

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

ΤΙΤΛΟΣ

*"Μελέτη της δομής και λειτουργίας ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων – Ανάλυση  
τύπων ναυλοσυμφώνων για δεξαμενόπλοια"*

---

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

*Study of the structure and operation of the tanker freight market - Analysis of  
charter parties for tankers*

---

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ**

---

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

**DR. ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ**

---

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021**

---



**Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής**

**Κορρές Αλκιβιάδης - Ιωάννης**

**Παπουτσιδάκης Μιχαήλ**

**Νικητάκος Νικήτας**

### ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Βασιλόπουλος Δημήτριος του Νικολάου, με αριθμό μητρώου 8056124 φοιτητής του Διϋδρυματικού 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 δηλών  
Βασιλόπουλος Δημήτριος

**ΤΙΤΛΟΣ**

*"Μελέτη της δομής και λειτουργίας ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων – Ανάλυση τύπων ναυλοσυμφώνων για δεξαμενόπλοια"*

**ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ**

**Δημήτριος Βασιλόπουλος**

**Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διϋδραματικού 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.**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στις παγκόσμιες αγορές δεδομένου ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης ειδικότερα η μεταφορά υγρών χύδην φορτίων θεωρούνται από τα σημαντικότερα φορτία που διακινούνται διεθνώς λόγω της αναγκαιότητας χρήσης τους στις σύγχρονες κοινωνίες.

Έχοντας ως εφελτήριο ότι η μεταφορά υγρών φορτίων αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας διαπραγματεύεται το θέμα της μελέτης της δομής και των συνθηκών λειτουργίας της ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων καθώς και την παρουσίαση – ανάλυση ναυλοσυμφώνων που συνάπτονται στη συγκεκριμένη αγορά.

Κυρίαρχο μέλημα της έρευνας αποτελεί η μέσω της θεωρητικής προσέγγισης παρουσίαση θεμελιωδών εννοιών της ναυλαγοράς και η ανάλυση των κυριότερων ναυλοσυμφώνων ώστε να καταστεί δυνατή η σε βάθος κατανόηση των συνθηκών λειτουργίας της και συγχρόνως να αναδείξει το σημαντικό ρόλο των όρων και ρητρών στη σύνταξη ναυλοσυμφώνων προς επίτευξη κερδοφόρων ναυλώσεων και αποφυγή διενέξεων.

Μεθοδολογία: Για την άντληση των πολύτιμων πληροφοριών επιλέγεται ως καταλληλότερη μέθοδος η δευτερογενής έρευνα δεδομένου ότι επιχειρείται η μελέτη του θέματος σε θεωρητικό επίπεδο. Η δευτερογενής έρευνα στηρίζεται στη βιβλιογραφική ανασκόπηση ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας σχετικά με τις διεθνείς ναυλώσεις στον τομέα θαλάσσιων μεταφορών υγρών φορτίων, σχετικές μελέτες, επιστημονικά άρθρα, επίσημους διαδουκτικακούς τóπουσ αλλά και από την ανάλυση των όρων τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων (SHELLVOY6, TANKERVOY87).

Η εργασία δομείται σε έξι κεφάλαια:

Για την απόκτηση σφαιρικής εικόνας της ναυλαγοράς αρχικά παρατίθενται βασικές αναφορές για την ναυτιλιακή αγορά (δομή, διακρίσεις, παράγοντες, αλληλεπίδραση τομέων) ακολούθως αναλύεται η δομή, χαρακτηριστικά, παράγοντες, ναυτιλιακοί κύκλοι, ναυλοδείκτες και στόλος δεξαμενοπλοίων της ναυλαγοράς υγρών φορτίων.

Το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στο θεσμό ναυλώσεων (κύριες μορφές, χαρακτηριστικά, διεθνείς οργανισμοί, ναυλοδείκτες και δείκτης WorldScale).

Ακολούθως το πέμπτο κεφάλαιο εστιάζει στην παρουσίαση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων δομή, πλεονεκτήματα, συντάκτες, κατηγορίες, διάρθρωση και κριτική ανάλυση ναυλοσυμφώνου ταξιδιού και χρονοναυλοσυμφώνου.

Στο έκτο κεφάλαιο επιχειρείται η συνοπτική παρουσίαση ναυλοσυμφώνων δεξαμενοπλοίων καθώς, η συνοπτική παράθεση όρων, σύγκριση και κριτική ανάλυση των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87.

Ακολουθεί σύνοψη συμπερασμάτων και σχολίων.

Λέξεις Κλειδιά: Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων, Ναυτιλιακοί κύκλοι, Ναυτιλιακοί οργανισμοί, Ναυλοδείκτες, Ναυλοσύμφωνα Δεξαμενοπλοίων

## ABSTRACT

The shipping industry has a key role in world markets as most of the international trade is transported by sea, in particular the transport of liquid bulk cargo is considered one of the most important cargoes in the world due to necessity to use them in modern societies.

As a springboard for the transport of liquid cargo is an integral part of global maritime transport, the elaboration of this dissertation deals with the study of the structure and operating conditions of the tanker ship market as well as the presentation - analysis of charter agreements in the specific market.

The main concern of this research is the presentation of fundamental concepts of the freight market through the theoretical approach and the analysis of the main freight agreements to enable an in-depth understanding of its operating conditions and at the same time to highlight the important role of contract terms and conditions for charter's profitability and to avoid conflicts.

Methodology: For the extraction of valuable information, the secondary research is chosen as the most appropriate method, since the study of the subject is attempted at a theoretical level. The secondary research is based on the bibliographic review of Greek and Foreign literature on international charters in the field of maritime transport of liquid cargo, relevant studies, scientific articles and official websites but also on the analysis of the terms of standard charter agreements (SHELLVOY6, TANKERVOY87)

The work is structured in six chapters:

In order to obtain a global picture of the shipping market, first basic reports on the shipping market (structure, distinctions, factors, sectors interaction) are presented, then the structure, characteristics, factors, shipping cycles, freight market indexes and tankers fleet of the shipping freight market are analyzed.

The fourth chapter deals with the institution of charters (main forms, characteristics, international organizations, charters and the WorldScale index).

Subsequently the fifth chapter focuses on the presentation of standard charter structure, advantages, authors, categories, structure and critical analysis of travel charter and time charter parties.



The sixth chapter attempts the brief presentation of charter tankers as well as conditions summary, comparison and critical analysis of the charter SHELLVOY6 and TANKERVOY87.

Following in the end the summary of conclusions and comments.

Keywords: Tanker Ship Market, Shipping Cycles, Shipping Agencies, Shipping Indicators, Tanker Ship Charters



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θερμές ευχαριστίες οφείλω στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Άλκη Κορρέ για την επιστημονική επίβλεψη – καθοδήγηση, τις ανεκτίμητες υποδείξεις – παραινέσεις, τον προσωπικό χρόνο που αφιέρωσε καθώς και το θετικό περιβάλλον συνεργασίας μας καθ' όλη τη χρονική διάρκεια εκπόνησης της.

Επίσης ευχαριστώ θερμά όλα τα αγαπημένα μου πρόσωπα για την αμέριστη ηθική υποστήριξη, ενθάρρυνση και κατανόηση καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Παγκόσμιος στόλος κατά τύπο πλοίου 1980-2020 .....	26
Πίνακας 2. Κατηγορία με βάση την μεταφορική ικανότητα .....	27
Πίνακας 3. Κατηγορίες Δεξαμενόπλοιων LNG με βάση τη χωρητικότητα .....	30
Πίνακας 4. Κατηγορίες Δεξαμενόπλοιων LPG με βάση τη χωρητικότητα .....	30

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1. Αλληλεπίδραση αγορών στη ναυτιλία.....	14
---	----

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	5
ABSTRACT.....	7
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	9
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	10
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13
1.1 Ναυτιλιακή αγορά .....	13
1.1.α Ορισμός.....	13
1.1.β Δομή.....	13
1.1.γ Διακρίσεις Ναυτιλιακής Αγοράς .....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ – ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	17
2.1 Ορισμός.....	17
2.1.α Ναυλαγορά charter – ναυλαγορά liner.....	17
2.2 Μελέτη ναυλαγοράς Δεξαμενοπλοίων .....	18
2.2.1 Κύρια χαρακτηριστικά .....	18
2.2.2 Παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυλαγορά .....	19
2.3 Ναυτιλιακοί κύκλοι .....	21
2.3.1 Ορισμός.....	21
2.3.2 Παράγοντες δημιουργίας ναυτιλιακού κύκλου .....	21
2.3.3 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων .....	22
2.3.4 Διακυμάνσεις του Ναυτιλιακού κύκλου .....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	25
3.1 Ορισμός.....	25
3.2 Κατηγοριοποίηση πλοίων Υγρών Χύδην Φορτίων .....	25
3.2.1 Κατηγοριοποίηση του στόλου βάσει της μεταφορικής ικανότητας .....	26
3.2.2 Κατηγοριοποίηση με βάση τις περιοχές θαλάσσιων διαδρομών .....	28
3.2.3 Κατηγοριοποίηση με βάση τον τύπο .....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.....	31
4.1 Ορισμός.....	31
4.2 Εμπλεκόμενα πρόσωπα στον τομέα των ναυλώσεων.....	32
4.3 Κύριες μορφές ναυλώσεων .....	35
4.4 Διεθνείς οργανισμοί που σχετίζονται με ναυλώσεις .....	36
4.5 Ναυλοδείκτες.....	40
4.5.1 Ορισμός.....	40

4.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων.....	40
4.5.3 Ναυλοδείκτης AFRA .....	42
4.5.4 Δείκτης ITFL (International Tanker Freight Index Limited).....	42
4.5.5 Δείκτης BLPG (Baltic Liquefied Petroleum Gas).....	42
4.6 Δείκτης Worldscale Δεξαμενοπλοίων .....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ - ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ.....	44
5.1 Σκοπός .....	44
5.2 Πλεονεκτήματα τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων .....	44
5.3 Συντάκτες τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων .....	45
5.4 Κατηγορίες Ναυλοσυμφώνων .....	45
5.5 Δομή ναυλοσύμφωνου.....	47
5.6 Δομή ναυλοσυμφώνου δεξαμενόπλοιων για ναύλωση κατά ταξίδι.....	48
5.7 Χρονοναυλοσύμφωνο.....	57
5.8 Κριτική ανάλυση των όρων ναυλοσυμφώνου ταξιδιού και χρονοναυλοσυμφώνου.....	61
5.9 Περιγραφή διαδικασίας ναύλωσης.....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΩΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ SHELLVOY6 & TANKERVOY87 .....	66
6.1 Ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων .....	66
6.2 Συνοπτική παράθεση και ανάλυση των κυριότερων όρων ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87 .....	67
6.3 Κριτική ανάλυση και σύγκριση των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87..	88
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	94
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	97

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη παγκοσμίως. Το γεγονός αυτό οφείλεται διότι το μεγαλύτερο ποσοστό περίπου 90% του παγκοσμίου εμπορίου γίνεται μέσω θαλάσσης με ποντοπόρα πλοία. Ως σημαντικότερα φορτία που διακινούνται διεθνώς θεωρούνται τα χύδην υγρά φορτία από την οπτική του ποσοστού του όγκου φορτίου που μεταφέρεται του αριθμού των πλοίων που απασχολούνται για τη διακίνηση του καθώς και από την αναγκαιότητα της χρήσης τους στις σύγχρονες κοινωνίες. Λόγω της σημαντικότητας του ρόλου της ακολουθεί η μελέτη της ναυτιλιακής αγοράς.

### 1.1 Ναυτιλιακή αγορά

#### 1.1.α Ορισμός

Ορίζεται ως Ναυτιλιακή αγορά ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών για την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης. Βασικά εργαλεία για την επίτευξη αυτής είναι τα πλοία κάθε κατηγορίας, τα οποία καλύπτουν τις ανάγκες θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων, υγρών, στερεών ή οποιασδήποτε άλλης μορφής αγαθών σε παγκόσμιο επίπεδο.

#### 1.1.β Δομή

Η ναυτιλιακή αγορά δεν αποτελεί μια ομοιογενή μεμονωμένη αγορά αλλά είναι αγορά σύνθετη και πολύπλοκη.

Αποτελείται από ένα σύνολο ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών, το γεωγραφικό καταμερισμό, συγχρόνως όμως αποτελεί μια ενιαία βιομηχανία δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μια ναυτιλιακές αγορές (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαχωρίζεται σε τέσσερις τομείς που αλληλεπιδρούν και αλληλοεξαρτώνται παρότι εμφανίζουν έντονη διαφοροποίηση διότι εμπορεύονται διαφορετικά αγαθά.

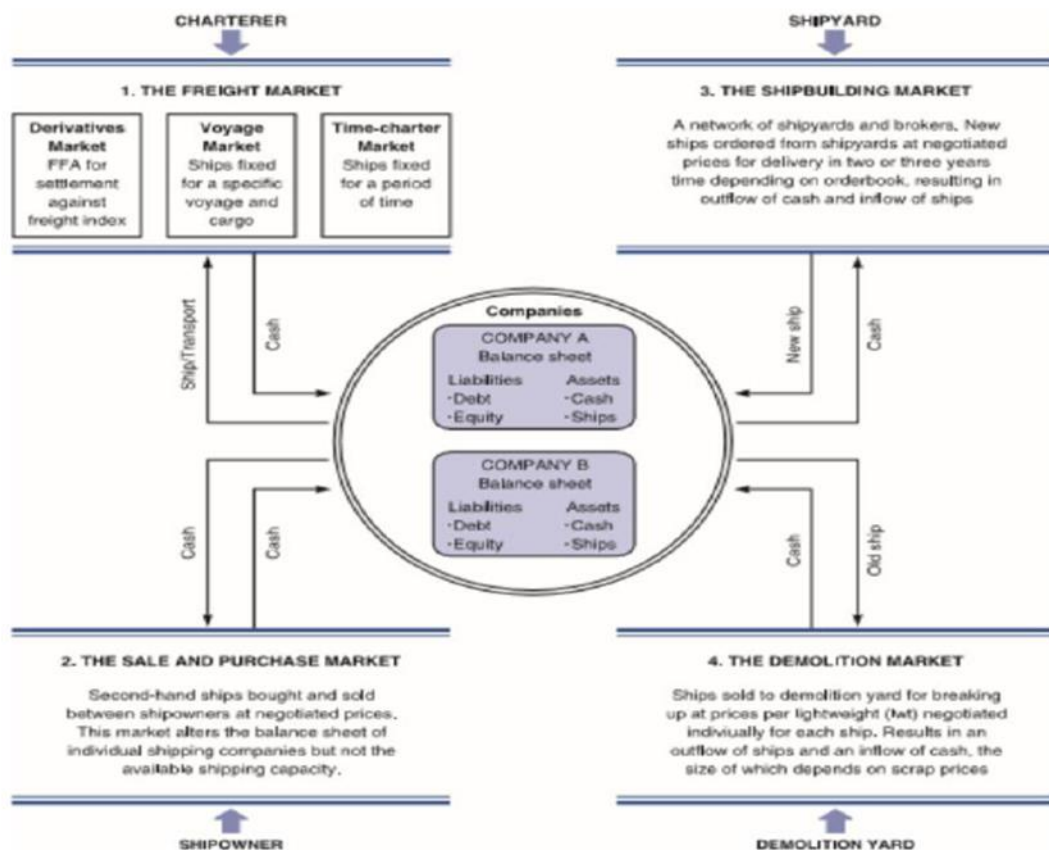
Διακρίνεται σε:

1. Αγορά ναύλων - ναυλώσεων, η οποία εμπορεύεται τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών και την μίσθωση των πλοίων
2. Αγορά sale & purchase, η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά και πώληση μεταχειρισμένων πλοίων
3. Αγορά new buildings, η οποία δραστηριοποιείται στα νεότευκτα πλοία

4. Αγορά διάλυσης πλοίων, η οποία δραστηριοποιείται στην διάλυση απαρχαιωμένων και μεγάλης ηλικίας πλοίων. (Storford, 2009)

Η πορεία της μιας αγοράς επηρεάζει θετικά ή αρνητικά μία ή περισσότερες από τις άλλες αγορές. Συγκεκριμένα παρατηρείται κατά την χρονική περίοδο υπερτίμησης των ναύλων οι ναυτιλιακές εταιρίες μεγεθύνουν το στόλο τους με παραγγελίες νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων. Το γεγονός αυτό επηρεάζει θετικά τις αγοραπωλησίες. Αντίθετα παρατηρείται ότι η υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας σε δεξαμενόπλοια σε σχέση με τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργεί πτώση του επιπέδου των ναύλων αλλά και αυξημένο λειτουργικό κόστος για παροπλισμό των δεξαμενόπλοιων. Ακολούθως παρουσιάζεται σχηματικά σύμφωνα με τον Storford (2009) η αλληλεπίδραση των αγορών στη ναυτιλία.

Σχήμα 1. Αλληλεπίδραση αγορών στη ναυτιλία



Πηγή: Storford, (2009), Maritime Economics

### Προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης και προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών

Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς αποτελείται από τρία συστατικά μέρη τη ζήτηση, την προσφορά θαλάσσιων υπηρεσιών και τους ναύλους οι οποίοι συνδέονται με τη ζήτηση και την προσφορά.

Η ζήτηση για μεταφορική ικανότητα, η οποία μετράται σε τόνους φορτίου είναι ευμετάβλητη και ενδέχεται ετησίως να αυξάνεται σε ποσοστό 10-20%.

Οι βασικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης θαλάσσιων υπηρεσιών είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία (World Economy)
- Οι διαδρομές των φορτίων του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (seaborne commodity trades)
- Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul)
- Τα πολιτικά γεγονότα (political events)
- Και το κόστος μεταφοράς (transport cost)

Παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την προσφορά είναι:

- Ο παγκόσμιος στόλος
- Η παραγωγή πλοίων
- Η διάλυση και απώλεια πλοίων
- Η απόδοση του στόλου
- Το λειτουργικό περιβάλλον (operating environment)

Επιπλέον παράγοντες, οι οποίοι διαδραματίζουν ρόλο στην διαμόρφωση της προσφοράς είναι η ισχύουσα νομοθεσία καθώς και οι πολιτικές που ασκούν οι φορτωτές, τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οι διεθνείς οργανισμοί.

Ο ναύλος είναι ο συνδετικός κρίκος της ζήτησης και της προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών. Η οποιαδήποτε ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης διαμορφώνεται από τη δραστική επίδραση την οποία επιφέρει μια ανάλογη αύξηση ή μείωση της τιμής του ναύλου. Ο ψυχολογικός παράγοντας της συμπεριφοράς των εμπλεκόμενων μερών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς.

### 1.1.γ Διακρίσεις Ναυτιλιακής Αγοράς

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

**Διάκριση με κριτήριο το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου:**

- Η αγορά Γραμμών (Liner Market) ασχολείται με την μεταφορά «γενικού φορτίου» (General Cargo), που απαιτεί τακτικότητα δρομολογίων στη μεταφορά τους, όπως φορτία σε εμπορευματοκιβώτια/παλέτες από κοινού με άλλα φορτία. Κυριότεροι τύποι πλοίων είναι τα: containership, τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multipurpose vessels) και τα Ro-Ro (Roll on/ Roll off).

- Η αγορά Χύδην φορτίων (Bulk Market) ασχολείται με την μεταφορά «χύδην φορτίων» (Bulk Cargo) δηλαδή οι παρτίδες φορτίων είναι τόσο μεγάλες ώστε συμπληρώνουν την χωρητικότητα των δεξαμενών και μπορούν να φορτοεκφορτωθούν σε χύδην κατάσταση. Τα «χύδην φορτία» διακρίνονται σε υγρά (Liquid Bulks) και ξηρά (Dry Cargoes). Τα κυριότερα χύδην υγρά φορτία είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένο φυσικό αέριο και πετρέλαιο, χημικά, έλαια, κρασί. Τα χύδην ξηρά φορτία είναι: το σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, ο βωξίτης, τα φωσφάτα. Οι τύποι πλοίων είναι τα δεξαμενόπλοια (tankers), τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (Bulk Carriers) και τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (Combined Carriers).

#### **Διάκριση με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία**

- Η αγορά Liner περιλαμβάνει μεταφορά γενικών φορτίων σε τακτικές γραμμές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών και με καθορισμένους ναύλους.
- Η αγορά Tramp, ή ελεύθερη ναυτιλία περιλαμβάνει τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων προορισμών, αλλά η απασχόληση των πλοίων και τα φορτία που μεταφέρονται εξαρτώνται από τις ευκαιρίες και ανάγκες της αγοράς. Η αγορά Tramp υπόκειται στους κανόνες του ανταγωνισμού (Γκιζιάκης κ. συν., 2006).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ – ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

### 2.1 Ορισμός

Ναυλαγορά, η αγορά ναύλων είναι το σύστημα βάσει του οποίου καθορίζονται οι ναύλοι. Είναι το σημείο συνάντησης της προσφοράς και ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στο οποίο καθορίζεται ο ναύλος δηλαδή η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας και κλείνεται η συμφωνία μεταφοράς, η ναύλωση.

#### 2.1.α Ναυλαγορά charter – ναυλαγορά liner

Οι θαλάσσιες μεταφορές από οικονομικής πλευράς διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τη ναυλαγορά charter και τη ναυλαγορά liner. Ακολούθως επισημαίνονται οι διαφορές στις δύο αγορές ως προς τη δομή τους, το είδος προσφερόμενων υπηρεσιών, το είδος του εμπορεύματος και το είδος του πλοίου.

#### Δομή της αγοράς

- Ναυλαγορά Charter

Κύριο χαρακτηριστικό της ναυλαγοράς Charter είναι ότι υπόκειται στους κανόνες του ανταγωνισμού. Ορίζεται ως η αγορά υπηρεσιών (διάθεση μεταφορικής ικανότητας) πωλητής είναι ο πλοιοκτήτης που προσφέρει το πλοίο του για ναύλωση και αγοραστής είναι ο ναυλωτής.

Οι ναύλοι προσδιορίζονται από την αλληλεπίδραση προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας.

- Ναυλαγορά liner

Στη ναυλαγορά liner οι πωλητές της υπηρεσίας οργανώνονται σε κοινοπραξίες (conferences), καθορίζουν τους ναύλους και εξυπηρετούν συγκεκριμένα δρομολόγια.

#### Το είδος των προσφερόμενων υπηρεσιών

Η υπηρεσία στην ναυλαγορά Charter αφορά είτε τη ναύλωση ολόκληρου του πλοίου από αμοιβαία αποδεκτούς όρους μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

Η ναύλωση μπορεί να αφορά ένα μόνο ταξίδι (voyage charter) ή χρήση του πλοίου για συνεχή μεγάλη ή μικρή χρονική περίοδο (χρονοναύλωση).

Στη ναυλαγορά liner το πλοίο εκτελεί συγκεκριμένο δρομολόγιο και η μίσθωση αφορά τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από το λιμάνι αναχώρησης ή το λιμάνι άφιξης.

#### Το είδος του εμπορεύματος

- Στη ναυλαγορά charter η μεταφορά αφορά ομοιογενείς ποσότητες φορτίου, τα προϊόντα είναι συνήθως χύδην όπως πετρέλαιο, κάρβουνο, σιτηρά.

- Στη ναυλαγορά liner το φορτίο μπορεί να μην είναι ομοιογενές, να έχει μεγάλη αξία και να αφορά προϊόντα βιομηχανικά, γεωργικά και κρέατα σε πακέτα.

#### Το είδος του πλοίου

- Στη ναυλαγορά charter απασχολούνται εξειδικευμένα πλοία, δεξαμενόπλοια, bulk carriers, OBO's και Chemical Tankers.
- Στη ναυλαγορά liner απασχολούνται φορτηγά γενικού φορτίου για την μεταφορά διαφορετικών προϊόντων, containerships, εξειδικευμένα Ro-Ro και επιβατηγά.

### 2.2 Μελέτη ναυλαγοράς Δεξαμενοπλοίων

Ο πλέον σημαντικός τομέας της ναυλαγοράς charter είναι η ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων όπου παρατηρούνται έντονες διακυμάνσεις, το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα περιθώρια κέρδους ή ζημίας τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και για τους ναυλωτές να είναι τεράστια.

Συνεπώς καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η ικανότητα πρόβλεψης των ναύλων.

#### 2.2.1 Κύρια χαρακτηριστικά

Η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων αρχικά είχε καθαρά ολιγοψωνιακή δομή. Τη δεκαετία του 1960 υπήρχαν επτά μεγάλες εταιρίες ναυλωτών Exxon, Texaco, Mobil, Chevron, Standard of California, Shell και BP που επηρέαζαν τη διαμόρφωση των τιμών των ναύλων και ασκούσαν ολιγοπωλιακή πολιτική ελέγχοντας τις τιμές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων του με τις μεταξύ τους συμφωνίες.

Κατείχαν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου και ναύλωναν το υπόλοιπο 1/3 με μακροχρόνιες ναυλώσεις 5-10 ετών.

Από το τέλος του 1970 αλλάζει ριζικά η δομή της αγοράς, οι εταιρίες EXXON/MOBIL, CHEVRON/TEXACO, BP/AMOCO, SHELL καθώς και ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες ελέγχουν την αγορά των δεξαμενοπλοίων (Γκιζιάκης κ. συν., 2006).

Η δομή της αγοράς σήμερα παρουσιάζει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Μεγιστοποίηση του κέρδους αποτελεί πρωταρχικό στόχο για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές.
- Ύπαρξη μεγάλου αριθμού ναυλωτών λόγω δραστηριοποίησης πολλαπλών ανεξάρτητων ιδιωτικών εταιριών ως ναυλωτές μετά τη δεκαετία του 1970.
- Μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών.

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας αποτέλεσε τη χρονική περίοδο που η χρήση του πετρελαίου καθιερώνεται σε διεθνές επίπεδο λόγω του ότι το κόστος παραγωγής του ήταν φθηνότερο, η κατανάλωσή του μικρότερη, η απόδοση και οι δυνατότητες

αποθήκευσης του μεγαλύτερες. Η υπερπροσφορά τάνκερ στις αρχές του 1980 οδήγησε πολλές πετρελαϊκές εταιρίες να μειώσουν τη συμμετοχή τους στην πλοιοκτησία αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, ο ρόλος των οποίων γίνεται ισχυρότερος και η αγορά των tanker πιο ανταγωνιστική.

- Ομοιογένεια παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας
- Ελεύθερη είσοδος και έξοδος από την αγορά, χωρίς εμπόδια ή κόστος
- Πλήρης ενημέρωση των εμπλεκόμενων μερών, τα οποία διαθέτουν άριστη πληροφόρηση για τις εξελίξεις είτε από εξειδικευμένο δίκτυο ναυλομεσιτών, είτε από άλλες πηγές όπως δημοσιεύσεις, ειδικές εκδόσεις, internet.
- Επηρεάζεται από οικονομικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς παράγοντες
- Οι μεταβολές στο εμπόριο πετρελαίου προκαλούν επιπτώσεις στη ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων
- Απαίτηση συμμόρφωσης τόσο του πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρίας σε διεθνείς κανονισμούς προστασίας του περιβάλλοντος, οι οποίοι είναι ολοένα και αυστηρότεροι.
- Αποτελεί βιομηχανία υψηλού κινδύνου, λόγω του ότι τα δεξαμενόπλοια και τα υγρά φορτία είναι υψηλές κεφαλαιακές επενδύσεις καθώς και η μεταφορική υπηρεσία πραγματοποιείται σε διεθνές περιβάλλον συνεπώς ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται είτε από τον ναυλωτή είτε από τον πλοιοκτήτη (Πλωμαρίτου, 2008).

Όταν ο ναυτιλιακός κίνδυνος αναλαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη, η ναυτιλιακή δραστηριότητα γίνεται ιδιαίτερα κερδοσκοπική και απρόβλεπτη δεδομένου ότι η κερδοφορία καθορίζεται από την ικανότητα ευελιξίας, την στρατηγική των πλοιοκτητών αλλά και την τύχη.

Όταν ο εμπορικός κίνδυνος αναλαμβάνεται από τις εταιρίες πετρελαίου στην περίπτωση χρονοναύλωσης οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες είναι απλοί υπεργολάβοι και ενδιαφέρονται κατά βάση για τη μείωση του κόστους μεταφοράς. Σ' αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης δεν έχει να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο της αγοράς αλλά άλλους κινδύνους όπως η αξιοπλοΐα και απόδοση του πλοίου.

### 2.2.2 Παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυλαγορά

Ο διεθνής χαρακτήρας της αγοράς των δεξαμενοπλοίων την υποχρεώνει να λειτουργεί μέσα σ' ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο εξαρτώμενη τόσο από εξωγενείς παράγοντες όσο και από ενδογενείς παράγοντες (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2002).

Άμεσα επηρεάζεται από εξωγενείς παράγοντες όπως: πόλεμοι, εμπορικοί αποκλεισμοί, διεθνείς περιορισμοί, τεχνολογικές εξελίξεις, χρηματοοικονομικές κρίσεις και κρίσεις στο παγκόσμιο εμπόριο.

Ως προς τους εξωγενείς παράγοντες:

- Πολεμικά ή πολιτικά γεγονότα μπορεί να αναφερθεί το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ που προκάλεσε αρχικά υψηλούς ναύλους και εν συνεχεία η λανθασμένη εκτίμηση για διαρκείς υψηλούς ναύλους οδήγησε σε λανθασμένες στρατηγικές ναύλωσης – ναυπήγησης με συνέπεια κατάρρευση της αγοράς (Sanchez, 2007).
- Οι τεχνολογικές εξελίξεις συνέβαλαν σε ταχεία αύξηση της εξειδίκευσης της ναυπηγικής και το μέγεθος των σύγχρονων δεξαμενόπλοιων και μείωσαν δραστικά τη συμφόρηση στους λιμένες φορτοεκφόρτωσης με συνέπεια αύξηση χωρητικότητας.
- Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση το 2008 είχε ως αποτέλεσμα μείωση της παγκόσμιας ζήτησης η οποία έπληξε τις θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης η αγορά αντιμετωπίζει ενδογενείς παράγοντες που αφορούν την προσφορά και τη ζήτηση με χρονικά διαστήματα υπερπροσφοράς χωρητικότητας και κατά συνέπεια μείωσης των ναύλων και ταυτόχρονα επηρεασμού των υπολοίπων τομέων.

Ως προς τους ενδογενείς παράγοντες:

- Η ζήτηση χωρητικότητας (παράγωγος) εξαρτάται από παραμέτρους γεωγραφικού χώρου και χρόνου, από εποχικές, κλιματολογικές συνθήκες αλλά και από αύξηση του διεθνούς εμπορίου λόγω εισαγωγής χωρών (Κίνα, Ινδία) στο παγκόσμιο εμπόριο γεγονός που συνέβη το 2003-2008.
- Η προσφορά χωρητικότητας αποτελεί βασική μέθοδο προσαρμογής των υπηρεσιών μεταφοράς στα επίπεδα ζήτησης. Υπάρχουν παράγοντες μεγαλύτερης και μικρότερης σημασίας (κάποιοι εξ αυτών είναι στην διακριτική ευχέρεια των πλοιοκτητών) οι οποίοι επηρεάζουν το επίπεδο προσφοράς.

Αντίστοιχα αναφέρονται παράγοντες μεγαλύτερης σημασίας όπως:

- η ταχύτητα του πλοίου, μείωση χρόνου φορτοεκφόρτωσης, παροπλισμός (με αποτέλεσμα βελτίωση αγοράς)

καθώς και μικρότερης σημασίας όπως:

- ο χρόνος συντήρησης/επισκευών, θαλάσσια ατυχήματα, κρατήσεις πλοίων σε λιμένες, νομικοί λόγοι / πλειστηριασμοί (μείωση χρόνου απασχόλησης πλοίων στις εμπορικές δραστηριότητες) με αποτέλεσμα μείωση του επιπέδου προσφοράς (Korρές, 2020).

### 2.3 Ναυτιλιακοί κύκλοι

Ο ναυτιλιακός κύκλος αποτελεί ένα από τα κυρίαρχα στοιχεία της ναυτιλιακής αγοράς δεδομένου ότι σημαντικός αριθμός αποφάσεων που αφορούν την πορεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων βασίζονται στην εξέλιξη του. Ειδικότερα για τη ναυτιλία, η οποία χαρακτηρίζεται ως μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου οι επενδυτικές αποφάσεις τόσο των βιομηχανικών μεταφορέων (μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες) όσο και των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, οι οποίες λαμβάνονται σε κάθε φάση του ναυτιλιακού κύκλου (ανάλογα με τις διακυμάνσεις των ναύλων και της αξίας των πλοίων) εμπεριέχουν το στοιχείο του επενδυτικού κινδύνου και συνεπώς αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα για το μέλλον των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου (Μεταξάς, 1988).

#### 2.3.1 Ορισμός

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες μέσω του χρόνου αφενός και της χρονικής καθυστέρησης που παρατηρείται μεταξύ της παραγγελίας νέων πλοίων και της παράδοσης αυτών (Κορρές, 2020).

#### 2.3.2 Παράγοντες δημιουργίας ναυτιλιακού κύκλου

Ένα καλό παράδειγμα της έναρξης ενός κύκλου αναφέρεται όταν στην ναυλαγορά παρατηρείται υψηλή ζήτηση. Τότε οι πλοιοκτήτες διερευνώντας τις δυνατότητες κέρδους και επηρεαζόμενοι από τις τάσεις της αγοράς και ειδικότερα από τις συνεχείς αυξήσεις των ναύλων, προβαίνουν στην παραγγελία νέων πλοίων λόγω της υψηλής ρευστότητας που διαθέτουν αλλά και της προθυμίας των τραπεζών για χρηματοδότηση. Ωστόσο λόγω του ότι δεν υπάρχει συντονισμός μεταξύ των πλοιοκτητών στις επενδυτικές αποφάσεις δεδομένου ότι αυτές λαμβάνονται κατά την κρίση τους και τις προσδοκίες για περαιτέρω μελλοντικά κέρδη παρατηρείται το φαινόμενο να υπάρχουν πάρα πολλές παραγγελίες νέων πλοίων με αποτέλεσμα την δημιουργία υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Εάν κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την παραγγελία νέων πλοίων μέχρι και την κατασκευή τους η ζήτηση μειωθεί ή μειωθεί και μετά την παράδοση τους τότε δημιουργούνται φαινόμενα κατάρρευσης της αγοράς, η οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να διασωθεί με διορθωτικές ενέργειες είτε με παρόπλιση των πλοίων, η οποία είναι όμως προσωρινή λύση καθώς αυτά θα εισέλθουν πάλι στην αγορά μόλις βελτιωθεί το επίπεδο των ναύλων ή με την διάλυση των πλοίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα κατάρρευσης της αγοράς συνέβη στο τέλος της περιόδου ανάπτυξης 2003-2008. Συγκεκριμένα στην προαναφερόμενη χρονική περίοδο η ζήτηση για πετρέλαιο σημείωσε βελτίωση λόγω της παγκόσμιας ανάπτυξης, αλλά και λόγω της

τεράστιας ζήτησης για πετρέλαιο από την Κίνα. Η Κίνα έχει αυξήσει σε τέτοιο βαθμό τον ρυθμό ανάπτυξη της και χαρακτηρίζεται ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία στον κόσμο (the china effect) ασκώντας τεράστια επιρροή στη ναυτιλία (40% αύξηση μεταφορικής ικανότητας). Η είσοδος της Κίνας αφενός και της Ινδίας αφετέρου αύξησαν τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών για την κάλυψη της οποίας οι πλοιοκτήτες προσδοκώντας εξαιρετικά κέρδη προέβησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων. Οι παραδόσεις του τεράστιου αριθμού πλοίων συνέπεσαν με την περίοδο ύφεσης που προήλθε από την κατάρρευση της μεγάλης Αμερικανικής τράπεζας Lehman Brothers. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην κατάρρευση της αγοράς (Κορρές, 2020).

### 2.3.3 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων

Ένας ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται από τέσσερις φάσεις : ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση, κατάρρευση).

#### Φάση 1<sup>η</sup> Ύφεση (Recession)

Τα χαρακτηριστικά αυτής της φάσης είναι:

- Πλεονάζουσα μεταφορική χωρητικότητα τα πλοία συνωστιάζονται στα σημεία φόρτωσης και απασχολούνται στην ελάχιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για εξοικονόμηση καυσίμων.
- Οι ναύλοι μειώνονται και προσεγγίζουν τα επίπεδα κόστους των λιγότερων αποδοτικών πλοίων τα οποία οδηγούνται σε παροπλισμό.
- Αυστηρή πιστωτική πολιτική των τραπεζών, μείωση της εξωτερικής χρηματοδότησης και από τράπεζες και άλλους χρηματοδοτικούς οργανισμούς.
- Οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας, τα οποία προκειμένου να τα αντιμετωπίσουν προβαίνουν σε πωλήσεις πλοίων σε χαμηλές τιμές λόγω έλλειψης αγοραστών.

Επίσης παρατηρείται μείωση της τιμής των παλαιότερων πλοίων γεγονός που αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να τα οδηγούν στην αγορά διάλυσης.

#### Φάση 2<sup>η</sup> Ανάκαμψη (Recovery)

Τα χαρακτηριστικά που παρατηρούνται σε αυτή τη φάση είναι:

- Αύξηση της ζήτησης.
- Ανοδος του επιπέδου των ναύλων σε επίπεδα υψηλότερα από το λειτουργικό κόστος των πλοίων.
- Μείωση του ποσοστού των παροπλισμένων πλοίων για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης ζήτησης.

-Βελτίωση ρευστότητας των πλοιοκτητών, η οποία οδηγεί σε σταδιακή σταθεροποίηση της ισορροπίας αγοράς με θετικά σημάδια ανάκαμψης.

### **Φάση 3<sup>η</sup> Κορύφωση (peak)**

Η χρονική διάρκεια της φάσης κορύφωσης διαφοροποιείται αναλόγως των πιέσεων που δέχεται η ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης.

Οι τιμές των ναύλων είναι πολύ υψηλοί σε επίπεδα υψηλότερα από τα λειτουργικά κόστη των πλοίων γεγονός που σημαίνει ότι υπερκαλύπτονται τα κόστη και συνεπώς παρατηρείται σημαντική αύξηση κερδών και ρευστότητας. Λόγω της ρευστότητας των πλοιοκτητών οι τράπεζες αντιμετωπίζουν θετικά τη χρηματοδότηση τους. Λόγω της υψηλής ζήτησης για χωρητικότητα τα παροπλισμένα πλοία είναι ελάχιστα. Οι παραγγελίες για κατασκευές αυξάνονται.

### **Φάση 4<sup>η</sup> Κατάρρευση (Collapse)**

Όταν η ζήτηση είναι μικρότερη από την προσφορά τότε η αγορά καταρρέει και παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας, η νέα χωρητικότητα προέκυψε από τις παραγγελίες της προηγούμενης χρονικής περιόδου λόγω της εισαγωγής αυτών των νέων πλοίων στην αγορά με συνέπεια να υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση, η οποία δε βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα.
- Τα πλοία παραμένουν ανενεργά στα λιμάνια.
- Τα επίπεδα ναύλων μειώνονται κατακόρυφα.
- Παροπλισμός των μη σύγχρονων δεξαμενόπλοιων λόγω της μείωσης ζήτησης αλλά και του υψηλού κόστους ταξιδιού (αρκετά μεγαλύτερο σε σχέση με το κόστος παροπλισμού).
- Στην αγορά επικρατεί κλίμα αβεβαιότητας και σύγχυσης, οι ναυτιλιακές εταιρείες πιέζουν για τη διατήρηση του κόστους σε χαμηλά επίπεδα, λόγω των χαμηλών επιπέδων των ναύλων, γεγονός που συνεπάγεται μειωμένα έσοδα.

### **2.3.4 Διακυμάνσεις του Ναυτιλιακού κύκλου**

Η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται ασταθής ως προς την προσφορά και τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες γεγονός το οποίο δημιουργεί διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων, οι οποίες διακρίνονται σε σποραδικές, εποχιακές και κυκλικές (Chranowski, 2012).

- Σποραδικές διακυμάνσεις: Η εμφάνιση σποραδικών διακυμάνσεων είναι συχνή στην ελεύθερη ναυτιλία (tramp) και ιδιαίτερα στην αγορά των δεξαμενόπλοιων και οφείλονται σε πολιτικούς ή κερδοσκοπικούς λόγους (μεταβολή της τιμής του ακατέργαστου πετρελαίου).

- Εποχιακές διακυμάνσεις: Τα αιτία εμφάνισης οφείλονται σε μεταβολές των κλιματολογικών συνθηκών (αύξηση ενεργειακών αναγκών, ή καταστροφή σοδειάς γεωργικών προϊόντων) όσο και στη φύση των εμπορικών συναλλαγών. Οι εποχιακές διακυμάνσεις ενδέχεται να προβλεφθούν, τα multipurpose πλοία αποτελούν λύση για την αντιμετώπιση των εποχιακών διακυμάνσεων διότι διαθέτουν υψηλό βαθμό ελαστικότητας ως προς το φορτίο.
- Κυκλικές διακυμάνσεις: Για να ξεκινήσει η κυκλική συμπεριφορά θα πρέπει να υπάρξει ανισοροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Οι ανισοροπίες δημιουργούν τις προσδοκίες για μελλοντικές εξελίξεις στην αγορά, οι οποίες οδηγούν σε προσαρμογές από πλευράς προσφοράς. Η κυκλική συμπεριφορά δικαιολογείται από το χρονικό κενό που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας για ένα νέο πλοίο και της εισόδου του στην αγορά μετά την παράδοση. Η κυκλική δραστηριότητα στη ναυτιλία είναι μοναδική και δεν υπακούει σε κανόνες κανονικότητας, ακόμα και όταν διαχρονικά τα ιστορικά δεδομένα ενδεχομένως να δείχνουν κάτι διαφορετικό.



### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σ' αυτό το κεφάλαιο γίνεται η περιγραφή του στόλου των πλοίων που διακινούν διεθνώς υγρά χύδην φορτία, τα οποία ανήκουν σε αγορά αρκετά πολύπλοκη και ιδιαίτερη αναλόγως των ειδών των φορτίων, της επικινδυνότητας της φύσης των και της πιθανότητας διαρροής και μόλυνσης των θαλάσσιων υδάτων γεγονός το οποίο δημιουργεί ποικιλία και διαφοροποιήσεις στους τύπους και στα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων.

#### 3.1 Ορισμός

Ορίζονται ως δεξαμενόπλοια τα πλοία που είναι σχεδιασμένα με αποκλειστικό σκοπό την μεταφορά χύδην υγρών φορτίων.

Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αναφέρονται ως οι γίγαντες της θάλασσας δεδομένου ότι μεταφέρουν με ασφάλεια εκατοντάδες χιλιάδες τόνους φορτίων σε αποστάσεις χιλιάδων μιλίων στους ωκεανούς (Spilsbury & Spilsbury, 2017).

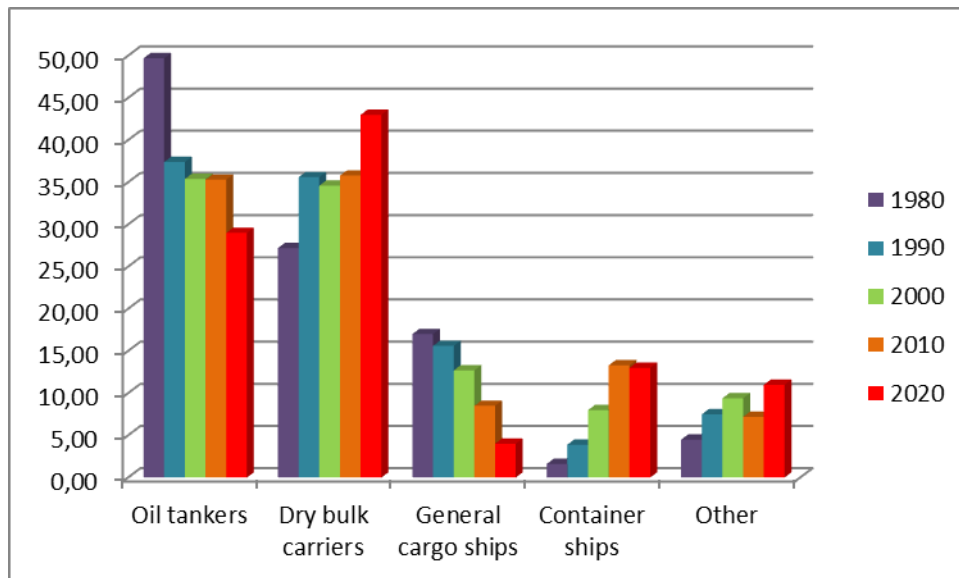
Τα πλέον σημαντικά φορτία που μεταφέρονται είναι το αργό πετρέλαιο, τα δυλισμένα προϊόντα του πετρελαίου (βενζίνη, κηροζίνη, πετρέλαια καύσης και άλλα χύδην φορτία όπως λιπαντικά έλαια, φυτικά έλαια και χημικά).

#### 3.2 Κατηγοριοποίηση πλοίων Υγρών Χύδην Φορτίων

Η τυπική αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι αυτά που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του, αποτελούν το μεγαλύτερο στόλο των υγρών χύδην φορτίων και σύμφωνα με μελέτη της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) τα δεξαμενόπλοια αποτελούν σήμερα το 29% του παγκόσμιου στόλου (UNCTAD,2020).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο παγκόσμιος στόλος που απασχολείται από το 1980 έως σήμερα ανά είδος πλοίου.

Πίνακας 1. Παγκόσμιος στόλος κατά τύπο πλοίου 1980-2020



Πηγή: UNCTAD, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT

Ο όγκος του στόλου καθορίζεται άμεσα από την γεωγραφική κατανομή των πηγών προσφοράς πετρελαίου, δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται σε συγκεκριμένες περιοχές στον κόσμο. Οι διακυμάνσεις στην προσφορά και ζήτηση διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τον αριθμό των πλοίων που δραστηριοποιούνται.

