

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
«LAYTIME CALCULATION»

«ΚΑΤΣΑΓΑΝΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ»
«N/09076»

Επιβλέπων Καθ.: Ελευθέριος Θαλασσινός

Πειραιάς, **ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014**



Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Επιτελική Σύνοψη

Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί την σύμβαση, την συμφωνία, η οποία ρυθμίζει τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη. Η συμφωνία αυτή εμπεριέχει ρυθμίσεις, όσον αφορά τον τύπο της ναύλωσης και τους όρους που αυτή οφείλεται να περατωθεί. Περιγράφει αναλυτικά, τόσο τις διεκδικήσεις όσο και τις υποχρεώσεις των δύο μερών που συναλλάσσονται.

Στην εμπορική ναυτιλία, είναι σημαντικό να τηρούνται οι συμφωνημένες προθεσμίες. Η επικαιρότητα επηρεάζει τόσο τον πλοιοκτήτη όσο και τον ναυλωτή, με αποτέλεσμα τα κέρδη και τις ανταμοιβές. Η μη τήρηση των προθεσμιών μπορεί να οδηγήσει σε παραβίαση της σύμβασης, σε απώλειες και κυρώσεις. Εκτός από την διάρκεια του ταξιδιού, ένας σημαντικός παράγοντας στην επίτευξη των χρονοδιαγραμμάτων των ναυλοσυμφώνων είναι ο χρόνος που απαιτείται για την φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αυτός στο λιμάνι ονομάζεται σταλίες (laytime). Σταλίες είναι το χρονικό διάστημα που επιτρέπεται από τον εφοπλιστή για τη διενέργεια φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Η σταλία καθορίζεται από ένα συμβόλαιο, το οποίο είναι η ανταλλαγή των υποχρεώσεων και η κατανομή των κινδύνων μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Τα χαρακτηριστικά και ο υπολογισμός των σταλιών είναι ζωτικής σημασίας για την εμπορική ναυτιλία.

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος συμφωνεί να δεχθεί τον κίνδυνο σε ορισμένες περιπτώσεις που προβλέπονται. Η σταλία αρχίζει όταν το πλοίο φτάσει στον προορισμό που έχει συμφωνηθεί, είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει και έχει υποβάλει ένα έγκυρο "Notice of Readiness (NOR)". Η σταλία μπορεί να ξεκινήσει ανάλογα με τις ρήτρες της σύμβασης. Επισταλία (demurrage) είναι το συμφωνημένο ποσό που καταβάλλεται στον ιδιοκτήτη σε σχέση με την καθυστέρηση του πλοίου πέρα από την σταλία, για την οποία ο ιδιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος. Μόνο σε περίπτωση που υπάρχει ρήτρα εξαίρεσης στο ναυλοσύμφωνο θα εμποδιστεί η καταβολή του χρηματικού ποσού επισταλίας και αυτό μόνο εάν το claim καταβληθεί εντός της χρονικής προθεσμίας που αναγράφεται στο συμβόλαιο. Αν δεν σταλεί εντός της προθεσμίας αυτής, δεν θα γίνει αποδεκτό και δεν θα πληρωθεί. Η προετοιμασία του claim προαπαιτεί τα συμβόλαια, τα έγγραφα του πλοίου, τις φορτωτικές και την απόδειξη του "demurrage rate".

Το ζήτημα αυτό παρόλο που είναι πολύ ειδικευμένο και πολύ τεχνικό αξίζει της προσοχής μας, διότι η επιτόλαιη προσέγγιση του ζητήματος, κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την διαμόρφωση του ναυλοσυμφώνου, τόσο από την πλευρά του ναυλωτή όσο και από την πλευρά του εφοπλιστή, μπορεί να επιφέρει υψηλές οικονομικές ζημιές. Συνήθως, ο χρόνος στην ναυτιλία είναι χρήμα. Έτσι λοιπόν, ένας εφοπλιστής, που δεν διαπραγματεύτηκε επιμελώς το "**laytime calculation**" για το πλοίο του, μπορεί να χάσει πολύτιμο χρόνο εξαιτίας της ανικανότητας ή αμέλειας του ναυλωτή. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής, εάν φρόντισε να παραδώσει το πλοίο στον εφοπλιστή νωρίτερα του συμφωνημένου, δικαίως μπορεί να διεκδικήσει οικονομική αποζημίωση από τον εφοπλιστή.

Στην παρούσα εργασία θα αναλύσουμε το ζήτημα της φορτοεκφόρτωσης σε καθορισμένο χρόνο ξεκινώντας με βασικούς όρους, όπως τι είναι σταλία, επισταλία, επίσπευση, κράτηση.



Στα πρώτα δύο κεφάλαια θα παρουσιάσουμε τους βασικούς όρους και την διαδικασία έναρξης της σταλίας αλλά και βασικές ρήτρες οι οποίες υπάρχουν εντός των ναυλοσυμφώνων και προστατεύουν τόσο τον πλοιοκτήτη όσο και τον ναυλωτή.

Στα μετέπειτα κεφάλαια θα αναλύσουμε την χρονική διάρκεια και υπολογισμό των σταλιών, τους λόγους διακοπής της λειτουργίας τους, ποιές είναι οι ρήτρες εξαιρέσεων αλλά και συγκεκριμένα τους παράγοντες που εμπλέκονται για τον καθορισμό των σταλιών και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Executive Summary

The charter party is the contract agreement, which regulates trade relations between the charterer and the shipowner. The agreement contains provisions, regarding the type of charter and conditions which is due to be completed. It describes in detail, both the claims and obligations of both dealing parties .

In commercial shipping, it is important to respect the agreed deadlines. The news affects both the owner and the charterer, resulting gains and rewards. Failure to compliance with deadlines may result in a breach of contract, losses and penalties. Apart from the duration of the trip, an important factor in achieving the schedule of charters, is the time required for loading and discharging of goods. This time at the port is called laytime. Laytime is the period of time permitted by the shipowner to perform loading or discharging. The laytime determined by a contract, which is the exchange of obligations and the distribution of risk between the owner and the charterer. The features and calculation of laytime is vital importance for commercial shipping.

Each contracting party agrees to accept the risk in some cases provided. Laytime begins when the ship reaches at the destination has been agreed, it is ready to load or discharge and has submitted a valid "Notice of Readiness (NOR)". The laytime can begin according to the clauses of the contract. Demurrage which is the agreed amount, is paid to the owner in relation to the delay's of vessel beyond the laytime, on which, owner is not responsible. Only in case there is an exception clause in the charter party will prevent disbursement of funds of demurrage and only if the claim be paid within the time period stated in the contract. If not sent within this period, will not be accepted and will not be paid. preparation of claim requires prior contracts, the ship's documents, bills of lading and proof of "demurrage rate".

Although this issue is very skilled and very technical, deserve our attention because the sloppiness of issue during the negotiations for the formation of charter party, both on the part of charterer and the side of shipowner, can bring about high economic losses. Usually, time in shipping industry, is money. Therefore, shipowner who not negotiated diligently "laytime calculation" for his ship, can lose valuable time due to incompetence or negligence of charterer. On the other hand, if charterer, had delivered the ship to owner, of the earlier agreed time, rightly he could claim financial compensation from him.

This paper aims to analyze the issue of loading and discharging at a defined time, starting with t basic conditions, such as what is laytime, demurrage, despatch, detention.



During the first two chapters, we will introduce basic terms and procedure of commencement of laytime and essential clauses which are in charter parties and protect both owner and charterer.

In the following chapters we will analyze the temporal validity and calculation of laytime reasons for discontinuation their operations, which are the exceptions clauses and specific factors that are involved in determining of laytime and which procedures are used to calculate them.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτα από όλους τον κ. Γκιζιάκη που δέχτηκε να προχωρήσουμε με αυτό το θέμα της εργασίας και τον κ. Καρλή του οποίου η βοήθειά του ήταν πολύ σημαντική στα πρώτα στάδια εκπόνησης της εργασίας. Επίσης τον κ. Θαλασσινό που ήταν δίπλα μου και με βοήθησε με τα σχόλια και τις συμβουλές του. Τέλος ευχαριστώ πολύ επίσης και τους γονείς μου Νίκο και Ευαγγελία καθώς και τον αδερφό μου Μάνο που προσπάθησαν να με διευκολύνουν και να με στηρίξουν ψυχολογικά αλλά και οικονομικά στο μέγιστο βαθμό όταν έπαψα να δουλεύω συστηματικά για να καλύψω τις σπουδές μου.

«Νοέμβριος 2014»

«Κατσαγάνης Ηρακλής»

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	BASICS.....	11
1.1	Ορισμός της Σταλίας (Laytime)	11
1.2	Επισταλίες (Demurrage) και καθυστέρηση/κράτηση (Detention)	11
1.3	Αποζημίωση καθυστέρησης (Damages for detention).....	12
1.4	Ρήτρα άντλησης (Pumping Clause)	12
1.5	Η ολοκλήρωση της επίσπευσης (The end of demurrage).....	13
1.6	Επίσπευση (Despatch)	13
1.7	Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime).....	14
2	COMMENCEMENT	15
2.1	Η έναρξη των σταλιών (commencement of laytime)	15
2.1.1	Άφιξη του πλοίου (arrived ship).....	15
2.1.2	Ετοιμότητα του πλοίου και επιστολή ετοιμότητας (Actual readiness to load & notice of readiness)	17
2.2	Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών (Delays to commencement).....	19
3	DURATION AND INTERRUPTIONS.....	20
3.1	Η χρονική διάρκεια των σταλιών (duration of laytime).....	20
3.1.1	Οριστική σταλία (Definite laytime)	20
3.1.2	Αόριστη σταλία (Indefinite laytime).....	20
3.1.3	Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime)	21
3.1.3.1	Υπολογισμός χωρητικότητας (Tonnage calculation)	21
3.1.3.2	Υπολογισμός χωρητικότητας στομίων (hatch calculation).....	21
3.2	Διακοπή λειτουργίας των σταλιών και ρήτρες εξαιρέσεως (Interruptions to laytime and exceptions clause)	23
3.2.1	Η μετατόπιση μεταξύ προβλητών ή/και αγκυροβολίων (Shifting or/and between berths/anchorages)	23
3.2.2	Ρήτρες απεργιών (strike clauses)	24
3.2.3	Σαββατοκύριακα και αργίες (Weekends and holidays).....	25
3.2.4	Κακοκαιρία (Bad weather)	26
3.2.5	Εξαιρέσεις (Exceptions).....	26
3.2.6	CONOCO Weather Clause	27
3.2.7	Λάθος του πλοιοκτήτη (Fault of the shipowner)	27
3.2.8	Ερματισμός – Αφερματισμός (Ballasting – Deballasting)	27
3.2.9	Παρουσίαση της αυθεντικής φορτωτικής (Presentation of original Bill of Lading)..	28
3.2.10	Μετακίνηση του πλοίου (Shifting)	28
4	CALCULATION	29



4.1	Κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων (Statement of facts)	29
4.2	Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement).....	30
4.3	Υπολογισμός σταλιών (Laytime calculation).....	30
4.3.1	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1 ^ο	31
4.3.2	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2 ^ο	34
5	TANKER LAYTIME	44
5.1	Dry-cargo and Tanker market	44
5.2	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ.....	45
6	CASES	48
6.1	Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την φόρτωση και εκφόρτωση στον καθορισμένο χρόνο (Loading & discharging in the stipulated time)	48
6.2	Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την ετοιμότητα του πλοίου και την έκδοση επιστολής ετοιμότητας (Actual readiness to load & Notice of readiness to load).....	49
6.3	Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης (Arrived ship at the loading port).....	49
6.4	Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την αποφυγή αδικαιολόγητων καθυστερήσεων (Reasonable dispatch)	50
7	ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	51
8	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ: ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	53
	Συμπεράσματα.....	55
	Βιβλιογραφικές Πηγές.....	56



ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Notice of readiness (NOR) of Dekelia port	35
Εικόνα 2. Statement of facts of Dekelia port.....	36
Εικόνα 3. Time Sheet and Laytime Statement of Dekelia port	37
Εικόνα 4. Notice of Readiness (NOR) of New Orleans port	39
Εικόνα 5. Statement of Facts of New Orleans port (page 1)	40
Εικόνα 6. Statement of Facts of New Orleans port (page 2)	41
Εικόνα 7. Time Sheet and Laytime Statement of New Orleans	42
Εικόνα 8. Δεκαδικά μέρη ημέρας.....	43
Εικόνα 9. Notice of Readiness (NOR)	53
Εικόνα 10. Time Sheet and Laytime Statement	54

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Statement of facts of loading port	31
Πίνακας 2. Statement of facts of discharging port	33
Πίνακας 3. Statement of Facts of loading/discharging port	46



Κεφάλαιο 1^ο

1 BASICS

1.1 Ορισμός της Σταλίας (Laytime)

Σταλία (Laytime) ορίζεται το χρονικό διάστημα που διαθέτει ο ναυλωτής (charterer) για να ολοκληρώσει την φόρτωση/εκφόρτωση των εμπορευμάτων του πλοίου. Το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα προκύπτει μετά από διαδικασίες υπολογισμών των διάφορων όρων του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής υπερβεί το συγκεκριμένο χρονικό δεδομένο, θα πρέπει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, είτε με την μορφή των επισταλίων (demurrage), είτε με την μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for detention). Σε αντίθετη περίπτωση, αν ο ναυλωτής επιτύχει την ολοκλήρωση της φόρτωσης/εκφόρτωσης νωρίτερα από τον καθορισμένο χρόνο τότε είναι αυτός σε θέση να εισπράξει την αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίσπευσης (dispatch).

Οι σταλίες (laytime) μπορούν να εκφραστούν με διάφορους τρόπους :

- Από έναν συγκεκριμένο αριθμό ημερών ή ωρών που χρειάζεται για να ολοκληρωθεί η φόρτωση/εκφόρτωση. Για παράδειγμα μπορεί να έχει την εξής διατύπωση : “cargo to be loaded within 5 weather working days of 24 consecutive hours” .
- Από μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο εντός της οποίας το πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο για την φόρτωση/εκφόρτωση. Για παράδειγμα αν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο με “laydays 10/28 June”, σημαίνει ότι ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αρχίσει την φόρτωση πριν τις 10 Ιουνίου και ότι 28 Ιουνίου είναι η τελευταία ημέρα κατά την οποία το βαπόρι πρέπει να είναι έτοιμο για φόρτωση. Η τελευταία επιτρεπόμενη ημέρα φορτώσεως αναφέρεται ως “cancelling date” .
- Επ' αόριστον για παράδειγμα : by custom of the port (COP), using customary dispatch (CD), or as fast as you can (FAC).
- Με υπολογισμό χρησιμοποιώντας την ποικιλία παραγόντων των διαφόρων ναυλοσυμφώνων (C/P clauses).

1.2 Επισταλίες (Demurrage) και καθυστέρηση/κράτηση (Detention)

Επισταλίες (Demurrage): Η συγκεκριμένη ρήτρα βρίσκεται εντός του ναυλοσυμφώνου και είναι αυτή που ορίζει στον ναυλωτή τον χρόνο που δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι για επιπρόσθετες ημέρες, εκτός των “laydays”, εωσότου ολοκληρωθεί η φόρτωση/εκφόρτωση του. Με την συγκεκριμένη ρήτρα γνωστοποιείται το ημερήσιο ποσό, το



οποίο θα καταβάλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη, γνωστό ως **“demurrage”**. Το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών αποτελεί ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated damages) προς τον πλοιοκτήτη για την αποζημίωσή του καθώς επίσης, καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα των ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης.

