύμφωνου. Κατά τον απόπλου, θεωρείται από την αρμόδια Λιμενική αρχή το ναυλοσύμφωνο καθώς και η κατάσταση επιβατών, ενώ ταυτόχρονα συμπληρώνεται η ειδική καρτέλα ναύλωσης (ΕΕΠΣΕΠΑ), που θεωρείται από την αρμόδια Λιμενική αρχή. Οι καρτέλες ναύλωσης, προσκομίζονται ανά πενταετία στην αρμόδια Υπηρεσία κατά την θεώρηση της άδειας.

Μετά από 10 σχεδόν χρόνια και ενώ ισχύει ο νόμος και η αγορά λειτουργούσε με αυτόν τον συγκεκριμένο τρόπο, και δεν αντιμετωπιζόταν προβλήματα με τις θεωρήσεις των αδειών, άρχισαν οι αυθαίρετες ερμηνείες και αιτιάσεις που χρησιμοποιούνται σαν δικαιολογία είτε για κωλυσιεργίες, είτε για ανακλήσεις επαγγελματικών αδειών σκαφών που ενώ έχουν ναυλωθεί, δεν αναγνωρίζεται από την αρμόδια αρχή.

Παρακάτω θ' αναφερθούμε σε ορισμένες περιπτώσεις, που αποδεικνύουν τη λογική που επικρατεί, και του τρόπου που αντιμετωπίζονται οι επαγγελματίες από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου.

- Σκάφη που νοικιάζονται συνέχεια μέσω του ίδιου ναυλομεσίτη, θεωρούνται αυθαίρετα ότι είναι ύποπτα ότι δεν νοικιάστηκαν σύννομα.

⁶⁶http://www.yachttime.gr/content/97/934#http://www.yachttime.gr/sites/yachttime/files/imagecache/group1_400x280/sites/yachttime/files/Uploaded/Opinions/AntonisMagos.JPG

- Ναυλώσεις μεγαλύτερες των 3-4 εβδομάδων, θεωρούνται ύποπτες με αυθαίρετες αιτιολογήσεις, και θεωρούνται ως μη γενόμενες.
- Σε σκάφη που έχουν πραγματοποιήσει τις απαραίτητες κατά τον νόμο ημέρες ναύλωσης, γίνονται ανακλήσεις των επαγγελματιών τους αδειών λόγω μη πραγματοποίησης ναύλων.

Πολλοί επαγγελματίες συνεργάζονται με ένα μόνο ναυλομεσιτικό γραφείο, για να αποφύγουν την προσφορά του σκάφους τους από πολλούς ναυλομεσίτες, πράγμα που θα οδηγούσε σε μειοδοτικό διαγωνισμό των μεσιτών για το ίδιο σκάφος. Οι ναυλομεσίτες εκδίδουν τα νόμιμα έγγραφα για την προμήθεια τους, και δεν υπάρχει καμία παρανομία στο να υπάρχει μόνο ένας ναυλομεσίτης να μεσολαβεί στην ενοικίαση ενός σκάφους.

Παρόλο που οι πλοιοκτήτες προσκομίζουν τα στοιχεία περί ναύλωσης των σκαφών τους, όταν λαμβάνουν γνώση του γεγονότος συνήθως μετά από πρόσκληση της Εφορίας, οι υπηρεσίες αρνούνται την διόρθωση της απόφασης βάσει των στοιχείων που προσκομίζονται από τους πλοιοκτήτες, με πρόσχημα ότι πέρασε ένα 60 ήμερο από το γεγονός, παρόλο ότι το γεγονός το μαθαίνουν 2 ή και 3 χρόνια μετά.

Η Υπηρεσία μέχρι πρόσφατα, μετά την προσκόμιση των στοιχείων της ναύλωσης των σκαφών, έκανε ορθή επανάληψη της απόφασης ανάκλησης, και λυνότανε το πρόβλημα. Εδώ και λίγους μήνες, μετά την κατάργηση του YEN και την υπαγωγή της αρμοδιότητας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, επικαλούνται το 60ήμερο σαν πρόσχημα, και δεν λαμβάνουν υπ όψιν της τα στοιχεία που προσκομίζουμε. Καταλήγουμε λοιπόν στο παράδοξο, σκάφη τα οποία ναυλώθηκαν, να θεωρούνται ως σκάφη που δεν πραγματοποίησαν τις κατά νόμο απαραίτητες ημέρες, και να τιμωρούνται γι αυτό.

Το φαινόμενο των εικονικών ναυλώσεων

Η νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες.⁶⁷ Η παροχή της δυνατότητας σε μικρά πλοία ή σκάφη να προχωρούν σε συμβάσεις ολικής ναύλωσης, χωρίς την υποχρέωση της εκτέλεσης ενός ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης, να

⁶⁷ <http://www.kathimerini.gr>

μεν προσφέρει τη δυνατότητα στους ιδιώτες να έχουν κάποιο έσοδο από τη χρήση του πλοίου τους, αλλά από την άλλη πλευρά, μπορεί να οδηγήσει σε καταχρηστικές πρακτικές, μέσω εικονικών ναυλώσεων.

Στην Ελλάδα όμως δεν έχει ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός και το φαινόμενο των εικονικών ναυλώσεων όχι μόνο δεν έχει περιοριστεί, αλλά αντιθέτως έχει γιγαντωθεί. «Σήμερα, είναι πολύ εύκολο να υπολογιστούν τα έσοδα του κράτους (φόροι, ΦΠΑ κ.ο.κ.) από τη δραστηριότητα των τουριστικών πλοίων ελληνικής σημαίας. Δεν μπορεί όμως να γίνει το ίδιο και για τα σκάφη υπό ξένη σημαία, δείγμα της έλλειψης αστυνόμευσης».

