



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

"Ανάλυση τύπων ναυλοσυμφώνων για δεξαμενόπλοια"

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

"Analysis of charter parties types for tankers"

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

ΔΟΥΚΑΚΗΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

DR. ΑΛΚΗΣ Ι. ΚΟΡΡΕΣ

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Κορρές Αλκιβιάδης - Ιωάννης

Παπουτσιδάκης Μιχαήλ

Δρόσος Χρήστος

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένος/η Δουκάκης Κομνηνός του Ελευθερίου, με αριθμό μητρώου 8066224 φοιτητής/τρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο/Η δηλών/ούσα

Δουκάκης Κομνηνός



Ημερομηνία

18/11/22

ΤΙΤΛΟΣ

“Ανάλυση τύπων ναυλοσυμφώνων για δεξαμενόπλοια”

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Δουκάκης Κομνηνός

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διϋδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται αρχικά η δια μέσου θεωρητικής σκοπιάς παρουσίαση σημαντικών εννοιών της ναυτιλιακής αγοράς των δεξαμενοπλοίων και εν συνεχεία πραγματοποιείται αναφορά, ανάλυση και σύγκριση όρων των σπουδαιότερων χρησιμοποιούμενων στις ημέρες μας ναυλοσυμφώνων μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων του, κατά ταξίδι. Η εργασία αρχίζει με την παράθεση ιστορικών στοιχείων του πετρελαϊκού εμπορίου, από την πρώτη οργανωμένη εξόρυξη πετρελαίου μέχρι και σήμερα καθώς ο παράγοντας πετρέλαιο έπαιξε σημαντικό ρόλο στη δημιουργία των δεξαμενοπλοίων. Στη συνέχεια τονίζονται τα κύρια χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης ναυλαγοράς, αναλύονται οι παράγοντες που την επηρεάζουν δίδοντας έμφαση στην ηλικία των πλοίων ενώ μελετώνται σε βάθος τα εμπλεκόμενα μέρη που δρουν σε αυτή. Το 3^ο κεφάλαιο εστιάζει στον λόγο δημιουργίας των τυποποιημένων φορμών ναυλοσυμφώνων, πραγματοποιείται αναφορά στα προτερήματα που παρέχουν στις μεταφορές πετρελαίου, γνωστοποιούνται οι συντάκτες τους και παρουσιάζονται τα είδη των ναυλοσυμφώνων που δεσπόζουν στις εν λόγω μεταφορές. Τα ναυλοσύμφωνα δεξαμενοπλοίων κατά ταξίδι και η ανάλυση ορισμένων από τους σημαντικότερους όρους τους, ακολουθούν στο επόμενο κεφάλαιο. Κλείνοντας την εργασία, συγκρίνονται οι όροι τριών από τα πιο διαδεδομένα ναυλοσύμφωνα στην αγορά δεξαμενοπλοίων τα SHELLVOY6, BPVOY4 και ASBATANKVOY ενώ παράλληλα πραγματοποιούνται συμπεράσματα και σχόλια.

Summary

In this dissertation, firstly attempted a presentation of significant concepts through the theoretical approach of shipping freight market and then a report, analysis and finally clauses comparison of most nowadays used charter parties in the voyage charter transported of crude and product oil. Thesis starts with historical elements reference of oil trade from the first organized oil extraction until today, as oil factor played an important role in the beginning of tanker ships production. Following the above analysis, reference is made to the main characteristics of this specific freight market, analyzed factors which affect on her, emphasized on ships age, while studied in depth parties involved in tanker freight market. The third chapter focuses on creation reasons of standard charters, presents their benefits of oil transportation cargo, authors and the kind of dominated charter parties are presented. Voyage charter parties of tankers and analysis some of their most important clauses, are following in the next chapter. In the last part of thesis, there is a comparison of three most famous charter parties in tanker freight market entitled SHELLVOY6, BPVOY4 and ASBATANKVOY, while at the same time followed by general conclusions and comments.

Στη μνήμη της πολυαγαπημένης μου Ελισσάβετ

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1. Διεθνής στόλος κατά τύπο πλοίου 1980-2020.....	14
Εικόνα 2. Αλληλεπίδραση αγορών στην ναυτιλία.....	16
Εικόνα 3. Διάρθρωση στόλου δεξαμενοπλοίων βάση ηλικίας.....	20
Εικόνα 4: Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους).....	20
Εικόνα 5: Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους).....	20
Εικόνα 6: Σύγκριση των εξαιρέσεων των σταλιών και επισταλιών σε διάφορα ναυλοσύμφωνα	56

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	- 5 -
Summary	- 6 -
Κατάλογος Εικόνων	- 8 -
Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή.....	- 11 -
Κεφάλαιο 2 Ναυτιλιακή Αγορά Δεξαμενοπλοίων	- 13 -
2.1 Πετρέλαιο και Δεξαμενόπλοια.....	- 13 -
2.2 Κύρια Χαρακτηριστικά Αγοράς Δεξαμενοπλοίων	- 15 -
2.3 Σημαντικοί Παράγοντες Στην Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων	- 19 -
2.4 Ηλικία Των Πλοίων.....	- 21 -
2.5 Εμπλεκόμενα Πρόσωπα Στην Ναυλαγορά	- 22 -
Κεφάλαιο 3 Τυποποιημένα Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων	- 27 -
3.1 Δημιουργία Και Χρήση.....	- 27 -
3.2 Προτερήματα Τυποποιημένων Ναυλοσυμφώνων.....	- 28 -
3.3 Αιτίες Ανατροπής Προτερημάτων	- 29 -
3.4 Συντάκτες Τυποποιημένων Ναυλοσυμφώνων	- 30 -
3.5 Κατηγορίες Ναυλοσυμφώνων.....	- 32 -
3.5.1 Διάκριση Βάσει Είδους Ναύλωσης.....	- 32 -
3.5.1.1 Ναυλοσύμφωνα Γυμνού Πλοίου.....	- 33 -
3.5.1.2 Ναυλοσύμφωνα Χρονοναύλωσης.....	- 33 -
3.5.1.3 Ναυλοσύμφωνα Ταξιδιού	- 34 -
3.5.2 Διάκριση Βάσει Τύπου Μεταφερόμενων Φορτίων.....	- 35 -
3.5.3 Διάκριση Βάσει Λίστας Εγκεκριμένων Ναυλοσυμφώνων “BIMCO”	- 35 -
3.5.3.1 Συμφωνημένα Ναυλοσύμφωνα (Agreed Charter Parties)	- 35 -
3.5.3.2 Αποδεκτά Ναυλοσύμφωνα (Adopted Charter Parties)	- 36 -
3.5.3.3 Προτεινόμενα Ναυλοσύμφωνα (Recommended Charter Parties).....	- 36 -
3.6 SHELL	- 36 -
3.7 BP (British Petroleum)	- 37 -
Κεφάλαιο 4 Ναυλοσύμφωνα Και Κύριοι Όροι.....	- 39 -
4.1 Δομή Ναυλοσυμφώνων.....	- 39 -
4.2 Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων Για Ταξίδι.....	- 39 -
4.3 Κύριοι Όροι Ναυλοσυμφώνου Δεξαμενοπλοίων Για Ταξίδι.....	- 41 -
Κεφάλαιο 5 Σύγκριση Όρων Επικρατέστερων Ναυλοσυμφώνων	- 55 -

5.1 Σταλίες.....	- 55 -
5.2 Επιστολή Ετοιμότητας – Notice of Readiness	- 59 -
5.3 Περιοχή Φορτοεκφόρτωσης.....	- 61 -
5.4 Αφιγθέν Πλοίο (Arrived Ship)	- 61 -
5.5 Χρόνος Φορτοεκφόρτωσης (Loading/ Discharging Hours), Χρόνος Μετακίνησης Στην Προβλήτα (Shifting) Και Μετακίνησης Μεταξύ Των Προβλητών. (Shifting Between Berths)	- 62 -
5.6 Διαχείριση Θαλάσσιου Έρματος (Ballasting / Deballasting)	- 63 -
5.7 Κράτηση (Detention).....	- 64 -
Συμπεράσματα.....	- 67 -
Βιβλιογραφία.....	- 70 -

Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή

Εξ αρχαιοτάτων χρόνων το υγρό στοιχείο συμμετείχε σε μεγάλο βαθμό στην εξέλιξη των πληθυσμών, καθώς οι λαοί που βρίσκονταν εγκατεστημένοι σε παράκτιες περιοχές άκμαζαν ταχύτερα. Δια μέσου των θαλασσών οι πολιτισμένες κοινωνίες συνδέονταν μεταξύ τους, με τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων να αποτελούν την απόρροια του εκπολιτισμού αυτών. Στην σύγχρονη εποχή, το διεθνές εμπόριο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το θαλάσσιο και εκείνο με τη σειρά του με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές βασίζονται στο γεγονός της ύπαρξης φορτίου προς μεταφορά και διαθέσιμου πλοίου για να την πραγματοποιήσει ενώ η εμπορική διεθνή σύνδεση των κρατών στηρίζει σημαντικά την ναυτιλιακή βιομηχανία. Ουσιαστικά το θαλάσσιο εμπόριο σηματοδοτεί την διακίνηση φορτίων από τον χώρο παραγωγής του στον χώρο κατανάλωσης μέσω της θαλάσσιας οδού. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ορθή διεξαγωγή και διατήρηση της ισχύς του εμπορίου αποτελεί η ύπαρξη κανονισμών και νομοθεσιών που το διέπουν αποτρέποντας τις άναρχες καταστάσεις.

Μέσω των ναυλοσυμφώνων λαμβάνουν σάρκα και οστά οι προφορικές συμφωνίες ναύλωσης στις θαλάσσιες μεταφορές, καταγράφοντας και ορίζοντας τους όρους της σχέσης ανάμεσα στους ναυλωτές και τους εκναυλωτές, ενεργώντας σύμφωνα με αυτά. Στην ουσία το ναυλοσύμφωνο αποτελεί την έγγραφη υπόσχεση του πλοιοκτήτη προς τον ναυλωτή για διάθεση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου του για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.¹ Στην Αγγλική γλώσσα η μετάφραση του όρου “ναυλοσύμφωνο” (charter party) πηγάζει από τη μεσαιωνική λατινική έκφραση “carta partita” η οποία στο παρελθόν αφορούσε ένα εις διπλούν συμπληρωμένο έγγραφο χωριζόμενο με τρόπο οδοντωτό σε δύο φύλλα, ούτως ώστε να δίνεται η δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο να λαμβάνει ένα όμοιο αντίτυπο του πλήρους κειμένου της ναύλωσης.²

Η βαρύτητα των όρων του ναυλοσυμφώνου, αποτελεί καίριας σημασίας καθώς πλέον ο προφορικός λόγος δεν επαρκεί σε περιπτώσεις διαφωνιών ανάμεσα στους αντισυμβαλλόμενους. Σε οποιαδήποτε πιθανή διένεξη οι συμβαλλόμενοι πρέπει να συμβουλευόνται το ναυλοσύμφωνο καθώς περιλαμβάνει ρήτρες που αφορούν και τις δύο

¹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 419

² Παγουλάτος, Μ., (1966) “Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής.”, Εκδόσεις Μαυρίδη, σελ. 44

συμβαλλόμενες πλευρές. Τα δημόσια η διαιτητικά δικαστήρια στη συνέχεια, καλούνται στην αποσαφήνιση των ρητρών και την διατήρηση της αρμονίας τους με στόχο την δίκαιη επίλυση του κάθε ζητήματος. Οι ρήτρες πρέπει να κατανοούνται από τα συμβαλλόμενα πρόσωπα που κατέχουν έννομο συμφέρον προερχόμενο από το ναυλοσύμφωνο.

Κεφάλαιο 2 Ναυτιλιακή Αγορά Δεξαμενοπλοίων

2.1 Πετρέλαιο και Δεξαμενόπλοια

Ένα από τα πλέον σημαντικότερα προϊόντα, το οποίο κατάφερε να επηρεάσει τις μεταφορές, αφορά στο πετρέλαιο και τα υποπροϊόντα του. Οι πρώτες πληροφορίες που έχουμε για την εμπορική εκμετάλλευση του πετρελαίου έρχονται από το μακρινό 1859 και την Πενσυλβάνια της Αμερικής όταν πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά οργανωμένη εξόρυξη πετρελαίου ανοίγοντας έτσι τον δρόμο για τις αρχικές εξαγωγές προς την Ευρώπη. Οι Η.Π.Α. λόγω και της γεωγραφικής θέσης της, διαθέτοντας πλούσια κοιτάσματα αργού πετρελαίου, αποτελούσε από τα πρώτα χρόνια υπολογίσιμη δύναμη στο συγκεκριμένο είδος εμπορίου, ιδρύοντας αντίστοιχες πολυεθνικές εταιρίες, ενώ η Νέα Υόρκη θεωρούνταν επί σειρά ετών ως η βάση για τις ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων. Μεταγενέστερα, η Ολλανδικών συμφερόντων Shell και η Αγγλική BP προχώρησαν σε σημαντικές εξορύξεις πετρελαίου ανά τον κόσμο, μειώνοντας όμως την δράση τους κατά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Τα επόμενα χρόνια, οι αλλαγές στον πολιτικό έλεγχο αρκετών πετρελαιοπηγών, επέφεραν την πραγματοποίηση διύλισης του πετρελαίου στους τελικούς προορισμούς αντί στις πηγές που ίσχυε ως τότε. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία διαφοροποιημένου είδους πλοίου, κατάλληλου για μεταφορές πετρελαίου συσκευασμένου σε βαρέλια. Οι εξαγωγές πετρελαίου και των προϊόντων του με αφετηρία την Αμερική όλο και αυξάνονταν καθιστώντας απαραίτητη την ανάγκη για επένδυση στην ασφάλεια των υγρών φορτίων. Ως συνέπεια αυτού, δημιουργήθηκαν τα πρώτα δεξαμενόπλοια, ανταποκρινόμενα πλήρως στις απαιτήσεις του θαλάσσιου εμπορίου για υγρά φορτία, καθιστώντας τις μεταφορές ασφαλέστερες και αποδοτικότερες. Ιδιαίτερης σημασίας χρήζει η αναφορά στη δραστηριότητα των tankers, η οποία ήταν εμφανώς μειωμένη ως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι μεταφορές ξεκινούσαν από την Αμερική και την Σοβιετική Ένωση, λόγω και των πρώτων εκμεταλλευόμενων κοιτασμάτων που βρίσκονταν στις συγκεκριμένες περιοχές, ενώ τα πρώτα σημάδια βελτίωσης παρουσιάστηκαν από το 1945 και έπειτα από την εμφάνιση πετρελαιοπηγών στην περιοχή της Μέσης Ανατολής συνεισφέροντας στην αύξηση των εξαγωγών.³

³ Γ.Π. Βλάχος, Ε. Ψύχου, (2000), “Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων – Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων”, Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, σελ.. 100 – 102

Κατά την Μεταπολεμική Περίοδο, μεγιστοποιήθηκαν τα μεταφερόμενα φορτία πετρελαίου καθώς διακινούνταν σε δύο μορφές. Η αρχική αφορούσε την μεταφορά αργού πετρελαίου από τις πηγές προς τα διυλιστήρια, ενώ η δεύτερη την μεταφορά από τα διυλιστήρια προς τους τελικούς προορισμούς. Παρακάτω γνωστοποιούνται τα μεγέθη των μεταφερόμενων φορτίων :⁴

- Την δεκαετία 1950 διακινήθηκαν 225 εκατομμύρια τόνων πετρελαίου
- Την δεκαετία 1960 διακινήθηκαν 540 εκατομμύρια τόνων πετρελαίου
- Την δεκαετία 1970 διακινήθηκαν 1440 εκατομμύρια τόνων πετρελαίου

Η ανάπτυξη της αγοράς σηματοδότησε την αρχή ναυπήγησης πλοίων με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα καθώς στα τέλη της δεκαετίας του 1950 υπήρχαν πλοία χωρητικότητας 100,000 dwt συγκριτικά με την περίοδο ολοκλήρωσης του Β Παγκοσμίου Πολέμου όπου τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια δεν ξεπερνούσαν τα 16,000 dwt.

Τα επόμενα έτη 1971 – 1977 σημειώθηκε αύξηση στην ζήτηση πετρελαίου και σε συνδυασμό με την μικρότερη προσφορά μεταφοράς οδήγησε στην εκτίναξη των ναύλων για μεταφορές από την περιοχή του Αραβικού Κόλπου προς τις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης με αποτέλεσμα μία γιγαντοποίηση ύψους 370% στην χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων.⁵

Το 2002 ο Παγκόσμιος αριθμός των tankers ξεκίνησε να αυξάνεται ακόμα περισσότερο λόγω του συνδυασμού νέων παραγγελιών και ανάπτυξης του κλάδου της ναυτιλίας, ενώ έξι χρόνια αργότερα η αγορά κατακύλησε σε απογοητευτικό επίπεδο αποκαλύπτοντας τις κρυστάλλινες βάσεις της Παγκόσμιας οικονομίας. Η ολοκλήρωση του έτους 2010, βρήκε τα δεξαμενόπλοια υγρών φορτίων να έχουν καταγράψει την αρνητικότερη απόδοση από το 2001, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την πτώση του ημερήσιου εσόδου κατά το ήμισυ συγκριτικά με τον ημερήσιο ναύλο της διαδρομής Ασίας – Μέσης Ανατολής τον Νοέμβριο του 2010.⁶

Σε ότι αφορά την κατηγοριοποίηση των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων του, διατηρούν το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου των υγρών χύδην φορτίων, καθώς βάσει της έρευνας από την UNCTAD (United Nations Conference on Trade

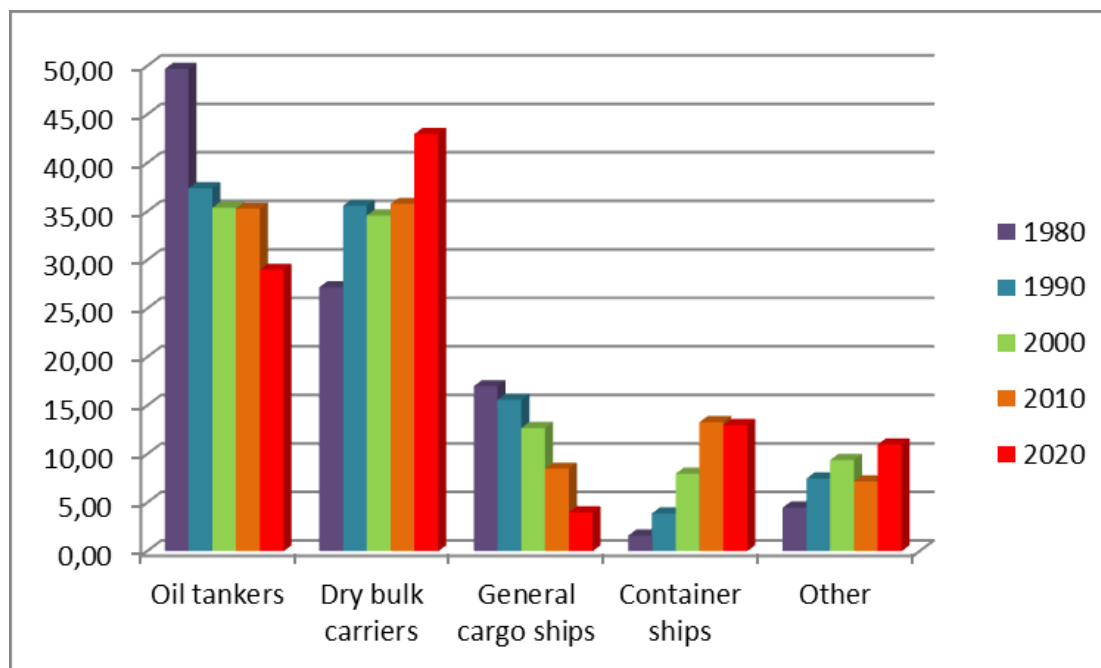
⁴ Patrick M. Alderton, (1995), “*Sea Transport – Operation and Economics*”, Thomas Reed Publications, σελ. 188

⁵ Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2000), “*Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων – Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων*”, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς

⁶ <http://www.theseanation.gr>

and Development) το 29% του διεθνή εμπορικού στόλου απαρτίζεται από δεξαμενόπλοια.⁷ Στην συνέχεια ακολουθεί πίνακας με τον Διεθνή στόλο ανά είδος πλοίου για τις χρονικές περιόδους 1980 – 2020 :

Εικόνα 1. Διεθνή στόλος κατά τύπο πλοίου 1980-2020



Πηγή : UNCTAD, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT

2.2 Κύρια Χαρακτηριστικά Αγοράς Δεξαμενοπλοίων

Η ύπαρξη τεσσάρων διαφορετικών και συνάμα αλληλένδετων αγορών απαρτίζουν τα κύρια συστατικά της δημιουργίας όχι μόνο της ναυλαγοράς των tankers αλλά ολόκληρης της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών σε γενικότερο επίπεδο. Οι συγκεκριμένοι αυτοί τομείς ορίζονται ως :⁸

- Η αγορά των Ναύλων
- Η αγορά της αγοραπωλησίας πλοίων
- Η αγορά ναυπήγησης νεότευκτων πλοίων
- Η αγορά διαλύσεων πλοίων

⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, (2020), United Nations Publication Διαθέσιμο στον ιστότοπο: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf , Προσπελάθηκε 15/11/2021

