

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ



**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**Ανάλυση και Σύγκριση Ναυλοσύμφωνων Ταξιδιού
Μεταφοράς Σιτηρών**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Σπυριδάκη Μαρίνα

Σεπτέμβριος 2004

ΧΙΟΣ

Σπυριδάκη Μαρίνα

**Ανάλυση και Σύγκριση Ναυλοσύμφωνων Ταξιδιού Μεταφοράς
Σιτηρών**

Σεπτέμβριος 2004

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Σπυριδάκη Μαρίνα

Επιβλέπουσα: Φουρναντζοπούλου Ευδοκία

Διευθυντής Σπουδών: Λίτινας Νικόλαος

ΧΙΟΣ

"Σε όλους όσους με
βοήθησαν με την παρουσία τους
ή με την απουσία τους."

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Περίληψη</i>	8
<i>Κατάλογος Πινάκων</i>	9
<i>Κατάλογος Σχεδιαγραμμάτων</i>	9
<i>Εισαγωγή</i>	10
ΜΕΡΟΣ Α'	11
<i>Μεταφορές Σιτηρών</i>	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	12
<i>Τα Σιτηρά</i>	12
1.1 Τα Σιτηρά ως Προϊόν	12
1.2 Χώρες Παραγωγής Σιτηρών	15
1.3 Θαλάσσιοι Διάδρομοι – Routes	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	18
<i>Θέματα Μεταφοράς Σιτηρών δια Θαλάσσης</i>	18
2.1 Τύποι και Μεγέθη Πλοίων	18
2.2 Προβλήματα που Σχετίζονται με την Μεταφορά Σιτηρών	20
2.3 Αποθήκευση Σιτηρών	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	23
<i>Ναύλοι Μεταφοράς Σιτηρών</i>	23
3.1 Καθορισμός των Τιμών των Ναύλων	23
3.2 Κινητικότητα Ναύλων	24
ΜΕΡΟΣ Β'	40
<i>Ναυλοσύμφωνα ανά Ταξίδι για Μεταφορά Σιτηρών</i>	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	41
<i>Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή και του Ναυλωτή στις Ναυλώσεις Ταξιδιού</i>	41
<i>Εισαγωγή</i>	41
4.1 Ναυλώσεις ταξιδιού	42
4.2 Εφαρμοστέο δίκαιο και διαιτησία	43
4.3 Κατηγορίες των όρων των ναυλοσύμφωνων κατά το αγγλικό δίκαιο	43
4.4 Αυτονόητες υποχρεώσεις (implied terms) του εκναυλωτή	44
4.5 Αυτονόητες υποχρεώσεις (implied terms) του ναυλωτή	45
4.6 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή	45
4.7 Υποχρεώσεις του ναυλωτή	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο	50
<i>Ζητήματα που Προκύπτουν από τα Ναυλοσύμφωνα Ταξιδίου</i>	50
Εισαγωγή	50
5.1 Σταλίες (Αναμονή) – Lay Time	51
5.2 Επισταλίες και Αποζημίωση Καθυστέρησης – Demurrage and Damage for Detention	52
5.2.1 Επισταλίες- Υπεραναμονή (Demurrage)	52
5.2.2 Αποζημίωση Καθυστέρησης (Damage for Detention)	53
5.3 Επίσπευση – Dispatch Money	53
5.4 Υπολογισμός Σταλιών (Lay Time)	54
<i>Μελέτη, Ανάλυση και Σύγκριση των Ναυλοσυμφώνων: BFC, Norgrain 89 και Synacomex 2000</i>	55
Εισαγωγή	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο	57
<i>Οργανισμοί έκδοσης των ναυλοσύμφωνων BFC, Norgrain 89 και Synacomex 2000</i>	57
Εισαγωγή	57
6.1 Association of Ship Brokers and Agents –ASBA	57
6.2 The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents –FONASBA	58
6.3 North American Shippers Association –NASA	58
6.4 North American Export Grain Association –NAEGA	58
6.5 Syndicat National Du Commerce Extérieur Des Céréales – Synacomex	59
6.6 Armateurs de France	59
6.7 Baltic and International Maritime Conference - BIMCO	59
6.7.1 Εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα (approved documents)	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο	62
<i>Κοινές Ρήτρες</i>	62
7.1 Προοίμιο –Preamble	62
7.2 Ρήτρα Ακύρωσης – Laydays/Canceling (Lay/Can) Clause	63
7.3 Επισταλίες/Επίσπευση – Demurrage/Dispatch Money	64
7.4 Seaworthy Trim	64
7.4.1 Bulk Carrier and Wing Spaces	65
7.5 Προμήθεια - Address Commission	65
7.6 Επιπλέον Ασφάλιση – Extra insurance	65
7.9 Υποναύλωση – Assignment	66
7.10 Ρήτρα επίσχεσης – Lien Clause	66
7.10 Ρήτρα Πάγων – Ice Clause	67

7.11 Ρήτρα Απεργιών – Centrocon Strike Clause	68
7.12 Γενική Αβάρια – General Average and New Jason Clause	68
7.13 Both-to-Blame Collision Clause	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο	71
<i>Διαφοροποιημένοι Όροι</i>	<i>71</i>
8.1 Λιμάνι Φόρτωσης και Φορτίο – Loading Port and Cargo	71
8.2 Λιμάνι Εκφόρτωσης – Discharging Port	72
8.3 Loading and Discharge Port Orders	72
8.4 Ναύλος – Freight	73
8.5 Φόρτωση και Εκφόρτωση – Loading and Discharging (cargo risk and expense, overtime)	74
8.6 Στοιβαδότες – Stevedores	74
8.7 Απολύμανση – Fumigation	75
8.8 Επιστολή Ετοιμότητας/Σταλίες – Notice of Readiness/Lay Time	75
8.9 Shifting Clause	78
8.10 Φορτοεκφορτωτικά Εργαλεία – Lights and Gear	79
8.11 Πρακτορειακή Προμήθεια - Agencies and Brokerage Commission	79
8.12 ISM Clause	80
8.13 Φορτωτική – Bill of Lading	81
8.14 Παρέκκλιση – Deviation	81
8.15 Ρήτρα Παύσης Ευθυνών – Cesser clause	82
8.16 Ρήτρα Απαλλαγής/Εξαιρέσεων – Exception /Immunities Clause	82
8.17 Ρήτρα Πολέμου –War Risks	83
8.18 Ρήτρα Διαιτησίας – Arbitration Clause	84
8.19 Paramount Clause	85
8.20 Επιθεώρηση Πλοίου – Vessel Inspection	86
8.21 Rotation of Ports	86
8.22 Draft/Lighterage Clause	86
8.23 Ρήτρα Συγκεκριμένων Λιμένων	87
8.24 Διάφορες Ρήτρες Διευθέτησης Κόστους	87
8.24.1 Securing	87
8.24.2 Opening/Closing Hatches	87
8.24.3 Car Decks	88
8.24.4 Seaway Tolls και Dues/Taxes	88
8.24.5 Θαλάσσια Ρύπανση - Water Pollution	88

<i>Συμπεράσματα</i>	89
<i>Βιβλιογραφία</i>	98
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	102
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: Σιτηρά	103
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Παραγωγή/ Κατανάλωση – Εισαγωγές/Εξαγωγές Σιτηρών	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: Τύποι Πλοίων	110
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Μονάδες Μέτρησης - Units of Volume	114
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: Ναυλοσύμφωνα	120
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: Ερμηνεία Όρων Σταλιών Ναυλοσυμφώνων Ταξιδιού	144

Περίληψη

Τα σιτηρά, είναι ένα γεωργικό προϊόν. Χρησιμοποιούνται είτε αυτούσια από τη γη, είτε ως πρώτη ύλη για την παραγωγή άλλων διατροφικών προϊόντων. Αποτελούν κύριο στοιχείο στην διατροφική αλυσίδα του ανθρώπου, αλλά και στην κτηνοτροφία. Ως αποτέλεσμα, μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες από τις χώρες παραγωγής στις χώρες κατανάλωσης, σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο κύριος τρόπος μεταφοράς τους είναι δια θαλάσσης. Ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση και η σύγκριση των ναυλοσυμφώνων ταξιδιού, τα οποία χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των σιτηρών. Για την εκπλήρωση του στόχου αυτού, αναλύονται θέματα που σχετίζονται με τα ναυλοσύμφωνα και τα σιτηρά.

Πιο συγκεκριμένα, η εργασία χωρίζεται σε δύο βασικά μέρη.

Το πρώτο μέρος, ασχολείται με την μεταφορά των σιτηρών. Προσεγγίζει τα σιτηρά ως προϊόν, αλλά και ως φορτίο προς μεταφορά.

Το δεύτερο μέρος, ασχολείται με τα ναυλοσύμφωνα. Καταγράφονται στα δύο πρώτα κεφάλαια του (κεφ. 4 και 5), σε γενικό επίπεδο, το νομικό και θεωρητικό υπόβαθρο των ναυλοσυμφώνων ταξιδιού. Επίσης δίνονται σε γενικό επίπεδο πληροφορίες για τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τα ναυλοσύμφωνα που επιλέχθηκαν προς ανάλυση, τα οποία είναι: το BFC, το Norgrain 89 και το Synacomex 2000. Τα δύο τελευταία κεφάλαια (κεφ. 7 και 8), αναλύουν και συγκρίνουν τις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων, ως προς τις ρητές υποχρεώσεις των εκναυλωτή, ναυλωτή, τις ευθύνες που αναλαμβάνουν κατά τη διάρκεια και την ολοκλήρωση της μεταφοράς του φορτίου σιτηρών, καθώς επίσης και σε ο,τι αφορά την συνέπεια τους ως προς την εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου.

Η διάταξη των ρητρών έγινε σύμφωνα με την διάταξη του ναυλοσύμφωνου “Synacomex 2000”. Ο αρχικός διαχωρισμός ήταν ‘κοινές ρήτρες’ και ‘διαφοροποιημένες’, δηλαδή, χρησιμοποιήθηκε το κριτήριο του εάν είναι διαφορετική ή όχι η σχέση και οι κανόνες που θα εφαρμόζονται και θα διέπουν το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο. Στο κεφάλαιο ‘διαφοροποιημένη όροι’ αναφέρονται μεν κοινές ρήτρες αλλά με διαφορετικό περιεχόμενο. Δηλαδή, το κάθε ναυλοσύμφωνο προσδίδει μια διαφορετική όψη και σχέση σε οτιδήποτε αφορά την μεταφορά των εμπορευμάτων, από το αρχικό ταξίδι του πλοίου (preliminary voyage) μέχρι και την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη.

Λέξεις Κλειδιά: Σιτηρά, Ναυλοσύμφωνα, Ρήτρες

(Keywords: Grains, Charter party, Clause)

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1 Εμπόριο Σιτηρών (σε εκατομ. Τόνους)	17
Πίνακας 1.2 Κατανομή των προς μεταφορά σιτηρών (%) ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου 1990-1996	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Πίνακας 3.1 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 1999	25
Πίνακας 3.2 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2000	27
Πίνακας 3.3 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2001	29
Πίνακας 3.4 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2002	31
Πίνακας 3.5 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2003	34
Πίνακας 3.6 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2004	36
Πίνακας 3.7 Μέσος Όρος Ναύλων	38

Κατάλογος Σχεδιαγραμμάτων

Σχεδιάγραμμα 3.1 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (1999)	26
Σχεδιάγραμμα 3.3 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2001)	30
Σχεδιάγραμμα 3.4 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2002)	33
Σχεδιάγραμμα 3.5 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2003)	35
Σχεδιάγραμμα 3.6. Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2004)	37
Σχεδιάγραμμα 3.7 Μέσος Όρος Ναύλων.	39

Εισαγωγή

*“God must have been a shipowner. He placed the raw materials far from where they were needed and covered two thirds of the earth with water.”*¹ Erling Naess.

Από την αρχαιότητα, η θάλασσα αποτελούσε ένα ζωτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της κοινωνίας των ανθρώπων. Οι παραθαλάσσιες περιοχές ήταν αυτές που άκμαζαν γρηγορότερα. Η σύνδεση των πολιτισμένων κοινωνιών γινόταν δια θαλάσσης, το θαλάσσιο εμπόριο ήταν το αποτέλεσμα του εκπολιτισμού αυτών των κοινωνιών. Στις μέρες μας, το παγκόσμιο εμπόριο είναι αλληλένδετο με το θαλάσσιο και το θαλάσσιο εμπόριο με τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ιστορία της βιομηχανία της ναυτιλίας, χάνεται στην ανθρώπινη ιστορία και καμία φορά συγχέεται και με αυτήν. Το σημερινό πρόσωπο της ναυτιλίας συνεχίζει και διαμορφώνεται, καθώς τίποτε δεν μένει στάσιμο, τα δεδομένα του εξωτερικού περιβάλλοντος συνεχώς αλλάζουν και η ναυτιλία, σήμερα προσπαθεί να αναδείξει το ποιοτικό της πρόσωπο.

Το θαλάσσιο εμπόριο στηρίζεται στην προϋπόθεση ότι υπάρχει φορτίο προς μεταφορά και, φυσικά πλοίο το οποίο θα μεταφέρει το φορτίο. Το σιτηρά αποτελούν ένα από τα πέντε κύρια χύδη φορτία. Το μεγαλύτερο ποσοστό στην παγκόσμια παραγωγή σιτηρών, κατέχουν οι Η.Π.Α. και το μεγαλύτερο ποσοστό κατανάλωσης η Ασία και η Ευρώπη. Η εμπορική σύνδεση των ηπειρών, λοιπόν, αποτελεί ένα από τα κεφάλαια της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Πρακτικά, το εμπόριο σημαίνει μεταφορά από τον τόπο παραγωγής ενός αγαθού, στον τόπο κατανάλωσης –ή επεξεργασίας αυτού-, δια μέσου των θαλάσσιων διαδρόμων. Η διεξαγωγή του εμπορίου, όμως, δεν αποτελεί μια άναρχη κατάσταση, αλλά στηρίζεται σε κανονισμούς και νομοθεσίες.

Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί τη σύμβαση των θαλασσιών μεταφορών, σε αυτό καταγράφονται και ορίζονται οι όροι της σχέσεως του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Με βάση αυτά πράττουν και συμπεριφέρονται ανάλογα. Η σημασία των όρων είναι καθοριστική, γιατί ο ‘λόγος’², δεν αρκεί όταν υπάρχουν διαφωνίες μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων. Στην οποιαδήποτε διαμάχη ο εκναυλωτής ή ο ναυλωτής ή γενικότερα οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο διέπεται από τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, πρέπει να ανατρέχει σε αυτό. Τα δικαστήρια ή οι διαιτητές καλούνται να ερμηνεύσουν τις ρήτρες και να τις προσαρμόσουν στις εκάστοτε καταστάσεις. Η κατανόηση των ρητρών είναι αναγκαία καθώς αυτές είναι καταλυτικές για τα πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον το οποίο απορρέει από το ναυλοσύμφωνο. Η παρούσα εργασία είχε σκοπό την ανάλυση των ρητρών και την σύγκριση των διαφοροποιημένων

¹ “Ο θεός πρέπει να είναι πλοιοκτήτης. Έβαλε τις πρώτες ύλες μακριά από εκεί που αυτές είναι αναγκαίες και κάλυψε τα δύο τρίτα της γης με νερό”. Η ρήση αυτή λήφθηκε από το βιβλίο του Stopford M., (1997), *Maritime Economics*, Routledge.

² “My word is my bond”.

όρων, των ναυλοσυμφώνων: BFC, Norgrain 89 και Synacomex 2000, που αφορούν σε μεταφορές σιτηρών.

ΜΕΡΟΣ Α΄

Μεταφορές Σιτηρών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Τα Σιτηρά

1.1 Τα Σιτηρά ως Προϊόν

Τα σιτηρά ή δημητριακά, είναι ένα γεωργικό/αγροτικό προϊόν. Χρησιμοποιούνται είτε αυτούσια από τη γη –π.χ. καλαμπόκι, ρύζι-, είτε ως πρώτη ύλη για την παραγωγή άλλων διατροφικών προϊόντων –πχ. μαλακό σιτάρι, πρώτη ύλη άρτου-. Αποτελούν κύριο στοιχείο στην διατροφική αλυσίδα του ανθρώπου, αλλά και στην κτηνοτροφία. Διακρίνονται σε χειμωνιάτικα και ανοιξιάτικα σιτηρά¹, ανάλογα με την εποχή της σποράς τους². Τα χειμωνιάτικα σιτηρά (σιτάρι, κριθάρι, βρώμη, σίκαλη και τριτικάλε) σπέρνονται το χειμώνα, ενώ, τα ανοιξιάτικα (καλαμπόκι, ρύζι, σόργο και κεχρί) σπέρνονται την άνοιξη.

Η διάκριση αυτή υπάρχει σε παγκόσμιο επίπεδο, χωρίς απαραίτητα να είναι απόλυτη. Δηλαδή, από την στιγμή που τα σιτηρά είναι ένα γεωργικό προϊόν σημαίνει αυτόματα ότι επηρεάζεται άμεσα από το κλίμα (και γενικότερα από οτιδήποτε μπορεί να επηρεαστεί ένα αγροτικό προϊόν), με αποτέλεσμα κάποια από τα χειμερινά σιτηρά σε βόρειες χώρες να σπέρνονται την άνοιξη, π.χ. το σκληρό σιτάρι όπου στην Ελλάδα η σπορά του γίνεται στο φθινόπωρο, ενώ στις Η.Π.Α. την άνοιξη.

Τα χειμωνιάτικα σιτηρά.³

Στα χειμωνιάτικα σιτηρά, ανήκουν τα εξής βασικά ετήσια είδη: **το Σιτάρι (Wheat), το Κριθάρι (Barley), η Βρώμη (Oats), η Σίκαλη ή Βρίζα (Rye), το Τριτικάλε (Triticale)**. Ιστορικά προέρχονται από την Μ. Ανατολή, την Ν.Δ.Ασία και την Ν.Α. πλευρά των Ιμαλαίων. Η τεράστια αρχική τους εξάπλωση οφείλεται στη μεγάλη προσαρμοστικότητα τους σε συνθήκες περιβάλλοντος. Με την πάροδο του χρόνου γενικεύτηκε η διάδοση ανά τον πλανήτη με αποτέλεσμα σήμερα να αποτελεί ένα σημαντικό πόρο, όχι μόνο όσον αφορά την διατροφή του ανθρώπου αλλά και γενικότερα την οικονομία μιας χώρας.

¹ Στο Παράρτημα Ι παρατίθενται φωτογραφίες των χειμωνιάτικων και ανοιξιάτικων σιτηρών.

² Στην παρούσα εργασία, η διάκριση των σιτηρών έχει γίνει σύμφωνα με το μεσογειακό κλίμα (Υπουργείο Γεωργίας – Ελληνικό Ινστιτούτο Σιτηρών).

³ Δαλιάνης Κ., (1983), *Χειμερινά Σιτηρά*, Σταμούλης, σελ. 15 επ.

Το σιτάρι (wheat), είναι το πιο διαδεδομένο από τα καλλιεργούμενα χειμωνιάτικα σιτηρά, στον κόσμο. Οι μεγαλύτερες σιτοπαραγωγικές χώρες του κόσμου είναι: η Κίνα, οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, η Ρωσία, η Ουκρανία, η Ινδία, η Αυστραλία, η Αργεντινή και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Γαλλία, η Αγγλία, η Ιταλία και η Γερμανία. Το σιτάρι χρησιμοποιείται κυρίως για ανθρώπινη διατροφή σε μεγάλο ποσοστό και κατά δεύτερο λόγο, για διάφορες βιομηχανικές χρήσεις, καθώς και ως ζωοτροφή. Ως ανθρώπινη τροφή χρησιμοποιείται ο καρπός του αλεσμένος στην αρτοποιεία (μαλακό σιτάρι), τη ζαχαροπλαστική και για την παρασκευή ζυμαρικών από σύγχρονες βιομηχανίες (σκληρό σιτάρι). Επίσης, άλλες σύγχρονες βιομηχανικές μονάδες παρασκευάζουν μπισκότα και διάφορους τύπους τροφών. Ακόμη, από άλευρα σιταριού παρασκευάζεται ο τραχανάς και διάφοροι χυλοί και τέλος από τον καρπό του παρασκευάζεται το πλιγούρι.

Το κριθάρι (barley), σε παγκόσμια κλίμακα είναι το τέταρτο σε σπουδαιότητα και οικονομική σημασία σιτηρό μετά το σιτάρι, το ρύζι και το καλαμπόκι. Η παραγόμενη ποσότητα σε καρπό κριθαριού παγκοσμίως, φτάνει τα 2/5 της παραγωγής του σιταριού. Οι χώρες με τη μεγαλύτερη παραγωγή κριθαριού τον κόσμο είναι: η Ρωσία, οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, η Αγγλία, η Γερμανία, η Γαλλία και η Ισπανία. Ο καρπός του κριθαριού χρησιμοποιείται κυρίως στην κτηνοτροφία και στη βυνοζυθοποιεία, ενώ μικρές μόνο ποσότητες στη διατροφή του ανθρώπου. Ακόμη, η καλλιέργεια του κριθαριού αποσκοπεί και στην παραγωγή σανού.

Η βρώμη (oats), καλλιεργούταν πολύ αργότερα από το κριθάρι και το σιτάρι. Μολονότι οι καλλιεργούμενες με βρώμη εκτάσεις περιορίζονται συνεχώς, η οικονομική της σημασία είναι αρκετά αξιόλογη. Κυριότερες χώρες παραγωγής της είναι: οι Η.Π.Α., οι χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, η Γερμανία, η Φιλανδία και η Σουηδία. Ο καρπός της βρώμης χρησιμοποιείται κυρίως ως ζωοτροφή και δευτερευόντως για ανθρώπινη κατανάλωση.

Η σίκαλη ή βρίζα (rye), παρόμοια με την βρώμη, άργησε να καλλιεργηθεί. Σήμερα, παρουσιάζει σημαντική διάδοση σε μεγάλα γεωγραφικά πλάτη και μεγάλα υψόμετρα. Σπάνια τη βρίσκει κανείς σε ζεστές περιοχές. Σε οικονομική σπουδαιότητα η καλλιέργεια της σίκαλης υπολείπεται του κριθαριού και της βρώμης. Εντοπίζεται σε ορισμένες χώρες και περιοχές, όπου εξαιτίας του χειμωνιάτικου ψύχους ή των φτωχών εδαφίων δεν αποδίδει ικανοποιητικά το σιτάρι. Εκεί κυρίως έχει κάποια οικονομική σημασία. Οι κυριότερες χώρες που σήμερα παράγουν σίκαλη είναι: οι χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, η Γερμανία, η Δανία και η Αυστρία.

Το τριτικάλε (triticale), είναι ένα νέο σιτηρό που προήλθε από τεχνητή διασταύρωση μεταξύ του σιταριού και της σίκαλης, γι' αυτό και ονομάζεται αλλιώς σιταρόβριζα. Ο στόχος της δημιουργίας αυτού του είδους ήταν κυρίως η αξιοποίηση των άγονων και όξινων εδαφών, σε περιοχές ή χώρες όπου επικρατεί δριμύ ψύχος, με την καλλιέργεια ενός είδους που παράγει καλύτερης ποιότητας και απόδοσης καρπό από τη σίκαλη. Σήμερα, ο στόχος αυτός εξειδικεύεται περισσότερο σε δύο ζώνες: μία με υψηλές βροχοπτώσεις σε τροπικά υψίπεδα ή όξινα εδάφη και μια δεύτερη, ξηρών περιοχών λόγω ανεπαρκών βροχοπτώσεων. Το τριτικάλε χρησιμοποιείται με την μορφή αλευριού για ζαχαροπλαστική, δεν είναι όμως κατάλληλο για την Παρασκευή καλής ποιότητας άρτου. Στην ανατολική Ευρώπη, χρησιμοποιείται συχνά και ως ζωοτροφή χοίρων και πουλερικών.

Τα ανοιξιιάτικα σιτηρά⁴.

Στα ανοιξιιάτικα σιτηρά ανήκουν τα εξής βασικά είδη: **το Καλαμπόκι (Maize), το Ρύζι (Rice) και το Σόργο (Sorghum)**. Πρωτεύοντα ρόλο διεθνώς, διαδραματίζει το ρύζι και ακολουθεί το καλαμπόκι. Το ρύζι χρησιμοποιείται για τη διατροφή του ανθρώπου στις αναπτυσσόμενες κυρίως περιοχές της γης, ενώ ο μεγαλύτερος όγκος του καλαμποκιού διατίθεται στην κτηνοτροφία και ένα μικρό μέρος στη διατροφή του ανθρώπου. Η σπουδαιότητα του σόργου και του κεχριού είναι πολύ μικρότερη. Και τα δύο αυτά φυτά, σε μερικές περιοχές χρησιμοποιούνται για τη διατροφή του ανθρώπου και σε άλλες για τη διατροφή των ζώων.

Το καλαμπόκι⁵ (maize-corn), παρουσιάζει το μεγαλύτερο οικονομικό ενδιαφέρον από όλα τα ανοιξιιάτικα σιτηρά για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, χρησιμοποιείται σαν βασική τροφή για ζώα, όπου ξοδεύεται και το μεγαλύτερο ποσοστό καλαμποκιού, αποτελεί βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας και δεύτερον, αποτελεί την πρώτη ύλη στις διάφορες βιομηχανίες. Σημαντικές ποσότητες καλαμποκιού χρησιμοποιούνται για τη διατροφή του ανθρώπου, κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Το αλεύρι του καλαμποκιού χρησιμοποιείται ευρύτατα για την παρασκευή ψωμιού και διαφόρων γλυκισμάτων, καθώς και στην μορφή αμύλου προς χρήση στους κλάδους: μπισκοτοποιία, ζαχαροπλαστική, ζυθοποιεία, αλλαντοποιεία, βιομηχανία παιδικών τροφών κ.λπ. Επίσης και το λάδι του καλαμποκιού χρησιμοποιείται στη διατροφή του ανθρώπου. Το ½ της παγκόσμιας παραγωγής καλαμποκιού προέρχεται από τις Η.Π.Α., άλλες χώρες με σημαντική παραγωγή είναι: η Κίνα, η Βραζιλία, το Μεξικό, χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, η Γιουγκοσλαβία, η Αργεντινή, Ε.Ε. κ.α.

Το ρύζι (rice), είναι μια πανάρχαια καλλιέργεια και ως εκ τούτου ο τόπος καταγωγής του δεν έχει εξακριβωθεί πλήρως. Επικρατέστερη είναι η άποψη, του ότι προέρχεται από την Ινδία, διότι στη χώρα αυτή υπάρχουν πολλά αυτοφυή είδη ρυζιού. Στην Κίνα, η καλλιέργεια του ρυζιού ήταν γνωστή πριν από το 2.000 π.Χ.. Στην Ευρώπη το ρύζι το έφερε ο Μέγας Αλέξανδρος, όμως η καλλιέργεια του παρέμεινε άγνωστη μέχρι και το 700 μ.Χ. και μέχρι το 1885 στις Η.Π.Α.. Το ρύζι καλλιεργείται στις τροπικές και υποτροπικές χώρες. Περίπου το 92% της παγκόσμιας παραγωγής ρυζιού, προέρχεται από χώρες της Άπω Ανατολής. Οι κυριότερες χώρες είναι: η Κίνα, η Ινδία, το Πακιστάν, η Ιαπωνία, η Ταϊλάνδη, η Ινδονησία, η Βραζιλία, οι Η.Π.Α., η Αίγυπτος, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ιταλία κ.α..

Το σόργο (sorghum), είναι ένα από τα πρώτα φυτά που καλλιεργήσε ο άνθρωπος και κατατάσσεται τέταρτο μεταξύ των κυριότερων σιτηρών σε παγκόσμια κλίμακα. Προηγούνται το στάρι, το ρύζι και το καλαμπόκι. Οι κυριότερες χώρες που καλλιεργούν σόργο είναι: η Ινδία, η Νιγηρία, οι Η.Π.Α., το Σουδάν, το Μεξικό και η Αργεντινή. Ο καρπός του σόργου χρησιμοποιείται για τη διατροφή των ανθρώπων στις φτωχές χώρες και για τη κτηνοτροφία στις πιο πλούσιες. Η εμπορική και η θρεπτική

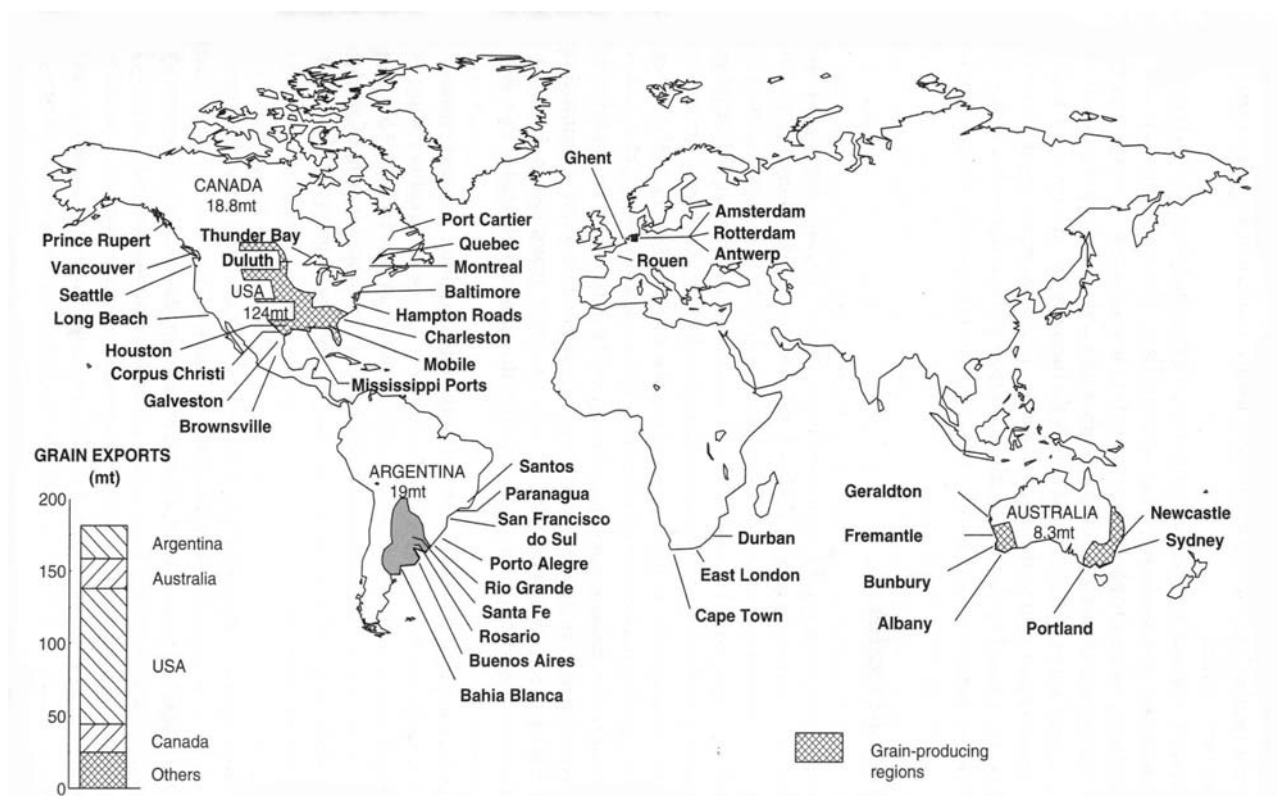
⁴ Δαλιάνης Κ., (1999), *Ανοιξιιάτικα Σιτηρά*, Σταμούλης, σελ. 12 επ.

⁵ Το καλαμπόκι, καλείται επίσης και αραβόσιτος, δηλαδή Αραβικό σιτάρι και αυτό λόγω του ότι μεταφέρθηκε στην Ελλάδα από την Β. Αφρική (γύρω στο 1600).

αξία του σόργου θεωρείται κάπως μικρότερη συγκρινόμενη με τον καρπό του καλαμποκιού.

1.2 Χώρες Παραγωγής Σιτηρών

Στην σχήμα 1 φαίνονται τα μεγαλύτερα εξαγωγικά λιμάνια σιτηρών, σε σχέση με τις περιοχές παραγωγής τους. Το 1995, περισσότερο από το 60% των συνολικών σιτηρών, εξαγόntonταν από λιμάνια της Βορείου Αμερικής. Σημαντικές είναι οι περιοχές του κόλπου των Η.Π.Α., και οι Great Lake και St Laerence οι οποίες εξυπηρετούν τις νότιες περιοχές. Από το 1996, οι Η.Π.Α. κατέχουν την ηγετική θέση στην εξαγωγή των σιτηρών, θέτοντας τις Αυστραλία, Αργεντινή, Καναδά και Ε.Ε. να μάχονται για το υπόλοιπο 48% (πίνακας 1 και σχεδιάγραμμα 1). Πιο αναλυτικά στο Παράρτημα II παρατίθενται πίνακες όσον αφορά την ετήσια παραγωγή και κατανάλωση των σιτηρών, την παγκόσμια αύξηση των γεωργικών εκτάσεων, την προσφορά και την ζήτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α., και τέλος σχήματα, όπου καταγράφονται οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς, παραγωγοί και παραλήπτες των σιτηρών.

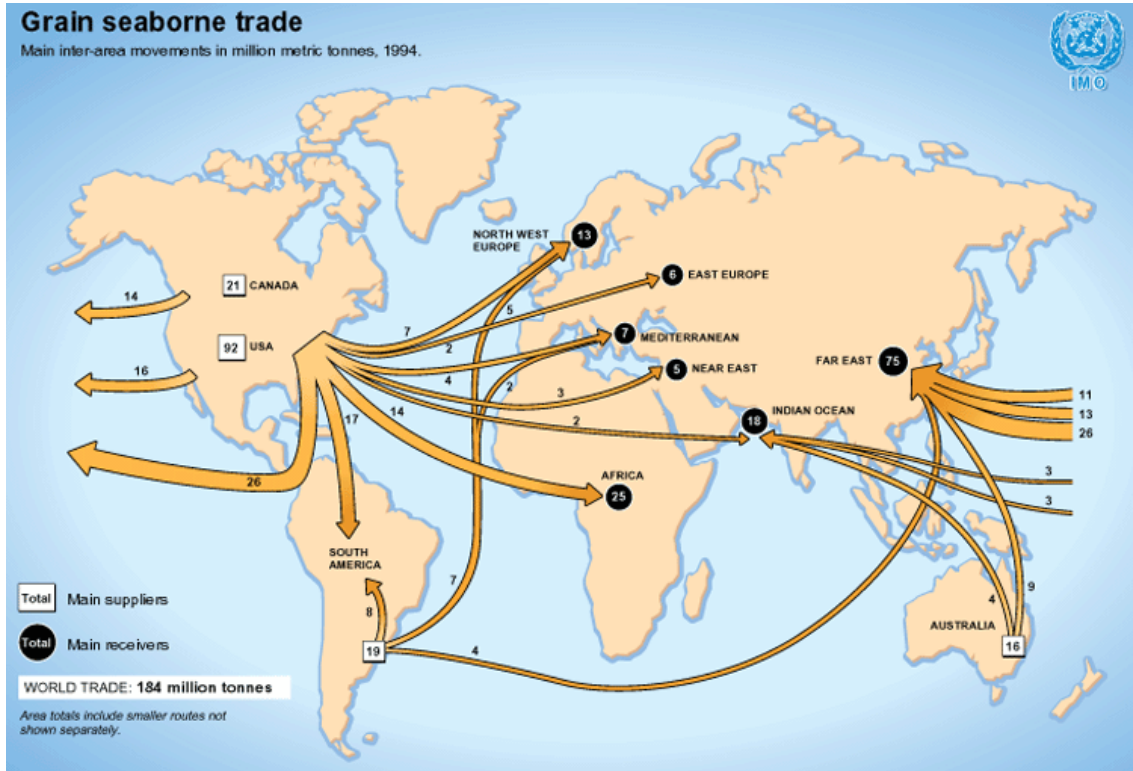


Πηγή: Fearnleys, Fernresearch, Norway

Σχήμα 1

1.3 Θαλάσσιοι Διάδρομοι – Routes

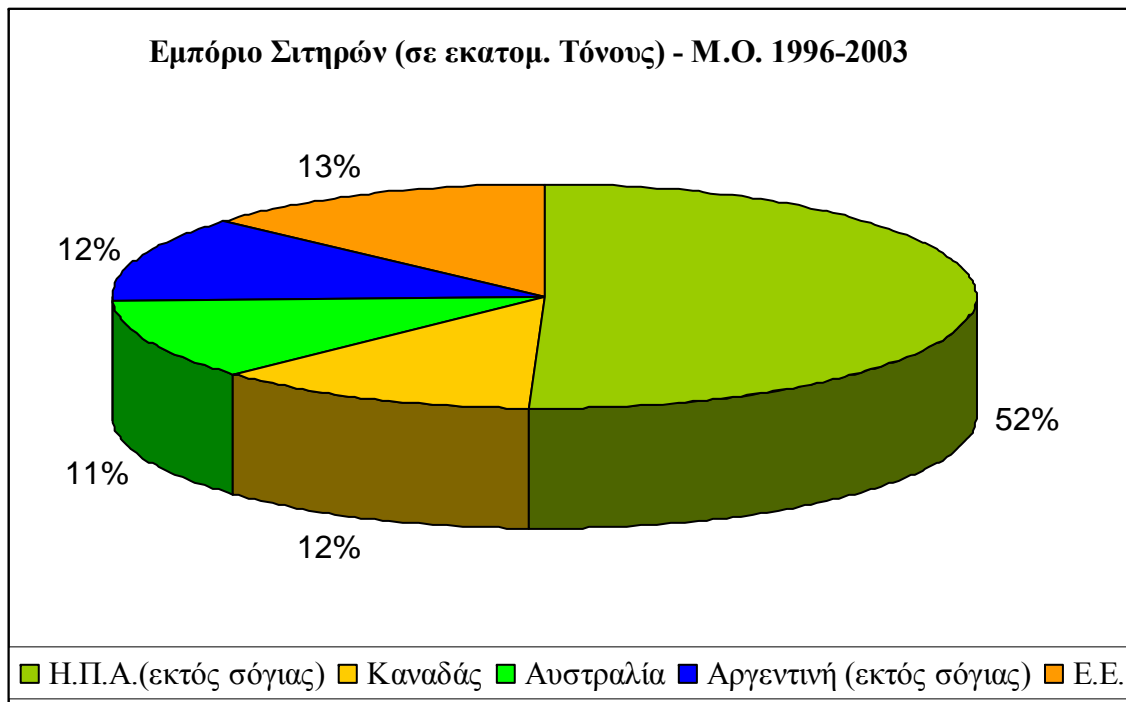
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι κύριες διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των σιτηρών. Αποτελούν τους θαλάσσιους διαδρόμους της μεταφοράς των σιτηρών, έτσι όπως σχηματίστηκαν κατά τη διάρκεια του έτους 1994.



Πηγή: www.oceansatlas.com

Πίνακας 1.1 Εμπόριο Σιτηρών (σε εκατομ. Τόνους)									
Εξαγωγείς	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Μ.Ο. 1996-2003
Η.Π.Α.(εκτός σόγιας)	89,6	74,3	74,3	88,0	83,8	80,9	77,6	72,0	80,1
Καναδάς	21,5	26,7	18,2	19,4	22,2	20,4	14,1	11,9	19,3
Αυστραλία	19,1	22,9	18,9	20,6	19,8	15,6	17,3	10,8	18,1
Αργεντινή (εκτός σόγιας)	13,8	20,7	24,1	17,4	22,6	22,3	18,6	18,3	19,7
Ε.Ε.	18,1	18,1	17,3	24,5	27,8	18,6	18,5	24,0	20,9

Πηγή: Clarkson Research Studies



Σχεδιάγραμμα 1.1 Εμπόριο Σιτηρών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Θέματα Μεταφοράς Σιτηρών δια Θαλάσσης

Η παγκόσμια παραγωγή σιτηρών έχει αυξηθεί σταδιακά, τον τελευταίο αιώνα. Μετά τον β' παγκόσμιο πόλεμο, ακολούθησαν ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα της βιομηχανίας, η βελτίωση του εδάφους της γης και οι αριστοποίηση των τεχνικών ανάπτυξης των σιτηρών. Είχαν ως αποτέλεσμα, την άνθιση της σε οτιδήποτε αφορά την γεωργική ανάπτυξη, την εξάπλωση και παραγωγή της. Λόγω της φύσης του ως προϊόν, τα σιτηρά διέπονται από τους κανόνες που αφορούν τον νόμο προσφοράς και ζήτησης τροφίμων. Η ζήτηση εξαρτιέται από το εισόδημα, τον πληθυσμό, την τιμή του προϊόντος, τις προτιμήσεις και τις διατροφικές συνήθειες των καταναλωτών. Ενώ, η προσφορά, από την ποιότητα της γης, την σοδειά και την τιμολογιακή πολιτική.

Παρόλο που τα σιτηρά ομαδοποιούνται μαζί με τα σιδηρομεταλλεύματα και τον άνθρακα, ως ένα από τα μεγαλύτερα χύδην εμπορεύματα, αποτελούν μια τελείως διαφορετική δραστηριότητα στον τομέα όχι μόνο της χύδην ναυτιλίας, αλλά και γενικότερα της οικονομίας, λόγω της ίδιας της φύσης του αγαθού. Αναλυτικότερα, τα σιτηρά ανήκουν στον πρωτογενή τομέα της οικονομικής ανάπτυξης, διότι αποτελούν ένα γεωργικό προϊόν, κατά συνέπεια το εμπόριο των σιτηρών είναι εποχιακό με απρόβλεπτες ποσότητες παραγωγής και εμπορίας. Επομένως, είναι εξαιρετικά δύσκολο η δημιουργία ενός απόλυτου προγραμματισμού σε οτιδήποτε αφορά το εμπόριο των σιτηρών.

2.1 Τύποι και Μεγέθη Πλοίων¹

Η βιομηχανία της ωκεανοπόρου ναυτιλίας, διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: την χύδην ναυτιλία (bulk shipping) και την ναυτιλία γενικού φορτίου (general cargo shipping). Από την μεριά της, η χύδην ναυτιλία, διακρίνεται και αυτή σε δύο τύπους παρεχόμενων υπηρεσιών. Η μια υπηρεσία, αφορά το ξηρό φορτίο (dry cargo), τα πέντε βασικά χύδην ξηρά φορτία είναι: τα σιτηρά (grain), ο άνθρακας (coal), τα σιδηρομεταλλεύματα (iron ore), ο φώσφορος (phosphates) και ο βωξίτης

¹ Sewell T., (1999), *Grain Carriage by Sea*, LLP, pp. 184-189.

(bauxite). Και η άλλη, υγρό/ρευστό φορτίο (wet/liquid cargo), περιλαμβάνοντας το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα χημικά, το κρασί κ.α.. Στον παγκόσμιο στόλο, υπάρχει μια ευρύ ποικιλία, μεγεθών και ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των πλοίων χύδην φορτίου (tramp vessel). Τα πλοία διακρίνονται όχι μόνο σύμφωνα με το μέγεθος τους, αλλά και ανάλογα με το είδος του φορτίου π.χ. πλοία ψυγεία και τη γεωγραφική πορεία που ακολουθούν.

Γενικότερα, οι τύποι των πλοίων που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά χύδην φορτίων, χωρίζονται σε τέσσερις βασικές ομάδες. Τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία γενικού ξηρού φορτίου, τα πλοία συνδυασμένου φορτίου και τα ειδικευμένα σε χύδην φορτίο πλοία. Σήμερα, υπάρχουν πάνω από 5.400 πλοία χύδην φορτίου, στον παγκόσμιο στόλο. Τα μεγαλύτερα είναι τα τύπου Capesize, με μεταφερόμενη ικανότητα 120.000 dwt. Λόγω του μεγέθους τους, τα Capesize, είναι πολύ μεγάλα για να διασχίσουν το κανάλι του Παναμά ή του Σουέζ και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά άνθρακα, βωξίτη, σιδηρομεταλλευμάτων και φωσφόρων. Τα πλοία τύπου Panamax, τα μεγαλύτερα που μπορούν και διέρχονται από την διώρυγα του Παναμά, χρησιμοποιούνται συχνά για την μεταφορά των δημητριακών μεταξύ του Ατλαντικού και Ειρηνικού ωκεανού. Τα Panamax έχουν μέγεθος μεταξύ 55.000 – 65.000 dwt. Επίσης, τα σιτηρά μεταφέρονται με πλοία του τύπου Handysize, τα πλοία αυτά είναι τα μικρότερα σε χωρητικότητα, μεταξύ 20.000 – 40.000 dwt². Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι κατά τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί ένας ενδιάμεσος τύπος πλοίου, το “Ultra Handymax”, το οποίο είναι ένας συνδυασμός των, με χωρητικότητα 50.000 – 60.000 dwt.

Πίνακας 1.2 Κατανομή των προς μεταφορά σιτηρών (%) ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου 1990-1996

Κατανομή των προς μεταφορά σιτηρών (%) ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου 1990-1996							
Έτος	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Μέγεθος πλοίου (dwt)							
κάτω των 50.000	49	50	48	47	51	43	42
50-60.000	13	10	8	7	7	7	6
60-80.000	34	36	37	35	33	38	41
80-100.00	1	1	2	2	2	2	1
100.000 και πάνω	3	3	5	9	7	10	10
Σύνολο	100	100	100	100	100	100	100

Πηγή: Fearnleys, Fernresearch, Norway

Σύμφωνα με τους Fernresearch Division of Fearnleys A/S of Norway, η μεταφορά των σιτηρών από μικρού μεγέθους πλοία (2.000-10.000 dwt), χρησιμοποιείται κυρίως στις μικρές αποστάσεις και στα ποτάμια. Το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου σιτηρών, κινείται με πλοία άνω των 20.000 dwt. Σημαντικές αλλαγές στο μέγεθος των πλοίων που μεταφέρουν σιτηρά, έχουν γίνει τις τελευταίες δεκαετίες. Για παράδειγμα, το 1970 γύρω στο 10% του συνολικού

² Βλ. Παράρτημα ΙΙΙ, φωτογραφικό υλικό των τύπων των πλοίων τύπου Panamax και Handysize.

εμπορίου των σιτηρών, μεταφερόταν από πλοία μεγέθους 40.000–60.000 dwt, το 1% από πλοία με χωρητικότητα πάνω από 60.000 dwt, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό (89%) μεταφερόταν από πλοία κάτω των 40.000 dwt. Στα μέσα της δεκαετίας του '80, το 40% του συνολικού εμπορίου των σιτηρών, μεταφερόταν με πλοία άνω των 60.000 dwt, το 20% με πλοία τύπου Handysize των 40.000–60.000 dwt και το υπόλοιπο 40%, με πλοία χωρητικότητας κάτω των 40.000 dwt. Ο πίνακας 1.2 δείχνει την ετήσια κατανομή των πλοίων κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90.

2.2 Προβλήματα που Σχετίζονται με την Μεταφορά Σιτηρών³

Το πλοίο το οποίο θα μεταφέρει σιτηρά, θα πρέπει πριν από την διεξαγωγή της αποστολής, να περάσει από τον έλεγχο των επιθεωρητών, ώστε να επιβεβαιωθεί ότι όλοι οι χώροι που θα δεχτούν το φορτίο είναι κατάλληλα 'καθαροί', έτσι ώστε να αποκλειστεί κάθε πιθανότητα, ότι τα σιτηρά που φορτώνονται, μπορεί να μολυνθούν. Είναι απαραίτητο ότι όλοι οι αποθηκευτικοί χώροι που προβλέπονται για την μεταφορά των δημητριακών, θα είναι λεπτομερώς καθαροί, χωρίς υπολείμματα άλλων φορτίων, μυρωδιές, σκουριές και γενικότερα σε θέση να δεχτούν το φορτίο, χωρίς να το παραποιήσουν ή να το καταστρέψουν. Το διαχωριστικό τοίχωμα που συνορεύει με τον θάλαμο του μηχανοστασίου, θα πρέπει να έχει την ικανότητα να απομονώνει την θερμότητα, ώστε το φορτίο να μην καταστραφεί από την υπερθέρμανση των αμπαριών.

