



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“Ο ναύλος και η ρήτρα off – hire clause”

ΔΡΕΤΤΑ ΟΥΡΑΝΙΑ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2022

ΧΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
1. Εισαγωγή	6
1.2. Σκοπός και επιδιώξεις.....	7
1.3. Μεθοδολογία	7
2. Το Αντικείμενο, το πλαίσιο και οι παράγοντες καθορισμού ναύλων.....	9
2.1. Ο μηχανισμός καθορισμού ναύλων	10
2.2. Η ναυλαγορά	12
2.3. Η αγορά παραγώγων ναύλων	14
2.4. Πρόβλεψη ναύλων.....	16
2.5. Αναφορές Τιμών Ναύλων.....	17
2.6. Πληρωμή ναύλων	17
2.6.1. Η Περίπτωση του “ASTRA”	17
2.6.2. Η υπόθεση SPAR SHIPPING.....	19
3. Τρόποι Ναύλωσης Πλοίων	21
3.1. Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)	22
3.2. Συμβόλαιο ναύλωσης (contract of affreightment)	24
3.3. Χρονοναύλωση (The time charter)	25
3.4. Ναύλωση Πλοίου χωρίς πλήρωμα [«γυμνό σκάφος» - bare boat charter].....	27
3.5. Ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την επιλογή τρόπου ναύλωσης.....	28
4. Ρήτρες Off Hire.....	30
4.1. Ο Σκοπός της ύπαρξης ρητρών Off Hire.....	30
4.2. Ρήτρες Off Hire έναντι αξιώσεων αποζημίωσης	31
4.3. Εντελώς εξωτερική αιτία.....	33
4.4. Οι τύποι ρητρών Off Hire	34
4.4.1. Ρήτρα απώλειας χρόνου περιόδου (Period off-hire clause).....	34
4.4.2. Ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου (Net off-hire clause)	34

4.5.	Χαρακτηριστικές ρήτρες Off – Hire	34
4.5.1.	New York Product Exchange Form 1946 (NYPE' 46)	35
4.5.2.	New York Product Exchange Form 1993 (NYPE' 93)	37
4.5.3.	BALTIME	38
4.5.4.	Σύγκριση μεταξύ NYPE' 46, NYPE' 93 και BALTIME	39
5.	Συμπεράσματα	40
	Βιβλιογραφία	43

Περίληψη

Με τον όρο ναύλο αναφερόμαστε στο ποσό εκείνο που πρέπει να πληρωθεί ώστε να γίνει η μεταφορά ενός φορτίου μέσω θαλάσσιας οδού από ένα σημείο σε ένα άλλο. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μία εξαιρετικά σύνθετη δραστηριότητα, η οποία καθορίζεται από διάφορους παράγοντες όπως για παράδειγμα η τιμή των καυσίμων και η απόσταση μεταξύ των λιμένων, η τιμή του ναύλου έχει ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου. Συγκεκριμένα, η τιμή του ναύλου καθορίζεται κυρίως από την εκάστοτε σχέση μεταξύ της προσφοράς μεταφορικών μέσων και της ζήτησης για μεταφορά φορτίων. Επιπλέον, η τιμή του ναύλου κάθε φορά είναι καθοριστική και για τις αποφάσεις που πρόκειται να λάβουν όχι μόνο οι ναυλωτές, αλλά και οι πλοιοκτήτες. Τα υψηλά ή χαμηλά ναύλα επιδρούν στην απόφαση για τη διατήρηση ή όχι ενός πλοίου, ή την κατασκευή νέων.

Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η διάθεση των πλοίων και ο καθορισμός είναι μέσω της ναυλαγοράς. Εκεί, οι δυνητικοί ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις μεταφοράς φορτίου με τους διαθέσιμους πλοιοκτήτες, ενώ μία από τις διαδεδομένες πρακτικές που ακολουθούνται είναι τα παράγωγα ναύλων για το αντιστάθμισμα του κινδύνου που πάντα είναι υπαρκτός στις θαλάσσιες μεταφορές. Σε γενικές γραμμές, τα παράγωγα ναύλων αφορούν σε μελλοντικές συμβάσεις ώστε να μετριαστεί η μεγάλη διακύμανση που παρουσιάζει η τιμή του ναύλου. Ένα από τα πιο σύνθετα προβλήματα σε ό,τι αφορά στο ναύλο είναι η πρόβλεψη της τιμής του, εξαιτίας της αστάθειας που παρουσιάζουν οι θαλάσσιες μεταφορές.

Σε γενικές γραμμές, οι υπόψη συμβάσεις διακρίνονται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες: τη ναύλωση κατά ταξίδι σε σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου, το συμβόλαιο ναύλωσης ως προέκταση της ναύλωσης κατά ταξίδι σε περισσότερα του ενός φορτία, τη χρονοναύλωση βάσει της οποίας το πλοίο ναυλώνεται ανά την ημέρα και τη ναύλωση πλοίου χωρίς πλήρωμα όπου ο πλοιοκτήτης διαθέτει το «γυμνό σκάφος» του για μεγάλο χρονικό διάστημα (έτη) και ο ναυλωτής καθορίζει τις υπόλοιπες

λεπτομέρειες λειτουργίας του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση, ο κάθε ναυλωτής επιλέγει την κάθε σύμβαση με βάση τις κάθε φορά ανάγκες και το συμφέρον του. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πιο σύνθετη μορφή ναύλωσης είναι η χρονοναύλωση, καθώς ενέχουν κινδύνους και για τα δύο μέρη. Ως εκ τούτου, για την αποφυγή της αντιδικίας απαιτείται η λεπτομερής καταγραφή των όρων της συγκεκριμένης σύμβασης. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι έχει ιδιαίτερη σημασία η πληρωμή των ναύλων, και αν αυτή αποτελεί προϋπόθεση της σύμβασης. Υπάρχουν δύο ενδεικτικά παραδείγματα αντιδικίας επί του θέματος. Από τη μία η υπόθεση THE ASTRA, όπου η δικαστική απόφαση θεωρεί την πληρωμή των ναύλων προϋπόθεση της σύμβασης και άρα η μη πληρωμή των ναύλων έδινε το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης. Από την άλλη η υπόθεση SPAR SHIPPING, όπου κρίθηκε ότι η μη πληρωμή από τον ναυλωτή δεν έδινε το δικαίωμα λύσης της σύμβασης από τους πλοιοκτήτες. Ως εκ τούτου, η πληρωμή των ναύλων αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ναύλωσης, και ιδιαίτερα της χρονοναύλωσης καθώς εκεί υπάρχουν ρήτρες οι οποίες δίνουν το δικαίωμα στο ναυλωτή να μην καταβάλει το συμφωνηθέν ναύλο.

Σημαντικό μέρος της σύμβασης χρονοναύλωσης αποτελούν οι ρήτρες Off Hire. Οι ρήτρες Off Hire υπάρχουν για την περίπτωση όπου σε περίπτωση απώλειας χρόνου με υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη ο ναυλωτής να μην χρειαστεί να καταβάλει τον ναύλο για την ημέρα ναύλωση που το πλοίο δεν ήταν λειτουργικό. Ωστόσο, το εύρος των προβλέψεων της ρήτρας Off Hire εξαρτάται από τη διατύπωση αυτής της ρήτρας και η άσκηση του δικαιώματος μη καταβολής του ποσού της ναύλωσης επηρεάζεται επίσης από τον τρόπο διατύπωσης της ρήτρας. Χαρακτηριστική περίπτωση διατύπωσης είναι η «εξωτερική αιτία» ως λόγος καθυστέρησης του πλοίου, η οποία μπορεί να αφορά στις καθυστερήσεις που προκύπτουν από τρίτα μέρη, για παράδειγμα λιμενικές αρχές. Γενικότερα, υπάρχουν προκαθορισμένοι τύποι ρητρών Off Hire, όπως η NYPE' 46, η NYPE' 93 και η BALTIME. Κάθε τύπος καθορίζει διαφορετικά πράγματα και είναι περισσότερο ή λιγότερο λεπτομερής στις προβλέψεις για τα συμβάντα που μπορούν να οριστούν ως Off Hire. Χαρακτηριστικά, η ρήτρα BALTIME είναι λιγότερο λεπτομερής από αυτή της NYPE, και γενικά θεωρείται ότι είναι περισσότερο συμφέρουσα για τον πλοιοκτήτη.

1. Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζονται σημαντικά από τους ναύλους, καθώς είναι ο απόλυτος ρυθμιστής που χρησιμοποιεί η αγορά για να παρακινήσει τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να προσαρμοστούν ώστε βραχυπρόθεσμα να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους τους και βελτίωσης των υπηρεσιών τους μακροπρόθεσμα. Για παράδειγμα, ένας ιδιοκτήτης πλοίου θα πρέπει κάποια στιγμή να αποφασίσει για το είδος των συναλλαγών στο οποίο θα χρησιμοποιηθεί το πλοίο του. Από την έρευνα αγοράς προκύπτει μια εκτίμηση της ποσότητας των εμπορευμάτων που θα πρέπει να μεταφέρονται ετησίως στις επιλεγμένες διαδρομές και πόσο γρήγορα θα πρέπει να παραδοθούν. Το πιο σημαντικό στοιχείο αυτού του υπολογισμού είναι ο ναύλος, ο οποίος είναι ο πληρωτέος ναύλος στις ελεύθερες αγορές για τη μεταφορά μονάδων συγκεκριμένων εμπορευμάτων ανά την υφήλιο. Σε γενικές γραμμές, η τιμή του ναύλου είναι προϊόν κάποιου ανταγωνισμού, παρουσιάζει διακυμάνσεις σύμφωνα με τις πιέσεις της αγοράς και τα επιτόκια τα οποία όπως είναι γνωστό κυμαίνονται αναλόγως της κατάστασης (Alizadeh & Nomikos, 2011, σ. 106).

Τα τελευταία χρόνια, λόγω της σημασίας που έχει η ναυτιλία στην παγκόσμια οικονομία, παρατηρείται ότι η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας στην μετά Covid – 19 εποχή απειλείται από τους υψηλούς ναύλους που παρατηρούνται, οι οποίοι είναι πιθανό να συνεχιστούν εξαιτίας της πολεμικής σύγκρουσης στην Ουκρανία και την συνέπεια που αυτό έχει στην αγορά και στη μεταφορά προϊόντων και ενέργειας. Η ανάλυση της UNCTAD δείχνει ότι η τρέχουσα αύξηση των ναύλων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εάν διατηρηθεί, θα μπορούσε να αυξήσει τα παγκόσμια επίπεδα τιμών εισαγωγής κατά 11% και τα επίπεδα τιμών καταναλωτή κατά 1,5% από τώρα έως το 2023 (UNCTAD, 2021, σ. xxvi). Οπότε, αφού έχει επισημανθεί η σημασία που έχει ο ναύλος τόσο στην ναυτιλία, όσο και κατ' επέκταση στην παγκόσμια οικονομία, η παρούσα εργασία θα προσπαθήσει να παρουσιάσει μία λεπτομερή ανάλυση της έννοιας του ναύλου, τόσο στο πλάτος της, δηλαδή την επιρροή της και τη συμπεριλιπτικότητα της, όσο και στο βάθος της, δηλαδή πόσα πράγματα εμπεριέχει κατά την εμπειρική της πραγμάτωση στον κλάδο της ναυτιλίας με περιπτωσιολογική μελέτη την ανάλυση των ρητρών Off Hire. Με την ανάλυση της συγκεκριμένης ρήτρας

θα γίνει αντιληπτή η συνθετότητα της έννοιας του ναύλου κατά την εκτέλεση εμπορικών δρομολογίων και η σημασία που έχει το ναυτικό δίκαιο για την ορθή λειτουργία της ναυτιλίας ευρύτερα.

1.2. Σκοπός και επιδιώξεις

Σκοπός αυτής της έρευνας είναι να συμβάλει στη βιβλιογραφία σχετικά με την έννοια του ναύλου και της ναύλωσης πλοίων στην ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία. Συγκεκριμένα, επιδιώκει να αναλύσει το περιεχόμενο της έννοιας του ναύλου, την λογική με την οποία έχει καθιερωθεί, τη σημασία του για τις παγκόσμιες μεταφορές, τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να γίνει μία ναύλωση μεταφοράς φορτίου και τέλος να εξετάσει περιπτώσεις στις οποίες ο ναυλωτής δεν έχει την υποχρέωση καταβολής ναύλων. Ως εκ τούτου, οι κύριοι στόχοι της παρούσας έρευνας είναι η απάντηση στα εξής ερωτήματα:

1. Τι αφορά ο ναύλος;
2. Πως καθορίζεται το ύψος του ναύλου;
3. Γιατί είναι σημαντικό το ύψος του ναύλου;
4. Ποιοι είναι οι τρόποι ναύλωσης και τι αφορά ο κάθε τρόπος;
5. Σε ποιες περιπτώσεις ο ναυλωτής εξαιρείται της υποχρέωσης καταβολής ναύλου;

Η απάντηση των παραπάνω ερωτημάτων θα μας επιτρέψει να κατανοήσουμε το πως ο ναύλος και γενικότερα η διαδικασία της ναύλωσης αλληλοεπιδρά με τους δρώντες που υπάρχουν στη ναυτιλία, και ως εκ τούτου να διαπιστώσουμε υπό ποιες προϋποθέσεις η ναύλωση λειτουργεί είτε υπέρ του ναυλωτή είτε υπέρ του πλοιοκτήτη.

1.3. Μεθοδολογία

Σημαντικό στοιχείο κάθε έρευνας είναι ο σχεδιασμός της, ενώ ο βασικός στόχος του σχεδιασμού είναι να ανταποκρίνεται στον ίδιο τον σκοπό της έρευνας. Για την έρευνα αυτή χρησιμοποιήθηκαν ως επί το πλείστον δευτερεύουσες πηγές πληροφοριών προκειμένου να συγκεντρωθούν όλες οι απαραίτητες γνώσεις που θα μας βοηθούσαν τελικά να κατανοήσουμε το θέμα. Αυτές οι πηγές ήταν επιστημονικά βιβλία και άρθρα,

εκθέσεις εταιρειών, παρουσιάσεις συνεδρίων, καθώς και διαδικτυακά δελτία τύπου που είχαν συνοχή με τα ερευνητικά ερωτήματα. Η συλλογή της γνώσης μας οδήγησε στο επόμενο βήμα που είναι η ταξινόμηση των πληροφοριών που τελικά καταφέραμε να συσσωρεύσουμε. Η ταξινόμηση πραγματοποιήθηκε με τρόπο που να σχετίζεται αλλά και να απαντά στα ερωτήματα που θέσαμε στην προηγούμενη ενότητα. Έτσι, όλες οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν ταξινομήθηκαν με αυτόν τον τρόπο. Αυτό μας οδήγησε να βγάλουμε πιο στέρεα συμπεράσματα σχετικά με το θέμα που περιγράφουμε σε αυτήν την εργασία.

