

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

ΣΠΟΥΔΩΝ

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

LAYTIME AND DEMURRAGE

ΧΑΤΖΗΣΠΥΡΙΑΔΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας/Copyright

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Επίκ.Καθηγητής Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Μιχαήλ Παζαρζής
- Καθηγητής Κωσταντίνος Γκιζιάκης

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ABSTRACT.....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ – ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΑΓΟΡΕΣ

1.1 ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ.....	4
1.2 ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ – Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

2.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ.....	8
2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	10
2.3 ΠΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ Η ΝΑΥΛΩΣΗ.....	10
2.3.1 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ-CHARTER PARTY.....	11
2.3.1.1 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΟΡΩΝ.....	12
2.3.2 ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ-BILL OF LADING.....	13
2.4 ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ – ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME & DEMURRAGE

3.1 LAYTIME – ΣΤΑΛΙΕΣ.....	17
3.1.1 ΠΟΤΕ ΞΕΚΙΝΑΕΙ Ο ΧΡΟΝΟΣ LAYTIME	18
3.1.2 DEMURRAGE – DESPATCH.....	18
3.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME.....	20
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME.....	21
3.3.1 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ.....	21
3.3.2 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ STATEMENT OF FACTS.....	22
3.3.3 ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME-COMMENCEMENT.....	24
3.3.4 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME – INTERRUPTIONS.....	34
3.3.5 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑ – DURATION	38
3.3.6 ΠΑΥΣΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME – CESSATION OF LAYTIME.....	43
3.3.7 CALCULATION – ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ DEMURRAGE & DESPATCH.....	44
3.4 DEMURRAGE & EXCEPTIONS.....	49
3.5 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ LAYTIME & DEMURRAGE.....	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΟΡΟΙ & CLAIMS

4.1 ΟΡΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ-CARGO HANDLING TERMS.....	57
4.2 ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΤΩΝ DEMURRAGE CLAIMS.....	58
4.3 ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΩΝΙΑΣ.....	58
4.4 CLAIMS.....	59

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ – ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LAYTIME

5.1 TANKER LAYTIME.....	60
5.2 ΡΗΤΡΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ TANKER LAYTIME.....	61
5.3 CASE STUDY – VOYAGE CHARTER BRILLANTE VIRTUOSO.....	64
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει στόχο να αναλύσει εκτενώς δύο κύρια ζητήματα του Ναυτικού Δικαίου τα οποία είναι η σταλία και η επισταλία (laytime and demurrage). Σταλία είναι το χρονικό διάστημα που διατίθεται για τη διενέργεια φόρτωσης ή εκφόρτωσης αμέσως μετά την άφιξη του πλοίου. Επισταλία είναι το συμφωνημένο ποσό που καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη σε σχέση με την καθυστέρηση του σκάφους, μετά το τέλος της σταλίας, για την οποία ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος. Τα δύο αυτά βασικά θέματα καθορίζονται από ένα συμβόλαιο το οποίο παρουσιάζει την ανταλλαγή των υποχρεώσεων και την κατανομή των κινδύνων μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή κατά τη διάρκεια της ναύλωσης του πλοίου, το λεγόμενο ναυλοσύμφωνο. Τα δύο αυτά θέματα και οι ρήτρες τους ορίζονται με μεγάλη προσοχή στο ναυλοσύμφωνο διότι εμπεριέχουν πολλά σημεία όπου εύκολα μπορούν να κερδηθούν ή να χαθούν χρήματα. Οι εμπορικές εταιρείες δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στα ζητήματα αυτά και συνήθως υπάρχουν ειδικά τμήματα που ασχολούνται με το θέμα της επισταλίας. Απαιτούνται βασικές γνώσεις της νομοθεσίας και σωστή συνεργασία μεταξύ των τμημάτων της εταιρείας. Η προετοιμασία των claims για επισταλία απαιτεί συμβόλαια, έγγραφα του φορτίου και απόδειξη της επισταλίας. Σε περίπτωση που δεν είναι εύκολη η απόδειξη αυτή, το ζήτημα μπορεί να φτάσει στη Διαιτησία.

Λεξεις κλειδιά : σταλία, επισταλία, χρόνος, ναυλοσύμφωνο, όρος, ρήτρα

ABSTRACT

The thesis below aims to explain in detail, two basic issues of maritime law, laytime and demurrage. Laytime is the period allowed to load or discharge the cargo, after the arrival of the ship. Demurrage is the agreed amount payable to the owner in respect of the delay to the vessel, beyond laytime, for which owner is not responsible. These two issues prescribed in a contract, which is an exchange of obligations and an allocation of risks during chartering, called charter party. These two issues and their terms are defined in the charter party carefully as there are many areas where money easily be lost or earned. The trading companies are paying attention to these elements and usually there are specific demurrage departments. Basic knowledge of maritime law and proper correspondence among the departments are essential. The preparation of a claim requires contracts, cargo documents and proof of demurrage rate. In case of disagreement the claim goes to Arbitration.

Key Words : laytime, demurrage, time, charter party, term, clause

Εισαγωγή

Από τα πρώτα σημάδια ζωής στην Γη, εμφανίστηκε η ανάγκη για μεταφορά. Η ικανοποίηση των αναγκών του ανθρώπου και της κοινωνίας δεν επιτυγχάνεται χωρίς τη μεταφορά. Στη σύγχρονη πραγματικότητα η μεταφορά έχει αναχθεί σε οικονομικό μηχανισμό, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται ολόκληρη η λειτουργία της σύγχρονης συναλλαγματικής οικονομίας. **Μεταφορά**, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζεται γενικά η οποιαδήποτε μετακίνηση επιβατών και διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε άλλον. Συνήθως η μετακίνηση γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος αντίστοιχα. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα.

Αντικείμενα μεταφορών μπορεί να είναι τα πάσης φύσεως οικονομικά αγαθά όπως προϊόντα της γης, ή προϊόντα μεταποίησης, καθώς και ο άνθρωπος, η ανάγκη μετακίνησης του οποίου λογικό είναι να θεωρηθεί ότι γεννήθηκε από την πρώτη εμφάνισή του στη Γη. Οι μεταφορές αγαθών άλλοτε προηγούνται χρονικά της παραγωγής και άλλοτε έπονται. Προηγούνται όταν διακινούνται αγαθά προκειμένου να λάβει χώρα η παραγωγική διαδικασία, είτε πρόκειται για πρώτες ύλες και καύσιμα, είτε πρόκειται για σπόρους για γεωργική παραγωγή. Αντίθετα έπονται της παραγωγής όταν πρόκειται για διανομή προϊόντων της παραγωγής που διακινούνται στις αγορές όπου υφίσταται σχετική ζήτηση. Τις μεταφορές διενεργούν οι μεταφορείς που μπορεί να είναι κρατικοί, ή ημικρατικοί φορείς ή ιδιώτες (φυσικά ή νομικά πρόσωπα), οι οποίοι διαθέτουν και τα μέσα μεταφορών (χερσαία, θαλάσσια ή εναέρια). Κατ' επέκτασιν, αναλόγως του χώρου που διενεργούνται αυτές, διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Ενώ αναλόγως της έκτασης που επιχειρούνται αυτές, διακρίνονται σε εσωτερικές (εθνικές) και διεθνείς μεταφορές. Συνεπώς απαραίτητη προϋπόθεση ανάπτυξης των μεταφορών είναι η ύπαρξη αντίστοιχων υποδομών, χερσαίου, θαλάσσιου και αεροπορικού δικτύου, (όπως οι αυτοκινητόδρομοι, τα λιμάνια και αεροδρόμια), η ύπαρξη ικανού αριθμού μέσων μεταφοράς (οχήματα μεταφορών, σιδηρόδρομοι, πλοία, αεροπλάνα, ελικόπτερα κ.λπ), καθώς και αντίστοιχη τεχνική και διοικητική υποδομή υποστήριξης αυτών.

Όπως είναι ευρέως γνωστό, το μεγαλύτερο ποσοστό των παγκόσμιων μεταφορών και του παγκόσμιου εμπορίου γίνονται δια θαλάσσης. Τα τρία τέταρτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Για τον λόγο αυτό ο κλάδος της Ναυτιλιακής οικονομίας (shipping), αποτελεί τον σημαντικότερο κλάδο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, καθώς μέσω αυτού, διενεργούνται οι θαλάσσιες μεταφορές, παγκοσμίως. Με τον γενικό όρο **Ναυτιλιακή Οικονομία** (*shipping*) χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών που αποσκοπούν στην παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος. Η Ναυτιλιακή αγορά είναι ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και τον γεωγραφικό καταμερισμό.

Στη ναυτιλιακή οικονομία εντάσσεται ένα πλήθος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναυτιλιακή πίστη, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίου, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία και ναυλομεσιτεία κ.ά.

Στην παρούσα εργασία, η ναυτιλιακή δραστηριότητα η οποία μας αφορά περισσότερο είναι η **Ναύλωση**. Οι ναυλώσεις αποτελούν το πεδίο της ναυτιλιακής δραστηριότητας που αφορά στον τρόπο απασχόλησης των πλοίων και διακίνησης των φορτίων ανά τον κόσμο ¹.

Προτού όμως προχωρήσουμε στην ανάλυση της διαδικασίας της ναύλωσης, θα πρέπει να αναφερθούμε στις διακρίσεις των φορτίων προς μεταφορά.

¹ Πηγή: Ναυλώσεις Κ. Γκιζιάκης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.1 ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Ως φορτίο **πλοίου** (cargo) χαρακτηρίζεται το σύνολο των αγαθών (κατ' όγκον ή κατά βάρος) που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο. Οι διακρίσεις είναι οι εξής :

- Φορτία ξηρά, υγρά και υγραέρια
- Αγαθά κατεργασμένα και ακατέργαστα
- Φορτία χύδην, φορτία συσκευασμένα
- Φορτία ομοειδή, φορτία γενικά
- Φορτία συνήθη, φορτία που αφορούν ειδική μεταχείριση
- Φορτία ελαφρά, φορτία βαριά

Λόγω των πολλών διακρίσεων των φορτίων παρουσιάζονται και διακρίσεις στην μεταφορά τους. Το παγκόσμιο εμπόριο χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες φορτίων, αυτά που μεταφέρονται ως bulk cargo και εκείνα που μεταφέρονται ως general cargo. Τα χύδην φορτία (bulk cargoes) μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων (bulk shipping industry) και τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην αγορά γραμμών (liner shipping industry).

Οι μεταφορές στην Ναυτιλία διακρίνονται σε δύο μεγάλες αγορές, την αγορά γραμμών (liner market) και αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk market ή tramp). Η διάκριση αυτή έχει να κάνει με το είδος του φορτίου που μεταφέρεται . Η αγορά γραμμών αφορά στη μεταφορά συσκευασμένων φορτίων (φορτίο σε παλέτες, φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο κλπ), ενώ η bulk αγορά αφορά σε μεταφορά χύδην φορτίων (αργό πετρέλαιο , σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά , ζάχαρη κλπ.

Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε μόνο με την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων διότι μας αφορά η ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία ² και όχι η τακτική. Η τακτική θαλάσσια υπηρεσία χαρακτηρίζεται από προγραμματισμό σε συχνότητα δρομολογίων και επίπεδα ναύλου, καθώς και συγκεκριμένα λιμάνια.

² Πηγή : Ναυλώσεις Κ.Γκιζιάκης

Η ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία χαρακτηρίζεται από μεταφορά φορτίου ανάλογα με τη ζήτηση και από είσπραξη ναύλου ύστερα από διαπραγμάτευση . Επίσης στην ελεύθερη αγορά, τα πλοία περιφέρονται ανά τον κόσμο και δεν είναι συγκεκριμένη η στιγμή που θα κλείσουν κάποιο φορτίο για μεταφορά. Με λίγα λόγια στην Bulk αγορά επικρατούν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και γι'αυτόν τον λόγο προκύπτουν περισσότερα προβλήματα στις συναλλαγές, κυρίως νομικά. Η αγορά χύδην φορτίων χωρίζεται στην Αγορά των Δεξαμενοπλοίων (Tanker , Chemical, LPG/LNG Market) και στην Αγορά των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των πλοίων διπλών καταστρωμάτων (Bulk Carriers & Tweendecker Market).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1.2 ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η κάθε αγορά έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και ο τρόπος ναύλωσης των πλοίων διαφέρει. Επίσης, όπως είναι λογικό, η κάθε αγορά έχει τα δικά της πλοία, τα οποίων οι κατηγορίες αναφέρονται παρακάτω:

ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ – BULK CARRIERS

Στην αγορά χύδην φορτίων τα πλοία διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος και την χωρητικότητά τους σε φορτίο χύδην. Η χωρητικότητα του πλοίου μετριέται σε dead weight tonnage (DWT) και οι κατηγορίες είναι οι εξής :

BULK CARRIERS

3000-15000 DWT	small bulk carriers
15000-35000 DWT	Handysize Bulkers
35000-50000 DWT	Handymax Bulkers
50000-60000 DWT	Ultra Handymax Bulkers ή Supramax Bulkers
60000-80000 DWT	Panamax Bulkers
80000-120000 DWT	Capesize Bulkers
120000- 175000 DWT	Cape Bulkers
175000-200000 DWT	Large Cape Bulkers
200000- ... DWT	Very Large Bulk Carriers (VLBC)

ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ - TANKERS

Με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου η κύρια διάκριση είναι μεταξύ των πλοίων που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο (CRUDE TANKERS) και εκείνων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου (PRODUCT TANKERS).

Με βάση το μέγεθος των πλοίων έχουμε τις εξής διακρίσεις

Ultra Large rude Carriers (ULCC)	320.000-550.000 dwt
Very Large Crude Carriers (VLCC)	200.000-320.000 dwt
Suezmax	120.000-200.000 dwt
Aframax	80.000-120.000 dwt
Panamax	60.000- 80.000 dwt
Handysize	10.000-60.000 dwt

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Η ανάγκη για μεταφορά των προϊόντων δημιουργεί την ανάγκη για ναύλωση των πλοίων με σκοπό την μεταφορά αγαθών από ένα μέρος της γης σε κάποιο άλλο. Η διαδικασία της ναύλωσης είναι μια περίπλοκη διαδικασία. Πιο συγκεκριμένα, η Ναύλωση, (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται **ναύλος**.

Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία, που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο, για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα).³

Ο κόσμος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας συγκροτείται από επαγγελματίες οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σύνολο ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση των φορτίων δια θαλάσσης.⁴

2 Πηγή : wikipedia

3 4 Πηγή : Ναυλώσεις Κ.Γκιζιάκης

Οι σημαντικότερες κατηγορίες επαγγελματιών της ναυλαγοράς είναι οι ακόλουθες:

οι πλοιοκτήτες

οι εφοπλιστές

οι κύριοι των πλοίων

οι ναυλωτές

οι φορτωτές

οι διαχειριστές

οι μεσίτες,

οι ναυλομεσίτες,

οι ναυτικοί πράκτορες

2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Στη πράξη διακρίνονται πολλές μορφές ναυλώσεων σημαντικότερες των οποίων είναι:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι, δηλαδή για ένα ταξίδι (μία μεταφορά)
2. Ναύλωση χρόνου ή Χρονοναύλωση. Πρόκειται στην πραγματικότητα για μίσθωση (ενοικίαση) του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.
3. Ναύλωση σειράς ταξιδίων, λεγόμενη και μικτή ναύλωση. Πρόκειται για συνδυασμό των δύο προηγούμενων.
4. Ναύλωση ολική. Πρόκειται για ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.
5. Ναύλωση μερική. Πρόκειται για ναύλωση μέρους της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας.
6. Ναύλωση κατά παραχώρηση, λεγόμενη και εκ του αγγλικού όρου ναύλωση γυμνή ή ακόμα και "ναύλωση γυμνού πλοίου". Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Αντ' αυτών καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα όπως και στη χρονοναύλωση.

7. Ναύλωση κατ' αποκοπήν. Πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφοράν φορτίου.
8. Ναύλωση γραμμής. Με αυτόν τον τύπο ναυλώνονται τα πλοία γραμμών που εκτελούν τακτικά συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.
9. Ναύλωση εργολαβική. Πρόκειται για σύμβαση με εργολαβική μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τέτοιες ναυλώσεις κάνουν κυρίως Τεχνικές εταιρείες έργων, καθώς και εταιρίες Κρουαζιεροπλοίων,
10. Ναύλωση επιβατική. Πρόκειται για τη συνηθέστερη μετακίνησης επιβατών όπου το εισιτήριο είναι το αντίτιμο του ναύλου.(βικιπαιδεία)

Οι συνηθέστερες μορφές ναύλωσης είναι η ναύλωση ανά ταξίδι (voyage charter) και η χρονοναύλωση (time charter).

2.3 ΠΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ Η ΝΑΥΛΩΣΗ

Μία ναύλωση αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο ή ναυλοσυμφωνητικό, το οποίο μπορεί όμως και να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή άλλο παραστατικό έγγραφο που να αποδεικνύει την παραλαβή του προς φόρτωση πράγματος (εμπορεύματος). Για πολύ μικρές ακτοπλοϊκές μεταφορές (π.χ. μεταξύ νήσων ή παρακείμενων όρμων ή ακτών αυτή αποδεικνύεται με κάθε άλλο μέσο ακόμη και με μάρτυρες).⁵

⁵ Πηγή : wikipedia

2.3.1 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ – CHARTER PARTY

Το ναυλοσύμφωνο είναι ένα έγγραφο στο οποίο διατυπώνεται η υπόσχεση του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) προς τον ναυλωτή ότι θα του διαθέσει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου είτε για ένα ταξίδι ή και για περισσότερα, είτε για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο ⁶. Όταν το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο, οι όροι του καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών. Είναι κοινή πρακτική οι συμβαλλόμενοι να επιλέγουν τυποποιημένες μορφές ναυλοσυμφώνων ως βάση των συμφωνιών τους, στις οποίες επισυνάπτουν ρήτρες για να καλύψουν τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της κάθε ναύλωσης.

Αυτή η πρακτική ακολουθείται κυρίως για λόγους ευκολίας και για εξοικονόμηση του χρόνου των διαπραγματεύσεων. Επίσης δημιουργεί ομοιομορφία στην εφαρμογή του νόμου και την ερμηνεία του. Τα περισσότερα από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα έχουν συνταχθεί από επιτροπές που αντιπροσωπεύουν τόσο τα συμφέροντα των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται ο καταμερισμός των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Οι κυριότεροι οργανισμοί οι οποίοι ασχολούνται με την έκδοση ναυλοσυμφώνων είναι το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO- Baltic & International Maritime Council) και η ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων των ΗΠΑ (ASBA – Association of Shipbrokers and Agents).

Όπως είναι λογικό προκύπτουν διάφορες κατηγορίες τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων ανάλογα με το είδος της ναύλωσης καθώς και με τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου. Για παράδειγμα η διεθνής ένωση ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων έχει υιοθετήσει το Tankervoy 87 ή όσον αφορά στην χρονοναύλωση η BIMCO έχει εκδώσει το Balttime, το Linertime και το Gentime.

⁶ Πηγή : Ναυλώσεις Κ.Γκιζιάκης

Σε αυτά τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα υπάρχουν ήδη τυπωμένες ρήτρες. Τα δύο μέρη συνήθως προσθέτουν επιπλέον ρήτρες. Σε περίπτωση που οι τυπωμένες ρήτρες έρχονται σε αντιπαράθεση με τις επιπρόσθετες, τότε υπερισχύουν οι τυπωμένες ρήτρες, σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο.

Το Αγγλικό Δίκαιο χωρίζει τους όρους του ναυλοσυμφώνου σε δύο κατηγορίες : α) στους όρους Conditions β) στους όρους Warranties. Οι πρώτοι είναι υψίστης σημασίας όροι (ότι το πλοίο υπάρχει, η σημαία του πλοίου κλπ). Η αθέτηση των Conditions μπορεί να οδηγήσει και σε ακύρωση του ναυλοσυμφώνου. Οι όροι Warranties είναι μεν σημαντικοί αλλά δεν μπορούν να οδηγήσουν σε ακύρωση. Το Laytime και το Demurrage υπάγονται στην κατηγορία Warranties.