Ένα πρόσθετο σημείο κριτικής έγκειται και στο γεγονός ότι οι ναυλώσεις στα ιδιωτικά σκάφη θα μπορούν να γίνονται χωρίς την υποχρέωση τήρησης ελάχιστου αριθμού πληρώματος, ενώ το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των επαγγελματικών πλοίων, εφόσον το μήκος τους δεν ξεπερνά τα 24 μέτρα. Σύμφωνα με φορείς της αγοράς, το εν λόγω μέγεθος μόνο μικρό δεν είναι. Ως εκ τούτου, είναι δεδομένο ότι μπορεί να κορυφωθεί το ήδη έντονο φαινόμενο της αδήλωτης εργασίας, την οποία το ίδιο το νομοσχέδιο φιλοδοξεί να πατάξει.

Πάντως πραγματοποιούνται προσπάθειες για τη θέσπιση και λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου σκαφών, όπως και η ηλεκτρονική υποβολή όλων των ναυλοσυμφώνων, θα ενισχύσει τη διαφάνεια και θα συμβάλει στον έλεγχο της φοροδιαφυγής στον κλάδο, όπως επίσης και της αδήλωτης εργασίας. Ο έλεγχος και μόνο αυτός, μπορεί να αποδείξει αν μια ναύλωση είναι πραγματική ή εικονική.

Γραφειοκρατία και αναθεωρήσεις νόμων

Τον ⁶⁸τελευταίο καιρό γίνονται προσπάθειες για να μειωθεί ο γραφειοκρατικός μηχανισμός με: τον Ηλεκτρονικό Μητρώο πλοίων, την Ηλεκτρονική υποβολή ναυλοσυμφώνου, την ελαχιστοποίηση των περιπτώσεων, στις οποίες είναι υποχρεωτική η λήψη απόπλου και η δήλωση κατάπλου, τον περιορισμό της υποχρέωσης εκτέλεσης ελάχιστων ημερών ναύλωσης σε όσα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν απαλλαγεί από τον ΦΠΑ κατά την εισαγωγή τους κ.λπ. Επίσης, καταργούνται ορισμένες ρυθμίσεις που κρίνονται αναχρονιστικές και προβλέπονται

⁶⁸ <http://m.capital.gr/News.aspx?id=1973805>

παρεμβάσεις όπως: η κατάργηση της απαγόρευσης επιβίβασης σε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής προσώπων που δεν είναι εξαρχής δηλωμένα στο ναυλοσύμφωνο. Γίνεται άρση των περιορισμών ιδιοχρησιμοποίησης του επαγγελματικού πλοίου, όταν αυτό δεν εκτελεί ναυλώσεις . Καταργείται η απαγόρευση εκναύλωσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής Τέλος μειώνονται οι απαιτούμενες υπογραφές για την αδειοδότηση των πλωτών εξεδρών εποχικής χρήσης.

Το δικαίωμα ναύλωσης σε πλοία αναψυχής με μη κοινοτική σημαία

Πλέον προβλέπεται η δυνατότητα να πραγματοποιούνται ναυλώσεις και από ιδιωτικά σκάφη, ενώ για πρώτη φορά επεκτείνεται το δικαίωμα ναυλώσεων και σε ιδιωτικά πλοία με σημαίες τρίτων χωρών εκτός Ε.Ε.

- Συμπεριλαμβάνονται πλέον και οι ναυτικοί πράκτορες στα πρόσωπα που μπορούν να διενεργούν ναυλώσεις (σύσταση και του ΟΟΣΑ)
- Καταργείται η δυνατότητα καθορισμού με υπουργική απόφαση του κατώτατου ημερήσιου ναύλου των επαγγελματικών πλοίων
- Επιτρέπεται να ναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα πλοία αναψυχής μήκους έως 24μ (αύξηση από 20μ σε 24μ) όπως ισχύει και σε άλλες χώρες της ΕΕ.
- Παρέχεται η δυνατότητα ναύλωσης σε πλοία με μεταφορική ικανότητα ως 99 επιβατών.

Ελληνοκτητη ναυτιλία και αστάθεια φορολογικού συστήματος

Μια απότομη, ⁶⁹και χωρίς τη δέουσα προσοχή, αλλαγή του καθεστώτος φορολογίας στον τομέα της ναυτιλίας μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας στην ναυτιλία αλλά και σε όλη την οικονομία της χώρας, κάτι το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια σημαντικών θέσεων εργασίας και τη μείωση των καθαρών φορολογικών εσόδων.

⁶⁹ <http://www.pireas2day.gr/02,31,9261,00.aspx>

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη η Ελλάδα ελέγχει το 16,2 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου καθιστώντας τη ηγέτη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Παρόλο αυτά όμως για την τρέχουσα τριετία επιβάλλεται διπλασιασμός της φορολογικής υποχρέωσης όλων των πλοίων, υπό ελληνική αλλά και υπό ξένη σημαία, των διαχειριζόμενων από εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Το ουσιαστικότερο πρόβλημα που δημιουργεί η παραπάνω νομοθετική πρωτοβουλία είναι ο κλονισμός του κλίματος εμπιστοσύνης και συνεργασίας μεταξύ κράτους και ναυτιλιακής κοινότητας και η δημιουργία ευρύτερα αρνητικού κλίματος για κάθε είδους επιχειρηματική επένδυση στην Ελλάδα, δεδομένου ότι η νομική σταθερότητα του θεσμικού πλαισίου παίζει σημαντικό ρόλο στην πολιτική των ναυλώσεων.

Έλλειψη κρατικής παρέμβασης για την οικονομική εξασφάλιση των ναυλωτών.