2. Το Αντικείμενο, το πλαίσιο και οι παράγοντες καθορισμού ναύλων

Ως ναύλος αναφέρεται το κόστος αποστολής ενός αντικειμένου από μία τοποθεσία σε μία άλλη. Υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν τους τελικούς ναύλους. Σε γενικές γραμμές, οι ναύλοι καθορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση. Οι δυνάμεις της αγοράς είναι ο κύριος κινητήριο παράγοντας πίσω από τις διακυμάνσεις των ναύλων. Παράγοντες όπως οι τιμές των καυσίμων, η απόσταση που διανύθηκε, το κόστος τερματικού σταθμού κ.λπ. δεν επηρεάζουν τους ναύλους τόσο όσο η προσφορά και η ζήτηση. Τα τελευταία χρόνια, οι ναυτιλιακές εταιρείες κατασκευάζουν όλο και μεγαλύτερα πλοία για να επωφεληθούν από την οικονομία κλίμακας. Η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται επίσης, αλλά με πολύ πιο αργό ρυθμό. Αυτή η στρέβλωση είχε ως αποτέλεσμα ένα αυξανόμενο χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Αυτός είναι ο κύριος και ο σημαντικότερος λόγος για τον οποίο κάποιες φορές οι ναύλοι φθάνουν σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές (Zarzecki, 2016).

Το εν λόγω διαπιστώθηκε όταν η ζήτηση για αγαθά αυξήθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2020 και το 2021, καθώς οι καταναλωτές ξόδεψαν τα χρήματά τους σε αγαθά και όχι σε υπηρεσίες κατά τη διάρκεια περιορισμών και περιορισμών πανδημίας. Η εργασία από το σπίτι, οι ηλεκτρονικές αγορές και οι αυξημένες πωλήσεις υπολογιστών δημιούργησαν πρωτοφανή ζήτηση στις αλυσίδες εφοδιασμού. Αυτή η μεγάλη μεταβολή στις εμπορικές ροές εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίστηκε με περιορισμούς χωρητικότητας από την πλευρά της προσφοράς, συμπεριλαμβανομένης της μεταφορικής ικανότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ελλείψεων εμπορευματοκιβωτίων, ελλείψεων εργατικού δυναμικού, συνεχιζόμενων περιορισμών εντός και εκτός COVID-19 σε όλες τις περιοχές λιμένων και συμφόρησης στα λιμάνια. Αυτή η αναντιστοιχία μεταξύ της αυξανόμενης ζήτησης και της de facto μειωμένης ικανότητας προσφοράς οδήγησε στη συνέχεια σε ρεκόρ ναύλων εμπορευματοκιβωτίων σε όλες σχεδόν τις εμπορικές διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων (UNCTAD, 2021, σ. xxvii). Για την καλύτερη κατανόηση αυτού του φαινομένου θα ακολουθήσει ανάλυση, και συγκεκριμένα θα γίνει μία συνοπτική και περιεκτική περιγραφή για το πως και από ποιους παράγοντες καθορίζονται οι ναύλοι μεταφοράς.

2.1. Ο μηχανισμός καθορισμού ναύλων

Αυτός είναι ένας μηχανισμός προσαρμογής που συνδέει την προσφορά και τη ζήτηση. Ο τρόπος λειτουργίας του είναι αρκετά απλός. Οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές διαπραγματεύονται για να καθορίσουν έναν ναύλο που να αντικατοπτρίζει την ισορροπία των πλοίων και των φορτίων που διατίθενται στην αγορά. Εάν υπάρχουν πάρα πολλά πλοία, ο ναύλος είναι χαμηλός, ενώ εάν υπάρχουν πολύ λίγα πλοία θα είναι υψηλός. Μόλις καθοριστεί αυτός ο ναύλος, οι φορτωτές και οι πλοιοκτήτες προσαρμόζονται σε αυτόν και τελικά αυτό φέρνει σε ισορροπία την προσφορά και τη ζήτηση. Για να υπάρξει ισορροπία σε αυτή τη σχέση απαιτείται ένα μοντέλο προβολής του ανταγωνισμού που θα επιτρέπει την ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς με οικονομικές έννοιες που θα χρησιμοποιήσουμε σε συνάρτηση της προσφοράς, της ζήτησης και της τιμής ισορροπίας (Evans & Marlow, 1986, σσ. 101-104).

Η οικονομική θεωρία μπορεί να βοηθήσει στον καθορισμό του σχήματος της καμπύλης προσφοράς και ζήτησης. Υπό την προϋπόθεση ότι η αγορά είναι απόλυτα ανταγωνιστική, ο πλοιοκτήτης μεγιστοποιεί το κέρδος του λειτουργώντας το πλοίο του με την ταχύτητα με την οποία το οριακό κόστος (δηλαδή το κόστος παροχής ενός επιπλέον μιλίου μεταφοράς) ισούται με τον ναύλο. Η σχέση μεταξύ ταχύτητας και ναύλων μπορεί να οριστεί ως εξής:

$$S = \sqrt{\frac{R}{3p.k.d}}$$

όπου S είναι η βέλτιστη ταχύτητα σε μίλια ανά ημέρα, R ο ναύλος του ταξιδιού, p η τιμή του καυσίμου, k η σταθερά καυσίμου του πλοίου και d = απόσταση. Αυτή η εξίσωση ορίζει το σχήμα της καμπύλης προσφοράς. Εκτός από τους ναύλους, η βέλτιστη ταχύτητα εξαρτάται από την τιμή του καυσίμου, την απόδοση του πλοίου και τη διάρκεια του ταξιδιού.

Στην πραγματικότητα, η συνάρτηση προσφοράς είναι πιο περίπλοκη από την απλή σχέση ταχύτητας – ναύλων που περιγράφεται στις προηγούμενες παραγράφους. Η ταχύτητα δεν είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο η προσφορά σχετίζεται με τους ναύλους. Ο ιδιοκτήτης μπορεί να επωφεληθεί από μία σειρά χαμηλών ναύλων για να

χρησιμοποιήσει το πλοίο του ως δεξαμενή ή να καθορίσει μια βραχυπρόθεσμη σύμβαση αποθήκευσης. Σε υψηλότερους ναύλους μπορεί να αποφασίσει να επιστρέψει στον Περσικό Κόλπο μέσω της συντομότερης διαδρομής της Διώρυγας του Σουέζ αναπτύσσοντας μεγαλύτερη ταχύτητα, αντί να κάνει το μεγαλύτερο ασφαλές πέρασμα γύρω από το Ακρωτήριο σε χαμηλότερη ταχύτητα. Όλες αυτές οι αποφάσεις επηρεάζουν την προσφορά ναύλων. Ομοίως, οι ναύλοι δεν είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο η αγορά καθορίζει τα έσοδα των πλοιοκτητών. Σε περιόδους πλεονάζουσας προσφοράς τα πλοία πρέπει να περιμένουν για φορτίο ή για να αποφύγουν την στασιμότητα να δέχονται μικρά φορτία. Αυτό μειώνει τα λειτουργικά έσοδα με τον ίδιο τρόπο που το κάνει και η πτώση των ναύλων. Αυτός είναι ένας παράγοντας που συχνά ξεχνούν οι ιδιοκτήτες και οι τραπεζίτες που κάνουν προβλέψεις ταμειακών ροών σε παλιά πλοία. Μπορεί να προβλέπουν σωστά τους ναύλους, αλλά μπορεί και να καταλήξουν με έλλειμμα μετρητών λόγω του χρόνου αναμονής εξαιτίας της υψηλής προσφοράς (Storford, 2009, σ. 135).

Ένα άλλο σημείο στο οποίο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα είναι η διαθεσιμότητα των πλοίων σε σχέση με το διαθέσιμο φορτίο για μεταφορά. Χωρίς άλλα διαθέσιμα πλοία, οι ναυλωτές υποβάλλουν προσφορές μεταξύ τους για τη διαθέσιμη χωρητικότητα. Ανάλογα με το πόσο πολύ χρειάζονται μεταφορά, οι τιμές μπορούν να φτάσουν σε οποιοδήποτε επίπεδο. Ωστόσο, αυτή είναι μια ασταθής κατάσταση. Οι ναυλωτές αναζητούν φθηνότερες πηγές προμήθειας και οι υψηλοί ναύλοι σχεδόν πάντα προκαλούν ξέφρενη επενδυτική δραστηριότητα από ιδιοκτήτες και ναυλωτές.

Το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου ελέγχεται από πλοιοκτήτες που ανταποκρίνονται στους ναύλους με διάλυση, νεόδομηση και προσαρμογή της απόδοσης του στόλου. Επειδή οι μεταβλητές σε αυτό το μέρος του μοντέλου είναι συμπεριφοριστικές, οι σχέσεις δεν είναι πάντα προβλέψιμες. Τα σημεία καμψής της αγοράς εξαρτώνται καθοριστικά από τον τρόπο με τον οποίο οι ιδιοκτήτες διαχειρίζονται την προσφορά. Αν και το βιβλίο παραγγελιών παρέχει έναν οδηγό για το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου 12–18 μήνες πριν, οι μελλοντικές παραγγελίες και απόσυρση επηρεάζονται από το κλίμα της αγοράς και είναι πολύ απρόβλεπτες. Επειδή οι επενδυτές ναυτιλίας μερικές φορές κάνουν πράγματα που οι οικονομολόγοι δυσκολεύονται να κατανοήσουν, το να βασίζονται υπερβολικά στην οικονομική λογική μπορεί να είναι επικίνδυνο.

Τέλος, πρέπει να λάβουμε υπόψη το μακροπρόθεσμο διάστημα κατά το οποίο το μέγεθος του στόλου μπορεί να προσαρμοστεί με την παραγγελία νέων πλοίων και τη διάλυση παλαιών. Ο μηχανισμός μακροπρόθεσμης προσαρμογής εξισορροπεί την προσφορά και τη ζήτηση μέσω των τριών άλλων αγορών: της αγοράς πώλησης και αγοράς, της αγοράς νεότευκτων και της αγοράς κατεδάφισης. Καθώς οι ναύλοι μειώνονται σε περίοδο ύφεσης, η κερδοφορία των πλοίων –και, κατά συνέπεια, η μεταχειρισμένη αξία τους– μειώνεται επίσης. Τελικά η τιμή των λιγότερο αποδοτικών πλοίων πέφτει στην τιμή σκραπ. Τα πλοία διαλύονται, αφαιρώντας τα οριστικά από την αγορά και μειώνοντας το πλεόνασμα. Η πτώση των τιμών των μεταχειρισμένων καθιστά επίσης οικονομικά βιώσιμες νέες χρήσεις της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Η χρήση υπερδεξαμενόπλοιων για αποθήκευση πετρελαίου και η μετατροπή δεξαμενόπλοιων μονού κύτους σε μεταλλεύματα ή πλοία ανοικτής θαλάσσης αποτελούν παραδείγματα. Με αυτούς τους τρόπους ο μηχανισμός τιμών μειώνει σταδιακά την προσφορά πλοίων στην αγορά. Αντίθετα, όταν η έλλειψη πλοίων αυξάνει τους ναύλους, αυτό μεταφέρεται στην αγορά πώλησης και αγοράς. Οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να αυξήσουν τους στόλους τους και, επειδή υπάρχει έλλειψη πλοίων, οι φορτωτές μπορεί να αποφασίσουν να επεκτείνουν τις δικές τους ναυτιλιακές δραστηριότητες (Jugović, Komadina, & Perić Hadžić, 2015, σ. 27). Με περισσότερους αγοραστές από πωλητές, οι τιμές των μεταχειρισμένων αυξάνονται έως ότου τα μεταχειρισμένα πλοία γίνουν πιο ακριβά από τα νεότευκτα. Οι απογοητευμένοι πλοιοκτήτες στρέφονται στην αγορά νεότευκτων και το βιβλίο παραγγελιών επεκτείνεται γρήγορα. Δύο ή τρία χρόνια αργότερα ο στόλος αρχίζει να μεγαλώνει.

2.2. Η ναυλαγορά

Σήμερα οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών παρέχονται από τέσσερις στενά συνδεδεμένες αγορές, καθεμία από τις οποίες ασχολείται με διαφορετικό εμπόρευμα: Η αγορά φορτίων (ναυλαγορά), η οποία διαχειρίζεται τις θαλάσσιες μεταφορές, η αγορά πώλησης και αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά νεότευκτων πλοίων και η αγορά πλοίων για διάλυση.

Η κύρια λειτουργία της αγοράς εμπορευμάτων είναι να παρέχει πλοία για εκείνο το τμήμα του παγκόσμιου εμπορίου το οποίο, για τον ένα ή τον άλλο λόγο, δεν προσφέρεται για μακροπρόθεσμες πρακτικές μεταφοράς εμπορευμάτων.

Βραχυπρόθεσμα αυτό επιτυγχάνεται με την αλληλεπίδραση της αγοράς δυνάμεις μέσα από τον οικείο κύκλο των εκρήξεων και της καθίζησης. Όταν αναπτύσσεται έλλειψη πλοίων, τα αυξανόμενα φορτία οδηγούν σε μαζική ναυπήγηση νέων πλοίων. Έρχεται ένα σημείο είτε όταν η ζήτηση υποχωρεί είτε όταν οι παραδόσεις νέων πλοίων ξεπερνούν μια ακόμη αυξανόμενη ζήτηση. Σε αυτό το στάδιο τα φορτία καταρρέουν, τα πλοία είναι καταδικασμένα σε αδράνεια κατά την τοποθέτηση θέσεων ελλιμενισμού (Cufley, 1972, σ. 409).