2.3.1.1 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΡΩΝ

Οι όροι laytime και demurrage είναι σημαντικοί όροι διότι ο χρόνος είναι χρήμα για τον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που ο όρος αυτός αθετηθεί (πχ. καθυστερήσει αρκετά η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης), η αργοπορία τιμωρείται με μορφή αποζημίωσης στον Πλοιοκτήτη (liquidated damages) και δεν υπάρχει δικαίωμα να καταργηθεί το συμβόλαιο. Η κατάργηση του συμβολαίου είναι εφικτή μόνο σε ειδικές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα σε υπέρμετρη αργοπορία. Όπως είναι φυσικό, οι περιπτώσεις ποικίλουν σύμφωνα με το αν υπάρχει ή όχι ο όρος demurrage. Ο όρος 'liquidated damages' (ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης) είναι ένας νομικός όρος, ο οποίος είναι συμφωνημένος εξ' αρχής από τα δύο μέρη. Με άλλα λόγια αυτές οι αποζημιώσεις δεν προκύπτουν στην πορεία από κάποια απώλεια. Σε κάποιες περιπτώσεις όμως είναι πιθανό να ζητηθούν αποζημιώσεις επιπρόσθετες του demurrage : ... *In the case of Richco International Ltd v Alfred C. Toepfer International (The Bonde) ([1991] 1 Lloyd's Rep. 136) Mr Justice Potter held that additional damages could be recoverable provided that: "...where a charter-party contains a demurrage clause, then in order to recover damages in addition to demurrage for breach of the Charterers' obligation to complete loading within the lay days, it is a requirement that the plaintiff demonstrate that such additional loss is not only different in character from loss of use but stems from breach of an additional and/or independent obligation."*

Ένα συμβόλαιο μπορεί να ματαιωθεί όταν ένα απρόβλεπτο γεγονός λάβει χώρα. Εάν το claim για ματαίωση του συμβολαίου πετύχει, τότε το συμβόλαιο διαλύεται και αυτό σημαίνει ότι τα δύο μέρη απαλλάσσονται από τους όρους του συμβολαίου. Για παράδειγμα τρία γεγονότα που μπορούν να ματαιώσουν το συμβόλαιο είναι τα εξής : α) Καταστροφή του πλοίου β) Υπέρμετρη Αργοπορία γ) Παράνομη πράξη.

2.3.2 ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ – BILL OF LADING

Απαραίτητο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας της μεταφοράς του φορτίου είναι η φορτωτική (Bill of lading). Η λεγόμενη φορτωτική, (bill of lading), είναι ένα αξιόγραφο που περιέχει προσδιορισμό δικαιώματος χαρακτηριζόμενο ως προς το είδος, την έκταση και την ιδιότητά του. Πρόκειται για πιστωτικό τίτλο.

Το διαλαμβανόμενο δικαίωμα στη φορτωτική αφορά την κυριότητα αναφερομένων πραγμάτων (εμπορευμάτων και γενικά φορτίων), που έχουν φορτωθεί σε μέσον μεταφοράς (όχημα, τρένο, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ.) για τα οποία και εκδόθηκε αυτή. Η φορτωτική αποτελεί γενικά αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων (φορτίων) προς μεταφορά καθώς και αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης, ειδικά όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές μικρής σχετικά απόστασης (εσωτερικές μεταφορές, ή σε μικρή ακτοπλοΐα). Στην αεροπλοΐα φέρεται συνηθέστερα με το όνομα 'δηλωτικό αεροπορικής μεταφοράς'

Ειδικότερα στοιχεία, πέραν από εκείνα του αξιογράφου που πρέπει να περιέχει η φορτωτική, είναι τα ακόλουθα επτά:

1. Το ονοματεπώνυμο του εκναυλωτή, του ναυλωτή (φορτωτή), του παραλήπτη, το όνομα του Πλοιάρχου, (στις θαλάσσιες μεταφορές) και τα διακριτικά του μέσου μεταφοράς (τύπος, αριθμός κυκλοφορίας οχήματος, αριθμός συρμού, όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου, ή αριθμός πτήσης αντίστοιχα).

2. Τον καθορισμό των τόπων φόρτωσης και προορισμού (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμένες, αεροδρόμια κ.λπ.).
3. Τα διακριτικά σημεία των φορτωμένων πραγμάτων που θεωρητικά παραμένουν ευδιάκριτα μέχρι το πέρας της μεταφοράς τους.
4. Τις περί του ναύλου συμφωνίες, δηλαδή το ύψος του, τη διάρκεια αναμονής, (σταλίες), υπεραναμονής, τρόπο και χρόνο καταβολής κ.λπ.
5. Τον αριθμό των δεμάτων ή τεμαχίων ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων, (χύμα φορτίου).
6. Τη γενική κατάσταση των φορτωμένων εμπορευμάτων, και τέλος
7. Τη χρονολογία έκδοσης αυτής. (wikipedia)

Και σε αυτήν την περίπτωση οι συμβαλλόμενοι επιλέγουν συνήθως τυποποιημένες μορφές φορτωτικών.

2.4 ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Η ναύλωση ενός πλοίου για την μεταφορά φορτίου από ένα μέρος της γης σε ένα άλλο, απαιτεί μια διαδικασία συγκεκριμένη. Τα δύο μέρη τα οποία επιθυμούν να κλείσουν την συμφωνία, πρέπει πρώτα να διαπραγματευτούν κάποιους όρους, κυρίως νομικούς, οι οποίοι αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο και στη φορτωτική (bill of lading) και είναι μη διαπραγματεύσιμοι.

Έχοντας βρει το κατάλληλο πλοίο για να μεταφέρει κάποιο φορτίο, τα δύο εμπλεκόμενα μέρη ανταλλάσσουν πληροφορίες έτσι ώστε να διασφαλίσουν ότι η συγκεκριμένη ναύλωση είναι ενδιαφέρουσα και εφικτή και για τους δυο. Η διαδικασία αυτή έχει να κάνει με προσφορές και αντι-προσφορές (offers-counteroffers) και στις μέρες μας γίνεται μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Επίσης, η ανταλλαγή πληροφοριών γίνεται μέσω των ναυλομεσιτών, οι οποίοι εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες και τους φορτωτές/ναυλωτές.

Μπορεί να ακούγεται μία απλή διαδικασία, όμως κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων είναι πιθανό να παρουσιαστούν πολλά προβλήματα. Απαιτείται, οι διαπραγματεύσεις να γίνονται με προσοχή στη λεπτομέρεια.

Το πεδίο διαπραγματεύσεων μεταξύ των δύο μερών αφορά σε στοιχεία που έχουν να κάνουν με τον τύπο του πλοίου, την χωρητικότητά του, το σημείο που βρίσκεται τη συγκεκριμένη στιγμή, τον προορισμό του και φυσικά τον καθορισμό της τιμής του ναύλου.

Η διαδικασία διακρίνεται σε τρία στάδια. Το στάδιο της διερεύνησης, το στάδιο της διαπραγμάτευσης και το στάδιο της σύνταξης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου. Βασικός σκοπός αμφοτέρων των πλευρών είναι η επίτευξη όσον το δυνατόν υψηλότερου κέρδους.⁷

Ένας από τους βασικούς όρους που αποτελεί πεδίο έντονης συζήτησης και διαπραγμάτευσης μεταξύ των δύο μερών είναι και το βασικό θέμα της παρούσας εργασίας και αφορά στις ΣΤΑΛΙΕΣ (LAYTIME).

⁷ Πηγή : Ναυλώσεις Κ.Γκιζιάκης

Παράδειγμα offer / counter offer

From: Penny
Sent: Τετάρτη, 5 Δεκεμβρίου 2012 5:21 μμ
To: 'Info Oneshipbrokers'
Cc: Info In; Ops2
Subject: MT AETOS / ACCNT TALEVERAS - OFFER
Marc/Penny

Good afternoon,

Owners counter as follows for prompt response.

Min 15 up to max 30 days

Laycan : 10th Dec 2012 full day 00.01 till 23.59

Rate : USD 17,700 incl of bunkers, war risk & cbw

However all expenses for heating & maintaining cargo temp to be for Chtrts account.

Owners have accepted to absorb the rest, but not heating/maintaining cargo temp pls.

Sub further details which to be mutually agreed.

Thanking you,

Best regards,

Penny

From: Info Oneshipbrokers
Sent: Wednesday, December 05, 2012 2:25 PM
To: Penny
Cc: Info In; Ops2; Info Oneshipbrokers
Subject: RE: MT AETOS / ACCNT TALEVERAS - OFFER

Penny/Marc,

Understand that Charterers spoke with direct and agreed following

Laycan 10th full day 00.01 till 23.59

Rate : Usd 17700 incl maintaining heat on min 95 deg Fahrenheit

Charterers repeat :

Min 15 max 30 days and cwb and warrisk for Owners account to be included in the hire (please advise amounts)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 LAYTIME- ΣΤΑΛΙΕΣ

Στην ναύλωση ταξιδιού ο ναυλωτής παρέχει την εγγύηση ότι θα εκτελέσει όλα τα καθήκοντά του σε σχέση με τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου μέσα στο συμφωνημένο χρόνο (allowed laytime)⁸. Με τον όρο LAYTIME (lay-days), εννοούμε τον χρόνο αναμονής ενός πλοίου σε συγκεκριμένο σημείο (λιμένα, εγκατάσταση, αγκυροβόλιο), για φόρτωση ή εκφόρτωση, όπως έχει οριστεί στο ναυλοσύμφωνο. Η ελληνική ερμηνεία του όρου αυτού είναι ΣΤΑΛΙΕΣ ή ANAMONH.

Είναι μη διαπραγματεύσιμη υποχρέωση του πλοιοκτήτη να καθιστά το πλοίο διαθέσιμο στους ναυλωτές, σύμφωνα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αντίστροφα, υποχρέωση των ναυλωτών είναι να καθιστούν το φορτίο διαθέσιμο στους πλοιοκτήτες. Ο χρόνος αυτός ορίζεται μέσα στο ναυλοσύμφωνο με ένα συγκεκριμένο αριθμό ημερών (πχ 'five running days allowed for loading') ή με ένα συγκεκριμένο ρυθμό φορτοεκφόρτωσης ανά ημέρα ή ανά αμπάρι (πχ loading at a rate of 550 metric tons per day).

Ο υπολογισμός του χρόνου των σταλιών αρχίζει αμέσως μετά την άφιξη του πλοίου στο καθορισμένο σημείο και αφού ειδοποιηθεί σχετικά ο ναυλωτής (στη περίπτωση της φόρτωσης) ή ο παραλήπτης (στη περίπτωση της εκφόρτωσης) για την ετοιμότητα του πλοίου (Notice of Readiness - N.O.R.) και παρέλθει ένα σύντομο χρονικό διάστημα που ονομάζεται "ελεύθερη προθεσμία" (free time).⁹

Εάν, ο διαθέσιμος χρόνος για φορτο/εκφόρτωση λήξει, ο ναυλωτής οφείλει να πληρώσει στον πλοιοκτήτη κάποιο πρόστιμο (Demurrage). Απο την άλλη πλευρά, είναι σύνηθες ότι αν δεν χρησιμοποιηθεί ολόκληρο το Laytime, ο πλοιοκτήτης ανταμείβει τον ναυλωτή, για τον χρόνο που εξασφάλισε, με κάποια χρήματα τα οποία τα ονομάζουμε Despatch.

⁸ Πηγή : Ναυλώσεις Κ.Γκιζιάκης

⁹ Πηγή : wikipedia

Ο συνήθης όρος είναι ότι εφόσον το Laytime έχει ξεκινήσει, δεν σταματάει εκτός και εάν :

- Υπάρχει καθυστέρηση η οποία έχει προκληθεί από τον πλοιοκτήτη
- Οι όροι του ναυλοσυμφώνου δηλώνουν κάτι διαφορετικό

3.1.1 ΠΟΤΕ ΞΕΚΙΝΑΕΙ Ο ΧΡΟΝΟΣ LAYTIME

Για να ξεκινήσει ο χρόνος Laytime, πρέπει πρώτα το πλοίο να θεωρηθεί ARRIVED SHIP και να δοθεί το Notice Of Readiness (ετοιμότητα του πλοίου) από τον καπετάνιο. Είναι πολύ σημαντικό να ξεκαθαρίσουμε, πότε ένα πλοίο θεωρείται arrived ship. Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν το πλοίο έχει φτάσει στο σημείο όπου, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, πρέπει να φορτώσει ή να εκφορτώσει. Πάλι έχει να κάνει με τον τύπο του ναυλοσυμφώνου που έχει συνταχθεί. Για τον λόγο αυτό κάποια ναυλοσύμφωνα επισημαίνουν το λιμάνι στο οποίο πρέπει να φτάσει το πλοίο και λέγονται **PORT CHARTER PARTIES**. Κάποια άλλα επισημαίνουν ότι το πλοίο πρέπει να προσεγγίσει ένα συγκεκριμένο σημείο εκφόρτωσης ή κάποια αποβάθρα και λέγονται **BERTH CHARTER PARTIES**. Επομένως, στην πρώτη περίπτωση το πλοίο θεωρείται arrived όταν προσεγγίσει το λιμάνι ενώ στη δεύτερη περίπτωση θεωρείται arrived όταν προσεγγίσει την αποβάθρα.

Η στιγμή άφιξης του πλοίου και ο χρόνος έναρξης του Laytime αποτελούν μία συνήθη διαφωνία, για την οποία θα μιλήσουμε αργότερα.

3.1.2 DEMURRAGE – DESPATCH

Σε μία ναύλωση ταξιδιού ο πλοιοκτήτης πληρώνεται κάποιο ναύλο για να μεταφέρει το φορτίο. Αυτός ο ναύλος συμφωνείται με βάση την εκτίμηση του χρόνου που απαιτείται για να εκτελέσει το ταξίδι και σύμφωνα με το κόστος που μπορεί να προκύψει. Στη ναύλωση ταξιδιού είναι περισσότερα τα κόστη που προκύπτουν για τον πλοιοκτήτη (πχ λιμενικά κόστη) , κάτι που δεν συμβαίνει στην χρονοναύλωση εφόσον αυτά τα κόστη τα αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω το συμβόλαιο εκτός από μία

συμφωνία υποχρεώσεων αποτελεί και διαχωρισμό των ευθυνών μεταξύ των μερών. Το βασικό ρίσκο είναι η αργοπορία. Τα δύο μέρη συμφωνούν να αναλάβουν την ευθύνη για αναμενόμενα ή απρόβλεπτα γεγονότα που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια του συμβολαίου. Στη ναύλωση ταξιδιού, είναι γνωστό ότι θα χρειαστεί χρόνος για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου (laytime).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σε περίπτωση που ο ναυλωτής ξεπεράσει το **Laytime** με αποτέλεσμα να καθυστερήσει το πλοίο, πληρώνει πρόστιμο στον πλοιοκτήτη, το οποίο λέγεται **Demurrage (επισταλία)**. Για να ισχύει αυτό, πρέπει να υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο και αποτελεί μία μορφή αποζημίωσης προς τον πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση του πλοίου του.

Παράδειγμα : *Donaldson J sums up the situation in Navico AG v Vrontados Naftiki Etairia PE [1986] 1 Lloyd's Rep 379 as follows: "All the overhead and a large proportion of the running of the ship are incurred even if the ship is in port. Accordingly the shipowner faces serious losses if the processes take longer than he had bargained for and the carrying of freight on the ship's next engagement is postponed. By way of agreed compensation for these losses, the Charterer usually contracts to make further payments, called demurrage, at a daily rate in respect of determination beyond the laytime." A general definition of demurrage is: "...a payment provided by contract or by law for the use by the Charterer of time beyond which is conceived to be normally necessary for loading or discharging a ship or for the performance of certain functions relating thereto" (The Law of Demurrage by Tiberg, 4th ed. p2)*

Το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να παραμένει στον τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, αόριστα και χωρίς λόγο και κάθε καθυστέρηση μπορεί να εκμηδενίσει τον σκοπό του ναυλοσυμφώνου. Δηλαδή, εάν το πλοίο παραμένει σε demurrage, για περισσότερο από κάποιο λογικό χρόνο, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ματαιώσει το ναυλοσύμφωνο. Η βασική αρχή για το demurrage είναι η εξής : Once on demurrage, always on demurrage. Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής πληρώνει demurrage για όλον τον χαμένο χρόνο μετά τη λήξη του Laytime, δηλαδή πληρώνει και για τις Κυριακές, τις αργίες κλπ.

Το Demurrage, τίθεται υπό διαπραγμάτευση στο ναυλοσύμφωνο από τα δύο μέρη και είναι ανάλογο των συνθηκών της αγοράς που επικρατούν τη δεδομένη στιγμή.

Από την άλλη πλευρά, σε περίπτωση που ο ναυλωτής παραδώσει το πλοίο νωρίτερα από το Laytime, εάν έχει συμφωνηθεί, ο πλοιοκτήτης του πληρώνει **despatch** (επίσπευση). Συνήθως το ποσό της επίσπευσης ισούται με το μισό του συμφωνημένου demurrage (demurrage half despatch). Το despatch συνήθως συμφωνείται στην βάση : **of all timed saved**. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αποζημιωθούν για όλο τον χρόνο από την στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση ή η εκφόρτωση συμπεριλαμβανομένων των Κυριακών και των αργιών. Διαφορετικά εάν το dispatch συμφωνείται στη βάση : of all laytime saved ο ναυλωτής θα αποζημιωθεί για τον χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση ή η εκφόρτωση έως τη λήξη του χρόνου laytime.

...The Charterparty Laytime Definitions 1980 state: “DESPATCH means the money payable by the Owner if the ship completes loading or discharging before the laytime has expired.”. The Voylayrules definition is: “DESPATCH shall mean an agreed amount payable by the Owner if the vessel completes loading or discharging before laytime has expired.”

Λόγω της πολυπλοκότητας των θεμάτων αυτών, έχουν εκδοθεί από διάφορους οργανισμούς κάποια βιβλία με τους ορισμούς του Laytime. Το πρώτο ήταν το ‘Charterparty Laytime Definitions 1980’ και το δεύτερο το ‘Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993 (the Voylay rules)’. Αυτοί οι ορισμοί έχουν συμφωνηθεί από τους οργανισμούς BIMCO, CMI, FONASBA, Intercargo. Επίσης συχνά χρησιμοποιείται ένα τρίτο σετ ορισμών το Baltic Code 2002, το οποίο εκδόθηκε από το Baltic Exchange του Λονδίνου.

3.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ LAYTIME

Για όλους τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, ο υπολογισμός του Laytime θεωρείται υψίστης σημασίας και απαιτεί πολλή προσοχή.

Ο υπολογισμός του Laytime μπορεί να χωριστεί σε επτά στάδια :

1. Προσεκτικό διάβασμα στους όρους του ναυλοσυμφώνου (Charter Party)
2. Έμφαση στο Statement of Facts
3. Επαλήθευση του πότε ξεκινάει ο χρόνος Laytime (Commencement)
4. Προσοχή στις μέρες και τις ώρες τις οποίες δεν μετράει το Laytime (Interruptions of Laytime)
5. Προσδιορισμός του χρόνου (Laytime) που είναι διαθέσιμος - ΔΙΑΡΚΕΙΑ (DURATION)
6. Επισήμανση της στιγμής όπου το Laytime σταματάει (CESSATION)
7. Υπολογισμός του των DEMURRAGE ή DESPATCH τα οποία είναι πληρωτέα.¹⁰

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΑΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ LAYTIME

3.3.1 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

Το σχετικό ναυλοσύμφωνο ή το συμβόλαιο πώλησης πρέπει να καθορίζει τους όρους του laytime. Οι όροι του ναυλοσυμφώνου αποκαλούνται ρήτρες (clauses). Έτσι, ο υπεύθυνος του υπολογισμού του laytime , βασιζόμενος στις ρήτρες αυτές και στις λεπτομέρειες του statement of facts, μπορεί να σχεδιάσει ένα χρονοδιάγραμμα, στο οποίο θα αναφέρεται το πότε ξεπεράστηκε το laytime ή δεν χρησιμοποιήθηκε πλήρως. Η ερμηνεία των όρων αυτών είναι αρκετά απαιτητικό ζήτημα και χρειάζεται η γνώση εξειδικευμένου νομικού δικαίου.