### 3.2.1 Κατηγοριοποίηση του στόλου βάσει της μεταφορικής ικανότητας

Μια άτυπη κατάταξη που χρησιμοποιείται χωρίς τα όρια της κάθε κατηγορίας να είναι αυστηρά καθορισμένα στηριζόμενη στην μεταφορική ικανότητα του πλοίου είναι:

- **Ultra Large Crude Carriers (ULCC):** αφορά τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά σκάφη με μεταφορική ικανότητα που κυμαίνεται από 315.000 dwt έως 550.000 dwt, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την μεταφορά αργού πετρελαίου.
- **Very Large Crude Carriers (VLCC):** είναι σκάφη των οποίων η μεταφορική ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ 200.000 dwt έως 320.000 dwt και χρησιμοποιούνται μόνο για την μεταφορά αργού πετρελαίου τα οποία λόγω μικρότερου μεγέθους διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία.
- **Suezmax** είναι μεσαίας κλίμακας δεξαμενόπλοια με μεταφορική ικανότητα μεταξύ 120.000 dwt έως 200.000 dwt. Η ονομασία τους προέρχεται από την διώρυγα του Σουέζ, λόγω της ικανότητας τους να διέλθουν το κανάλι σε κατάσταση φόρτωσης,

αλλά και λόγω του μικρότερου μεγέθους διαθέτουν αυξημένη ευελιξία και προσβασιμότητα σε πολλούς λιμένες.

- **Aframax.** Δεξαμενόπλοια μεσαίου μεγέθους με μεταφορική ικανότητα μεταξύ 80.000 dwt έως 120.000 dwt. Το όνομα προέρχεται από το σύστημα AFRA το οποίο ακολουθούν όπως επίσης ακολουθούν και τον τρόπο ναύλωσης του AFRA. Το μέγεθος τους τα καθιστά ιδανικά για την εξυπηρέτηση περιοχών που δεν διαθέτουν μεγάλα λιμάνια ή υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου και οι περιορισμού σχεδίου και μεγέθους εμποδίζουν την χρήση VLCC και ULCC. Τα Aframax λειτουργούν σε περιοχές με χαμηλότερη παραγωγή αργού και χρησιμοποιούνται για μεταφορά μικρού ή μεσαίου μεγέθους μεταφορά αργού πετρελαίου.
- **Panamax.** Δεξαμενόπλοια με μεταφορική ικανότητα μεταξύ 60.000 dwt έως 80.000 dwt, χρησιμοποιούνται για την μεταφορά κυρίως αργού πετρελαίου και των προϊόντων τους. Διαθέτουν το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο μέγεθος που ορίζουν οι κανονισμοί διέλευσης του καναλιού του Παναμά (Panama Canal) από το οποίο προέρχεται και το όνομα τους. Πλοία αυτής της κατηγορίας τα οποία μπορούν διέλθουν με πλήρες φορτίο από το νέο κανάλι του Παναμά με μέσο μέγεθος 80.000 dwt ονομάζονται Post Panamax.
- **Handysize** Δεξαμενόπλοια που διαθέτουν μεταφορική ικανότητα μεταξύ 10.000 έως 60.000 dwt και μεταφέρουν κυρίως τελικά προϊόντα πετρελαίου καθώς λόγω του μικρότερου μεγέθους είναι λιγότερο οικονομικά για μεταφορά αργού πετρελαίου ([www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com)).

Πίνακας 2. Κατηγορία με βάση την μεταφορική ικανότητα

Κατηγορία	Μεταφορική Ικανότητα σε dwt
Product Tanker	10.000-60.000 dwt
Panamax	60.000-80.000 dwt
Post Panamax	75.000-90.000 dwt
Aframax	80.000-120.000 dwt
Suezmax	120.000-200.000 dwt
VICC	200.000-315.000 dwt
ULCC	315.000-550.000 dwt

### 3.2.2 Κατηγοριοποίηση με βάση τις περιοχές θαλάσσιων διαδρομών Δεξαμενόπλοια ULCC και VLCC

Οι βασικές θαλάσσιες διαδρομές είναι διαδρομές μεγάλων αποστάσεων.

**Τα ULCC:** χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου σε μακρινές αποστάσεις κυρίως από τον Περσικό Κόλπο στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, την Κίνα, την Ιαπωνία, μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας στο νότιο άκρο της Αφρικής, καθώς επίσης και στην Ευρώπη (Γερμανία).

**Τα VLCC:** χρησιμοποιούνται για διαδρομές κυρίως από την Βόρεια Θάλασσα και την Δυτική Αφρική καθώς επίσης στην Ευρώπη που είναι ένα βασικό δρομολόγιο των VLCC. Διαθέτουν ευελιξία στη χρησιμοποίηση των τερματικών και είναι ικανά να λειτουργούν σε λιμένες και μερικούς περιορισμούς βάθους.

Στα μέσα της δεκαετίας του 90' ο μισός στόλος των Suezmax ταξίδευε από τη Νιγηρία και άλλες χώρες της Δυτικής Αφρικής, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, την Ευρώπη με το εμπόριο να περιορίζεται στον Ατλαντικό ωκεανό.

**Suezmax:** Παρόλο ότι τα δεξαμενόπλοια πήραν το όνομα τους λόγω της δυνατότητας να διέρχονται τη διώρυγα του Σουέζ χρησιμοποιούνται από την Δυτική Αφρική, στη Βορειοδυτική Ευρώπη και την Καραϊβική και τα ανατολικά παράλια της Βόρειας Αμερικής όπως επίσης και κατά μήκος της Μεσογείου.

**Τα Aframax** λόγω του ευνοϊκού μεγέθους, της μεταφορικής χωρητικότητας και των χαμηλότερων επιβαρύνσεων από τα VLCC και Suezmax, εξυπηρετούν τα περισσότερα λιμάνια στον κόσμο. Οι θαλάσσιες διαδρομές που εξυπηρετούν βρίσκονται μεταξύ των περιοχών: Βορειοδυτική Ευρώπη, Καραϊβική, Ανατολική ακτή Βόρειας Αμερικής, Μεσόγειος, Ινδονησία και Ανατολική Ασία.

**Τα δεξαμενόπλοια Panamax** ακολουθούν τις ίδιες θαλάσσιες διαδρομές με τα Aframax αλλά εξυπηρετούν κυρίως την μεταφορά αργού πετρελαίου από την Δυτική Ακτή της Νότιας Αμερικής στα διυλιστήρια του κόλπου της Αμερικής και από τον Κόλπο της Αμερικής στην Βενεζουέλα στην Δυτική ακτή της Αμερικής.

**Τα δεξαμενόπλοια Handysize** είναι περισσότερο κατάλληλα για λιμενικούς προορισμούς με περιορισμούς βυθίσματος και μήκους. Οι θαλάσσιες διαδρομές αφορούν είτε μέσα στη Μεσόγειο ή από την Μεσόγειο στην Καραϊβική και στην Ανατολική ακτή της Βόρειας Αμερικής και Καραϊβική στον κόλπο Μεξικού.

### 3.2.3 Κατηγοριοποίηση με βάση τον τύπο

- Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου – Oil Tankers

Μεταφέρουν πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου καθώς επίσης βενζίνη, κηροζίνη και παραφίνη.

Κατηγοριοποιούνται περαιτέρω σε: **Product Tankers** μεταφέρουν μόνον διυλισμένα προϊόντα πετρελαίου τα οποία ταξινομούνται σε δύο κύριες κατηγορίες:

- Λευκά προϊόντα (πετρέλαιο, ντίζελ, βενζίνη, κηροζίνη, λιπαντικά)
- Μαύρα προϊόντα (μαύρα λάδια όπως το μαζούτ, καύσιμα diesel, υπολειμματικά προϊόντα)

Το μέγεθος τους είναι σημαντικά μικρότερο από τα Crude tanker και κυμαίνεται από 10.000 έως 60.000 dwt, αν και υπάρχουν κάποια αρκετά μεγάλα σ' αυτή τη κατηγορία με χωρητικότητα 120.000 dwt. Σημαντικό εμπόριο γι' αυτό τον τύπο δεξαμενόπλοιων είναι η μεταφορά διυλισμένων προϊόντων από την Καραϊβική στις ανατολικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών.

Και σε **Crude Tanker** μεταφέρουν αποκλειστικά ακατέργαστο πετρέλαιο από την πηγή εξόρυξης στο διυλιστήριο.

- **Δεξαμενόπλοια Υγραεριοφόρα (LPG-LNG)**

Μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG). Με βάση το φορτίο που μεταφέρουν και τις τεχνικές προδιαγραφές διακρίνονται σε πέντε βασικές κατηγορίες:

- Πλήρους πίεσης πλοία (fully pressurized ships)
- Ημιψυκτικού – Ημιπυκτικού τύπου πλοία (semi pressurized semi refrigerated ships)
- Πλοία μεταφοράς Αιθυλενίου (Ethylene ships)
- Πλήρους ψύξης πλοία (fully refrigerated LPG ships)
- Πλοία μεταφοράς LNG

Η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων έχει αρκετές ιδιαιτερότητες στη μεταφορά του φορτίου. Τα συγκεκριμένα πλοία διαθέτουν μεμβρανώδεις δεξαμενές με ενισχυμένη μόνωση για προστασία από ακραίες θερμοκρασίες.

Πίνακας 3. Κατηγορίες Δεξαμενόπλοιων LNG με βάση τη χωρητικότητα

<u>LNG</u>	
Κατηγορία	Χωρητικότητα σε μ <sup>3</sup>
Very Large Natural Gas Carrier(VLNGC)	200.000μ <sup>3</sup> ή περισσότερο
Large Natural Gas Carrier(LNGC)	140.000 μ <sup>3</sup> έως 199.999 μ <sup>3</sup>
Medium Natural Gas Carrier(MNGC)	100.000 μ <sup>3</sup> έως 140.000 μ <sup>3</sup>
Handy Natural Gas Carrier(HNGC)	60.000 μ <sup>3</sup> έως 99.999 μ <sup>3</sup>
Small Natural Gas Carrier(SNGC)	Έως 60.000 μ <sup>3</sup>

Πίνακας 4. Κατηγορίες Δεξαμενόπλοιων LPG με βάση τη χωρητικότητα

<u>LPG</u>	
Κατηγορία	Χωρητικότητα σε μ <sup>3</sup>
Very Large Gas Carrier(VLGC)	60.000μ <sup>3</sup> ή περισσότερο
Large Gas Carrier(LGC)	40.000 μ <sup>3</sup> έως 59.999 μ <sup>3</sup>
Medium Gas Carrier(MGC)	20.000 μ <sup>3</sup> έως 39.999 μ <sup>3</sup>
Small Gas Carrier(SGC)	Έως 20.000 μ <sup>3</sup>

- **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών – Chemical Tankers** διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες:
  - Δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων πετρελαίου και
  - Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χύδην χημικών.
 Επίσης ανάλογα της επικινδυνότητας των φορτίων διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ST1, ST2, ST3 σύμφωνα με τον IBC Code (International Bulk Chemical Code) διεθνές πρότυπο για ασφαλή μεταφορά επικινδύνων χημικών και επιβλαβών υγρών ουσιών.
- **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς Υδρογόνου – Hydrogen Tankers**
- **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς Χυμού – Juice Tankers**
- **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς Κρασιού – Wine Tankers** (www.marineinsight.com).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

### 4.1 Ορισμός

Οι Ναυλώσεις αποτελούν την σημαντικότερη δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες διαπραγματεύονται μεταφορές φορτίων μέσω θαλάσσης και θεωρούνται πρωταρχικής σημασίας διότι από αυτές προέρχονται τα έσοδα και τα κέρδη τους.

Η φράση “our word is our bond” που σημαίνει «ο λόγος μας είναι συμβόλαιο» αποτέλεσε για αρκετά χρόνια τον κανόνα εκτέλεσης των μεταφορών για όσους ασχολούνταν επαγγελματικά με τη ναύλωση (chartering).

Οι συναλλασσόμενοι μόνον με την προφορική δέσμευση διενεργούσαν αμφιμερώς αντικειμενικά εμπορική πράξη δηλαδή ναύλωση ενός πλοίου για τη μεταφορά. Σήμερα καίτοι ο προφορικός λόγος παραμένει δεσμευτικός καθίσταται επιβεβλημένη η ύπαρξη αποδεικτικών εγγράφων τα οποία επιβεβαιώνουν τις προφορικές συμφωνίες (Γκιζιάκης, Παπαδοπούλου & Πλωμαρίτου, 2010)

**Ορίζεται ως ναύλωση**, η αμοτεροβαρής ενοχική σύμβαση που έχει ως αντικείμενο τη χρησιμοποίηση πλοίου με παροχή ανταλλάγματος για την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή επιβατών δια θαλάσσης (άρθρο 107 ΚΙΝΔ).

Στη σύμβαση αυτή ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, ο οποίος διαθέτει το πλοίο εν όλω (total chartering) ή εν μέρει (partial chartering) για μεταφορικό σκοπό για ένα ταξίδι ή για ορισμένο χρονικό διάστημα καλείται εκναυλωτής και ο αντισυμβαλλόμενος για λογαριασμό του οποίου γίνεται η θαλάσσια μεταφορά καλείται ναυλωτής, ο οποίος καταβάλλει χρηματική αποζημίωση που ονομάζεται «ναύλος».

Κυρίως τα μέρη που λαμβάνουν μέρος στη διαδικασία διαπραγμάτευσης της συμφωνίας είναι : οι πλοιοκτήτες που αντιπροσωπεύουν την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι φορτωτές που έχουν το φορτίο και χρειάζονται ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά τους και οι ναυλωτές ή οι μεσίτες που είναι ενδιάμεσοι και όσοι διευκολύνουν τη διαπραγμάτευση συνδυάζοντας τη ζήτηση με την προσφορά.

Η ισχύς κάθε συμμετέχοντα στην αγορά είναι ευμετάβλητη, όπως συμβαίνει σε κάθε ελεύθερη αγορά όπου σκοπός της είναι όλα τα μέρη να επιτυγχάνουν ένα δίκαιο μερίδιο των ωφελειών (Βλάχος, Ψυχου, 2000).

Σύμφωνα με το άρθρο 108 παρ.1 του ΚΙΝΔ η μεταξύ τους συμφωνία αποδεικνύεται με έγγραφο το οποίο καλείται **ναυλοσύμφωνο** (charter party).

Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί έγγραφη διαβεβαίωση της υπόσχεσης του εκναυλωτή προς τον ναυλωτή ότι θα του διαθέσει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου είτε για ένα είτε για περισσότερα ταξίδια είτε για συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Στη ναυτιλιακή πρακτική έχουν διαμορφωθεί τυποποιημένες συμβάσεις, δηλαδή τύποι ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται ευρύτατα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές η υιοθέτηση των οποίων μπορεί να γίνει ολικά ή μερικά.

Οι συμβαλλόμενοι έχουν την ευχέρεια διαγραφής διατάξεων και προσθήκης νέων κατά βούληση. Η προσθήκη όρων είναι μεταγενέστεροι και στοχεύουν στη συγκεκριμένη σύμβαση θεωρούνται ειδικοί, εκφράζουν τη βούληση των συμβαλλόμενων και υπερισχύουν έναντι των έντυπων όρων του τυποποιημένου ναυλοσύμφωνου. Γίνεται δεκτό ότι η αποδοχή τυποποιημένου ναυλοσύμφωνου στο σύνολό του αποβαίνει προς όφελος των συμβαλλόμενων τα συμφέροντα των οποίων κατοχυρώνονται πληρέστερα σε αυτό (Παγουλάτος, 1996).

#### **4.2 Εμπλεκόμενα πρόσωπα στον τομέα των ναυλώσεων**

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

Οι επαγγελματίες οι οποίοι δραστηριοποιούνται ειδικότερα στα πλαίσια της ναυλαγοράς (chartermarket practitioners) είναι:

- Οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι κύριοι των πλοίων (ship owners).
- Οι ναυλωτές (charterers)
- Οι φορτωτές (shippers)
- Οι διαχειριστές (operators)
- Οι μεσίτες (shipbrokers)
- Οι ναυλομεσίτες (chartering brokers)
- Βιομηχανικοί μεταφορείς

#### **Πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, κύριος του πλοίου.**

- Πλοιοκτήτης: ιδιοκτήτης του πλοίου και διαχειριστής δηλαδή διενεργεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος.
- Εφοπλιστής: Δεν έχει την κυριότητα του πλοίου, διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία.



- Κύριος του πλοίου: είναι εκείνος που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο αλλά όχι της εκμετάλλευσής του. Κύριος του πλοίου είναι εκείνος το όνομα του οποίου φαίνεται στο νηολόγιο εφόσον δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος.

**Ναυλωτής (charterer)** είναι ο συμβαλλόμενος στη σύμβαση ναύλωσης στον οποίον διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Στοιχεία που λαμβάνει υπόψη ο ναυλωτής είναι ο τύπος του πλοίου, το μέγεθος του, η ηλικία του, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η φήμη και η εικόνα της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην αγορά, η τιμή του ναύλου, η δυνατότητα επιλογής λιμανιού από ένα εύρος εναλλακτικών λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυλωτής ενδέχεται να ταυτίζεται με την ιδιότητα του φορτωτή.

**Φορτωτής** είναι συνήθως ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου, ενδέχεται η ιδιότητα του φορτωτή να συμπίπτει με τον ναυλωτή.

**Διαχειριστής (operator)** επαγγελματίας με άριστη γνώση των συνθηκών της ναυλαγοράς ώστε να εξασφαλίζει κέρδη υποναυλώνοντας πλοία. Διακρίνονται σε διαχειριστές πλοίων (ship operators) και σε διαχειριστές φορτίων (cargos operators).

Ο διαχειριστής πλοίου ναυλώνει ένα πλοίο από πλοιοκτήτη έναντι της καταβολής ναύλου και στη συνέχεια το υπεκναυλώνει σε άλλο ναυλωτή με υψηλότερο ναύλο εξασφαλίζοντας κέρδος. Ο διαχειριστής φορτίου αναλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά κάποιου συγκεκριμένου φορτίου έναντι είσπραξης ναύλου. Στη συνέχεια αναθέτει την πραγματοποίηση της μεταφοράς του φορτίου σε άλλο πρόσωπο το οποίο διαθέτει το κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου έναντι της καταβολής ναύλου.

**Μεσίτες πλοίων (ship brokers)** επαγγελματίες, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά μεσολαβούν στις συναλλαγές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας πλοίων, η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών προς διευκόλυνση της σύναψης συμβάσεων.

**Ναυλομεσίτες (Chartering Broker)** είναι ο μεσολαβητής μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή ρυθμίζοντας τις σχετικές λεπτομέρειες σύναψης συμβάσεων ναύλωσης έναντι χρηματικού ποσού, η οποία καλείται προμήθεια (commission) και υπολογίζεται πάντα σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου.

Ανάλογα με τα συμφέροντα που εκπροσωπεί διακρίνεται σε ναυλομεσίτη του πλοιοκτήτη (ship broker) ο οποίος αναζητά κατάλληλα φορτία προς μεταφορά από το πλοίο του πελάτη τους (chartering brokers seeking cargoes) και ναυλομεσίτη του ναυλωτή (cargo broker) ο οποίος αναζητά το κατάλληλο πλοίο (chartering brokers seeking ships).

Σε κάθε ναυτιλιακή εταιρία απαραίτητη θεωρείται η ύπαρξη εξειδικευμένων ατόμων οι οποίοι είτε είναι εργαζόμενοι σαν εσωτερικοί ναυλομεσίτες (in house brokers) είτε σαν συνεργαζόμενοι ναυλομεσίτες (exclusive or competitive brokers) οι οποίοι προστατεύουν τα συμφέροντα της εταιρίας προκειμένου αυτή να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτητικές ανάγκες της διεθνούς ναυτιλίας.

Επίσης υπάρχουν ναυλομεσίτες οι οποίοι έχουν ως πρωταρχικό ρόλο να φέρουν σε επαφή το ναυλομεσίτη του πλοιοκτήτη με αυτόν του ναυλωτή, οι οποίοι καλούνται competitive brokers και ναυλομεσίτες που έχουν ως κύρια αρμοδιότητα την μεταβίβαση πληροφοριών σχετικών με την αναζήτηση πλοίων ή φορτίων στα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου οι οποίοι καλούνται «cable brokers».

Τέλος οι ναυλομεσίτες ανάλογα με το αντικείμενο απασχόλησης διακρίνονται σε tanker brokers (ναυλαγορά υγρού φορτίου) και dry cargo brokers (ναυλαγορά ξηρού φορτίου) καθώς και ναυλομεσίτες που ασχολούνται με ναυλαγορά συγκεκριμένων τύπων πλοίων “gas brokers” ή “containership brokers”.

Μεγάλα ναυλομεσιτικά γραφεία σε εγχώρια ναυτιλιακά κέντρα διαθέτουν την απαραίτητη πληροφόρηση από τα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Τόκυο) και συντάσσουν τα Fixture and Market Reports, αναφορές για κλεισίματα ναύλωσης, τάσεις ναυλαγορών, παραγγελίες κ.λ.π.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία θεωρείται σημαντική η παρουσία δύο ναυλομεσιτών ([www.papei.gr](http://www.papei.gr)) .

### **Βιομηχανικοί μεταφορείς**

Η μελέτη των εμπλεκόμενων προσώπων της ναύλωσης ενδεχομένως να θεωρηθεί ελλιπής εάν δεν συμπεριληφθεί ο ρόλος των βιομηχανικών μεταφορέων.

**Βιομηχανικοί μεταφορείς (industrial carriers)** ορίζονται οι μεγάλοι βιομηχανικοί οργανισμοί οι οποίοι στα πλαίσια ανάπτυξης των στρατηγικών κάθετης ολοκλήρωσης των εργασιών τους επιλέγουν να έχουν ιδιόκτητο στόλο (τονάζ) για να μεταφέρουν πρώτες ύλες και αγαθά.

Στόχος είναι η απόκτηση πλήρους ελέγχου των μεταφορικών τους αναγκών και ελαχιστοποίηση μεταφορικού κόστους, η ύπαρξη τους ασκεί σοβαρή επίδραση τόσο στην διάρθρωση και το χαρακτήρα των αγορών όσο και στην καμπύλη των ναύλων.

Η επιχειρηματική συγκέντρωση είναι περισσότερο σημαντική στις μεταφορές υγρών καυσίμων, υγραερίου, γαιάνθρακα.

### 4.3 Κύριες μορφές ναυλώσεων

Στην ελεύθερη ναυτιλία (tramp) διακρίνονται τέσσερις βασικές κατηγορίες ναύλωσης ανάλογα με τον τρόπο απασχόλησης του πλοίου που επιζητά ο ναυλωτής και είναι:

- **Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)**

Προτιμάται κυρίως από ναυλωτές που δε θέλουν να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίων αλλά μόνον μεμονωμένα. Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης το πλοίο απασχολείται στη μεταφορά φορτίου από προκαθορισμένο προορισμό η γεωγραφική περιοχή σε άλλο συγκεκριμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή.

Στη ναύλωση κατά ταξίδι τόσο η ναυτική διεύθυνση του πλοίου όσο και η εμπορική εκμετάλλευση αυτού ανήκουν στον εκναυλωτή. Ο εκναυλωτής πέραν των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχει αναλαμβάνει τα λειτουργικά έξοδα (running cost), έξοδα ταξιδιού (voyage cost), έξοδα καυσίμων, ρυμουλκών, πιλότων, λιμενικά έξοδα, έξοδα αγκυροβολίας, έξοδα κεφαλαίου. Ο καταμερισμός του κόστους φορτοεκφόρτωσης και χειρισμού φορτίου εξαρτάται από τους όρους του ναυλοσυμφώνου (Κορρές 2020). Ο εκναυλωτής αμείβεται με χρηματική αμοιβή (ναύλος freight). Ο ναύλος μπορεί να έχει τη μορφή πληρωμής κατ' αποκοπή (lumpsum) και εκφράζεται σε δολάρια ανά τόνο φορτίου (Theotokas, 2018), είτε συναρτάται με την πραγματική ποσότητα του φορτίου το οποίο μεταφέρεται. Οι ναύλοι θεωρούνται ως βραχυχρόνιοι ναύλοι (short-term rates).

- **Χρονοναύλωση (Time Charter)**

Η μορφή αυτή ναύλωσης αφορά τη μίσθωση ενός πλοίου από κάποιον ναυλωτή για συνεχή μεγάλη ή μικρή περίοδο. Διακρίνεται σε τρεις υποκατηγορίες: χρονοναύλωση ταξιδιού, χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού και περιοδική χρονοναύλωση. Καλύπτει ανάγκες των ναυλωτών για επιπλέον χωρητικότητα πέραν από τη χωρητικότητα των ιδιόκτητων πλοίων τους. Ο χρονοναυλωτής αποκτά την εμπορική διαχείριση του πλοίου (commercial management), καταβάλλει το μίσθωμα (hire) και επίσης πληρώνει τα καύσιμα του πλοίου (bunkers) και τα πρακτορειακά έξοδα (agency expenses). Ο πλοιοκτήτης διατηρεί τη ναυτική διαχείριση του πλοίου (technical management) και εξασφαλίζει ένα σταθερό εισόδημα για αυτή τη χρονική περίοδο το οποίο καλείται μίσθωμα (hire) (Κορρές, 2020).

- **Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat charter)**

Αυτή η μορφή ναύλωσης χρησιμοποιείται ως χρηματοοικονομικό εργαλείο. Χρησιμοποιείται από επενδυτές που αγοράζουν πλοία τη διοίκηση και διαχείριση των οποίων αναθέτουν σε έμπειρους ναυλωτές ή operators έναντι συμφωνημένου ενοικίου. Είναι μια μορφή ναύλωσης

χρόνου, ο ναυλωτής αναλαμβάνει τόσο την εμπορική διαχείριση του πλοίου όσο και τη ναυτική. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τα running costs, τα καύσιμα, τα έξοδα επιθεώρησης και τα λιμενικά έξοδα, δηλαδή αναλαμβάνει τον πλήρη έλεγχο ως πλοιοκτήτης χωρίς να διαθέσει κεφαλαία για αγορά πλοίου. Είναι η μόνη μορφή ναύλωσης που επιτρέπει αλλαγή νηολογίου/σημαίας για το χρονικό διάστημα του ισχύοντος ναυλοσύμφωνου (bareboat) -σε χώρες όπου το νομοθετικό πλαίσιο επιτρέπει ύπαρξη παράλληλου μητρώου- δηλαδή το ναυλωμένο πλοίο αλλάζει σημαία, εντάσσεται στο παράλληλο μητρώο της χώρας αυτής κατόπιν έγκρισης από τη χώρα της αρχικής σημαίας. Επίσης ένα ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την χρηματοδότηση νέων πλοίων με την μέθοδο «sale and leaseback» πώλησης και εκμίσθωσης.(Κορρές,2020).

Σήμερα αυτός ο τύπος ναύλωσης χρησιμοποιείται από επιχειρηματίες που επιθυμούν να επενδύσουν στη ναυτιλία αλλά δεν ενδιαφέρονται να είναι πλοιοκτήτες (Albetron, 1995).

Ο πλοιοκτήτης ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

- **Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment)**

Η ναύλωση αφορά συγκεκριμένες ποσότητες φορτίου, τις οποίες ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε πλοίο θελήσει για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο εφόσον κρίνει ότι είναι προσοδοφόρο γι' αυτό ή να ναυλώσει ακόμα και πλοίο τρίτου εάν εκτιμά ότι αυτό τον συμφέρει περισσότερο (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ο πλοιοκτήτης αμείβεται σύμφωνα με τη χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει.

- **Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδίων (consecutive voyages)**

Αφορά ναύλωση πλοίου για παρόμοια ταξίδια στον ίδιο ναυλωτή και παρότι θεωρούνται ανεξάρτητα αφορούν το ίδιο ναυλοσύμφωνο και οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ένα σταθερό κόστος για τη μεταφορά των φορτίων τους. Για κάθε ταξίδι ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται ξεχωριστά (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

- **Ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (Time charter trip)**

Αυτή η απλοποιημένη μορφή ναύλωσης προσομοιάζει στη ναύλωση κατά ταξίδι και χρονοναύλωση. Το ύψος του μισθώματος ακολουθεί τα επίπεδα της spot αγοράς και όχι της χρονοναύλωσης, αλλά καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο της χρονοναύλωσης και ανάλογα με DIWT της θερινής περιόδου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

#### 4.4 Διεθνείς οργανισμοί που σχετίζονται με ναυλώσεις

Από τα μέσα του 19ου αιώνα, έχουν δημιουργηθεί διάφοροι ναυτιλιακοί οργανισμοί με σκοπό την επαρκή, διαρκή, έγκαιρη ενημέρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για ποικίλα θέματα, όπως για τις πολιτικές εξελίξεις σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές (δικτατορίες, μποϋκοτάζ, εμφύλιοι πόλεμοι), για εγκληματικές ενέργειες (πειρατείες, ληστείες, απαγωγές), για τις μεταβολές σε διάφορα λιμάνια αλλά και οποιαδήποτε άλλα θέματα θεωρούν οι ναυτιλιακοί οργανισμοί ότι θα προκαλέσουν άμεσα χρηματικές και υλικές ζημιές στις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο τομέα (Βλάχος κ. συν., 2000).

Ακολουθώς αναφέρονται ναυτιλιακοί οργανισμοί που παρουσιάζουν κυρίως θεσμικό ενδιαφέρον και αφορούν κυρίως τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων :

#### **BIMCO** (Baltic and International Maritime Council)

Αποτελεί το μεγαλύτερο και σημαντικότερο ναυτιλιακό οργανισμό με έδρα τη Δανία και αποτελείται από 2500 μέλη από 121 χώρες( πλοιοκτήτες, ναυλομεσίτες, πράκτορες, P&I clubs και άλλες ναυτιλιακές ενώσεις). Είναι υπεύθυνη για την ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων και την καθοδήγηση σε θέματα ναυτικού δικαίου. Εκδίδει εβδομαδιαίες αναφορές για τεχνολογικές μεταβολές, περιγράφει περιστατικά στα λιμάνια και σε ετήσια βάση ενημερώνει για εταιρείες οι οποίες οφείλουν χρέη σε πράκτορες και ναυλομεσίτες, παρέχει καινοτόμες λύσεις στα μέλη της με στόχο τη μείωση του νομικού κόστους στις συναλλαγές τους.

#### **ASBA** (Association of Shipbrokers and Agents)

Είναι διεθνής ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων υπεύθυνη για έκδοση ναυλοσυμφώνων.

#### **FONASBA** (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)

Είναι διεθνής ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων με μέλη εθνικών ενώσεων. Σκοπός είναι η εκπροσώπηση τους σε διεθνές επίπεδο και η διοργάνωση συνεδρίων όπου παρουσιάζονται οι νέοι τύποι ναυλοσυμφώνων και προτείνονται τροποποιήσεις για τις υπάρχουσες ρήτρες (Βλάχος κ. συν., 2000).

#### **Βαλτικό κέντρο**( Baltic Exchange)

Το Βαλτικό Κέντρο είναι το σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο πληροφόρησης κατ' εξοχήν χρηματιστήριο ναύλων και φορτίων.

Οι δραστηριότητες του Βαλτικού Κέντρου:

- Ναυλώσεις όλων των ειδών.
- Αγορές και πωλήσεις πλοίων.

- Διοργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων με θέματα ναυλώσεων και αγοραπωλησιών πλοίων.
- Μηνιαία έκδοση ειδικών περιοδικών και ερευνών ( magazines, newsletters and special focus issues) που αφορούν στην εξέλιξη της ναυλαγοράς ανά τύπο φορτίου και ανά γεωγραφική περιοχή.
- Συνεχής online 24ώρη επικοινωνία μέσω του διαδικτύου με παρουσίαση αναφορών σχετικά με την κατάσταση της ναυλαγοράς και στατιστικοί πίνακες.

Το Βαλτικό Κέντρο σήμερα έχει 750 εταιρείες μέλη και 2500 αντιπροσώπους. Τα μέλη διακρίνονται σε δυο κατηγορίες:

- στους market members (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ναυλομεσίτες) και
- στους no market members (ασφαλιστές, νηογνώμονες, ναυτιλιακοί οικονομολόγοι).

### **Lloyds of London**

Είναι ένας από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς οργανισμούς και προσφέρει υπηρεσίες σε τρεις τομείς:

- 1) τον τεχνικό τομέα τον εκπροσωπεί ο μεγαλύτερος νηογνώμονας γνωστός ως LLOYD'S Register Shipping "αξιόπιστος διεθνής οργανισμός επιθεώρησης πλοίων".
- 2) τον θαλασσοασφαλιστικό τομέα που τον εκπροσωπεί ο ασφαλιστικός οργανισμός LLOYD'S of London Insurance.
- 3) τον τομέα των ναυτιλιακών εκδόσεων που προσφέρουν χρήσιμες πληροφορίες στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

### **Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping- ICS)**

Είναι ο κυριότερος διεθνής οργανισμός παγκοσμίως αντιπροσωπεύοντας περίπου το 80% της παγκόσμιας αγοράς τα συμφέροντα όλων των διαφορετικών ειδών θαλάσσιου εμπορίου παγκοσμίως, διαχειριστές δεξαμενόπλοιων συμπεριλαμβανομένων πλοιοκτητών και εφοπλιστών.

### **Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko (International Association of Independent Tankers Owners)**

Η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (Intertanko), η οποία δημιουργήθηκε το 1979 από την ανάγκη για δυνατότερη και αποτελεσματικότερη συνεργασία ως φορέας που θα προήγαγε τα συμφέροντα των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, οι οποίοι διαχειρίζονται το 90% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων.

Οι δραστηριότητες της Intertanko αφορούν σε νομικά και τεχνικά θέματα με σκοπό την ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα στον τομέα των δεξαμενόπλοιων.

Τέλος η Intertanko καταρτίζει φόρμες ναυλοσυμφώνων, ενημερώνει για αλλαγές στις ρήτρες με στόχο να συνδυάσει αποτελεσματικά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών με τις απαιτήσεις των ναυλωτών παρέχοντας συμβουλές στους πλοιοκτήτες για τις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων που πρέπει να αποφύγουν ή να τροποποιούν ([www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)).

#### **P&I Clubs (Protection & Indemnity Club)**

Τα P&I Clubs είναι αλληλοασφαλιστικές ενώσεις των πλοιοκτητών που αποζημιώνουν τρίτους για ζημιές που προκάλεσε το ασφαλισμένο πλοίο.

Ο σκοπός των P&I clubs δεν είναι κερδοσκοπικός αλλά η παροχή υπηρεσιών στα μέλη τους (από τις εισφορές των πλοιοκτητριών εταιριών) σε ποσοστό ανάλογα τις ασφαλιστικές απαιτήσεις τους.

#### **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO-International Maritime Organization)**

Ο οργανισμός συστάθηκε για την προαγωγή της ναυτικής ασφάλειας. Έχει υιοθετήσει την έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια Ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Την «Διεθνή Σύμβαση για την αποφυγή της ρύπανσης από τα πλοία» του 1973 σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Marpol 73/78).

Τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management- ISM code) ο οποίος εφαρμόζεται στα δεξαμενόπλοια και επικεντρώνεται στη διασφάλιση ασφάλειας στη θάλασσα με αποφυγή ατυχημάτων ή απώλειας ανθρώπινων ζωών και αποφυγή ζημιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τον νέο Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας για τα πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ISPS code international ship and port facility security).

Υιοθέτηση συμβάσεων σχετικά με αντιρρυπαντικά συστήματα (Anti-fouling Systems-AFS), συστήματα διαχείρισης θαλάσσιου έρματος (Ballast Water Management Systems ) καθώς και ανακύκλωσης των πλοίων με τη Διεθνή Σύμβαση του Hong Kong για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (2009).

#### **OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)**

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο των πετρελαϊκών εταιρειών (OCIMF) συστάθηκε το 1979 στο Λονδίνο ως εθελοντικός όμιλος πετρελαϊκών εταιρειών με συμφέροντα στη θαλάσσια μεταφορά και τον ελλιμενισμό αργού πετρελαίου και των προϊόντων του συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας ρύπανσης και της ασφάλειας στη θάλασσα. Ο

OCIFMF καθιέρωσε το πρόγραμμα SIRE( Ship Inspection Report Exchange) πρότυπο για εκθέσεις πλοίων και το πρόγραμμα TMSA (Tanker Management &Self Assessment) Διαχείριση Δεξαμενόπλοιων και Αυτοαξιολόγηση καθώς προέχουσα επιδίωξη του OCIFMF είναι η βελτίωση της ασφαλείας και η περιβαλλοντικά υπεύθυνη λειτουργία των δεξαμενόπλοιων και των λιμανιών ([www.ocimf.org](http://www.ocimf.org)).

**Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για θέματα ρύπανσης** (International Tanker Owners Pollution Federation- ITOPF). Η Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (ITOPF) είναι ένας σημαντικός διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός με συμβουλευτικό χαρακτήρα (τεχνικές συμβουλές σε θέματα πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή και αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων), χάραξη περιβαλλοντικής πολιτικής διεθνώς ή και για την εξέλιξη ναυπηγικής τεχνολογίας όσον αφορά στην κατασκευή ασφαλέστερων δεξαμενόπλοιων ([www.itopf.org](http://www.itopf.org)).

#### 4.5 Ναυλοδείκτες

##### 4.5.1 Ορισμός

Οι Ναυλοδείκτες (freight indexes) αποτελούν χρηματοοικονομικά εργαλεία, τα οποία χρησιμοποιούνται για την ανάλυση και ερμηνεία των τάσεων που επικρατούν στις ναυλαγορές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα και ανομοιομορφία στη δομή τους. Οι ναυλοδείκτες ανάλογα με τα κριτήρια που εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή αγορά διακρίνονται σε:

- Ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου και Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων ανάλογα με τον τόπο και τη φύση του μεταφερόμενου προϊόντος.
- Ναυλοδείκτες που περιλαμβάνουν πλοία που απασχολούνται με συμβάσεις χρονοναυλώσεων, αλλά και σε ναυλοδείκτες πλοίων που απασχολούνται με μεταφορές στη spot αγορά.

Στο διαχωρισμό των ναυλοδεικτών επίσης διαδραματίζει ρόλο το μέγεθος των πλοίων (Capesize, Panamax, Handy) όπως και οι γεωγραφικές περιοχές που απασχολούνται τα πλοία (Atlantic ή Pacific capsize index). Η δημιουργία τους βασίζεται στη γεωγραφική περιοχή στην οποία θα απασχοληθεί η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίου (VLCC-TCE, Aframax TCE).

##### 4.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων

Για την εύρυθμη λειτουργία της ναυλαγοράς το Βαλτικό Κέντρο (BALTIC EXCHANGE) χρηματιστήριο Ναύλων του Λονδίνου εκδίδει τέσσερις δείκτες ναύλων για την παρακολούθηση μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και δύο ναυλοδείκτες για την



παρακολούθηση των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων. Για την ημερήσια παρακολούθηση των διαδρομών υγρών φορτίων δημιούργησε το 1998 τον ναυλοδείκτη BITR (Baltic International Tankers Routes) ο οποίος την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2001 διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους ναυλοδείκτες:

- Τον ναυλοδείκτη BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) ακάθαρτου πετρελαίου
- Τον ναυλοδείκτη BCTI (Baltic Cleaning Tanker Index) για καθαρό προϊόν πετρελαίου.

Ο κάθε δείκτης αποτελεί έναν σταθμισμένο μέσο όρο των τιμών των ναύλων που ισχύει για κάθε μεμονωμένη διαδρομή του δείκτη ημερησίως, ώστε να παρουσιάζεται μια εναρμονισμένη καθημερινή εικόνα της αγοράς.

Το χρηματιστήριο της Βαλτικής συνεργάζεται με τους εκτιμητές, οι οποίοι εκτιμούν το ύψος του ναύλου κάθε διαδρομής που απαρτίζει τον δείκτη (είτε τον BDTI, ή BCTI) λαμβάνοντας υπόψη τους τα συμβόλαια προς διαπραγμάτευση εκείνη τη χρονική περίοδο καθώς και την προσφορά και ζήτηση της αγοράς χωρίς να επηρεάζονται από ενδεχόμενες υποθέσεις και μελλοντικές κινήσεις της αγοράς.

#### 4.5.2.α Δείκτης BDTI (Baltic Dirty Tanker Index)

Ο δείκτης BDTI περιλαμβάνει διαδρομές μεταφοράς ακάθαρτου πετρελαίου στη σύνθεση του οποίου η κάθε μεμονωμένη διαδρομή συνεισφέρει εξίσου.

Ως μονάδα μέτρησης χρησιμοποιείται ο δείκτης WORLDSCALE, ο οποίος καθορίζει την τιμή του ναύλου, η οποία επιτυγχάνεται κατά μέσο όρο σε κάθε εμπορική θαλάσσια διαδρομή μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων από ναυλωτές και μεταφορείς.

$$\text{BDTI} = \sum_i^N (\text{AV}_i \times \text{WF}_i)$$

Όπου  $\text{AV}_i$  είναι ο μέσος όρος των τιμών των ναύλων που προσδιορίζουν οι συνεργάτες του χρηματιστηρίου της Βαλτικής για κάθε διαδρομή  $i$  και  $\text{WF}_i$  είναι ο συντελεστής βαρύτητας της αντίστοιχης διαδρομής  $i$ , το οποίο αποφασίζει το χρηματιστήριο της Βαλτικής και  $N$  αριθμός διαδρομών που απαρτίζουν το δείκτη.

#### 4.5.2.β Δείκτης Baltic Clean Tanker Index(BCTI)

Ο δείκτης BCTI αποτελείται από διαδρομές μεταφοράς καθαρών προϊόντων πετρελαίου με την κάθε διαδρομή να συμμετέχει με ίση βαρύτητα στον καθορισμό της τιμής του δείκτη. Ως μονάδα μέτρησης χρησιμοποιείται ο δείκτης Worldscale.

$$\text{BCTI} = \sum_i^N (\text{AV}_i \times \text{WF}_i)$$

Η δημοσίευση των δεικτών BDTI και BCTI γίνεται σε καθημερινή βάση.

#### 4.5.3 Ναυλοδείκτης AFRA

Πρόκειται για ένα σύστημα εκτίμησης του μέσου όρου των ναύλων. Οι ναυλοδείκτες AFRA παρέχονται συνδρομητικά μέσω του οργανισμού «London Tanker Brokers Panel» LTBR για κάθε ενδιαφερόμενο που ασχολείται με τη βιομηχανία πετρελαίου (πλοιοκτήτες, πετρελαϊκές εταιρείες). Υπολογίζει για διάστημα ενός μηνός για συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές και για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων (ULCC, VLCC κλπ) το μέσο σταθμικό ναύλο (Weighted Average Freight Rate).

Ο ναυλοδείκτης AFRA θεωρείται σημαντικός γιατί απεικονίζει τις πραγματικές τάσεις της ναυλαγοράς αποτελώντας πολύτιμο και χρήσιμο εργαλείο για τις εκτιμήσεις των πετρελαϊκών εταιρειών, των πλοιοκτητών, των κυβερνητικών και φοροελεγκτικών αρχών.

#### 4.5.4 Δείκτης ITFL (International Tanker Freight Index Limited)

Δημιουργήθηκε από μετόχους ναυλομεσιτικών οίκων όπως Poten & Partners Inc, Clarkson & Company LTD, Charles R. Weber Company) με σκοπό την πληρέστερη παρακολούθηση της αγοράς των δεξαμενόπλοιων.

#### 4.5.5 Δείκτης BLPG (Baltic Liquefied Petroleum Gas)

Χρησιμοποιείται για την πορεία των ναύλων σε θαλάσσιες διαδρομές υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG) και μετράται σε δολάρια ανά τόνο φορτίου.

#### 4.6 Δείκτης Wordscale Δεξαμενοπλοίων

Ο δείκτης Wordscale είναι δείκτης μέτρησης των ναύλων στα δεξαμενόπλοια. Με αυτόν υπολογίζεται το κόστος ταξιδιού και το λειτουργικό κόστος εκμετάλλευσης αυτού του πλοίου, ώστε να γίνει εκτίμηση στα επίπεδα ναύλου για μία και μόνο συγκεκριμένη διαδρομή από τις 70.000 θαλάσσιες διαδρομές (Γουλιέλμος, 2009).

Η δημιουργία ενός τέτοιου δείκτη ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εύρεσης ενός συστηματικού τρόπου περιγραφής της αγοράς χύδην υγρού φορτίου.

Ο δείκτης πρωτοεμφανίστηκε την 1η Ιανουαρίου 1989 με την ονομασία New Tanker Nominal Freight Scales, αντικαθιστώντας τα παλαιότερα συστήματα εκτίμησης ναύλων.

Η γρήγορη και ευρύτατη χρήση του τον καθιέρωσε και αποτελεί σύνολο από προκαθορισμένους πίνακες αναφοράς οι οποίοι τροποποιούνται κάθε εξάμηνο από το Wordscale Association of New York & London ώστε τα επίπεδα των ναύλων να ανταποκρίνονται σε μεταβολές του λειτουργικού κόστους π.χ. ενός υποθετικού δεξαμενόπλοιου. Σήμερα χρησιμοποιείται στο Λονδίνο από τον οργανισμό Wordscale Association London Limited και στη Νέα Υόρκη από τον World Association NYC, INC.