Ένα από τα μεγάλα ⁷⁰προβλήματα που προέκυψαν, από το πάγωμα των πιστώσεων και την ανάσχεση του εμπορίου, ήταν η κατακόρυφη πτώση των ναύλων. Η κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των τιμών των πλοίων έφερε στην επιφάνεια αρκετά πολύπλοκα θέματα. Αφενός το πρόβλημα μεταξύ πλοιοκτητών και τραπεζών, αφετέρου το πρόβλημα μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Το πρόβλημα ωστόσο μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών, αρκετά πολύπλοκο. Υπάρχουν πλοιοκτήτες που απολαμβάνουν υψηλούς ναύλους, ακόμη, γιατί πρόλαβαν να χρονοναυλώσουν τα πλοία τους την καλή εποχή, υπάρχουν πλοιοκτήτες οι οποίοι μετά από πιέσεις των ναυλωτών, δέχτηκαν μία αναθεώρηση του ναυλοσυμφώνου, υπάρχουν όμως και ναυλωτές που έσπευσαν να επωφεληθούν με κάθε τρόπο, ακόμη και εξοργιστικό, περιπτώσεις όπου το κράτος δεν παρενέβη στο βαθμό που θα έπρεπε ώστε να καλύψει νομικά τους πλοιοκτήτες και να εξασφαλίσει οικονομικά τους ναυλωτές. Αυτοί είναι που πληρώνουν τα ναύλα και αυτοί είναι που καθιστούν την διαχείριση των πλοίων αποδοτική. Εάν οι ναυλωτές καταρρέουν, τότε όπως όλοι γνωρίζουμε ότι δημιουργούνται επιπλοκές στη ναυτιλία.

⁷⁰ <http://www.reporter.gr/Eidhseis/CE9Naytilia/item/109752-to-whom-it-may-concern>

Στροφή των εφοπλιστών στη ναύλωση πλοίων με σημαίες ευκαιρίας (flag of convenience)

Μπορεί η ελληνική σημαία να προσφέρει κύρος που σημαίνει πως τα πλοία στα οποία κυματίζει η γαλανόλευκη γλιτώνουν περιττούς ελέγχους στα λιμάνια, πληρώνουν λιγότερα ασφάλιστρα και απευθύνονται στην διεθνή αγορά, μεταφέροντας προϊόντα υψηλής αξίας, όμως, όπως έχουν πολλές φορές τονίσει Έλληνες πλοιοκτήτες, θεωρείται ακριβή και λιγότερο ανταγωνιστική σε σχέση με τις ξένες.

Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου νομοθετικού πλαισίου σ' ότι αφορά τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία οδηγεί τους εφοπλιστές στο να αποσύρουν ολοένα και περισσότερα πλοία από την ελληνική σημαία. Ο κυρίαρχος λόγος που οι εφοπλιστές διατηρούν ολοένα και μικρότερο αριθμό πλοίων μ' ελληνική σημαία είναι ότι μ' αυτό τον τρόπο αποφεύγουν να χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι κοστίζουν πολύ πιο ακριβά από ότι οι αλλοδαποί. Επιπλέον εξασφαλίζουν ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, ευνοϊκότερους όρους για τη λήψη δανείων με πλείστες εξασφαλίσεις, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς υποχρεώσεις των χωρών τους, απαλλαγή από κρατικές αναμιξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους (πράγμα που δεν συμβαίνει στην Ελλάδα) ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχίο, δίπλωμα).

Η ναύλωση σε περιόδους οικονομικής αστάθειας

Είναι πράγματι αληθές ότι οι τρέχουσες αντίξοες οικονομικές συγκυρίες, όπως και κάθε κύκλος οικονομικής ύφεσης, επηρεάζουν βαθύτατα όλες τις πτυχές λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, από τις μορφές και τους όρους χρηματοδότησης μέχρι την εκμετάλλευση του πλοίου και την ικανοποίηση των ναυτικών δανειστών. Αντίστοιχα δοκιμάζεται η αντοχή των βασικών θεσμών του ναυτικού δικαίου (δημοσίου και ιδιωτικού), οι οποίοι καλούνται να προσαρμοστούν ώστε να οργανώσουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις κρίσιμες έννομες σχέσεις. Το παράδειγμα της σύμβασης ναύλωσης και των ζητημάτων που ανακύπτουν ως προς την πλημμελή εκπλήρωση ή την μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων των μερών, είναι από την άποψη αυτή χαρακτηριστικό. Το ίδιο συμβαίνει με τα επαναλαμβανόμενα φαινόμενα αδυναμίας εξόφλησης χρεών από ναυτιλιακές επιχειρήσεις και της

συνακόλουθης τριβής που αναπτύσσεται μεταξύ των στόχων του ναυτικού δικαίου και των κοινών συλλογικών διαδικασιών. Σύμφωνα με τα παραπάνω αναδεικνύεται πιο έντονα από κάθε άλλη φορά η ανάγκη αποτελεσματικής έννομης προστασίας, δικαστικής και εξωδικαστικής, καθώς και η ανάγκη ανάπτυξης εναλλακτικών τρόπων επίλυσης των ναυτικών διαφορών, όπως η οδός της διαμεσολάβησης.

Ελληνικό ναυτικό δίκαιο και αδυναμία παροχής νομικής κάλυψης στους Έλληνες πλοιοκτήτες

Στο ελληνικό δίκαιο οι νόμοι λειτουργούν υπέρ του οφειλέτη/ πλοιοκτήτη, ενώ στο αγγλικό υπέρ του δανειστή/τράπεζες κλπ. Σε όλες τις χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης, οι κανόνες που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ του δανειστή και του οφειλέτη είναι πάντοτε υπέρ του οφειλέτη, γιατί ο οφειλέτης είναι το αδύναμο μέρος μιας δανειακής σύμβασης, ενώ ο δανειστής είναι το ισχυρό. Αυτό είναι μια κατάκτηση του ανθρωπιστικού πολιτισμού της Ευρώπης. Στην Αγγλία αυτό δεν ισχύει. Εκεί επικράτησε η αποικιακή νοοτροπία της αυτοκρατορίας και η νοοτροπία του Μεσαίωνα, που ήταν πάντοτε υπέρ του ισχυρού δανειστή και εις βάρος του οφειλέτη.