Από τη στιγμή που η φόρτωση ολοκληρωθεί με επιτυχία –εννοείται και ότι το πλοίο θα διαθέτει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και θα έχει περάσει με ευδόωση από τον έλεγχο των επιθεωρητών- τα σιτηρά έχουν πλέον πολύ λίγες απαιτήσεις, κατά τη διάρκεια του πλου, για την συντήρησή τους. Με κάποιες εξαιρέσεις που πιθανόν προκύψουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις οδηγίες του φορτωτή, παραδείγματος χάρη την απολύμανση των σιτηρών μέσα στο πλοίο από επιβλαβή ζώα (σκαθάρια, ψείρες κ.α.) ή παράσιτα.

Άλλες απαιτήσεις αναγκαίες για την ασφαλή μεταφορά των σιτηρών, είναι τα υδατοστεγή ανοίγματα του πλοίου, δηλαδή το φορτίο να προστατεύεται από το θαλασσινό νερό αλλά και ταυτόχρονα να αερίζεται ώστε να μην υπάρχει περίπτωση εσωτερικής εφίδρωσης. Οι προφυλάξεις πρέπει να λαμβάνονται με σκοπό την αποφυγή εισροής νερού στο φορτίο μέσω των μεταλλικών αρθρώσεων των ανοιχτών καταστρωμάτων. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί π.χ. ενισχύοντας αυτές τις αρθρώσεις με επιπλέον καουτσούκ.

Στην περίπτωση που το φορτίο αποτελείται από βρώμη ή καλαμπόκι, τότε τα περισσότερα προβλήματα σχετίζονται με την θέρμανση και την υγρασία, του φορτίου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Τα επαρκή μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε να εξασφαλιστεί η ακεραιότητα του φορτίου, εξαρτώνται από τον εξαγωγέα ή τον διαχειριστή του τερματικού σταθμού φόρτωσης. Ειδική φροντίδα και προσοχή πρέπει να ληφθεί και όσον αφορά τη φόρτωση και μεταφορά της σόγιας. Τα συγκεκριμένα

³ Sewell T., op cit, pp. 191-192.

σιτηρά έχουν και αυτά πρόβλημα με την θερμότητα, την υγρασία αλλά και με τη ζύμωση. Πιο συγκεκριμένα, η σόγια περιέχει και ένα μικρό ποσοστό ελαιόλαδου, κάτι το οποίο τα κάνει ακόμα πιο ευαίσθητα στην υπερθέρμανση και κατά συνέπεια στην αυτό-καύση.

Λόγω όλων των προαναφερθέντων και κατανοώντας τη σπουδαιότητα της ασφάλειας κατά τη διάρκεια φόρτωσης, εκφόρτωσης και κατά τον πλου, ο IMO έχει εκδώσει συγκεκριμένες οδηγίες για τον τρόπο χειρισμού τους, οι οποίες αποτελούν κεφάλαιο⁴ του International Maritime Dangerous Goods –IMDG. Η σωστή στοιβάση των σιτηρών κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και η διασφάλιση της πρέπουσας κατανομής τους στα αμπάρια του πλοίου, είναι οι απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν έτσι ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος μετατόπισης φορτίου κατά την διάρκεια του πλου.

2.3 Αποθήκευση Σιτηρών

Η αποθήκευση των σιτηρών είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της παραγωγής, κατανάλωσης και μεταφοράς τους. Πρέπει να αποθηκεύονται για μικρά ή μεγάλα διαστήματα, γιατί ενώ η παραγωγή τους είναι εποχιακή, η κατανάλωση τους είναι συνεχής. Η αποθήκευση των καρπών είναι ασφαλής όταν τόσο η ποσότητα όσο και η ποιότητα τους, διατηρούνται και παραμένουν καθ' όλο το διάστημα αυτής σταθερές, δηλαδή αναλλοίωτες. Οι σημαντικότεροι παράγοντες από τους οποίους καθορίζεται η ασφαλής αποθήκευση είναι η υγρασία των σπόρων, η θερμοκρασία του αποθηκευτικού χώρου και διάφορα μέτρα προστασίας από έντομα, μύκητες, βακτήρια και τρωκτικά.

Η υγρασία των σπόρων στην αποθήκη δεν πρέπει να ξεπερνάει το 14%. Αλλά και η σχετική υγρασία του αέρα του αποθηκευτικού χώρου δεν πρέπει να ξεπερνάει το 75%, γιατί εκτός του ότι ευνοεί την ανάπτυξη διαφόρων μυκήτων, αυξάνει και την υγρασία των σπόρων πάνω από 14%. Για τη θερμοκρασία του αποθηκευτικού χώρου, έχει βρεθεί ότι η τιμή των 18° C αποτελεί όριο ασφαλούς αποθήκευσης (Θωμαΐδης, Σ., 1993). Η αύξηση της θερμοκρασίας των υποθηκευμένων καρπών ενισχύεται και από την αναπνευστική δραστηριότητα εντόμων και μυκήτων που δραστηριοποιούνται και αναπτύσσουν προσβολές επί των καρπών. Έχει επίσης, σαν αποτέλεσμα την αυτοθέρμανση, το μούχλιασμα, τον καστανό αποχρωματισμό και τελικά τη μείωση της βλαστικής ικανότητας και την υποβάθμιση της ποιότητας τους.

Όταν υπάρχουν χαμηλές θερμοκρασίες στους αποθηκευτικούς χώρους, τα έντομα και οι μύκητες αδρανοποιούνται, ενώ όταν αυτές ξεπερνούν τους 20° C, δραστηριοποιούνται σε μεγάλο βαθμό. Γι' αυτό, ο αερισμός των αποθηκευμένων σπόρων έχει αρκετά ευεργετικά αποτελέσματα, επειδή μειώνει τη θερμοκρασία στον εσωτερικό χώρο και παρεμποδίζει την τοπική συγκέντρωση υγρασίας. Επιπρόσθετα, με τον αερισμό αυτόν, αποφεύγονται και οι κίνδυνοι εκρήξεων μέσα στους αποθηκευτικούς χώρους, που οφείλονται στο στατικό ηλεκτρισμό ο οποίος

⁴ Το 1948 προστέθηκε στη σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) το κεφάλαιο VI το οποίο αφορά ειδικά την μεταφορά των σιτηρών και άλλων παρόμοιων επικίνδυνων αγαθών. Το 1960 στο συμβούλιο για τη σύμβαση SOLAS, υιοθετήθηκε και ένας άλλος διεθνής κώδικας, ο International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code, ο οποίος περιέχει κανόνες για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης.

αναπτύσσεται μέσα σε αυτούς από την αιωρούμενη σκόνη. Τα σιτηρά είναι ένα αρκετά ευαίσθητο φορτίο, με τον παραμικρό σπινθήρα η σκόνη αυτή μπορεί να αναφλεχθεί.

Τα έντομα που προσβάλλουν τα σιτηρά σε αποθηκευτικούς χώρους, ανήκουν κυρίως στα γένη: Sitophilus, Sitotroga, Plodia, Physopertha, Tenebroides κ.α. τα οποία τρώνε το ενδοσπέρμιο ή ολόκληρο το σπόρο. Οι μύκητες, ανήκουν στα γένη: Aspergillus, Penicillium, Alternaria, Cladosporium, Helminthosporium και Fusarium (Leonard and Martin, 1963). Πολλές από τις μυκοτοξίνες που εκκρίνονται στους σπόρους –π.χ. η αφλατοξίνη από τον Aspergillus flavus, είναι εξαιρετικά επικίνδυνες για τον άνθρωπο και τα ζώα. Προσβολές από βακτήριο είναι περισσότερο συνηθισμένες όταν η υγρασία των σπόρων ξεπερνάει το 20%. Τέλος, η επιδρομή τρωκτικών είναι συνηθισμένη μόνο σε παλιές αποθήκες με έλλειψη στεγανοποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Ναύλοι Μεταφοράς Σιτηρών

3.1 Καθορισμός των Τιμών των Ναύλων¹

Οι μεγαλύτεροι καθοριστικοί παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τον ρυθμό μεταβολής της τιμής των ναύλων είναι:

∞ Προσφορά και ζήτηση.

Μια αλλαγή ανάμεσα στην γραμμική σχέση της προσφοράς και της ζήτησης, επηρεάζει άμεσα το επίπεδο των ναύλων. Όταν υπάρχει έλλειψη μεταφορικής χωρητικότητας ή αύξηση του προς μεταφορά φορτίου, τότε οι ναύλοι αυξάνουν. Η άνοδος των ναύλων οδηγεί σε δύο επιφανή αποτελέσματα. Πρώτον, τα μεγάλα σε ηλικία και τα λιγότερο αποδοτικά πλοία γίνονται αρκετά επικερδή, ώστε να λειτουργούν και δεύτερον, οι πλοιοκτήτες θέτουν τα πλοία τους σε πλήρη ταχύτητα, μειώνοντας στο ελάχιστο τον χρόνο δεξαμενισμού τους. Από την άλλη μεριά, στην περίπτωση της υπέρ-προσφοράς των πλοίων, οι ναύλοι πέφτουν. Λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού στην αγορά, τα λιγότερο ικανά και αποδοτικά πλοία παροπλίζονται, εξαιτίας του ότι οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να καλύψουν το λειτουργικό κόστος.

∞ Φόρτωση και εκφόρτωση.

Ο χρόνος ο οποίος απαιτείται για την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, έχει άμεση επίδραση στο λειτουργικό κόστος καθώς και στο κόστος κεφαλαίου του πλοίου. Τα πλοία υφίστανται την επιβάρυνση της εργασίας, της ασφάλισης, κόστη που σχετίζονται με την παραμονή του στο λιμάνι καθώς και το κόστος ευκαιρίας. Επίσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, όπως και οι ανεπαρκείς υπηρεσίες για τον χειρισμό των σιτηρών, αυξάνουν τον χρόνο φορτοεκφόρτωσης και οδηγούν σε υψηλότερους ναύλους. Παραδείγματος χάρη, εάν η ναύλωση γίνει προς/από χώρα με μικρά λιμάνια, τότε οι ναύλοι είναι υψηλότεροι από όταν το πλοίο ναυλώνεται από/προς μεγάλα λιμάνια με επαρκής παρεχόμενες υπηρεσίες.

¹ Sewell T., op cit, pp. 201-202.

ω3 Μέγεθος εμπορευμάτων.

Η ποσότητα των σιτηρών που θα φορτωθεί στο πλοίο, διέπεται από οικονομίες κλίμακας. Τα μεγαλύτερα πλοία έχουν συνήθως χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, ανά μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος. Ωστόσο, υπάρχουν λιμάνια ή διώρυγες που δεν μπορούν να προσεγγίσουν τα μεγάλα πλοία πχ. Σουέζ, Παναμάς, γεγονός, το οποίο περιορίζει τις οικονομίες κλίμακας στις τιμές των ναύλων.

ω3 Διαδρομή.

Οι διαδρομές με την περισσότερη κινητικότητα τείνουν να έχουν περισσότερους ευνοϊκούς ναύλους, εξαιτίας του ότι και τα πλοία έχουν περισσότερες ευκαιρίες εύρεσης φορτίου προς μεταφορά. Επιπλέον, η απόσταση είναι και αυτή ένας σημαντικός παράγοντας επιρροής ναύλου, διότι όσο πιο μεγάλη είναι η απόσταση που πρέπει να διανύσει το πλοίο, αναλογικά αυξάνεται και ο ναύλος.

ω3 Βιομηχανική δραστηριότητα.

Οι ναύλοι, επίσης επηρεάζονται από την κινητικότητα της βιομηχανίας των σιτηρών. Δηλαδή, από τις χώρες παραγωγής και κατανάλωσης αυτών, που δημιουργούν και τους θαλάσσιους διαδρόμους, καθώς και από τον βαθμό παραγωγής ή/και κατανάλωσης που έχει μια χώρα σε οτιδήποτε αφορά τα σιτηρά (χρησιμοποίηση πρώτης ύλης και επεξεργασίας αυτής).

3.2 Κινητικότητα Ναύλων

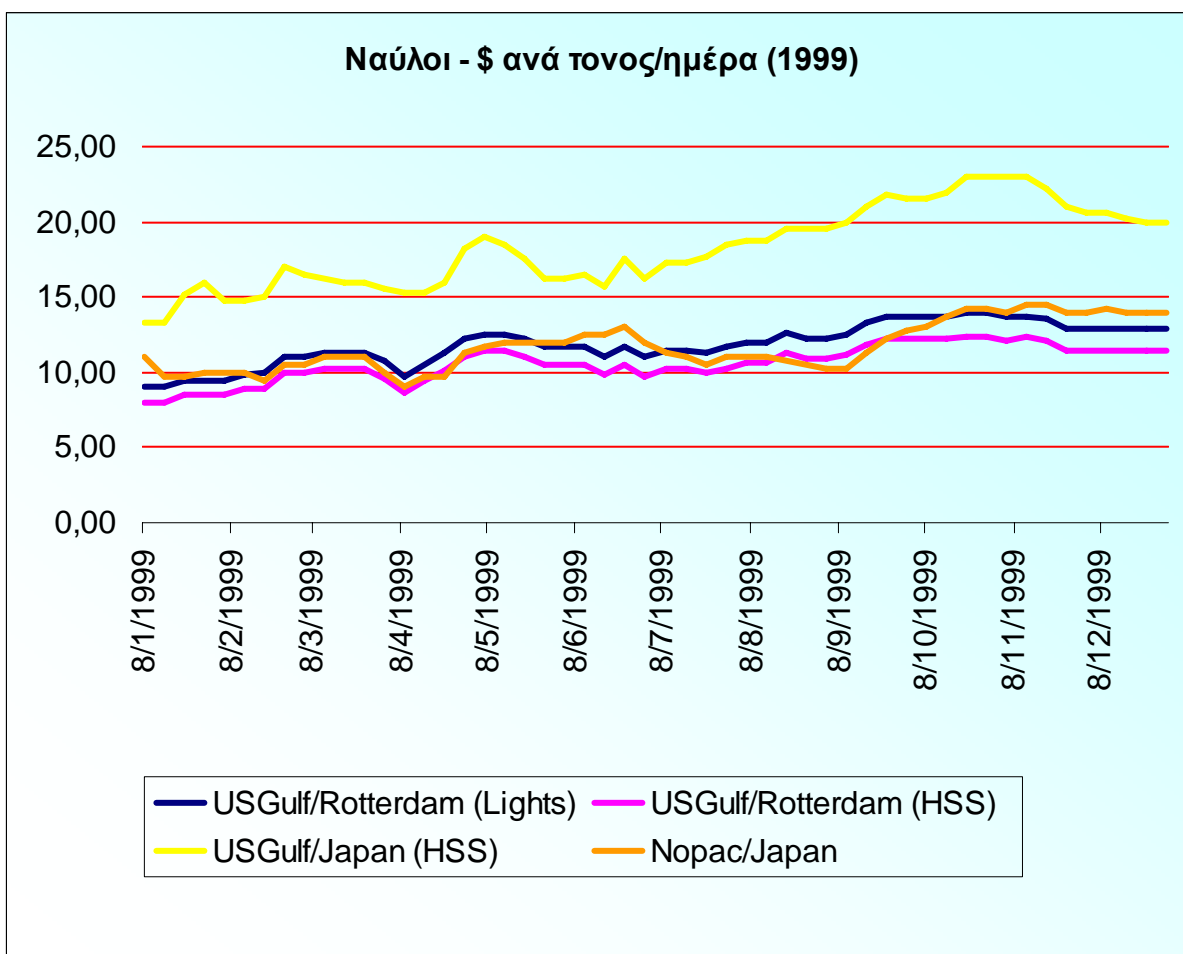
Για λόγους ευκολίας σύγκρισης, θα αναλυθούν οι ναύλοι όπως εξελίχθηκαν κατά την διάρκεια των ετών 1999 – 2004 (έως 12 Μαρτίου 2004), στις τρεις συνήθεις θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς σιτηρών, οι οποίες είναι: κόλπος των Η.Π.Α. – Ρότερνταμ (U.S.Gulf – Rotterdam), κόλπος των Η.Π.Α. – Ιαπωνία (U.S.Gulf – Japan) και Βόρειος Ειρηνικός – Ιαπωνία (North Pacific/ NOPAC – Japan). Στην διαδρομή μεταξύ των Η.Π.Α. και Ρότερνταμ, οι ναύλοι διαχωρίζονται, λόγω της διαφοροποίησης των σιτηρών. Δηλαδή, η πρώτη διαδρομή αφορά τα ελαφριά (light) σιτηρά, ενώ η δεύτερη τα βαριά (HSS- heave grains, sorghum and soyabeans). Οι ναύλοι αφορούν μόνο ένα ταξίδι –το αναφερόμενο- και το πλοίο είναι τύπου ‘Panamax’ (Panamax Single Voyage Grain Trade). Η καταγραφή των ναύλων είναι σε εβδομαδιαία βάση². Στην αρχή παρατίθενται σε ετήσια βάση οι διακυμάνσεις των ναύλων και έπειτα ένας γενικός πίνακας με τους μέσους όρους των ναύλων όλων των προαναφερθέντων ετών, αντιστοίχως υπάρχουν και τα διαγράμματα. Οι τιμές των ναύλων αντιστοιχούν σε αμερικάνικα δολάρια ανά τόνο του φορτίου και ανά ημέρα ταξιδιού. Η επεξεργασία των δεδομένων έγινε με την βοήθεια του προγράμματος ‘excel’.

² Η πηγή προέλευσης των δεδομένων είναι ‘Clarkson Research Studies’, www.clarsons.net

Πίνακας 3.1 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 1999

dwt	διαδρομή - route	8-Ιαν	15-Ιαν	22-Ιαν	29-Ιαν	5-Φεβ	12-Φεβ	19-Φεβ	26-Φεβ	5-Μαρ	12-Μαρ	19-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	9,00	9,00	9,50	9,50	9,50	9,90	9,95	11,00	11,00	11,25	11,25
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	8,00	8,00	8,45	8,45	8,45	8,85	8,90	10,00	10,00	10,20	10,20
52.000	USGulf/Japan (HSS)	13,25	13,25	15,15	16,00	14,75	14,75	15,00	17,00	16,50	16,25	16,00
52.000	Nopac/Japan	11,00	9,75	9,75	10,00	10,00	10,00	9,50	10,50	10,50	11,00	11,00
dwt	διαδρομή - route	26-Μαρ	2-Απρ	9-Απρ	16-Απρ	23-Απρ	30-Απρ	7-Μαϊ	14-Μαϊ	21-Μαϊ	28-Μαϊ	4-Ιουν
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	11,25	10,75	9,65	10,50	11,25	12,25	12,50	12,50	12,25	11,75	11,75
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,20	9,60	8,60	9,40	10,05	11,05	11,45	11,45	11,10	10,50	10,50
52.000	USGulf/Japan (HSS)	16,00	15,50	15,25	15,25	16,00	18,25	19,00	18,50	17,50	16,25	16,25
52.000	Nopac/Japan	11,00	10,00	9,00	9,65	9,75	11,25	11,75	12,00	12,00	12,00	12,00
dwt	διαδρομή - route	11-Ιουν	18-Ιουν	25-Ιουν	2-Ιουλ	9-Ιουλ	16-Ιουλ	23-Ιουλ	30-Ιουλ	6-Αυγ	13-Αυγ	20-Αυγ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	11,75	11,00	11,75	11,00	11,50	11,50	11,25	11,75	12,00	12,00	12,60
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,50	9,80	10,50	9,75	10,25	10,25	9,95	10,30	10,70	10,70	11,25
52.000	USGulf/Japan (HSS)	16,50	15,75	17,50	16,25	17,25	17,25	17,75	18,50	18,75	18,75	19,50
52.000	Nopac/Japan	12,50	12,50	13,00	12,00	11,25	11,00	10,50	11,00	11,00	11,00	10,75
dwt	διαδρομή - route	27-Αυγ	3-Σεπ	10-Σεπ	17-Σεπ	24-Σεπ	1-Οκτ	8-Οκτ	15-Οκτ	22-Οκτ	29-Οκτ	5-Νοε
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	12,25	12,25	12,50	13,25	13,75	13,75	13,75	13,75	13,90	13,90	13,75
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,95	10,95	11,20	11,80	12,25	12,25	12,25	12,25	12,40	12,40	12,15
52.000	USGulf/Japan (HSS)	19,50	19,50	20,00	21,00	21,75	21,50	21,50	22,00	23,00	23,00	23,00
52.000	Nopac/Japan	10,50	10,25	10,25	11,25	12,25	12,75	13,00	13,75	14,25	14,25	14,00
dwt	διαδρομή - route	12-Νοε	19-Νοε	26-Νοε	3-Δεκ	10-Δεκ	17-Δεκ	24-Δεκ	31-Δεκ			
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	13,70	13,50	12,90	12,90	12,90	12,90	12,90	12,90			
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	12,40	12,10	11,50	11,50	11,50	11,50	11,50	11,50			
52.000	USGulf/Japan (HSS)	23,00	22,25	21,00	20,60	20,60	20,25	20,00	20,00			
52.000	Nopac/Japan	14,50	14,50	14,00	14,00	14,25	14,00	14,00	14,00			

Πηγή: Carkson Research Studies



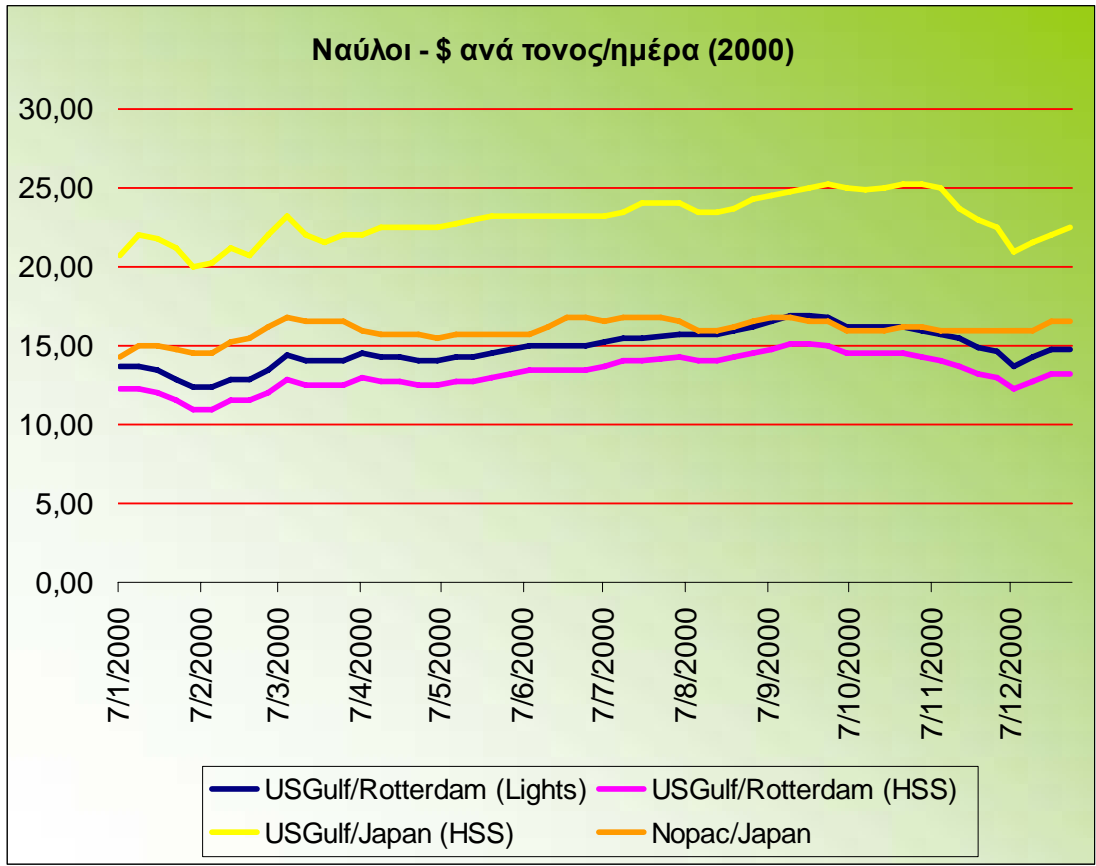
Σχεδιάγραμμα 3.1 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (1999)

Σύμφωνα με το σχεδιάγραμμα 3.1, οι ναύλοι των σιτηρών, κατά το έτος 1999, κινήθηκαν με παρόμοιες διακυμάνσεις. Η διαδρομή από τον κόλπο των Η.Π.Α. στο Ρότερνταμ, είχε την ίδια πορεία ανεξάρτητα από το εάν πρόκειται για ελαφριά ή βαριά σιτηρά, με μια απόκλιση μεταξύ τους, της τάξης του 1\$. Η μεγαλύτερη διαφοροποίηση, υπάρχει στην διαδρομή από τον κόλπο των Η.Π.Α. στην Ιαπωνία, όπου και οι τιμές των ναύλων είναι μεγαλύτερες.

Πίνακας 3.2 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2000

dwt	διαδρομή - route	7-Ιαν	14-Ιαν	21-Ιαν	28-Ιαν	4-Φεβ	11-Φεβ	18-Φεβ	25-Φεβ	3-Μαρ	10-Μαρ	17-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	13,75	13,75	13,50	12,90	12,35	12,35	12,90	12,90	13,50	14,40	14,00
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	12,25	12,25	12,00	11,50	11,00	11,00	11,50	11,50	12,00	12,90	12,50
52.000	USGulf/Japan (HSS)	20,75	22,00	21,75	21,25	20,00	20,25	21,25	20,75	22,00	23,25	22,00
52.000	Nopac/Japan	14,25	15,00	15,00	14,75	14,50	14,50	15,25	15,50	16,25	16,75	16,50
dwt	διαδρομή - route	24-Μαρ	31-Μαρ	7-Απρ	14-Απρ	21-Απρ	28-Απρ	5-Μαϊ	12-Μαϊ	19-Μαϊ	26-Μαϊ	2-Ιουν
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	14,00	14,00	14,50	14,25	14,25	14,00	14,00	14,25	14,25	14,50	14,75
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	12,50	12,50	13,00	12,75	12,75	12,50	12,50	12,75	12,75	13,00	13,25
52.000	USGulf/Japan (HSS)	21,60	22,00	22,00	22,50	22,50	22,50	22,50	22,75	23,00	23,25	23,25
52.000	Nopac/Japan	16,50	16,50	16,00	15,75	15,75	15,75	15,50	15,75	15,75	15,75	15,75
dwt	διαδρομή - route	9-Ιουν	16-Ιουν	23-Ιουν	30-Ιουν	7-Ιουλ	14-Ιουλ	21-Ιουλ	28-Ιουλ	4-Αυγ	11-Αυγ	18-Αυγ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	15,00	15,00	15,00	15,00	15,25	15,50	15,50	15,65	15,75	15,70	15,70
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	13,50	13,50	13,50	13,50	13,75	14,00	14,00	14,15	14,25	14,00	14,00
52.000	USGulf/Japan (HSS)	23,25	23,25	23,25	23,25	23,20	23,50	24,00	24,10	24,00	23,50	23,50
52.000	Nopac/Japan	15,75	16,25	16,75	16,75	16,50	16,75	16,75	16,75	16,50	16,00	16,00
dwt	διαδρομή - route	25-Αυγ	1-Σεπ	8-Σεπ	15-Σεπ	22-Σεπ	29-Σεπ	6-Οκτ	13-Οκτ	20-Οκτ	27-Οκτ	3-Νοε
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	16,00	16,25	16,50	16,85	16,85	16,75	16,25	16,25	16,25	16,25	16,00
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	14,25	14,50	14,75	15,10	15,10	14,95	14,50	14,50	14,50	14,50	14,25
52.000	USGulf/Japan (HSS)	23,75	24,25	24,50	24,75	25,00	25,25	25,00	24,90	25,00	25,25	25,25
52.000	Nopac/Japan	16,25	16,50	16,75	16,75	16,50	16,50	16,00	16,00	16,00	16,25	16,25
dwt	διαδρομή - route	10-Νοε	17-Νοε	24-Νοε	1-Δεκ	8-Δεκ	15-Δεκ	22-Δεκ	29-Δεκ			
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	15,75	15,50	14,90	14,60	13,75	14,25	14,80	14,80			
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	14,00	13,75	13,25	13,00	12,25	12,75	13,25	13,25			
52.000	USGulf/Japan (HSS)	25,00	23,75	23,00	22,50	21,00	21,50	22,00	22,50			
52.000	Nopac/Japan	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,00	16,50	16,50			

Πηγή: Carkson Research Studies

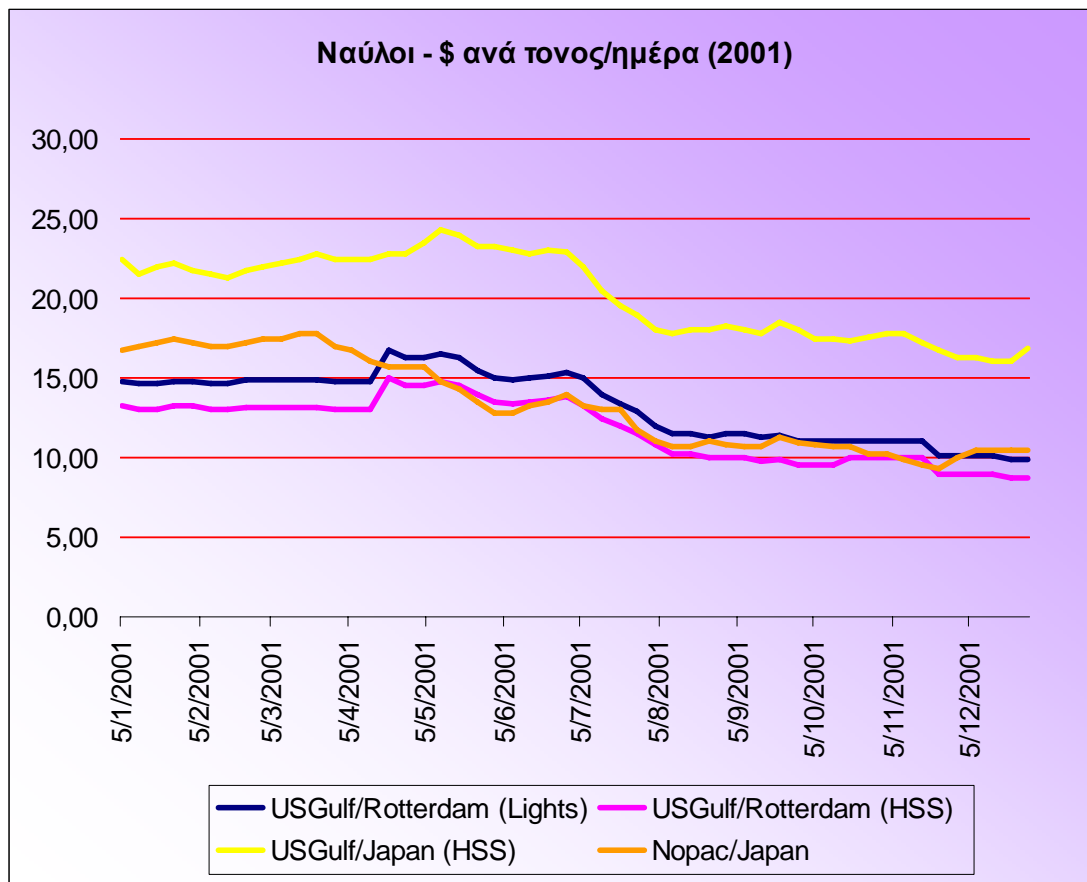


Σχεδιάγραμμα 3.2 Ναύλοι - \$ ανά τόνος/ημέρα (2000)

Πίνακας 3.3 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2001

dwt	διαδρομή - route	5-Ιαν	12-Ιαν	19-Ιαν	26-Ιαν	2-Φεβ	9-Φεβ	16-Φεβ	23-Φεβ	2-Μαρ	9-Μαρ	16-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	14,80	14,60	14,60	14,80	14,80	14,70	14,70	14,85	14,85	14,85	14,85
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	13,25	13,00	13,00	13,20	13,20	13,00	13,00	13,15	13,15	13,15	13,15
52.000	USGulf/Japan (HSS)	22,50	21,50	22,00	22,25	21,75	21,50	21,25	21,75	22,00	22,25	22,50
52.000	Nopac/Japan	16,75	17,00	17,25	17,50	17,25	17,00	17,00	17,25	17,50	17,50	17,75
dwt	διαδρομή - route	23-Μαρ	30-Μαρ	6-Απρ	13-Απρ	20-Απρ	27-Απρ	4-Μαϊ	11-Μαϊ	18-Μαϊ	25-Μαϊ	1-Ιουν
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	14,85	14,75	14,75	14,75	16,80	16,30	16,30	16,50	16,25	15,50	15,00
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	13,15	13,05	13,05	13,05	15,00	14,50	14,50	14,75	14,50	14,00	13,50
52.000	USGulf/Japan (HSS)	22,75	22,50	22,50	22,50	22,75	22,75	23,50	24,25	24,00	23,25	23,25
52.000	Nopac/Japan	17,75	17,00	16,75	16,00	15,75	15,75	15,75	14,75	14,25	13,50	12,75
dwt	διαδρομή - route	8-Ιουν	15-Ιουν	22-Ιουν	29-Ιουν	6-Ιουλ	13-Ιουλ	20-Ιουλ	27-Ιουλ	3-Αυγ	10-Αυγ	17-Αυγ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	14,90	15,00	15,10	15,30	14,96	14,00	13,40	12,90	12,00	11,50	11,50
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	13,40	13,50	13,60	13,80	13,30	12,50	12,00	11,50	10,80	10,25	10,25
52.000	USGulf/Japan (HSS)	23,00	22,80	23,00	22,90	22,00	20,50	19,50	19,00	18,00	17,75	18,00
52.000	Nopac/Japan	12,75	13,25	13,50	13,90	13,25	13,00	13,00	11,75	11,00	10,75	10,75
dwt	διαδρομή - route	24-Αυγ	31-Αυγ	7-Σεπ	14-Σεπ	21-Σεπ	28-Σεπ	5-Οκτ	12-Οκτ	19-Οκτ	26-Οκτ	2-Νοε
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	11,25	11,50	11,50	11,25	11,40	11,00	11,00	11,00	11,10	11,10	11,10
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,00	10,00	10,00	9,75	9,90	9,50	9,50	9,50	10,00	10,00	10,00
52.000	USGulf/Japan (HSS)	18,00	18,25	18,00	17,75	18,50	18,00	17,50	17,50	17,30	17,60	17,75
52.000	Nopac/Japan	11,00	10,80	10,75	10,75	11,25	10,90	10,80	10,75	10,75	10,25	10,25
dwt	διαδρομή - route	9-Νοε	16-Νοε	23-Νοε	30-Νοε	7-Δεκ	14-Δεκ	21-Δεκ	28-Δεκ			
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	11,10	11,10	10,10	10,10	10,10	10,10	9,85	9,85			
55.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,00	10,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,75	8,75			
52.000	USGulf/Japan (HSS)	17,75	17,25	16,75	16,25	16,25	16,00	16,10	16,90			
52.000	Nopac/Japan	9,85	9,50	9,25	10,00	10,50	10,50	10,50	10,50			

Πηγή: Carkson Research Studies



Σχεδιάγραμμα 3.3 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2001)

Οι ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2001 ακολούθησαν μια μικτή τάση με πτωτικές διαθέσεις. Ακολουθώντας της προδιαθέσεις του προηγούμενου έτους, ξεκίνησαν με κάποια σταθερότητα. Παρόλα αυτά, μετά το πρώτο τρίμηνο του έτους είχαν πτώσης μικρής απόκλισης, ξεκινώντας από τους ναύλους για την διαδρομή του Β. Ειρηνικού – Ιαπωνία και έπειτα ακολούθησαν και οι υπόλοιποι. Στο τέλος του τρίτου εξαμήνου οι ναύλοι προσπαθούν να στερεοποιηθούν, χωρίς μεγάλες και πολλές διακυμάνσεις.

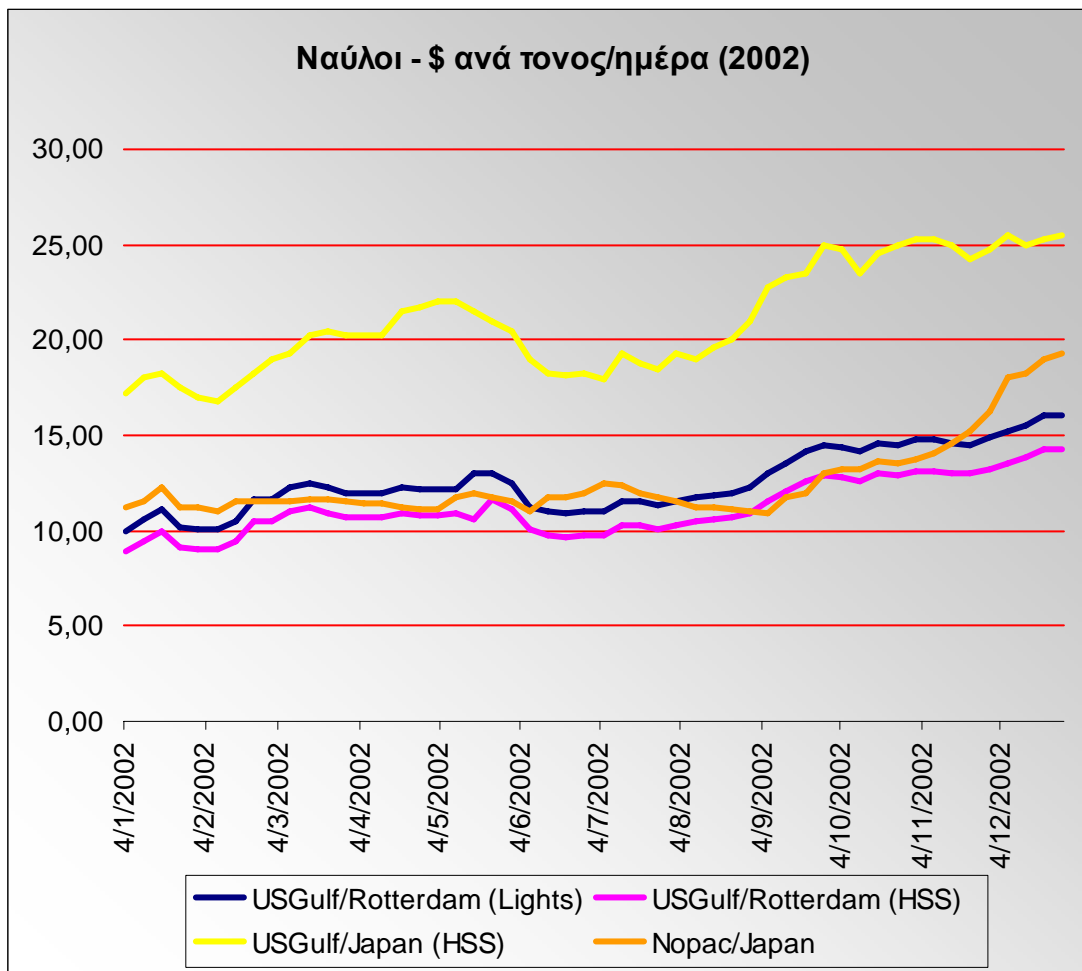
Πίνακας 3.4 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2002¹

dwt	διαδρομή - route	4-Ιαν	11-Ιαν	18-Ιαν	25-Ιαν	1-Φεβ	8-Φεβ	15-Φεβ	22-Φεβ	1-Μαρ	8-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	10,00	10,60	11,10	10,20	10,10	10,10	10,50	11,60	11,60	12,25
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	8,90	9,45	10,00	9,10	9,00	9,00	9,40	10,50	10,50	11,00
52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	17,25	18,00	18,25	17,50	17,00	16,75	17,50	18,30	19,00	19,25
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	11,25	11,50	12,25	11,25	11,25	11,00	11,50	11,50	11,50	11,50
dwt	διαδρομή - route	15-Μαρ	22-Μαρ	29-Μαρ	5-Απρ	12-Απρ	19-Απρ	26-Απρ	3-Μαϊ	10-Μαϊ	17-Μαϊ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	12,50	12,25	12,00	12,00	12,00	12,25	12,15	12,15	12,20	13,00
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	11,25	10,95	10,70	10,70	10,70	10,90	10,82	10,82	10,86	10,58
52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	20,25	20,50	20,25	20,25	20,25	21,50	21,75	22,00	22,00	21,50
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	11,65	11,60	11,50	11,40	11,40	11,20	11,15	11,15	11,80	12,00
dwt	διαδρομή - route	24-Μαϊ	31-Μαϊ	7-Ιουν	14-Ιουν	21-Ιουν	28-Ιουν	5-Ιουλ	12-Ιουλ	19-Ιουλ	26-Ιουλ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	13,05	12,50	11,25	11,00	10,90	11,00	11,00	11,50	11,50	11,35
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	11,62	11,15	10,02	9,75	9,70	9,80	9,80	10,24	10,24	10,11
52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	21,00	20,50	19,00	18,25	18,13	18,25	17,90	19,25	18,75	18,50
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	11,75	11,50	11,00	11,75	11,70	12,00	12,50	12,35	12,00	11,70
dwt	διαδρομή - route	2-Αυγ	9-Αυγ	16-Αυγ	23-Αυγ	30-Αυγ	6-Σεπ	13-Σεπ	20-Σεπ	27-Σεπ	4-Οκτ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	11,50	11,75	11,85	12,00	12,26	13,00	13,50	14,15	14,50	14,40
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	10,24	10,46	10,55	10,69	10,92	11,58	12,02	12,60	12,91	12,82
52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	19,25	19,00	19,60	20,00	21,00	22,75	23,25	23,50	25,00	24,80
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	11,50	11,25	11,20	11,10	11,05	10,90	11,75	12,00	13,00	13,25
dwt	διαδρομή - route	11-Οκτ	18-Οκτ	25-Οκτ	1-Νοε	8-Νοε	15-Νοε	22-Νοε	29-Νοε	6-Δεκ	13-Δεκ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	14,15	14,60	14,50	14,75	14,75	14,60	14,50	14,85	15,25	15,50
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	12,60	13,00	12,90	13,15	13,15	13,00	13,00	13,25	13,58	13,80
52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	23,50	24,50	25,00	25,25	25,25	25,00	24,25	24,75	25,50	25,00
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	13,25	13,65	13,50	13,75	14,10	14,60	15,25	16,25	18,00	18,25
dwt	διαδρομή - route	20-Δεκ	27-Δεκ								
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	16,00	16,00								
55.000/ 60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	14,25	14,25								

¹ Από τις 6 Σεπτεμβρίου 2002, στις διαδρομές USGulf/Rotterdam (HSS), USGulf/Japan (HSS) και Nopac/Japan το dwt του πλοίου άλλαξε από 55.000 σε 60.000, 52.000 σε 54.000 και από 52.000 σε 54.000, αντίστοιχα.