Για τον υπολογισμό του USD/MT ο Worldscale χρησιμοποιεί υποθετικά ένα πλοιοκτήτη που διαθέτει ένα tanker 75.000 τόνων DWT με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Βύθισμα (θαλάσσιο νερό):30,5 πόδια
- Μέση οικονομική ταχύτητα :14,5 κόμβοι
- Κατανάλωση καυσίμου :εν πλω fuel oil 55 τόνοι /ανά ημέρα.
- Χρόνος στο λιμάνι:96 ώρες
- Μεσιτικά έξοδα: (προμήθεια): 2,5%
- Fixed hire elements :12.000/ημέρα μια καθαρά εικονική τιμή που αντιπροσωπεύει το κόστος του πλοιοκτήτη αν διαθέσει το πλοίο του στη ναυλαγορά αντί να το δέσει.

Έτσι για ένα τάνκερ 75.000DWT που πραγματοποιεί μια συγκεκριμένη διαδρομή (με επιστροφή )υπολογίζεται ο ναύλος εκείνος (σε \$/τόνο ωφέλιμου φορτίου) που θα καλύπτει τα έξοδα του ταξιδιού (καύσιμα, λιμενικά έξοδα, διόδια καναλιών και 12.000\$ την ημέρα. Ο ναύλος αυτός καλείται Βασικός Ναύλος για τη διαδρομή αυτή και αλλάζει σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές καυσίμων (Ψαραύτης, 2005).

Ο τύπος WORLDSCALE είναι: **WS= Στιγμαίος Ναύλος Διαδρομής / Βασικός Ναύλος Διαδρομής x 100** όπου ορίζεται:

Ως Στιγμαίος Ναύλος Διαδρομής είναι ο ναύλος που προκύπτει από τον ανταγωνισμό αγοράς και από την συνάρτηση προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας σε μια διαδρομή.

Βασικός ναύλος διαδρομής: είναι όλα τα έξοδα ταξιδιού (καύσιμα, λιμενικά τέλη, μισθοί πληρώματος, μείωση ασφαλιστρων αν το πλοίο έχει δέσει).

Οι βασικοί ναύλοι υπολογίζονται και εκδίδονται σε ειδικούς πίνακες κατά τακτά χρονικά διαστήματα για μια συγκεκριμένη διαδρομή ενώ ο βασικός ναύλος αλλάζει σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές καυσίμων.

Ο προσδιορισμός ναύλου από την κλίμακα για κάθε διαδρομή χαρακτηρίζεται ως w/100 της συγκεκριμένης διαδρομής και ονομάζεται flat rate (ναύλος αναφοράς ή βασικός ναύλος), υπολογίζεται πάντα σε δολάρια ανά τόνο οφειλομένου φορτίου και αποτελεί μέτρο σύγκρισης επιπέδου των τιμών των ναύλων για μια συγκεκριμένη διαδρομή ( [www.wordscale.co.uk](http://www.wordscale.co.uk) ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ - ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

### 5.1 Σκοπός

Από τα τέλη του 19ου αιώνα η ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών διενεργείται από άτομα που κατοικούν σε διαφορετικά μέρη, έχουν διαφορετική γλώσσα, χρησιμοποιούν διαφορετικά νομικά συστήματα και νομική ορολογία. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ανάγκη εξοικονόμησης χρόνου οδήγησε τα συμβαλλόμενα μέρη στη δημιουργία και χρήση προδιατυπωμένων-τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, τα οποία προορίζονταν για μεγάλο αριθμό συμβάσεων ναύλωσης και αποτελούν τη βάση για την σύνταξη των τελικών ναυλοσυμφώνων.

Ο σκοπός της χρήσης προδιατυπωμένων εντύπων (blank forms) είναι η τυποποίηση αριθμού ρητρών, οι οποίες διέπουν τις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή και οι συμβαλλόμενοι συμπληρώνουν μόνο ορισμένα στοιχεία (ονόματα συμβαλλομένων, πλοίου, λιμάνια, φορτίο) και συνεπώς αποφεύγεται η χρονοβόρα διαδικασία σύνταξης εξαρχής ενός ναυλοσύμφωνου (Γκιζιάκης, κ. συν., 2010). Επισημαίνεται ότι οι όροι τους είτε υιοθετούνται ολικά είτε τροποποιούνται μερικώς με την αφαίρεση ή την προσθήκη ρητρών για την κάλυψη των απαιτήσεων της εκάστοτε ναύλωσης. Επίσης επειδή οι συνθήκες της ναυτιλίας, του διεθνούς εμπορίου και του διεθνούς δικαίου συνεχώς μεταβάλλονται τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα τροποποιούνται ώστε να προσαρμόζονται στις νέες συνθήκες και στις εξελίξεις (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

Στη ναυτιλιακή πρακτική οι τυποποιημένες φόρμες χρησιμοποιούνται ως αρχικό πλαίσιο δεδομένου ότι τόσο ο εκναυλωτής φαίνεται ότι έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει μονομερώς τη βούλησή του σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, όσο και ο ναυλωτής «όταν ενδεχομένως είναι ισχυρός παράγων της ναυτιλιακής αγοράς» είναι σε θέση να διαμορφώσει το περιεχόμενο της σύμβασης σύμφωνα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες του.

Συνεπώς η τελική μορφή ενός ναυλοσυμφώνου εξαρτάται ποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη (πλοιοκτήτης ή ναυλωτής), έχει ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη στη συγκεκριμένη αγορά κατά τη δεδομένη χρονική περίοδο σύνταξης του ναυλοσυμφώνου (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

### 5.2 Πλεονεκτήματα τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων

Η ομοιόμορφη διεθνής διατύπωση των όρων των ναυλοσυμφώνων καθορίζει με σαφή τρόπο τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, δεδομένου ότι είναι γραμμένα στην αγγλική

γλώσσα, βασίζονται στην αγγλική νομική σκέψη και ορίζουν ως εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό (common law). Το γεγονός αυτό συμβάλλει στην αποφυγή αμφισβητήσεων και προστριβών των συμβαλλομένων και καθιστά ευχερή την έκδοση διαιτητικής ή δικαστικής απόφασης. Η χρήση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

1. Εξοικονόμηση χρόνου και περιστολή δαπανών κατά τον χρόνο των διαπραγματεύσεων δεδομένου ότι αυτές γίνονται από συμβαλλόμενους που βρίσκονται σε απομακρυσμένα κράτη με τη χρήση τηλεομοιοτυπίας (fax) ή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email).
2. Ελαχιστοποίηση όλων των ανασταλτικών παραγόντων κατά τον χρόνο των διαπραγματεύσεων.
3. Κάλυψη της απουσίας γραπτού δικαίου λόγω της ευρείας διεθνούς κοινής χρήσης των ομοίμορφων όρων η ακρίβεια των οποίων έχει ελεγχθεί ενώπιον δικαστηρίων, των οποίων οι αποφάσεις αποτελούν δεδικασμένο.
4. Ισοβαρή καταμερισμό δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για τα συμβαλλόμενα μέρη λόγω της σύνταξης αυτών από διεθνείς επιτροπές και επαγγελματικές ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τα συμφέροντα τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών (Γκιζιάκης, κ. συν. 2010).

### 5.3 Συντάκτες τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων

Ενεργό ρόλο στον σχεδιασμό και στη σύνταξη ναυλοσυμφώνων διαδραματίζουν οργανισμοί όπως το Διεθνές συμβούλιο Ναυτιλίας των χωρών της Βαλτικής (BIMCO: Baltic and International Maritime Council) με έδρα την Κοπεγχάγη που αντιπροσωπεύει συμφέροντα πλοιοκτητών, η ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων των ΗΠΑ (ASBA: Association of Shipbrokers and Agents) με έδρα τη Νέα Υόρκη που αντιπροσωπεύει συμφέροντα ναυλομεσιτών και πρακτόρων, FONASBA (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents) που αντιπροσωπεύει πλοιοκτήτες, ναυλωτές και ασφαλιστές καθώς και διάφορες διεθνείς ανεξάρτητες ενώσεις πλοιοκτητών INTERTANKO (αναφορά των ανωτέρω έχει γίνει στο κεφάλαιο 4.4.). Επίσης στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, όπου οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες (SHELL, BP, EXXONMOBIL) κυριαρχούν, έχουν δημιουργήσει μονομερώς και επιβάλλουν αντίστοιχες τυποποιημένες φόρμες ναυλοσυμφώνων όπως είναι το SHELLVOY6, BPVOY4, EXXONMOBILVOY που έχουν μορφή (take it or leave it) συμβολαίου αδιαπραγμάτευτου.

### 5.4 Κατηγορίες Ναυλοσυμφώνων

Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης και το είδος φορτίου για το οποίο ναυλώνεται το πλοίο.

### 1. Ανάλογα με το είδος ναύλωσης

Διακρίνονται σε:

- ναυλοσύμφωνα ταξιδιού (voyage charter parties). Το πλοίο παραχωρείται επανδρωμένο και εξοπλισμένο για ορισμένο ταξίδι.
- ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης (time charter parties). Το πλοίο παραχωρείται για ορισμένη χρονική περίοδο.
- ναυλοσύμφωνα γυμνού πλοίου (bareboat charter parties). Το πλοίο παραχωρείται χωρίς επάνδρωση ή εξοπλισμό ή με ατελή επάνδρωση και εξοπλισμό και παρότι στο παρελθόν ήταν σπάνιο σήμερα χρησιμοποιείται στην αγορά δεξαμενόπλοιων.

Ανάμεσα στους τρεις κυριότερους τύπους με την προσθήκη ρητρών στα σχετικά ναυλοσύμφωνα δημιουργούνται παραλλαγές ναυλοσυμφώνων.

Ναυλοσύμφωνα ταξιδιού που έχει εκδώσει η BIMCO: Cencon, Welcon, Scancon.

Ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης σύμφωνα με την BIMCO είναι: Baltime, Linertime, Centime. Στη αγορά δεξαμενόπλοιων είναι το Shelltime, BPtime και η Intertanko έχει το Intertanktime.

### 2. Ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων φορτίων διακρίνονται σε:

- ναυλοσύμφωνα μεταφοράς πετρελαίου
- ναυλοσύμφωνα γαιανθράκων
- ναυλοσύμφωνα μεταλλευμάτων
- ναυλοσύμφωνα μεταφοράς σιτηρών, ρυζιού, ξυλεία, τσιμέντων, λίθων κ.λ.π.

### 3. Με βάση τη λίστα εγκεκριμένων ναυλοσυμφώνων της BIMCO

- **Συμφωνημένα ναυλοσύμφωνα** (agreed charter parties) έχουν συμφωνηθεί ανάμεσα στη BIMCO ή το Βρετανικό Ναυτικό επιμελητήριο ή οποιαδήποτε ένωση πλοιοκτητών και μία ή περισσότερες ενώσεις ναυλωτών. Οι όροι τους δεν μπορούν να διαφοροποιηθούν εάν δεν δοθεί έγκριση των οργανισμών οι οποίοι τα συνέταξαν και υποχρεωτικά εφαρμόζονται για την μεταφορά των αγαθών που προορίζονται.
- **Αποδεκτά ναυλοσύμφωνα** (adopted charter parties) ένα συμφωνημένο ναυλοσύμφωνο ανάμεσα στη BIMCO και μια ένωση ναυλωτών, το οποίο υποστηρίζεται από το Βρετανικό Ναυτικό επιμελητήριο τότε θεωρείται αποδεκτό ή υιοθετημένο. Επίσης εάν ένα ναυλοσύμφωνο εκδοθεί από ένωση πλοιοκτητών όπως

αυτό της INTERTANKO μπορεί να γίνει αποδεκτό από “BIMCO” χωρίς να συμφωνηθεί με ένωση ναυλωτών. Είναι υποχρεωτικό για τα μέλη του οργανισμού που το έχει αποδεχθεί και δεν επιδέχεται τροποποιήσεις.

- **Προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα** (recommended charter parties) η BIMCO εκδίδει ναυλοσύμφωνα τα οποία προτείνονται ως ενδεδειγμένα για ναυλώσεις για τις οποίες δεν υπάρχουν ενώσεις ναυλωτών με τις οποίες ένας πλοιοκτήτης να διαπραγματευτεί μια συγκεκριμένη ναύλωση. Η BIMCO έχει συντάξει λίστα με όλα τα «εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα». Τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αν και έχουν εκδοθεί πολλά χρόνια πριν έχουν όμως αναθεωρηθεί και προσαρμοσθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας τα περισσότερα εξ αυτών αφορούν τη ναύλωση ταξιδιού και τη χρονοναύλωση και ελάχιστα τη ναύλωση γυμνού πλοίου.

Επίσης όσα ναυλοσύμφωνα έχουν επιθεωρηθεί από το Ναυτικό επιμελητήριο και έχουν κριθεί αξιόπιστα καλούνται επίσημα (official).

### 5.5 Δομή ναυλοσύμφωνου

Όλα τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν ένα προοίμιο (the preamble) όπου παρουσιάζονται τα συμβαλλόμενα μέρη και το περιεχόμενο της συμφωνίας. Η γραπτή συμφωνία διαιρείται σε δύο κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος (box part) αποτελείται από τετράγωνα στα οποία συμπληρώνονται τα στοιχεία κάθε ναύλωσης. Το δεύτερο μέρος (text part) περιλαμβάνει τυποποιημένες ρήτρες. Σε πολλές περιπτώσεις το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει και ένα τρίτο μέρος (rider) στο οποίο συμπληρώνεται χειρόγραφες ρήτρες ανάλογα με τη συμφωνία ναύλωσης, οι οποίοι ως ειδικοί όροι κατισχύουν των γενικών εντύπων όρων (Γκιζιάκης κ. συν. 2010).

Οι όροι που περιλαμβάνονται σε κάθε ναυλοσύμφωνο μπορεί να είναι ρητοί ή συνεπαγόμενοι.

Ρητοί όροι (express terms) χαρακτηρίζονται οι όροι εκείνοι που περιγράφονται ρητώς στα ναυλοσύμφωνα είτε στις τυποποιημένες φόρμες είτε στο πρόσθετο παράρτημα (rider).

Συνεπαγόμενοι όροι (implied terms) είναι οι όροι που δεν περιέχονται γραπτώς στα ναυλοσύμφωνα αλλά είναι τόσο φανεροί και ισχυροί που γίνονται σιωπηρά αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι συνεπαγόμενοι όροι αφορούν ζητήματα μεγαλύτερης βαρύτητας η παραβίαση του επιφέρει σημαντικές κυρώσεις (Γκιζιάκης, κ. συν. 2006).

**Παραστάσεις (representations)** είναι οι όροι που αφορούν τις παρουσιάσεις που δίνονται κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων και αποτελούν υποσχέσεις που δίνουν τα συμβαλλόμενα μέρη. Σε περίπτωση ανακριβών στοιχείων (misrepresentation) εξετάζεται η πρόθεση και σε θετική περίπτωση εάν αυτό επηρέασε την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου τότε έχει δικαίωμα ακύρωσης του συμβολαίου.

**Όροι (conditions)** είναι οι όροι που η παραβίαση τους από το ένα συμβαλλόμενο μέρος δίνει το δικαίωμα στο άλλο να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο και να αξιώσει αποζημιώσεις.

**Διαβεβαιώσεις (warranties)** είναι οι όροι που η παραβίαση τους από το ένα συμβαλλόμενο μέρος δίνει το δικαίωμα στο άλλο να αξιώσει αποζημίωση χωρίς δικαίωμα υπαναχώρησης (Κορρές, 2020).

**Ακαθόριστοι όροι (innominate terms)** είναι οι όροι που αντιμετωπίζονται από το δικαστήριο άλλοτε ως conditions και άλλοτε ως warranties ανάλογα με την σοβαρότητα της αθέτησης π.χ. αξιοπλοΐα πλοίου.

Στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι όροι που αφορούν τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών.

**Όσον αφορά τον εκναυλωτή οι αυτονόητες υποχρεώσεις είναι:**

- A) να θέτει στη διάθεση του ναυλωτή αξιόπλοο πλοίο (δηλαδή πλοίο με κατάλληλο εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση ώστε να αντιμετωπίσει τους θαλάσσιους κινδύνους)
- B) να επιτελεί τις συμβατικές υποχρεώσεις με δέουσα επιμέλεια σε εύλογο χρόνο χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- Γ) να μην παρεκκλίνει ή αλλάξει την συμφωνημένη διαδρομή.

**Από την πλευρά του ναυλωτή δυο θεωρούνται αυτονόητες υποχρεώσεις:**

- A) να δηλώσει ασφαλή λιμένα στη περίπτωση που ο αναφερόμενος στο ναυλοσύμφωνο είναι ανασφαλής
- B) να μη φορτώνει στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα, χωρίς να ενημερώσει τον μεταφορέα

### **5.6 Δομή ναυλοσυμφώνου δεξαμενόπλοιων για ναύλωση κατά ταξίδι**

Το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού κατέχει την πρώτη θέση στις ναυλώσεις πλοίων παρότι η ναυτιλιακή πρακτική των τελευταίων δεκαετιών δείχνει ότι επιλέγεται και η χρονοναύλωση και η ναύλωση γυμνού πλοίου.

Στην ενότητα αυτή πρόκειται να αναλυθούν οι βασικοί όροι ναυλοσυμφώνου ταξιδιού και χρονοναυλοσυμφώνου, οι οποίοι επισημαίνεται ότι διαφοροποιούνται ανάλογα με τις τάσεις και την κατάσταση της ναυλαγοράς.



Κρίνεται σκόπιμο όμως προηγουμένως να αναφερθούν σημαντικά θέματα σχετικά με τη ναύλωση κατά ταξίδι. Η ναύλωση εκτελείται σε τέσσερα στάδια:

- Το προκαταρκτικό ταξίδι προς το λιμάνι φόρτωσης
- Τη φόρτωση πλοίου (λιμάνι φόρτωσης)
- Ενδιάμεσο ταξίδι μεταφοράς του φορτίου
- Στάδιο εκφόρτωσης

Οι δραστηριότητες των σταδίων (1,3) αφορούν τον εκναυλωτή ενώ οι (2,4) αφορούν εκναυλωτή-ναυλωτή. Υποχρέωση του ναυλωτή είναι να ορίσει ασφαλές λιμάνι και στον εκναυλωτή παρέχεται ένα χρονικό διάστημα στο οποίο το πλοίο να βρίσκεται στο λιμάνι φόρτωσης και να είναι έτοιμο (lay can). Φθάνοντας το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης πρέπει να εκδώσει επιστολή άφιξης (Notice of Arrival). Θεμελιώδες στοιχείο για την έναρξη του Laytime αποτελεί η μορφή του ναυλοσυμφώνου δηλαδή εάν πρόκειται για ναυλοσύμφωνο προβλήτας (berth charter parties) ή ναυλοσύμφωνο λιμανιού (port charter parties). Στην πρώτη περίπτωση το πλοίο δεν θεωρείται φτασμένο μέχρι την άφιξη του πλοίου στο συγκεκριμένο σημείο (προβλήτα) ενώ στην άλλη θεωρείται φτασμένο εάν προσεγγίσει μια θέση στο λιμάνι και το Laytime ξεκινά ανεξάρτητα εάν έχει δέσει και είναι έτοιμο προς φόρτωση. Έτσι το ναυλοσύμφωνο λιμανιού θεωρείται πιο πλεονεκτικό για τον εκναυλωτή διότι το κόστος καθυστέρησης το αναλαμβάνει ο ναυλωτής.

Επίσης προβλέπεται σε περίπτωση απόρριψης της επιστολής ετοιμότητας να αποστείλει ο εκναυλωτής επιστολή διαμαρτυρίας.

Όσον αφορά τη ρήτρα για το επικίνδυνο φορτίο όταν αναφέρεται σε αυτήν ότι ισχύει το Αγγλικό δίκαιο η υποχρέωση του ναυλωτή είναι απόλυτη και αυστηρή. Ενώ στην περίπτωση εφαρμογής των κανόνων Hague – Visby απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν αποδείξει ότι γνώριζε ή ότι όφειλε να γνωρίζει ο εκναυλωτής.

Ως προς την υποχρέωση αξιοπλοΐας (καταλληλότητα προς πλουν) seaworthiness, για να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο (cargo worthiness) αυτή θεωρείται αυτονόητη. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο αυστηρή, απόλυτη και συνεχής ενώ κατ' εφαρμογή των κανόνων της Hague – Visby ο εκναυλωτής οφείλει να επιδείξει την δέουσα επιμέλεια ως προς την αποκατάσταση της αξιοπλοΐας του πλοίου όταν αυτή έχει χαθεί (Κορρές,2020).

**Οι σπουδαιότεροι όροι των ναυλοσυμφώνων ταξιδιού είναι οι εξής:**

**Προοίμιο (Preamble)**

Αναφέρει: τόπο, ημερομηνία σύναψης της συμφωνίας, πλήρη επωνυμία και επιχειρηματική έδρα των συμβαλλομένων, τρόπο σύναψης του συμβολαίου (καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης).

#### **Όνομα και περιγραφή του πλοίου**

Αναφέρει :όνομα, ηλικία, σημαία, τύπο, χωρητικότητα, νηολόγιο, κατασκευαστικά στοιχεία και εξοπλισμό. Ορισμένα εξ αυτών προβλέπουν αναλυτική περιγραφή όπως: αντλίες φορτίου, δεξαμενές, συστήματα θέρμανσης, συστήματα COW (Crude Oil Washing) και IGS (Inert Gas). Τα συστήματα αυτά περιγράφονται σε ξεχωριστές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων. Επίσης αναφέρεται η ταχύτητα που αναπτύσσει το πλοίο, καθώς ο ναυλωτής έχει δικαίωμα αύξησης της ταχύτητας με ανάλογη αύξηση του ναύλου (δεν πρέπει όμως να υπερβαίνει τη μέγιστη ταχύτητα που έχει δοθεί από τους πλοιοκτήτες).

#### **Κατάσταση πλοίου**

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να επιβεβαιώσει ότι το πλοίο του είναι κατάλληλο για να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι.

#### **Γεωγραφική θέση του πλοίου**

Αναγράφεται αρχικά η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη σύναψη του συμβολαίου και ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης στο λιμάνι φόρτωσης, ο όρος αυτός απαιτεί ο πλοιοκτήτης να ειδοποιεί γραπτώς τον ναυλωτή ETA (Estimated time of Arrival).

#### **Περιγραφή του φορτίου**

Αναγράφεται το είδος του φορτίου, καθώς και οι ελάχιστες και μέγιστες ποσότητες μεταφοράς. Η περιγραφή των φορτίων κατοχυρώνει τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση ανάμειξης φορτίων ή αν απαιτήσει ο ναυλωτής τη μεταφορά φορτίων που δε διαχωρίζονται, καθώς επίσης διευκρινίζεται το ποσοστό 5% ή 10% περισσότερο ή λιγότερο κατά το οποίο είναι δυνατόν να αποκλίνει η ποσότητα του φορτίου.

#### **Τόπος φόρτωσης και εκφόρτωσης**

Αναφέρονται οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, η ονομασία των ασφαλών αγκυροβολίων, τα μέγιστα και τα ελάχιστα επιτρεπόμενα βυθίσματα, η γεωγραφική σειρά προσέγγισης των λιμένων.

**Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου.**

Αναφέρεται με ακρίβεια η χρονική περίοδος που δίνεται στο πλοίο για να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης και επίσης προβλέπει σε περίπτωση αργοπορημένης άφιξης του πλοίου με υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη τις συνθήκες ακύρωσης του συμβολαίου.

### **Ναύλος**

Ο υπολογισμός του ναύλου στη ναύλωση δεξαμενόπλοιων γίνεται με βάση τις τιμές του δείκτη Worldscale και σύμφωνα με τον ρυθμό εκφόρτωσης και τη συνολική ποσότητα που πρόκειται να φορτωθεί. Κάθε έτος εκδίδεται νέος κατάλογος Worldscale και ισχύει η τιμή Worldscale της ημερομηνίας φόρτωσης, ή της ημερομηνίας της φορτωτικής ή της ημερομηνίας του ναυλοσυμφώνου. Αν το ταξίδι αφορά θαλάσσια διαδρομή για την οποία δεν υπάρχει δείκτης Worldscale τότε ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να απευθυνθούν στο Worldscale Association του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης για τον καθορισμό κατάλληλου δείκτη. Εάν ο ναυλωτής δεν παραδώσει πλήρες φορτίο το πλοίο πραγματοποιεί το ταξίδι και καταβάλλει στον πλοιοκτήτη deadfreight (νεκρό ναύλο) για το κενό χώρο φορτίου. Εάν το πλοίο φορτώσει παραπάνω από τη συμφωνηθείσα ποσότητα και όχι από την ανώτερη ποσότητα που προβλέπει η Διεθνής Γραμμή Φόρτωσης τότε για την επιπλέον ποσότητα θα καταβάλλει το μισό του ναύλου που ήδη έχει συμφωνηθεί.

Αν οι ναυλωτές ζητήσουν αύξηση της ταχύτητας αυξάνεται και ο δείκτης Worldscale ή αν δε διατηρήθηκε η ορισθείσα ταχύτητα ο ναύλος θα υπολογιστεί με βάση τη μέση ταχύτητα που επιτεύχθηκε από το πλοίο σύμφωνα με το BPWorldwide Marine Distance Tables (Βλάχος κ. συν., 2011).

Η καταβολή του ναύλου γίνεται από τον ναυλωτή μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του φορτίου στον προορισμό του αφού αφαιρεθούν τα έξοδα λιμένων ή τυχόν προκαταβολές και τα ασφάλιστρα. Για την αποφυγή απάτης ή λάθους το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες για την πλήρη πληρωμή του ναύλου (στοιχεία τράπεζας, όνομα και αριθμό λογαριασμού).

### **Φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμός φορτίου**

Καθορίζεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ο καταμερισμός ευθύνης και κόστους για τον χειρισμό του φορτίου κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης.

### **Σταλίες**

Καθορίζεται ο χρόνος των σταλιών που παρέχεται στον ναυλωτή για να ολοκληρώσει τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, ο οποίος σύμφωνα με το Worldscale είναι περίπου 72 ώρες αλλά υπόκειται σε διαπραγματεύσεις. Επίσης συμφωνείται ο χρόνος αποστολής της

ειδοποίησης ετοιμότητας και ο χρόνος του laytime συνήθως μετριέται έξι ώρες μετά την αποδοχή αυτής της ειδοποίησης ή την άφιξη του πλοίου στην προβλήτα.

Ο χρόνος που καταναλώνεται στη μετακίνηση μεταξύ δυο διαφορετικών προβλητών (shiftings) βαρύνει τον ναυλωτή και υπολογίζεται ως laytime ή demurrage. Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση του έρματος (deballasting).

### **Επισταλίες (Demurrage)**

Οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν επισταλίες στον πλοιοκτήτη εάν ο χρόνος που δαπανήθηκε για τη φόρτωση και εκφόρτωση ξεπέρασε τον προκαθορισμένο χρόνο (σταλίες). Οι επισταλίες καθορίζονται ως ποσοστό του δείκτη Worldscale για το συγκεκριμένο ταξίδι και το μέγεθος του πλοίου.

Δεν ισχύουν όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε απεργία του πληρώματος των ρυμουλκών ή των πλοηγών και ισχύουν στο ήμισυ σε περίπτωση πυρκαγιάς ή έκρηξης που επηρεάζει τις εγκαταστάσεις εισαγωγών ή εξαγωγών του φορτίου.

Καθορίζεται επίσης η χρονική περίοδος απαίτησης δήλωσης (60 ημέρες από την ολοκλήρωση εκφόρτωσης) για επισταλίες και η χρονική περίοδος 90 ημέρες (για την κατάθεση των σχετικών εγγράφων για την πληρωμή τους) διαφορετικά οι ναυλωτές δε φέρουν καμία ευθύνη.

### **Ρήτρα (Crude Oil Washing)**

Ιδιαίτερη μνεία στο ναυλοσύμφωνο γίνεται για το σύστημα COW το οποίο επιβραδύνει το ρυθμό εκφόρτωσης, ο επιπλέον χρόνος υπολογίζεται ως laytime και συνεπώς οι ώρες εκφόρτωσης αυξάνονται κατά 0,75 ώρες για τον καθαρισμό της κάθε δεξαμενής.

### **Ρήτρα Inert cas**

Καθορίζεται το χρονικό διάστημα που θα απαιτηθεί για αδρανοποίηση των αερίων των δεξαμενών φορτίου ως laytime ή demurrage. Ο πλοιοκτήτης διαβεβαιώνει στο ναυλοσύμφωνο ότι θα φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης με αδρανοποιημένες δεξαμενές και ότι θα παραμείνει στην ίδια κατάσταση σε όλη τη διάρκεια φόρτωσης.

### **Ρήτρα αλλαγής λιμανιού**

Οι ναυλωτές διατηρούν το δικαίωμα αλλαγής λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης ανεξάρτητα με αυτά που ισχύουν στο ναυλοσύμφωνο αλλά βαρύνονται με τα επιπλέον έξοδα και ο υπολογισμός του ναύλου θα γίνει με βάση το ταξίδι που τελικά πραγματοποιήθηκε.

### **Θαλάσσιοι δρόμοι (Routes)**

Αναφέρονται οι θαλάσσιοι δρόμοι που προβλέπουν να ταξιδεύουν τα δεξαμενόπλοια στους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται με τις συστάσεις του IMO ή του κράτους νηολόγησης του πλοίου.

### **Καθαρό έρμα ( Clean Ballast)**

Στα δεξαμενόπλοια το έρμα αποτελείται από θαλασσινό νερό και η εκφόρτωση του έρματος γίνεται υπό αυστηρές προϋποθέσεις και απαιτεί συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς, οι οποίοι επιβάλλουν ιδιαίτερες προδιαγραφές στο έρμα, ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το πλοίο πρέπει να φθάνει στο λιμάνι με καθαρό έρμα ώστε και αν αυτό σημαίνει την παράδοση του έρματος σε αναγνωρισμένες ειδικές εγκαταστάσεις υποδοχής στο λιμάνι με επιβάρυνση την αντίστοιχη χρέωση (Βλάχος κ. συν., 2011).

### **Ερωτηματολόγια των ναυλωτών (Questionnaires)**

Περιέχουν τη λεπτομερή περιγραφή του πλοίου, των πιστοποιητικών που φέρει, των συστημάτων, τα στοιχεία του πληρώματος και του πλοιοκτήτη έτσι ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους ναυλωτές να αποκτούν την πλήρη γνώση του πλοίου και των διαχειριστών του και είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για την αποφυγή ενδεχομένων προβλημάτων. Αν το ερωτηματολόγιο συμπληρωθεί ελλιπώς ή λανθασμένα ο ναυλωτής δικαιούται να ακυρώσει τη ναύλωση. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του ερωτηματολογίου και ναυλοσύμφωνου πιο ισχυρά θεωρούνται τα στοιχεία του ναυλοσύμφωνου.

### **Υπολείμματα φορτίου (Cargo Retention)**

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να αφαιρούν από τον ναύλο το ποσό που αντιστοιχεί στην αξία του φορτίου μετά την εκφόρτωση με τιμή ίση με την FOB αξία στο λιμάνι φόρτωσης. Η απόφαση για το εάν κάποια υπολείμματα αποτελούν μέρος του φορτίου λαμβάνεται από ανεξάρτητο επιθεωρητή και είναι δεσμευτική και για τα δύο μέρη.

### **Προσέγγιση στο λιμάνι Sullon Voe**

Ιδιαίτερα αυστηροί κανονισμοί επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες όταν προσεγγίζει το δεξαμενόπλοιο τους στο λιμάνι Sullon Voe της Αγγλίας σχετικά με τη διάθεση έρματος και αποβλήτων του πλοίου καθώς ταυτόχρονα απαγορεύεται η απόρριψη οποιονδήποτε αποβλήτων. Ορίζονται επίσης ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου οι ρυθμοί φόρτωσης του φορτίου και ταυτόχρονης εκφόρτωσης του έρματος. Σε περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης με τους κανονισμούς οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου.

### **Προσέγγιση σε λιμάνι Νιγηρίας**

Ο πλοιοκτήτης του οποίου το δεξαμενόπλοιο ναυλώθηκε για ταξίδι προς τη Νιγηρία δεσμεύεται ότι το πλοίο του δεν έχει ναυλωθεί άμεσα ή έμμεσα από νομικά ή φυσικά πρόσωπα της Νότιας Αφρικής, της Ναμίμπια, της Ζιμπάμπουε και του Ισραήλ.

Δεν είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο, δεν έχει οικονομικά συμφέροντα, δε διαθέτει πλήρωμα, δεν έχει προσεγγίσει τα τελευταία δυο χρόνια σε κανένα από τα προαναφερόμενα κράτη.

### **Ακτοφυλακή των ΗΠΑ**

Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης προσεγγίσει σε λιμάνι των ΗΠΑ θα πρέπει να φέρει στοιχεία ή πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον Κώδικα των ομοσπονδιακών κανονισμών και των κανόνων Ακτοφυλακής των ΗΠΑ. Αν ο πλοίαρχος δε συμμορφωθεί με αυτό οι οποιεσδήποτε χρονικές καθυστερήσεις δε μετρούν ως σταλίες ή επισταλίες. Επίσης ο πλοιοκτήτης πρέπει να βεβαιώνει σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ομοσπονδιακού νόμου περί ρύπανσης των θαλασσών ότι το πλοίο του φέρει σε ισχύ το “Cast Quard Certificate of Financial Responsibility”.

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

Η διαμόρφωση των ναυλοσυμφώνων των δεξαμενόπλοιων επηρεάζεται σημαντικά από τη νομοθεσία των ΗΠΑ (OPA 90) «περί πρόληψης και καταστολής της ρύπανσης από πετρελαιοειδή», η οποία επιβάλλει υποχρεωτικά στους πλοιοκτήτες κατάρτιση επιπλέον σχεδίου άμεσης επέμβασης σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης.

### **Δειγματισμός φορτίου**

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα αλλαγής της πορείας του πλοίου προκειμένου να πραγματοποιήσουν εργασίες δειγματισμού υπό την προϋπόθεση της συγκατάθεσης των ιδιοκτητών του φορτίου. Η χρονική καθυστέρηση που θα προκύψει θα υπολογιστεί ως laytime ή demurrage καθώς επίσης οι ναυλωτές υποχρεούνται στην καταβολή των πρόσθετων καυσίμων τα οποία θα απαιτηθούν για την παρέκκλιση καθώς και των λιμενικών εξόδων στο λιμάνι που πρόκειται να γίνουν οι εργασίες δειγματισμού.

### **Επιθεωρήσεις**

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να προβαίνουν σε επιθεωρήσεις του πλοίου, των δεξαμενών του καθώς και του φορτίου και οι χρονικές καθυστερήσεις υπολογίζονται ως laytime ή demurrage.

### **Καθαρισμός**

Σημαντικό σημείο διαμάχης μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών είναι ο καθαρισμός γι' αυτό και τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να καθαρίσουν τις αντλίες τους και τις σωληνώσεις του πλοίου πριν τη φόρτωση του πλοίου, σύμφωνα με τον επιθεωρητή. Ο απαιτούμενος χρόνος βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση απόρριψης του πλοίου από τον επιθεωρητή διατάσσεται επαναληπτική διαδικασία καθαρισμού με έξοδα του πλοιοκτήτη.

### **Θέρμανση**

Τα ναυλοσύμφωνα καθορίζουν την υποχρέωση διατήρησης της θερμοκρασίας του φορτίου στους 135 βαθμούς F (57 βαθμούς C) και 100 βαθμοί F ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει αυτή την υποχρέωση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και κατά την εκφόρτωση. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να ενημερώνει τους ναυλωτές σε ημερήσια βάση για τη θερμοκρασία του φορτίου σε καθεμία από τις δεξαμενές του πλοίου. Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ζητήσουν αύξηση ή μείωση της θερμοκρασίας του φορτίου, επιβαρυνόμενοι με τα επιπλέον καύσιμα οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να συμμορφωθούν και ο χρόνος υπολογίζεται ως laytime ή demurrage.

### **Αντιρρυπαντικά μέτρα**

Ο ναυλωτής καταρτίζει πρόγραμμα με τη συμμετοχή του πλοιοκτήτη, το οποίο απαιτεί τη συλλογή των πετρελαιοειδών σε συγκεκριμένη δεξαμενή κι έπειτα από διαχωρισμό να απορριπτέο καθαρό νερό στη θάλασσα για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας και οφείλει να δώσει σχετικές οδηγίες για τη διάθεση των αποβλήτων.

Η απόρριψη των αποβλήτων γίνεται με βάση τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78.

Το κόστος για αυτές τις εργασίες βαρύνει τους ναυλωτές και η χρονική καθυστέρηση υπολογίζεται ως laytime ή demurrage. Με ευθύνη του πλοίαρχου οι μετρήσεις των αποβλήτων καταγράφονται στα σχετικά αρχεία του πλοίου.

### **Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για τη Ρύπανση (International Tankerowners Pollution Federation -ITOPF)**

Στο ναυλοσύμφωνο ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι είναι και θα παραμείνει μέλος της ITOPF καθόλη τη διάρκεια ισχύος του.

Σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου ο ναυλωτής αναλαμβάνει να παρεμποδίσει πιθανή οικολογική καταστροφή ενημερώνοντας για τα μέτρα που έχει λάβει τον πλοιοκτήτη ο οποίος βαρύνεται, εκτός αν η ρύπανση έχει προκληθεί από τους ναυλωτές. Οι περισσότερες πετρελαϊκές εταιρείες συμμετέχουν στην CRISTAL (Contract Regarding an Interim

Supplement to Tanker Liability for oil Pollution, 1971), η οποία προβλέπει αποζημίωση όσων πλήττονται από θαλάσσια ρύπανση.

### **Συμπληρωματική Ρήτρα Ασφάλισης για Πετρελαϊκή Ρύπανση**

Για την αντιμετώπιση ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή σε ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων περιλαμβάνεται συμπληρωματικός όρος που ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες έχουν υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης για αποζημίωση ευθυνών προς τρίτους σε περίπτωση που υποστούν ζημιές από ρύπανση που προκλήθηκε από το πλοίο. Η αποζημίωση καταβάλλεται από P&I clubs ή τις ασφαλιστικές εταιρείες.

### **Administration Clause**

Στη ναύλωση δεξαμενόπλοιων παρέχεται η δυνατότητα μη έκδοσης ναυλοσύμφωνου παρά μόνον εάν απαιτηθεί σε περίπτωση διένεξης των συμβαλλόμενων μερών.

### **Conoco Weather Clause**

Ιδιαίτερα σημαντικός όρος ο οποίος προστατεύει τους ναυλωτές και ορίζει ότι καθυστερήσεις στην προσόρμιση για φόρτωση και εκφόρτωση και κάθε καθυστέρηση στη μεθόρμιση οι οποίες οφείλονται κυρίως στις καιρικές συνθήκες θα προσμετρούνται ως μισός χρόνος για τις σταλίες και τις επισταλίες.

### **Προστατευτικές ρήτρες (Protective Clauses)**

Μια ομάδα τέτοιων ρητρών περιλαμβάνεται είτε στο τυποποιημένο μέρος των ναυλοσυμφώνων είτε στις πρόσθετες ρήτρες (additional clauses) και είναι

**Paramount clause:** ρήτρα που ενσωματώνει τους κανόνες Hague -Visby στο ναυλοσύμφωνο και τις φορτωτικές. Οι κανόνες Hague- Visby είναι υποχρεωτική νομοθεσία ενσωματωμένη στη νομοθεσία κάθε κράτους και καθορίζουν τις συμβατικές λύσεις μεταξύ πλοιοκτήτη και μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του φορτίου.

**Ρήτρα απεργιών:** ορίζει τις ευθύνες των συμβαλλομένων σε περίπτωση απεργιών.

**Ρήτρα πολεμικών κινδύνων:** παρέχει προστασία στον πλοιοκτήτη, στο πλοίο και το πλήρωμα σε περίπτωση πολέμου.

**Ρήτρα πάγων:** ορίζουν τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη σε περίπτωση προσέγγισης του πλοίου σε λιμάνια με πάγο.

**Ρήτρες ρύπανσης από πετρέλαιο (oil pollution):** είναι πολύ σημαντικές στις συμφωνίες ναύλωσης δεξαμενόπλοιων γιατί καθορίζουν τα μέτρα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή.



**Πρακτόρευση** ορίζεται η ευθύνη των συμβαλλομένων μερών για το διορισμό και την πληρωμή πρακτόρων στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης.

**Μεθόρμηση** ορίζεται ο συμβαλλόμενος, ο οποίος θα πληρώσει κόστος πιθανής μεθόρμησης του πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση.

**Παρέκκλιση** ορίζεται το δικαίωμα του πλοίου να παρεκκλίνει της πορείας του με στόχο τη διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωής ή περιουσίας ή κριθεί ως εύλογη (reasonable deviation) (Κορρές, 2020).

**Επίσχεση** ορίζεται το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ασκήσει επίσχεση του φορτίου για την εξασφάλιση είσπραξης οφειλόμενου ποσού.

**Γενική αβαρία** καθορίζεται ο τόπος και ο τρόπος διακανονισμού μιας ενδεχόμενης γενικής αβαρίας.

#### **Δίκαιο και Διαιτησία**

Συμφωνείται ποιο δίκαιο θα διέπει μία πιθανή διαιτησία καθώς και ο τόπος και ο τρόπος διευθέτησης μιας ενδεχόμενης διαιτησίας.

**Φορτωτικές** προσδιορίζεται ο τρόπος έκδοσης και υπογραφής των φορτωτικών παρέχοντας προστασία στον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το ποσό του ναύλου φορτωτικής είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο του ναυλοσύμφωνου.

### **5.7 Χρονοναυλοσύμφωνο**

Το χρονοναυλοσύμφωνο (time charter party) χρησιμοποιείται από τους πλοιοκτήτες, θεωρείται ιδιαίτερα ελκυστικό όταν η αγορά βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, διότι διασφαλίζει υψηλά κέρδη και ελαχιστοποιεί τους κινδύνους από την εκμετάλλευση του πλοίου αλλά με την προϋπόθεση για ταξίδια ή για περιόδους λίγων μηνών.

Η δομή τους δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές δεδομένου ότι δεν υπάρχει ποικιλία. Οι μικρές εξαιρέσεις που παρατηρούνται αφορούν στις ρήτρες μεταφερόμενου φορτίου.

Οι σημαντικότεροι κοινοί όροι ενός χρονοναυλοσύμφωνου είναι:

- **Τόπος σύναψης συμβολαίου**
- **Ημερομηνία**
- **Επωνυμία και επιχειρηματική έδρα**
- **Περιγραφή του πλοίου**

Η περιγραφή του πλοίου έχει μεγαλύτερη σπουδαιότητα στη χρονοναύλωση σε σχέση με τη ναύλωση κατά ταξίδι και ειδικότερα στην περίπτωση περιγραφής δεξαμενόπλοιων οι ναυλωτές είναι αναγκαίο να έχουν εκτενή και λεπτομερή περιγραφή του πλοίου ώστε να

καθίσταται ευκολότερη και αποδοτικότερη η λειτουργία του και η εμπορική εκμετάλλευσή του. Ενδεχομένως να υπάρξει ειδική πρόσθετη ρήτρα στην οποία αναφέρεται εκτενώς και λεπτομερώς η περιγραφή του πλοίου.

- **Περίοδος χρονοναύλωσης και χρονικό διάστημα επαναπαράδοσης του πλοίου**, αναφέρεται η διάρκεια χρονοναύλωσης, δεν ορίζεται ακριβώς ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου στους πλοιοκτήτες αλλά διάστημα  $\pm 15$  ημερών περίοδος που είναι θέμα διαπραγματεύσεων.
- **Επιθεωρήσεις κατά την παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου** (on-off hire survey), οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από εκπροσώπους και των δύο συμβαλλομένων προκειμένου να διαπιστωθεί η κατάσταση του πλοίου (αξιοπλοΐα (seaworthiness)) κατά πόσο είναι αξιόπλοο είναι δεσμευτική, ο χρόνος προσμετρείται υπέρ του πλοιοκτήτη κατά την παράδοση, ενώ κατά την επαναπαράδοση υπέρ του ναυλωτή.
- **Περιγραφή φορτίου / επικίνδυνα φορτία / εξαιρέσεις φορτίων**, αναφέρονται τα φορτία που δεν πρέπει να φορτωθούν στο πλοίο, ο κατάλογος των φορτίων που έχει την δυνατότητα σύμφωνα με τα πιστοποιητικά είναι διαπραγματεύσιμη.
- **Γεωγραφικά όρια απασχόλησης του πλοίου και χώρες οι οποίες εξαιρούνται**, απολύτως διαπραγματεύσιμα καθορίζονται οι γεωγραφικές περιοχές που οφείλει το πλοίο να απασχοληθεί καθώς και ποιες εξαιρούνται.
- **Υποχρεώσεις πλοιοκτήτη** (ασφάλιστρα, προμήθειες, ανταλλακτικά, κόστη προσωπικού)
- **Υποχρεώσεις ναυλωτή** (σύνολο κόστους καυσίμων, χρεώσεις λιμανιών, κόστη πιλότων, ρυμουλκών, πρακτόρων, προμηθειών, προξενικών αρχών) και γενικά κάθε έξοδο που αφορά την εμπορική εκμετάλλευσή του πλοίου.
- **Καύσιμα** (Bunkers), οι ναυλωτές πληρώνουν τα καύσιμα κατά την παραλαβή και οι πλοιοκτήτες τα καύσιμα κατά την επαναπαράδοση. Οι ναυλωτές εφοδιάζουν το πλοίο με τον τύπο καυσίμου που υποδεικνύουν οι πλοιοκτήτες, σε περίπτωση ζημιών λόγω χρήσης άλλου τύπου καυσίμων διεκδικούν αποζημιώσεις.
- **Μίσθωμα / Τόπος επαναπαράδοσης**, καθορίζεται ο τρόπος καταβολής μισθώματος σε δολάρια ανά ημέρα. Ο χρόνος έναρξης και διάρκεια μισθώματος – πληρωμή του μισθώματος καθώς και την πληρωμή του τελευταίου μισθώματος, όταν το πλοίο βρίσκεται στο στάδιο προς το λιμάνι επαναπαράδοσης.