Η αρχική αγορά ναύλων, το Baltic Shipping Exchange, ξεκίνησε για πρώτη φορά να εμπορεύεται ως χρηματιστήριο εμπορευμάτων και ναυτιλίας στα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα. Το Baltic Shipping Exchange λειτούργησε ως εξής: σε αυτό το σημείο έμποροι που αναζητούσαν μεταφορά συνάντησαν καπετάνιους πλοίων που αναζητούσαν φορτίο. Η αγορά εμπορευμάτων παραμένει σήμερα μια αγορά στην οποία αγοράζονται και πωλούνται οι θαλάσσιες μεταφορές, αν και οι συναλλαγές πραγματοποιούνται κυρίως μέσω τηλεφώνου, e-mail και υπηρεσιών ανταλλαγής μηνυμάτων και όχι στο έδαφος της Βαλτικής. Σήμερα υπάρχει μια ενιαία διεθνής αγορά εμπορευμάτων, αλλά υπάρχουν ξεχωριστές αγορές για διαφορετικά πλοία στην αγορά εμπορευμάτων. Βραχυπρόθεσμα, οι ναύλοι για δεξαμενόπλοια, φορτηγά χύδην φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πετρελαιοφόρα και δεξαμενόπλοια χημικών συμπεριφέρονται αρκετά διαφορετικά, αλλά επειδή πρόκειται για την ίδια ευρεία ομάδα εμπόρων, αυτό που συμβαίνει σε έναν τομέα τελικά μεταφέρεται τρόπο τινά και στους άλλους (Stopford, 2009, σ. 180).

Η αγορά ναύλων έχει δύο διαφορετικούς τύπους συναλλαγών: τη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων στην οποία ο ναυλωτής συνάπτει σύμβαση μεταφοράς από τον πλοιοκτήτη σε σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου, και τη χρονοναύλωση βάσει της οποίας το πλοίο ναυλώνεται με την ημέρα. Το συμβόλαιο μεταφοράς ταιριάζει σε ναυλωτές που προτιμούν να πληρώσουν ένα συμφωνημένο ποσό και να αφήσουν τη διαχείριση της μεταφοράς στον πλοιοκτήτη, ενώ η χρονοναύλωση είναι για έμπειρους ναυλωτές πλοίων που προτιμούν να διαχειρίζονται οι ίδιοι τη διαδικασία μεταφοράς.

2.3. Η αγορά παραγώγων ναύλων

Η αγορά παραγώγων αναφέρεται στη χρηματοπιστωτική αγορά για χρηματοοικονομικά μέσα, όπως συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης ή δικαιώματα προαίρεσης που βασίζονται στις αξίες των υποκείμενων περιουσιακών στοιχείων τους. Ένα συμβόλαιο παραγώγων είναι μια νομικά δεσμευτική συμφωνία στην οποία δύο μέρη συμφωνούν να αποζημιώσουν το ένα το άλλο, με την αποζημίωση να εξαρτάται από την έκβαση ενός μελλοντικού γεγονότος. Αυτά τα συμβόλαια χρησιμοποιούνται για την αντιστάθμιση του κινδύνου αντισταθμίζοντας το κόστος μιας μεγάλης δυσμενούς κίνησης στη μεταβλητή που αντισταθμίζεται.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητό ως έννοια, ας υποθέσουμε ότι ένας πλοιοκτήτης έχει ένα άλογο κούρσας που είναι φαβορί για να κερδίσει μια κούρσα με έπαθλο 1 εκατομμυρίου \$ και υπάρχει ένα στοιχίμα 1 εκατομμυρίου \$ ότι το άλογο θα κερδίσει. Εάν το άλογο κερδίσει, ο ιδιοκτήτης παίρνει 1 εκατομμύριο δολάρια και ο πράκτορας στοιχημάτων χάνει 1 εκατομμύριο δολάρια, αλλά αν το άλογο έρθει δεύτερο, ο ιδιοκτήτης δεν παίρνει τίποτα και ο πράκτορας στοιχημάτων κερδίζει 1 εκατομμύριο δολάρια. Κανένας από τους δύο δεν είναι πολύ ευχαριστημένος με αυτή την κατάσταση «όλα ή τίποτα», οπότε συνάπτουν συμβόλαιο για να μοιραστούν ένα μέρος του κινδύνου τους. Εάν το άλογο κερδίσει, ο ιδιοκτήτης πληρώνει στο πρακτορείο στοιχημάτων 0,5 εκατομμύρια δολάρια από τα κέρδη του, και αν έρθει δεύτερο, το πρακτορείο πληρώνει στον ιδιοκτήτη 0,5 εκατομμύρια δολάρια από τα κέρδη του. Χάρη στο συμβόλαιο παίρνουν και οι δύο από 0,5 εκατομμύρια δολάρια ανεξάρτητα από το αν το άλογο είναι πρώτο ή δεύτερο. Στο σημείο που αφορά στις ναυλώσεις, μία προθεσμιακή συμφωνία ναύλων κάνει ακριβώς αυτό που περιεγράφηκε προηγουμένως: μοιράζει τον κίνδυνο να αυξηθούν ή να μειωθούν απρόβλεπτα οι ναύλοι (και συνεπώς το κόστος των φορτωτών φορτίου και τα έσοδα που εισπράττουν οι πλοιοκτήτες) (King, 2016). Διαφορετικές αγορές παραγώγων ειδικεύονται σε διαφορετικούς τύπους κινδύνου (π.χ. νόμισμα, επιτόκια, εμπορεύματα, τιμές πετρελαίου κ.λπ.). μεταφορές.

Η αγορά παραγώγων ναύλων χρησιμοποιείται για τη διευθέτηση συμβάσεων που διακανονίζονται έναντι μιας συμφωνημένης μελλοντικής αξίας ενός δείκτη αγοράς ναύλων. Αυτό λειτουργεί επειδή οι ιδιοκτήτες φορτίου και οι πλοιοκτήτες

αντιμετωπίζουν αντίθετους κινδύνους - όταν οι τιμές αυξάνονται, οι αποστολείς χάνουν και οι ιδιοκτήτες κερδίζουν, όταν πέφτουν συμβαίνει το αντίστροφο. Με τη σύναψη συμβάσεων για αποζημίωση μεταξύ τους όταν οι τιμές απομακρύνονται από ένα συμφωνημένο επιτόκιο διακανονισμού, οι αποστολείς και οι ιδιοκτήτες μπορούν να εξαλείψουν αυτόν τον κίνδυνο μεταβλητότητας.

Λόγω των μεγάλων ποσών και των κινδύνων, δεν είναι εύκολο να λειτουργήσουν τα παράγωγα στην πράξη. Υπάρχουν τρία πρακτικά προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν. Πρώτον, απαιτείται ένας αξιόπιστος βασικός δείκτης για τη διευθέτηση της σύμβασης - ας υποθέσουμε ότι ο μεσίτης του ναυλωτή ισχυρίζεται ότι το πραγματικό επιτόκιο την ημέρα διακανονισμού ήταν 30 \$ ανά τόνο, αλλά ο μεσίτης του ιδιοκτήτη λέει ότι ήταν μόνο 29 \$ ανά τόνο. Ποιο είναι σωστό? Δεύτερον, η αγορά πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτη ώστε να επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεων σχετικά γρήγορα, καθώς τις περισσότερες φορές άλλες δραστηριότητες της ναυτιλίας εξαρτώνται από την ύπαρξη τέτοιων συμβολαίων. Τρίτον, υπάρχει πιστωτικός κίνδυνος, ο οποίος είναι πολύ μεγαλύτερος από ό,τι στη φυσική αγορά, όπου οι συμβάσεις χρονοναύλωσης μπορούν να τερματιστούν εάν ο ναυλωτής δεν πληρώσει τη μίσθωση του. Χρειάζεται κάποιο σύστημα για να διασφαλιστεί ότι κατά την ημερομηνία διακανονισμού τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους (Stopford, 2009, σ. 196).

Τα βασικά συμβόλαια παραγώγων είναι τα προθεσμιακά συμβόλαια, τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης και τα συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης.

α. Προθεσμιακά συμβόλαια και συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης (Forward Contracts and Futures Contracts): Τα προθεσμιακά συμβόλαια υποχρεώνουν τον κάτοχο να αγοράσει ή να πουλήσει ένα περιουσιακό στοιχείο για μια συγκεκριμένη τιμή σε μια ορισμένη μελλοντική στιγμή (Hull, 2006., σσ. 6-8).

β. Συμβόλαια δικαιωμάτων προαίρεσης (Option Contracts): Ένα συμβόλαιο δικαιώματος προαίρεσης παρέχει στον κάτοχό του το δικαίωμα να αγοράσει ή να πουλήσει ένα περιουσιακό στοιχείο σε μια συγκεκριμένη τιμή την ή πριν από μια συγκεκριμένη ημερομηνία. Τα δικαιώματα προαίρεσης διαφέρουν από τα προθεσμιακά συμβόλαια και τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης παρέχοντας το δικαίωμα αλλά όχι την υποχρέωση να κάνουμε κάτι. Αυτή η ιδιότητα ενισχύει τη λειτουργία

αντιστάθμισης κινδύνου και παρέχει στους κατόχους μεγαλύτερη λειτουργική ευελιξία. Ως εκ τούτου, οι αγοραστές πρέπει να πληρώσουν για επιλογές εκτός από τα τέλη υπηρεσιών, εάν οι συναλλαγές πραγματοποιούνται σε μια αγορά συναλλάγματος (Tsai, Regan, & Saphor, 2009, σ. 3).

2.4. Πρόβλεψη ναύλων

Οι προβλέψεις ναύλων χρησιμοποιούνται εκτενώς από τράπεζες, ναυτιλιακές εταιρείες, δημόσιους υπαλλήλους και συμβούλους που έχουν αναλάβει την εκπόνηση εμπορικών μελετών. Υπάρχουν πολλά εμπορικά διαθέσιμα μοντέλα πρόβλεψης αγοράς που επιτρέπουν στους χρήστες να εισάγουν τις δικές τους υποθέσεις. Αν και αυτά τα μοντέλα διαφέρουν πάρα πολύ στις λεπτομέρειες, τα περισσότερα χρησιμοποιούν μια μεθοδολογία που βασίζεται στην πρόβλεψη της προσφοράς και της ζήτησης για εμπορικά πλοία και στη χρήση του ισοζυγίου προσφοράς-ζήτησης για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις εξελίξεις στους ναύλους. Αυτό παρέχει ένα συνεπές πλαίσιο για την προετοιμασία μιας πρόβλεψης της αγοράς της ναυτιλιακής αγοράς και μπορεί να αναπτυχθεί με τις κατάλληλες λεπτομέρειες για την παραγωγή προβλέψεων που είναι σημαντικές για συγκεκριμένους σκοπούς. Αν και οι προβλέψεις αυτού του τύπου παράγονται με ακριβή λεπτομέρεια, είναι συχνά εξαιρετικά ανακριβείς. Η λεπτομέρεια τους είναι αποτέλεσμα του τρόπου παραγωγής τους και όχι ένδειξη της ακρίβειάς τους (Stopford, 2009, σ. 160).

Ωστόσο, υπάρχουν απόψεις που στηρίζονται σε εμπειρικά δεδομένα, οι οποίες υποστηρίζουν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εξαιρετικά ασταθής και απρόβλεπτη λόγω της εξάρτησης από εξωγενείς παράγοντες όπως η πολυπλοκότητα, οι κύκλοι, οι ακραίοι χρόνοι και οι εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας και οι παράλογες αποφάσεις των παραγόντων της αγοράς. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία πιθανότητα επιτυχίας για σημειακή πρόβλεψη στον συγκεκριμένο κλάδο. μικρό μέγεθος δείγματος και μακροπρόθεσμο ορίζοντα κατά την ανάπτυξη των μοντέλων πρόβλεψής τους. Ακόμα κι αν τα πειράματα των πρακτικών πρόβλεψης περιλαμβάνουν διάφορες μεθόδους και διαφορετικές υπερπαραμέτρους κατά την ανάπτυξη των διαφόρων μοντέλων, έχει διαπιστωθεί ότι οι ποιοτικές μελέτες, παρόλο που έχουν μικρότερη συχνότητα χρήσης,

αυξάνουν σε μακροπρόθεσμα μοντέλα την ακρίβεια των προβλέψεων ναύλων (Fizkin & Akgül, 2022, σ. 94).

2.5. Αναφορές Τιμών Ναύλων

Οι τιμές με τις οποίες καθορίζονται οι ναυλώσεις εξαρτώνται από τις συνθήκες της αγοράς και η ελεύθερη ροή πληροφοριών για τις τελευταίες εξελίξεις παίζει ζωτικό ρόλο στην αγορά. Δεδομένου ότι το σημείο εκκίνησης για τις διαπραγματεύσεις ναύλωσης είναι οι τρέχουσες συναλλαγές, οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές ενδιαφέρονται ενεργά για αναφορές πρόσφατων συναλλαγών. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο αναφέρονται οι τιμές ναύλωσης, αναφέρεται η ημερήσια αναφορά της αγοράς ναύλων που δημοσιεύεται στη λίστα Lloyd's (Stopford, 2009, σ. 188).

2.6. Πληρωμή ναύλων

Στη θεωρία, η πληρωμή των ναύλων μεταφοράς είναι μια απλή υπόθεση: Ένας πλοιοκτήτης στέλνει το τιμολόγιό του και ναυλωτής το πληρώνει. Στην πραγματικότητα, η διαδικασία είναι τόσο περίπλοκη που χρειάστηκε δικαστική απόφαση ώστε να υπάρξει διευθέτηση μεταξύ των μερών. Ακολούθως θα γίνει αναφορά στις δύο σημαντικότερες υποθέσεις που αφορούν στο θέμα της πληρωμής, και κατά πόσο αυτό αποτελεί προϋπόθεση για την ακύρωση του συμβολαίου.