¹⁰ Πηγή : Laytime Calculation William V Packard

3.3.2 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ STATEMENT OF FACTS

Εκτός από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, μία άλλη πηγή η οποία περιέχει ζωτικής σημασίας πληροφορίες για τον υπολογισμό του laytime είναι το λεγόμενο Statement of facts. Το Statement of facts αποτελεί μία φόρμα η οποία συμπληρώνεται από τον εκάστοτε λιμενικό πράκτορα μετά από την επίσκεψη του πλοίου στο λιμάνι του. Οι φόρμες αυτές έχουν σχεδιαστεί από τη BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference) καθώς επίσης και από τη FONASBA (The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents). Υπάρχουν ειδικές φόρμες για πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο και άλλες για πετρελαιοφόρα. Βέβαια υπάρχουν κι άλλα έγγραφα, για τον σκοπό αυτό, τα οποία δεν έχουν σχεδιαστεί από αυτούς τους οργανισμούς. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, η φόρμα αυτή περιέχει πολύ σημαντικές πληροφορίες για τον υπολογισμό του Laytime , όπως ημερομηνίες και ώρες που δίνεται το Notice Of Readiness του πλοίου, την αρχή και τη λήξη της φορτοεκφόρτωσης, πληροφορίες για την ημερήσια φορτοεκφόρτωση καθώς και για τυχόν διακοπές της για συγκεκριμένους λόγους (π.χ. βροχή). Μετά τη συμπλήρωση της φόρμας αυτής από τον πράκτορα και την υπογραφή του, είναι απαραίτητο να υπογραφεί και από τον καπετάνιο και από τον φορτωτή/ναυλωτή ή τον παραλήπτη. Συνήθως δεν υπάρχει καμία αντίρρηση από τα συμβαλλόμενα μέρη στο να υπογράψουν, διότι το έγγραφο αυτό αποτελεί απλώς μια καταγραφή του τι ακριβώς συνέβη από τη στιγμή που μπήκε το πλοίο στο λιμάνι. Οι συγκρούσεις μεταξύ των μερών έρχονται στην ερμηνεία των όρων αυτών , λόγω των διαφορετικών συμφερόντων, όταν γίνεται η συσχέτιση των γεγονότων και των όρων του ναυλοσυμφώνου. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι πράκτορες εκπαιδεύονται ή αναλαμβάνουν από μόνοι τους τέτοια καθήκοντα, για να παρέχουν πληροφορίες για το laytime. Στην πραγματικότητα η BIMCO και η FONASBA ενθαρρύνουν τους πράκτορες να ετοιμάζουν το δικό τους έγγραφο για το θέμα αυτό. Αυτό όμως συνεπάγεται ότι κατά την ερμηνεία των όρων του ναυλοσυμφώνου υπάρχει και τρίτη διαφωνία.

Ο παρακάτω πίνακας αποτελεί ένα αληθινό παράδειγμα Statement of facts ο οποίος διαθέτει τις απαραίτητες πληροφορίες για τον υπολογισμό του laytime και του demurrage.

STATEMENTS OF FACTS

CARGO HANDLING & PORT OPERATION LOG

CARGO LOG 02

SHIP'S NAME		Voyage No.	01 - 13L
PORT OF Operation	OFF ESCRAVOS DISCHARGING	Cargo Type	L.P. F.O.

Date	Time	Activities
19 FEB 13	0854	VSL CLEARED CAST OFF
	1420	DROPPED STBD ANCHOR 4 SHACKLES IN WATER, BONNY ANCHORAGE AWAITING ORDERD
	1430	PILOT DISEMBARKED
20 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
21 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
22 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
	1300	1 HOUR NOTICE
	1354	PILOT ONBOARD
	1412	STANDBY ENGINE / COMMENCE HEAVING ANCHOR
	1448	ANCHOR AWEIGH
	1806	PILOT DISEMBARKED
	1812	FULL AWAY TO DESTINATION OFF ESCRAVOS
24 FEB 13	1136	E.O.S.P S.B.E NOTICE OF REDINES
	1230	DROPPED STBD ANCHOR 4 SHACKLES IN WATER OFFSHORE ESCRAVOS
25 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
26 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
27 FEB 13	0001	AWAITING ORDERS
	1300	FENDER CARE 1 A/S DELIVER PRIMARY SECONDARY FENDERS
	1412	COMPLEED FENDERING
	1436	MOORING MASTER ONBOARD, JULIUS OKEGBE FROM FENDERCARE
	1905	SHIP READY FOR MOORING
28 FEB 13	1042	COMMENCE HEAVING ANCHOR
	1124	ANCHOR AWEIGH
	1200	COMMENCE STS TO STENA PERROS
	1236	FIRST LINE TO STENA PERROS
	1530	ALL FAST / COMMENCE HOSE CONNECTION
	1545	COMMENCE ULLAGING
	1625	COMPLETED ULLAGING / COMMENCE CALCULATION
	1650	COMPLETED CALCULATION
	1700	HOSE CONNECTED 1 x 10"
01 MAR 13	0001	DISCHARGING IN PROGRESS / UNDERWAY
02 MAR 13	0054	COMPLETED DISCHARGING
	0112	COMMENCE TANK INSPECTION
	0136	COMPLETED TANK INSPECTION
	0336	EMPTY TANK CERTIFICATE SIGNED
	0500	COMMENCE HOSE DISCONNECTION
	0524	HOSE DISCONNECTED
		SHIP CAST OFF

Guidance : To be kept updated for every cargo handling / port operation
 Related Risk Assessments: OC Risk Assessment Series

Vessel Log

STENA PERROS
 OR RECEIPT ONLY
 THOU REJUDICE

NAME STENA PERROS
 P.O.R. BERMUDA
 IMO 9312456
 Call Sign ZCDU7
 NRT 19085
 GRT 36168
 KW 15720



3.3.3 ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME - COMMENCEMENT

Προτού γίνουν οποιοδήποτε υπολογισμοί, για το πόσο χρόνο χρησιμοποιεί ένα πλοίο σε ένα λιμάνι, είναι σημαντικό να αποφασιστεί η ακριβής χρονική στιγμή όπου ξεκινάει το laytime. Τρεις προϋποθέσεις πρέπει να ικανοποιούνται πριν ζητηθεί από τον ναυλωτή να αρχίσει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση : α) Το πλοίο πρέπει να έχει φτάσει στον συμφωνημένο προορισμό β) το πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει και γ) το πλοίο πρέπει να στείλει έγκυρο NOR (Notice of Readiness). Η απόφαση για την ακριβή έναρξη του laytime είναι πολλές φορές η αρχή των συγκρούσεων μεταξύ των μερών. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι και αδιαμφισβήτητοι κανόνες οι οποίοι να μπορούν να καλύψουν κάθε ενδεχόμενο σύγκρουσης για το συγκεκριμένο θέμα. Ένας όρος του ναυλοσύμφωνου μπορεί να μοιάζει ακριβής στη σημασία του, είναι πιθανό όμως να επηρεάζεται από έναν άλλον, ο οποίος έχει νομική προτεραιότητα. Επίσης κάτι που φαίνεται πολύπλοκο, μπορεί να εξηγείται πολύ απλά από μία γραμμή στο ναυλοσύμφωνο. Στη συνέχεια, γίνεται μία προσπάθεια να εξηγηθούν κάποια από τα βασικά θέματα διαφωνίας για την έναρξη (commencement) του laytime :

ARRIVAL (Άφιξη)

Από τότε που υφίσταται ο κλάδος της Ναυτιλίας, υφίσταται και η διαφωνία μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών για το ποιος πρέπει να πληρώσει το χρονικό διάστημα ανάμεσα στην άφιξη του πλοίου στο λιμάνι και στην έναρξη της φόρτωσης/εκφόρτωσης. Η πλειοψηφία των συμβολαίων ταξιδιού (voyage charter parties) απαιτούν από τον καπετάνιο να στείλει έγκυρη αναγγελία ετοιμότητας (Valid NOR). **Για να είναι έγκυρη η αναγγελία ετοιμότητας, πρώτον, το πλοίο πρέπει να έχει προσεγγίσει το σημείο όπου ο καπετάνιος έχει εξουσιοδοτηθεί να στείλει NOR, δεύτερον, το πλοίο να βρίσκεται σε ετοιμότητα και τρίτον να ικανοποιούνται οι όροι οι οποίοι αφορούν το NOR και έχουν συμφωνηθεί στο charter party.** Ο προσδιορισμός του εάν ένα πλοίο θεωρείται 'arrived' ή όχι, κάποιες φορές μπορεί να είναι ένα ζήτημα εξαιρετικά πολύπλοκο από νομική άποψη. Πιο απλά, το πλοίο θεωρείται arrived σ' ένα λιμάνι εάν το πλοίο έχει προσεγγίσει το σημείο φόρτωσης/εκφόρτωσης και αν αυτό έχει συμφόρηση

(congestion) , το πλοίο θεωρείται arrived όταν προσεγγίζει το σημείο αναμονής(waiting place). Επίσης έχει να κάνει και με το είδος του ναυλοσυμφώνου που έχει συνταχθεί. Αν το συμβόλαιο είναι berth charter party, τότε το πλοίο θεωρείται arrived αν έχει φτάσει στην αποβάθρα και το κόστος αργοπορίας επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη. Αν έχουμε όμως port charter party, τότε το κόστος αργοπορίας επιβαρύνει τον ναυλωτή και αυτός είναι υπεύθυνος για να υπάρχει ελεύθερη αποβάθρα. Για παράδειγμα, στην υπόθεση Kyzikos το charter party προέβλεπε ότι το πλοίο έπρεπε να ξεφορτώσει σε *...one or two accessible berth(s) each port- one / two safe port(s)*. Το λιμάνι εκφόρτωσης ήταν το Houston. Το charter party το οποίο αναφέρει την αποβάθρα (berth) ως σημείο άφιξης προτού αναφέρει το λιμάνι (port), σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο, χαρακτηρίζεται ως berth charterparty. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει την αποβάθρα και να φορτώσει ή να εκφορτώσει πριν δοθεί έγκυρο NOR. Οι ναυλωτές του Kyzikos είχαν εξασφαλίσει discharge berth στο Houston, όμως λόγω καπνού το πλοίο δεν μπορούσε να προσεγγίσει. Το πλοίο έπρεπε να περιμένει πάνω από 3 ημέρες. Ο πλοιοκτήτης παρόλο που έχει αποδεχθεί ότι το ναυλοσύμφωνο είναι berth charter party, συμφώνησε ότι ο χαμένος χρόνος λόγω του καπνού θα μετρήσει εξ' αιτίας της ρήτρας 5 του charterparty η οποία προέβλεπε ότι *..... time lost in waiting for berth to count as loading time. Time to count as per clause 5 Wipon / Wibon* Τα ακρόνυμα σημαίνουν 'whether in port' or not και 'whether in berth or not'. Ο πλοιοκτήτης συμφώνησε λοιπόν ότι ο όρος WIBON μετέτρεψε το berth charter party σε port charter party και η Διαιτησία συμφώνησε μαζί του. Κατά τη διάρκεια των δικαστηρίων υπήρξε διάσταση απόψεων. Τελικά το House of Lords αποφάσισε ότι ο πλοιοκτήτης δεν είχε δίκιο. Σύμφωνα με τους δικαστές Wibon σήμαινε : *...whether in berth (a berth being available) or not in berth (a berth not being available)*. Εφόσον το πλοίο δεν ήταν στην αποβάθρα και υπήρχε αποβάθρα διαθέσιμη, ο όρος Wibon δεν έχει καμία υπόσταση. Επομένως το NOR δεν ήταν έγκυρο, άρα οι ναυλωτές δεν έπρεπε να πληρώσουν για τον χρόνο αναμονής. Μια αποβάθρα μπορεί να είναι διαθέσιμη, είναι όμως προσβάσιμη (always accessible), όπως αναφέρεται στο charter party ? Εάν όχι, τότε δικαίως οι ναυλωτές θα έπρεπε να είχαν πληρώσει αποζημίωση για την καθυστέρηση. Το σημείο αυτό δεν είχε διευκρινιστεί από τη Διαιτησία, αλλά από το Ανώτατο Δικαστήριο όπου υπέθεσαν ότι οι λέξεις σημαίνουν 'physically accessible'. Παρ' όλα αυτά το Court of Appeal επεσήμανε ότι ο όρος

immediately accessible' είναι ευρύτερος από τον όρο 'immediately available' και φαίνεται ότι καλύπτει μία υπόθεση όπου η αποβάθρα δεν είναι προσβάσιμη λόγω καιρού όπως και στο θέμα συμφόρησης. Αυτή η όψη είναι σύμφωνη με την πιο πρόσφατη προσέγγιση των υποθέσεων Fjordaa¹¹ και Sea Queen¹² όπου συμφωνήθηκε ότι η αποβάθρα δεν είναι 'reachable upon arrival' εάν το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει εξ' αιτίας κακοκαιρίας. Στην υπόθεση Kyzikos η διαφωνία όσον αφορά τη ρήτρα 'always accessible' δεν λύθηκε από το Δικαστήριο. Προφανώς, ήταν πολύ αργά για την πλευρά του πλοιοκτήτη να το θέσει ως θέμα και τελικά να υπήρχε διαφορετικό αποτέλεσμα το οποίο θα ήταν υπέρ του.

Επί πλέον, ο καπετάνιος ή ο πράκτορας πρέπει να δώσει την αναγγελία ετοιμότητας (NOTICE OF READINESS), σε αντιστοιχία πάντα με τις απαιτήσεις του συμβολαίου (π.χ. ώρες γραφείου, Δευτέρα έως Παρασκευή).

Για να ξεκινήσει να μετράει το laytime πρέπει το πλοίο να βρίσκεται σε ετοιμότητα (Readiness). Το πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα έτσι ώστε να μπορεί να εκτελέσει τον χειρισμό του φορτίου (cargo operations). Για παράδειγμα, σε ένα λιμάνι φόρτωσης, τα αμπάρια του πλοίου οφείλουν να είναι καθαρά και προετοιμασμένα για να δεχτούν το φορτίο. Κάποιες φορές γίνεται έλεγχος στα αμπάρια από την αρμόδια λιμενική αρχή, προτού γίνει δεκτή η αναγγελία ετοιμότητας (NOR)φορτίου. Επίσης τα συμβόλαια συνήθως, δηλώνουν ότι πριν ξεκινήσει το laytime, το πλοίο πρέπει πρώτον να έχει μπει στο λιμάνι και δεύτερον να είναι σε free pratique. Free Pratique ή αλλιώς ελευθεροκοινωνία είναι ή άδεια η οποία δίνεται στο πλοίο έτσι ώστε να μπορεί να μπει στο λιμάνι και ο καπετάνιος εγγυάται ότι το πλοίο δεν μεταφέρει κάποια μεταδοτική ασθένεια.

Σε περίπτωση που υπάρχει συμφόρηση (CONGESTION) στην αποβάθρα κατά την άφιξη του πλοίου, τα συμβόλαια συνήθως ορίζουν ότι το NOR μπορεί να δοθεί από κάποιο φυσιολογικό σημείο αναμονής (waiting place).

¹¹ (1988) 1 Lloyds Rep336

¹² (1980) 1 Lloyds Rep 500

Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν να ξεκαθαρίζουν το ζήτημα της άφιξης του πλοίου με καθαρούς όρους στο ναυλοσύμφωνο με σκοπό την αποφυγή συγκρούσεων και την εξοικονόμηση χρόνου.

Τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές έχουν προσπαθήσει να δημιουργήσουν ρήτρες έτσι ώστε να καλύπτουν πλήρως το θέμα και να αποφεύγονται οι διαφωνίες.

Παραδείγματα : ...*The dispute in The Tres Flores*¹³ case arose when the holds of the vessel were inspected by port authorities and they were found to be infested. It was not until the ordered fumigation was completed that she was held to be ready. However, a distinction must be made between infestation prior loading and infestation discovered after loading but before discharge. In this case the vessel is ready to discharge, but the cargo is not ready to be discharged...

...*In the VirginiaM*¹⁴ case, it was held that the taking of fresh water or bunkers to enable the vessel to discharge the total quantity of cargo in most ports of the world may be a mere formality and can be concurrent with discharge operations. Thus, they would not prevent the vessel from tendering a valid NOR. Vessel shall also be legally ready, for instance she must have all her papers and permits in order. It should be noted that it is the vessel's duty to have on board whatever documentation is required at the specific port. The usual clearances that the vessel must receive are from Customs, Immigration and Health authorities and also the Coast Guard in some countries. Provided that the master has no reason to believe that these clearances will be withheld, he may declare his vessel to be ready. In other words, a valid NOR can be tendered even though there are some further preliminaries to be done. Latter can be carried out sometime after the vessel has arrived.

13 *The Tres Flores*, [1973] 3 All ER 967 at p.970

14 (1989) 1 Lloyds Rep 003

Κάποιες σημαντικές ρήτρες είναι οι οποίες χρήζουν περαιτέρω ανάλυσης είναι οι εξής :

WIBON – Whether in berth or not

Είναι πολλές οι περιπτώσεις εκείνες όπου ένα πλοίο δεν δύναται να προσεγγίσει το σημείο εκείνο στο λιμάνι όπου θα διεξαχθεί ο χειρισμός του φορτίου, αμέσως μετά την άφιξη στο λιμάνι. Για τον λόγο αυτόν τα ναυλοσύμφωνα συμπεριλαμβάνουν διάφορες φράσεις με σκοπό την αποφυγή σύγχυσης για το αν το πλοίο θεωρείται arrived ή όχι. Για παράδειγμα, μία τέτοια φράση μπορεί να είναι : time is to count x hours after arrival whether in berth or not. Αυτό σημαίνει ότι , ο χρόνος θα μετρήσει στο laytime, Z ώρες μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, είτε έχοντας φτάσει στην αποβάθρα, είτε όχι.

...In case of berth charter, it was stressed by Lord Brandon of Oakbrook in Bulk Transport Ltd. v Seacrystal Ltd. (The Kyzikos)[1989] AC 1264 at p.1279 that WIBON clause operates only in instances where a berth is not available and not also to cases where a berth is available but is unreachable by reason of bad weather....

WIFPON- Whether in free pratique or not

Free Pratique (πιστοποιητικό ελευθεροκοινωνίας), είναι η ιατρική αποδοχή ενός πλοίου από την λιμενική αρχή. Όταν ένα πλοίο έχει έρθει από μία ξένη χώρα, ο καπετάνιος πρέπει να παρέχει εγγυήσεις για το ότι το πλοίο πρώτα από όλα δεν μεταφέρει κάποια μόλυνση ή αρρώστια. Εάν υπάρχει αμφιβολία, η αρμόδια λιμενική αρχή οφείλει να επισκεφτεί το πλοίο και να διαβεβαιώσει ότι είναι ασφαλές και στη συνέχεια να το αφήσει να μπει στο λιμάνι. Οι κανονισμοί ποικίλλουν από χώρα σε χώρα και από λιμάνι σε λιμάνι.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, προτού φτάσει το πλοίο το λιμάνι φόρτωσης είναι συνήθης πρακτική, όποιο και να είναι το φορτίο, να ελέγχονται τα αμπάρια από κάποια τοπική αρχή. Αυτό γίνεται για να επιβεβαιωθεί ότι τα αμπάρια είναι καθαρά και σε καλή κατάσταση έτσι ώστε να δεχθούν το φορτίο. Αυτή η πρακτική είναι πιο σημαντική, όσον αφορά στα ευπαθή φορτία (π.χ. ζάχαρη). Για παράδειγμα, στα αμερικανικά λιμάνια υπάρχουν τουλάχιστον τρεις επιθεωρητές των αμπαριών, πριν δοθεί η εντολή για φόρτωση. Αν έστω και ένας από τους τρεις δεν είναι ικανοποιημένος με την καθαρότητα των αμπαριών, μπορεί να αρνηθεί να δώσει την άδεια για φόρτωση, μέχρι να καθαριστεί

από τον πλοιοκτήτη. Από την άλλη μεριά ο ναυλωτής συνήθως είναι ενήμερος για την εξονυχιστική επίβλεψη των αμπαριών και συνήθως καλύπτεται από τους όρους του ναυλοσύμφωνου, σε περίπτωση αργοπορίας.

WCCON- Whether custom's cleared or not

Στην Διαιτησία (Arbitration) του Λονδίνου 19.04, το δικαστήριο είχε να σκεφτεί μία επιπρόσθετη ρήτρα σύμφωνα με την οποία σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης αποτύγχανε να περάσει τον τελωνειακό έλεγχο, 6 ώρες μετά την αποστολή του NOR, τότε η αναγγελία ετοιμότητας δεν θα εθεωρείτο έγκυρη. Ωστόσο, επεσήμανε ότι μόνο αν οι επιθεωρητές θεωρούσαν ότι το πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις, θα το θεωρούσαν ότι δεν είναι custom cleared. Το δικαστήριο βρήκε ότι υπήρχε καθυστέρηση in obtaining custom clearance αλλά αυτό δεν συνέβη λόγω λάθους του πλοίου οπότε αποφασίστηκε ότι το πλοίο έδωσε έγκυρο NOR.

TURN TIME

Αυτό συμβαίνει σε συγκεκριμένα λιμάνια, όπου τα πλοία περιμένουν την σειρά τους για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν. Συνήθως, κατά τη διάρκεια της αναμονής, το laytime δεν έχει αρχίσει να μετράει. Κάποιες φορές το turn time είναι περιορισμένο, π.χ. για 48 ώρες, και το laytime ξεκινάει να μετράει όταν τελειώσουν οι 48 ώρες, ή νωρίτερα εάν ο χειρισμός του φορτίου έχει ξεκινήσει πριν τις ώρες αυτές. Σε περίπτωση όπου δεν υπάρχει περιορισμός για το laytime, το ρίσκο για υπερβολική καθυστέρηση αφορά τον πλοιοκτήτη. Σε αυτές τις περιπτώσεις στο ναυλοσύμφωνο επισημαίνονται οι εξής φράσεις : the vessel is to be loaded in turn ή ...in regular turn, δηλαδή το πλοίο θα φορτώσει στη σειρά του.