- **Χώροι Λιμενισμού**, το πλοίο φορτοεκφορτώνεται σε ασφαλείς λιμένες – αποβάθρες που υποδεικνύουν οι ναυλωτές.
- **Διαθέσιμοι χώροι**, η συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου που διατίθεται στους ναυλωτές.
- **Supercargo και γεύματα**, στη διακριτική ευχέρεια των ναυλωτών είναι το αν θα ορίσουν ή όχι supercargo, ο οποίος επιβεβαιώνει ότι τα ταξίδια πραγματοποιούνται με την δέουσα ταχύτητα και επιμέλεια. Οι ναυλωτές πληρώνουν ως αποζημίωση για τη φιλοξενία στους πλοιοκτήτες.
- **Διαταγές πλεύσεως και ημερολόγια πλοίου** (sailing orders and logs), οι ναυλωτές δίνουν γραπτές εντολές πλεύσεως προς τον καπετάνιο, ο οποίος οφείλει να διατηρεί πλήρως ενημερωμένα τα ημερολόγια του πλοίου στη διάθεση των ναυλωτών.
- **Παράδοση / ακύρωση** (Delivery/cancelling), καθορίζεται η ημερομηνία παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές περάν της οποίας οι ναυλωτές μπορούν να εκχωρήσουν το συμβόλαιο εκτός αν οι πλοιοκτήτες ενημερώσουν για τη νέα πιθανή ημέρα παράδοσης καθώς και απαιτούν διευκρινήσεις εάν ακυρωθεί ή όχι το συμβόλαιο.
- **Διακοπή μίσθωσης** (off hire), ορίζονται οι λόγοι ( με ευθύνη του πληρώματος ή εξαιτίας αμελειών του πλοιοκτήτη, λόγω δεξαμενισμού) για τις οποίες το πλοίο τίθεται off hire.
- **Υποναύλωση** (sublet), επιτρέπεται, όμως οι ναυλωτές παραμένουν υπόχρεοι έναντι των πλοιοκτητών.
- **Δεξαμενισμός** (Dry docking), συμφωνείται εάν θα γίνει δεξαμενισμός και υπό ποιες προϋποθέσεις καθώς και κατ' εξαίρεση δεξαμενισμός ανωτέρας βίας.
- **Ολική απώλεια του σκάφους** (total loss), σε περίπτωση βύθισης πρέπει οι πλοιοκτήτες να επιστρέψουν τα χρήματα στους ναυλωτές.
- **Εξαιρέσεις** (exceptions), ορίζονται σε ποιες περιπτώσεις έχουν δικαίωμα οι συμβαλλόμενοι να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο.
- **Ελευθερίες** (liberties), δυνατότητα πλεύσης με ή χωρίς πιλότους, να σπεύσει σε βοήθεια άλλου πλοίου ή να παρακάμψει προκειμένου να σώσει ζωές ή περιουσίες.
- **Δικαιώματα επίσχεσης** (liens), καθορίζονται τα δικαιώματα πλοιοκτήτη καθώς και ναυλωτή σε φορτία, υπομισθώματα.
- **Salvage**, τα έσοδα διαμοιράζονται μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών.

- **Γενική Αβαρία** (General Average), αναφέρει ότι σε αυτή την περίπτωση ο διακανονισμός γίνεται με βάση τους York-Antwerp rules και τις τροποποιήσεις των.
- **Ναυσιπλοΐα** (Navigation), αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι.
- **Υπερωρίες πληρώματος** (crew overtime) καθορίζεται ποσό κατά μήνα που καταβάλλουν οι ναυλωτές στους πλοιοκτήτες για την καταβολή υπερωριών.
- **Φορτωτικές** (Bills of lading), τρόπος έκδοσης και υπογραφής με επιφυλάξεις παντός δικαιώματος ή προνομίου επί του ναυλοσυμφώνου.
- **Προστατευτικές ρήτρες**, αφορούν την προστασία του πλοιοκτήτη περιορίζοντας το βαθμό ευθύνης του.
- **Paramount clause** καθορίζει ότι οι φορτωτικές υπόκεινται στις διατάξεις των Hague Rules, ή των Hague-Visby Rules ανάλογα της προέλευσης ή του προορισμού των.
- **Both to blame collision clause**, η ρήτρα αυτή είναι εξαιρετικά ευνοϊκή προς τον πλοιοκτήτη και είναι ίδια όπως στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού σύμφωνα με την οποία εάν το πλοίο συγκρουστεί μ' άλλο ο ιδιοκτήτης του φορτίου πρέπει να αποζημιώσει στο δεύτερο πλοίο στο βαθμό που ευθύνεται το πλοίο.
- **New Jason clause**, σύμφωνα μ' αυτή όλοι οι εμπλεκόμενοι να συνεισφέρουν στα έξοδα της αβαρίας κατά το ποσοστό το οποίο ωφελήθηκαν, τα ποσά πρέπει να καταβληθούν πριν από την παράδοση του πλοίου ή του φορτίου στον μεταφορέα.
- **US trade – drug clause**, καθορίζει ότι σε εφαρμογή της US Anti-Drug Abuse Act 1986 οι ναυλωτές εγγυώνται για την αποτροπή μεταφοράς απαγορευμένων ναρκωτικών ουσιών, παραβίαση της οποίας δημιουργεί ευθύνη αποζημίωσης.
- **Ρήτρα πολέμου** (war clause) / Ακύρωση λόγω πολέμου (war cancellation), καθορίζει ότι χωρίς έγκριση των πλοιοκτητών το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει σε πολεμικές ζώνες, σε περίπτωση έγκρισης οι ναυλωτές οφείλουν επιπλέον ασφάλιστρο για πολεμικούς κινδύνους. Επίσης καθορίζει την ακύρωση όταν υπάρξει πόλεμος μεταξύ των χωρών που αναφέρονται ΗΠΑ, Μ.Βρετανία, Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία και τότε οι ναυλωτές επαναπαραδίδουν σύμφωνα με την ρήτρα επαναπαράδοσης.
- **Επιστράτευση**, εάν το σκάφος επιστρατευτεί από τη χώρα σημαίας του τίθεται off hire οι αποζημιώσεις εισπράττονται από τον πλοιοκτήτη και ο χρόνος θεωρείται μέρος του ναυλοσυμφώνου, οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να λύσουν το συμβόλαιο.

- **Ζημιές στοιβαδίων**, καθορίζει ότι πληρώνονται από ναυλωτή εφόσον εγκαίρως έχει ενημερώσει ο πλοίαρχος (48 ώρες) για τη ζημιά.
- **Καθορισμός αμπαριών**, καθορισμός επιπλέον ποσού για τον καθαρισμό.
- **Φόροι**, καθορίζεται η ευθύνη για όλους τους φόρους σχετικά με το φορτίο, πλοίο, μίσθωμα, ναύλο.
- **Χρώματα και διακριτικά ναυλωτών**, καθορίζεται αυτή η δυνατότητα των ναυλωτών, οι οποίοι όμως οφείλουν να τα επαναφέρουν μετά την λήξη του.
- **Επιστροφές χρημάτων λόγω παροπλισμού**
- **Έγγραφα**, καθορίζει την υποχρέωση των πλοιοκτητών να παρέχουν όλα τα πιστοποιητικά που απαιτούνται.
- **Προμήθειες**, καθορίζονται τα ποσά των μεσιτικών προμηθειών που δικαιούνται οι δικαιούχοι.
- **Διαιτησία**, (Arbitration) καθορίζεται το δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο καθώς και ο τόπος εκδίκασης των διαφορών. Διαφορά με ναυλοσύμφωνο ταξιδιού παρέχονται δύο επιλογές της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου.
- **Λαθρεπιβάτες**, διαχωρίζει τις ευθύνες πλοιοκτητών – ναυλωτών στην περίπτωση επιβίβασης λαθρεπιβατών
- **Λαθρεμπόριο**, καθορίζει την ευθύνη πλοιοκτητών εάν ο πλοίαρχος ή πλήρωμα συλληφθεί για λαθρεμπόριο καθώς και ότι το πλοίο παραμένει off hire μέχρι επιλύσεως του προβλήματος.
- **Πρόσθετοι όροι**. Στη χρονονάυλωση προστίθενται περισσότεροι πρόσθετοι όροι σε σχέση με ναυλοσύμφωνα ταξιδιού.
- **Υπογραφές**

### 5.8 Κριτική ανάλυση των όρων ναυλοσυμφώνου ταξιδιού και χρονοναυλοσυμφώνου

Μετά την παράθεση των όρων του ναυλοσυμφώνου ταξιδιού και χρονοναυλώσεως εντοπίζονται ομοιότητες σε ρήτρες και διαφοροποιήσεις, οι οποίες απεικονίζουν και τα χαρακτηριστικά του είδους της ναύλωσης.

Έχοντας ως δεδομένο ότι το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού αποτελεί σύμβαση μεταφοράς βασικό στοιχείο θεωρείται το φορτίο και η πορεία του πλοίου, ενώ το χρονοναυλοσύμφωνο, το οποίο αποτελεί σύμβαση μίσθωσης έχει ως κεντρικό στοιχείο το πλοίο καθώς επίσης το χρόνο και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτόν.

Και τα δύο ναυλοσύμφωνα παρουσιάζουν την ίδια δομή περιλαμβάνουν προοίμιο, ρήτρες (διαιτησίας) που αφορούν το νομοθετικό πλαίσιο που τα διέπει καθώς και προστατευτικές ρήτρες.

Η διαφοροποίηση που παρατηρείται είναι ότι στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού βαρύνουσας σημασίας είναι οι ρήτρες που αφορούν: φορτίο, λιμένες, σταλίες, ναύλο, λιμενικά έξοδα, ασφάλιστρα φορτίου, ενώ στο χρονοναυλοσύμφωνο βαρύνουσας σημασίας είναι οι ρήτρες που αφορούν: ακριβή περιγραφή του πλοίου, ταχύτητα, μεταφορική ικανότητα, κατανάλωση καυσίμων, διάρκεια ναύλωσης, θέση πλοίου, χρόνος παράδοσης – επαναπαράδοσης, ημερήσιο ναύλο, όρους πληρωμής, αποφυγή off hire.

Κοινοί όροι και στα δύο ναυλοσύμφωνα είναι: ο όρος laycan που ορίζει ότι πρέπει να συμφωνείται το χρονικό σημείο κατά το οποίο το πλοίο θα είναι έτοιμο για φόρτωση ή για παράδοση στο χρονοναυλωτή. Η θέση του πλοίου επίσης είναι ουσιώδης όρος της ναύλωσης διότι η ανακριβής δήλωση αποτελεί λόγο λύσης της σύμβασης.

Επίσης ο όρος που αναφέρεται στην κατάσταση του πλοίου ως προς την αξιοπλοΐα του καθώς και στις επιθεωρήσεις για την διαπίστωση της κατάστασης του.

Οι διαφορές που εντοπίζονται αφορούν την περιγραφή του πλοίου όπου στη χρονοναύλωση έχει βαρύνουσα σημασία και ειδικότερα στην περίπτωση ναύλωσης δεξαμενοπλοίων δεδομένου ότι οι ναυλωτές πρέπει να διαθέτουν εκτενή και λεπτομερή περιγραφή ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη λειτουργία του.

Η αποδοτικότητα του πλοίου είναι κυρίαρχο στοιχείο στην επιλογή του ναυλωτή, η οποία στηρίζεται σε κριτήρια όπως η ηλικία, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, εθνικότητα, κλάση, η μεταφορική ικανότητα καθώς επίσης και η αναφορά στις καιρικές συνθήκες στις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου.

Διαφορές εντοπίζονται και στις ρήτρες που αφορούν τις υποχρεώσεις εκναυλωτών – ναυλωτών οι οποίες είναι διαφορετικές για το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού απ' ότι στο χρονοναυλοσύμφωνο. Επίσης δεν προβλέπεται ρήτρα καυσίμων στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού και ρήτρα ακύρωσης λόγω πολεμικών εχθροπραξιών όπως προβλέπεται στο χρονοναυλοσύμφωνο. Στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού προβλέπεται «ρήτρα απεργιών» η οποία, είναι ιδιαίτερα προστατευτική για τους πλοιοκτήτες καθώς και ρήτρα για πετρελαϊκή ρύπανση και ρήτρα επίσχεσης, οι συγκεκριμένες ρήτρες δεν προβλέπονται στο χρονοναυλοσύμφωνο.

Και τα δύο ναυλοσύμφωνα περιέχουν προστατευτικές ρήτρες όπως: Γενικής αβαρίας, New Jason Clause, Both to blame clause, Collision Clause, ρήτρα πολεμικών κινδύνων, ρήτρα πάγων, ρήτρα paramount που αφορά καταμερισμό ευθύνης σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας. Για τις ρήτρες βαρύνουσας σημασίας οι οποίες αποτελούν σημείο τριβής και αντιπαραθέσεων μεταξύ των εμπλεκομένων, ο χειρισμός των όρων γίνεται αναλόγως της διαπραγματευτικής δύναμης των. Αυτονόητο είναι αναλόγως τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς και της ισχυρής διαπραγματευτικής δύναμης των οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν να βελτιώσουν και να επιβάλλουν όρους ιδιαίτερα ευνοϊκούς για αυτούς (π.χ. ως προς τον τρόπο και χρόνο έναρξης σταλιών lay time, ναύλο προπληρωτέο). Φυσικά το αντίθετο συμβαίνει όταν η διαπραγματευτική δύναμη των ναυλωτών είναι πιο ισχυρή.

Ανεξάρτητα των διαφορών – ομοιοτήτων που αναφέρθηκαν η επιλογή του τύπου ναύλωσης αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση επιλογής δεδομένου ότι στη ναύλωση ταξιδιού ο πλοιοκτήτης έχει υψηλότερα περιθώρια κέρδους αλλά και μεγαλύτερη ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου ενώ στη χρονοναύλωση εξασφαλίζει ένα σταθερό εισόδημα όσο διαρκεί η χρονοναύλωση μετατοπίζοντας το επιχειρηματικό ρίσκο και τις υποχρεώσεις στο ναυλωτή.

### 5.9 Περιγραφή διαδικασίας ναύλωσης

Βασική προϋπόθεση σωστής εκτέλεσης της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών είναι η διάθεση του κατάλληλου τύπου πλοίου και η απασχόληση του σύμφωνα με τους κανόνες διεθνούς εμπορίου (International trade law).

Στην ελεύθερη αγορά η διαδικασία της ναύλωσης αποτελείται από σειρά διαπραγματεύσεων πριν την τυπική καταγραφή των όρων της συμφωνίας και συγκεκριμένα περιλαμβάνει τα εξής στάδια (Clarkson, 2004):

#### Στάδιο 1<sup>ο</sup> ORDER

Το order περιέχει πλήρη περιγραφή των στοιχείων της συγκεκριμένης ναύλωσης το οποίο αποστέλλουν οι μεσίτες των ναυλωτών στους μεσίτες πλοιοκτητών είτε στους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Χαρακτηρίζεται ως εμπιστευτικό όταν αποστέλλεται σε περιορισμένο αριθμό πλοιοκτητών όπως επίσης διερευνητικό όταν σκοπός είναι να γίνει αντιληπτό το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών καθώς και το επίπεδο των ναύλων το οποίο επιζητούν.

Στην περίπτωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης θεωρεί ενδιαφέρον το order και κατάλληλο για το πλοίο του ο μεσίτης του υποβάλλει το indication εκ μέρους του πλοιοκτήτη.

#### Στάδιο 2<sup>ο</sup> INDICATION

Αποτελεί ανεπίσημη προσφορά του εκναυλωτή με την οποία υποδεικνύονται οι απαιτήσεις του για ανάληψη της μεταφοράς χωρίς να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα.

### **Στάδιο 3<sup>ο</sup> OFFERS**

Αποτελεί την πρώτη επίσημη προσέγγιση του πλοιοκτήτη, η οποία περιέχει λεπτομερή περιγραφή των κυρίων όρων της ναύλωσης και αποτελεί τη βάση των διαπραγματεύσεων. Η προσφορά δεν έχει σταθερή χρονική διάρκεια δεδομένου ότι εξαρτάται από το επίπεδο της αγοράς των ναύλων.

### **Στάδιο 4<sup>ο</sup> COUNTEROFFERS**

Αναφέρεται ως στάδιο αντιπροσφορών. Τα κυριότερα σημεία τα οποία αντικρούουν και επιθυμούν να επιβάλλουν τις θέσεις τους αφορούν τον ναύλο, σταλίες, ασφάλιστρα, ημερομηνία φόρτωσης. Όταν τελικά συμφωνηθούν οι βασικοί όροι ακολουθεί η συζήτηση διατύπωσης των δευτερευόντων όρων.

Σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο μέχρι της πλήρους συμφωνίας των μερών σ' όλες τις λεπτομέρειες τα μέρη δεν δεσμεύονται και είναι ελεύθερα να διακόψουν την διαπραγμάτευση.

Επίσης επιτρέπει την επαναδιαπραγμάτευση όρων που ήδη είχαν συμφωνηθεί. Σε αντίθεση το Αμερικάνικο δίκαιο προβλέπει ότι εάν υπάρξει συμφωνία των βασικών όρων, τα μέρη είναι δεσμευμένα εκτός αν υπάρξει αμοιβαία συμφωνία λήξης των διαπραγματεύσεων (Γκιζιάκης, κ. συν., 2006). Ακολουθεί το στάδιο υπογραφής της σύμβασης ναύλωσης (fixture charter) υπό την προϋπόθεση ότι έχει ελεγχθεί λεπτομερώς το περιεχόμενό του.

Κάθε ουσιαστική προσθήκη ή διαγραφή σ' ένα ναυλοσύμφωνο η οποία γίνεται με την υπογραφή του ενός από τα δύο μέρη δίνει στον άλλο το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση.

Ανακεφαλαιώνοντας η τελική μορφή ενός ναυλοσυμφώνου αποτελεί προϊόν μακράς και επίπονης διαδικασίας διαπραγματεύσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

Ο σημαντικότερος εκ των παραγόντων είναι η κατάσταση της αγοράς η οποία δημιουργεί τις προϋποθέσεις να εμφανίζεται μια ανισορροπία στην διαπραγματευτική ισχύ των συμβαλλομένων. Η τρέχουσα εικόνα της ναυλαγοράς διαδραματίζει ρόλο στις διαφοροποιήσεις των σημαντικότερων όρων του ναυλοσυμφώνου αλλά και στο ύψος του ναύλου. Ο θεωρητικά ισχυρότερος συμβαλλόμενος σε κάθε δεδομένη στιγμή μπορεί να επιβάλλει καθολικά τους όρους του, όμως στην πράξη αυτό δεν γίνεται διότι η ναυτιλιακή βιομηχανία βασίζεται στη διατήρηση καλών σχέσεων γεγονός που αποτρέπει ακραίες κερδοσκοπικές πρακτικές.



Παρ' όλα αυτά οι μεταβολές της αγοράς διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στην τελική διαμόρφωση των όρων ευνοώντας την πλευρά η οποία τη δεδομένη στιγμή ευνοείται από την διακύμανση της αγοράς.

Πρέπει να τονισθεί ότι τα προαναφερόμενα δεν αποτελούν κανόνα στις διαπραγματεύσεις οι οποίες βασίζονται στους νόμους της ελεύθερης εμπορικής διαπραγμάτευσης προσφοράς και ζήτησης απλά αποτελούν συνήθη ναυτιλιακή πρακτική.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων μιας ναύλωσης είτε αυτή αφορά ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter), είτε χρονοναυλοσύμφωνο (time charter) ή επιλογή του προσχεδίου ναυλοσυμφώνου (charter, party proforma) δεν είναι εκ των προτέρων καθορισμένη. Συνήθως ο πλοιοκτήτης βασίζεται σε κάποιο προηγούμενο ναυλοσύμφωνο με τον ίδιο ή άλλο ναυλωτή.

Εάν όμως κάτω από πίεση της αγοράς αποδεχθεί να χρησιμοποιήσει προσύμφωνο των ναυλωτών τότε θα πρέπει αυτό να ελεγχθεί ότι είναι προσύμφωνο από κάποιο ναυλοσύμφωνο διεκπεραιωμένης ναύλωσης (executed proforma).

Ο εντοπισμός των διαφορών στους όρους των ναυλοσυμφώνων ανάλογα με τις διακυμάνσεις της αγοράς, απαιτεί τη συγκριτική ανάλυση ναυλοσυμφώνων που συντάχθηκαν σε περιόδους πολύ ευνοϊκές ή πολύ δυσάρεστες για τους πλοιοκτήτες.

Οι μεταβολές στην αγορά δεν επηρεάζουν μόνον το επίπεδο του ναύλου αλλά μια σειρά και άλλων παραμέτρων οι οποίες διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στο τελικό οικονομικό αποτέλεσμα μιας ναύλωσης.

Η εξειδικευμένη γνώση που απαιτείται για τον κατάλληλο χειρισμό όλων των όρων του ναυλοσυμφώνου κατά το στάδιο της διαπραγμάτευσης είναι αυτό που κάνει την διαφορά ώστε να αποβαίνει κερδοφόρα η ναύλωση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΡΩΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ SHELLVOY6 & TANKERVOY87

### 6.1 Ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων

Η συνηθέστερη μορφή ναύλωσης στη ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων είναι η ναύλωση κατά ταξίδι για την οποία υπάρχει σημαντικός αριθμός ναυλοσυμφώνων. Τα πλέον χρησιμοποιούμενα για τη μεταφορά χύδην φορτίου είναι τα: SHELLVOY5 (1989), SHELLVOY6 (2005), BPVOY4(1998), BPVOY5 (2015), EXXONMOBILVOY(2005) και EXXONMOBILVOY (2012) και ASBATANKVOY (1977), ASBA II (1984).

Τα ναυλοσύμφωνα ASBA II και ASBATANKVOY έχουν δημιουργηθεί από την ASBA (Association of Shipbrokers and Agent U.S.A.) (Διεθνής Ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων) το 1984 και 1977 αντίστοιχα. Αν και απαιτούνται πρόσθετες ρήτρες παρόλα αυτά το ASBATANKVOY χρησιμοποιείται.

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY, BPVOY και EXXONMOBILVOY έχουν καταρτιστεί από τις αντίστοιχες πετρελαϊκές εταιρείες SHELL, BP, EXXONMOBIL και ειδικότερα μετά τις τροποποιήσεις θεωρούνται ιδιαίτερος πλήρη κι επαρκή για να καλύψουν τις ανάγκες των εταιρειών κατά τη σύμβαση ναύλωσης για ταξίδι. Προσεγγίζουν πολλά ζητήματα με πιο λεπτομερή τρόπο συγκριτικά με τα παλαιότερα τα οποία οδηγούσαν σε προστριβές και διαμάχες λόγω ελλείψεων και ασαφειών (Wilding, 2018).

Ειδικότερα τα SHELLVOY6 και BPVOY4 θεωρούνται ιδιαίτερος επαρκή και πλήρη διότι περιέχουν ρήτρες που δεν προβλέπονται σε άλλα ναυλοσύμφωνα και χρησιμοποιούνται κατά αποκλειστικότητα από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Επίσης η εταιρεία SHELL έχει εκδώσει το SHELLTIME για χρονοναυλώσεις.

Το TANKERVOY 87 έχει καταρτιστεί από την INTERTANKO για ναυλώσεις κατά ταξίδι αν και προτάθηκε ότι διασφαλίζει τα συμφέροντα πλοιοκτητών-ναυλωτών δεν περιέχει ρήτρες, οι οποίες προβλέπονται σε άλλα ναυλοσύμφωνα συνεπώς δε θεωρείται πλήρες και δε χρησιμοποιείται ευρέως. Η INTERTANKO έχει εκδώσει επίσης και το INTERTANKTIME για χρονοναυλώσεις.

Από τα προαναφερόμενα ναυλοσύμφωνα δεξαμενόπλοιων θα παρατεθούν συνοπτικά οι όροι και οι ρήτρες των δύο εξ αυτών και συγκεκριμένα του SHELLVOY6 και TANKERVOY87 προκειμένου να καταστεί δυνατή η μελέτη και η κριτική ανάλυση καθώς και ο εντοπισμός των διαφορών που παρατηρούνται.

Τα κριτήρια επιλογής που ετέθησαν είναι:

1. Τα ναυλοσύμφωνα να είναι αντιπροσωπευτικά
2. Η συχνότητα χρησιμοποίησης τους στην αγορά
3. Ο οργανισμός έκδοσης
4. Η χρονολογία έκδοσης

Τα ναυλοσύμφωνα τα οποία πρόκειται να αναλυθούν στην παρούσα διπλωματική αποτελούν προσάρτημα αυτής (παράρτημα).

## 6.2 Συνοπτική παράθεση και ανάλυση των κυριότερων όρων ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87

### 1. Γενική Διάρθρωση – Προοίμιο (Preamble)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 απαρτίζεται από τρία μέρη (I, II, III) και το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 απαρτίζεται από δύο μέρη (I, II).

Το προοίμιο και στα δύο ναυλοσύμφωνα έχει το ίδιο περιεχόμενο δηλαδή αναφέρονται σε αυτό: ο τόπος σύναψης και η ημερομηνία της συμφωνίας, τα ονόματα και οι έδρες των επιχειρήσεων των συμβαλλομένων (πλοιοκτήτη – ναυλωτή). Η ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου είναι η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας διαπραγμάτευσης της ναύλωσης.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 αναγράφεται στο προοίμιο επιπλέον και η σημαία του πλοίου ενώ στο SHELLVOY6 δεν αναφέρεται.

Επίσης στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 η ναύλωση αναφέρεται ως προσφορά υπηρεσίας (the service for which provision is herein made) ενώ στο TANKERVOY87 η ναύλωση αναφέρεται ως μεταφορά (the transportation herein provided for).

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 μέρος I (A) (III) αναφέρεται σε ερωτηματολόγια (Questionnaires) ως τμήμα του ναυλοσυμφώνου (και αφορά οποιαδήποτε πληροφορία ζητηθεί επιπλέον). Οποιαδήποτε διαφορά προκύψει ανάμεσα στο ερωτηματολόγιο και στο ναυλοσύμφωνο, υπερισχύει το ναυλοσύμφωνο.

### 2. Όνομα και περιγραφή του πλοίου (Name and Description of Vessel)

Στο ναυλοσύμφωνο αναφέρονται το όνομα, η ηλικία, ο τύπος, η χωρητικότητα, το νηολόγιο καθώς και τεχνικά χαρακτηριστικά του δεξαμενόπλοιου (όπως αντλίες φορτίου, δεξαμενές, συστήματα θέρμανσης, συστήματα C.O.W Crude Oil Washing και IGS Inert Gas System).

Στα συγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα παρατηρείται ότι:

Στο πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 υπάρχει όρος που ορίζει ότι στο πλοίο απαιτείται να υπάρχουν πρόσθετα πιστοποιητικά φόρτωσης (Load Lines Certificates) ενώ στο TANKERVOY87 μόνον το επίσημο πιστοποιητικό φόρτωσης.

Ως προς τα προηγούμενα φορτία στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 ζητούνται τα τρία προηγούμενα φορτία του πλοίου καθώς και οι αντίστοιχοι ναυλωτές, ενώ στο TANKERVOY87 μόνον τα τρία προηγούμενα φορτία.

### 3. Hull and Machinery

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος I (A) I (xiii) το πλοίο απαιτείται να διαθέτει ασφάλεια Hull and Machinery από μεσίτη του “Institute Time Clauses – Hull” ενώ στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν αναφέρεται η συγκεκριμένη ασφάλιση.

### 4. Σύστημα C.O.W. (Crude Oil Washing)

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 (Μέρος II 20) αναφέρεται ότι το σύστημα COW του πλοίου πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78 και ότι ο χρόνος που θα απαιτηθεί για το COW δεν θα μετρήσει ως lay time ή demurrage αν ζητηθεί από οποιαδήποτε αρχή, εκτός αν το ζητήσει ο ναυλωτής. Επίσης ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει στο ναυλωτή αντίγραφο ημερολογίου του COW.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 απαιτείται η συμμόρφωση του συστήματος COW με τους κανονισμούς της MARPOL 73/78 αλλά επιπρόσθετα αναφέρεται ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου πρέπει να διαθέτουν εμπειρία στην λειτουργία του.

### 5. Σύστημα INERT GAS (IGS)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος II (19) αναφέρει ότι το σύστημα θα είναι πλήρως λειτουργικό και σύμφωνα με τις διατάξεις της SOLAS’78 και επίσης σύμφωνα με την τελευταία τροποποίηση η ρήτρα είναι λεπτομερής και συγκεκριμένα ο πλοιοκτήτης εγγυάται ρητά ότι το σύστημα θα λειτουργεί στη φόρτωση και εκφόρτωση και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όταν απαιτηθεί καθώς επίσης ότι ο καπετάνιος και το πλήρωμα θα χειριστούν το σύστημα όπως περιγράφεται στην έκδοση IMO Inert Gas System.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 αναφέρει ότι το σύστημα θα είναι πλήρως λειτουργικό και σύμφωνα με τις διατάξεις της SOLAS’78.

Επίσης και τα δύο (2) ναυλοσύμφωνα υπογραμμίζουν ότι οποιοσδήποτε χρόνος χαθεί είτε από ανεπάρκεια είτε από ακατάλληλη λειτουργία του IGS δεν θα υπολογισθεί ως lay time ή demurrage.

### 6. Εγγύηση Ικανότητας Αντλησης

Το πλοίο απαιτείται να διατηρήσει 100PSI στις μάνικες φορτίου ή να μπορεί να εκφορτώσει το πλήρες φορτίο εντός 24 ωρών, αν όμως αποτυγχάνει να το πραγματοποιήσει αυτό ο ναυλωτής μπορεί να υποστηρίξει ότι ο πλοιοκτήτης έχει αθετήσει την υποχρέωση του για απώτατη διεκπεραίωση.

Στο SHELLVOY6 Μέρος I (A) (I) (vii) η εγγύηση άντλησης είναι «υποκείμενη πάντοτε στην δέσμευση της απώτατης διεκπεραίωσης» και λαμβάνει υπόψη όλες τις επιτρεπόμενες εγκαταστάσεις που λαμβάνουν φορτίο (receiving facilities) κάτι το οποίο διευκολύνει τον πλοιοκτήτη και στην περίπτωση STS (Ship to Ship) από πλοίο σε πλοίο ή της φόρτωσης / εκφόρτωσης σε SBM (Single Buoy Mooring) σημαδούρα που χρησιμοποιείται σαν σημείο πρόσδεσης και διασύνδεσης δεξαμενοπλοίων. Η έκφραση «utmost dispatch» είναι εφαρμόσιμη στην περίπτωση που το πλοίο έχει την ικανότητα να εκτελέσει το έργο του σε καλύτερο βαθμό από την εγγύηση των 100psi/24ωρών.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 αναφέρεται μόνο σε «εγκαταστάσεις ξηράς» (Shore facilities) καθώς επίσης ότι εάν ζητηθεί πλύσιμο δεξαμενών, οι μέγιστες επιτρεπόμενες ώρες άντλησης δεν είναι προκαθορισμένες, αλλά προστίθενται και συμπληρώνονται στο Μέρος I του ναυλοσυμφώνου στην παράγραφο που αναφέρεται στο σύστημα COW.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος II (20) αναφέρεται ότι εάν ζητηθεί από το πλοίο να πλύνει τις δεξαμενές του φορτίου, τότε η περίοδος άντλησης των 24 ωρών θα αυξηθεί κατά 0,6 ώρες ανά δεξαμενή με μια μέγιστη αύξηση 8 ωρών.

Επίσης στο δεύτερο μέρος του ναυλοσυμφώνου παράγραφος 46 (Documentation) αναφέρεται σε έκδοση επιστολής διαμαρτυρίας (Letter of protest), η οποία όμως δεν περιορίζεται στην περίπτωση όπου από ενέργειες τρίτων δεν είναι δυνατή η εκπλήρωση της εγγύησης άντλησης, αλλά καλύπτει όλο το πλαίσιο εγγυήσεων της συμφωνίας.

#### **7. Συμμόρφωση με τους Διεθνείς Κανονισμούς/Πιστοποιητικά**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στο Μέρος I (A) (xi) αναφέρεται ότι το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Επίσης στην παράγραφο (xiv) και (xv) αναφέρεται ότι το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται στις οδηγίες / εκδόσεις των οργανισμών OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) και ICS (International Chamber of Shipping), οι οποίες διέπουν το ship to ship operation και ISGOTT.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 οι οδηγίες των OCIMF / ICS αναφέρονται στο Μέρος II (3) “Voyage” οι οδηγίες που πρέπει να διέπουν το Ship to Ship Operation ενώ ο ISGOTT

αναφέρεται στο Μέρος II (5)(c) “Cleaning” σχετικά με την αποσυμπίεση των δεξαμενών για την μέτρηση των κατάλοιπων φορτίου. Δεν υπάρχει παράγραφος στην οποία αναφέρεται ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει τα πιστοποιητικά.

#### **8. Θέρμανση Φορτίου – (Cargo Heating)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος II (27) αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να θερμάνει το φορτίο στην θερμοκρασία φόρτωσης ή σ’ αυτή τη θερμοκρασία που αναφέρεται στο Μέρος I (A) (iv) όποια από τις δύο είναι χαμηλότερη.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Μέρος I (A) (vii) η μέγιστη θερμοκρασία του φορτίου καθορίζεται σε σχέση με την ελάχιστη θερμοκρασία θάλασσας. Οι όροι που περιλαμβάνονται στο Μέρος II Ρήτρα (18) “Heating” δεν διαφέρουν σημαντικά από τους όρους του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY6.

#### **9. Θέση / ετοιμότητα του πλοίου**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος I (B) αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να ενημερώσουν τους ναυλωτές το πρόγραμμα του πλοίου πριν τη φόρτωση καθώς και όλες τις εναλλακτικές δυνατότητες ανάμεσα στην παρούσα θέση του πλοίου και στην ημερομηνία που αναφέρεται ότι το πλοίο θα είναι έτοιμο για φόρτωση.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Μέρος I (B) αναγράφεται μόνον η εκτιμώμενη ετοιμότητα για να φορτώσει και υπάρχει κενός χώρος για την συμπλήρωση δεσμεύσεων πριν την έναρξη της ναύλωσης (commitments prior to commencement of this Charter).

#### **10. Περιγραφή του φορτίου (Description of Cargo)**

Σ’ όλα τα ναυλοσύμφωνα η περιγραφή του φορτίου είναι δικαίωμα επιλογής του ναυλωτή (Charterer’s option). Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος I (F) αναφέρει ότι οι ναυλωτές μπορούν να ζητήσουν από το πλοίο να αναμίξει φορτία, να προσθέσει βαφή στο φορτίο μετά τη φόρτωση ή να παραβιάσει τον σχεδιαστικό του διαχωρισμό. Σ’ αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι θα διατηρήσει τα φορτία σε πλήρη διαχωρισμό μεταξύ τους και θα χρησιμοποιήσει διαφορετικές αντλίες και σωληνώσεις για τον κάθε τύπο φορτίου.

#### **11. Ποσότητα φορτίου (Cargo Quantity)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 3 (2) “Voyage” ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος και θα καταβάλλει αποζημίωση στο ναυλωτή για οποιαδήποτε έξοδα, καθυστερήσεις ή απώλειες οφείλονται σε αδυναμία του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί πλήρως με τις οδηγίες ταξιδιού του ναυλωτή είτε λόγω φόρτωσης περισσότερου φορτίου απ’ ότι προβλέπεται από την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης είτε γιατί φορτώθηκε περισσότερο ή λιγότερο φορτίο

που έχει καθορίσει ο ναυλωτής ή εάν ο πλοιοκτήτης δεν φόρτωσε ή εκφόρτωσε σύμφωνα με τις οδηγίες και απαιτήσεις του ναυλωτή ή για το ότι δεν παραχωρήθηκε επαρκής χώρος στις δεξαμενές φορτίου για την εκτόνωση του.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 12 (a) και η Ρήτρα 13 αναφέρεται ότι η ναύλωση αφορά πλήρες και ολοκληρωμένο φορτίο όπως αυτό καθορίζεται από την Διεθνή Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης, και ότι δεν θα πληρωθεί ναύλος για οποιαδήποτε ποσότητα φορτίου ξεπερνά τη μέγιστη επιτρεπόμενη. Επίσης ότι θα πρέπει να παραχωρηθεί επαρκής χώρος στη δεξαμενή φορτίου για την εκτόνωση του φορτίου.

### **12. Προθεσμία Ετοιμότητας του Πλοίου για Φόρτωση και Λήξη / Ακύρωση (Lay day Sand Termination/Cancelling)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος I (C) αναφέρεται η έναρξη και λήξη της προθεσμίας ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση (local time) του λιμένος φόρτωσης και στο Μέρος II Ρήτρα 11 αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες οφείλουν να δώσουν νέα ημερομηνία ετοιμότητας «αμέσως μόλις πληροφορηθούν ότι το πλοίο δεν θα είναι έτοιμο να φορτώσει με το απόγευμα της ημερομηνίας παύσης». Οι ναυλωτές πρέπει να απαντήσουν σε τέσσερις ημέρες και εάν δεν δοθεί απάντηση δεν γίνεται αυτόματη παράταση της χρονικής προθεσμίας ακύρωσης (laycan) όπως αναφέρεται στη ρήτρα των άλλων ναυλοσυμφώνων που πολύ συγκεκριμένα αναφέρεται σχετικά με το τι μέλλει γενέσθαι στην περίπτωση που ο ναυλωτής αποτύχει να αποφασίσει μέσα σε κάποιο χρονικό διάστημα εάν θα ακυρώσει τη ναύλωση ή όχι.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Μέρος I (F) (G) αναφέρεται η έναρξη και λήξη της προθεσμίας ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση σε τοπική ώρα (local time) του λιμένος φόρτωσης και η Ρήτρα (6) είναι η ρήτρα ακύρωσης η οποία καθορίζει ότι η ημερομηνία ακύρωσης επεκτείνεται για όσο χρόνο χάθηκε λόγω καθυστέρησης των ναυλωτών να δώσουν στο πλοίο την ημερομηνία ακύρωσης ή λόγω τροποποίησης των οδηγιών των ναυλωτών προς το πλοίο. Επίσης οι πλοιοκτήτες αμέσως μόλις είναι σε θέση να δηλώσουν μια καινούργια ημερομηνία ετοιμότητας πρέπει να ερωτήσουν τους ναυλωτές εάν θα ασκήσουν το δικαίωμά τους να ακυρώσουν την συμφωνία ναύλωσης.

Και το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 και TANKERVOY87 αναφέρουν ότι ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη συμφωνία ναύλωσης γνωστοποιώντας στον πλοιοκτήτη μέσα σε 48 ώρες (δύο ημέρες) από την αρχική ημερομηνία ακύρωσης, ενώ εάν δεν προβεί σε γνωστοποίηση το ναυλοσύμφωνο θα συνεχίσει να ισχύει.

### 13. Επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness)

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος II Ρήτρα 13 καθορίζεται ότι η επιστολή δεν θα πρέπει να υποβληθεί πριν την έναρξη των lay days (προθεσμία ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση).

Η ρήτρα στην παράγραφο (1) (a) (ii) αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει να έχουν όλα τα έγγραφα / πιστοποιητικά που απαιτούνται για την εκτέλεση της ναύλωσης έξι ώρες μετά την υποβολή της επιστολής ετοιμότητας και σε περίπτωση αθέτησης η επιστολή ετοιμότητας καθίσταται άκυρη.

Η ρήτρα αναφέρει επίσης ότι αν η πρώτη επιστολή ετοιμότητας είναι άκυρη εξαιτίας της αποτυχίας να έχει το πλοίο όλα τα έγγραφα τότε μια «νέα επιστολή ετοιμότητας μπορεί να υποβληθεί μόνον» όταν οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις ολοκληρωθούν και τότε μόνον θα μπορούσε να ξεκινήσει να μετράει ο χρόνος.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Μέρος II Ρήτρα 8 καθορίζει ότι όταν το πλοίο φθάσει σε σημείο αναμονής για το κάθε λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης και είναι έτοιμο να φορτώσει ή εκφορτώσει θα πρέπει να δοθεί στους ναυλωτές ή στους πράκτορες επιστολή ετοιμότητας, η οποία μπορεί να ανακοινωθεί προφορικά και να επιβεβαιωθεί και εγγράφως. Επίσης δεν υπάρχει προϋπόθεση σχετικά με την δραστηριότητα ή μη της επιστολής ετοιμότητας όσον αφορά στην έναρξη του διαθέσιμου χρόνου φορτοεκφόρτωσης (lay time).

### 14. Χρόνος που διατίθεται για φορτοεκφόρτωση (Σταλίες – Lay time)

Σ' όλα τα ναυλοσύμφωνα ο χρόνος που διατίθεται για την φορτοεκφόρτωση (lay time) περιλαμβάνεται στο πρώτο μέρος σε ώρες και στο δεύτερο μέρος καθορίζεται ότι το lay time ξεκινά 6 ώρες μετά την υποβολή έγκυρης επιστολής ετοιμότητας ή 6 ώρες μετά την άφιξη του πλοίου στη θέση παραβολής, όποιο γεγονός συμβεί από τα δύο νωρίτερα. Σ' όλα τα ναυλοσύμφωνα το lay time δεν μετρά σε συγκεκριμένες περιπτώσεις: όπως απεργίες, εργατικές διενέξεις των υπαλλήλων του λιμανιού ή των πιλότων ή των πληρωμάτων των ρυμουλκών. Επιπλέον στο lay time δεν μετρά ο χρόνος που καταναλώνεται σε περίπτωση μηχανικής βλάβης του πλοίου ή μη αποδοτικότητας των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του, στο χρόνο που απαιτείται για τη διαχείριση έρματος, το πλύσιμο των δεξαμενών, πετρέλευση, απομάκρυνση των slops.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 μόνον ο χρόνος διαχείρισης έρματος δεν υπολογίζεται ως lay time όλες οι προαναφερόμενες λειτουργίες: πλύσιμο δεξαμενών, πετρέλευση, περιλαμβάνονται στο διατιθέμενο χρόνο για την φορτοεκφόρτωση.



Επίσης δεν υπάρχει πρόσθετος όρος για “early loading” δηλαδή για την περίπτωση που με την σύμφωνη γνώμη των ναυλωτών η φόρτωση ξεκινήσει νωρίτερα από την έναρξη των lay days. Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στον τροποποιημένο όρο καταμετρείται όλος ο χρόνος από την έναρξη της φόρτωσης μέχρι την έναρξη των αρχικών lay days υπολογίζεται ως πίστωση έναντι οποιασδήποτε πληρωτέας αποζημίωσης για επισταλία (Demurrage).

### 15. Αποζημίωση για επισταλία (Demurrage)

Στο πρώτο μέρος όλων των ναυλοσυμφώνων καθορίζονται οι επισταλίες ως κατ’ αναλογία ανα ημέρα σε δολάρια ΗΠΑ για πλήρη ή μερική φόρτωση ή και ως ποσοστό του συμφωνημένου δείκτη WorldScale.

Επίσης καθορίζει τις περιπτώσεις όπως φωτιά, έκρηξη, απεργία, ανταπεργία, μηχανική βλάβη/ανεπάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων, πολεμική πράξη, θεομηνία κοινωνικές αναταραχές, πολιτικές φασαρίες, συλλήψεις ή περιορισμούς κυβερνητών ή ανθρώπων, άσχημες καιρικές θαλάσσιες συνθήκες, καραντίνα όπου το demurrage καταβάλλεται κατά το ήμισυ (half - rated demurrage).

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Μέρος II Ρήτρα 15 (2) οι άσχημες καιρικές θαλάσσιες συνθήκες δεν αποτελούν κριτήριο για half rated demurrage. Επίσης η καταβολή αποζημίωσης κατά το ήμισυ αφορά εκτός από το demurrage και το lay time (half lay time) με τις ίδιες προϋποθέσεις και για τα δύο είδη αποζημίωσης.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 το demurrage καταβάλλεται ολόκληρο όταν οι απεργίες, ανταπεργίες, οι περιορισμοί και η καραντίνα ήταν ήδη σε ισχύ όταν έγινε η συμφωνία.

### 16. Ναύλος (Freight)

Σ’ όλα τα ναυλοσύμφωνα ο ναύλος καθορίζεται στο πρώτο μέρος είτε ως ποσοστό του ισχύοντος δείκτη Worldscale ανά τόνο φορτίου, είτε ως κατ’ αποκοπή ποσό (lumpsum amount) καθώς και το πότε που και σε ποιόν θα καταβληθεί ο ναύλος.

Επίσης καθορίζουν ότι δεν πληρώνεται ναύλος για οποιαδήποτε ποσότητα φορτίου ξεπερνά τη μέγιστη ποσότητα που καθορίζει η ισχύουσα Διεθνής Σύμβαση Γραμμής Φόρτωσης.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 με την ρήτρα 5 η οποία θεωρείται η πιο ολοκληρωμένη αναφέρει ότι ο ναύλος αποδίδεται από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες χωρίς παρακρατήσεις στο καθορισμένο λιμάνι εκφόρτωσης με την παράδοση του φορτίου.

Οι παρακρατήσεις που μπορούν να γίνουν αφορούν τη ρήτρα 48 σχετικά με Cargo Retention, τη ρήτρα 55 (Address Commission) και τη ρήτρα 4 Μέρος III “freight rate via Suez” και για το “SingaporeIncomeTaxAct” φορολογική νομοθεσία της Σιγκαπούρης.

Οποιαδήποτε μεταφόρτωση στη θάλασσα δεν θα θεωρηθεί πρόσθετο λιμάνι και ο ναύλος θα καταβληθεί σαν να μην έγινε η μεταφόρτωση.