2.6.1. Η Περίπτωση του “ASTRA”

Στην υπόθεση KUWAIT ROCKS CO V AMN BULKCARRIERS INC (THE ASTRA) του 2013 ο δικαστής έκρινε ότι η πληρωμή της μίσθωσης σε ναυλοσυμφωνία ήταν condition της σύμβασης, οποία έδινε δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να τερματίσει και να διεκδικήσει την εκκρεμή μίσθωση συν τις αναμενόμενες ζημίες. Το πλοίο Astra ναυλώθηκε με έντυπο NYPE 1946 με ημερομηνία 6 Οκτωβρίου 2008 για περίοδο πέντε ετών. Η ρήτρα 5 του NYPE απαιτούσε από τους ναυλωτές Kuwait Rocks Co να καταβάλλουν να καταβάλλουν έγκαιρα και κατά τακτά χρονικά διαστήματα το ναύλο προκαταβολικά, η παραβίαση της οποίας θα έδινε στους πλοιοκτήτες AMN Bulcarriers Inc τη δυνατότητα να αποσύρουν το πλοίο και να τερματίσουν τη

ναύλωση. Το ναυλοσύμφωνο περιείχε επίσης μια anti-technicality clause, η οποία απαιτούσε από τους πλοιοκτήτες να ειδοποιήσουν τους ναυλωτές δύο εργάσιμες ημέρες για την αδυναμία να καταβάλουν πληρωμή μίσθωσης προτού μπορέσουν να ασκήσουν το δικαίωμά τους καταγγελίας. Η ρήτρα ήταν η ρήτρα 5 του ναυλοσυμφώνου NYPE 1946, ένα χρονοναυλωσύμφωνο που χρησιμοποιείται συνήθως στο εμπόριο ξηρού χύδην φορτίου. Η ρήτρα 5 προέβλεπε ότι σε περίπτωση μη «έγκαιρης και τακτικής πληρωμής», ο πλοιοκτήτης έχει «την ελευθερία να αποσύρει το σκάφος». Η απόφαση μπορεί να συνοψιστεί γενικά ως εξής (Teo, 2016, σ. 2):

α) Η ρήτρα 5 αντιμετωπίζει τη μη έγκαιρη πληρωμή του ναύλου από τον ναυλωτή, τόσο σοβαρή ώστε να δίνει το δικαίωμα στον ιδιοκτήτη να αποσύρει το σκάφος. Αυτό ήταν μια ισχυρή ένδειξη ότι η αδυναμία πληρωμής του ναύλου σχετίζεται με την ισχύ της σύμβασης και ότι η πληρωμή του ναύλου ήταν condition.

β) Σε εμπορικές συμβάσεις όπου υπάρχει μια χρονική πρόβλεψη, όπως ένας όρος που απαιτεί την πληρωμή έως μια ορισμένη ημερομηνία, τότε ο χρόνος θεωρείται γενικά ότι είναι ουσιαστικό στοιχείο της σύμβασης και ως εκ τούτου προϋπόθεση της αντιπαροχής.

γ) Η σημασία της ασφάλειας δικαίου στις εμπορικές συναλλαγές. Ειδικότερα, ο δικαστής θεώρησε προτιμότερο να αποφευχθούν καταστάσεις όπου το συμβατικό δικαίωμα του ιδιοκτήτη να αποσύρει το σκάφος λόγω μη καταβολής μίσθωσης άφηνε τον ιδιοκτήτη χωρίς την αποκατάσταση ζημιών εξαιτίας της αδυναμίας του ναυλωτή να τις καλύψει. Αυτό δημιουργούσε αβεβαιότητα στον ιδιοκτήτη ως προς το αν θα αποσύρει το σκάφος ή θα το διατηρήσει έως ότου ο ιδιοκτήτης ήταν σε ξεκάθαρη θέση να πει ότι ο ναυλωτής διέπραξε απορριπτική παραβίαση.

Με βάση την υπόψη απόφαση THE ASTRA, εάν μια χρονοναύλωση περιείχε μια ρητή ρήτρα απόσυρσης σε περίπτωση καθυστέρησης πληρωμής και μια Anti-technicality clause, ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να διεκδικήσει την εκκρεμή μίσθωση και τις αποζημιώσεις για την περίοδο ναύλωσης που δεν έχει λήξει.

Σημειώνεται ότι, η αδυναμία πληρωμής του ναύλου είναι μία συμπεριφορά που παραβιάζει τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, και κανονικά το αποτέλεσμα αυτής συμπεριφοράς θα πρέπει να είναι ίδια με αυτή που προκαλείται από μία πράξη

παραβίασης της σύμβασης. Σημαίνει ότι η αδυναμία πληρωμής της μίσθωσης δεν οδηγεί άμεσα σε καταγγελία της ναύλωσης. Ωστόσο, είναι φυσιολογικό η χρονοναύλωση να έχει μια ρήτρα που δίνει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να αποσύρει το πλοίο από την υπηρεσία του ναυλωτή. Η συνέπεια αυτής της πρόβλεψης είναι σημαντική, ειδικότερα όταν ο πλοιοκτήτης υιοθετήσει αυτό το ένδικο μέσο, η ναύλωση τερματίζεται. Επομένως, κατά τη ναύλωση παραχωρείται το δικαίωμα στον ιδιοκτήτη να αποσύρει το πλοίο όταν δεν εκτελεστεί η πληρωμή του ναύλου. Εναπόκειται στον πλοιοκτήτη να επιλέξει εάν θέλει να χρησιμοποιήσει το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου όταν ο ναυλωτής δεν συμμορφώνεται με την υποχρέωση πληρωμής του ναύλου. Επιπλέον, το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου δεν παρεμποδίζεται από τον ναυλωτή ή το δικαστήριο.

2.6.2. Η υπόθεση SPAR SHIPPING

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η υποχρέωση πληρωμής του ναύλου θεωρήθηκε condition της σύμβασης στην υπόθεση *The Astra*. Αυτή η γενική αντίληψη, ωστόσο, δεν είχε καθολική αποδοχή από του δικαστές που κλήθηκαν να αποφασίσουν σε παρόμοιες υποθέσεις. Πολύ λίγες περιπτώσεις είχαν πράγματι αγγίξει το ερώτημα εάν η υποχρέωση πληρωμής του ναύλου αποτελεί όρο χαρακτηριζόμενο ως condition, δηλαδή όρο που δίνει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να αποσύρει το πλοίο και να διεκδικήσει αποζημίωση, καθώς και εάν η αθέτηση πληρωμής της μίσθωσης οδηγούσε εν τέλει σε απόσυρση ενός πλοίου και εάν εξαιτίας αυτής της πράξης οι ιδιοκτήτες είχαν τον δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημίωση για αθέτηση της συμφωνίας.

Μία από τις κύριες αρχές που υποστηρίζουν την θεώρηση ότι η υποχρέωση πληρωμής μίσθωσης δεν αποτελεί condition, είναι η [τότε] απόφαση του Admiralty Court στην υπόθεση *The Brimnes* που εκδόθηκε από τον Δικαστή Brandon J. Η υπόθεση *Brimnes* αφορούσε την απόσυρση ενός σκάφους κατά την άσκηση του δικαιώματος των ιδιοκτητών με βάση τη ρήτρα 5 του NYPE (ημερομηνία 22 Νοεμβρίου 1968) ως αποτέλεσμα της καθυστερημένης πληρωμής της μίσθωσης από τους ναυλωτές που όφειλαν να καταθέσουν την 1η Απριλίου 1970. Το πλοίο αποσύρθηκε στις 2 Απριλίου 1970, ενώ την ίδια ημέρα έγινε καθυστερημένη πληρωμή της μίσθωσης από ναυλωτές (Lee Meng, 1980, p. 23).

Ο δικαστής αρχικά έκρινε ότι γενικά θα μπορούσαν οι πλοιοκτήτες να διατηρήσουν το δικαίωμα σύμφωνα με τη ρήτρα 5 του NYPE να αποσύρουν το πλοίο λόγω αδυναμίας των ναυλωτών να πληρώσουν έγκαιρα τη μίσθωση. Ωστόσο, αποφάσισε επίσης ότι οι πλοιοκτήτες θα είχαν το δικαίωμα να αποσύρουν το πλοίο μόνο εάν η μη πληρωμή των ναύλων αποτελούσε παραβίασης ουσιώδους όρου της σύμβασης. Συγκεκριμένα, ο δικαστής στην απόφαση του ανέφερε ότι δεν υπάρχει κάτι στη ρήτρα 5 [του NYPE] που να δείχνει ξεκάθαρα ότι τα μέρη σκόπευαν η υποχρέωση έγκαιρης πληρωμής της μίσθωσης να αποτελεί ουσιώδη όρο της σύμβασης.

Αυτό που συνέβη με την υπόθεση SPAR SHIPPING είναι ότι επανέφερε την συζήτηση εάν η πληρωμή του ναύλου θεωρείται όρος χαρακτηριζόμενος ως condition. Γενικά, οι κύριοι λόγοι για την απόφαση μπορούν να συνοψιστούν ως εξής (Teo, 2016, σ. 1):

α) Το γεγονός ότι ένας ιδιοκτήτης μπορεί να αποσύρει το σκάφος (ή να τερματίσει) σε περίπτωση παραβίασης ενός όρου δεν υποδηλώνει από μόνο του εάν ο εν λόγω όρος είναι «προϋπόθεση». Η προσθήκη ενός ρητού δικαιώματος υπαναχώρησης όταν ο ναυλωτής αθετήσει την πληρωμή της μίσθωσης υποδηλώνει ότι δεν θα υπήρχε τέτοιο δικαίωμα εάν δεν υπήρχε τέτοια ρητή ρήτρα καταγγελίας.

β) Ο δικαστής σημείωσε επίσης ότι το τεκμήριο στις εμπορικές συμβάσεις είναι ότι «οι όροι ως προς τον χρόνο πληρωμής» δεν είναι ουσιώδεις ελλείψει σαφούς ένδειξης για το αντίθετο.

γ) Η διατύπωση της ρήτρας δεν δείχνει ότι τα μέρη σκόπευαν να είναι ουσιαστικής σημασίας ο χρόνος πληρωμής.

δ) Η επιλογή ακύρωσης ή απόσυρσης του σκάφους παρέχει βεβαιότητα ως προς το πότε ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε νόμιμα να αποσυρθεί (ή να τερματίσει).

Γενικά θεωρείται ότι η υπόθεση SPAR SHIPPING επανέφερε την «ορθόδοξη» θέση ότι η πληρωμή μίσθωσης είναι γενικά ένας «αβλαβής όρος» (ένας ενδιάμεσος όρος που δεν μπορεί να οριστεί ως «προϋπόθεση» ή «εγγύηση»).

Σημειώνεται ότι ο χρόνος και τόπος καταβολής του ναύλου είναι κατ' αρχήν θέμα των μερών που συνάπτουν τη συμφωνία. Έτσι από τα μέρη μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο ναύλος θα καταβληθεί πριν ή μετά από την φόρτωση ή την εκφόρτωση ή κατά

την παράδοση του φορτίου. Όμως στην φόρτωση, ο πλοιοκτήτης δεν έχει εκπληρώσει ακόμα το μεγαλύτερο μέρος των υποχρεώσεών του. Επομένως, η λύση αυτή αντιβαίνει τη γενική αρχή για τις αμφοτεροβαρείς συμβάσεις, με την οποία οι αμοιβαίες παροχές πρέπει να εκπληρώνονται ταυτοχρόνως

3. Τρόποι Ναύλωσης Πλοίων

Χρησιμοποιούνται συνήθως τέσσερις τύποι συμβατικών διακανονισμών, καθένας από τους οποίους κατανέμει το κόστος και τις ευθύνες με ελαφρώς

διαφορετικό τρόπο. Στο πλαίσιο μιας ναύλωσης ταξιδιού, ο πλοιοκτήτης συνάπτει σύμβαση για τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου σε ένα συγκεκριμένο πλοίο για μια τιμή διαπραγμάτευσης ανά τόνο που καλύπτει όλα τα έξοδα. Μια παραλλαγή στο ίδιο θέμα είναι η σύμβαση ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης συνάπτει συμβάσεις για τη μεταφορά φορτίου σε κανονικούς τόνους σε συμφωνημένη τιμή ανά τόνο, καλύπτοντας και πάλι όλα τα έξοδα. Η χρονοναύλωση είναι μια συμφωνία μεταξύ του ιδιοκτήτη και του ναυλωτή για την ναύλωση του πλοίου, με πλήρωμα, έναντι αμοιβής ανά ημέρα, μήνα ή έτος. Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης πληρώνει τα κεφαλαιουχικά έξοδα και τα λειτουργικά έξοδα, ενώ ο ναυλωτής τα έξοδα ταξιδιού. Ο ιδιοκτήτης συνεχίζει να διαχειρίζεται το πλοίο, αλλά ο ναυλωτής δίνει οδηγίες στον πλοίαρχο πού να πάει και τι φορτίο να φορτώσει. Τέλος, η ναύλωση γυμνού σκάφους αναφέρεται στο πλοίο χωρίς πλήρωμα ή οποιεσδήποτε λειτουργικές ευθύνες, οπότε σε αυτήν την περίπτωση ο ιδιοκτήτης πληρώνει απλώς τα κεφαλαιουχικά έξοδα – είναι πραγματικά μια συμφωνία χρηματοδότησης, που δεν απαιτεί τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίου από την πλευρά του ιδιοκτήτη.

3.1. Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)

Μια ναύλωση κατά ταξίδι παρέχει μεταφορά για ένα συγκεκριμένο φορτίο από το λιμάνι Α στο λιμάνι Β σε σταθερή τιμή ανά τόνο. Στο πλαίσιο μιας ναύλωσης ταξιδιού, το πλοίο παρέχει μεταφορά για ένα συγκεκριμένο φορτίο μεταξύ ενός λιμένα φόρτωσης και ενός λιμένα εκφόρτωσης με όρους που καθορίζουν μια τιμή ανά τόνο μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει μια συγκεκριμένη ποσότητα συγκεκριμένου εμπορεύματος μεταξύ δύο ονομαζόμενων λιμένων με σταθερό ναύλο ανά τόνο. Ο ναυλωτής ναυλώνει ολόκληρη ή μέρος της μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου για τη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου του. Ο ναυλωτής υποχρεούται να παρέχει το συμφωνημένο φορτίο παράλληλα με το πλοίο και να πληρώσει επιπλέον για τα έξοδα διακίνησης του φορτίου. Ο ναυλωτής υποχρεούται επίσης να πληρώσει το προβλεπόμενο ποσό ναύλου. Όλα τα άλλα έξοδα (κεφάλαιο, κόστος λειτουργίας και ταξιδιού) είναι για λογαριασμό του πλοιοκτήτη (Plomaritou, 2014, pp. 309-310).