52.000/ 54.000	USGulf/Japan (HSS)	25,25	25,50
52.000/ 54.000	Nopac/Japan	19,00	19,25

Πηγή: Carkson Research Studies

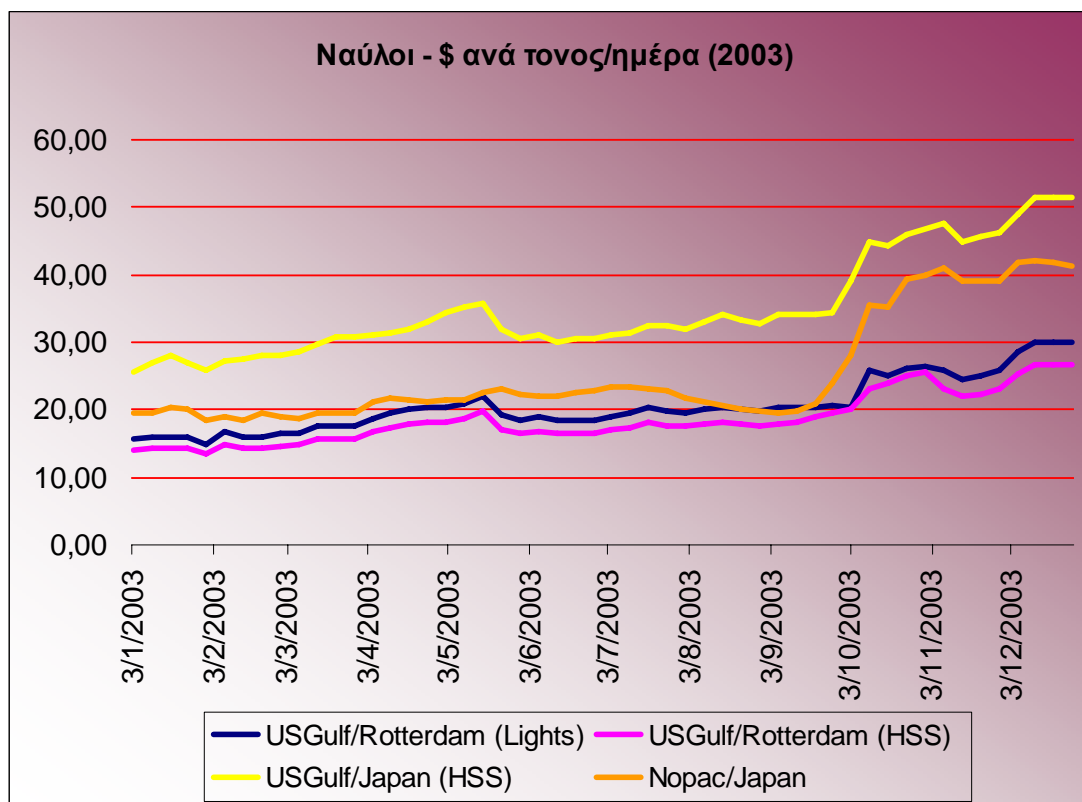


Σχεδιάγραμμα 3.4 Ναύλοι - \$ ανά τόνος/ημέρα (2002)

Πίνακας 3.5 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2003

dwt	διαδρομή - route	3-Ιαν	10-Ιαν	17-Ιαν	24-Ιαν	31-Ιαν	7-Φεβ	14-Φεβ	21-Φεβ	28-Φεβ	7-Μαρ	14-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	15,60	16,00	16,00	16,00	15,00	16,75	16,00	16,00	16,50	16,65	17,50
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	13,90	14,25	14,25	14,25	13,36	14,92	14,25	14,25	14,70	14,83	15,60
54.000	USGulf/Japan (HSS)	25,50	27,00	28,00	27,00	25,75	27,25	27,50	28,00	28,00	28,75	29,75
54.000	Nopac/Japan	19,50	19,50	20,25	20,00	18,50	19,00	18,50	19,50	19,00	18,75	19,50
dwt	διαδρομή - route	21-Μαρ	28-Μαρ	4-Απρ	11-Απρ	18-Απρ	25-Απρ	2-Μαϊ	9-Μαϊ	16-Μαϊ	23-Μαϊ	30-Μαϊ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	17,50	17,75	18,75	19,50	20,00	20,30	20,30	21,00	22,10	19,25	18,50
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	15,60	15,81	16,70	17,37	17,81	18,08	18,08	18,70	19,68	17,15	16,50
54.000	USGulf/Japan (HSS)	30,75	30,75	31,00	31,50	32,00	33,00	34,50	35,25	35,75	32,00	30,50
54.000	Nopac/Japan	19,50	19,50	21,25	21,75	21,50	21,15	21,60	21,50	22,60	23,00	22,25
dwt	διαδρομή - route	6-Ιουν	13-Ιουν	20-Ιουν	27-Ιουν	4-Ιουλ	11-Ιουλ	18-Ιουλ	25-Ιουλ	1-Αυγ	8-Αυγ	15-Αυγ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	18,90	18,50	18,50	18,50	19,00	19,65	20,50	19,85	19,45	20,00	20,50
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	16,80	16,50	16,50	16,50	16,93	17,23	18,26	17,68	17,55	17,80	18,25
54.000	USGulf/Japan (HSS)	31,00	30,00	30,50	30,50	31,00	31,25	32,50	32,50	32,00	33,00	34,00
54.000	Nopac/Japan	22,00	22,00	22,60	22,75	23,50	23,50	23,25	22,75	21,75	21,15	20,75
dwt	διαδρομή - route	22-Αυγ	29-Αυγ	5-Σεπ	12-Σεπ	19-Σεπ	26-Σεπ	3-Οκτ	10-Οκτ	17-Οκτ	24-Οκτ	31-Οκτ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	20,00	19,70	20,25	20,50	20,25	20,75	20,50	26,00	25,00	26,25	26,50
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	17,80	17,60	18,00	18,25	19,00	19,50	20,05	23,15	23,95	25,15	25,65
54.000	USGulf/Japan (HSS)	33,25	32,75	34,00	34,25	34,25	34,50	39,00	45,00	44,25	46,00	46,75
54.000	Nopac/Japan	20,00	19,75	19,50	19,75	21,00	24,00	28,00	35,50	35,25	39,25	40,00
dwt	διαδρομή - route	7-Νοε	14-Νοε	21-Νοε	28-Νοε	5-Δεκ	12-Δεκ	19-Δεκ	26-Δεκ			
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	26,00	24,60	25,00	26,00	28,50	30,00	30,00	30,00			
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	23,20	21,90	22,25	23,25	25,40	26,70	26,70	26,70			
54.000	USGulf/Japan (HSS)	47,50	45,00	45,75	46,25	49,00	51,50	51,50	51,50			
54.000	Nopac/Japan	41,00	39,00	39,00	39,00	41,75	42,00	41,75	41,25			

Πηγή: Carkson Research Studies



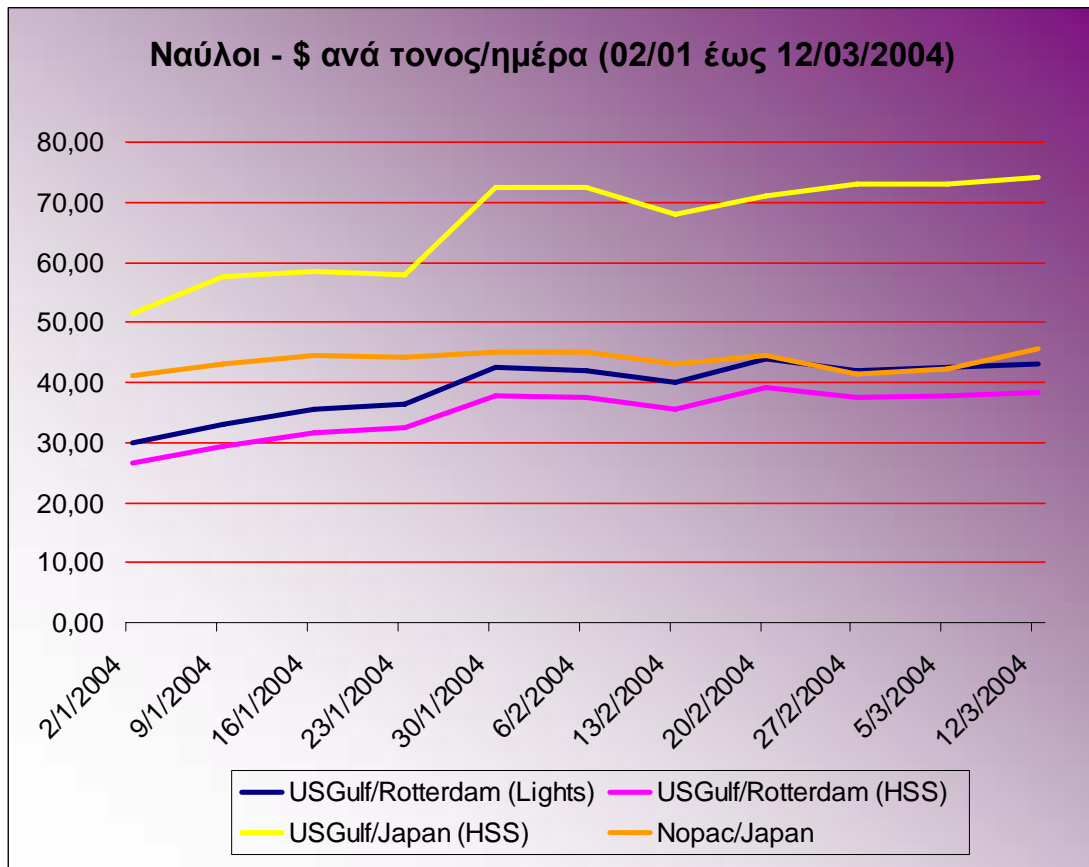
Σχεδιάγραμμα 3.5 Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2003)

Οι ναύλοι, ενώ στην αρχή του έτους 2003 είχαν ξεκινήσει σε χαμηλά επίπεδα, υπήρξε μια γενικότερη σταθερή άνοδος χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις. Υπήρξε μια απότομη αύξηση των ναύλων της διαδρομής Β. Ειρηνικός – Ιαπωνία, όπου από 19,75\$ στις 12/9, μέσα σε ένα μήνα έφτασε στα 35,50\$ και η διαδρομή κόλπος Η.Π.Α. – Ιαπωνία έχει μια μικρή αυξομείωση μεταξύ 21 Μαρτίου – 6 Ιουνίου, οι ναύλοι δηλαδή αυξήθηκαν στα τέλη Μαρτίου αλλά επανήλθαν σχεδόν σε παρόμοια επίπεδα στις αρχές του Ιουνίου. Από τον Οκτώβριο και έπειτα παρατηρείται μια ομοιότητα των αυξομειώσεων των ναύλων μεταξύ των διαδρομών κόλπος Η.Π.Α.-Ιαπωνία/Β. Ειρηνικός-Ιαπωνία και κόλπος Η.Π.Α.-Ρότερνταμ ελαφριά και βαριά σιτηρά. Η αυξητική τάση των ναύλων είχε ως αποτέλεσμα τον διπλασιασμό τους μέσα σε ένα χρόνο (03/01-26/12/2003).

Πίνακας 3.6 Ναύλοι κατά τη διάρκεια του 2004

dwt	διαδρομή - route	2-Ιαν	9-Ιαν	16-Ιαν	23-Ιαν	30-Ιαν	6-Φεβ	13-Φεβ	20-Φεβ	27-Φεβ	5-Μαρ	12-Μαρ
55.000	USGulf/Rotterdam (Lights)	30,00	33,00	35,50	36,50	42,50	42,00	40,00	44,00	42,00	42,50	43,00
60.000	USGulf/Rotterdam (HSS)	26,70	29,40	31,60	32,50	37,85	37,50	35,65	39,25	37,45	37,85	38,30
54.000	USGulf/Japan (HSS)	51,50	57,50	58,50	58,00	72,50	72,50	68,00	71,00	73,00	73,00	74,00
54.000	Nopac/Japan	41,25	43,00	44,50	44,25	45,00	45,00	43,00	44,50	41,50	42,25	45,50

Πηγή: Carkson Research Studies



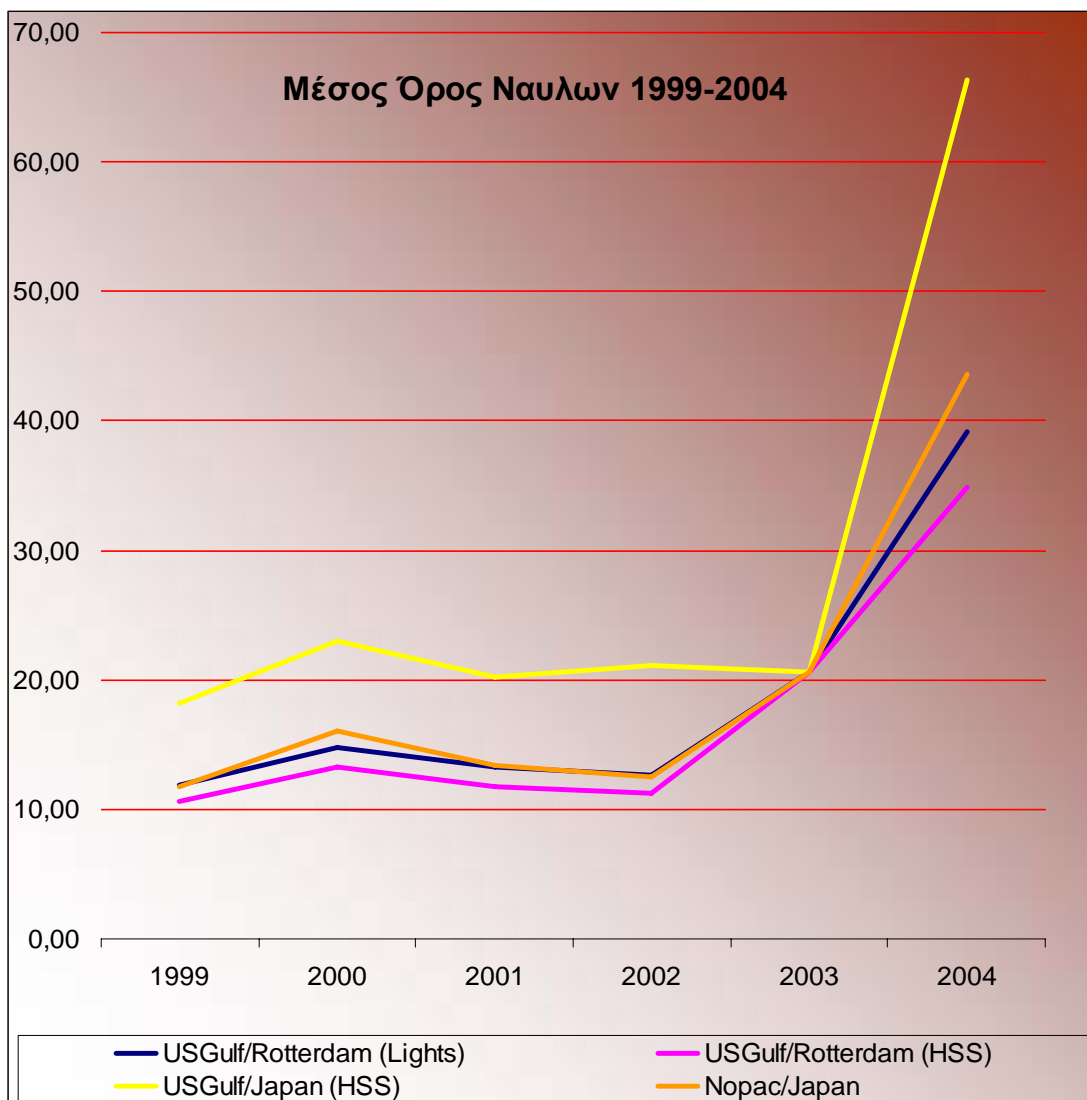
Σχεδιάγραμμα 3.6. Ναύλοι - \$ ανά τόνο/ημέρα (2004)

Οι τάσεις των ναύλων από τις 02 Ιανουαρίου έως 12 Μαρτίου 2004, ήταν μεικτές. Αναλυτικότερα, η διαδρομή κόλπος Η.Π.Α.-Ρότερνταμ έχει την ίδια πορεία ανεξάρτητα από το εάν επρόκειτο για ελαφριά ή βαριά σιτηρά (με μεταξύ τους διαφορά 4-6\$), ξεκίνησε ανοδικά, κατά το τέλος του Ιανουαρίου έχει μία μικρή αύξηση και έπειτα διατήρησε μια σχεδόν σταθερή πορεία. Οι ναύλοι, στην διαδρομή, Β. Ειρηνικός-Ιαπωνία, μέχρι τα μέσα του Φεβρουαρίου, μοιάζουν να έχουν φθίνουσα κυκλική πορεία, από τις αρχές όμως του Μαρτίου αρχίζουν να ακμάζουν. Τέλος, οι τιμές των ναύλων που αφορούν την διαδρομή κόλπος Η.Π.Α.-Ιαπωνία, ξεκίνησαν αρκετά δυναμικά το έτος, ακολουθώντας όμως μια πιο σταθερή πορεία μέχρι το τέλος του Ιανουαρίου όπου μέσα σε μια εβδομάδα εκτίναξαν τους ναύλους από 58\$ σε 72,50\$. Σημαντική ήταν το κατόρθωμα της σταθεροποίησης των ναύλων στα ίδια επίπεδα, με αποτέλεσμα οι ναύλοι για την συγκεκριμένη διαδρομή μέχρι τις 12/03/2004 να έχουν αύξηση σχεδόν 50% και η ναύλοι να κυμαίνονται στα 74\$ ανά τόνο σιταριού.

Πίνακας 3.7 Μέσος Όρος Ναύλων

διαδρομή - route	Μέσος Όρος Ναύλων κατά Έτος					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
USGulf/Rotterdam (Lights)	11,86	14,82	13,27	12,58	20,62	39,18
USGulf/Rotterdam (HSS)	10,61	13,25	11,80	11,20	20,62	34,91
USGulf/Japan (HSS)	18,25	23,00	20,21	21,07	20,62	66,32
Norac/Japan	11,72	16,01	13,38	12,57	20,62	43,61

Πηγή: Carkson Research Studies



Σχεδιάγραμμα 3.7 Μέσος Όρος Ναύλων.

Στο σχεδιάγραμμα 3.7 παρατηρούμε τον μέσο όρο των ναύλων κατά τη διάρκεια των ετών 1999-2004 (12/03/2004). Η γενική όψη είναι ότι οι ναύλοι έχουν ανοδική τάση. Μέχρι τα μέσα του 2002 ακολουθούν και οι ναύλοι των τεσσάρων διαδρομών, την ίδια πορεία, ξεκινώντας αυξητικά μέχρι τα μέσα του 2000, όπου και αρχίζει μια μικρή πτώση μέχρι τα μέσα του 2001. Έπειτα, οι ναύλοι της διαδρομής κόλπος Η.Π.Α.-Ιαπωνία, διαχωρίζεται και ακολουθεί μια σταθερότερη πορεία μέχρι το 2003, όπου ακμάζει και από 20,62\$ (2003) σκαρφαλώνει στα 66,32\$ (2004). Οι ναύλοι των υπόλοιπων διαδρομών να μεν είναι σε ανοδική πορεία και κάνουν και αυτές το άλμα, καθώς οι ναύλοι τους βρίσκονται σε αρκετά υψηλά επίπεδα το 2004, όμως δεν φτάνουν την σχεδόν κατακόρυφη ευδοκίμηση των ναύλων της διαδρομής κόλπος Η.Π.Α.-Ιαπωνία.

ΜΕΡΟΣ Β΄

Ναυλοσύμφωνα ανά Ταξίδι για Μεταφορά Σιτηρών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή και του Ναυλωτή στις Ναυλώσεις Ταξιδιού

Εισαγωγή

Οι συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Η πρώτη αφορά τις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ του εκναυλωτή (πλοιοκτήτης / εφοπλιστής κ.α.) και του ναυλωτή και ονομάζονται συμβάσεις ναύλωσης. Ενώ η δεύτερη κατηγορία, αφορά τις συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός θαλάσσιου μεταφορέα (πλοιοκτήτη ή ναυλωτή) και ενός ή περισσοτέρων ιδιοκτητών φορτίου και η σχέση που τους διέπει αποτυπώνεται στις φορτωτικές

Η σύμβαση ναύλωσης είναι η συμφωνία μεταφοράς πραγμάτων (ή επιβατών) διά μέσου της θάλασσας και πάντοτε με αντάλλαγμα¹. Σύμφωνα με τον νόμο οι μορφές της σύμβασης ναύλωσης είναι οι εξής²:

α. Η κατά κυριολεξία ναύλωση. Πρόκειται για την σύμβαση μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή, η οποία έχει ως αντικείμενο την παραχώρηση του χώρου του πλοίου, είτε ολόκληρου (ολική ναύλωση), είτε μερικά (μερική ναύλωση), κάτι το οποίο είναι εξαιρετικά σπάνιο, διότι ο εκναυλωτής δεν μπορεί να βρει ίδια φορτία για φόρτωση και εκφόρτωση σε ίδια λιμάνια³.

β. Μεταφορά πραγμάτων. Δηλαδή η σύμβαση μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή για την μεταφορά πραγμάτων από την θάλασσα με αντάλλαγμα. Και στην περίπτωση αυτή, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά ισχύουν οι διατάξεις της κατά κυριολεξία ναύλωσης.

Η σύμβασης ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως με το ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση της σύμβασης μεταφορά πραγμάτων, το ναυλοσύμφωνο μπορεί να αντικατασταθεί από την φορτωτική, έγγραφο το οποίο, μεταξύ άλλων αποδεικνύει την παραλαβή πράγματος για φόρτωση. Η φορτωτική που εκδίδεται νόμιμα, αποτελεί

¹ Αναστασιάδη Ηλ., Παγουλάτου Μ., (1975), *Η σύμβασις ναυλώσεως*, σελ. 143 επ.

² Πουλάκου – Ευθυμιάτου Α, (1996), *Στοιχεία εμπορικού δικαίου*, Σάκκουλα, σελ. 440

Υπάρχει και μια τρίτη μορφή ναύλωσης η οποία δεν αναφέρεται, διότι δεν αφορά την συγκεκριμένη εργασία. Αυτή είναι η μεταφορά επιβατών από την θάλασσα. Η σύμβαση αυτή αποδεικνύεται με το εισιτήριο. Αν ο επιβάτης δεν προσέλθει έγκαιρα για επιβίβαση, είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ολόκληρο τον ναύλο, ενώ ο εκναυλωτής ελευθερώνεται.

³ Κιάντου - Παμπούκη Α., (2003), *Ναυτικό Δίκαιο*, Σάκκουλα, σελ. 42.

απόδειξη μεταξύ όλων αυτών που ενδιαφέρονται για το φορτίο και μεταξύ αυτών και των ασφαλιστών. Παρόλα αυτά, η φορτωτική αποτελεί απόδειξη της σύμβασης μεταφορά μόνο από τη στιγμή που αυτή μεταβιβάζεται νόμιμα στα χέρια κάποιου τρίτου, οπότε οι όροι αυτής ρυθμίζουν τις σχέσεις του ναυλωτή / φορτωτή και του τρίτου προσώπου. Οι σχέσεις μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή συνεχίζουν να διέπονται από τη σύμβαση ναύλωσης.

Οι ναυλώσεις με κριτήριο τη διάρκειά τους κατατάσσονται σε δύο βασικές κατηγορίες:

- ✚ Τις ναυλώσεις ταξιδιού (voyage charterparty)
- ✚ Τις ναυλώσεις χρόνου ή χρονοναυλώσεις (time charterparty)

Τέλος, υπάρχουν και οι ναυλώσεις γυμνού πλοίου (charterparty by demise or bareboat charterparty), οι οποίες προσομοιάζουν στις χρονοναυλώσεις. Γενικότερα, υπάρχει μια σύγχυση για το εάν η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι μια άλλη μορφή ναύλωσης ή leasing. Ο καθορισμός της νομικής φύσεως διαφέρει από κράτος σε κράτος, π.χ. η γαλλική νομοθεσία αναφέρει τον ορισμό της ναυλώσεως γυμνού σκάφους, ενώ το γερμανικό δίκαιο θεωρεί ότι πρόκειται για μια μίσθωση πράγματος⁴.

4.1 Ναυλώσεις ταξιδιού

Η ναύλωση κατά ταξίδι ή κατά πλου (voyage charterparty) είναι μια σύμβαση μεταφοράς αγαθών από την θάλασσα για ένα ή περισσότερα ταξίδια. Ο εκναυλωτής παραχωρεί στον ναυλωτή την δυναμικότητα (χωρητικότητα) του πλοίου του, διατηρώντας τον εμπορικό και τον ναυτικό έλεγχο του, με σκοπό την μεταφορά πραγμάτων από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Παρόλο που το ταξίδι από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι το κεντρικό στοιχείο σε ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδιού, ως σύνολο όμως περιλαμβάνει τέσσερα στάδια⁵:

1. Το ταξίδι φόρτωσης (the loading preliminary voyage). Είναι το ταξίδι που κάνει το ναυλωμένο πλοίο από το σημείο όπου βρίσκεται, στο σημείο που ορίζει το ναυλοσύμφωνο για την φόρτωση των προϊόντων.
2. Οι χειρισμοί φόρτωσης (the loading operation). Αφορά την παράδοση των αγαθών στο μέρος όπου θα φορτωθούν στο πλοίο και τον τρόπο στοιβασίας τους μέσα σε αυτό.
3. Το ταξίδι μεταφοράς (the carrying voyage). Είναι το ταξίδι που διεκπεραιώνει το πλοίο από το λιμάνι φόρτωσης στο μέρος όπου ο ναυλωτής έχει ορίσει ως σημείο παράδοσης (λιμάνι ή αποβάθρα).
4. Οι χειρισμοί εκφόρτωσης (the discharging operation). Αφορά την παράδοση των αγαθών από το πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης, στον ναυλωτή ή στον παραλήπτη του φορτίου.

⁴ Κιάντου – Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 24-27

⁵ Davies M., Dickey A., (1995), *Shipping Law*, LBC, pp. 171 et seq.

Το πρώτο και το τρίτο στάδιο εμπίπτει στην σφαίρα ευθύνης κυρίως του εκναυλωτή, ενώ το δεύτερο και το τέταρτο εμπίπτει κυρίως σε αυτήν του ναυλωτή.

4.2 Εφαρμοστέο δίκαιο και διαιτησία

Στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς (ναυλοσύμφωνα και φορτωτικές) ενσωματώνονται ειδικές ρήτρες οι οποίες ορίζουν εκ των προτέρων τα δικαστήρια που έχουν αρμοδιότητα να κρίνουν τη διαφορά που τυχόν προκύψει από τη σύμβαση και το δίκαιο στο οποίο ο δικαστής πρέπει να στηριχθεί προκειμένου να εξετάσει και να αποφανθεί για μια υπόθεση. Οι ρήτρες αυτές, καλούνται «ρήτρες αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας» και «ρήτρες εφαρμοστέου δικαίου»⁶.

Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας, περιλαμβάνεται η «ρήτρα δικαιοδοσίας». Σύμφωνα με αυτήν, σε περίπτωση διαφωνίας που μπορεί να προκύψει κατά την εκτέλεση της σύμβασης, αποκλειστικά αρμόδιοι για την επίλυση της είναι κάποια πρόσωπα, που καλούνται «διαιτητές». Τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι τυποποιημένα και γνωστά στις συναλλαγές με το κωδικό τους όνομα και τη χρονολογία έκδοσης ή τροποποίησής τους. Τα περισσότερα από αυτά ορίζουν ως εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό δίκαιο.

Μια σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διέπεται είτε από τους κανόνες του Αγγλικού Εθιμικού Δικαίου (Common Law), είτε από τις διεθνείς συμβάσεις που ένα κράτος έχει επικυρώσει και που υπερισχύουν των νομολογιακών αποφάσεων πχ Hague – Visby Rules (HVR)⁷.

4.3 Κατηγορίες των όρων των ναυλοσύμφωνων κατά το αγγλικό δίκαιο

Κατά το αγγλικό δίκαιο, τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν δύο είδη όρων⁸: α. τους αυτονόητους ή υπονοούμενους όρους (implied terms), οι οποίοι μπορεί να μην περιέχονται γραπτώς στις συμβάσεις ναύλωσης, αλλά γίνονται σιωπηρά αποδεκτοί και β. οι ρητοί όροι (express terms), οι οποίοι αναφέρονται γραπτά στο ναυλοσύμφωνο. Οι συμβατικοί όροι (contractual terms) ναυλοσύμφωνων, είτε αυτοί είναι implied είτε express terms διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- * *'Representations'*. Περιγραφές οι οποίες είναι υποσχέσεις που δίνονται κατά τη διαπραγμάτευση. Αν τα στοιχεία που παρέχονται είναι ανακριβή και επηρεάσουν το ναυλωτή να υπογράψει το συμβόλαιο, τότε ο τελευταίος δικαιούται να το ακυρώσει.
- * *'Conditions'*. Αποτελούν ζωτικής σημασίας, η παραβίαση των οποίων από την πλευρά του ενός συμβαλλόμενου μέρους, δίνει το δικαίωμα στον

⁶ Davies M., Dickey A., op at, pp. 172 et sea.

⁷ Gorton L., Ihre R., Sandevam A., (1999) *Shipbroking and chartering practice*, LLP, p. 209.

⁸ Gaskell N., Debattista C., Swatton R., (1992) *Chorley and Giles' Shipping Law*, Pitman, pp. 564 et sea.

αντισυμβαλλόμενο να υπαναχωρήσει από το ναυλοσύμφωνο (to repudiate the charter party) και να απαιτήσει αποζημίωση (to sue for damages). Conditions θεωρούνται: η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη στιγμή της υπογραφής του ναυλοσύμφωνου, ο χρόνος αναχώρησης για το λιμάνι φόρτωσης, η εθνικότητα και η κλάση του πλοίου, η μεταφορική ικανότητα του καθώς και η ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση.

- * *'Warranties'*. Η παραβίαση των όρων *'warranties'* από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, δίνει το δικαίωμα στον αντισυμβαλλόμενο να απαιτήσει αποζημίωση για τη ζημιά που υπέστη, όχι όμως και δικαίωμα υπαναχώρησης από το ναυλοσύμφωνο. Ως warranties θεωρούνται τα εξής: η συντήρηση και τα καύσιμα του πλοίου, η επαναπαράδοση του πλοίου και η ταχύτητα του.
- * *'Innominate terms'*. Είναι οι όροι που η αθέτησή τους ανάλογα με τη σοβαρότητα των επιπτώσεων στον αντισυμβαλλόμενο, άλλοτε γεννά μόνο το δικαίωμα αποζημίωσης και άλλοτε επιπρόσθετα γεννά και το δικαίωμα υπαναχώρησης από το ναυλοσύμφωνο.

4.4 Αυτονόητες υποχρεώσεις (implied terms) του εκναυλωτή

Να διαθέσει ένα πλοίο αξιόπλοο (the duty to provide a seaworthy vessel)⁹

Η υποχρέωση του εκναυλωτή να διαθέσει αξιόπλοο πλοίο περιλαμβάνει υποχρεώσεις ως προς κάθε τμήμα του σκάφους και της μηχανής, των εφοδίων και συσκευών ακόμα και του πληρώματος. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει ένα πλοίο κατασκευασμένο, εξοπλισμένο, εφοδιασμένο και επανδρωμένο κατά τέτοια τρόπο ώστε να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον προορισμό του και να ανταπεξέλθει στους κινδύνους εκείνου, (ordinary perils) που πρόκειται ή προβλέπεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού (carrying voyage). Η καταλληλότητα του πλοίου προς πλεύση «seaworthiness» καθώς και η καταλληλότητα του πλοίου για παραλαβή και μεταφορά φορτίου «cargoworthiness», είναι συγγενείς όροι.

Να εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις (the duty to proceed with reasonable dispatch)

Στις συμβάσεις ναύλωσης, επειδή δεν ορίζεται ο χρόνος υλοποίησης του συμφωνημένου ταξιδιού, έχει καθιερωθεί η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποφεύγει την αλόγιστη καθυστέρηση στην εκτέλεση του ταξιδιού αυτού, δηλαδή να εκτελεί το συγκεκριμένο ταξίδι με εύλογες/ δικαιολογημένες καθυστερήσεις. Η υποχρέωση αυτή υπάρχει σε όλα τα στάδια του ταξιδιού (κατά το προκαταρκτικό ταξίδι, κατά την

⁹ Η υποχρέωση του εκναυλωτή να παρέχει πλοίο αξιόπλοο, αποτελεί αυτονόητη υποχρέωση «implied innominate term», σύμφωνα με το αγγλικό εθμικό δίκαιο (Common Law), ενώ σύμφωνα με τα Hague – Visby Rules η υποχρέωση αυτή δεν είναι απόλυτη και περιορίζεται στο να επιδείξει ο εκναυλωτής πριν και κατά την έναρξη του πλου την πρέπουσα επιμέλεια.

φόρτωση, κατά το ταξίδι μεταφορά των αγαθών προς το λιμάνι εκφόρτωσης και κατά την εκφόρτωση).

Ο εκναυλωτής μπορεί να εξαιρεθεί της ευθύνης του ή να μειώσει ως ένα βαθμό την παραπάνω υποχρέωση του, εφόσον υπάρχουν απαλλακτικοί όροι στο ναυλοσύμφωνο (Istros v. Dahlsrtoem).

Να εκτελέσει τη μεταφορά χωρίς το πλοίο να παρεκκλίνει (αδικοιολόγητα) της συμφωνημένης πορείας (the duty not to deviate)

Παρέκκλιση καλείται η αδικοιολόγητη απομάκρυνση του πλοίου από τη συμφωνημένη ή κατάλληλη πορεία του. Εάν στο ναυλοσύμφωνο δεν αναφέρεται κάποια συγκεκριμένη πορεία, τότε κατάλληλη θεωρείται η συνηθισμένη πορεία που ακολουθείται από τα πλοία του ίδιου μεγέθους ή η ευθεία γεωγραφική πορεία. Η διάκριση μεταξύ δικαιολογημένης και αδικοιολόγητης παρέκκλισης εξαρτάται από τους νόμους που διέπουν το ναυλοσύμφωνο (Common Law ή HVR). Παρόλα αυτά η έννοια της παρέκκλισης δεν είναι μόνο γεωγραφική. Η μη γεωγραφική παρέκκλιση, μπορεί να είναι η μείωση της ταχύτητας του πλοίου ή ο ασυνήθιστος/ακατάλληλος χειρισμός του φορτίου. Η παρέκκλιση γεωγραφική ή μη, αποτελεί ρήτρες/θέματα τα οποία ρυθμίζει το ίδιο το ναυλοσύμφωνο και οι εκναυλωτής και ναυλωτής καλούνται να συμμορφωθούν.

4.5 Αυτονόητες υποχρεώσεις (implied terms) του ναυλωτή

Να μη φορτώσει στο πλοίο επικίνδυνο φορτίο (the duty not to ship dangerous goods)

Η υποχρέωση του ναυλωτή να ενημερώνει τον εκναυλωτή για την επικινδυνότητα του φορτίου είναι απόλυτη και αυστηρή. Δηλαδή ο ναυλωτής δεν έχει καμία δικαιολογία προκειμένου να απαλλαχτεί από την ευθύνη του για ζημιά που προκλήθηκαν στο πλοίο ή σε άλλο φορτίο λόγω της επικίνδυνης φύσης του φορτίου του. Ο ναυλωτής οφείλει να ενημερώνει τον εκναυλωτή για την επικίνδυνη φύση του φορτίου που πρόκειται να φορτωθεί. Ως επικίνδυνο φορτίο θεωρείται, αυτό που βάζει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, άλλα αγαθά φορτωμένα σε αυτό ή αυτό που μπορεί να προκαλέσει απαγόρευση απόπλου του πλοίου ή την κατάσχεσή του (Mitchell v. Steel, 1916)

4.6 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή¹⁰

Περιγραφή του πλοίου (description of the vessel)

Ο εκναυλωτής στα στάδια της διαπραγμάτευσης, είναι υπεύθυνος προς το ναυλωτή για την παροχή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών που αφορούν το πλοίο

¹⁰ Βλ. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2002), *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Σταμούλης, σελ. 464 επ..

προς ναύλωση. Η περιγραφή του πλοίου από τον εκναυλωτή – το όνομα, το διακριτικό σήμα, ο χρόνος ναυπήγησης, η εθνικότητα, το νεκρό βάρος, η μικτή και η καθαρή χωρητικότητα, η ταχύτητα, το βύθισμα, το πλάτος, το μήκος, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου, ο σχεδιασμός και η κατάσταση των χώρων υποδοχής του φορτίου, ο αριθμός και ο τύπος των αμπαριών κ.α. Είναι καθοριστική λόγω του ότι επηρεάζει άμεσα την απόφαση του ναυλωτή να συνάψει ή όχι τη σύμβαση ναύλωσης.

Προσέγγιση του λιμανιού φόρτωσης / προκαταρκτικό ταξίδι (proceeding to the loading port – preliminary voyage)

Το ταξίδι που πραγματοποιεί το πλοίο από το λιμάνι της τελευταίας απασχόλησής του ή το λιμάνι επισκευών, μετασκευών ή δεξαμενισμού του, με προορισμό ένα καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης, καλείται προκαταρκτικό ταξίδι. Συνήθως, αντί να καθοριστεί το προκαταρκτικό ταξίδι από ένα συγκεκριμένο λιμάνι σε ένα ονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης, το συμφωνητικό ίσως να προβλέπει ότι το ταξίδι θα εκτελεστεί από μια περιοχή σε μια άλλη. Όταν γίνει η συμφωνία, οι εντολές για το λιμάνι φόρτωσης πρέπει να δοθούν πριν το πλοίο αρχίσει το ταξίδι προσέγγισης υπό έρμα.

Άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης (arrived ship at the loading port)

Το πλοίο όταν τελειώσει το προκαταρκτικό ταξίδι, θα πρέπει να θεωρείται «φτασμένο / arrived ship» και να εισέρχεται στο συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης ή προβλήτα ή σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή λιμανιού, τη συμφωνημένη χρονική περίοδο ή στιγμή. Το πότε το πλοίο θεωρείται «φτασμένο», εξαρτάται από το εάν το ναυλοσύμφωνο είναι λιμανιού ή προβλήτας (port ή berth / dock charterparty), δηλαδή εάν ο προορισμός του πλοίου είναι τα γεωγραφικά όρια ενός λιμανιού ή η προσέγγιση μιας προβλήτας. Αυτός ο όρος είναι πολύ σημαντικός διότι από την στιγμή που το πλοίο θα θεωρηθεί «φτασμένο», ξεκινά να μετρά ο συμφωνημένος χρόνος (lay time) που έχει ο ναυλωτής στη διάθεση του για να ολοκληρώσει τη φόρτωση.

Ετοιμότητα του πλοίου και έκδοση επιστολής ετοιμότητας προς φόρτωση (actual readiness to load and notice of readiness to load)

Από τη στιγμή που το πλοίο θα θεωρηθεί «φτασμένο», ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να αποστείλει στους ναυλωτές επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness) προς φόρτωση, δηλαδή θα πρέπει να καταστεί το πλοίο άμεσα, φυσικά - κατάλληλα εξοπλισμένο και επανδρωμένο να παραλάβει και να χειριστεί με ασφάλεια το φορτίο και νομικά ελεύθερο από διάφορες διατυπώσεις π.χ. τελωνειακές, υγειονομικές, λιμενικές κ.α. έτοιμο. Το 'lay time' θα αρχίσει να μετρά, σύμφωνα με το πότε δόθηκε η επιστολή ετοιμότητας.

Διαδικασία φόρτωσης (loading operation)

Οι ρόλοι του εκναυλωτή και του ναυλωτή στη διαδικασία φόρτωσης καθορίζονται είτε από τους συμφωνημένους όρους του ναυλοσύμφωνου ή από τη συνήθη πρακτική του λιμανιού. Εάν δεν υπάρχει αντίθετος όρος στο ναυλοσύμφωνο ή αντίθετη πρακτική στο λιμάνι, η παραλαβή, η φόρτωση, η στοιβασία, η διευθέτηση, το δέσιμο και η προφύλαξη του φορτίου βαρύνουν τον εκναυλωτή. Από την άλλη πλευρά, καθήκον, ευθύνη και κόστος του ναυλωτή είναι να φέρει το φορτίο δίπλα στο πλοίο και στην άμεση διάθεση του φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού.

Κατεύθυνση προς το λιμάνι εκφόρτωσης / προγραμματισμένο ταξίδι (proceeding to the discharging port – carrying voyage)

Μετά την ολοκλήρωση των λειτουργιών φόρτωσης, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να συνεχίσει την εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου. Ευθύνεται για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου και τη γρήγορη προσέγγιση στο συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης. Προγραμματισμένο ή συμφωνημένο ταξίδι μεταφοράς του φορτίου ονομάζεται το ταξίδι του πλοίου από το τελευταίο λιμάνι φόρτωσης προς το προγραμματισμένο λιμάνι εκφόρτωσης. Το ταξίδι μεταφοράς του φορτίου τελειώνει όταν το πλοίο «φτάσει» στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο –νομικά και τεχνικά– να ξεκινήσει η διαδικασία εκφόρτωσης του φορτίου.

Άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης (arrived ship at the discharging port)

Το πλοίο θεωρείται «φτασμένο» στο λιμάνι εκφόρτωσης όταν ολοκληρώνει το προγραμματισμένο ταξίδι μεταφοράς του φορτίου και να εισέρχεται στο συμφωνημένο τόπο εκφόρτωσης, τη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Όταν το ναυλοσύμφωνο καθορίζει μια συγκεκριμένη προβλήτα του λιμανιού, τότε θα πρέπει το πλοίο να ολοκληρώσει το προγραμματισμένο ταξίδι και να προσεγγίσει στη συγκεκριμένη προβλήτα για να θεωρηθεί «φτασμένο». Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο δεν αναφέρει κάποιο ειδικό μέρος του λιμανιού, τότε το πλοίο πρέπει, εάν δεν φτάσει αμέσως στο ντόκο, να προσεγγίσει μια θέση εντός των φυσικών, νομικών και εμπορικών ορίων του λιμένα ώστε να είναι στην άμεση διάθεση του ναυλωτή.

Ετοιμότητα του πλοίου και έκδοση επιστολής ετοιμότητας προς εκφόρτωση (actual readiness to unload and notice of readiness to unload)

Από τη στιγμή που το πλοίο εισέλθει στο συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης κατά τη συμφωνημένη χρονική στιγμή ή περίοδο και θεωρείται «φτασμένο», θα πρέπει να βρίσκεται σε φυσική και νομική ετοιμότητα για να ξεκινήσουν οι διαδικασίες εκφόρτωσης. Γενικότερα, ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος να τηρήσει όλες τις τυπικότητες και τους τοπικούς κανονισμούς που εφαρμόζονται στο λιμάνι εκφόρτωσης π.χ. να δηλώσει στο λιμεναρχείο την άφιξη του πλοίου, να εμφανίσει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά του πλοίου κ.α..

Διαδικασία εκφόρτωσης (discharging operation)

Το lay time της εκφόρτωσης θα ξεκινήσει από τη στιγμή που το πλοίο θεωρηθεί «φτασμένο» στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο προς εκφόρτωσης. Κατά τη λειτουργία της εκφόρτωσης ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση της σωστής και ασφαλούς εκφόρτωσης και στοιβασίας του φορτίου από το πλοίο στην προβλήτα.

Παράδοση του φορτίου (delivery of the cargo)

Σύμφωνα με το αγγλικό εθιμικό δίκαιο, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια κατάσταση όπως το παρέλαβε. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου ολοκληρώνεται όταν όλο το φορτίο είναι στην άμεση διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη του κάτοχου της/των οικείας/-είων φορτωτικής/-ες.

4.7 Υποχρεώσεις του ναυλωτή¹¹

Καθορισμός λιμανιών (nomination of ports)

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, ο ναυλωτής υποχρεούται να ορίσει το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης που θα πρέπει να προσεγγίσει το ναυλωμένο πλοίο. Ο τόπος αυτός μπορεί να οριστεί αναφέροντας ένα συγκεκριμένο λιμάνι, μια συγκεκριμένη περιοχή ή μια συγκεκριμένη προβλήτα. Εάν ο ναυλωτής πρόκειται να το κατονομάσει σε μεταγενέστερο στάδιο της ναύλωσης, τότε πρέπει να αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο ο χρόνος στον οποίο ο ναυλωτής πρέπει να κατονομάσει την ακριβή τοποθεσία φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Φόρτωση του πλοίου (loading operation)

Σε αυτό το στάδιο ο ναυλωτής έχει τις εξής υποχρεώσεις:

■ Να προμηθεύσει το φορτίο (provision of cargo). Ο ναυλωτής βρίσκεται κάτω από την απόλυτη υποχρέωση να προμηθεύσει το φορτίο στο συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης. Δηλαδή πρέπει να φέρει το φορτίο στον τόπο φόρτωσης, το φορτίο αυτό να ταιριάζει με την περιγραφή του στο ναυλοσύμφωνο και να εκτελέσει το τμήμα που του αναλογεί στη διαδικασία φόρτωσης του φορτίου επί του πλοίου, σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου.

■ Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, να δώσει μια λεπτομερή περιγραφή της ποιότητας και της ποσότητας του φορτίου στον εκναυλωτή, ώστε ο τελευταίος να κρίνει εάν το φορτίο είναι κατάλληλο για το πλοίο που διαθέτει και να υπολογίσει τα έξοδα χειρισμού και μεταφορά του. Η υποχρέωση αυτή είναι δεσμευτική, καθώς πρέπει η περιγραφή

¹¹ Βλ. οπ., σελ. 500 επ..

του φορτίου στο ναυλοσύμφωνο να είναι ακριβώς η ίδια με το πραγματικό φορτίο που φορτώθηκε.

■ Να φορτώσει πλήρες φορτίο στο πλοίο. Σύμφωνα με αυτήν την υποχρέωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει να φορτώσει ένα πραγματικά πλήρες φορτίο, δηλαδή την ποσότητα του φορτίου που πραγματικά μπορεί να φορτωθεί στο συγκεκριμένο πλοίο, ανεξάρτητα από την αναφερόμενη στο ναυλοσύμφωνο χωρητικότητα του.

■ Τέλος, ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να τοποθετήσει το φορτίο του δίπλα στο πλοίο, ώστε να διευκολύνει το πλοίο να ξεκινήσει αμέσως τη διαδικασία φόρτωσης και να φορτώσει / εκφορτώσει στον καθορισμένο χρόνο, δηλαδή μέσα στον συμφωνημένο χρόνο που έχει. Παρόλα αυτά, συνηθίζεται να αναφέρεται στα ναυλοσύμφωνα –εκτός από τις 'lay days', το ποσό των επισταλιών (demurrage). Οι επισταλίες θεωρούνται αποζημίωση λόγω παραβίασης του ναυλοσύμφωνου από την πλευρά του ναυλωτή, να φορτώσει σε συγκεκριμένο χρόνο, καθώς και το ποσό για αποζημίωση για κράτηση (damages for detention), δηλαδή το ποσό που πληρώνει ο ναυλωτής ως αποζημίωση στον εκναυλωτή για την καθυστέρηση πέραν του χρόνου αναμονής (lay time)

Πληρωμή του ναύλου (payment of freight)

Ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει στον μεταφορέα μια χρηματική αμοιβή, τον ναύλο (freight), ως αντάλλαγμα για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου του σε εμπορεύσιμη κατάσταση, στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού. Εάν ο ναυλωτής δεν εκτελέσει την συγκεκριμένη υποχρέωση, ο εκναυλωτής έχει το δικαίωμα να επισχέσει το φορτίο έως τη στιγμή της πληρωμής του ναύλου. Ανάλογα με την συμφωνία, ο ναύλος μπορεί να είναι: είτε προπληρωτέος, δηλαδή να καταβληθεί κατά τη φόρτωση ή κατά τον απόπλου από το λιμάνι φόρτωσης, είτε πληρωτέος μεταγενέστερα, δηλαδή να καταβληθεί στο λιμάνι προορισμού ή κατά την εκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Ζητήματα που Προκύπτουν από τα Ναυλοσύμφωνα Ταξιδιού

Εισαγωγή

Το κεντρικό στοιχείο ενός ναυλοσυμφώνου ταξιδιού είναι η θαλάσσια μεταφορά αγαθών από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Παρόλα αυτά, όπως προαναφέρθηκε, ολόκληρη η ναυτική περιπέτεια περιλαμβάνει τέσσερα στάδια: το ταξίδι φόρτωσης, τις λειτουργίες φόρτωσης, το ταξίδι μεταφοράς και τις λειτουργίες εκφόρτωσης¹. Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στην φόρτωση και στην εκφόρτωση του φορτίου περικλείουν και τον εκναυλωτή και τον ναυλωτή.

Από την μια πλευρά, στο στάδιο της φόρτωσης, ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να εκδώσει την επιστολή ετοιμότητας (NoR), δηλαδή να παράσχει το πλοίο έτοιμο για φόρτωση. Επίσης, ο εκναυλωτής έχει άμεσο ενδιαφέρον για το χρόνο που διαρκεί η φόρτωση -και η εκφόρτωση, διότι όσο πιο γρήγορα ολοκληρωθεί η μεταφορά, τόσο πιο γρήγορα το πλοίο θα ελευθερωθεί και θα μπορέσει να ξαναναυλωθεί. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής δεν ενδιαφέρεται τόσο για την διάρκεια, όσο για την ασφάλεια του φορτίου. Σίγουρα όμως χρειάζεται κάποιον χρόνο με σκοπό να μπορέσει να διεξάγει την φόρτωση και την εκφόρτωση ομαλά.

Με σκοπό την διευθέτηση αυτής της αντίθεσης, συμφωνείται μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή, ο χρόνος (lay time) τον οποίο έχει στην διάθεση του ο τελευταίος για την φόρτωση και την εκφόρτωση του φορτίου. Στην περίπτωση που ο ναυλωτής ξεπεράσει αυτό το χρονικό όριο, τότε υποχρεούται να πληρώσει στον εκναυλωτή ένα ποσό για την ζημιά που υπέστη λόγω της καθυστέρησης, γνωστό ως επισταλίες (demurrage) ή αποζημίωση για κράτηση (damage for detention). Παρόλα αυτά, εάν ολοκληρώσει την φορτοεκφόρτωση γρηγορότερα από το συγκεκριμένο όριο, τότε ο ναυλωτής λαμβάνει από τον εκναυλωτή χρήματα, γνωστά ως επίσπευση (dispatch money).

¹ Davies M., Dickey A., op cit at p. 171.

5.1 Σταλίες (Αναμονή) – Lay Time

Σταλίες (lay time) καλείται ο ανώτερος χρόνος που έχει στη διάθεσή του ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει τη φορτοεκφόρτωση. Ο ναυλωτής υποχρεούται να δεσμεύσει το πλοίο στον χρόνο που ορίζει το ναυλοσύμφωνο, σε περίπτωση που δεν γίνεται αναφορά στο χρόνο αναμονής (not fixed lay time), πρέπει να υπάρχει συμφωνία μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή ότι ο τελευταίος θα φορτώσει το φορτίο στο πλοίο μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα και με την πρέπουσα επιμέλεια². Το εύλογο χρονικό διάστημα υπολογίζεται ανάλογα με τα μέσα, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις χειρισμού του φορτίου που διαθέτει το λιμάνι και το πλοίο, τις μεθόδους φορτοεκφόρτωσης που συνηθίζονται στο λιμάνι καθώς και τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμανιού.