Κράτηση (Detention): Η καθυστέρηση/κράτηση του πλοίου προκύπτει όταν από λάθος του ναυλωτή ή από εκείνους που είναι υπεύθυνοι για την καθυστέρησή του. Συμβαίνει μερικές φορές ιδιαίτερα στα δεξαμενόπλοια, όταν ο ναυλωτής ζητά από τον πλοιοκτήτη να διακόψει ή να αλλάξει το δρομολόγιο μεταφοράς, είτε επειδή υπάρχει κάποιο εμπόδιο στην ολοκλήρωση της σύμβασης είτε επειδή αναμένει κάποια καλύτερα και πιο κερδοφόρα προσφορά. Σε περιπτώσεις που είναι πιθανό να υπάρξει κράτηση του πλοίου πριν την ολοκλήρωση της συμφωνίας μεταξύ των δυο μελών, μπορεί να υπάρξει μία επιπρόσθετη ρήτρα εντός του ναυλοσύμφωνου επιτρέποντας για παράδειγμα να γίνει κράτηση του πλοίου έως 30 μέρες ως πλωτή αποθήκη. Σε αυτή την περίπτωση λοιπόν, η πληρωμή για αυτή την χρονική περίοδο κράτησης του πλοίου, γίνεται βάση ημερήσιου ναύλου συμπεριλαμβανομένου ή όχι των καυσίμων που θα καταναλωθούν. Στην πράξη λοιπόν η ρήτρα αυτή μετατρέπει το ναυλοσύμφωνο από ταξιδιού σε χρονοναύλωση για την περίοδο της κράτησης.

1.3 Αποζημίωση καθυστέρησης (Damages for detention)

Αποζημίωση καθυστέρησης (Damages for detention): Η αποζημίωση καθυστέρησης αποτελεί μορφή μη ρευστοποιημένης αποζημίωσης (unliquidated damages), καθώς μετά την αγωγή του πλοιοκτήτη, το δικαστήριο θα κρίνει το ύψος της ζημιάς που έχει υποστεί από την καθυστέρηση του πλοίου του και θα του αποδώσει ανάλογη αποζημίωση που στις περισσότερες περιπτώσεις ισούται ή είναι μεγαλύτερο από το συμφωνημένο ποσό του **“demurrage”**, όπως αυτό προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση καθυστέρησης στα εξής περιπτώσεις :

- Όταν έχει λήξει ο συμφωνημένος χρόνος των **“laydays”** και δεν προβλέπεται ο όρος πληρωμής των επισταλιών (demurrage).
- Όταν δεν έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένο **“laytime”**, έχει λήξει ένα εύλογο χρονικό περιθώριο και οι διαδικασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης δεν έχουν ολοκληρωθεί.
- Όταν έχει συμφωνηθεί να πληρωθεί **“demurrage”** για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα πέρα από το οποίο ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει **“damages for detention”**.

1.4 Ρήτρα άντλησης (Pumping Clause)

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων (tanker charterparty) συμπεριλαμβάνεται μία επιπρόσθετη ρήτρα σύμφωνα με την οποία, στην απλούστερη μορφή



της, το πλοίο ,μπορεί να ξεφορτώσει ολόκληρο το φορτίο του μέσα σε 24 ώρες ή να διατηρήσουν μια σταθερή πίεση των 100psi.

Προβλήματα παρουσιάζονται συχνά και αυτό επειδή οι ναυλωτές υπερβαίνουν τον χρόνο αντλήσης των 24 ώρων. Οι πλοιοκτήτες από την μεριά τους σε περίπτωση καθυστέρησης ισχυρίζονται ότι ως αιτία την μη σωστή λειτουργία του τερματικού ή την μη σωστή σύνδεση των αντλιών ή ότι ο αριθμός ή το μέγεθος των αντλιών είναι ανεπαρκείς ή φταίει ο περιορισμός πίεσης /ρυθμός ξεφόρτωσης.

Υπάρχουν φορές που το τερματικό θα ζητήσει από το πλοίο να μειώσει τον ρυθμό άντλησης. Πρέπει να σημειωθεί ότι για να διασφαλίσει ο καπετάνιος την συγκεκριμένη κίνηση του θα πρέπει να υπάρξει γραπτή αίτηση από το τερματικό ως προς το βαπόρι. Έτσι φαίνεται ότι το πλοίο αντλούσε την συγκεκριμένη χρονική περίοδο με μειωμένο ρυθμό αλλά αυτό είναι σχετικά σπάνιο. Πιο σύνηθες είναι να ζητηθεί από το τερματικό να μειωθεί ο ρυθμός για μερικές ώρες. Ακόμα και αν αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ο χρόνος ξεφόρτωσης να ξεπεράσει τις 24 ώρες, πράγμα που σημαίνει ότι βγαίνει εκτός των πλαισίων της ρήτηρας. Σε κάθε περίπτωση, τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν τα **“Letters of Protests”** για την ομαλή λειτουργία και κάλυψη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης.

1.5 Η ολοκλήρωση της επίσπευσης (The end of demurrage)

Η ολοκλήρωση της επίσπευσης για τα δεξαμενόπλοια (tankers) όπως προβλέπουν τα περισσότερα ναυλοσύμφωνά τους, επιτυγχάνεται με την αποσύνδεση των μανικών (hoses) τόσο στη φόρτωση όσο και στην εκφόρτωση. Υπάρχουν όμως και ελάχιστες περιπτώσεις στις οποίες η επίσπευση ολοκληρώνεται σε διαφορετική στιγμή, είτε προσωρινά είτε μόνιμα.

Η επίσπευση για τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου ολοκληρώνεται συνήθως μετά την την διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.

Στην περίπτωση της Tyne & Blyth Shipowning Co Ltd, το πλοίο έφτασε στο λιμάνι για να φορτώσει, αλλά λόγω της συμφόρησης ο καπετάνιος αναγκάστηκε να περιμένει έξω από αυτό και ενώ βρισκόταν εκεί κόλλησε με ένα άλλο πλοίο χωρίς καμία υπαιτιότητα. Λόγω των ζημιών που υπέστη ο πλοίαρχος αναγκάστηκε να μεταφέρει το πλοίο στην Κωνσταντινούπολη για επισκευή. Στην επιστροφή όμως αναγκάστηκε και πάλι να περιμένει για να δέσει.

Η επίσπευση στην συγκεκριμένη περίπτωση σταμάτησε να μετράται από την στιγμή του ατυχήματος και συνέχισε να προσμετράτε όταν επέστρεψε στο λιμάνι φορτώσεως.

1.6 Επίσπευση (Despatch)

Επίσπευση (Despatch): Η συγκεκριμένη ρήτρα βρίσκεται εντός του ναυλοσυμφώνου και είναι αυτή που ορίζει στον πλοιοκτήτη το συμφωνημένο ποσό που θα πρέπει να δώσει στον ναυλωτή, αφότου η διαδικασία της φόρτωσης/εκφόρτωσης ολοκληρωθεί πριν την περάτωση του χρόνου **“laytime”**. Ο όρος αυτός είναι γνωστός ως **“despatch money”**. Συνήθως το χρηματικό ποσό της επίσπευσης ισούται με το μισό του συμφωνημένου ποσού του **“demurrage”**, μολονότι είναι πιθανόν να συμφωνείται κάτι διαφορετικό.



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.”

1.7 Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime)

Αντιστρέψιμες σταλίες (Reversible Laytime): Ονομάζεται η επιλογή που δίνεται στον ναυλωτή να αθροίσει τον χρόνο της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Βέβαια όταν αυτό γίνεται, το αποτέλεσμα είναι ακριβώς το ίδιο με το συνολικό χρόνο που απαιτείται για να καλύψει και τις δύο διαδικασίες.

Μέσες σταλίες (Average Laytime): Στην συγκεκριμένη περίπτωση, αρχικά οι υπολογισμοί της φόρτωσης και της εκφόρτωσης γίνονται χωριστά και στην συνέχεια συμψηφίζονται, όπου στο τέλος πληρώνεται το αντίστοιχο ποσό επισταλιών ή επίσπευσης ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα. Και σε αυτή την περίπτωση το τελικό αποτέλεσμα θα είναι το ίδιο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Κεφάλαιο 2^ο

2 COMMENCEMENT

2.1 Η έναρξη των σταλιών (commencement of laytime)

Η έναρξη των σταλιών (laytime) είναι η μόνη συζήτηση και εξέταση σε βάθος σχετικά με την πιο σημαντική οικονομική πτυχή των σταλιών, η οποία μπορεί να επηρεάσει όλα τα ναυλοσύμφωνα και τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με τις πωλήσεις των αγαθών.

Η έναρξη των σταλιών (laytime) πραγματοποιείτε με:

- την άφιξη του πλοίου
- την ετοιμότητα του πλοίου για φόρτωση ή εκφόρτωση
- την υποβολή του “**notice of readiness (NOR)**”

2.1.1 Άφιξη του πλοίου (arrived ship)

Από τότε που υπήρξε η ναυτιλιακή βιομηχανία, ναυλωτές και πλοιοκτήτες διαφωνούσαν μεταξύ τους για το ποιός από τους δύο πρέπει να πληρώσει, για τον χρόνο μεταξύ της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι και την έναρξη της φόρτωσης/εκφόρτωσης του. Αν βέβαια το ναυλοσύμφωνο αναφέρει συγκεκριμένη τοποθεσία μέσα στο λιμάνι, όπως για παράδειγμα ένα συγκεκριμένο αγκυροβόλιο ή αποβάθρα φορτώσεως, τότε το ζήτημα είναι απλό. Αν όμως, αναφέρεται μόνο το λιμάνι, τότε η περιοχή όπως καταλαβαίνουμε είναι μεγαλύτερη και συνάμα απροσδιόριστο το σημείο φορτώσεως ή εκφορτώσεως με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφωνίες με το πότε πραγματοποιείται η “**άφιξη**” του βαποριού (**arrived ship**).

Υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να φτάσει το πλοίο του στο λιμάνι φορτώσεως κατά την χρονική περίοδο που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Το πλοίο θεωρείται “**arrived ship**” όταν ολοκληρώσει το προκαταρκτικό του ταξίδι (preliminary trip) και εισαχθεί στο λιμάνι φόρτωσης (port) ή προβλήτα (berth) ή ντόκο (dock) ή σε μία συμφωνημένη γεωγραφική τοποθεσία την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση που δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένη τοποθεσία εντός του λιμανιού (port charter party), τότε για να θεωρηθεί το πλοίο “**arrived**”, πρέπει να προσεγγίσει μία θέση εντός των φυσικών, νομικών και εμπορικών ορίων του λιμένα.

Σε ένα “**port charter party**” ο προσδιορισμός του “**arrived ship**” είναι πολύ δυσνόητος, καθώς και τα όρια του λιμένα από γεωγραφικής και εμπορικής άποψης είναι ασαφή. Την απάντηση στο ερώτημα για το πότε ένα πλοίο θεωρείται “**arrived**”, θα δοθεί από δύο



υποθέσεις. Η πρώτη είναι αυτή της **“The Johanna Oldendorff (1973)”** κατά την οποία για να θεωρηθεί ένα πλοίο **“arrived”** πρέπει να πληρεί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

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

Η δεύτερη υπόθεση είναι αυτή της **“The Maratha Envoy (1973)”** κατά την οποία ορίστηκε μόνο ένα κριτήριο για να θεωρηθεί ένα πλοίο **“arrived”**. Το κριτήριο αυτό, είναι το πλοίο να βρίσκεται στην άμεση και ουσιαστική διάθεση του ναυλωτή προς φόρτωση και συγκεκριμένα θα πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια στο ναυλοσύμφωνο, το ακριβές χρονικό και τοπικό σημείο, στο οποίο ο κίνδυνος και το κόστος του χαμένου χρόνου μεταβιβάζονται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή.

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

Ρήτρες μείωσης κινδύνου που συνήθως περιλαμβάνονται εντός των ναυλοσυμφώνων για εξυπηρέτηση του πλοιοκτήτη, είναι οι εξής:

- **“Clauses designed for specific ports”** : Σε λιμάνια που παρατηρείται συχνά συμφόρηση, ενσωματώνονται στο ναυλοσύμφωνο ρήτρες που ορίζουν ότι το **“laytime”** θα ξεκινά να μετράει από την στιγμή που το πλοίο φτάνει σε συγκεκριμένο σημείο του λιμανιού, αλλά αδυνατεί να προσεγγίσει το σημείο φορτώσεως λόγω έλλειψης ελεύθερων προβλητών.
- **“Time lost waiting for a berth” clause** : Η συγκεκριμένη ρήτρα του ναυλοσυμφώνου **“Gencon”**, είναι η πιο συνηθισμένη ρήτρα μεταφοράς του κινδύνου καθυστέρησης και ορίζει **“time lost in waiting for berth to count as loading (or discharging) time”**. Στόχος της είναι να μεταθέσει τον κίνδυνο στον ναυλωτή πριν το πλοίο γίνει **“arrived”** δηλαδή από την στιγμή που το πλοίο θα μπορούσε να έχει κατευθυνθεί στην προβλήτα, εάν υπήρχε κάποια διαθέσιμη. Στην περίπτωση του **“berth charter party”**, καλύπτει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο περιμένει να μεταφερθεί από το λιμάνι στην διαθέσιμη προβλήτα. Στην περίπτωση του **“port charter party”** καλύπτει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο βρίσκεται έξω από το λιμάνι ή μέσα στο λιμάνι, χωρίς όμως να βρίσκεται στην άμεση διάθεση του ναυλωτή για φόρτωση (**The Johanna Oldendorff**).
- **“Clauses requiring charterer to nominate a reachable berth”** : Η συγκεκριμένη ρήτρα απαιτεί από τον ναυλωτή να ονομάσει μια προσβάσιμη προβλήτα (reachable berth)



κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Έτσι μεταφέρεται η ευθύνη και ο κίνδυνος στον ναυλωτή [case “The Angelos Lusia (1964)”]. Η εφαρμογή της δεν περιορίζεται σε περιπτώσεις φυσικών εμποδίων, καλύπτοντας την περίπτωση η προβλήτα να είναι διαθέσιμη (available), όχι όμως προσβάσιμη (reachable) εξαιτίας κακοκαιρίας ή ομίχλης [case “The Kyzikos (1989)”]. Το πλοίο δεν είναι αναγκαίο να θεωρείται “arrived ship”, το μόνο που απαιτείται είναι να έχει φτάσει εντός ή εκτός του λιμανιού. Από αυτό το σημείο, ο κίνδυνος καθυστέρησης μεταφέρεται στον ναυλωτή και θα είναι υπεύθυνος να καταβάλει αποζημίωση για παραβίαση του συμβολαίου, στην περίπτωση που δεν ονομάσει την προσβάσιμη προβλήτα [case “The Laura Prima (1982)”]. Στην περίπτωση που το πλοίο θεωρηθεί “arrived” φτάνοντας στο συγκεκριμένο σημείο που έχει καθοριστεί από το ναυλοσύμφωνο και ο χρόνος του “laytime” έχει ξεκινήσει να μετράει, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει δύο φορές για το ίδιο διάστημα [case “The Delian Spirit (1971)”].

- “Time to count whether in berth or not” clause : Η επονομαζόμενη ρήτρα “WIBON” η οποία εφαρμόζεται μόνο σε “berth charter party” και αφορά την περίπτωση στην οποία το πλοίο φτάνει στον προορισμό του, αλλά δεν βρίσκει διαθέσιμη προβλήτα. Έτσι η ρήτρα αυτή μετατρέπει ένα “berth charter party” σε “port charter party” και επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να δώσει επιστολή ετοιμότητας προς φόρτωση/εκφόρτωση με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Μόλις το πλοίο θεωρηθεί “arrived” στο λιμάνι, ξεκινά να μετράει ο χρόνος του “laytime”. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης ρήτρας δεν έχει ισχύ σε περίπτωση καθυστέρησης εισόδου του πλοίου στη προβλήτα διαθέσιμη λόγω κακοκαιρίας [case “The Kyzikos (1989)”].

2.1.2 Ετοιμότητα του πλοίου και επιστολή ετοιμότητας (Actual readiness to load & notice of readiness)

Από την στιγμή που το πλοίο εισέλθει στο συμφωνημένο λιμάνι κατά την συμφωνημένη περίοδο, για να ξεκινήσει να μετράει το “laytime” θα πρέπει να ικανοποιούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Το πλοίο θα πρέπει να είναι “arrived ship”.
2. Το πλοίο θα πρέπει να είναι σε φυσική και νομική ετοιμότητα για να ξεκινήσει η φόρτωση/εκφόρτωση.
3. Το πλοίο θα πρέπει να αποστείλει προς τους ναυλωτές επιστολή ετοιμότητας [**Notice of Readiness (NOR)**] προς φόρτωση/εκφόρτωση, κατά τον χρόνο και με τον τρόπο που προσδιορίζονται στο ναυλοσύμφωνο.