Για παράδειγμα αν οδηγηθεί ο οφειλέτης, λόγω της μεγάλης ανάγκης που έχει να δανειστεί χρήματα, σε υπερδανεισμό, να δανειστεί δηλαδή περισσότερα χρήματα από όσα χρειάζεται για να κερδίσει περισσότερα ο δανειστής, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο μπορεί να μειωθεί το δάνειο μέχρι το αναγκαίο για την κάλυψη των αναγκών του οφειλέτη. Αυτό με το αγγλικό δίκαιο δεν μπορεί να γίνει. Αν επίσης ο δανειστής, εκμεταλλευόμενος την ανάγκη του οφειλέτη, αξιώσει μεγαλύτερο τόκο από εκείνον που ισχύει στις συναλλαγές, μπορεί ο οφειλέτης σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο να ζητήσει τη μείωσή του. Αυτό με το αγγλικό δίκαιο δεν μπορεί να γίνει.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η οικονομική κρίση επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη ναυλαγορά και άφησε πίσω κάποια συντρίμια, κληρονομώντας ένα ποσοστό ύφεσης του 3% από τον προηγούμενο χρόνο, στον επόμενο. Απ' ό,τι εκτιμάται, για το 2013 η ύφεση θα είναι κάπως ηπιότερη γύρω στο 4.5%, ποσοστό όμως αρκετά βαρύ για μια ήδη εξουθενωμένη οικονομία και κοινωνία, που βρίσκεται σε ύφεση. Το κράτος εάν πράγματι θέλει να βγάλει τη χώρα από το αδιέξοδο και να παρέχει κίνητρα στους εφοπλιστές για νέες επενδύσεις και συνέχιση των ήδη υπαρχόντων, θα πρέπει να επικεντρωθεί σε στόχους ανακοπής της ύφεσης και αναθεώρησης ορισμένων νόμων οι οποίοι σε ορισμένες περιπτώσεις λειτουργούν ανασταλτικά για τους πλοιοκτήτες.

Η αναγκαιότητα επανεκκίνησης μιας ημιθανούς οικονομίας όμως, προϋποθέτει στρατηγική και αποφασιστικότητα, ώστε τα απαραίτητα βήματα να γίνουν γρήγορα. Προϋποθέτει ακόμα θέσπιση προτεραιοτήτων όσον αφορά την έμφαση στον πλέον ανταγωνιστικό τομέα μας, ο οποίο εδώ και πολλά χρόνια είναι η ναυτιλία.

Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά, συνιστούν ένα από τα σοβαρότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, τα οποία μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της Ελλάδας. Οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως η ποντοπόρος ναυτιλία, συνεισφέρουν άμεσα περίπου το 4% του ΑΕΠ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαθέτουν περίπου 3760 ποντοπόρα πλοία, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος από άποψη όρων χωρητικότητας εκτιμάται ότι έχει το προβάδισμα παγκοσμίως. Εάν μάλιστα συνεκτιμήσουμε και τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλασσίων μεταφορών στο οικονομικό μέγεθος της χώρας, πολλαπλασιάζεται, ανεβάζοντας την προστιθέμενη αξία από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, περίπου στο 6,1% του ΑΕΠ.

Όσον δε αφορά την απασχόληση, υπολογίζεται ότι ο κλάδος δείχνει ότι έχει τη δυνατότητα να απασχολήσει κατά προσέγγιση 192.000 άτομα. Αυτές τις εκτιμήσεις μας δίνει το IOBE μέσω πρόσφατης μελέτης του γύρω από το σχετικό θέμα. Εξετάζοντας συγχρόνως και τις δυνητικές της ναυτιλιακής

δραστηριότητας, για το άμεσο μέλλον, υπογραμμίζεται η σημασία της ποντοπόρου ναυτιλίας, ως ξεχωριστή για την συνεισφορά της.

Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας σε σχέση με τη ζήτηση θαλασσίων μεταφορών, συμπεραίνεται ότι για κάθε 1000 ευρώ που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία στον τομέα αυτό, δημιουργούνται περίπου 1575 ευρώ σε προστιθέμενη αξία, σε όλους τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Διότι δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι με τις θαλάσσιες μεταφορές κλάδοι, αλλά και πολλές άλλες δραστηριότητες, όπως η αποθήκευση, η διαχείριση φορτίου, τα ταξιδιωτικά γραφεία, διάφορες συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, το χονδρικό εμπόριο κλπ. Αυτοί είναι κλάδοι που αντιπροσωπεύουν αγαθά και υπηρεσίες που αγοράζονται από νοικοκυριά, εφόσον αποκτάται επιπλέον εισόδημα προερχόμενο από την αλυσίδα αξίας θαλασσίων μεταφορών (ξενοδοχεία, εστιατόρια, εμπόριο, ενοίκια κλπ). Συνολικά, υπολογίζεται ότι το όφελος στο εισόδημα των νοικοκυριών όταν όλα βαίνουν καλώς, φτάνει τα 2,7 δις. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν παρατηρείται παύση ναυτιλιακών εργασιών μέσα στη χώρα, οι κλάδοι αυτοί είναι από τους πρώτους που πλήττονται και παρατηρούνται διάφορες οικονομικές επιπτώσεις.

Ο τομέας της ναυτιλίας λοιπόν, προσφέρει μεγάλη στήριξη στην ελληνική οικονομία και εξαρτάται απ' αυτόν η ευημερία της κοινωνίας, σε σημαντικό βαθμό. Επομένως, το όφελος της σωστής εκμετάλλευσής του είναι μεγάλο. Εάν δε αξιοποιηθούν περισσότερο οι υφιστάμενες δυναμικές του, οι θέσεις εργασίας μπορεί και να διπλασιαστούν ανεβάζοντας και την προστιθέμενη αξία στο ΑΕΠ. Είναι αναγκαίο όμως για να πραγματοποιηθούν όλα αυτά χρειάζονται οι ανάλογες πολιτικές.