Ο χρόνος αναμονής (lay time) αρχίζει να υπολογίζεται, εναντίον του ναυλωτή, από τη στιγμή που το πλοίο θεωρηθεί φτασμένο, είναι στην άμεση διάθεση του ναυλωτή και εκδοθεί από τον εκναυλωτή η επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness -NoR). Θεμελιώδες στοιχείο για την έναρξη του 'lay time' αποτελεί η μορφή του ναυλοσυμφώνου, εάν δηλαδή είναι berth 'charterparty' ή 'port charterparty'³. Και αυτό, διότι στο ναυλοσύμφωνο προβλήτας ή προκυμαίας (berth charterparty), το πλοίο θεωρείται φτασμένο (και επομένως εκδίδεται η επιστολή ετοιμότητας) όταν φτάσει στην συγκεκριμένη προβλήτα που κατονομάζει το ναυλοσύμφωνο⁴. Στην περίπτωση, όμως του ναυλοσυμφώνου λιμανιού (port charterparty), τότε το πλοίο θεωρείται φτασμένο από τη στιγμή που θα βρεθεί στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού που ορίζει το ναυλοσύμφωνο και το 'lay time' ξεκινά ανεξάρτητα από το αν το πλοίο έχει δέσει και είναι έτοιμο προς φόρτωση⁵.

Η περίοδος του χρόνου αναμονής μπορεί να αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο είτε ως συγκεκριμένος αριθμός ημερών ή ωρών είτε σε σχέση με την ποσότητα του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται⁶. Δηλαδή, όταν στο ναυλοσύμφωνο αναφέρεται «X days» ή «X running days» ή «X consecutive days», σημαίνει ότι ο χρόνος αναμονής μετρά συνεχείς ημερολογιακές ημέρες των 24 ωρών με αφετηρία έναρξης και λήξης τα μεσάνυχτα, συμπεριλαμβάνοντας τις Κυριακές (Παρασκευές για τις Μουσουλμανικές χώρες) και τις εθνικές εορτές. Όταν αναφέρεται «X working days» υπολογίζονται μόνο οι ημέρες όπου επιτρέπεται η εργασία στα συγκεκριμένα λιμάνια, δεδομένου ότι δεν υπολογίζονται οι Κυριακές και οι αργίες (Sunday and Holidays Excluded -SHEX).

Στην περίπτωση που αναφέρει «X working days of 24 hours» λαμβάνονται υπόψη οι κάθε 24 ώρες που κατά τη διάρκεια τους πραγματοποιήθηκαν εργασίες φορτοεκφόρτωσης ως μια ημέρα αναμονής, ανεξάρτητα από το πόσες πραγματικές ημέρες πέρασαν. Όταν αναφέρεται «X weather working days» ή «working days weather

² Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., ο.π., σελ. 513.

³ Gaskell N., Debattista C., Swatton R., op cit, p. 226 et sea.

⁴ Στην υπόθεση El Oldendorff & Co GmbH v. Tradax Export SA, ο Lord Diplock εξέφρασε ότι «Εάν η συγκεκριμένη προκυμαία είναι κατειλημμένη, τότε το πλοίο θεωρείται ότι βρίσκεται ακόμα στο στάδιο ταξιδιού καθώς περιμένει πλησίον στο λιμάνι μέχρι να είναι διαθέσιμη η προβλήτα, και ο χρόνος που χάνεται αποτελεί έξοδο του πλοιοκτήτη». Η υπόθεση είναι γνωστή με το όνομα The Johanna Oldendorff (Lloyd's, 1973)

⁵ Davies M., Dickey A., op cit, pp. 179-182.

⁶ Wilson J., op cit, pp. 72-77.

permitting», υπολογίζονται οι εργάσιμες ημέρες που επιτρέπει ο καιρός να εκτελούνται εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Επίσης, το lay time μπορεί να εκφραστεί με έναν συγκεκριμένο ρυθμό φορτοεκφόρτωσης ανά ημέρα ή ανά ημέρα και αμπάρι πχ. «loading at a rate of 550 metric tons per day» ή «loading at a rate of 125 metric tons per day and hatch» συνεπώς, ο χρόνος αναμονής υπολογίζεται σύμφωνα με αυτόν τον ρυθμό και την ποσότητα του φορτίου προς φόρτωση.

5.2 Επισταλίες και Αποζημίωση Καθυστέρησης – Demurrage and Damage for Detention

5.2.1 Επισταλίες- Υπεραναμονή (Demurrage)

Επισταλίες (Demurrage) είναι το ποσό που καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο και πληρώνεται από το ναυλωτή ως αποζημίωση του εκναυλωτή για την καθυστέρηση πέρα του χρόνου αναμονής (lay time). Οι επισταλίες θεωρούνται αποζημίωση λόγω παραβίασης του ναυλοσύμφωνου από την πλευρά του ναυλωτή. Η παραβίαση αυτή είναι η αποτυχία του ναυλωτή να κατορθώσει να φορτώσει και να εκφορτώσει μέσα στο συμφωνημένο χρόνο. Γι' αυτό και καταβάλλεται χωρίς να χρειάζεται ο πλοιοκτήτης να αποδείξει ότι υπέστη κάποια ζημιά ή ότι ο ναυλωτής ενήργησε υπαίτια⁷.

Από την στιγμή που ο ναυλωτής ξεπεράσει το συμφωνημένο 'lay time', αρχίζει να μετρά το 'demurrage'. Ο κανόνας είναι "Once on demurrage, always on demurrage", δηλαδή η υποχρέωση για πληρωμή προκύπτει αμέσως μόλις προσπελάσει ο χρόνος που είχε στην διάθεση του ο ναυλωτής και συνεχίζει να μετρά (ως επισταλίες) ανεξάρτητα από τις μέρες –πχ. αν είναι Κυριακή ή αργίες⁸. Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται ακόμα και όταν συμβεί γεγονός το οποίο καλύπτεται από ρήτρες που το εξαιρούν, εφόσον έχει λήξει ο χρόνος αναμονής⁹.

Σχετική είναι η υπόθεση '*Lilly & Co. v. Stevenson & Co.*' (1895) όπου το φορτίο έπρεπε να ολοκληρώσει τη φόρτωση στις 60 ώρες και να αρχίσει την φόρτωση στις 14 Νοεμβρίου, αλλά δεν ήταν έτοιμο προς φόρτωση μέχρι τις 22 Νοεμβρίου. Την επόμενη μέρα και μέχρι τις 11 Δεκεμβρίου υπήρχε μια απεργία η οποία καθυστέρησε περισσότερο την φόρτωση του φορτίου. Παρόλα αυτά, υπήρχε στο ναυλοσύμφωνο απαλλακτική ρήτρα λόγω απεργιών, η οποία προστάτευσε τον ναυλωτή από την πληρωμή επισταλιών κατά την διάρκεια της συνεχούς απεργίας¹⁰.

⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., οπ., σελ. 516 επ.

⁸ Wilson J., op cit, pp. 77-78.

⁹ Στην υπόθεση '*Compania Naviera Aeolus v. Union of India*' (1964), το House of Lord απέρριψε την ισχυρισμό του ναυλωτή που στηριζόταν στην εξαίρεση λόγω απεργιών αφού ο χρόνος αναμονής είχε παρέλθει.

¹⁰ Παρόμοια είναι και η υπόθεση '*The John Michalos*' (1987).

5.2.2 Αποζημίωση Καθυστέρησης (Damage for Detention)

Αποζημίωση λόγω καθυστέρησης (του πλοίου) δικαιούται ο εκναυλωτής εφόσον δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο όρος πληρωμής demurrage και έχει λήξει ο χρόνος αναμονής, ή όταν δεν έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένος χρόνος (no fixed lay time) και έχει περάσει ένα λογικό χρονικό διάστημα, ή όταν έχει συμφωνηθεί να πληρωθούν επισταλίες για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, πέρα από το οποίο ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση για καθυστέρηση. Παρόλα αυτά, για να στερηθεί ο ναυλωτής την προστασία από τον όρο για επισταλίες και να μπορέσει ο εκναυλωτής να απαιτήσει αποζημίωση για καθυστέρηση, θα πρέπει ο τελευταίος να διακόψει το ναυλοσύμφωνο, μόλις καταλάβει ότι η καθυστέρηση για την οποία είναι υπεύθυνος ο ναυλωτής εάν εκφραστεί σε demurrage θα είναι ποσό μικρότερο από την αποζημίωση λόγω καθυστέρησης¹¹.

Σχετική είναι η υπόθεση *'Suisse Atlantique v. Rotterdamsche Kolen Centrale'* (1967), στην οποία οι πλοιοκτήτες ναύλωσαν το πλοίο τους για 2 χρόνια, για μεταφορά άνθρακα από τις Η.Π.Α. στην Ευρώπη με συνεχόμενα ταξίδια. Οι ναυλωτές συμφώνησαν να φορτώνουν και να εκφορτώνουν σε συγκεκριμένη τιμή (fixed rate). Μετά από 9 μήνες υπήρχε τόσο υπερβολική καθυστέρηση όπου έδινε στους εκναυλωτές το δικαίωμα να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο και να ζητήσουν αποζημίωση (damage for detention). Όμως έναν μήνα αργότερα έκαναν συμφωνία με τους ναυλωτές να συνεχιστεί το συμβόλαιο κανονικά. Όταν αυτό ολοκληρώθηκε οι πλοιοκτήτες είχαν υποστεί μεγάλη ζημία, λόγω της μεγάλης καθυστέρησης, και ζήτησαν 'damages for detention'. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι πλοιοκτήτες έπρεπε να λάβουν τις επισταλίες που προέβλεπε το ναυλοσύμφωνο και όχι αποζημίωση για καθυστέρηση, λόγω του ότι μπορούσαν να υπαναχωρήσουν από την σύμβαση και δεν το έπραξαν άρα η ρήτρα περί επισταλιών ήταν ενεργής.

5.3 Επίσπευση – Dispatch Money

Καθώς οι ημέρες αναμονής (lay time) βρίσκονται στην πλήρη διάθεση του ναυλωτή, αυτός δεν δικαιούται καμία μορφή οικονομικής επιβράβευσης εάν κατορθώσει και ολοκληρώσει την φορτοεκφόρτωση πριν από τον συμφωνημένο χρόνο. Επειδή όμως θεωρείται ότι η συντομότερη ολοκλήρωση της φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι υπέρ του εκναυλωτή, συνήθως υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο μια ρήτρα επίσπευσης (dispatch money clause). Η οποία δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να λάβει κάποιο χρηματικό ποσό για τον χρόνο που «σώζεται από τον χρόνο αναμονής».

Η επίσπευση, σε αντίθεση με τις επισταλίες (ή την αποζημίωση για κράτηση), οι οποίες πληρώνονται είτε υπάρχει ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο είτε όχι, είναι πληρωτέα μόνο όταν υπάρχει γραπτή ρήτρα, συνήθως είναι ποσό που ορίζεται στο μισό των επισταλιών. Και αυτό διότι, είναι μικρότερο πλεονέκτημα του εκναυλωτή να

¹¹ Gaskell N., Debattista C., Swatton R., op cit, pp. 233-236.

ολοκληρωθεί το ναυλοσύμφωνο γρηγορότερα από τον προκαθορισμένο χρόνο, από τα μειονεκτήματα που θα έχει εάν το πλοίο αργήσει να παραδοθεί¹².

5.4 Υπολογισμός Σταλιών (Lay Time)

Κατά κανόνα η περίοδος για την οποία οι επισταλίες ή η επίσπευση είναι πληρωτέα, μετριέται ξεχωριστά στα λιμάνια φόρτωσης και στα λιμάνια εκφόρτωσης. Εάν το πλοίο έχει ναυλωθεί για συνεχόμενα ταξίδια, τότε γίνεται μόνο ένας υπολογισμός για όλα μαζί τα λιμάνια φόρτωσης και άλλος ένας για όλα τα λιμάνια εκφόρτωσης¹³. Γενικότερα, ο ναυλωτής προτιμά να αντισταθμίσει τον χρόνο που «σώθηκε» σε ένα λιμάνι με τον χρόνο που χάθηκε σε ένα άλλο. Κάτι το οποίο εξαρτάται από τον τρόπο υπολογισμού των σταλιών, ο οποίος γίνεται με τους ακόλουθους τρόπους: είτε υπολογίζοντας το lay time “reversible”, είτε υπολογίζοντας το “average”¹⁴.

Στην πρώτη περίπτωση (reversible lay time), οι χρόνοι φόρτωσης και εκφόρτωσης, προστίθενται και δίνουν ένα συνολικό χρόνο, που πρέπει να δαπανηθεί συνολικά και για τις δύο διαδικασίες. Δηλαδή, ο συμφωνημένος χρόνος αναμονής αρχίζει να μετρά από την πρώτη φόρτωση του φορτίου και συνεχίζει ανεξάρτητα από το εάν πρόκειται για φόρτωση ή εκφόρτωση. Στην δεύτερη περίπτωση (average lay time), οι υπολογισμοί της φόρτωσης και της εκφόρτωσης γίνονται χωριστά. Δηλαδή, υπολογίζεται ο συνολικός χρόνος φόρτωσης, έπειτα της εκφόρτωσης. Οι χρόνοι επισταλιών (demurrage) και επίσπευσης (dispatch) συμψηφίζονται, και πληρώνεται το αντίστοιχο ποσό επισταλιών ή επίσπευσης, ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα. Δηλαδή, μετριέται ο συνολικός χρόνος φόρτωσης και ο συνολικός χρόνος εκφόρτωσης και συμψηφίζεται ώστε να βρεθούν οι συνολικές ημέρες που χάθηκαν ή σώθηκαν και τελικά το ανάλογο ποσό. Στην πράξη, το αποτέλεσμα των δυο περιπτώσεων αλλάζει όταν πρόκειται για ναυλοσύμφωνο συνεχόμενων ταξιδιών.

¹² Davies M., Dickey A., op cit, pp. 24-215.

¹³ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., οπ., σελ. 521.

¹⁴ Wilson J., op cit at p. 80.

Μελέτη, Ανάλυση και Σύγκριση των Ναυλοσυμφώνων: BFC, Norgrain 89 και Synacomex 2000

Εισαγωγή

Το ναυλοσύμφωνο (charterparty) είναι μια σύμβαση στην οποία οι διαπραγματεύσεις γίνονται στην ελεύθερη αγορά και στηρίζονται στον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Η διαπραγματευτική δύναμη των αντισυμβαλλόμενων εξαρτάται από την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς. Στην πράξη, ωστόσο τα ναυλοσύμφωνα είναι τυποποιημένα και συνήθως προσθέτουν ή αφαιρούν από αυτά ρήτρες, σύμφωνα με τις ανάγκες του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Ο σκοπός των τυποποιημένων ναυλοσύμφωνων είναι να τυποποιήσει τους όρους που συχνά χρησιμοποιούνται στα συμβόλαια, ανεξάρτητα από το είδος του φορτίου και να επιταχύνει τη σχετική διαδικασία, δεδομένου ότι το μόνο που απαιτείται είναι να συμπληρωθούν τα κενά του ναυλοσύμφωνου π.χ. το όνομα του πλοίου και τα χαρακτηριστικά του, τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης κ.α..

Η προέλευση των τυποποιημένων ναυλοσύμφωνων ποικίλλει. Μερικά έχουν αναπτυχθεί από οργανισμούς, για ένα συγκεκριμένο εμπόριο όπως σιτηρά, άνθρακα ή μεταλλεύματα, ενώ αλλά έχουν σχεδιαστεί από εταιρείες για συγκεκριμένα φορτία όπως η μεταφορά πετρελαίου. Μερικοί από τους οργανισμούς έκδοσης ναυλοσύμφωνων είναι: η BIMCO (Baltic and International Maritime Conference), η ASBA (Association of Shipbrokers & Agents), η INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners), η FONASBA (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ηνωμένου Βασιλείου (United Kingdom Chamber of Shipping), το Ναυτιλιακό Χρηματιστήριο Ιαπωνίας (Japanese Shipping Exchange) και η NYPE (New York Product Exchange).

Τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού τα οποία αφορούν την μεταφορά σιτηρών είναι:

☞ Το “AUSBAR” (Australian Barley), το οποίο εκδόθηκε το 1975 από την Αυστραλιανή Επιτροπή Κριθαριού (Australian Barley Board) για την μεταφορά κριθαριού από την Αυστραλία.

☞ Το “AUSTWHET 1990” (Australian Wheat Charter 1990), το οποίο εκδόθηκε πρώτη φορά το 1956, τροποποιήθηκε άλλες δύο φορές μέχρι το 1990 όπου αναθεωρήθηκε και εγκρίθηκε από την BIMCO και μετονομάστηκε από “AUSTWHET” σε “AUSTWHET 1990”. Εκδίδεται από την Αυστραλιανή Επιτροπή Κριθαριού σε συνεργασία με την BIMCO για την μεταφορά κριθαριού από την Αυστραλία.

ωζ Το “BFC” (Baltimore Form “C” Berth Grain Charter Party), το οποίο εκδόθηκε το 1913 και είναι εγκεκριμένο από το χρηματιστήριο προϊόντων της Νέας Υόρκης (New York Product Exchange) και από τους φορτωτές σιτηρών της Β. Αμερικής.

ωζ Το “BULCON” (Chamber of Shipping Bulgarian Berth Contract), το οποίο εκδόθηκε από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ηνωμένου Βασιλείου το 1911, για την μεταφορά σιτηρών σε λιμάνια της Βουλγαρίας.

ωζ Το “CENTROCON” (Chamber of Shipping River Plate Charter Party), το οποίο εκδόθηκε και αυτό από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ηνωμένου Βασιλείου το 1914, για την μεταφορά σιτηρών από το River Plate και τη Ν. Αμερική προς κάθε κατεύθυνση.

ωζ Το “GRAINVOY” (Grain Voyage Charter Party), το οποίο εκδόθηκε από την BIMCO το 1966.

ωζ Το “NORGRAIN 89” (North American Grain Charter Party), το οποίο εκδόθηκε το 1973 από την ASBA, την BIMCO και τη FONASBA, για την μεταφορά σιτηρών από και προς την Β. Αμερική. Και τέλος,

ωζ Το “SYNACOMEX 2000” (Continent Grain Charter Party), το οποίο εκδόθηκε το 1957 από το Εθνικό Συνδικάτο Εξωτερικού Εμπορίου Δημητριακών της Γαλλίας (Syndicat National Du Commerce Extérieur Des Céréales), για την μεταφορά δημητριακών μεταξύ λιμανιών της Ευρώπης.

Από τα παραπάνω ναυλοσύμφωνα, θα αναλυθούν τρία από αυτά. Τα κριτήρια που τέθηκαν είχαν στόχο την εύρεση ναυλοσύμφωνων που να διαφοροποιούνται, αλλά και ταυτόχρονα να είναι αντιπροσωπευτικά. Η επιλογή τους έγινε σύμφωνα με την συχνότητα χρησιμοποίησης τους στην αγορά, την χρονολογία και τους οργανισμούς έκδοσης, και τις χώρες καταγωγής τους. Τα ναυλοσύμφωνα τα οποία θα αναλυθούν στην παρούσα εργασία είναι (βλ. παράρτημα V):

α. Το Baltimore Form C Berth Grain Charterparty, με το κωδικό όνομα “BFC”. Εκδόθηκε το 1913 και είναι εγκεκριμένο από τους North American Export Grain Association, North American Shippers Association και New York Produce Exchange, επίσης τροποποιήθηκε το 1971.

β. Το North American Grain Charterparty 1973, με το κωδικό όνομα “Norgrain 89”. Εκδόθηκε (issued) το 1973 από Association of Shipbroker and Agents –ASBA (U.S.A.) και αναθεωρήθηκε το 1989. Επίσης, συμβουλευτικά σώματα (recommending bodies) αποτελούν η BIMCO και η FONASBA, το ναυλοσύμφωνο είναι εγκεκριμένο (approved) από τη BIMCO.

γ. Το Continent Grain Charterparty με το κωδικό όνομα “Synacomex 2000”. Πρωτοεκδόθηκε το 1957 από το Syndicat National Du Commerce Extérieur Des Céréales (Εθνικό Συνδικάτο Εξωτερικού Εμπορίου Δημητριακών της Γαλλίας), επανεκδόθηκε το 1960, 1974, 1990 και το 2000, σε συνεργασία με την Comite Central des Armateurs de France, επίσης είναι εγκεκριμένο από την BIMCO.

Ας σημειωθεί ότι αναφορικά με την ερμηνεία των όρων –σε ο,τι σχετίζεται με τις σταλίες- ναυλοσυμφώνων ταξιδιού, έχουν εκδοθεί συγκεκριμένες ερμηνείες από τους οργανισμούς BIMCO, CMI, FONASBA και INTERCARGO (βλ. Παράρτημα VI).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Οργανισμοί έκδοσης των ναυλοσύμφωνων BFC, Norgrain 89 και Synacomex 2000

Εισαγωγή

Στο επόμενο κεφάλαιο, παρατήθονται κάποιες βασικές πληροφορίες για τους οργανισμούς έκδοσης των επικείμενων ναυλοσυμφώνων. Όσον αφορά τους οργανισμούς έκδοσης, του ναυλοσυμφώνου BFC είναι: North American Export Grain Association, North American Shippers Association και New York Produce Exchange. Του Norgrain 89 είναι: Association of Shipbroker and Agents (U.S.A.). Και τέλος του Synacomex 2000 είναι: Syndicat National Du Commerce Extérieur Des Céréales και Comite Central des Armateurs de France. Επίσης, παρατήθονται και πληροφορίες για τους οργανισμούς BIMCO και FONASBA, λόγω του ότι αποτελούν συμβουλευτικά σώματα ή έχουν εγκρίνει τα ναυλοσύμφωνα. Ως συμβουλευτικά σώματα για το ναυλοσύμφωνο Norgrain 89. Τέλος, η BIMCO έχει εγκρίνει τα ναυλοσύμφωνα Norgrain 89 και Synacomex 2000.

6.1 Association of Ship Brokers and Agents –ASBA¹

Η ASBA (U.S.A.) Inc. είναι ένας οργανισμός ο οποίος, έχει ως σκοπό να φέρει σε επαφή εταιρείες, ανεξάρτητους ναυλομεσίτες και πράκτορες με στόχο την διεξαγωγή εμπορικών δραστηριοτήτων στις Η.Π.Α. και Καναδά. Η ASBA επιδιώκει να προάγει και να ενισχύσει τις ιδέες και τα πρότυπα της επαγγελματικής διεύθυνσης των διαφόρων εργασιών και πρακτικών. Ο οργανισμός ασχολείται με θέματα πρακτόρων, με τα ναυλοσύμφωνα, με κυβερνητικά θέματα, με θέματα εκπαίδευσης καθώς επίσης και με το χύδην ξηρό φορτίο και με δεξαμενόπλοια. Τα ναυλοσύμφωνα τα οποία έχει εκδώσει ή έχει εγκρίνει είναι τα: ‘NYPE 93’, ‘AMWELSH 93’, ‘NORGRAIN 73’ και 89’ και ‘ASBATANKVOY’.

¹ www.asba.org

6.2 The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents –FONASBA²

Η FONASBA δημιουργήθηκε το 1969 με σκοπό να εκπροσωπεί τους ναυλομεσίτες και τους πράκτορες, να προωθεί δίκαιες πρακτικές και να συνδράμει στην καλύτερη δυνατή διεξαγωγή των εμπορικών δραστηριοτήτων μεταξύ των οργανισμών, εταιρειών ή ατόμων που σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία. Η FONASBA ίδρυσε μια επιτροπή, το 1990, την ECASBA (European Community Association of Ship Brokers and Agents) με στόχο να αντιπροσωπεί τα κοινά ενδιαφέροντα των ναυτιλιακών πρακτορειών και μεσιτών, στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης η FONASBA έχει δύο επιπρόσθετες επιτροπές, από τις οποίες η μία ασχολείται με θέματα της ναυτιλίας γραμμής (liner) και ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία (tramp) και η άλλη με υποθέσεις ναυλώσεων και ναυτιλιακών εγγράφων.

6.3 North American Shippers Association –NASA³

Η North American Shippers Association Inc. είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, αποτελούμενος από ναυλωτές οι οποίοι, προσπαθούν να συνδράμουν στην ισορροπία των ναύλων, στηριζόμενοι σε μια μη κερδοσκοπική βάση, για τα μέλη του, ώστε να εξασφαλιστεί ένας συγκεκριμένος ρυθμός ποσότητας ή συμβολαίων για την μεταφορά αγαθών από και προς την Ευρώπη και τις άλλες χώρες. Η NASA επιδιώκει να εξασφαλίσει για τα μέλη της, πλεονεκτήματα κόστους και υπηρεσιών στα θέματα της μεταφοράς μέσω της ομαδικής αγοραστικής δύναμης που διαθέτει.

6.4 North American Export Grain Association –NAEGA⁴

Η North American Export Grain Association ασχολείται με την εμπορική δραστηριότητα των Η.Π.Α. όσον αφορά στη βιομηχανία εξαγωγής δημητριακών και ελαιόσπορων. Η έδρα της είναι στην Ουάσιγκτον, όπου και προωθεί και ενισχύει τις συναλλαγές των μελών της σε παγκόσμια κλίμακα. Τα μέλη της NAEGA, περιλαμβάνουν σχεδόν όλους τους οργανισμούς, ιδιωτικούς ή δημόσιους, που σχετίζονται με τις εξαγωγικές πωλήσεις του καλαμποκιού, της σόγιας, του σιταριού και γενικότερα των σιτηρών που προέχονται από τις Ηνωμένες Πολιτείες.

² <http://www.fonasba.com/>

³ <http://www.nasaships.com/>

⁴ <http://www.uswheat.org/>

6.5 Syndicat National Du Commerce Extérieur Des Céréales – Synacomex⁵

Η Synacomex (Εθνικό Συνδικάτο Εξωτερικού Εμπορίου Δημητριακών της Γαλλίας), έχει ως μέλη της Γαλλικές εξαγωγικές εταιρείες δημητριακών. Ο ρόλος της είναι να ενημερώνει, με γενικές πληροφορίες περί της αγοράς των δημητριακών, ειδικευμένες πληροφορίες για τις πρώτες ύλες, τεχνογνωσία αγοράς κ.α., να συντονίζει, τις συναλλαγές μεταξύ των μελών της, να οργανώνει διάφορες συναντήσεις κ.α., και τέλος, να εκπροσωπεί τα μέλη της καθώς και να διασφαλίζει τα συμφέροντά τους σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο.

6.6 Armateurs de France⁶

Η Armateurs de France (French Shipowners' Association), ιδρύθηκε το 1903 και εδρεύει στο Παρίσι. Έχει ως μέλη της επιχειρήσεις ή άτομα που διαχειρίζονται ένα ή περισσότερα πλοία. Η Armateurs de France φέρνει σε επαφή περισσότερες από 100 ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης, μέλη της είναι εταιρείες που σχετίζονται με τις λειτουργίες του πλοίου και με τις γενικότερες δραστηριότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αντιπροσωπεύει τα μέλη της σε εθνικές, ευρωπαϊκές και διεθνείς οργανώσεις. Το 1969, ιδρύθηκε η Comite Central des Armateurs de France (French Shipowners' Central Committee), είναι μη κερδοσκοπικός οργανισμός με στόχο την ανάπτυξη, τη βελτίωση και την έκδοση ναυτιλιακών εγγράφων.

6.7 Baltic and International Maritime Conference - BIMCO⁷

Η BIMCO ιδρύθηκε το 1905 στην Δανία, με έδρα την Κοπεγχάγη, κατορθώνοντας να γίνει παγκοσμίως, ο μεγαλύτερος ιδιωτικός ναυτιλιακός οργανισμός. Οι αντικειμενικοί στόχοι που έχει όσον αφορά τα ενδιαφέροντα της και τα θέματα που την απασχολούν, παραμένουν αναλλοίωτα στον χρόνο. Τα μέλη της BIMCO επεκτείνονται σε 123 χώρες, περιλαμβάνοντας περισσότερους από 2.550 πλοιοκτήτες, όπου κατέχουν το 65% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, καθώς επίσης και 1.500 μεσίτες και 100 οργανισμούς, η συμμετοχή των οποίων συντελεί στο να έχει η BIMCO να έχει μια παγκόσμια κάλυψη.

Μερικοί από τους αντικειμενικούς στόχους της BIMCO είναι: να φέρνει σε επαφή τους πλοιοκτήτες με άλλα άτομα ή οργανισμούς που σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία, έτσι ώστε να δράσουν σε θέματα που αφορούν τον κλάδο τους.

⁵ <http://g4s.free.fr/public/synaco.htm>

⁶ <http://g4s.free.fr/public/synaco.htm>

⁷ www.bimco.dk

Να πληροφορεί τα μέλη της με χρήσιμες πληροφορίες της τρέχουσας αγοράς. Να συντάσσει και να βελτιώνει τα ναυλοσύμφωνα και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα, να συμβουλεύει τα μέλη της σε περιπτώσεις άδικης ενέργειας ή συμπεριφοράς από κυβερνήσεις, αρχές και γενικότερα από παράγοντες που σχετίζονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία, αναλαμβάνοντας την ανάλογη δράση.

Η BIMCO είναι ένας από τους κυριότερους παγκόσμιους οργανισμούς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την δημιουργία ναυτιλιακών και άλλων σχετικών εγγράφων. Περισσότερο από το ένα τρίτο των εμπορικών συναλλαγών μέσα στην ναυτιλιακή βιομηχανία, γίνεται μέσω των εγγράφων που έχουν εγκριθεί (approved) από την BIMCO. Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της, είναι να συνθέτει ναυλοσύμφωνα και ρήτρες με σκοπό τη δημιουργία μιας δίκαιης ισορροπίας μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων μερών. Μερικά από τα ναυλοσύμφωνα τα οποία έχουν εκδοθεί ή εγκριθεί από την BIMCO είναι: Ναυλοσύμφωνα ταξιδιού: AMWELSH 93, AUSTWHEAT 1990, COAL-OREVOY, CRUISEVOY, FERTIVOY 88, GASVOY, GENCON, GRAINCON, HYDROCHARTER, NIPPONCOAL, NORGRAIN 89, SCANCON, Synacomex 2000, WORLDFOOD 99. Χρονοναυλοσύμφωνα: BALTIME 1939 (αναθεωρήθηκε το 2001), BIMCHEMTIME, BOXTIME, BPTIME3, GENTIME, NYPE 93, SUPPLYTIME 89.

6.7.1 Εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα (approved documents)

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται «επίσημα» (official), από την άποψη ότι έχουν επιθεωρηθεί από έγκυρους οργανισμούς, π.χ. από ναυτιλιακό επιμελητήριο και έχουν κριθεί αξιόπιστα και αμερόληπτα. Η BIMCO, όπως και άλλοι διεθνείς οργανισμοί, αναλαμβάνουν προς όφελος των μελών τους αλλά και γενικότερα της παγκόσμιας ναυτιλίας, να δημιουργήσουν νέα ναυλοσύμφωνα, να μελετήσουν τα ήδη υπάρχοντα και να προτείνουν ή να εγκρίνουν ορισμένα από αυτά. Η BIMCO έχει κατηγοριοποιήσει τα **εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα (approved documents)**⁸. Οι κατηγορίες είναι:

*** Συμφωνημένα ναυλοσύμφωνα (agreed charterparties)**

Το συμφωνημένο ναυλοσύμφωνο έχει συμφωνηθεί μεταξύ της BIMCO και άλλων οργανισμών, π.χ. ενώσεις εφοπλιστών, ναυλωτών ή πλοιοκτητών, ναυτικά επιμελητήρια κ.α. Οι όροι που υπάρχουν στο ναυλοσύμφωνο είναι «συμφωνημένοι» και δεν πρέπει να αλλαχθούν ή να διαγραφτούν χωρίς την σαφή έγκριση όλων των οργανισμών που έχουν συντελέσει στην δημιουργία του ναυλοσυμφώνου. Επίσης είναι υποχρεωτικό το ναυλοσύμφωνο να εφαρμόζεται για την μεταφορά του αγαθού για την οποία προορίζεται.

⁸ Gorton L., Ihre R., Sandevan A., op cit at p. 109.

*** * Αποδεκτά ναυλοσύμφωνα (adopted charterparties)**

Εάν υπάρχει ένα συμφωνημένο ναυλοσύμφωνο (agreed document), το οποίο ταυτόχρονα υποστηρίζεται και από έναν άλλον οργανισμό ή ένωση τότε αναφέρεται ότι το ναυλοσύμφωνο αυτό έχει γίνει αποδεκτό ή έχει υιοθετηθεί (adopted) από τον άλλο οργανισμό. Επίσης, ένα ναυλοσύμφωνο που έχει εκδοθεί από έναν οργανισμό πλοιοκτητών για να εξυπηρετεί ένα συγκεκριμένο εμπόριο, μπορεί να γίνει αποδεκτό από την BIMCO, έστω και αν το ναυλοσύμφωνο δεν έχει συμφωνηθεί με κάποια ένωση ναυλωτών.

*** * Προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα (recommended charterparties)**

Όταν δεν υπάρχουν ενώσεις ναυλωτών με τις οποίες μπορεί ένας πλοιοκτήτης να διαπραγματευτεί μια συγκριμένη ναύλωση, τότε η BIMCO εκδίδει ναυλοσύμφωνα, τα οποία απλώς προτείνονται ως ενδεδειγμένα γι' αυτή τη ναύλωση, π.χ. το ναυλοσύμφωνο "Gencon", το οποίο έχει σχεδιαστεί για να χρησιμοποιείται σε όποια μεταφορά δεν υπάρχει ειδικό ναυλοσύμφωνο διαθέσιμο.

Approved and Issued documents

Τα εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα (approved charterparties), είναι ένας άλλος ορισμός για όλα τα ναυλοσύμφωνα ανεξάρτητα από το εάν είναι συμφωνημένα (agreed), αποδεκτά (adopted) ή προτεινόμενα (recommended). Εάν για την τελική μορφή ενός ναυλοσυμφώνου, ευθύνεται π.χ. η BIMCO τότε αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο ως "Issued by BIMCO"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

Κοινές Ρήτρες

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθούν οι ρήτρες που συναντιούνται και στους τρεις τύπους ναυλοσυμφώνων που επιλέχθηκαν προς μελέτη.

7.1 Προοίμιο –Preamble ¹

Το προοίμιο είναι ουσιαστικά ο πρόλογος του ναυλοσυμφώνου. Σε αυτό, παρουσιάζονται τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή α) το ονοματεπώνυμο του εκναυλωτή, δίνοντας την επιλογή για το είδος του εκναυλωτή, δηλαδή για το εάν είναι ο πλοιοκτήτης (owner), ο οιονεί κύριος του πλοίου (disponent owner), ο ναυλωτής γυμνού πλοίου (bareboat charterer), ο χρονοναυλωτής (time charter owner) ή ο υποναυλωτής (chartered owner)², και β) το ονοματεπώνυμο του ναυλωτή.

Στο Synacomex 2000 (part I, boxes 3 & 4), αναφέρεται επιπλέον και η πλήρης διεύθυνση των παραπάνω προσώπων, καθώς επίσης και το όνομα του ναυλομεσίτη (shipbroker) (part I, box 1).

Επιπλέον όπως σε όλα τα συμβόλαια και τα επίσημα έγγραφα, έτσι και στα ναυλοσύμφωνα αναφέρεται το μέρος και η ημερομηνία που κλείνεται το τελικό συμβόλαιο.

Στο προοίμιο περιγράφεται το πλοίο (description of vessel)³. Αναλύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, η εθνικότητά του, το έτος και τον τόπο ναυπήγησης του, και η χωρητικότητά του⁴ καθώς επίσης και η κλάση (classification) στην οποία ανήκει⁵.

¹ Βλ. Παράρτημα V, BFC I. 1-10, Norgrain 89 I. 1-11 & Synacomex 2000 part I boxes 1-5 και part II cl. 1.

² Το Synacomex 2000, στο box 3 έχει μόνο “owners”.

³ Βλ. Παράρτημα V, BFC I. 3-7, Norgrain 89 I. 3-10 & Synacomex 2000 part I boxes 5.

⁴ Η ποσότητα του φορτίου (cargo capacity) είναι ο χώρος που ένα πλοίο έχει διαθέσιμο προς φόρτωση. Η μέτρηση της χωρητικότητας του, γίνεται είτε μετρώντας σε βάρος (deadweight capacity), είτε σε όγκο, όπου ο υπολογισμός γίνεται σε κυβικά πόδια ή κυβικά μέτρα (cubic capacity), σε τόνους των 2.240 lbs (λιβρών) –BFC & Norgrain 89. Είτε μπορεί να αναφέρεται στην χωρητικότητα ως “NT” ή “GT”. NT –Net Tonnage, η καθαρή χωρητικότητα του πλοίου, δηλ. ο χώρος που θα χρησιμοποιηθεί για την τοποθέτηση και μεταφορά του φορτίου. GT –Gross Tonnage, η ολική χωρητικότητα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου και του καταστρώματος και των κλειστών διαμερισμάτων –Synacomex 2000. Για τις ισοδυναμίες στις μονάδες μέτρησης βλ. Παράρτημα IV.

⁵ Η κατηγοριοποίηση (classification) των πλοίων ξεκίνησε από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, από τους ασφαλιστές του Λονδίνου. Αναπτύχθηκε ως ένα σύστημα για μια ανεξάρτητη επιθεώρηση του κύτους (hull) και του εξοπλισμού (equipment) του πλοίου, με σκοπό να έχουν οι ασφαλιστές μια γενική εικόνα

Στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού, μεγαλύτερη βάση δίνεται στο φορτίο και την πορεία του πλοίου παρά στο ίδιο το πλοίο –σε αντίθεση με τα χρονοναυλοσύμφωνα και τις ναυλώσεις γυμνού πλοίου, κάτι το οποίο είναι πολύ λογικό εφόσον στα τελευταία είδη ναυλώσεων το εμπορεύσιμο αντικείμενο είναι το ίδιο το πλοίο.

Η μορφή της διάταξης των ναυλοσυμφώνων χωρίζεται σε δυο κατηγορίες, στον παραδοσιακό σχεδιασμό (traditional layout) και στο σύστημα “box layout”. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα BFC και Norgrain 89, όπου τα ιδιαίτερα αρχικά χαρακτηριστικά της κάθε ναύλωσης συμπληρώνονται στον κενό χώρο που υπάρχει ανάμεσα στις τυπωμένες ρήτρες. Ενώ στο σύστημα “box layout” το ναυλοσύμφωνο χωρίζεται σε δύο μέρη (parts). Στο πρώτο (part I) αναφέρονται συγκεντρωτικά σε «τετράγωνα –boxes» όλα τα ιδιάζοντα στοιχεία της ναύλωσης και στο δεύτερο μέρος (part II) περιλαμβάνονται οι τυποποιημένες ρήτρες (Synacomex 2000).

Τέλος, όσον αφορά την θέση του πλοίου κατά τη στιγμή υπογραφής του ναυλοσυμφώνου (Current Vessel Position), το Norgrain, αναφέρεται στο δρομολόγιο που θα ακολουθήσει το πλοίο (l. 7-10), συνεπώς και το λιμάνι στο οποίο βρίσκεται τη στιγμή της σύναψης του ναυλοσυμφώνου, από όπου και θα αναχωρήσει για το λιμάνι φόρτωσης. Το Synacomex αναφέρεται στη θέση του πλοίου και στην αναμενόμενη ημερομηνία φόρτωσης (part I box 7), ενώ το BFC αναφέρεται μόνο στη τρέχουσα θέση του πλοίου (l. 7).

7.2 Ρήτρα Ακύρωσης – Laydays/Canceling (Lay/Can) Clause⁶

Η έκφραση “lay” είναι η συντομογραφία της πρότασης “lay time not commence before”. Στα ναυλοσύμφωνα συμφωνείτε μια ημερομηνία ‘lay day’⁷, όπου δηλώνει την ημέρα που μπορεί να ξεκινήσει το lay time (σταλίες). Εάν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης πριν από αυτή την ημέρα, ο εκναυλωτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον ναυλωτή να φορτώσει καθώς επίσης και να ξεκινήσει το μέτρημα των σταλιών⁸. Η ρήτρα lay/can (laydays/canceling), έχει ως σκοπό την προειδοποίηση του εκναυλωτή ότι σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι την ορισμένη ημερομηνία (layday), ο ναυλωτής δικαιούται να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο. Δεν εκχωρείται όμως στο ναυλωτή το δικαίωμα να

περί του αντικειμένου και κατά συνέπεια το μέγεθος του ρίσκου που λαμβάνουν ασφαρίζοντας το. Η κατάσταση του κύτους, κατηγοριοποιήθηκε σε A, E, I, O ή U, ανάλογα με το πώς έκριναν οι νηογνώμονες την κατάσταση του κύτους του. Και ο εξοπλισμός σε G (good), M (middling) ή B (bad), όπου με το πέρασμα του χρόνου έγινε 1, 2 και 3. Κατά αυτόν τον τρόπο, η έκφραση ‘ class A1’ σημαίνει ότι το πλοίο ανήκει στην πρώτη τάξη (first or highest class), με πολύ καλή κατάσταση του κύτους του και πλήρες εξοπλισμένο.

Η κλάση δίνεται στο πλοίο από τη στιγμή που ναυπηγείται και έκτοτε οι επιθεωρητές το ελέγχουν με σκοπό να διαπιστώσουν αν το πλοίο εξακολουθεί να τηρεί τις προϋποθέσεις της συγκεκριμένης κλάσης. Η κλάση του πλοίου, όπως και η σημαία του, βασίζεται και στις δραστηριότητες του πλοίου, δηλαδή στην φόρτωση, διαχείριση και συντήρηση του πλοίου με την κατάλληλη μέθοδο καθώς επίσης και με το απαιτούμενο πιστοποιημένο πλήρωμα ή προσωπικό διαχείρισης. Η κατηγοριοποίηση των πλοίων, δεν είναι υποχρεωτική και εξαρτάται από τον πλοιοκτήτη.

⁶ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 15-16, Norgrain 89 cl. 4 & Synacomex 2000 part I box 6 και part II cl. 6.

⁷ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 l. 35 & Synacomex 2000 part I box 6.

⁸ Αναλυτικότερα για την έναρξη, το μέτρημα, τις ημέρες που υπολογίζονται και τις εξαιρέσεις των σταλιών, βλ. Σταλίες –Lay time.

ακυρώσει το συμβόλαιο, μέχρι το πέρασμα του χρόνου που ορίζουν τα ναυλοσύμφωνα (canceling date⁹), ακόμα και αν αυτός γνωρίζει ότι το πλοίο θα αφιχθεί μετά την ημέρα ακύρωσης του συμβολαίου –ή στην περίπτωση που ο ίδιος έχει παραβιάσει κάποιο όρο του συμβολαίου. Ο εκναυλωτής οφείλει να στείλει το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης ακόμη και αν είναι αδύνατο να φτάσει πριν την ημερομηνία ακύρωσης. Τέλος, ο ναυλωτής δεν μπορεί να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο μια ώρα μετά την υποβολή της επιστολής ετοιμότητας “...not later than one hour after the notice is validly tendered”. Παρόμοια ρήτρα δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο BFC.

7.3 Επισταλίες/Επίσπευση – Demurrage/Dispatch Money¹⁰

Οι επισταλίες πληρώνονται από τον ναυλωτή ή τον παραλήπτη του φορτίου, σύμφωνα με το ποσό που καταγράφει το ναυλοσύμφωνο, ανά ημέρα ή αναλογία. Από την άλλη μεριά, η επίσπευση πληρώνεται από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή, για τον χρόνο αναμονής που σώθηκε. Το Norgrain το καθορίζει αυτόματα, ως το μισό ποσό των επισταλιών.

7.4 Seaworthy Trim¹¹

Σύμφωνα με την ρήτρα “seaworthy trim”, ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να φορτώσει με τέτοιον τρόπο το φορτίο –από το λιμάνι/αποβάθρα φόρτωσης, μεταξύ των λιμανιών φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης, ώστε να διατηρηθεί η αξιοπλοΐα του πλοίου και να εξασφαλιστεί ένα ασφαλές ταξίδι (από την άποψη της στοιβασίας του φορτίου¹²). Τα έξοδα που θα προκύψουν για την αποκατάσταση της τυχόν αναξιοπλοΐας του πλοίου, βαραίνουν τον ναυλωτή (ή τον παραλήπτη του φορτίου) και ο χρόνος θα υπολογίζεται ως lay time. Παρόλο που το BFC εμπεριέχει την ρήτρα

⁹ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 l. 36 & Synacomex 2000 part I box 6.

¹⁰ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 13, Norgrain 89 cl. 20 & Synacomex 2000, part II, cl. 9.

¹¹ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 22, Norgrain 89 cl. 23 & Synacomex 2000 part II cl. 10.

¹² Κάθε πλοίο πρέπει να έχει ανά πάσα στιγμή επαρκή ευστάθεια (intact), δηλαδή να έχει την ικανότητα να αντιμετωπίζει διάφορες ροπές επιβολής εγκάρσιας κλίσεως (heel) και διαγωγής (trim) και να επανέρχεται στην αρχική όρθια θέση του μετά την άρση τους. Αυτό σημαίνει ότι σε κάθε ροπή κλίσεως θα αναπτύσσεται ίση και αντίθετη ροπή επαναφοράς. Οι όποιες μεταβολές των μεγεθών αυτών λαμβάνουν χώρα κατά τη συνήθη λειτουργία του πλοίου οφείλονται κατά ένα μέρος στα μεταβλητά βάρη (καύσιμα, έρμα, εφόδια, αναλώσιμα κ.λπ.) και περισσότερο στην ποσότητα και τη θέση στοιβασίας του φορτίου. Συνεπώς, η επίδραση του φορτίου στο κέντρο βάρους του έμφορτου πλοίου είναι πολύ σημαντική για την αξιοπλοΐα του.

Μεγάλη σημασία για την ασφάλεια του πλοίου έχει η ορθή φόρτωση, η επαρκής στερέωση και η κανονική στοιβασία του φορτίου μέσα στα κύτη (αμπάρια). Ειδικότερα η στερέωση, η ευθέτηση (χαπιάρισμα) και η έχμαση (lashing) του φορτίου, αποσκοπούν στην πρόληψη μετατόπισης του στο λιμάνι ή κατά τον πλου. Από την μετατόπιση του φορτίου μπορεί να προέλθει μέχρι και ανατροπή ή ακόμη και βύθιση του πλοίου. Η ασφαλής φόρτωση και μεταφορά σιτηρών χύδην –ή άλλων εύκολα μετακινούμενων επικίνδυνων φορτίων γίνεται σύμφωνα με συγκεκριμένες ειδικές μελέτες ευστάθειας και λαμβάνοντας όλα τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας και υπό διεθνής κανονισμούς π.χ. SOLAS.

“seaworthy trim”, ωστόσο δεν είναι τόσο αναλυτική όσο στα άλλα δύο ναυλοσύμφωνα. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει μόνο ότι εάν το πλοίο είναι να ξεφορτώσει σε παραπάνω από δυο λιμάνια τότε θα πρέπει να είναι αξιόπλοο σύμφωνα με την κρίση του καπετάνιου.

7.4.1 Bulk Carrier and Wing Spaces¹³

Η ρήτρα “Bulk Carrier and Wing Spaces”, υπάρχει μόνο στο Norgrain και χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο, υπάρχει εγγύηση (warranted) ότι το πλοίο είναι “self-trimming b/c” ή “non-self-trimming b/c”. Δηλαδή, εάν είναι αυτοστοιβαζόμενο πλοίο (self-trimming b/c), του οποίου η κλίση των τοιχωμάτων των κυτών είναι τέτοια ώστε το φορτίο ριπτόμενο εντός των κυτών, να αυτοδιευθετείται και επομένως να μην υπάρχει ανάγκη τακτοποίησης του. Στο δεύτερο μέρος αναφέρονται οι πλευρικοί χώροι που έχει το πλοίο (wing space). Σύμφωνα με την ρήτρα αυτή, το φορτίο μπορεί να φορτωθεί στα πλευρικά μέρη εφόσον μπορεί να ισοσταθμιστεί στο κέντρο. Οποιαδήποτε παραπάνω ενέργεια χρειαστεί για την διευθέτηση του φορτίου, στους πλευρικούς χώρους, ή εάν προκύψουν επιπλέον έξοδα για την εκφόρτωση του, αυτά επιβαρύνουν τον εκναυλωτή και ο προστιθέμενος χρόνος, που τυχόν απαιτείται για την εργασία αυτή, δεν μετράει ως σταλίες ή ως χρόνος επισταλιών.