Κάποια λιμάνια μετράνε το turn time από τη στιγμή που το πλοίο μπαίνει στο custom house ή από τη στιγμή που δίνεται το NOR ή μετά από κάποιο συγκεκριμένο χρόνο. Επίσης, κάποια λιμάνια, υπαγορεύουν ότι το πλοίο πρέπει να περιμένει την σειρά του στην ουρά των πλοίων ίδιου τύπου.

Τέλος, υπάρχει ένας όρος που λέει free of turn και συχνά συμπεριλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα, σε περιπτώσεις που ο ναυλωτής έχει συμφωνήσει να αποφύγει τέτοιου είδους καθυστερήσεις. Αυτό σημαίνει ότι το laytime θα ξεκινήσει κανονικά.

WAITING TIME - ΧΡΟΝΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα, και κυρίως το GENCON εμπεριέχουν την εξής φράση : **time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time** , δηλαδή ο χαμένος χρόνος περιμένοντας για αποβάθρα να μετράει ως χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Σε περίπτωση που υπάρχει η κατάλληλη ρήτρα, ο χρόνος που σπαταλάται στο αγκυροβόλιο συνήθως μετράει ως χρόνος αναμονής (waiting time), όμως η ακριβής ερμηνεία του θέματος αυτού αποτελεί συχνά θέμα διαφωνίας.

Λόγω του ότι το νομικό πλαίσιο αλλάζει με τα χρόνια, η ακριβής ερμηνεία και διατύπωση του συμβολαίου πρέπει να βασίζεται στην υπάρχουσα νομοθεσία.

Επίσης είναι σημαντικό να προσέχουμε σε ποιο Δίκαιο υπάγεται η κάθε περίπτωση, για παράδειγμα στο Αγγλικό ή στο Δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών.

COMMENCEMENT

Όταν το πλοίο φτάνει στο λιμάνι, έχοντας τηρήσει τις υποχρεώσεις του συμβολαίου και αφού έχει δοθεί το NOR, το laytime ,σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, θα ξεκινήσει να μετράει στις 07.00hrs της επόμενης εργάσιμης ημέρας ή 12 ώρες μετά την αποδοχή του NOR.

Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η αρχή της μέτρησης του laytime και η αρχή της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, κάποιες φορές διαφέρουν.

ARRIVAL BEFORE LAYDAYS

Σε περίπτωση που το πλοίο φτάσει στο λιμάνι σε μέρες που συμπεριλαμβάνονται στο laytime, πριν την τελευταία μέρα, ο ναυλωτής οφείλει να παρέχει φορτίο στο πλοίο. Δεν είναι αναγκασμένος, μόνο όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι πριν το laytime, δηλαδή νωρίτερα από την ημερομηνία που έχουν συμφωνήσει.

NOTICE OF READINESS (ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ)

Όταν το πλοίο λάβει το πιστοποιητικό ελευθεροκοινωνίας και τα αμπάρια έχουν ελεγχθεί, τότε δεν εμποδίζει τίποτα τον καπετάνιο να ξεκινήσει τις λειτουργίες του φορτίου. Σε περίπτωση που το πλοίο δεν μπορέσει να καταφέρει τίποτα από τα παραπάνω, ο καπετάνιος πάλι θα μπορεί να δώσει NOR, εάν κάποιος ακριβείς όροι έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Θεωρείται σοφό, σε περιπτώσεις αμφιβολίας, ο καπετάνιος να δίνει αναγγελία ετοιμότητας του πλοίου του, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε λόγους που δεν έχουν να κάνουν με τη λειτουργία του πλοίου. Εάν το NOR γίνει αποδεκτό, τότε από την πλευρά του πλοιοκτήτη όλα βαίνουν καλώς, και ο χρόνος θα αρχίσει να μετράει σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου (π.χ. ... μετά από 24 ώρες ή την επόμενη εργάσιμη μέρα...)

Μερικές φορές, το NOR δίνεται μέσω τηλεγραφήματος και όταν είναι εφικτό, σε μορφή γράμματος ή ειδικής φόρμας. Συνήθως τη φόρμα αυτή την ετοιμάζει ο καπετάνιος ή ο λιμενικός πράκτορας του πλοιοκτήτη και υποδηλώνει ότι το πλοίο είναι έτοιμο να εκτελέσει τις λειτουργίες του φορτίου σύμφωνα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Αν, για παράδειγμα, το NOR δοθεί από το αγκυροβόλιο (ράδα) και το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις αναγκαίες τυπικότητες (ελευθεροκοινωνία, custom house entry, έλεγχο αμπαριών), είναι συνήθης πρακτική ο χρόνος (laytime) να αρχίσει να μετράει, σύμφωνα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, και να σταματήσει για την περίοδο μεταφοράς του πλοίου από το αγκυροβόλιο στην αποβάθρα. Σύμφωνα με αυτά, ο επιπρόσθετος χρόνος που θα χρειαστεί για να συμμορφωθεί το πλοίο με τις προαναφερθείσες τυπικότητες, δεν θα μετρήσει στο laytime.

Νομικά, το NOR μπορεί να δοθεί προφορικά, όμως μπορεί να υπάρχει και ακριβής συμφωνία στο ναυλοσύμφωνο για γραπτή αναγγελία ετοιμότητας. Αν και δεν είναι νομικά απαραίτητο να δίνεται NOR αν υπάρχει επόμενο λιμάνι ή λιμάνι εκφόρτωσης, είναι σύνηθες να δίνεται γραπτή αναγγελία ετοιμότητας σε κάθε λιμάνι που γίνονται λειτουργίες φορτίου.

Σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα, υπάρχει ένας όρος που λέει ότι η αναγγελία ετοιμότητας μπορεί να δοθεί μόνο σε ώρες γραφείου ή κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων συμφωνημένων ωρών. Για τον λόγο αυτό, θεωρείται ζήτημα υψίστης σημασίας, ο καπετάνιος να ολοκληρώσει τις τυπικές διαδικασίες και να δώσει NOR, το συντομότερο δυνατό, έτσι ώστε να αρχίσει να μετράει το laytime όσο πιο γρήγορα γίνεται μετά την άφιξη του πλοίου.

Για παράδειγμα, δεν είναι καθόλου απίθανο για το πλοίο να ολοκληρώσει τις τυπικές διαδικασίες λίγα λεπτά μετά το μεσημέρι του Σαββάτου και να πρέπει να περιμένει μέχρι τις 09.00πμ της Δευτέρας, για να δώσει ο καπετάνιος το NOR. Αν το ναυλοσύμφωνο εμπεριέχει την εξής γραπτή έκφραση : **...laytime is to commence at the start of the first working period after notice of readiness has been tendered and accepted...** δηλαδή ότι ο χρόνος θα ξεκινήσει να μετράει στην αρχή της πρώτης εργάσιμης ημέρας μετά από την αποδοχή του NOR. Αυτό σημαίνει ότι θα έχει χαθεί ήδη μία μέρα από το laytime, αφού η επόμενη εργάσιμη ημέρα λογικά θα είναι στις 08.00 το πρωί της Τρίτης. Εάν λοιπόν, οι τυπικές διαδικασίες είχαν ολοκληρωθεί και το NOR είχε γίνει αποδεκτό πριν από το μεσημέρι του Σαββάτου, πιθανόν το laytime να είχε ξεκινήσει στις 08.00 το πρωί της Δευτέρας κι έτσι να είχε σωθεί μία ολόκληρη μέρα.

Είναι σύνηθες το συμβόλαιο να ορίζει δύο ημερομηνίες (laycan, lay=laydays can=cancelling). Αυτό σημαίνει ότι το laytime δεν μπορεί να ξεκινήσει να μετράει πριν από την πρώτη ημερομηνία και αν το πλοίο δεν είναι έτοιμο μέχρι την επόμενη ημερομηνία, οι ναυλωτές έχουν την δυνατότητα να ακυρώσουν το συμβόλαιο (e.g. clause 17 of BR Voy 3).

Γενικότερα, τα εμπορικά συμφέροντα των δύο μερών σε σχέση με το NOR διαφέρουν. Ο πλοιοκτήτης θέλει να ξεκινάει το laytime όσο το δυνατόν συντομότερο, ενώ ο ναυλωτής επιθυμεί το αντίθετο.

Σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο εμπεριέχει προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να έρθουν εις πέρας πριν δοθεί η αναγγελία ετοιμότητας, τότε το NOR θα είναι έγκυρο μετά την εκπλήρωση των προϋποθέσεων αυτών.

Για παράδειγμα , το Mexico I¹⁵, έφτασε στο λιμάνι εκφόρτωσης με την ιδιαιτερότητα ότι ένα μέρος του φορτίου ήταν για λογαριασμό των ναυλωτών και το άλλο μέρος ήταν για λογαριασμό των πλοιοκτητών. Την ώρα που δόθηκε το NOR το φορτίο σιτηρών των ναυλωτών βρισκόταν κάτω από το άλλο φορτίο και αφού εκφορτώθηκε το πρώτο φορτίο, υπήρξε πρόσβαση στο φορτίο των σιτηρών. Πριν όμως αρχίσει η εκφόρτωση των σιτηρών το πλοίο αναγκάστηκε να αφήσει την αποβάθρα εφόσον κάποιο άλλο πλοίο είχε προτεραιότητα. Το λεγόμενο *overstowage* σήμαινε λοιπόν ότι το NOR δεν ήταν έγκυρο. Μετά από πλήθος διαφωνιών το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το *laytime* δεν μπορεί να ξεκινήσει να μετράει εάν δεν δοθεί ένα καινούριο και έγκυρο NOR : *...once an NOR is invalid then it ceases to exist and no laytime can start before a fresh valid NOR has been tendered...*

Στην Διαιτησία του Λονδίνου, London Arbitration 4/90¹⁶ το ναυλοσύμφωνο προέβλεπε ότι : *laytime shall commence 24 hrs after Master's NOR to discharge has been accepted within ordinary business hours whether in berth or not provided formalities for entering port have been passed by Port Authorities.*

Το πλοίο έφτασε στις 20 Απριλίου και έστειλε NOR, όμως έμεινε σε αναμονή κάποιες ημέρες λόγω συμφόρησης στην αποβάθρα. Στις 4 Μαΐου το πλοίο οδηγήθηκε στην αποβάθρα και στις 5 Μαΐου ολοκληρώθηκε η τυπικότητα γνωστή ως 'entry point inspection' .

Παρόλο που οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι αυτό ήταν μία απλή τυπικότητα και το NOR είναι έγκυρο, το δικαστήριο υπέδεξε στο ναυλοσύμφωνο την εξής ρήτρα : *...what might otherwise be regarded as a mere formality nevertheless had to be completed before a valid NOR could be tendered.* Έτσι λοιπόν, οι ναυλωτές δεν είχαν να πληρώσουν για τον χρόνο αναμονής, παρόλο που οφειλόταν σε συμφόρηση.

15 (1990) 1 Lloyds Rep 507

16 LMLN 274

3.3.4 ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ LAYTIME - Interruptions of Laytime

Όταν ξεκινάει το laytime, αν δεν υπάρξει τεχνικό πρόβλημα στο πλοίο, το πλοίο συνεχίζει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση μέχρι να λήξει το laytime ή να ξεκινήσει το demurrage. Ωστόσο, τα συμβόλαια συχνά συμπεριλαμβάνουν όρους (clauses) οι οποίοι διακόπτουν το laytime σε περίπτωση :

- Σαββάτου, Κυριακής, Αργίας
- Μεταφοράς από αποβάθρα σε αποβάθρα (Shifting)
- Απεργίες
- Κακού Καιρού
- Βλάβης

Σαββατο/κύριακα και Αργίες

Σε περίπτωση διακοπής του laytime λόγω σαββατοκύριακου ή αργίας, το ναυλοσύμφωνο θα εμπεριέχει την ρήτρα **SHEX** (Sundays and Holidays Excepted = Κυριακές και Αργίες εξαιρούνται) ή την ρήτρα **FHEX** (Fridays and Holidays Excepted = Παρασκευές και Αργίες Εξαιρούνται) αν μιλάμε για μουσουλμανικές χώρες. Αντίθετα, αν έχει συμφωνηθεί ότι τα σαββατοκύριακα και οι αργίες συμπεριλαμβάνονται στη μέτρηση του laytime, τότε θα δούμε τους όρους **SHINC** (Sundays and Holidays Included = Κυριακές και Αργίες συμπεριλαμβάνονται) ή **FHINC** για τις μουσουλμανικές χώρες. Όσον αφορά στο Σάββατο, στις μέρες μας θεωρείται μη εργάσιμη ημέρα, όμως εξαρτάται κι από τις συνήθειες του εκάστοτε λιμανιού. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να αναφέρεται ακριβώς στο ναυλοσύμφωνο. Έτσι μπορεί να δούμε τους παραπάνω όρους ως **SSHEX** (Saturdays, Sundays, Holidays Excepted = Σάββατα, Κυριακές, Αργίες εξαιρούνται). Επίσης, πολύ συχνά μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα μέρος του Σαββάτου και όπως είναι λογικό θα πρέπει να αναφέρεται το γεγονός αυτό, ρητά στο ναυλοσύμφωνο.

Συνήθως, το ναυλοσύμφωνο ορίζει συγκεκριμένα την ώρα πριν από το σαββατοκύριακο ή την αργία την οποία το πλοίο θα σταματήσει να κάνει τη λειτουργία του φορτίου. Για παράδειγμα, ...from 18.00hrs on the day preceding a holiday, δηλαδή στις 18.00 της

προηγούμενης ημέρας της αργίας θα σταματήσει να μετράει το laytime. Αν η ώρα δεν αναφέρεται συγκεκριμένα, ο χρόνος θα σταματήσει να μετράει τα μεσάνυχτα. Με τον ίδιο τρόπο, αναφέρεται και η ακριβής ώρα έναρξης του χρόνου μέτρησης, την επόμενη μέρα από την αργία. Διαφορετικά, ο χρόνος θα αρχίσει να μετράει τις 00.01 της επόμενης ημέρας.

Shifting

Ο σταταλόμενος χρόνος μετακίνησης του πλοίου από την μία αποβάθρα στην άλλη ή σε κάποιο άλλο μέρος του λιμανιού (π.χ. αγκυροβόλιο), μετράει ως laytime, ακόμα και στην περίπτωση που η μετακίνηση οφείλεται στην λιμενική αρχή και όχι στον ναυλωτή.

Είναι σύνηθες τα ναυλοσύμφωνα να περιέχουν όρους οι οποίοι ορίζουν ότι ο πλοιοκτήτης συμφωνεί στο ότι το πλοίο του θα φορτώσει ή θα εκφορτώσει σε συγκεκριμένο αριθμό αποβαθρών, αγκυροβολίων, λιμανιών κλπ. Οι όροι αυτοί καθορίζουν το αν ο χρόνος της μετακίνησης μετράει ως laytime. Όταν ένας πλοιοκτήτης συμφωνεί να εκτελέσει λειτουργίες φορτίου σε περισσότερα από ένα μέρη, τότε το κόστος μετακίνησης αφορά στον ίδιο. Σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί ότι το κόστος μετακίνησης αφορά στο ναυλωτή, είναι σημαντικό οι λιμενικοί πράκτορες να είναι ενήμεροι έτσι ώστε να κατανέμουν σωστά τις χρεώσεις στους λογαριασμούς.

Τα έξοδα μετακίνησης συμπεριλαμβάνουν τα λιμενικά κόστη όπως την ρυμούλκηση, το πιλοτάρισμα κλπ, καθώς και τα κόστη του πλοιοκτήτη δηλαδή τα καύσιμα, τις υπερωρίες του πληρώματος και γενικότερα τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου.

Ο αρμόδιος για τον υπολογισμό του laytime εκτός του ότι πρέπει να ετοιμάσει το demurrage ή το dispatch βασιζόμενος στις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, πρέπει επίσης να ψάξει προσεκτικά τον λογαριασμό εξόδων που έχει συνταχθεί από τους λιμενικούς πράκτορες. Κι αυτό γιατί πρέπει να είναι βέβαιος ότι δεν θα προκύψουν κόστη που να αφορούν την άλλη πλευρά. Ο αρμόδιος για τον υπολογισμό του laytime από την πλευρά του πλοιοκτήτη οφείλει να εξασφαλίσει λεπτομερείς πληροφορίες από τον καπετάνιο του πλοίου για τη ποσότητα των καυσίμων που χρησιμοποιήθηκαν, για τις υπερωρίες του πληρώματος και για επιπλέον κόστη που προκλήθηκαν κατά τη διάρκεια της μετακίνησης του πλοίου που αφορούν τον ναυλωτή. Τα κόστη αυτά πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν στην τελική ανάλυση του ναύλου, στο τέλος του ταξιδιού.

Απεργίες (Strikes)

Σχεδόν πάντα, υπάρχει ρητός όρος στο ναυλοσύμφωνο ότι οι καθυστερήσεις που προκύπτουν από απεργίες στην ακτή, δεν μετρούν στο laytime.

Bad weather

Όπως και στους άλλους λόγους διακοπής του laytime, αν δεν υπάρχει ρητός όρος στο ναυλοσύμφωνο, η κακοκαιρία δεν θα διακόψει το laytime το οποίο από τη στιγμή που έχει ξεκινήσει, ο χρόνος θα συνεχίσει να μετράει μέχρι την λήξη του. Συνήθως όμως υπάρχουν ρητοί όροι στο ναυλοσύμφωνο οι οποίοι χωρίζονται σε δύο τύπους.

Οι δύο τύποι όρων που αναφέρονται στην κακοκαιρία είναι οι εξής : ...weather working days και ...days weather permitting . Για πολλά χρόνια εθεωρείτο ότι η πρώτη πρόταση εξυπηρετούσε τους ναυλωτές και η δεύτερη τους πλοιοκτήτες.

Σε περίπτωση ...weather working days , το laytime δεν μετράει σε περίοδο κακοκαιρίας η οποία διακόπτει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση. Επίσης ο χρόνος δεν μετράει, σε περίπτωση κακοκαιρίας, αν το πλοίο σκόπευε να κάνει λειτουργίες φορτίου και δεν τις έκανε για άλλους λόγους. Δηλαδή, αν κάποιο πλοίο είναι σε κατάσταση αναμονής για να ξεφορτώσει, για παράδειγμα, τότε το laytime διακόπτεται κατά τη διάρκεια της κακοκαιρίας. Εννοείται πάντα ότι το laytime έχει ξεκινήσει και ο καιρός είναι τόσο κακός που έτσι κι αλλιώς θα διέκοπτε κάθε λειτουργία φορτίου.

Από την άλλη πλευρά, όταν η φράση ...days weather permitting περιλαμβάνεται στο ναυλοσύμφωνο, μόνο οι διακοπές της πραγματικής λειτουργίας του φορτίου, λόγω κακοκαιρίας διακόπτουν το laytime.

Με τον όρο 'εργάσιμη ημέρα' , δεν εννοούμε πάντα την ημέρα που λαμβάνει χώρα η πραγματική εργασία. Μπορεί να εννοείται μέρος της ημέρας. Αντίθετα, όταν στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει ο όρος ...working day of 24 consecutive hours που σημαίνει εργάσιμη ημέρα συνεχών 24 ωρών, και προκύψει κακοκαιρία, τότε ο χρόνος αυτός θα αφαιρεθεί από το laytime ακόμα και αν ο ναυλωτής δεν είχε πρόθεση να εργαστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Στις περιπτώσεις που έχουμε 'days weather permitting', εθεωρείτο μέχρι το 1982, ότι μόνο ο πραγματικός χρόνος εργασίας διακόπτεται από την κακοκαιρία και δεν μετράει

στο laytime. Η υπόθεση VORRAS όμως άλλαξε τα δεδομένα. Το πλοίο αυτό ήταν πετρελαιοφόρο και οι αρμόδιοι κριτές του English Court of Appeal είχαν να αποφασίσουν για τη σημασία του όρου '72 running hours weather permitting, Sundays and Holidays included...' , όπου το πλοίο δεν μπορούσε να πλησιάσει την αποβάθρα φόρτωσης για κάποιες μέρες λόγω κακοκαιρίας. Θεώρησαν λοιπόν ότι η κακοκαιρία ήταν τόση έτσι ώστε να μην επιτραπεί σε πλοίο τέτοιου τύπου να φορτώσει και ο χαμένος χρόνος δεν έπρεπε να μετρήσει στο laytime. Με άλλα λόγια, η απόφαση αυτή για το εν λόγω πετρελαιοφόρο βοήθησε αποτελεσματικά στο να μην υπάρχει καμία διάκριση ανάμεσα στους όρους 'weather working' και 'weather permitting'.