Για παράδειγμα, ένας έμπορος σιτηρών μπορεί να έχει 25.000 τόνους σιτηρών για μεταφορά από την Οδυσσό της Ουκρανίας στην Ινδία. Καλεί τον μεσίτη του και

του λέει ότι χρειάζεται μεταφορά για το φορτίο. Ο μεσίτης θα καθορίσει (δηλ. ναύλωση) ένα πλοίο για το ταξίδι με διαπραγματευτική τιμή ναύλων ανά τόνο φορτίου. Οι όροι θα καθοριστούν σε ναύλωση και, αν όλα πάνε καλά, το πλοίο φτάνει στην ημερομηνία λήξης, φορτώνει το φορτίο, το μεταφέρει στην Ινδία, το φορτίο παραλαμβάνεται και η συναλλαγή ολοκληρώνεται.

Είναι η πιο παλιά και η πιο συνηθισμένη μορφή ναύλωσης και κατά καιρούς έχει λάβει διάφορες μορφές ως εξής (Δελούκας, 1979, σ. 257)

- α. ολική ναύλωση
- β. ναύλωση μιας μόνο μεταφοράς,
- γ. ναύλωση για «αμφοτερόπλου» (δηλαδή ως ναύλωση για την μεταφορά φορτίου τόσο κατά την μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή),
- δ. ναύλωση υπό «έρμα» (δηλαδή ναύλωση μόνο κατά την επιστροφή του πλοίου)
- ε. ναύλωση για διπλή μεταφορά (δηλαδή μεταφορά διαφορετικών προϊόντων)

Με τον τρόπο που διεξάγονται οι ναυλώσεις πέραν της ολικής, θα γίνει ανάλυση στο επόμενο υποκεφάλαιο με τίτλο «Συμβόλαιο ναύλωσης».

Οι περισσότερες ναυλώσεις ταξιδιών αναλαμβάνονται από ναυλωτές που έχουν φορτίο που πρέπει να αποσταλεί. Για αυτό, επικοινωνούν με τους πλοιοκτήτες μέσω μεσιτών και κανονίζουν ένα πλοίο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η πληρωμή των ναυλώσεων ταξιδιού μπορεί να γίνει με δύο τρόπους – ανά τόνο ή εφάπαξ. Η πληρωμή ανά τόνο περιλαμβάνει την πληρωμή του ιδιοκτήτη για κάθε τόνο φορτίου ή φορτίου που μεταφέρεται στο σκάφος. Αυτό προτιμάται όταν η χωρητικότητα φορτίου είναι σημαντικά χαμηλότερη από τη μεικτή μέγιστη χωρητικότητα φορτίου του πλοίου (Menon, 2021).

Ο ναύλος καθορίζεται από τις γενικές συνθήκες της αγοράς και τις ιδιαίτερες πτυχές κάθε ναύλωσης, δηλαδή την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς ναύλωσης, τη θέση του σκάφους και τη διαθεσιμότητα της χωρητικότητας του σωστού τύπου και μεγέθους πλοίου για χρήση, το κόστος οποιασδήποτε κίνησης έρματος προς το λιμάνι

φόρτωσης ή την πιθανή ανάγκη για ταξίδι έρματος μετά την εκφόρτωση, τη διαπραγματευτική δύναμη των μερών (πλοιοκτήτης έναντι ναυλωτή) κ.λπ. Οι κανόνες σχετικά με το πότε κερδίζεται και πληρώνεται το ναύλο συχνά τροποποιούνται σε ναυλώσεις. Ο ναύλος μπορεί να εξοφληθεί προκαταβολικά ή κατά την παράδοση του φορτίου, στο λιμάνι εκφόρτωσης ή με συνδυασμό των παραπάνω. Ο κίνδυνος φορτίου είναι ο κίνδυνος που φέρει ο ιδιοκτήτης όταν αυτός, εν όλω ή εν μέρει, αποτυγχάνει να εκπληρώσει την υποχρέωσή του να μεταφέρει το φορτίο και ως εκ τούτου χάνει το δικαίωμά του να εισπράττει το φορτίο. Εάν το πλοίο βυθιστεί και μαζί το φορτίο, τότε αυτό είναι ολική απώλεια και ο ιδιοκτήτης δεν δικαιούται ναύλο ακόμα κι αν το πλοίο έχει σχεδόν φτάσει στον προορισμό του (όμως, σε περίπτωση συμφωνημένου φορτίου προπληρωμένου, δεν υπάρχει επιστροφή χρημάτων στον ναυλωτή εάν το πλοίο και το φορτίο γίνονται ολική απώλεια) (Plomaritou, 2014, p. 312)

3.2. Συμβόλαιο ναύλωσης (contract of affreightment)

Το συμβόλαιο ναύλωσης είναι μία περισσότερο σύνθετη διαδικασία από την απλή ναύλωση του ταξιδιού και αναφέρεται στις ναυλώσεις πέραν της ολικής. Σε αυτή ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να μεταφέρει μια σειρά δεμάτων φορτίου σε σταθερή τιμή ανά τόνο. Για παράδειγμα, ο αποστολέας μπορεί να έχει σύμβαση για την προμήθεια 10 αποστολών 50.000 τόνων άνθρακα από την Κολομβία στο Ρότερνταμ σε διαστήματα δύο μηνών. Θα ήθελε να κανονίσει την αποστολή σε ένα ενιαίο συμβόλαιο σε συμφωνημένη τιμή ανά τόνο και να αφήσει τις λεπτομέρειες κάθε ταξιδιού στον πλοιοκτήτη. Αυτό επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να σχεδιάζει τη χρήση των πλοίων του με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο. Μπορεί να αλλάζει φορτίο μεταξύ πλοίων για να δώσει το καλύτερο δυνατό μοτίβο λειτουργίας και κατά συνέπεια χαμηλότερο ναύλωση. Μπορεί επίσης να είναι σε θέση να κανονίσει φορτία επιστροφής που επιτρέπουν τη χρήση του πλοίου και σε άλλα συμβόλαια ναύλωσης (Pirrong, 1993, σ. 939). Οι εταιρείες που ειδικεύονται σε αυτού του είδους τα συμβόλαια περιγράφουν μερικές φορές την επιχείρησή τους ως βιομηχανική ναυτιλία, επειδή ο στόχος τους είναι να παρέχουν μια συγκεκριμένη υπηρεσία. Εφόσον πρόκειται για μακροπρόθεσμη σύμβαση, τα συμβόλαια ναυλωσης περιλαμβάνουν μεγαλύτερη δέσμευση για την εξυπηρέτηση του αποστολέα και την παροχή αποτελεσματικής υπηρεσίας. Οι περισσότερες δραστηριότητες συμβολαίων ναύλωσης αφορούν στα κύρια φορτία χύδην σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα, και οι κύριοι πελάτες είναι τα χαλυβουργεία

της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Το πρόβλημα στη διαπραγματεύσή τους είναι ότι ο ακριβής όγκος και ο χρόνος των αποστολών φορτίου δεν είναι γενικά γνωστοί εκ των προτέρων. Ο όγκος φορτίου μπορεί να προσδιορίζεται ως εύρος (π.χ. «ελάχιστο x και μέγιστο y τόνου»), ενώ ο χρόνος μπορεί να βασίζεται σε γενικεύσεις (Stopford, 2009, σσ. 183-4).

3.3. Χρονοναύλωση (The time charter)

Η χρονοναύλωση δίνει στον ναυλωτή τον επιχειρησιακό έλεγχο των πλοίων που μεταφέρουν το φορτίο του, ενώ αφήνει την ιδιοκτησία και τη διαχείριση του πλοίου στα χέρια του πλοιοκτήτη. Η διάρκεια της ναύλωσης μπορεί να είναι ο χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωση ενός μεμονωμένου ταξιδιού (ναύλωση ταξιδιού) ή μια περίοδος μηνών ή ετών (ναύλωση περιόδου). Κατά τη ναύλωση, ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να πληρώνει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (δηλαδή το πλήρωμα, τη συντήρηση και την επισκευή), αλλά ο ναυλωτής διευθύνει τις εμπορικές λειτουργίες του πλοίου και πληρώνει όλα τα έξοδα ταξιδιού (δηλαδή πλοία, λιμενικά τέλη και τέλη καναλιού) και το κόστος διακίνησης φορτίου. Με μια χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης έχει μια σαφή εικόνα για την προετοιμασία του προϋπολογισμού του πλοίου, αφού γνωρίζει το λειτουργικό κόστος του πλοίου εκ πείρας και λαμβάνει μια σταθερή ημερήσια ή μηνιαία ναύλωση. Συχνά ο πλοιοκτήτης χρησιμοποιεί μια μακροχρόνια ναύλωση από μια μεγάλη εταιρεία, όπως μια χαλυβουργία ή μια εταιρεία πετρελαίου, ως εγγύηση για ένα δάνειο για να αγοράσει το πλοίο που απαιτείται για το εμπόριο (Stopford, 2009, σ. 184).

Στην περίπτωση χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής χρησιμοποιεί το σκάφος για καθορισμένο χρονικό διάστημα, για να το απασχολήσει εντός ορισμένων εμπορικών και γεωγραφικών ορίων. Στην περίπτωση αυτή, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου, ενώ η κυριότητα και η εμπορική εκμετάλλευση (δηλαδή η επιχειρησιακή διαχείριση) του πλοίου παραμένουν στον πλοιοκτήτη. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα διορίζονται από τον πλοιοκτήτη ο οποίος είναι υπεύθυνος για όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τη λειτουργία και την επάνδρωση του σκάφους συν το κόστος κεφαλαίου. Ο ναυλωτής καθορίζει τα εμπορικά ταξίδια του πλοίου και ορίζει τα λιμάνια (υποχρέωση ασφαλών λιμένων). Ο ναυλωτής πληρώνει για όλα τα έξοδα ταξιδιού (λιμενικά τέλη, τέλη καναλιού, πλοήγηση, ελαφρά τέλη,

έρμα) και τα έξοδα διακίνησης φορτίου (καθαρισμός αμπάρια, έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης) (Plomaritou, 2014, σ. 313).

Μερικές φορές ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να παρατείνει την περίοδο ναύλωσης. Ο ναυλωτής δεν δικαιούται παράταση της κατ' αποκοπή περιόδου λόγω περιόδων Off Hire που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, εκτός εάν αυτό αναφέρεται ρητά στη σύμβαση. Σε αυτήν την περίπτωση, πρέπει να εισαχθεί μια ρήτρα στη σύμβαση που να καθορίζει την τελευταία ώρα κατά την οποία ο ναυλωτής πρέπει να ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη ότι σκοπεύει να χρησιμοποιήσει την επιλογή του για να παρατείνει την περίοδο. Επιπλέον, η ναύλωση για την πρόσθετη περίοδο θα πρέπει να καθοριστεί στη σύμβαση. Εάν η τιμή της αγοράς μειωθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης, ο ναυλωτής πιθανότατα δεν θα χρησιμοποιήσει την επιλογή του και ο πλοιοκτήτης πρέπει να βρει νέα διάθεση για το σκάφος του. Εάν η τιμή της αγοράς αυξηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης, ο ναυλωτής πιθανότατα θα χρησιμοποιήσει την επιλογή του, καθώς αποκτά έτσι το πλοίο σε τιμή χαμηλότερη από την επικρατούσα τιμή της αγοράς (Stopford, 2009, σσ. 411-2)

Ο γενικός κανόνας είναι ότι τα μέρη δεν δεσμεύονται από μια συμφωνία έως ότου συμφωνήσουν όλους τους όρους που θεωρούν απαραίτητους για τη σύμβαση. Ωστόσο, εναπόκειται στα μέρη να αποφασίσουν ποιοι όροι είναι σημαντικοί για τη σύμβαση, ενώ αποφασίζουν σε ποιο στάδιο των διαπραγματεύσεων μια συμφωνία καθίσταται δεσμευτική. Όμως, τα μέρη ενδέχεται να σκοπεύουν να δεσμευτούν αμέσως, ακόμη κι αν υπάρχουν ακόμη περαιτέρω όροι που πρέπει να συμφωνηθούν. Οι ναυλώσεις αποτελούν συχνά αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε δύο στάδια: πρώτον, τα μέρη διαπραγματεύονται τους «κύριους όρους», δηλαδή τους κύριους εμπορικούς όρους, όπως η περίοδος, το ποσοστό μίσθωσης και ο τόπος παράδοσης. Στη συνέχεια, αφού συμφωνηθούν οι κύριοι όροι, διαπραγματεύονται λεπτομέρειες, δηλαδή τους λιγότερο σημαντικούς όρους. Συχνά υπάρχει μια «ανακεφαλαίωση» των κύριων όρων πριν ξεκινήσει η διαπραγμάτευση των λεπτομερειών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μπορεί να ανακύψει το ερώτημα εάν τα μέρη έχουν συνάψει δεσμευτική σύμβαση αμέσως μόλις συμφωνήσουν τους κύριους όρους ή αν σκοπεύουν να δεσμευτούν μόνο αφού συμφωνηθούν οι λεπτομέρειες (Coghlin, Kimball, Baker, Belknap, Jr., & Julian Kenny, 2014, p. 15).

Αν και κατ' αρχήν απλές, στην πράξη οι χρονοναυλώσεις είναι πολύπλοκες και ενέχουν κινδύνους και για τα δύο μέρη. Όπως αναφέρθηκε οι λεπτομέρειες της συμφωνίας καθορίζονται στη ναύλωση. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να δηλώσει την ταχύτητα του σκάφους, την κατανάλωση καυσίμου και τη χωρητικότητα φορτίου (Veenstra & van Dalen, 2011, σ. 49). Οι όροι μίσθωσης θα προσαρμοστούν εάν το πλοίο δεν εκτελεί τα πρότυπα αυτά. Ο ναυλωτής θα καθορίζει επίσης τους όρους υπό τους οποίους το πλοίο θεωρείται ως «Off Hire», για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια έκτακτων επισκευών, όταν ο ναυλωτής δεν πληρώνει τη μίσθωση ναύλωσης. Οι ναυλώσεις μακράς διάρκειας ασχολούνται επίσης με θέματα όπως η προσαρμογή της χρέωσης ναύλωσης σε περίπτωση απόρριψης του σκάφους και θέτουν ορισμένες προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο ναυλωτής δικαιούται να τερματίσει τη συμφωνία - για παράδειγμα, εάν ο ιδιοκτήτης αποτύχει να λειτουργεί αποτελεσματικά το πλοίο (Stopford, 2009, σ. 184). Με αυτές τις περιπτώσεις θα ασχοληθούμε διεξοδικά στο επόμενο κεφάλαιο.