Η επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αποτελεί μια πρώτη ισχυρή ένδειξη της πρόθεσης της κυβέρνησης, να υποστηρίξει την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου. Όμως, η ναυτιλιακή πολιτική θα πρέπει να κινείται ανεξάρτητα από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, ενώ θα πρέπει να υιοθετηθεί ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης, που να έχει ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη. Αλλά και η διασφάλιση ενός σταθερού υποβάθρου επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, αποτελεί βασικότατο παράγοντα για την ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα και όχι μόνο. Ειδικά όμως όσον αφορά τη ναυτιλία, η δυνατότητα που υπάρχει για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αναζητήσουν

στέγη σε άλλα κράτη με ευνοϊκότερο οικονομικό περιβάλλον, θα πρέπει να μας ανησυχεί σοβαρά, εάν αντιλαμβανόμαστε τις αρνητικές επιδράσεις που έχει αυτό στην ελληνική οικονομία. Διότι οι εφοπλιστές μπορεί να λύνουν το πρόβλημά τους σε άλλα νηολόγια, αλλά το ελληνικό νηολόγιο φτωχαίνει με ότι αυτό συνεπάγεται, όπως είναι λογικό, για τις χαμένες ευκαιρίες της ελληνικής οικονομίας.

Έπειτα, η Ελλάδα είναι κατεξοχήν ναυτική χώρα. Διαθέτει σημαντικά λιμάνια όπως ο Πειραιάς, που θα πρέπει να αναβαθμιστεί, ώστε να γίνει ανταγωνιστικός πόλος έλξης στην παγκόσμια ναυτιλία και ανθρώπινο δυναμικό, γεννημένο να διαχειρίζεται τη θάλασσα. Για το λόγο αυτό χρειάζονται ενισχύσεις ώστε να δημιουργηθεί ευρεία δεξαμενή εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών, ώστε να μην αναγκάζονται οι πλοιοκτήτες να καταφεύγουν σε ξένα πληρώματα. Σε μια εποχή όπου αναζητείται διέξοδος στην κρίση, καιρός να θυμηθούμε ότι η ναυτική μας παρουσία είναι συνδεδεμένη με την αιώνων ιστορία του τόπου μας, αφού η θάλασσα ήταν πάντοτε η ζωή της Ελλάδας.

Αφού λοιπόν προσπαθήσαμε με λίγα λόγια να αποδείξουμε πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της ναυτιλίας στη χώρα μας θα παραθέσουμε παρακάτω συμπεράσματα και ορισμένες προτάσεις που προκύπτουν από την έρευνα και τη μελέτη των πρωτότυπων κειμένων, των αντίστοιχων με τη διπλωματική εργασία νόμων, καθώς και από τη συλλογή αντίστοιχων πληροφοριών από ελληνικές και ξενόγλωσσες βιβλιογραφικές πηγές, που ερευνηθήκαν πριν τη συγγραφή της εργασίας

Η διάκριση του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου, σε Ιδιωτικό και Δημόσιο, δημιουργεί ορισμένες αντιφάσεις και δυσκολίες, γεγονός ότι το Ναυτικό Δίκαιο δεν είναι καθόλου στάσιμο, αλλά αντίθετα είναι ιδιαίτερα δυναμικό και ευέλικτο, έτσι πολλές φορές αντιμετωπίζονται φαινόμενα αντιφάσεων και δυσκολιών, κατά τη διάρκεια της εκδίκασης ποικίλων υποθέσεων. Ως συνέπεια του παραπάνω, οι περισσότερες από αυτές τις υποθέσεις, εκδικάζονται με βάση το δεδικασμένο και την αντίστοιχη νομολογία που έχει δημιουργηθεί. Παρά το ότι τα τελευταία χρόνια, κατόπιν ορισμένων αλλαγών της παλαιότερης νομοθεσίας, έχει σημειωθεί πρόοδος στο συγκεκριμένο ζήτημα, είναι βέβαιο ότι απαιτείται μία ριζική αναθεώρηση και τροποποίηση της σχετικής ελληνικής νομοθεσίας. Η νέα αυτή νομοθεσία, οφείλει να περιλάβει ό, τι επιτάσσουν οι διεθνείς συμβάσεις και κανονισμοί, όμως θα πρέπει να είναι και κατάλληλα προσαρμοσμένη στις ελληνικές ναυτιλιακές συνθήκες.

Έντονες και σημαντικές αντιφάσεις όμως, παρατηρούνται και στον Τομέα των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Καταρχάς, η διάκριση μεταξύ της ναυλώσεως και της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δεν είναι απόλυτα οριοθετημένη, καθώς κανένα από τα κριτήρια των εξωτερικών γνωρισμάτων που χρησιμοποιήθηκαν, δε είναι σε θέση να την αποδώσει με τρόπο ξεκάθαρο. Επιπλέον, στην θεωρία του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, άρα και του ελληνικού, επικρατεί έντονη αμφισβήτηση και διχασμός, σχετικά με τη νομική φύση της ναύλωσης. Ο διχασμός αυτός, εντοπίζεται στο κατά πόσο η ναύλωση είναι μίσθωση πράγματος (του πλοίου δηλαδή για τη μεταφορά) ή μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση. Η επικρατέστερη γνώμη πάντως, θεωρεί τη ναύλωση ως μίσθωση έργου.