⁸ Stopford Martin, (2009), *“Maritime Economics”*, 3rd Edition, Routledge

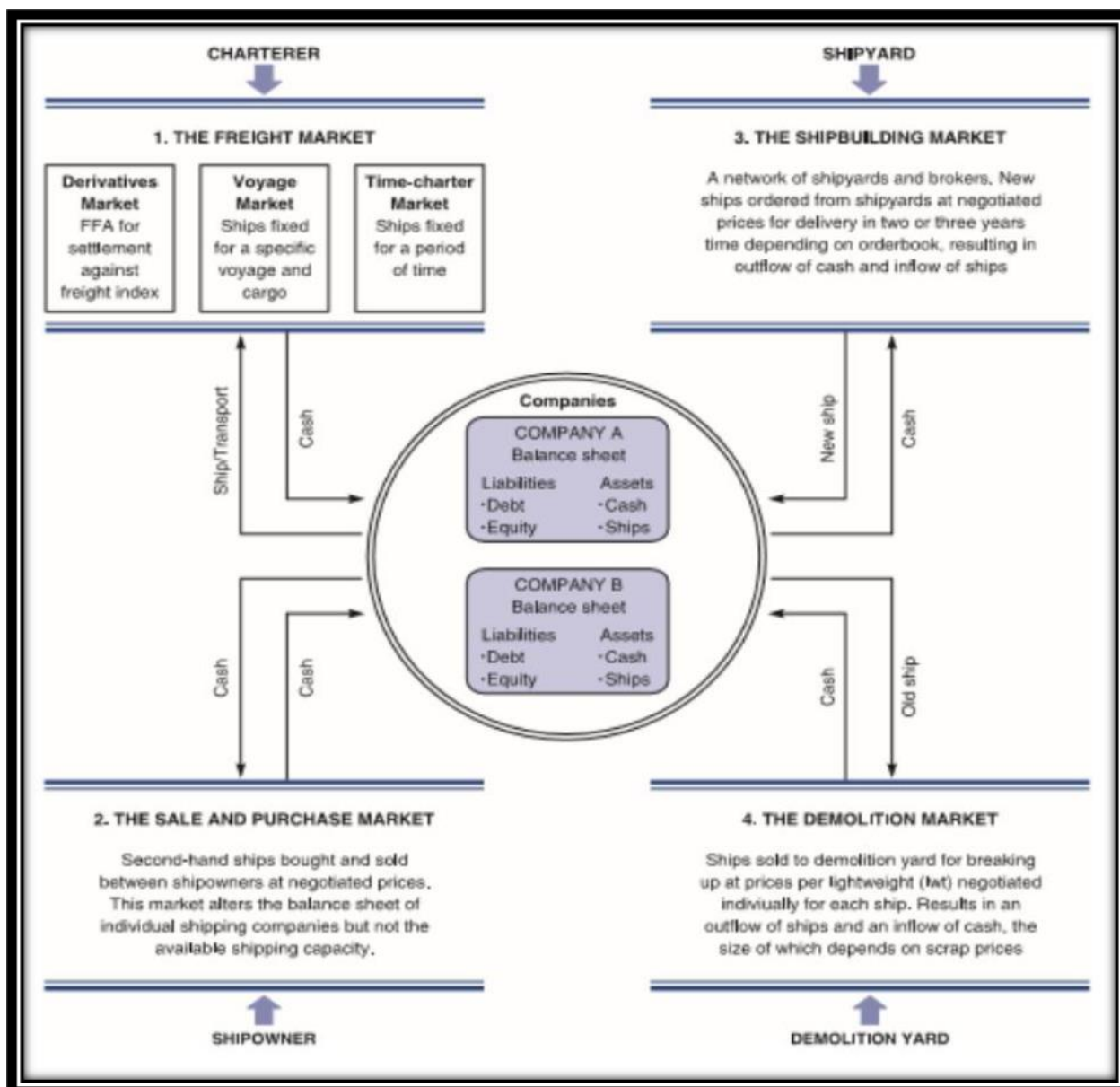
Η ροή της κάθε προαναφερθείσας αγοράς έχει την δυνατότητα επίδρασης στις υπόλοιπες, είτε με θετικό είτε με αρνητικό τρόπο. Μια πιθανή μεγιστοποίηση των τιμών των ναύλων φερειπείν, θα μπορούσε αφενός να οδηγήσει στην άνοδο των οικονομικών αποτελεσμάτων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφετέρου να αυξήσει τις αγοραπωλησίες, συμβάλλοντας σε περαιτέρω άνοδο των τιμών πλοίων όπως και στην αγορά ναυπήγησης νεότευκτων πλοίων.⁹

Το χαρακτηριστικό γνώρισμα της ναυτιλιακής αγοράς δεξαμενοπλοίων, αφορά στην υποχρέωση λειτουργίας της εντός ενός πολύπλευρου διεθνή πλαισίου, συνυφασμένο τόσο από εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς παράγοντες.¹⁰ Χαρακτηριστικά παραδείγματα των συντελεστών που δύναται να επηρεάσουν άμεσα ή έμμεσα την αγορά δεξαμενοπλοίων αφορούν στις εμπόλεμες καταστάσεις, τους αποκλεισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο, τους εμπορικούς αποκλεισμούς, τις οικονομικές κρίσεις, αυξημένη προσφορά χωρητικότητας με αποτέλεσμα την μείωση της τιμής των ναύλων.

⁹ Kavussanos G. Manolis, Amir H. Alizadeh, (2002), “*Efficient pricing of ships in the dry bulk sector of the shipping industry*”, *Maritime Policy and Management*, 29 (3), p.303-330, Προσπελάθηκε 21/11/21

¹⁰ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2002), “*Εισαγωγή στις ναυλώσεις*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Εικόνα 2. Αλληλεπίδραση αγορών στην ναυτιλία



Πηγή: Stopford, (2009), Maritime Economics

Οι ναυλωτές των δεξαμενοπλοίων είναι συνήθως πετρελαϊκές επιχειρήσεις που μέσω ναυλωμένων αλλά και ιδιόκτητων πλοίων επιτυγχάνουν την μεταφορά των φορτίων τους. Αντίθετα οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές, δεν διαθέτουν την αναγκαιότητα μεταφοράς και ο λόγος της ύπαρξης τους οφείλεται στα παρακάτω χαρακτηριστικά :¹¹

- Ύπαρξη αμφιβολίας αναγκαιότητας μεταφορών των επιχειρήσεων

¹¹ Lyridis V. Dimitrios, Zacharioudakis Panayotis, (2012), “Liquid Bulk Shipping”, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, edited by Talley K. Wayne, John Wiley & Sons, Ltd

- Εξαιτίας της γενικής ανισορροπίας ανάμεσα στην παραγωγική δυνατότητα και την δυνατότητα διύλισης των πετρελαϊκών επιχειρήσεων, υπάρχει ανάγκη μεταφοράς πετρελαίου μεταξύ των εταιρειών. Αυτό ικανοποιείται από ανεξάρτητους εφοπλιστές, καθώς καμία μεμονωμένη επιχείρηση δεν επιθυμεί την εξάρτηση από μια αντίστοιχη ανταγωνιστική εταιρεία για αυτού του είδους τις μεταφορές.
- Η ύπαρξη πλοιοκτητών που δρουν ανεξάρτητα, έχουν την δυνατότητα παροχής υπηρεσιών με χαμηλότερο κόστος προς τον πελάτη καθώς διαθέτουν χαμηλά επίπεδα εξειδίκευσης, ενώ δεν υπόκεινται σε νομικούς περιορισμούς όπως για παράδειγμα στην εθνικότητα του πληρώματος.
- Οι πετρελαϊκές επιχειρήσεις έχουν την τάση να κρατούν σε χαμηλά επίπεδα το κόστος κεφαλαίου, συνεπώς προτιμούν να μην δεσμεύουν κεφάλαια, με σκοπό την αγορά νεότευκτων πλοίων.
- Η απουσία γραφειοκρατίας δίνει την δυνατότητα στους ανεξάρτητους εφοπλιστές για γρηγορότερες λήψεις αποφάσεων στον τομέα της αγοράς νέων πλοίων, οι οποίες συχνά ευδοκιμούν σε χρονικές στιγμές όπου οι ναύλοι κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα. Ως αποτέλεσμα αυτού, οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές καταφέρνουν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακος και να μεγιστοποιήσουν τα ποσοστά τους, στον διεθνή στόλο δεξαμενοπλοίων.

Ο κλάδος της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων του διαθέτει μερικά σπουδαία χαρακτηριστικά :

Κινητικότητα : Οι συνολικές επενδύσεις που έχουν δαπανηθεί για την δημιουργία ενός στόλου, δεν έχουν σχεδιαστεί για έναν συγκεκριμένο γεωγραφικό τομέα. Από την στιγμή που τα πλοία έχουν την ικανότητα να μεταφέρονται σε οποιοδήποτε σημείο, δίνεται το πλεονέκτημα ελαχιστοποίησης του κόστους εξόδου από τις κερδοσκοπικές αγορές. Συντελεί επιπλέον στην γεωγραφική εξισορρόπηση της ζήτησης και προσφοράς, ενώ τέλος διατηρεί την αξία της αρχικής επένδυσης.

Ευκολία Εισόδου : Σχετικά με τους οικονομικούς πόρους, οι δυσκολίες είναι σχετικά μικρές για κάποιον που θα εκδηλώσει για πρώτη φορά ενδιαφέρον για συμμετοχή στην αγορά ναύλωσης πετρελαιοφόρων πλοίων, ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο στην αντίστοιχη αγορά των εμπορευματοκιβωτίων. Οι πηγές χρηματοδότησης είναι αρκετές για αγορά νέων δεξαμενοπλοίων, καθώς η λειτουργία των tankers δεν χρήζει περίπλοκες δομές διαχείρισης. Κατά την υπογραφή της σύμβασης δια μέσω πλοιοκτήτη, αυτομάτως γίνεται υπεύθυνος του πλοίου ο πλοίαρχος, αναλαμβάνοντας όλες τις λειτουργίες του. Είναι γεγονός ότι δεν μπορεί

να υπάρξουν σπουδαίες οικονομίες κλίμακος στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, τουλάχιστον όχι ως προς το σύνολο των πλοίων σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, δεν ισχύει όμως το ίδιο με το μέγεθος τους.

Έλλειψη Συγκέντρωσης : Η ύπαρξη πλήθους εφοπλιστών εκ των οποίων ορισμένοι έχουν εισαχθεί στην αγορά με στόλο μόλις ενός πλοίου, καθιστά απίθανη την χειραγώγηση των ναύλων και απομονώνει τις προοπτικές για συγκέντρωση της αγοράς.

Ομοιογένεια : Παρά τα διάφορα είδη πετρελαίου, η τεχνολογία που φέρουν τα δεξαμενόπλοια είναι ομοιογενής. Ως αποτέλεσμα αυτού, όλα τα πλοία γίνονται τέλεια εναλλάξιμα και καθιστά τις βλέψεις για υψηλότερες τιμές ναύλων αδύνατες.

Βέβαια σε όλους τους κανόνες υπάρχουν εξαιρέσεις και στην συγκεκριμένη περίπτωση της ομοιογένειας, η τεχνολογία χρειάζεται να αλλάξει σε περιπτώσεις πλοίων που πρέπει να προσεγγίσουν ρηχούς λιμένες ή ακόμη και για μεταφορές καθαρών προϊόντων πετρελαίου.

Η αγορά έχει καταφέρει να κρατήσει αναλλοίωτη την ανταγωνιστική φύση της, όμως η σύσταση της ιδιοκτησίας έχει δεχθεί σημαντικές αλλαγές. Χαρακτηριστικά, αρκετές κερδοφόρες επιχειρήσεις στον χώρο του εμπορίου πετρελαίου, χρειάστηκε να μετατοπίσουν την πολιτική τους από άμεσου ελέγχου των μεταφορικών αναγκών τους, σε εύρεση ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων κατά ταξίδι στην spot αγορά.¹²

2.3 Σημαντικοί Παράγοντες Στην Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων

Η δομή της παγκόσμιας ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται τα δεξαμενόπλοια, της επιτρέπει την λειτουργία εντός ενός περίπλοκου διεθνή πλαισίου επηρεασμένο συχνά από ενδογενείς και εξωγενείς συντελεστές.¹³

Οι εξωγενείς παράγοντες είναι ικανοί να επηρεάσουν την αγορά σε μικρό χρονικό διάστημα από την στιγμή που θα συμβεί ένα γεγονός, όπως για παράδειγμα η ανακοίνωση ενός στρατιωτικού πολέμου, η επιβολή εμπορικών αποκλεισμών ή διεθνών περιορισμών, μία τεχνολογική ανακάλυψη, μία χρηματοοικονομική κρίση καθώς και αναταράξεις στον χώρο του διεθνούς εμπορίου.

¹² Lyridis V. Dimitrios, Zacharioudakis Panayotis, (2012), “*Liquid Bulk Shipping*”, in *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, edited by Talley K. Wayne, John Wiley & Sons, Ltd

¹³ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2002), “*Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Παραδείγματα εξωγενών συντελεστών που είχαν αντίκτυπο στην ναυτιλιακή αγορά μπορούν να χαρακτηριστούν :

Ο φραγμός του καναλιού του Σουέζ. Το συγκεκριμένο γεγονός κατάφερε να εκτοξεύσει αρχικά τις τιμές των ναύλων, στην συνέχεια όμως λόγω άστοχων προβλέψεων σχετικά με την διάρκεια των υψηλών τιμών ναύλων, επέφερε την λήψη εσφαλμένων στρατηγικών αγοράς – ναύλωσης πλοίων με αποτέλεσμα την πτώση της αγοράς.¹⁴

Οι συνέπειες της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής ανατάραξης του 2008 ήταν καταστρεπτικές για τις μεταφορές από θαλάσσης, ρίχνοντας κατακόρυφα την ζήτηση της σε διεθνές επίπεδο.

Η ναυλαγορά επιπλέον δέχεται αρκετές φορές επιδράσεις και από ενδογενείς συντελεστές οι οποίοι σχετίζονται με την ζήτηση και προσφορά, με περιόδους αυξημένης προσφερόμενης διαθεσιμότητας για μεταφορά φορτίων και σε συνδυασμό με την πτώση της αξίας των ναύλων, δημιουργούν εμπόδια στην αγορά τα οποία πρέπει να ξεπερνάει ώστε να θεωρείται βιώσιμη.

Παραδείγματα ενδογενών συντελεστών έχουν χαρακτηριστεί :

Ο παράγοντας χρόνος, οι γεωγραφικές εκτάσεις, οι κλιματολογικές περιστάσεις, ακόμη και η ένταξη νέων κρατών στο διεθνές εμπόριο είναι ικανοί να επηρεάσουν την ζήτηση για χωρητικότητα. Το χρονικό διάστημα 2003 με 2008 η είσοδος της Κίνας και της Ινδίας στο εμπόριο, επέφερε αύξηση στην ζήτηση μεταφοράς φορτίων.

Αντίστοιχα η προσφορά μεταφορικής ικανότητας συγκροτεί την κυριότερη αιτία συνδυασμού των μεταφορικών υπηρεσιών στην κλίμακα ζήτησης. Σημαντικοί παράμετροι οπού μπορούν να ελεγχθούν από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη και δύναται να επηρεάσουν ανοδικά την προσφορά χωρητικότητας, είναι η ταχύτητα των πλοίων, η ελαχιστοποίηση των χρόνων φορτοεκφορτώσεων, η επιλογή παροπλισμού με στόχο την καλύτερευση του επιπέδου αγοράς.

Παράλληλα, ατυχήματα πλοίων, κρατήσεις τους σε εμπορικά λιμάνια, απαγορεύσεις λόγω αναξιοπλοΐας, μεγάλα χρονικά διαστήματα για συντηρήσεις τους, καθυστερήσεις λόγω καιρικών συνθηκών, καθώς και διάφορες νομικές αιτίες, συντελούν στην μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας.

¹⁴ Sanchez, J.R. (2007), “Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006”, No.27, CEPAL, pp.1-8

2.4 Ηλικία Των Πλοίων

Ένας αρκετά σημαντικός παράγοντας, ικανός να επιφέρει αυξομειώσεις στους ναύλους αφορά στην διάρκεια ζωής των πλοίων. Παρακάτω ακολουθεί η διαμόρφωση του στόλου δεξαμενοπλοίων βάσει της ηλικίας δημιουργίας τους για το έτος 2021.

Εικόνα 3: Διάρθρωση στόλου δεξαμενοπλοίων βάση ηλικίας

Vessel type, country grouping by flag of registration and indicator	Years					Average age	
	0-4	5-9	10-14	15-19	More than 20	2021	2020
World							
Oil tankers Percentage of total ships	14	17	21	13	35	19.5	19
Percentage of dead-weight tonnage	25	21	28	19	8.	10.9	10.4
Average vessel size (dead-weight tonnage)	96 122	65 148	72 208	80 802	12 346	NA	NA

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2020), Review of Maritime Transport

Ακολουθούν οι παραδόσεις νεότευκτων δεξαμενοπλοίων σε χιλιάδες κόρους, ανά χώρα για το έτος 2020.

Εικόνα 4: Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους)

Vessel type	China	Republic of Korea	Japan	Philippines	Rest of the world	Total	Percentage
Oil tankers	2 702	7 071	1 901	1	478	12 152	21

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2020), Review of Maritime Transport

Αντίστοιχα οι διαλύσεις των δεξαμενοπλοίων το 2020 είχε ως εξής:

Εικόνα 5: Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ανά χώρα (σε χιλιάδες κόρους)

Vessel type	Bangladesh	India	Pakistan	Turkey	China	Rest of the world	World total	Percentage
Oil tankers	616	410	617	159	10	226	2 038	11.7

Πηγή: Επεξεργασία από UNCTAD, (2020), Review of Maritime Transport

Βάσει των παραπάνω πινάκων μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο υπάρχον στόλος είναι γερασμένος, λιγότερο αποδοτικός και με υψηλά επίπεδα εκπομπών. Στις αρχές του 2021, περίπου το 30% της ικανότητας μεταφοράς του παγκόσμιου στόλου βρίσκονταν σε πλοία

ηλικίας 5 – 9 ετών. Τα κατασκευασμένα πλοία του 2017, αντιπροσωπεύουν την υψηλότερη αναλογία χωρητικότητας, ενώ αντίθετα για τα νεότερα πλοία, η αναλογία ηλικίας – χωρητικότητας βρίσκεται σε πτωτική πορεία και για τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία 10 – 14 ετών βρίσκονται σε μια σταθερή ανοδική τροχιά.

Το 2020, οι παραγγελίες για ναυπήγηση νέων πλοίων παρουσίασαν μείωση 12%, λόγω της έλλειψης εργατικού δυναμικού που προήλθε από τις επιπτώσεις του covid-19 και των lockdown κατά την διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του έτους, στο οποίο διεκόπη η παραγωγική δραστηριότητα στη θαλάσσια βιομηχανία. Επιπλέον σημαντικό ρόλο στην μείωση των παραγγελιών έπαιξε ο συνδυασμός του περιορισμού χρηματοδοτήσεων με την αβεβαιότητα σε ότι αφορά την επιλογή μελλοντικών πηγών ενέργειας. Στις αρχές του 2021 τα επίπεδα παραγγελιών νέων δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετρελαίου κυμαίνονταν σε αυτά του 2001 και 2003.

Παρά τις αντίξοες και πρωτόγνωρες συνθήκες της πανδημίας η χωρητικότητα (tonnage) των πλοίων που πουλήθηκαν για ανακύκλωση αυξήθηκε κατά 44% το 2020 αγγίζοντας τα 17,400,564 GT. Ωστόσο τα επίπεδα ανακύκλωσης παραμένουν χαμηλότερα συγκριτικά με την περίοδο 2014 – 2017. Μολονότι τις υψηλές τιμές των παλαιών μετάλλων που προσφέρουν τα διαλυτήρια, οι πλοιοκτήτες θεωρούν πως υπάρχουν ακόμη περιθώρια κέρδους διατηρώντας στην αγορά παλαιά πλοία. Το 2020, σχεδόν το ήμισυ της ανακύκλωσης αφορούσε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, αντανακλώντας στην μείωση των ναύλων και εν συνεχεία στην πώληση για scrap. Περίπου τα δύο τρίτα της χωρητικότητας που πωλήθηκε για ανακύκλωση το 2020, ήταν στο Μπαγκλαντές και την Ινδία, ενώ με την Τουρκία και το Πακιστάν αποτελούν τις τέσσερις κορυφαίες χώρες στο κομμάτι των διαλύσεων.¹⁵

2.5 Εμπλεκόμενα Πρόσωπα Στην Ναυλαγορά

Το παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο αποτελείται από επαγγελματίες εμπλεκομένους που μέσω των ενεργειών τους επιχειρούν να διατηρήσουν ασφαλείς τις θαλάσσιες μεταφορές φορτίων από προορισμό σε προορισμό. Οι κυριότεροι επαγγελματίες που θα αναλυθούν παρακάτω αφορούν στους :

- Πλοιοκτήτες – Εφοπλιστές (ship owners)

¹⁵ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, (2021), United Nations Publication, Διαθέσιμο στον ιστότοπο: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf , Προσπελάθηκε 19/12/21

- Ναυλωτές (charterers)
- Φορτωτές (shippers,)
- Διαχειριστές (ship's operators)
- Ναυλομεσίτες (chartering shipbrokers)
- Ναυτιλιακούς πράκτορες (Shipping agents)

Ως **πλοιοκτήτης** ορίζεται ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου, που αναλαμβάνει ο ίδιος την διαχείριση του, με κύριο σκοπό την αποκομιδή κέρδους, πραγματοποιώντας ναυτιλιακές ενέργειες. Ουσιαστικά ο πλοιοκτήτης διαθέτει τον τίτλο κυριότητας και εκμεταλλεύσεως του πλοίου του, ενώ κατά την πιθανότητα στην οποία η ύπαρξη άνω του ενός ιδιοκτήτη (συνιδιοκτήτη) και συνεκμετάλλευση του πλοίου, νομικά ονομάζεται συνιδιοκτησία.¹⁶

Με τον όρο **εφοπλιστής**, ορίζονται τα πρόσωπα τα οποία καρπώνονται οικονομικά ένα πλοίο χωρίς να φέρονται ως οι ιδιοκτήτες αυτού. Η οικονομική διαχείριση του πλοίου λαμβάνει χώρα βάσει εμπράγματης εντολής με τον ιδιοκτήτη του πλοίου (επικαρπία), ή βάσει ενοχικής εντολής (μίσθωση). Δημιουργείται έγγραφη δήλωση, εισάγεται στο αντίστοιχο νηολόγιο και στην συνέχεια αναφέρεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Η μη ύπαρξη της συγκεκριμένης δήλωσης σηματοδοτεί την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του. Οι εφοπλιστές ουσιαστικά, είναι υπεύθυνοι για την ναυτιλιακή διαχείριση του πλοίου και εγγράφονται στα νηολόγια ενώ σε αντίθεση με τους πλοιοκτήτες παρότι δεν διαθέτουν την κυριότητα, δύναται να εκμεταλλεύονται το πλοίο, έχοντας σαν κύριο σκοπό το κέρδος.¹⁷

Ο όρος **εκναυλωτής** χαρακτηρίζει τον συμβαλλόμενο που διαχειρίζεται ένα ή περισσότερα πλοία εκφράζοντας τα συμφέροντα του σε μια ναύλωση.¹⁸ Συνεπώς εκναυλωτής σε μια συμφωνία ναύλωσης δύναται να θεωρηθεί :¹⁹

- Είτε ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου (Πλοιοκτήτης)
- Είτε ο εφοπλιστής, που αφορά στο πρόσωπο το οποίο απασχολεί εμπορικά το πλοίο χωρίς να είναι ιδιοκτήτης του ο ίδιος, ενώ στο ναυλοσύμφωνο εμφανίζεται ως ο νόμιμος εκπρόσωπος συμφερόντων του σκάφους.