Ο όρος ετοιμότητα του πλοίου περιλαμβάνει την έννοια της φυσικής και νομικής ετοιμότητας. Συγκεκριμένα:

Φυσική ετοιμότητα σημαίνει, ότι το πλοίο είναι “cargoworthy” δηλαδή κατάλληλα εξοπλισμένο και επανδρωμένο να παραλάβει και να χειριστεί με ασφάλεια το φορτίο. Το πλοίο πρέπει να διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό για την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου και παράλληλα τα αμπάρια θα πρέπει να διατηρούνται για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρηση του φορτίου.



Νομική ετοιμότητα σημαίνει, ότι το πλοίο είναι ελεύθερο από διάφορες διατυπώσεις όπως τελωνειακές, υγειονομικές, λιμενικές κ.ά. ώστε να διαπιστωθεί η τήρηση των απαραίτητων πιστοποιητικών και να αρχίσει η διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης σύμφωνα με τους κανονισμούς του λιμένα.

Όταν το πλοίο γίνεται **“arrived”**, ο καπετάνιος (Master) υποχρεούται να δώσει στους ναυλωτές και στον πράκτορα του λιμανιού την αποστολή ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση/εκφόρτωση, γνωστή ως **“Notice of Readiness (NOR)”**. Από την στιγμή που η ειδοποίηση γίνεται αποδεκτή από τους ναυλωτές (accepted notice of readiness) και το πλοίο είναι πραγματικά έτοιμο, ξεκινά να μετρά ο συμφωνημένος χρόνος προς φόρτωση/εκφόρτωση. Ο κύριος λόγος ύπαρξης της επιστολής είναι η έγκαιρη ειδοποίηση των ναυλωτών οι οποίοι χρειάζονται χρόνο για την προετοιμασία της φόρτωσης/εκφόρτωσης. Η ειδοποίηση μπορεί να πραγματοποιείται προφορικά, τηλεγραφικά ή με άλλο γραπτό μήνυμα εκτός αν προβλέπεται κάτι άλλο στο ναυλοσύμφωνο. Προς αποφυγή δυσκολιών και διαφωνιών, αποφεύγεται η προφορική ειδοποίηση. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η επιστολή ετοιμότητας πρέπει να δίνεται στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης, ενώ στα επόμενα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου δεν είναι υποχρεωτική εκτός αν πάλι κάτι άλλο προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο.

Όπως προαναφέραμε, στη ναύλωση ταξιδιού, ο ναυλωτής παρέχει εγγύηση/υπόσχεση (warranty) ότι θα εκτελέσει όλα τα καθήκοντά του σε σχέση με την φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου, μέσα στο συμφωνημένο χρόνο (allowed laytime). Ως **“laytime (σταλίες)”** ορίζεται ο ανώτατος χρόνος που έχει στη διάθεσή του ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει την φόρτωση ή εκφόρτωση. Εάν υπερβεί αυτόν το δεδομένο χρόνο, χωρίς να ολοκληρώσει τη συγκεκριμένη διαδικασία, θα πρέπει να πληρώσει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη, είτε με την μορφή επισταλιών (demurrage), είτε σπανιότερα με την μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for detention). Αντίθετα, εάν ολοκληρώσει την διαδικασία νωρίτερα από τον επιτρεπόμενο χρόνο είναι δυνατόν να εισπράξει αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίσπευσης (dispatch).

Ο αριθμός των ημερών που καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο για την πραγματοποίηση των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης καλούνται **“laydays”**. Για τον λόγο ότι υπάρχει μία μεγάλη ποικιλία όρων που αναφέρονται στον προσδιορισμό του “laytime”, μόνο οι σημαντικότεροι θα περιγραφούν συνοπτικά παρακάτω:

- **“Days” ή “Running Days” ή “Consecutive Days”**: Ημέρες που εννοούνται σαν συνεχείς περίοδοι των 24 ωρών χωρίς διακοπή (δηλαδή από 00:00 ως 24:00), εκτός από τις περιπτώσεις που συγκεκριμένες ημέρες εξαιρούνται, π.χ. **“Sundays and holidays excepted (SHEX)”** ή **“Fridays and holidays excepted (FHEX)”**. Σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και στις αργίες ο χρόνος δεν εξαιρείται αντιθέτως υπολογίζεται, π.χ. **“Saturdays and holidays included (SHING)”**. Υπάρχει περίπτωση πολλές φορές να εξαιρούνται (SHEX) ή (FHEX) αλλά να αναφέρει την φράση **“unless used (UU)”** που σημαίνει ότι σε περίπτωση αργίας αν από την αργία χρησιμοποιηθεί χρόνος για την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου, ο χρόνος αυτός θα μετρηθεί ως σταλία (laytime).
- **“Working Days”**: Αφορά τις εργάσιμες μέρες του λιμανιού. Εξαιρούνται Κυριακές και αργίες (Παρασκευή στα μουσουλμανικά κράτη και Σάββατο στο Ισραήλ). Η ημέρα θα μετράει ως ολόκληρη, ακόμα και αν ο ναυλωτής δεν σκοπεύει να



φορτώσει/εκφορτώσει εκείνη την μέρα ή εμποδίζεται από άσχημες καιρικές συνθήκες ή άλλους παράγοντες, που δεν καλύπτονται από εξαιρέσεις του ναυλοσυμφώνου.

- **“Weather Working Days” and “Weather Permitting”** : Ο πρώτος όρος περιγράφει τις εργάσιμες μέρες κατά τις οποίες λογικά ο καιρός θα επέτρεπε την εργασία στο λιμάνι. Εξαιρούνται από το “laytime” οι μέρες κατά τις οποίες εμποδίστηκε πραγματικά η φόρτωση/εκφόρτωση λόγω κακοκαιρίας ή θα εμποδιζόταν εάν βρισκόταν σε εξέλιξη. Ο δεύτερος όρος (weather permitting) είναι παρόμοιος με τον προηγούμενο. Έτσι, εάν συμβεί κακοκαιρία κατά το διάστημα αναμονής διάθεσης προβλήτας και όχι κατά την πραγματική διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης, τότε ο χρόνος αυτός θα μετράει ως “laytime”.

2.2 Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών (Delays to commencement)

Οι περιπτώσεις που μπορεί να καθυστερήσουν την έναρξη του laytime είναι οι εξής:

- **Free in pratique not granted** : Όταν το πλοίο εισέρχεται στο λιμάνι και πριν περάσει τον καθορισμένο έλεγχο από το τελωνείο, θα πρέπει να ελεγχθεί με επιτυχία από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού αλλιώς θα υποστεί καθυστερήσεις.
- **Holds inspections (επιθεώρηση αμπαριών πλοίου)** : Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως και πριν την έναρξη της φόρτωσης του, είναι απαραίτητο να επιθεωρηθούν τα αμπάρια από την τοπική αρχή έτσι ώστε να επιβεβαιώσουν ότι όλα είναι αρκετά καθαρά και μπορούν να δεχτούν το φορτίο. Στα λιμάνια της Αμερικής για παράδειγμα τα πράγματα είναι πολύ πιο αυστηρά. Είναι απαραίτητο, το πλοίο πριν ξεκινήσει την φόρτωσή του να το επιθεωρήσουν τουλάχιστον τρεις επιθεωρητές (surveyors) ξεχωριστά και αφού όλα τα αμπάρια του πλοίου κριθούν ότι είναι καθαρά τότε μπορεί να ξεκινήσει η φόρτωση τους. Σε αντίθετη περίπτωση αν έστω και ένας επιθεωρητής από τους τρεις δεν είναι ικανοποιημένος με την απαραίτητη καθαριότητά τους, μπορεί να αρνηθεί στην έναρξη της φόρτωσης εωσότου παρθούν τα διορθωτικά μέτρα είτε από τον καπετάνιο είτε από τον πλοιοκτήτη. Από την μεριά του ο ναυλωτής πρέπει γνωρίζει την πληρότητα για μια τέτοια επιθεώρηση που επρόκειτο να λάβει για το φορτίο που επιδιώκει να μεταφέρει, και σίγουρα θα επιμείνει σε μια σωστή διατύπωση του ναυλοσυμφώνου περί αυτού, με την έννοια ότι ο καπετάνιος δεν θα δικαιούται να υποβάλει επιστολή ετοιμότητας μέχρις ότου τα αμπάρια του πλοίου να κριθούν κατάλληλα να δεχτούν το φορτίο.
- **Strikes (απεργίες)** : Οι καθυστερήσεις που προκαλούνται στο λιμάνι λόγω απεργιών, είναι ένα ρίσκο που λαμβάνει κυρίως ο ναυλωτής, εκτός αν υπάρχει προστατευτική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που του επιτρέπει ακόμα και την ματαίωση του ναυλοσυμφώνου.



Κεφάλαιο 3^ο

3 DURATION AND INTERRUPTIONS

3.1 Η χρονική διάρκεια των σταλιών (duration of laytime)

Με την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως και συγκεκριμένα στην προβλήτα ή ντόκο φορτώσεως, ο χρόνος του laytime έχει αρχίσει να μετρά αντίστροφα για τον ναυλωτή, ο οποίος υπόκειται στην άμεση φόρτωση του, χωρίς κανένα λάθος το οποίο μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση στο πλοίο και συνάμα χρηματική αποζημίωση στον πλοιοκτήτη μετά το πέρας του συνολικού ταξιδιού. Για αυτόν λοιπόν τον λόγο υπάρχουν κάποιες προκαθορισμένες και ρητές εκφράσεις σε διάφορες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου οι οποίες προστατεύουν τους πλοιοκτήτες από περιστάσεις καθυστέρησης όπως καιρικές συνθήκες, απεργίες, συμφόρηση ή έλλειψη φορτίου υπό τον όρο ότι δεν ευθύνονται για οποιαδήποτε από αυτές συνθήκες. Η χρονική διάρκεια των σταλιών μπορεί να υποδιαιρεθεί σε τρεις κατηγορίες:

- Οριστική σταλία (Definite laytime)
- Αόριστη σταλία (Indefinite laytime)
- Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime)

3.1.1 Οριστική σταλία (Definite laytime)

Είναι η απλούστερη από τις τρεις κατηγορίες και καθορίζει πόσες μέρες / ώρες επιτρέπονται είτε για να ολοκληρωθεί η φόρτωση ή η εκφόρτωση του πλοίου, είτε και για τις δύο δραστηριότητες. Και για τις δύο δραστηριότητες, είναι γνωστό μερικές φορές ως “all purposes”. Για παράδειγμα οι όροι μπορεί να είναι γραμμένοι ως εξής: “Cargo to be loaded within 5 weather working days of 24 consecutive hours” ή “7 working days of 24 consecutive hours, weather permitting, for all purposes”. Τέλος, η οριστική σταλία είναι αυτή που συνηθίζεται να χρησιμοποιείται στις μεταφορές των δεξαμενοπλοίων και συγκεκριμένα ο χρόνος που καθορίζεται για την ολοκλήρωση είτε της φόρτωσης είτε της εκφόρτωσης ανεξαρτήτως μεγέθους του πλοίου, είναι οι 72 ώρες.

3.1.2 Αόριστη σταλία (Indefinite laytime)

Ενίοτε, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα συμφωνήσει να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί το πλοίο του με τους εξής όρους συνάμα : “**Customary of the port (COP)**”, “**Customary dispatch (CD)**” ή “**Fast as can (FAC)**”.

Σύμφωνα με τον όρο “**Customary of the port (COP)**”, είναι στην ευθύνη του ναυλωτή να φορτώσει και να εκφορτώσει το εμπόρευμα του πλοίου μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, στην περίπτωση που, αυτό δεν αναγράφεται κάπου στο ναυλοσύμφωνο ή δεν



υπάρχει κάποιος άλλος τρόπος υπολογισμού του. Αυτό λοιπόν το εύλογο χρονικό διάστημα για την διακίνηση του φορτίου, εξαρτάται από την συγκεκριμένη φράση "...according to the custom of the port...". Σε περίπτωση που η ρήτρα αυτή γίνει αποδεκτή στο ναυλοσύμφωνο, οι συμβαλλόμενοι θα πρέπει να είναι σίγουροι ότι πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

Οι συνήθειες λειτουργίες του λιμανιού πρέπει γενικά

- να είναι γνωστές
- να είναι συγκεκριμένες
- να είναι εύλογες
- να είναι νόμιμες

Σύμφωνα με τον όρο "**Customary dispatch (CD)**", ο ναυλωτής πρέπει να φορτώσει και/ή να ξεφορτώσει το πλοίο το συντομότερο δυνατό, ανάλογα βεβαίως και με τις επικρατούσες συνθήκες στο λιμάνι φορτώσεως/εκφορτώσεως. Η φράση φαίνεται να τροποποιεί την υποχρέωση του ναυλωτή να φορτώσει ή να εκφορτώσει το πλοίο σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, αλλά δεν υπάρχουν σταθερά κριτήρια για το πόσο γρήγορα πρέπει να γίνει το "customary dispatch" ούτε για τον επιτρεπτό χρόνο που θα διαθέτει ο ναυλωτής για την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης.

Ακόλουθα με τον όρο "**Fast as can (FAC)**", ο ναυλωτής του πλοίου πρέπει να φορτώσει ή / και να ξεφορτώσει το φορτίο όσο πιο γρήγορα μπορεί υπό όποιες συνθήκες επικρατούν κατά την στιγμή της φόρτωσης/εκφόρτωσης.

3.1.3 Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime)

3.1.3.1 Υπολογισμός χωρητικότητας (Tonnage calculation)

Ο υπολογισμός χωρητικότητας είναι ο πιο σύνηθες τρόπος για να υπολογίσεις τον χρόνο της σταλίας (laytime). Το ναυλοσύμφωνο θα αναφέρει το ποσοστό φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης σε τόνους ανά μέρα/ώρα. Έτσι για παράδειγμα, για την φόρτωση ενός πλοίου 50,000 μετρικών τόνων, με ποσοστό φορτώσεως 10,000 μετρικούς τόνους ανά μέρα θα χρειαστούν 5 ημέρες ως χρόνο σταλίων για τους ναυλωτές. Σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο αναφέρει ότι ο καπετάνιος έχει το περιθώριο να φορτώσει 5% περισσότερο ή λιγότερο φορτίο (5% more or less) τότε το φορτίο διαμορφώνεται σε 52,500 ή 47500 και ο χρόνος ως εξής:

$$\boxed{52,500 \text{ tones} / 10,000 \text{ tones daily} = 5.25 \text{ days}}$$

$$\boxed{47,500 \text{ tones} / 10,000 \text{ tones daily} = 4.75 \text{ days}}$$

3.1.3.2 Υπολογισμός χωρητικότητας στομίων (hatch calculation)

- **Per hatch daily**

Ο υπολογισμός χωρητικότητας στομίων είναι πιο περίπλοκος από αυτόν της γενικής χωρητικότητας του πλοίου και μερικές φορές χρειάζεται να εκτελεστεί, αλλά παρ'όλα



αυτά, υπάρχουν καθιερωμένες διαδικασίες για να βοηθήσουν στον υπολογισμό τους. Ας υποθέσουμε ότι ένα πλοίο γενικού χύδην φορτίου ξεφορτώνει σάκους με καλαμπόκι με ποσοστό εκφόρτωσης 175 τόνων ανά στόμιο-αμπάρι ανά ημέρα (175 tones per hatch per day), συνολικού φορτίου 7,000 μετρικών τόνων, με 1,575 τόνους μεγαλύτερο αμπάρι χωρητικότητας και έχει συνολικά 5 αμπάρια.

Το “**per hatch per day**” σημαίνει ότι ο χρόνος που χρειάζεται για να φορτωθεί το πλοίο θα βρεθεί εφόσον διαιρέσουμε την συνολική ποσότητα του πλοίου (7,000 tones), με το αποτέλεσμα του γινομένου μεταξύ του ποσοστού φορτώσεως ανά αμπάρι ανά ημέρα και του συνολικού αριθμού των αμπαριών. Δηλαδή :

$$\text{Laytime} = (\text{Quantity of cargo}) / (\text{Daily rate} \times \text{Number of hatches}) = \text{Days}$$

Κάθε ζεύγος δικύλινδρης καταπακτής υπολογίζεται ως μία καταπακτή. Παρ 'όλα αυτά, μια καταπακτή-αμπάρι που είναι σε θέση να εργαστεί από δύο γερανούς ταυτόχρονα, θα πρέπει να υπολογίζονται ως δύο καταπακτές-αμπάρια.