Έτσι λοιπόν πολλές φορές αντιμετωπίζονται επίσης φαινόμενα αντιφάσεων και δυσκολιών, κατά τη διάρκεια της εκδίκασης ποικίλων υποθέσεων σχετικές με θέματα ναυλώσεων. Σε γενικές γραμμές όμως οι μεγαλύτερες δυσκολίες, κατά την εκδίκαση υποθέσεων, οι οποίες αφορούν ναυλώσεις, εμφανίζονται όταν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με τον καθορισμό των υποχρεώσεων του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Τα δικαιώματα της μια πλευράς, ουσιαστικά αποτελούν υποχρεώσεις της άλλης και το αντίστροφο, με αποτέλεσμα ο καταμερισμός των ευθυνών να είναι περίπλοκος πολλές φορές. Βάσει των υποχρεώσεων του εκναυλωτή και του ναυλωτή, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η νομοθεσία ευνοεί το ναυλωτή, σε σχέση τον εκναυλωτή.

Όμως λόγω της σημασίας που έχει η ιδιότητα του εκναυλωτή για τη ναυτιλιακή αγορά, θεωρείται σκόπιμη η αναθεώρηση και η τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του ΚΙΝΔ, σε συνάρτηση βέβαια πάντα και με τη σχετική διεθνή νομοθεσία, ούτως ώστε να βρεθεί η “χρυσή τομή” στις μεταξύ τους επαγγελματικές σχέσεις και συμφωνίες σχετικά με τη ναυτιλιακή αγορά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Γ.Π Βλάχος, Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης Εκδόσεις J&J Hellas, 1999.
2. Γ.Π Βλάχος , Ψύχου Ε. “Ναυλώσεις” , Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 2011
3. Γ.Π Βλάχος , “Ναυτιλιακή Οικονομία” , Εκδόσεις Σταμούλη, 2011
4. Γ.Π Βλάχος , Γεωργαντόπουλος Ε. “Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική,” Εκδόσεις Σταμούλη, Β’ έκδοση 2007
5. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,”
6. Ροζάκης Χ. “Το δίκαιο της θαλάσσης και η εφαρμογή του στην Ελλάδα” , Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, 2004
7. Αντάπασης Α. “Το σύστημα φορολογίας εισοδήματος των ελληνικών πλοίων” , Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, 2004
8. Αντάπασης Α. “Κτήση κυριότητας σε ναυπηγούμενο πλοίο” Εκδόσεις Σακκούλας Αντ., 2001
9. Α. Ν. Τσιριντάνη, “Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου,” Τεύχος Α’, 4η έκδ, 1955.
10. Δημ. Ν. Καμβύση, “Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον,” Αθήνα 1982.
11. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, “Ναυτικό Δίκαιο,” Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., 6^η εκδ. , 2003.
12. Εμμανουήλ Ρούκουνα, “Διεθνές Δίκαιο,” Τόμος ΙΙ, 1982. έκδ. επαυξημένη, Χάγη, Λονδίνο, Ν. Υόρκη, 2002.
13. Κ. Θ. Ευσταθιάδου, “Διεθνές Δίκαιο,” Β’ έκδ., Αθήνα, 1979. 11. Ιωάννη Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” Αθήνα, 1993.
14. Α. Καλαντζή, “Ναυτική Εταιρία,” Αθήνα, 1990. 13. Χ. Ναουμ, “Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική,” 1988.
15. Σταυρόπουλος, “Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου,” έκδ. 2η, 1980.
16. Ι. Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” 1993.
17. Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997.
18. Σ. Ζάρκος, “Ναυτιλιακή Πρακτική και το σχετικό Δίκαιον,” 1963.

19. Intrerbooks “Σύγχρονο Ναυτιλιακό Λεξικό Νομικών-Οικονομικών-Τεχνικών Όρων,” 1977.

Αρθρογραφία

1. Οικονομικός Ταχυδρόμος, 26 Μαΐου 1994.
2. Ναυτιλιακό Δίκαιο, Μάιος-Ιούνιος 1995
3. Δημήτριος Κ. Κωνσταντόπουλος, Σημειώσεις Αλγόριθμος Δημιουργίας και
4. Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης, Αθήνα, Οκτώβριος 2007
5. Φ. Ποταμιάνο, “Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς,” Αθήνα, 1962.

Ξένη Βιβλιογραφία

1. Paul Johnson, “Civilizations of the Holy Land,” 1979.
2. M. Stopford, “Maritime Economics.”
3. Christopher Hill, “Maritime Law,” Λονδίνο, 1981.

Articles/ Encyclopaedia

1. Chaveau, “Traité de droit maritime,” 1958.
2. Cambridge Academy of transport: “The Dry Cargo Chartering
3. Lloyd’s,” Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly,” Part 1, Φεβρουάριος 1999.
4. Encyclopaedia Britannica (Macropaedia).
5. Sullivan E.: “The Marine Encyclopaedic Dictionary,” 1988.
6. Institute of chartered shipbrokers: “Shipping Business,” 2003

Internet Sites

1. <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>
2. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ThI0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+
3. <http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm>
4. http://el.wikipedia.org/wiki/Εθνικότητα_πλοίου
5. http://el.wikipedia.org/wiki/Κυριότητα_πλοίου
6. <http://www.trivago.gr>
7. <http://el.wikipedia.org/wiki/Δεξαμενόπλοιο>

8. https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Time_Charter_Parties/NYPE93.aspx
9. https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Voyage_Charter_Parties/GENCON94.aspx

Πρωτότυπα Κείμενα Σχετικών Νόμων

1. Ν. Δ. 187 (1973).
2. ΦΕΚ 103 Β / 1952.
3. Π. Δ. 11 / 2000 (ΦΕΚ 11Α΄).
4. Ελληνικός Ποινικός Κώδικας.
5. Ν. 2987/12/21-2-2002.
6. Ν. 3816 της 26/28-2-1958 (ΚΔΝΔ).
7. Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας.