¹⁶ Sullivan E.F.LC.S., (1988), “*The Marine Encyclopaedic Dictionary*”, Second Edition, LLP

¹⁷ Sullivan E.F.LC.S., (1988), “*The Marine Encyclopaedic Dictionary*”, Second Edition, LLP

¹⁸ Ρόκας Ι., (2006), “*Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, σελ. 45,75

¹⁹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 3^η έκδοση, σελ. 54, 350-358

Ο **ναυλωτής** αποτελεί ένα εξέχουσας σημασίας πρόσωπο στην ναυλαγορά, καθώς αναλαμβάνει την εμπορική και ορισμένες φορές και την λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Άλλοτε μπορεί να αναλάβει τον ρόλο του φορτωτή σε περιπτώσεις που οι ιδιοκτήτες των φορτίων στα ναυλοσύμφωνα φέρονται ως εκπρόσωποι των συμφερόντων αυτών, ακόμη όμως υπάρχει πιθανότητα και για δύο διαφορετικές πλευρές, όταν φερειπειν ο κάτοχος του εκάστοτε φορτίου καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος των συμφερόντων του φορτίου σε ένα ναυλοσύμφωνο αφορά σε δύο διαφορετικά πρόσωπα.

Ο **φορτωτής** τις περισσότερες φορές αποτελεί τον ιδιοκτήτη των μεταφερόμενων φορτίων, ενώ συχνά αντικαθιστά τον ναυλωτή στο κομμάτι των παραδόσεων φορτίων στον εκναυλωτή όταν αδυνατεί να τις πραγματοποιήσει ο ναυλωτής. Το κυριότερο του μέλημα είναι η μεταφορά της προμήθειας στις κατάλληλες προβλήτες στην σωστή ποσότητα και ποιότητα, την ημέρα και ώρα που έχει συμφωνηθεί. Βάσει των όρων που αναφέρονται στα συμβόλαια πώλησης εμπορευμάτων όπως και των συμβάσεων μεταφοράς ενδέχεται η πλευρά του φορτωτή να είναι αρμόδια για την φόρτωση και μεταφορά των φορτίων, ύστερα από μια αγοροπωλησία στην οποία ο φορτωτής φέρεται ως αγοραστής ή πωλητής. Έχει την ευθύνη για την ασφαλή φόρτωση του φορτίου είτε την πραγματοποιεί ο ίδιος είτε μεταθέτει την συγκεκριμένη διαδικασία σε κάποιον πράκτορα προώθησης.²⁰ Επιπλέον για την μεταφορά των φορτίων είναι απαραίτητη η ακολουθία τους από ορισμένα κατάλληλα έγγραφα καθώς επίσης και η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών σχετικών με τα τελωνεία, υγειονομικές αρχές, λιμένες. Κατά την έναρξη της διαδικασίας φορτώσεως από τον φορτωτή, πρέπει ταυτόχρονα να προβεί στην προετοιμασία ενός εμπορικού φακέλου περιλαμβάνοντας:

- Τιμολόγιο (Invoice)
- Φορτωτική (Bill of lading)
- Πιστοποιητικό ποιότητας (Certificate of Quality)
- Πιστοποιητικό προέλευσης (Certificate of origin)
- Συναλλαγματική αποδοχή αγοραστού (Bill of exchange)
- Ασφαλιστήριο συμβόλαιο φορτίου (Insurance policy)²¹

²⁰ Δελούκας Ν.Α., (1979), “*Ναυτικόν Δίκαιον*”, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2^η έκδοση, σελ. 259-260

²¹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 3^η έκδοση, σελ. 352-353

Ένας **διαχειριστής πλοίου** αναλαμβάνει αφενός την ενοικίαση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και αφετέρου το παραχωρεί σε κάποιον τρίτο έναντι υψηλότερου ναύλου από αυτόν που πληρώνει ο ίδιος στον πλοιοκτήτη. Επομένως επιτυγχάνει με αυτόν τον τρόπο κέρδος μέσω τις διαφοράς της τιμής του ναύλου που έλαβε και κατέβαλε. Η συγκεκριμένη διαδικασία πρέπει να περιλαμβάνεται φυσικά εντός της έγγραφης συμφωνίας ναύλωσης ώστε να εξασφαλίζεται η νομιμότητα. Ο δεύτερος ναυλωτής ονομάζεται υποναυλωτής και έχει συνάψει συμφωνία με τον διαχειριστή πλοίου, ενώ οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του διαχειριστή έναντι του πλοιοκτήτη παραμένουν όπως είχαν συμφωνηθεί αρχικά.

Οι **ναυλομεσίτες** αποτελούν τον ενδιάμεσο κρίκο ανάμεσα στους πλοιοκτήτες που παρέχουν τα πλοία τους προς ναύλωση και των ναυλωτών που είναι διατεθειμένοι να τα ναυλώσουν. Μπορούν να χαρακτηριστούν ως ρυθμιστές των λεπτομερειών σύμβασης της ναύλωσης και λαμβάνουν την αμοιβή τους μέσω προμήθειας η οποία περιλαμβάνεται σαν όρος στα ναυλοσύμφωνα και υπολογίζεται σε ποσοστό επί της τελικής συνολικής αξίας μισθώματος.

Λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι υπηρεσίες του ναυλομεσίτη είναι ιδιαίτερης σημασίας στην ναυτιλιακή αγορά, θεωρείται σκόπιμο παρακάτω να αναφερθούν ορισμένα χαρακτηριστικά του:

1. Βάσει των συμφερόντων που αντιπροσωπεύει, δύναται άλλοτε να ενεργεί προς όφελος του πλοιοκτήτη (shipbroker) αναζητώντας το βέλτιστο φορτίο στην αγορά και άλλοτε για όφελος του ναυλωτή (cargobroker) αναζητώντας το ιδανικότερο πλοίο με σκοπό την αποστολή του φορτίου για τον πελάτη του.
2. Ο ναυλομεσίτης αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει την διαδικασία διαπραγμάτευσης ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή δεδομένου ότι οι συγκεκριμένες δύο πλευρές δεν επιτρέπεται να εισέλθουν σε διαδικασία άμεσης διαπραγμάτευσης.
3. Μετά το πέρας του διαπραγματευτικού μέρους, ο ναυλομεσίτης συντάσσει το ναυλοσύμφωνο με γνώμονα την ορθή γραπτή αποτύπωση όσων συμφωνήθηκαν στην διαπραγμάτευση.
4. Λαμβάνει επιπλέον την εξουσιοδότηση από τον πελάτη του να υπογράψει εκ μέρους του καθώς τον αντιπροσωπεύει.
5. Τέλος διεκπεραιώνει κάθε είδους οικονομικό ζήτημα σε μια ναύλωση. Λόγου χάρη εντός των υποχρεώσεων του είναι η αποστολή των εκάστοτε τιμολογίων από την πλευρά του ναυλωτή και πληρωμή του ναύλου προς την πλευρά του πλοιοκτήτη, η παρακολούθηση της

διαδικασίας καταβολής του ποσού του ναύλου εντός των χρονικών περιθωρίων που έχουν τεθεί.

Ο **ναυτιλιακός πράκτορας** αποτελεί τον κύριο παράγοντα για την ομαλή λειτουργία και εφαρμογή των όρων που αναφέρονται στο συμβόλαιο στην περιοχή των λιμένων φορτοεκφόρτωσης. Ο καθορισμός του ναυτικού πράκτορα αποφασίζεται κατά την διαπραγμάτευση της ναύλωσης, ενώ η ύπαρξη του όρου στο ναυλοσύμφωνο “ the owners are to appoint agents nominated by the charterers” υποδηλώνει την πρόθεση από την πλευρά του ναυλωτή για τον ορισμό συγκεκριμένου πράκτορα και ο πλοιοκτήτης τον ορίζει ως νόμιμο εκπρόσωπο του. Σε ότι αφορά την αμοιβή του ναυτικού πράκτορα, εκείνη διαμορφώνεται σε ποσοστό μέσα σε ένα ορισμένο χρονικό περιθώριο που έχει συμφωνηθεί και αφορά είτε μεμονωμένες ενέργειες που πραγματοποίησε ο πράκτορας είτε στο σύνολο τους.

Ιδιαίτερης σημασίας χρήζει ο διαχωρισμός μεταξύ του πράκτορα του πλοιοκτήτη και τον αντίστοιχο της πλευράς του ναυλωτή. Στην περίπτωση που περιλαμβάνεται στην συμφωνία ναύλωσης η ρήτρα “address clause” τότε ο ναυλωτής δύναται να καθορίσει πράκτορα της αρεσκείας του, στον οποίο υποχρεούται ο πλοίαρχος να απευθύνεται όταν το πλοίο θεωρείται αφιχθέν στο συμφωνημένο λιμάνι. Από την άλλη πλευρά, ο πράκτορας του πλοιοκτήτη πραγματοποιεί τις απαραίτητες ενέργειες ούτως ώστε να προστατέψει τα συμφέροντα του πλοίου και του πλοιοκτήτη.

Τέλος, συχνό φαινόμενο αποτελεί ο διορισμός ενός γενικού εγχώριου πράκτορα και εν συνεχεία η πραγματοποίηση διαδικασίας ορισμού πρακτόρων για τους λιμένες του κράτους που αντιπροσωπεύει, ενώ κατέχει την δικαιοδοσία για την επιλογή υποπρακτόρων σε λιμάνια, λόγω του ότι ένας ναυτικός υποπράκτορας αποτελεί συνδεδεμένο πρόσωπο μέσω σύμβασης με τον πράκτορα.²²

²² Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε, 3^η έκδοση, σελ. 358-362

Κεφάλαιο 3 Τυποποιημένα Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων

3.1 Δημιουργία Και Χρήση

Η επιθυμία για περιορισμό των χρονικών καθυστερήσεων στην διαδικασία της έγγραφης συμφωνίας ναύλωσης, επέφερε στα τέλη του 1900 την δημιουργία και χρησιμοποίηση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties).²³ Οι προσχεδιασμένες αυτές φόρμες, χρησιμοποιούνται ως και τις μέρες μας για μεγάλο αριθμό συμβάσεων, ενώ απαρτίζουν τον σκελετό στον οποίο στηρίζονται τα τελικά ναυλοσύμφωνα καθώς και οι διαπραγματεύσεις. Γίνεται ασφαλώς αντιληπτό πως με στόχο την ανταπόκριση στις ιδιαιτερότητες και πολύπλοκες απαιτήσεις που περιλαμβάνονται σε κάθε ναύλωση, η συμπλήρωση των ναυλοσυμφώνων πραγματοποιείται από τα αρμόδια πρόσωπα με τα στοιχεία αυτών να αναγράφονται στη ναύλωση²⁴. Οι όροι τους ενδέχεται να αναφέρονται ατόφιοι στην μορφή που διατυπώθηκαν προφορικά από τις δύο πλευρές των συμβαλλομένων, είτε δεχόμενοι τροποποιήσεις με την εισαγωγή ή μείωση κάποιων ρητρών, παρουσιάζοντας με αυτόν τον τρόπο μία τμηματική διαφορετική έγγραφη συμφωνία.²⁵

Ο κύριος λόγος χρησιμοποίησης των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, αφορά στην τυποποίηση μεγάλου αριθμού όρων, μέσω των οποίων διέπεται η σύνδεση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, ενώ δεσπόζουν σε κάθε είδους θαλάσσιας μεταφοράς. Συνεπώς δημιουργείται η υποχρέωση προς τους συμβαλλόμενους της συμπλήρωσης ορισμένων στοιχείων του ναυλοσυμφώνου αντί της από αρχής δημιουργίας ενός νέου, διαδικασία που χωρίς αμφιβολία θα ήταν εξαιρετικά χρονοβόρα.²⁶

Τα συγκεκριμένα αυτά προσχεδιασμένα ναυλοσύμφωνα βρίσκονται σε διαρκή ανανέωση με την πάροδο των χρόνων, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις των εναλλασσόμενων συνθηκών στον ναυτιλιακό χώρο, του παγκόσμιου εμπορίου και δικαίου.²⁷

²³ Dockray, M., (1987), “Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 14

²⁴ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “Ναυτικό Δίκαιο”, Τόμος II. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 4

²⁵ Μπεχλιβάνης Α., (2006), Σχετικά με την εφαρμογή του Ν. 2251/1994 για την «προστασία των καταναλωτών» στη σύμβαση ναύλωσης υπό στενή έννοια. Σε: Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου, σελ. 952

²⁶ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 420

²⁷ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “Ναυτικό Δίκαιο”, Τόμος II. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 5

3.2 Προτερήματα Τυποποιημένων Ναυλοσυμφώνων

Στο διεθνές εμπόριο και τις συναλλαγές, τα εμπλεκόμενα πρόσωπα διαμένουν σε διαφορετικά κράτη στα οποία είναι λογικό να μην εφαρμόζονται τα ίδια νομικά συστήματα, χρησιμοποιούνται όμοιες γλώσσες επικοινωνίας ή ίδιες νομικές ορολογίες.²⁸ Με την παρουσία των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, γίνονται κατανοητοί οι όροι σε όλους τους συμβαλλόμενους προστατεύοντας και τις δύο πλευρές από πιθανή επίκληση άγνοιας όρων και ρητρών αποφεύγοντας έτσι την ύπαρξη μιας κακής και ζημιογόνας συμφωνίας.²⁹ Ουσιαστικά, η ομοιογενή διατύπωση του τυποποιημένου ναυλοσυμφώνου, αποσαφηνίζει τις υποχρεώσεις που έχουν οι συναλλασσόμενοι σε βαθμό αποφυγής παρερμηνειών και προστριβών ανάμεσα τους, καθώς ταυτόχρονα καθιστά εύκολη την έκδοση διαιτητικής ή δικαστικής απόφασης.³⁰

Βασικός υποστηρικτής στην διεθνή ομοιογένεια τάσσεται η σύνταξη των περισσότερων πρότυπων ναυλοσυμφώνων στα αγγλικά, η εναρμόνιση τους με το αγγλικό νομικό δίκαιο για την επίλυση ζητημάτων νομικής φύσεως καθώς και γενικότερα η εφαρμογή της Αγγλικής νομικής σκέψης.³¹

Επιπλέον όπως προαναφέρθηκε, ακόμη ένα πλεονέκτημα των προσχεδιασμένων ναυλοσυμφώνων αποτελεί η εξοικονόμηση χρόνου³² και μείωση των εξόδων κατά την διαπραγματευτική διαδικασία, δεδομένου ότι οι κύριοι όροι του εκάστοτε ναυλοσυμφώνου έχουν γνωστοποιηθεί εξ αρχής στα συμβαλλόμενα πρόσωπα.³³ Δεν απαιτείται επομένως η διαπραγμάτευση όλων των λεπτομερειών της ναύλωσης από την στιγμή που οι δύο πλευρές θα συμφωνήσουν στους βασικούς όρους,³⁴ αλλά δύναται να εστιάσουν στα σημαντικότερα

²⁸ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος II. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 5

²⁹ Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 16

³⁰ Παγουλάτος, Μ., (1966) “*Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής.*”, Εκδόσεις Μαυρίδη, σελ. 49

³¹ Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 16

³² Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχας, Ε., (2008), “*Ναυτιλιακό Δίκαιο*”, Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 117

³³ Τζελέπης, Ν., (2004), “*Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης (Ναυλοσύμφωνα – Φορτωτική – Κανόνες Χάγης)*”, Εκδόσεις Ίων, σελ. 25

³⁴ Παγουλάτος, Μ., (1966) “*Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής.*”, Εκδόσεις Μαυρίδη, σελ. 49

μέρη της συμφωνίας, όπως για παράδειγμα η διαμόρφωση της τιμής των ναύλων, των επισταλιών.³⁵ Δεδομένου ακόμη πως στον ναυτιλιακό κλάδο οι διαπραγματεύσεις πολλές φορές πραγματοποιούνται εξ αποστάσεως μέσω ανταλλαγής emails είτε μέσω τηλεομοιοτυπίας (fax)³⁶, το πλεονέκτημα της χρήσης ενός τυποποιημένου ναυλοσυμφώνου, μειώνει κατά πολύ τους ανασταλτικούς συντελεστές στο χρονικό διάστημα της άτυπης προσυμφωνητικής διαδικασίας.³⁷

Παράλληλα, η γενική κοινή χρησιμοποίηση των προσχεδιασμένων φορμών σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες περιλαμβάνουν αρκετά ή πιο λίγα κοινά στοιχεία στη δομή τους, γεννά μια σχετική ομοιογένεια στους όρους που καθορίζουν τις συμβάσεις ναυλώσεως, αντικαθιστώντας σε μεγάλο μέρος το γραπτό δίκαιο το οποίο συνήθως δεν αναγράφεται.³⁸ Στις χώρες όπου το γραπτό δίκαιο απουσιάζει, τα ναυλοσύμφωνα συμπληρώνονται βάσει ναυτιλιακών συνηθειών και εθίμων που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι σήμερα.³⁹ Άλλωστε, η έννοια των ναυλοσυμφώνων και η σαφήνεια της, έχουν δοκιμαστεί αρκετά έτη πριν μέσα στις δικαστικές αίθουσες με τις αποφάσεις να αποτελούν δικαστικό προηγούμενο.

Σε αυτό το σημείο τονίζεται ότι η πλειονότητα των προσχεδιασμένων ναυλοσυμφώνων έχει δημιουργηθεί από διεθνείς φορείς οι οποίοι εκπροσωπούν τις εμπλεκόμενες επαγγελματικές ομάδες που περιέχουν τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες. Συνεπώς, αυτού του είδους ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν έναν ισότιμο και δίκαιο διαμοιρασμό των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων στις συμβαλλόμενες πλευρές.⁴⁰

3.3 Αιτίες Ανατροπής Προτερημάτων

Στον αντίποδα των πλεονεκτημάτων, έχει αποδειχθεί ότι τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα χρησιμοποιούνται ως μια αρχική βάση πάνω στην οποία στηρίζονται οι τελικές συμβάσεις που πρόκειται να υπογραφούν από τους συμβαλλόμενους. Το γεγονός αυτό έχει σαν συνέπεια

³⁵ Wilson, J, (2008), " *Carriage of Goods by Sea*", 6th Edition, Pearson Longman, pp 3-4

³⁶ Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχας, Ε., (2008), "Ναυτιλιακό Δίκαιο", Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 119

³⁷ Τζελέπης, Ν., (2004), " *Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης (Ναυλοσύμφωνα – Φορτωτική – Κανόνες Χάγης)*", Εκδόσεις Ίων, σελ. 25

³⁸ Σιαμπάνης, Δ., (1979), " *Παροχή και ευθύνη του χρονοεκναλωτή*", Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 186

³⁹ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), " *Ναυτικό Δίκαιο*", Τόμος II. ΣΤ', Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 5

⁴⁰ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), " *Ναυλώσεις*", 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 421

την εξάλειψη μεγάλου μέρους των προαναφερθεισών προτερημάτων, λόγω της εμφάνισης νέων ρητρών και αφαίρεσης των υπαρχόντων. Έχοντας σαν στόχο επομένως, την απορρόφηση των ιδιαίτερων απαιτήσεων για κάθε ναύλωση, οι εμπλεκόμενοι προχωρούν συχνά σε αναπροσαρμογές του περιεχομένου της προσχεδιασμένης φόρμας.⁴¹

Οι συγκεκριμένες αυτές κινήσεις όμως, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και κρίνεται αναγκαία η πραγματοποίηση κατάλληλων ενεργειών με σκοπό την συμφωνία της αρχικής τυποποιημένης λίστας με τις νέες προστιθέμενες ρήτρες. Αρκετές είναι οι φορές ελέω αμέλειας που δεν πραγματοποιούνται οι παραπάνω ενέργειες με αποτέλεσμα το ναυλοσύμφωνο να στερείται της ευκρίνειας του και τελικώς να μετατρέπεται σε έρμαιο δικαστικών αντιπαραθέσεων.⁴²

Είναι αλήθεια ότι με την εισαγωγή νέων η την παραγκώνιση υπαρχόντων όρων, ο εκναυλωτής δύναται να εξαναγκάζει τον ναυλωτή άλλοτε σε μικρότερο και άλλοτε σε μεγαλύτερο βαθμό, μετακυλώντας του κάθε πιθανή απειλή και βάρος, που με γνώμονα το ενδοτικό δίκαιο ή τις δικαιολογημένες προσδοκίες ενός μέσου συναλλασσόμενου θα έπρεπε να φέρει ο ίδιος. Σε μια συμφωνία ναύλωσης βέβαια δεν θεωρείται αδύναμη η πλευρά του ναυλωτή. Στην πραγματικότητα ο ναυλωτής παίζει σημαντικό ρόλο στη ναυτιλιακή αγορά καθώς με τις επαγγελματικές του ενέργειες, βρίσκεται σε κυρίαρχη θέση να προσαρμόσει το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου στις ανάγκες και επιθυμίες του.⁴³

Κατ' αυτόν τον τρόπο, η οριστική όψη του ναυλοσυμφώνου λαμβάνεται από την ισχυρότερη διαπραγματευτικά πλευρά το δεδομένο χρονικά διάστημα στην συγκεκριμένη αγορά που υπογράφεται το ναυλοσύμφωνο.⁴⁴

3.4 Συντάκτες Τυποποιημένων Ναυλοσυμφώνων

Δημιουργοί των ναυλοσυμφώνων συχνά αποτελούν μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί περιλαμβάνοντας στο δυναμικό τους σχετικούς στον χώρο της ναυτιλίας επαγγελματίες, όπως είναι οι ασφαλιστές, ναυλωτές, ακόμη και πλοιοκτήτες.⁴⁵ Χαρακτηριστικό παράδειγμα η

⁴¹ Wilson, J, (2008),” *Carriage of Goods by Sea*”, 6th Edition, Pearson Longman, pp 4

⁴² Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 421

⁴³ Μπεχλιβάνης Α.,(2006), Σχετικά με την εφαρμογή του Ν. 2251/1994 για την «προστασία των καταναλωτών» στη σύμβαση ναύλωσης υπό στενή έννοια. Σε: Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου, σελ. 952

⁴⁴ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 3-4

⁴⁵ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 4

Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (FONASBA: Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents).⁴⁶ Συμμετοχή επίσης στην σχεδίαση και σύνταξη των ναυλοσυμφώνων έχουν κρατικές ενώσεις όπως το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο (UK Chamber of Shipping) το οποίο έχει απορροφηθεί από το Γενικό Συμβούλιο Βρετανικής Ναυτιλίας (General Council of British Shipping) και το Ιαπωνικό Ναυτιλιακό Χρηματιστήριο (Japanese Shipping Exchange).