Έτσι έχουμε :

$$175 \text{ tones} \times 5 \text{ hatches} = 875 \text{ tones daily,}$$

Άρα :

$$7,000 \text{ tones cargo} / 875 = 8 \text{ days permitted laytime.}$$

- **Per workable hatch daily**

Το “**per working hatch per day**” ή το “**per workable hatch per day (WHD)**” σημαίνει ότι ο υπολογισμός των σταλίων (laytime) προκύπτει διαιρώντας το αμπάρι με την μεγαλύτερη χωρητικότητα φορτίου με το αποτέλεσμα του γινομένου μεταξύ του ημερήσιου ποσοστού φορτώσεως του και τον αριθμό των στομιών που το περιλαμβάνουν.

Δηλαδή :

$$\text{Laytime} = (\text{Largest quantity in one hold}) / (\text{Daily rate per hatch} \times \text{Number of hatches serving that hold}) = \text{Days}$$

Κάθε ζεύγος δικύλινδρης καταπακτής υπολογίζεται ως μία καταπακτή. Παρ 'όλα αυτά, μια καταπακτή-αμπάρι που είναι σε θέση να εργαστεί από δύο γερανούς ταυτόχρονα, θα πρέπει να υπολογίζονται ως δύο καταπακτές-αμπάρια.

Έτσι σύμφωνα με το προηγούμενο παράδειγμα, το μεγαλύτερο αμπάρι έχει χωρητικότητα 1,575 τόνους, άρα :

$$1,575 \text{ tones} / 175 \text{ daily rate} = 9 \text{ days laytime overall}$$



3.2 Διακοπή λειτουργίας των σταλιών και ρήτρες εξαιρέσεως (Interruptions to laytime and exceptions clause)

Ένας αριθμός κοινών και συγκεκριμένων ρητρών που βρίσκονται εντός του ναυλοσυμφώνου, είναι αυτός που καθορίζει ή όχι ορισμένα δρώμενα και προϋποθέσεις που θα επηρεάσουν στον υπολογισμό του χρόνου των σταλιών.

Η ρήτρα εξαιρέσεων θα πρέπει κανονικά να εφαρμόζεται μόνο για την περίοδο κάλυψης των σταλιών. Δεν προστατεύει το ναυλωτή αφού το σκάφος έχει έρθει σε σταλία, εκτός αν το ναυλοσύμφωνο το προβλέπει. Επίσης, οι ρήτρες εξαιρέσεως συνήθως είναι περιορισμένες κατά την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης, εκτός αν υπάρχει συμφωνία εντός του ναυλοσυμφώνου που να δηλώνει ότι ισχύουν για την προκαταρκτική λειτουργία τόσο της φορτώσεως όσο και της εκφορτώσεως.

Τις συγκεκριμένες ρήτρες θα αναλύσουμε παρακάτω.

3.2.1 Η μετατόπιση μεταξύ προβλητών ή/και αγκυροβολιών (Shifting or/and between berths/anchorages)

Η συνήθης πρακτική για την διατύπωση της σύμβασης που επιτρέπει την φόρτωση/εκφόρτωση σε περισσότερα από ένα σημείο αγκυροβολίου ή προβλητών σε κάθε λιμάνι, ονομάζουμε **“shifting”**. Κατά συνέπεια, ο χρόνος που δαπανείται για την μετατόπιση ενός πλοίου από μία προβλήτα σε μία άλλη, προσκομίζεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ωστόσο θα πρέπει να γίνεται γνωστό και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη που υπογράφουν το ναυλοσύμφωνο, πλοιοκτήτη και ναυλωτή, ο αριθμός των προβλητών ή των αγκυροβολιών. Αυτό γιατί, σε περίπτωση που υπερβούν τον συμφωνηθέν αριθμό, είναι δεδομένο ότι ο χρόνος μετατόπισης, αρχίζει να μετράει σαν χρόνος σταλιών και αυτή την φορά για λογαριασμό του ναυλωτή (π.χ. ο χρόνος ρυμούλκησης και πλοήγησης). Σε όλες σχεδόν τις συμφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών, όταν το πλοίο κατά την άφιξη του περιμένει ανοιχτά του λιμανιού για να βρεθεί μία ελεύθερη προβλήτα, ο συγκεκριμένος χρόνος δεν προσμετράται ως σταλία.

Μία περίπτωση, ωστόσο, είναι αυτή κατά την οποία έχει συμφωνηθεί ότι τα έξοδα μετακίνησης του πλοίου από μία προβλήτα σε άλλη, ανέρχονται στο λογαριασμό του ναυλωτή. Σε αυτή λοιπόν την περίπτωση, θα πρέπει τα συμβαλλόμενα μέρη να ενημερώσουν κατάλληλα και σωστά τους τοπικούς πράκτορες, ώστε και αυτοί με την σειρά τους να καταναείμουν τα έξοδα, στα οποία υποβλήθηκαν, στον κατάλληλο λογαριασμό εκταμίευσης. Τα έξοδα λοιπόν της μετακίνησης αυτής μπορεί να περιλαμβάνουν έξοδα του λιμανιού όπως βαρκόρηδες, χειριστές γραμμών, ρυμούλκηση και πλοήγηση αλλά και άμεσα έξοδα του πλοιοκτήτη όπως τα καύσιμα που καταναλώθηκαν και, ίσως, υπερωρίες του πληρώματος, αν και συνήθως αυτό αναφέρεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο να είναι πάντα για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

Ο άνθρωπος που υπολογίζει τις σταλίες και ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, θα πρέπει να λάβει τις κατάλληλες και λεπτομερείς ενημερώσεις από τον καπετάνιο του πλοίου, για τις ποσότητες καυσίμου που καταναλώθηκαν, τις υπερωρίες του πληρώματος αλλά και για όποια πρόσθετη δαπάνη προέκυψε από τις τυχόν μετακινήσεις για λογαριασμό του ναυλωτή,



και όπου αυτό ισχύει, οι δαπάνες αυτές θα ληφθούν υπόψη στην τελική ανάλυση του ναύλου και των σταλιών κατά την ολοκλήρωση του ταξιδιού.

3.2.2 Ρήτρες απεργιών (strike clauses)

Απεργία (strike), ονομάζουμε μία συντονισμένη κινητοποίηση εργαζομένων για άρνηση προς εργασία, εξαιτίας ισχυριζόμενων απαιτήσεων ή παραπόνων προς τους εργοδότες (π.χ. υψηλότεροι μισθοί ή καλύτερες συνθήκες εργασίας), η οποία έχει ως αποτέλεσμα, την πλήρη διακοπή εργασίας τους, γεγονός βέβαιο που επηρεάζει άμεσα και την λειτουργία των πλοίων. Πολλές φορές η απεργία μπορεί να επέρχεται ως ένδειξη συμπαράστασης ή υποστήριξης **“general strike”** ή **“sympathetic strike”** σε μία άλλη ομάδα εργατών. Προβλήματα απεργιών μπορεί να υπάρξουν είτε σε μία ναύλωση ταξιδιού είτε σε μία χρονοναύλωση. Για αυτό λοιπόν είναι σημαντικό και απαραίτητο, να υπάρχουν σχετικές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα (strike clauses) που να καθορίζουν τον πιθανό κίνδυνο και κόστος ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη από τυχόν καθυστέρηση του πλοίου λόγω απεργιών. Παρακάτω αναφέρεται η σχετική ρήτρα (General Strike Clause) όπως αναλυτικά αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο του **“Gencon 1994”**.

Clause 16 : General Strike Clause

- a. **If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of canceling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with the same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete the other cargo on the way for their own account.**
- b. **If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at and end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safety discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and the Bill(s) of Lading shall apply and Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.**
- c. **Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.**



Η ρήτρα **“General Strike Clause”** του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου **“Gencon (edition 1994, clause 16)”** είναι αρκετά προστατευτική για τον πλοιοκτήτη.

Αναλυτικά αναφέρει τα ακόλουθα :

- Σε περίπτωση απεργίας ή ανταπεργίας των εργοδοτών (strike or lock-out) ο πλοιοκτήτης ή ο καπετάνιος έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον ναυλωτή γραπτώς ότι οποιοσδήποτε χρόνος απολεσθεί λόγω της απεργίας θα μετρά κανονικά ως “laytime”. Εάν ο ναυλωτής δεν το δηλώσει εντός 24 ωρών, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση.
- Εάν φορτωθεί μερικό φορτίο (part cargo), ο πλοιοκτήτης δικαιούται ναύλο μόνο για την συγκεκριμένη ποσότητα. αλλά έχει το δικαίωμα αναζητήσει και να φορτώσει συμπληρωματικό φορτίο (way cargo).
- Στην περίπτωση που παρεμποδίζεται η εκφόρτωση του πλοίου λόγω απεργιών ή ανταπεργιών, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος οφείλει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή για αυτό το πρόβλημα. Ο ναυλωτής έχει το χρονικό περιθώριο των 48 ωρών να επιλέξει είτε να κρατήσει το πλοίο σε αναμονή μέχρι την λήξη της απεργίας πληρώνοντας αποζημίωση στο πλοιοκτήτη το μισό από το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών (half demurrage rate), είτε να ορίσει ένα άλλο λιμάνι εκφόρτωσης. Εάν η απόσταση που πρέπει να διανυθεί μέχρι το υποκατάστατο λιμάνι ξεπερνάει τα 100 μίλια τότε ο ναύλος θα αυξηθεί αναλογικά.
- Τέλος, κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν επιβαρύνεται με τις επακόλουθες απώλειες (consequential losses) της απεργίας.

3.2.3 Σαββατοκύριακα και αργίες (Weekends and holidays)

Μία εξίσου σημαντική ρήτρα που ταυτόχρονα καθορίζει και επηρεάζει στον υπολογισμό του χρόνου των σταλιών, και την εντοπίζουμε σε κάθε ναυλοσύμφωνο μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή, είναι αυτή που αναφέρεται στα σαββατοκύριακα και τις αργίες. Την συγκεκριμένη ρήτρα **“weekends and holidays”** μπορούμε να την υποδιαιρέσουμε σε άλλες δύο ρήτρες, σε αυτή που αναφέρεται στις **“Κυριακές και τις αργίες (Sundays and holidays)”**, και σε αυτή που αναφέρεται στο **“Σάββατο (Saturdays)”**.

- **Κυριακές και τις αργίες (Sundays and holidays)**

Όπως προαναφέραμε, την συγκεκριμένη ρήτρα την εντοπίζουμε στο ναυλοσύμφωνο ως ρητή ρήτρα, η οποία καθορίζει την Κυριακή και τις αργίες ως μη υπολογίσιμες μέρες των σταλιών. Αντίθετα, στις μη χριστιανικές χώρες όπου οι Κυριακές μπορεί να είναι υπολογίσιμες ημέρες, συνηθίζεται οι Παρασκευές και οι αργίες να είναι αυτές που δεν υπολογίζονται στις σταλίες. Επίσης, το ναυλοσύμφωνο είναι αυτό που θα καθορίσει την πραγματική ώρα πριν μία αργία ή μία Κυριακή ξεκινήσει να μετρά ως σταλία όπως επίσης και την πραγματική ώρα έναρξης της. Ένα παράδειγμα για το πως μπορεί να το συναντήσουμε στο ναυλοσύμφωνο είναι το εξής: **“...that time will not count as laytime until 0700 hours on the day immediately after a holiday or a Sunday.”** Σε περίπτωση που στο ναυλοσύμφωνο δεν αναφέρεται



συγκεκριμένα η ώρα, η σταλία συνεχίζει να μετράει μέχρι και την ολοκλήρωση της μέρας πριν την έναρξη της αργίας ή της Κυριακής, δηλαδή μέχρι και τα μεσάνυχτα.

Μερικές φορές, υπάρχει το ενδεχόμενο η φορτοεκφόρτωση στο βαπόρι να επιτρέπεται ακόμα και τις αργίες ή τα σαββατοκύριακα. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο χρόνος δεν υπολογίζεται στις σταλίες εκτός αν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο. Συγκεκριμένο παράδειγμα που επαναλαμβάνεται είναι το εξής: **“...time is not to count during weekends and holidays unless used.”** Υπάρχει όμως και μία άλλη εκδοχή αυτή της **“...time used in working a vessel during holiday periods is not count as laytime even if used.”** που αναφέρει ότι σε περίπτωση έναρξης εργασιών του βαποριού ακόμα και σε περιόδους αργιών, ο χρόνος δεν υπολογίζεται στις σταλίες.

- **Σάββατο (Saturdays)**

Την συγκεκριμένη ρήτρα, την εντοπίζουμε και αυτή στο ναυλοσύμφωνο, μερικές φορές, η οποία καθορίζει εξίσου το Σάββατο και τις αργίες ως μη υπολογίσιμες μέρες στις σταλίες. Μία πρόβλεψη της ρήτρας αυτής είναι ότι, σε περίπτωση που οι εργασίες δεν είναι διαθέσιμες να γίνουν το Σάββατο ή για να πραγματοποιηθούν θα πρέπει να υπολογιστούν ως υπερωρίες, τότε ο χρόνος δεν μετρείται. Όμως, σε περίπτωση που οι εργαζόμενοι δεν είναι διαθέσιμοι για τις εργασίες του συγκεκριμένου βαποριού, αλλά απασχολούνται σε λοιπές εργασίες του λιμανιού, τότε ο χρόνος μετρείται ως σταλία. Αποφάσεις τέτοιου είδους είναι που πολλές φορές φέρνουν σε αντίλογο και αντιπαράθεση πλοιοκτήτες και ναυλωτές.

3.2.4 Κακοκαιρία (Bad weather)

Τελευταία παρέμβαση που καθορίζει την λειτουργία των σταλιών αλλά εξίσου σημαντική, είναι αυτή του άστατου καιρού. Σχεδόν σε όλα τα ναυλοσύμφωνα αναφέρονται ένας ή δύο βασικοί όροι που καθορίζουν εάν ισχύουν οι διακοπές των σταλιών λόγω κακού καιρού. Αυτοί οι δύο βασικοί όροι, τους οποίους έχουμε σχολιάσει και στο Κεφάλαιο 2, είναι οι εξής: **“Weather working”** και **“Weather permitting”**. Σύμφωνα με τον πρώτο όρο (weather working) εξαιρούνται από το “laytime” οι μέρες κατά τις οποίες εμποδίστηκε πραγματικά η φόρτωση/εκφόρτωση λόγω κακοκαιρίας ή θα εμποδιζόταν εάν βρισκόταν σε εξέλιξη, ενώ με τον δεύτερο όρο (weather permitting) σε περίπτωση κακοκαιρίας κατά το διάστημα αναμονής διάθεσης προβλήτας και όχι κατά την πραγματική διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης, ο χρόνος αυτός θα μετράει ως “laytime”.

3.2.5 Εξαιρέσεις (Exceptions)

Η αναφορά στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες είναι μέρος της ρήτρας εξαιρέσεων ενός ναυλοσυμφώνου για τον καθορισμό των σταλιών (laytime). Στην συγκεκριμένη περίπτωση, αυτό που πρέπει να αποδειχθεί είναι ότι όχι μόνο ο καιρός ήταν αρνητικός, αλλά ότι οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες ήταν η γενεσιουργός αιτία της απώλειας χρόνου της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Οι σταλίες δεν θα πρέπει να διακόπτονται εάν η προβλήτα έχει καταληφθεί, ανεξάρτητα από την επίδραση του καιρού στο πλοίο, ή, στο αγκυροβόλιο.



3.2.6 CONOCO Weather Clause

Σύμφωνα με αυτήν την πολύ γνωστή ρήτρα, οι καθυστερήσεις στο “berthing” του βαποριού για την φόρτωση ή εκφόρτωση του ή και στις μετέπειτα καθυστερήσεις του, οι οποίες οφείλονται στις δυσμενείς συνθήκες καιρού, θα μετρούνται ως μισή σταλία (laytime) ή το μισό του “demurrage rate”.

Η ρήτρα “CONOCO” απευθύνεται στις περιπτώσεις που το πλοίο έχει δέσει στον τόκο/προβλήτα και όχι βρίσκεται στη διαδικασία του “berthing”. Σε περίπτωση που η προβλήτα δεν είναι διαθέσιμη τότε η ρήτρα δεν έχει ισχύ και ο ναυλωτής βρίσκεται σε παράβαση του καθήκοντός του.