Πολύ συχνά, στα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα, κάποιος μπορεί να συναντήσει αυτούς τους δύο όρους , όμως σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο δεν υπάρχει πλέον καμία διαφορά.

Όπου βλέπουμε τον όρο 'days of 24 consecutive hours σε ένα ναυλοσύμφωνο, ο οποίος είναι αυτός που χρησιμοποιείται πιο συχνά στα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα, σημαίνει ότι το laytime θα μετράει συνεχώς για 24 ώρες κάθε μέρα εκτός και αν διακόπτεται από κάποιο παράγοντα ο οποίος αναφέρεται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο, όπως αργία, σαββατοκύριακο, κακοκαιρία, απεργία. Αυτό σημαίνει ότι τα δύο μέρη έχουν συμφωνήσει ότι η μία μέρα laytime θα μετράει συνεχώς για 24 ώρες, αγνοώντας τις ημέρες που το εκάστοτε λιμάνι δουλεύει.

Βλάβες (BREAKDOWNS)

Είναι λογικό ότι εάν υπάρξει βλάβη σε κάποιο εξάρτημα του πλοίου, το laytime δεν θα μετράει μέχρι να αποκατασταθεί το πρόβλημα. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που χαλάσει ο ένας από τους τέσσερις γερανούς το laytime θα συνεχίσει να μετράει με ρυθμό 75%, γιατί πολύ απλά, οι άλλοι τρεις θα συνεχίζουν να δουλεύουν.

Επιπλέον υπάρχουν βλάβες που λαμβάνουν μέρος στη στεριά. Κάποια ναυλοσύμφωνα δεν συμπεριλαμβάνουν τον χαμένο χρόνο λόγω παύσης των εργασιών από βλάβη του μηχανισμού της στεριάς, πέρα από την ευθύνη των ναυλωτών. Αν λοιπόν ένας γερανός που βρίσκεται στη στεριά χαλάσει και κριθεί ότι είναι πέρα από την ευθύνη των ναυλωτών, τότε το γεγονός αυτό θα σταματήσει το laytime.

3.3.5 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ - (DURATION)

Ο αρμόδιος για τον υπολογισμό το laytime, έχοντας ξεκαθαρίσει την ημερομηνία και τον χρόνο εκκίνησης του laytime και έχοντας λάβει υπόψη τις διακοπές που μπορεί να υπάρξουν, πρέπει να στρέψει την προσοχή του στον υπολογισμό του συνολικού χρόνου που έχει ο ναυλωτής στη διάθεσή του για να εκτελέσει τις λειτουργίες του φορτίου.

Η διάρκεια του laytime χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες :

- Definite laytime – Ορισμένο
- Calculable laytime - Υπολογίσιμο
- Indefinite laytime – Αόριστο

1. Definite laytime

Το ορισμένο laytime αποτελεί την πιο απλή κατηγορία, διότι είναι ορισμένες οι ώρες και οι μέρες στις οποίες θα λάβει μέρος η φόρτωση και η εκφόρτωση και υπολογίζονται σύμφωνα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο.

Μία ημέρα laytime μπορεί να περιγραφεί με διάφορους τρόπους και είναι πολύ σημαντικό να καταλαβαίνουμε την ερμηνεία των διαφορών αυτών γιατί επηρεάζεται κατά πολύ ο υπολογισμός του συνολικού χρόνου.

Running hours

Εάν ένα ναυλοσύμφωνο ορίζει ότι οι λειτουργίες του φορτίου πρόκειται να γίνουν σε ένα συγκεκριμένο αριθμό συνεχών ωρών, το laytime θα μετράει αδιάκοπα εκτός και αν επηρεαστεί από διακοπές οι οποίες έχουν καταγραφεί στο ναυλοσύμφωνο.

Ο όρος αυτός ευνοεί τους πλοιοκτήτες. Ο ναυλωτής είναι αυτός που είναι υπεύθυνος για το laytime, ακόμα και αν η δουλειά δεν γίνει για κάποιον λόγο.

Days

Είναι σύνηθες για τον όρο Days (ημέρες) να συνοδεύεται από τις λέξεις running, working ή weather working. Σε περιπτώσεις που βλέπουμε την λέξη Days μόνη της, εννοούμε

ημέρες ημερολογιακές, 24 ωρών και μετράμε απο τα μεσάνυχτα μέχρι τα επόμενα μεσάνυχτα. Αυτές τις μέρες όμως δεν τις μετράμε αναγκαστικά ως συνεχείς (consecutive), ακόμα και όταν δεν υπάρχει ρητός όρος αναφερόμενος στις Κυριακές και τις Αργίες. Είναι πιθανό, κάποιο λιμάνι να μη δουλευει την Κυριακή, οπότε αυτή η μέρα δεν θα μετρήσει στο laytime. Εάν το ναυλοσύμφωνο ορίζει ότι το laytime θα αρχίσει μια συγκεκριμένη ώρα της ημέρας, για παράδειγμα, από την αρχή της επόμενης εργάσιμης περιόδου μετά την αποστολή και αποδοχή του εγγράφου ετοιμότητας (NOR), τότε οι 24 ώρες θα αρχίσουν να μετρούν από την ώρα εκείνη. Αν δεν υπάρχει κάτι τέτοιο στο ναυλοσύμφωνο, τότε το laytime θα αρχίσει να μετράει από τα μεσάνυχτα της ημέρας αυτής. Επίσης, αν το πλοίο ξεκινήσει την φόρτωση πριν τα μεσάνυχτα, αυτό θα θεωρηθεί ως μια ολόκληρη μέρα, στον υπολογισμό του laytime. Δηλαδή αν το πλοίο ξεκινήσει την φόρτωση στις 20.00, αυτές οι 4 ώρες ως τα μεσάνυχτα θα θεωρηθούν ως μια ολόκληρη μέρα.

Working Days

Μία εργάσιμη ημέρα μπορεί να περιγραφεί ως μία ημερολογιακή ημέρα 24 ωρών κατά τη διάρκεια της οποίας η απαραίτητη εργασία λαμβάνει χώρα. Η Κυριακή και η αργία δεν θεωρούνται εργάσιμες μέρες, οπότε δεν τις μετράμε στο laytime, όταν υπάρχει αυτός ο όρος στο ναυλοσύμφωνο. Όταν υπάρχει ο όρος αυτός δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει ο όρος ο οποίος δηλώνει ότι οι Κυριακές και οι αργίες εξαιρούνται. Αυτό θα ήταν εύλογο μόνο για την περίπτωση των μουσουλμανικών κρατών, όπου η Παρασκευή θεωρείται αργία, για την αποφυγή παρεξηγήσεων.

Με λίγα λόγια, οι όροι working days, working days of 24 hours και working days of 24 consecutive hours, ουσιαστικά σημαίνουν το ίδιο, και το laytime θα ξεκινήσει στις 00.01 της πρώτης εργάσιμης ημέρας μετά την άφιξη του πλοίου και την αποστολή του NOR.

Running Working Days

Ο όρος αυτός απο το όνομά του είναι αντιφατικός, αλλά σε μία προσπάθεια να αποσαφηνίσουμε τον όρο αυτόν, εννοούμε μια συνεχή εργάσιμη ημέρα 24 ωρών , εξαιρουμένων Κυριακών και αργιών.

Weather Working Days

Για παράδειγμα, στον λιμένα του Westhampton γνωρίζουμε ότι οι εργάσιμες ώρες είναι 12 ανά εργάσιμη ημέρα. Η κακοκαιρία πέρα από τις ώρες αυτές ξέρουμε ότι δεν θα επηρεάσει το laytime.

Weather Working days of twenty –four consecutive (or running) hours

Στην περίπτωση αυτή, ο χρόνος που χάνεται λόγω διακοπής της φόρτωσης από κακοκαιρία δεν θα μετρήσει στο laytime.

Weather working days of twenty-four hours

Για να ερμηνεύσουμε τον όρο αυτό σωστά, είναι απαραίτητο να υπολογίσουμε τον συνολικό χρόνο της εργάσιμης ημέρας στο λιμάνι. Εάν οι πραγματικές ώρες εργασίας είναι 24 ώρες ανα ημέρα τότε ο υπολογισμός γίνεται όπως και στον όρο Weather Working days of twenty –four consecutive (or running) hours. Αν οι ώρες εργασίας είναι λιγότερες από 24 ώρες, τότε ο υπολογισμός γίνεται με βάση τον όρο Weather Working Days.

Working days, weather permitting

Η βασική διαφορά του όρου αυτού από τον όρο Weather Working Days, είναι ότι κατά τη διάρκεια της κακοκαιρίας, επηρεάζεται το laytime μόνο όταν επηρεάζονται οι ώρες πραγματικής εργασίας.

Working days of twenty four consecutive hours, weather permitting

Ας υποθέσουμε ότι το ναυλοσύμφωνο ορίζει ότι ο ναυλωτής έχει στη διάθεσή του 2 ημέρες συνεχών 24 ωρών, καιρού επιτρέποντος. Η κακοκαιρία θα σταματήσει την εργασία και οι ώρες αυτές δεν θα μετρήσουν στο laytime και αυτό θα αφορά μόνο τις ώρες πραγματικής εργασίας.

2.Calculable laytime

Το υπολογίσιμο laytime χωρίζεται σε δύο κατηγορίες: τον υπολογισμό με βάση τη συνολική χωρητικότητα (tonnage calculations) και τον υπολογισμό με βάση το αμπάρι (hatch calculations).

Ο υπολογισμός με βάση τη χωρητικότητα συνολικά είναι ο πιο συνηθισμένος τρόπος υπολογισμού. Το ναυλοσύμφωνο συνήθως επισημαίνει ότι το πλοίο φορτώνει ή εκφορτώνει σε μία συγκεκριμένη αναλογία η οποία είναι τόνοι ανά ημέρα ή ανά ώρα. Δηλαδή αν κάποιο πλοίο φορτώνει 40000 τόνους φορτίου σε αναλογία 10000 τόνους ημερησίως, τότε θα χρειαστούν 4 ημέρες φόρτωσης.

Υπάρχει όμως και η περίπτωση όπου ο ιδιοκτήτης του πλοίου να έχει ένα περιθώριο στη φόρτωση. Για παράδειγμα¹⁷ 40000 τόνοι / 5 % πάνω κάτω. Δηλαδή αν το πλοίο είναι να φορτώσει 41258 τόνους το διαθέσιμο laytime θα είναι ως εξής :

$$41258 \text{ τόνοι} / 10000 \text{ τόνους ημερησίως} = 4,1258 \text{ μέρες}$$

Οι 4,1258 μέρες ισούνται με 4 μέρες 3 ώρες και 1 λεπτό , όπως φαίνεται παρακάτω.

	D	H	M
41258			
-40000	4	00	00
0.1258			
-0.1250	0	03	00
0.0008			
-0.0007	0	00	01
	4	03	01

Ο υπολογισμός με βάση το αμπάρι του πλοίου είναι πιο πολύπλοκη διαδικασία. Ας υποθέσουμε ότι έχουμε το πλοίο Heron το οποίο μεταφέρει συσκευασμένο σιτάρι στην εξής βάση :

Ρυθμός εκφόρτωσης 175 τόνοι ανά αμπάρι ημερησίως

Συνολικό φορτίο 7000 τόνοι

1,575 τόνοι φορτίου στο μεγαλύτερο τμήμα του φορτίου

5 αμπάρια

¹⁷ Laytime Calculation William V Packard

Ανά αμπάρι ημερησίως : το πλοίο εκφορτώνει με ρυθμό 175 τόνους ανά αμπάρι

Αρα, 5 αμπάρια x 175 τόνους = 875 τόνοι ημερησίως

Επομένως, 7000 τόνοι / 875 = 8 ημέρες laytime

Ανά αμπάρι που λειτουργεί ημερησίως (per workable hatch daily) :

Όπου συναντάμε τέτοιες εκφράσεις, workable (που λειτουργεί), working ή available (διαθέσιμο) hatch daily, τότε αρχίζει η πολυπλοκότητα. Σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο όταν ένα αμπάρι είναι workable πρέπει να είναι ικανό και εύκολο στην διαχείρισή του. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει χώρος πέρα από το αμπάρι στο λιμάνι φόρτωσης και να υπάρχει φορτίο κάτω από το αμπάρι στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Το Αγγλικό Δίκαιο ακολουθεί την εξής διαδικασία υπολογισμού σε αυτή την περίπτωση. Πρώτον είναι απαραίτητο να βρούμε το μεγαλύτερο τμήμα του φορτίου σε ποιο αμπάρι βρίσκεται. Το πλάνο στοιβασίας (παράδειγμα Heron) μας δείχνει ότι οι 1575 τόνοι περέχονται στο αμπάρι Νο 3.

Αρα, 1575/175 ημερησίως = 9 μέρες laytime

3.Indefinite laytime

Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης ή ο operator θα συμφωνήσει για το πλοίο του να φορτώσει ή να εκφορτώσει σύμφωνα με τις συνήθειες του λιμανιού (Custom of the port COP), με το σύνηθες Despatch (Customary Despatch CD ή Customary Quick Despatch CQD) ή με τον όρο 'το συντομότερο δυνατό –Fast As Can FAC).

Ο κοινός παρανομαστής με όλους αυτούς τους όρους είναι ότι δεν υπάρχει για τον φορτωτή ή τον παραλήπτη μια ορισμένη περίοδος για τις λειτουργίες του φορτίου, οπότε είναι απαραίτητο να λειτουργήσουν λογικά. Ο χρόνος που έχει στη διάθεσή του ο ναυλωτής μπορεί να χαρακτηριστεί ως 'λογικός χρόνος'. Για παράδειγμα δεν θα ήταν λογικό, το φορτίο να μην είναι διαθέσιμο στο λιμάνι κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που έχει συμφωνηθεί. Σε μία τέτοια περίπτωση ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποζημιωθεί (damages for detention). Η αποζημίωση αυτή γίνεται με τη μορφή του

demurrage. Όμως, το ρίσκο για κακοκαιρία ή συμφόρηση του λιμένα αφορά στον πλοιοκτήτη.

Το indefinite laytime είναι από τη φύση του δύσκολο να ερμηνευτεί διότι το ζήτημα για το τί θεωρείται λογικό έγκειται στην προσωπική άποψη του καθενός. Συνήθως η τακτική αυτή προβαίνει σε διαφωνίες αδικαιολόγητες και για τον λόγο αυτόν δεν χρησιμοποιείται κατά κόρον. Είναι λογικό λοιπόν ότι ο πλοιοκτήτης για να συμφωνήσει κάτι τέτοιο, ο ναύλος πρέπει να είναι αρκετά ελκυστικός έτσι ώστε να αντισταθμίζει το ρίσκο.

DEADFREIGHT

Κάποιες φορές ο ναυλωτής δεν δύναται να τηρήσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο, και να παραδώσει πλήρες το φορτίο. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να εισπράξει τον ναύλο για το φορτίο το οποίο έχει φορτωθεί αλλά να εισπράξει και τον ναύλο για το φορτίο που θα μπορούσε να είχε φορτωθεί στο πλοίο, σύμφωνα πάντα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Το ποσό αυτό που θα πληρώσει ο ναυλωτής για το φορτίο το οποίο δεν μπόρεσε να παραδώσει ονομάζεται deadfreight (νεκρός ναύλος).

Από την στιγμή λοιπόν που ο πλοιοκτήτης έχει εισπράξει ναύλο που ισοδυναμεί με την ποσότητα ολόκληρου του φορτίου, έστω και αν έχει φορτωθεί μέρος αυτού, όσον αφορά στον υπολογισμό του laytime, το πλοίο υποτίθεται ότι φορτώνει το φορτίο που είναι ανάλογο με την χωρητικότητα του πλοίου. Άρα το laytime θα είναι το αντίστοιχο. Δηλαδή αν κάποιο πλοίο είναι να φορτώσει 20000 τόνους με ρυθμό 5000 τόνοι ανά ημέρα, θα χρειαστούν 4 ημέρες για τη φόρτωση. Αν ο ναυλωτής δεν μπορεί να παραδώσει πάνω από 15000 τόνους, υποχρεούται να πληρώσει στον πλοιοκτήτη το ισοδύναμο του ελλείματος των 5000 τόνων σε μορφή deadfreight και το laytime θα παραμείνει στις 4 ημέρες.

3.3.6 ΠΑΥΣΗ ΤΟΥ LAYTIME- CESSATION OF LAYTIME

Γενικώς, στα ξηρά φορτία το laytime σταματάει με το πέρας της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης. Στα πετρελαιοφόρα ο χρόνος laytime σταματάει να μετράει την ώρα που

αποσυνδέονται οι αντλίες. Επίσης, κάποια ειδικά φορτία χρειάζονται ειδική μεταχείριση και αυτό συνεπάγεται χρόνο ο οποίος προστίθεται στο laytime.

3.3.7 CALCULATION - Υπολογισμός του DEMURRAGE ή DESPATCH

Έχοντας διευκρινίσει την έναρξη του χρόνου laytime, έχοντας συμπεριλάβει τις οποιεσδήποτε διακοπές του χρόνου αυτού (interruptions) και έχοντας υπολογίσει τη διάρκεια της λειτουργίας του φορτίου και του χρόνου laytime που έχει χρησιμοποιηθεί, ο υπεύθυνος του υπολογισμού του φορτίου είναι στο στάδιο να υπολογίσει εάν κάποιο demurrage ή dispatch θεωρείται πληρωτέο.

Ο υπολογισμός μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ως εξής :

- Damages for Detention
- Demurrage
- Despatch
- Averaging Laytime

Προτού όμως εξετάσουμε τις κατηγορίες, είναι σημαντικό να εξετάσουμε τα time sheets, δηλαδή τα χρονοδιαγράμματα.

Ο αρμόδιος για τον υπολογισμό του Laytime, έχοντας εφοδιαστεί με το Statement of Facts και το σχετικό ναυλοσύμφωνο, μπορεί να χρησιμοποιήσει το λεγόμενο time sheet έτσι ώστε να συνθέσει τις πληροφορίες και να καταλήξει στον υπολογισμό.

Πιο συγκεκριμένα, το time sheet είναι ένα έγγραφο το οποίο δείχνει πόσος χρόνος-laytime χρησιμοποιήθηκε, λαμβάνοντας υπόψιν όλους τους παράγοντες τους οποίους προαναφέραμε, μέχρι να καταλήξουμε στο Despatch το οποίο ευνοεί τους ναυλωτές ή στο Demurrage το οποίο ευνοεί τους πλοιοκτήτες. Όπως και στην περίπτωση του Statement of Facts, έτσι και με τα time sheets ή BIMCO παρέχει παγκοσμίως μία τυποποιημένη φόρμα.

Damages for Detention

Σε περίπτωση που οι ναυλωτές αποτύχουν να συμμορφωθούν με τους όρους του ναυλοσυμφώνου και λήξει ο χρόνος του laytime , οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση για τον χρόνο που έχασαν. Ένας τρόπος για αποζημίωση είναι οι λεγόμενες Damages for Detention (ζημίες για καθυστέρηση). Ο συγκεκριμένος τρόπος όμως συνεπάγεται πολύπλοκες νομικές διαδικασίες και μεγάλο κόστος. Συνεπώς, και τα δύο μέρη συνήθως διαπραγματεύονται στο ναυλοσύμφωνο ένα ημερήσιο επίπεδο αποζημίωσης, το οποίο ξεκινάει να μετράει με τη λήξη του laytime και αυτό ονομάζεται demurrage.

Demurrage – Αποζημίωση υπερημερίας

Όταν λήξει ο χρόνος του laytime πριν τελειώσει η φόρτωση ή η εκφόρτωση του φορτίου από τους ναυλωτές, τα δύο μέρη, έχοντας προβλέψει την πιθανότητα αυτή, έχουν συμφωνήσει οι πλοιοκτήτες να αποζημιωθούν για τις ημέρες που κρατήθηκε το πλοίο για τον σκοπό αυτό. Το μέγεθος της αποζημίωσης (demurrage) διακανονίζεται στο ναυλοσύμφωνο και περιγράφεται συνήθως ως \$... ανά ημέρα ή αναλογικά για ένα μέρος της ημέρας. Επίσης μπορεί να περιγραφεί και ως \$...ανά τόνο.

Συνήθως οι προμήθειες και οι μεσιτικές αμοιβές αφαιρούνται από τις αμοιβές του demurrage, όμως αυτό πρέπει να αναφέρεται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο με τις ειδικές ρήτρες για το θέμα αυτό.