Εάν ο ναύλος έχει καθοριστεί σε ποσό κατ’ αποκοπή και αφορά συγκεκριμένο αριθμό λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης και το πλοίο προσεγγίσει σε πρόσθετα λιμάνια με διαταγή των ναυλωτών με την προϋπόθεση συναίνεσης των πλοιοκτητών ισχύουν τα αναφερόμενα στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 αναφέρει τους ίδιους όρους σχετικά με τους ναύλους όπως και για την μεταφόρτωση για τον κατ’ αποκοπή ναύλο και πρόσθετα λιμάνια με την διαφορά ότι οι όροι δεν αναπτύσσονται λεπτομερώς όπως γίνεται στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6.

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

Σ’ όλα τα ναυλοσύμφωνα ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να αναφέρει στους ναυλωτές την ημέρα και ώρα της εκτιμώμενης ημερομηνίας άφιξης στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα πριν την άφιξη.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 τα χρονικά διαστήματα είναι εβδομήντα δύο (72), σαράντα οκτώ (48), τριάντα έξι (36) και είκοσι τέσσερις ώρες (24) πριν την άφιξη. Επίσης σε περίπτωση χρονικής απόκλισης από το αρχικό δηλωμένο ETA μεγαλύτερο των έξι ωρών απαιτεί να δίνονται πρόσθετες ειδοποιήσεις ETA προς τους ναυλωτές. Δεν γίνεται αναφορά για την χρέωση lay time ή demurrage σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την ρήτρα. Στη ρήτρα ETA έχει ένα επιπλέον όρο ο οποίος απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να ειδοποιούν τους ναυλωτές για μηχανικά προβλήματα που ενδεχομένως προκύψουν στο άφορτο ταξίδι του πλοίου.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 τα χρονικά διαστήματα είναι επτά (7) ημέρες, εβδομήντα δύο (72), σαράντα οκτώ (48) και είκοσι τέσσερις (24) ώρες προβλέπεται σε περίπτωση χρονικής απόκλισης να δίδεται επιπρόσθετη ειδοποίηση. Η μη συμμόρφωση του καπετάνιου με τους όρους της ρήτρας δεν μετράνε ως lay time ή demurrage, όμως οι πλοιοκτήτες επωμίζονται όλα τα έξοδα τα οποία ενδεχομένως προκύψουν από την καθυστέρηση. Σκοπός της ειδοποίησης είναι η ενημέρωση του ναυλωτή ή του παραλήπτη του

φορτίου προκειμένου να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για φόρτωση ή εκφόρτωση.

### **18. Δικαίωμα Επίσχεσης του φορτίου (Cargo Retention)**

Η ρήτρα αυτή έχει ως σκοπό την αφαίρεση από το ναύλο της αξίας οποιασδήποτε ποσότητας φορτίου παραμένει στις δεξαμενές μετά την εκφόρτωση.

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 καθορίζεται εάν οποιοδήποτε αντλήσιμο φορτίο παραμένει στις δεξαμενές του πλοίου οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν από το ναύλο ποσό ισοδύναμο προς την FOB αξία στο λιμάνι φόρτωσης αυτής της ποσότητας φορτίου, επίσης το αντίστοιχο ποσό ασφάλισης για αυτή την ποσότητα και τον αντίστοιχο ναύλο. Η ποσότητα κατοχυρώνεται από ανεξάρτητο επιθεωρητή που διορίζεται από τους ναυλωτές και πληρώνεται από κοινού με την εφαρμογή της wedge formula (μαθηματικός τύπος μέτρησης του εναπομείναντος φορτίου).

Η ρήτρα συνεχίζει ότι με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε ενέργεια σχετικά με τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των ναυλωτών γίνει αμερόληπτα και υπό την προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες είναι υπόλογοι σε οποιονδήποτε τρίτο όσον αφορά στην αδυναμία τους να εκφορτώσουν αυτό το εναπομένον αντλήσιμο φορτίο, οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες μέχρι το ποσό που αφαιρέθηκε από το ναύλο, λόγω εφαρμογής της συγκεκριμένης ρήτρας.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 ρήτρα 12 (d) αναφέρει ότι εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τον επιθεωρητή πιστοποίησης της ποσότητας του εναπομείναντος φορτίου, μπορούν να διορίσουν το καθένα χωριστά δικό του ανεξάρτητο επιθεωρητή.

Δεν υπάρχει πρόνοια για την περίπτωση αποζημίωσης των πλοιοκτητών από τους ναυλωτές, σε περίπτωση που οι πρώτοι είναι υπόλογοι σε τρίτους για την αφαίρεση από το ναύλο του ποσού που καθορίζει η ρήτρα.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 και η ρήτρα «Cargo Retention» είναι η πλέον πλήρης και ισορροπημένη σε σχέση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα σύμφωνα με όσα αναφέρει το υπόμνημα της έκδοσης “A guide to tanker charters” της INTERTANKO (Williams, 2001).

### **19. Νεκρός Ναύλος (Dead Freight)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 η ρήτρα 8 του νεκρού ναύλου αναφέρεται στην ποσότητα «πλήρους φορτίου» όπου ως πλήρες φορτίο θεωρείται αυτό που συμπεριλαμβανομένων των υπολειμμάτων από τα πλυσίματα των δεξαμενών πληρεί το πλοίο είτε μέχρι το εφαρμοστέο

deadweight του, είτε μέχρι τη χωρητικότητα σε κυβικά μέτρα που έχει δηλωθεί στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου, όποια ποσότητα από τις δύο είναι μικρότερη και πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι αφήνεται κατάλληλος χώρος στις δεξαμενές για εκτόνωση του φορτίου.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στη ρήτρα 13 σχετικά με τα κριτήρια νεκρού ναύλου αναφέρεται ότι: θα πληρωθεί νεκρός ναύλος για την ποσότητα που δεν φορτώθηκε και η οποία είχε δηλωθεί από το ναυλωτή στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου και επίσης ότι δεν θα απαιτηθεί από το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του μέχρι οι μη πλήρως φορτωμένες δεξαμενές του πλοίου να φορτωθούν, έτσι ώστε το πλοίο να είναι σε κατάσταση αξιοπλοΐας.

## 20. Απαιτήσεις ταχύτητας (Speed)

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στο Μέρος I (L) αναφέρονται οι απαιτήσεις ταχύτητας, η ταχύτητα άφορτου πλοίου (without most despatch) καθώς και η ταχύτητα του φορτωμένου πλοίου σε κόμβους με την επισήμανση «weather and safe navigation permitting», δηλαδή “καιρού και ασφαλούς ναυσιπλοΐας επιτρεπόντων” με την αντίστοιχη ημερήσια κατανάλωση και τον τύπο καυσίμου σε τόνους.

Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ζητήσουν αύξηση ταχύτητας και αποζημιώνουν τους πλοιοκτήτες για τα επιπλέον καύσιμα. Επίσης να ζητήσουν μείωση της ταχύτητας και ο πρόσθετος χρόνος που θα προκύψει θα μετρήσει ως lay time ή demurrage η δε αξία των καυσίμων που θα εξοικονομηθούν θα αφαιρεθούν από το demurrage που τυχόν προκύψει στην τιμή αγοράς καυσίμου. Οι απαιτήσεις πλοιοκτητών πρέπει να τεκμηριώνονται με έγγραφα.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Μέρος I (J) καθορίζεται η “βασική ταχύτητα” (base speed), η μέγιστη ταχύτητα (maximum speed) και ο συντελεστής αύξησης ταχύτητας (speed upfactor) εκφράζεται ως ποσοστό επί του συμφωνημένου δείκτη World Scale για κάθε κόμβο αύξησης της ταχύτητας.

Στο Μέρος II η Ρήτρα 35 ορίζει ότι το πλοίο θα εκτελεί το έμφορτο ταξίδι με ταχύτητα όχι μικρότερη από την βασική. Οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ζητήσουν το πλοίο να πραγματοποιεί το έμφορτο ταξίδι μεταξύ της βασικής και μέγιστης ταχύτητας και ο πλοιοκτήτης πρέπει να συμμορφώνεται σ’ αυτές τις υποδείξεις και επιπλέον ο πλοιοκτήτης χωρίς την προηγούμενη συναίνεση των ναυλωτών δεν δικαιούται να ζητήσει να πραγματοποιήσει το ταξίδι με ταχύτητα μεγαλύτερη της βασικής.

## 21. Πολιτική ελέγχου της χρήσης ναρκωτικών και οινόπνευματων ποτών (Drugs and Alcohol Policy)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 43 αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι έχουν και θα παραμένει σε ισχύ καθ' όλη την διάρκεια της ναύλωσης γραπτή πολιτική που καλύπτει το πλοίο η οποία πληροί ή υπερβαίνει τα πρότυπα που προβλέπονται στο εγχειρίδιο του OCIMF «Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol on board Ship», 1995.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιέχει ρήτρα σχετική με τα ναρκωτικά και το αλκοόλ.

## 22. Καραντίνα (Quarantine)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στη ρήτρα 23 καθορίζει ότι ο χρόνος που θα χαθεί λόγω καραντίνας δεν θα υπολογιστεί ως lay time ή demurrage εκτός και αν η καραντίνα ίσχυε όταν το προσβεβλημένο λιμάνι ορίστηκε στο ναυλοσύμφωνο από τους ναυλωτές.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στην Ρήτρα 23 ορίζει όσα αναφέρει το SHELLVOY6 αλλά αναφέρεται και στην περίπτωση που η καραντίνα επιβλήθηκε μετά τον ορισμό του λιμανιού τότε μόνον ο μισός χρόνος που θα χαθεί θα μετρήσει ως lay time. Εάν το πλοίο βρίσκεται σε demurrage ο χαμένος χρόνος θα μετρήσει ολόκληρος ως demurrage.

## 23. Δικαίωμα Επίσχεσης (Lien)

Η ύπαρξη αυτής της ρήτρας στο ναυλοσύμφωνο δίνει τη δυνατότητα στον εκναυλωτή να ασφαλίσει το ρίσκο που λαμβάνει για μια πράξη που δεν έχει καν αρχίσει και που υπό κανονικές συνθήκες δεν μπορούσε να ασφαλίσει.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 42 χαρακτηρίζει το δικαίωμα επίσχεσης ως απόλυτο (absolute lien) και ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες έχουν δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου και όλων των υποναύλων για όλα τα οφειλόμενα ποσά της συμφωνημένης ναύλωσης και το κόστος ανάκτησης αυτού, συμπεριλαμβανομένων οποιονδήποτε εξόδων προκύψουν από την άσκηση αυτού του δικαιώματος.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στην Ρήτρα 14 ορίζει το ίδιο περιεχόμενο με το SHELLVOY6.

## 24. Δικαίωμα Ελεύθερης επιλογής (Liberty)

Η Ρήτρα 31 του δικαιώματος ελεύθερης επιλογής στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 σχετικά με την παραλαβή καυσίμων διαφοροποιείται και ορίζει ότι: οι πλοιοκτήτες δεν αναλαμβάνουν να παρεκκλίνουν το πλοίο από την πορεία του στο έμφορτο ταξίδι του, για ανεφοδιασμό εκτός αν έχει συμφωνηθεί με τους ναυλωτές και προηγηθεί συναίνεση των ασφαλιστών του φορτίου και του P&I Club των ναυλωτών.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 21 ορίζει ότι το πλοίο έχει δικαίωμα να πλεύσει με ή χωρίς πλοηγούς, να ρυμουλκήσει ή ρυμουλκηθεί, να παρεκκλίνει της πορείας του με σκοπό διάσωση ζωής ή περιουσίας ή να αποβιβάσει τραυματισμένο ή άρρωστο άτομο, να πάει προς αρωγή πλοίων που έχουν πληγεί και να προσεγγίσει λιμάνια ή έξω από την κανονική πορεία του πλοίου για ανεφοδιασμό καυσίμων.

#### **25. Υπεκμίσθωση, Ανάθεση (Subletting / Assignment)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 30 και το TANKERVOY87 Ρήτρα 33 ορίζουν ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αναθέσουν τη ναύλωση σε οποιοδήποτε άτομο ή εταιρία αλλά οι ναυλωτές παραμένουν πάντοτε υπεύθυνοι για την εκπλήρωση των όρων της ναύλωσης.

Επιπλέον στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 ορίζεται ότι οι ναυλωτές μπορούν να αναθέσουν τη ναύλωση ενός πλοίου σε κάποιο άλλο πλοίο του ομίλου Royal Dutch / Shell Group Of Compaines.

#### **26. Κατάσταση πλοίου (Condition of Vessel)**

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 1 ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα παραμείνει στην κατάσταση που περιγράφεται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου (μηχανικός εξοπλισμός, λέβητες, δεξαμενές, αντλίες, συστήματα CrudeOil Washing, Inertgas, συστήματα πλοήγησης, θερμοαντικές σπείρες, πλήρως λειτουργικά) αξιόπλοο και κατάλληλο για να μεταφέρει το συμφωνημένο φορτίο και να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι. Επίσης απαιτεί εγγύηση για καλή λειτουργική κατάσταση των ηλεκτρονικών υπολογιστών και των ηλεκτρονικών συστημάτων του πλοίου και εγγύηση ότι η σύνθεση του πληρώματος είναι πλήρης και αποδοτική, η εκπαίδευση και η εμπειρία είναι επαρκής για τον χειρισμό όλων των συστημάτων καθώς επίσης ότι διαθέτουν τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από την σημαία του πλοίου και υποχρεωτικά η γλώσσα επικοινωνίας θα είναι η Αγγλική.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 1 αναφέρεται στην κατάσταση του πλοίου σχετικά με την αξιοπλοΐα, καταλληλότητα μεταφοράς και εκτέλεση του συμφωνημένου ταξιδιού με τον ίδιο τρόπο όπως το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6.

#### **27. Προμήθεια διαπραγματεύσεων (Address Commission)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 55 ορίζει ότι οι ναυλωτές θα αφαιρέσουν 1,25% προμήθεια διαπραγματεύσεων από το ναύλο, νεκρό ναύλο και τις σταλίες που θα προκύψουν.

Το TANKERVOY87 δεν περιέχει Ρήτρα «Address Commission»

#### **28. Πρακτόρευση (Agency)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 24 ορίζει ότι οι πράκτορες του πλοίου θα οριστούν από τους ναυλωτές στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 24 αντίθετα αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες θα διορίσουν και θα πληρώσουν τους πράκτορες εκτός αν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

### **29. Ορισμός λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης (Loading / Discharging Ports)**

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα στο πρώτο μέρος αναφέρονται τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης με τη σειρά προσέγγισης τους. Επίσης αναφέρεται ότι οι ναυλωτές θα ασκήσουν «οφειλόμενη επιμέλεια» χωρίς να έχουν υποχρέωση να εγγυηθούν για την ασφάλεια κανενός λιμανιού.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρες 3 και 9 αναφέρει σχετικά με το δικαίωμα φορτοεκφόρτωσης σε περισσότερες από μια θέσεις παραβολής, παρέχει όμως στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα να μετακινήσει το πλοίο σε «ένα μέρος αναμονής εντός ή εκτός των ορίων του λιμανιού» σε αντίθεση με τα άλλα ναυλοσύμφωνα όπου αναφέρεται ότι η μετακίνηση μπορεί να γίνει μέσα στα όρια του λιμανιού.

Σ' αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για όλα τα επιπρόσθετα έξοδα που θα προκύψουν και ο χρόνος θα μετρήσει ως lay time ή demurrage.

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

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 η Ρήτρα 39 ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες θα δώσουν στους ναυλωτές η οποία άλλη εταιρία ανήκει στον όμιλο εταιριών RoyalDutch/ Shell Group of Companies το δικαίωμα να δώσουν πρώτοι προσφορά για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα για την εκτέλεση της ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιέχει ρήτρα για καύσιμα.

### **31. Χορήγηση (Administration)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 47 ορίζει ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις της ναύλωσης θα καταγραφούν, θα παρουσιασθούν υπό μορφή μιας σημείωσης (fixture note) η οποία θα σταλεί στους ναυλωτές και πλοιοκτήτες μέσα σε 24 ώρες από την στιγμή της ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων.

Η σημείωση αναφέρει τροποποιήσεις / προσθήκες / διαγραφές που έγιναν στο πρότυπο προεκτυπωμένο ναυλοσύμφωνο, καθώς και όλες οι επιπρόσθετες συμφωνημένες ρήτρες, εγκρίνεται και αναγνωρίζεται ως ορθή από τους ναυλωτές και πλοιοκτήτες, είτε από το ναυλομεσίτη σε διάστημα δύο εργάσιμων ημερών μετά την επίτευξη της συμφωνίας. Δεν

συντάσσεται επίσημο και γραπτό ναυλοσύμφωνο εκτός αν απαιτηθεί από τους ναυλωτές ή τους πλοιοκτήτες ή απαιτείται από πρόσθετες ρήτρες της ναύλωσης.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιέχει παρόμοια ρήτρα.

### 32. Υποβολή αποζημίωσης (Claims)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στην Ρήτρα 6 παράγραφος 3 αναφέρει πολύ συγκεκριμένα ότι οι ναυλωτές απαλλάσσονται από την ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης προς τους πλοιοκτήτες εάν δεν λάβουν μέσα σε ενενήντα ημέρες από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης γραπτώς και πλήρως τεκμηριωμένη αίτηση αποζημίωσης για πρόσθετα καύσιμα, κράτηση του πλοίου, μετακίνηση, παρέκκλιση, επιβράδυνση, ολίσθηση, λιμενικά έξοδα, πρόσθετο ναύλο, ασφάλιση. Η Ρήτρα 15 (3) ορίζει ενενήντα ημέρες για καταβολή απαιτήσεων αποζημίωσης για παραγόμενες επισταλίες.

Στο TANKERVOY87 Μέρος I (0) αναφέρεται σε ημέρες το χρονικό διάστημα που απαιτείται για να υποβληθούν απαιτήσεις για αποζημίωση.

Στη ρήτρα 19 στο μέρος II αναφέρει ότι πρέπει να υποβληθούν οι απαιτήσεις σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στο I μέρος και σε περίπτωση που αυτό δεν γίνει εμπρόθεσμα οι ναυλωτές απαλλάσσονται.

### 33. Οφειλές και χρεώσεις (Dues and Charges)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στις Ρήτρες 6.1, 6.2, 6.4 αναφέρει ότι οφειλές και άλλες χρεώσεις επί του πλοίου συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπολογίσθηκαν αναφορικά με την ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε και εκφορτώθηκε και οποιοδήποτε φόροι επί του ναύλου θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες, ενώ οι οφειλές και χρεώσεις επί του φορτίου θα πληρωθούν από τους ναυλωτές. Επίσης καθορίζει ποια έξοδα εμπεριστατωμένα επί του ισχύοντος δείκτη World Scale που πρέπει να πληρωθούν από τους ναυλωτές, θα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες και εν συνεχεία με την υποβολή πλήρως τεκμηριωμένων αιτήσεων αποζημίωσης θα καταβληθούν από τους ναυλωτές.

Η Ρήτρα 15 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY87 έχει το ίδιο περιεχόμενο με όσα αναφέρει το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6.

### 34. Δίκαιο και Δικαστικές Αρμοδιότητες (Law and Jurisdiction)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στις ρήτρες 54 (a) και 56 οι σχέσεις των μερών και η ερμηνεία θα καθορίζονται σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο της Αγγλίας.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στη Ρήτρα 34 καθορίζει ότι η ναύλωση θα διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο «This Charter will be governed by English Law».



### 35. Διαιτησία (Arbitration)

Η ρήτρα διαιτησίας έχει ως σκοπό την αποφυγή διενέξεων σχετικά με τον τόπο και το δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στη Ρήτρα 54 (b) καθορίζει ότι οι διενέξεις οι οποίες θα προκύψουν από τη ναύλωση θα αναφέρονται στη διαιτησία του Λονδίνου σύμφωνα με το Arbitration Act του 1996 ή τις τροποποιήσεις που ισχύουν και ορίζει την διαδικασία καθορισμού διαιτητών. Επιπλέον αναφέρει ότι οι αποφάσεις των διαιτητών θα είναι τελικές και δεσμευτικές και ως εκ τούτου δεν επιδέχονται εφέσεων.

Η ρήτρα 34 του ναυλοσυμφώνου TANKERVOY87 αναφέρει ότι οποιαδήποτε διένεξη προκύψει κατά το στάδιο ναύλωσης θα διευθετηθεί από διαιτησία στο Λονδίνο πριν να αποφασιστεί αποκλειστικός διαιτητής μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Σε περίπτωση ασυμφωνίας υποβάλλεται στον Πρόεδρο Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association) αίτηση για διορισμό αποκλειστικού διαιτητή, επίσης γραπτώς μπορεί κάθε ένας εκ των συμβαλλόμενων να επιλέξει η διένεξη να κριθεί στα Αγγλικά δικαστήρια σύμφωνα με αυτή τη ρήτρα.

### 36. Επιχειρηματικές Αρχές (Business Principles)

Η ρήτρα των «Επιχειρηματικών Αρχών» υπάρχει μόνο στο ναυλοσύμφωνο της SHELLVOY6 όπου στη ρήτρα 53 καθορίζεται ότι οι πλοιοκτήτες θα συνεργαστούν με τους ναυλωτές για να εξασφαλίσουν ότι θα συμμορφωθούν με τις «Επιχειρηματικές Αρχές» του Royal Dutch / Shell Group of Companies, οι οποίες είναι αναρτημένες στην σελίδα της Shell.

Στο TANKERVOY87 δεν υπάρχει αντίστοιχη ρήτρα.

### 37. Καθαρισμός των Δεξαμενών Φορτίου (Cleanliness of Tanks)

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 2 αναφέρεται ότι ο καπετάνιος θα διατηρεί τις δεξαμενές, τα δίκτυα, τις αντλίες του πλοίου συνεχώς καθαρά κατά το στάδιο φόρτωσης – μεταφοράς – εκφόρτωσης.

Οι ναυλωτές επιθεωρούν τις δεξαμενές πριν την φόρτωση και εάν δεν ικανοποιηθούν από την καθαριότητα οι πλοιοκτήτες πρέπει να τις καθαρίσουν επωμιζόμενοι τα έξοδα, εάν κατά την επιθεώρηση προκύψει ότι οι δεξαμενές είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές ο χρόνος, ο οποίος απαιτείται για συμπίεση / αποσυμπίεση των δεξαμενών θα μετρηθεί ως lay time ή demurrage και οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τα καύσιμα που κατανάλωσαν. Εάν οι δεξαμενές μετά την επιθεώρηση απορριφθούν ο χρόνος

επαναδρανοποίησης δεν θα μετρηθεί ως lay time ή demurrage μέχρις ότου γίνουν αποδεκτές από τον επιθεωρητή των ναυλωτών.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στη Ρήτρα 5 αναφέρεται ότι ο καπετάνιος θα εξασφαλίσει ότι οι δεξαμενές, τα δίκτυα, οι αντλίες είναι κατάλληλες για το φορτίο το οποίο αναφέρεται το ναυλοσύμφωνο. Οι ναυλωτές εάν επιθυμούν μπορούν σε κάθε λιμάνι φόρτωσης / εκφόρτωσης να ορίζουν αντιπρόσωπο για επιθεώρηση για να εξακριβώσουν την ποσότητα, την ποιότητα του φορτίου, του νερού, των υπολειμμάτων, και να πάρουν δείγματα. Ο χρόνος καθυστέρησης που θα προκληθεί από τις δειγματοληψίες, επιθεωρήσεις, συμπίεση και αποσυμπίεση δεξαμενών θα υπολογισθεί ως lay time ή demurrage.

### 38. Εξαιρέσεις (Exceptions)

Στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 η Ρήτρα 32 καθορίζει ότι το πλοίο, ο καπετάνιος, οι πλοιοκτήτες δεν θα είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά, ή καθυστέρηση, ή βλάβη προκύψει ή προκληθεί από ενέργεια, αμέλεια ή αθέτηση του καπετάνιου, του πλοηγού, των ναυτικών, ή άλλων υπαλλήλων των ναυλωτών κατά την πλοήγηση και διαχείριση του πλοίου όπως φωτιά, εκτός αν προκλήθηκε από ενέργεια ή εν γνώσει των πλοιοκτητών, σύγκρουση ή προσάραξη, κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα, έκρηξη και ρήξη του ατμολέβητα, θραύση του άξονα ή ελάττωμα της γάστρας και του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου.

Στα παραπάνω περιλαμβάνονται απώλειες, ζημιές, καθυστερήσεις ή βλάβες που μπορούν να προκληθούν από θεομηνία, πολεμική πράξη, δημόσιους κινδύνους, περιορισμούς καραντίνας, απεργίες, ανταπεργίες, εργατικούς περιορισμούς, πολιτικές ταραχές ή σύλληψη κυβερνητών ή ατόμων.

Η ρήτρα αυτή δεν επηρεάζει την υποχρέωση των πλοιοκτητών ή πλοίου αναφορικά με: απώλεια ή βλάβη η οποία προκαλείται σε θέση παραβολής, προβλήτα, δεξαμενή, πλωτήρα, γραμμή πρόσδεσης, δίκτυο ή γερανό, ή εργασίες ή εξοπλισμό, ανεξάρτητα αν αυτές οι εργασίες ανήκουν στους ναυλωτές.

Επίσης η ρήτρα αυτή δεν επηρεάζει την υποχρέωση των πλοιοκτητών για απώλειες ή βλάβες στο φορτίο και οποιαδήποτε αξίωση σχετικά με απώλειες και ζημιές του φορτίου θα υπόκειται στους κανόνες Hague – Visby ή στους κανόνες Hamburg.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στη ρήτρα 26 περιλαμβάνει τις ίδιες εξαιρέσεις μ' αυτές του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY6.

### 39. Επιθεώρηση Πλοίου / Επιθεώρηση Φορτίου / Επιθεώρηση Καυσίμων

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στη Ρήτρα 16 αναφέρει ότι οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ορίζουν αντιπρόσωπο για την επιθεώρηση φορτοεκφόρτωσης, ο καπετάνιος οφείλει να συνεργάζεται μαζί του χωρίς να μειώνεται η δικαιοδοσία του ή η ευθύνη του απέναντι στους ναυλωτές. Η Ρήτρα 17 ορίζει ότι οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα να ζητήσουν επιθεώρηση των δεξαμενών.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν υπάρχει αντίστοιχη ρήτρα.

#### 40. Μέτρηση Φορτίου

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στη Ρήτρα 18 καθορίζει ότι ο καπετάνιος θα πρέπει να ελέγξει το περιεχόμενο των δεξαμενών πριν και μετά την φόρτωση / εκφόρτωση και να συντάξει εκθέσεις ελλειπουσών ποσοτήτων (ullage reports) για το φορτίο, το νερό, τα υπολείμματα επί του πλοίου, τις οποίες γνωστοποιούν στους ναυλωτές ή αντιπροσώπους τους.

Επίσης στη ρήτρα 40 αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τον κανονισμό 9 της MARPOL 73/78 να συλλέξουν τις αποστραγγίσεις και τα αποπλύματα των δεξαμενών σε κατάλληλη δεξαμενή εν συνεχεία να διαχωρίσουν τη μέγιστη δυνατή ποσότητα νερού και να εκφορτώσουν το νερό στη θάλασσα στο βαθμό που επιτρέπεται από την MARPOL 73/78.

Εάν οι ναυλωτές ζητήσουν απομάκρυνση των αποπλυμάτων των δεξαμενών φορτίου δεν υποχρεούνται να πληρώσουν ναύλο για αυτό.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 στη ρήτρα 4 αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 9 της MARPOL 73/78 και περιγράφουν την διαδικασία που ακολουθείται για το χειρισμό των αποπλυμάτων. Σε κάθε περίπτωση ο ναύλος πληρώνεται επί της ποσότητας των αποπλυμάτων στη χαμηλότερη τιμή ενώ δεν θα πληρώνεται για τα αποπλύματα που παρέμειναν ξεχωριστά από το φορτίο και δεν εκφορτώθηκαν στο λιμάνι εκφόρτωσης.

#### 41. Γενική Αβάρια, Ρήτρα New Jason (General Average, New Jason Clause)

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στη Ρήτρα 36 αναφέρει ότι η γενική αβάρια θα διευθετηθεί στο Λονδίνο σύμφωνα με τους κανόνες York – Antwerp Rules (YAR) 1994 ή οποιαδήποτε ισχύουσα τροποποίηση της. Εάν διευθετηθεί σύμφωνα με το Νόμο των ΗΠΑ ισχύουν τα εξής: Σε περίπτωση ατυχήματος, κινδύνου, ζημιάς ή καταστροφής, πριν ή μετά την έναρξη του ταξιδιού, τα οποία προκαλούνται είτε λόγω αμέλειας νομοθεσίας, συμβολαίου ή οποιαδήποτε άλλης αιτίας, οι μεταφορές ή αποδέκτες του φορτίου ή ιδιοκτήτες του φορτίου

θα συνεργαστούν με τον μεταφορέα στη γενική αβαρία για την πληρωμή απωλειών ή σχετικών εξόδων, θα πληρώσουν έξοδα διάσωσης και χρεώσεις που ενδεχομένως προκύψουν σε σχέση με το φορτίο.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 28 αναφέρει ακριβώς τα ίδια με το SHELLVOY6 διαφοροποιείται μόνο στο ότι απαιτεί την εφαρμογή των κανόνων York – Antwerp του 1974 και όχι του 1994 και δεν αναφέρεται στην διεκπεραίωση της Γενικής Αβαρίας στο Λονδίνο.

Και τα δύο ναυλοσύμφωνα SHELLVOY6 & TANKERVOY87 αναφέρουν ρητά ότι το New Jason Clause θα πρέπει να περιλαμβάνεται στις φορτωτικές (Bills of Landing).

Ο εκναυλωτής δικαιούται να απαιτήσει γενική αβαρία ακόμα και αν είναι υπαίτιος.

#### **42. Ρήτρα «Back Loading»**

Ως «Back Loading» ορίζεται η μεταφορά φορτίου ή παρτίδας φορτίου στο ταξίδι επιστροφής χρησιμοποιώντας το χώρο που ήδη έχει πληρωθεί και χρησιμοποιηθεί στη διαδρομή μετάβασης.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 38 καθορίζει λεπτομερώς ότι ο ναυλωτής έχει την επιλογή να φορτώσει το πλοίο με μερικό φορτίο σε κάθε λιμάνι εκφόρτωσης ή μέρος στο οποίο έχει πάρει εντολή το πλοίο να πάει, με την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνο με το ναυλοσύμφωνο και συμβατό με το υπάρχον φορτίο και ο πλοιοκτήτης θα το εκφορτώσει σε λιμάνι που έχει οριστεί εκ των προτέρων. Ο επιπρόσθετος χρόνος για την φόρτωση / εκφόρτωση θα μετρήσει ως lay time ή demurrage.

Ο υπολογισμός των επιπρόσθετων χρεώσεων που βαρύνει τους ναυλωτές περιγράφονται αναλυτικά.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιλαμβάνει ξεχωριστή ρήτρα.

#### **43. Φορτωτικές (Bills of Landing)**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 33 οι ναυλωτές μπορεί να ζητήσουν από τον καπετάνιο να υπογράψει νόμιμες φορτωτικές για κάθε φορτίο. Η υπογραφή γίνεται μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος και οι ναυλωτές υπόσχονται αποζημιώσεις στους πλοιοκτήτες έναντι και όλων των ευθυνών που θα προκύψουν από την υπογραφή των φορτωτικών. Οι φορτωτικές θα περιλαμβάνουν επιπρόσθετα των όσων αναφέρουν οι ρήτρες 35 (Both to blame Clause) , 36 (General Average / New Jason Clause), 37 (Clause Paramount) ή θα ενσωματώσουν ρήτρες παρόμοιες με τις ρήτρες 22 (Ice), 33 (7) και 34 (War Risks) και την ονομασία λιμανιού εκφόρτωσης.

Οι κανόνες Hague-Visby 3 και 5 του άρθρου III θα εφαρμοστούν στις πληροφορίες των φορτωτικών σαν να ήταν οι ναυλωτές, οι εφοπλιστές και η εγγύηση και αποζημίωση θα εφαρμοστεί στην περιγραφή του φορτίου που θα χορηγηθεί από ή εκ μέρους των ναυλωτών.

Επίσης οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται σε γραπτές οδηγίες των ναυλωτών για εκφόρτωση όλου ή μέρους του φορτίου, αλλά με την προϋπόθεση ότι θα αποζημιωθούν με ποσό που δεν θα ξεπερνά το 200% της τιμής CIF του φορτίου. Δεν θα απαιτηθεί από τον καπετάνιο να υπογράψει φορτωτικές για αποκλεισμένο λιμάνι ή για λιμάνι που κατά την κρίση του πλοιοκτήτη ή και του καπετάνιου θεωρείται επικίνδυνο.

Οι ναυλωτές εγγυώνται ότι όταν εκδίδουν οδηγίες έχουν την εξουσία των κατόχων των φορτωτικών να δίνουν αυτές τις οδηγίες και ότι αυτές οι φορτωτικές δεν θα μεταφέρονται σε οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο δεν συνεργάζεται στο παρόν ναυλοσύμφωνο.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 ρήτρα 31 ορίζει ότι οι φορτωτικές που υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις του ναυλοσυμφώνου θα υπογραφούν αλλά μετ' επιφυλάξεως παντός δικαιώματος επί του ναυλοσυμφώνου. Οι ναυλωτές αποζημιώνουν τους πλοιοκτήτες για όλες τις ευθύνες και τα έξοδα (νομικά έξοδα) τα οποία μπορεί να προκύψουν από την υπογραφή των φορτωτικών, στο βαθμό που οι όροι αυτών των φορτωτικών είναι πιο επιβλαβείς για τους πλοιοκτήτες από τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

#### **44. Ρήτρα «Paramount» (Clause Paramount)**

Τα ναυλοσύμφωνα SHELLVOY6 ρήτρα 37 και TANKERVOY87 Ρήτρα 29 ορίζουν ότι οι ναυλωτές θα μεριμνήσουν ώστε όλες οι φορτωτικές που σχετίζονται με το ναυλοσύμφωνο θα περιλαμβάνουν αυτή τη ρήτρα, η οποία αναφέρει ότι η φορτωτική διέπεται από τους κανόνες που περιέχονται στη «Διεθνή Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές» (Hague Rules Αύγουστος 1924 Βρυξέλλες) οι οποίοι τροποποιήθηκαν από το πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες 23 Φεβρουαρίου 1968 (κανόνες Hague – Visby Rules).

Εάν υπάρχει κυβερνητική νομοθεσία η οποία, εφαρμόζει τους κανόνες “Hague” υποχρεωτικά στη φορτωτική εξαιρώντας τη από τους κανονισμούς “Hague – Visby” τότε η φορτωτική θα διέπεται από κανόνες “Hague” εάν οποιοσδήποτε όρος της φορτωτικής δεν συμφωνεί με κανόνες “Hague – Visby” ή “Hague” τότε ο όρος αυτός θα μείνει κενός σ’ αυτό το βαθμό.

#### **45. Ρήτρα «Both to Blame»**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 35 και το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 Ρήτρα 27 περιλαμβάνει τις ίδιες διατάξεις, οι οποίες αναφέρουν ότι ένα το πλοίο συγκρουστεί με

άλλο πλοίο λόγω αμέλειας του άλλου πλοίου, λόγω απροσεξίας του καπετάνιου, του ναυτικού, του πλοηγού, ή των υπαλλήλων του μεταφορέα στην πλοήγηση ή στη διαχείριση του πλοίου, οι ιδιοκτήτες του μεταφερόμενου φορτίου θα αποζημιώσουν τον μεταφορέα για κάθε υποχρέωση απέναντι στο άλλο πλοίο. Οι ίδιοι όροι ισχύουν και για τους πλοιοκτήτες διαχειριστές πλοίων. Η ρήτρα είναι εξαιρετικά ευνοϊκή προς τον πλοιοκτήτη.

#### **46. Ρήτρα πάγου στα λιμάνια φόρτωσης / εκφόρτωσης**

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 Ρήτρα 22 όπως και το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 έχουν την ίδια διατύπωση δηλαδή ότι δεν θα απαιτηθεί από το πλοίο να διαρρήξει πάγο ή να ακολουθήσει παγοθραυστικά. Σε κάθε περίπτωση εάν ο καπετάνιος θεωρήσει ότι δεν είναι προσβάσιμο λόγω πάγου ή υπάρχει κίνδυνος το πλοίο να παγώσει ενημερώνει άμεσα τους ναυλωτές για αλλαγή οδηγιών παραμένοντας σε ασφαλές και χωρίς πάγο λιμάνι.

Οι ναυλωτές εάν είναι το μοναδικό λιμάνι φόρτωσης και δεν έχει φορτωθεί το φορτίο είτε ορίζουν άλλο λιμάνι είτε ειδοποιούν για ακύρωση του ναυλοσυμφώνου.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 στην περίπτωση αυτή προβλέπει ότι οι ναυλωτές θα πληρώσουν στους πλοιοκτήτες την τιμή του demurrage για όσο χρόνο διανύθηκε από την ειδοποίηση του καπετάνιου ή από την επιστολή ετοιμότητας στην άφιξη μέχρι την ώρα που θα αποσταλεί η ειδοποίηση ακύρωσης.

Αντίθετα το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν προβλέπει για αυτή την περίπτωση. Εάν πρόκειται για λιμάνι φόρτωσης και ήδη έχει φορτωθεί μέρος του φορτίου, οι ναυλωτές είτε θα ορίσουν άλλο λιμάνι ή θα δώσουν οδηγία στο πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι χωρίς να ολοκληρώσει τη φόρτωση όπου σ' αυτή την περίπτωση θα πληρώσει dead freight.

Εάν πρόκειται για λιμάνι εκφόρτωσης οι ναυλωτές είτε θα ορίσουν άλλο λιμάνι ή θα δώσουν οδηγία στο πλοίο να προχωρήσει προς το διορισμένο λιμάνι ή να επιστρέψει από το διορισμένο λιμάνι.

Οι ναυλωτές φέρουν το ρίσκο της βλάβης για όλο το χρόνο που λαμβάνουν την αίτηση του καπετάνιου για αλλαγή οδηγιών μέχρις ότου το πλοίο μπορεί να αποχωρήσει με ασφάλεια μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης θα μετρήσει είτε ως lay time είτε ως demurrage.

Και τα δύο ναυλοσύμφωνα ορίζουν ότι ανεξάρτητα των αλλαγών των οδηγιών από τους ναυλωτές, ο ναύλος θα πληρωθεί για το ταξίδι που αρχικά είχε συμφωνηθεί.

Στο ναύλο θα συνυπολογιστεί ο χρόνος που απαιτήθηκε για την πραγματοποίηση του τροποποιημένου ταξιδιού καθώς και χρόνους αναμονής των νέων οδηγιών, κόστος αντικατάστασης, τα λιμενικά έξοδα για το ταξίδι το οποίο πραγματοποιήθηκε τελικά.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 ορίζει ότι σε περίπτωση ακύρωσης του ναυλοσυμφώνου αποζημιώνουν οι ναυλωτές τους πλοιοκτήτες για το χαμένο χρόνο και τα καύσιμα από την αίτηση για αλλαγή οδηγιών μέχρι την ώρα που οι πλοιοκτήτες λαμβάνουν την αίτηση ακύρωσης. Αυτή η αποζημίωση θα πληρωθεί στην τιμή του demurrage.

#### 47. Ρήτρα «WarRisks»

Ως προς το περιεχόμενο αυτής της ρήτρας και τα δύο ναυλοσύμφωνα SHELLVOY6 στη ρήτρα 34 και TANKERVOY87 στη ρήτρα 30 περιέχουν ταυτόσημους όρους και συγκεκριμένα αναφέρουν ότι εάν οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης θεωρηθεί από τον καπετάνιο ή τους πλοιοκτήτες ότι δεν είναι προσβάσιμο, ή είναι επικίνδυνο λόγω πολέμου, εχθροπραξιών, πολεμικών επιχειρήσεων, πολιτικών αναταραχών, εξεγέρσεων ή διεθνών επιχειρήσεων τότε παρέχεται δικαίωμα στους ναυλωτές μετά από αίτηση των πλοιοκτητών να ορίσουν εναλλακτικό λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης με την προϋπόθεση ότι αυτό θα θεωρηθεί προσβάσιμο.

Εάν παρέλθουν 48 ώρες και ο καπετάνιος δεν έχει λάβει ανάλογη οδηγία τότε:

- Εάν είναι το πρώτο και μοναδικό λιμάνι φόρτωσης και το φορτίο δεν έχει φορτωθεί το ναυλοσύμφωνο ακυρώνεται.
- Εάν μέρος του φορτίου έχει φορτωθεί τότε το πλοίο απομακρύνεται και οι ναυλωτές καταβάλλουν νεκρό ναύλο.
- Εάν αφορά λιμάνι εκφόρτωσης τότε οι πλοιοκτήτες δικαιωματικά εκφορτώνουν το φορτίο σε οποιοδήποτε λιμάνι αποφασίσουν οι ίδιοι ή ο καπετάνιος κατά την κρίση τους μέσα στα προβλεπόμενα όρια του ναυλοσυμφώνου και αυτή η εκφόρτωση θεωρείται πλήρης εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου. Εάν τελικά φορτωθεί ή εκφορτωθεί σε άλλο λιμάνι λογιζόμενου του χρόνου αναμονής των οδηγιών, τα καύσιμα που καταναλώθηκαν και τα λιμενικά τέλη.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 επιπλέον αναφέρει ασφάλιστρα λόγω πολέμου συγκεκριμένα ότι οι πλοιοκτήτες θα πληρώσουν όλα τα επιπλέον ασφάλιστρα λόγω πολέμου και υπολογίζονται από τη στιγμή που το πλοίο εισέρχεται στην εμπόλεμη ζώνη (σύμφωνα με την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου) και παύει όταν το πλοίο εξέρχεται από αυτή τη ζώνη.

#### 48. Ρήτρα «Oil Response Pollution and Insurance»

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 ρήτρα 41 αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το πλοίο θα ανήκει ή θα είναι ναυλωμένο σε μέλος της ομοσπονδίας «International Tanker Owners Pollution Federation Limited» καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου και θα

ανήκουν στο P&I Club που ορίζει το ναυλοσύμφωνο. Το ναυλοσύμφωνο προϋποθέτει ότι οι πλοιοκτήτες έχουν ασφαλιστική κάλυψη για πετρελαϊκή κρίση το πιστοποιητικό της οποίας θα υπάρχει πάνω στο πλοίο και θα παραμένει σε ισχύ σε όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου.

Η αδυναμία των πλοιοκτητών να συμμορφωθούν επιφέρει κόστη τα οποία θα χρεωθούν σ' αυτούς.

Στο ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 η ρήτρα 32 αναφέρεται στις συμφωνίες TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) και CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution) καθώς και των τροποποιήσεων αυτών.

Οι πλοιοκτήτες εγγυώνται ότι το πλοίο είναι δεξαμενόπλοιο και ανήκει σε μέλος της συμφωνίας TOVALOP και ότι θα παραμείνει καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου.

Εάν συμβεί διαρροή πετρελαίου από το πλοίο με ενδεχόμενο πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης οι ναυλωτές αναλαμβάνουν τη λήψη μέτρων ελαχιστοποίησης εκτός αν λάβουν μέτρα εγκαίρως οι πλοιοκτήτες. Τα μέτρα θα χρεωθούν στους πλοιοκτήτες, εκτός εάν η ρύπανση προκλήθηκε από τους ναυλωτές ή αν το συνολικό κόστος της ρύπανσης ξεπερνά αυτό που καθορίζεται από τη συμφωνία TOVALOP όπου σ' αυτή την περίπτωση το επιπλέον κόστος θα καλυφθεί από την συμφωνία CRISTAL.

### **6.3 Κριτική ανάλυση και σύγκριση των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87**

Μετά την παράθεση των όρων των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87 διαπιστώνεται ότι:

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 απαρτίζεται από 3 μέρη (I,II,III) ενώ το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 απαρτίζεται από 2 μέρη (I,II).

Το προοίμιο του TANKERVOY87 διαφοροποιείται μόνο στο ότι αναφέρεται σε αυτό και η σημαία του πλοίου.

**Ουσιώδης διαφορά** που εντοπίζεται είναι ότι στο ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 η ναύλωση αναφέρεται ως προσφορά υπηρεσίας ενώ στο TANKERVOY87 αναφέρεται ως μεταφορά.

Επίσης διαφοροποίηση παρατηρείται στο πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης όπου το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 απαιτεί ύπαρξη πρόσθετων πιστοποιητικών φόρτωσης καθώς επίσης απαιτεί αναφορά στα τρία προηγούμενα φορτία με τους αντίστοιχους ναυλωτές, ενώ



το TANKERVOY87 απαιτεί μόνον το επίσημο πιστοποιητικό φόρτωσης και (3) τρία προηγούμενα φορτία.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 επίσης αναφέρεται σε δυνατότητα παροχής ερωτηματολογίου εάν απαιτηθεί από ναυλωτές.

Περιλαμβάνει ασφάλιση Hull and Machinery ενώ το TANKERVOY87 δεν αναφέρει αντίστοιχη ρήτρα.

Η ρήτρα ναύλου του SHELLVOY6 θεωρείται πιο ολοκληρωμένη, πλήρης και ισορροπημένη καθώς και η ρήτρα cargo retention σε σχέση με τις αντίστοιχες του TANKERVOY87.

Επίσης η ρήτρα επίσχεσης του SHELLVOY6 χαρακτηρίζει το δικαίωμα επίσχεσης ως απόλυτο.