Για να επωφεληθείτε της ρήτρας καιρού “CONOCO”, ο ναυλωτής πρέπει να αποδείξει ότι οι καθυστερήσεις του “berthing”, οφείλονται στις καιρικές συνθήκες. Η ρήτρα για τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες δεν μπορεί να προστατεύσει τον ναυλωτή, εάν δεν υπάρχει φορτίο έτοιμο να φορτώσει. Μόνο στην περίπτωση που και το φορτίο και η προβλήτα ήταν διαθέσιμα, αλλά λόγω καιρικών συνθηκών καθυστέρησε η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, μπορεί ο ναυλωτής να επωφεληθεί από την ρήτρα “CONOCO”.

3.2.7 Λάθος του πλοιοκτήτη (Fault of the shipowner)

Οι σταλίες και οι επισταλίες δεν μετράνε σε περίπτωση καθυστέρησης από αμέλεια/λάθος του πλοιοκτήτη. Για παράδειγμα, θα ήταν λάθος ενέργεια να απομακρύνουμε ένα πλοίο από το αγκυροβόλιο φόρτωσης ανεφοδιασμού αν οι σταλίες (laytime) έχουν ξεκινήσει όπως επίσης αν το πλοίο ήταν σε επισταλία (demurrage) βρισκόταν εντός των διαδικασιών των εμπορευματικών δραστηριοτήτων. Δεν υπάρχει υπαιτιότητα των πλοιοκτητών, στην περίπτωση που το πλοίο κατά την διάρκεια ανεφοδιασμού των καυσίμων του, καθυστερεί επειδή τα φορτία δεν ήταν διαθέσιμα προς εκφόρτωση ή δεν υπήρχε κανένα εμπόδιο εντός του λιμανιού που να προκαλέσει καθυστέρηση στην ομαλή διαδικασία λειτουργίας του.

3.2.8 Ερματισμός – Αφερματισμός (Ballasting – Deballasting)

Στην περίπτωση που ο αφερματισμός (deballasting) ή ερματισμός (ballasting) του πλοίου διεξαχθεί ταυτόχρονα με τις λειτουργίες του φορτίου, το πλοίο θεωρείται “arrived ship” και οι σταλίες (laytime) / επισταλίες (demurrage) θα συνεχίσουν να λειτουργούν και να μετρούν μέχρι την ολοκλήρωση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων.

Στην περίπτωση που ο αφερματισμός ή ερματισμός ξεκινήσει μετά την διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης του πλοίου, τότε οι σταλίες (laytime) δεν προσμετρούνται.

Τέλος, στην περίπτωση καθυστέρησης/διακοπής των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης του πλοίου (για παράδειγμα, ενώ λαμβάνουμε έρμα (ballast) προκαλείται μείωση στο ρυθμό φόρτωσης/εκφόρτωσης), εάν είναι απαραίτητο να διεξαχθούν οι διαδικασίες αυτές για την ασφάλεια του πλοίου, τότε ο χρόνος που χάνεται δεν θα οφείλεται σε υπαιτιότητα/αμέλεια του πλοιοκτήτη.



3.2.9 Παρουσίαση της αυθεντικής φορτωτικής (Presentation of original Bill of Lading)

Ο πλοίαρχος κατά την διάρκεια ή μετά την διαδικασία υψής φόρτωσης υποχρεούται να υπογράψει την φορτωτική και να παραδώσει το πρωτότυπο αυτής στο φορτωτή. Η υποχρέωση έκδοσης της φορτωτικής ανάγεται κύρια στην ιδιότητα της ως αποδεικτικό της φορτώσεως, ως αποδεικτικό της σύμβασης μεταφοράς των αγαθών, καθώς και ως εμπορευματογράφο που περιγράφει τα εμπορεύματα. Εκτός της φορτωτικής, ο υποπλοίαρχος υπογράφει το **“mate’s receipt”**, που αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των αγαθών.

Ο καπετάνιος έχει το δικαίωμα να αναστείλει ή να διακόψει την λειτουργία εκφόρτωσης του πλοίου έως ότου να παρουσιαστεί η αυθεντική φορτωτική. Η διαδικασία μέτρησης του laytime έχει ήδη ξεκινήσει. Όμως σε καμία περίπτωση αυτός δεν είναι λόγος να μείνει το πλοίο έξω από το λιμάνι. Στην πράξη όμως στα tankers δίνεται στους πλοιοκτήτες ένα LOI (Letter of Indemnity), το οποίο είναι ίσης αξιοπιστίας της φορτωτικής.

3.2.10 Μετακίνηση του πλοίου (Shifting)

Το **“shifting”** του βαποριού πραγματοποιείται είτε με την μετακίνησή του από το αγκυροβόλιο σε ντόκο/αποβάθρα είτε από μία αποβάθρα σε άλλη. Το κόστος της μετατόπισης αυτής παραδοσιακά ανοίκει στο εκάστοτε ταξίδι αφού πρακτικά είναι αναγκαίο για να φτάσει στο συγκεκριμένο προορισμό.

Συνηθίζεται στα ναυλοσύμφωνα να όριζονται περισσότερα από μία/ένα προβλήτα/ντόκο τόσο στη φόρτωση όσο και στην εκφόρτωση. Να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια του **“shifting”** οι σταλίες (laytime) έχουν ξεκινήσει να μετράνε κανονικά και αρκετές φορές ο καπετάνιος αναγκάζεται να αλλάζει την πορεία του βαποριού, χωρίς να έχει λέβει καποιες κατευθυντήριες γραμμές από τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή. Αυτό συμβαίνει λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών είτε λόγω υποχρεωτικών οδηγιών από τις αρχές του λιμανιού. Στην περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες είναι η αιτία διακοπής της φορτωεκφόρτωσης και ως αποτέλεσμα της απομάκρυνσης του πλοίου από το σημείο αυτό, τότε οι σταλίες σταματούν να μετράνε.

Το κόστος μετακίνησης του πλοίου από το αγκυροβόλιο στην προβλήτα, είναι εις βάρος του πλοιοκτήτη. Οι τυχόν μετατοπίσεις του πλοίου σε διαφορετικές προβλήτες/αποβάθρες είναι εις βάρος του ναυλωτή ή του πλοιοκτήτη αναλόγως δηλαδή με το τι έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Στα ναυλοσύμφωνα δεξαμενοπλοίων, συνήθως τα έξοδα μετατόπισης του πλοίου από μία προβλήτα σε μία άλλη επιβαρύνουν την τσέπη του ναυλωτή.

Όσον αφορά τις ακούσιες μετατοπίσεις, ένα επιχείρημα το οποίο προβάλλεται συχνά είναι ότι, εάν το πλοίο αναγκάζεται να απομακρυνθεί ή να εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο του για την ασφάλεια του φορτίου, είτε λόγω καιρικών συνθηκών ή άλλων αιτιών, το κόστος μετατόπισης επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη ενά ταυτόχρονα δεν σταματάει να τρέχουν οι σταλίες (laytime).



Κεφάλαιο 4^ο

4 CALCULATION

4.1 Κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων (Statement of facts)

Εκτός από τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου που είναι σημαντικές όσον αφορά τον υπολογισμό των σταλιών, εξίσου σημαντικό είναι να αναφέρουμε, η κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων ή αλλιώς το επονομαζόμενο “Statement of facts form”. Το συγκεκριμένο έντυπο συντάσσεται και εκδίδεται από τον ναυτικό πράκτορα του αντίστοιχου λιμανιού που φορτώνει ή εκφορτώνει το πλοίο. Η διεκπεραίωση της ενέργειας αυτής, από τον ναυτικό πράκτορα, είναι η βασική προϋπόθεση για τον ακόλουθο υπολογισμό του laytime μετά το πέρας του ταξιδιού του πλοίου. Τόσο στο λιμάνι φορτώσεως όσο και στο λιμάνι εκφορτώσεως θα πρέπει να συνταχθεί το συγκεκριμένο έντυπο (Statement of facts) από τον αντίστοιχο πράκτορα.

Τα βασικά έντυπα των **Statement of facts forms** εκδίδονται από την “**BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference)**” και επίσης συνίστανται από την “**FONASBA (The Federation of National Associations of Ship-brokers and Agents)**”. Τα έντυπα, εκδίδονται εξίσου και για πλοία ξηρού φορτίου (dry cargo vessels) και για δεξαμενόπλοια (tankers).

Το **Statement of facts form** καταγράφει πολύ σημαντικές πληροφορίες, όσον αφορά τις λειτουργίες του βαποριού, από την στιγμή που θα φτάσει στο αντίστοιχο λιμάνι φορτώσεως ή εκφορτώσεως. Πληροφορίες όπως, για την ακριβή ημερομηνία και ώρα που το πλοίο έστειλε την επιστολή ετοιμότητας [Notice of Readiness (NOR)], την ακριβή ώρα έναρξης και ολοκλήρωσης της φορτοεκφόρτωσης, λεπτομέρειες για τις καθημερινές λειτουργίες της φορτοεκφόρτωσης, μαζί και τις αιτίες των τυχόν καθυστερήσεων ή διακοπής των λειτουργιών τους. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, το αντίστοιχο έντυπο πρέπει να υπογραφθεί από τον ναυλωτή και από τον πλοιοκτήτη. Υπάρχει βέβαια περίπτωση, μία από τις δύο πλευρές να μην συμφωνεί με το αποτέλεσμα του αναγραφόμενου εντύπου. Τότε, η συγκεκριμένη πλευρά (πλοιοκτήτης ή ναυλωτής) είναι υποχρεωμένη να υπογράψει ως “under protest”, ότι δηλαδή διαφωνεί, και να παρουσιάσει μία δήλωση για το λόγο ή τους λόγους τους οποίους δεν συμφωνεί.

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι πολλοί ναυτικοί πράκτορες υποβάλουν άλλου είδους/τυπού λίστες, διαφορετικές από αυτές των **BIMCO** και **FONASBA**, γνωστές ως “**Port Logs**”, οι οποίες είναι απλές λίστες με χρονολογική σειρά.



4.2 Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement)

Το Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement) είναι το έντυπο που συμπληρώνεται από τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες, έτσι ώστε να υπολογιστεί η ακριβής χρονική περίοδος που δαπανήθηκε, μετά την ολοκλήρωση του συνολικού ταξιδιού του πλοίου, και να εξακριβωθεί αν τελικά θα υπάρξει demurrage ή dispatch.

Μερικές φορές, οι ναυτικοί πράκτορες αναλαμβάνουν και αυτοί την αντίστοιχη διαδικασία παρέχοντας τα δικά τους laytime statements που στην πραγματικότητα, η BIMCO και η FONASBA είναι αυτές που τους ενθαρρύνουν να προετοιμάζουν τέτοιου είδους έντυπα, χρησιμοποιώντας το δικό τους Standard Time Sheet Form. Με αυτό τον τρόπο, έχουμε ως αποτέλεσμα πολλές φορές, αντί τα συμβαλλόμενα μέρη τα οποία διαφωνούν με το laytime calculating να είναι μόνο δύο, δηλαδή ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής, να έρχονται σε αντιπαράθεση απόψεων όχι μόνο αυτοί αλλά και οι πράκτορές τους. Από την άλλη μεριά όμως, ασχέτως αν το επίπεδο των ναύλων είναι υψηλό ή χαμηλό, ούτε οι πλοιοκτήτες δεν έχουν την χρονική πολυτέλεια ούτως ώστε να καθυστερήσουν για το επόμενο ταξίδι τους συλλέγοντας το αντίστοιχο demurrage, ούτε και οι ναυλωτές να καθυστερήσουν για να συλλέξουν αντίστοιχα και αυτοί το despatch που τους αναλογεί. Έτσι και τα δύο μέρη, θα πρέπει να έχουν τους πράκτορές τους ούτως ώστε να διεκπεραιωθούν γρηγορότερα οι ενέργειες αυτές.

4.3 Υπολογισμός σταλιών (Laytime calculation)

Μετά το κλείσιμο της ναύλωσης, υπάρχει μια σειρά από δραστηριότητες που ονομάζονται **“post fixture activities”** που πρέπει να διευθετηθούν ανάμεσα τον εφοπλιστή και τον ναυλωτή. Στην ναύλωση ταξιδιού, το σημαντικότερο ζήτημα που προκύπτει μετά την ναύλωση είναι οι υπολογισμοί του “laytime”. Σκοπός του υπολογισμού είναι, ο καθορισμός του χρόνου που χρησιμοποιήθηκε για φόρτωση/εκφόρτωση, ο προσδιορισμός του ύψους των επισταλιών (demurrage) ή επίσπευση (despatch) και η παροχή αποδεικτικών στοιχείων σε περίπτωση που προκύψει δικαστική διαμάχη των συμβαλλόμενων μερών. Τέλος, βασικά εργαλεία του υπολογισμού αποτελούν το **“φύλλο υπολογισμού του χρόνου(timesheet)”** και το **“κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων (statement of facts)”**.

Σημαντικοί παράγοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη για τον υπολογισμό του laytime είναι οι εξής :

- Η κατηγορία του laytime, που χωρίζεται στο **“ενιαίος υπολογισμός για την φόρτωση και την εκφόρτωση (reversible laytime)”** και στο **“χωριστοί υπολογισμοί για την φόρτωση και την εκφόρτωση με συμψηφισμό των δύο αποτελεσμάτων” (average laytime)**. (Κεφάλαιο 1,)
- Η μέθοδος υπολογισμού του laytime, η οποία καθορίζεται από τους εξής τρόπους τους οποίους έχουμε αναλύσει και σε προηγούμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 3ο,) :
 - a. Συγκεκριμένο (definite) laytime
 - b. Αόριστο (indefinite) laytime
 - c. Υπολογιστέο (calculable) laytime



- Οι εξαιρέσεις του laytime, τις οποίες τις συναντάμε στο ναυλοσύμφωνο και μπορεί να είναι μερικές όπως π.χ. “weather working days”, “Sundays and holidays excepted”, “Fridays and holidays excepted unless used”, “Strikes” κ.ο.κ.
- Η έναρξη του laytime η οποία ξεκινά να μετρά, έπειτα από την έγκυρη αποστολή της επιστολής ετοιμότητας προς φόρτωση ή εκφόρτωση αντίστοιχα [Notice of readiness (NOR)].

Παρακάτω ακολουθούν παραδείγματα πάνω στον υπολογισμό του laytime, γραμμένα στην αγγλική γλώσσα αλλά και επεξηγήσεις των υπολογισμών, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Να σημειωθεί ότι, το παράδειγμα 2 είναι με πραγματικά στοιχεία και έγγραφα, από ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, της οποίας βέβαια τα στοιχεία είναι κρυφά.

4.3.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1^ο

Gencon charter party

Cargo: Minimum 13.550 metric tons (mt) up to full load capacity of the vessel at Charterer’s option.

Laytime for loading: 4.200 mt per day WWD SHEX u.u.

Laytime for discharging: 3.000 mt per day WWD SHEX u.u.

Laytime clause: “Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if Notice of Readiness is given before noon and at 8 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the shippers named BOX 17. Time actually used before commencement at laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time as the case may be.”

Demurrage and despatch clause: “Demurrage to be paid at the rate of USD 3.500 per day / pro rata for all working time lost. Dispatch money to be paid at half the rate of demurrage for all working time saved. Demurrage/dispatch, if any, to be settled directly between Owners and Charterers.”