3.4. Ναύλωση Πλοίου χωρίς πλήρωμα [«γυμνό σκάφος» - bare boat charter]

Στην περίπτωση που μια εταιρεία επιθυμεί να έχει τον πλήρη επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, αλλά δεν επιθυμεί να το κατέχει, κανονίζεται ναύλωση σκάφους χωρίς το πλήρωμα. Βάσει αυτής της συμφωνίας, ο επενδυτής, όχι απαραίτητα επαγγελματίας πλοιοκτήτης, αγοράζει το πλοίο και το παραδίδει στον ναυλωτή για μια συγκεκριμένη περίοδο, συνήθως 10-20 χρόνια. Ο ναυλωτής διαχειρίζεται το πλοίο και πληρώνει όλα τα έξοδα λειτουργίας και ταξιδιού. Ο ιδιοκτήτης, ο οποίος είναι συχνά ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, όπως μια ασφαλιστική εταιρεία, δεν δραστηριοποιείται στη λειτουργία ενός πλοίου και δεν απαιτεί συγκεκριμένες ναυτικές δεξιότητες. Είναι απλώς μια επένδυση. Τα πλεονεκτήματα είναι ότι η ναυτιλιακή εταιρεία δεν δεσμεύει το κεφάλαιό της και ο ονομαστικός ιδιοκτήτης του πλοίου μπορεί να λάβει φορολογικό όφελος (Stopford, 2009, σ. 185).

Αυτό που ισχύει είναι ότι ο ναυλωτής διορίζει τον πλοίαρχο (με την επιφύλαξη της έγκρισης του ιδιοκτήτη) και είναι υπεύθυνος για όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου, ενώ ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος μόνο για την απόσβεση του ενεργητικού (πλοίο) και την απόσβεση του κόστους κεφαλαίου (δηλαδή πληρωμή

κεφαλαίου και τόκων), και ίσως να επιβαρυνθεί και με τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου ανάλογα με τους όρους της ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης είναι περαιτέρω υπεύθυνος για τη μεσιτεία που καταβάλλεται στον ναυλομεσίτη, όπως συμβαίνει σε όλους τους τύπους ναύλωσης. Ο ναυλωτής παρέχει τα καταστήματα, τις αποθήκες και τα λιπαντικά, αναλαμβάνει τις επισκευές του πλοίου, την ασφάλιση και την ξηρά δεξαμενή, διορίζει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, πληρώνει τα έξοδα λιμένα/καναλιού και δίνει τις οδηγίες ναυσιπλοΐας. Η αμοιβή που καταβάλλεται από τον ναυλωτή ονομάζεται ναύλος και συνήθως καταβάλλεται κάθε 15 ημέρες, 30 ημέρες ή κάθε μήνα. Εάν το σκάφος δεν είναι σε θέση να πραγματοποιήσει συναλλαγές για κάποιο χρονικό διάστημα λόγω υπαιτιότητας των ιδιοκτητών, ο ναυλωτής δεν πληρώνει για τέτοιες περιόδους Off – Hire. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την πληρωμή όλων των λειτουργικών εξόδων, του ταξιδιού και του κόστους διακίνησης φορτίου, ενώ ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει μόνο το κόστος κεφαλαίου (Plomaritou, 2014, p. 317).

Τέλος, σε μια ναύλωση πλοίου χωρίς πλήρωμα, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος μόνο για την απόσβεση του ενεργητικού (πλοίου) και την απόσβεση του κόστους κεφαλαίου (δηλαδή, την πληρωμή κεφαλαίου και τόκων), και ίσως μπορεί επίσης να επιβαρυνθεί με τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου ανάλογα με τους όρους της ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης είναι περαιτέρω υπεύθυνος για τη μεσιτεία που καταβάλλεται στον ναυλομεσίτη. Παρόλο που διατηρεί την κυριότητα του πλοίου του, «αναθέτει» την εμπορική λειτουργία του πλοίου στον ναυλωτή, ο οποίος γίνεται «οιονεί ιδιοκτήτης» και εκδίδει τις δικές του φορτωτικές (Davis, 2005, σ. 20).

3.5. Ποιοι παράγοντες επηρεάζουν την επιλογή τρόπου ναύλωσης

Αυτό είναι ένα ζήτημα που απασχολεί συχνά όσους ασχολούνται με το θέμα και είναι μια από τις πιο κοινές στρατηγικές αποφάσεις τόσο για τους ιδιοκτήτες πλοίων όσο και για τους ναυλωτές. Μερικοί βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν αυτή τη λήψη απόφασης περιλαμβάνουν την αστάθεια της αγοράς, τη διαθεσιμότητα φορτίου, την επανατοποθέτηση του πλοίου και οικονομικούς λόγους. Αυτοί οι παράγοντες δημιουργούν προσδοκίες και από τα δύο μέρη και οι προσδοκίες αυτές αντανακλώνται στις διακυμάνσεις της αγοράς και, ουσιαστικά, στους ναύλους. Η χαμηλή προσφορά πλοίων θα έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερους ναύλους και η χαμηλή ζήτηση από την πλευρά του φορτίου θα έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερους ναύλους.

Η αντίληψη των αντισυμβαλλομένων για την κατάσταση της αγοράς θα είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για τη λήψη μιας απόφασης μεταξύ της ναύλωσης κατά ταξίδι ή χρονοναύλωσης. Ένα άλλο κοινό επιχειρηματικό θέμα είναι ότι ένα μακρύ συμβόλαιο χρονοναύλωσης μπορεί να αποτελεί μέρος ενός οικονομικού πακέτου με την αγορά του σκάφους. Με άλλα λόγια, η οικονομική και λειτουργική διαχείριση του στόλου θα επηρεάσει αυτού του είδους τις αποφάσεις. Οι ναυλωτές που επιθυμούν να πάρουν τον έλεγχο ενός πλοίου ή ενός στόλου για να διαχειριστούν τις δικές τους ανάγκες για μεταφορά φορτίου και δεν θέλουν να επιβαρυνθούν με την αγορά και το κόστος λειτουργίας του πλοίου θα είναι υπέρ της επιλογής της χρονοναύλωσης. Αυτό σημαίνει ότι η επιλογή της χρονοναύλωσης θεωρείται ως μια επιχειρηματική ευκαιρία χωρίς περιουσιακά στοιχεία για τους ναυλωτές (Katroutsou, 2021).

Συγκεκριμένα, υπάρχουν τρεις λόγοι για τους οποίους η χρονοναύλωση είναι ελκυστική. Πρώτον, ο ναυλωτής μπορεί να μην επιθυμεί να γίνει πλοιοκτήτης, αλλά η επιχείρησή του απαιτεί τη χρήση ενός πλοίου υπό τον έλεγχό του. Δεύτερον, η χρονοναύλωση μπορεί να λειτουργήσει φθηνότερα από την αγορά, ειδικά εάν ο ιδιοκτήτης έχει χαμηλότερο κόστος, λόγω χαμηλότερων γενικών εξόδων και μεγαλύτερου στόλου. Αυτός φαίνεται να ήταν ένας από τους λόγους για τους οποίους οι πετρελαϊκές εταιρείες ανέθεσαν με υπεργολαβία τόσο μεγάλο μέρος των μεταφορών τους τη δεκαετία του 1960. Τρίτον, ο ναυλωτής μπορεί να είναι κερδοσκόπος που παίρνει θέση εν αναμονή μιας αλλαγής στην αγορά (Stopford, 2009, σ. 184).

Αντιθέτως, η ναύλωση κατά ταξίδι προτιμάται σε περιπτώσεις όπου ο ναυλωτής χρειάζεται το πλοίο μόνο για συγκεκριμένα ταξίδια που μπορεί να προκύψουν για διαφορετικούς λόγους. Αυτό θα μπορούσε να συμβαίνει όταν υπάρχει περιστασιακό φορτίο για μεταφορά. Έτσι, εταιρείες που μπορεί να συναλλάσσονται με άλλα εμπορεύματα μπορούν να εισέλθουν στη βιομηχανία φορτίου για αυτό το χρονικό διάστημα, προκειμένου να αποκομίσουν κέρδος. Αυτό μπορεί επίσης να συμβεί όταν ο ναυλωτής έχει ήδη θέσει σε λειτουργία τον δικό του στόλο πλοίων, γεγονός που τον αναγκάζει να ναυλώσει ένα πλοίο από τρίτους ώστε να μπορούν να πραγματοποιήσουν ένα μόνο ταξίδι.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την απόφαση επιλογής είναι τα οικονομικά της ναυτιλιακής εταιρείας που πρόκειται να λάβει την απόφαση. Η

ναύλωση κατά ταξίδι θεωρείται ασταθής αγορά αφού δεν υπάρχει διασφάλιση μίσθωσης σκάφους με την ολοκλήρωση υπάρχοντος συμβολαίου. Δεδομένου ότι ισχύει μόνο για ένα μόνο ταξίδι, η συνολική μεταβλητότητα της ναύλωσης ταξιδιού είναι υψηλή. Ωστόσο, οι ναυλωτές προτιμούν τις ναυλώσεις ταξιδιών για το λόγο ότι μπορούν πάντα να λάβουν μια πιο ανταγωνιστική τιμή από άλλους πλοιοκτήτες. Έτσι, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες προτιμούν χρονοναύλωση, καθώς εγγυάται οικονομικές αποδόσεις για καθορισμένο χρονικό διάστημα, με σταθερή τιμή. Αυτό προσφέρει κάποια προστασία από τις γρήγορες διακυμάνσεις των ναύλων. Ωστόσο, οι ναυλωτές δεν προτιμούν αυτή τη σύμβαση, καθώς τους δεσμεύει με ενιαίο επιτόκιο για μεγάλο χρονικό διάστημα (Menon, 2021).

4. Ρήτρες Off Hire

4.1. Ο Σκοπός της ύπαρξης ρητρών Off Hire

Ο γενικός κίνδυνος απώλειας χρόνου στο πλαίσιο μιας χρονοναύλωσης βαρύνει το ναυλωτή. Με άλλα λόγια, ο ναυλωτής θα χάσει τα οφέλη του εάν το πλοίο καθυστερήσει ή δεν είναι παραγωγικό με ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ως εκ τούτου, ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής καταλήγουν σε συμφωνία ότι η χρονοναύλωση απαλλάσσει τον ναυλωτή από τη συνεχή υποχρέωσή του να πληρώνει μίσθωση. Ο σκοπός της off-hire clause είναι να προστατεύσει τον ναυλωτή από την καθυστέρηση.

Προκειμένου να παρουσιαστεί, να εξηγηθεί, να γίνει αντιληπτός ο σκοπός, της ρήτρας Off Hire θα γίνει αναφορά σε ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα.

ένα από τα παραδείγματα θα πρέπει να παρατίθεται μπροστά. Συγκεκριμένα, η ρήτρα 15 στο έντυπο της Νέας Υόρκης 1946 (NYPE'46) αναφέρει ότι «Ότι σε περίπτωση απώλειας χρόνου από έλλειψη πληρώματος ή εφοδίων, πυρκαγιάς, βλάβης ή ζημιών στο κύτος, μηχανήματα ή εξοπλισμό, προσάραξη, κράτηση από μέτρια ατυχήματα σε πλοίο ή φορτίο, ελλιμενισμό με σκοπό την εξέταση ή το βάψιμο του πυθμένα ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του σκάφους, η πληρωμή του ναύλου παύει για το χρόνο που χάνεται και εάν κατά το ταξίδι η ταχύτητα μειωθεί λόγω ελάττωμα ή βλάβης οποιουδήποτε μέρους της γάστρας, του μηχανήματος ή του εξοπλισμού της, ο χρόνος που χάνεται και το κόστος τυχόν επιπλέον καυσίμου που καταναλώνεται ως συνέπεια αυτού και όλα τα επιπλέον έξοδα αφαιρούνται από το ναύλο»¹.

Είναι σαφές ότι η ρήτρα της τελευταίας παραγράφου δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να αφαιρέσει το ποσό του ναύλου λόγω της ύπαρξης των Off Hire. Ως εκ τούτου, ο ναυλωτής ευνοείται αρκετά από την off-hire clause, επειδή μπορεί μερικές φορές να ξεφύγει από το βαρύ καθήκον της πληρωμής της μίσθωσης. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι ρήτρες Off Hire σε διαφορετικά τυπικά συμβόλαια δεν έχουν το ίδιο περιεχόμενο. Επιπλέον, οι ρήτρες Off Hire τροποποιούνται σε κάθε περίπτωση συχνά από τα μέρη (Ferris, 2010, p. 33)

Το εύρος της off-hire clause εξαρτάται από τη διατύπωση αυτής της ρήτρας και η άσκηση του δικαιώματος έκπτωσης του ποσού του ναύλου επηρεάζεται επίσης από τη διατύπωση της ρήτρας. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι ακόμη και αν η διατύπωση της ρήτρας είναι διαφορετική, είναι προφανές ότι η ρήτρα λειτουργεί ως εξαίρεση που περιορίζει το δικαίωμα του ιδιοκτήτη. Ένας άλλος τρόπος για να διατυπωθεί το ίδιο ζήτημα είναι ότι η ρήτρα Off Hire παρέχει την προστασία στον ναυλωτή σε περίπτωση καθυστέρησης (Kendall-Marsden & Green, 2018).

4.2. Ρήτρες Off Hire έναντι αξιώσεων αποζημίωσης

¹ NYPE – Clause 15 “That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, dry-docking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost.”

Εάν ένα από τα γεγονότα που αναφέρονται στη ρήτρα off-hire προκαλείται από πράξη παραβίασης της ναύλωσης από τον πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να επιλέξει είτε να κάνει χρήση της ρήτρας off-hire είτε να διεκδικήσει αποζημίωση λόγω παραβίασης της ναύλωσης.