Διεθνή συνέδρια

1. “Διεθνής Σύμβαση για Αστική Ευθύνη εξαιτίας Ζημιών από Ρύπανση με Πετρέλαιο,” (1969).
2. “International Conventions on Maritime Law,” Texts, IMO, Λονδίνο, 1987.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. SAMPLE COPY OF GENCON 94

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BAL TIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	Part I
	2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)	
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)		
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)		
14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)		
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)		
16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b), if total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)		
a) Laytime for loading		
b) Laytime for discharging		
c) Total laytime for loading and discharging		
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)		
18. Agents (loading) (Cl. 6)		
19. Agents (discharging) (Cl. 6)		
20. Demurrage rate and whether payable (loading and discharging) (Cl. 7)		
21. Cancellation date (Cl. 9)		
22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)		
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))		
24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)		
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19, if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)		
a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)		
26. Additional clauses covering special provisions, if agreed		

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

PART II
 "Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:</p> <p>The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.</p> <p>Owners' Responsibility Clause</p> <p>The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.</p> <p>And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.</p> <p>Deviation Clause</p> <p>The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.</p> <p>Payment of Freight</p> <p>(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.</p> <p>(b) <u>Prepaid</u>, if according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or no/lost.</p> <p>Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.</p> <p>(c) <u>On delivery</u>, if according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.</p> <p>Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.</p> <p>Loading/Discharging</p> <p>(a) <u>Costs/Risks</u></p> <p>The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tacked, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.</p> <p>(b) <u>Cargo Handling Gear</u></p> <p>Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/windches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14</p> <p>15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27</p> <p>28 29 30 31</p> <p>32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49</p> <p>50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74</p>	<p>always work under the supervision of the Master.</p> <p><i>(c) Stevedore Damage</i></p> <p>The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.</p> <p>The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.</p> <p>6. Laytime</p> <p><i>(a) Separate laytime for loading and discharging</i></p> <p>The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p>The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p><i>(b) Total laytime for loading and discharging</i></p> <p>The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.</p> <p><i>(c) Commencement of laytime (loading and discharging)</i></p> <p>Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.</p> <p>If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.</p> <p>If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime.</p> <p>Time used before commencement of laytime shall count.</p> <p><i>Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i></p> <p>7. Demurrage</p> <p>Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.</p> <p>In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.</p> <p>8. Lien Clause</p> <p>The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.</p> <p>9. Cancelling Clause</p> <p>(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.</p> <p>(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.</p> <p>Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that</p>	<p>75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88</p> <p>89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121</p> <p>122 123 124 125 126 127 128 129 130 131</p> <p>132 133 134 135 136</p> <p>137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148</p>
---	---	---	---

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	220
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	150	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply, and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	221
10. Bills of Lading	154	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	222
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	155	17. War Risks ("Voywar 1993")	247
	156	(1) For the purpose of this Clause, the words:	248
	157	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	249
	158	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	250
	159	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	251
	160	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the	252
	161		253
	162		254
	163		255
	164		256
11. Both-to-Blame Collision Clause	164		257
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	165		258
	166		259
	167		260
	168		261
	169		262
	170		263
	171		264
	172		265
	173		266
	174		267
	175		268
	176		269
	177		270
	178		271
12. General Average and New Jason Clause	178		272
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	179		273
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	180		274
	181		275
	182		276
	183		277
	184		278
	185		279
	186		280
	187		281
	188		282
	189		283
	190		284
	191		285
	192		286
	193		287
	194		288
	195		289
	196		290
	197		291
	198		292
	199		293
13. Taxes and Dues Clause	199		294
(a) <i>On Vessel</i> - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	200		295
(b) <i>On cargo</i> - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	201		296
(c) <i>On freight</i> - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	202		297
	203		298
	204		299
	205		300
	206		301
	207		302
14. Agency	207		303
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	208		304
	209		305
	210		306
15. Brokerage	210		307
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	211		308
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	212		309
	213		310
	214		311
	215		312
	216		313
	217		314
16. General Strike Clause	217		315
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the	218		316

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297	of destination. 373
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299	it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300	to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376
on the cargo for such expenses and freight. 301	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302	apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303	the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304	exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305	port to be increased in proportion. 381
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306	
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307	
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308	19. Law and Arbitration 382
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309	* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310	English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311	arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312	any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386
route. 313	Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387
(5) The Vessel shall have liberty:- 314	appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315	arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316	them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317	the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318	fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319	be final. 393
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394
power to compel compliance with their orders or directions; 321	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 395
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322	with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323	Association. 397
of the war risks insurance; 324	* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325	Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326	should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327	referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328	parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403
are charged with their enforcement; 330	agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331	conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332	Inc.. 406
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335	with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336	Inc.. 410
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337	* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338	the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339	laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413
customary route. 340	(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341	* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be 342	** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343	the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417
Carriage. 344	
18. General Ice Clause 345	
<i>Port of loading</i> 346	
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347	
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348	
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349	
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350	
Charter Party shall be null and void. 351	
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352	
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353	
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354	
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355	
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356	
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357	
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358	
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359	
Party. 360	
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361	
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362	
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363	
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364	
agree to load full cargo at the open port. 365	
<i>Port of discharge</i> 366	
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367	
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368	
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369	
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370	
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371	

2. SAMPLE COPY OF NYPE 93

Code Name: "NYPE 93"

Recommended by:
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
The Federation of National Associations of
Ship Brokers and Agents (FONASBA)



TIME CHARTER®

New York Produce Exchange Form
Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th, 1961; September 14th 1993.