Vessel arrived:	14:00 pm, Friday 22 December
Vessel berthed:	15:30 pm, 22 December
Notice of Readiness tendered:	14:00 pm, 22 December
Notice of Readiness accepted:	14:00 pm, 22 December
Cargo weight / quantity:	13.550 mt
Loading commenced:	16:00 pm, 22 December
Loading completed:	17:30 pm, 31 December
Laytime allowed for loading:	3d. 5h. 25 m.
Time to count from:	08:00 am, 23 December

Πίνακας 1. Statement of facts of loading port



Παρατηρήσεις / Υπολογισμοί:

- Laytime allowed for loading = Cargo quantity / Rate of loading =
13550 mt / 4200 mt per WWD = 3,2261 days
0,2261 of 24 hours is 5,4264 hours
0,4264 of 60 minutes is 25 minutes
Therefore, allowed laytime is:
03days 05hours 25 minutes
- Επειδή το NOR δόθηκε μετά το μεσημέρι (14:00), το laytime αρχίζει να μετρά στις 08:00 της επόμενης εργάσιμης (laytime clause).
- Οι 10 ώρες που χρησιμοποιήθηκαν πριν την έναρξη του laytime μετρούν, σύμφωνα με το "time actually used before commencement of laytime shall count".
- Οι 5 ώρες κατά τις οποίες σημειώθηκε βροχή, αφαιρούνται άσχετα αν πραγματοποιήθηκε φόρτωση ή όχι (Weather Working Day). Αν υπήρχε όμως ο όρος "**Weather Permitting**" μόνο το χρονικό διάστημα που θα εμποδιζόταν πραγματικά η φόρτωση λόγω βροχής, δεν θα μετρούσε στο laytime.
- Οι 6 ώρες φόρτωσης την Κυριακή 24 Δεκεμβρίου μετρούν (Sundays and Holidays excluded unless used).
- Οι μέρες αργίας των Χριστουγέννων 25 και 26 Δεκεμβρίου δεν μετράνε (SHEX), γιατί δεν χρησιμοποιήθηκαν.
- Η βροχή που σημειώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου μετά την λήξη του laytime θα μετράει ως "demurrage" καθώς εδώ δεν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις του laytime (**once on demurrage, always on demurrage**).
- Ο συνολικός χρόνος που απωλέσθηκε είναι 1d. 6h. 35m. Το πληρωτέο ποσό του "demurrage" υπολογίζεται για τον χρόνο αυτό ως εξής:
1 day = 1.0
6 hours = 0.25 (από Πίνακα Α, βλ. τέλος Κεφαλαίου 4ο)
35 minutes = 0.024305 (από Πίνακα Α, βλ. τέλος Κεφαλαίου 4ο)
Οπότε το άθροισμά του είναι: 1.274305 days
1.274305 * 3500 per day and pro rata = \$ 4.460



Vessel arrived:	09:30 am Wednesday 25 January
Pilot boarded to berth vessel:	07:00 am Sunday 10 February
Vessel berthed:	09:50 am Sunday 10 February
Notice of Readiness tendered:	09:30 am Wednesday 25 January
Cargo weight / quantity:	13.550 mt
Loading commenced:	12:00 am Sunday 10 February
Loading completed:	11:00 am Thursday 14 February
Laytime allowed for loading:	4d. 12h. 24m

Πίνακας 2. Statement of facts of discharging port

Παρατηρήσεις / Υπολογισμοί:

- Laytime allowed for loading = Cargo quantity / Rate of loading =
13550 mt / 3000 mt per WWD = 4,5166 days
0,5166 of 24 hours is 12,3984
0,3984 of minutes is 24 minutes
Therefore, allowed laytime is:
04days 12hours 24 minutes
- Το laytime ξεκινά με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, παρ' όλο που πρόκειται για **“berth charter party”** (time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time as the case may be).
- Κατά τη διάρκεια της αναμονής προς εύρεση διάθεσης προβλήτας ισχύουν οι εξαιρέσεις του laytime, σαν να είχε ξεκινήσει κανονικά η φόρτωση.
- Βάσει τον υπολογισμό, το laytime λήγει στις 30 Ιανουαρίου, 21:54. Από εκείνη τη στιγμή το πλοίο είναι **“on demurrage”**, παρ' όλο που δεν βρίσκεται ακόμα στην προβλήτα. Ο χρόνος του demurrage μετράει χωρίς διακοπή, μέχρι την επιβίβαση του πιλότου προς μετακίνηση του πλοίου στην προβλήτα φόρτωσης, στις 10 Φεβρουαρίου, 07:00. Ο χρόνος του demurrage αρχίζει και πάλι στις 12:00, όταν ξεκινά η φόρτωση. Η φόρτωση ολοκληρώνεται στις 14 Φεβρουαρίου στις 11:00.
- Το ποσό του demurrage είναι :
14 days = 14.0
06 hours = 0.25 (από Πίνακα Α, βλ. τέλος Κεφαλαίου 4ο)
30 minutes = 0.20833 (από Πίνακα Α, βλ. τέλος Κεφαλαίου 4ο)
Οπότε το άθροισμα του είναι: **14.45833 * 3.500 per day and pro rata = \$ 50.604**



4.3.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2°

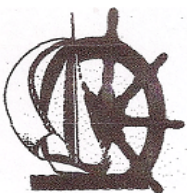
Να σημειωθεί ότι η διαδικασία υπολογισμού του laytime έγινε όπως στο Παράδειγμα 1ο, σε συνάρτηση με το **“statement of facts”** και το **“time sheet and laytime statement”**.

Loading port

Το πλοίο ναυλώθηκε να μεταφέρει 30.999,882 dwt of urea in bulk από το λιμάνι της Δεκέλειας στη Τουρκία, στο λιμάνι της Νέας Ορλεάνης στις Η.Π.Α. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, το πλοίο πρέπει να βρίσκεται στο λιμάνι φορτώσεως (Δεκέλεια) από την 24η Μαρτίου 2010 έως την 30η Μαρτίου του 2010 στις 17.00 το απόγευμα. Στο δε λιμάνι εκφορτώσεως (Νέα Ορλεάνη), το πλοίο πρέπει να είναι την 28η Απριλίου του 2010 στις 12.00 το μεσημέρι (LT).

Σύμφωνα με το Notice of Readiness (NOR), το οποίο εστάλη από τον πλοίαρχο στο λιμάνι της Δεκέλειας, το πλοίο κατέφθασε στο λιμάνι την Παρασκευή 26 Μαρτίου του 2010 στις 15.00 το μεσημέρι (LT). Η περίοδο φορτώσεως ήταν από την 26η Μαρτίου 2010 έως την Δευτέρα 5 Απριλίου 2010. Μέσα σε αυτό το διάστημα, συνέβησαν διάφορες διαδικασίες και γεγονότα. Όλες αυτές οι διαδικασίες και τα γεγονότα, καταγράφονται αναλυτικά στο statement of facts που υπάρχει παρακάτω. Τέλος, βάσει αυτό υπολογίζεται το time sheet and laytime statement από όπου υπολογίζεται το **“dispatch”** και το **“demurrage”**.

Αναλυτικότερα, η φόρτωση ολοκληρώθηκε την 5η Απριλίου του 2010 τη 01.00 το βράδυ.



M.G.S. EGYPT
MOUKHTAR GROUP OF SHIPPING

NOTICE OF READINESS

Date : 26/03/2000

Dear sirs,

M/V WARRIOR

This to inform you that above named vessel under my command arrived in _____

Port on 26/03/2000 at ¹⁵⁰⁰ hrs LT and she is ready in very respect to commence

loading / discharging your cargo of WARRIOR BULK 31000 MT

In accordance with the terms condition and exception of charter party dated _____

Yours Faithfully

MASTER

Notice of readiness tendered by cable
On 26/03/2000 at 1500 hrs.

ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Notice of readiness accepted skipper accepted
On 1/4/2000 at 19:00 hrs.



71 Bld. Tawiniat Smouha - Alexandria.
Tel.: +203 420 74 70 - Fax: +203 424 14 33 - A.O.H.: +203 390 42 60

Εικόνα 1. Notice of readiness (NOR) of Dekelia port



M.G.S. EGYPT

MOUKHTAR GROUP OF SHIPPING

M/V 'WARRIOR'

EL DEKHEILA ON 05/04/2010

STATEMENT OF FACTS

TIME TO COUNT AS PER C/P.
OPERATION OF LOADING GRANULAR UREA IN BULK AS PER CARGO MANIFEST AND Bs/L.
VESSEL ARRIVED OUTER ROAD ON 26/03/2010 AT 1500 HRS.
NOTICE OF READINESS TENDERED BY CABLE ON 26/03/2010 AT 1500 HRS.
NOTICE OF READINESS ACCEPTED AS PER C/P.
PILOT ON BOARD FOR SHIFTING TO INNER ROAD ON 26/03/2010 AT 1535 HRS.
VSL DROPPED ANCHOR INNER ROAD ON 26/03/2010 AT 1620 HRS.
FREE PRATIQUE GRANTED ON 26/03/2010 AT 1630 HRS.
HOLDS' INSPECTION COMMENCED ON 26/03/2010 AT 1645 HRS.
HOLD INSPECTION COMPLETED & VSL FAILED ON 26/03/2010 AT 1800 HRS.
PILOT ON BOARD FOR SHIFTING TO OUTER ROAD ON 26/03/2010 AT 2235 HRS.
VSL DROPPED ANCHOR OUTER ROAD ON 26/03/2010 AT 2355 HRS.
NOTICE OF READINESS RETENDERED BY CABLE ON 29/03/2010 AT 1000 HRS.
PILOT ON BOARD FOR SHIFTING TO INNER ROAD ON 30/02/2010 AT 0800 HRS.
VSL DROPPED ANCHOR INNER ROAD ON 30/03/2010 AT 0850 HRS.
U.L.D TEST COMMENCED ON 01/04/2010 AT 0900 HRS.
U.L.D TEST COMPLETED & VESSEL PASSED ON 01/04/2010 AT 1200 HRS.
HOLDS' REINSPECTION COMMENCED ON 30/03/2010 AT 0930 HRS.
HOLD REINSPECTION COMPLETED & VSL PASSED ON 30/03/2010 AT 1130 HRS.
PILOT ON BOARD FOR SHIFTING TO OUTER ROAD ON 30/03/2010 AT 2000 HRS.
VESSEL DROPPED ANCHOR AT OUTER ROAD ON 30/03/2010 AT 2120 HRS.
VESSEL'S ANCHOR UP ON 01/04/2010 AT 0610 HRS.
PILOT ON BOARD ON 01/04/2010 AT 0830 HRS.
VESSEL BERTHED QUAY NO. 94/4 ON 01/04/2010 AT 1000 HRS.
VESSEL COMMENCED LOADING ON 01/04/2010 AT 1900 HRS.
VESSEL COMPLETED LOADING ON 05/04/2010 AT 0100 HRS.
FINAL DRAFT SURVEY COMMENCED ON 05/04/2010 AT 0100 HRS.
FINAL DRAFT SURVEY COMPLETED ON 05/04/2010 AT 0330 HRS.
DOCUMENT ON BOARD ON 05/04/2010 AT 0330 HRS.
VESSEL SAILED TO ORDER ON 05/04/2010 AT 0930 HRS.

DETAILS OF WORK

DATE	DAY	FROM	TO	GANGS	REMARKS
01/04/2010	THU	1030	1600		initial draft survey / debalasting hold inspection, vsl passed
		1600	1900		
		1900	2400	4	
02/04/2010	FRI	0000	1200	4	Friday pray time
		1200	1310	4	
		1310	2400	4	
03/04/2010	SAT	0000	1430	4	shifting by ropes on same berth as per harbour master instruction
		1430	1700	4	
		1700	1850	4	
		1850	2400	4	
04/04/2010	SUN	0000	0820	4	no work due to high humidity no work due to high humidity
		0820	2400	4	
		05/04/2010	MON	0000	

N.B.:

- OFFICIAL WEEKEND ON FRIDAY.
- OFFICIAL HOLIDAY ON MON 05/04/2010 DUE TO SPRING DAY.
- HIGH HUMIDITY DURING VESSELS STAY AT OUTER ROAD: ON 31/03 FM 0200 TILL 0700 HRS & ON 01/04 FM 0100 TILL 0700 HRS



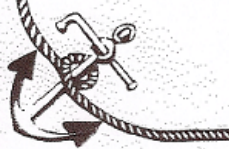
M.G.S EGYPT
AS AGENT ONLY

MOUKHTAR GROUP OF SHIP



ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

37 El-Fardous St., Bank Misr Tower Semouha - Alexandria
Tel.: +203 420 7470 - 424 1418 - 424 1419 - 424 2413
Fax.: +203 424 1433 - www.mgs-egypt.com
E-mail: moukhtar@mgs-egypt.com - mgs@dataxprs.com.eg



Εικόνα 2.Statement of facts of Dekelia port



ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

TIME SHEET AND LAYTIME STATEMENT

Vessel	: M/V WARRIOR	Port	: EL DEKHELIA
Arrived	: 26/03/10 15:00	Notice tendered	: 26/03/10 15:00
Berthed	: 01/04/10 10:00	Notice accepted	: AS PER C/P
Cargo Loaded	: 30.999,882	Time counts from	: 29/03/10 15:00
Loade rate	: GOOD FHEX	Loading commenced	: 01/04/10 19:00
Laytime allowed	: 05d 04h 00m	Loading completed	: 05/04/10 04:00

DATE	DAY	TIME WORKED		LAYTIME USED			TIME SAVED / LOST			REMARKS
		From	To	Days	Hours	Minutes	Days	Hours	Minutes	
26/03	FRI	15:00	24:00	-	-	-				TNC
27/03	SAT	00:00	24:00	-	-	-				TNC
28/03	SUN	00:00	24:00	-	-	-				TNC
29/03	MON	00:00	15:00	-	-	-				TNC
29/03	MON	15:00	24:00	00	09	00				
30/03	TUE	00:00	09:30	00	09	30				
30/03	TUE	09:30	11:30	-	-	-				TNC
30/03	TUE	11:30	24:00	00	12	30				
31/03	WEN	00:00	24:00	04	00	00				
01/04	THU	00:00	19:00	00	19	00				
01/04	THU	19:00	24:00	-	-	-				TNC
02/04	FRI	00:00	24:00	-	-	-				TNC
03/04	SAT	00:00	08:00	-	-	-				TNC
03/04	SAT	08:00	18:50	00	10	50				
03/04	SAT	18:50	24:00	-	-	-				TNC
04/04	SUN	00:00	08:30	-	-	-				TNC
04/04	SUN	08:30	24:00	00	15	40				
05/04	MON	00:00	01:00	-	-	-				TNC
LAYTIME USED				03	21	30				
LAYTIME ALLOWED				05	04	00				
LAYTIME SAVED				02	06	30				⇒ 1,2708
DISPATCH DUE										⇒ 1,2708 × 8500 \$ = 10801,8 \$

Εικόνα 3. Time Sheet and Laytime Statement of Dekelia port



Παρατηρήσεις / Υπολογισμοί:

- Το **“loading rate”** του λιμανιού είναι 6.000 dwt FHEX(Fridays and holidays excepted). Η Παρασκευή στις Μουσουλμανικές χώρες είναι ημέρα αργίας.
- **Cargo loaded:** 30.999,882 DWT.
- **Despatch per day - Demurrage rate per day:** 8.500\$/day-17.000\$/day
- **Time allowed:** 05 days 04 hours 00 min
- Τελικά το **“laytime used”** ήταν 03 days 21 hours 30 min που σημαίνει, ότι το πλοίο βγήκε **“dispatch”** και ο εφοπλιστή οφείλει αποζημίωση στον ναυλωτή. Αυτή η αποζημίωση υπολογίζεται ως εξής: Αφαίρεση από το **“laytime allowed”** το **“aytime used”**. Το αποτέλεσμα θα το μεταφράσουμε σε μέρες το οποίο στην συνέχεια θα πολλαπλασιαστεί με το **“dispatch rate”** που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο.
- Τέλος το **DISPATCH DUE = \$ 10.801,8**

Discharging port

Σύμφωνα με το Notice of Readiness (NOR), το οποίο εστάλη από το πλοίαρχο στο λιμάνι της Νέας Ορλεάνης, το πλοίο κατέφτασε στο λιμάνι την 28η Απριλίου 2010 τις 10.45 (LT). Η εκφόρτωση ξεκίνησε την 29η Απριλίου του 2010 στις 15.05 το μεσημέρι και ολοκληρώθηκε την 2α Μαΐου του 2010 στις 00.50 τα ξημερώματα. Όπως στην φόρτωση έτσι και στην εκφόρτωση χρησιμοποιούνται τα ίδια έγγραφα (statement of facts - time sheet and laytime statement) βάσει των οποίων υπολογίζονται το **“despatch”** και το **“demurrage”**.



ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	Approved by	FORM	DCH 001
	Operations Manager	REV	15/10/01

M/V M/V "WARRIOR" PORT OF: NEW ORLEANS
DATE 28.04.2010

TO: GENERAL STEAMSHIP CORP. Ltd
TO: KOCH CARBOB (UK) Ltd
TO: LEROS MANAGEMENT S.A.
TO: WHOM IT MAY CONCERN

NOTICE OF READINESS

Dear Sirs,

Please be advised that the M/V WARRIOR of MALTA
Flag under my command has arrived at NEW ORLEANS on the 28.04.2010
at 10:45 Hrs LT and is in every respect ready to commence the
Discharging of her cargo of 30'999,882 M/T of UREA IN BULK

in accordance with all terms, conditions and exceptions of the governing Charter Party

dated 16 MARCH 2010 between

Owners Messrs TWILIGHT MARINE LTD., MALTA and

Charterers Messrs KOCH CARBOB (UK) Ltd

Please acknowledge acceptance of this Notice of Readiness by signing and returning the duplicate copies.

ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Cpt. IVANOV DMYTRO
Master M/V "WARRIOR"

RECEIVED / ACCEPTED* BY

PER _____

DATE AND TIME _____

*Delete whatever inapplicable

ACCEPTED ACCORDING TO THE TERMS AND
CONDITIONS OF THE GOVERNING CHARTER
PARTY. NOTICE OF READINESS RECEIVED IN
STRICT ACCORDANCE WITH AND SUBJECT TO
ALL TERMS AND CONDITIONS OF THE
GOVERNING CHARTER PARTY.

F:\Absiso/Checks/NOR for DISCHARGING 28 04 10.xls

Εικόνα 4. Notice of Readiness (NOR) of New Orleans port



General Steamship Corporation, Ltd

3636 N. Causeway Blvd., Suite 201, Metairie, LA 70002 Tel: (504)833-7777; Fax: (504)833-3130
telex: 149028; cable: "gensteamco"; email: office@noi.gensteam.com; web: www.gensteam.com

Statement of Facts / Port Log

VESSEL:
VOYAGE #:
NATIONALITY:
IMO NUMBER:
GRT / NRT:
OWNER:
OPERATOR:
BERTH:
CARGO:
AGENTS:

Wednesday, April 28, 2010

1045	1045	END OF SEA PASSAGE / NOTICE OF READINESS TENDERED
1120	1120	PILOT ON BOARD
1154	1154	ENTER BREAKWATER
1355	1355	PASSED PILOTOWN/CHANGE PILOTS
2045	2045	ANCHORED BELLE CHASSE ANCHORAGE FOR USCG RESTRICTION / RECEIVE BUNKERS & LUBES (USCG REST DAYLIGHT TRANSIT ONLY)
2120	2120	BUNKER BARGE ARRIVED
2200	2200	BUNKER HOSE CONENCTED
2255	2255	COMMENCE BUNKERING
2255	2359	REPLENISHING BUNKERS

Thursday, April 29, 2010

0001	0255	REPLENISHING BUNKERS
0050	0050	USCG AMMENDED DAYLIGHT TRANSIT RESTRICTION
0255	0255	COMPLETE BUNKERING
0315	0315	BUNKER HOSE DISCONNECTED
0330	0330	BUNKER BARGE DEPARTED
0355	0355	PILOT ONBOARD
0515	0515	ANCHORS AWEIGH
1200	1200	ANCHORED MILE 137 MOORING BUOYS
1210	1210	FIRST LINE TO BUOYS
1235	1235	VESSEL MADE FAST TO BUOYS

Εικόνα 5.Statement of Facts of New Orleans port (page 1)



General Steamship Corporation, Ltd

3536 N. Causeway Blvd., Suite 201, Metairie, LA 70002 Tel: (504)833-7777; Fax: (504)833-3130
telex: 149028; cable: "gensteamco"; email: office@nol.gensteam.com; web: www.gensteam.com

Statement of Facts / Port Log

WARRIOR

Stevedore Times:

Thursday, April 29, 2010

(cont.)

1245	1400	STAND BY TO START
1400	1435	1ST RIG SECURED TO VESSEL
1405	1425	2ND RIG SECURED TO VESSEL
1430	1445	3RD CRANE SECURED TO VESSEL
1440	1500	4TH CRANE SECURED TO VESSEL
1500	1505	SET UP / OPEN BARGE COVERS
1505	1900	DISCHARGING CARGO
1900	1930	SERVICE / CREW CHANGE
1930	2359	DISCHARGING CARGO

Friday, April 30, 2010

0001	0700	DISCHARGING CARGO
0700	0735	SERVICE / CREW CHANGE
0735	1155	DISCHARGING CARGO
1155	1210	ONE CRANE DEPARTED VESSEL
1210	1320	DISCHARGING CARGO
1320	1330	ONE CRANE DEPARTED VESSEL
1330	2055	DISCHARGING CARGO
2055	2125	SERVICE
2125	2359	DISCHARGING CARGO

Saturday, May 01, 2010

0001	0700	DISCHARGING CARGO
0700	0835	SERVICE / CREW CHANGE
0835	1900	DISCHARGING CARGO
1900	1925	SERVICE / CREW CHANGE
1925	2359	DISCHARGING CARGO

Sunday, May 02, 2010

0001	0050	DISCHARGING CARGO
0050	0105	TRIMMING BARGE
0105	0130	ONE CRANE DEPARTED VESSEL
0130	0255	CLEAN UP/STANDBY FOR REPAIRS/FINAL CRANE DEPARTED VESSEL
0315	0330	RIG DEPARTED VESSEL
0500	0500	PILOT ONBOARD
0515	0530	TWO ASSIST TUGS ALONGSIDE / VESSEL UNBERTHED MILE 137 BUOYS

Εικόνα 6.Statement of Facts of New Orleans port (page 2)



ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

TIME SHEET AND LAYTIME STATEMENT

Vessel	: M/V WARRIOR	Port	: NEW ORLEANS
Arrived	: 28/04/10 10:45	Notice tendered	: 28/04/10 10:45
Berthed ANCHORED	: 29/04/10 12:00	Notice accepted	: AS PER C/P
Cargo Loaded/Disch.	: 30.999,888	Time counts from	: 29/04/10 12:00
Dis. Load rate	: 10.000 SHING	Dis. Loading commenced	: 29/04/10 15:05
Laytime allowed	: 03d 02h 24m	Dis. Loading completed	: 02/05/10 00:50

DATE	DAY	TIME WORKED		LAYTIME USED			TIME SAVED / LOST			REMARKS
		From	To	Days	Hours	Minutes	Days	Hours	Minutes	
28/04	WEN	10:45	24:00	—	—	—				TNC
29/04	THU	00:01	12:00	—	—	—				TNC
29/04	THU	12:00	24:00	00	12	00				
30/04	FRI	00:01	24:00	01	00	00				
01/05	SAT	00:01	24:00	01	00	00				
02/05	SUN	00:01	00:50	00	00	50				
LAYTIME USED				02	12	50				
LAYTIME ALLOWED				03	02	24				
LAYTIME SAVED				00	13	34	⇒ 0,5659			
DISPATCH DUE				⇒ 0,5659 x 8.500% = 4.804,9 \$						

Εικόνα 7. Time Sheet and Laytime Statement of New Orleans



Παρατηρήσεις / Υπολογισμοί:

- Το **discharging rate** του λιμανιού είναι 10.000 dwt SHING(Saturdays and holidays included).
- **Cargo discharged:** 30.999,882 dwt.
- **Dispatch per day - Demurrage rate per day:** 8.500\$/day-17.000\$/day
- **Time allowed:** 03 days 02 hours 24 min
- Τελικά το "laytime used" ήταν 02 days 12 hours 50 min που σημαίνει, ότι το πλοίο βγήκε σε dispatch και ο εφοπλιστή οφείλει πάλι αποζημίωση στον ναυλωτή. Κατά τον ίδιο τρόπο υπολογίζεται και αυτή η αποζημίωση.
- Τέλος το **DISPATCH DUE = \$ 4.804,2**

Hours		Minutes					
1	.041666	1	.000694	25	.017361	49	.034027
2	.083333	2	.001388	26	.018055	50	.034722
3	.125	3	.002083	27	.018749	51	.035416
4	.166666	4	.002777	28	.019444	52	.036111
5	.208333	5	.003472	29	.020138	53	.036805
6	.25	6	.004166	30	.020833	54	.037499
7	.291666	7	.004861	31	.021527	55	.038194
8	.333333	8	.005555	32	.022222	56	.038888
9	.375	9	.006249	33	.022916	57	.039583
10	.416666	10	.006944	34	.023611	58	.040277
11	.458333	11	.007638	35	.024305	59	.040972
12	.5	12	.008333	36	.024999	60	.041666
13	.541666	13	.009027	37	.025694		
14	.583333	14	.009722	38	.026388		
15	.625	16	.010416	39	.027083		
16	.666666	16	.011111	40	.027777		
17	.708333	17	.011805	41	.028472		
18	.75	18	.012499	42	.029166		
19	.791666	19	.013194	43	.029861		
20	.833333	20	.013888	44	.030555		
21	.875	21	.014583	45	.031249		
22	.916666	22	.015277	46	.031944		
23	.958333	23	.015972	47	.032638		
24	1.0	24	.016666	48	.033333		

Εικόνα 8. Δεκαδικά μέρη ημέρας



Κεφάλαιο 5^ο

5 TANKER LAYTIME

5.1 Dry-cargo and Tanker market

Μεταξύ των δύο αγορών, της **Dry Cargo** και της **Tanker**, υπάρχουν σημεία που τις διαφοροποιούν. Στον κόσμο της **Dry Cargo**, τόσο ο αριθμός των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών είναι μεγάλος, με αποτέλεσμα να υπάρχει και μεγάλος και σημαντικός αριθμός τύπων ναυλοσυμφώνων με πολλά εναλλακτικά laytime συστήματα. Επίσης, στον χώρο της tanker αγοράς, παρ' όλο που ο αριθμός των πλοιοκτητών είναι πολυάριθμος, υπάρχουν σημαντικά λίγοι ναυλωτές και ακόμα λιγότερα tanker ναυλοσύμφωνα σε ενεργή χρήση.

Η **“Worldwide Tanker Nominal Freight Scale”**, η οποία αποτελεί την “Βίβλο” της Tanker industry, αναφέρει ότι επιτρέπονται 72 ώρες το μέγιστο για την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, ένα αριθμητικό στοιχείο που χρησιμοποιείται ευρέως στον χώρο της tanker αγοράς η οποία βασίζεται αυτό το χρονικό παράγοντα με τους όρους του **“SHINC (Sundays and Holidays Included)”**. Τα περισσότερα tanker ναυλοσύμφωνα επιτρέπουν το laytime να μετρά 6 ώρες αφότου έχει δοθεί το Notice of Readiness (NOR), άσχετα με το αν το βαπόρι έχει ακυροβολήσει ή όχι. Επίσης, το laytime συνεχίζει να μετρά όχι μόνο μέχρι την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης αντίστοιχα, όπως γίνεται στην dry-cargo αγορά, αλλά μέχρι να αποσυνδεθούν οι σωλήνες του εφοδιάζουν το πλοίο.

Υπάρχουν βέβαια και ομοιότητες μεταξύ των δύο αγορών. Συγκεκριμένα, το γεγονός που αναστέλλει εξίσου το laytime και στην tanker αγορά, είναι ο κακός καιρός (bad weather). Όμως στην **Tanker** αγορά, υπάρχουν διαφορετικοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν ή να αναστείλουν το laytime, όπως για παράδειγμα ένα δεξαμενόπλοιο πολλές φορές παρουσιάζει δυσκολίες με τις αντλίες του όταν ξεφορτώνει το φορτίο του στις δεξαμενές ξηράς.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το βιβλίο **“Worldwide Tanker Nominal Freight Scale”**, συντάσσεται κάθε χρόνο από την **“International Tanker Nominal Freight Scale Association”** στο Λονδίνο, σε συνεργασία με την **“Association of Ship Brokers and Agents”** στη Νέα Υόρκη. Το βιβλίο αυτό περιλαμβάνει ένα πίνακα με τα **“demurrage rates”** καλύπτοντας κάθε μέγεθος δεξαμενόπλοιο, οι αριθμοί των οποίων εκφράζουν το επιτρεπτό όριο μεταξύ των τρεχούμενων εξόδων (running costs) και του ημερήσιου επιπέδου κέρδους (daily profit level) που μπορεί να επιτευχθεί.

Στην επόμενη ενότητα θα παρακολουθήσουμε ένα **“Tanker Laytime Calculation”**.



5.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Tanker Charter party (ASBATANKVOY)

Cargo: Crude oil

Laytime for loading and discharging: 72 hours (03d. 0h. 0m.)

Notice of readiness and Laytime clause: “Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the vessel is ready to load or discharge cargo, berth or not, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the vessel's arrival in berth (i.e. finished mooring when at a sea loading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to vessel getting into berth after giving Notice of Readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as laytime”.

Demurrage clause: “Worldscale demurrage rate: US\$ 21500 daily. Vessel fixed at Worldscale 55”.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Vessel arrived at anchorage:	19:00 pm Monday 10 April
Notice of Readiness tendered:	19:00 pm
Notice of Readiness accepted:	19:00 pm
Time to count from:	01:00 am Tuesday 11 April
Pilot on board for berthing:	09:00 am Monday 17 April
Vessel berthed:	12:00 pm
Hoses connected:	14:00 pm
Loading commenced:	14:20 pm
Loading completed:	06:00 am Tuesday 18 April
Hoses disconnected:	09:20 am
Vessel sailed:	10:00 am
Vessel arrived at discharging port:	05:00 am Friday 05 May
Notice of Readiness tendered / accepted:	05:00 am/ 05:00 am
Vessel berthed:	09:00 am
Time to count from:	09:00 am
Hoses connected:	11:10 am
Discharging commenced:	12:30 am
Discharging completed:	12:30 am Saturday 06 May
Hoses disconnected:	13:20 am
Vessel sailed:	14:15 am

Πίνακας 3.Statement of Facts of loading/discharging port

Παρατηρήσεις / Υπολογισμοί:

- Ο συνολικός διαθέσιμος χρόνος του laytime είναι 72 ώρες (3ημέρες).
- Το laytime της φόρτωσης ξεκινά να μετρά 6 ώρες μετά την παραλαβή του Notice of Readiness(NOR) από τον ναυλωτή , παρ' όλο που το πλοίο δεν βρίσκεται σε προβλήτα αλλά στο αγκυροβόλιο (berth or no berth).
- Ενώ το πλοίο βρίσκεται ακόμη σε αναμονή διαθέσιμης προβλήτας, το laytime λήγει στις 13 Απριλίου 01:00. Από αυτό το χρονικό σημείο το πλοίο είναι “on demurrage”, μέχρι την επιβίβαση του πιλότου προς μετακίνηση του πλοίου στην προβλήτα φορτώσεως.
- Ο χρόνος που μεσολαβεί από την επιβίβαση του πιλότου (17 Απριλίου 09:00 am) ως την πρόσδεση του πλοίου (17 Απριλίου 12:00 pm) δεν υπολογίζεται ως demurrage,



λόγω του όρου “berth or no berth”, σύμφωνα με τον οποίο, η μέτρηση του χρόνου “laytime” ή “demurrage” διακόπτεται κατά την στιγμή που η προβλήτα γίνεται διαθέσιμη προς φόρτωση ή εκφόρτωση, ενώ αρχίζει ξανά κατά τη στιγμή πρόσδεσης του πλοίου στην προβλήτα.

- Ως τέλος φόρτωσης λαμβάνεται ο χρόνος αποσύνδεσης των αντλιών (18 Απριλίου 09:20 am), όχι ο χρόνος ολοκλήρωσης της φόρτωσης (18 Απριλίου 06:00 am).
- Το πλοίο φτάνει στο λιμάνι εκφόρτωσης στις (05 Μάη 05:00 am) και προσδέεται στις 09:00 am, δηλαδή νωρίτερα από την λήξη 6 ωρών ειδοποίησης (laytime clause). Επειδή όμως, ολόκληρο το laytime έχει χρησιμοποιηθεί κατά την φόρτωση, το πλοίο είναι ήδη σε demurrage, το οποίο ξεκινά από τις 05 Μάη 09:00 am.
- Μέχρι την αποσύνδεση των αντλιών στις 06 Μάη 13:20 pm, το πλοίο είναι “on demurrage”.
- Τέλος, το οφειλόμενο ποσό του demurrage υπολογίζεται από το συμφωνημένο ημερήσιο ποσό του “**demurrage (\$ 21.500)**” σε συνάρτηση με το ποσοστό της κλίμακας “**Worldscale (55)**”, στο οποίο κλείστηκε η ναύλωση .