Οι σημαντικότεροι όμως φορείς, αρμόδιοι για τον σχεδιασμό καινούργιων ναυλοσυμφώνων και αναθεώρησης των παλαιότερων, αφορούν στο Διεθνές Συμβούλιο Ναυτιλίας των Χωρών της Βαλτικής (BIMCO: Baltic & International Maritime Council) και την Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων των Η.Π.Α. (ASBA: Association of Shipbrokers and Agents).⁴⁷ Ο παγκόσμιος οργανισμός BIMCO, ιδρύθηκε το 1905 και έχει σαν βάση του την πόλη της Κοπεγχάγης, ενώ τα πρώτα χρόνια δρούσε σαν ένωση η οποία αντιπροσώπευε τους πλοιοκτήτες και τα συμφέροντα τους.⁴⁸ Αργότερα, μετουσιώθηκε σε οργανισμό απαρτιζόμενο από ναυλομεσιτές και ναυλωτές προερχόμενοι από κάθε χώρα. Ένας ακόμη ισχυρός συντάκτης τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, ονομάζεται ASBA, εδρεύει στην Νέα Υόρκη και αφορά σε αμερικανική σύμπραξη αντιπροσωπεύοντας τα συμφέροντα ναυλομεσιτών και ναυτιλιακών πρακτόρων.⁴⁹

Επιπλέον, σημαντικές ναυτιλιακές εταιρίες κατέχοντας μονοπωλιακό χαρακτήρα σε συγκεκριμένους ναυτιλιακούς τομείς, χρησιμοποιούν για ίδια χρήση νέα είδη ναυλοσυμφώνων που έχουν δημιουργήσει μονομερώς (“private” standard forms or “house” charter parties)⁵⁰, επιτυγχάνοντας την επιβολή των όρων τους προς την πλευρά του ναυλωτή, ο οποίος μη έχοντας άλλη επιλογή σε περίπτωση ανάγκης τους αποδέχεται με σκοπό την μεταφορά των φορτίων τους με τις συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρίες.⁵¹

⁴⁶ Girvin, S., (2007), “*Carriage of Goods by Sea.*”, Oxford University Press, pp 436

⁴⁷ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 422

⁴⁸ Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 14

⁴⁹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 422

⁵⁰ Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 15

⁵¹ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 4-5

Η εν λόγω τακτική παρατηρείται ιδιαίτερα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων στην οποία οι ισχυρότερες πετρελαϊκές επιχειρήσεις έχουν κυρίαρχο ρόλο, κάνοντας χρήση δικών τους τυποποιημένων φορμών και επιβάλλοντας αυτές στους αντισυμβαλλόμενους τους. Τέτοιες φόρμες αποτελούν σήμερα το SHELLVOY και το BPVOY, έχοντας την μορφή του “take-it or leave-it” συμβολαίων χαρακτηριζόμενα από ισχυρή αδιαπραγμάτευτη πολιτική.⁵² Είναι γεγονός ότι η χρήση όμοιων ναυλοσυμφώνων σε άλλες ναυτιλιακές αγορές όπως σε αυτή του ξηρού φορτίου είναι περιορισμένες, σε αντίθεση με την αγορά μεταφοράς πετρελαίου και ειδών του.

Τα επιθεωρούμενα από αξιόπιστους οργανισμούς ναυλοσύμφωνα που έχουν αξιολογηθεί και αποδείχθηκε πως δεν ευνοούν κάποια από τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές λαμβάνουν τον όρο «επίσημα» (official).⁵³

3.5 Κατηγορίες Ναυλοσυμφώνων

Η προέλευση και το περιεχόμενο των ναυλοσυμφώνων διαφέρει από ναυλοσύμφωνο σε ναυλοσύμφωνο. Η κατηγοριοποίηση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων πραγματοποιείται βάσει του είδους της ναύλωσης και του μεταφερόμενου φορτίου για το πλοίο που ναυλώθηκε.⁵⁴

3.5.1 Διάκριση Βάσει Είδους Ναύλωσης

Πιο συγκεκριμένα, ο διαχωρισμός των ναυλοσυμφώνων πραγματοποιείται σύμφωνα με τον τύπο της ναύλωσης σε :

- Ναυλοσύμφωνα ταξιδιού (voyage charter parties)
- Χρονοναυλοσύμφωνα (time charter parties)
- Ναυλοσύμφωνα γυμνού πλοίου (bareboat charter parties)
- Ναυλοσύμφωνα συνεχών ταξιδιών (consecutive voyages charter parties)
- Συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς (contracts of affreightment)

⁵² Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 78

⁵³ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 422-423

⁵⁴ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 4

Ο άνωθεν διαχωρισμός πραγματοποιείται βάσει τύπου και κλίμακας εξουσιών που εκχωρούνται στο πλοίο.⁵⁵ Επομένως, σε περιπτώσεις ναύλωσης στις οποίες το σκάφος παραχωρείται χωρίς τον απαραίτητο εξοπλισμό, μη επανδρωμένο ή με ατελή πλήρωμα και εξοπλισμό, τότε η ναύλωση ονομάζεται γυμνού πλοίου.⁵⁶ Αντιθέτως, σε περιπτώσεις που το σκάφος ναυλώνεται με πλήρωμα και επαρκή εξοπλισμό για ορισμένο χρονικό διάστημα ή για ορισμένο ταξίδι, τότε η ναύλωση θεωρείται κατά χρόνο ή κατά ταξίδι ή κατά πλουν.⁵⁷ Ανάμεσα στα τρία αυτά είδη ναυλώσεως είναι πιθανή η ύπαρξη διαφορετικής εκδοχής, λόγω εισαγωγής νέων ρητρών στα ναυλοσύμφωνα, δυσχεραίνοντας έτσι την είσοδο τους στο εκάστοτε είδος ναύλωσης.⁵⁸

3.5.1.1 Ναυλοσύμφωνα Γυμνού Πλοίου

Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται για του συγκεκριμένου τύπου ναύλωσης είναι πολύ λίγα, καθώς συγκριτικά με τις υπόλοιπες μορφές ναύλωσης, η ναύλωση γυμνού πλοίου συνήθως δεν προτιμάται. Με την πάροδο των χρόνων βέβαια, παρατηρείται μια σημαντική προτίμηση χρήσης των ναυλώσεων γυμνών πλοίων ιδιαίτερα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όπως και στις κυβερνητικές εκμισθώσεις.⁵⁹

3.5.1.2 Ναυλοσύμφωνα Χρονοναύλωσης

Οι προφορικές συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων αποτυπώνονται εγγράφως στα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης με ένα συγκεκριμένο εύρος όρων προκαθορισμένου περιεχομένου το οποίο αποτυπώνεται σε έγγραφα υποδείγματα με στόχο την αμερόληπτη ρύθμιση των σχέσεων στη χρονοναύλωση.⁶⁰ Ως συνέπεια αυτού, τα χρονοναυλοσύμφωνα ακολουθούνται από πληθώρα τυποποιημένων εγγράφων σε σχέση με αυτά της γυμνής ναύλωσης και λιγότερο όγκο εντύπων από 'τι των ναυλοσυμφώνων ταξιδιού που

⁵⁵ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 19

⁵⁶ Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 3

⁵⁷ Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 19

⁵⁸ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 80

⁵⁹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 425

⁶⁰ Σιαμπάνης, Δ., (1979), “*Παροχή και ευθύνη του χρονοεκναλωτή*”, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 187

χρησιμοποιούνται στην αγορά.⁶¹ Η εξήγηση αυτού του φαινομένου διακρίνεται εύκολά λόγω της ύπαρξης των αυξημένων ποικίλων φορτίων και των εμπορικών μεταφορών, συγκροτώντας το βασικό γνώρισμα της δημιουργίας ενός ναυλοσυμφώνου ταξιδιού.⁶² Απεναντίας, ο παράγοντας που προσμετράται για την διαμόρφωση των χρονοναυλοσυμφώνων, αφορά στο χρονικό διάστημα της ναύλωσης του πλοίου και όχι στον τύπο του φορτίου.⁶³ Αποτέλεσμα αυτού, η μικρότερη παρουσία πολλών διαφορετικών ναυλοσυμφώνων.

Αναφορικά, τα σπουδαιότερα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης της BIMCO που η αξία και η χρήση τους έχει διατηρηθεί επί σειρά ετών είναι το “Balttime”, το “Linertime” και το “Gentime”. Στον χώρο θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, οι σημαντικότερες επιχειρήσεις έχουν συντάξει δικά τους χρονοναυλοσύμφωνα με τα “BPtime”, το “Shelltime”, το “Mobiltime” και το “Intertanktime” να είναι τα βασικότερα.⁶⁴

3.5.1.3 Ναυλοσύμφωνα Ταξιδιού

Μεταξύ των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων ταξιδιού, δημιουργός των οποίων είναι η BIMCO, δύναται να παρουσιαστούν ονομαστικά όπως για παράδειγμα το “Welcon”, το “Baltcon”, το “Sovcoalvoy”, το “Polcoalvoy”, το “Nuvoy” και το “Scancon”.⁶⁵ Είναι γεγονός ότι αρκετά ναυλοσύμφωνα φέρουν την κατάληξη “voy” στην ονομασία τους η οποία προέρχεται από την αγγλική λέξη “voyage”.⁶⁶

⁶¹ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 77

⁶² Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 426

⁶³ Γεωργακόπουλος, Λ., (2006), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 256

⁶⁴ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 78

⁶⁵ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 426

⁶⁶ Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχας, Ε., (2008), “*Ναυτιλιακό Δίκαιο*”, Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 115

3.5.2 Διάκριση Βάσει Τύπου Μεταφερόμενων Φορτίων

Μία επιπλέον κατηγοριοποίηση στα ναυλοσύμφωνα, πραγματοποιείται σύμφωνα με τον τύπο των μεταφερόμενων φορτίων. Οι περισσότερες σύνηθες κατηγορίες ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται στην αγορά αφορούν στις μεταφορές⁶⁷ :

- Πετρελαίου και ειδών του
- Γαιανθράκων
- Μεταλλευμάτων
- Σιτηρών
- Ξυλίας
- Ρυζιού
- Σκυροδέματος
- Λίθων

3.5.3 Διάκριση Βάσει Λίστας Εγκεκριμένων Ναυλοσυμφώνων “BIMCO”

Βάσει της λίστας εγκεκριμένων ναυλοσυμφώνων (approved charter parties), τα οποία έχει σχεδιάσει ο διεθνής οργανισμός BIMCO, έχοντας συμβάλει τα μέγιστα στην ύπαρξη των ναυλοσυμφώνων σε παγκόσμιο επίπεδο, τα ναυλοσύμφωνα διαχωρίζονται σε τρεις σημαντικές κατηγορίες οι οποίες ακολουθούν⁶⁸ :

3.5.3.1 Συμφωνημένα Ναυλοσύμφωνα (Agreed Charter Parties)

Αφορά ναυλοσύμφωνα για τα οποία υπάρχει συμφωνία μεταξύ της “BIMCO” και του Βρετανικού Ναυτικού Επιμελητηρίου είτε της Κεντρικής Επιτροπής Εφοπλιστών της Γαλλίας, είτε κάποιας ένωσης πλοιοκτητών ή σε μία ή περισσότερες ενώσεις ναυλωτών, όπως είναι για παράδειγμα η Πολωνική Επιτροπή Άνθρακα και η Βρετανική Ομοσπονδία Εμπορίου Ξυλείας.⁶⁹ Τέτοιου είδους ναυλοσύμφωνα χρησιμοποιούνται υποχρεωτικά για την διακίνηση προϊόντων για τα οποία δημιουργήθηκαν, ενώ οι έγγραφοι αναφερόμενοι όροι δεν

⁶⁷ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 425

⁶⁸ Dockray, M., (1987), “Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.” Abingdon, Oxon: Professional Books, pp 14

⁶⁹ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “Shipbroking and Chartering Practice”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 76

επιτρέπεται να μεταβληθούν ή να ακυρωθούν, δίχως την σύμφωνη γνώμη όλων των παραγόντων που συνέβαλλαν στην σύνταξη τους.

3.5.3.2 Αποδεκτά Ναυλοσύμφωνα (Adopted Charter Parties)

Στην περίπτωση που υπάρχει συμφωνία για την έκδοση ενός ναυλοσυμφώνου ανάμεσα σε δύο φορείς, όπως της BIMCO και μίας ένωσης ναυλωτών ενώ παράλληλα υποστηρίζεται από μία άλλη ένωση πλοιοκτητών όπως το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο, τότε η συγκεκριμένη σύμβαση λογίζεται ως αποδεκτή ή υιοθετημένη, από την πλευρά που το υποστηρίζει. Το «υιοθετημένο» ή «αποδεκτό» ναυλοσύμφωνο έχει υποχρεωτική και μη τροποποιήσιμη μορφή για τα μέλη του οργανισμού τα οποία το έχουν αποδεχθεί, με την προϋπόθεση όμως ότι αυτό είναι ήδη συμφωνημένο μεταξύ άλλων δύο ενώσεων.⁷⁰

3.5.3.3 Προτεινόμενα Ναυλοσύμφωνα (Recommended Charter Parties)

Όταν δεν υπάρχει η δυνατότητα διαπραγμάτευσης μιας ναύλωσης ανάμεσα σε έναν πλοιοκτήτη και ενώσεων ναυλωτών, η “BIMCO” έρχεται να δώσει λύση προτείνοντας τα κατάλληλα ναυλοσύμφωνα και εκδίδοντας τα. Επιπλέον, τα προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα παρατηρούνται, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ενώσεις που διαπραγματεύονται τον σχεδιασμό ενός ναυλοσυμφώνου αδυνατούν να δεσμεύσουν τα μέλη τους ως προς την υποχρεωτική χρήση του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου. Αν και η “BIMCO” υποστηρίζει την υποχρέωση χρησιμοποίησης των προτεινόμενων ναυλοσυμφώνων, είναι σκόπιμο να αναφερθεί πως το συγκεκριμένο είδος ναυλοσυμφώνου δεν φέρει δεσμευτικό χαρακτήρα για τα ενδιαφερόμενα μέλη.⁷¹ Τέλος, τα ναυλοσύμφωνα που έχουν επιθεωρηθεί από το Ναυτικό επιμελητήριο και έχουν κριθεί ως αξιόπιστα ονομάζονται “επίσημα” (Official).

3.6 SHELL

Η εταιρία Shell δραστηριοποιείται στον χώρο των καυσίμων, ενώ επεκτάθηκε και στην ναυτιλία περί τα τέλη του 1800. Ο ιδρυτής Marcus Samuel ως ένδειξη σεβασμού και αναγνώρισης προς την αρχική οικογενειακή επιχείρηση που εμπορεύονταν κοχύλια από την

⁷⁰ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 423-424

⁷¹ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 424

ανατολή, κατονόμασε τα πλοία του με ονόματα ειδών κογχυλιών. Η παράδοση αυτή εξακολουθεί να ισχύει έως και τις μέρες μας.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση Shell International Trading & Shipping Company Ltd δημιουργήθηκε το 1953 στο Λονδίνο και αποτελεί βασικό υποστηρικτή των επιχειρήσεων που υπάγονται στην ομπρέλα της Shell σχετικές με το εμπόριο αργού πετρελαίου, διυλισμένων προϊόντων και φυσικού αερίου. Σήμερα διαχειρίζεται έναν ισχυρό στόλο δεξαμενοπλοίων κλάσης A που αφορούν σε κατάλληλα πλοία μεταφοράς μικρών παρτίδων διαφόρων ειδών προϊόντων πετρελαίου και κλάσης D που αφορούν σε μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς πετρελαίου με χωρητικότητα περίπου 110.000 τόνων.

Η Shell Shipping έχει σαν κύριο μέλημα της την ασφαλή ικανοποίηση των συμβολαίων της σε ότι αφορά τις μεταφορές καθιερώνοντας την τυποποιημένη φόρμα SHELLVOY6 σε ναυλώσεις ανά ταξίδι από τα μέσα του 2005. Το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο χρησιμοποιείται από αρκετούς πλοιοκτήτες που δρουν ανεξάρτητα, όντας από τα πλέον εμπειριστατωμένα και πλήρες ναυλοσύμφωνα. Το τροποποιημένο SHELLVOY6 αντικατέστησε το προηγούμενο έντυπο SHELLVOY5, περιλαμβάνοντας έναν περισσότερο σαφή χαρακτήρα στις προσεγγίσεις των όρων του, εστιάζοντας με περισσότερη λεπτομέρεια στο κείμενο και διευκρινίζοντας σε ένα συνοδευτικό επεξηγηματικού τύπου έγγραφο όλες τις αλλαγές. Σκοπός του συνοδευτικού σημειώματος δεν είναι μια απλή αναφορά των προηγούμενων επαναλήψεων των εντύπων SHELLVOY, όσο να ενημερωθούν οι πλοιοκτήτες σχετικά με τις υλικές αλλαγές στις υποχρεώσεις τους και παράλληλα να τονιστούν οι πιθανές κυρώσεις.⁷²

3.7 BP (British Petroleum)

Ο όμιλος BP με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο, αποτελεί έναν ισχυρότατο διεθνή προμηθευτή ενέργειας, παρέχοντας υπηρεσίες μεταφοράς και εξόρυξης πετρελαίου, ενώ διαθέτει γραφεία και ναυπηγεία παγκοσμίως.

Η BP δραστηριοποιείται από το 1909 στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ναυτιλιακής εταιρίας BP Shipping Limited, διακινώντας τα προϊόντα του ομίλου με ιδιότητα όπως και ναυλωμένα πλοία, ενώ θεωρείται από τους ισχυρότερους διεθνώς διαχειριστές δεξαμενοπλοίων. Το 2014, η εταιρία μέτραγε στην ιδιοκτησία της στόλο 77 δεξαμενοπλοίων

⁷² <http://www.shell.com/>

και 115 πλοία χρονοναλωμένα. Επιπλέον διακινεί αργό πετρέλαιο από την Αλάσκα δια μέσου της Alaska Tanker και κατέχει το 40% μετοχών της κινεζικής συμφερόντων εταιρίας μεταφοράς LNG, “ChinaLNGShipping”.

Τέλος για τις ναυλώσεις της κατά ταξίδι, χρησιμοποιεί το ναυλοσύμφωνο BPVOY με το πιο πρόσφατο να εκδίδεται το 2015, προκύπτοντας έπειτα από εκσυγχρονισμό των παλαιότερων και λαμβάνοντας το όνομα BPVOY5 έχοντας αδιαπραγμάτευτη μορφή συμβολαίου. Το BPVOY5 θεωρείται ένα επαρκές και ολοκληρωμένο ναυλοσύμφωνο καθώς περιλαμβάνει ρήτρες που δεν αναφέρονται σε άλλα ναυλοσύμφωνα ενώ χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.⁷³

⁷³ <http://www.bp.com/>

Κεφάλαιο 4 Ναυλοσύμφωνα Και Κύριοι Όροι

4.1 Δομή Ναυλοσυμφώνων

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα το πρώτο μέρος τους συνηθίζεται να είναι αφιερωμένο στο προοίμιο - εισαγωγή (“the preamble”), στο οποίο αναγράφεται το περιεχόμενο της συμφωνίας καθώς και οι συμβαλλόμενοι.⁷⁴ Οι όροι των σύγχρονων ναυλοσυμφώνων πλέον, σχεδιάζονται βάσει του συστήματος “box layout” ενώ η έγγραφη συμφωνία κατηγοριοποιείται σε δύο τμήματα.⁷⁵

Το αρχικό τμήμα (box part), είναι σχεδιασμένο με τετραγωνικού σχήματος πεδία που αποσκοπούν στην συμπλήρωση σημαντικών στοιχείων όπως ονόματα, ημερομηνίες, λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, τιμή συμφωνηθέντος ναύλου, από τους συμβαλλόμενους της εκάστοτε ναύλωσης. Στο δεύτερο μέρος (text part) περιλαμβάνεται πλήθος τυποποιημένων ρητρών, η ύπαρξη των οποίων έχει εξ αρχής προσυμφωνηθεί και επομένως δεν απαιτούνται ιδιαίτερες τροποποιήσεις του περιεχομένου τους. Στα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα προτιμάται ο παραδοσιακός σχεδιασμός (traditional layout), χαρακτηριζόμενος από την μη ύπαρξη του αρχικού τμήματος, συμπεριλαμβανομένου των ιδιαίτερων αρχικών πληροφοριών της ναύλωσης στο κενό πεδίο ανάμεσα στις τυπωμένες ρήτρες.⁷⁶

Αρκετές φορές πάντως τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν και ένα τρίτο σημείο (“rider”), όπου δύναται να συμπληρωθούν χειρόγραφα επιπλέον ειδικοί όροι σύμφωνα με τις ιδιαίτερες ξεχωριστές πληροφορίες της ναύλωσης.⁷⁷

4.2 Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων Για Ταξίδι

Στα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι, δεν ορίζονται από τον νόμο απαιτούμενες ρήτρες προς ενσωμάτωση τους σε αυτά. Ο κάθε όρος που αναφέρεται σε αυτού του είδους τα ναυλοσύμφωνα, ουσιαστικά εκφράζει τις ανάγκες για τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές.

⁷⁴ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 730

⁷⁵ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 135

⁷⁶ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., σελ. 730

⁷⁷ Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press, pp 141

Μολαταύτα, μπορούν να περιλαμβάνονται σημαντικοί απαραίτητοι όροι για κάποια ναυλοσύμφωνα καθώς και όροι δευτερεύουσας σημασίας. Φερειπείν μία πιθανή ρήτρα πάγου είναι ουσιαστική για ένα σκάφος δραστηριοποιούμενο στη Βαλτική θάλασσα από ένα άλλο που μεταφέρει φορτία σε τροπικά μέρη.⁷⁸

Το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού αντιπροσωπεύει το συμβόλαιο για μεταφορά φορτίου μόνο για ένα ταξίδι. Τα κύρια χαρακτηριστικά του έχουν εξεταστεί με κάθε λεπτομέρεια το 1973 από την Βουλή των Λόρδων στην υπόθεση της Johanna Oldendorff. Συγκεκριμένα, ο Λόρδος Diplock όρισε τέσσερα στάδια :

1. Ταξίδι στο λιμάνι φόρτωσης
2. Διαδικασία φόρτωσης
3. Το φορτωμένο ταξίδι
4. Διαδικασία εκφόρτωσης

Το πρώτο και τρίτο στάδιο βρίσκονται στην ευθύνη των πλοιοκτητών ενώ οι υποχρεώσεις των υπόλοιπων αφορούν από κοινού τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, αν και σε αρκετές συμβάσεις την πρώτη ευθύνη κατέχουν οι ναυλωτές. Είναι ιδιαίτερης σημασίας ο ακριβής καθορισμός του χρονικού διαστήματος για την έναρξη και λήξη κάθε σταδίου στη ναύλωση ταξιδιού, καθώς αυτό το στοιχείο δηλώνει ποια πλευρά διαχειρίζεται τους χρόνους.