Στην περίπτωση αυτή χρησιμοποιείται το NYPE' 46, το οποίο έχει τη ρήτρα 15 ότι «...και εάν κατά το ταξίδι η ταχύτητα μειωθεί λόγω ελάττωματος ή βλάβης οποιουδήποτε μέρους του κύτους, του μηχανήματος ή του εξοπλισμού, ο χρόνος που χάθηκε και το κόστος κάθε επιπλέον καύσιμου που καταναλώνεται συνεπεία αυτού και τα επιπλέον έξοδα θα αφαιρούνται από τα ναύλα.»²

Εάν διεκδικήσει αποζημίωση για χαμηλή ταχύτητα (π.χ. για παραβίαση της περιγραφής του πλοίου), τότε το ποσό των αποθηκευμένων καυσίμων λόγω του «slow steaming»³ πρέπει να πιστωθεί έναντι της αξίωσης για χαμηλή ταχύτητα, προκειμένου να προσδιοριστεί ακριβώς ποια είναι η συνολική απώλεια του ναυλωτή. Ωστόσο, εάν η ναύλωση (π.χ. το δεύτερο μέρος της ρήτρας 15 του NYPE 1946) επιτρέπει στον ναυλωτή να αφαιρέσει το χρόνο που χάνεται ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης, τότε οι ναυλωτές μπορούν να το κάνουν χωρίς να δώσουν πίστωση για τυχόν αποθηκευμένο καύσιμο ως αποτέλεσμα της αργής ταχύτητας του πλοίου, δεδομένου ότι η αξίωση είναι off-hire και όχι για αποζημίωση λόγω βλάβης (Kendall-Marsden & Green, 2018).

Όταν συμβεί ένα συμβάν το οποίο εμπίπτει στη ρήτρα Off - Hire, ο ναυλωτής δικαιούται να μη πληρώσει ναύλο για το χρονικό διάστημα που χάθηκε και δεν χρειάζεται να αποδείξει τη ζημία που υφίσταται. Ακόμη και αν η ζημία που υφίσταται είναι μεγαλύτερη από την μίσθωση, δεν δικαιούται να λάβει μεγαλύτερη από την μίσθωση. Αντίθετα, εάν η πραγματική ζημία είναι πολύ μικρή και είναι μικρότερη από το ναύλο που πρέπει να καταβληθεί, δεν επηρεάζεται το άθροισμα του ναύλου που δικαιούται να αφαιρέσει. Η φύση της παύσης καταβολής της μίσθωσης είναι παρόμοια με τη φύση της αποζημίωσης. Αλλά η αποζημίωση εξαρτάται από την παραβίαση του πλοιοκτήτη, η ρήτρα Off-Hire βασίζεται στη συμφωνία του ναυλωτή και του

² NYPE – Clause 15 “That in the event of loss of time from . . . any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost and if upon the voyage the speed be reduced . . . the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof and all extra expenses shall be deducted from the hire.”

³ Το slow steaming είναι η πρακτική της λειτουργίας υπερωκεάνιων φορτηγών πλοίων, ειδικά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σε σημαντικά μικρότερη από τη μέγιστη ταχύτητά τους.

πλοιοκτήτη. Επομένως, η φύση της ρήτρας Off - Hire είναι η κατανομή του κινδύνου. Σημαίνει ότι ο κίνδυνος είναι στον πλοιοκτήτη όταν ο ναυλωτής παύσει να πληρώνει τη μίσθωση (Ferris, 2010, p. 32).

Η ρήτρα δεν καταστρέφει ούτε περικόπτει κανένα δικαίωμα που μπορεί να έχουν οι ναυλωτές να απαιτήσουν αποζημίωση από τους ιδιοκτήτες ακόμη και για θέματα που αναφέρονται ειδικά στη ρήτρα. Το επίκεντρο αυτού του προβλήματος είναι εάν ο ναυλωτής μπορεί να αποδείξει ότι υπέστη ζημιές μεγαλύτερες ή επιπλέον της απώλειας χρήσης του πλοίου ως αποτέλεσμα παραβίασης της ναύλωσης από τον πλοιοκτήτη ή όχι, εάν ο ναυλωτής μπορεί να το κάνει, τότε μπορεί να ανακτήσει αυτές τις ζημιές.

4.3. Εντελώς εξωτερική αιτία

Όταν η εξωτερική αιτία είναι εντελώς εξωγενής από το πλοίο, δεν μπορεί να υπαγάγει τη ρήτρα Off Hire ακόμη και όταν χρησιμοποιείται η διατύπωση «οποιαδήποτε άλλη αιτία». Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διαμάχη στο "LACONIAN CONFIDENCE", η οποία προέκυψε από μια χρονοναύλωση βάσει του χρονοναυλοσυμφώνου της NYPE για ένα ταξίδι από τη Γιανγκόν στο Μπαγκλαντές για μεταφορά συσκευασμένου ρυζιού. Το πλοίο απέπλευσε με το φορτίο του στο Chittagong και ελλιμενίστηκε εκεί μεταξύ 5ης και 26ης Μαΐου 1995. Ο χρόνος έως τις 26 Μαΐου ήταν Off Hire. Όμως, η έρευνα που διενεργήθηκε από τις τοπικές αρχές διαπίστωσε την παρουσία στο σκάφος μικρής ποσότητας σκουπιδιών που απορρίφθηκαν. Αυτά θεωρήθηκαν επισήμως κατεστραμμένα και ακατάλληλα για τον σκοπό για τον οποίο είχαν εισαχθεί και, το σημαντικότερο, οι αρχές δεν θα επέτρεπαν την εκφόρτωσή τους στην ξηρά. Επιπλέον, ούτε οι αρχές θα επέτρεπαν την απόρριψη των υπολειμμάτων έως ότου εκδοθούν διάφορα πιστοποιητικά. Τελικά το πλοίο καθυστέρησε μέχρι τις 13 Ιουνίου (περίπου 16 ημέρες), όταν και τελικά εκδόθηκαν τα διάφορα πιστοποιητικά μετά από μια "εξαιρετικά γραφειοκρατική διαδικασία" στην οποία επέμεναν οι αρχές του Μπαγκλαντές. Η περίοδος αυτή κρίθηκε ότι δεν ήταν Off Hire, καθώς η κράτηση, η οποία θεωρήθηκε γραφειοκρατική και άκρως εξωγενής, ήταν η κύρια αιτία της καθυστέρησης και δεν εμπίπτει στον όρο άλλης αιτίας που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του σκάφους.

4.4. Οι τύποι ρητρών Off Hire

Στην πράξη, οι ρήτρες Off - Hire συχνά διαχωρίζονται σε δύο τύπους: ρήτρα απώλειας χρόνου περιόδου και ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου. Η πρώτη εμφανίζεται συχνά με τη φράση: «η πληρωμή η πληρωμή του ναύλου Έως ότου το σκάφος είναι σε λειτουργική κατάσταση, ώστε να ξεκινήσει τη λειτουργία του». Ενώ, η ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου αναφέρεται συχνά με τη διατύπωση «ότι σε περίπτωση απώλειας χρόνου από...». Ακολούθως θα εξεταστούν αναλυτικότερα οι δύο αυτοί τύποι.

4.4.1. Ρήτρα απώλειας χρόνου περιόδου (Period off-hire clause)

Μια ρήτρα Off Hire περιόδου είναι αυτή που θέτει το πλοίο Off Hire για τη διάρκεια του γεγονότος Off – Hire χωρίς αναφορά στην επίδρασή του. Αυτή η ρήτρα είναι σαφής ότι μόλις το πλοίο επανέλθει σε αποτελεσματική κατάσταση, ο ναυλωτής θα πρέπει να πληρώσει αμέσως τη μίσθωση. Το πλεονέκτημα της ρήτρας απώλειας χρόνου περιόδου είναι ότι κανένα από τα μέρη δεν υπολογίζει πόσος χρόνος έχει χαθεί, αλλά το ελάττωμα αυτής της ρήτρας είναι ότι εάν το σκάφος βρίσκεται σε μερική λειτουργική κατάσταση, είναι δύσκολο να προσδιοριστεί η πραγματική απώλεια χρόνου.

4.4.2. Ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου (Net off-hire clause)

Η ρήτρα καθαρού χρόνου απαιτεί από τους ναυλωτές να αποδείξουν το γεγονός και τη διάρκεια του γεγονότος Off Hire και ότι ο χρόνος έχει χαθεί γι' αυτόν τον συγκεκριμένο λόγο. Επομένως, σύμφωνα με αυτό το είδος ρήτρας Off - Hire, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την απόδειξη δύο πραγμάτων. Πρώτον, ο ναυλωτής θα πρέπει να αποδείξει την πραγματικότητα των γεγονότων Off - Hire και χρόνο που διήρκεσαν. Δεύτερον, πρέπει να αποδείξει πόσο καιρό υπέφερε πραγματικά σε απώλεια χρόνου. Σε αυτόν τον τύπο ρήτρας, είναι δύσκολο να προσδιοριστεί το πότε ο ναυλωτής θα πρέπει να συνεχίσει να πληρώνει την ναύλωση.

4.5. Χαρακτηριστικές ρήτρες Off – Hire

Ο σκοπός των περισσότερων χρονοναυλοσυμφώνων είναι να καταστήσουν σαφές το φάσμα των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων στα εκάστοτε μέρη. Ωστόσο, αρκετές φορές το αποτέλεσμα μπορεί να μην είναι το αναμενόμενο. Ως εκ τούτου, τα μέρη προσπαθούν να διορθώσουν τις ρήτρες της τυπικής σύμβασης ή να ασχοληθούν με νέα σύμβαση. Στις επόμενες παραγράφους, θα αναλυθούν τα ουσιαστικά περιεχόμενα και οι διαφορές στις διάφορες ρήτρες Off Hire.

4.5.1. New York Product Exchange Form 1946 (NYPE' 46)

Η ρήτρα 15 σε αυτήν την τυπική χρονοναύλωση παραθέτει ορισμένα γεγονότα off-hire:

1. Ανεπάρκεια Αξιωματικών

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η έλλειψη ανδρών σχετίζεται απλώς με τον αριθμό, ο οποίος δεν περιλαμβάνει την απροθυμία του πληρώματος ή την αδυναμία να κάνει τη δουλειά (το πλήρωμα δεν θέλει να εργαστεί ή δεν μπορεί να εργαστεί). Στην περίπτωση του «The Plissos» [Royal Greek Government v Minister of Transport: CA 2 Jan 1949] οι ναυλωτές είχαν διατάξει το πλοίο να αποπλεύσει, αλλά το πλήρωμά του αρνήθηκε να το κάνει, εκτός από τη συνοδεία, λόγω του πολέμου. Προέκυψε μια διαφωνία σχετικά με το αν, αφού υπήρχε η εντολή των ναυλωτών να αποπλεύσει, το πλοίο ήταν Off - Hire. Τελικά η έφεση απέτυχε. Οι ναυλωτές δεν μπορούσαν να ενταχθούν στη ρήτρα Off - Hire, η οποία περιείχε μόνο τη διατύπωση «ανεπάρκεια ανδρών». Αυτή η διατύπωση σήμαινε «αριθμητική ανεπάρκεια» και είχε ως αποτέλεσμα το σκάφος να είναι Off Hire όταν δεν υπήρχε επαρκής αριθμός αξιωματικών και πληρώματος για τη λειτουργία του πλοίου. Ωστόσο, το πλοίο είχε πλήρες πλήρωμα, έτσι ώστε, εκ των πραγμάτων, η διατύπωση δεν βοήθησε τους ναυλωτές. Η «ανεπάρκεια ανδρών» δεν επεκτάθηκε για να καλύψει μια εσκεμμένη άρνηση για εργασία (Coghlin, Baker, Kenny, & Kimball, 2008, σ. 447).

2. Έλλειψη Αποθεμάτων

Η έλλειψη αποθεμάτων σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης δεν παρέχει επαρκή καύσιμα, νερό και άλλους υλικούς πόρους που είναι σημαντικοί για τη διατήρηση της κανονικής λειτουργίας του πλοίου. Αλλά αυτή η ρήτρα δεν περιλαμβάνει την αμέλεια και το σφάλμα του πληρώματος που οδηγεί στον ναυλωτή να υποστεί απώλεια χρόνου.

3. Φωτιά

Η πυρκαγιά συνήθως περιλαμβάνει την περίπτωση εκδήλωσης φωτιάς και προσπάθειες κατάσβεσης. Επιπλέον, η φωτιά πρέπει να έχει στενή αιτιώδη συνάφεια με την απώλεια χρόνου.

4. Βλάβη ή ζημιά στο κύτος του σκάφους, μηχανήματα ή εξοπλισμό

Αυτή η αιτία περιλαμβάνει όλες τις ζημιές ή άλλα προβλήματα του κύτους και του εξοπλισμού, αλλά ο ναυλωτής πρέπει να δείξει ότι αυτή η ζημιά ή το πρόβλημα εμποδίζει άμεσα την κανονική και πλήρη λειτουργία του σκάφους και οδηγεί σε απώλεια χρόνου.

5. Προσάραξη πλοίου

Ως προσάραξη πλοίου καλείται η κατάσταση κατά την οποία το πλοίο επικάθεται στον πυθμένα της θάλασσας. Η προσάραξη μπορεί να θεωρηθεί είτε ακούσια, όταν πρόκειται για ναυτικό ατύχημα, είτε εκούσια, όταν το πλοίο εσκεμμένα προσαράζει για κάποιο σκοπό, που αφορά την ασφάλειά του. Αυτή η πτυχή μπορεί επίσης να εμποδίζει την κανονική και αποτελεσματική λειτουργία του σκάφους και να υπάρχει απώλεια χρόνου που προκαλείται από την προσάραξη.

6. Καθυστέρηση από συνήθη ατυχήματα σε πλοίο ή φορτίο

«Συνήθη ατυχήματα» γενικά θεωρείται ότι σημαίνουν γεγονότα που καλύπτονται από κάποια ασφάλιση⁴. Τα συνήθη ατυχήματα περιλαμβάνουν συχνά τη σύγκρουση και την προσάραξη και ούτω καθεξής, επιπλέον, αυτά τα γεγονότα κάνουν τον ναυλωτή να υποφέρει από απώλεια χρόνου όταν χρησιμοποιεί το σκάφος. Στη συνέχεια, ο ναυλωτής δικαιούται να παύσει να πληρώνει την μίσθωση. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να διεκδικήσει τη ρήτρα εξαίρεσης ως αμέλεια ή πλημμέλεια ναυσιπλοΐας ή διαχείρισης του πλοίου.