7.5 Προμήθεια - Address Commission¹⁴

Η «address commission» είναι προμήθεια επί του ολικού ναύλου, νεκρού ναύλου και επισταλιών και είναι υπέρ του ναυλωτή ή άλλο πρόσωπο καθορισμένο. Ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να αφαιρέσει αυτή την προμήθεια από τον ναύλο, νεκρό ναύλο ή τις επισταλίες που οφείλει στον εκναυλωτή.

7.6 Επιπλέον Ασφάλιση – Extra insurance¹⁵

Η ηλικία ενός πλοίου δεν είναι καθοριστική πάντοτε για το επίπεδο διατήρησης της κατάστασης, ασφάλειας και αξιοπλοίας του. Ωστόσο, συχνά συναντάτε να υπάρχει μια επιπλέον αύξηση στα ασφάλιστρα του φορτίου (cargo insurance premium) εξαιτίας π.χ. της μεγάλης ηλικίας του πλοίου που θα το μεταφέρει –όριο που θέτουν οι ίδιοι οι ασφαλιστικοί οργανισμοί. Η ρήτρα, λοιπόν, της επιπλέον ασφάλισης (extra insurance), έχει ως σκοπό να καλύψει το τυχόν κενό που μπορεί να προκύψει στον ναυλωτή σε θέματα ασφάλειας του φορτίου, όταν αυτά σχετίζονται με την ηλικία του πλοίου, τη σημαία ή/και την κλάση του. Το όριο των χρημάτων –που δίνεται από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή, αναγράφεται πάνω στο ναυλοσύμφωνο και μπορεί να αφαιρεθεί από τον ναύλο, τον νεκρό ναύλο ή τις επισταλίες.

¹³ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 12

¹⁴ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 29, Norgrain 89 cl. 42 & Synacomex 2000, part I, box 21, part II, cl. 16.

¹⁵ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 32 & Synacomex 2000, part I, box 19, part II, cl. 14.

7.9 Υποναύλωση – Assignment¹⁶

Η ρήτρα “assignment or relet” παρέχει το δικαίωμα στον ναυλωτή ή στον πράκτορα του, να μεταβιβάσει μέρος ή και ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο καθώς και τις απαιτήσεις/υποχρεώσεις/δικαιώματα που προκύπτουν από αυτό, σε τρίτους. Η ρήτρα της υποναύλωσης, στην ουσία εξουσιοδοτεί τον ναυλωτή ώστε να μπορεί να εκχωρήσει ή να μεταβιβάσει τα εμπορικά του δικαιώματα. Παρόλα αυτά ο ναυλωτής, δεν απαλλάσσεται τελείως και παραμένει υπεύθυνος για την σωστή εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου, μέχρι την τελική υλοποίησή του.

7.10 Ρήτρα επίσχεσης – Lien Clause¹⁷

Η ρήτρα της επίσχεσης, δίνει το δικαίωμα στον εκναυλωτή, να παρακρατήσει το φορτίο όταν υπάρχουν οφειλές οι οποίες δεν έχουν πληρωθεί και προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο. Οι οφειλές μπορεί να είναι η μη πληρωμή του ναύλου, του νεκρού ναύλου, των επισταλιών ή της γενικής αβαρίας. Η ρήτρα αυτή είναι στην ουσία ένα πολύ σημαντικό μέτρο ασφάλειας που δίνεται στον εκναυλωτή έναντι του παραλήπτη του φορτίου¹⁸. Στην πράξη, η ύπαρξη αυτής της ρήτρας στο ναυλοσύμφωνο, δίνει την δυνατότητα στον εκναυλωτή να ασφαλίσει το ρίσκο που λαμβάνει για μια πράξη που δεν έχει καν αρχίσει και που υπό κανονικές συνθήκες δεν θα δικαιούταν να ασφαλίσει.

¹⁶ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 32 Norgain 89 cl. 44 & Synacomex 2000, part II, cl. 19.

¹⁷ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 29, Norgain 89 cl. 35 & Synacomex 2000, part II, cl. 21.

¹⁸ Παρόλα αυτά, σε ναυλοσύμφωνα άλλων τύπων, υπάρχει η ακριβώς αντίθετη ρήτρα, η “anti-lien clause”. Διότι, ένας μεγάλος και αξιόπιστος ναυλωτής, ο οποίος πουλά φορτωτικές “c.i.f.” (cost, insurance, freight), επιθυμεί να έχει το πλήρη έλεγχο όλων των απαιτήσεων που μπορεί να προκύψουν από το φορτίο και να αποφύγει κάθε καθυστέρηση.

7.10 Ρήτρα Πάγων – Ice Clause¹⁹

Η ρήτρα “Ice Clause²⁰” αποτελείται από δύο κύρια τμήματα, το πρώτο αναφέρεται στο λιμάνι φόρτωσης και το δεύτερο στο λιμάνι εκφόρτωσης. Κάθε τμήμα διαιρείται σε τρεις υποπαραγράφους (sub-clause). Η πρώτη ασχολείται με προβλήματα ή κινδύνους πάγων στο λιμάνι πριν από την άφιξη του πλοίου, η δεύτερη με προβλήματα ή κινδύνους πάγων μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι και η τρίτη ασχολείται με διάφορα άλλα προβλήματα που πιθανό να προκύψουν.

Αναλυτικότερα, εάν το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει το λιμάνι φόρτωσης (α), εξαιτίας των πάγων, τότε ο πλοίαρχος έχει την ευχέρεια επιλογής – για το εάν θα εισέλθει στο λιμάνι ή όχι. Εάν το πλοίο αποχωρήσει χωρίς το φορτίο τότε το ναυλοσύμφωνο θεωρείται άκυρο (...shall be null and void.). Κατά τη διάρκεια της φόρτωσης (b), ο πλοίαρχος – με κριτήριο το ενδεχόμενο πάγωμα του πλοίου - έχει το δικαίωμα να αποχωρήσει, να πάει σε οποιοδήποτε λιμάνι με σκοπό να συμπληρώσει το φορτίο και οφείλει το ήδη φορτωμένο φορτίο να το μεταφέρει στο λιμάνι που προοριζόταν, υπολογίζοντας τον ναύλο **μόνο** για το βάρος του φορτίου που τελικά φορτώθηκε. Στην περίπτωση που τα λιμάνια φόρτωσης είναι περισσότερα από ένα (c), τότε ο πλοίαρχος μπορεί να φορτώσει στα ‘ανοιχτά’ από πάγο λιμάνια και να αναζητήσει αλλού το συμπληρωματικό φορτίο ή να ακυρώσει το συμβόλαιο εάν δεν φορτώσει, σε εκείνο το λιμάνι, ο ναυλωτής πλήρες φορτίο (δήλ. αυτό που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο, ως σύνολο).

Στην περίπτωση που το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει τον λιμένα εκφόρτωσης (d), τότε ο ναυλωτής έχει την επιλογή είτε να δώσει οδηγίες ώστε το πλοίο να περιμένει να ξεκινήσει πάλι η ναυσιπλοΐα των πλοίων, πληρώνοντας επισταλίες, είτε να δώσει οδηγίες για εναλλακτικό ασφαλές λιμάνι εκφόρτωσης. Οι οδηγίες πρέπει να δοθούν 24 ώρες μετά την ανακοίνωση της μη ασφαλούς προσέγγισής του στο λιμένα από τον πλοίαρχο ή τον εκναυλωτή. Εάν κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης (e), προκύψει πρόβλημα με τους πάγους, τότε το πλοίο δικαιούται να αποχωρήσει. Εάν δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, τότε ο ναυλωτής πρέπει να στείλει μέσα σε 24 ώρες, οδηγίες για το πλησιέστερο και ασφαλέστερο λιμάνι. Εάν δεν δοθούν οδηγίες τότε ο πλοίαρχος μπορεί να προσεγγίσει όποιον λιμένα θέλει, κατά την κρίση του. Εφ’ όσον συμβεί το προαναφερόμενο και προσεγγίσει δηλαδή το πλοίο ένα άλλο λιμάνι (f), τότε εφαρμόζονται κανονικά όλοι οι όροι της φορτωτικής και ο ναυλωτής πληρώνει κανονικά τον ναύλο, σαν να ήταν στο αρχικό λιμάνι εκφόρτωσης. Εάν όμως το εναλλακτικό λιμάνι απέχει από αυτό περισσότερο από 100 νμ, τότε και ο ναύλος αυξάνει αναλογικά. Παρόμοια ρήτρα δεν υπάρχει στο BFC

¹⁹ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 31 & Synacomex 2000, part II, cl. 23.

²⁰ Η ρήτρα “ice clause” δεν επηρεάζει μόνο το ναυλοσύμφωνο καθ’ αυτό, αλλά και ό,τι μπορεί να είναι σε συνάρτηση με αυτό, όπως ένα ναυτοασφαλιστικό συμβόλαιο –ανεξάρτητα από το εάν αφορά μόνο στο συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου ή σε μια χρονική περίοδο. Οι ασφαλιστές πλοίων (hull underwriters), συνηθίζουν να θέτουν περιορισμούς όσον αφορά την γεωγραφική πορεία που μπορεί να ακολουθήσει ένα πλοίο κατά τη διάρκεια των εμπορικών του δραστηριοτήτων (special trading limits), τα όρια τα θέτουν με βάση τον πάγο και τις γενικότερες καιρικές συνθήκες που υπάρχουν σε μια συγκεκριμένη περιοχή. –Φυσικά και υπάρχουν ασφαλιστές που είναι πιο ελαστικοί σε αυτά τα όρια, όμως αντίστοιχα αυξάνει και το ασφάλιστρο (premium) που δικαιούνται.- Συνεπώς, οι εκναυλωτές δεν μπορούν να δεχτούν λιμάνια ή να διεξάγουν εμπόριο εκτός αυτών των ορίων. Η ρήτρα που σχετίζεται με τον πάγο, είναι απαραίτητη για κάθε ναυλοσύμφωνο, επηρεάζει όχι μόνο τον εκναυλωτή/ναυλωτή αλλά και γενικότερα όσους εμπλέκονται σε αυτό το ταξίδι και τέλος, λειτουργεί περισσότερο ως ρήτρα προστασίας παρά ως ρήτρα αποζημίωσης.

7.11 Ρήτρα Απεργιών – Centrocon Strike Clause²¹

Κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του πλοίου, είναι πιθανό να προκύψουν σημαντικές καθυστερήσεις και έξοδα από απεργίες στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να υπάρχουν σχετικές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα, δηλ. ρήτρες απεργιών, που να καθορίζουν τον καταμερισμό του κινδύνου και του κόστους ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη, από πιθανή καθυστέρηση του πλοίου λόγω απεργιών.

Πιο συγκεκριμένα, όταν το φορτίο δεν μπορεί να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί εξαιτίας πολιτικών διαταραχών, απεργιών²² ή ανταπεργιών²³, ή ανθρώπων που έχουν άμεση σχέση με την φόρτωση του φορτίου, και αυτό το εμπόδιο συμβαίνει σε οποιοδήποτε μέρος που έχει σχέση με την μετακίνηση του φορτίου (π.χ. εθνικές οδοί, λιμάνι κ.λπ.), ή από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο πέρα από τον έλεγχο του ναυλωτή προκαλούμενο από τους παραπάνω λόγους, ο χρόνος αυτός δεν υπολογίζεται στον συμφωνημένο χρόνο σταλιών και σε περίπτωση καθυστέρησης – οφειλόμενη σε αυτούς τους λόγους, κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση για καθυστέρηση (...no claim for damages or demurrage, shall be made...).

Παρόλα αυτά, εάν οι παραπάνω λόγοι αφορούν τους ναυλωτές ή τους παραλήπτες του φορτίου, ο επιπλέον χρόνος λόγω αυτών των καθυστερήσεων, μετράει και υπολογίζεται κανονικά. Τέλος, εάν με την ολοκλήρωση του ναυλοσυμφώνου τεθεί θέμα επίσπευσης (dispatch money), τότε οι ημέρες καθυστέρησης λόγω των απεργιών, μετρούν κανονικά. Δηλαδή, ο χρόνος που έχασε το πλοίο –λόγω απεργιών, θα συμψηφιστεί με το lay time μόνο στην περίπτωση, όπου οι εκναυλωτές οφείλουν χρήματα επίσπευσης (dispatch money) στους ναυλωτές.

7.12 Γενική Αβαρία – General Average and New Jason Clause²⁴

Οποιαδήποτε ασυνήθιστη δαπάνη ή ‘θυσία’ του πλοίου, του ναύλου ή του φορτίου με σκοπό την διασφάλιση της κοινής ή γενικής ασφάλειας της περιουσίας που σχετίζεται με την ναυτική περιπέτεια, μπορεί να οδηγήσει στην γενική αβαρία (general average²⁵). Η γενική αβαρία²⁶ είναι μια μέθοδος κατανομής και διανομής του

²¹ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 39, Norgrain 89 cl. 30 & Synacomex 2000, part II, cl. 24.

²² Ως απεργία καλείται η ομαδική αποχή από την εργασία σε εκδήλωση κοινής διαμαρτυρίας που αποβλέπει στην ικανοποίηση επαγγελματικών, οικονομικών ή άλλων αιτημάτων των εργαζομένων. Επίσης υπάρχει και η «απεργία συμπαραστάσης» (‘sympathetic strike’ ή “general stride”), όπου μια ομάδα εργατών (π.χ. στοιβαδότες) αρνείται να εργαστεί, ως ένδειξη υποστήριξης σε μια άλλη ομάδα η οποία έχει πραγματικές διεκδικήσεις κατά των εργοδοτών.

²³ Ως ανταπεργία (lockout) ορίζεται, το κλείσιμο εργοστασίου από εργοδότη για να πλήξει απεργία των εργατών.

²⁴ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 33 and 34, Norgrain 89 cl. 40 & Synacomex 2000, part II, cl. 25.

²⁵ Η ρίζα της λέξης ‘average’, χάνεται στο πέρασμα των χρόνων και της ναυτιλιακής ιστορίας. Σύμφωνα με τις καταγραφές, η γενική αβαρία υπάρχει από την γέννηση του θαλάσσιου εμπορίου και – από τότε- περιλάμβανε την συνεισφορά των ατόμων που είχαν συμφέρον στην ναυτική περιπέτεια του πλοίου. Ο στόχος δημιουργίας της, ήταν να ενθαρρύνει τους πλοιάρχους, αλλά και τα πληρώματα, να δίνουν έμφαση στην ασφάλεια οποτεδήποτε ένας κίνδυνος απειλούσε την ασφαλή διεξαγωγή της ναυσιπλοΐας. Η πρώτη νομική αναγνώριση της γενικής αβαρίας, ως απόφαση δικαστηρίου, είχε την εξής μορφή: “The Rhodian Law provides that if in order to lighten a ship merchandise is thrown

κόστους, που σχετίζεται με τις ναυτικές απώλειες, μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων, στο ναυλοσύμφωνο που έχουν συμφέρον, που είτε προκύπτει από την ασφαλή μεταφορά του φορτίου, είτε από την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου. Παραδείγματα που μπορούν να θεωρηθούν ότι ανήκουν στην γενική αβαρία είναι η επίρριψη του φορτίου στη θάλασσα με σκοπό τη βελτίωση μιας δύσκολης θέσης του πλοίου και επομένως τη διάσωση του ίδιου του πλοίου, του υπόλοιπου φορτίου και του ναύλου. Επίσης γενική αβαρία θεωρείται και η διάσωση ενός άλλου πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο (salvage of vessel)

Η Γενική Αβαρία ρυθμίζεται από τους κανόνες της Υόρκης – Αμβέρσας 1994 (York – Antwerp Rules, YAR 1994). Τα ναυλοσύμφωνα μαζί με την ρήτρα της γενικής αβαρίας εφαρμόζουν και τη ρήτρα “New Jason Clause”, η οποία δημιουργήθηκε έπειτα από μια απόφαση δικαστηρίου, των Η.Π.Α., όπου έκρινε ότι ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται να λάβει συμμετοχή των συμφερόντων του φορτίου στη γενική αβαρία λόγω του ότι το αίτιο της γενικής αβαρίας οφειλόταν σε δικιά του αμέλεια ή σφάλμα. Σύμφωνα, λοιπόν με την “New Jason Clause” ο εκναυλωτής δικαιούται να απαιτήσει γενική αβαρία ακόμα και αν είναι υπαίτιος. Επίσης στην περίπτωση που διασωθεί (salvaged²⁷) ένα άλλο πλοίο, η συνεισφορά γίνεται κανονικά ανεξάρτητα από το εάν ανήκει στον μεταφορέα ή όχι.

7.13 Both-to-Blame Collision Clause²⁸

Σε περίπτωση σύγκρουσης του πλοίου κατά τη εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου, εφαρμόζεται η ρήτρα “Both-to-Blame Collision Clause”. Σύμφωνα με αυτή την ρήτρα, εάν ένα πλοίο (carrier) συγκρουστεί με ένα άλλο πλοίο (non-carrying ship), τότε ο ιδιοκτήτης του φορτίου (cargo owner) πρέπει να αποζημιώσει το non-carrying ship στο βαθμό που ευθύνεται ο carrier. Και το αντίστροφο. Στην περίπτωση που ο λόγος της σύγκρουσης οφείλεται σε εξαιρούμενο από το ναυλοσύμφωνο κίνδυνο, τότε ο ιδιοκτήτης του φορτίου δεν θα αποζημιωθεί από τον carrier, αλλά μόνο από το non-carrying ship και στο βαθμό που αυτό ευθύνεται. Η ρήτρα αυτή είναι εξαιρετικά ευνοϊκή προς τον πλοιοκτήτη, διότι στην περίπτωση της ολικής απώλειας, ο πλοιοκτήτης θα αποζημιωθεί καθολικά, ενώ ο ιδιοκτήτης του φορτίου –εάν ο κίνδυνος εξαιρεί τον πλοιοκτήτη- θα αποζημιωθεί στο 50% της αξίας του φορτίου του.

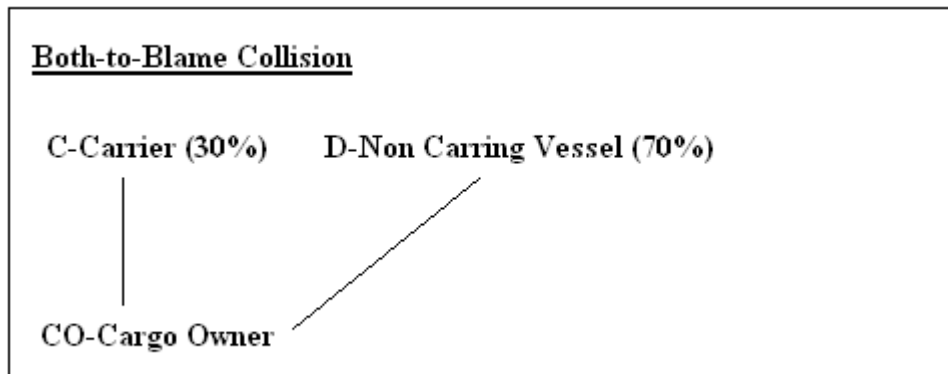
overboard, that which how been given for shall be replaced by the contribution of all.” Justinian’s Digest.

²⁶ Η γενική αβαρία είναι αποτέλεσμα εθελοντικής και εκούσιας πράξης (voluntary act), σε αντίθεση με την Particular Average, όπου η απώλεια/ζημιά προέρχεται από ατύχημα, αφορά μόνο τον κύριο του ‘αντικειμένου’ που καταστράφηκε/χάθηκε και καλύπτεται μόνο εάν ο ιδιοκτήτης το είχε ασφαλίσει για το συγκεκριμένο κίνδυνο.

²⁷ Στην περίπτωση του ‘salvage’ ισχύει η ρήση ‘no cure, no pay’, δηλαδή η αποζημίωση είναι επακόλουθο της πραγματικής διάσωσης του και όχι μόνο της προσπάθειας.

²⁸ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 41, Norgrain 89 cl. 39 & Synacomex 2000, part II, cl. 26.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ



Ας υποθέσουμε ότι γίνεται μια σύγκρουση μεταξύ των πλοίων C και D. Ο C ευθύνεται για αυτήν την σύγκρουση 30%, ενώ ο D 70%. Σύμφωνα με την ρήτρα Both-to-Blame Collision, ο CO είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον D στο 30% της ζημίας που υπέστη, ποσοστό που ευθύνεται ο C. Το 70% που ευθύνεται ο D, σημαίνει ότι, ο D θα αποζημιώσει τους C και CO σε αυτό το ποσοστό. Αν η ζημιά προήλθε από αιτία που εξαιρεί ρητά τον εκναυλωτή (C), τότε ο CO δεν έχει δικαίωμα να απαιτήσει από αυτόν αποζημίωση για το υπόλοιπο 30% της ζημίας του φορτίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

Διαφοροποιημένοι Όροι

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθούν οι ρήτρες που είτε δεν συναντιόνται και στους τρεις τύπους ναυλοσυμφώνων που επιλέχθηκαν προς μελέτη, είτε συναντιόνται και στους τρεις τύπους αλλά διαφοροποιημένοι.

8.1 Λιμάνι Φόρτωσης και Φορτίο – Loading Port and Cargo²⁹

Στην ρήτρα αυτή, παρουσιάζεται το λιμάνι φόρτωσης, το οποίο πρέπει να προσεγγίσει το πλοίο με την προσήκουσα ταχύτητα (...with all convenient speed proceed to...), καθώς και τα χαρακτηριστικά του φορτίου. Αναφέρεται η αξιοπλοΐα του πλοίου με βάση το συγκεκριμένο ταξίδι, λιμάνι και φορτίο. Το λιμάνι φόρτωσης κρίνεται από τον εκναυλωτή κατάλληλο και ασφαλές για το πλοίο του. Στα ναυλοσύμφωνα BFC και Norgrain 89, το πλοίο πρέπει να προσεγγίζει πάντα λιμάνια “always afloat”³⁰. Το Synacomex στο box 8 (part I), δίνει την δυνατότητα επιλογής μεταξύ του “always afloat” και “safely aground”³¹. Τα δημητριακά που φορτώνονται, πρέπει να είναι ένα πλήρες φορτίο (full and complete cargo), ενώ το Norgrain 89 δίνει την δυνατότητα στον ναυλωτή να επιλέξει για το εάν θα φορτώσει πλήρες ή μερικό φορτίο (full or part cargo). Το βάρος του φορτίου μπορεί να έχει μια απόκλιση της τάξης του 5% σύμφωνα με την κρίση του πλοιοκτήτη (Synacomex), η σχετική απόκλιση στο Norgrain είναι ελεύθερης επιλογής, ενώ στο BCF δεν υπάρχει καν σχετική ρήτρα. Το Synacomex στον συγκεκριμένο όρο, έχει περισσότερες λεπτομέρειες όσον αφορά το φορτίο και το στοίβαγμα του. Δηλαδή αναφέρει ρητά για την κατάλληλη αποθήκευση του στα αμπάρια του πλοίου και για μη υπέρβαση της ποσότητας που έχει δηλώσει ο ναυλωτής εκ των προτέρων στο ναυλοσύμφωνο.

²⁹ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 1, Norgrain 89 cl. 1 & Synacomex 2000 part I boxes 8 & 11 και part II cl. 2.

³⁰ AA –Always Afloat, δηλαδή το πλοίο θα πρέπει να προσεγγίζει την προβλήτα του λιμανιού ‘πάντα εν επιπλεύσει’

³¹ “Safely Aground” σε αντίθεση με το “AA”, σημαίνει ότι ο εκναυλωτής συμφωνεί το πλοίο του να προσαράξει με ασφάλεια στο βυθό του λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης, κατά την περίοδο χαμηλής παλίρροιας, προκειμένου να φορτώσει ή να εκφορτώσει.

8.2 Λιμάνι Εκφόρτωσης – Discharging Port³²

Όπως και στην ρήτρα “Loading Port”, κατά τον ίδιο τρόπο και εδώ, αναφέρεται το λιμάνι εκφόρτωσης, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις. Παρόλα αυτά το BFC διαχωρίζει την προσέγγιση που θα κάνει το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ενώ στο πρώτο πρέπει να είναι “always afloat”, στο λιμάνι εκφόρτωσης, μπορεί να προσεγγίσει “safely aground”, είτε εάν είθισται για τα πλοία του ίδιου μεγέθους στο συγκεκριμένο λιμάνι ή κατ’ επιλογήν του ναυλωτή.

8.3 Loading and Discharge Port Orders³³

Όταν το πλοίο αναμένεται να φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο καπετάνιος πρέπει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή ή τον μεσίτη ή των παραλήπτη του φορτίου, προκειμένου η φορτοεκφόρτωση να είναι άμεση. Μεταξύ των τριών ναυλοσυμφώνων ο χρόνος ανακοίνωσης του αναμενόμενου χρόνου άφιξης (expected time of arrival -ETA), ποικίλλει.

Στο BFC, ο καπετάνιος πρέπει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή ή τον μεσίτη 96 ώρες (4 ημέρες) πριν φτάσει στο λιμάνι προορισμού και αντιστοίχως ο ναυλωτής πρέπει να δώσει οδηγίες στον καπετάνιο 48 ώρες (2 μέρες) μετά την ειδοποίηση που έχει λάβει, αν όχι νωρίτερα. Εάν η αίτηση του καπετάνιου για την ημέρα άφιξης του, παραληφθεί ημέρα Σάββατο, τότε δίνονται 52 ώρες (>2 μέρες) αντί των 48, ως προθεσμία απάντησης.

Το Norgrain, από την άλλη μεριά απαιτεί περισσότερες ειδοποιήσεις. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να ειδοποιήσει (notice) τον ναυλωτή (ή τον μεσίτη), 15 και 7 ημέρες για την προσδοκώμενη ημέρα όπου το πλοίο θα είναι έτοιμο προς φόρτωση (...expected readiness to load date...). Επίσης σε περίπτωση που δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο η ποσότητα του φορτίου, πρέπει να δοθεί μια 15πενθήμερη ειδοποίηση. Ο καπετάνιος πρέπει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή (ή τον μεσίτη) 144 ώρες (6 ημέρες) πριν από την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης στο λιμάνι, με σκοπό να του σταλούν οι οδηγίες φόρτωσης. Η ειδοποίηση αυτή δεν πρέπει να γίνεται αργότερα από 144 ώρες πριν από την ημερομηνία έναρξης του χρόνου αναμονής. Ο ναυλωτής πρέπει να δώσει οδηγίες για το λιμάνι φόρτωσης μέσα σε 72 ώρες (3 ημέρες), από τη στιγμή που θα λάβει την ειδοποίηση του καπετάνιου, εκτός εάν έχει δοθεί νωρίτερα. Ο καπετάνιος στέλνει στον ναυλωτή ειδοποίηση για τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο λιμάνι μαζί με την εκτιμώμενη ημερομηνία ετοιμότητας του πλοίου για φόρτωση, 72 και 12 ώρες πριν. Σε περίπτωση που υπάρχει και δεύτερο λιμάνι φόρτωσης, το πότε θα δοθούν οι οδηγίες στον καπετάνιο καθορίζεται από τον ναυλωτή και καταγράφεται στο ναυλοσύμφωνο (l. 26).

Στο λιμάνι εκφόρτωσης, ο καπετάνιος πρέπει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή 96 ώρες (4 ημέρες) πριν από την άφιξη του, με σκοπό ο τελευταίος να του στείλει οδηγίες μέσα σε 48 ώρες από την ειδοποίηση του καπετάνιου. Εάν ο καπετάνιος στείλει την ειδοποίηση ημέρα Σάββατο, τότε δίνονται 52 ώρες, στον ναυλωτή, αντί των 48. Σε περίπτωση που υπάρχει και δεύτερο ή τρίτο λιμάνι εκφόρτωσης, τότε οι οδηγίες στον καπετάνιο πρέπει να δίνονται όχι αργότερα από την άφιξη του πλοίου στο πρώτο (ή προηγούμενο) λιμάνι.

³² Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 4, l. 29-33, Norgrain 89 cl. 5 & Synacomex 2000 part I box 10 και part II cl. 3

³³ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 3 and l. 34-37, Norgrain 89 cl. 2 and l. 42-47 & Synacomex 2000 part I, box 9, part II, cl. 7.

Σύμφωνα με το Synacomex, ο καπετάνιος (ή/και ο εκναυλωτής) πρέπει να δώσει ειδοποίηση 10 και 5 ημέρες νωρίτερα από την αναμενόμενη ημέρα όπου το πλοίο θα είναι έτοιμο προς φόρτωση. Ο καπετάνιος πρέπει να ειδοποιήσει για την προσδοκόμενη άφιξη (ETA) στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Ο κύριος λόγος αυτών των ειδοποιήσεων, έχει σκοπό την ενημέρωση του ναυλωτή (ή τον παραλήπτη του φορτίου), ώστε να μπορεί να πράξει τις απαραίτητες ενέργειες για την φόρτωση και την εκφόρτωση του φορτίου, π.χ. να κανονίσει για στοιβαδότες, για τελωνειακά έγγραφα και γενικότερα για τα απαραίτητα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο.

8.4 Ναύλος – Freight³⁴

Η ρήτρα που αφορά το ναύλο και την πληρωμή του, πρέπει να αναφέρει εκτός από τον ίδιο το ναύλο, το νόμισμα που θα καταβληθεί, το πρόσωπο στο οποίο θα καταβληθεί, τον τρόπο και τον χρόνο πληρωμής του. Ο ναύλος υπολογίζεται βάσει του όγκου ή του βάρους του φορτίου. Στο Synacomex υπολογίζεται ανά μετρικούς τόνους (mt –metric ton) του καθαρού βάρους, του φορτίου, που αναγράφεται στην φορτωτική –δηλαδή η ποσότητα που λέει η φορτωτική ότι φορτώθηκε θα είναι και η θεωρούμενη ποσότητα που φορτώθηκε “...shall be deemed earned as cargo is loaded on board...”.

Ενώ, στο Norgrain ο ναύλος πληρώνεται ανά τόνους των 2.240 λιβρών (ή 1.000 κιλών), το BFC καθορίζει ότι εάν η εκφόρτωση γίνει στο Ην. Βασίλειο ή στην Β. Ιρλανδία τότε το βάρος υπολογίζεται στις βρετανικές μονάδες μέτρησης (λίβρες, μετρικοί τόνοι), για οποιονδήποτε άλλο προορισμό, τότε θα χρησιμοποιείται ο αμερικάνικος τρόπος μέτρησης.

Ο χρόνος πληρωμής στο BFC είναι αυτός της εκφόρτωσης του φορτίου “...be payable concurrently with discharge...”. Εάν η εκφόρτωση αυτή γίνει στο Ηνωμένο Βασίλειο ή στην Β. Ιρλανδία, τότε το νόμισμα του ναύλου είναι η αγγλική στερλίνα, ενώ για οποιαδήποτε άλλα λιμάνια, ο ναύλος θα πληρωθεί σε δολάρια Αμερικής. Αντιθέτως στα Norgrain και Synacomex, ο ναύλος προκαταβάλλεται, δεν εκπίπτει σε έκπτωση και δεν επιστρέφεται, ανεξάρτητα από το εάν φτάσει το πλοίο στον προορισμό του ή όχι. Δηλαδή από το εάν χαθεί το πλοίο ή μέρος του φορτίου ή ολόκληρο το φορτίο “...vessel and/or cargo lost or not lost.”, ο ναύλος θα πληρωθεί κανονικά. Ο προκαταβολικός ναύλος επιστρέφεται μόνο εάν ο πλοιοκτήτης παραβιάσει έναν υπονοούμενο όρο (αξιοπλοΐας, παρέκκλισης κ.α. –seaworthiness, deviation) ή όταν έχει χαθεί το φορτίο λόγω κινδύνου για τον οποίο δεν υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη. Επίσης στο Synacomex, γίνεται ειδική μνεία για τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από φόρους, τέλη, οφειλές και χρέη: όταν αυτά αφορούν το φορτίο τότε ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την πληρωμή τους, ενώ όταν αφορούν το πλοίο εμπίπτουν στις υποχρεώσεις του εκναυλωτή.

³⁴ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 5, 8 and 9, Norgrain 89 cl. 8 and 9 & Synacomex 2000 part I, box 10, part II, cl. 4.

8.5 Φόρτωση και Εκφόρτωση – Loading and Discharging (cargo risk and expense, overtime)³⁵

Σύμφωνα με το Synacomex, το φορτίο πρέπει να φορτωθεί, να στοιβαχθεί και να εκφορτωθεί, υπό την ευθύνη και τα ανάλογα έξοδα του ναυλωτή, με τον ρυθμό φόρτωσης που αναφέρεται στο box 14 (part I) και εκφόρτωσης στο box 15 (part I). Η στοιβασία γίνεται υπό τις οδηγίες και την ευθύνη του καπετάνιου. Επίσης ο ναυλωτής (ή αντιπρόσωπος του) έχει δικαίωμα να είναι στο πλοίο κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή εκφόρτωσης με σκοπό να επιβλέπει το φορτίο ή/και τη ζύγισή του. Από την άλλη μεριά, το Norgrain, δίνει μια επιλογή στο εάν τα έξοδα της φόρτωσης και της στοιβασίας βαρύνουν τον ναυλωτή (cl. 10 a) ή τον εκναυλωτή (cl. 10 b). Όποια όμως και να είναι αυτή η επιλογή, τα έξοδα εκφόρτωσης βαρύνουν τον ναυλωτή (cl. 10). Επιπλέον, η ρήτρα 14, αφορά το κόστος που προκύπτει από τον διαχωρισμό του φορτίου. Σύμφωνα με αυτή, το κόστος αυτό πρέπει να επιβαρύνεται ο ναυλωτής, εκτός αν ζητηθεί (ο διαχωρισμός) από τον εκναυλωτή. Παρόμοια ρήτρα έχει και το BFC.

Στην περίπτωση των υπερωριών και τα τρία ναυλοσύμφωνα συμφωνούν, δηλαδή οι υπερωρίες³⁶ (overtime) που τυχόν προκύπτουν είναι έξοδο για το συμβαλλόμενο μέρος που τις ζήτησε και οι υπερωρίες του πληρώματος θα αφορούν πάντα τον εκναυλωτή (ή πλοιοκτήτη). Η διαφορά παρουσιάζεται ανάμεσα στα Norgrain και Synacomex, όπου το τελευταίο αναφέρει ότι η υπερωρία που θα δημιουργηθεί λόγω διαταγών των λιμενικών αρχών αφορά στον ναυλωτή. Ενώ το Norgrain, ότι τα έξοδα αυτών των υπερωριών θα μοιραστούν εξ' ίσου και στα δύο μέρη, ναυλωτή και εκναυλωτή. Το Norgrain, έχοντας ξεχωριστή ρήτρα “overtime”, είναι πιο αναλυτικό και μνημονεύει τον χρόνο των υπερωριών. Δηλαδή, αναφέρει ότι εάν οι επιπλέον ώρες είναι αποτέλεσμα εντολής του εκναυλωτή και όχι κατά τη διάρκεια των σταλιών, τότε ο πραγματικός χρόνος μετράει (ως σταλίες), ενώ εάν δοθούν από τον ναυλωτή, δεν υπολογίζεται. Και τέλος, εάν δοθούν από τις λιμενικές αρχές ή από τους ελεγκτές που ελέγχουν τους τερματικούς σταθμούς ή τις δραστηριότητες της φόρτωσης/εκφόρτωσης, τότε ο μισός πραγματικός χρόνος που χρησιμοποιήθηκε υπολογίζεται.

8.6 Στοιβαδόροι – Stevedores³⁷

Σύμφωνα με τις αντίστοιχες ρήτρες, στο BFC οι στοιβαδόροι στο λιμάνι φόρτωσης (cl. 11) πρέπει να προσληφθούν από τον εκναυλωτή και να εγκριθούν από τον ναυλωτή, έχει όμως μια εξαίρεση για λιμάνι που ορίζεται από τους συμβαλλόμενους. Οι στοιβαδόροι αυτοί πληρώνονται από τον εκναυλωτή. Το λιμάνι εκφόρτωσης (cl. 21) είναι ‘ανοιχτό’, δηλαδή μπορούν οι ίδιοι οι συμβαλλόμενοι να ορίσουν ποιος θα επιλέξει τους στοιβαδóρους και ποιος θα τους πληρώσει. Σε αντίθεση, το Norgrain δίνει την επιλογή, στο λιμάνι φόρτωσης, για το ποιος θα επιλέξει και θα πληρώσει τους στοιβαδóρους, μεταξύ του ναυλωτή και του

³⁵ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 2 and 23, Norgrain 89 cl. 10, 13 (a) and 14 & Synacomex 2000 part I, boxes 14 and 15, part II, cl. 5.

³⁶ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 23, Norgrain 89 cl. 13 (a) & Synacomex 2000, part II, l. 68-73.

³⁷ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 11 and 21 & Norgrain 89 cl. 11.

εκναυλωτή –χωρίς να σημαίνει ότι αυτός που θα τους επιλέξει θα τους πληρώσει κιόλας. Στην περίπτωση που επιλεχθούν από τον εκναυλωτή, τότε ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να τους απορρίψει με λογικά αίτια. Στο λιμάνι εκφόρτωσης η ανάθεση και η πληρωμή γίνεται είτε από τον ναυλωτή, είτε από τον παραλήπτη του φορτίου.

8.7 Απολύμανση – Fumigation³⁸

Σύμφωνα με την ρήτρα “fumigation”, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να απολυμαίνει³⁹ το φορτωμένο φορτίο, στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, με δικό του ρίσκο και έξοδα, όπως και να αναλαμβάνει όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από αυτήν την απολύμανση π.χ. στέγαση του πληρώματος στην ξηρά. Επίσης ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος και πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε κατά τη διάρκεια και μετά την απολύμανση να μην εκτεθεί σε κίνδυνο η υγεία του πληρώματος. Τέλος, ο χρόνος που χάνεται εξαιτίας της απολύμανσης υπολογίζεται ως σταλίες ή επισταλίες. Δεν υπάρχει παρόμοια ρήτρα στο BFC.

8.8 Επιστολή Ετοιμότητας/Σταλίες – Notice of Readiness/Lay Time⁴⁰

Norgrain και BFC

Η Επιστολή Ετοιμότητας (Notice of Readiness -NoR), πρέπει να είναι σε γραπτή μορφή και να δοθεί στους ναυλωτές (ή στους παραλήπτες του φορτίου), μεταξύ 9:00–17:00 από Δευτέρα έως Παρασκευή και 9:00–12:00 εάν είναι Σάββατο, οι Κυριακές και οι αργίες εξαιρούνται (Sundays and Holidays Excluded –SHEX). Η NoR, πρέπει να εκδοθεί εφ’ όσον το πλοίο έχει αγκυροβολήσει στην αποβάθρα (*cl. 18a*). Στην περίπτωση που δεν υπάρχει κενή αποβάθρα και το πλοίο δεν μπορεί να προσεγγίσει τα όρια του λιμανιού, τότε ο πλοίαρχος, γνωρίζοντας ότι το πλοίο είναι ‘φυσικά’ έτοιμο για φόρτωση, μπορεί να στείλει την Επιστολή Ετοιμότητας μέσω ασυρμάτου/fax. Εάν μπαίνοντας στο λιμάνι, το πλοίο δεν βρεθεί αξιόπλοο ως προς το φορτίο (cargo worthiness), από την επιθεώρηση, τότε ο χρόνος από εκείνη τη στιγμή μέχρι να περάσει τον έλεγχο των επιθεωρητών –π.χ. απόκτηση των

³⁸ Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 16 & Synacomex 2000 part II cl. 11.

³⁹ Απολύμανση είναι η διαδικασία που γίνεται, με σκοπό να σκοτώσει τα επιβλαβή έντομα ή ζώα, που έχει το φορτίο, τοξικά χημικά σε αερίωδη μορφή. Λόγω της φύσης του φορτίου, τα σιτηρά μπορούν να μολυνθούν από διάφορα έντομα, και να χρειάζονται να απολυμανθούν (fumigate). Μερικά έντομα που κατακλύζουν και καταστρέφουν τα δημητριακά είναι: ο ρυγχωτός κάνθαρος της οικογένειας κουρκουλιονιδών (weevils), το κολεόπτερο (copra beetle), ο σιτόφιλος (sitophilus) zeamais, tribolium castaneum κ.α.. Σύμφωνα, τον Κώδικα για τα επικίνδυνα φορτία (IMGD Code), οι τύποι των χημικών που χρησιμοποιούνται στην απολύμανση είναι: Methyl Bromide (Bromomethane), Phosphine, Sulphuryl Fluoride, Ethylene Oxide (αιθυλένιο οξειδίο), Ethylene Dibromide (EDB). Τα περισσότερα από αυτά είναι πολύ τοξικά, μπορούν να διεισδύσουν στον ανθρώπινο οργανισμό όχι μόνο με την επαφή (μέσω των πόρων) αλλά και μέσω των εισπνοών, και μπορεί να επιφέρουν ακόμα και τον θάνατο. (www.ponl.com). Σύμφωνα με το “Recommendations on the Safe Use of Pesticides in Ships” του IMO, στην περίπτωση που χρησιμοποιείται το “Methyl Bromide”, τότε πρέπει να αποβιβαστεί όλο το προσωπικό εκτός από το άκρως απαραίτητο, μέχρι η ατμόσφαιρά να είναι ‘καθαρή’. Γενικότερα, αυτές οι συστάσεις του IMO είναι ένας οδηγός για τις αρμόδιες αρχές, τους ναυτικούς, τις εταιρείες που ασχολούνται με την απολύμανση, κ.α..

⁴⁰ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 12, 14, 18, 20, Norgrain 89 cl. 18–19 & Synacomex 2000, part II, cl. 8.

απαραίτητων εγγράφων, καθαρισμό των αμπαριών -, δεν μετράει ως “lay time”. Εάν όμως αυτός ο χρόνος υπερβεί τις 24 ώρες, ο συνολικός χρόνος, δηλαδή από την στιγμή που περίμενε έξω από τα όρια του λιμανιού, δεν θα υπολογίζεται, SHEX (*cl. 18b*). Εάν χρειαστεί το πλοίο να ξαναπεράσει από τον έλεγχο των επιθεωρητών, ο χρόνος αυτός δεν μετράει ως lay time ούτε θα υπολογίζεται ως “demurrage” (*l. 134*).

Το “lay time” ξεκινάει την επόμενη μέρα από το NoR, στις 8:00, καιρού επιτρέποντος (weather permitting –w.p.) SHEX (*cl. 18c*). Στο δεύτερο ή σε διαδοχικά λιμάνια φόρτωσης/εκφόρτωσης, το “lay time” ή το “demurrage”, υπολογίζεται συνολικά “reversible lay time” (“... lay time or time on demurrage shall resume counting...”), (*cl. 18d*). Η Επιστολή Ετοιμότητας πρέπει να συνοδεύεται από τα απαραίτητα για το φορτίο έγγραφα⁴¹, όπως προβλέπουν οι κανονισμοί για την μεταφορά δημητριακών. Στην περίπτωση που το πλοίο χρειαστεί να ξανά-περάσει τις αναγκαίες επιθεωρήσεις, με σκοπό την απόκτηση αυτών των πιστοποιητικών, ο χρόνος που χάθηκε δεν υπολογίζεται ως σταλίες ούτε ως επισταλίες (*cl.18e*).

Στην ρήτρα 19 το Norgrain, δίνει επιλογή για τον τρόπο καταγραφής των σταλιών. Δηλαδή, είτε μπορούν οι συμβαλλόμενοι να αναφέρουν τις συνολικές ημέρες φορτοεκφόρτωσης, είτε να αναφέρουν τις ημέρες φόρτωσης και η εκφόρτωση να καταγράφεται με την μορφή του ρυθμού εκφόρτωσης (“...to be discharged ant the average rate of ...tons of 2.240lbs/1.000kg...”), οι ημέρες που θα υπολογιστούν, με αυτόν τον τρόπο, για την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, θα λαμβάνουν υπόψη τους το βάρος του φορτίου όπως αναγράφεται στην φορτωτική. Σε οποιαδήποτε περίπτωση πάντως, ο χρόνος θα μετράει συνεχόμενα (...of twenty-four consecutive hours), δηλαδή η μια μέρα θα ξεκινάει από τις 00:00 μέχρι τις 24:00, θα υπολογίζονται μόνο οι επιτρεπόμενες από καιρό εργάσιμες ημέρες (weather permitting working days) και δεν θα μετράνε οι Κυριακές και οι αργίες (Sundays and Holidays Excepted -SHEX).

Στην περίπτωση, που στο λιμάνι δεν γίνονται εργασίες ημέρα Σάββατο (ή μέρος της ημέρας) ή μπορούν να γίνουν ως υπερωρίες, τότε και τα Σάββατα εξαιρούνται από τον υπολογισμό των σταλιών. Εάν όμως οι εργασίες, για παραπάνω από 6 ώρες εκτελούνται με κανονικές τιμές, τότε το Σάββατο υπολογίζεται ως μια ολόκληρη μέρα. Στην περίπτωση που το πλοίο αναμένεται να προσεγγίσει την αποβάθρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο χρόνος αυτής της αναμονής δεν αφαιρείται από τις σταλίες για λόγους κακοκαιρίας, εκτός εάν πραγματικά η φορτοεκφόρτωση των σιτηρών εμποδίζεται λόγω της κατάστασης του καιρού (*cl.19e*).

Οι ρήτρες που σχετίζονται με τις σταλίες, στο BFC, είναι ίδιες με το Norgrain, θέτοντας τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις. Η μόνη διαφορά, είναι ότι η Επιστολή Ετοιμότητας πρέπει να σταλεί μέχρι τις 16:00 (εργάσιμες ημέρες), (*l. 81*).

⁴¹ Η Επιστολή Ετοιμότητας πρέπει να συνοδεύεται από την άδεια εισόδου των National Cargo Bureau/Port Warden και Grain Inspector’s certificate, όπου θα πιστοποιούν την καταλληλότητα του πλοίου να μεταφέρει ολόκληρο το φορτίο, όπως περιγράφει το ναυλοσύμφωνο.

Synacomex

Σύμφωνα με το Synacomex, η Επιστολή Ετοιμότητας, πρέπει να δοθεί στο γραφείο των κυρίων του φορτίου ή των πρακτόρων τους, προσωπικά ή από οποιοδήποτε μέσο τηλε-επικοινωνίας (“...by hand or by any means of tele-communication”), μεταξύ 08:00-17:00 και τα Σάββατα μεταξύ 08:00-12:00, εκτός εάν είναι αργία. Το πλοίο θεωρείται ‘φτασμένο’ –και κατά συνέπεια η Επιστολή Ετοιμότητας θα δοθεί- όταν το πλοίο είναι στην αποβάθρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης και είναι τεχνικά και νομικά έτοιμο να φορτώσει (ή να εκφορτώσει). Στο λιμάνι φόρτωσης, οι φορτωτές ή οι ναυλωτές, έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν τους αποθηκευτικούς χώρους του πλοίου και να απορρίψουν την Επιστολή Ετοιμότητας, με την προϋπόθεση ότι τα αμπάρια δεν είναι έτοιμα και κατάλληλα να δεχτούν το φορτίο.