THIS CHARTER PARTY , made and concluded in					1
this	day of	19			2
Between					3
<u>Owners</u> of the Vessel described below, and					4
					5
					6
<u>Charterers</u> .					7
					8
Description of Vessel					9
Name	Flag	Built		(year).	10
Port and number of Registry					11
Classed				in	12
Deadweight		long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and			13
stores not exceeding		long*/metric* tons) on a salt water draft of			14
on summer freeboard.					15
Capacity		cubic feet grain		cubic feet bale space.	16
Tonnage	GT/GRT.				17
Speed about		knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum			18
Force	on the Beaufort wind scale, on a consumption of about			long*/metric*	19
tons of					20
* Delete as appropriate.					21
For further description see Appendix "A" (if applicable)					22
1. Duration					23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period					24
of					25
					26
					27
				within below mentioned trading limits.	28
2. Delivery					29
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at					30
					31
					32
				The Vessel on her delivery	33
shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted					34

delivery.	38
3. <u>On-Off Hire Survey</u>	39
Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.	40 41 42 43 44
If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.	45 46
On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	47
4. <u>Dangerous Cargo/Cargo Exclusions</u>	48
(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials,	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64
(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at the Charterers' risk and expense.	65 66 67 68 69
5. <u>Trading Limits</u>	70
The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within	71 72
excluding	73 74
as the Charterers shall direct.	75 76
6. <u>Owners to Provide</u>	77
The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.	78 79 80 81 82
7. <u>Charterers to Provide</u>	83
The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages,	84 85 86

a Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.) Inc., using the BIMCO Charter Party Editor / insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA worded document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.

8. Performance of Voyages

(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.

(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

9. Bunkers

(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with: long*metric* tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton.

* Same tons apply throughout this clause.

(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A.

The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences.

10. Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$ U.S. currency, daily, or \$ U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at

unless otherwise mutually agreed.

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

The Charterers shall give the Owners not less than	days notice of the Vessel's	135
expected date and probable port of redelivery.		136
For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be		137
adjusted to GMT.		138
11. Hire Payment		139
(a) <i>Payment</i>		140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in		141
, viz		142
		143
	in	144
	currency, or in United States Currency, in funds available to the	145
Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate		146
amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day		147
as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,		148
or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to		149
withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)		150
may otherwise have on the Charterers.		151
		152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the		153
hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold		154
the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever		155
for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire		156
shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the		157
Charterers' account.		158
(b) <i>Grace Period</i>		159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors		160
or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners		161
clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the		162
failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall		163
stand as regular and punctual.		164
Failure by the Charterers to pay the hire within days of their receiving the Owners' notice as		165
provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.		166
(c) <i>Last Hire Payment</i>		167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate		168
payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and		169
the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking		170
into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for		171
the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the		172
balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be		173
refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.		174
(d) <i>Cash Advances</i>		175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required		176
by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire.		177
The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.		178
12. Berths		179

The Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.) Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat at any time of tide.

13. Spaces Available

(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.

14. Supercargo and Meals

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.

15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

16. Delivery/Cancelling

If required by the Charterers, time shall not commence before Vessel not be ready for delivery on or before the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

Extension of Cancelling

If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.

17. Off Hire

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of

Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.) Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA word document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
18. Sublet	237
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	238 239 240
19. Drydocking	241
The Vessel was last drydocked	242
*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	243 244 245
*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	246 247
<i>* Delete as appropriate</i>	248
20. Total Loss	249
Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	250 251
21. Exceptions	252
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	253 254 255
22. Liberties	256
The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress and to deviate for the purpose of saving life and property.	257 258
23. Liens	259
The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267

Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA owned document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

24. <u>Salvage</u>	268
All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270
25. <u>General Average</u>	271
General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in currency.	272 273 274
The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
Time charter hire shall not contribute to general average.	279
26. <u>Navigation</u>	280
Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
27. <u>Cargo Claims</u>	284
Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1976, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.	285 286 287
28. <u>Cargo Gear and Lights</u>	288
The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:	289 290 291 292
providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on hire.	293 294 295 296 297 298 299 300 301 302
29. <u>Crew Overtime</u>	303
In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents, the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hire or pro rata.	304 305 306
30. <u>Bills of Lading</u>	307
(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts.	308 309 310

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA provided document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.

(c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

31. Protective Clauses

This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder:

(a) **CLAUSE PARAMOUNT**
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

and

(b) **BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE**
"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier."

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

and

(c) **NEW JASON CLAUSE**
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods."

If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."

and

(d) **U.S. TRADE - DRUG CLAUSE**
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel."

Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA issued document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account and the Vessel shall remain on hire.	358 359 360 361 362 363
Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel.	364 365 366
The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the Vessel's personnel."	367 368 369
and	370
(e) WAR CLAUSES	371
"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).	372 373 374 375 376 377
(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of _____ In addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.	378 379 380 381 382 383
(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.	384 385 386 387
(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account."	388 389
32. War Cancellation	390
In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries:	391 392 393 394 395
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.	396 397 398 399 400 401 402
33. Ice	403
The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area	404

where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.

34. Requisition

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.
If the period of requisition exceeds _____ months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.

35. Stevedore Damage

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.

(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

36. Cleaning of Holds

The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of _____ per hold.

In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/swept holds against a lumpsum payment of _____ in lieu of cleaning.

37. Taxes

Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).

38. Charterers' Colors

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

39. Laid up Returns	450
The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	451 452 453
40. Documentation	454
The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear.	455 456 457 458 459
41. Stowaways	460
(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers.	461 462 463
(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	464 465 466 467 468 469 470
(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	471 472 473 474
(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire.	475 476 477 478
(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	479 480 481 482
42. Smuggling	483
In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof.	484 485
43. Commissions	486
A commission of _____ percent is payable by the Vessel and the Owners to _____	487 488 489 490
on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.	491
44. Address Commission	492
An address commission of _____ percent is payable to _____	493

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 03 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

	494
	495
on hire earned and paid under this Charter.	496
45. Arbitration	497
(a) NEW YORK	498
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law:	499
	500
One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	501 502 503 504 505
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$	** 506
the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	507 508
(b) LONDON	509
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitration of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.	510 511 512 513 514 515 516
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$	** 517
the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	518 519
<i>*Delete para (a) or (b) as appropriate</i>	520
<i>** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.</i>	521 522
If mutually agreed, clauses _____ to _____, both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.	523 524
APPENDIX "A"	525
To Charter Party dated _____	526
Between _____	527
and _____	528
	529
Further details of the Vessel:	530

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.