Το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 περιλαμβάνει επιπλέον ρήτρες: διαπραγματεύσεως, χορήγησης, επιχειρηματικών αρχών, επιθεωρήσεων πλοίου/φορτίου/καυσίμων, επιπλέον για ασφάλιστρα πολέμου, αλκοόλ-ναρκωτικών, Back Loading, οι αντίστοιχες ρήτρες δεν περιλαμβάνονται στο TANKERVOY87.

Και τα δύο (2) ναυλοσύμφωνα περιέχουν δύο (2) πολύ σημαντικές ρήτρες, τη ρήτρα διαιτησίας που καθορίζει το δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο καθώς και νομικές διατάξεις που υπόκειται το εμπόρευμα και τη ρήτρα ακύρωσης lay day / cancelling.

Επίσης και τα δύο ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν κοινές ρήτρες όπως: σταλίες, επισταλίες επίσχεσης, εξαιρέσεων, προστατευτικές ρήτρες paramount, γενικής αβαρίας, New Jason, Both to blame, ρήτρα πάγων, πολεμικών κινδύνων.

Ως προς τον εντοπισμό των ομοιοτήτων αναφέρεται ότι και τα δύο ναυλοσύμφωνα είναι ναυλοσύμφωνα ταξιδιού δεξαμενόπλοιων και χρησιμοποιούνται στη spot αγορά για την μεταφορά υγρών χύδην φορτίων, οι δε διαφορές που εντοπίζονται δικαιολογούνται από το γεγονός ότι έχουν συνταχθεί από διαφορετικούς οργανισμούς την SHELL (διεθνή πετρελαϊκή εταιρία) και την INTERTANKO (διεθνή ένωση πλοιοκτητών) σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες και συμφέροντα (ναυλωτών – πλοιοκτητών).

Συμπερασματικά τα ναυλοσύμφωνα τάσσονται υπέρ του εκναυλωτή διότι όπως προαναφέρθηκε οι περισσότερες ρήτρες προσπαθούν να διασφαλίσουν τα συμφέροντα του.

Το ναυλοσύμφωνο όμως SHELLVOY6 μετά και την τελευταία τροποποίηση του 2005 αποτελεί ένα ναυλοσύμφωνο πιο αναλυτικό, πλήρες, ισορροπημένο, εξυπηρετεί τα συμφέροντα των πετρελαϊκών εταιριών, χρησιμοποιείται ευρέως στη ναύλωση



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



---

δεξαμενόπλοιων και αποτελεί οδηγό για τη ναυτιλία σε αντίθεση με το TANKERVOY87 το οποίο δεν θεωρείται πλήρες και γι' αυτό το λόγο δεν χρησιμοποιείται ευρέως.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναπόσπαστο ζωτικό τμήμα τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της εθνικής οικονομίας πολλών χωρών είναι μια αγορά σύνθετη και πολύπλοκη αποτελούμενη από τομείς οι οποίοι αλληλεπιδρούν και αλληλοεξαρτώνται.

Ιδιαίτερα η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της λειτουργεί σ' ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο εξαρτώμενη από εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες.

Όπως κατέδειξαν τα στοιχεία των μελετών των έγκριτων μελετητών που αναφέρονται στην διπλωματική εργασία η αγορά είναι ανταγωνιστική χαρακτηριζόμενη από κινητικότητα, ευκολία εισόδου, έλλειψη συγκέντρωσης, ομοιογένεια καθώς επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται εκτός από προσφορά και ζήτηση από διάφορες άλλες παραμέτρους όπως μέγεθος, ηλικία, ειδικός εξοπλισμός πλοίου, ταξίδι.

Κυρίαρχο στοιχείο της ναυλαγοράς θεωρείται ο ναυτιλιακός κύκλος δεδομένου ότι βάση της πορείας του και των προβλέψεων πιθανής εξέλιξης του λαμβάνονται αποφάσεις στρατηγικής σημασίας και ιδιαίτερης βαρύτητας για το μέλλον των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού κλάδου.

Οι ναυλώσεις θεωρούνται πρωταρχικής σημασίας δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διότι αποτελούν την κύρια πηγή των εσόδων των. Οι κυριότερες μορφές ναύλωσης είναι: ναύλωση κατά ταξίδι, χρονοναύλωση, ναύλωση πλοίου γυμνού, ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, ναύλωση συνεχόμενων ταξιδίων και ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας. Επικρατέστερη θεωρείται η ναύλωση κατά ταξίδι αν και τις τελευταίες δεκαετίες επιλέγεται η χρονοναύλωση και η ναύλωση γυμνού πλοίου. Η συμφωνία κάθε μορφής ναύλωσης οριστικοποιείται με το ναυλοσύμφωνο (charter party). Τα ναυλοσύμφωνα αποτελούν προϊόν ελεύθερης μακράς και επίπονης διαδικασίας διαπραγματεύσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων, η διαπραγματευτική δύναμη των οποίων εξαρτάται από το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης αλλά και από την οικονομική θέση τους στην αγορά.

Δεδομένου ότι αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση ο συγχρονισμός και η σύγκλιση των απαιτήσεων των συμβαλλομένων για την επίτευξη ισοβαρούς καταμερισμού δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, διεθνείς και εθνικές ενώσεις BIMCO, ASBA, FONASBA, INTERTANKO (πλοιοκτητών, ναυλωτών, ναυλομεσιτών) καθώς και μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες SHELL, BP, EXXONMOBIL διαδραμάτισαν ενεργό ρόλο στο σχεδιασμό και σύνταξη τυποποιημένων φορμών ναυλοσυμφώνων, τα οποία χρησιμοποιούνται ως αρχικό πλαίσιο είτε αφορά ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter) είτε χρονοναυλοσύμφωνο (time charter) και

υιοθετούνται ολικά είτε τροποποιούνται μερικώς με την αφαίρεση ή την προσθήκη ρητρών για την κάλυψη των απαιτήσεων της εκάστοτε ναύλωσης.

Για τις ναυλώσεις μεταφοράς υγρών καυσίμων χρησιμοποιείται το ναυλοσύμφωνο κατά ταξίδι και το χρονοναυλοσύμφωνο. Από την σύγκριση των όρων των ναυλοσυμφώνων που μελετήθηκαν προκύπτουν ομοιότητες και διαφορές, οι οποίες απεικονίζουν και τα χαρακτηριστικά κάθε τύπου ναύλωσης, δεδομένου ότι βασικό στοιχείο στο ναυλοσύμφωνο κατά ταξίδι θεωρείται το φορτίο και η πορεία του πλοίου ενώ στο χρονοναυλοσύμφωνο κεντρικό στοιχείο είναι το πλοίο, ο χρόνος και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτόν. Η δομή και στα δύο ναυλοσύμφωνα είναι ίδια, διαφοροποιήσεις παρατηρούνται στις ρήτρες που αφορούν τα χαρακτηριστικά του κάθε τύπου ναύλωσης.

Ανεξάρτητα των διαφορών – ομοιοτήτων που αναφέρθηκαν η επιλογή του τύπου ναύλωσης αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση, δεδομένου ότι στη ναύλωση ταξιδιού ο πλοιοκτήτης έχει υψηλότερα περιθώρια κέρδους αλλά και μεγαλύτερη ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου ενώ στη χρονοναύλωση εξασφαλίζει ένα σταθερό εισόδημα όσο διαρκεί η χρονοναύλωση μετατοπίζοντας το επιχειρηματικό ρίσκο και τις υποχρεώσεις του στο ναυλωτή.

Για την ολοκλήρωση της μελέτης των ναυλοσυμφώνων δεξαμενοπλοίων επιχειρήθηκε συνοπτική παράθεση των όρων των ναυλοσυμφώνων SHELLVOY6 και TANKERVOY87 προκειμένου να καταστεί δυνατή η κριτική ανάλυση καθώς και ο εντοπισμός των διαφορών που παρατηρούνται και συγκεκριμένα προκύπτει ότι το ναυλοσύμφωνο SHELLVOY6 μετά και την τελευταία τροποποίηση του το 2005 θεωρείται πλήρες, εκτενές και επαρκές για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της εταιρίας Shell κατά τη σύμβαση ναύλωσης για ταξίδι.

Έχει πληρέστερη διατύπωση και περιέχει ρήτρες, οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο της TANKERVOY87. Η πρώτη σημαντική διαφορά που εντοπίστηκε είναι η αναφορά στον όρο ναύλωση όπου στο SHELLVOY6 αναφέρεται η ναύλωση ως προσφορά υπηρεσίας ενώ στο TANKERVOY87 αναφέρεται ως μεταφορά.

Οι ρήτρες που αφορούν το ναύλο και το cargo retention του ναυλοσυμφώνου SHELLVOY6 είναι οι πλέον λεπτομερείς, πλήρεις και ισορροπημένες σε σχέση με το TANKERVOY87.

Το ναυλοσύμφωνο TANKERVOY87 δεν περιέχει ρήτρες επιθεώρησης πλοίου/φορτίου/καυσίμων. Δεν περιέχει ρήτρα για ναρκωτικά, αλκοόλ, ρήτρα για προμήθεια διαπραγμάτευσης, ρήτρα χορήγησης, ρήτρα επιχειρηματικών αρχών, ρήτρα «Back Loading», ρήτρα καυσίμων.

Δεν αναφέρει ασφάλιση Hull and Machinery καθώς και επιπλέον ασφάλιστρα λόγω πολέμου. Ως προς τον εντοπισμό των ομοιοτήτων αναφέρεται ότι και τα δύο ναυλοσύμφωνα είναι ναυλοσύμφωνα ταξιδιού δεξαμενόπλοιων και χρησιμοποιούνται στη spot αγορά για την μεταφορά υγρών χύδην φορτίων, οι δε διαφορές που εντοπίζονται δικαιολογούνται από το γεγονός ότι έχουν συνταχθεί από διαφορετικούς οργανισμούς την SHELL (διεθνή πετρελαϊκή εταιρία) και την INTERTANKO (διεθνή ένωση πλοιοκτητών) σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες και συμφέροντα.

Όπως προαναφέρθηκε τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται ευρέως στη ναύλωση δεξαμενοπλοίων είναι το SHELLVOY6, BPVOY4, EXXONVOY84, τα οποία θεωρούνται πλήρη και με ταυτόσημους όρους με ελάχιστες διαφοροποιήσεις και εξυπηρετούν τα συμφέροντα των αντίστοιχων πετρελαϊκών εταιριών εκ των οποίων το SHELLVOY6 αποτελεί οδηγό για τη ναυτιλία.

Το TANKERVOY87 δεν θεωρείται πλήρες και δεν χρησιμοποιείται ευρέως αν και αρχικά προτάθηκε ως σύγχρονο και ισορροπημένο ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες πλοιοκτητών – ναυλωτών.

Εν κατακλείδι στα ναυλοσύμφωνα απεικονίζονται οι οικονομικές σχέσεις της ναυλαγοράς, καταρτίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε οι περισσότερες ρήτρες προσπαθούν να διασφαλίσουν τα συμφέροντα των εκναυλωτών διότι όπως διαφαίνεται οι εκναυλωτές ενδεχομένως έχουν μεγαλύτερη δύναμη.

Παρόλα αυτά οι μεταβολές της αγοράς διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στο οικονομικό αποτέλεσμα μιας ναύλωσης. Η εξειδικευμένη γνώση και ο κατάλληλος χειρισμός των όρων των ναυλοσυμφώνων απαιτείται, προκειμένου αυτά να είναι εκτενή, σαφή, επαρκή, πλήρη και αντικειμενικά ώστε να επιτυγχάνεται σύγκλιση των απαιτήσεων πλοιοκτητών και ναυλωτών με σκοπό την αποφυγή διενέξεων - αντιπαραθέσεων, τη διασφάλιση των συμφερόντων των συμβαλλόμενων μερών με απώτερο στόχο την επίτευξη κερδοφόρων ναυλώσεων.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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*» Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
3. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2002) «*Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*» Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
4. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2006) «*Ναυλώσεις*» 2<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. σελίδα 41-45
5. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2010) «*Ναυλώσεις*» 3<sup>η</sup> Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε σελίδα 418-421, 730.
6. Γουλιέλμος Α., (2009) «*Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο*» Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
7. Κιάντου-Παμπούκη Α., (2007) «*Ναυτικό Δίκαιο*» Τόμος ΙΙ, ΣΤ' έκδοση, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα
8. Μεταξάς Β., (1988) «*Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*» Πειραιάς: Εκδόσεις Παπαζήση σελ. 67-68, 308-323
9. Παγουλάτος (1996) «*Η σύμβαση Ναύλωσης από άποψη δικαίου και πρακτικής*» Αθήνα σελίδα 42-49
10. Πλωμαρίτου Ε., (2008) «*Μάρκετινγκ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Εργαλείο Βελτίωσης της πολιτικής ναυλώσεων*» Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
11. Ψαραύτης Χ., (2005) «*Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών*» ΕΜΠ, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλάσσιων Μεταφορών, Αθήνα

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Albetron P., (1995) “*Sea Transport Operation and Economics*” Thomas Reed Publication
2. Chrzanowski I., (2012) “*An Introduction to Shipping Economics*” Fairplay Publications  
Stopford M., (2009) “*Maritime Economics*” Routledge pp.110-118



3. Sanchez, J.R.(2007), “*Reight rates, the maritime cycle and transport capacity in late 2006*”,No.27, CEPAL,pp.1-8
4. Spilsbury L., Spilsbury R., (2017) “*Oil tankers at Sea*” The Rosen Publishing Group
5. Stopford M., (2009), “*Maritime Economics*” 3<sup>rd</sup> Edition, Routledge pp.110-118
6. Theotokas I., (2018) “*Management of Shipping Companies*” Routledge
7. Wilding A., (2018) “*A Guide to Tanker Voyage Charterparties*” ASDM
8. Williams H., (2001) “*A Guide to Tanker Charters*” 3<sup>rd</sup> Edition, INTERTANKO Publications

#### ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ

1. Σημειώσεις μαθήματος Ναυλώσεις (n.d.) Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [https://www.papei.gr/images/tmimata\\_arxeia/nautiliako/simeioseis/7o\\_examino/shmeiosis\\_kathigiti\\_stis\\_nauloseis.pdf](https://www.papei.gr/images/tmimata_arxeia/nautiliako/simeioseis/7o_examino/shmeiosis_kathigiti_stis_nauloseis.pdf) (20/12/2020)
2. Σημειώσεις μαθήματος Ναυλώσεις – Ναυτασφαλίσεις (n.d.) Διαθέσιμο στον ιστότοπο: <http://ntst-aegean.teipir.gr/forums/nayloseisnaytasfaliseis> (Κορρές, 2020) (20/01/2021)
3. Review of Maritime Transport 2020 (n.d.) Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf) (06/12/2020)
4. Πληροφορίες σχετικά με IACS (n.d.) Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.iacs.org](http://www.iacs.org) (25/11/2020)
5. Πληροφορίες σχετικά με ΙΤΟΡΡ (n.d.). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.itopf.org](http://www.itopf.org) (20/11/2020)
6. Πληροφορίες σχετικά με Βαλτικό Κέντρο (n.d.). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com) (22/11/2020)
7. Πληροφορίες σχετικά με Intertanko (n.d.). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com) (17/11/2020)
8. Πληροφορίες σχετικά με ΟΟΙΜΡ (n.d.). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.ocimf.org](http://www.ocimf.org) (19/11/2020)
9. Πληροφορίες σχετικά με ΙΜΟ (n.d.). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.imo.org](http://www.imo.org) (15/11/2020)

- 
10. Clarkson Research Study (2004). Διαθέσιμο στον ιστότοπο: [www.clarkson.com](http://www.clarkson.com)  
(20/12/2020)
11. Different Types of Tankers: Extensive Classification of Tanker Ships (2020)  
Διαθέσιμο στον ιστότοπο: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/different-types-of-tankers-extensive-classification-of-tanker-ships/> (12/11/2020)





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ** &

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Issued March 2005, Version 1.1 Apr06

Code word for this Charter Party  
"SHELLVOY 6"

VOYAGE CHARTER PARTY  
LONDON, \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_

PREAMBLE

IT IS THIS DAY AGREED between  
of \_\_\_\_\_ (hereinafter referred to as "Owners"), being owners /disponent owners of the \_\_\_\_\_  
motor/steam tank vessel called with an IMO number of \_\_\_\_\_  
(hereinafter referred to as "the vessel")  
and of \_\_\_\_\_  
(hereinafter referred to as "Charterers"):  
that the service for which provision is herein made shall be subject to the terms and conditions of this Charter which includes Part I,  
Part II and Part III. In the event of any conflict between the provisions of Part I, Part II and Part III hereof the provisions of Part I shall prevail.

PART I

(A) Description of vessel	(i) Owners warrant that at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport(s) attaches, the vessel	11 12
	(i) Is classed _____	13
	(ii) (a) Has a deadweight of _____ tonnes (1000 kg) on a salt-water draft on assigned summer freeboard of _____ m and if applicable,	14 15
	(b) Has on board documentation showing the following additional drafts and deadweights _____	16
	(iii) Has capacity for cargo of _____ m <sup>3</sup>	17
	(iv) Is fully fitted with heating systems for all cargo tanks capable of maintaining cargo at a temperature of up to _____ degrees Celsius and can accept a cargo temperature on loading of up to a maximum of _____ degrees Celsius.	18 19
	(v) Has tanks coated as follows: _____	20
	(vi) Is equipped with cranes/derricks capable of lifting to and supporting at the vessels port and starboard manifolds submarine hoses of up to _____ tonnes (1000 kg) in weight.	21 22
	(vii) Can discharge a full cargo (whether homogenous or multi grade) either within 24 hours, or can maintain a back pressure of 100 PSI at the vessel's manifold and Owners warrant such minimum performance provided receiving facilities permit and subject always to the obligation of utmost despatch set out in Part II, clause 3 (1). The discharge warranty shall only be applicable provided the kinematic viscosity does not exceed 600 centistokes at the discharge temperature required by Charterers. If the kinematic viscosity only exceeds 600 centistokes on part of the cargo or particular grade(s) then the discharge warranty shall continue to apply to all other cargo/grades.	23 24 25 26 27 28
	(viii) Has or will have carried, for the named Charterers, the following three cargoes (all grades to be identified) immediately prior to loading under this Charter:- Last Cargo/charterer _____ 2 <sup>nd</sup> Last Cargo/charterer _____ 3 <sup>rd</sup> Last Cargo/charterer _____	29 30 31 32 33
	(ix) Has a crude oil washing system complying with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 ("MARPOL 73/78").	34 35
	(x) Has an operational inert gas system and is equipped for and able to carry out closed sampling/ullaging/loading and discharging operations in full compliance with the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals ("ISGOTT") guidelines current at the date of this Charter.	36 37 38
	(xi) Has on board all papers and certificates required by any applicable law, in force as at the date of this Charter, to enable the vessel to perform the charter service without any delay.	39 40

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, Version 1.1 Apr06

"SHELLVOY 6"

	(xii) Is entered in the _____ P&I Club, being a member of the International Group of P&I Clubs.	41
	(xiii) Has in full force and effect Hull and Machinery insurance placed through reputable Brokers on Institute Time Clauses-Hull dated _____ for the value of _____	42 43
	(xiv) Complies with the latest edition of the Oil Companies International Marine Forum ("OCIMF") standards for oil tankers' manifolds and associated equipment applicable to its size for cargo manifolds and vapour recovery systems.	44 45
	(xv) Is equipped to comply with, and is operated in accordance with, and has on board, the latest edition of the International Chamber of Shipping ("ICS") and/or OCIMF guidelines / publications covering:	46 47
	(a) Ship to Ship Operations	48
	(b) ISGOTT	49
	(c) Clean Seas Guide for Oil Tankers	50
	(d) Bridge Procedure Guide	51
	(II) Throughout the charter service, Owners shall ensure that the vessel shall be maintained, or that they take all steps necessary to promptly restore vessel to be, within the description in <a href="#">Part I clause (AYI)</a> and any questionnaires requested by Charterers or within information provided by Owners.	52 53 54
	(III) Owners warrant that any information provided on any Questionnaire(s) requested by Charterers or any other vessel information/details provided by Owners to Charterers is always complete and correct as at the date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the loadport attaches and throughout the charter service. This information is an integral part of this Charter but if there is any conflict between the contents of the Questionnaire(s), or information provided by Owners, and any other provisions of this Charter then such other provisions shall govern.	55 56 57 58 59
(B) Position/ Readiness	Now _____ Expected ready to load _____	60
	In addition to the above details on the position of the vessel Owners will advise Charterers of the known programme, including any contractual options available to the Charterers in <a href="#">Part I clause (AYI)</a> (viii) above between current position up to expected ready to load date at Charterers nominated or indicated first load port/area. Owners will not, unless with Charterers' prior consent, negotiate or enter into any business or give current Charterers any further options that may affect or alter the programme of the vessel as given in this clause.	61 62 63 64 65
(C) Laydays	Commencing Noon Local Time on _____ (Commencement Date)	66
	Terminating Noon Local Time on _____ (Termination Date)	67
(D) Loading port(s)/ Range	_____	68
(E) Discharging port(s)/ Range	_____	69
(F) Cargo description	_____ Charterers' option	70
	Owners warrant that where different grades of cargo are carried pursuant to this Part I clause (F), they will be kept in complete segregation from each other during loading, transit, and discharge, to include the use of different pumps/lines for each grade. If, however, Charterers so require it, the vessel may be required to:	71 72 73
	(a) co-mingle different grades of cargo providing such grades fall within the cargo description set out in this Part I clause (F);	74
	(b) otherwise breach the vessel's natural segregation;	75
	(c) add dye to the cargo after loading, and/or	76
	(d) carry out such other cargo operations as Charterers may reasonably require as long as the vessel is capable of such operations provided that the Charterers will indemnify Owners for any loss damage delay or expense caused by following Charterers' instructions, except to the extent that such loss damage delay or expense could have been avoided by the exercise of due diligence by Owners.	77 78 79 80

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SHELLVOY 6 document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, Version 1.1 Apr06

"SHELLVOY 6"

(G) Freight rate	At ____ % of the rate for the voyage as provided for in the New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale current at the date of commencement of loading (hereinafter referred to as "Worldscale") per ton (2240 lbs)/tonne (1000 Kg) or, if agreed, the following lumpsum amount(s)/or freight per tonne for named load and discharge area(s)/port(s) combinations ____	81 82 83
(H) Freight payable to	_____	84
(I) Laytime	_____ running hours	85
(J) Demurrage per day (or pro rata)	_____	86
(K) ETAs	All radiotelex/e-mail messages sent by the master to Charterers shall be addressed to _____  All telexes must begin with the vessel name at the start of the subject line (no inverted commas, or use of MT/SS preceding the vessel name)	87 88 89
(L) Speed	The vessel shall perform the ballast passage with utmost despatch and the laden passage at ____ knots weather and safe navigation permitting at a consumption of ____ tonnes of Fueloil (state grade ____ ) per day. Charterers shall have the option to instruct the vessel to increase speed with Charterers reimbursing Owners for the additional bunkers consumed, at replacement cost. Charterers shall also have the option to instruct the vessel to reduce speed on laden passage. Additional voyage time caused by such instructions shall count against laytime or demurrage, if on demurrage, and the value of any bunkers saved shall be deducted from any demurrage claim Owners may have under this Charter with the value being calculated at original purchase price. Owners shall provide documentation to fully support the claims and calculations under this clause.	90 91 92 93 94 95 96 97
(M) Worldscale	Worldscale Terms and Conditions apply / do not apply to this Charter. [delete as applicable]	98
(N) Casualty/Accident contacts	In the event of an accident /marine casualty involving the vessel, Owners' technical managers can be contacted on a 24 hour basis as follows: Company Full Name: _____ Contact Person: _____ Full Address: _____ Telephone Number: _____ Fax Number: _____ Telex Number: _____ Email Address: _____ 24 Hour Emergency Telephone number: _____	99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
(O) Special provisions	_____	109
Signatures	IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter consisting of the Preamble, Parts I, II and III to be executed as of the day and year first above written. ____ By _____ ____ By _____	110 111 112 113

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SHELLVOY 6 document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

Condition of vessel	1. Owners shall exercise due diligence to ensure that from the time when the obligation to proceed to the loading port(s) attaches and throughout the charter service -	1
	(a) the vessel and her hull, machinery, boilers, tanks, equipment and facilities are in good order and condition and in every way equipped and fit for the service required; and	2
	(b) the vessel has a full and efficient complement of master, officers and crew and the senior officers shall be fully conversant in spoken and written English language	3
	and to ensure that before and at the commencement of any laden voyage the vessel is in all respects fit to carry the cargo specified in <a href="#">Part I clause (F)</a> . For the avoidance of doubt, references to equipment in this Charter shall include but not be limited to computers and computer systems, and such equipment shall (inter alia) be required to continue to function, and not suffer a loss of functionality and accuracy (whether logical or mathematical) as a result of the run date or dates being processed.	4
		5
		6
		7
		8
		9
		10
		11
Cleanliness of tanks	2. Whilst loading, carrying and discharging the cargo the master shall at all times keep the tanks, lines and pumps of the vessel always clean for the cargo. Unless otherwise agreed between Owners and Charterers the vessel shall present for loading with cargo tanks ready and, subject to the following paragraphs, if vessel is fitted with Inert Gas System (“IGS”), fully inerted.	12
	Charterers shall have the right to inspect vessel’s tanks prior to loading and the vessel shall abide by Charterers’ instructions with regard to tank or tanks which the vessel is required to present ready for entry and inspection. If Charterer’s inspector is not satisfied with the cleanliness of the vessel’s tanks, Owners shall clean them in their time and at their expense to the satisfaction of Charterers’ inspector, provided that nothing herein shall affect the responsibilities and obligations of the master and Owners in respect of the loading, carriage and care of cargo under this Charter nor prejudice the rights of Charterers, should any contamination or damage subsequently be found, to contend that the same was caused by inadequate cleaning and/or some breach of this or any other clause of this Charter.	13
	Notwithstanding that the vessel, if equipped with IGS, shall present for loading with all cargo tanks fully inerted, any time used for de-inerting (provided that such de-inerting takes place after laytime or demurrage time has commenced or would, but for this clause, have commenced) and/or re-inerting those tanks that at Charterers’ specific request were gas freed for inspection, shall count as laytime or if on demurrage as demurrage, provided the tank or tanks inspected are found to be suitable. In such case Charterers will reimburse Owners for bunkers consumed for de-inerting/re-inerting, at replacement cost.	14
	If the vessel’s tanks are inspected and rejected, time used for de-inerting shall not count towards laytime or demurrage, and laytime or demurrage time shall not commence or recommence, as the case may be, until the tanks have been re-inspected, approved by Charterers’ inspector, and re-inerted.	15
		16
		17
		18
		19
		20
		21
		22
Voyage	3. (1) Subject to the provisions of this Charter the vessel shall perform her service with utmost despatch and shall proceed to such berths as Charterers may specify, in any port or ports within <a href="#">Part I clause (D)</a> nominated by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there, always safely afloat, load the cargo specified in <a href="#">Part I clause (F)</a> of this Charter, but not in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force and, being so loaded, proceed as ordered on signing bills of lading to such berths as Charterers may specify, in any port or ports within <a href="#">Part I clause (E)</a> nominated by Charterers, or so near thereto as she may safely get and there, always safely afloat, discharge the cargo.	23
	Charterers shall nominate loading and discharging ports, and shall specify loading and discharging berths and, where loading or discharging is interrupted, shall provide fresh orders in relation thereto.	24
	In addition Charterers shall have the option at any time of ordering the vessel to safe areas at sea for wireless orders. Any delay or deviation arising as a result of the exercise of such option shall be compensated by Charterers in accordance with the terms of <a href="#">Part II clause 26 (1)</a> .	25
	(2) Owners shall be responsible for and indemnify Charterers for any time, costs, delays or loss including but not limited to use of laytime, demurrage, deviation expenses, replacement tonnage, lightening costs and associated fees and expenses due to any failure whatsoever to comply fully with Charterers’ voyage instructions and clauses in this Charter which specify requirements concerning Voyage Instructions and/or Owners’/masters’ duties including, without limitation to the generality of the foregoing, loading more cargo than permitted under the International Load Line Convention, for the time being in force, or for not leaving sufficient space for expansion of cargo or loading more or less cargo than Charterers specified or for not loading/discharging in accordance with Charterers’ instructions regarding the cargo quantity or draft requirements.	26
	This clause 3(2) shall have effect notwithstanding the provision of <a href="#">Part II clause 32 (a)</a> of this Charter or Owners’ defences under the Hague-Visby Rules.	27
	(3) Owners shall always employ pilots for berthing and unberthing of vessels at all ports and/or berths under this Charter unless prior exemption is given by correct and authorised personnel. Owners to confirm in writing if they have been exempt from using a pilot and provide Charterers with the details, including but not limited to, the authorising organisation with person’s name.	28
	(4) Without prejudice to the provisions of sub-clause (2) of this clause, and unless a specific prior agreement	29
		30
		31
		32

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	exists, if a conflict arises between terminal orders and Charterers' voyage instructions, the master shall stop cargo operations, and/or other operations under dispute, and contact Charterers immediately. Terminal orders shall never supersede Charterers' voyage instructions and any conflict shall be resolved prior to resumption of cargo, or other, operations in dispute. Where such a conflict arises the vessel shall not sail from the port or resume cargo operations, and/or other operations under dispute, until Charterers have directed the vessel to do so.	60 61 62 63 64
	Time spent resolving the vessel/terminal conflict will count as laytime or demurrage except that failure of Owners/master to comply with the procedure set forth above shall result in the deduction from laytime or demurrage time of the time used in resolving the vessel/terminal instruction conflict	65 66 67
	(5) In this Charter, "berth" means any berth, wharf, dock, anchorage, submarine line, a position alongside any vessel or lighter or any other loading or discharging point whatsoever to which Charterers are entitled to order the vessel hereunder, and "port" means any port or location at sea to which the vessel may proceed in accordance with the terms of this Charter.	68 69 70 71
Safe berth	4. Charterers shall exercise due diligence to order the vessel only to ports and berths which are safe for the vessel and to ensure that transhipment operations conform to standards not less than those set out in the latest edition of ICS/OCIMF Ship-to-Ship Transfer Guide (Petroleum). Notwithstanding anything contained in this Charter, Charterers do not warrant the safety of any port, berth or transhipment operation and Charterers shall not be liable for loss or damage arising from any unsafety if they can prove that due diligence was exercised in the giving of the order or if such loss or damage was caused by an act of war or civil commotion within the trading areas defined in <a href="#">Part I clauses (D/E)</a> .	72 73 74 75 76 77 78
Freight	5. (1) Freight shall be earned concurrently with delivery of cargo at the nominated discharging port or ports and shall be paid by Charterers to Owners without any deductions, except as may be required in the Singapore Income Tax Act and/or under <a href="#">Part II clause 48</a> and/or under <a href="#">clause 26</a> and/or under <a href="#">Part III clause 4(a)</a> , in United States Dollars at the rate(s) specified in <a href="#">Part I clause (G)</a> on the gross bill of lading quantity as furnished by the shipper (subject to <a href="#">Part II clauses 8</a> and <a href="#">40</a> ), upon receipt by Charterers of notice of completion of final discharge of cargo, provided that no freight shall be payable on any quantity in excess of the maximum quantity consistent with the International Load Line Convention for the time being in force. If the vessel is ordered to proceed on a voyage for which a fixed differential is provided in <a href="#">Worldscale</a> , such fixed differential shall be payable without applying the percentage referred to in <a href="#">Part I clause (G)</a> . If cargo is carried between ports and/or by an agreed route for which no freight rate is expressly quoted in <a href="#">Worldscale</a> , then the parties shall, in the absence of agreement as to the appropriate freight rate, apply to <a href="#">Worldscale Association (London) Ltd.</a> , or <a href="#">Worldscale Association (NYC) Inc.</a> , for the determination of an appropriate <a href="#">Worldscale</a> freight rate. If Owners or master unilaterally elect to proceed by a route that is different to that specified in <a href="#">Worldscale</a> , or different to a route agreed between Owners and Charterers, freight shall always be paid in accordance with the <a href="#">Worldscale</a> rate as published or in accordance with any special rate applicable for the agreed route. Save in respect of the time when freight is earned, the location of any transhipment at sea pursuant to <a href="#">Part II clause 26(2)</a> shall not be an additional nominated port, unless otherwise agreed, for the purposes of this Charter (including this clause 5) and the freight rate for the voyage shall be the same as if such transhipment had not taken place. (2) If the freight in <a href="#">Part I clause (G)</a> is a lumpsum amount and such lumpsum freight is connected with a specific number of load and discharge ports given in <a href="#">Part I clause (L)</a> and Owners agree that Charterers may order the vessel to additional load and/or discharge ports not covered by the agreed lumpsum freight, the following shall apply: (a) the first load port and the final discharge port shall be deemed to be the port(s) that form the voyage and on which the lumpsum freight included in <a href="#">Part I clause (G)</a> refers to; (b) freight for such additional ports shall be calculated on basis of deviation. Deviation shall be calculated on the difference in distance between the specified voyage (for which freight is agreed) and the voyage actually performed. BP Shipping Marine Distance Tables (2004), produced by AtoBriac shall be used in both cases. Deviation time/bunker consumption shall be calculated using the charter speed and bunker consumption as per the speed and consumptions given in <a href="#">Part I clause(L)</a> of this Charter. Deviation time and time spent in port shall be charged at the demurrage rate in <a href="#">Part I clause (J)</a> of this Charter except that time used in port which would otherwise qualify for half rate laytime and/or demurrage under <a href="#">Part II clause (15) (2)</a> of this Charter will be charged at half rate. Additional bunkers consumed shall be paid at replacement cost, and actual port costs shall be paid as incurred. Such deviation costs shall be paid against Owners' fully documented claim.	79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115
Claims, dues and other	6. (1) Dues and other charges upon the vessel, including those assessed by reference to the quantity of cargo loaded or discharged, and any taxes on freight whatsoever shall be paid by Owners, and dues and other charges	116 117

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

charges	upon the cargo shall be paid by Charterers. However, notwithstanding the foregoing, where under a provision of Worldscale a due or charge is expressly for the account of Owners or Charterers then such due or charge shall be payable in accordance with such provision.	118 119 120
	(2) Any costs including those itemised under applicable "Worldscale" as being for Charterers' account shall, unless otherwise instructed by Charterers, be paid by Owners and reimbursed by Charterers against Owners' fully documented claim.	121 122 123
	(3) Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of any charges/claims (other than demurrage and Worldscale charges/dues and indemnity claims) including but not limited to additional bunkers, detention, deviation, shifting, heating, deadfreight, speed up, slow down, drifting, port costs, additional freight, insurance, Owner may send to Charterers under this Charter unless any such charges/claims have been received by Charterer in writing, fully and correctly documented, within ninety (90) days from completion of discharge of the cargo concerned under this Charter. <a href="#">Part II clause 15 (3)</a> of this Charter covers the notification and fully documented claim procedure for demurrage.	124 125 126 127 128 129 130
	(4) If, after disconnection of hoses, the vessel remains at berth for vessel's purposes, Owners shall be responsible for all direct and indirect costs whether advised to Owners in advance or not, and including charges by Terminal/Suppliers/Receivers.	131 132 133
Loading and discharging cargo	7. The cargo shall be loaded into the vessel at the expense of Charterers and, up to the vessel's permanent hose connections, at Charterers' risk. The cargo shall be discharged from the vessel at the expense of Owners and, up to the vessel's permanent hose connections, at Owners' risk. Owners shall, unless otherwise notified by Charterers or their agents, supply at Owners' expense all hands, equipment and facilities required on board for mooring and unmooring and connecting and disconnecting hoses for loading and discharging.	134 135 136 137 138
Deadfreight	8. Charterers need not supply a full cargo, but if they do not freight shall nevertheless be paid as if the vessel had been loaded with a full cargo. The term "full cargo" as used throughout this Charter means a cargo which, together with any collected washings (as defined in <a href="#">Part II clause 40</a> ) retained on board pursuant to the requirements of MARPOL 73/78, fills the vessel to either her applicable deadweight or her capacity stated in <a href="#">Part I clause (A) (I) (iii)</a> , whichever is less, while leaving sufficient space in the tanks for the expansion of cargo. If under <a href="#">Part I clause (F)</a> vessel is chartered for a minimum quantity and the vessel is unable to load such quantity due to having reached her capacity as stated in <a href="#">Part I clause (A) (I) (iii)</a> , always leaving sufficient space for expansion of cargo, then without prejudice to any claims which Charterers may have against Owners, no deadfreight between the quantity loaded and the quantity shown in <a href="#">Part I clause (F)</a> shall be due.	139 140 141 142 143 144 145 146 147 148
Shifting	9. Charterers shall have the right to require the vessel to shift at ports of loading and/or discharging from a loading or discharging berth within port limits and/or to a waiting place inside or outside port limits and back to the same or to another such berth/place once or more often on payment of all additional expenses incurred. For the purposes of freight payment and shifting the places grouped in Port and Terminal Combinations in Worldscale are to be considered as berths within a single port. If at any time before cargo operations are completed it becomes dangerous for the vessel to remain at the specified berth as a result of wind or water conditions, Charterers shall pay all additional expenses of shifting from any such berth and back to that or any other specified berth within port limits (except to the extent that any fault of the vessel contributed to such danger). Subject to <a href="#">Part II clause 14(a)</a> and <a href="#">(c)</a> time spent shifting shall count against laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage.	149 150 151 152 153 154 155 156 157 158
Charterers' failure to give orders	10. If the vessel is delayed due to Charterers' breach of <a href="#">Part II clause 3</a> Charterers shall, subject to the terms hereof, compensate Owners in accordance with <a href="#">Part II clause 15(1)</a> and <a href="#">(2)</a> as if such delay were time exceeding the laytime. Such compensation shall be Owners' sole remedy in respect of such delay. The period of such delay shall be calculated: (i) from 6 hours after Owners notify Charterers that the vessel is delayed awaiting nomination of loading or discharging port until such nomination has been received by Owners, or (ii) from 6 hours after the vessel gives notice of readiness at the loading or discharging port until commencement of loading or discharging, as the case may be, subject always to the same exceptions as those set out in <a href="#">Part II clause 14</a> . Any period of delay in respect of which Charterers pay compensation pursuant to this clause 10 shall be excluded from any calculation of time for laytime or demurrage made under any other clause of this Charter. Periods of delay hereunder shall be cumulative for each port, and Owners may demand compensation after the vessel has been delayed for a total of 20 running days, and thereafter after each succeeding 5 running days of delay and at the end of any delay. Each such demand shall show the period in respect of which compensation is claimed and the amount due. Charterers shall pay the full amount due within 14 days after receipt of Owners' demand. Should Charterers fail to make any such payments Owners shall have the right to terminate this Charter	159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	by giving written notice to Charterers or their agents, without prejudice to any claims which Charterers or Owners may have against each other under this Charter or otherwise.	175 176
Laydays/ Termination	11. Should the vessel not be ready to load by noon local time on the termination date set out in <a href="#">Part I clause (C)</a> Charterers shall have the option of terminating this Charter unless the vessel has been delayed due to Charterers' change of orders pursuant to <a href="#">Part II clause 26</a> , in which case the laydays shall be extended by the period of such delay. As soon as Owners become aware that the vessel will not be ready to load by noon on the termination date, Owners will give notice to Charterers declaring a new readiness date and ask Charterers to elect whether or not to terminate this Charter. Within 4 days after such notice, Charterers shall either: (i) declare this Charter terminated or (ii) confirm a revised set of laydays which shall be amended such that the new readiness date stated shall be the commencement date and the second day thereafter shall be the termination date or, (iii) agree a new set of laydays or an extension to the laydays mutually acceptable to Owners and Charterers The provisions of this clause and the exercise or non-exercise by Charterers of their option to terminate shall not prejudice any claims which Charterers or Owners may have against each other.	177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190
Laytime	12. (1) The laytime for loading, discharging and all other Charterers' purposes whatsoever shall be the number of running hours specified in <a href="#">Part I clause (I)</a> . Charterers shall have the right to load and discharge at all times, including night, provided that they shall pay for all extra expenses incurred ashore. (2) If vessel is able to, and Charterers so instruct, the vessel shall load earlier than the commencement of laydays and Charterers shall have the benefit of such time saved by way of offset from any demurrage incurred. Such benefit shall be the time between commencement of loading until the commencement of the original laydays.	191 192 193 194 195 196
Notice of readiness/ Running time	13. (1) Subject to the provisions of <a href="#">Part II clauses 13(3) and 14</a> (a) Time at each loading or discharging port shall commence to run 6 hours after the vessel is in all respects ready to load or discharge and written notice thereof has been tendered by the master or Owners' agents to Charterers or their agents and the vessel is securely moored at the specified loading or discharging berth. However, if the vessel does not proceed immediately to such berth time shall commence to run 6 hours after (i) the vessel is lying in the area where she was ordered to wait or, in the absence of any such specific order, in a usual waiting area and (ii) written notice of readiness has been tendered and (iii) the specified berth is accessible. A loading or discharging berth shall be deemed inaccessible only for so long as the vessel is or would be prevented from proceeding to it by bad weather, tidal conditions, ice, awaiting daylight, pilot or tugs, or port traffic control requirements (except those requirements resulting from the unavailability of such berth or of the cargo). If Charterers fail to specify a berth at any port, the first berth at which the vessel loads or discharges the cargo or any part thereof shall be deemed to be the specified berth at such port for the purposes of this clause. Notice shall not be tendered before commencement of laydays and notice tendered by radio shall qualify as written notice provided it is confirmed in writing as soon as reasonably possible. Time shall never commence before six hours after commencement of laydays unless loading commences prior to this time as provided in clause 13 (3). If Owners fail; (i) to obtain Customs clearance; and/or (ii) to obtain free pratique unless this is not customary prior to berthing; and/or (iii) to have on board all papers/certificates required to perform this Charter, either within the 6 hours after notice of readiness originally tendered or when time would otherwise normally commence under this Charter, then the original notice of readiness shall not be valid. A new notice of readiness may only be tendered when Customs clearance and/or free pratique has been granted and/or all papers/certificates required are in order in accordance with relevant authorities' requirements. Laytime or demurrage, if on demurrage, would then commence in accordance with the terms of this Charter. All time, costs and expenses as a result of delays due to any of the foregoing shall be for Owners' account. (b) Time shall: (i) continue to run until the cargo hoses have been disconnected. (ii) recommence two hours after disconnection of hoses if the vessel is delayed for Charterers' purposes and shall continue until the termination of such delay provided that if the vessel waits at any place other than the berth, any time or part of the time on passage to such other place that	197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

	occurs after two hours from disconnection of hoses shall not count.	233
	(2) If the vessel loads or discharges cargo by transhipment at sea time shall commence in accordance with Part II clause 13 (I) (a), and run until transhipment has been completed and the vessels have separated, always subject to <a href="#">Part II clause 14</a> .	234 235 236
	(3) Notwithstanding anything else in this clause 13, if Charterers start loading or discharging the vessel before time would otherwise start to run under this Charter, time shall run from commencement of such loading or discharging.	237 238 239
	(4) For the purposes of this clause 13 and of <a href="#">Part II clause 14</a> and <a href="#">Part II clause 15</a> "time" shall mean laytime or time counting for demurrage, as the case may be.	240 241
Suspension of time	14. Time shall not count when:	242
	(a) spent on inward passage from the vessel's waiting area to the loading or discharging berth specified by Charterers, even if lightening occurred at such waiting area; or	243 244
	(b) spent in carrying out vessel operations, including but not limited to bunkering, discharging, slops and tank washings, and handling ballast, except to the extent that cargo operations are carried on concurrently and are not delayed thereby; or	245 246 247
	(c) lost as a result of:	248
	(i) breach of this Charter by Owners; or	249
	(ii) any cause attributable to the vessel, (including but not limited to the warranties in Part I (A) of this Charter) including breakdown or inefficiency of the vessel; or	250 251
	(iii) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour of master, officers or crew of the vessel or tug boats or pilot.	252 253
Demurrage	15. (1) Charterers shall pay demurrage at the rate specified in <a href="#">Part I clause (J)</a> .	254
	If the demurrage rate specified in <a href="#">Part I clause (J)</a> is expressed as a percentage of <i>Worldscale</i> such percentage shall be applied to the demurrage rate applicable to vessels of a similar size to the vessel as provided in <i>Worldscale</i> or, for the purpose of <a href="#">clause 10</a> and/or if this Charter is terminated prior to the commencement of loading, in <i>Worldscale</i> current at the termination date specified in <a href="#">Part I clause (C)</a> .	255 256 257 258
	Demurrage shall be paid per running day or pro rata for part thereof for all time which, under the provisions of this Charter, counts against laytime or for demurrage and which exceeds the laytime specified in <a href="#">Part I clause (I)</a> . Charterers' liability for exceeding the laytime shall be absolute and shall not in any case be subject to the provisions of <a href="#">Part II clause 32</a> .	259 260 261 262
	(2) If, however, all or part of such demurrage arises out of or results from fire or explosion or strike or failure/breakdown of plant and/or machinery at ports of loading and/or discharging in or about the plant of Charterers, shippers or consignees of the cargo (not being a fire or explosion caused by the negligence or wilful act or omission of Charterers, shippers or consignees of the cargo or their respective servants or agents), act of God, act of war, riot, civil commotion, or arrest or restraint of princes, rulers or peoples, the laytime used and/or the rate of demurrage shall be reduced by half for such laytime used and/or for such demurrage or such parts thereof.	263 264 265 266 267 268
	(3) Owners shall notify Charterers within 60 days after completion of discharge if demurrage has been incurred and any demurrage claim shall be fully and correctly documented, and received by Charterers, within 90 days after completion of discharge. If Owners fail to give notice of or to submit any such claim with documentation, as required herein, within the limits aforesaid, Charterers' liability for such demurrage shall be extinguished.	269 270 271 272 273
	(4) If any part cargo for other charterers, shippers or consignees (as the case may be) is loaded or discharged at the same berth, then any time used by the vessel waiting at or for such berth and in loading or discharging which would otherwise count as laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage, shall be pro-rated in the proportion that Charterers' cargo bears to the total cargo to be loaded or discharged at such berth. If however, the running of laytime or demurrage, if on demurrage, is solely attributable to other parties' cargo operations then such time shall not count in calculating laytime or demurrage, if on demurrage, against Charterers under this Charter.	274 275 276 277 278 279
Vessel inspection	16. Charterers shall have the right, but no duty, to have a representative attend on board the vessel at any loading and/or discharging ports and the master and Owners shall co-operate to facilitate his inspection of the vessel and observation of cargo operations. However, such right, and the exercise or non-exercise thereof, shall in no way reduce the master's or Owners' authority over, or responsibility to Charterers and third parties for, the vessel and every aspect of her operation, nor increase Charterers' responsibilities to Owners or third parties for the same.	280 281 282 283 284 285
Cargo inspection	17. This clause 17 is without prejudice to <a href="#">Part II clause 2</a> hereof. Charterers shall have the right to require inspection of the vessel's tanks at loading and/or discharging ports to ascertain the quantity and quality of the cargo, water and residues on board. Depressurisation of the tanks to permit inspection and/or ullaging shall be carried out in accordance with the recommendations in the latest edition of the ISGOTT guidelines. Charterers shall also have	286 287 288 289