Στην περίπτωση που η Επιστολή Ετοιμότητας, τεθεί υπό αμφισβήτηση, τότε ένας ανεξάρτητος επιθεωρητής αποφασίζει και κρίνει για την ορθότητα της απόρριψης αυτής. Για το εάν δηλαδή το πλοίο είναι τεχνικά έτοιμο να δεχτεί ή όχι το συγκεκριμένο φορτίο. Εάν αποδειχτεί ότι όντως το πλοίο δεν ήταν έτοιμο, το οποιοδήποτε κόστος (π.χ. αμοιβή του επιθεωρητή, αποκατάσταση της ετοιμότητας κ.α.), το επιβαρύνεται ο εκναυλωτής, ενώ στην αντίθετη περίπτωση, ο ναυλωτής. Εφόσον η Επιστολή Ετοιμότητας, είναι αδιαφιλονίκητη ή επιβεβαιωμένη από επιθεωρητή, ο χρόνος των σταλιών, ξεκινάει μόνο μετά από την έγκυρη ετοιμότητα του πλοίου.

Μόνο όταν η αναφερόμενη στο ναυλοσύμφωνο, αποβάθρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι μη διαθέσιμη, ο πλοίαρχος μπορεί να εγγυηθεί ότι το πλοίο είναι καθόλα έτοιμο και να εκδώσει την Επιστολή Ετοιμότητας, έτσι ώστε το πλοίο να φορτώσει ή/και να εκφορτώσει από οποιοδήποτε μέρος, ανεξάρτητα από το εάν συνηθίζονται εκεί οι φορτοεκφορτώσεις ή από το εάν είναι μέσα στο λιμάνι ή όχι. Ο χρόνος των σταλιών αρχίζει στις 14:00, εάν η έγκυρη Επιστολή Ετοιμότητας δοθεί πριν από τις 12:00 και στις 08:00 την επόμενη μέρα, εάν δοθεί μετά τις 12:00.

Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν από την έναρξη των σταλιών δεν υπολογίζεται στο σύνολο του χρόνου (“*Time use before commencement of laytime shall not count*”, l. 123-124. Οι σταλίες δεν μετράνε από τις 12:00, τα Σάββατα και 17:00 της ημέρα που προηγείται της αργίας, μέχρι τις 08:00 της επόμενης εργάσιμης ημέρας. Στην περίπτωση όμως, που χρησιμοποιηθεί αυτός ο χρόνος, τότε υπολογίζεται ο μισός χρόνος. Οποιαδήποτε καθυστέρηση που προήλθε εξαιτίας πάγων, πλημμύρας, απομόνωσης –καραντίνας-, ή από οποιαδήποτε άλλη ‘ανωτέρα βία’, ο χρόνος δεν υπολογίζεται ως σταλίες εκτός εάν το πλοίο έχει ήδη βγει “on demurrage”. Σε περίπτωση που εκδοθεί Επιστολή Ετοιμότητας και για τους προαναφερόμενους λόγους, το πλοίο δεν βρεθεί ‘έτοιμο’, τότε ο χρόνος δεν μετράει ως σταλίες, ούτε ως επισταλίες, μέχρι να αποκατασταθεί η τεχνική ετοιμότητα του. Επιπρόσθετα, όταν χάνεται χρόνος εξαιτίας του ότι το πλοίο δεν είναι ‘έτοιμο’ σύμφωνα με τις ιδιαίτερες συνήθειες του λιμανιού, ο χρόνος αποκατάστασης δεν υπολογίζεται στον χρόνο των σταλιών ή των επισταλιών.

Παρόμοια και με το Norgrain, το Synacomex, στο δεύτερο ή σε διαδοχικά λιμάνια φόρτωσης/εκφόρτωσης, οι σταλίες ή οι επισταλίες, υπολογίζονται συνολικά (“reversible lay time”), από τη άφιξη του πλοίου στην αποβάθρα φόρτωσης ή

εκφόρτωσης εάν είναι διαθέσιμη, ή από το συνηθισμένο μέρος αναμονής των πλοίων, στην περίπτωση που η ονομαζόμενη από το ναυλοσύμφωνο αποβάθρα δεν είναι διαθέσιμη. Σε όλα τα λιμάνια, ο χρόνος που χάνεται λόγω των μετακινήσεων του πλοίου, μεταξύ του μέρους αναμονής και αποβάθρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης, δεν μετράει ως σταλίες ούτε ως επισταλίες.

8.9 Shifting Clause⁴²

Η Shifting Clause, αναλύει τις περιπτώσεις όπου το πλοίο αλλάζει αποβάθρα ή μετακινείται μέσα σε αυτή, το ποιος επιβαρύνεται τα επιπλέον έξοδα και το εάν ο χρόνος μετακίνησης του πλοίου υπολογίζεται στις σταλίες. Πιο συγκεκριμένα, το Norgrain αναφέρει ότι, εάν μετακινηθεί το πλοίο μεταξύ των αποβάθρων φόρτωσης και μεταξύ των αποβάθρων εκφόρτωσης ή εάν χρειαστεί να κατευθυνθεί σε μια άλλη αποβάθρα λόγω του ότι δεν υπάρχουν κενές, τότε ο χρόνος σταλιών μετράει και η επιβάρυνση του κόστους μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους καυσίμων, θα ορίζεται από το ναυλοσύμφωνο σύμφωνα με τη βούληση των εκάστοτε συμβαλλομένων. Εάν το πλοίο αλλάξει αγκυροβόλιο ενώ βρίσκεται έξω από τα όρια του λιμανιού κατευθυνόμενο είτε στην πρωταρχική αποβάθρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, είτε γενικώς μέσα στα όρια του λιμανιού, τότε το κόστος θα το επιβαρυνθεί ο εκναυλωτής και ο χρόνος μετακίνησης δεν θα μετράει ακόμα και αν βρίσκεται σε κατάσταση επισταλιών (on demurrage).

Το κόστος της μετακίνησης του πλοίου, προς την αποβάθρα ή το αγκυροβόλιο μέσα στα όρια του λιμανιού, στην πρώτη φόρτωση ή εκφόρτωση, επιβαρύνεται ο εκναυλωτής και ο χρόνος υπολογίζεται κανονικά. Εάν απαιτηθεί από τους ναυλωτές/παραλήπτες του φορτίου να μετακινηθεί το πλοίο έξω από την αποβάθρα και πάλι πίσω, στην ίδια, τότε η αποβάθρα αυτή θεωρείται σαν να χρησιμοποιήθηκε, αλλά τα έξοδα από και προς την αποβάθρα τα επιβαρύνονται οι ναυλωτές και ο χρόνος σταλιών ή επισταλιών μετράει. Οι υπερωρίες των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου επιβαρύνουν τον εκναυλωτή.

Το Synacomex δεν έχει ειδική και αναλυτική ρήτρα τύπου “shift clause”, ωστόσο στις ρήτρες για το λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης και σταλιών, αναφέρεται ότι ο χρόνος μεταξύ δύο αποβάθρων υπολογίζεται ως χρόνος σταλιών, αλλά οι επιπλέον δαπάνες υπόκεινται στα έξοδα του πλοίου. Εάν όμως η μετακίνηση του πλοίου είναι μεταξύ του μέρους αναμονής και της αποβάθρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τότε ο χρόνος αυτός, δεν μετράει ως σταλίες ούτε ως επισταλίες.

Από την άλλη μεριά, το BFC ονομάζει την ρήτρα “Berths”. Σύμφωνα λοιπόν με αυτήν, ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει μέχρι τρεις αποβάθρες στο λιμάνι φόρτωσης, χωρίς να επιβαρυνθεί τα επιπλέον έξοδα. Οποιαδήποτε επιπρόσθετη μετακίνηση του πλοίου, βαρύνει τον ναυλωτή και ο χρόνος μετακίνησης υπολογίζεται κανονικά. Στο λιμάνι εκφόρτωσης, ο ναυλωτής/παραλήπτης φορτίου, επιβαρύνεται όλες τις δαπάνες του πλοίου και μετράει και ο χρόνος. Εάν όμως, η εντολή μετακίνησης του πλοίου δοθεί από λιμενικές αρχές, εθνικές αρχές κ.λπ. με σκοπό την

⁴² Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 17, Norgrain 89 cl. 21 & Synacomex 2000, part II, cl. 2, l. 17-19, cl. 3, l. 44-46, cl. 8, l. 144-145.

διεξαγωγή της ασφαλούς φόρτωσης, τότε όλα τα έξοδα που προκύπτουν αφορούν τον εκναυλωτή και ο χρόνος δεν υπολογίζεται.

8.10 Φορτοεκφορτωτικά Εργαλεία – Lights and Gear⁴³

Ο σκοπός της ρήτρας “Lights and Gear” είναι να διευκολυνθεί η φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Δηλαδή, οτιδήποτε χρειαστεί ο ναυλωτής από εργαλεία ή μηχανήματα του πλοίου και τυχόν φωτισμό ώστε οι εργασίες να μην σταματάνε την νύχτα, είναι στην διάθεση του να τα χρησιμοποιήσει (BFC, Norgrain, Synacomex). Επίσης, η καθαρή απώλεια χρόνου στην βλάβη κάποιου φορτοεκφορτωτικού μέσου δεν υπολογίζεται ως σταλίες ούτε ως επισταλίες, (Norgrain, Synacomex).

Η βασική διαφορά μεταξύ των Norgrain και Synacomex είναι ότι το τελευταίο δίνει τον έλεγχο των χειριστών των μέσων φορτοεκφόρτωσης στους ναυλωτές “...shore hands shall be used to drive the gear, at Shippers/Charterers/Receivers account” και τα έξοδα που προκαλούνται από την αναμονή των στοιβαδόρων –στην περίπτωση που χαλάσει ένα μηχάνημα, επιβαρύνουν τον εκναυλωτή “...any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners’ account.”. Σε αντίθεση, το Norgrain παραχωρεί τον έλεγχο και το ποιος θα πληρώσει, σύμφωνα με την επιλογή που έγινε στην ρήτρα 10. Δηλαδή, εάν εφαρμόζεται το cl. 10b, τότε ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος για την πληρωμή και την καθοδήγηση των χειριστών – στο λιμάνι φόρτωσης. Εάν εφαρμόζεται το cl. 10a τότε είναι ο ναυλωτής. Όπως όμως και να έχει, στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι πάντα ο ναυλωτής υπεύθυνος.

8.11 Πρακτορειακή Προμήθεια - Agencies and Brokerage Commission⁴⁴

Η ρήτρα “Agencies”⁴⁵ των ναυλοσυμφώνων BFC, Norgrain και Synacomex (cl. 26, 13, και 29 αντίστοιχα), αναφέρεται στο πρακτορείο (agency) που απευθύνεται το πλοίο όταν φτάνει στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Το Norgrain ορίζει ότι τα πρακτορειακά δικαιώματα (agency fees) τα πληρώνει ο εκναυλωτής αλλά δεν πρέπει να ξεπερνούν τις συνήθεις αμοιβές. Η προμήθεια είναι η αμοιβή του μεσίτη, εκφράζεται σε ποσοστό επί του ολικού ναύλου, του νεκρού ναύλου και των επισταλιών. Η πληρωμή της προμήθειας, στα BFC και Norgrain, γίνεται από τους εκναυλωτές και πληρώνεται ανεξάρτητα από το εάν χαθεί το φορτίο ή το πλοίο. Ενώ

⁴³ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 24, Norgrain 89 cl. 22 & Synacomex 2000 part II cl. 12.

⁴⁴ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 26 and 28, Norgrain 89 cl. 29 and 43 & Synacomex 2000, part I, boxes 17, 18, and 20, part II, cl. 13 and 15.

⁴⁵ Οι πράκτορες, πρέπει να βοηθήσουν τον πλοίαρχο και τον εκναυλωτή στις περιπτώσεις της διαμάχης μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων, στο να δοθεί η Επιστολή Ετοιμότητας ή σε θέματα που μπορούν να προκύψουν όπως οι επισταλίες. Γενικότερα, η συνήθης πρακτική που ακολουθείται στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού, είναι ότι οι πράκτορες πληρώνονται από τους εκναυλωτές. Παρόλα αυτά, δεν είναι ασυνήθιστο οι πράκτορες να ορίζονται από τους ναυλωτές. Για να μπορέσει ο εκναυλωτής να προφυλάξει και τα δικά του συμφέροντα πρέπει να ορίσει και αυτός τους λεγόμενους “husbandry agents”.

στο Synacomex γίνεται από το συμβαλλόμενο μέρος που αντιπροσωπεύει τον πράκτορα “..Due to the party (ies)..”

8.12 ISM Clause⁴⁶

Μετά την εισαγωγή του International Safety Management Code⁴⁷, η BIMCO προέβη στην δημιουργία ρήτρας με σκοπό την διασφάλιση από τον πλοιοκτήτη ότι το πλοίο του (και η εταιρεία) συμμορφώνεται πλήρως με όλου στους σχετικούς κανονισμούς και νομοθεσίες και ότι κατέχει όλα τα απαραίτητα έγγραφα. Η τυποποιημένη ρήτρα “ISM Clause” εμφανίζεται και στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού αλλά και στα χρονοναυλοσύμφωνα. Σύμφωνα, λοιπόν με την ρήτρα, το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του ISM Code. Μετά από αίτημα του ναυλωτή, ο πλοιοκτήτης πρέπει να θέσει στη διάθεση του αντίγραφα των “Document of Compliance” (DOC) –πιστοποίηση για την συμμόρφωση της εταιρείας και “Safety

⁴⁶ Βλ. Παράρτημα V, Synacomex 2000, part II, cl. 17.

⁴⁷ Ο σκοπός του ISM Code είναι να καθιερώσει ένα διεθνές πρότυπο για ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης. Ο Κώδικας βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους, λόγω του ότι δύο ναυτιλιακές εταιρείες ή πλοιοκτήτες δεν είναι ίδιοι και ότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών συνθηκών. Ο Κώδικας εκφράζεται με γενικούς όρους έτσι ώστε να έχει ευρεία εφαρμογή, γιατί είναι προφανές ότι διαφορετικά επίπεδα διαχείρισης, είτε των εταιρειών ξηράς, είτε των πλοίων, απαιτούν μεταβαλλόμενα επίπεδα γνώσης και ενημέρωσης σχετικά με θέματα που αναφέρονται στον Κώδικα. Ο ακρογωνιαίος λίθος της σωστής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η δέσμευση της κορυφής της ιεραρχίας. Σε ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης η δέσμευση, η ικανότητα, η συμπεριφορά και η παρακίνηση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

Οι ορισμοί όπως υιοθετήθηκαν από τον IMO, τον Νοέμβριο του 1993, είναι:

«Διεθνής Κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας (ISM)» είναι ο διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης. «Εταιρεία» σημαίνει ο πλοιοκτήτης ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, αφού έχει αναλάβει τέτοια ευθύνη, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον Κώδικα. «Διοίκηση» είναι η κυβέρνηση του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Οι κύριοι στόχοι του Κώδικα είναι: η διασφάλιση της ασφάλειας, η πρόληψη ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλεια ζωής και η αποφυγή βλάβης στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και στην περιουσία.

Ο βασικός στόχος του Κώδικα είναι να εξασφαλίσει την καθολική συμμόρφωση της ναυτιλίας στους προγενέστερους διεθνείς κανονισμούς (Safety of Life at Sea –SOLAS, Marine Pollution Act –MARPOL, Standards on Training, Certification and Watchkeeping) σχετικά με την πρόληψη θαλάσσιων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης. Ο ISM Code, αποτελεί τμήμα της διεθνούς σύμβασης ‘SOLAS’ (Safety Of Life At Sea), με αποτέλεσμα ο Κώδικας να είναι υποχρεωτικός για όλα τα κράτη που έχουν υπογράψει τη σύμβαση. Εννοείται ότι τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες του κράτους του οποίου φέρουν τη σημαία του –εθνικότητα. Ωστόσο, εφ’ όσον υπάρχει η ρήτρα ‘ISM Clause’ στο ναυλοσύμφωνο, το πλοίο υποχρεούται να συμμορφωθεί σε αυτόν τον Κώδικα, ανεξάρτητα από τις νομοθεσίες και τους κανονισμούς που διέπουν από το κράτος της σημαίας του. Τα ναυλοσύμφωνα όμως είναι τυποποιημένα αλλά δεν είναι απόλυτα, δηλαδή τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να διαγράψουν τις ρήτρες που δεν επιθυμούν, εάν δηλαδή ένα πλοίο δεν εφαρμόζει τον Κώδικα (είτε ως επιβολή από το κράτος της σημαίας του, είτε από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη) μπορεί να ζητήσει διαγραφή της ρήτρας.

Σύμφωνα με τον Κώδικα, μέχρι την 1^η Ιουλίου του 1998, όλα τα επιβατηγά πλοία και τα εμπορικά που μεταφέρουν πετρέλαιο, χημικά, υγραέριο, χύδην φορτίο και τύπου “high speed”, άνω των 500 grt έπρεπε να έχουν το Safety Management Certificate και το Document Of Compliance. Από την 1^η Ιουλίου του 2002, το ISM certification έγινε υποχρεωτικό και για όλα τα υπόλοιπα εμπορικά πλοία άνω των 500 grt.

Management Certificate” (SMC) –πιστοποίηση για την συμμόρφωση του πλοίου. Τέλος, σε περίπτωση που συμβεί κάποια απώλεια, ζημία, επιπλέον έξοδα ή καθυστέρηση, που οφείλονται στην μη συμμόρφωση με τον Κώδικα, τότε επιβαρύνει ο πλοιοκτήτης. Η ρήτρα ‘ISM’ υπάρχει μόνο στο ναυλοσύμφωνο ‘Synacomex’.

8.13 Φορτωτική – Bill of Lading⁴⁸

Ο καπετάνιος έχει δικαίωμα να υπογράψει την φορτωτική με την επιφύλαξη των όρων και των εξαιρέσεων που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση του BFC, η φορτωτική πρέπει να έχει τη μορφή της συνηθισμένης φορτωτικής για δημητριακά και στην οποιαδήποτε διαφορά που μπορεί να προκύψει μεταξύ των ναύλων που αναγράφονται στην φορτωτική και στο ναυλοσύμφωνο, ο ναυλωτής εγγυάται ότι θα καλύψει τον ναύλο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο⁴⁹. Στο Norgrain η παρουσίαση της φορτωτικής πρέπει να έχει τη μορφή του “North American Grain Bill of Lading”, ενώ στο Synacomex γίνεται αναφορά στον τρόπο πληρωμής του ναύλου που αναγράφεται πάνω στη φορτωτική. Εάν δηλαδή, είναι πληρωτέος ο ναύλος προκαταβολικά (freight prepaid), τότε οι εκναυλωτές πρέπει να απαλλάσσονται αμέσως και οι ναυλωτές πρέπει να στείλουν την απόδειξη κατάθεσης, επιβεβαιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την πληρωμή.

8.14 Παρέκκλιση – Deviation⁵⁰

Η ρήτρα “deviation” εξηγεί το μέγεθος της ελευθερίας που έχει το πλοίο όσον αφορά τη γεωγραφική πορεία που θα ακολουθήσει. Σύμφωνα με τις αντίστοιχες ρήτρες των Norgrain και Synacomex, οποιαδήποτε παρέκκλιση λάβει χώρα με σκοπό την διάσωση ή την προσπάθεια για διάσωση ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας⁵¹, στη θάλασσα ή άλλη παρέκκλιση δικαιολογημένη εκ νόμου, δεν κρίνεται ως παραβίαση του ναυλοσυμφώνου και ο εκναυλωτής δεν θεωρείται υπεύθυνος για τις τυχόν απώλειες ή ζημιές που προκλήθηκαν λόγω αυτής της παρέκκλισης. Σύμφωνα με το Norgrain, οποιαδήποτε άλλη παρέκκλιση του πλοίου που εκ πρώτης όψεως έχει σκοπό την φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου ή επιβατών, θεωρείται αδικαιολόγητη.

Το Synacomex στην ίδια ρήτρα αναφέρει ότι από την αδικαιολόγητη παρέκκλιση εξαιρείται και η παρέκκλιση του πλοίου με σκοπό την παραλαβή καυσίμων. Για τον ίδιο ακριβώς σκοπό, το BFC και το Norgrain έχει ειδική ρήτρα (*P*.

⁴⁸ Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 10, Norgrain 89 cl. 6 & Synacomex 2000, part II, cl. 18

⁴⁹ Παρόλο που το BFC είναι το πιο παλιό και από τα τρία, είναι το μοναδικό όπου η ρήτρα “bill of lading” έχει κάνει μνεία όσον αφορά τη διαφορά μεταξύ των αναγραφόμενων ναύλων ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής. Στα πιο σύγχρονα ναυλοσύμφωνα την ενέργεια αυτή την καλύπτει η φράση “without prejudice to the charter”.

⁵⁰ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 40, Norgrain 89 cl. 33 and 34 & Synacomex 2000, part I, box 19, part II, cl. 20.

⁵¹ Σύμφωνα με το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (common law), η παρέκκλιση με μοναδικό σκοπό τη σωτηρία περιουσίας δεν είναι δικαιολογημένη. Όμως, ακόμα και αν το ναυλοσύμφωνο διέπεται από το αγγλικό δίκαιο τότε δεν ισχύει ο παραπάνω κανόνας εφ’ όσον υπάρχει ρητά η έκφραση “...to save life or property at sea...” στο ναυλοσύμφωνο. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά ακολουθούν τις διατάξεις των Hague Visby Rules.

& I. Bunker –Deviation- Clause, cl.40 και cl. 33, αντίστοιχα), με την οποία δίνει την πλήρη ελευθερία στο πλοίο, να προσεγγίσει σε οποιοδήποτε λιμάνι ή λιμάνια, ανεξάρτητα από το εάν βρίσκονται στην συμφωνημένη από το ναυλοσύμφωνο, πορεία και να προμηθευτεί πετρέλαιο στην οποιαδήποτε ποσότητα. Ανεξάρτητα από το εάν η προμήθεια των καυσίμων χρειάζεται για την ολοκλήρωση του ναυλοσυμφώνου.

8.15 Ρήτρα Παύσης Ευθυνών – Cesser clause⁵²

Η πρόθεση της cesser clause είναι ότι οι εκναυλωτές στρέφονται εναντίον των ιδιοκτητών του φορτίου, για την οποιαδήποτε απαίτηση –π.χ. επισταλίες- που τυχόν προκύψει στο λιμάνι εκφόρτωσης. Η ρήτρα αυτή δηλαδή, απαλλάσσει τον ναυλωτή από κάθε ευθύνη, από την στιγμή που τα εμπορεύματα επιβιβαστούν στο πλοίο. Λόγω της ίδιας της φύσης της ρήτρας, αυτή είναι έγκυρη μόνο όταν το ναυλοσύμφωνο συνδυάζει και την ρήτρα επίσχεσης (lien). Κάτι το οποίο συμβαίνει και στα δύο αναφερόμενα ναυλοσύμφωνα. Η ρήτρα παύσης ευθυνών δεν υπάρχει στο Synacomex.

8.16 Ρήτρα Απαλλαγής/Εξαιρέσεων – Exception /Immunities Clause⁵³

Η ρήτρα Απαλλαγής, ουσιαστικά εξαιρεί τους εκναυλωτές, ναυλωτές ή/και γενικότερα τα πρόσωπα τα οποία εμπλέκονται και έχουν συμφέροντα από το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο, από τις ευθύνες/υποχρεώσεις που αναφέρονται στη ρήτρα. Σύμφωνα με το BFC και το Norgrain, οι εκναυλωτές περιορίζουν την ευθύνη τους, πριν και κατά την εκκίνηση του ταξιδιού, εφ’ όσον ασκήσουν την πρέπουσα επιμέλεια⁵⁴ “...to exercise due diligence...”, όσον αφορά την αξιοπλοΐα και την κατάλληλη/σωστή επάνδρωση του πλοίου. Ο καπετάνιος και ο εκναυλωτής δεν είναι υπεύθυνοι για την οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία ή καθυστέρηση του φορτίου ανεξάρτητα από την αιτία, εκτός και εάν προέρχεται από την μη συμμόρφωση του πλοίου στο U.S. Carriage of Goods by Sea Act (1936) ή Canadian Carriage of Goods by Water Act (1970) ή από οποιαδήποτε άλλη νομοθεσία. Η τελευταία εξαίρεση δεν περιέχεται στην ανάλογη ρήτρα του BFC.

Σύμφωνα με το Synacomex, οι εκναυλωτές δεν ευθύνονται σε καμία περίπτωση για την απώλεια ή ζημία του φορτίου, σε οποιονδήποτε βαθμό, που προκύπτει πριν από τη φόρτωση και μετά από την εκφόρτωσή του από το πλοίο. Στην ίδια ρήτρα εξαιρούνται ρητά όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του ναυλοσυμφώνου, από την οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία ή καθυστέρηση ή μη εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου που οφείλεται στους εξής παράγοντες:

BFC, Norgrain, Synacomex: Ανώτερες αρχές (rulers and people ... which cannot be avoided...). (arrest or restring of princes).

⁵² Βλ. Παράρτημα V, BFC cl. 31 & Norgrain 89 cl. 35, l. 223-224.

⁵³ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 37, Norgrain 89 cl. 36 & Synacomex 2000, part II, cl. 22, l. 262-271.

⁵⁴ Στις δικαστικές διαμάχες, η ‘πρέπουσα επιμέλεια’ αποτελεί μια πολύ υποκειμενική έννοια, διότι η πρέπουσα επιμέλεια μπορεί να ερμηνευτεί ως μια απλή οπτική επιθεώρηση του πλοιάρχου ή του εκναυλωτή στο πλοίο.

Norgrain, Synacomex: Ανωτέρα βία (Act of god), πόλεμοι (acts of war), εμφύλιες διαμάχες (civil commotion).

BFC, Norgrain: Πειρατές ή κλέφτες (Pirates or thieves), εκρήξεις (explosion).

BFC: Κίνδυνοι της θάλασσας (Perils of sea or other waters), ναυταπάτη (barratry), εθνικοί εχθροί (enemies), συγκρούσεις (collision), ατυχήματα ναυσιπλοΐας (stranding or other accidents of navigation), ατυχήματα από πρόκληση λεβητοστάσιου (bursting of boilers), ρίξιμο του κύτους “breakage...in the hull..”.

Norgrain: πλημμύρες (Floods), αποκλεισμούς (blockades), αναταραχές/ανταρσίες (riots), επαναστατήσεις/εξεγέρσεις (insurrection), σεισμοί (earthquakes).

Σύμφωνα με τα όλα τα παραπάνω, παρατηρείται ότι η ρήτρα εξαιρέσεων των BFC και Norgrain είναι πιο ευνοϊκή προς τον εκναυλωτή, έναντι της ρήτρα του Synacomex.

8.17 Ρήτρα Πολέμου –War Risks⁵⁵

Σε περίοδο πολέμου, επανάστασης ή άλλων παρόμοιων καταστάσεων, το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο είναι δυνατόν να εκτεθούν σε συγκεκριμένους κινδύνους. Τα μέλη του πληρώματος μπορεί να τραυματιστούν ή να σκοτωθούν, ενώ το πλοίο και το φορτίο μπορεί να υποστούν ζημιές ή να χαθούν. Επιπλέον, υπάρχει ο κίνδυνος της καθυστέρησης του πλοίου αλλά και το πρόσθετο κόστος το οποίο συνεπάγεται η συνολική κατάσταση π.χ. πρόσθετα ασφάλιστρα για το πλοίο ή το φορτίο. Με σκοπό την διασφάλιση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλόμενων, η ρήτρα πολέμου⁵⁶ (war risks clause) είναι απαραίτητη.

Η ρήτρα πολέμου του BFC περιλαμβάνει: Καμία φορτωτική δεν υπογράφεται έχοντας ως προορισμό αποκλεισμένα λιμάνια. Σε περίπτωση όπου ένα λιμάνι εκφόρτωσης ανακοινωθεί αποκλεισμένο μετά την υπογραφή της φορτωτικής ή θεωρηθεί ότι το λιμάνι εκφόρτωσης είναι απαγορευμένο από την σημαία του κράτους που φέρει το πλοίο, τότε το πλοίο μπορεί να εκφορτώσει σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι που καλύπτεται από το ναυλοσύμφωνο και ο εκναυλωτής δικαιούται τον ναύλο κανονικά, όπως ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο.

Το πλοίο έχει όλη την ελευθερία να συμμορφωθεί σε οδηγίες ή κατευθύνσεις άφιξης, αναχώρησης, διαδρομής, προορισμού κ.α. όπου έχουν δοθεί από την κυβέρνηση της σημαίας του πλοίου ή από οποιοδήποτε άλλο οργανισμό ή πρόσωπο, υπό τους όρους της Ασφάλισης Έναντι Πολεμικών Κινδύνων (War Risk Insurance) του πλοίου. Ο,τι κι αν συμβεί από τα παραπάνω, δεν θεωρείται ως παρέκκλιση της πορείας και ο ναύλος πληρώνεται κανονικά. Το ίδιο ισχύει και στο Norgrain, στο οποίο επιπλέον ορίζεται ότι ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα επίσχεσης στο φορτίο.

Σύμφωνα με το Norgrain: Καμία φορτωτική δεν υπογράφεται έχοντας ως προορισμό αποκλεισμένα λιμάνια. Εάν μετά την υπογραφή της φορτωτικής το λιμάνι

⁵⁵ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 38, Norgrain 89 cl. 41 & Synacomex 2000, part II, cl. 27.

⁵⁶ Οι ρήτρες πολέμου, διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Την ρήτρα ακύρωσης του ναυλοσυμφώνου λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war cancellation clause) και την ρήτρα πολεμικού κινδύνου (war risk clause). Η τελευταία είναι και η ρήτρα που έχουν τα συγκεκριμένα ναυλοσύμφωνο.

δηλωθεί αποκλεισμένο ή εξαιτίας επικείμενων πολέμων, επαναστάσεων και γενικότερα διαφόρων εχθροπραξιών, ο πλοίαρχος ή ο εκναυλωτής μπορεί να αποφασίσει είτε να προχωρήσει και να φορτώσει ή να εκφορτώσει στο λιμάνι, γνωρίζοντας τους κινδύνους και δίνοντας τη συναίνεση του για τον κίνδυνο που λαμβάνει, είτε να μην προσεγγίσει το λιμάνι. Στην τελευταία περίπτωση οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να καλέσουν το πλοίο να πάει σε ασφαλή λιμένα (μέσα από τα λιμάνια που ορίζει το ναυλοσύμφωνο) για φόρτωση ή εκφόρτωση.

Στην περίπτωση που κατευθύνεται το πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης, οι ναυλωτές πρέπει να δώσουν οδηγίες μέσα σε 48 ώρες, διαφορετικά ο εκναυλωτής έχει το δικαίωμα να εκφορτώσει σε όποιο λιμάνι κρίνει, αυτός ή ο πλοίαρχος, ασφαλές. Από τη στιγμή που το πλοίο εκφορτώσει, θεωρείται, ότι το ναυλοσύμφωνο ολοκληρώνεται. Στην περίπτωση που το πλοίο προσεγγίσει για φόρτωση ή εκφόρτωση, λιμάνι το οποίο αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο, ο ναύλος πληρώνεται κανονικά. Εάν όμως το πλοίο, εκφορτώσει σε άλλο λιμένα, τότε εκτός από τον ναύλο, ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου βαρύνεται και με τις επιπλέον δαπάνες ή έξοδα που έκανε το πλοίο προκειμένου να φτάσει στον ασφαλή λιμένα. Τέλος, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα επίσχεσης σε περίπτωση της μη πληρωμής του ναύλου ή των παραπάνω εξόδων.

Από την άλλη μεριά το Synacomex, δίνει τον ορισμό του πολέμου και κινδύνου που αναλαμβάνεται. Σε αυτόν δεν περιλαμβάνεται μόνο ο πραγματικός πόλεμος και οι διάφορες εχθροπραξίες, αλλά επίσης και η απειλή του πολέμου ή των εχθροπραξιών, δίνοντας παράλληλα και τις ακριβείς οδηγίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση κινδύνου προερχόμενου από τον 'πόλεμο'. Αναλυτικότερα, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, πριν την φόρτωση, ο εκναυλωτής ή ο πλοίαρχος κρίνουν ότι το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο εκτίθενται ή υπάρχει η πιθανότητα να εκτεθούν σε κίνδυνο (λόγω των μη ασφαλών –από πόλεμο κινδύνων), τότε μπορούν να ακυρώσουν το ναυλοσύμφωνο ή να αρνηθούν την εκτέλεση του. Εάν στο ναυλοσύμφωνο ορίζονται περισσότερα από ένα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης –ή εναλλακτικά λιμάνια, τότε ο εκναυλωτής ζητά πρώτα από τον ναυλωτή, μέσα σε 48 ώρες από την αρχική ειδοποίησή του, να ορίσει έναν ασφαλή λιμένα μεταξύ αυτών που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο. Εάν ο ναυλωτής δεν ορίσει έγκαιρα ή δεν υπάρχει ασφαλή λιμένας, τότε το συμβόλαιο ακυρώνεται.

Επίσης, η ρήτρα πολέμου του Synacomex περιλαμβάνει το σύνολο των όσων αναφέρονται στην αντίστοιχη ρήτρα του Norgrain, ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την ρήτρα.

8.18 Ρήτρα Διαιτησίας – Arbitration Clause⁵⁷

Η Ρήτρα Διαιτησίας (Arbitration Clause) έχει ως σκοπό την αποφυγή των διαμαχών, σχετικά με τον τόπο και το δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο. Μεταξύ των ναυλοσυμφώνων BFC, Norgrain και Synacomex, το τελευταίο διαφοροποιείται σε αυτήν την ρήτρα. Ποιο αναλυτικά, το BFC και το Norgrain, θέτει την επιλογή μεταξύ αφενός της Νέας Υόρκης και της αμερικανικής νομοθεσίας και αφετέρου του Λονδίνου και της αγγλικής νομοθεσίας.

⁵⁷ Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 35 – 36, Norgrain 89 cl. 45 & Synacomex 2000, part II, cl. 28.

Στην πρώτη περίπτωση, οι διαιτητές δεν πρέπει να είναι δικηγόροι αλλά “commercial men” (επαγγελματίες), να έχουν γνώση και εμπειρία σε ναυτιλιακά θέματα και να καθοδηγούνται σύμφωνα με τους κανόνες της Society of Maritime Arbitrators Inc. Οι διαιτητές είναι τρεις και επιλέγεται ένας από το κάθε αντισυμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης και ένας από κοινού από τους διαιτητές, για την εγκυρότητα της απόφασης χρειάζεται η πλειοψηφία. Στην περίπτωση που επιλεγεί το Λονδίνο ως τόπος διαιτησίας, εάν δεν επιλεγθεί αμέσως ένας διαιτητής, η διαιτησία πρέπει γίνει από δύο μέλη του Baltic Mercantile & Shipping Exchange, οι οποίοι εμπλέκονται με το θαλάσσιο εμπόριο ή/και γενικότερα το εμπόριο των σιτηρών.

Το Synacomex, ορίζει ως τόπο διαιτησίας το Παρίσι και τον γαλλικό νόμο. Δεν αναφέρει όμως τον τύπο των διαιτητών, πόσοι είναι, εάν πρέπει να είναι δικηγόροι ή “commercial men” και σε ποιο πλαίσιο οι διαιτητές λαμβάνουν την απόφαση τους, εάν δηλαδή πρέπει να είναι ομόφωνη ή με πλειοψηφία. Το δικαίωμα των μερών του ναυλοσυμφώνου, να απευθυνθούν για την οποιαδήποτε αμφισβήτηση που προκύπτει από το συγκεκριμένο συμβόλαιο, παύει να ισχύει μετά από 12 μήνες της ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης ή μετά από 12 μήνες από την ημερομηνία ακύρωσης όπως αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο ή από την πραγματική ημερομηνία ακύρωσης της σύμβασης.

8.19 Paramount Clause⁵⁸

Η Paramount Clause, είναι ο όρος των ναυλοσυμφώνων (ο οποίος ενσωματώνεται και στην φορτωτική), στον οποίο δηλώνεται σε ποιες διατάξεις θα υπόκειται το εμπόρευμα. Σύμφωνα με τα BFC και Norgrain, εάν το φορτίο φορτωθεί σε λιμάνια των Η.Π.Α., τότε η φορτωτική επηρεάζεται και υπόκειται στους όρους και τις διατάξεις του Carriage of Goods By Sea Act of the United States, 1936. Ενώ, εάν φορτωθεί σε λιμάνια του Καναδά ισχύουν οι διατάξεις του Carriage of Goods by Water Act, 1970.

Το Synacomex, στην ρήτρα 22, ενσωματώνει στο ναυλοσύμφωνο τους Hague Rules 1924 ή τους Hague –Visby Rules 1968. Οι HVR εφαρμόζονται σε κάθε φορτωτική που εκδίδεται στα πλαίσια υλοποίησης του ναυλοσύμφωνου. (“These rules shall apply to any Bill of Lading issued under this Charter Party”). Στην περίπτωση που το λιμάνι φόρτωσης βρίσκεται σε κράτος που δεν έχει κυρώσει την σύμβαση, τότε ισχύει η νομοθεσία που διέπει το λιμάνι εκφόρτωσης. Ωστόσο, οι HVR εφαρμόζονται σε όλα τα θέματα που αφορούν την φόρτωση (“...in respect of shipments...the terms...shall be apply”).

⁵⁸Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 42, Norgrain 89 cl. 37–38 & Synacomex 2000, part II, cl. 22, l. 245–261

8.20 Επιθεώρηση Πλοίου – Vessel Inspection⁵⁹

Η ρήτρα “vessel inspection” είναι κοινή για τα BFC και Norgrain και αφορά τους οργανισμούς που επιθεωρούν την φόρτωση των σιτηρών. Σύμφωνα με αυτήν, εάν το πλοίο φορτώσει στις Η.Π.Α., τότε η φόρτωση πρέπει να γίνει υπό την επίβλεψη του National Cargo Bureau, ενώ εάν γίνει στον Καναδά, από τις Port Warden. Στην περίπτωση που το πλοίο φορτώσει σε λιμάνι εκτός των Η.Π.Α. ή του Καναδά, φορτώνει υπό την επίβλεψη των ανάλογων εθνικών ή νομοθετικών οργανισμών που υπάρχουν στο κράτος εκείνο. Επίσης, πρέπει να επιθεωρηθεί και από αρχές που σχετίζονται με τα σιτηρά. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να συμμορφωθεί με τους κανόνες των παραπάνω οργανισμών και να φορτώσει το φορτίο με τρόπο ώστε να διατηρείται η αξιοπλοΐα του. Το κόστος που μπορεί να προκύψει από αυτού του είδους της επιθεωρήσεις επιβαρύνει τον εκναυλωτή.

8.21 Rotation of Ports⁶⁰

Το Norgrain είναι το μόνο ναυλοσύμφωνο (μεταξύ των αναλυόμενων), το οποίο περιέχει την ρήτρα “Rotation of Ports”. Η ρήτρα αυτή, ορίζει ποιος μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή έχει δικαίωμα να αποφασίζει την εναλλαγή των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης και να θέτει γεωγραφικά όρια, στην περίπτωση που υπάρχουν παραπάνω από δύο λιμάνια εκφόρτωσης. Το BFC, περιέχει μια παρόμοια ρήτρα, “Extra Ports”, στην οποία μπορεί να καταγραφτεί ένα δεύτερο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης, ένα ακόμα εναλλακτικό και τέλος, το πρόσωπο από το οποίο θα δοθούν οι οδηγίες σε αυτά τα λιμάνια.

8.22 Draft/Lightage Clause⁶¹

Η ρήτρα Draft/Lightage αναφέρεται στα λιμάνια εκφόρτωσης, τα οποία πρέπει να έχουν αρκετά βαθιά νερά, ώστε το πλοίο με την πρώτη παλίρροια να μπει στο λιμάνι χωρίς πρόβλημα βάρους, εν επιπλεύσει (always afloat). Οποιαδήποτε έξοδα προκύψουν εξαιτίας του βάρους του φορτίου, επιβαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή τον παραλήπτη του. Στο Norgrain, πρέπει επίσης, να καταγραφεί, το βαθύτερο εκτόπισμα του πλοίου σε θαλασσινό νερό κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, για το οποίο οι εκναυλωτές εγγυώνται. Στην περίπτωση που στο ναυλοσύμφωνο δεν ονομάζεται το λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης, οι ναυλωτές/παραλήπτες είναι υπεύθυνοι για να παρέχουν στο πλοίο έναν ασφαλή λιμένα, σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο

⁵⁹Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 4 & Norgrain 89 cl. 3.

⁶⁰Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 6– 7 & Norgrain 89 cl. 7.

⁶¹Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 25 & Norgrain 89 cl. 24.

8.23 Ρήτρα Συγκεκριμένων Λιμένων⁶²

Από τα τρία αναλυόμενα ναυλοσύμφωνα, μόνο το BFC, περιέχει αυτή την ρήτρα, η οποία στην ουσία αποτελεί μια εγγύηση, για το ότι σε περίπτωση που το πλοίο λόγω συμφόρησης δεν μπορεί να προσεγγίσει ένα από τα αναφερόμενα λιμάνια (Avonmouth, Hull και Glasgow), πρέπει να προσεγγίσει αποβάθρες στο Walton Bay ή στο Spurn Head ή στο Tail of the Bank και ότι ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ αυτών, δεν υπολογίζεται ως σταλίες.

8.24 Διάφορες Ρήτρες Διευθέτησης Κόστους

8.24.1 Securing⁶³

Ουσιαστικά, η ρήτρα “Securing”, αναφέρει το ποιος οφείλει να πληρώσει την επιπλέον διασφάλιση, σε οτιδήποτε αφορά τη ασφαλή στοιβάσια του φορτίου, η οποία μπορεί να απαιτηθεί από τον πλοίαρχο, το National Cargo Bureau ή το Port Warden του Καναδά. Ο χρόνος που χρειάζεται, δεν υπολογίζεται ως σταλίες ούτε ως επισταλίες. Στην περίπτωση που οι συμβαλλόμενοι συμφωνήσουν ότι οι επιπρόσθετες δαπάνες επιβαρύνουν τον ναυλωτή, τότε εάν στο λιμάνι ή λιμάνια εκφόρτωσης, έχουν χυθεί σιτηρά από τις συσκευασίες τους, τότε τα επιπλέον έξοδα επιβαρύνουν και αυτά τον ναυλωτή. Εάν όμως συμφωνήσουν εξ’ αρχής, ότι ο εκναυλωτής αναλαμβάνει τα έξοδα, τότε στην παραπάνω περίπτωση ευθύνεται ο εκναυλωτής και ο πραγματικός χρόνος που πραγματικά χάνεται, δεν μετράει. Η ρήτρα αυτή περιέχεται μόνο στο Norgrain.

8.24.2 Opening/Closing Hatches⁶⁴

Η ρήτρα “Opening/Closing Hatches”⁶⁵, αφορά την διευθέτηση του κόστους στο άνοιγμα και το κλείσιμο των κυτών. Σύμφωνα με αυτή, στο Norgrain ισχύει ότι, το κόστος για το πρώτο άνοιγμα των αμπαριών και το τελευταίο καθώς και την μετακίνηση και την επανατοποθέτηση των δοκαριών, επιβαρύνει τον εκναυλωτή. Το κόστος για όλα τα άλλα ανοίγματα ή κλεισίματα, τις μετακινήσεις και τις επανατοποθετήσεις, επιβαρύνει τον ναυλωτή. Σε αντίθεση, το BFC επιβαρύνει με όλες τις επιπλέον ή μη δαπάνες, στο λιμάνι εκφόρτωσης, τον εκναυλωτή.

⁶²Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 17.

⁶³Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 15.

⁶⁴Βλ. Παράρτημα V, BFC, cl. 27 & Norgrain 89 cl. 17.

⁶⁵“Hatch” καλείται το στόμιο κύτους, τεμάχια χονδρών σανίδων με τα οποία κλείνουν τα στόμια των κυτών, ονομάζονται αλλιώς και “hatch cover”.

8.24.3 Car Decks⁶⁶

Στην περίπτωση που το πλοίο έχει στο κατάστρωμα του αυτοκίνητα ή οτιδήποτε άλλο εμπόρευμα το οποίο δεν σχετίζεται με την χύδην μεταφορά των σιτηρών, τότε οποιαδήποτε επιπρόσθετες δαπάνες που τυχόν προκύψουν, συμπεριλαμβανομένων και αυτών για τη φόρτωση/εκφόρτωση αυτού του φορτίου, επιβαρύνουν τον εκναυλωτή και ο χρόνος δεν υπολογίζεται ως σταλίες ή επισταλίες. Η ρήτρα αυτή περιέχεται μόνο στο Norgrain.

8.24.4 Seaway Tolls και Dues/Taxes⁶⁷

Η ρήτρα “Seaway Tolls”, αναφέρεται στα επιβαλλόμενα τέλη που πρέπει να πληρώσει το πλοίο ή/και το φορτίο κατά τη διάβαση του St. Lawrence και Welland Canal, τα οποία καθορίζονται από τις καναδικές ή τις αμερικάνικες αρχές και τα οποία πρέπει να τα πληρώσει ο εκναυλωτής. Η ρήτρα Dues/Taxes, στην προκειμένη περίπτωση είναι κενή. Η ύπαρξη της όμως είναι σημαντική, λόγω του ότι συνήθως στα λιμάνια τα πλοία καλούνται να πληρώσουν κάποια τέλη ή οφέλη που υπολογίζονται σύμφωνα με την ποσότητα του φορτίου. Επίσης, πολλές χώρες, επιβάλλουν σε πλοία που φέρουν ξένη σημαία, φόρους πάνω στον ναύλο. Στην ρήτρα Dues/Taxes, καθορίζονται λοιπόν, όλα τα θέματα που έχουν σχέση με τις οφειλές και τους φόρους που καλείται ένα πλοίο να πληρώσει. Οι προαναφερόμενες ρήτρες υπάρχουν μόνο στο Norgrain

8.24.5 Θαλάσσια Ρύπανση - Water Pollution⁶⁸

Σύμφωνα με την ρήτρα “Water Pollution”, στην περίπτωση που το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους κανονισμούς των κυβερνήσεων ή πολιτειών, σε οτιδήποτε έχει σχέση με την ρύπανση του θαλάσσιου νερού, τότε ο πραγματικός χρόνος που χάνεται δεν υπολογίζεται ως σταλίες ή επισταλίες.

⁶⁶Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 25.

⁶⁷Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 26–27.

⁶⁸Βλ. Παράρτημα V, Norgrain 89 cl. 28

Συμπεράσματα

Τα στάδια των ναυλώσεων ταξιδιού

Σύμφωνα με τα τέσσερα στάδια της ναύλωσης κατά ταξίδι, μπορούμε να διαχωρίσουμε και τις ρήτρες.

Ταξίδι Φόρτωσης

Στο ταξίδι φόρτωσης (loading preliminary voyage) –στάδιο 1^ο-, ανήκει η ρήτρα ακύρωσης (7.2), η οποία είναι κοινή και για τα τρία αναλυόμενα ναυλοσύμφωνα. Ο σκοπός της ρήτρας αυτής, αφορά την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου αλλά και του φορτίου. Η ύπαρξη της δίνει το δικαίωμα στον εκναυλωτή και στον ναυλωτή να ακυρώσει το συμβόλαιο, προκειμένου να μην απολεσθεί η αξία της εμπορικής εκμετάλλευσης του αγαθού (είτε πρόκειται για το πλοίο, είτε για το φορτίο) στα χρονικά δεδομένα της συγκεκριμένης αγοράς.