Τις περισσότερες φορές η πλευρά των πλοιοκτητών μετακυλά την ευθύνη του χρόνου που δαπανήθηκε, σε αυτή των ναυλωτών όταν και αρχίζει η σταλία δηλαδή ο χρόνος που διαθέτει ο ναυλωτής για την φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Στην περίπτωση που υπάρχει αδυναμία του πλοίου για την εκτέλεση του ταξιδιού λόγω καθυστέρησης, τότε είναι πιθανό να χρησιμοποιηθεί η επιτρεπτή «σταλία» του ναυλωτή, είτε να κληθεί να πληρώσει χρηματικό πρόστιμο «επισταλίες» στον πλοιοκτήτη.⁷⁹

Τα ναυλοσύμφωνα ASBAII, ASBATANKVOY, BPVOY3, BPVOY4, SHELLVOY5, SHELLVOY6, EXXONVOY90, EXXONMOBILVOY 2000/2005/2012, αφορούν στα περισσότερο διαδεδομένα ναυλοσύμφωνα σήμερα, με τα επικρατέστερα να αποτελούν τα

⁷⁸ Branch E. Alan, (2012), *“Elements of Shipping”*, 7th Edition, Routledge

⁷⁹ Davies Donald, (2006), *“Commencement of Laytime”*, 4th Edition, Informa Law

ASBATANKVOY (1969), BPVOY4 (1998), BPVOY5 (2015), EXXONMOBILVOY (2005), EXXONMOBILVOY (2012), SHELLVOY5 (1987), SHELLVOY6 (2005).⁸⁰

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY, BPVOY και EXXONMOBILVOY έχουν δημιουργηθεί και χρησιμοποιούνται από πετρελαϊκές επιχειρήσεις, ενώ μπορούν να χαρακτηριστούν ολοκληρωμένα και επαρκή ναυλοσύμφωνα, ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις των επιχειρήσεων σε συνάψεις συμβάσεων ανά ταξίδι, καθώς εξετάζουν τα πιθανά προβλήματα λεπτομερέστερα σε σχέση με τα προγενέστερα όπου πολλές φορές παρουσίαζαν ασάφειες και διενέξεις ελέω ελλείψεων και αστοχιών.

4.3 Κύριοι Όροι Ναυλοσυμφώνου Δεξαμενοπλοίων Για Ταξίδι

Είναι γεγονός ότι το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού για μεταφορά χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει αρκετά κοινά σημεία στους κύριους όρους με αυτό για τη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου. Εκτός των ομοιοτήτων όμως, παρατηρούνται ορισμένες διαφορές σε ότι αφορά τους όρους ναύλωσης καθώς φορτίο με φορτίο διαφέρει φέροντας διαφορετικά χαρακτηριστικά και απαιτώντας συχνά άλλου τύπου διαχείριση. Παρακάτω ακολουθεί εν συντομία μια σειρά από στοιχεία και όρους των ναυλοσυμφώνων που έχουν αντίκτυπο στις σταλίες (laytime) και τις επισταλίες (demurrage).⁸¹

Προοίμιο (Preamble)

Η πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων αρχίζει με μία εισαγωγή (προοίμιο) στην οποία αναφέρονται η τοποθεσία σύναψης της συμφωνίας αλλά και η ακριβής ημερομηνία της. Αναγράφονται επιπλέον τα ονόματα και οι έδρες των συμβαλλομένων. Η ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου αποτελεί την ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαπραγματευτικής διαδικασίας στη ναύλωση.

Περιγραφή του πλοίου (Vessel's Description)

Η αναφορά στα στοιχεία ναυπήγησης του πλοίου, αποτελεί βασικό παράγοντα για την ναύλωση των δεξαμενοπλοίων. Η παρουσίαση των δεξαμενών, των αντλιών που το πλοίο φέρει, των γερανών και την ανυψωτική τους ικανότητα, των θερμαντικών συστημάτων στις δεξαμενές, όπως και στην αναφορά των τελευταίων τριών φορτίων που το πλοίο μετέφερε,

⁸⁰ Wilding Andrew, (2018), "A Guide to Tanker Voyage Charterparties", ASDDEM

⁸¹ Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2011), "Ναυτιλιακή Οικονομία", Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

αποτελούν απαραίτητες πληροφορίες. Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναφερθεί αν περιλαμβάνεται σύστημα COW (Crude Oil Washing system), το οποίο είναι υπεύθυνο για την καθαριότητα των δεξαμενών από τα κατάλοιπα των προηγούμενων φορτίων, πληροφορία που θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν για τους χρόνους αναμονής στους λιμένες φορτοεκφόρτωσης.

Ακόμη θα πρέπει να προσδιορίζεται η ύπαρξη η όχι του συστήματος ασφαλείας insert gas system, βάσει του οποίου αποφεύγονται οι πιθανές αναφλέξεις από τα συγκεντρωμένα αέρια των φορτίων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι αν η πλευρά του ναυλωτή εκφράσει επιθυμία για καθαρισμό των δεξαμενών στα πλαίσια του ελέγχου η δειγματοληψίας, ο χρόνος που θα δαπανηθεί για την διαδικασία καθαρισμού μείον τον χρόνο που δαπανήθηκε λόγω καθυστερήσεων από δυσλειτουργίες του πλοίου, θα πρέπει να μετακυληθεί στην ευθύνη του ναυλωτή και στην περίπτωση που το πλοίο ξεπεράσει το ορισμένο χρονικό περιθώριο των σταλιών τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα διεκδίκησης επισταλιών.

Σπουδαίο συντελεστή αποτελεί επίσης η ταχύτητα του πλοίου. Η πλευρά του ναυλωτή δύναται να αξιοποιήσει στο μέγιστο την ταχύτητα του πλοίου, αρκεί βέβαια να μην υπερβεί το όριο που έχει καθοριστεί από τον πλοιοκτήτη και πάντα με την αντίστοιχη μεγιστοποίηση της τιμής του ναύλου. Στην περίπτωση που λόγω αδυναμίας του πλοίου δεν επιτυγχάνεται η αναμενόμενη συμφωνημένη ταχύτητα, η πλευρά του πλοιοκτήτη καλείται να αποζημιώσει τον ναυλωτή για τις ενδεχόμενες οικονομικές απώλειες που θα υποστεί. Το παραπάνω βέβαια μπορεί να αναιρεθεί αν το πλοίο δεν ανέπτυξε την καθορισμένη ταχύτητα ούτως ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Περιγραφή του φορτίου (Description of Cargo)

Η πλειοψηφία των δεξαμενοπλοίων έχουν την ικανότητα βάσει σχεδιασμού για μεταφορά έως και τριών διαφορετικών φορτίων οριζόμενα εντός του ναυλοσυμφώνου στη συμφωνία ναύλωσης του πλοίου. Με τον παρόν όρο, ο πλοιοκτήτης κατοχυρώνεται έναντι των νόμιμων απαιτήσεων των ναυλωτών σε μια ενδεχόμενη ανάμιξη φορτίων ή μεταφορά μη εύκολα διαχωριζόμενων φορτίων. Επιπλέον με την περιγραφή του φορτίου προσδιορίζεται ο βαθμός παρέκκλισης της ποσότητας φορτίου ο οποίος συχνά ανέρχεται σε 5-10%. Στην περίπτωση συμφωνίας για φόρτωση πλήρους φορτίου τότε το φορτίο θα πρέπει να καλύψει ολόκληρη την χωρητικότητα των δεξαμενών.

Επαναφόρτωση (Reloading)

Μετά το πέρας της συμφωνίας, ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να κάνει δεκτές ορισμένες αλλαγές σε σχέση με το αρχικό ταξίδι, εγκρίνοντας στον ναυλωτή την επαναφόρτωση φορτίου στον ελεύθερο χώρο, προκυπτόμενο από την εκφόρτωση μέρους του προηγούμενου φορτίου στον ίδιο ή διαφορετικό λιμένα εκφόρτωσης που έχει οριστεί από τον ναυλωτή. Βασικοί όροι με στόχο την επαναφόρτωση είναι η συναίνεση από τον πλοίαρχο του πλοίου καθότι караδοκεί ο κίνδυνος ανάμειξης των φορτίων και πως οι λιμένες που θα δηλωθούν βρίσκονται εντός της πορείας του πλοίου. Σε όμοιες περιπτώσεις η τιμή του ναύλου θα πρέπει να είναι προκαθορισμένη ενώ τα έξοδα για κάθε επιπλέον λιμένα επιβαρύνουν τον ναυλωτή.

Καθαρό έρμα (Clean Ballast)

Κατά την άφιξη του στα λιμάνια, το πλοίο πρέπει να έχει καθαρό έρμα, ακόμα και εάν αυτό απαιτεί την παράδοσή του σε ειδικούς διαμορφωμένους χώρους του λιμένα με το ανάλογο χρηματικό κόστος.

Θαλάσσιοι δρόμοι (Routes)

Οι θαλάσσιοι δρόμοι που προβλέπονται στα ναυλοσύμφωνα, πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις συστάσεις του IMO ή του εκάστοτε κράτους νηολόγησης.

Ερωτηματολόγια των ναυλωτών (Questionnaires)

Περιλαμβάνουν μια ευρεία περιγραφή του σκάφους, συμπεριλαμβανομένου των συστημάτων και των πιστοποιητικών που διατηρεί, πληροφορίες του πληρώματος και του πλοιοκτήτη. Με αυτόν τον τρόπο ο ναυλωτής λαμβάνει πλήρη γνώση για το πλοίο και τους διαχειριστές αυτού, ούτως ώστε να μπορούν να αντιμετωπιστούν πιθανά μελλοντικά ζητήματα και διαφωνίες. Στις περιπτώσεις στις οποίες προκύπτουν διαφορές ανάμεσα στο ερωτηματολόγιο και το ναυλοσύμφωνο, υπόψιν λαμβάνεται το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου.

Υπολείμματα φορτίου (Cargo retention) - Ρήτρα κατακράτησης (Retention clause)

Σε αυτή την ρήτρα, ο ναυλωτής δικαιούται να αφαιρέσει από την συνολική αξία του ναύλου ένα ποσό ισάξιο της αξίας του φορτίου μετά την εκφόρτωση. Την λήψη της απόφασης σχετικά με το αν οι δεξαμενές έχουν υπολείμματα και αν αυτά προέρχονται από το τελευταίο φορτίο πρόκειται να πραγματοποιήσει ανεξάρτητος επιθεωρητής ενώ η απόφαση του αποτελεί δεσμευτικού χαρακτήρα και για τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές.

Προσέγγιση στο λιμάνι Sullom Voe

Ο Αγγλικός λιμένας Sullom Voe, χαρακτηρίζεται από αυστηρή πολιτική διάθεσης του έρματος και των αποβλήτων των πλοίων και απαγορεύει κάθε είδους εκκένωσης αποβλήτων που περιέχουν πετρελαιοειδή στοιχεία. Με στόχο την άμεση εκκίνηση των αντλιών, δηλώνονται αναλυτικές προδιαγραφές και βάσει του μεγέθους του πλοίου, αναφέρονται οι ρυθμοί φόρτωσης του φορτίου και παράλληλης εκφόρτωσης του έρματος. Ο ναυλωτής έχει κάθε νόμιμο δικαίωμα να προχωρήσει σε ακύρωση της συμφωνίας και του ναυλοσυμφώνου χωρίς καμία επιβάρυνση αν οι παραπάνω δεσμεύσεις αδυνατούν να καλυφθούν λόγω αδυναμίας του πλοίου.

Αφιξη σε λιμάνια της Νιγηρίας (Nigerian Ports)

Η άφιξη πλοίων σε λιμάνια της Νιγηρίας προϋποθέτει ορισμένες δεσμεύσεις από τον πλοιοκτήτη. Λόγω των τεταμένων σχέσεων ανάμεσα στην Νιγηρία και σε χώρες όπως η Ναμίμπια, το Ισραήλ, η Νότιος Αφρική και η Ζιμπάμπουε και με στόχο την αποφυγή ζητημάτων, πριν από την έλευση του πλοίου θα πρέπει το πλοίο να μην είναι νηολογημένο σε αυτές, να μην έχει ναυλωθεί άμεσα η έμμεσα από επιχείρηση η φυσικό πρόσωπο προερχόμενο από τις παραπάνω χώρες και ότι το πλήρωμα του πλοίου δεν έχει καμία σχέση (γέννηση, διαμονή) μαζί τους. Ακόμη, απαγορεύεται η κάθε είδους οικονομική σχέση με τα προαναφερθείσα κράτη, η άφιξη σε κάποιο από τα λιμάνια των συγκεκριμένων χωρών τα τελευταία δύο χρόνια, ενώ τέλος δεν επιτρέπεται ο εφοδιασμός με ανταλλακτικά η εφόδια από τα συγκεκριμένα κράτη.

Administration Clause

Σε ευρύ αριθμό ναυλοσυμφώνων για δεξαμενόπλοια, είναι εφικτή η μη έκδοση ναυλοσυμφώνου εκτός από περιπτώσεις με ύπαρξη προστριβών ανάμεσα στους συμβαλλόμενους όπου και απαιτείται η έκδοση του.

Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (US Coast Guard)

Όταν το πλοίο πρόκειται να προσεγγίσει λιμάνια εντός των ΗΠΑ βάσει των Αμερικανικών τελωνιακών αρχών, τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει φροντίσει να υπάρχουν στο πλοίο τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτούνται. Σε διαφορετική περίπτωση, οι ενδεχόμενες καθυστερήσεις επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη και ο χρόνος που χάθηκε δεν θα υπολογίζεται ως σταλίες και επισταλίες.

Επιθεωρήσεις

Η επιθεώρηση του πλοίου, των χώρων, του εξοπλισμού του και του φορτίου μπορούν να πραγματοποιηθούν οπουδήποτε και οποτεδήποτε το αποφασίσει ο ναυλωτής. Οι πιθανές καθυστερήσεις επιβαρύνουν τον ναυλωτή και καταγράφονται ως laytime.

Δειγματισμός φορτίου (Cargo Sampling)

Ο ναυλωτής έχει την δυνατότητα να μεταβάλει την κατεύθυνση του πλοίου με σκοπό την συλλογή δείγματος από το φορτίο αρκεί να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη από τον ιδιοκτήτη του φορτίου. Ο «χαμένος» χρόνος που θα προκύψει από την εν λόγω διαδικασία, λογίζεται ως laytime, ενώ ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση πληρωμής των επιπλέον καυσίμων που κατανάλωσε το πλοίο κατά το χρονικό διάστημα που παρέκκλινε από την αρχική του πορεία όπως και των λιμενικών εξόδων στον λιμένα πραγματοποίησης του δειγματισμού.

Εξισορροπημένη φόρτωση δεξαμενών (Slack Tanks)

Σε περίπτωση που ο ναυλωτής προχωρήσει σε παράδοση ποσότητας φορτίου προς μεταφορά διαφορετικής της συμφωνηθείσας, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφαλή φόρτωση της ποσότητας στις δεξαμενές, τότε αυτομάτως λαμβάνει την ευθύνη της εξασφάλισης αξιοπλοΐας ολόκληρου του πλοίου, ενώ ο καταβαλλόμενος ναύλος αφορά την συνολική αρχική ποσότητα του φορτίου που είχε οριστεί εξ αρχής.

Ναύλος (Freight)

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων η τιμή του ναύλου διαμορφώνεται με γνώμονα τον δείκτη Worldscale σε συνδυασμό με την τελική ποσότητα του φορτίου που αναμένεται να φορτωθεί στο πλοίο και τον ρυθμό φόρτωσης. Ο Worldscale κατάλογος ανανεώνεται ανά έτος με αποτέλεσμα να διαφοροποιούνται οι όροι και οι τιμές. Για τον λόγο αυτό στα ναυλοσύμφωνα τονίζεται η έκδοση του καταλόγου. Πολλές φορές η Worldscale αξία της ημερομηνίας όπου πραγματοποιήθηκε η φόρτωση ή της ημερομηνίας σύναψης του ναυλοσυμφώνου, είναι εκείνη που λαμβάνεται υπόψιν.

Συχνά ο ναύλος υπολογίζεται ως ένα ποσοστό της αξίας που ορίζει η τρέχον Worldscale κλίμακα την πρώτη μέρα που αρχίζει να φορτώνεται το φορτίο, για τον προορισμό στον οποίο πρόκειται να ταξιδέψει το πλοίο. Στις θαλάσσιες διαδρομές για τις οποίες δεν έχει οριστεί δείκτης Worldscale, τότε το Worldscale Association της Νέας Υόρκης ή του Λονδίνου είναι αρμόδιο για την διαμόρφωση του κατάλληλου δείκτη τον οποίο γνωστοποιεί

στους συμβαλλόμενους. Ο ναύλος, διατηρείται στην ίδια τιμή στην περίπτωση μεταφόρτωσης του φορτίου εν μέσω θαλάσσης καθότι η διαδικασία δεν θεωρείτο πως πραγματοποιήθηκε σε επιπλέον λιμάνι, ενώ αν το φορτίο μεταφορτωθεί από πλοίο σε πλοίο ο ναύλος θα οριστεί από το New Worldscale για τις περιοχές μεταφόρτωσης, σύμφωνα με την έκδοση που είχε συμπεριληφθεί την ημέρα υπογραφής του ναυλοσυμφώνου ή όπως συμφωνήθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Σε ότι αφορά την πληρωμή του ναύλου, αυτή πραγματοποιείται χωρίς εκπτώσεις από τον ναυλωτή, με το πέρας της εκφόρτωσης του φορτίου στο οριζόμενο λιμάνι και αφού διαχωριστούν τα λιμενικά κόστη ή οι προκαταβολές που έλαβε η πλευρά του πλοιοκτήτη στους λιμένες φορτοεκφόρτωσης και τα ασφάλιστρα ενώ δεν προβλέπεται καμία μείωση για νερό ή άλλα στοιχεία που ενδεχομένως θα παρατηρηθούν εντός του φορτίου.

Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες αναζητούν την διατήρηση του αρχικού ναύλου σε περιπτώσεις μίξης του φορτίου με θαλασσινό νερό ή απόβλητα πετρελαίου και απευθύνονται σε ανεξάρτητους επιθεωρητές για να ελεγχθεί το φορτίο και να υποστηρίξουν την θέση τους. Το κόστος των επιθεωρητών επιβαρύνει τους ναυλωτές, για τον λόγο αυτό συνήθως επιθυμούν την αποφυγή της διαδικασίας επιθεώρησης.

Όταν οι ναυλωτές αδυνατούν να φορτώσουν το πλοίο πλήρως, τότε το πλοίο είναι υποχρεωμένο να διανύσει το προγραμματισμένο ταξίδι, ενώ οι ναυλωτές οφείλουν να καταβάλουν στον πλοιοκτήτη έναν νεκρό ναύλο (deadfreight) για τον κενό χώρο φορτίου. Αντιθέτως, αν στο πλοίο φορτωθεί μεγαλύτερη ποσότητα από εκείνη που είχε οριστεί αρχικά, τότε στο συνολικό καταβληθέν ναύλο θα προστεθεί ένα ποσό ισάξιο με το μισό της αξίας του αρχικού ναύλου. Το συνολικό φορτίο σε κάθε περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την ανώτερη ποσότητα που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης (International Load Line Convention).

Υπάρχει πιθανότητα οι ναυλωτές να αιτηθούν μεγιστοποίηση ταχύτητας ώστε το πλοίο να βρίσκεται εγκαίρως στο λιμάνι που έχει καθοριστεί. Αυτομάτως αυξάνεται ανάλογα και ο δείκτης Worldscale, ενώ αν το πλοίο αδυνατεί να αναπτύξει την ταχύτητα που έχει συμφωνηθεί για οποιονδήποτε λόγο, ο ναύλος υπολογίζεται βάσει της μέσης ταχύτητας που διατηρήθηκε σύμφωνα με συγκεκριμένους πίνακες που έχουν διαμορφωθεί και ενστερνισθεί από την βιομηχανία με σκοπό τον υπολογισμό των αποστάσεων της διαδρομής μεταξύ των λιμανιών. Οι πίνακες αυτοί ονομάζονται BP Worldwide Marine Distance Tables και χρησιμοποιούνται από την ναυτιλία περισσότερο από 50 χρόνια.

Όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, η πληρωμή του ναύλου πραγματοποιείται μόλις ολοκληρωθεί η εκφόρτωση σε Αμερικανικό νόμισμα στην τράπεζα που έχει υποδείξει ο πλοιοκτήτης. Προς αποφυγήν αστοχίας η απάτης είναι απαραίτητη η αναφορά σημαντικών για την πληρωμή στοιχείων στο ναυλοσύμφωνο όπως για παράδειγμα το όνομα και ο αριθμός λογαριασμού στον οποίο θα κατατεθεί το πόσο του ναύλου η των στοιχείων της τράπεζας.

Ρήτρα αλλαγής λιμανιού (Diversion Clause)

Οι ναυλωτές μπορούν αν το επιθυμήσουν να ορίσουν διαφορετικό λιμάνι για την φόρτωση η την εκφόρτωση του φορτίου με το επιπλέον κόστος να επωμίζονται οι ναυλωτές ενώ ο ναύλος διαμορφώνεται σύμφωνα με το ταξίδι που έλαβε χώρα τελικώς.

Παρέκκλιση (Deviation)

Αφορά στο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να παρεκκλίνει το πλοίο του από την διαδρομή για λόγους προστασίας ανθρώπινης ζωής η προστασίας περιουσίας στη θάλασσα. Ο συγκεκριμένος όρος πιθανόν να αναφέρει παράλληλα και την ρήτρα «P&I Bunkering Clause» βάσει της οποίας επιτρέπεται στο πλοίο η παρέκκλιση του για ανεφοδιασμό.

Καθαρισμός (Cleaning)

Πριν από κάθε φόρτωση, οι δεξαμενές του πλοίου επιβάλλεται να είναι καθαρές και έτοιμες να υποδεχθούν το κάθε φορτίο. Ανάλογα με τον τύπο του φορτίου αλλάζει και η διαδικασία καθαρισμού των δεξαμενών η οποία πραγματοποιείται από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Κατά την φόρτωση καθαρού φορτίου στο πλοίο, υπάρχει υψηλός κίνδυνος ανάμιξης με προηγούμενο φορτίο συνεπώς είναι απαραίτητη η αυστηρή καθαριότητα των δεξαμενών και των σωλήνων του πλοίου από όλα τα υπολείμματα. Στην περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο αφορά ακατέργαστο εμπόρευμα που συνεπάγεται με εξαιρετικά δύσκολη διαδικασία καθαρισμού, είναι σύνηθες να μην επιτυγχάνεται στο επιθυμητό επίπεδο ο καθαρισμός, έτσι ο πλοιοκτήτης αποφεύγει την δέσμευση καθαρισμού των δεξαμενών από ξένες ουσίες καθότι θεωρείται αδύνατος ο καθαρισμός όλων των αποβλήτων των προηγούμενων φορτίων.

Έπειτα από την διαδικασία καθαρισμού, ο διορισμένος από τους ναυλωτές επιθεωρητής προχωράει σε επιθεώρηση των δεξαμενών και εγκρίνει ή όχι την ετοιμότητα του πλοίου για την φόρτωση του φορτίου, δίνοντας μάλιστα και το αντίστοιχο πιστοποιητικό. Αν δεν δοθεί η επικείμενη έγκριση, οι δεξαμενές θα πρέπει να καθαριστούν εκ νέου με επιβάρυνση του πλοιοκτήτη. Λόγω της δαπανηρής αυτής διαδικασίας οι πλοιοκτήτες δίνουν ιδιαίτερη σημασία στον συγκεκριμένο όρο.