Printed by BIMCO's idea

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	the right to inspect and take samples from the bunker tanks and other non-cargo spaces. Any delay to the vessel caused by such inspection and measurement or associated depressurising/repressurising of tanks shall count against laytime, or if the vessel is on demurrage, for demurrage.	290 291 292
Cargo measurement	18. The master shall ascertain the contents of all tanks before and after loading and before and after discharging, and shall prepare tank-by-tank ullage reports of the cargo, water and residues on board which shall be promptly made available to Charterers or their representative if requested. Each such ullage report shall show actual ullage/dips, and densities at observed and standard temperature (15° Celsius). All quantities shall be expressed in cubic metres at both observed and standard temperature.	293 294 295 296 297
Inert gas	19. The vessel's inert gas system (if any) shall comply with Regulation 62, Chapter II-2 of the 1974 Safety of Life at Sea Convention as modified by the Protocol of 1978, and any subsequent amendments, and Owners warrant that such system shall be operated (subject to the provisions of Part II clause 2), during loading throughout the voyage and during discharge, and in accordance with the guidance given in the IMO publication "Inert Gas System (1983)". Should the inert gas system fail, Section 8 (Emergency Procedures) of the said IMO publication shall be strictly adhered to and time lost as a consequence of such failure shall not count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	298 299 300 301 302 303 304
Crude oil washing	20. If the vessel is equipped for crude oil washing Charterers shall have the right to require the vessel to crude oil wash, concurrently with discharge, those tanks in which Charterers' cargo is carried. If crude oil washing is required by Charterers any additional discharge time thereby incurred, always subject to the next succeeding sentences, shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage. The number of hours specified in Part I clause (A) (I) (vii) shall be increased by 0.6 hours per cargo tank washed, always subject to a maximum increase of 8 hours. If vessel fails to maintain 100 PSI throughout the discharge then any time over 24 hours, plus the additional discharge performance allowance under this clause, shall not count as laytime or demurrage, if on demurrage. This clause 20 does not reduce Owners' liability for the vessel to perform her service with utmost despatch as set out in Part II, clause 3(1). The master shall provide Charterers with a crude oil washing log identifying each tank washed, and stating whether such tank has been washed to the MARPOL minimum standard or has been the subject of additional crude oil washing and whether requested by Charterers or otherwise.	305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315
Overage insurance	21. Any additional insurance on the cargo required because of the age of the vessel shall be for Owners' account.	316 317
Ice	22. The vessel shall not be required to force ice or to follow icebreakers. If the master finds that a nominated port is inaccessible due to ice, the master shall immediately notify Charterers requesting revised orders and shall remain outside the ice-bound area; and if after arrival at a nominated port there is danger of the vessel being frozen in, the vessel shall proceed to the nearest safe and ice free position and at the same time request Charterers to give revised orders. In either case if the affected port is: (i) the first or only loading port and no cargo has been loaded, Charterers shall either nominate another port, or give notice cancelling this Charter in which case they shall pay at the demurrage rate in Part I clause (J) for the time from the master's notification aforesaid or from notice of readiness on arrival, as the case may be, until the time such cancellation notice is given; (ii) a loading port and part of the cargo has been loaded, Charterers shall either nominate another port, or order the vessel to proceed on the voyage without completing loading in which case Charterers shall pay for any deadfreight arising therefrom; (iii) a discharging port, Charterers shall either nominate another port or order the vessel to proceed to or return to and discharge at the nominated port. If the vessel is ordered to proceed to or return to a nominated port, Charterers shall bear the risk of the vessel being damaged whilst proceeding to or returning to or at such port, and the whole period from the time when the master's request for revised orders is received by Charterers until the vessel can safely depart after completion of discharge shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage. If, as a consequence of Charterers revising orders pursuant to this clause, the nominated port(s) or the number or rotation of ports is changed, freight shall nevertheless be paid for the voyage which the vessel would otherwise have performed had the orders not been so revised, such freight to be increased or reduced by the amount by which, as a result of such revision of orders, (a) the time used including any time awaiting revised orders (which shall be valued at the demurrage rate in Part I clause (J)), and (b) the bunkers consumed, at replacement cost and (c) the port charges for the voyage actually performed are greater or less than those that would have been incurred on the	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345

Printed by BIMCO's Idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's Idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

	voyage which, but for the revised orders under this clause, the vessel would have performed.	346
Quarantine	23. Time lost due to quarantine shall not count against laytime or for demurrage unless such quarantine was in force at the time when the affected port was nominated by Charterers.	347 348
Agency	24. The vessel's agents shall be nominated by Charterers at nominated ports of loading and discharging. Such agents, although nominated by Charterers, shall be employed and paid by Owners.	349 350
Charterers' obligation at shallow draft port/ Lightening in port	25.(1) If the vessel, with the quantity of cargo then on board, is unable due to inadequate depth of water in the port safely to reach any specified discharging berth and discharge the cargo there always safely afloat, Charterers shall specify a location within port limits where the vessel can discharge sufficient cargo into vessels or lighters to enable the vessel safely to reach and discharge cargo at such discharging berth, and the vessel shall lighten at such location. (2) If the vessel is lightened pursuant to clause 25(1) then, for the purposes of the calculation of laytime and demurrage, the lightening place shall be treated as the first discharging berth within the port where such lightening occurs.	351 352 353 354 355 356 357 358
Charterers' orders/ Change of orders/ Part cargo transhipment	26. (1) If, after loading and/or discharging ports have been nominated, Charterers wish to vary such nominations or their rotation, Charterers may give revised orders subject to <a href="#">Part I clause (D)</a> and/or <a href="#">(E)</a> , as the case may be. Charterers shall reimburse Owners at the demurrage rate provided in <a href="#">Part I clause (J)</a> for any deviation or delay which may result therefrom and shall pay at replacement cost for any extra bunkers consumed. Charterers shall not be liable for any other loss or expense which is caused by such variation. (2) Subject to Part II clause 33(6), Charterers may order the vessel to load and/or discharge any part of the cargo by transhipment at sea in the vicinity of any nominated port or en route between two nominated ports, in which case unless Charterers elect, (which they may do at any time) to treat the place of such transhipment as a load or discharge port (subject to the number of ports and ranges in <a href="#">Part I clauses (D)</a> and <a href="#">(E)</a> of this Charter), Charterers shall reimburse Owners at the demurrage rate specified in <a href="#">Part I clause (J)</a> for any additional steaming time and/or delay which may be incurred as a consequence of proceeding to and from the location at sea of such transhipment and, in addition, Charterers shall pay at replacement cost for any extra bunkers consumed. (3) Owners warrant that the vessel, master, officers and crew are, and shall remain during this Charter, capable of safely carrying out all the procedures in the current edition of the ICS/ OCIMF Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum). Owners further warrant that when instructed to perform a ship to ship transfer the master, officers and crew shall, at all times, comply with such procedures. Charterers shall provide, and pay for, the necessary equipment and, if necessary, mooring master, for such ship to ship operation.	359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375
Heating of cargo	27. If Charterers require cargo heating the vessel shall, on passage to and whilst at discharging port(s), maintain the cargo at the loaded temperature or at the temperature stated in <a href="#">Part I clause (A) (i) (iv)</a> , whichever is the lower. Charterers may request that the temperature of the cargo be raised above or lowered below that at which it was loaded, in which event Owners shall use their best endeavours to comply with such request and Charterers shall pay at replacement cost for any additional bunkers consumed and any consequential delay to the vessel shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	376 377 378 379 380 381
ETA	28. (1) Owners shall give Charterers a time and date of expected arrival at the first load port or if the loading range is in the Arabian Gulf, the time of her expected arrival off Quoin Island (hereinafter called "load port" in this clause) at the date of this Charter. Owners shall further advise Charterers at any time between the Charter date and arrival at load port of any variation of 6 hours or more in vessel's expected arrival time/date at the load port. (2) Owners undertake that, unless Charterers require otherwise, the master shall: (a) advise Charterers immediately on leaving the final port of call on the previous voyage of the time and date of the vessel's expected arrival at the first loading port and shall further advise Charterers 72, 48, 36, and 24 hours before the expected arrival time/date. (b) advise Charterers immediately after departure from the final loading port, of the vessel's expected time of arrival at the first discharging port or the area at sea to which the vessel has been instructed to proceed for wireless orders, and confirm or amend such advice not later than 72, 48, 36 and 24 hours before the vessel is due at such port or area; (c) advise Charterers immediately of any variation of more than six hours from expected times of arrival at loading or discharging ports, Quoin Island or such area at sea to Charterers; (d) address all messages as specified in <a href="#">Part I clause (K)</a> . Owners shall be responsible for any consequences or additional expenses arising as a result of non-compliance with this clause. (3) If at any time prior to the tender of notice of readiness at the first load port, the vessel ceases to comply with the description set out in <a href="#">Part I clause (A)</a> and in any questionnaire(s), the Owners shall immediately notify	382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401

Printed by BIMCO's idea

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	Charterers of the same, providing full particulars, and explaining what steps Owners are taking to ensure that the vessel will so comply. Any silence or failure on the part of Charterers to respond to or any inaction taken in respect of any such notice shall not amount to a waiver of any rights or remedies which Charterers may have in respect of the matters notified by Owners.	402 403 404 405
Packed cargo	29. Charterers have the option of shipping products and/or general cargo in available dry cargo space, the quantity being subject to the master's discretion. Freight shall be payable at the bulk rate in accordance with <a href="#">Part II clause 5</a> and Charterers shall pay in addition all expenses incurred solely as a result of the packed cargo being carried. Delay occasioned to the vessel by the exercise of such option shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	406 407 408 409 410
Subletting/ Assignment	30. Charterers shall have the option of sub-chartering the vessel and/or of assigning this Charter to any person or persons, but Charterers shall always remain responsible for the due fulfilment of all the terms and conditions of this Charter. Additionally Charterers may novate this charter to any company of the Royal Dutch/Shell Group of Companies.	411 412 413 414
Liberty	31. The vessel shall be at liberty to tow or be towed, to assist vessels in all positions of distress and to deviate for the purpose of saving life or property. On the laden voyage the vessel shall not take on bunkers or deviate or stop, except as allowed in this clause 31, without prior permission of Charterers, Cargo Insurers, and Owners' P&I Club.	415 416 417 418
Exceptions	32. (1) The vessel, her master and Owners shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure arising or resulting from any act, neglect or default of the master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation or management of the vessel; fire, unless caused by the actual fault or privity of Owners; collision or stranding, dangers and accidents of the sea; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, equipment or machinery; provided, however, that <a href="#">Part I clause (A)</a> and <a href="#">Part II clauses 1</a> and <a href="#">2</a> hereof shall be unaffected by the foregoing. Further, neither the vessel, her master or Owners, nor Charterers shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be liable for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God, act of war, act of public enemies, seizure under legal process, quarantine restrictions, strikes, lock-outs, restraints of labour, riots, civil commotions or arrest or restraint of princes, rulers or people. (2) Nothing in this Charter shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of Owners or of any other relevant persons to limit their liability under any available legislation or law. (3) Clause 32(1) shall not apply to or affect any liability of Owners or the vessel or any other relevant person in respect of (a) loss or damage caused to any berth, jetty, dock, dolphin, buoy, mooring line, pipe or crane or other works or equipment whatsoever at or near any port to which the vessels may proceed under this Charter, whether or not such works or equipment belong to Charterers, or (b) any claim (whether brought by Charterers or any other person) arising out of any loss of or damage to or in connection with the cargo. Any such claim shall be subject to the Hague-Visby Rules or the Hague Rules, or the Hamburg Rules as the case may be, which ought pursuant to <a href="#">Part II clause 37</a> hereof to have been incorporated in the relevant bill of lading (whether or not such Rules were so incorporated) or, if no such bill of lading is issued, to the Hague-Visby rules unless the Hamburg Rules compulsory apply in which case to the Hamburg Rules.	419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443
Bills of lading	33. (1) Subject to the provisions of this clause Charterers may require the master to sign lawful bills of lading for any cargo in such form as Charterers direct. (2) The signing of bills of lading shall be without prejudice to this Charter and Charterers hereby indemnify Owners against all liabilities that may arise from signing bills of lading to the extent that the same impose liabilities upon Owners in excess of or beyond those imposed by this Charter. (3) All bills of lading presented to the master for signature, in addition to complying with the requirements of <a href="#">Part II clauses 35, 36</a> and <a href="#">37</a> , shall include or effectively incorporate clauses substantially similar to the terms of <a href="#">Part II clauses 22, 33(7)</a> and <a href="#">34</a> . (4) All bills of lading presented for signature hereunder shall show a named port of discharge. If when bills of lading are presented for signature discharging port(s) have been nominated hereunder, the discharging port(s) shown on such bills of lading shall be in conformity with the nominated port(s). If at the time of such presentation no such nomination has been made hereunder, the discharging port(s) shown on such bills of lading must be within <a href="#">Part I clause (E)</a> and shall be deemed to have been nominated hereunder by virtue of such presentation.	444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

Printed by BIMCO's idea

(5) Article III Rules 3 and 5 of the Hague-Visby Rules shall apply to the particulars included in the bills of lading as if Charterers were the shippers, and the guarantee and indemnity therein contained shall apply to the description of the cargo furnished by or on behalf of Charterers.	458 459 460
(6) Notwithstanding any other provisions of this Charter, Owners shall be obliged to comply with any orders from Charterers to discharge all or part of the cargo provided that they have received from Charterers written confirmation of such orders.	461 462 463
If Charterers by telex, facsimile or other form of written communication that specifically refers to this clause request Owners to discharge a quantity of cargo either:	464 465
(a) without bills of lading and/or	466
(b) at a discharge place other than that named in a bill of lading and/or	467
(c) that is different from the bill of lading quantity	468
then Owners shall discharge such cargo in accordance with Charterers' instructions in consideration of receiving the following indemnity which shall be deemed to be given by Charterers on each and every such occasion and which is limited in value to 200 per cent of the C.I.F. value of the cargo on board:	469 470 471
(i) Charterers shall indemnify Owners, and Owners' servants and agents in respect of any liability loss or damage of whatsoever nature (including legal costs as between attorney or solicitor and client and associated expenses) which Owners may sustain by reason of delivering such cargo in accordance with Charterers' request.	472 473 474
(ii) If any proceeding is commenced against Owners or any of Owners' servants or agents in connection with the vessel having delivered cargo in accordance with such request, Charterers shall provide Owners or any of Owners' servants or agents from time to time on demand with sufficient funds to defend the said proceedings.	475 476 477
(iii) If the vessel or any other vessel or property belonging to Owners should be arrested or detained, or if the arrest or detention thereof should be threatened, by reason of discharge in accordance with Charterers' instruction as aforesaid, Charterers shall provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such vessel or property and Charterers shall indemnify Owners in respect of any loss, damage or expenses caused by such arrest or detention whether or not the same may be justified.	478 479 480 481 482
(iv) Charterers shall, if called upon to do so at any time while such cargo is in Charterers' possession, custody or control, redeliver the same to Owners.	483 484
(v) As soon as all original bills of lading for the above cargo which name as discharge port the place where delivery actually occurred shall have arrived and/or come into Charterers' possession, Charterers shall produce and deliver the same to Owners, whereupon Charterers' liability hereunder shall cease.	485 486 487
Provided however, if Charterers have not received all such original bills of lading by 24.00 hours on the day 36 calendar months after the date of discharge, then this indemnity shall terminate at that time unless before that time Charterers have received from Owners written notice that:	488 489 490
(a) some person is making a claim in connection with Owners delivering cargo pursuant to Charterers' request or	491
(b) legal proceedings have been commenced against Owners and/or carriers and/Charterers and/or any of their respective servants or agents and/or the vessel for the same reason.	492 493
When Charterers have received such a notice, then this indemnity shall continue in force until such claim or legal proceedings are settled. Termination of this indemnity shall not prejudice any legal rights a party may have outside this indemnity.	494 495 496
(vi) Owners shall promptly notify Charterers if any person (other than a person to whom Charterers ordered cargo to be delivered) claims to be entitled to such cargo and/or if the vessel or any other property belonging to Owners is arrested by reason of any such discharge of cargo.	497 498 499
(vii) This indemnity shall be governed and construed in accordance with the English law and each and any dispute arising out of or in connection with this indemnity shall be subject to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.	500 501 502
(7) The master shall not be required or bound to sign bills of lading for any blockaded port or for any port which the master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach.	503 504
(8) Charterers hereby warrant that on each and every occasion that they issue orders under Part II clauses 22, 26, 34 or 38 they will have the authority of the holders of the bills of lading to give such orders, and that such bills of lading will not be transferred to any person who does not concur therein.	505 506 507
(9) Owners hereby agree that original bill(s) of lading, if available, will be allowed to be placed on board.	508
If original bill(s) of lading are placed on board, Owners agree that vessel will discharge cargo against such bill(s) of lading carried on board, on receipt of receivers' proof of identity.	509 510
War risks	
34.(1) If	511
(a) any loading or discharging port to which the vessel may properly be ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter be blockaded, or	512 513
(b) owing to any war, hostilities, warlike operation, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (i) entry to any such loading or discharging port or the loading or discharging of cargo at any such port be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (ii) it be considered	514 515 516

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

Printed by BIMCO's idea

by the master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible or prohibited for the vessel to reach any such loading or discharging port,	517
Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other loading or discharging port within the ranges specified in Part I clause (D) or (E) respectively (provided such other port is not blockaded and that entry thereto or loading or discharging of cargo thereat or reaching the same is not in the master's or Owners' opinion dangerous or impossible or prohibited).	518
(2) If no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from Owners a request for the nomination of a substitute port, then	519
(a) if the affected port is the first or only loading port and no cargo has been loaded, this Charter shall terminate forthwith;	520
(b) if the affected port is a loading port and part of the cargo has already been loaded, the vessel may proceed on passage and Charterers shall pay for any deadfreight so incurred;	521
(c) if the affected port is a discharging port, Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any port which they or the master may in their or his discretion decide on (whether within the range specified in Part I clause (E) or not) and such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned.	522
(3) If in accordance with clause 34(1) or (2) cargo is loaded or discharged at any such other port, freight shall be paid as for the voyage originally nominated, such freight to be increased or reduced by the amount by which, as a result of loading or discharging at such other port,	523
(a) the time on voyage including any time awaiting revised orders (which shall be valued at the demurrage rate in Part I clause (J)), and	524
(b) the bunkers consumed, at replacement cost, and	525
(c) the port charges	526
for the voyage actually performed are greater or less than those which would have been incurred on the voyage originally nominated save as aforesaid, the voyage actually performed shall be treated for the purpose of this Charter as if it were the voyage originally nominated.	527
(4) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.	528
If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations as are mentioned in clause 34 (4), the vessel does not proceed to the discharging port or ports originally nominated or to which she may have been properly ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter, the vessel may proceed to any discharging port on which the master or Owners in his or their discretion may decide and there discharge the cargo. Such discharging shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharging had been effected at the port or ports originally nominated or to which the vessel may have been properly ordered under the provisions of this Charter or bills of lading issued pursuant to this Charter. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other discharging port shall be paid by Charterers and Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.	529
(5) Owners shall pay for all additional war risk insurance premiums, both for annual periods and also for the specific performance of this Charter, on the Hull and Machinery value, as per Part I clause (A) (I) (xiii) applicable at the date of this Charter, or the date the vessel was fixed “on subjects” (whichever is the earlier), and all reasonable crew war bonus. The period of voyage additional war risks premium shall commence when the vessel enters a war risk zone as designated by the London insurance market and cease when the vessel leaves such zone. If the vessel is already in such a zone the period shall commence on tendering notice of readiness under this Charter.	530
Any increase or decrease in voyage additional war risk premium and any period in excess of the first fourteen days shall be for Charterers' account and payable against proven documentation. Any discount or rebate refunded to Owners for whatever reason shall be passed on to Charterers. Any premiums, and increase thereto, attributable to closure insurance (i.e. blocking and trapping) shall be for Owners' account.	531
Both to blame clause	532
35. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause, which shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter shall apply:	533
"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said	534

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *Idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

	cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the Carrier.	576 577
	The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact."	578 579
General average/ New Jason clause	36. General average shall be payable according to the York/Antwerp Rules 1994, as amended from time to time, and shall be adjusted in London. All disputes relating to General Average shall be resolved in London in accordance with English Law. Without prejudice to the foregoing, should the adjustment be made in accordance with the Law and practice of the United States of America, the following clause, which shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter, shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery."	580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592
Clause Paramount	37. The following clause shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter: (1) Subject to sub-clauses (2) or (3) hereof, this bill of lading shall be governed by, and have effect subject to the rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to bills of lading signed at Brussels on 25 <sup>th</sup> August 1924 (hereafter the "Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 <sup>rd</sup> February 1968 (hereafter the "Hague-Visby Rules"). Nothing contained herein shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or any increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague-Visby Rules. (2) If there is governing legislation which applies the Hague Rules compulsorily to this bill of lading, to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hague Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague Rules. (3) If there is governing legislation which applies the United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea 1978 (hereafter the "Hamburg Rules") compulsorily to this bill of lading to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hamburg Rules. (4) If any term of this bill of lading is repugnant to the Hague-Visby Rules, or Hague Rules or Hamburg Rules, if applicable, such term shall be void to that extent but no further. (5) Nothing in this bill of lading shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of any relevant party or person to limit his liability under any available legislation and/or law.	593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610
Back loading	38. Charterers may order the vessel to discharge and/or backload a part or full cargo at any nominated port within the loading / discharging ranges specified within Part I clauses (D/E) and within the rotation of the ports previously nominated, provided that any cargo loaded is of the description specified in Part I clause (F) and that the master in his reasonable discretion determines that the cargo can be loaded, segregated and discharged without risk of contamination by, or of any other cargo. Charterers shall pay in respect of loading, carrying and discharging such cargo as follows: (a) a lumpsum freight calculated at the demurrage rate specified in Part I clause (J) on any additional port time used by the vessel; and (b) any additional expenses, including bunkers consumed (at replacement cost) over above those required to load and discharge one full cargo and port costs which included additional agency costs; and (c) if the vessel is fixed on a Worldscale rate in Part I clause (G) then freight shall always be paid for the whole voyage at the rate(s) specified in Part I clause (G) on the largest cargo quantity carried on any ocean leg.	611 612 613 614 615 616 617 618 619 620
Bunkers	39. Owners shall give Charterers or any other company in the Royal Dutch/Shell Group of Companies first option to quote for the supply of bunker requirements for the performance of this Charter.	621 622
Oil pollution prevention/ Ballast management	40.(1) Owners shall ensure that the master shall: (a) comply with MARPOL 73/78 including any amendments thereof; (b) collect the drainings and any tank washings into a suitable tank or tanks and, after maximum separation of free water, discharge the bulk of such water overboard, consistent with the above regulations; and (c) thereafter notify Charterers promptly of the amounts of oil and free water so retained on board and details of any other washings retained on board from earlier voyages (together called the "collected washings"). (d) not to load on top of such 'collected washings' without specific instructions from Charterers. (e) provide Charterers with a slops certificate to be made up and signed by the master and an independent	623 624 625 626 627 628 629 630

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	surveyor/terminal representative. The certificate shall indicate:	631
	Origin and composition of slops, Volume, Free water and API measured in barrels at 60 deg F.	632
	(2) On being so notified, Charterers, in accordance with their rights under this clause (which shall include without limitation the right to determine the disposal of the collected washings), shall before the vessel's arrival at the loading berth (or if already arrived as soon as possible thereafter) give instructions as to how the collected washings shall be dealt with.	633 634 635
	Owners shall ensure that the master on the vessel's arrival at the loading berth (or if already arrived as soon as possible thereafter) shall arrange in conjunction with the cargo suppliers for the measurement of the quantity of the collected washings and shall record the same in the vessel's ullage record.	636 637 638
	(3) Charterers may require the collected washings to be discharged ashore at the loading port, in which case no freight shall be payable on them.	639 640
	(4) Alternatively Charterers may require either that the cargo be loaded on top of the collected washings and the collected washings be discharged with the cargo, or that they be kept separate from the cargo in which case Charterers shall pay for any deadfreight incurred thereby in accordance with Part II clause 8 and shall, if practicable, accept discharge of the collected washings at the discharging port or ports.	641 642 643 644
	In either case, provided that the master has reduced the free water in the collected washings to a minimum consistent with the retention on board of the oil residues in them and consistent with sub-clause 1(a) above, freight in accordance with Part II clause 5 shall be payable on the quantity of the collected washings as if such quantity were included in a bill of lading and the figure therefore furnished by the shipper provided, however, that	645 646 647 648
	(i) if there is a provision in this Charter for a lower freight rate to apply to cargo in excess of an agreed quantity, freight on the collected washings shall be paid at such lower rate (provided such agreed quantity of cargo has been loaded) and	649 650 651
	(ii) if there is provision in this Charter for a minimum cargo quantity which is less than a full cargo, then whether or not such minimum cargo quantity is furnished, freight on the collected washings shall be paid as if such minimum cargo quantity had been furnished, provided that no freight shall be payable in respect of any collected washings which are kept separate from the cargo and not discharged at the discharge port.	652 653 654 655
	(5) Whenever Charterers require the collected washings to be discharged ashore pursuant to this clause, Charterers shall provide and pay for the reception facilities, and the cost of any shifting there for shall be for Charterers' account. Any time lost discharging the collected washings and/or shifting therefore shall count against laytime or, if the vessel is on demurrage, for demurrage.	656 657 658 659
	(6) Owners warrant that the vessel will arrive at the load port with segregated/ clean ballast as defined by Annex I of MARPOL 73/78 including any amendments thereof.	660 661
	41. (1) Owners warrant that throughout the duration of this Charter the vessel will be:	662
	(i) owned or demise chartered by a member of the 'International Tanker Owners Pollution Federation	663
	(ii) Limited, and entered in the Protection and Indemnity (P&I) Club stated in Part I clause (A) I (xii) .	664
	(2) It is a condition of this Charter that Owners have in place insurance cover for oil pollution for the maximum on offer through the International Group of P&I Clubs but always a minimum of United States Dollars 1,000,000,000 (one thousand million). If requested by Charterers, Owners shall immediately furnish to Charterers full and proper evidence of the coverage.	665 666 667
	(3) Owners warrant that the vessel carries on board a certificate of insurance as required by the Civil Liability Convention for Oil Pollution damage. Owners further warrant that said certificate will be maintained effective throughout the duration of performance under this Charter. All time, costs and expense as a result of Owners' failure to comply with the foregoing shall be for Owners' account.	668 669 670 671
	(4) Owners warrant that where the vessel is a "Relevant Ship", they are a "Participating Owner" as defined, as applicable, in the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement ("STOPIA") or in the Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement ("TOPIA"), and that the vessel is entered in STOPIA or TOPIA (as applicable) and shall so remain during the currency of this Charter provided always that STOPIA or TOPIA (as applicable) is not terminated in accordance with its provisions.	672 673 674 675
Lien	42. Owners shall have an absolute lien upon the cargo and all subfreights for all amounts due under this charter and the cost of recovery thereof including any expenses whatsoever arising from the exercise of such lien.	676 677
Drugs and alcohol	43. Owners are aware of the problem of drug and alcohol abuse and warrant that they have a written policy in force, covering the vessel, which meets or exceeds the standards set out in the "Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol on board Ship" as published by OCIMF dated June 1995. Owners further warrant that this policy shall remain in force during the period of this Charter and such policy shall be adhered to throughout this Charter.	678 679 680 681 682
ITWF	44. Owners warrant that the terms of employment of the vessel's staff and crew will always remain acceptable to the International Transport Workers Federation on a worldwide basis. All time, costs and expenses incurred as a result of Owners' failure to comply with foregoing shall be for Owners' account.	683 684 685
Letters of protest/	45. It is a condition of this Charter that from the time the vessel sails to the first load port there will be no Letter(s) of Protest ("LOP"s) or deficiencies outstanding against the vessel. This refers to LOP's or deficiencies issued by Terminal	686 687

Printed by BIMCO's idea

Oil response  
pollution and  
insurance

Lien

Drugs and  
alcohol

ITWF

Letters of  
protest/

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

Deficiencies	Inspectorate or similar Port or Terminal or Governmental Authorities.	688
Documen- tation	46. Owners shall ensure that the master and agents produce documentation and provide Charterers with copies of all such documentation relevant to each port and berth call and all transhipments at sea, including but not limited to: Notice of Readiness / Statement of Facts / Shell Form 19x (if Charterers nominate agents under <a href="#">Part II clause 24</a> ) / Time sheet(s) / LOPs/ Hourly pumping logs /crude oil washing performance logs by facsimile (to the number advised in the voyage instructions). These documents to be faxed within 48 hours from sailing from each load or discharge port or transhipment area. If the vessel does not have a facsimile machine on board the master shall advise Charterers, within 48 hours from sailing from each port under this Charter, of the documents he has available and ensure copies of such documents are faxed by agents to Charterers from the relevant port of call or at latest from the next port of call. Complying with this clause does not affect the terms of Part II <a href="#">clause 15(3)</a> with regard to notification and submission of a fully documented claim for demurrage or a claim described in Part II <a href="#">clause 6(3)</a> of this Charter. Any documents to be faxed under this clause may be, alternatively, scanned and e-mailed to Charterers. If any actions or facilities of Suppliers / Receivers / Terminal/ Transhipment vessels or Charterers, as applicable, impinge on the vessel's ability to perform the warranties and / or guarantees of performance under this Charter the master must issue a LOP to such effect. If the master fails to issue such LOP then Owners shall be deemed to have waived any rights to claim. Master and agents shall ensure that all documents concerning port/berth and cargo activities at all ports/berths and transhipment at sea places are signed by both an officer of the vessel and a representative of either Suppliers / Receivers / Terminal / Transhipment vessels or Charterers, as applicable. If such a signature from Suppliers / Receivers / Terminal/ Transhipment vessels or Charterers, as applicable, is not obtainable the master or his agents should issue a LOP to such effect. All LOP's issued by master or his agents or received by master or his agents must be forwarded to Charterers as per the terms of this clause.	689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707
Administra- tion	47. The agreed terms and conditions of this Charter shall be recorded and evidenced by the production of a fixture note sent to both Charterers and Owners within 24 hours of the fixture being concluded. This fixture note shall state the name and date of the standard pre-printed Charter Party Form, on which the Charter is based, along with all amendments / additions/ deletions to such charter party form. All further additional clauses agreed shall be reproduced in the fixture note with full wording. This fixture note shall be approved and acknowledged as correct by both Owners and Charterers to either the Ship Broker through whom they negotiated or, if no Ship Broker was involved, to each other within two working days after fixture concluded. No formal written and signed Charter Party will be produced unless specifically requested by Charterers or Owners or is required by additional clauses of this Charter.	708 709 710 711 712 713 714 715
Cargo retention	48. If on completion of discharge any liquid cargo of a pumpable nature remains on board (the presence and quantity of such cargo having been established by application of the wedge formula in respect of any tank the contents of which do not reach the forward bulkhead, by an independent surveyor, appointed by Charterers and paid jointly by Owners and Charterers), Charterers shall have the right to deduct from freight an amount equal to the FOB loading port value of such cargo, cargo insurance plus freight thereon, provided, however, that any action or lack of action hereunder shall be without prejudice to any other rights or obligations of Charterers, under this Charter or otherwise, and provided further that if Owners are liable to any third party in respect of failure to discharge such pumpable cargo, or any part thereof, Charterers shall indemnify Owners against such liability up to the total amount deducted under this clause.	716 717 718 719 720 721 722 723
Hydrogen sulphide	49. Owners shall comply with the requirements in ISGOTT (as amended from time to time) concerning Hydrogen Sulphide and shall ensure that prior to arrival at the load port the Hydrogen Sulphide (ppm by volume in vapour) level in all ballast and empty cargo spaces is below the Threshold Limit Value ("TLV") - Time Weighted Average ("TWA"). If on arrival at the loading terminal, the loading authorities, inspectors or other authorised and qualified personnel declare that the Hydrogen Sulphide levels in the vessels' tanks exceed the TLV- TWA and request the vessel to reduce the said level to within the TLV-TWA then the original notice of readiness shall not be valid. A valid notice of readiness can only be tendered and laytime, or demurrage time, if on demurrage, can only start to run in accordance with <a href="#">Part II clause 13</a> when the TLV-TWA is acceptable to the relevant authorities. If the vessel is unable to reduce the levels of Hydrogen Sulphide within a reasonable time Charterers shall have the option of cancelling this Charter without penalty and without prejudice to any claims which Charterers may have against Owners under this Charter.	724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734
Port regulations	50. Owners warrant that the vessel will fully comply with all port and terminal regulations at any named port in this Charter, and any ports to which Charterers may order the vessel to under this Charter in accordance with <a href="#">Part I clauses (D/E)</a> provided that Owners have a reasonable opportunity to acquaint themselves with the regulations at such ports.	735 736 737
Single Point/ Buoy and jetty mooring	51. (1) Owners warrant that: (a) the vessel complies with the OCIMF recommendations, current at the date of this Charter, for equipment employed in the mooring of ships at single point moorings in particular for tongue type or hinged bar type chain stoppers and that the messenger from the Chain Stopper(s) is secured on a winch drum (not a drum end) and that the operation is totally hands free (b) the vessel complies and operates in accordance with the recommendations, current at the date	738 739 740 741 742 743

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005, version 1.2 Oct07

“SHELLVOY 6”

PART II

	of this Charter, contained in the latest edition of OCIMF’s “Mooring Equipment Procedures”	744
	(2) If requested by Charterers, or in the event of an emergency situation arising whilst the vessel is at a Single Buoy Mooring (“SBM”), the vessel shall pump sea water, either directly from the sea or from vessel’s clean ballast tanks, to flush SBM’s floating hoses prior to, during or /after loading and/or discharge of the cargo; this operation to be carried out at Charterers’ expense and with time counting against laytime, or demurrage, if on demurrage. Subject to Owners exercising due diligence in carrying out such an operation Charterers hereby indemnify Owners for any cargo loss or contamination directly resulting from this request. If master or Owners are approached by Suppliers/Receivers or Terminal Operators to undertake such an operation Owners shall obtain Charterers’ agreement before proceeding.	745 746 747 748 749 750 751 752
ISPS/MTSA	52. (1) (a) From the date of coming into force of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (“ISPS Code”) and the US Maritime Transportation Security Act 2002 (“MTSA”) in relation to the vessel, and thereafter during the currency of this Charter, Owners shall procure that both the vessel and “the Company” (as defined by the ISPS Code) and the “owner” (as defined by the MTSA) shall comply with the requirements of the ISPS Code relating to the vessel and “the Company” and the requirements of MTSA relating to the vessel and the “owner”. Upon request Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate to Charterers. Owners shall provide documentary evidence of compliance with this clause 52 (1) (a). (b) Except as otherwise provided in this Charter, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of Owners or “the Company”/“owner” to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this clause shall be for Owners’ account. (2) (a) Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and other relevant information reasonably required by Owners to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA. Additionally, Charterers shall ensure that the contact details of any sub-charterers are likewise provided to Owners. Furthermore, Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into shall contain the following provision: “The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners”. (b) Except as otherwise provided in this Charter, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of Charterers to comply with this sub clause (2) shall be for Charterers’ account. (3) (a) Without prejudice to the foregoing, Owners right to tender notice of readiness and Charterers’ liability for demurrage in respect of any time delays caused by breaches of this clause 52 shall be dealt with in accordance with Part II clauses 13, (Notice of readiness/Running time), 14, (Suspension of Time), and 15, (Demurrage), of the charter. (b) Except where the delay is caused by Owners and/or Charterers failure to comply, respectively, with clauses (1) and (2) of this clause 52, then any delay arising or resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority, under the ISPS Code/MTSA, shall count as half rate laytime, or, if the vessel is on demurrage, half rate demurrage. (4) Except where the same are imposed as a cause of Owners and/or Charterers failure to comply, respectively, with clauses (1) and (2) of this clause 52, then any costs or expenses related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be shared equally between Owners and Charterers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for Owners’ account. (5) If either party makes any payment which is for the other party’s account according to this clause, the other party shall indemnify the paying party.	753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788
Business principles	53. Owners will co-operate with Charterers to ensure that the “Business Principles”, as amended from time to time, of the Royal Dutch/Shell Group of Companies, which are posted on the Shell Worldwide Web (www.Shell.com), are complied with.	789 790 791
Law and litigation	54. (a) This Charter shall be construed and the relations between the parties determined in accordance with the laws of England.	792 793
Arbitration	(b) All disputes arising out of this Charter shall be referred to Arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 (or any re-enactment or modification thereof for the time being in force) subject to the following appointment procedure: (i) The parties shall jointly appoint a sole arbitrator not later than 28 days after service of a request by in writing by either party to do so. (ii) If the parties are unable or unwilling to agree the appointment of a sole arbitrator in accordance with (i) then each party shall appoint one arbitrator, in any event not later than 14 days after receipt of a further request in writing by either party to do so. The two arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator	794 795 796 797 798 799 800 801

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO’s idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005, version 1.2 Oct07

"SHELLVOY 6"

PART II

	before any substantive hearing or forthwith if they cannot agree on a matter relating to the arbitration.	802
	(iii) If a party fails to appoint an arbitrator within the time specified in (ii) (the "Party in Default"), the party who has duly appointed his arbitrator shall give notice in writing to the Party in Default that he proposes to appoint his arbitrator to act as sole arbitrator.	803 804 805
	(iv) If the Party in Default does not within 7 days of the notice given pursuant to (iii) make the required appointment and notify the other party that he has done so the other party may appoint his arbitrator as sole arbitrator whose award shall be binding on both parties as if he had been so appointed by agreement.	806 807 808
	(v) Any award of the arbitrator(s) shall be final and binding and not subject to appeal.	809
	(vi) For the purposes of this clause 54 any requests or notices in writing shall be sent by fax, e-mail or telex and shall be deemed received on the day of transmission.	810 811
	(c) It shall be a condition precedent to the right of any party to a stay of any legal proceedings in which maritime property has been, or may be, arrested in connection with a dispute under this Charter, that that party furnishes to the other party security to which that other party would have been entitled in such legal proceedings in the absence of a stay.	812 813 814 815
Small claims	(d) In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of United States Dollars 50,000 (or such other sum as Owners/Charterers may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators' Association Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	816 817 818 819
Address commission	55. Charterers shall deduct address commission of 1.25% from all payments under this Charter.	820 821
Construction	56. The side headings have been included in this Charter for convenience of reference and shall in no way affect the construction hereof.	822 823

Printed by BIMCO's idea

WORKING COPY

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005

“SHELLVOY 6”

PART III

Australia	(1) (a)	The vessel shall not transit the Great Barrier Reef Inner Passage, whether in ballast en route to a loadport or laden, between the Torres Strait and Cairns, Australia. If the vessel transits the Torres Strait, the vessel shall use the outer reef passage as approved by the Australian Hydrographer. Owners shall always employ a pilot, when transiting the Torres Strait and for entry and departure through the Reef for ports north of Brisbane.	1 2 3 4 5
	(b)	The vessel shall discharge all ballast water on board the vessel and take on fresh ballast water, always in accordance with safe operational procedures, prior to entering Australian waters.	6 7
	(c)	On entering, whilst within and whilst departing from the port of Sydney Owners and master shall ensure that the water line to highest fixed point distance does not exceed 51.8 (fifty one point eight) metres.	8 9
	(d)	If Charterers or Terminal Operators instruct the vessel to slow the cargo operations down or stop entirely the cargo operations in Sydney during the hours of darkness due to excessive noise caused by the vessel then all additional time shall be for Owners' account.	10 11 12
Goods Services Tax	(e) (i)	Goods Services Tax ("GST") imposed in Australia has application to any supply made under this Charter, the parties agree that the Charterer shall account for GST in accordance with Division 83 of the GST Act even if the Owner becomes registered. The Owner acknowledges that it will not recover from the Charterer an additional amount on account of GST.	13 14 15 16
	(ii)	The Owner acknowledges that it is a non-resident and that it does not make supplies through an enterprise carried on in Australia as defined in section 995-1 of the Income Tax Assessment Act 1997.	17 18
	(iii)	The Charterer acknowledges that it is registered. Where appropriate, terms in this clause have the meaning set out in section 195-1 of the GST Act.	19 20
Brazil	(2) (a)	Owners acknowledge the vessel will have, if Charterers so require, to enter a port or place of clearance within mainland Brazil, to obtain necessary clearance from the Brazilian authorities and/or to pick-up personnel required to be on board during the loading of the cargo at Fluminense FPSO. The vessel then proceeds to the Fluminense FPSO where she can tender her notice of readiness. Time at the port of clearance, taken from arrival at pilot station to dropping outward pilot to be for Charterers' account and payable at the agreed demurrage rate together with freight. However this time not to count as laytime or demurrage if on demurrage.	21 22 23 24 25 26 27
	(b)	Freight payment under Part II clause 5 of this Charter shall be made within 5 banking days of receipt by Charterers of notice of completion of final discharge	28 29
Canada	(3)	Owners warrant that the vessel complies with all the Canadian Oil Spill response regulations currently in force and that the Owner is a member of a certified oil spill response organisation and that the Owners/vessel shall continue to be members of such organisation and comply with the regulations and requirements of such organisation throughout the period of this Charter.	30 31 32 33
Egypt	(4) (a)	Any costs incurred by Charterers for vessel garbage or in vessel deballasting at Sidi Kerir shall be for Owners' account and Charterers shall deduct such costs from freight	34 35
	(b)	Charterers shall have the option for the discharge range Euromed and/or United Kingdom/ Continent (Gibraltar Hamburg range) to instruct the vessel to transit via Suez Canal. In the event that Charterers exercise this option the following shall apply:	36 37 38
		Charterers option to part discharge Ain Sukhna and reload Sidi Kerir. Charterers will pay the following with freight against Owners' fully documented claim:	39 40
	(c)	time incurred at the demurrage rate on the passage from the point at which the vessel deviates from the direct sailing route between last loadport and Port Suez, till the tendering of notice of readiness at Ain Sukhna, less any time lost by reason of delay beyond Charterers' reasonable control;	41 42 43
	(d)	time incurred at the demurrage rate on the passage from disconnection of hoses at Sidi Kerir to the point at which the vessel rejoins the direct sailing route between Port Said and the first discharge port UK Continent or Mediterranean, less any time lost by reason of delay beyond Charterers' reasonable control;	44 45 46
	(e)	time incurred at the demurrage rate between tendering of notice of readiness at Ain Sukhna and disconnection of hoses there;	47 48
	(f)	time incurred at the demurrage rate between tendering of notice of readiness at Sidi Kerir and disconnection of hoses there;	49 50
	(g)	all bunkers consumed during the periods (c) to (f) above at replacement cost;	51
	(h)	all port charges incurred at Ain Sukhna and Sidi Kerir.	52
		Freight rate via Suez shall be based on the Suez/Suez flat rate without the fixed Suez rate differential, other than as described below (the Worldscale rates in Part I clause (G) of this Charter to apply). All canal dues related to Suez laden transit, including Suez Canal port costs, agency fees and expenses, including but not limited to escort tugs and other expenses for canal laden transit, to be for Charterers' account and to be settled directly by them. Charterers' to pay Owners the 'ballast transit only' fixed rate differential as per Worldscale together with freight.	53 54 55 56 57 58

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005

“SHELLVOY 6”