Χειρισμοί Φόρτωσης

Στο στάδιο των χειρισμών φόρτωσης (loading operation) –στάδιο 2^ο-, ανήκει η ρήτρα ‘λιμάνι φόρτωσης και φορτίο’ (8.1). Η ρήτρα αυτή αναφέρεται στην αξιοπλοΐα του πλοίου, στο λιμάνι φόρτωσης και στην περιγραφή του φορτίου. Στην ουσία, σχολιάζει τις τρεις μορφές της αξιοπλοΐας:

- Του πλοίου (ship worthiness), δηλαδή ότι το πλοίο είναι κατασκευαστικά και μηχανικά ασφαλές,
- Του φορτίου (cargo worthiness), δηλαδή ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για την ασφαλή στοιβασία και μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου.
- Διάθεση πλοίου κατάλληλο από κάθε άποψη για το συγκεκριμένο ταξίδι (sea worthiness), δηλαδή ότι το πλοίο μπορεί να ανταπεξέλθει στους κινδύνους που πρόκειται ή προβλέπεται να αντιμετωπίσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι.

Η ρήτρα αυτή ανήκει στους διαφοροποιημένους όρους, γιατί ενώ η αξιοπλοΐα είναι κοινή, ο τρόπος προσέγγισης τους λιμένα φόρτωσης αλλάζει, μεταξύ του “always afloat” και “safely aground”. Στα ναυλοσύμφωνα BFC και Norgrain 89, το πλοίο θα πρέπει να προσεγγίζει πάντα λιμάνια “always afloat”, ενώ το Synacomex, δίνει την δυνατότητα επιλογής μεταξύ του “always afloat” και “safely aground”. Τέλος, όσον αφορά το φορτίο, το Norgrain 89 είναι το μόνο που επιτρέπει –βάση ναυλοσυμφώνου- την φόρτωση μερικού φορτίου (full or part cargo).

Επίσης, στους χειρισμούς φόρτωσης, ανήκει και η ρήτρα “επιθεώρηση πλοίου” η οποία περιέχεται στα ναυλοσύμφωνα BFC και Norgrain 89 και αναφέρει τους οργανισμούς οι οποίοι πρέπει να επιθεωρήσουν την φόρτωση και την στοιβασία του φορτίου. Τέλος, η ρήτρα “seaworthy trim” (7.4), ανήκει στις κοινές ρήτρες και ουσιαστικά αναφέρεται στην αξιοπλοΐα του πλοίου ως προς την σωστή στοιβασία του φορτίου.

Ταξίδι Μεταφοράς

Στο στάδιο του ταξιδιού μεταφοράς, ανήκουν οι ρήτρες “draft/lighterage” (8.22) και “λιμάνι εκφόρτωσης” (8.2) –στάδιο 3^ο-. Αναφέρονται στο λιμάνι εκφόρτωσης και στο εάν το πλοίο θα πρέπει υποχρεωτικά από το ναυλοσύμφωνο να επιπλέει ή όχι.

Η ρήτρα “draft/lighterage” αναφέρεται γενικότερα στην υποχρέωση που έχει ο ναυλωτή/παραλήπτη φορτίου, να ορίσει έναν ασφαλή λιμένα. Παρόλο που η ρήτρα αυτή απουσιάζει από το Synacomex, η υποχρέωση του ναυλωτή παραμένει, καθ’ ότι υπάγεται στις αυτονόητες υποχρεώσεις του και είναι συνεχής. Επίσης, στην περίπτωση που κατονομάζεται το λιμάνι εκφόρτωσης στο ναυλοσύμφωνο και οι συνθήκες του λιμανιού δεν έχουνε αλλάξει, μέχρι την άφιξη του πλοίου στον λιμένα, τότε ο εκναυλωτής ουσιαστικά παραιτείται από την απαίτηση του ασφαλή λιμένα, εφ’ όσον αναφερόμαστε σε ναυλοσύμφωνο ταξιδιού.

Επίσης, στο ίδιο στάδιο ανήκει και η ρήτρα “λιμάνι εκφόρτωσης”, στην οποία αναφέρεται ο τρόπος με τον οποίο θα προσεγγίσει το πλοίο, το λιμάνι εκφόρτωσης. Η κατάταξη αυτής της ρήτρας στους διαφοροποιημένους όρους, είναι λόγω του ότι το ναυλοσύμφωνο BFC, διαχωρίζει αυτήν την προσέγγιση και ενώ η προσέγγιση στο λιμάνι φόρτωσης πρέπει να είναι “always afloat”, στο λιμάνι εκφόρτωσης, μπορεί να προσεγγίσει “safely aground”.

Ταξίδι Φόρτωσης και Μεταφοράς

Οι ρήτρες που πρόκειται να αναφερθούν στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο, είναι λόγω του ότι υπάγονται στα στάδια και του ταξιδιού φόρτωσης αλλά και μεταφοράς (1^ο και 3^ο στάδιο). Η ρήτρα “loading and discharge port order” (8.3), έχει σχέση με το πότε θα ειδοποιηθεί ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου, ώστε να έχει την δυνατότητα να πράξει για όλες τις απαραίτητες ενέργειες που σχετίζονται με την φορτοεκφόρτωση του φορτίου.

Το Norgrain, συγκριτικά περιέχει τις περισσότερες ειδοποιήσεις. Αν και η συγκεκριμένη ρήτρα εκ πρώτης όψεως μοιάζει να ευνοεί τον ναυλωτή, στην ουσία ευνοεί και τον εκναυλωτή, διότι το αποτέλεσμα αυτών των ειδοποιήσεων, είναι η ταχεία φόρτωση ή/και εκφόρτωση του πλοίου, με συνέπεια την γρηγορότερη ολοκλήρωση του ναυλοσυμφώνου, ώστε το πλοίο να ελευθερωθεί γρήγορα και να καταστεί έτοιμο να ναυλωθεί εκ νέου.

Επιπροσθέτως, η ρήτρα “παρέκκλιση” (8.14), περιέχει το μέγεθος της ελευθερίας που έχει το πλοίο όσον αφορά τη γεωγραφική πορεία που θα ακολουθήσει, κατά τη μετάβασή του από το λιμάνι στο οποίο βρίσκεται τη στιγμή της σύναψης του ναυλοσυμφώνου στο λιμάνι φόρτωσης και από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Χειρισμοί Φόρτωσης και Εκφόρτωσης

Μεταξύ των αναλυόμενων ρητρών, η ρήτρα που σχετίζεται με τα “φορτοεκφορτωτικά μέσα” (8.10), αφορά τους χειρισμούς γενικότερα του φορτίου, δηλαδή και φόρτωσης και εκφόρτωσης του. Στην ρήτρα αυτή, ο εκναυλωτής παραχωρεί τα οποιαδήποτε μέσα διαθέτει το πλοίο του, με σκοπό να διευκολύνει την φορτοεκφόρτωση.

Ρήτρες περί νομοθεσίας

Στην παγκοσμιοποιημένη αγορά της ναυτιλίας, τα ναυλοσύμφωνα –εφ’ όσον τα συμβαλλόμενα μέρη διέπονται από αυτό- είναι αυτά που ορίζουν τους νομικούς θεσμούς, τη νομολογία και το δίκαιο το οποίο θα καθορίζει νομικά, τη συγκεκριμένη σύμβαση. Τα συγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα περιέχουν δύο πολύ σημαντικές, για τον προαναφερόμενο σκοπό, ρήτρες. Την ρήτρα “διαιτησίας” και την “paramount clause”.

Στην ρήτρα “διαιτησίας” (8.18) αναφέρεται το ποιο δίκαιο διέπει το ναυλοσύμφωνο, το είδος των διαιτητών –εάν θα είναι δικηγόροι ή επαγγελματίες- και το πως θα ληφθεί η απόφαση –εάν θα είναι ομόφωνη ή πλειοψηφία-. Στην συγκεκριμένη ρήτρα, το Synacomex, περιέχει μια ασάφεια όσον αφορά τον τρόπο εγκυρότητας μιας απόφασης και επίσης είναι το μόνο που αναφέρει προθεσμία παραγραφής για αγωγές ή/και αμφισβητήσεις που έχουν οι συμβαλλόμενοι σε οτιδήποτε αφορά το ναυλοσύμφωνο.

Στην “paramount clause” (8.19), αναφέρονται σε ποιες διατάξεις θα υπόκειται το εμπόρευμα. Δηλαδή καθορίζει τη σχέση των συμβαλλόμενων σε ο,τι αφορά τις διατάξεις που σχετίζονται με την φορτωτική.

Ρήτρες προστασίας και ασφάλειας

Μεταξύ των ρητρών, σε ένα ναυλοσύμφωνο, υπάρχουν ρήτρες οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια και προσφέρουν προστασία είτε στον ναυλωτή είτε στον εκναυλωτή. Στα αναλυόμενα ναυλοσύμφωνα συναντάμε τις εξής ρήτρες προστασίας:

Η ρήτρα “seaworthy trim” (7.4) προστατεύει τον εκναυλωτή. Η αυτονόητη υποχρέωση του, να διαθέσει ένα πλοίο αξιόπλοο υπάρχει μέχρι και την φόρτωση του φορτίου στο πλοίο. Σε περίπτωση διαμάχης, λόγω αναξιοπλοΐας του πλοίου (cargo

and sea worthiness), ο εκναυλωτής μπορεί με βάση αυτήν την ρήτρα να απαλλαγθεί από οποιαδήποτε ευθύνη.

Η ρήτρα “επιπλέον ασφάλιση” (7.7) τάσσεται υπέρ της ασφάλειας του ναυλωτή, μα στην ουσία διευκολύνει τον εκναυλωτή να ναυλώσει ακόμα και το μη ανταγωνιστικό πλοίο του.

Η ρήτρα “υποναύλωση” (7.8), δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να παραχωρήσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο σε τρίτους. Όμως, ουσιαστικά παρέχει προστασία στον εκναυλωτή, διότι δεν απαλλάσσει των ναυλωτή συνεπώς, στην οποιαδήποτε διαμάχη ο εκναυλωτής μπορεί –βάση αυτής της ρήτρας- να στραφεί και εναντίον του ναυλωτή.

Η ρήτρα της “επίσχεσης” (7.9) παρέχει στον εκναυλωτή την προστασία ότι οι οποιοσδήποτε ανοιχτές οφειλές που μπορεί να προκύψουν από το ναυλοσύμφωνο, θα πληρωθούν. Αποτελεί ένα είδος ασφάλειας του ρίσκου που λαμβάνει ο εκναυλωτής κατά τη διάρκεια των εμπορικών δραστηριοτήτων του.

Οι ρήτρες “Ice Clause”, “Centrocon Strike Clause”, “General Average and New Jason Clause”, “War Risks” και “Both-to-Blame Collision Clause”, ανήκουν στις τυποποιημένες ρήτρες τις οποίες έχει εκδώσει η BIMCO, συναντιούνται πολύ συχνά σχεδόν σε όλα ναυλοσύμφωνα και τάσσονται περισσότερο υπέρ του εκναυλωτή. Η ρήτρα των “πάγων” (7.10) καθώς και η ρήτρα “πολέμου” (8.16), λόγω της δομής τους, αποτελούν περισσότερο ένα είδος προστασίας των ασφαλιστών που εμπλέκονται στο συγκεκριμένο ταξίδι, παρά του εκναυλωτή. Θέτοντας τα γεωγραφικά όρια στα οποία μπορεί να κινηθεί το πλοίο. Στην ρήτρα πολέμου, συγκριτικά, το Synacomex, είναι αναλυτικότερο δίνοντας την έννοια του πολέμου καθώς και τις ακριβείς οδηγίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση εμφάνισης σχετικών κινδύνων, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο μια μεγαλύτερη σαφήνεια στην ερμηνεία της ρήτρας. Ειδική ρήτρα που σχετίζεται με τα γεωγραφικά όρια της θαλασσοπλοΐας του πλοίου, περιέχεται στο Norgrain. Η ρήτρα αυτή είναι η “Rotation of Ports” (8.20), η οποία λειτουργεί και στην περίπτωση που στο ναυλοσύμφωνο δεν αναφέρονται σαφή τα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Σε παρόμοιο πλαίσιο κινείται και το BFC, το οποίο περιέχει τη ρήτρα “extra ports”, αναφέροντας μόνο κάποια εναλλακτικά λιμάνια προσέγγισης.

Η ρήτρα των “απεργιών” (7.11) σχετίζεται με τις τυχόν διάφορες απεργίες οι οποίες μπορεί να καθυστερήσουν το πλοίο, την φορτοεκφόρτωση του φορτίου και γενικά την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Αποτελεί προστασία και για τον εκναυλωτή και για τον ναυλωτή, από την άποψη ότι στην περίπτωση καθυστέρησης λόγω απεργιών δεν θα δικαιούνται να ζητήσουν αποζημίωση. Η ρήτρα της “γενικής αβαρίας” (7.12) αν και αφορά γενικότερα την κατανομή του κόστους που προέρχεται από τις ναυτικές απώλειες που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας, ξεκίνησε περισσότερο ως μια κάλυψη των υπέρογκων ποσών που πλήρωναν οι πλοιοκτήτες.

Η ρήτρα “ISM clause” (8.12), περιέχεται μόνο στο ναυλοσύμφωνο “Synacomex”, παρόλα αυτά, από τη στιγμή που ο ISM Code είναι υποχρεωτικός για όλα τα εμπορικά πλοία, τότε η ρήτρα αυτή δεν έχει καμία ισχύει και κανένα πλεονέκτημα ύπαρξης στο ναυλοσύμφωνο.

Η ρήτρα που σχετίζεται με την φορτωτική (8.13), παρέχει ουσιαστικά προστασία και ασφάλεια στον εκναυλωτή σε θέματα που μπορεί να προκύψουν από διαφορές μεταξύ του ναυλοσύμφωνου και τις φορτωτικής. Το Norgrain αναφέρει έναν συγκεκριμένο τύπο φορτωτικής, ενώ το Synacomex είναι αναλυτικότερο ως προς την περίπτωση του προκαταβλητέου ναύλου. Όλα όμως τα ναυλοσύμφωνα, αναφέρουν ότι ο ναυλωτής εγγυάται ότι θα καλύψει την οποιαδήποτε διαφορά του αναγραφόμενου ναύλου (φορτωτικής και ναυλοσύμφωνου).

Στην αυτονόητη υποχρέωση του εκναυλωτή να εκτελέσει τη μεταφορά χωρίς το πλοίο να παρεκκλίνει από την συμφωνημένη πορεία, απευθύνεται η ρήτρα “παρέκκλιση” (8.14). Εκτός από τους λόγους που θεωρεί το δίκαιο, που διέπει το ναυλοσύμφωνο, δικαιολογημένη μια παρέκκλιση, η ίδια η ρήτρα αναφέρει ρητά λόγους, οι οποίοι επειδή είναι πολύ πιθανό να αναφέρονται νομικά ως “αδικαιολόγητη παρέκκλιση”, εξαιρούνται μέσω αυτής της ρήτρας π.χ. προσέγγιση λιμένων με σκοπό την παραλαβή καυσίμων. Αυτή η ρήτρα είναι υπέρ του εκναυλωτή.

Η ρήτρα “παύσης ευθυνών” (8.15), λειτουργεί ως προστατευτική υπέρ του ναυλωτή, διότι τον απαλλάσσει από κάθε ευθύνη, από την στιγμή που τα εμπορεύματα επιβιβάζονται στο πλοίο. Παρόλο που η ρήτρα αυτή αφορά μόνο στην ασφάλεια του ναυλωτή, δεν είναι εν ενεργεία χωρίς την ρήτρα της επίσχεση, η οποία τείνει υπέρ του εκναυλωτή. Τέλος, η ρήτρα παύσης ευθυνών δεν υπάρχει στο Synacomex.

Η ρήτρα “απαλλαγής/εξαιρέσεων” (8.16), εξαιρεί και τους εκναυλωτές και τους ναυλωτές από ευθύνες ή/και υποχρεώσεις που αναφέρει ρητά το κάθε ναυλοσύμφωνο. Συγκριτικά, το BFC εξαιρεί περισσότερους κινδύνους από τα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα, από τους οποίους όμως οι περισσότεροι καλύπτονται – πλέον- από τους ασφαλιστές. Το Synacomex, στην συγκεκριμένη ρήτρα, υστερεί σε μεγάλο βαθμό έναντι των υπολοίπων λόγω του ότι έχει τους λιγότερους αναφερόμενους κινδύνους.

Τέλος, το Norgrain είναι το μόνο ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει την ρήτρα “Rotation of Ports”.

Ρήτρες που σχετίζονται με πληρωμές

Μεταξύ των αναλυόμενων ρητρών, ένα πολύ σημαντικό θέμα καθορίζεται σε αυτές: το θέμα του ποιος πληρώνει τι και φυσικά το εάν οι καθυστερήσεις υπολογίζονται ως ημέρες των σταλιών.

Στα έξοδα που επιβαρύνουν καθαρά τον ναυλωτή, αναφέρονται οι παρακάτω ρήτρες:

Η ρήτρα “seaworthy trim” (7.4), η οποία είναι κοινή και στα τρία ναυλοσύμφωνα, αναφέρει ότι όποια έξοδα προκύψουν με σκοπό την αποκατάσταση της ενδεχόμενης αναξιοπλοΐας του πλοίου (από την άποψη της στοιβασίας του φορτίου).

Λόγω της φύσης του μεταφερόμενου φορτίου, τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν την ρήτρα “απολύμανση” (8.7), σύμφωνα με την οποία παρέχεται στον ναυλωτή όλη η ελευθερία να απολυμάνει το φορτωμένο φορτίο, αλλά παράλληλα του αναθέτει την υποχρέωση να αναλάβει και όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από αυτήν την απολύμανση. Παρόμοια ρήτρα, δεν υπάρχει στο BFC.

Αναφορικά με τη ρήτρα που σχετίζεται με τον ναύλο (8.4): η κυριότερη διαφορά μεταξύ των ναυλοσυμφώνων, είναι ότι στα Norgrain και Synacomex ο ναύλος προκαταβάλλεται, ενώ στο BFC είναι πληρωτέος με την εκφόρτωση του φορτίου, όρος δυσμενέστερος για τον εκναυλωτή.

Στα έξοδα που επιβαρύνουν τον εκναυλωτή, ανήκουν οι παρακάτω ρήτρες:

Αυτές που αναφέρονται στις διάφορες προμήθειες (7.6 και 8.11), που δίνει ο εκναυλωτής, επί του ολικού ναύλου, νεκρού ναύλου και επισταλιών, η οποία στην ουσία μπορεί να συμψηφιστεί με τον ναύλο, τον νεκρό ναύλο ή τις επισταλίες. Επίσης, όσον αφορά στη πρακτορειακή προμήθεια, σύμφωνα με το Norgrain και το BFC, αυτήν πρέπει να πληρώσει ο εκναυλωτής. Ενώ, στο Synacomex, η πληρωμή γίνεται από το συμβαλλόμενο μέρος που αντιπροσωπεύεται από τον πράκτορα (broker).

Σύμφωνα με την ρήτρα “φόρτωση και εκφόρτωση” (8.5), το φορτίο πρέπει να φορτωθεί, να στοιβαχθεί και να εκφορτωθεί, υπό την ευθύνη και τα ανάλογα έξοδα του ναυλωτή (Synacomex). Από την άλλη μεριά, το Norgrain και το BFC, δίνει μια επιλογή στο εάν τα έξοδα της φόρτωσης και της στοιβασίας θα βαρύνουν τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή. Όποια όμως και να είναι αυτή η επιλογή, τα έξοδα εκφόρτωσης βαρύνουν τον ναυλωτή. Στην περίπτωση των υπερωριών και τα τρία ναυλοσύμφωνα συμφωνούν στο ότι οι υπερωρίες που τυχόν προκύπτουν είναι έξοδο για το συμβαλλόμενο μέρος που τις ζήτησε και οι υπερωρίες του πληρώματος θα επιβαρύνουν πάντα τον εκναυλωτή. Η διαφορά παρουσιάζεται ανάμεσα στα Norgrain και Synacomex, όπου το τελευταίο αναφέρει ότι οι υπερωρίες που δημιουργούνται λόγω διαταγών των λιμενικών αρχών αφορούν στον ναυλωτή. Κατ’ αντιδιαστολή, το Norgrain ορίζει ότι τα έξοδα αυτών των υπερωριών μοιράζονται εξ’ ίσου και στα δύο μέρη, ναυλωτή και εκναυλωτή.

Σύμφωνα με το BFC οι στοιβαδότες στο λιμάνι φόρτωσης πρέπει να πληρώνονται από τον εκναυλωτή. Στο λιμάνι εκφόρτωσης μπορούν οι ίδιοι οι συμβαλλόμενοι να ορίσουν ποιος επιβαρύνεται με το σχετικό κόστος. Ενώ, το Norgrain δίνει την επιλογή, στο λιμάνι φόρτωσης, για το ποιος πληρώνει τους στοιβαδότες, μεταξύ του ναυλωτή και του εκναυλωτή, στο λιμάνι εκφόρτωσης η σχετική ανάθεση και η πληρωμή γίνεται είτε από τον ναυλωτή, είτε από τον παραλήπτη του φορτίου. Όσον αφορά στα έξοδα που μπορεί να προκληθούν από την αναμονή των στοιβαδότερων –στην περίπτωση που χαλάσει ένα μηχάνημα, το Synacomex αναφέρει ότι αυτά επιβαρύνουν τον ναυλωτή. Κατ’ αντιδιαστολή, το

Norgrain συνδέει την συγκεκριμένη ρήτρα (cl. 22), με την ρήτρα 10 (cargo cost) και όσον αφορά στο λιμάνι φόρτωσης δίνει την επιλογή μεταξύ του ναυλωτή και του εκναυλωτή. Σε κάθε όμως περίπτωση, στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι πάντα ο ναυλωτής υπεύθυνος.

Σχετικά με τις ρήτρες που αφορούν τις **σταλίες** (lay time), τα ναυλοσύμφωνα Norgrain και BFC, έχουν τον ίδιο τρόπο καταγραφής καθώς και μέτρησης. Αναλυτικότερα, η σταλίες υπολογίζονται συνολικά για τις ημέρες φόρτωσης και εκφόρτωσης, εξαιρώντας τις αργίες, τις Κυριακές και τις ημέρες όπου οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την φορτοεκφόρτωση (Sundays and Holidays Excepted - SHEX). Ο τρόπος μέτρησης, είναι συνεχόμενος, δηλαδή η μια μέρα ξεκινά από τις 00:00 μέχρι τις 24:00. Από την άλλη μεριά, σύμφωνα με το Synacomex ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν από την έναρξη των σταλιών δεν υπολογίζεται στο σύνολο του χρόνου, όρος δυσμενέστερος για τον εκναυλωτή. Οι σταλίες δεν μετράνε από τις 12:00, τα Σάββατα και 17:00 της ημέρα που προηγείται της αργίας, μέχρι τις 08:00 της επόμενης εργάσιμης ημέρας. Στην περίπτωση όμως, που χρησιμοποιηθεί αυτός ο χρόνος, τότε υπολογίζεται ο μισός χρόνος. Παρόμοια και με το Norgrain, το Synacomex, στο δεύτερο ή σε διαδοχικά λιμάνια φόρτωσης/εκφόρτωσης, οι σταλίες ή οι επισταλίες, υπολογίζονται συνολικά (“reversible lay time”).

Τέλος, παρόλο που και τα τρία ναυλοσύμφωνα θεωρούνται “berth”, δηλαδή, ναυλοσύμφωνα προβλήτας, στις ρήτρες τους, μετατρέπουν αυτόματα το ναυλοσύμφωνο σε “port”, δηλαδή σε ναυλοσύμφωνο λιμανιού. Η σημαντικότητα του παράγοντα αυτού, χρήζει εξαιρετικού ενδιαφέροντος, λόγω του ότι η έναρξη των σταλιών εξαρτάται από αυτό. Αναλυτικότερα, το BFC αναφέρει ότι το πλοίο πρέπει να φορτώσει σύμφωνα με τους ‘berth terms’ (l. 67), όμως στην ρήτρα που αφορά την έκδοση της Επιστολής Ετοιμότητας και κατά συνέπεια την έναρξη των σταλιών, αναφέρει ότι ο χρόνος αναμονής ξεκινάει στις 08:00 την επόμενη εργάσιμη ημέρα, ανεξάρτητα αν το πλοίο βρίσκεται στην αποβάθρα ή όχι (“...whether in berth or not”), (l. 95). Σύμφωνα με το Norgrain (l. 121-124) και το Synacomex (l. 113-118), ο πλοίαρχος μπορεί να εκδώσει την Επιστολή Ετοιμότητας ακόμα και αν το πλοίο βρίσκεται έξω από τα όρια του λιμανιού, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο είναι τεχνικά και νομικά έτοιμο προς φόρτωση και μόνο στην περίπτωση που το πλοίο μετά την είσοδό του στο λιμάνι δεν περάσει με επιτυχία την ανάλογη επιθεώρηση, ο χρόνος που χάθηκε δεν θα υπολογίζεται ως σταλίες. Οι όροι αυτοί και στα τρία ναυλοσύμφωνα είναι ευμενέστεροι για τον ναυλωτή.

Η ρήτρα “**Shifting Clause**”, αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου το πλοίο αλλάζει αποβάθρα ή μετακινείται μέσα σε αυτή, στο ποιος επιβαρύνεται τα επιπλέον έξοδα και στο εάν ο χρόνος μετακίνησης του πλοίου υπολογίζεται στις σταλίες. Σύμφωνα με το Norgrain εάν μετακινηθεί το πλοίο μεταξύ των αποβάθρων φόρτωσης και μεταξύ των αποβάθρων εκφόρτωσης τότε ο χρόνος σταλιών μετράει και η επιβάρυνση του κόστους μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους καυσίμων ορίζεται από το ναυλοσύμφωνο. Εάν το πλοίο αλλάξει αγκυροβόλιο ενώ

βρίσκεται έξω από τα όρια του λιμανιού κατευθυνόμενο είτε στην πρωταρχική αποβάθρα φόρτωσης ή εκφόρτωσης, είτε γενικώς μέσα στα όρια του λιμανιού, τότε το κόστος επιβαρύνεται ο εκναυλωτής και ο χρόνος μετακίνησης δεν μετράει ακόμα και αν βρίσκεται σε κατάσταση επισταλιών (on demurrage).

Το Synacomex ορίζει ότι ο χρόνος μεταξύ δύο αποβάθρων υπολογίζεται ως χρόνος σταλιών, αλλά οι επιπλέον δαπάνες υπόκεινται στα έξοδα του πλοίου. Εάν όμως η μετακίνηση του πλοίου είναι μεταξύ του μέρους αναμονής και της αποβάθρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης, τότε ο χρόνος αυτός, δεν μετράει ως σταλίες ούτε ως επισταλίες. Από την άλλη μεριά, στο BFC, ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει μέχρι τρεις αποβάθρες στο λιμάνι φόρτωσης, χωρίς να επιβαρυνθεί τα επιπλέον έξοδα. Οποιαδήποτε επιπρόσθετη μετακίνηση του πλοίου, βαρύνει τον ναυλωτή και ο χρόνος μετακίνησης υπολογίζεται κανονικά. Εάν, η εντολή μετακίνησης του πλοίου δοθεί από λιμενικές αρχές, εθνικές αρχές κ.λπ. με σκοπό την διεξαγωγή της ασφαλούς φόρτωσης, τότε όλα τα έξοδα που προκύψουν αφορούν τον εκναυλωτή και ο χρόνος δεν υπολογίζεται.

Το Norgrain, περιλαμβάνει περισσότερες ρήτρες όσον αφορά την διευθέτηση του κόστους που μπορεί να προκύψει από την επιπλέον διασφάλιση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου, το άνοιγμα και το κλείσιμο των κυτών, την περίπτωση της μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου πχ. αυτοκίνητα, τους φόρους και τα τέλη και κόστη που προέρχονται από την θαλάσσια ρύπανση. Η ρήτρα που αφορά στα αμπάρια του πλοίου, περιλαμβάνεται και στο BFC. Ο σκοπός αυτών των ρητρών είναι να υπάρχουν λιγότερες αμφισβητήσεις και δικαστικές διαμάχες μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή, σε θέματα κόστους.

Συμπερασματικά, τα ναυλοσύμφωνα τάσσονται υπέρ του εκναυλωτή-μεταφορέα, διότι οι περισσότερες ρήτρες προσπαθούν να διασφαλίσουν τα συμφέροντα του. Το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο Baltimore Berth Grain Charter Party (BFC), είναι το πιο παλιό ναυλοσύμφωνο το οποίο πρωτοεκδόθηκε το 1913, συνεπώς δεν καλύπτει πολλά από τα πολύπλοκα θέματα των σημερινών ναυλοσυμφώνων, ακόμα και η έκφραση των όρων, που χρησιμοποιεί είναι δύσκολα κατανοητή με πολλές ασάφειες. Παρόλα αυτά, είναι ένα ναυλοσύμφωνο που θεωρείται η βάση για τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα σιτηρών στην Αμερική, όπως το Norgrain.

Το πιο σύγχρονο ναυλοσύμφωνο είναι το Synacomex, σε ρήτρες που σχετίζονται π.χ. με τον πόλεμο, τους ναύλους, είναι πιο αναλυτικό, μην αφήνοντας περιθώρια παρανόησης των όρων. Όμως, είναι ελλιπές σε σύγκριση με το Norgrain (π.χ. η ρήτρα παύσης ευθυνών δεν υπάρχει, στην ρήτρα περί απαλλαγής της ευθύνης του εκναυλωτή/ναυλωτή έχει πολύ λιγότερους αναφερόμενους κινδύνους).

Το Norgrain, παρόλο που είναι πιο παλιό από το Synacomex, αποτελεί ένα ναυλοσύμφωνο με ξεκάθαρους όρους και πιο αναλυτικό σε ό,τι αφορά τις διευθετήσεις του κόστους, την σχέση μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή και τέλος περιέχει περισσότερες επιλογές. Δηλαδή, εκπληρώνει τον σκοπό για τον οποίο δημιουργήθηκαν τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, το να γίνονται οι συναλλαγές με

μεγαλύτερη ταχύτητα. Δεδομένου λοιπόν ότι το Norgrain περιέχει περισσότερες επιλογές στις περισσότερες ρήτρες του, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να το χρησιμοποιήσουν αυτούσιο χωρίς επιπρόσθετες ρήτρες και απλά να διαγράψουν τις μη επιθυμητές, επιταχύνοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο την ολοκλήρωση της σύναψης του ναυλοσυμφώνου, αλλά και –λόγω του ότι είναι πιο αποσαφηνισμένο- τις περιπτώσεις διαιτησίας.

Στα ναυλοσύμφωνα αποτυπώνονται οι οικονομικές σχέσεις της αγοράς την οποία αφορούν. Οι εκναυλωτές – μεταφορείς παρουσιάζονται να έχουν την μεγαλύτερη δύναμη, καθώς σε μια γενική αλληγορική όψη των ναυλοσυμφώνων, τα πρόσωπα τα οποία ευνοούνται περισσότερο είναι αυτοί, άποψη η οποία μπορεί να υποστηριχθεί εξ' αρχής, δεδομένου ότι οι οργανισμοί που σχετίζονται με την σύνταξη των ναυλοσυμφώνων αφορούν περισσότερο στους πλοιοκτήτες - μεταφορείς. Μόνο το BFC έχει στους οργανισμούς έκδοσής του, οργανισμό ναυλωτών (NASA). Βέβαια, τα ναυλοσύμφωνα πρέπει να θεωρούνται αντικειμενικά προς τους συμβαλλόμενους, κάτι το οποίο μπορεί να επιτευχθεί όταν όχι μόνο συμμετέχουν στην δημιουργία ενός ναυλοσυμφώνου οργανισμοί που αντιπροσωπεύουν και τα δύο μέρη, αλλά και όταν υπάρχουν οργανισμοί ναυλομεσιτών και πρακτόρων, λόγω του ότι είναι αυτοί οι οποίοι μπορούν να κρίνουν αντικειμενικά, εφόσον αφενός γνωρίζουν την αγορά και τα αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα και αφετέρου εκ της θέσεώς τους αντιπροσωπεύουν εξ' ίσου τα αντισυμβαλλόμενα μέρη μίας σύμβασης ναύλωσης.

Βιβλιογραφία¹

Ελληνική

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2002), *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Σταμούλης.

Δαλιάνης Κ., (1999), *Ανοιξιάτικα Σιτηρά*, Σταμούλης.

Δαλιάνης Κ., (1983), *Χειμερινά Σιτηρά*, Σταμούλης.

Κιάντου - Παμπούκη Α., (2003), *Ναυτικό Δίκαιο*, Σακκουλα.

Πουλάκου – Ευθυμιάτου Α., (1996), *Στοιχεία εμπορικού δικαίου*, Σάκκουλα.

Ξένη

Davies M., Dickey A., (1995), *Shipping Law*, LBC.

Gaskell N., Debattista C., Swatton R., (1999), *Chorley and Giles' Shipping Law*, Pitman.

Gorton L., Ihre R., Sandevan A., (1999), *Shipbroking and chartering practice*, LLP.

Sewell T., (1999), *Grain Carriage by Sea*, LLP.

Stopford M., (1997), *Maritime Economics*, Routledge.

Wilson J., (1998), *Carriage of Goods by Sea*, Financial Times.

¹ Η μετάφραση των αγγλικών όρων σε ελληνικούς, στηρίχθηκε στο αγγλοελληνικό λεξικό Κουρμπέλης Ν., (1958), *Αγγλοελληνικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων*, Λιόντη, καθώς και στο βιβλίο 'Εισαγωγή στις ναυλώσεις', όπως αναφέρεται στην Ελληνική βιβλιογραφία.

Ιστοσελίδες

<http://www.brookes-and-co.co.uk/>
<http://www.admiraltylawguide.com/>
<http://tetley.law.mcgill.ca/>
<http://www.wista.org>
<http://www.asba.org>
<http://www.bimco.dk>
<http://ourworld.compuserve.com/>
<http://www.maritimeadvocate.com/>
<http://www.elbornes.com/>
<http://www.marinetalk.com/>
<http://www.unctad.org/>
<http://www.seafreightcouncils.com.au/>
<http://tetley.law.mcgill.ca/maritime/>
<http://www.hh.schule.de/travelship/broker/owners.htm>
<http://www.stcl.edu/>
<http://www.shipownersclub.com/>
<http://www.cmac-sh.org/en/model-contracts.asp>
<http://www.admiraltylaw.com/>
<http://admiralty-law.net/>
<http://www.courtservice.gov.uk/>
<http://www.british-marine.com/>
<http://www.strategic.co.uk/>
<http://www.navlaw.com/>
<http://www.demurrage.com/>
<http://www.worldclassshipping.com/>
http://www.courtservice.gov.uk/judgments/judg_home.htm
<http://www.ourwordourbond.net/>
<http://www.worldbank.org/>
<http://laws.justice.gc.ca/en/>
<http://caselaw.lp.findlaw.com/>
<http://amchouston.home.att.net/>

<http://www.mgn.com/>
<http://www.bmla.org.uk/>
<http://www.maritimecentral.com/>
<http://www.canadagrainscouncil.ca/>
<http://www.canlii.org/ca/regu/crc1427/>
<http://www.usda.gov/gipsa/>
<http://www.vegrains.org/>
<http://www.world-grain.com/>
<http://www.lr.org/>
<http://www.cpeditor.com/>
<http://www.clarksons.co.uk/>
<http://www.comitemaritime.org/>
<http://www.dias-co.com/problems/>
http://www.coceral.com/eu_gtp/nat_members/
<http://www.fonasba.com/>
<http://www.franceexportcereales.org/>
<http://www.uswheat.org>
<http://www.gafta.com/>
<http://www.warwick.ac.uk/services/library/mrc/ead/367GCB.htm>
<http://www.intercargo.org/>
<http://www.marisec.org/>
<http://www.international-shipping.co.uk/>
<http://www.lloyds.com/index.asp>
<https://www.lloydsagency.com/>
<http://www.lloydslist.com/>
<http://www.nasaships.com/home.html>
<http://g4s.free.fr/public/synaco.htm>
<http://www.balticexchange.com/mm/HomePage.jsp>
<http://www.marine-society.org/>
<http://www.msws.co.uk/reducinglossesinshippin.htm>
<http://www.ics.org.uk/>
<http://www.apl.com/boomerangbox/diary.htm>
<http://www.oceansatlas.org>

Ηλεκτρονικά Ναυτιλιακά Λεξικά και Λεξικά Γενικών Όρων

http://www.allcovered.net/AC-OM-Terms_L.html

http://www.ponl.com/topic/home_page/language_en/about_us/useful_information/a-z_of_shipping_terms/

<http://www.encyclopedia.com/>

<http://www.gnosinet.gr/ez/ShowCategory.asp?CatID=285&Skip=20>

<http://www.genesisny.net/Yatchs/MaritimeTerms.html>

<http://www.webster-dictionary.org/default.aspx>

<http://www.uq.net.au/~zzksteph/charter.terms.G-Z.html>

<http://www.websters-online-dictionary.org/>

http://www.thassos-island.gr/greek/ethim/sea_lex%20.htm

http://www.geocities.com/greece_sea/leksiko.htm

<http://www.forwarderlaw.com/index/forindex.htm>

http://www.french-shipbrokers.org/pdf/GLOSSAIRE_export_fr.pdf

<http://ports.co.za/maritime-terms.php>

<http://www.seafreightcouncils.com.au/glossary.htm>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ:

I. Σιτηρά

II. Παραγωγή/ Κατανάλωση – Εισαγωγές/Εξαγωγές Σιτηρών

III. Τύποι Πλοίων

IV. Μονάδες Μέτρησης - Units of Volume

V. Ναυλοσύμφωνα

VI. Ερμηνεία Όρων Σταλιών Ναυλοσυμφώνων Ταξιδιού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Σιτηρά



Maize/corn – καλαμπόκι/αραβόσιτος



Wheat – σιτάρι



Barley – κριθάρι



Sorghum – Σόργο



Field of Rice – Ρύζι

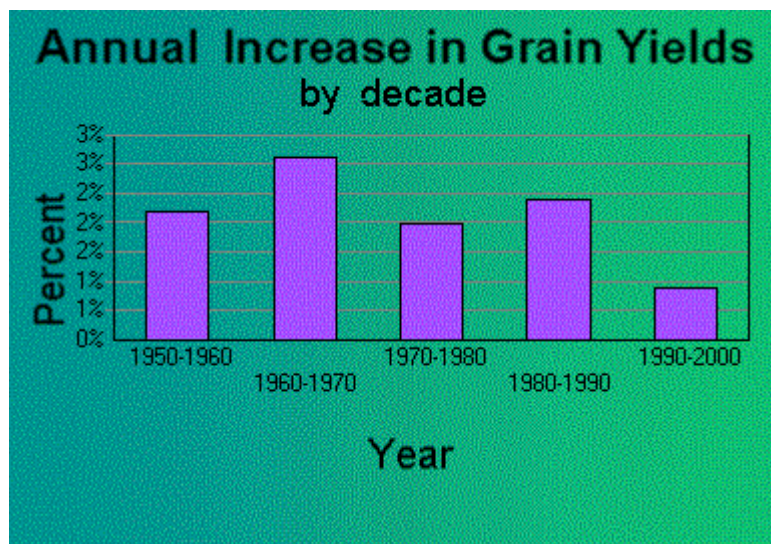
Πηγή: <http://encyclopedia.thefreedictionary.com>

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: Παραγωγή/ Κατανάλωση –
Εισαγωγές/Εξαγωγές Σιτηρών**

Grain production and consumption of various countries (1950, 1990, and 2030)

Country	Grain production			Grain consumption			Net yield/surplus		
	1950	1990	2030	1950	1990	2030	1950	1990	2030
USA	133	290	377	121	214	295	+12	+76	+82
China	109	329	263	109	335	479	0	-6	-216
India	57	158	222	55	158	267	+2	0	-45
Pakistan	6	19	28	6	20	54	0	-1	-26
Indonesia	12	34	48	12	37	60	0	-3	-12
Egypt	4	11	18	5	19	39	-1	-8	-21

Πηγή: www.fao.org



Πηγή: U.N. FAO, compiled by Worldwatch Institute, 2000

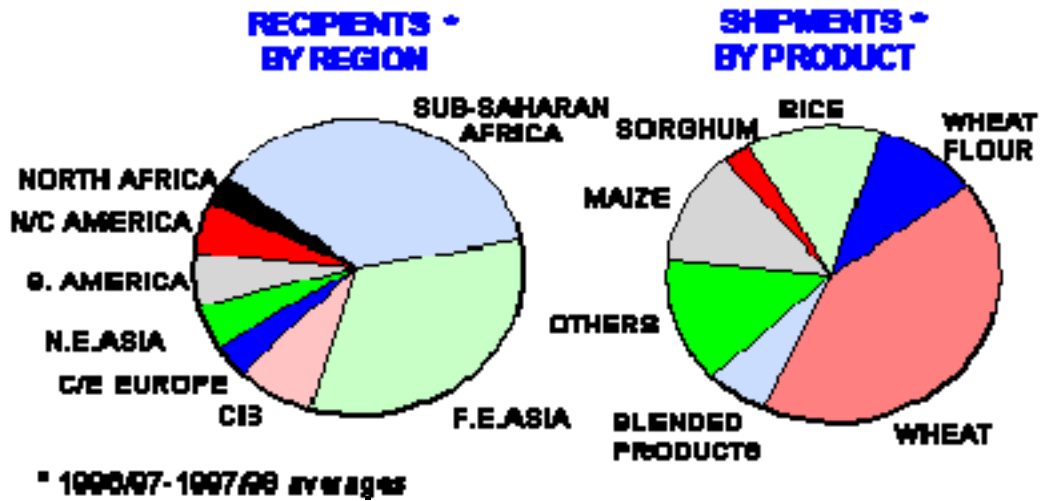
**EUROPEAN UNION: GRAIN SUPPLY AND DEMAND
WHEAT AND COARSE GRAINS
MILLION METRIC TONS/HECTARES**

	Area Harvested	Yield	Production	--Imports--		--Exports--		Domestic Feed Use	Domestic Total Use	Ending Stocks
				Mkt Yr.	Trade Yr.	Mkt Yr.	Trade Yr.			
WHEAT										
1989/90	17.7	4.8	85.7	14.4	1.7	34.9	22.3	24.8	64.3	14.1
1990/91	17.3	5.1	89.1	15.5	1.5	35.7	22.2	26.7	65.1	17.9
1991/92	17.5	5.3	93.7	16.2	1.2	36.7	22.9	25.6	67.1	24.0
1992/93	17.4	5.0	87.7	15.9	1.4	38.2	23.7	24.5	65.3	24.1
1993/94	15.7	5.3	82.9	17.4	1.7	36.1	20.1	30.3	72.2	16.2
1994/95	15.8	5.4	84.5	17.3	2.1	32.6	17.1	32.6	73.8	11.7
1995/96	16.2	5.3	86.2	21.5	2.5	32.0	13.3	35.4	76.6	10.7
1996/97	16.7	5.9	98.5	22.9	2.4	38.3	17.8	38.5	80.1	13.8
1997/98	17.1	5.5	94.2	25.8	3.9	36.0	14.2	41.5	83.2	14.5
1998/99	17.1	6.0	103.1	25.2	3.8	35.9	14.6	46.3	88.8	18.0
1999/00	17.0	5.7	96.9	25.6	3.8	36.5	16.0	47.0	89.0	15.0
2000/01	17.9	5.9	104.9	24.7	4.0	37.5	16.5	49.4	92.0	15.1
COARSE GRAINS										
1989/90	22.9	4.4	100.5	16.8	4.9	23.3	11.0	72.4	96.2	13.6
1990/91	21.8	4.4	95.6	15.4	3.6	22.4	9.6	63.9	86.8	15.4
1991/92	21.4	4.7	100.3	16.1	2.0	23.7	12.0	64.2	87.2	20.9
1992/93	20.4	4.4	90.5	14.2	2.2	22.4	9.5	60.3	82.8	20.3
1993/94	19.0	4.9	92.5	15.1	2.8	22.0	9.8	65.0	87.9	18.0
1994/95	18.8	4.6	86.6	15.8	4.7	18.9	8.0	65.3	88.6	12.9
1995/96	18.5	4.8	88.5	20.1	4.2	19.7	4.3	68.5	91.7	10.1
1996/97	19.6	5.3	103.8	16.9	2.8	22.8	7.8	72.5	95.8	12.2
1997/98	20.5	5.3	109.4	16.3	2.4	18.1	4.7	73.6	97.8	22.0
1998/99	20.1	5.3	105.5	17.3	3.1	23.2	10.8	73.2	97.3	24.3
1999/00	19.1	5.4	103.0	16.2	2.9	25.9	13.1	72.6	96.6	21.0
2000/01	19.3	5.6	108.1	15.9	2.9	25.9	12.0	75.5	99.8	19.3
WHEAT AND COARSE GRAINS										
1989/90	40.6	4.6	186.2	31.1	6.5	58.2	33.3	97.2	160.5	27.7
1990/91	39.1	4.7	184.7	30.9	5.1	58.1	31.9	90.6	151.9	33.3
1991/92	38.9	5.0	194.0	32.3	3.3	60.4	34.9	89.8	154.3	45.0
1992/93	37.9	4.7	178.2	30.0	3.6	60.7	33.2	84.8	148.1	44.5
1993/94	34.7	5.1	175.4	32.5	4.5	58.1	29.8	95.4	160.1	34.3
1994/95	34.6	5.0	171.2	33.1	6.8	51.5	25.1	97.9	162.4	24.6
1995/96	34.6	5.0	174.6	41.6	6.8	51.7	17.5	103.9	168.3	20.9
1996/97	36.4	5.6	202.3	39.8	5.3	61.1	25.6	110.9	175.9	26.0
1997/98	37.6	5.4	203.6	42.1	6.3	54.2	18.9	115.1	181.0	36.5
1998/99	37.2	5.6	208.6	42.5	6.9	59.2	25.3	119.5	186.1	42.3
1999/00	36.1	5.5	199.9	41.8	6.7	62.4	29.1	119.6	185.6	36.1
2000/01	37.2	5.7	213.0	40.6	6.9	63.4	28.5	124.9	191.8	34.5

Notes:

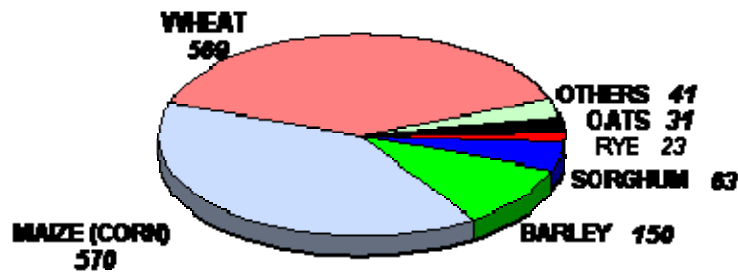
Trade statistics are on a July/June year for wheat and an October/September year for coarse grains.
Trade year imports and exports exclude Intra-EU trade.