Το πλοίο δεν φέρει ευθύνη ανάμιξης, αν στο φορτίο περιλαμβάνονται περισσότερα από ένα είδη, εκτός αν η πρόσμιξη συνέβη λόγω αναξιοπλοΐας του πλοίου ή λάθους του πληρώματος στην διαδικασία φόρτωσης μεταφοράς και εκφόρτωσης.

Θέρμανση (Heating)

Στις μεταφορές πετρελαίου ή προϊόντων του, οι δεξαμενές πρέπει να διατηρούν μία ορισμένη από τους ναυλωτές θερμοκρασία για την ασφάλεια του φορτίου. Συνήθως το εύρος θερμοκρασιών που αναπτύσσονται ανέρχεται από 100 βαθμούς Φαρενάιτ ή ελάχιστη έως 135 βαθμούς Φαρενάιτ δηλαδή 57°C ανάλογα και το είδος φορτίου που μεταφέρεται. Ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται για την διατήρηση της θερμοκρασίας κατά την πορεία του ταξιδιού και την εκφόρτωση του φορτίου, ενώ ο πλοίαρχος πληροφορεί τον ναυλωτή καθημερινά για την θερμοκρασία που αναπτύσσεται στις δεξαμενές. Αν οι ναυλωτές αιτηθούν την αλλαγή των θερμοκρασιών, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει την οδηγία αυτή και παρουσιάζεται υπεύθυνος σε περίπτωση αδυναμίας του πλοίου να αναπτύξει τις αναμενόμενες θερμοκρασίες. Τέλος, οι ναυλωτές αναλαμβάνουν τα επιπλέον κόστη που δημιουργήθηκαν από την αλλαγή της αρχικής θερμοκρασίας ενώ η περίπτωση μίας πιθανής καθυστέρησης της διαδικασίας θεωρείται ως laytime /demurrage.

Αντιρρυπαντικά μέτρα (Clean Seas)

Ο συγκεκριμένος όρος εντάσσει τον πλοιοκτήτη στο πρόγραμμα του ναυλωτή για την προστασία των θαλασσών από πετρελαϊκά απόβλητα του πλοίου. Βάσει αυτού απαγορεύεται ρητά η ρίψη πετρελαϊκών μιγμάτων, εκτός από έκτακτες περιπτώσεις που αφορούν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του πλοίου.

Ο πλοίαρχος, υποχρεούται να ακολουθήσει τις διατάξεις της σύμβασης MARPOL 73/78, σύμφωνα με την οποία τα προκυπτόμενα απόβλητα από τον καθορισμό των δεξαμενών πρέπει να συγκεντρώνονται σε ξεχωριστή δεξαμενή του πλοίου (slop tank) και στην συνέχεια μέσω μιας διαδικασίας να απομονώνεται το καθαρό νερό το οποίο και μπορεί να απορρίπτεται στη θάλασσα.

Όταν το πλοίο αφιχθεί στο λιμάνι, οι ναυλωτές καθοδηγούν το πλοίο σχετικά με την διαχείριση και παράδοση των αποβλήτων ενώ παράλληλα καλύπτουν τα έξοδα για αυτές τις εργασίες και οι όποιες καθυστερήσεις προκύπτουν, δηλώνονται σαν χρόνος laytime. Αν οι ναυλωτές επιθυμούν να πραγματοποιηθεί απομόνωση σε δεξαμενή καταλοίπων με

μηχανήματα, τότε η ανεύρεση των ειδικών μηχανημάτων θα πρέπει να γίνει από τον πλοιοκτήτη όμως οι ναυλωτές θα καλύψουν τα έξοδα.

Οι ναυλωτές μπορεί να αποτύχουν να διασφαλίσουν τις απαραίτητες ευκολίες στο πλοίο για την παραλαβή των αποβλήτων από το λιμάνι, επομένως σε αυτή την περίπτωση ο καταβληθέν ναύλος δεν θα πρέπει να ξεπερνά το 1% της χωρητικής ικανότητας του πλοίου.

Στους ναυλωτές δίδεται το δικαίωμα της αίτησης φόρτωσης νέου φορτίου σε δεξαμενή με ύπαρξη καταλοίπων από προηγούμενο φορτίο είτε να μεταφερθεί σε ξεχωριστή δεξαμενή στην δεύτερη επιλογή όμως θα πρέπει να πληρωθεί ο αντίστοιχος νεκρός ναύλος.

Exxon Drug and Alcohol Policy Clause

Η αμφισβητούμενη αυτή ρήτρα, προβλέπει την καταβολή αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη προς τον ναυλωτή για περιστατικά φθοράς του φορτίου και γενικά ζητήματα που προέκυψαν αποδεδειγμένα από την κατανάλωση αλκοόλ ή χρήση ναρκωτικών από το πλήρωμα. Αυτή η ρήτρα παρότι από αρκετούς θεωρείται ενάντια στα ανθρώπινα δικαιώματα, βρίσκεται σχεδόν σε όλες τις συμφωνίες ναύλωσης δεξαμενοπλοίων.

Περίοδος ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση (Laydays)

Ο χρόνος ετοιμότητας του πλοίου για την φόρτωση ενός φορτίου ονομάζεται διαφορετικά "laycan" και ουσιαστικά αφορά στο χρονικό διάστημα το οποίο το πλοίο πρέπει να εμφανιστεί στο συμφωνηθέν λιμάνι φόρτωσης όπως ορίζει το ναυλοσύμφωνο.⁸²

Το πλοίο θα πρέπει να στείλει επιστολή ετοιμότητας πριν από το μεσημέρι της ημέρας που εκπνέει η προθεσμία ετοιμότητας, αναφέροντας λεπτομερώς τους χρόνους ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση, τονίζοντας πως οι ναυλωτές επιφυλάσονται το δικαίωμα της ακύρωσης μόνο αν το πλοίο αφιχθεί καθυστερημένα στο λιμάνι φόρτωσης με ευθύνη του πλοιοκτήτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να παραταθεί εάν αποδειχθεί ότι η καθυστέρηση δημιουργήθηκε από αλλαγή στις οδηγίες των ναυλωτών.

Ο πλοιοκτήτης σε κάθε περίπτωση, υποχρεούται να γνωστοποιεί στην πλευρά των ναυλωτών εάν πρόκειται να καθυστερήσει το πλοίο όπως και ποια ημερομηνία αναμένεται το πλοίο να είναι έτοιμο για φόρτωση, ενώ οι ναυλωτές θα αποφασίσουν αν θα ανανεώσουν την

⁸² Soyer Baris, Tettenborn Andrew, (2016), "International Trade and Carriage of Goods", CRC Press

ημερομηνία η θα προχωρήσουν σε ακύρωση του ναυλοσυμφώνου διατηρώντας ωστόσο το δικαίωμα για αποζημιώσεις.⁸³

Βάσει της ρήτρας 5 του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY: "*Ο χρόνος των σταλιών δεν αρχίζει πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στο μέρος 1, εκτός εάν αυτό έχει την επίσημη έγκριση από τον Ναυλωτή.*"

Μια πιθανή άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φορτοεκφόρτωσης νωρίτερα από την προγραμματισμένη ημερομηνία, αρχικά θα πρέπει να γίνει αποδεκτή από τους ναυλωτές και ο χρόνος δεν θα ληφθεί υπόψιν πριν από την πρόσδεση του πλοίου στην προβλήτα ή πριν ξεκινήσει η διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.

Η καθοδήγηση των ναυλωτών που αποδέχονται την επιστολή ετοιμότητας πριν από την ορισμένη περίοδο ετοιμότητας πρέπει να είναι ακριβής προς αποφυγήν παρερμηνειών σχετικά με την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης. Ακόμη, οι ναυλωτές θα πρέπει να εξετάσουν κάθε ενδεχόμενη συνέπεια όπως μιας νωρίτερης έλευσης στον λιμένα εκφόρτωσης και της επίπτωσης τιμολόγησης μιας επίσπευσης. Αρκετά ναυλοσύμφωνα μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων περιλαμβάνουν επιπρόσθετο χρόνο με στόχο την πρόσδεση του πλοίου στην κατάλληλη προβλήτα στον κατάλληλο χρόνο και προετοιμασία του προσωπικού προβλήτας, όπως περιλαμβάνουν το EXXONMOBILVOY2005, το BPVOY3 και BPVOY4. Η συγκεκριμένη διευκόλυνση προς τον ναυλωτή ισοδυναμεί με τον χρόνο έναρξης της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης έως την έκτη πρωινή ώρα της πρώτης ημέρας που περιλαμβάνονται στις laydays. Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6, δύναται να υπολογίζει τον χρόνο που εξοικονομείται μόνο στην αρχή των πρώτων χρόνων φορτοεκφόρτωσης. Οι ναυλωτές προσθέτουν όλο και περισσότερες όμοιες "ρήτρες πρόωρης φόρτωσης" σε άλλα ναυλοσύμφωνα.

Οι πλοιοκτήτες συχνά υπολογίζουν λανθασμένα τον διατιθέμενο χρόνο φορτοεκφόρτωσης όταν το πλοίο φτάνει πριν τον προγραμματισμένο χρόνο στο λιμάνι και εκδίδει την επιστολή ετοιμότητας. Συνεπώς, κρίνεται αναγκαία η επανεξέταση των συμφωνημένων χρόνων φορτοεκφορτώσεως που περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο πριν από κάθε απαίτηση.

Σύμφωνα με την πλειοψηφία των υπαρχόντων πετρελαϊκών επιχειρήσεων δεν γίνεται αποδεκτή η νωρίτερη φορτοεκφόρτωση του φορτίου πριν από τις 06:00 η ώρα, την πρώτη

⁸³ Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2011), "Ναυτιλιακή Οικονομία", Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

ημέρα της σταλίας, μόνο εάν υπάρξει η σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή. Η συγκεκριμένη ώρα δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY.

Συμπερασματικά, όταν το πλοίο εκδώσει επιστολή ετοιμότητας νωρίτερα από το χρονικό διάστημα για την φορτοεκφόρτωση που έχει οριστεί, η ώρα έναρξης της διαδικασίας θα ξεκινήσει έξι ώρες μετά, είτε στις 00:00 την πρώτη ημέρα που ξεκινούν οι σταλίες, οποιαδήποτε επιλογή είναι αργότερα. Η ισχύς του παραπάνω ξεκίνησε έπειτα από πλήθος διαιτητικών πορισμάτων της London Maritime Arbitrators Association (LMAA) όπως η LMLN 103, τον Οκτώβριο του 1983.⁸⁴

Χαρακτηριστικά παραδείγματα διαφορών σχετικά με τους χρόνους φορτοεκφόρτωσης που χρειάστηκε να επιλυθούν στα δικαστήρια, αφορά στην περίπτωση *Nelson & Sons v. Nelson Line (Liverpool) Ltd (No 3)* το 1908, στην οποία η Βουλή των Λόρδων υποστήριξε πως η έναρξη της φορτοεκφορτωτικής διαδικασίας νωρίτερα του οριζόμενου χρόνου φορτοεκφόρτωσης, δεν ενεργοποίησε αυτόματα την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης, εκτός εάν οι ίδιοι οι ναυλωτές είχαν έρθει σε συμφωνία για διαφοροποίηση των όρων του ναυλοσυμφώνου. Εν συνεχεία η υπόθεση *Khios Breeze* του 1958, της οποίας το ναυλοσύμφωνο τόνιζε πως "Η σταλία αρχίζει 24 ώρες έπειτα της γραπτής ειδοποίησης" ενώ η διαδικασία φόρτωσης ξεκίνησε μισή ώρα αργότερα από την έλευση του πλοίου, ακόμη και πριν εκδοθεί η επιστολή ετοιμότητας. Η απόφαση του δικαστηρίου ανέφερε ότι δεν ξεκίνησε ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Τέλος το 2006, στην εκδίκαση της υπόθεσης "*The Front Commander, Tidebrook Maritime Corporation κατά Vitol SA*", σύμφωνα με την απόφαση του εφετείου, οι ναυλωτές δεν υποχρεούνταν να προχωρήσουν στην φόρτωση του πλοίου από την στιγμή που αφίχθη νωρίτερα των laydays, αν όμως το έπρατταν δεν θα είχαν δικαίωμα καταβολής χαμηλότερου η μηδαμινού ναύλου.⁸⁵

Conoco Weather Clause

Αποτελώντας έναν από τους σπουδαιότερους όρους, η ρήτρα Conoco Weather, εξυπηρετεί στην ρύθμιση ζητημάτων που προκύπτουν από καθυστερήσεις στις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεων, είτε καθυστερήσεις από μεθορμίσεις πλοίων λόγω δυσχερών καιρικών φαινομένων. Αυτή η ρήτρα λειτουργεί ως χρονική προστασία στον ναυλωτή έναντι άφιξης

⁸⁴ Davies Donald, (2006), "*Commencement of Laytime*", 4th Edition, Informa Law

⁸⁵ Soyer Baris, Tettenborn Andrew, (2016), "*International Trade and Carriage of Goods*", CRC Press

πλοίων σε λιμένες που συνοδεύονται συχνά από καθυστερήσεις λόγω καιρικών συνθηκών, όπως για παράδειγμα συμβαίνουν στα λιμάνια του Πακιστάν και της Ινδίας την εποχή των μουσώνων. Τα πλοία αναγκαστικά αναχωρούν από αυτά τα λιμάνια, είτε παρεμποδίζονται να προσδέσουν, είτε απομακρύνονται από τις προβλήτες διακόπτοντας τις εργασίες άντλησης η εκφόρτωσης του φορτίου τους με στόχο την διασφάλιση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και αποφυγή οποιουδήποτε πιθανού ατυχήματος. Σε όμοιες περιπτώσεις είναι αναπόφευκτη η απώλεια χρόνου, όταν όμως λαμβάνουν χώρα ο χρόνος που χάθηκε διαμοιράζεται το ίδιο ανάμεσα στον ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη.

Διαθέσιμος χρόνος για φορτοεκφόρτωση (Laytime)

Το χρονικό διάστημα που διαθέτει ο ναυλωτής στην διάθεση του για να φορτοεκφορτώσει ένα φορτίο ονομάζεται Laytime. Εντός των ναυλοσυμφώνων ορίζεται συγκεκριμένος χρόνος για τις εργασίες της φορτοεκφόρτωσης, είναι διαπραγματεύσιμος και βάσει του Worldscale ανέρχεται περίπου στις 72 ώρες. Ουσιαστικά το laytime είναι ο χρόνος ο οποίος έχει παραχωρηθεί προς την πλευρά του ναυλωτή δίχως επιπρόσθετα έξοδα με σκοπό την φορτοεκφόρτωση φορτίων. Σε περίπτωση που ξεκινήσουν οι εργασίες φόρτωσης ή παραλαβής του φορτίου νωρίτερα του προκαθορισμένου χρόνου, τότε ο υπολογιζόμενος χρόνος ξεκινάει από την πραγματική ώρα έναρξης της διαδικασίας. Επιπλέον, εάν προκύψει χαμένος χρόνος από μηχανική βλάβη, από διακοπή εργασίας πληρώματος, πλοηγών ή ρυμουλκών των λιμανιών, κατά παράβαση των κανόνων ναυλοσυμφώνου από την πλευρά του πλοιοκτήτη είτε λόγω απεργίας, ο χρόνος δεν θα λαμβάνεται υπόψιν. Ακόμη, ο χρόνος που χρειάστηκε για να καθαριστούν οι δεξαμενές και οι σωληνώσεις του πλοίου δεν περιλαμβάνονται στον laytime χρόνο ενώ ισχύει το ίδιο και για την διαδικασία διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος, την παραμονή του πλοίου εκτός λιμανιού λόγω του φαινομένου της παλίρροιας, διαφόρων ειδών στάσεων εργασίας. Τέλος, καθυστερήσεις εξαιτίας παραγόντων όπως πυρκαγιάς, δυσμενή καιρικά φαινόμενα, εκρήξεις, λειτουργικές βλάβες στο πλοίο, απεργίες, εργατικές διαμάχες, εθνικές εξεγέρσεις λογίζονται σαν σταλίες ή επισταλίες εξ' ημισείας, καθώς αφορά συμβάντα που δεν δύναται να ελεγχθούν από τους ναυλωτές, τους πλοιοκτήτες ή τους πρακτόρους τους.

Με την έλευση του πλοίου στο αγκυροβόλιο ο καπετάνιος θα πρέπει να ενημερώσει για την ετοιμότητα του πλοίου τον ναυλωτή, εκδίδοντας την επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness) και προωθώντας την με τηλεγράφημα η γράμμα. Ο laytime χρόνος συχνά ξεκινά να ισχύει περίπου έξι ώρες αφότου γίνει αποδεκτή η εν λόγω ενημέρωση ή αφότου το πλοίο

προσδέσει στην προβλήτα. Η επιστολή που αποστέλλεται μέσω ραδιοτηλεφώνου είναι ίσης σημασίας με την γραπτή και δεν αναγνωρίζεται πριν την έναρξη των laydays, εκτός βέβαια αν έχει συμφωνήσει ο ναυλωτής.

Αρκετά λιμάνια επιτρέπουν τις νυχτερινές εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αν όμως ο ναυλωτής αρνηθεί ή το απαγορέψει, ο χαμένος χρόνος θα πρέπει να υπολογιστεί.

Στον χρόνο laytime η demurrage υπολογίζεται το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά του πλοίου από μια προβλήτα σε μία άλλη (shiftings), όμως ο χρόνος για μια απόσταση από το αγκυροβόλιο ως την προβλήτα του λιμανιού που θα πραγματοποιήσει το πλοίο δεν προσμετράται. Επίσης ο χρόνος παύει να υπολογίζεται στις περιπτώσεις εκφόρτωσης θαλάσσιου έρματος (deballasting) και κατά την εκφόρτωση μέρους του φορτίου σε φορτηγίδες (lightering) για λόγους ελάφρυνσης του πλοίου πριν προσδέσει στο κύριο λιμάνι. Εάν η πραγματοποίηση του lightering συμβεί σε μακρινή απόσταση από το κύριο λιμάνι, ο χρόνος που θα δαπανηθεί για την διαδικασία και η απόσταση είναι οι παράγοντες που θα ληφθούν υπόψιν.

Επισταλίες (Demurrage)

Στην παρούσα ρήτρα ο ναυλωτής υποχρεούται στην καταβολή επισταλιών προς τον πλοιοκτήτη, σε περίπτωση χρήσης πρόσθετου χρόνου από τον συμφωνηθέν για τις διαδικασίες της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου. Σε περιπτώσεις απεργιών πληρωμάτων του πλοίου, ρυμουλκών, εργαζομένων προβλήτας, πιλότων και γενικώς συντελεστών που βρίσκονται εκτός ελέγχου του ναυλωτή, οι επισταλίες παύουν να ισχύουν. Το ποσό των επισταλιών υπολογίζεται βάσει του ποσοστού της τιμής του Worldscale δείκτη και αφορά το μέγεθος και ταξίδι του πλοίου, ενώ σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπως για παράδειγμα σε ξέσπασμα πυρκαγιάς ή εκρήξεων, σε χώρους εισαγωγέων ή εξαγωγέων φορτίου τότε οι επισταλίες υφίστανται όμως κατά το ήμισυ. Για τη πληρωμή των επισταλιών, ο πλοιοκτήτης εντός 60 ημερών και έπειτα από το πέρας της διαδικασίας εκφόρτωσης του φορτίου έχει δικαίωμα να ενημερώσει τον ναυλωτή για την ύπαρξη επισταλιών και εντός 90 ημερών να αξιώσει την πληρωμή τους, προσκομίζοντας τα αντίστοιχα δικαιολογητικά έγγραφα.

Ρήτρα Επίσχεσης (Lien Clause)

Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να επισχέσει το μεταφερόμενο φορτίο, μόνο σε περίπτωση οφειλής του ναυλωτή και με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζει την αποπληρωμή του. Βέβαια αρκετοί σημαντικοί στην αγορά ναυλωτές, περιλαμβάνουν στα ναυλοσύμφωνα τον όρο anti – lien

clause που απαγορεύει την δέσμευση του φορτίου από τον πλοιοκτήτη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εισαγωγής της anti-lien ρήτρας στα ναυλοσύμφωνα της, αποτελεί εκείνο της πολύ γνωστής εταιρίας διύλισης και διανομής πετρελαίου Shell.

Γενική Αβαρία (General Average)

Αναφέρεται το είδος διακανονισμού και ο τόπος σε καταστάσεις γενικής αβαρίας. Όταν ένα πλοίο αναγκάζεται σε γενική αβαρία στις θαλάσσιες μεταφορές κατά το Ναυτικό Δίκαιο εξαιτίας δυσμενών συνθηκών όπως εκείνες των καιρικών φαινομένων, προκειμένου να διατηρήσει την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, του πλοίου και του φορτίου, έχει το δικαίωμα απόρριψης τμήματος του φορτίου που φέρει στον θαλάσσιο χώρο. Από τα πρώτα περιστατικά αβαρίας που έλαβαν χώρα στις θαλάσσιες μεταφορές κρίθηκε δίκαιο η οικονομική απώλεια προερχόμενη από την «θυσία» του φορτίου να διανέμεται ανάμεσα σε όσα πρόσωπα διατηρούν όφελος από την διάσωση του σκάφους και του εναπομείναντος φορτίου. Με την πάροδο των ετών και σε συνδυασμό με την μεγιστοποίηση του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, στη γενική αβαρία συμπεριλήφθηκαν επιπλέον δαπάνες και ζημιές που υφίσταντο προς όφελος του πλοίου και του φορτίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, κρίθηκε επιτακτική ανάγκη η συνεργασία των ναυτικών χωρών προκειμένου να ρυθμιστούν διάφορες απαιτήσεις προερχόμενες από σύνθετα ζητήματα, επί ενιαίου κανονισμού. Αποτέλεσμα αυτών των παγκόσμιων συνεννοήσεων αρχόμενες το 1877 ήταν η δημιουργία κανόνων αβαρίας που εφαρμόστηκαν σε παγκόσμια κλίμακα ενώ αργότερα δέχθηκαν κωδικοποιήσεις και το 1890 αποτέλεσαν τον «Κώδικα κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας». Πάνω σε αυτούς τους κανόνες στηρίχθηκαν πολλά κράτη όπως και το ελληνικό, με νομοθεσίες και ειδικές διατάξεις που περιλάμβανε ο άλλοτε Εμπορικός Νόμος.⁸⁶

Δίκαιο και Διαιτησία (Law and Arbitration)

Σε αυτή τη ρήτρα ουσιαστικά αναφέρεται το είδος του δικαίου που θα ισχύει σε μια ενδεχόμενη διαιτησία, ο τρόπος επίλυσης καθώς ο τόπος και το χρονικό διάστημα μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης που δύναται να ξεκινήσουν οι νομικές διαδικασίες.