Demurrage: 06d. 09h. 40m. * 55% of \$ 21.500 per day and pro rata = \$ 78.659,9



Κεφάλαιο 6^ο

6 CASES

6.1 Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την φόρτωση και εκφόρτωση στον καθορισμένο χρόνο (Loading & discharging in the stipulated time)

CASE: **Food Corp. of India v. Carras Shipping Co. Ltd., The Delian Leto (1983)**

A charter party stated that “lightening, if any, at discharging ports to be at owners’ risk and expense, and time used not to count as laytime”. This was for the benefit of charterer. However, that charterer had already used up all his laydays before the shipowner started to lighten the vessel. **Held** : Once laytime had expired, the clause had no further application and the charterers were liable for the whole of the time used in lightening, so the charterer had to pay demurrage.

CASE: **Glencore Grain Ltd. V. Flacker Shipping Ltd., The Happy Day (2001, 2002)**

The “Happy Day” was chartered for a voyage with wheat from Odessa on Black Sea to Cochin in India. She arrived off Cochin at 16.30 hours, September 25th 1998, but could not enter the port as she had missed the tide. She nevertheless gave NOR to discharge and receivers acknowledged the notice as “received”. As it was a berth charter, the notice was invalid. The ship berthed at 13.15 hours, September 26th, but no further NOR was given. Discharge was completed 3 months later. Owners claimed demurrage, whilst charterers claimed dispatch on the grounds that, in the absence of a valid notice of readiness, laytime had never begun. **Held (House of Lords, 2011)** : In absence of valid NOR, laytime never began and charterers were entitled to dispatch. Commencement of loading/discharging operations does not of itself trigger the commencement of laytime. The fact that NOR is “received” or “accepted” is not enough to convert an invalid notice into a valid one. **Held (Court of Appeal, 2002)** : On the facts of the case the charterers were aware of the arrival of the vessel and of its readiness to discharge the vessel without any reservation of their position as to the validity of the notice of readiness which they had earlier received. Lord Justice Potter was of opinion that the doctrine of waiver may be invoked and applied in such a case and the commencement of loading/discharging by the charterer or receiver without rejection of or reservation regarding the notice of readiness can properly be treated as the “something else” which Lord Justice Mustill indicated was required to be added to mere knowledge of readiness on the part of the charterers, in order for a finding of waiver or estoppel to be justified. On the facts of the case, the notice of readiness previously tendered was treated as having been accepted at the time discharge commenced.



CASE: The Laga (1966)

The charter party provided that any time lost through strike not to count for the purpose of laydays. When the vessel was unloading a cargo of coal in a French port the stevedores refused to unload coal as part of secondary strike action in support of striking miners. **Held** : The charterer was not liable.

CASE: Compania Naviera Aeolus S.A. v. Union of India (1964)

A vessel has been chartered under a charter party, which contained a strike clause stating that the time for discharging should not count against the charterers during the continuance of a strike. The vessel began to discharge the cargo, but after the laytime had expired a strike took place, which interrupted further unloading. **Held**: The charterers could not rely on the strike clause because it was not sufficiently of demurrage. Consequently they had to pay demurrage for the whole period after the laydays had expired.

6.2 Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την ετοιμότητα του πλοίου και την έκδοση επιστολής ετοιμότητας (Actual readiness to load & Notice of readiness to load)

CASE: The Delian Spirit (1971)

A vessel reached the commercial area of Tuapse at 01:00 hours on 19 February. Her master gave notice of readiness to load. She was directed to her berth on 24 February and arrived there at 13:20 hours. Free pratique was granted at 16:00 hours. Loading began at 21:50 hours. **Held**: The notice of readiness to load was valid because free pratique could have been obtained at any time without the possibility of delaying the loading.

6.3 Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης (Arrived ship at the loading port)

CASE: The Johanna Oldendorff (1974)

A vessel carrying grain under a port charter anchored at the bar anchorage at Liverpool. The anchorage was 17 miles from the usual berth of discharging, but was the usual place where grain vessels lay whilst awaiting for a berth. **Held**: She was an arrived ship when she reached the anchorage and she was then at the immediate and effective disposition of the charterer.

CASE: The Maratha Envoy (1978)

The ship was lying 25 miles from the mouth of the port at an anchorage outside the legal, fiscal, administrative limits of the port, in an unusual place, where no control exercised by the administration of the port. Shippers, charterers and shipowners in general did not consider it as part of the port. **Held**: The ship was not arrived.



6.4 Δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την αποφυγή αδικαιολόγητων καθυστερήσεων (Reasonable dispatch)

CASE: **Mc Andrew v. Adams (1834)**

Vessel to proceed from Portsmouth to St. Michaels in the Azores and to load fruit and return to London. On the 7th Nov. The vessel took an intermediate voyage and then sailed on the 6th Dec for St. Michaels. Held: The shipowner was liable to the charterer for breach of the implied term to commence the voyage in a reasonable time.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Κεφάλαιο 7^ο

7 ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Στην παρούσα ενότητα θα σας παρουσιαστούν οι ερμηνείες των κυριότερων όρων και συντομογραφιών που αφορούν το laytime. Η παρουσίαση των όρων θα πραγματοποιηθεί με αλφαβητική σειρά.

Berth or berths: Εννοείτε η προβλήτα ή οι προβλήτες εντός του προκαθορισμένου λιμανιού, όπου το βαπόρι πρόκειται να φορτώσει ή να εκφορτώσει.

SA and SB: Safe Anchorage and Safe Berth: Εννοείται το αγκυροβόλιο ή η προβλήτα, όπου το πλοίο κατά τη διάρκεια του συμφωνημένου χρόνου του ναυλοσυμφώνου μπορεί να φτάσει, να παραμείνει και να αναχωρήσει από εκεί. Κατά την απουσία ενός απρόβλεπτου γεγονότος που μπορεί να καθιστά προσωρινά ανασφαλής τα λιμάνια, τις προβλήτες ή τα αγκυροβόλια, γίνεται ο καθορισμός της ασφάλειας μέσω των όρων αυτών.

COP: Custom of the Port: Ανάλογα με το έθιμο του κάθε λιμανιού, το φορτίο θα πρέπει να φορτώνεται ή να εκφορτώνεται αντίστοιχα. Επομένως, δεν θα αναγράφεται συγκεκριμένος ρυθμός φορτοεκφόρτωσης στο ναυλοσύμφωνο και ο πλοιοκτήτης θα ζητήσει ενδεχομένως υψηλότερο ναύλο για να είναι καλυμμένος από πιθανές καθυστερήσεις του πλοίου του.

CRD and CRL: Current Rate Discharge and Current Rate Load

DFD: Demurrage / Free Dispatch: Η συγκεκριμένη συμφωνία δίνει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα είσπραξης "demurrage", αλλά δεν δίνει το δικαίωμα είσπραξης "dispatch" από τον ναυλωτή. Η παρούσα συμφωνία συνηθίζεται στην ναυτιλία κοντινών αποστάσεων όπως για παράδειγμα στα πλοία Ro-Ro.

DHD: Demurrage / Half Dispatch: Ο συγκεκριμένος όρος παρουσιάζεται πολύ συχνά στην ποντοπόρο ναυτιλία και ορίζει ότι το ημερήσιο ποσό της επίσπευσης, όπου υπάρχει, θα είναι το μισό από το ημερήσιο ποσό του συμφωνημένου "demurrage".

EIU: Even If Used: Προσδιορίζει ότι ο χρόνος που δαπανήθηκε για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου σε εξαιρούμενες περιόδους, όπως π.χ. Κυριακή ή αργία, δεν θα μετρά ως laytime, άσχετα αν χρησιμοποιήθηκε.

FHFX: Fridays Holidays Excluded: Οι Παρασκευές και οι αργίες δεν μετρούν στο laytime.

FHINC: Fridays Holidays Included: Οι Παρασκευές και οι αργίες θα συμπεριλαμβάνονται στο laytime.

FIO: Free In and Out: Όλα τα έξοδα της φόρτωσης και της εκφόρτωσης του εμπορεύματος του πλοίου καλύπτονται από το ναυλωτή ή /και το φορτωτή ή / και τον παραλήπτη αντίστοιχα. Ο πλοιοκτήτης δεν επιβαρύνεται με τα έξοδα αυτά.



FIOS: Free In, Out and Stowed: Τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης και στοιβασίας του φορτίου δεν επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Ο συγκεκριμένος όρος χρησιμοποιείται σε φορτία που στοιβάζονται σε σακιά.

FIOST: Free In, Out, Stowed and Trimmed: Με τον όρο αυτό συμφωνείται ότι τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας και διευθέτησης του φορτίου δεν επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Ο όρος αυτός συναντάται σε ναυλοσύμφωνα ταξιδιού κ συγκεκριμένα για χύδην φορτία.

FIOT: Free In, Out and Trimmed: Τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης και διευθέτησης του φορτίου δεν επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

SATPMSHEX: Saturdays Post Meridiem Sundays Holidays Excluded: Τα Σάββατα μετά το μεσημέρι, οι Κυριακές και οι αργίες δεν μετρούν στο laytime.

SHEX: Sundays Holidays Excluded: Οι Κυριακές και οι αργίες δεν μετρούν στο laytime.

SHINC: Sundays Holidays Included: Οι Κυριακές και οι αργίες συμπεριλαμβάνονται στο laytime.

UU: Unless Used: Σε περίπτωση έναρξης του laytime, πραγματοποιούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης κατά την διάρκεια εξαιρούμενων περιόδων, οι πραγματικές ώρες εργασίας θα μετρούν ως laytime.

WIBON: Whether In Berth Or Not ή Berth Or No Berth: Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, αν δεν υπάρχει διαθέσιμη προβλήτα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τότε το πλοίο δικαιούται να δώσει επιστολή ετοιμότητας (NOR) από το συνήθη τόπο αναμονής των πλοίων στο συγκεκριμένο λιμάνι. Το laytime θα ξεκινά να μετρά από εκείνη τη στιγμή σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Ο χρόνος του laytime ή του demurrage θα σταματήσει να μετρά από τη στιγμή που θα υπάρχει κενή προβλήτα φορτοεκφόρτωσης στο λιμάνι, ενώ θα ξαναρχίζει να μετρά από τη στιγμή που το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει στην προβλήτα. Πρέπει να τονιστεί ότι ο όρος έχει εφαρμογή μόνο σε περιπτώσεις μη διαθέσιμης προβλήτας λόγω συμφόρησης του λιμανιού. Εάν η αιτία της αναμονής είναι διαφορετική (π.χ. κακοκαιρία κ.λπ.), ο όρος δεν εφαρμόζεται.

WIFPON: Whether In Free Pratique Or Not ή Vessel Being In Free Pratique Or Not: Ο όρος σημαίνει ότι το πλοίο δεν πρέπει να περιμένει την ολοκλήρωση των διαδικασιών ελευθεροκοινωνίας για να δώσει την επιστολή ετοιμότητας (NOR). Όμως, όποιος χρόνος χαθεί λόγω καθυστέρησης σε αυτή τη διαδικασία, δεν μετρά ως laytime ή demurrage.

WIPON: Whether In Port Or Not ή Port Or No Port: Σύμφωνα με τον όρο αυτό, το πλοίο δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται εντός των ορίων του λιμανιού για να ξεκινήσει να μετρά ο χρόνος του laytime. Για να ξεκινήσει το laytime, αρκεί το πλοίο να έχει φτάσει στο σύνηθες αγκυροβόλιο έξω από το λιμάνι και να έχει δώσει επιστολή ετοιμότητας (NOR). Όπως ο όρος "WIBON", έτσι και ο όρος "WIPON" εφαρμόζεται μόνο σε περιπτώσεις αναμονής λόγω συμφόρησης του λιμανιού.



Κεφάλαιο 8^ο

8 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ: ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΟΥ

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

Εικόνα 9. Notice of Readiness (NOR)



Συμπεράσματα

Είναι θεμελιώδους σημασίας να ελέγχονται πάντα οι όροι του ναυλοσυμφώνου οι οποίοι σχετίζονται με τη διαδικασία/έναρξη των σταλιών (laytime). Αλλά συχνά, υπάρχουν ρήτρες εντός του ναυλοσυμφώνου που προσαρμόζουν/διαφοροποιούν το καθεστώς αυτό. Ως εκ τούτου θα πρέπει να ελέγχεται ολόκληρη η σύμβαση. Όταν για παράδειγμα, υπάρχει αβεβαιότητα ότι το “Notice of Readiness (NOR)” δεν έχει δοθεί σωστά, το πιο πρακτικό βήμα που ο καπετάνιος πρέπει να ακολουθήσει είναι να ξαναστείλει το “Notice of Readiness (NOR)” με την επιφύλαξη ότι το πρώτο δεν στάλθηκε/παραδόθηκε.

Όταν ένα ναυλοσύμφωνο έχει υπογραφθεί και το πλοίο έχει ξεκινήσει το ταξίδι του, οι όροι του ναυλοσυμφώνου ξεκινούν να γίνονται ταυτόχρονα πολύ σημαντικοί αλλά και καθοριστικοί και για τις δύο μεριές (πλοιοκτήτη-ναυλωτή). Το σημαντικότερο θέμα μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή βρίσκεται στον υπολογισμό των σταλιών (laytime). Το “Laytime calculation” απαιτεί εξοικείωση και μεγάλη προσοχή με το **Φύλλο υπολογισμού (Timesheet)** και με την **Κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων (Statement of facts)**. Ο σκοπός του υπολογισμού των σταλιών δεν είναι μόνο για τον υπολογισμό του χρόνου που το πλοίο βρίσκεται στα δικαιοδοσία του ναυλωτή για την φόρτωση ή εκφόρτωση του, αλλά και για τον υπολογισμό τόσο του “**Demurrage**” όσο και του “**Despatch**”, αν υπάρχει χρόνος που έχει χαθεί ή σωθεί. Επίσης ο υπολογισμός σταλιών αποτελεί και ένα αποδεικτικό στοιχείο σε περίπτωση που υπάρξουν διαφωνίες μεταξύ των δύο μερών, η οποία μπορεί να οδηγηθεί σε δικαστήριο για την επίλυσή της.

Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι, η σταλία καθορίζεται ή υπολογίζεται βάση του ρυθμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Και αυτός ο όρος βρίσκεται στα πλαίσια του ναυλοσυμφώνου και παίζει καθοριστικό ρόλο στον υπολογισμό της. Για παράδειγμα, στα “tanker voyage charters”, ο η διάρκεια χρόνου που επιτρέπεται σύμφωνα με το σύστημα του “Worldscale” των εμπορευματικών μεταφορών, αντιστοιχεί σε 72 ώρες για την φόρτωση και για την εκφόρτωση. Σε αυτές τις συνθήκες, το laytime, το demurrage και το despatch είναι σηματικά.

Ο υπολογισμός σταλιών μπορεί να είναι μια από τις πιο δύσκολες, κοπιαστικές και απαιτητικές, όσον αφορά χρονικά, εργασίες σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά ο σωστός και με ακρίβεια υπολογισμός της μπορεί να αποφέρει μεγάλες χρηματικές απολαβές.



Βιβλιογραφικές Πηγές

Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου Η.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλης Αθ., 2006)

William Packard. : “Laytime Calculating” (Fair play Publications, 1979)

John Schofield :“ Laytime and Demurrage”, M.A. fith edition, (2005)

Hugo Tibert : “The Law of Demurrage”

Βιβλιογραφική αναφορά από κείμενο σε ιστοσελίδα στο ίντερνετ:

Law & Sea : CASE “Food Corp. of India v. Carras Shipping Co. Ltd., The Delian Leto (1983)”

Law & Sea: CASE “Glencore Grain Ltd. V. Flacker Shipping Ltd., The Happy Day (2001, 2002)”

Law & Sea: CASE “The Laga (1966)”

Law & Sea: CASE “Compania Naviera Aeolus S.A. v. Union of India (1964)”

Law &Sea: CASE “The Delian Spirit (1971)”

Law & Sea: CASE “The Johanna Oldendorff (1974)”

Law & Sea: CASE “The Maratha Envoy (1978)”

Law & Sea: CASE “Mc Andrew v. Adams (1834)”