PART III

India	(5) (a)	In assessing the pumping efficiency under this Charter at ports in India, Owners agree to accept the record of pressure maintained as stated in receiver's statement of facts signed by the ship's representative.	59
	(b)	Owners shall be aware of and comply with the mooring requirements of Indian ports. All time, costs and expenses as a result of Owners' failure to comply with the foregoing shall be for Owners' account.	60 61 62 63
	(c)	Charterers shall not be liable for demurrage unless the following conditions are satisfied:	64
	(i)	the requirements of <u>Part II clause 15 (3)</u> are met in full; and	65
	(ii)	a copy of this Charter signed by Owners is received by Charterers at least 2 (two) working days prior to the vessel's arrival in an Indian port.	66 67
		Charterers undertake to pay agreed demurrage liabilities promptly if the above conditions have been satisfied.	68 69
Japan	(6) (a)	Owners shall supply Charterers with copies of:-	70
	(i)	General Arrangement/Capacity plan; and	71
	(ii)	Piping/Fire Fighting Diagrams	72
		as soon as possible, but always within 4 working days after subjects lifted on this Charter.	73
	(b)	If requested by Charterers, Owners shall ensure a Superintendent, fully authorised by Owners to act on Owners' and/or master's behalf, is available at all ports within Japan to attend safety meetings prior to vessel's arrival at the port(s) and be in attendance throughout the time in each port and during each cargo operation.	74 75 76 77
	(c)	Vessel to record and print out the position with date/time by Global Positioning System when vessels enters Japanese Territorial Waters ("JTW") in order to perform vessel's declaration of entering JTW for crude oil stock piling purpose.	78 79 80
	(d)	If under <u>Part I clause (E)</u> of this Charter Japan, or in particular ports or berths in Tokyo Bay and/or the SBM at UBE Refinery, are discharge options and if the vessel is over 220,000 metric tons deadweight and has not previously discharged in Tokyo Bay or the SBM at UBE Refinery then:	81 82 83
	(i)	Owners shall submit an application of Safety Pledge Letter confirming that all safety measures will be complied with; and	84 85
	(ii)	Present relevant ship data to the Japanese Maritime Safety Agency.	86
		Owners shall comply with the above requirements as soon as possible but always within 4 working days after subjects lifted on this Charter.	87 88
	(e)	If Charterers instruct the vessel to make adjustment to vessel's arrival date/time at discharge port(s) in Japan, any adjustments shall be compensated in accordance with <u>Part I clause (L)</u> of this Charter. If vessel is ordered to drift off Japan, at a location in Owners'/master's option, then the following shall apply:-	89 90 91 92
	(i)	Time from vessel's arrival at drifting location to the time vessel departs, on receipt of Charterers' instructions, from such location shall be for Charterers' account at the demurrage rate stipulated in <u>Part I clause (L)</u> of this Charter.	93 94 95
	(ii)	Bunkers consumed whilst drifting as defined in sub clause (e)(i) above shall be for Charterers' account at replacement cost.	96 97
		Owners shall provide full documentation to support any claim under this clause.	98
New Zealand	(7) (a)	Owners of vessels carrying Persistent Oil - as defined by the International Group of P&I Clubs - which shall always incorporate Crude and Fuel Oil, Non Persistent Oil as defined by the International Group of P&I Clubs - which shall always incorporate Petroleum Products; and Chemicals, warrant that the vessel shall comply at all times with the Maritime Safety Authority of New Zealand's Voluntary Routing Code for Shipping whilst transiting the New Zealand coast and / or en route to or from ports in New Zealand and whether laden or in ballast.	99 100 101 102 103 104
	(b)	the following voyage routing will apply:	105
	(i)	vessel is to keep a minimum of 5 miles off the New Zealand coast (and outlying islands) until approaching the port's pilot station, with the following exceptions:	106 107
	a)	to pass a minimum of 4 miles off the coast when transiting Cook Strait;	108
	b)	to pass a minimum of 5 miles to the east of Poor Knights Islands and High Peaks Rocks;	109
	c)	to pass a minimum of 3 miles from land when transiting the Colville or Jellicoe Channels.	110
		If due to safe navigation and or other weather related reasons the vessel proceeds on a different route to those set out above, the Owners and master shall immediately advise Charterers and Owner's agents in New Zealand of the route being followed and the reasons for such deviation from the above warranted route.	111 112 113
Thailand	(8)	If <u>Part I clause (E)</u> of this Charter includes option to discharge at a port/berth in Thailand then the following, which is consistent with industry practice for ships discharging in Thailand, shall apply over and above any other terms contained within this Charter:-	114 115 116
	(a)	Laytime shall be 96 running hours	117

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005

“SHELLVOY 6”

PART III

	(b)	Freight payment under <u>Part II clause 5</u> of this Charter shall be made within 15 days of receipt by Charterers of notice of completion of final discharge of cargo.	118 119
	(c)	Cargo quantity and quality measurements shall be carried out at load and discharge ports by mutually appointed independent surveyors, with costs to be shared equally between Owners and Charterers.	120 121
		This is additional to any independent surveyors used for the <u>Cargo Retention clause 48</u> in Part II of this Charter.	122 123
United Kingdom	(9) (a)	It is a condition of this Charter that Owners ensure that the vessel fully complies with the latest Sullom Voe regulations, including but not limited to:	124 125
	(i)	current minimum bulk loading rates; and	126
	(ii)	pilot boarding ladder arrangements.	127
		Owners shall also comply with Charterers' instructions regarding the disposal of ballast from the vessel. Charterers shall accept any deadfreight claim that may arise by complying with such instructions.	128 129
	(b)	It is also a condition of this Charter that Owners ensure that the vessel fully complies with the latest Trammere and Shellhaven regulations, including but not limited to:	130 131
	(i)	being able to ballast concurrently with discharge ; or	132
	(ii)	maintaining double valve segregation at all times between cargo and ballast if the vessel has to part discharge, stop to ballast, then resume discharge.	133 134
	(c)	In the event of loading or discharge at Trammere, Shell U.K. Ltd. shall appoint tugs, pilots and boatmen on behalf of Owners. The co-ordinator of these services shall be OBC., who will submit all bills to Owners direct, irrespective of whether OBC are appointed agents or not. Owners warrant they will put OBC in funds accordingly.	135 136 137 138
United States of America	(10)(a)	It is a condition of this Charter that in accordance with U.S. Customs Regulations, 19 CFR 4.7a and 178.2 as amended, Owners have obtained a Standard Carrier Alpha Code (SCAC) and shall include same in the Unique Identifier which they shall enter, in the form set out in the above Customs Regulations, on all the bills of lading, Cargo manifest, Cargo declarations and other cargo documents issued under this Charter allowing carriage of goods to ports in the U.S. Owners shall be liable for all time costs and expenses and shall indemnify Charterers against all consequences whatsoever arising directly or indirectly from Owners' failure to comply with the above provisions of this clause.	139 140 141 142 143 144 145 146
		Owners warrant that they are aware of the requirements of the U.S Bureau of Customs and Border Protection ruling issued on December 5th 2003 under Federal Register Part II Department of Homeland Security 19 CFR Parts 4, 103, et al. and will comply fully with these requirements for entering U.S. ports.	147 148 149 150
Coastguard compliance	(b)	Owners warrant that during the term of this Charter the vessel will comply with all applicable U.S. Coast Guard (USCG) Regulations in effect as of the date the vessel is tendered for first loading hereunder. If waivers are held to any USCG regulation Owners to advise Charterers of such waivers, including period of validation and reason(s) for waiver. All time costs and expense as a result of Owners' failure to comply with the foregoing shall be for Owners' account.	151 152 153 154 155
	(c)	Owners warrant that they will	156
	(i)	comply with the U.S. Federal Water Pollution Control Act as amended, and any amendments or successors to said Act	157 158
Laws and regulation	(ii)	comply with all U.S. State Laws and regulations applicable during this Charter, as they apply to the U.S. States that Charterers may order vessel to under <u>Part I clauses (D/E)</u> of this Charter.	159 160
	(iii)	have secured, carry aboard the vessel, and keep current any certificates or other evidence of financial responsibility required under applicable U.S. Federal or State Laws and regulations and documentation recording compliance with the requirements of OPA 90, any amendments or succeeding legislation, and any regulations promulgated thereunder. Owners shall confirm that these documents will be valid throughout this Charter.	161 162 163 164 165
W-8BEN	(d)	If the recipient of the freight due under this Charter does not file taxes within the US, then such recipient shall complete an IRS Form W-8BEN and forward the original by mail to Charterers, attention "Freight Payments". Should this not be received in a timely manner, then Charterers shall not be liable for interest on late payment of freight, or be in default of this Charter for such late payment.	166 167 168 169
Vapour Recovery System		Owners warrant that the vessel's vapour recovery system complies with the requirements of the United States Coastguard.	170 171
Vietnam	(11)	If required by Charterers, when loading Bach Ho crude oil, Owners will instruct the master to start the cargo heating system(s) prior to loading commencing.	172 173

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.

Issued March 2005

"SHELLVOY 6"

PART III

Issued March 2005, Version 1.2 Oct07

	SHELLVOY 6 Additional Clauses	Effective Date
Special Provisions	1. Part I (O) Add "Owners are aware of the requirements of MARPOL Annex VI with regard to Sulphur Emissions in force from 19th May 2006 and will comply fully with the conditions set out therein."	1/4/06
Oil response pollution and insurance	2. Part II Clause 41 Lines 672/674 delete and replace with: "OWNERS WARRANT THAT WHERE THE VESSEL IS A "RELEVANT SHIP", THEY ARE A "PARTICIPATING OWNER" AS DEFINED, AS APPLICABLE, IN THE SMALL TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT ("STOPIA") OR IN THE TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT ("TOPIA"), AND THAT THE VESSEL IS ENTERED IN STOPIA OR TOPIA (AS APPLICABLE) AND SHALL SO REMAIN DURING THE CURRENCY OF THIS CHARTER PROVIDED ALWAYS THAT STOPIA OR TOPIA (AS APPLICABLE) IS NOT TERMINATED IN ACCORDANCE WITH ITS PROVISIONS"	1/4/06
Egypt	3. Part III Clause 4 Delete and replace with: (A) ANY COSTS INCURRED BY CHARTERERS FOR VESSEL GARBAGE OR IN VESSEL DEBALLASTING AT SIDI KERIR SHALL BE FOR OWNER'S ACCOUNT AND CHARTERERS SHALL DEDUCT SUCH COSTS FROM FREIGHT.  (B) CHARTERERS SHALL HAVE THE OPTION FOR DISCHARGE RANGE EUROMED FOLLOWED BY UNITED KINGDOM/CONTINENT (GIBRALTAR/HAMBURG RANGE) OR UNITED KINGDOM/CONTINENT (GIBRALTAR/HAMBURG RANGE) TO INSTRUCT THE VESSEL TO TRANSIT VIA SUEZ CANAL. IN THE EVENT THAT CHARTERERS EXERCISE THIS OPTION THE FOLLOWING SHALL APPLY:  CHARTERERS' OPTION TO PART DISCHARGE AIN SUKHNA AND RELOAD SIDI KERIR. CHARTERERS WILL PAY THE FOLLOWING DEVIATION COSTS WITH FREIGHT AGAINST OWNER'S FULLY DOCUMENTED CLAIM:  (C) ALL ADDITIONAL TIME INCURRED AT THE DEMURRAGE RATE ON PASSAGE FROM THE POINT AT WHICH THE VESSEL DEVIATES FROM THE DIRECT SAILING ROUTE BETWEEN LAST LOADPORT ARABIAN GULF AND PORT SUEZ, TILL THE TENDERING OF NOTICE OF READINESS AT AIN SUKHNA, AND FROM DISCONNECTION OF HOSES TO THE POINT AT WHICH THE VESSEL REJOINS THE DIRECT SAILING BETWEEN THE ARABIAN GULF AND PORT SUEZ, LESS ANY TIME LOST BY REASON OF DELAY BEYOND CHARTERERS' CONTROL. FOR THE AVOIDANCE OF DOUBT, TIME SPENT WAITING FOR TRANSIT OF SUEZ CANAL SHALL BE FOR OWNER'S ACCOUNT.  (D) ALL ADDITIONAL TIME INCURRED AT THE DEMURRAGE RATE ON PASSAGE FROM THE POINT AT WHICH THE VESSEL DEVIATES FROM THE DIRECT SAILING ROUTE BETWEEN PORT SAID AND THE FIRST DISCHARGE PORT UNITED KINGDOM/CONTINENT OR MEDITERRANEAN TILL THE TENDERING OF NOTICE OF READINESS AT SIDI KERIR AND FROM DISCONNECTION OF HOSES AT SIDI KERIR TO THE POINT AT WHICH THE VESSEL REJOINS	01/10/07

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.



Issued March 2005

PART III

“SHELLVOY 6”

THE DIRECT SAILING BETWEEN PORT SAID AND THE FIRST DISCHARGE PORT, LESS ANY TIME LOST BY REASON OF DELAY BEYOND CHARTERERS' CONTROL.

(E) TIME INCURRED AT THE DEMURRAGE RATE BETWEEN TENDERING NOTICE OF READINESS AT AIN SUKHNA AND DISCONNECTION OF HOSES THERE;

(F) TIME INCURRED AT THE DEMURRAGE RATE BETWEEN TENDERING NOTICE OF READINESS AT SIDI KERIR AND DISCONNECTION OF HOSES THERE;

(G) ALL BUNKERS CONSUMED DURING PERIODS (C) TO (F) ABOVE AT REPLACEMENT COST;

(H) ALL ADDITIONAL PORT CHARGES INCURRED AT AIN SUKHNA AND SIDI KERIR.

(I) (B) - (H) ABOVE SHALL BE CALCULATED OVER THE DIRECT SAILING FROM LAST LOAD PORT ARABIAN GULF TO FIRST DISCHARGE PORT UNITED KINGDOM/CONTINENT AND/OR MEDITERRANEAN.

FREIGHT RATE VIA SUEZ SHALL BE BASED ON THE SUEZ/SUEZ FLAT RATE WITHOUT THE FIXED SUEZ RATE DIFFERENTIAL, OTHER THAN AS DESCRIBED BELOW (THE WORLDSCALE RATES IN PART I CLAUSE (G) OF THIS CHARTER TO APPLY). ALL CANAL DUES RELATED TO SUEZ LADEN TRANSIT, INCLUDING SUEZ CANAL PORT COSTS, AGENCY FEES AND EXPENSES, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO ESCORT TUGS AND OTHER EXPENSES FOR CANAL LADEN TRANSIT, TO BE FOR CHARTERERS' ACCOUNT AND TO BE SETTLED DIRECTLY BY THEM. CHARTERERS TO PAY OWNERS THE "BALLAST TRANSIT ONLY" FIXED RATE DIFFERENTIAL AS PER WORLDSCALE TOGETHER WITH FREIGHT.

Brazil 4. Part III Clause 2 Delete and replace with Clause 2. Brazil (Offshore Loadings). 01/10/07

(a) Owners acknowledge the vessel will, if Charterers so require, enter a port or place of clearance within mainland Brazil, to obtain the necessary clearances from the Brazilian authorities and/or to embark personnel required to be on board during the loading of the cargo offshore. The vessel shall then proceed to the offshore facility where notice of readiness shall be tendered. After completion of loading the vessel shall disembark any loading personnel ashore.

Charterers shall pay:

- (i) at the demurrage rate, for time used in obtaining such clearances and embarking such personnel at the port or place of clearance. Such time shall be calculated from the point ("deviation point 1") at which the vessel leaves the direct sailing route to the offshore facility until the tendering of notice of readiness at the offshore facility, and, from commencement of sea passage at the offshore facility until the point ("deviation point 2") at which the vessel rejoins the direct sailing route from the offshore facility to the port of discharge. The sailing times from deviation point 1 to the offshore facility and from the offshore facility to deviation point 2 shall be calculated based on the

This document is a computer generated SHELLVOY 6 form printed by BIMCO's *idea* with the permission of Shell. Any insertion or deletion must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of Shell-approved SHELLVOY 6 shall apply. BIMCO and Shell assume no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the SHELLVOY 6 document and this computer generated document.





Issued March 2005

PART III

“SHELLVOY 6”

direct theoretical sailing time between such points and this time will be deducted from any actual time calculation. Charterers shall be entitled to deduct from any time calculation time lost by reason of any delay beyond Charterers' control, any time spent in awaiting the beginning of laydays, and any other time spent for Owners' purposes, including, but not limited to, bunkering, repairs, taking stores, and discharging tank washings or slops;

- (ii) for bunkers consumed (at replacement cost) during the period calculated pursuant to (i) above;
- (iii) for any port charges incurred at the port of clearance.

(b) Freight payment under clause 5 of Part II of this Charter shall be made within 5 (five) banking days of receipt by Charterers of notice of completion of final discharge.

WORKING COPY



A 9.1

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY



TANKERVOY 87

\_\_\_\_\_ 19  
(place) (date)

IT IS THIS DAY AGREED between ..... 1  
..... of ..... owners/disponent owners/chartered owners ("Owners") of 2  
the motor/turbine tank vessel called ..... ("the vessel") flying the ..... flag and 3  
..... 4  
("Charterers") that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter which 5  
includes Part I and Part II. If there is any conflict between the provisions of Part I and those of Part II, the provisions of Part I shall prevail. 6

PART I

(A) Vessel's Description	Owners undertake that at the date of this Charter the vessel is/has:	7
	(i) Class .....	8
	(ii) Deadweight ..... tonnes/long tons on a saltwater draft on summer marks of .....	9
	(iii) Length overall ..... m/ft.	10
	Beam extreme ..... m/ft.	11
	(iv) Deadweight available for cargo ..... tonnes/long tons ... per cent more or less in Owners' option.	12
	(v) Cubic capacity for cargo ..... m <sup>3</sup> /ft <sup>3</sup> .	13
	(at 98%) including slop tank(s) with a cubic capacity of ..... m <sup>3</sup> /ft <sup>3</sup> . (at 98%).	14
	(vi) Carried or will have carried the following last three cargoes before commencement of this Charter:	15
	Last:	16
	Second last:	17
	Third last:	18
	(vii) Fully fitted with heating equipment in all cargo tanks capable of maintaining the cargo at all times at a maximum temperature of ..... °C/..... °F. at a minimum sea temperature of ..... °C/..... °F.	19
	(viii) Provided shore facilities permit, capable of maintaining a pressure of 100 PSI at vessel's manifold or of discharging a full and complete cargo within 24 hours. If crude oil washing ("COW") is performed, maximum further time for discharging a full and complete cargo is ... hours: (see Clause 11(b)).	20
	(ix) On board, all papers and certificates required by any applicable law in force at the date hereof to allow performance of the chartered service.	21
	(x) Equipped with ..... derricks or cranes with a maximum safe working load of ..... tons each for lifting submarine hoses to the vessel's port and starboard manifolds.	22
	(xi) Internal tank coating as follows:	23
	(xii) Equipped with a fully functional Inert Gas System complying with the 1978 Protocol to the 1974 Convention on Safety of Life at Sea as applied to any area to which the vessel can be ordered under this Charter.	24
	(xiii) Equipped with a fully functional Crude Oil Washing System complying with the International Convention for the Prevention of Marine Pollution 1973 as modified by its Protocol of 1978 ("MARPOL 73/78"), and with officers and crew experienced in the operation of such a system.	25
(B) Vessel's Position	Expected readiness to load:	26
	Commitments prior to commencement of this Charter:	27
(C) Description of Cargo		28
	in Charterer's option.	29
	Cargo not to be loaded at a temperature exceeding: ..... °C/..... °F.	30



The Baltic & International Maritime Council (BIMCO)  
19 Kristianiagade,  
DK-2100 Copenhagen,  
DENMARK



Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents,  
c/o Institute of Chartered Shipbrokers,  
24 St. Mary Axe,  
LONDON EC3A 8DE



The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc. with Japanese Terms. Distribution address: Mitsui Rokugokan, 3-16 Muromachi, 2-Chome, Nihonbashi, Chuo-Ku, TOKYO

Distributed by: Intertanko, Gange-Rolvgt. 5  
0273 Oslo 2, NORWAY  
Tel: (47 2) 44 03 40. Telex: 19751 Itank n

(D)	Loading Port(s) or Range(s)  in Charterers' option.	45 46 47
(E)	Discharging Port(s) or Range(s)  in Charterers' option.	48 49 50
(F)	Laydays shall not commence before noon (local time) on ..... unless with Charterers' consent.	51
(G)	Cancelling: Noon (local time) on:	52
(H)	Except as otherwise stated or required by the context of this Charter, all terms and conditions of the current scale of nominal tanker freight rates published by the <i>Worldscale Association (London) Ltd</i> and the <i>Worldscale Association (NYC) Inc.</i> as in force on the date of commencement of loading ("Worldscale") shall apply.	53 54 55
(I)	Laytime ..... running hours.	56
(J)	(i) Freight rate shall be ..... per cent of the applicable rate of <i>Worldscale</i> per ton.	57
	The following particulars shall be completed if Clause 35 (Speed) is to apply:	58
	(ii) Basic performance speed ..... knots ("Base Speed").	59
	(iii) Maximum higher speed which can be ordered ..... knots ("Maximum Speed").	60
	(iv) Freight rate increase ..... <i>Worldscale</i> percentage points per knot of ordered speed increase ("Speed-up Factor").	61 62
(K)	Freight shall be due and payable: (when payable) on ..... (payee and account) to .....  (bank/address) at ..... (currency) in .....	63 64 65 66 67 68
(L)	The demurrage rate per day or pro rata shall be: (i) ..... percent of <i>Worldscale</i> based on either: (a) the vessel's summer deadweight or (b) the bill of lading quantity on sailing from the last loading port plus ..... tons (up to a maximum of the vessel's summer deadweight) or (ii) ..... US Dollars	69 70 71 72 73 74
(M)	General average shall be adjusted in	75
(N)	The vessel is entered for P & I risks with ..... and shall remain so entered during the currency of this Charter.	76 77 78
(O)	Time limit for presentation of demurrage claims referred to in Clause 19 is ..... days.	79
(P)	Is Clause 7 to apply. YES/NO.	80

(Q)

Special Provisions:

81

Sample copy

IN WITNESS WHEREOF Owners and Charterers have caused this Charter consisting of a preamble and Parts I and II to be executed the day and year first above written.

82  
83

For OWNERS

For CHARTERERS

84

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

85

Part II  
commences  
line 101



TANKERVOY 87  
PART II

Condition of Vessel	1. The vessel's class as specified in Part I shall be maintained during the currency of this Charter.	101
	The Owners shall:	102
	(a) before and at the beginning of the loaded voyage exercise due diligence to make the vessel seaworthy and in every way fit for the voyage, with her tanks, valves, pumps and pipelines tight, staunch, strong and in good order and condition and with a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her type, tonnage and flag;	103
	(b) from the time the vessel is first under an obligation to proceed to a loading place under this Charter and throughout the voyage have the responsibilities and immunities set out in and as incorporated by Clause 26.	104 105 106 107 108 109
Nomination/ Renomination	2. Charterers shall nominate loading and discharging ports or places and shall have the option of ordering the vessel to a safe port or place en route to loading or discharging ranges for orders. All such nominations or orders shall be made in sufficient time to avoid any delay or deviation to the vessel. If after loading or discharging ports or places have been nominated, Charterers desire to vary them, Owners agree to issue such revised instructions as are necessary to give effect to Charterers' revised orders. Any nomination, revised instructions or orders to a port or place for orders pursuant to this Clause shall be consistent with Part I (D) and (E). Charterers hereby warrant that on each and every occasion that they issue orders hereunder they will have the authority of bill of lading holders to give such orders and that such bills of lading will not be transferred to any person who does not concur therein. Charterers shall reimburse Owners for any expenses resulting from late nomination or for any delay or deviation as a result of any revision of orders including additional bunkers consumed at the cost of the bunkers last taken by the vessel. Charterers shall pay for loss of time caused by such late nomination or revision at the demurrage rate in Part I (L). Charterers shall not be liable for any other loss or expense resulting from Charterers revising their orders, unless upon receiving the new orders Owners promptly notify Charterers that such other loss or expense may occur. Unless Charterers then give new orders which will avoid such other loss or expense it shall when proved be recoverable from Charterers.	110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124
Voyage	3. The vessel shall proceed with all convenient despatch (or as may be agreed) as soon as her prior commitments as specified in Part I (B) are completed, to a berth, dock, anchorage, submarine line, alongside vessels or lighters or any other place as ordered by Charterers within the limits specified in Part I (D), or as near thereto as she may safely get, and there load, always afloat, the cargo as described in Part I (C) and being so loaded shall proceed to a berth, dock, anchorage, submarine line, alongside vessels or lighters or any other place as ordered by Charterers within the limits specified in Part I (E) or so near thereto as she may safely get, and there discharge the cargo always afloat. Charterers shall exercise due diligence to ascertain that any ports or places to which they order the vessel are safe for the vessel and that she can lie there always afloat and to ensure that any transhipment operations at sea conform to standards not less than those set out in the latest edition of ICS/OCIMF Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum). Charterers shall, however, not be deemed to warrant the safety of any place and shall be under no liability in respect of any loss or damage arising from unsafety unless they fail to prove the exercise of due diligence as aforesaid. If Charterers require the vessel to perform transhipment operations at sea they shall provide and pay for all fenders and other portable equipment necessary for such operations.	125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137
Disposal of Residues	4. (a) Owners shall:- (i) comply with Regulation 9 of MARPOL 73/78; (ii) collect the drainings and any tank washings into a suitable tank or tanks and, after maximum separation of free water, discharge the bulk of such water overboard to the extent permitted by MARPOL 73/78; (iii) thereafter notify Charterers promptly of the amounts of oil and free water so retained on board and details of any other washings retained on board from earlier voyages (together "Collected Washings"). (b) On being so notified, Charterers, in accordance with their rights under this Clause (which shall include without limitation the right to determine the disposal of Collected Washings), shall before the vessel's arrival at the loading berth (or if already arrived as soon as possible thereafter) give instructions as to how Collected Washings shall be dealt with. Owners shall, on the vessel's arrival (or if already arrived as soon as possible thereafter), arrange in conjunction with the cargo suppliers for the measurement of the quantity of Collected Washings and shall record the same in the vessel's ullage record. (c) If Charterers so require Collected Washings shall be discharged ashore at the loading port at Charterers' expense, in which case no freight shall be payable on them. (d) Alternatively Charterers may require that the cargo be loaded on top of Collected Washings, which shall then be discharged with the cargo, or that they be kept separate from the cargo; in either case, provided that the master shall reduce the free water in Collected Washings to a minimum consistent with the full retention on board of the oil residues in them and consistent with Clause 4 (a), freight in accordance with Clause 12 shall be payable on the quantity of Collected Washings. Whenever Charterers require Collected Washings to be kept separate, they shall pay any deadfreight incurred as a result and shall, if practicable, accept discharge of Collected Washings at the discharge port or ports. If Part I (J) provides for a lower rate of freight to be paid on cargo in excess of a specified quantity and cargo of not less than such specified quantity is loaded, freight on Collected Washings shall be paid at the lower rate. If the minimum cargo to be loaded by Charterers is less than a full cargo and if the Collected Washings are discharged at the discharge port, then freight on Collected Washings shall be paid in addition to freight on the minimum quantity whether or not Charterers furnished such minimum quantity, save that no freight shall be payable on Collected Washings which are kept separate from the cargo and not discharged at the discharge port. (e) Time spent discharging Collected Washings, and any shifting necessitated thereby, shall count as laytime or if the vessel is on demurrage, for demurrage, and if Charterers require Collected Washings to be discharged separately from the cargo (whether at loading port or discharging port) the cost of providing reception facilities and any shifting shall be for Charterers' account.	138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171
Cleaning	5. (a) The master shall exercise due diligence to keep the tanks, pipes and pumps of the vessel suitable for the cargo specified in Part I (C). (b) Charterers may place a representative on board the vessel at any loading and/or discharging port and Owners shall co-operate to facilitate his inspection of the vessel and observation of cargo transfer operations.	172 173 174 175 176

	(c) Charterers may require inspection of the vessel's tanks at loading and discharging ports to ascertain the quantity and quality of the cargo, water and residues on board. Depressurisation of the tanks to permit ullaging shall be carried out in accordance with the latest edition of the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Charterers may also inspect and take samples from the vessel's bunker tanks and other non-cargo spaces. Any delay to the vessel caused by such inspection and measurement and sampling and any associated depressurising and repressurising of tanks shall count as laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage.	177 178 179 180 181 182 183
Cancellation by Charterer	6. If the vessel has not given a valid notice of readiness in accordance with Clause 8 before Cancelling specified in Part I (G), Charterers shall have the option of cancelling this Charter unless the vessel shall have been delayed due to Charterers' late nomination or revised orders given under Clause 2, 22 or 30, in which case the cancelling date shall be extended by any time so lost. If it shall become clear to Owners that the vessel will be delayed in arrival beyond Cancelling Owners may, at the earliest 72 hours before the vessel is due to sail for the loading port, but as soon thereafter as they are in a position to state a new date of readiness with reasonable certainty, ask Charterers whether or not they will exercise their option of cancelling. The option must thereafter be declared within 96 hours but not later than 24 hours after Cancelling. If Charterers do not cancel this Charter within such time limit, then, unless otherwise agreed, Part I (F) and (G) shall be deemed amended such that noon on the new readiness date shall become the commencement of laydays and noon on the third day after the new readiness date shall become the new Cancelling. The exercise or non-exercise by Charterers of their cancellation option shall not prejudice any claim Charterers may otherwise have against Owners.	184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196
Non-Provision of Cargo	7. If for reasons not attributable to the vessel and/or Owners: (a) Charterers fail in their duty to give timely loading orders in accordance with Clause 2, and such failure has continued for not less than 10 days, or (b) loading has not commenced and 20 days demurrage shall have accrued, Charterers shall pay within 5 days of Owners' demand full expenses under Clause 2 and/or full demurrage on account (as the case may be). In default of such payment Owners shall have the option of cancelling this Charter. Whether or not Owners exercise this option, any claim they may have on Charterers for loss of time or otherwise shall not be prejudiced thereby. For purposes of Clauses 7, 22 and 30, provisions in this Charter applying Worldscale rates on the date of commencement of loading shall be revised by the application of Worldscale rates applicable at Cancelling as referred to in Part I (G).	197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207
Notice of Readiness	8. When the vessel has arrived at a customary anchorage or waiting place for each loading and discharging port or place and is ready to load or discharge, notice of readiness (which may be tendered at any time on any day) shall be given to Charterers or their agents by letter, telegraph, telex, radio or telephone, berth or no berth. An oral notice shall be confirmed promptly in writing.	208 209 210 211
Laytime	9. (a) The laytime specified in Part I (I) shall be allowed to Charterers for loading and discharging of cargo and other Charterers' purposes. Other than when the vessel loads or discharges cargo by transhipment at sea, laytime shall commence at the first loading and at the first discharging port or place six hours after the tender of notice or upon arrival in berth if that occurs earlier, and at any subsequent port or place laytime shall resume when notice is tendered. Time shall run until hoses have been disconnected, which shall be effected promptly, but if the vessel is delayed after disconnection of hoses for more than two hours awaiting bills of lading or for other Charterers' purposes, time shall continue to run from disconnection of hoses until the termination of such delay. (b) Time lost owing to any of the following causes shall not count as laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage: (i) awaiting next high tide or daylight to proceed on the inward passage from a waiting place (even if lightening has occurred there) to a loading or discharging berth and/or berthing there; (ii) actually moving from a waiting place (even if lightening has occurred there) on an inward passage to a loading or discharging berth or place nominated by Charterers or waiting for pilot or tugs in order so to move; (iii) in handling ballast unless carried out concurrently with cargo operations such that no time is lost thereby; (iv) stoppages on the vessel's orders, breakdown or inefficiency of the vessel, negligence or breach of duty on the part of the Owners or their servants or agents or strike, lockout, or other restraint of labour of the vessel's crew. (v) strike, lockout or other restraint of labour of pilot or tug personnel. (c) Subject only to Clause 9(b)(iv), if the vessel loads or discharges cargo by transhipment at sea, all time from the vessel's arrival at the transhipment place until final unmooring of the lightening vessel at the end of transhipment operations shall count as laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage.	212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
Demurrage	10. Charterers shall pay demurrage as specified in Part I (L) for all time by which loading and discharging and other time used on Charterers' purposes as herein described exceeds the laytime as specified in Part I (I). If however, any demurrage is incurred due to any of the events set out below the rate of such demurrage shall be reduced by half: (a) bad weather or sea conditions; (b) the effects of fire or explosion, or breakdown of machinery at shore installation not caused by negligence on the part of Charterers, shippers or the receivers or their servants or agents; (c) act of God; act of war; act of public enemies; quarantine restrictions; strikes; lockouts; restraints of labour; riots; civil commotions or arrest or restraint of rulers or people (save that demurrage shall be paid in full for time lost due to strikes, lockouts or restraints already in force when the port in question is nominated and for quarantine to the extent so provided in Clause 23).	237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247
Loading and Discharging	11. (a) No cargo which is injurious to the vessel shall be loaded. The cargo shall be loaded into the vessel at the expense of and at the risk and peril of Charterers as far as the vessel's permanent hose connections only and shall be pumped out of the vessel at the expense of and at the risk and peril of Owners as far as the vessel's permanent hose connections only. Hoses for loading and discharging shall be furnished by Charterers and shall be connected and disconnected by Charterers or at the option of Charterers by Owners at Charterers' risk and expense. (b) If the vessel is equipped for COW and if so requested by Charterers or any competent authority the master shall arrange for the crude oil washing of cargo tanks at the discharge port to be effected concurrently with cargo discharging operations. Any additional time used by reason of such COW operations shall count as time used in discharging, except always for any time lost because of any failure or deficient operation of the COW system.	248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258

Freight Payment; Cargo Outturn	12. (a) Subject to Clauses 4 and 35 freight shall be paid at the rate(s) specified in Part I (J), and calculated on the intaken quantity of cargo and on Collected Washings. Payment of freight as specified in Part I (K) shall be made by Charterers in cash without deductions. Unless otherwise stated, this Charter is for a full and complete cargo having regard to the permissible freeboard for the voyage in accordance with the International Load Line Convention from time to time in force and the limitations provided in Part I (A). No freight shall be payable on any quantity of cargo in excess of the maximum consistent with such permissible freeboard.	259 260 261 262 263 264 265 266
	(b) If the vessel is ordered to proceed on a voyage for which a fixed differential is provided in Worldscales, such fixed differential shall be payable without applying the percentage referred to in Part I (J).	267
	(c) If cargo is carried between places and/or by a route for which no rate is expressed in Worldscales, then in the absence of agreement as to the freight rate, the parties shall apply to either of the publishers of Worldscales referred to in Part I (H) for the determination of an appropriate Worldscales rate.	268 269 270
	(d) If on completion of discharge any cargo pumpable by the vessel's own pumps remains on board the vessel (the presence and quantity, obtained by application of the Wedge Formula in respect of any tank whose contents do not reach the forward bulkhead, of cargo so pumpable having been established by a jointly appointed independent surveyor or if no agreement can be reached on such a surveyor, by two independent surveyors, one to be appointed by Owners and one by Charterers), and Charterers thereby suffer a loss, Charterers shall have the right to deduct from freight an amount corresponding to such loss up to a maximum amount equal to the FOB loading port cost of such cargo plus freight thereon; provided, however, that any action or lack of action hereunder shall be without prejudice to any other rights or obligations of the parties under this Charter or otherwise.	271 272 273 274 275 276 277 278 279
Deadfreight; Slack Tanks	13. Should Charterers fail to supply the cargo specified in Part I (C), deadfreight shall be payable in respect of any quantity not so supplied but in no event shall Charterers be required to furnish cargo in excess of the maximum cargo quantity stated in Part I (C) or the vessel's capacity available for cargo as stated in Part I (A) whichever is the lesser. Sufficient space shall in any event be left in the vessel's tanks for expansion of the cargo. The vessel shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled as will place her in a seaworthy condition.	280 281 282 283 284 285
Lien	14. Owners shall have a lien on the cargo and on all subfreights earned by the vessel's carriage of the cargo for all amounts due under this Charter and for all costs of recovering same.	286 287
Taxes and Dues	15. Dues, taxes and other charges upon the vessel, including those assessed by reference to the quantity of cargo loaded or discharged and any taxes on the freight shall be paid by Owners, and dues and other charges upon the cargo shall be paid by Charterers. Notwithstanding the foregoing, where under any provision of Worldscales any dues or charges are expressly for account of Owners or Charterers respectively then they shall be payable in accordance therewith.	288 289 290 291
Shifting	16. (a) Charterers shall have the right to load and/or discharge at more than one loading or discharging location at each port or place on payment of all additional expenses incurred (including any bunkers consumed) and any additional dues incurred in excess of those which would have been incurred if all the cargo had been loaded or discharged at one such location only. (b) If the vessel is required to leave and subsequently to return to the same loading or discharging location because of the vessel's failure to comply with any of Owners' warranties set out in Part I (A) or upon safety grounds (other than those arising out of weather or sea conditions) pursuant to the orders of the port or harbour authority then all expenses incurred in so moving the vessel (including any bunkers consumed) shall be for Owners' account. (c) If the vessel is required to leave and return to the same location for any reason other than those set out in Clause 16(b), the expenses so incurred (including any bunkers consumed) shall be for Charterers' account in accordance with Clause 16(a). (d) Unless the vessel is shifting from a waiting place or from a loading or discharging location as described in Clause 9 (b)(ii) or Clause 16(b) respectively time used in shifting and any detention in reaching the new location shall count as laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage. (e) For purposes of this Clause and of freight payment, locations grouped in Port and Terminal Combinations in Worldscales are to be considered as locations within a single port.	292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308
Lighterage/ Discharge at Sea	17. (a) Topping up/Lightening in port Charterers shall have the right to load all or part of the cargo from and/or discharge all or part of the cargo to other vessels or lighters within port limits. Any such operation shall be at the expense of Charterers and shall only be effected where the vessel can lie always afloat. For the purposes of calculating laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage the lightening/topping up place shall count as a berth within the port. (b) Part cargo transhipment at sea Charterers may order the vessel to a transhipment place or places at sea en route between the loading and discharging places otherwise ordered by Charterers in accordance with Clause 3 and there tranship part of the cargo from or to other vessels. (c) The place of any transhipment at sea pursuant to this Clause shall not constitute an additional port for the purposes of this Charter but any deviation or delay to the vessel in proceeding to or from any transhipment place shall be paid for by Charterers at the demurrage rate in Part I(L) plus the cost of the bunkers consumed during such deviation or delay.	309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322
Heating	18. If the vessel is described as having heating equipment in Part I(A)(vii) Charterers may require that the cargo be maintained at up to the temperature at which it was loaded (subject to the maximum referred to in Part I (C)) throughout the voyage and discharge provided that such temperature does not exceed that stated in Part I (A)(vii). The vessel shall not be required to heat the cargo beyond its loaded temperature, but Owners shall use their best endeavours so to heat the cargo (subject to the aforesaid maxima) if so requested. The cost of any additional bunkers consumed solely in endeavouring to heat the cargo beyond its loaded temperature shall be reimbursed to Owners by Charterers at the cost of the bunkers last taken by the vessel. Any delay to the vessel in attempting to raise the cargo beyond its loaded temperature shall count as laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage.	323 324 325 326 327 328 329 330
Demurrage Claims	19. Any claim for demurrage shall be delivered with supporting documents not later after the completion of discharge than the number of days specified in part I(O). Owners shall give the promptest notice of any such claim that is reasonably possible. If Owners fail to submit any such claim within the time limit aforesaid Charterers shall be discharged from all liability in respect thereof.	331 332 333 334 335



ETA	20. (a) The master shall radio Charterers and agents at loading and discharging ports (when bound for such ports) advising the vessel's ETA at the following times: (i) on sailing from the last prior loading or discharge port, (ii) 7 days, 72, 48 and 24 hours prior to the expected arrival time at the loading or discharging port(s) or as close as practicable to these times as the voyage length will permit, (iii) at any other times Charterers may so request, (iv) promptly if there is any alteration of over 6 hours to any ETA. (b) An ETA at a discharging port shall also state the vessel's expected even keel arrival draft in salt water. (c) If the master shall wilfully or negligently fail to comply with any of the requirements of this Clause any delay resulting therefrom shall not count as laytime or if the vessel is on demurrage for demurrage.	336 337 338 339 340 341 342 343 344 345
Liberty	21. The vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to tow or go to the assistance of vessels in distress, to call at any port or place for bunkers, and to deviate for the purpose of saving life or property, or for any other reasonable purpose whatsoever.	346 347 348
Ice	22. (a) The vessel shall not be required to force ice or to follow ice-breakers unless the express consent of Owners shall have been obtained. (b) If a nominated port is inaccessible due to ice, the master shall immediately notify Charterers requesting revised orders and shall remain outside the ice-bound area. If there is danger of the vessel being frozen in at any nominated port, the vessel shall, at master's discretion, proceed to the nearest safe and ice-free position, at the same time requesting Charterers' revised orders. If the port in question is: (i) the first or only loading port and no cargo has been loaded, Charterers shall have the option of nominating an alternative loading port or of cancelling this Charter; (ii) the first or only loading port and cargo has been loaded, or any subsequent loading port, Charterers shall have the option of nominating an alternative loading port or of ordering the vessel to proceed on the voyage without completing loading, paying any deadfreight so incurred; (iii) a discharging port, Charterers shall have the option of nominating an alternative port or of ordering the vessel to wait at a safe place off the nominated port until it can safely be entered. (c) If in the exercise of Charterers' rights under this Clause:- (i) this Charter is cancelled, Charterers shall compensate Owners for time lost and bunkers consumed in the period from when the request for revised orders was received by Charterers or from the time when the vessel arrived and gave notice of readiness (whichever is the earlier) until the time when Owners received notice of such cancellation. Such compensation shall be paid at the demurrage rate in Part I (L) and the bunkers consumed at the cost of the bunkers last taken by the vessel. (ii) the loaded voyage is changed, freight shall nevertheless be paid for the voyage that would have been performed but for such exercise but increased or reduced to compensate for the increase or reduction (as the case may be) in voyage costs. Such increase or reduction in voyage costs shall be calculated by reference to the changes in voyage time (including any time awaiting revised orders) valued at the demurrage rate in Part I(L), bunkers consumed (valued as provided in Clause 22(c)(ii)) and port charges incurred. (iii) the vessel discharges at the nominated port, this shall be at Charterers' risk and the whole period from the time the master's request for revised orders was received by Charterers until the vessel can safely depart after completion of discharge shall count against laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage. Charterers shall procure that all bills of lading issued pursuant to this Charter shall contain this Clause (or such part of it as is relevant to bills of lading).	349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379
Quarantine	23. If at the time of nomination quarantine is in force at a port or place of loading or discharging any time thereby lost by the vessel to count as laytime or for demurrage if the vessel is on demurrage. If, however, quarantine comes into force at such port or place after nomination only half the time thereby lost by the vessel shall count as laytime, but full time shall count for demurrage if the vessel is on demurrage on arrival there.	380 381 382 383
Agency	24. Unless otherwise agreed, Owners shall appoint, instruct and pay the vessel's agents at all ports and places.	384
Over Age Insurance	25. Any additional insurance on the cargo required because of the age of the vessel shall be for Owners' account.	385
Responsibility and Exceptions	26. (a) The vessel, the master and Owners shall not, unless otherwise expressly provided in this Charter, be responsible for any loss or damage arising or resulting from any act, neglect or default of the master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation or management of the vessel; fire, unless caused by the actual fault or privity of Owners; collision or stranding; perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in hull, equipment or machinery. The provisions of Clause 26(a) shall not apply to or affect Part I(A) and Clause 1(a). (b) Neither the master, nor Owners, nor Charterers shall, unless otherwise expressly provided in this Charter, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God; act of war; act of public enemies; seizure under legal process; quarantine restrictions; strikes; lockouts; restraints of labour; riots; civil commotions or arrest or restraint of rulers or people. (c) Clause 26(a) shall not apply to or affect any liability of Owners or the vessel in respect of any claim, whether brought by Charterers or any other person, for any loss of or damage to or in connection with the cargo. Any such claim shall be subject to the Hague-Visby Rules or the Hague Rules, as the case may be, which have, or ought (pursuant to Clause 29) to have, been incorporated in the relevant bill of lading, or, if no such bill of lading is issued, to the Hague-Visby Rules. (d) Nothing in this Charter shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the rights of Owners or of any other relevant persons to limit their liability under any available legislation or law.	386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403
Both to Blame Collision Clause	27. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charter falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply: "If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact." Charterers shall procure that all bills of lading issued pursuant to this Charter shall contain this clause.	404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415





New Jason Clause	28. General Average shall be payable according to the York/Antwerp Rules, 1974. If the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier, or its agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery." Charterers shall procure that all bills of lading issued pursuant to this Charter shall contain this clause.	416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427
Clause Paramount	29. Charterers shall procure that all bills of lading issued pursuant to this Charter shall contain the following Paramount Clause:- "CLAUSE PARAMOUNT (1) Subject to sub-clause (2) hereof, this bill of lading shall be governed by, and have effect subject to, the rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924 (the "Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 (the "Hague-Visby Rules"). Nothing contained herein shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague-Visby Rules. (2) If there is governing legislation which applies the Hague Rules compulsorily to this bill of lading to the exclusion of the Hague-Visby Rules, then this bill of lading shall have effect subject to the Hague Rules. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities under the Hague Rules. (3) If any term of this bill of lading is repugnant to the Hague-Visby Rules, or the Hague Rules if applicable, such term shall be void to that extent but no further. (4) Nothing in this bill of lading shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of any relevant party or person to limit his liability under any available legislation and/or law."	428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443
War Risks	30. (a) The master shall not be required or bound to sign bills of lading for any blockaded port or for any port which the master or Owners in his or their discretion consider dangerous or impossible to enter or reach. (b) If (i) any port of loading or of discharge to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of this Charter or any bills of lading be blockaded or (ii) owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharging of cargo at any such port be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited, or if be considered by the master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible or prohibited for the vessel to reach any such port of loading or of discharge, then Owners may request alternative orders and Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other port of loading or of discharge within the range of loading or discharge ports respectively established under the provisions of this Charter (provided such other port is not blockaded and that entry thereto and loading or discharge of cargo thereat is not in the master's or Owners' opinion dangerous or impossible or prohibited). (c) If no orders are received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received Owners' request for the nomination of a substitute port, then (i) if the port affected is the first or only loading port and if no cargo has been loaded, this Charter shall terminate forthwith; (ii) if the port affected is a loading port and if part of the cargo is already loaded, the vessel may proceed on passage and Charterers shall pay any deadfreight incurred; (iii) if the port affected is a discharging port Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any port which they or the master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharge ports established under the provisions of this Charter or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. (d) If, in accordance with Clause 30(b) and (c), the cargo is loaded or discharged at any such other port, this Charter shall be read in respect of all other conditions whatsoever, except for freight, as if the voyage performed were that originally nominated and freight shall be paid as for the voyage originally nominated, increased or reduced as appropriate by the amount by which, as a result of loading or discharging at such other port (i) the time taken (including any time awaiting revised orders) valued at the demurrage rate in Part I(L); (ii) the bunkers consumed (valued at the cost of the bunkers last taken by the vessel), and (iii) the port charges for the voyage actually performed are greater or less than those which would have been incurred on the voyage originally nominated. (e) The vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the bills of lading, the vessel may proceed to any safe port of discharge which the master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the bills of lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any other port of discharge shall be paid by Charterers and/or cargo owners and Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.	444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498