⁸⁶ Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “Ναυλώσεις”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Κεφάλαιο 5 Σύγκριση Όρων Επικρατέστερων Ναυλοσυμφώνων

5.1 Σταλίες

Το Laytime allowance, αφορά στον προκαθορισμένο συμφωνηθέν χρόνο εντός του ναυλοσυμφώνου για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Όταν οι ναυλωτές χρειάζονται παράταση του καθορισμένου χρόνου για παράδειγμα από 72 μέχρι 96 ώρες με στόχο την ολοκλήρωση των διαδικασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης, πρέπει να καταβάλουν στους πλοιοκτήτες υψηλότερο ναύλο ως αποζημίωση.

Η πλειοψηφία ναυλοσυμφώνων μεταφοράς πετρελαίου ορίζει ένα συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο το οποίο ανέρχεται στις 72 ώρες για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης ονομάζοντας το αντιστρέψιμη σταλία ή Reversible Laytime αποτελώντας την πολυτέλεια επιλογής που διατηρεί ο ναυλωτής στην συγκέντρωση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης ξοδεύοντας όμως το ίδιο χρονικό διάστημα συνολικά που προβλέπεται για την κάλυψη και των δύο διαδικασιών. Επιπλέον, δεν περιλαμβάνεται επιπρόσθετος χρόνος για νέες φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια πέραν από τις αρχικές συμφωνημένες, ενώ κατά την ολοκλήρωση του επιτρεπτού χρόνου, το πλοίο αυτομάτως υπάγεται σε επισταλία και ο ναυλωτής υποχρεούται σε καταβολή χρηματικού ποσού αντίστοιχο της ημερήσιας χρέωσης όπως αυτή αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο. Το κόστος της επισταλίας στην ουσία είναι η αποζημίωση προς τον πλοιοκτήτη για την απώλεια κέρδους που επιδέχεται το πλοίο του όσο βρίσκεται δεσμευμένο στο λιμάνι από τους ναυλωτές. Διαμορφώνεται βάσει την ημερήσια χρέωση σε συνδυασμό με ένα ποσοστό κέρδους κυμαινόμενο σε λογικά επίπεδα.⁸⁷

Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης ενός φορτίου ισχύει μέχρι την ολοκλήρωση της αντίστοιχης διαδικασίας. Ολοκλήρωση, θεωρείται κατά το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY και την 11^η ρήτρα του ο χρόνος αποσύνδεσης της αντλίας, ενώ αρκετά ναυλοσύμφωνα ορίζουν ένα συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο για την συγκέντρωση απαιτούμενων εγγράφων επάνω στο πλοίο όπως είναι η φορτωτική έπειτα από την φόρτωση. Αντίθετα τα ναυλοσύμφωνα BPVOY3 και SHELLVOY6 παρέχουν στους ναυλωτές 2 ώρες για έκαστο λιμένα και 3 ώρες το BPVOY4 με τη λήξη των συγκεκριμένων χρόνων να σημαίνει την έναρξη των σταλιών/επισταλιών. Στον όρο 13 (1) (B) (II) του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY5 επιτρέπεται μονάχα 1 ώρα έπειτα από την αποσύνδεση της αντλίας για τις ανάγκες των ναυλωτών. Στην

⁸⁷ Soyer Baris, Tettenborn Andrew, (2016), “*International Trade and Carriage of Goods*”, CRC Press

περίπτωση που δαπανηθεί περίσσιος χρόνος από τον προβλεπόμενο, τότε ολόκληρη η ώρα όχι μόνο η υπέρβαση, λογίζεται ως χρησιμοποιημένος χρόνος.

Στο ASBATANKVOY δεν υφίστανται επιτρεπόμενοι χρόνοι για την συλλογή εγγράφων μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης στο πλοίο, θεωρείται βέβαιο όμως και ύστερα από διαιτητικές αποφάσεις στο παρελθόν, πως ο προαναφερόμενος χρόνος μετράται ως κράτηση. Σε πολλές περιπτώσεις στο ASBATANKVOY ο χρόνος που δαπανάται για τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, δεν υπολογίζεται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος, αντί αυτού παραλείπεται η αναφορά του μη υπολογίσιμου χρόνου του ναυλωτή όταν το πλοίο βρίσκεται ήδη σε καθεστώς επισταλίας.

Η πλειοψηφία των ναυλωτών συχνά προβαίνει σε τροποποιήσεις των συγκεκριμένων όρων επιθυμώντας να μην μετράει ο χρόνος σαν επισταλία όταν το πλοίο δεν βρίσκεται σε επισταλία. Το ρητό "Μία φορά σε επισταλία πάντα σε επισταλία" φαίνεται να έχει ενστερνιστεί από τους δημιουργούς του ναυλοσύμφωνου ASBATANKVOY και την ρήτρα 7, δεδομένου ότι όταν παρέλθει το χρονικό περιθώριο φορτοεκφόρτωσης, οι ναυλωτές υποχρεούνται να αποδείξουν έναν όρο στο ναυλοσύμφωνο ο οποίος θα τους απαλλάξει από οποιαδήποτε ευθύνη για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Σε γενικές γραμμές, όταν στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει όρος που αναφέρει ότι μια εξαίρεση δεν υπολογίζεται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης ή επισταλία, τότε ένας πιθανός χαμένος χρόνος δεν μετράται σαν επισταλία ή χρόνος φορτοεκφόρτωσης εκτός βέβαια αν το πλοίο βρίσκεται ήδη σε επισταλία. Στις εξαιρέσεις, καλύπτεται ο εξαιρούμενος χρόνος που προκύπτει από τις αναμονές μέσω των ρητρών. Παραδείγματα εξαιρέσεων μπορεί να θεωρηθεί μία απεργία καθώς και οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Εικόνα 6: Σύγκριση των εξαιρέσεων των σταλιών και επισταλιών σε διάφορα ναυλοσύμφωνα

Time Lost due to:	Asbatankvoy	BPVoy3	Shellvoy5/ Shellvoy6	BPVoy4
Shifting to berth	0	*	*	*
Shifting between berths	-	-	-	-
Obstructions to berthing outside charterer's control (provided berth accessible on arrival)	*	-	*1	-
Bad weather at anchorage	-	1/2	*1	1/2
Bad weather at berth	-	1/2	-	1/2
Storm	1/2	1/2	/	1/2
Ice	-	-	*1	-
Sea state	-	1/2	-	1/2
Awaiting tides/tidal conditions	-	*	*1	*1/2
Awaiting daylight	-	*	*1	*
Awaiting pilot	-	*	*1	*
Awaiting tugs	-	*	*1	*
Opening of locks	/	*	/	*
Port traffic control requirements	-	-	*1	-
Lowering gangway	-	-	-	*
Fire, explosion in/about terminal	1/2	1/2	1/2	1/2
Fire, explosion at Port	-	1/2	1/2	1/2
Breakdown of machinery at terminal	1/2	1/2	-/1/2#	1/2
Strike at shore terminal	1/2	1/2	-/1/2#	1/2
Strike by tugs/pilots	*	*	*	*

Time Lost due to:	Asbatankvoy	BPVoy3	Shellvoy5/ Shellvoy6	BPVoy4
Strike by master/ship's crew	+	+	+	+
Delay arising from other strike at port	-	1/2	-	1 / 2
Delay due to vessel condition	o	+	+	+
Cleaning vessel tanks, pumps, pipelines	/	*	/, *#	*
Ship's breakdown/stoppage	o	*	*	*
Ship's I.G. failure	/	+	+	+
No night loading/disch. - owner's/port regs.	o	-	-	-
No night loading/disch - chtr/consignee regs.	-	-	-	-
Disch. of ballast water/slops	o	+	+	+
Bunkering	/	/	/, +#	/
Awaiting documents etc.	/	2h	(1h)/2h#	3h
Excessive pumping time	/	>24h	>24h	>24h
Crude oil washing (extra pumping time)	/	6h pro rata	0.75h/tank	+25%*
			0.6h/tank(8h)	
Inadequate vessel documentation	/	+	+	+
Quarantine, if declared when vessel on passage	*	*	*	*
Delay from failure to give 72/48/24 hr notices	/	*	*	*
Act of God, war, riot, arrest	-	1/2	1/2	1 / 2
Other cause outside charterer's control	-	-	-	-
TIME BAR for demurrage claims (days)	-	90	60/90	90

Key

-	Counts as used laytime or as demurrage.
*	Does not count as used laytime or as demurrage.
o	Does not count as used laytime.
*1	Will prevent the start of laytime, but if laytime is running will count as used laytime or demurrage.
1/2	Demurrage for any delay incurred counts at half-rate.
*1/2	Awaiting tides does not count as laytime/demurrage, but delay due to tides not reasonably predictable counts at half-rate.
1/2*	Half rate in ExxonMobil Voy2005 and Voy2012 for restricted visibility, otherwise counts in full. Not in Voy2000.
+	Does not count as used laytime and demurrage unless concurrent with loading or discharge.
/	Not specifically referred to in charter party.
TBA	To be written into the charter party.
(1hr)	All time to count if allowance for documents is exceeded.
25%*	Additional 25% pumping allowance only if charterers request washing in excess of Marpol minimum requirements.
#	Applies only to Shellvoy6

5.2 Επιστολή Ετοιμότητας – Notice of Readiness

Κατά την έλευση των πλοίων στα αγκυροβόλια των λιμένων φορτοεκφόρτωσης σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, πρέπει να εκδίδεται από τον εκάστοτε πλοίαρχο ένα έγγραφο το οποίο δηλώνει ότι το πλοίο έχει αφιχθεί στο συμφωνημένο λιμάνι ενημερώνοντας τον ναυλωτή για την διαθεσιμότητα του πλοίου για φόρτωση ή εκφόρτωση. Το έγγραφο αυτό ονομάζεται επιστολή ετοιμότητας. Βάσει του 6^{ου} όρου του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY, "*Κατά την έλευση του πλοίου στο συνήθη αγκυροβόλιο σε κάθε λιμάνι φορτοεκφόρτωσης, ο πλοίαρχος ή οι αντιπρόσωποι αυτού ενημερώνει τους ναυλωτές ή τους αντιπρόσωπους αυτών μέσω επιστολής, τηλεγραφήματος, ασύρματης ή τηλεφωνικής συσκευής ότι το πλοίο είναι διαθέσιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει φορτίο , ενώ ο διατιθέμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης άρχεται μετά το πέρας έξι ωρών από την παραλαβή της ειδοποίησης, ή κατά την έλευση του πλοίου στην αποβάθρα, όποιο από τα δύο πραγματοποιηθεί πρώτο*".

Επομένως, στην περίπτωση που δημιουργούνται καθυστερήσεις στο πλοίο για οποιανδήποτε αιτία που δεν μπορεί να ελεγχθεί από τον ναυλωτή κατά την διάρκεια του πλου του πλοίου προς την προβλήτα και αφότου έχει προηγηθεί η έκδοση επιστολής ετοιμότητας, τότε οι συγκεκριμένες καθυστερήσεις δεν μετρούνται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος.

Όταν το πλοίο δεν αγκυροβολήσει παράλληλα με την ενημέρωση ετοιμότητας, τότε είναι απαραίτητη η ύπαρξη επιβεβαίωσης στα δελτία χρόνου, ώστε να αποδεικνύεται η άφιξη του πλοίου στο καθορισμένο αγκυροβόλιο.⁸⁸

Από ναυλοσύμφωνο σε ναυλοσύμφωνο ορίζεται διαφορετικά η τοποθεσία που πρέπει να βρίσκεται το πλοίο όταν εκδίδει την επιστολή ετοιμότητας.

Για παράδειγμα στην 6^η ρήτρα του ASBATANKVOY, αναφέρει σαν τοποθεσία : "Κατά την έλευση στο συνήθη αγκυροβόλιο του κάθε λιμένα φορτοεκφόρτωσης..."

Σύμφωνα με την 19^η (α) ρήτρα του BPVOY3, δεν αποσαφηνίζεται σε ποιο σημείο του λιμανιού παρά αναφέρεται ότι στον εκάστοτε λιμένα φορτοεκφόρτωσης, ο προβλεπόμενος χρόνος με σκοπό την φορτοεκφόρτωση ξεκινάει έπειτα από 6 ώρες της παραλαβής επιστολής ετοιμότητας, ενώ οι κανόνες για το "αφιχθέν πλοίο" ισχύουν όπως αυτοί έχουν καθοριστεί από τα δικαστήρια.

⁸⁸ Ivanov Nikolai, (2018), *A brief history of laytime*, SCULD, Διαθέσιμο στον ιστότοπο: <https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/a-brief-history-of-laytime/>, Προσπελάθηκε 08/05/2022

Στο BPVOY4 και συγκεκριμένα στην ρήτρα 6.3.2, ορίζεται πως όταν δίνεται η εντολή προς αγκυροβόληση του πλοίου, το πλοίο πρέπει να είναι ήδη αγκυροβολημένο. " Όπου πλοία του τύπου του συνήθως αγκυροβολούν στον λιμένα ή, αν έχει δοθεί εντολή να αναμένει, έχει φτάσει στην περιοχή εντός του λιμανιού όπου τα πλοία του τύπου του συνήθως αναμένουν " (Το χρονικό διάστημα που προβλέπεται για ενέργειες φορτοεκφόρτωσης ξεκινάει 6 ώρες μετά).

Ο όρος 13 (1) (a) του SHELLVOY5, τονίζει πως η επιστολή ετοιμότητας ισχύει από την στιγμή που το πλοίο «Βρίσκεται στην περιοχή όπου διατάσσεται να αναμένει ή όταν δεν λαμβάνεται η συγκεκριμένη εντολή, σε μια συνήθη περιοχή αναμονής».

Στην πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων το επιτρεπτό χρονικό περιθώριο για την έναρξη της φορτοεκφόρτωσης ανέρχεται σε 6 ώρες αρκεί φυσικά να έχει γίνει αποδεκτή η επιστολή ετοιμότητας. Η πρώτη πλεύση από το αγκυροβόλιο στην αποβάθρα θεωρείται σε γενικές γραμμές ως μέρος του ταξιδιού και δεν λογίζεται σαν χρησιμοποιούμενος χρόνος.⁸⁹

Σε ότι αφορά την επίσημη έναρξη των χρόνων φόρτωσης και εκφόρτωσης στα ναυλοσύμφωνα για δεξαμενόπλοια υπάρχουν δύο ενεργοποιήσεις:

Βάσει του ASBATANKVOY, ο διατιθέμενος χρόνος για τις ενέργειες φορτοεκφόρτωσης αρχίζει με την πρόσδεση του πλοίου στην πλατφόρμα και αφού φυσικά δεν έχει παρέλθει το προβλεπόμενο χρονικό περιθώριο των 6 ωρών από την στιγμή της ενημέρωσης για την ετοιμότητα του πλοίου.

Ο 19ος (α) όρος του ναυλοσυμφώνου BPVOY3, ορίζει την έναρξη του χρόνου φορτοεκφόρτωσης με το πέρας της 6^{ης} ώρας ύστερα από την έκδοση της επιστολής ετοιμότητας είτε με την έναρξη των ενεργειών φορτοεκφόρτωσης όποιο από τα δύο προηγηθεί.

Σύμφωνα με το BPVOY4 και τον όρο 6.3.1, ο χρόνος αρχίζει να υπολογίζεται μόλις ξεκινήσει η φορτοεκφόρτωση ή 6 ώρες μετά την αποδοχή ετοιμότητας. Η διαφορά του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου με το BPVOY3 αφορά στην αποδοχή της ετοιμότητας του πλοίου, καθώς στο BPVOY4 η ετοιμότητα εγκρίνεται μόνον όταν το πλοίο "βρίσκεται

⁸⁹ GARD, (2019), *Notice of Readiness and the commencement of laytime*, Διαθέσιμο στον ιστότοπο: <https://www.gard.no/web/updates/content/28079194/notice-of-readiness-and-the-commencement-of-laytime>, Προσπελάθηκε 08/05/2022

ασφαλώς προσδεμένο ενώ ο διάδρομός του (gangway), εάν πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, είναι στη θέση του".

Τέλος το SHELVOY5 ρήτρα 13 (1) (a) και ρήτρα 13 (3) τονίζει πως όταν το πλοίο κατευθύνεται προς την προβλήτα ο χρόνος που παρέχεται για τις ενέργειες φορτοεκφόρτωσης αρχίζουν 6 ώρες μετά την πρόσδεση ή κατά την στιγμή έναρξης φορτοεκφόρτωσης ότι από τα δύο συμβεί πρώτο. Επομένως, στην περίπτωση που η θέση στην προβλήτα είναι έτοιμη να υποδεχθεί το πλοίο και εφόσον έχει σταλεί η ετοιμότητα από τον πλοίαρχο, αλλά υπάρχει ενημέρωση από τους ναυλωτές για παραμονή του πλοίου στο αγκυροβόλιο για λόγους μη διαθεσιμότητας του φορτίου φερειπείν, τότε ο χρόνος των 6 ωρών ξεκινά από την στιγμή που το πλοίο βρίσκεται στην προκαθορισμένη περιοχή.

5.3 Περιοχή Φορτοεκφόρτωσης

Οι ναυλώσεις ταξιδιού σαν τόπο φορτοεκφόρτωσης συνήθως αναφέρουν το ίδιο το λιμάνι, τις προβλήτες του καθώς και τμήμα της προβλήτας. Για τις ναυλώσεις ταξιδιού στα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιείται το λιμάνι σαν τόπος, ούτος ώστε το επιτρεπτό χρονικό διάστημα φορτοεκφόρτωσης να ξεκινάει κατά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα. Σύνηθες ζήτημα στις ναυλώσεις προκύπτει στον χρόνο άφιξης του πλοίου στον συμφωνημένο λιμένα και τον ορισμό του σε "αφιχθέν πλοίο". Οι σταλίες δεν ξεκινούν να μετρούν μέχρις ότου πραγματοποιηθεί η πρόσδεση του πλοίου στην πλατφόρμα ενώ πιθανές καθυστερήσεις που θα προκύψουν στη διαδικασία της πρόσδεσης υπόκεινται στην ευθύνη του πλοιοκτήτη εξαιρούμενες βέβαια αποτελούν οι περιπτώσεις μη διαθεσιμότητας του φορτίου είτε συμφόρησης της πλατφόρμας. Παράδειγμα όμοιας σύμβασης στον πετρελαϊκό χώρο μεταφοράς αποτελούν οι χρονοναυλώσεις της Shell.⁹⁰

5.4 Αφιχθέν Πλοίο (Arrived Ship)

Για αρκετά χρόνια, η ύπαρξη διαφωνίας ανάμεσα σε ναυλωτές και πλοιοκτήτες σχετικά με την επιβάρυνση του χρονικού διαστήματος από την άφιξη του πλοίου έως την έναρξη φορτοεκφόρτωσης οξύνονταν ιδιαίτερα όταν τα ναυλοσύμφωνα δεν ανέφεραν συγκεκριμένες τοποθεσίες εντός των λιμανιών όπως συγκεκριμένες προβλήτες η αγκυροβόλια με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ο χαρακτηρισμός του αφιχθέν πλοίου.

⁹⁰ INTERTANKO, (2012), *Demurrage a Practical Guide for Tanker Masters*, 1st Edition 1998

Βάσει του Αγγλικού δικαίου όμως όταν το πλοίο εκδίδει επιστολή ετοιμότητας για να είναι έγκυρη θα πρέπει να :

- Βρίσκεται στα επίσημα γεωγραφικά όρια του λιμανιού
- Βρίσκεται άμεσα και με αποτελεσματικό τρόπο στη διάθεση των ναυλωτών.

Το πλοίο πρέπει να γνωστοποιεί στους ναυλωτές πότε ολοκληρώνει το θαλάσσιο ταξίδι του καθώς η έναρξη μέτρησης του παρεχόμενου για φορτοεκφόρτωση χρόνου υπόκειται στην ετοιμότητα του πλοίου για φορτοεκφόρτωση. Αρκετές συμβάσεις ναύλωσης ορίζουν ότι τα έγγραφα του πλοίου πρέπει να βρίσκονται οργανωμένα και σε τάξη. Σε πορίσματα διαιτητικών δικαστηρίων στην Αμερική, η έλλειψη έγκυρου Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (TVEL) ή COC δεν αποδέχεται την επιστολή ετοιμότητας. Αυτή η συγκεκριμένη απαίτηση καλύπτεται από το BPVOY4 και την ρήτρα 6.3.4.

Σε κάποιες περιπτώσεις δύναται να υπάρξει αδυναμία φορτοεκφόρτωσης αν για παράδειγμα οι δεξαμενές του πλοίου κριθούν ως μη κατάλληλες για την υποδοχή του φορτίου. Ένα τέτοιο γεγονός θα ακύρωνε αυτόματα την αρχική επιστολή ετοιμότητας σε ένα ASBATANKVOY.

Στην πλειοψηφία πάντως των ναυλοσυμφώνων μεταφοράς πετρελαίου, προβλέπουν πως μονάχα το χρονικό διάστημα το οποίο ξοδεύτηκε για τον καθαρισμό των δεξαμενών δεν λογίζεται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος διατιθέμενος για φορτοεκφόρτωση ή επισταλία. Έτσι εξασφαλίζεται η διατήρηση της ισχύς της αρχικής επιστολής ετοιμότητας με την προϋπόθεση πως θα υποβληθεί με καλή τη πίστη.

5.5 Χρόνος Φορτοεκφόρτωσης (Loading/ Discharging Hours), Χρόνος Μετακίνησης Στην Προβλήτα (Shifting) Και Μετακίνησης Μεταξύ Των Προβλητών. (Shifting Between Berths)

Κατά τον 7^ο όρο του ASBATANKVOY, πρέπει να δίδεται ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μερικών ωρών οι οποίες προβλέπονται στο Μέρος 1 του ναυλοσυμφώνου, προς τον ναυλωτή με στόχο την φορτοεκφόρτωση των εκάστοτε φορτίων με τις πιθανές καθυστερήσεις που προκύπτουν από βλάβες στο πλοίο η λόγω αδυναμίας εξοπλισμού του πλοίου να φορτοεκφορτώσει το φορτίο να μην προσμετράται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση κατά την οποία δεν επιτρέπεται η νυχτερινή φορτοεκφόρτωση από τις λιμενικές αρχές είτε από την πλευρά των πλοιοκτητών, ενώ αν υπάρχει απαγόρευση νυχτερινών εργασιών από τον παραλήπτη ή τον ναυλωτή ο χρόνος που χάθηκε θα υπολογιστεί σαν χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Σε ότι αφορά τον χρόνο που

ξοδεύεται για την πλεύση του πλοίου από το αγκυροβόλιο προς τον λιμένα ή την προβλήτα φορτοεκφόρτωσης ή για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης θαλάσσιου έρματος, δεν αποτελεί χρησιμοποιημένο χρόνο.