Το demurrage ισούται με τα ημερήσια τρέχοντα κόστη του πλοίου συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης καυσίμων στο λιμάνι και κάποιες φορές ένα ποσοστό κέρδους. Το μέγεθος της αποζημίωσης εξαρτάται από τον πλοιοκτήτη καθώς έχουμε να κάνουμε με την ναυτιλία η οποία είναι μία ανταγωνιστική αγορά. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πλοιοκτήτες θα ζητήσουν χαμηλή αποζημίωση και περιπτώσεις στις οποίες θα διαπραγματευτούν υψηλά επίπεδα demurrage.

Με τη λήξη του χρόνου του laytime , το demurrage μετράει συνεχώς καθ'όλην την διάρκεια της ημέρας και της νύχτας καθώς και τα σαββατοκύριακα και τις αργίες, μέχρι την ώρα που θα έρθουν εις πέρας οι λειτουργίες του φορτίου. Αυτό συμβαίνει πάντα εκτός και αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο. Λογικά, παρόλο που

μπορεί να υπάρχουν διακοπές του laytime όπως κακοκαιρία ή αργία, το γεγονός αυτό δεν έχει να κάνει με την μέτρηση του demurrage. Μόνο στην περίπτωση όπου υπάρχει βλάβη του πλοίου και επηρεάζει τη φορτοεκφόρτωση, επηρεάζεται το demurrage. Για τους λόγους αυτούς συναντάμε συχνά την έκφραση, "...once on demurrage, always on demurrage...", η οποία σημαίνει ότι από τη στιγμή που ο χρόνος θα μπει σε demurrage, θα είναι συνέχεια σε demurrage ως την στιγμή που θα τελειώσουν οι λειτουργίες του φορτίου.

Despatch

Πολύ συχνά τα δύο μέρη, συμφωνούν στο ναυλοσύμφωνο ότι εάν οι λειτουργίες του φορτίου έρθουν εις πέρας πριν τη λήξη του laytime , ο ναυλωτής θα ανταμειφθεί με την μορφή του despatch. Συνήθως συμφωνείται στο ναυλοσύμφωνο ότι το dispatch θα είναι το μισό του demurrage που έχει συμφωνηθεί. Είναι όμως αρκετά σύνηθες το despatch να συμφωνείται στο ίδιο ακριβώς μέγεθος με το demurrage ή ακόμα να τονίζεται στο ναυλοσύμφωνο ότι δεν θα υπάρχει καθόλου dispatch. Επίσης, όσον αφορά στο despatch, δεν υπάρχουν προμήθειες ή μεσιτικές αμοιβές.

Στην περίπτωση που έχουμε πληρωμή dispatch, έχουμε δύο κατηγορίες πληρωμής :

- πληρωμή για όλον τον χρόνο που εξοικονομήθηκε (all time saved).
- πληρωμή για τον εργάσιμο χρόνο ή για τον χρόνο laytime ο οποίος εξοικονομήθηκε (working time or laytime saved) .

Είναι ευκολότερο να χρησιμοποιήσουμε ένα παράδειγμα για να εξηγήσουμε την πρώτη περίπτωση.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ¹⁸

Ας υποθέσουμε ότι το πλοίο HERON τελειώνει τη φόρτωση στις 12.00 της Παρασκευής και το ναυλοσύμφωνο περιέχει τον όρο "... whether working day of 24 consecutive hours, Saturdays, Sundays and Holidays excepted even if used..".

¹⁸ Laytime Calculation William V Packard

Αρα με λογικές συνθήκες, το laytime πρόκειται να σταματήσει από τις 24.00 της Παρασκευής μέχρι τις 00.01 της Δευτέρας.

	All time saved	Laytime
Friday	1200/2400 hours	12 hours
Saturday	0000/2400	0 hours
Sunday	0000/2400	0 hours
Monday	0000/2400	24 hours
Tuesday	0000/2400	24 hours
Wednesday	0000/1200	12 hours
	5 days	3 days

Εφόσον οι ναυλωτές έχουν τελειώσει πριν τη λήξη του Laytime πριν το Σαββατοκύριακο, έχουν ελευθερώσει το πλοίο 5 ημέρες πριν για τον πλοιοκτήτη. Οπότε σύμφωνα με τον όρο all time saved, δικαιούνται 5 ημέρες despatch.

Χρησιμοποιώντας το ίδιο παράδειγμα για τη δεύτερη περίπτωση του όρου working time or laytime saved, οι ναυλωτές δικαιούνται 3 ημέρες despatch.

Είναι προφανές ότι η πρώτη περίπτωση ευνοεί τους ναυλωτές και η δεύτερη ευνοεί τους πλοιοκτήτες. Το τι είναι δικαιότερο αποτελεί μια αέναη διαφωνία μεταξύ των μερών. Οι πλοιοκτήτες θεωρούν ότι εφόσον το laytime δεν συμπεριλαμβάνει κάποιες χρονικές περιόδους(πχ αργίες), στην ίδια βάση πρέπει να κινείται και το despatch .

Ενώ οι ναυλωτές θεωρούν ότι από τη στιγμή που ελευθερώνουν το πλοίο το συντομότερο δυνατό ,πρέπει να ανταμειφθούν για αυτό.

Averaging Laytime

Στην ουσία έχουμε 3 κατηγορίες του τίτλου αυτού :

a. Normal or Non-reversible laytime : Αν δεν αναφέρεται στο συμβόλαιο κάτι συγκεκριμένο και όταν το laytime του λιμένα φόρτωσης και του λιμένα εκφόρτωσης καθορίζονται διαφορετικά, θεωρείται ότι το laytime είναι normal ή non-reversible. Συνεπώς το laytime για τα δύο λιμάνια καθορίζεται διαφορετικά και είναι πιθανό κάποιος να υπολογίσει να διεκδικήσει και να διαπραγματευτεί και να καθορίσει το demurrage/despatch προτού το πλοίο πλησιάσει το λιμάνι εκφόρτωσης.

b. Reversible laytime : Στην περίπτωση αυτή ο καθορισμός και ο υπολογισμός του laytime γίνεται ταυτόχρονα για το λιμάνι φόρτωσης και για το λιμάνι εκφόρτωσης. Ακόμα και αν το ναυλοσύμφωνο είναι σε reversible terms, χωρίς να δηλώνεται για παράδειγμα ότι θα διαρκέσει συνολικά 16 ημέρες ή να υπάρχει μία ρήτρα η οποία, δίνει στους ναυλωτές το δικαίωμα να ζητούν reversible συνθήκες εάν το επιθυμούν. Συνεπώς αν υπάρχει χρόνος laytime ο οποίος έχει μείνει από το λιμάνι φόρτωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης.

c. Average laytime : Στην περίπτωση αυτή γίνονται διαφορετικοί υπολογισμοί για το λιμάνι φόρτωσης και για το λιμάνι εκφόρτωσης και τα τελικά αποτελέσματα για το καθένα από αυτά να συνδυάζονται με σκοπό να αποτιμηθεί ποια είναι τελικά η οφειλή. Για παράδειγμα, 2 ημέρες demurrage του λιμένα φόρτωσης θα αντικατασταθούν από 2 μέρες despatch στο λιμάνι εκφόρτωσης ακόμα και αν η ημερήσια αξία του demurrage να είναι διπλάσια του despatch.

Με την πρώτη ματιά φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία διαφορά με το reversible laytime. Στην ουσία όμως μπορεί να προκύψουν διαφορές.

Στα περιεχόμενα υπάρχουν οι VOLAY RULES 1993 στους οποίους υπάρχουν οι εξηγήσεις των όρων laytime. Μία διεθνής και διακεκριμένη ομάδα ανθρώπων της ναυτιλίας έχει κάνει αυτή την προσπάθεια για την εξήγηση όλων των όρων του laytime.

Αυτό είναι πολύ χρήσιμο για τον υπολογισμό του laytime . Οι ορισμοί αυτοί δεν έχουν να κάνουν με κάποιο νομικό πλαίσιο αλλά με τη διεθνή πρακτική.

3.4 Demurrages & Exceptions

Όπως έχει ήδη αναφερθεί όταν το πλοίο βρίσκεται σε demurrage, καμία εξαίρεση δεν θα σταματήσει το demurrage να είναι πληρωτέο εκτός και αν υπάρχει γραπτή ρήτρα εξαίρεσης . Για παράδειγμα, εάν ο χρόνος για το shifting δεν συμπεριλαμβάνεται όταν ξεκινήσει να μετράει το demurrage, τότε θα πρέπει να υπάρχει ρήτρα εξαίρεσης για να το επηρεάσει.

Τα περισσότερα tanker charters εμπεριέχουν μία ρήτρα σύμφωνα με την οποία σε συγκεκριμένες περιπτώσεις το demurrage έχει το μισό rate. Για παράδειγμα στο Asbatanvoy υπάρχει ρήτρα που λέει ότι αν υπάρχει demurrage και ο λόγος οφείλεται σε φωτιά, έκρηξη, απεργία, καταστροφή της μηχανής, αναχαίτιση της εργασίας, τότε το demurrage θα μειώνεται στο μισό.

Επίσης στην υπόθεση Thanasis A, μετά από κάποια σύγκρουση άλλου πλοίου, η προβλήτα και οι αγωγοί υπέστησαν κάποια ζημιά, με αποτέλεσμα να υπάρξει καθυστέρηση μέχρι να επισκευαστεί η προβλήτα. Οι ναυλωτές έκριναν ότι όφειλαν να πληρώσουν μισό demurrage λόγω βλάβης του εξοπλισμού. Η Διαιτησία όμως απέρριψε την πρόταση αυτή διότι η βλάβη επισκευάστηκε και δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι υπήρξε βλάβη των μηχανισμών ή του εξοπλισμού.

Στην υπόθεση Forum Craftsman¹⁹ το πλοίο εκφόρτωνε το φορτίο στο Bandar Abba, όπου βρέθηκε μέρος του φορτίου βρεγμένο. Τρεις ημέρες μετά η εκφόρτωση σταμάτησε και την επόμενη ημέρα το πλοίο μεταφέρθηκε στο αγκυροβόλιο και περίμενε για 79 ημέρες. Μετά τις 79 ημέρες το πλοίο ξαναπήγε στην αποβάθρα και ολοκλήρωσε την εκφόρτωση. Όπως είναι φυσικό οι πλοιοκτήτες έκαναν claim για τον χρόνο αναμονής. Όμως οι ναυλωτές αντιτάχθηκαν στο claim με τις εξής δύο θέσεις :

¹⁹ (1991) 2 Lloyds Rep 81

α. Η καθυστέρηση προκλήθηκε από την μεριά των πλοιοκτητών διότι το φορτίο καταστράφηκε εν μέρει, λόγω αναξιοπλοίας (unseaworthiness). Η Διαιτησία όμως θεώρησε ότι μόνο μια εβδομάδα δικαιολογείται καθυστέρηση λόγω αναξιοπλοίας και ότι υπήρχαν και άλλοι λόγοι που προκάλεσαν την καθυστέρηση.

β. Οι ναυλωτές βασίστηκαν στην Clause 28 , μία γενική ρήτρα εξαίρεσης, η οποία έλεγε ότι*Force Majeure Clauses including Government interferences, occurring beyond the control of the Shippers or Consignees, which may prevent or delay the loading and discharging of the vessel, always excepted...*

Οι ναυλωτές αξίωσαν ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από κυβερνητική καθυστέρηση. Παρά ταύτα το πλοίο βρισκόταν ήδη σε demurrage την ώρα που μεταφέρθηκε από την αποβάθρα και η Διαιτησία πίστευε ότι η clause 28 δεν ήταν ξεκάθαρη έτσι ώστε να δώσουν την εξαίρεση στους ναυλωτές. Το ίδιο αποφάσισε και το Δικαστήριο.

DETENTION

Το claim για την κράτηση (detention) του πλοίου μπορεί να προκύψει όταν το πλοίο καθυστερεί εξ' αιτίας του ναυλωτή. Αυτό μερικές φορές συμβαίνει διότι ο ναυλωτής ζητά από τον πλοιοκτήτη να διακόψει το μεταφορικό ταξίδι λόγω κάποιου εμποδίου στο να εκπληρώσει το συμβόλαιο ή γιατί έχει προσδοκίες για μια πιο επωφελή πώληση λόγω του ότι η τιμή του προϊόντος που μεταφέρεται ανεβαίνει. Με αυτό τον τρόπο συμφωνεί σε damages for detention. Είναι σύνηθες ότι αυτή η αποζημίωση προστίθεται στο demurrage rate και τα μέρη συμφωνούν επίσης για πληρωμή επιπρόσθετων πετρελαίων. Στις περιπτώσεις όπου η αποζημίωση προβλέπεται πριν από το τέλος του ταξιδιού, προβλέπεται μία ρήτρα η οποία λέει ότι το πλοίο μπορεί να τεθεί υπό κράτηση μέχρι 30 ημέρες ως πλωτή αποθήκη (floating storage). Σε αυτές τις περιπτώσεις η πληρωμή για την περίοδο κράτησης γίνεται σύμφωνα με το ημερήσιο ενοίκιο του πλοίου και αυτόματα η ναύλωση ταξιδιού μετατρέπεται σε χρονοναύλωση για αυτήν την περίοδο κράτησης του πλοίου.

Όπως και στο demurrage, έτσι και οι damages for detention υπολογίζονται σε ημερήσια βάση και οι εξαιρέσεις δεν ισχύουν.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΡΙΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙ ΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ

Για παράδειγμα, το πλοίο στην εταιρεία Mikkelsen v. Arcos Ltd, ένα πλοίο συμφωνήθηκε να μεταφέρει ξυλεία από το Lenngrad στο Yarmouth. Μετά την άφιξη στο Yarmouth, το πλοίο πληροφορήθηκε ότι πρέπει να πάει στο Boston Lincs, πράγμα το οποίο και έπραξε. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν έκανε claim μεταξύ άλλων και για κράτηση του πλοίου στο Yarmouth. Το δικαστήριο λοιπόν δικάωσε τον πλοιοκτήτη για αποζημίωση για την υπηρεσία κράτησης των αγαθών στο σκάφος, ενώ είχε συμφωνηθεί ήδη η πλεύση του πλοίου στο Boston.

Σε περίπτωση παραβίασης του συμβολαίου ή άλλης παράλειψης του ναυλωτή για την καθυστέρηση του πλοίου πριν φτάσει στον προορισμό του, τότε ο γενικός κανόνας λέει ότι δεν υπάρχει δικαίωμα για 'claim for damages for detention'. Επίσης είναι κοινώς αποδεκτό ότι το demurrage αποτελεί ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης για καθυστέρηση πέρα από τον επιτρεπόμενο χρόνο (laytime) και ο πλοιοκτήτης αποζημιώνεται για όποια καθυστέρηση σε μορφή demurrage.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΟΥ LAYTIME / DEMURRAGE

Ωστόσο μπορεί να υπάρξει καθυστέρηση μετά το τέλος της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης και ο πλοιοκτήτης μπορεί να κάνει 'claim' για 'detention' εφόσον μπορεί να αποδείξει ότι αυτό προκύπτει από παράλειψη του ναυλωτή.

Στην περίπτωση του ατμόπλοιου Nolisement v. Bunge and Born, η φόρτωση διήρκεσε 8 ημέρες, 19 ημέρες πριν από την λήξη του laytime. Μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, ο καπετάνιος ζήτησε από τους ναυλωτές τα έγγραφα φόρτωσης καθώς και οδηγίες για τον προορισμό, αλλά εκείνοι για 3 ημέρες δεν εμφανίστηκαν καθώς δεν γνώριζαν τον επόμενο προορισμό του πλοίου. Από παραδοχή τα δύο μέρη είχαν συμφωνήσει ότι 24 ώρες ήταν ένα εύλογο χρονικό διάστημα για καθυστέρηση. Ωστόσο ο

πλοιοκτήτης έκανε claim για αποζημίωση για τις επόμενες δύο ημέρες. Το δικαστήριο έκρινε ότι οι ναυλωτές δεν είχαν δικαίωμα να κρατούν το πλοίο μετά τη φόρτωση και ήταν υποχρεωμένοι να στείλουν τη φορτωτική για την υπογραφή του Καπετάνιου σε εύλογο χρονικό διάστημα. Οι ναυλωτές κρίθηκαν υπόλογοι για την κράτηση του πλοίου.

3.5 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ LAYTIME & DEMURRAGE

DATA

Charter Party Gencon 1994

M/V Macedonia

Loading Port : Piraeus

Discharging Port : Barcelona

Kind of Cargo : Bulk Cement(25000 tons)

Loading Rate : 5000 tons per weather working day of 24 consecutive hours SHEX. Time between 12.00 hrs on a Saturday or 12.00 hrs on a day before holiday not to count, even if used, till 08.00 hrs next Monday or 08.00 hrs next working day. Discharging Rate : 2500 tons per weather working day of 24 consecutive hours SatSHEX. Time between 17.00 hrs on a Friday or 12.00 hrs on a day before holiday not to count, even if used, till 08.00 hrs next Monday or 08.00 hrs on next working day. Demurrage : US Dollars 6.500 per day /pro rata Half Despatch

Both at loading and discharging port: Notice Of Readiness to be tendered even by cable WIFPON/WICCON, during office working hours

Time to count at 1400 hrs if NOR is given before noon and 0800 hrs next working day if NOR is given afternoon

Demurrage Commission: 2.5 % National Holiday : Piraeus 6th January 1997-Barcelona: None

NOR

LOADING PORT	DISCHARGING PORT
Arrived: 5 th January, 1997, Sunday 12.30hrs	Arrived: 21 st January 1997, Tuesday 20.30 h
Accepted: 7 th January 1997, 08.00 hrs	Accepted : 22 nd January 1997 Wednesday 08.00 hrs

STATEMENT OF FACTS

LOADING PORT	DISCHARGING PORT
NOR accepted as per Charter Party	NOR accepted as per Charter Party
Berthed: 7th January 1997 Tuesday 08.00 h	Berthed : 22 nd January 1997 Wednesday 12.30 hrs
Loading Commenced: 15 th January 1997 Wednesday 14.30 hrs	Discharging Completed :13 th February 1997 Thursday 22.00 hrs
Rain Periods : 9 th January 10.30-12.30 / 17.00-19.00 / 23.00-23.30 11 th January 15.30-1700	Rain Periods : 22 nd January 08.00-14.00 / 18.00 – 24.00
Quantity Loaded : 24.800 metric tons	Quantity Discharged 24.800 metric tons

Loading Port

DAY	DATE	HOURS From - To	LAYTIME Days-hours- min	REMARKS
Tuesday	7/1	14.00 – 24.00	10 hrs	Time to Count
Wednesday	8/1	00.01- 24.00	1 day	
Thursday	9/1	00.01-10.30	10 hrs 30 min	
		10.30-12.30	-	RAIN
		12.30-17.00	4hrs 30 min	
		17.00-19.00	-	RAIN
		19.00-23.00`	4hrs	
		23.00-23.30	-	RAIN
		23.30 – 24.00	30 min	
Friday	10/1	00.01-24.00	1 day	
Saturday	11/1	00.01- 12.00	12 hours	
Sat 12.00- Mon 08.00				SHEX
Monday	13/1	08.00 – 24.00	16hrs	
Tuesday	14/1	00.01- 13.32	13hrs 32 min	On demurrage / laytime expired

Tuesday	14/1	13.32-24.00	10 hrs 28 min	On demurrage
Wednesday	15/1	00.01- 14.30	14 hrs 30 min	On demurrage

Discharging Port

DAY	DATE	HOURS From - To	LAYTIME Days-hours- min	REMARKS
Wednesday	22/1	14.00-18.00	4hrs	
		18.00-24.00		RAIN
Thursday	23/1	00.01-24.00	1 day	
Friday	24/1	00.01-17.00	17 hours	
Friday- Monday				SatSHEX
		08.00		
Monday	27/1	08.00-24.00	16 hours	
Tuesday	28/1	00.01-24.00	1 day	
Wednesday	29/1	00.01-24.00	1 day	
Thursday	30/1	00.01-24.00	1 day	
Friday	31/1	00.01-17.00	17 hours	
Friday- Monday				SatSHEX
		08.00		

Monday	3/2	08.00-24.00	16 hours	
Tuesday	4/2	00.01- 24.00	1 day	
Wednesday	5/2	00.01-24.00	1 day	
Thursday	6/2	00.01-24.00	1 day	
Friday	7/2	00.05		Laytime Expired
		00.05-24.00	23 hours 55min	
Saturday	8/2	00.01-24.00	1 day	
Sunday	9/2	00.01-24.00	1 day	
Monday	10/2	00.01-24.00	1 day	
Tuesday	11/2	00.01-24.00	1 day	
Wednesday	12/2	00.01-24.00	1 day	
Thursday	13/2	00.01-22.00	22 hours	

Στο **Loading port** του Case Study αρχικά πρέπει από τον ρυθμό φόρτωσης να βρούμε το Laytime.