Πηγή: www.usda.gov

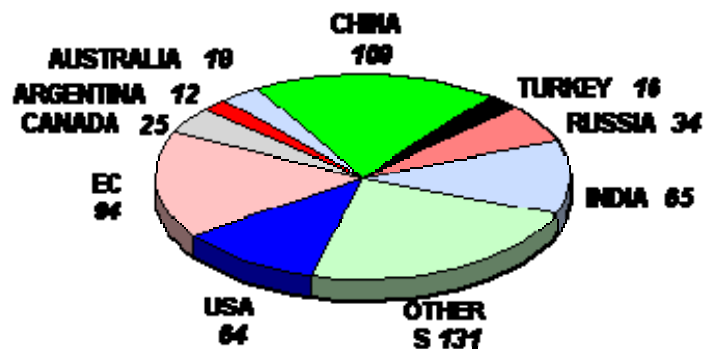


Παραγωγή

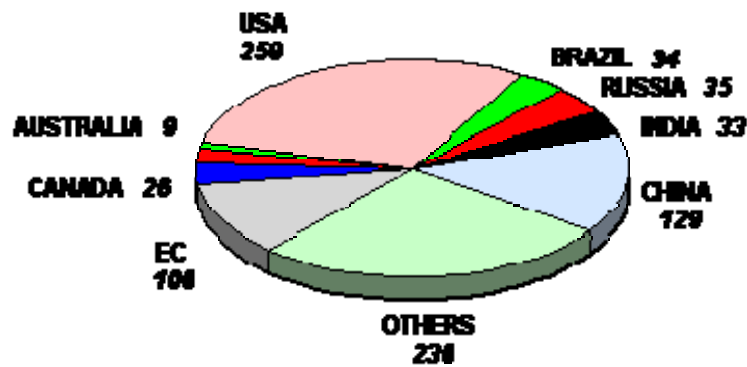
BY GRAIN (million tons) *



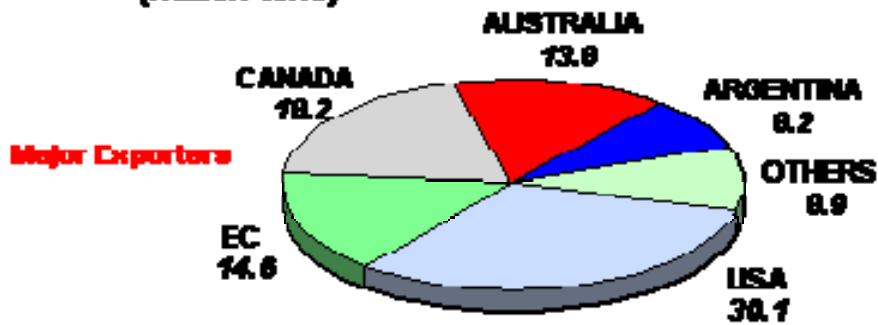
WHEAT: Major producers (million tons) *



COARSE GRAINS: Major producers (million tons); *



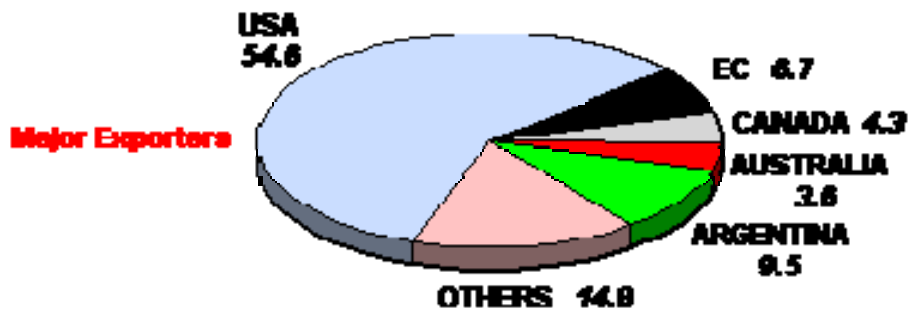
WHEAT (million tons) *



Major Importers

EGYPT	6.8	IRAN	3.8
BRAZIL	6.2	INDONESIA	3.5
JAPAN	5.8	S.KOREA	3.5
CHINA	5.6	EC	3.0
ALGERIA	4.6	PAKISTAN	2.7

COARSE GRAINS (million tons) *



Major Importers

JAPAN	20.5	EC	3.6
S.KOREA	8.7	CHINA	3.1
MEXICO	7.3	EGYPT	3.1
CHINESE TAIPEI	5.7	USA	2.9
SAUDI ARABIA	5.4	MALAYSIA	2.2

* 1994/95-1999/00 averages

Πηγή: www.igc.org.uk

**ALL GRAIN SUMMARY
PRODUCTION, CONSUMPTION, STOCKS AND TRADE
TOTAL FOREIGN COUNTRIES, USA, AND TOTAL WORLD
(MILLION METRIC TONS)**

	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00	2000/01 Jul 12	2000/01 Aug 11
WHEAT						
All Foreign Countries						
Production	520.8	541.8	519.5	523.0	520.2	519.7
Consumption	541.7	549.9	553.1	560.5	559.9	560.4
Ending Stocks	101.4	119.1	111.0	100.6	88.3	87.1
USA						
Production	62.0	67.5	69.3	62.7	61.0	61.6
Imports	2.6	2.5	2.9	2.5	2.6	2.6
Consumption	35.4	34.2	37.7	35.4	33.9	34.0
Exports	27.1	28.1	29.0	29.5	30.5	30.0
Ending Stocks	12.1	19.7	25.7	25.9	25.8	26.2
World Total, Trade	103.6	103.4	101.4	106.3	105.8	106.1
RICE						
All Foreign Countries						
Production	374.9	381.1	388.1	396.6	393.1	391.8
Consumption	376.3	380.0	385.0	396.1	397.7	397.3
USA						
Production	5.5	5.8	5.9	6.6	6.1	6.2
Imports	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4
Consumption	3.3	3.3	3.7	3.7	3.8	3.8
Exports	2.3	3.2	2.7	2.9	2.9	2.9
World Total, Trade	18.8	27.3	25.1	22.3	24.4	24.4
TOTAL COARSE GRAINS						
All Foreign Countries						
Production	642.8	624.5	618.7	613.9	610.5	602.3
Consumption	668.3	666.4	662.1	669.1	675.0	673.1
USA						
Production	265.7	260.4	271.5	263.4	277.8	287.2
Imports	3.3	2.9	2.7	2.8	2.8	2.8
Consumption	204.5	207.0	205.4	211.4	212.4	214.1
Exports	53.1	44.0	57.7	53.8	58.7	60.2
Ending Stocks	27.0	38.2	51.4	50.8	60.8	66.0
World Total, Trade	94.1	85.7	96.7	99.3	99.3	99.3
WORLD TOTAL GRAIN, INCLUDING RICE						
All Foreign Countries						
Production	1,538.4	1,547.4	1,526.3	1,533.5	1,523.9	1,513.8
Consumption	1,586.3	1,596.2	1,600.2	1,625.7	1,632.6	1,630.7
USA						
Production	333.2	333.7	346.7	332.6	344.9	355.1
Imports	6.1	5.7	5.9	5.7	5.8	5.8
Exports	82.5	75.2	89.4	86.1	92.0	93.1
World Total, Trade	216.6	216.4	223.2	227.9	111.0	229.8

Trade data are reported on an international year basis. All other data are reported using marketing years. Rice production data is on a milled basis.

Πηγή: www.usda.gov

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: Τύποι Πλοίων

Single Hull Handysize

DW 30,000MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 170.00 x 162.00 x 27.00 x
14.10 x 10.20(m)

Main Engine : 6S46MC-C

Vessel Speed : 14.0kt

Deck Crane : 4sets x 30MT

Single hull construction



Double Hull Handysize

DW 29,800MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 170.00 x 162.00 x 27.00 x
14.10 x 10.20(m)

Main Engine : 6S46MC-C

Vessel Speed : 14.0kt

Deck Crane : 4sets x 30MT

Double hull construction



Semi-Double Hull Handymax

DW 51,000MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 189.99 x 182.00 x 32.26 x
16.67 x 11.89(m)

Main Engine : 6S50MC-C or 6RTA48TB

Vessel Speed : 14.5kt

Deck Crane : 4sets x 30MT

Semi-Double hull construction

(Single hull with double hull of No.1 & 5 hold)



Double Hull Handymax

DW 50,800MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 189.99 x 182.00 x 32.26 x 16.67 x 11.89(m)

Main Engine : 6S50MC-C or 6RTA48TB

Vessel Speed : 14.5kt

Deck Crane : 4sets x 30MT

Double hull construction



Semi-Double Hull Panamax

DW 74,200MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 225.00 x 216.00 x 32.26 x 18.90 x 13.90(m)

Main Engine : 7S50MC-C or 7RTA48TB

Vessel Speed : 14.5kt

Single hull construction

(Single hull with double hull of No.1 & 7 hold)



Double Hull Panamax (Cho-Panamax)

DW 73,600MT type Bulk Carrier

Loa x Lpp x B x D x d = 225.00 x 216.00 x 32.26 x 18.90 x 13.90(m)

Main Engine : 7RTA48TB

Vessel Speed : 14.5kt

Double hull construction

(6 holds and FOT in front of engine room are double hull)



Πηγή: www.osy.co.jp

Γενικό Φωτογραφικό Υλικό Πλοία τύπου Panamax



Η Διώρυγα του Παναμά



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Μονάδες Μέτρησης - Units of Volume

UNIT X GET

Cubic cm = 0.06102 = Cubic-inches
Cubic meter = 35.31445 = Cubic-feet
Cubic meter = 1.30794 = Cubic-yards
Cubic inch = 16.38716 = Cubic-cm
Cubic feet = 0.02832 = Cubic-meters
Cubic feet = 0.37040 = Cubic-yards
Cubic feet = 1728 = Cubic-inches
Cubic feet = 7.48052 = Gallon
Cubic feet = 28.32000 = Liter
Cubic feet = 59.84000 = Pints (liq.)
Cubic feet = 29.92000 = Quarts (liq.)
Cubic meter = 61.02300 = Cubic-inches
Cubic meter = 2113 = Pints (liq.)
Cubic meter = 1057 = Quarts (liq.)
Cubic yards = 1616 = Pints (liq.)
Cubic yards = 807.9 = Quarts (liq.)
Cubic yards = 202.0 = Gallons
Cubic yards = 764.6 = Liters
Cubic yards = 27 = Cubic feet
Cubic yards = 46.65600 = Cubic-inches
Cubic yards = 0.76456 = Cubic-meters

Volume

1 fluid ounce = 28 milliliters (ml)
1 pint (20 ounces) Imperial = 0.57 liters (l) or 570 milliliters
1 quart (2 pints) Imperial = 1.14 liters (l) or 1140 milliliters
1 gallon (4 quarts) Imperial = 4.5 liters (l) or 4500 milliliters
1 U.S. gallon = 3.78 liters (l) = 3780 milliliters

Liquid Measurement

60 minims = 1 fluid drachm
8 fluid drachms = 1 fluid ounce
20 fluid ounce = 1 pint
4 gills = 1 pint
2 pints = 1 quart
4 quarts = 1 gallon
2 gallons = 1 peck*
4 pecks = 1 bushel

*By the Weights and Measures Act, 1963, the gallon is defined as equal to the space occupied by 10 pounds of distilled water of density 0.988859 gram per milliliter weighed in air of density 0.001217gram per milliliter against weights of density 8.136 gram per milliliter.

Liquid Measure (Ale or Beer)

9 gallons = 1 firkin
36 gallons = 1 barrel

42 gallons = 1 tierce
54 gallon = 1 hogshead
72 gallons = 1 puncheon
108 gallons = 1 pipe or butt

Other Measures

1 liter = 1.76 pints
1 quart = 1.136 liters
5 liters = 8.8 pints
1 gallon = 3.785 liters
10 liters = 2.2 gallon
1 liter = 1.057 quarts
1 (fluid) ounce = 29.573 milliliters
1 (fluid) pint = 0.473 liter
1 milliliter (ml) = 0.06 cubic inch
1 milligram (mg) = 0.02 grain
1 ounce = 28.349 grams

Metric Timber Measures

A Stere = 35.314 cbft = 0.2759 Cords
A Cord = 3.624 Steres = 128 cbft
A Cubic Foot = 0.028317 Steres
A Metric Ton = 0.9842 Long Tons
A Short Ton = 0.89286 Long Tons

UNITS OF MASS

UNIT X GET

Grams = 15.76072 = Grains
Grains = 0.64800 = Grams
Grams = 0.35270 = Ounces
Ounces = 28.34 = Grams
Grams = 0.00220 = Pounds
Pounds = 453.59243 = Grams
Kilos = 2.20462 = Pounds
Pounds = 0.45359 = Kilos
Kilos = 0.1968 = Cwt.(112 lbs)
Cwt. (112 lbs) = 50.80235 = Kilos
Kilos = 0.00098 = Longtons (2240 lbs)
Longtons (2240 lbs) = 1016.0470 = Kilos
Kilos = 0.00112 = Shorttons (2000 lbs)
Shorttons (2000 lbs) = 907.18486 = Kilos
Longtons = 1.0160 = Metrictons
Shorttons = 0.9072 = Metrictons
Shorttons = 0.892857 = Longtons
Metrictons = 0.98420 = Longtons
Metrictons = 1.10230 = Shorttons

WEIGHTS (In short order)

1 longton = 1.12 short tons = 1.01605 metric tons
1 metricton = 0.98421 longtons = 1.10231 short tons

1 shortton = 0.8928 long tons = 0.9072 metric tons

1 milligram (mg.) = 0.02 grain

1 grain (g) = 0.035 ounce

1 ounce = 28.349 grams

AVOIRDUPOIS WEIGHTS

16 Drams = 1 Ounce

16 Ounces = 1 Pound

14 Pounds = 1 Stone

28 Pounds = 1 Quarter

20 hundredweight = 1 Long Ton (2240 lbs)

7,000 Grains = 1 Pounds

100 Pounds = 1 Cental

WOOL WEIGHTS

7 Pounds = 1 clove

2 cloves = 1 stone

2 stones = 1 tod

6-1/2 tods = 1 wey

2 weys = 1 sack

12 sacks = 1 last

UNITS OF LENGTH

WHEN YOU KNOW MULTIPLY BY TO GET THIS UNIT THIS NUMBER

Centimeters 0,3937 Inches
Centimeters 0.32808 Feet
Centimeters 10 Millimeters
Centimeters 0,010936 Yards
Decimeters 0,10936 Yards
Decimeters 0,32808 Feet
Decimeters 3,9370 Inches
Feet 30,48 Centimeters
Feet 0,30480 Meters
Feet 0,3333 Yards
Feet 0,0003 Kilometers
Feet 3,0480 Decimeters
Kilometers 0,62137 Miles
Kilometers 1093,6111 Yards
Kilometers 3280,80 Feet
Kilometers 0.5400 Nautical Miles
Meters 3,2803 Feet
Meters 1,093611 Yards
Meters 0,000621 Miles
Meters 0,000540 Nautical Miles
Meters 39,370 Inches
Miles, Statue 1,60935 Miles
Miles, Statue 1600 Meters
Miles, Nautical 1852 Meters
Miles, Nautical 1,852 Kilometers
Millimeters 0,03937 Inches
Inches 25,40005 Millimeters
Inches 2,540001 Centimeters
Inches 0,08333 Feet
Inches 0,025400 Meters
Inches 0,25400 Decimeters
Inches 0,02778 Yards
Yards 0.9144 Meters
Yards 9,1440 Decimeters
Yards 91,440 Centimeters
Yards 0,0009 Kilometers

1 Inch = 2.54 Centimeters = 0.0254 Meters
1 Foot = 0.3331 Yards = 12 Inches = 0.305 Meters
1 Yard = 3 Feet = 36 inches = 0.914 meters
1 Meter = 1,094 Yards = 3,281 Feet
1 Kilometer = 1,000 meters = 0.621 Miles
1 Mile (Statue) = 1,760 Yards = 1,609 kilometer

UNITS OF AREA

UNIT X GET

Acres = 0.40469 = Hectares

Hectares = 2.47104 = Acres
 Square Millimeters = 0.00155 = Square Inches
 Square Centimeter = 0.15500 = Square Inches
 Square Inches = 6.45163 = Square Centimeters
 Square Meters = 10.76387 = Square Feet
 Square Feet = 0.09290 = Square Meters
 Square Meters = 1.19599 = Square Yards
 Square Yards = 0.83613 = Square Meters
 Square Kilometer = 0.38610 = Square Miles
 Square Miles = 2.59000 = Square Kilometers

SQUARE MEASUREMENTS

1 Square Inch = 6.5 Centimeters
 1 Square Foot = 0.09 Square Meter
 1 Square Yard = 0.8 Square Meter
 1 Square Mile = 2.6 Square Kilometers
 1 Acre = 0.4 hectare
 144 Square Inches = 1 Square Foot
 9 Square feet = 1 Square Yard
 1,210 Square Yards = 1 Rood
 4 Roods = 1 Acre (4,840 Square Yards)
 640 Acre = 1 Square Mile

Equivalents

Unit / Metric Equivalent / US Equivalent.

acre = 0.40468564 hectares = 43.560 square-feet
 acre = 4,046,8564 square-meters = 4,840 square-yards
 acre = 0.00,404,685,64 square-km = 0.001,562,5 square-miles
 are = 100 square-meters = 119.599 square-yards
 barrel (US) = 158.987,29 liters = 42 gallons
 barrel (beer, US) = 117.347,77 liter = 31 gallons
 bushel = 35.23907 liters = 4 pecks
 chain (surveyors) = 20.1168 meters = 66 feet
 cord (wood) = 3.624556 cubic-meters = 128 cubic-feet
 fathom = 1.8288 meters = 6 feet
 foot = 30,48 cm = 12 inches
 foot = 0.3048 meters = 0.333,333,3 yards
 foot = 0.000,304,8 km = 0.000,189,39 miles
 square-foot = 929.030,4 square-cm = 144 square-inches
 cubic-feet = 28.316846592 liters = 7.480519 gallons
 cubic-feet = 0.028316847 cubic-meters = 1.728 cubic-inches
 furlong = 201.168 meters = 220 yards
 gallon (US) = 3.785411784 liters = 4 quarts
 grain = 64.79891 milligrams = 0.00228571 ounces
 gram = 1.000 milligrams = 0.03527396 ounces
 hectare = 10.000 square-meters = 2.4710538 acres
 inch = 2.54 cm = 0.08333333 feet
 square-inch = 6.4516 square-cm = 0.00694444 square-feet
 cubic-Inch = 16.387064 cubic-cm = 0.0005787 cubic-feet
 cubic-Inch = 16.387064 milliliters = 0.0346320 pints

kilogram = 0.001 metricton = 2.204623 pounds
 kilometer = 1.000 meters = 0.62137119 miles
 square-km = 100 hectares = 247.10538 acres
 square-km = 1,000,000 square-meters = 0.38610216 square-miles
 link (surveyor's) = 20.1168 cm = 7.92 inches
 liter = 0.001 cubic-meter = 61.02374 cubic-inches
 liter = 0.1 dekaliter = 0.908083 quarts, dry
 liter = 1,000 milliliter = 1.056688 quarts, liquid.
 meter = 100 centimeter = 1.093613 yards
 square-meter = 10.000 square-cm = 1.195990 square-yards
 cubic-meter = 1,000 liters = 1.307951 cubic-yards
 micron = 0.000001 meter = 0.0000394 inches
 mil = 0.0254 millimeters = 0.001 inch
 square-miles = 258.998811 hectares = 640 acres
 minim (US) = 0.06161152 milliliters = 0.00208333 ounces, liquid.
 ounce, liq.(US) = 29.57353 milliliters = 0.0625 pints, liquid.
 ounce, troy = 31.1034768 grams = 480 grains
 pace = 76.2 cm = 30 inches
 peck = 8.8097675 liters = 8 quarts, dry
 pennyweight = 1.55517384 grams = 24 grains
 pint, dry (US) = 0.55061047 liters = 0,5 quarts, dry
 pint, liquid (US) = 0.473170473 liters = 0,5 quarts, liquid.
 pound = 453.59237 grams = 16 ounces
 quart, dry (US) = 1.101221 liters = 2 pints, dry
 quart, liquid (US) = 0.946352946 liters = 2 pints, liquid.
 quintal = 100 kilograms = 220.46226 pounds, avdp.
 rod = 5.0292 meters = 5.5 yards
 scruple = 1.2959782 grams = 20 grains
 section (US) = 2.589988 square-km = 1 square-mile or 640 acres
 span = 22.86 cm = 9 inches
 stere = 1 cubic-meter = 1.30795 cubic-yards
 tablespoon = 14.78676 milliliters = 3 teaspoons
 teaspoon = 4.928922 milliliters = 0.333333 tablespoons
 ton, long = 1,016,046909 kilograms = 2,240 pounds, avdp.
 ton, metric = 1,000 kilograms = 2,204.623 pounds, avdp.
 ton, metric = 1,000 kilograms = 32,150.75 ounces, troy
 ton, register = 2,8316847 cubic-meters = 100 cubic-feet
 ton, short = 907,18474 kilograms = 2,000 pounds, avdp.
 yard = 0.9144 meters = 3 feet
 square-yard = 0,836,127,36 square-meters = 9 square-feet
 cubic-yard = 0,764,554,86 cubic meters = 27 cubic-feet
 cubic-yard = 764.554,857,984 liters = 201.974 gallons

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: *Ναυλοσύμφωνα*

Norgrain 89
Synacomex 2000
BFC

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: *Ερμηνεία Όρων Σταλιών Ναυλοσυμφώνων
Ταξιδίου***

VOYAGE CHARTER PARTY LAYTIME INTERPRETATION RULES 1993

issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and INTERCARGO.

E 1.10

Code Name: VOYLAYRULES 93

PREAMBLE

The interpretations of words and phrases used in a charter party, as set out below, and the corresponding initials if customarily used, shall apply when expressly incorporated in the charter party, wholly or partly, save only to the extent that they are inconsistent with any express provision of it.

When the word "charter party" is used, it shall be understood to extend to any form of contract of carriage or affreightment including contracts evidenced by bills of lading.

LIST OF RULES

1. "PORT"
2. "BERTH"
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
4. "LAYTIME"
5. "PER HATCH PER DAY"
6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY (WHD)"
7. "DAY"
8. "CLEAR DAYS"
9. "HOLIDAY"
10. "WORKING DAY" (WD)
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS"
13. "WEATHER PERMITTING" (WP)
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED"
15. "UNLESS SOONER COMMENCED"
16. "UNLESS USED" (UU)

17. "TO AVERAGE LAYTIME"
18. "REVERSIBLE LAYTIME"
19. "NOTICE OF READINESS" (NOR)
20. "IN WRITING"
21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME"
22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"
23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE"
24. "DEMURRAGE"
25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"
26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED"
27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS)
28. "STRIKE"

RULES

1. "PORT" shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
2. "BERTH" shall mean the specific place within a port where the vessel is to load or discharge. If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" shall mean that the charterer undertakes that an available loading or discharging berth be provided to the vessel on her arrival at the port which she can reach safely without delay in the absence of an abnormal occurrence.
4. "LAYTIME" shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight.
5. "PER HATCH PER DAY" shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per hatch by the number of the vessel's hatches. Thus:

Quantity of cargo

Laytime = ----- = Days

Daily rate X Number of Hatches

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

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

Thus:

Largest Quantity in one Hold

Laytime = ----- = Days

Daily Rate per Hatch X Number of

Hatches serving that Hold.

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

7. "DAY" shall mean a period of twenty-four consecutive hours running from 0000 hours to 2400 hours. Any part of a day shall be counted pro rata.

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

9. "HOLIDAY" shall mean a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof, when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.

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

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

12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" shall mean a working day of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress.

13. "WEATHER PERMITTING" (WP) shall mean that any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel shall not count as laytime.

14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED" shall mean that the days specified do not count as laytime even if loading or discharging is carried out on them.

15. "UNLESS SOONER COMMENCED" shall mean that if laytime has not commenced but loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.

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

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

18. "REVERSIBLE LAYTIME" shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.

19. "NOTICE OF READINESS" (NOR) shall mean the notice to charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter party that the vessel has arrived at the port or berth, as the case may be, and is ready to load or discharge.

20. "IN WRITING" shall mean any visibly expressed form of reproducing words; the medium of transmission shall include electronic communications such as radio communications and telecommunications.

21. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" shall mean that if no loading or discharging berth is available and the vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired. Such time shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charter party.

22. "WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH" shall mean that if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual waiting-place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime shall commence in accordance with the charter party. Laytime or time on demurrage shall cease to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or discharge at the berth.

23. "VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE" shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of delay in the vessel's completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage.

24. "DEMURRAGE" shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions.

25. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.

26. "DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED" shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the laytime.

27. "DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS) shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.

28. "STRIKE" shall mean a concerted industrial action by workmen causing a complete stoppage of their work which directly interferes with the working of the vessel. Refusal to work overtime, go-slow or working to rule and comparable actions not causing a complete stoppage shall not be considered a strike. A strike shall be understood to exclude its consequences when it has ended, such as congestion in the port or effects upon the means of transportation bringing or taking the cargo to or from the port.

Code Name: **Norgrain 89**

RECOMMENDED BY:
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND
AGENTS (FONASBA)

AMENDED MAY 1989

NORTH AMERICAN GRAIN CHARTERPARTY 1973

ISSUED BY THE ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (U.S.A.) INC.

19

Owners IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED, between 1

Owners/Disponent Owners/Time-chartered Owners/Chartered Owners of the (SS/M.V.) (Self/Non Self Trimming Bulk Carrier/Tween Decker/Tanker) Call Sign 2
(Line 2: Delete as appropriate)

Description Built at of tons of 2,240 lbs. 3
of Vessel deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of cubic feet (including cubic feet in 4
self-bleeding wing spaces) 5
6

Classification Classed in now 7
8
9
10
(Lines 7-10: Insert vessel's Itinerary.)

Charterers and of Charterers. 11

Loading Port(s) 1. That the said vessel, being tight, staunch strong and in every way fit for the voyage, shall with all convenient speed proceed to 12
and there load 13
at safe loading berth(s) in Charterers' option. 14

Description always afloat, a full and complete*/part* cargo in bulk of 15
of Cargo 16
17
at Charterers' option tons of 2,240 lbs.*/1,000 kilos.* % more or less, quantity at Owners' option. 18

Notice and Loading Port 2. Owners are to give Charterers (or their Agents) (telegraphic address " " telex number: 19
15 and 7 days notice of vessel's expected readiness to load date, and approximate quantity of cargo required with the 15 days' notice, such quantity to be based on a cargo of Heavy Grain, unless the 20

* Delete as appropriate.

Orders	cargo composition has been declared or indicated.	21
	The Charterers are to be kept continuously advised by telegram/telex of any alteration in vessel's readiness to load date.	22
	Master to apply to (telegraphic address " ") for first or sole loading port orders 144 hours before vessel's expected readiness to load date but not sooner than 144 hours before the laydays in Clause 4 and Charterers or their Agents are to give orders for first or sole loading port within 72 hours of receipt of Master's application, unless given earlier.	23 24 25
	Orders for second port of loading, if used, to be given to the Master not later than	26 27
	Master is to give Charterers (or their Agents) 72 and 12 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole loading port together with vessel's estimated readiness to load date.	28
Vessel Inspection	3. Vessel is to load under inspection of National Cargo Bureau, Inc in U.S.A. ports or of the Port Warden in Canadian ports. Vessel is also to load under inspection of a Grain Inspector licensed/authorised by the United States Department of Agriculture pursuant to the U.S. Grain Standards Act and/or of a Grain Inspector employed by the Canada Department of Agriculture as required by the appropriate authorities.	29 30 31
	If vessel loads at other than U.S. or Canadian ports, she is to load under inspection of such national and/or regulatory bodies as may be required.	32
	Vessel is to comply with the rules of such authorities, and shall load cargo not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Cabin, Tackle, Apparel, Provisions, Fuel, Furniture and Water. Cost of such inspections shall be borne by Owners.	33 34
Laydays/ Cancelling	4. Laytime for loading, if required by Charterers, not to commence before 0800 on the day of 19 Should the vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per Clause 18 before 1200 on the day of 19 the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18.	35 36 37
Destination	5. On being so loaded, the vessel shall proceed to as ordered by Charterers/Receivers*, and deliver the cargo, according to Bills of Lading at safe discharging berths in Charterers' option, vessel being always afloat, on being*/having been* paid freight as per Clauses 8 and 9.	38 39 40 41
Discharging Port Orders	Master to apply by radio to (telegraphic address " ") for first or sole discharging port orders 96 hours before vessel is due off/at* and they are to give first or sole discharging port orders by radio within 48 hours of receipt of Master's application unless given earlier. If Master's application is received on a Saturday, the time allowed shall be 52 hours instead of 48 hours.	42 43 44

* Delete as appropriate.

	Orders for second and/or third port(s) of discharge are to be given to the Master not later than vessel's arrival at first or subsequent port.	45
	Master to radio Charterers/Receivers (or their Agents) 72 and 24 hours notice of vessel's estimated time of arrival at first or sole discharging port. Charterers/Receivers (or their Agents) are to be kept continuously advised by radio/telegram/telex of any alterations in such estimated time of arrival.	46 47
Bills of Lading	6. The Master is to sign Bills of Lading as presented on the North American Grain Bill of Lading form without prejudice to the terms, conditions and exceptions of this Charterparty. If the Master elects to delegate the signing of Bills of Lading to his Agents he shall give them authority to do so in writing, copy of which is to be furnished to Charterers if so required.	48 49
Rotation of Ports	7. Rotation of loading ports is to be in Owners'*/Charterers'* option.	50
	Rotation of discharging ports is to be in Owners'*/Charterers'* option, but if more than two (2) ports of discharge are used rotation is to be geographic to	51
Freight	8. Freight to be paid as follows:	52
		53
		54
		55
		56
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*	57
	Charterers have the option of ordering the vessel to load at	58
		59
	in which case the rate of freight to be	60
		61
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos.*	62 63
	Charterers/Receivers have the option of ordering the vessel to discharge at	64
		65
	in which case the rate of freight to be	66
		67
		68
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos*	69

* Delete as appropriate.

	If more than one port of loading and/or discharging is used, the rate of freight shall be increased by	70
	per ton of 2,240 lbs./1,000 Kilos* for each additional loading and/or discharging port on the entire cargo.	71
		72
Freight Payment	9. (a) Freight shall be fully prepaid on surrender of signed Bills of Lading in _____ in _____ currency to _____	73
	on Bill of Lading weight, discountless, not returnable, vessel and/or cargo lost or not lost. Freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board.	74
		75
	Once the Bills of Lading have been signed, and Charterers call for surrender of Original Bills of Lading against freight payment above, it will be incumbent upon Owners or their Agents to comply immediately with such call for surrender during office hours, Mondays to Fridays inclusive.	76
		77
		78
(Other)	(b)	79
		80
		81
Cost of Loading and Discharging	10. (a)* Cargo is to be loaded and spout trimmed (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness) free of expense to the vessel.	82
	Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	83
	(b)* Cargo is to be loaded and trimmed at Owners' expense.	84
	Cargo is to be discharged free of expense to the vessel (to Master's satisfaction in respect of seaworthiness).	85
Stevedores at Loading Port(s) and Discharging Port(s)	11. Stevedores at loading Port(s) are to be appointed by Charterers*/Owners* and paid by Charterers*/Owners*	86
	If stevedores are appointed by Owners, they are to be approved by Charterers at loading port(s), and such approval is not to be unreasonably withheld.	87
	Stevedores at discharging port(s) are to be appointed and paid for by Charterers/Receivers*.	88
	In all cases, stevedores shall be deemed to be the servants of the Owners and shall work under the supervision of the Master.	89
Bulk Carrier and Wing Spaces	12. (a) The vessel is warranted to be a self-trimming bulk carrier.*/non-self-trimming bulk carrier.*	90

* Delete as appropriate.

	(b) Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centerholds. Wing spaces are to be spout trimmed; any further trimming in wing spaces and any additional expenses in discharging are to be for Owners' account, and additional time so used is not to count as laytime or time on demurrage.	91 92
Overtime	13. (a) Expenses	93
	(i) All overtime expenses at loading and discharging ports shall be for account of the party ordering same.	94
	(ii) If overtime is ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility all overtime expenses are to be equally shared between the Owners and Charterers*/Receivers*	95 96
	(iii) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owner's account.	97
	(b) Time Counting	98
	If overtime ordered by Owners be worked during periods excepted from laytime the actual time used shall count; if ordered by Charterers/Receivers, the actual time used shall not count; if ordered by port authorities or the party controlling the loading and/or discharging terminal or facility half the actual time used shall count.	99 100
Separations	14. Cost of cargo separations, including labor used for laying same, to be for Charterers' account unless required by Owners, in which case all resultant expenses shall be borne by the Owners. Separations ordered by Charterers shall be made to Master's satisfaction (but not exceeding the requirements of the competent authorities).	101 102
Securing	15. (a) For Owners' account	103
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Owners, and time so used not to count as laytime or time on demurrage.	104
	Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Owners' expense, and time actually lost is not to count.	105
	(b) For Charterers' account	106
	Any securing required by Master, National Cargo Bureau or Port Warden for safe trim/stowage to be supplied by and paid for by Charterers, and time so used to count as laytime or time on demurrage.	107
	Bleeding of bags, if any, at discharge port(s) to be at Charterers'/Receivers' expense.	108
	<i>(Delete para (a) or (b) as appropriate)</i>	
Fumigation	16. If after loading has commenced, and at any time thereafter until completion of discharge, the cargo is required to be fumigated in vessel's holds, the Owners are to permit same to take place at Charterers' risk and expense, including necessary expenses for accommodating and victualling vessel's personnel ashore.	110 110
	The Charterers warrant that the fumigants used will not expose the vessel's personnel to any health hazards whatsoever, and will comply with current IMO regulations.	111
	Time lost to the vessel is to count at the demurrage rate.	112

* Delete as appropriate.

Opening/ Closing Hatches	17. At each loading and discharging port, cost of first opening and last closing of hatches and removal and replacing of beams, if any, shall be for Owners' account. Cost of all other opening and closing of hatches, removal and replacing of beams shall be for Charterers'/Receivers' account.	113 114
	18. (a) Notice of Readiness Notification of vessel's readiness to load and discharge at the first or sole loading and discharging port shall be delivered in writing at the office of Charterers/Receivers between 0900 and 1700 on all days except Sundays and holidays, and between 0900 and 1200 on Saturdays. Such notice of readiness shall be delivered when the vessel is in the loading or discharging berth if vacant, failing which from a lay berth or anchorage within limits of the port, or otherwise as provided in Clause 18 (b) hereunder.	115 116 117 118
Time Counting	(b) Waiting for Berth Outside Port Limits If the vessel is prevented from entering the limits of the loading/discharging port(s) because the first or sole loading/discharging berth or a lay berth or anchorage is not available within the port limits, or on the order of the Charterers/Receivers or any competent official body or authority, and the Master warrants that the vessel is physically ready in all respects to load or discharge, the Master may tender vessel's notice of readiness, by radio if desired, from the usual anchorage outside the limits of the port, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. If after entering the limits of the loading port, vessel fails to pass inspections as per Clause 18 (e) any time so lost shall not count as laytime or time on demurrage from the time vessel fails inspections until she is passed, but if this delay in obtaining said passes exceeds 24 running hours shex all time spent waiting outside the limits of the port shall not count.	119 120 121 122 123 124
	(c) Commencement of Laytime Following receipt of notice of readiness laytime will commence at 0800 on the next day not excepted from laytime. Time (not excepted from laytime) actually used before commencement of laytime shall count.	125 126 127
	(d) Subsequent Ports At second or subsequent port(s) of loading and/or discharging, laytime or time on demurrage shall resume counting from vessel's arrival within the limits of the port or as provided in Clause 18 (b) if applicable.	128 129 130
	(e) Inspection Unless the conditions of Clause 18 (b) apply, at first or sole loading port Master's notice of readiness shall be accompanied by pass of the National Cargo Bureau/Port Warden and Grain Inspector's certificate of vessel's readiness in all compartments to be loaded, for the entire cargo covered by the Charterparty as per Clause 3. In the event that vessel loads in subsequent port(s) and is required to re-pass inspections in these ports, any time lost thereat in securing the required certificates shall not count as laytime or time on demurrage.	131 132 133 134
Laytime	19 (a) Vessel is to be loaded and discharged within working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting). Sundays and Holidays excepted.	135 136
	(b) Vessel is to be loaded within working days of twenty-four (24) consecutive hours each (weather permitting). Sundays and Holidays excepted.	137 138
	(c) Vessel is to be discharged at the average rate of tons of 2,240 lbs.*/1,000 kilos.* per working day of twenty-four (24) consecutive hours	139

* Delete as appropriate.

	(weather permitting), Sundays and Holidays excepted on the basis of the Bill of Lading weight.	140
	<i>(Delete para (a), (b) or (c) as appropriate)</i>	
	(d) Notwithstanding any custom of the port to the contrary, Saturdays shall not count as laytime at loading and discharging port or ports where stevedoring labor and/or grain handling facilities are unavailable on Saturdays or available only at overtime and/or premium rates.	141
	In ports where only part of Saturdays is affected by such conditions, as described above, laytime shall count until the expiration of the last straight time period.	142
	Where six or more hours of work are performed at normal rates, Saturday shall count as a full lay day.	143
	(e) In the event that the vessel is waiting for loading or discharging berth, no laytime is to be deducted during such period for reasons of weather unless the vessel occupying the loading or discharging berth in question is actually prevented from working grain due to weather conditions in which case time so lost is not to count.	144
Demurrage/	20. Demurrage at loading and/or discharging ports is to be paid at the rate of _____ per day or pro rata for part of a	145
Despatch	day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers/Receivers* in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all	146
Money	laytime saved at loading and/or discharging ports.	147
	Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not excepted under this Charterparty, shall count as laytime, until same has expired, thence time on demurrage.	148
Shifting	21. (a) Shifting expenses and time	149
	(i) Cost of shifting between loading berths and cost of shifting between discharging berths, including bunker fuel used, to be for Owners'*/Charterers'/Receivers'* account, time counting.	150
	(ii) If vessel is required to shift from one loading or discharging berth to a lay berth or anchorage due to subsequent loading or discharging berth(s) not being available, all such shifting expenses, as defined above shall be for Owners'*/Charterers'/Receivers'* account, time counting.	151
	(iii) If the vessel shifts from the anchorage or waiting place outside the port limits either directly to the first loading or discharging berth or to a lay berth or anchorage within the port limits the cost of that shifting shall be for Owners' account and time so used shall not count even if vessel is on demurrage.	152
	(iv) Cost of shifting from lay berth or anchorage within the port limits to first loading or first discharging berth to be for Owners' account, time counting.	153
	(b) Shifting in and out of the same berth	154
	If vessel is required by Charterers/Receivers* to shift out of the loading berth or the discharging berth and back to the same berth, one berth shall be deemed to have been used, but shifting expenses from and back to the loading or discharging berth so incurred shall be for Charterers'/Receivers'* account and laytime or time on demurrage shall count.	155
	(c) Overtime expenses for vessel's officers and crew shall always be for Owners' account.	156

* Delete as appropriate.

Gear and lights	22. If required, the Master is to give free use of vessel's cargo gear, including runners, ropes and slings as on board, and power to operate the same.	163
	Vessel's personnel is to operate the gear if permitted to do so by shore regulations, failing which shore operators are to be used.	164
	Such shore operators are to be for Owners' account at loading port(s) if the provisions of Clause 10 (b) apply, otherwise for Charterers' account at loading and Charterers*/Receivers*' account at discharging port(s).	165 166
	Time lost on account of breakdowns of vessel's gear essential to the loading or discharging of this cargo is not to count as laytime or time on demurrage, and if Clause 10 (a) applies any stevedore standby time charges incurred thereby shall be for Owners' account.	167 168
	If required, Master shall give free use of the vessel's lighting as on board for night work.	169
Seaworthy Trim	23. If ordered to be loaded or discharged at two or more ports, the vessel is to be left in seaworthy trim to Master's satisfaction (not exceeding the requirements of the Safety of Life at Sea Convention as applied in the country in which such ports are situated) for the passage between ports at Charterers' expense at loading and at Charterers*/Receivers' expense at discharging ports, and time used for placing vessel in seaworthy trim shall count as laytime or time on demurrage.	170 171 172
Draft/Lightage	24. Owners warrant the vessel's deepest salt water draft shall not exceed feet inches on completion of loading and feet inches on arrival at first or sole discharging port.	173 174
	Should the vessel be ordered to discharge at a place in which there is not sufficient water for her to get the first tide after arrival without lightening, and lie always afloat, laytime is to count as per Clause 18 at a safe anchorage for similar vessels bound for such a place and any lightage expenses incurred to enable her to reach the place of discharge is to be at the expense and risk of the cargo, any custom of the port or place to the contrary notwithstanding, but time occupied in proceeding from the anchorage to the discharging berth is not to count as laytime or time on demurrage.	175 176 177
	Unless loading and/or discharging ports are named in this Charterparty, the responsibility for providing safe port of loading and/or discharging lies with the Charterers/Receivers* provided Owners have complied with the maximum draft limitations in lines 173/174.	178 179
Car Decks, etc.	25. It is understood that if this vessel is fitted with car decks, container fittings and/or any other special fittings not connected with the carriage of grain in bulk, any extra expenses incurred in loading and/or discharging as a result of the presence of such car decks, container fittings and/or special fittings are to be for Owners' account. Time so lost shall not count as laytime or time on demurrage.	180 181
Dues and/or Taxes	26.	182 183 184
Seaway Tolls	27. All St. Lawrence Seaway and/or Welland Canal tolls on vessel and/or cargo assessed by Canadian and United States Authorities are to be paid and borne by Owners.	185

* Delete as appropriate.

WaterPollution	28. Any time lost on account of vessel's non-compliance with Government and/or State and/or Provincial regulations pertaining to water pollution shall not count as laytime or time on demurrage.	186
Agents	29. Owners*/Charterers* are to appoint agents at loading port(s) and Owners*/Charterers* are to appoint agents at discharging port(s).	187
	In all instances, agency fees shall be for Owners' account but are not to exceed customary applicable fees.	188
Strikes, Stoppages, etc.	30. If the cargo cannot be loaded by reason of Riots, Civil Commotions or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the loading of the cargo, or by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the Charterers caused by Riots, Civil Commotions or a Strike or Lock-out on the Railways or in the Docks or other loading places, or if the cargo cannot be discharged by reason of Riots, Civil Commotions, or of a Strike or Lock-out of any class of workmen essential to the discharge, the time for loading or discharging, as the case may be, shall not count during the continuance of such causes, provided that a Strike or Lock-out of Shippers' and/or Receivers' men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence they could have obtained other suitable labor at rates current before the Strike or Lock-out. In case of any delay by reason of the before mentioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made by the Charterers/Receivers of the cargo or Owners of the vessel. For the purpose, however, of settling despatch rebate accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading, or discharging, as the case may be.	189 190 191 192 193 194 195
Ice	31. Loading Port	196
	(a) If the Vessel cannot reach the loading port by reason of ice when she is ready to proceed from her last port, or at any time during the voyage, or on her arrival, or if frost sets in after her arrival, the Master - for fear of the Vessel being frozen in - is at liberty to leave without cargo; in such cases this Charterparty shall be null and void.	197 198
	(b) If during loading, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has the liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port with option of completing cargo for Owners' own account to any port or ports including the port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charterparty to be forwarded to destination at Vessel's expense against payment of the agreed freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Consignees, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lump sum), all other conditions as per Charterparty.	199 200 201 202
	(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for the Owners' own account as under sub-clause (b) or to declare the Charterparty null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.	203 204
	Voyage and Discharging Port	205
	(d) Should ice prevent the Vessel from reaching the port of discharge, the Charterers/Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Owners or Master have given notice to the Charterers/Receivers of impossibility of reaching port of destination.	206 207 208
	(e) If during discharging, the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest safe and accessible port. Such port to be nominated by Charterers/Receivers as soon as possible, but not later than 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of receipt of Owners' request for nomination of a substitute discharging port, failing which the Master will himself choose such port.	209 210 211

* Delete as appropriate.

	(f) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Owners shall receive the same freight as if the Vessel had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substitute port exceeds 100 nautical miles the freight on the cargo delivered at that port to be increased in proportion.	212 213
Extra Insurance	32. Any extra insurance on cargo incurred owing to vessel's age, class, flag or ownership to be for Owners' account up to a maximum of _____ and may be deducted from the freight, in Charterers' option. The Charterers shall furnish evidence of payment supporting such deduction.	214 215
P. & I. Bunker Clause	33. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and/or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in this Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of bunker tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried whether such amount is or is not required for the chartered voyage.	216 217 218 219
Deviation	34. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Charterparty and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom; provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, prima facie, be regarded as unreasonable.	220 221
Lien and Cesser Clause	35. The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charterparty. Charterers' liability under this Charterparty is to cease on cargo being shipped except for payment of freight, deadfreight, and demurrage at loading, and except for all other matters provided for in this Charterparty where the Charterers' responsibility is specified.	222 223 224
Exceptions	36. Owners shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the vessel seaworthy and to have her properly manned, equipped and supplied and neither the vessel nor the Master or Owners shall be or shall be held liable for any loss of or damage or delay to the cargo for causes excepted by the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 or the Canadian Carriage of Goods by Water Act, 1970, or any statutory re-enactment thereof. And neither the vessel, her Master or Owners, nor the Charterers or Receivers shall, unless otherwise in this Charterparty expressly provided, be responsible for loss of or damage or delay to or failure to supply, load, discharge or deliver the cargo arising or resulting from: - Act of God, act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; seizure under legal process, provided bond is promptly furnished to release the vessel or cargo; floods; fires; blockades; riots; insurrections; Civil Commotions; earthquakes; explosions. No exception afforded the Charterers or Receivers under this clause shall relieve the Charterers or Receivers of or diminish their obligations for payment of any sums due to the Owners under provisions of this Charterparty.	225 226 227 228 229 230 231
U.S.A. Clause Paramount	37. If the vessel loads in the U.S.A. the U.S.A. Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows: "This Bill of Lading, shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent but no further."	232 233 234 235

* Delete as appropriate.

Canadian Clause Paramount	38. If the vessel loads in Canada the Canadian Clause Paramount shall be incorporated in all Bills of Lading and shall read as follows:	236
	"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Carriage of Goods by Water Act, 1970, Revised Statutes of Canada, Chapter C-15, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, or any statutory re-enactment thereof, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	238 239 240
Both-to-Blame Collision Clause	39. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing this Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:	241 242
	"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 goods 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 goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods 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 Carrier.	243 244 245 246
	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 to a collision or contact."	247 248
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	249
General Average/ New Jason	40. General Average shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules 1974 and shall be settled in	250
	Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:	251
	"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	252 253 254
	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 his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery."	255 256 257
	The Charterers shall procure that all Bills of Lading issued under this Charterparty shall contain the same clause.	258
War risks	41. 1. 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	259

* Delete as appropriate.

to enter or reach.

260

2. (A) If any port of loading or of discharge named in this Charterparty or to which the vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or 261

(B) if owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge 262
or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion 263
dangerous or impossible for the vessel to reach any such port of loading or of discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or 264
discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charterparty (provided such other port 265
is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be 266
received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge 267
the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charterparty or not) 268
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. In the event of the cargo being loaded or discharged at 269
any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charterparty, the Charterparty shall be read in respect of the freight and all other 270
conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established 271
under the provisions of the Charterparty, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and/or discharging the cargo 272
thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In this latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses. 273

3. 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 274
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 275
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 276
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 277
deviation. 278

If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations the vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered 279
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 280
discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally 281
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 such other port of discharge 282
shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses. 283

Address 42. An address commission of % on gross freight, deadfreight and demurrage is due to Charterers at time freight and/or demurrage is paid, 284
Commission vessel lost or not lost, Charterers having the right to deduct such commission from payment of freight and/or demurrage. 285

Brokerage 43. A brokerage commission of % on gross freight, deadfreight, and demurrage is payable by Owners to 286
Commission at time of receiving freight payment and/or demurrage payments(s), vessel lost or not lost. 287
288

* Delete as appropriate.

Assignment	44. Charterers have the privilege of transferring/assigning/reletting all or part of this Charterparty to others (guaranteeing to the Owners the due fulfilment of this Charterparty).	289
Arbitration	45. (a) New York. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and be subject to U.S. Law: One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	291 292 293
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S.\$ ** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	294 295
	(b) London. All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.	296 297 298 299
	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed U.S. \$ ** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	300 301
	<i>(Delete para (a) or (b) as appropriate)</i>	

** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.

* Delete as appropriate.