Ο χρόνος που χρειάζεται ένα πλοίο για τη μετακίνηση του από το σημείο που έχει αγκυροβολήσει ως τη πλατφόρμα φορτοεκφόρτωσης συνήθως υπολογίζεται ως τμήμα του ταξιδιού και δεν προσμετράται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης. Παρόλα τα παραπάνω, στην 7^η ρήτρα αναφέρεται πως σε συγκεκριμένες περιπτώσεις όπως για παράδειγμα η πλεύση προς τα μέσα, δεν υπολογίζεται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος φορτοεκφόρτωσης χωρίς όμως να αποκλείει αυτόν τον χρόνο σαν επισταλία. Το χαρακτηριστικό αυτό καθιστά μοναδικό το ASBATANKVOY, έναντι των υπολοίπων ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούν τα δεξαμενόπλοια.

Γενικά, η μετατόπιση του πλοίου από το σημείο αγκυροβόλησης με κατεύθυνση το σημείο που θα εκφορτώσει θα πρέπει να υπολογιστεί ως το χρονικό διάστημα που δαπανήθηκε για την μετακίνηση από το αγκυροβόλιο, έως την κανονική θέση πρόσδεσης και τον τερματισμό των εργασιών πρόσδεσης στην πλατφόρμα.

Συγκριτικά με το ASBATANKVOY που περιλαμβάνει σχετικά μικρές εξαιρέσεις στον παρεχόμενο χρόνο φορτοεκφόρτωσης, ο 20^{ος} όρος του BPVOY3 τονίζει πως ο χρόνος δεν προσμετράται σαν παρεχόμενος χρόνος φορτοεκφόρτωσης ακόμη και στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε επισταλία, όταν δαπανηθεί ή χαθεί κατά την εσωτερική διέλευση, αναμένοντας να ξημερώσει, φαινόμενα παλίρροιας, αναμονή ανοίγματος υδατοφρακτών, αναμονή οδηγών ή ρυμουλκών ακόμη και πλεύση από το σημείο του αγκυροβολίου έχοντας πραγματοποιηθεί ελάφρυνση στο ίδιο σημείο μέχρι το πλοίο να δέσει ασφαλή στην οριζόμενη προβλήτα φορτοεκφόρτωσης. Παρόμοιες αναφορές πραγματοποιούνται και στον όρο 18.1 του BPVOY4. Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY5 και την 6^η ρήτρα 14.a πραγματοποιείται αναφορά μόνο στο χρονικό διάστημα το οποίο ξοδεύεται με στόχο την εσωτερική διέλευση. Εξέχουσας σημασίας αποτελούν οι ορισμοί της ρήτρας 13.1.a των συνθηκών που καθιστούν τη θέση "απρόσιτη" και δεν ισχύουν ως "εξαιρέσεις" μετά την έναρξη του χρόνου σταλιών η επισταλιών.

5.6 Διαχείριση Θαλάσσιου Έρματος (Ballasting / Deballasting)

Η έλευση ενός πλοίου φέροντας καθαρό έρμα δεν αναιρεί την ετοιμότητα του για φόρτωση, με την προϋπόθεση φυσικά το έρμα να είναι κατάλληλο για ασφαλή μετακίνηση και να

δύναται να απορριφθεί στο σημείο φόρτωσης. Κατά την 7^η ρήτρα του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY ο απαιτούμενος χρόνος για τις ενέργειες απόρριψης του έρματος δεν προσμετράται σαν σταλία. Αντίθετα υπολογίζεται σαν χρησιμοποιημένος χρόνος αν συμβαίνει παράλληλα με την φορτοεκφόρτωση κατά την ρήτρα 20.d του BPVOY3. Στο SHELLVOY5 αν οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης πραγματοποιούνται κατά τον ίδιο χρόνο με τον χειρισμό του έρματος θα έχει σαν αποτέλεσμα την συνέχιση του υπολογισμού του χρόνου σταλιών και επισταλιών σύμφωνα με την ρήτρα 14.β. Εν συνεχεία στο SHELLVOY6 αναφέρεται ότι τον χρόνο που απαιτείται για τον έλεγχο του έρματος καθώς και του χειρισμού του αφότου ολοκληρωθεί η εκφόρτωση ενός φορτίου, τον επωμίζεται πάντοτε ο πλοιοκτήτης. Πλέον η πλειοψηφία των δεξαμενοπλοίων διαθέτει διαφορετικές δεξαμενές έρματος ενώ αισθητά μειωμένα είναι τα ζητήματα επισταλιών που προκύπτουν από τις εκκενώσεις έρματος. Αν για παράδειγμα ένα πλοίο πλησιάζει στον λιμένα ενώ δεν φέρει καθαρό έρμα το οποίο αδυνατεί φυσικά να αποβάλει εντός του λιμανιού, τότε η επιστολή ετοιμότητας του πλοίου δεν γίνεται αποδεκτή έως ότου εκκενωθεί το έρμα. Τα δεξαμενόπλοια πρέπει να βρίσκονται καθόλα έτοιμα για φόρτωση του φορτίου.

5.7 Κράτηση (Detention)

Το ύψος της επισταλίας, αφορά την συμφωνηθέντα αξία αποζημίωσης, στην περίπτωση που οι ναυλωτές παραβιάσουν και συγκεκριμένα υπερβούν το συμφωνηθέν οράριο των εργασιών φορτοεκφόρτωσης. Στο αγγλικό νομοθετικό πλαίσιο αναφέρεται ως «ρευστοποιημένη» αποζημίωση, σηματοδοτώντας πως η ποινή μιας ενδεχόμενης παράβασης ρήτρας των σταλιών έχει προσυμφωνηθεί. Αντίθετα όταν η αξία του demurrage δεν ορίζεται πλήρως στο ναυλοσύμφωνο όπως για παράδειγμα στις αξιώσεις κράτησης τότε χαρακτηρίζεται ως «μη ρευστοποιημένη» ζημία.

Όταν ο ναυλωτής καθυστερεί τον απόπλου του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο παραβιάζοντας το ναυλοσύμφωνο, ενώ βρίσκεται εκτός χρόνου επισταλιών, η ευθύνη αποζημίωσης για κράτηση επιβαρύνει τον ίδιον. Χαρακτηριστικά φαινόμενα τα οποία συχνά αξιώνουν κρατήσεις αφορούν σε :

➤ Καθυστερήσεις πλοίων, μη επιτρέποντας την έγκαιρη άφιξη αυτών στον προκαθορισμένο προορισμό τους.

- Μη ορισμό λιμανιού φορτοεκφόρτωσης, με συνέπεια αυτού την παραμονή του πλοίου στο αγκυροβόλιο προς αναμονή εντολών. Στα ναυλοσύμφωνα BPVOY3 ρήτρα 24 και BPVOY4 ρήτρα 22.2.3, τονίζεται πως ο εν λόγω χρόνος θεωρείται ως laytime η demurrage.
- Εκμετάλλευση των πλοίων σαν πλωτή αποθήκευση άνευ συμφωνίας.
- Άνευ αιτίας καθυστερήσεων των πλοίων έπειτα από την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης ακόμη και στην περίπτωση που δεν έχει τελειώσει ο χρόνος σταλιών, εκτός βέβαια αν αναφέρεται σαν demurrage στην συμφωνία σύμβασης όπως συμβαίνει στη ρήτρα 24 του BPVOY3.
- Εντολές για μείωση της ταχύτητας των πλοίων όταν αυτό δεν προβλέπεται εντός της συμφωνίας.

Συνηθίζεται μεταξύ των συμβαλλομένων η χρησιμοποίηση του demurrage που προβλέπει το ναυλοσύμφωνο με σκοπό τον ακριβή υπολογισμό της αξίας κράτησης. Ο πλοιοκτήτης διατηρεί το δικαίωμα διεκδίκησης αποζημίωσης στο πραγματικό τους επίπεδο δεδομένου τις χαμένες ευκαιρίες αγοράς και λαμβάνοντας υπόψιν ότι η αξίωση κράτησης ουσιαστικά είναι απαίτηση ζημιών. Ακόμη αξίωση αποζημίωσης δύναται να υπάρξει από τον πλοιοκτήτη και σε περίπτωση κατανάλωσης πρόσθετων καυσίμων με σκοπό την διατήρηση της θερμοκρασίας του φορτίου. Βάσει του ναυλοσυμφώνου της Shell, η κράτηση χρήζει ενός ξεχωριστού υπολογισμού αξίας, όμως γενικώς χρησιμοποιείται η αξία του demurrage συν το κόστος αντικατάστασης των επιπλέον καυσίμων που πιθανός καταναλώθηκαν.

Ιδιαίτερης σημασίας διαφορών ανάμεσα σε αξιώσεις κράτησης και αξιώσεις επισταλιών παρατηρούνται επίσης :

Σε όρους χρονικού περιορισμού (time-bars) αναφερόμενους μόνο σε αξιώσεις επισταλιών και δεν ισχύουν για αξιώσεις κράτησης. Η πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων δεν προβλέπει την επίσχεση ως αποζημίωση για τα έξοδα κράτησης όπως η ρήτρα 21 του ναυλοσυμφώνου ASBATANKVOY ενώ σε άλλα ναυλοσύμφωνα είναι δεδομένη η επίσχεση του φορτίου για έξοδα μεταφοράς και επισταλιών.

Στο ASBATANKVOY επιπλέον σύμφωνα με την ρήτρα 19, οι ναυλωτές δύναται να επικαλεστούν την συγκεκριμένη ρήτρα ονομαζόμενη «γενικών εξαιρέσεων» ή «ανωτέρας βίας» ούτως ώστε να αντιπαρέλθει τις όποιες αξιώσεις για έξοδα κράτησης. Διευκρινίζεται πως δεν είναι εφικτή μια επίκληση ρήτρας γενικής εξαίρεσης ώστε να επιτευχθεί μια αποφυγή αξίωσης επισταλιών, εκτός αν η ρήτρα καταστήσει σαφές ότι ισχύει και για το demurrage.

Ο κάθε πλοιοκτήτης μπορεί να θέσει ξεχωριστά αξιώσεις για την κράτηση. Δεν απαιτείται η αφαίρεση κανενός αχρησιμοποίητου χρόνου laytime. Αυτό εναπόκειται στο ότι η σταλία αφορά περιπτώσεις φορτοεκφορτώσεων, δίχως την αναμονή εντολών, εκτός βέβαια αν αναφέρεται ειδικά στο ναυλοσύμφωνο όπως για παράδειγμα στο BPVOY 3 και BPVOY 4. Η πλειονότητα των συμβάσεων στην πώληση πετρελαίου δεν επιθυμούν αναφορές της κράτησης, προτιμώντας να αντιμετωπίζουν όλες τις καθυστερήσεις ως demurrage.

Συμπεράσματα

Στις μέρες μας τα tankers μπορούν να θεωρηθούν ως «οι τιτάνες των ωκεανών» καθώς διακινούν δεκάδες χιλιάδες τόνους αργού πετρελαίου και προϊόντων αυτού, ενώ υπερβαίνουν σε μήκος ακόμη και τα υψηλότερα κτίσματα επάνω στη γη. Μέχρι το 2017 κατείχαν το 28,7% στο καθολικό εκτόπισμα στον διεθνή θαλάσσιο εμπορικό στόλο συγκριτικά με τους τελευταίους μήνες του 1980 που αποτελούσαν το 49,7%.

Έρευνες έχουν αποδείξει πως η ναυτιλιακή αγορά δεξαμενοπλοίων είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Δύναται να εξαρτάται τόσο από εσωτερικούς όσο και από εξωγενείς συντελεστές παρουσιάζοντας κυκλική δραστηριότητα στην ισορροπία ανάμεσα στη ζήτηση και την προσφορά χαρακτηριζόμενη από ευκολία εισόδου, ομοιογένεια και έλλειψη συγκέντρωσης. Η αξία των ναύλων διαμορφώνεται πολλές φορές πέρα από την προσφορά και τη ζήτηση, από την ηλικία των πλοίων, το μέγεθος τους, το ταξίδι η ακόμη και τον εξοπλισμό που φέρει το εκάστοτε πλοίο.

Η ναύλωση ενός πλοίου για την διακίνηση ενός φορτίου αφορά σε μία από τις σπουδαιότερες και παράλληλα απαιτητικές λειτουργίες σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό εμπορικό κλάδο, καθώς μέσω της μίσθωσης του για την μεταφορά μιας συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου και με καθορισμένη τιμή ναύλου ουσιαστικά επέρχεται η επιτυχία της κύριας δραστηριότητας της ναυτιλίας. Τα σημαντικότερα είδη ναύλωσης αφορούν στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, στις χρονοναυλώσεις, στις ναυλώσεις γυμνών πλοίων, εργολαβικών μεταφορών και των συνεχόμενων ταξιδιών με την πρώτη μορφή να προτιμάται περισσότερο στην αγορά δεξαμενοπλοίων.

Τα έντυπα συμβόλαια μεταφοράς φορτίου στα οποία συμφωνούνται οι όροι από τους συμβαλλόμενους τον πλοιοκτήτη δηλαδή και τον ναυλωτή ονομάζονται ναυλοσύμφωνα και τα κύρια τους στοιχεία αποτελούνται από:

1. Ταξίδι στο λιμάνι φόρτωσης
2. Διαδικασία φόρτωσης
3. Το φορτωμένο ταξίδι
4. Διαδικασία εκφόρτωσης

Αρμόδιος για το ασφαλές ταξίδι του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης και το φορτωμένο ταξίδι είναι ο πλοιοκτήτης, ενώ η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης πραγματοποιείται από κοινού

μεταξύ πλοιοκτήτη – ναυλωτή με την κύρια ευθύνη βέβαια να επιφορτίζει την πλευρά του ναυλωτή.

Οι επικρατέστερες τυποποιημένες φόρμες ναυλοσυμφώνων στην αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι οι: ASBAII, ASBATANKVOY, BPVOY3, BPVOY4, SHELLVOY5, SHELLVOY6, EXXONMOBILVOY και συντάχθηκαν είτε από παγκόσμιες και εθνικές ενώσεις (BIMCO, ASBA, FONASBA) είτε από ιδιωτικές πετρελαϊκές εταιρίες (BP, SHELL). Τα είδη ναυλοσυμφώνων που προτιμώνται για τις μεταφορές πετρελαίου, αφορούν στα χρονοναυλοσύμφωνα και ναυλοσύμφωνα ταξιδιού. Συγκρίνοντας λεπτομερώς τους όρους στα δύο αυτά είδη ναυλοσυμφώνων παρατηρήθηκαν όπως ήταν λογικό ορισμένες ομοιομορφίες και διάφορες μέσω των οποίων διαμορφώνονται τα στοιχεία κάθε μορφής ναύλωσης. Για παράδειγμα, το κύριο χαρακτηριστικό στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού είναι το φορτίο και η πορεία του πλοίου όμως στο χρονοναυλοσύμφωνο βασικό του γνώρισμα είναι ο χρόνος, οι δεσμεύσεις οι οποίες προκύπτουν από αυτόν, καθώς και το ίδιο το πλοίο. Παρόλες τις διαφορές, η δομή των δυο ναυλοσυμφώνων παραμένει κοινή, με ορισμένες αλλαγές στις ρήτρες ανάλογα και το είδος της ναύλωσης.

Κατά το τελευταίο στάδιο της έρευνας, πραγματοποιήθηκε μια συνοπτική παρουσίαση διάφορων όρων και σύγκριση των ναυλοσυμφώνων BPVOY, SHELLVOY με το ASBATANKVOY ούτως ώστε να επιτευχθεί μία κριτική ανάλυση και να εντοπιστούν διαφορές στα εν λόγω ναυλοσύμφωνα. Το SHELLVOY6 φερειπείν αφορά σε ένα πλήρες, εκτενές και επαρκές ναυλοσύμφωνο για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της πετρελαϊκής εταιρίας Shell κατά τη σύμβαση ναύλωσης για ταξίδι. Γενικότερα τα ευρέως διαδεδομένα και πολυχρησιμοποιημένα στις μέρες μας ναυλοσύμφωνα δεξαμενοπλοίων είναι το SHELLVOY6 και BPVOY4 καθώς περιέχουν την πληρέστερη διατύπωση έναντι των υπολοίπων ναυλοσυμφώνων και ικανοποιούν στην ολότητα τους τις ανάγκες των πετρελαϊκών επιχειρήσεων.

Το ASBATANKVOY, δεν θεωρείται πλήρες λόγω του ότι σε αρκετές ρήτρες του δεν είναι συγκεκριμένο με αποτέλεσμα να δημιουργείται ο κίνδυνος για ασυνεννοησίες κατά την ναύλωση. Για παράδειγμα ενώ στα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα αναφέρεται η 6^η πρωινή ώρα ως ώρα έναρξης των εργασιών φορτοεκφόρτωσης ενώ νωρίτερα δεν γίνονται αποδεκτές οι φορτοεκφορτώσεις του φορτίου, στο ASBATANKVOY δεν αναφέρεται η συγκεκριμένη ώρα. Σε ότι αφορά το ευαίσθητο θέμα της έναρξης των σταλιών το ASBATANKVOY προβλέπει την έναρξη τους μόλις αποσυνδεθούν οι αντλίες, ενώ στα SHELLVOY6 και

BPVOY4 παρέχεται χρονικό περιθώριο 2 και 3 ωρών αντίστοιχα για κάθε λιμάνι ώστε να συγκεντρωθούν τα απαραίτητα έγγραφα. Επιπλέον στα SHELLVOY6 και BPVOY4 εξασφαλίζεται η ισχύς της επιστολής ετοιμότητας ύστερα από την έκδοση της, προβλέποντας πως ο χρόνος για τον καθαρισμό των δεξαμενών δεν υπολογίζεται σαν χρησιμοποιούμενος χρόνος διατιθέμενος για επισταλία σε αντίθεση με το ASBATANKVOY όπου σε μια περίπτωση χαρακτηρισμού των δεξαμενών ως ακατάλληλες αυτόματα θα ακυρώνονταν η αρχική επιστολή ετοιμότητας.

Το ναυλοσύμφωνο BPVOY4 παρότι παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με το SHELLVOY6 έχει αποδειχθεί ότι δεν προτιμάται από τις ναυτιλιακές εταιρίες πιθανόν λόγω των αρκετών παραπομπών που φέρει με ιδιαίτερη έμφαση στα ζητήματα που μπορεί να πλήξουν τους ναυλωτές με αποτέλεσμα να υπερτερούν έναντι των πλοιοκτητών σε περίπτωση διαφοράς.

Τέλος, τα παραπάνω ναυλοσύμφωνα παρόλα τα αδύναμα σημεία τους και τις παραλήψεις τους, σίγουρα αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της δυναμικής που προσδιορίζει τη ναυτιλιακή αγορά των δεξαμενοπλοίων στην οποία οι ενδεχόμενες διαφορές και προστριβές είναι σύνθετες και δεν ωφελούν οικονομικά κανέναν συμβαλλόμενο.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

1. Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2000), “*Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων – Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων*”, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς
2. Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2011), “*Ναυτιλιακή Οικονομία*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
3. Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχας, Ε., (2008), “*Ναυτιλιακό Δίκαιο*”, Ίδρυμα Ευγενίδου
4. Γεωργακόπουλος, Λ., (2006), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Εκδόσεις Σάκκουλα
5. Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2002), “*Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
6. Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2010), “*Ναυλώσεις*”, 3^η έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
7. Δελούκας Ν.Α., (1979), “*Ναυτικόν Δίκαιον*”, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα,
8. Κιάντου-Παμπούκη, Α., (2007), “*Ναυτικό Δίκαιο*”, Τόμος ΙΙ. ΣΤ’, Εκδόσεις Σάκκουλα
9. Παγουλάτος, Μ., (1966) “*Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής.*”, Εκδόσεις Μαυρίδη
10. Ρόκας Ι., (2006), “*Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*”, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε
11. Σιαμπάνης, Δ., (1979), “*Παροχή και ευθύνη του χρονοεκναυλωτή*”, Εκδόσεις Σάκκουλα
12. Τζελέπης, Ν., (2004), “*Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης (Ναυλοσύμφωνα – Φορτωτική – Κανόνες Χάγης)*”, Εκδόσεις Ίων

Ξενογλώσση

1. Branch E. Alan, (2012), “*Elements of Shipping*”, 7th Edition, Routledge
2. Davies Donald, (2006), “*Commencement of Laytime*”, 4th Edition, Informa Law
3. Dockray, M., (1987), “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.*” Abingdon, Oxon: Professional Books
4. Girvin, S., (2007), “*Carriage of Goods by Sea.*”, Oxford University Press
5. Gorton, L., Ihre, R., Sandevärn, A., (1984), “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 2nd Edition, Lloyd's of London Press
6. INTERTANKO, (2012), “*Demurrage a Practical Guide for Tanker Masters*, 1st Edition 1998

7. Kavussanos G. Manolis, Amir H. Alizadeh, (2002), “*Efficient pricing of ships in the dry bulk sector of the shipping industry*”, Maritime Policy and Management, 29 (3)
8. Lyridis V. Dimitrios, Zacharioudakis Panayotis, (2012), “*Liquid Bulk Shipping*”, in The Blackwell Companion to Maritime Economics, edited by Talley K. Wayne, John Wiley & Sons, Ltd
9. Patrick M. Alderton, (1995), “*Sea Transport – Operation and Economics*”, Thomas Reed Publications
10. Sanchez, J.R. (2007), “*Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006*”, No.27, CEPAL
11. Soyer Baris, Tettenborn Andrew, (2016), “*International Trade and Carriage of Goods*”, CRC Press
12. Stopford Martin, (2009), “*Maritime Economics*”, 3rd Edition, Routledge
13. Sullivan E.F.LC.S., (1988), “*The Marine Encyclopaedic Dictionary*”, Second Edition, LLP
14. Wilding Andrew, (2018), “*A Guide to Tanker Voyage Charterparties*”, ASDEM
15. Wilson, J, (2008),” *Carriage of Goods by Sea*”, 6th Edition, Pearson Longman

Ηλεκτρονικές Πηγές

1. <https://asdem.com/Content/Downloads/Asdem%20Ltd%20Comparison%20of%20Charterparty%20Exceptions.pdf>
2. <http://www.bp.com/>
3. <https://www.gard.no/web/updates/content/28079194/notice-of-readiness-and-the-commencement-of-laytime>
4. <http://www.shell.com/>
5. <https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/a-brief-history-of-laytime/>
6. <http://www.theseanation.gr>
7. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
8. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

Αρθρογραφία

Μπεχλιβάνης Α., (2006), Σχετικά με την εφαρμογή του Ν. 2251/1994 για την «προστασία των καταναλωτών» στη σύμβαση ναύλωσης υπό στενή έννοια (με ιδιαίτερη αναφορά στο ναυλοσύμφωνο “BALTIME 1939”). Σε: Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου, Δίκαιο & Οικονομία – Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 952-960.