Άρα $24.800 \text{ tons} / 5000 \text{ tons per day} = 4 \text{ days } 23 \text{ hrs και } 2 \text{ min.}$

Λαμβάνοντας υπόψιν τα δεδομένα και τις ρήτρες (SHEX, weather working days), την Τρίτη 14/1 στις 13.32 hrs έχουμε λήξη του laytime και οι ναυλωτές μπαίνουν σε demurrage μέχρι τη λήξη της φόρτωσης την Τετάρτη στις 15/1 στις 14.30.

Ο χρόνος αυτός σύμφωνα με τους υπολογισμούς είναι 1 ημέρα και 58 λεπτά.

Ο υπολογισμός θα γίνει με βάση τον συμφωνηθέντα ναύλο :

Total amount : $6500 \text{ usd} \times 1 \text{ day } 58 \text{ min} = 6.761,6 \text{ usd DEMURRAGE}$

Το ίδιο ισχύει και για το Discharging port, το Laytime θα το βρούμε από τον ρυθμό εκφόρτωσης

Άρα $24800 \text{ tons} / 2500 \text{ tons per day} = 9,92$

Οπότε το Laytime= 9 Days 22hours 5 min

Σύμφωνα με τα δεδομένα και τις ρήτρες (SatSHEX, weather working days), όπως φαίνεται και στον πίνακα το Demurrage θα ξεκινήσει την Παρασκευή 7/2 στις 00.05 και θα μετρήσει ως και τη λήξη της εκφόρτωσης στις 13/2.

Λόγω του κανόνα "...once on demurrage always on demurrage", στη μέτρηση δεν αποκλείονται τα Σαββατοκύριακα και οι μη εργάσιμες ώρες.

Συνεπώς οι ναυλωτές θα πληρώσουν demurrage για 6 Days 21 hrs και 55 min

Total amount = 6500 x 6 days 21hrs 55 min

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 CARGO HANDLING TERMS – ΟΡΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οι όροι αυτοί επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το laytime , όμως νομικά δεν έχουν ερμηνευτεί ικανοποιητικά και για τον λόγο αυτόν προκύπτουν συχνά διαφωνίες. Οι διαφωνίες έχουν να κάνουν με την υπευθυνότητα των ναυλωτών και των πλοιοκτητών όσον αφορά στην αργοπορία που μπορεί να προκύψει. Με αυτό τον τρόπο εμπλέκεται και το laytime στο θέμα αυτό.

NETT TERMS

Ο όρος αυτός σημαίνει ότι το φορτίο θα φορτωθεί και θα εκφορτωθεί χωρίς κανένα κόστος για τον πλοιοκτήτη. Με άλλα λόγια οι εργαζόμενοι θα προσληφθούν και θα πληρωθούν από τους ναυλωτές . Αυτό μπορεί και να το δούμε με τον όρο FIO (free in out), που σημαίνει ακριβώς το ίδιο.

GROSS TERMS

Σημαίνει ακριβώς το αντίθετο από το nett terms. Οι πλοιοκτήτες, έχοντας συνήθως λάβει υψηλότερο ναύλο συμφωνούν στο να αναλάβουν αυτοί την φορτο/εκφόρτωση και το στοίβαγμα του φορτίου. Επίσης είναι σύνηθες να ισχύουν οι nett terms στο λιμάνι φόρτωσης και οι gross terms στο λιμάνι εκφόρτωσης.

LINER TERMS

Οι όροι αυτοί έχουν να κάνουν περισσότερο με την αγορά liner παρά με τη tramp. Οι αγορές αυτές όμως σε κάποιο βαθμό συναντούν η μία την άλλη και είναι σύνηθες οι όροι αυτοί να χρησιμοποιηθούν και στην tramp αγορά.

BERTH TERMS

Αυτός ο όρος μεταβιβάζει την ευθύνη στον πλοιοκτήτη όπως συμβαίνει και στο Indefinite laytime. Με τον όρο αυτό ο πλοιοκτήτης συμφωνεί ότι η λειτουργία φόρτωσης ή εκφόρτωσης του φορτίου θα γίνει σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική του εκάστοτε

λιμανιού (custom of the port) ή έχει συμφωνήσει ότι το πλοίο θα φορτώσει ή θα ξεφορτώσει όσο το δυνατό πιο σύντομα ή σύμφωνα με το σύνηθες dispatch. Αυτό που είναι βέβαιο είναι ότι είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να πληρώσει για το κόστος αυτό και ότι ισχύει μόνο το Indefinite laytime.

4.2 ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΤΩΝ DEMURRAGE CLAIMS

Για τη σωστή διαπραγμάτευση των claims χρειάζεται πλήρης ακρίβεια και σωστή πληροφόρηση. Για τον λόγο αυτόν, η τήρηση σωστών χρονοδιαγραμμάτων είναι υψίστης σημασίας. Επίσης το claim πρέπει να συνοδεύεται από τα σωστά έγγραφα που αποδεικνύουν τον λόγο ύπαρξης του claim. Εάν κάποιο claim είναι εκτός χρονοδιαγράμματος ή δεν συνοδεύεται από τα σωστά έγγραφα, τότε το άλλο μέρος μπορεί να απορρίψει ολόκληρο ή μέρος του αιτήματος. Επομένως η ακριβής τήρηση των κανόνων αυτών εξαρτάται από τα δύο μέρη και αυτό μπορεί να μεταφράζεται σε μεγάλα χρηματικά ποσά. Επίσης είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν καθαρές ρήτρες όσον αφορά στο demurrage καθώς και καθαρή απεικόνιση των συμβάντων κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Οι διαπραγματεύσεις για το demurrage μπορεί να κρατήσουν αρκετούς μήνες ακόμα και χρόνια ανάλογα με την υπόθεση.

4.3 ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΩΝΙΑΣ

- Διαπραγμάτευση (Negotiation) - αυτός ο τρόπος είναι ο πιο συνήθης και η πλειοψηφία των περιπτώσεων κλείνουν με αυτόν.
- Διαιτησία (Arbitration) - αποτελεί έναν φιλικό τρόπο λύσης της διαφωνίας εκτός δικαστηρίων . Οι Διαιτησίες συνήθως λαμβάνουν χώρα στο Λονδίνο σύμφωνα με τους κανόνες LMAA
- Μεσολάβηση (Mediation) - αυτός είναι ένας διαφορετικός τρόπος λύσης της διαφωνίας όπου τα δύο μέρη αποφασίζουν να συζητήσουν έχοντας τη βοήθεια κάποιου διαμεσολαβητή ο οποίος θα βοηθήσει να βρεθεί κοινό έδαφος.

- Προσφυγή στο Δικαστήριο - πρόκειται για τον πιο κοστοβόρο τρόπο για τη λύση της διαφωνίας καθώς απαιτεί πολύ χρόνο και χρήμα. Σε περίπτωση όμως που βγει κάποια απόφαση Δικαστηρίου, αποτελεί νομολογία και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον καθένα στην εν λόγω βιομηχανία. Αυτό δεν συμβαίνει στην Διαιτησία, μόνο αν συμφωνήσουν και τα δύο μέρη να δημοσιεύσουν την απόφαση.

4.4 CLAIMS

Υπάρχουν διάφορα ζητήματα κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν Claim και να χρειάζεται επίλυση της διαφωνίας.

Κάποια από αυτά είναι ο ναύλος, η απόκλιση (deviation), το heating του φορτίου αν μιλάμε για πετρέλαιο, τα λιμενικά κόστη, το shifting, η αύξηση της ταχύτητας, η παρακράτηση του πλοίου, τα war risks .

Όπως και στο demurrage, χρειάζεται σε όλα να φαίνεται καθαρά ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη του κάθε ζητήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1 TANKER LAYTIME

Η βασική διαφορά ανάμεσα στο laytime ξηρού φορτίου (dry cargo) και στο laytime (tanker) πετρελαιοφόρων μπορεί να εκφραστεί με τη λέξη **απλότητα**. Η εξήγηση είναι επίσης απλή. Στην dry cargo αγορά υπάρχει πληθώρα πλοιοκτητών και πληθώρα ναυλωτών μαζί με ένα αρκετά μεγάλο αριθμό τύπων ναυλοσυμφώνων και διαφορετικά συστήματα laytime. Στην αγορά πετρελαιοφόρων, παρόλο που οι πλοιοκτήτες είναι περισσότεροι, οι ναυλωτές είναι αρκετά λιγότεροι και λιγότεροι τύποι ναυλοσυμφώνων οι οποίοι έχουν μεταξύ τους μία ομοιότητα όσον αφορά στα θέματα laytime.

Στην ουσία, η 'βίβλος' της βιομηχανίας των πετρελαιοφόρων – the Worldwide Tanker Nominal Freight Scale – λέει ότι επιτρέπονται συνολικά 72 ώρες για φόρτωση και για εκφόρτωση. Αυτό αποτελεί μία μορφή που χρησιμοποιείται ευρέως στην αγορά πετρελαιοφόρων και βασίζει τον παράγοντα χρόνο σε όρους SHINC (Sundays Holidays Included).

Το ναυλοσύμφωνο το οποίο χρησιμοποιείται συχνά, στην αγορά αυτή είναι το BEEPEEVOY 2. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα της αγοράς αυτής(και το BEEPEEVOY 2 δεν αποτελεί εξαίρεση), δηλώνουν ότι το laytime θα αρχίσει να μετράει 6 ώρες αφού δοθεί το Notice of Readiness, ανεξάρτητα με το εάν το πλοίο είναι στην αποβάθρα ή όχι. Επίσης το laytime θα συνεχίσει να μετράει και μετά το πέρας της φόρτωσης (ή εκφόρτωσης), μέχρι και να αποσυνδεθούν οι μάνικες του φορτίου. Το γεγονός αυτό αποτελεί βασική διαφορά με το dry cargo laytime καθώς το laytime σταματάει να μετράει με το πέρας της φόρτωσης (ή της εκφόρτωσης) και ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για το κλείσιμο των αμπαριών.

Όπως και στην dry cargo αγορά, έτσι κι εδώ υπάρχουν μέρες όπου διακόπτεται το laytime όπως η κακοκαιρία. Η βιομηχανία των πετρελαιοφόρων έχει τους δικούς της παράγοντες που επηρεάζουν το laytime. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι ότι όταν ένα tanker αντιμετωπίζει δυσκολίες με τις αντλίες του όταν εκφορτώνει σε δεξαμενές ξηράς. Πράγματι, το θέμα αυτό μπορεί να παράξει σειρά διαφωνιών και διαπραγματεύσεων. Οι ναυλωτές συνήθως υποστηρίζουν ότι είναι ανεπαρκής η επίδοση του πλοίου και οι

πλοιοκτήτες ανταπαντούν ότι η ποιότητα του φορτίου δεν είναι η ιδανική. Κάποια φορτία αργού πετρελαίου έχουν την τάση να σταθεροποιούνται εάν δεν βρίσκονται στην κατάλληλη θερμοκρασία. Εδώ προκύπτει και ένα άλλο θέμα διαφωνίας, διότι οι ναυλωτές μπορεί να υποστηρίξουν αναποτελεσματική θέρμανση του φορτίου. Για να μην προκύπτουν τέτοια θέματα, είναι απαραίτητο να υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο ολοκληρωμένη περιγραφή του πλοίου για το σύστημα θέρμανσης και για τις αντλίες του. Το βιβλίο που αναφέρθηκε πριν, το Worldwide Tanker Nominal Freight Scale, εκδίδεται κάθε χρόνο από την International Tanker Nominal Freight Scale Association στο Λονδίνο μαζί με την Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων της Νέας Υόρκης. Το βιβλίο αυτό περιέχει έναν πίνακα με τους ρυθμούς του demurrage για όλα τα μεγέθη των πετρελαιοφόρων, τα ποσοστά των τρεχούμενων εξόδων και τα ημερήσια ενδεχόμενα κέρδη. Οι τιμές που δίνονται είναι με βάση το Wordscale 100, την βάση του Nominal freight Scale.

5.2 ΠΗΤΡΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΟ TANKER LAYTIME

Amount of laytime

.....running hours, weather permitting, Sundays and Holidays included, unless loading or discharging on the Sunday or holiday in question is prohibited by law or regulation at the port of loading or discharge, shall be allowed Charterers for loading and discharging, charterers having the right of loading and discharging during the night, paying all extra expenses incurred ashore.

Η ρήτρα αυτή ορίζει ότι η φόρτωση και η εκφόρτωση θα γίνει για Z ώρες, καιρού επιτρέποντος και οι Κυριακές και οι αργίες θα συμπεριλαμβάνονται στη φορτο/εκφόρτωση, εκτός και αν απαγορεύεται από το εκάστοτε λιμάνι. Επίσης λέει ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να φορτώσουν και να εκφορτώσουν κατά τη διάρκεια της νύχτας πληρώνοντας όλα τα κόστη που μπορεί να προκύψουν στην ξηρά.

Commencement and Termination of Laytime

Laytime shall at each loading and discharge port commence at the expiry of 6 hours after Notice of Readiness given to load or discharge which may be given either by letter, telegram, telex, radio or telephone (and if given by radio or telephone shall

subsequently be confirmed in writing), has been received from the Master or his agent by Charterers or their Agents, berth or no berth, or when the vessel commences to load or discharge at the berth or other loading or discharging place, whichever first occurs

Η ρήτρα αυτή ορίζει ότι το laytime σε κάθε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης ξεκινάει να μετράει 6 ώρες μετά την αποστολή ετοιμότητας του πλοίου (NOR,) η οποία δίνεται εγγράφως ή μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ή μέσω τηλεφώνου κτλ και έχει ληφθεί από τον Καπετάνιο ή από τους πράκτορες των ναυλωτών, στην αποβάθρα ή όχι, ή μετράει από τη στιγμή που το πλοίο ξεκινάει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση στην αποβάθρα ή σε κάποιο άλλο μέρος που έχει συμφωνηθεί.

Laytime shall run until the cargo hoses have been finally disconnected upon termination of loading or discharging, such disconnection to be effected promptly.

Το laytime θα συνεχίσει να μετράει μέχρι και τη στιγμή που οι αντλίες αποσυνδεθούν από το πλοίο μετά τη λήξη της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης και η αποσύνδεση αυτή να έχει έρθει εις πέρας καταλλήλως.

Termination of Demurrage

Demurrage, if incurred, shall continue until the cargo hoses have been finally disconnected upon termination of loading or discharging, such disconnection to be effected promptly.

Σε περίπτωση demurrage, ο χρόνος θα μετράει μέχρι και τη στιγμή που οι αντλίες αποσυνδεθούν από το πλοίο μετά τη λήξη της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης και η αποσύνδεση αυτή να έχει έρθει εις πέρας καταλλήλως.

Suspension of Laytime

Time shall not count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage, when spent or lost ...ο χρόνος δεν πρέπει να μετράει ως laytime ή ως demurrage :

- i. On an inward passage, including awaiting tide, pilot, or tugs and moving from anchorage, even if lightening has taken place at the anchorage, until the vessel is securely moored at the berth or other loading or discharging place**

- specified by Charterers . Σε κάποιο εσωτερικό πέρασμα που αναμένεται παλίρροια , πιλοτάρισμα,**
- ii. Due to breakdown, inefficiency or other cause attributable to the vessel and/or owners, including inability of the vessel to pump out the cargo at the rate indicated by the description of the pumps set out in Clause 1 hereof after taking account of any variations in specific gravity or back pressure. Σε περίπτωση βλάβης, αναποτελεσματικότητας ή άλλης αιτίας που οφείλεται στο πλοίο ή στον πλοιοκτήτη.**
 - iii. As the result of a labour dispute or strike, involving Master, officers or crew of the vessel or tugs or pilot**
 - iv. In handling ballast unless this is carried out concurrent with loading/discharging such that no loss of time is involved, or is carried out to comply with a shore restriction.**

Nothing herein contained shall be affected by the provisions of Clause 38 hereof

Demurrage

Charterers shall pay demurrage at the rate of U.S dollars... per running day and pro rata of a running day for all time that loading and discharging and any other time counting as laytime exceeds the allowed laytime specified in Clause 15 hereof. If, however, demurrage is incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion or breakdown of machinery in or about the shore plant, or arises of results from Act of God, act of war, labour dispute, strike, riot, civil commotion, or arrest or restraint of princes, rulers or people, the rate of demurrage shall be reduced by one-half of the amount stated above in this Clause for demurrage so incurred.

Οι ναυλωτές θα πληρώσουν demurrage σε ισοτιμία δολαρίου ανά τρέχουσα ημέρα και κατά αναλογία για όλη την διάρκεια του laytime

Σε περίπτωση που υπάρχει demurrage στα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης λόγω φωτιάς, έκρηξης, βλάβης των μηχανών, πολέμου, απεργίας..... το demurrage θα μειωθεί στο μισό.

5.3 CASE STUDY –VOYAGE CHARTER BRILLANTE VIRTUOSO

Στην συνέχεια παρατίθεται ένα αληθινό voyage charter του πετρελαιοφόρου Brillante Virtuoso.

Στο ναυλοσύμφωνο καταγράφονται τα εξής στοιχεία :

CP DATE : 22 APRIL 2010

CGO/QUANTITY : MIN 90000 MT CHOITION FULL CARGO NO HEAT CRUDE
VSL'S MAX LOADBLE QTY OF KUWAIT EXPORT CRUDE OIL WITH API=30.8
AND LOAD BSS12.2 M SWAD AT MUMBAI WILL BE ABT : 744,857 NET
BBL/103,015.8 MTS

LOADING PORT : 1/2 SAFE PORT/SAFE ANCHORAGE/ SINGLE BOW
MOORINGS ARABIAN GULF EXCLUDING IRAQ IRAN

LAYCAN : 01-02ND MAY 2010 (00.01-16.00)

DISCHARGING PORT : 1/2 SP WCI – INTN MUMBAI

RATE : WS 160, OVERAGE IF ANY AT 50 PCT – WS 2010 TO APPLY

DEMURRAGE : USD 25000 PDPR

TOTAL LAYTIME : 72 HOURS SHINC

COMMISSION : OWNERS PAYING 2.5 PCT ADDRESS + 1.25 PCT TO CTI
SHIPBROKERS

Statement of facts

VESSEL: M/T				
Flag : Marshall Isl	GT : 80569	NT : 45730	DWT : 149,599.60	Master :
Loading Port (s) : Mina Al Ahmadi, Kuwait		Cargo : Kuwait Crude Oil	B/Ls Figures: N/A	

FACTS	DATE	TIME	FACTS	DATE	TIME
1. End of sea Passage	01.05.10	05:30	15. Completed Cargo Loading	01.05.10	22:30
2. Arrived p. Mina Al Ahmadi P/St	01.05.10	06:00	16. Commenced Tanks Ullaging	01.05.10	22:30
3. NOR Tendered	01.05.10	06:00	17. Commenced Hoses Disconnect	01.05.10	22:30
4. Pilot on board	01.05.10	07:00	18. Completed Tanks Ullaging	01.05.10	23:15
5. Free Pratique granted	01.05.10	07:00	19. Commenced cargo calculations	01.05.10	23:15
6. Commenced Mooring at SBM-23	01.05.10	07:50	20. Completed cargo calculations	01.05.10	23:50
7. All fast at SBM-23	01.05.10	08:10	21. Cargo Papers Signed onboard	01.05.10	24:00
8. NOR Accepted	01.05.10	08:10	22. Cargo hoses disconnected	02.05.10	00:40
9. Commenced Hoses Connection	01.05.10	08:10	23. Commenced Unmooring Ops	02.05.10	00:50
10. Aft tug make fast	01.05.10	08:20	24. Completed Unmooring Ops	02.05.10	01:00
11. Commenced Tanks Inspection	01.05.10	09:20	25. Aft tug cast off	02.05.10	01:15
12. Cargo Tanks Inspected	01.05.10	10:10	26. Pilots disembarked	02.05.10	01:30
13. Cargo hoses connected 3 x 16"	01.05.10	10:10	27. Full away on passage	02.05.10	02:00
14. Commenced Cargo Loading	01.05.10	10:15			

STOPPAGES	FROM		TO	
	Date	Time	Date	Time
1. Loading suspended by Terminal order	01.05.10	13:55	01.05.10	13:25
2				
3				

Cargo Loaded as per B/L: N/A	Ship's Figures : 734,995 Net Bbls / 101,744.25 M3	Av. Rate: N/A
Time Used for Loading/Discharging: 12 Hrs 15 Min	Average Rate for Loading/Discharging: 8,306 MT/HR	
Shore Lines Used for Load / Discharge (Number / Size): 3 x 16"		

REMARKS :
 _____ TERMINAL REPRESENTATIVE _____ AGENTS _____ MASTER

VESSEL: M/T g				DATE : 08 - 13 MAY 2010
Flag : Marshall Isl	GT : 80569	NT : 45730	DWT : 149,599.60	Master : CAPT. E. JANE4 JR
Discharging Port (s) : MUMBAI, INDIA		Cargo : Kuwait Crude Oil	B/Ls Figures: 101,477 M3	

FACTS	DATE	TIME	FACTS	DATE	TIME
1. END OF SEA PASSAGE	08.05.10	0400	20. COMMENCE DISCHARGING	12.05.10	0343
2. DROPTED ANCHOR AT "A" ANCHORAGE	08.05.10	0510	21. CUSTOMS INSPECTION GUARANTY OFFICER ONBOARD	12.05.10	0745
3. NOR TENDERED	08.05.10	0530	22. CUSTOMS INSPECTION GUARANTY OFFICER ON SHORE LEFT	12.05.10	0800
4. ANCHOR AWAY	11.05.10	1830	23. COMPLETED DISCHARGING	13.05.10	1745
5. PILOT ONBOARD	11.05.10	2125	24. COMMENCE TANKS INSPECTION	13.05.10	1745
6. FREE PRATIQUE GRANTED	11.05.10	2145	25. COMPLETED TANKS INSPECTION	13.05.10	1845
7. TUGS MADE FAST FWD & AFT	11.05.10	2225	26. COMPLETED CARGO CALCULATION	13.05.10	1800
8. FIRST LUGS AWAY (COMMENCE UNMOORING)	11.05.10	2315	27. DOCUMENTS ONBOARD	13.05.10	1930
9. ALL LINES MADE FAST	12.05.10	0045	28. LOADING ARMS DISCONNECTED	13.05.10	1845
10. TUGS CAST OFF	12.05.10	0045	29. AGENT LOADING MASTER/SURVEYOR LEFT	13.05.10	2050
11. PILOT LEFT	11.05.10	0050	30. PILOT ONBOARD	13.05.10	2050
12. AGENT LOADING MASTER/SURVEYOR ONBOARD	11.05.10	0145	31. TUGS MADE FAST FWD & AFT	13.05.10	2115
13. N.O.R ACCEPTED	11.05.10	0145	32. COMMENCE UNMOORING	13.05.10	2120
14. COMMENCE TANKS INSPECTION	12.05.10	0300	33. ALL LINES ONBOARD	13.05.10	2145
15. COMPLETED TANKS INSPECTION	12.05.10	0300	34. TUGS CAST OFF	13.05.10	2200
16. COMMENCE LOADING ARMS CONNECTION	12.05.10	0145	35. PILOT LEFT	13.05.10	2250
17. COMPLETED LOADING ARMS CONNECTION & IT	11.05.10	0212	36. COMMENCE SEA PASSAGE	13.05.10	2300
18. COMMENCE CARGO CALCULATION	11.05.10	0300			
19. COMPLETED CARGO CALCULATION	12.05.10	0335			

LAYTIME CALCULATION

LOAD PORT MINA AL AHMADI :

NOR TENDERED	01.05.2010	0600HRS
POB	01.05.2010	0700HRS
ALL FAST	01.05.2010	0810HRS
LAYTIME COUNT COMMENCED	01.05.2010	0810 HRS

NET LAYTIME USE LOADPORT 00D 16 H 30 M

DISPORT MUMBAI :

NOR TENDERED	08.05.2010	0510 HRS
COMMENCED SHIFTING	11.05.2010	1830HRS
ALL FAST	12.05.2010	0045 HRS
LAYTIME COUNT COMMENCED	08.05.2010	1110 HRS
LAYTIME COUNT CEASED (HOSES OFF)	13.05.2010	1845 HRS

GROSS LATIME USED	05D 07H 35 M
LESS SHIFTING	00D 06H 15M

NET LAYTIME USED DISPORT 05D 07H 50M

GROSS LAYTIME USED	05D 17H 50M
LESS LAYTIME ALLOWED	03D 00H 00M

TIME ON DEMURRAGE 02D 17H 50M
= 2.74306 DAY

2.74306 D X USD25000PD = USD 68,576.50

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σταλία (laytime) και οι επισταλίες (demurrage), περιλαμβάνει μία πτυχή του ναυτικού δικαίου, ιδίως της νομοθεσίας σχετικά με την ναύλωση πλοίου. Η διαδικασία της ναύλωσης είναι μια περίπλοκη διαδικασία η οποία αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής, (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται **ναύλος**. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης και λέγεται και ναυλοσύμφωνο. Στη πράξη διακρίνονται πολλές μορφές ναυλώσεων σημαντικότερες των οποίων είναι η ναύλωση κατά ταξίδι, δηλαδή για ένα ταξίδι (μία μεταφορά) και η ναύλωση χρόνου ή Χρονοναύλωση. Πρόκειται στην πραγματικότητα για μίσθωση (ενοικίαση) του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.

Όταν το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο, οι όροι του καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών. Είναι κοινή πρακτική οι συμβαλλόμενοι να επιλέγουν τυποποιημένες μορφές ναυλοσυμφώνων ως βάση των συμφωνιών τους, στις οποίες επισυνάπτουν ρήτρες για να καλύψουν τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της κάθε ναύλωσης. Σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο, σε αυτά τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα υπάρχουν ήδη τυπωμένες ρήτρες. Τα δύο μέρη συνήθως προσθέτουν επιπλέον ρήτρες. Σε περίπτωση που οι τυπωμένες ρήτρες έρχονται σε αντιπαράθεση με τις επιπρόσθετες, τότε υπερισχύουν οι τυπωμένες ρήτρες.

Επίσης απαραίτητο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας της μεταφοράς του φορτίου είναι η φορτωτική (Bill of lading). Η λεγόμενη φορτωτική, είναι ένα αξιόγραφο που

περιέχει προσδιορισμό δικαιώματος χαρακτηριζόμενο ως προς το είδος, την έκταση και την ιδιότητά του. Πρόκειται για πιστωτικό τίτλο.

Το διαλαμβανόμενο δικαίωμα στη φορτωτική αφορά την κυριότητα αναφερομένων πραγμάτων (εμπορευμάτων και γενικά φορτίων), που έχουν φορτωθεί σε μέσον μεταφοράς (όχημα, τρένο, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ.) για τα οποία και εκδόθηκε αυτή. Η φορτωτική αποτελεί γενικά αποδεικτικό έγγραφο

Σταλία (laytime) χρονικό διάστημα που επιτρέπεται από τον εφοπλιστή για την διενέργεια φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Η σταλία ξεκινά όταν το πλοίο φτάσει στον προορισμό που έχει συμφωνηθεί, είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει και έχει υποβάλλει έγκυρο NOR.

Επισταλία (demurrage) είναι το συμφωνημένο ποσό το οποίο καταβάλλεται στον ιδιοκτήτη σε σχέση με την καθυστέρηση του σκάφους πέρα από την σταλία, για την οποία ο ιδιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος. Έχει κριθεί ότι από την στιγμή που το πλοίο βρίσκεται σε επισταλία καμία εξαίρεση δεν θα την εμποδίσει να συνεχίσει να καταβάλλεται εκτός και αν υπάρχει ρήτρα εξαίρεσης στο συμβόλαιο.

Οι όροι laytime και demurrage είναι σημαντικοί όροι διότι ο χρόνος είναι χρήμα για τον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που ο όρος αυτός αθετηθεί (πχ. καθυστερήσει αρκετά η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης), η αργοπορία τιμωρείται με μορφή αποζημίωσης στον Πλοιοκτήτη (liquidated damages) και δεν υπάρχει δικαίωμα να καταργηθεί το συμβόλαιο. Η κατάργηση του συμβολαίου είναι εφικτή μόνο σε ειδικές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα σε υπέρμετρη αργοπορία. Ένα συμβόλαιο μπορεί να ματαιωθεί όταν ένα απρόβλεπτο γεγονός λάβει χώρα. Εάν το claim για ματαίωση του συμβολαίου πετύχει, τότε το συμβόλαιο διαλύεται και αυτό σημαίνει ότι τα δύο μέρη απαλλάσσονται από τους όρους του συμβολαίου. Για παράδειγμα τρία γεγονότα που μπορούν να ματαιώσουν το συμβόλαιο είναι τα εξής : α) Καταστροφή του πλοίου β)Υπέρμετρη Αργοπορία γ) Παράνομη πράξη.

Για όλους τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, ο υπολογισμός του Laytime θεωρείται υψίστης σημασίας και απαιτεί πολλή προσοχή. Ο υπολογισμός του χρόνου Laytime χωρίζεται σε επτά στάδια τα οποία είναι τα εξής : 1) Έμφαση στο ναυλοσύμφωνο 2) Έμφαση στο STATEMENT OF FACTS 3) Επαλήθευση της έναρξης του χρόνου Laytime 4) Έμφαση στις διακοπές του χρόνου Laytime 5)Προσδιορισμός της

Διάρκειας 6) Παύση του χρόνου Laytime και τέλος 7)Υπολογισμός του Demurrage ή Despatch. Η προετοιμασία του claim απαιτεί συμβόλαια, έγγραφα και απόδειξη του demurrage rate

Για τη σωστή διαπραγμάτευση των claims χρειάζεται πλήρης ακρίβεια και σωστή πληροφόρηση. Για τον λόγο αυτόν, η τήρηση σωστών χρονοδιαγραμμάτων είναι υψίστης σημασίας. Επίσης είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν καθαρές ρήτρες όσον αφορά στο demurrage καθώς και καθαρή απεικόνιση των συμβάντων κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Σε περίπτωση διαφωνίας υπάρχουν τέσσερις τρόποι : η Διαπραγμάτευση (Negotiation), η Διαιτησία (Arbitration), η Μεσολάβηση (Mediation) και η Προσφυγή στο Δικαστήριο.

Τέλος, η βασική διαφορά ανάμεσα στο laytime ξηρού φορτίου (dry cargo) και στο laytime (tanker) πετρελαιοφόρων μπορεί να εκφραστεί με τη λέξη **απλότητα**. Η εξήγηση είναι επίσης απλή. Στην dry cargo αγορά υπάρχει πληθώρα πλοιοκτητών και πληθώρα ναυλωτών μαζί με ένα αρκετά μεγάλο αριθμό τύπων ναυλοσυμφώνων και διαφορετικά συστήματα laytime. Στην αγορά πετρελαιοφόρων, παρόλο που οι πλοιοκτήτες είναι περισσότεροι, οι ναυλωτές είναι αρκετά λιγότεροι και λιγότεροι τύποι ναυλοσυμφώνων οι οποίοι έχουν μεταξύ τους μία ομοιότητα όσον αφορά στα θέματα laytime.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε.: **ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ** (ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΘ.ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ ΑΘΗΝΑ 2011)

Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ.Π : **ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ** (ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΘ.ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ ΑΘΗΝΑ 2007)

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: **ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ** (ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΘ.ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ ΑΘΗΝΑ 2006)

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Davies D: **Commencement of Laytime** (Maritime and Transport Law Library Fourth Edition Informa Law from Routledge 2006)

Etting T.M : **Demurrage** (The American Law Register (1852-1891), Vol. 32, No. 3, New Series Volume 23 (Mar.,1884), pp. 153-161Published by: The University of Pennsylvania Law Review)

Institute of chartered shipbrokers ICS: **Legal principles in Shipping Business** (2011/2012 EDITION)

Institute of Chartered shipbrokers ICS: **Dry Cargo Chartering** (1990)

Lax M.D. : **Laytime and Demurrage Recent Developments** (Article MARINE POLICY March 1992)

Packard W : **Laytime Calculating** (FAIRPLAY PUBLICATIONS, UNITED KINGDOM 1979)

Packard W : **Voyage Estimating** (FAIRPLAY PUBLICATIONS, UNITED KINGDOM 1981)

Packard W : **Sea Trading:Cargoes** (Fairplay Publications, United Kingdom 1985)

Packard W : **Sea Trading: The ships** (FAIRPLAY PUBLICATIONS, UNITED KINGDOM 1984)

Packard W : **Sea Trading : Trading** Fairplay Publications, United Kingdom 1985)

Schofield J. : **Laytime and Demurrage** (LLP 2005)

Stopford M : **Maritime Economics** (Routledge 1997)

Tiberg H : **The Law of Demurrage** (Stevens and Sons LTD 1960)

Todd P. : **Laytime, demurrage and implied safety obligations.** (Journal of Business Law 2012)

Todd P., Gaskell N., Clarke M., Glass D., Hughes A.: **Contracts for the Carriage of Goods** (Part A, LLP,1993)

Wood P.: **Tanker Chartering** (Witherby & Co Ltd 2000)

Πρωτογενείς πηγές

International Seminar on Vetting and Chartering Issues Session 5 – “Tanker Charterparties – recent cases and INTERTANKO’s Model Clauses” Mr John Fawcett-Elli

London Arbitration :

(1987) Lloyds Rep 122

(1987) Lloyds Rep 336

(1987) Lloyds Rep 336

(1987) Lloyds Rep 336

(1990) Lloyds Rep 507

(1971) Lloyds Rep 506

LMLN 274

Navico AG v Vrontados Naftiki Etairia PE [1986] 1 Lloyd’s Rep 379

The Tres Flores, [1973] 3 All ER 967 at p.970

Volay Rules 1993

Vitol/handytankers Voyage Chartering Terms 2006

Πηγές από το διαδίκτυο

www.bimco.org

www.caselawquotes.net

www.lawandsea.net

www.practicallaw.com

www.wikipidia.com

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

VOLAY RULES 93

1. "PORT" shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area.

If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

2. "BERTH" shall mean the specific place within a port where the vessel is to load or discharge.

If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" shall mean that the charterer undertakes that an available loading or discharging berth be provided to the vessel on her arrival at the port which she can reach safely without delay in the absence of an abnormal occurrence.

4. "LAYTIME" shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight.

5. "PER HATCH PER DAY" shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per hatch by the number of the vessel's hatches. Thus:

Quantity of cargo
Laytime = ----- = Days
Daily rate X Number of Hatches

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD) shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo in the hold with the largest quantity, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold.

Thus:
Largest Quantity in one Hold

Laytime = ----- = Days

Daily Rate per Hatch X Number of
Hatches serving that Hold.

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable

of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

7. "DAY" shall mean a period of twenty-four consecutive hours running from 0000 hours to

2400 hours. Any part of a day shall be counted pro rata.

8. "CLEAR DAYS" shall mean consecutive days commencing at 0000 hours on the day following that on which a notice is given and ending at 2400 hours on the last of the

number of

days stipulated.

9. "HOLIDAY" shall mean a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof,

when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.

10. "WORKING DAYS" (WD) shall mean days not expressly excluded from laytime.

11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" shall mean days which follow one immediately after the other.

12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24HOURS"

or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" shall mean a working day

of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of

the vessel or would have prevented it, had work been in progress.

13. "WEATHER PERMITTING" (WP) shall mean that any time when weather prevents the

loading or discharging of the vessel shall not count as laytime.

14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED" shall mean that the days specified do not count as laytime

even if loading or discharging is carried out on them.

15. "UNLESS SOONER COMMENCED" shall mean that if laytime has not commenced but

loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.

16. "UNLESS USED" (UU) shall mean that if laytime has commenced but loading or discharging is carried out during periods excepted from it, such time shall count.

17. "TO AVERAGE LAYTIME" shall mean that separate calculations are to be made for loading and discharging and that any time saved in one operation is to be set off against any

any

excess time used in the other.

18. "REVERSIBLE LAYTIME" shall mean an option given to the charterer to add together the

time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as

a total time being specified to cover both operations.

19. "NOTICE OF READINESS" (NOR) shall mean the notice to charterer, shipper, receiver or

other person as required by the charter party that the vessel has arrived at the port or berth, as the

case may be, and is ready to load or discharge.

20. "IN WRITING" shall mean any visibly expressed form of reproducing words; the medium of

transmission shall include electronic communications such as radio communications and telecommunications.

21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING

TIME" or "AS LAYTIME" shall mean that if no loading or discharging berth is available and the

vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel

shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired.

Such time

shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she

is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender

and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charter party.

22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH" shall mean that

if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual

waiting-place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime

shall commence in accordance with the charter party. Laytime or time on demurrage shall cease

to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or

discharge at the berth.

23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE

CUSTOM HOUSE" shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition

precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of delay in the vessel's

completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage.

24. "DEMURRAGE" shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to

the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be

subject to laytime exceptions.

25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" shall mean an agreed amount payable by the

owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.

26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME

SAVED" shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of

loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the

laytime.

27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS) shall mean that despatch money shall be

payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime

including periods excepted from the laytime.

28. "STRIKE" shall mean a concerted industrial action by workmen causing a complete stoppage

of their work which directly interferes with the working of the vessel. Refusal to work overtime,

go-slow or working to rule and comparable actions not causing a complete stoppage shall not be

considered a strike. A strike shall be understood to exclude its consequences when it has ended,

such as congestion in the port or effects upon the means of transportation bringing or taking the

cargo to or from the port.

Glossary of Terms

<i>Colliery guarantee terms</i>	The ship is to be loaded in accordance with the terms of the colliery guarantee, which is a contract between the colliery and the charterer — occasionally between the colliery and the ship-owner — describing applicable laytime, excepted periods, holidays and demurrage.
<i>Colliery working days</i>	A laytime term describing days on which a colliery normally works.
<i>C.O.P.</i>	Custom Of the Port — A term describing a ship-owner's agreement for his ship to load or discharge as per the custom of the port, i.e. at the ship-owner's risk and expense, laytime being indefinite (see Chapter Four). Sometimes this term is combined with <i>fast as can</i> giving the abbreviation <i>f.a.c.c.o.p.</i>
<i>C.R.D.</i>	Current Rate Discharge — see <i>current rate</i>
<i>C.R.L.</i>	Current Rate Load — see <i>current rate</i>
<i>Current rate</i>	A term whereby the ship-owner contracts to pay the <i>current rate</i> costs of loading and/or discharge.
<i>E.I.U.</i>	Even If Used — time spent carrying out cargo work in excepted periods not to count as laytime. Thus, such time not to count <i>even if used</i> .
<i>Express Clause</i>	A clause inserted in a contract in addition to the printed form, to draw attention to specific extra agreements between the parties.
<i>F.A.C.</i>	Fast As Can — the ship to load and/or discharge as fast as she can, laytime being indefinite (see Chapter Four). Sometimes this term is combined with <i>custom of the port</i> , giving the abbreviation <i>f.a.c.c.o.p.</i>
<i>F.A.S.</i>	Free Alongside Ship — the charterer or shipper contracts to deliver the cargo alongside the ship, free of expense to the ship-owner.

<i>F.D.</i>	Free Discharge — the ship is to be discharged free of expense to the ship owner; <i>or</i> Free of Despatch — no despatch is payable, even if laytime is saved.
<i>F.H.EX</i>	Fridays and Holidays Excepted — Fridays and holidays not to count as laydays — applies to non-Christian countries.
<i>F.H. INC</i>	Fridays and Holidays Included — Fridays and holidays count as laydays — applies to non-Christian countries.
<i>F.I.O.</i>	Free In and Out — the cargo is to be loaded and discharged free of expense to the ship-owner.
<i>F.I.O.S.</i>	Free In, Out and Stowed — the cargo is to be loaded, stowed and discharged free of expense to the ship-owner.
<i>F.I.O.T.</i>	Free In, Out and Trimmed — the cargo is to be loaded, trimmed and discharged free of expense to the ship-owner.
<i>F.I.O.S.T.</i>	Free In, Out, Stowed and Trimmed — the cargo is to be loaded, stowed, trimmed and discharged free of expense to the ship-owner.
<i>F.O.B.</i>	Free On Board — the cargo is to be brought alongside and loaded free of expense to the ship-owner.
<i>F.O.W.</i>	Free On Wharf — the cargo is to be brought alongside the vessel free of expense to the ship-owner; <i>or</i> First Open Water — a term applying to a port or area when ice melts sufficiently for ships to commence trading at the start of a new season.
<i>L.T.S.</i>	Laytime Saved — despatch to be paid for laytime saved.
<i>Scale terms</i>	Applies to ports where scales for loading and/or discharging rates exist, varying according to a ship's size and/or cargo quantity. A good example is the scale for loading phosphate incorporated into the Africanphos charter-party.
<i>S.H.EX</i>	Sundays and Holidays Excepted — Sundays and holidays not to count as laydays.
<i>S.H.INC</i>	Sundays and Holidays Included — Sundays and holidays count as laydays.

Appendix B

Notice of Readiness

To Messrs _____

Notice of Readiness

Please note that the ship _____
nationality: _____ call sign: _____
has arrived at _____ on _____ at _____ hours,
and is in every respect ready to commence loading/discharging a cargo of
_____, in accordance with the terms and conditions of the
Charter-Party/Booking Note dated _____.

Time is to count as per the terms and conditions of the above-mentioned
Charter-Party/Booking Note.

Please confirm receipt of this Notice of Readiness by signing and returning
the copy attached.

Place: _____ Date: _____ hours.

Master/Agent

Charterer/Shipper/Receiver

Πανεπιστήμιο Πειραιώς