7. Δεξαμενισμός (drydocking) για σκοπούς εξέτασης ή βαφής πυθμένα

⁴ The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), Defence Guides, στην ιστοσελίδα: https://www.westpandi.com/getattachment/140f65ee-7ed5-41a6-8793-c4b8887011b1/defence-guide_off-hire_4pp_aw.pdf

Δεξαμενισμός είναι η συντήρηση του σκάφους, επομένως, δεν υπάρχει αμφισβήτηση σε αυτό το σημείο.

8. «από οποιαδήποτε άλλη αιτία που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του σκάφους»

Η έννοια της «πλήρους λειτουργίας» σημαίνει ότι εάν το σκάφος βρίσκεται σε κατάσταση μερικής αποδοτικότητας, ο ναυλωτής μπορεί να δικαιούται να βρίσκεται σε κατάσταση Off - Hire.

Η προϋπόθεση αυτής της ρήτρας είναι ότι τα γεγονότα πρέπει να εμποδίζουν την πλήρη λειτουργία του σκάφους και αυτή η ρήτρα δεσμεύεται από τον κανόνα *eiusdem generis*⁵. Ως εκ τούτου, η άλλη αιτία πρέπει να έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με τα γεγονότα που αναφέρονται στην ρήτρα, ήτοι:

α. Όλα αυτά τα γεγονότα είναι εσωτερικά γεγονότα, τα οποία σχετίζονται με το ίδιο το σκάφος.

β. Αυτά τα γεγονότα αφορούν απλώς τη φυσική κατάσταση του σκάφους.

γ. Αυτά τα γεγονότα πρέπει να συμβούν τυχαία, εάν αυτά τα γεγονότα προκαλούνται από τη συμμόρφωση με την εντολή που δόθηκε από τον ναυλωτή, τα αναπόφευκτα αποτελέσματα δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι «κάθε άλλη αιτία».

4.5.2. New York Product Exchange Form 1993 (NYPE' 93)

Σε σύγκριση με το NYPE' 46, το NYPE' 93 κάνει κάποια τροποποίηση ώστε ορισμένα νέα συμβάντα να προβλέπονται στην ρήτρα (Baatz , 2014, p. 133):

1. Αθέτηση/ αδυναμία ή/και απεργία αξιωματικών ή πληρώματος

Αυτό το συμβάν περιλαμβάνει αθέτηση υποχρεώσεων των αξιωματικών και του πληρώματος που εργάζονται στο πλοίο. Επειδή ο ναυλωτής φοβάται ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποφύγει την υποχρέωση από τη ρήτρα εξαίρεσης, μπορεί να λάβει την προστασία από αυτό το γεγονός της ρήτρας Off - Hire.

⁵ Λατινική φράση που σημαίνει «του ίδιου είδους». Ο κανόνας απαιτεί ότι όταν σε ένα καταστατικό υπάρχουν γενικές λέξεις μετά από συγκεκριμένες και ειδικές λέξεις, οι γενικές λέξεις πρέπει να περιορίζονται σε πράγματα του ίδιου είδους με αυτά που αναφέρονται ειδικά.

2. Καθυστέρηση λόγω σύλληψης του σκάφους

Αν όμως ο ναυλωτής, οι εργαζόμενοι του, ή κάποιος ανεξάρτητος εργολάβος προκαλέσει τη σύλληψη, δεν περιλαμβάνεται το υπόψη γεγονός στη ρήτρα.

3. δεν προβλέπεται η καθυστέρηση που προκαλείται από την εγγενές ελάττωμα ή λόγω ποιότητας

4. Η εισαγωγή της λέξης «παρόμοιο»

Αυτή η λέξη διευρύνει το εύρος του κανόνα *eiusdem generis*, αλλά στην πράξη, η λέξη «ό,τι κι αν είναι» συχνά παρεμβάλλεται στη ρήτρα μετά τις λέξεις «οποιαδήποτε άλλη αιτία».

5. Παράθεση του συμβάντος Off - Hire σχετικά με την απόκλιση

Μόλις οι ναυλωτές αποδείξουν ότι έχει συμβεί ένα από τα αναφερόμενα γεγονότα στη ρήτρα Off - Hire, πρέπει στη συνέχεια να αποδείξουν ότι το γεγονός εμπόδισε το πλοίο να εκτελέσει την επόμενη λειτουργία που του απαιτούσε η υπηρεσία ναύλωσης εκείνη τη στιγμή.

4.5.3. BALTIME

Το BALTIME είναι ένα τυπικό συμφωνητικό χρονοναύλωσης και είναι μια από τις παλαιότερες μορφές της BIMCO⁶. Εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1909. Η τελευταία έκδοση αυτής της σύμβασης είναι το BALTIME 1939 (όπως αναθεωρήθηκε το 2001). Αυτό περιλαμβάνει τα ακόλουθα γεγονότα ως ουσιώδη για την ενεργοποίηση της ρήτρας:

1. Αγκυροβόλιο ή άλλα απαραίτητα μέτρα για τη διατήρηση της αποτελεσματικότητας του σκάφους.

2. Έλλειψη ανδρών ή αποθεμάτων από τον ιδιοκτήτη του σκάφους.

3. Βλάβη μηχανημάτων.

4. Ζημιά στο κύτος ή άλλο ατύχημα.

⁶ Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο.

5. Το οποίο ατύχημα είτε δυσκολεύει είτε παρεμποδίζει τη λειτουργία του σκάφους και συνεχίζει για περισσότερες από είκοσι τέσσερις συνεχόμενες ώρες.

4.5.4. Σύγκριση μεταξύ NYPE' 46, NYPE' 93 και BALTIME

Σε σύγκριση με το NYPE' 46, η ρήτρα Off - Hire σύμφωνα με το BALTIME ρυθμίζει λιγότερα συμβάντα εκτός ναύλωσης, για παράδειγμα, δεν υπάρχουν πυρκαγιές, προσάραξη, καθυστέρηση λόγω συνηθισμένων ατυχημάτων σε πλοίο ή φορτίο. Επιπλέον, ο κανόνας *ejusdem generis* δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο συμβόλαιο BALTIME, ο ναυλωτής μπορεί να λάβει την Off-Hire που προκαλείται μόνο από τα γεγονότα που αναφέρονται στη ρήτρα. Ως εκ τούτου, ο πλοιοκτήτης ευνοείται κατά πολύ από τη σύναψη συμφωνητικού τύπου BALTIME από αυτό του NYPE.

Επίσης, διαφέρουν και ως την περίοδο του χρόνου Off Hire. Το BALTIME επιτρέπει μια περίοδο 24 ωρών και το πλοίο είναι εκτός ναύλωσης μόνο εάν τα γεγονότα διαρκούν περισσότερες από είκοσι τέσσερις συνεχόμενες ώρες. Αλλά τα NYPE' 46 και 93 δεν το ρυθμίζουν αυτό.

Ακόμη, η ρήτρα 12 του BALTIME ρυθμίζει ότι ο καθαρισμός του λέβητα πρέπει να γίνεται κατά την περίοδο μεταφοράς, ο ναυλωτής πρέπει να δώσει τον απαραίτητο χρόνο στον πλοιοκτήτη. Εάν το σκάφος μείνει περισσότερες από 48 ώρες, η ναύλωση παύει να πληρώνεται μέχρι το σκάφος να είναι και πάλι σε ετοιμότητα.

Συναφώς, η ρήτρα B του BALTIME⁷ αναφέρει ότι

«Σε περίπτωση που το σκάφος οδηγηθεί στο λιμάνι ή αγκυροβολήσει λόγω καιρικών συνθηκών, εμπορίας σε ρηγά λιμάνια ή σε ποτάμια ή λιμάνια με ράβδους ή πάθει ατύχημα στο φορτίο του, οποιαδήποτε καθυστέρηση του πλοίου ή/και έξοδα που προκύπτουν από τέτοια, η καθυστέρηση να είναι για λογαριασμό των ναυλωτών, ακόμη και αν αυτή η καθυστέρηση ή/και τα έξοδα, ή η αιτία για την οποία προκλήθηκαν, οφείλονται ή συντελούνται από αμέλεια των υπαλλήλων των ιδιοκτητών».

⁷ Sample copy of BALTIME 1939 (as revised 2001), ανακτήθηκε από:
<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001#>

Αυτή η ρήτρα είναι παρόμοια με την ρύθμιση του NYPE' 93, η οποία αναφέρεται σε εγγενές ελάττωμα ή σε ποιοτικά χαρακτηριστικά του πλοίου εξ αιτίας των οποίων δεν λειτουργεί αποτελεσματικά, ο ναυλωτής δεν μπορεί να ενεργοποιήσει τη ρήτρα Off - Hire.

Τέλος, το NYPE' 46 προβλέπει τη ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου εκτός ναύλωσης, ωστόσο, το BALTIME αποδέχεται μόνο τη ρήτρα απώλειας χρόνου περιόδου

5. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση του θέματος εξάγεται αρχικά αβίαστα το συμπέρασμα ότι οι ναύλοι συνδέουν την προσφορά και τη ζήτηση. Όταν η προσφορά είναι περιορισμένη, οι ναύλοι αυξάνονται, παρακινώντας τους πλοιοκτήτες να παρέχουν περισσότερες μεταφορές. Ενώ όταν πέφτουν, έχει το αντίθετο αποτέλεσμα. Εξετάστηκε η δυναμική του μηχανισμού με τον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι και διαπιστώθηκε ότι η χρονική κλίμακα είναι σημαντική για την επίτευξη μιας τιμής ισορροπίας. Η στιγμιαία ισορροπία περιγράφει την καθημερινή θέση καθώς τα διαθέσιμα πλοία σε μια συγκεκριμένη περιοχή φόρτωσης, τα οποία ανταγωνίζονται για τα διαθέσιμα φορτία. Όταν το σημείο της ισορροπίας φθάνει στο κομβικό σημείο της καμπύλης προσφοράς, οι ναύλοι κινούνται πάνω από το λειτουργικό κόστος και γίνονται πολύ ασταθείς. Πέρα από αυτό το σημείο όμως, η επιστήμη της οικονομίας μπορεί να μας πει λίγα για το επίπεδο των ναύλων, καθώς αυτό κυρίως βασίζεται εξ ολοκλήρου στην προσφορά και στη ζήτηση μεταξύ αγοραστών και πωλητών, η οποία επηρεάζεται από την κάθε φορά από το διεθνές περιβάλλον και κυρίως αστάθμητους παράγοντες, όπως για παράδειγμα ήταν η πανδημία και τώρα ο πόλεμος.

Η ναυλαγορά αποτελείται από πλοιοκτήτες, ναυλωτές και μεσίτες. Υπάρχουν τέσσερις τύποι συμβατικής διευθέτησης: η ναύλωση κατά ταξίδι, η σύμβαση ναύλωσης, η χρονοναύλωση και η ναύλωση γυμνού σκάφους. Για την ολοκλήρωση αυτών των συμφωνιών ο ναύλος έχει συμφωνηθεί νόμιμα σε ναυλωτή που καθορίζει τους όρους της συμφωνίας σε συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη. Τέλος, η αγορά ναυλωτικών παραγώγων επιτρέπει στους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες να αντισταθμίσουν τον κίνδυνο ναύλων τους ή να κερδοσκοπούν συνάπτοντας συμφωνίες μελλοντικής μεταφοράς (FFAs) που είναι χρηματοοικονομικές συμβάσεις που

διακανονίζονται έναντι της αξίας ενός βασικού δείκτη την ημερομηνία που καθορίζεται στη συμφωνία.

Πέρα από τα παραπάνω, έγινε σαφές ότι οι κύριοι τύποι ναύλωσης οι οποίοι απαιτούν μια περισσότερο εμπεδωμένη συμφωνία μεταξύ των δύο μερών (ναυλωτή και πλοιοκτήτη) είναι: η ναύλωση κατά ταξίδι και η χρονοναύλωση. Στην περίπτωση ναύλωσης ταξιδιού, ο ναυλωτής ναυλώνει ολόκληρη ή μέρος της μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου για τη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου του και ο πλοιοκτήτης από την άλλη αναλαμβάνει να μεταφέρει το φορτίο του ναυλωτή μεταξύ δύο κατονομαζόμενων λιμένων με σταθερό φορτίο ποσοστό ανά τόνο μεταφοράς. Ο ναυλωτής υποχρεούται να παρέχει το συμφωνημένο φορτίο παράλληλα με το πλοίο και αναλαμβάνει τα έξοδα διακίνησης φορτίου. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την εμπορική εκμετάλλευση καθώς και την εμπορική απασχόληση του σκάφους του. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο και την ευθύνη για την επάνδρωση, τη συντήρηση, την επισκευή και τη ναυσιπλοΐα του σκάφους και, κατά συνέπεια, είναι υπεύθυνος για όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τη λειτουργία και την επάνδρωση του πλοίου (λειτουργικά έξοδα) συν το ταξίδι και το κεφάλαιο κόστος.

Στην περίπτωση χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής ναυλώνει το σκάφος για καθορισμένο χρονικό διάστημα, για να το απασχολήσει εντός ορισμένων εμπορικών και γεωγραφικών ορίων. Ο ναυλωτής σε αυτή την περίπτωση αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου, ενώ η κυριότητα και η εμπορική εκμετάλλευση (δηλαδή η επιχειρησιακή διαχείριση) του πλοίου παραμένουν στον πλοιοκτήτη. Ο χρονοναυλωτής αναλαμβάνει μεγάλο μέρος του κινδύνου και της ευθύνης για την εμπορική απασχόληση του πλοίου. Λαμβάνει ορισμένες σημαντικές αποφάσεις σχετικά με την εμπορία του πλοίου και έτσι αναλαμβάνει την ευθύνη για θέματα όπως πότε, πού, πώς και τι φορτίο φορτώνεται, μεταφέρεται και εκφορτώνεται από το πλοίο. Ο ναυλωτής πληρώνει για όλα τα έξοδα ταξιδιού και τα έξοδα διακίνησης φορτίου. Επιπλέον, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τη διεύθυνση και την πληρωμή των καυσίμων και με αυτόν τον τρόπο εκτίθεται σε εμπορικούς κινδύνους (τιμές καυσίμων, βελτιστοποίηση ποσότητας καυσίμων, ποιότητα καυσίμων κ.λπ.). Ο ναυλωτής πρέπει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για ζημιές στις μηχανές του πλοίου, εάν έχουν παρασχεθεί από αυτόν κατώτερες αποθήκες. Σχετικά με αυτές τις αποζημιώσεις και τις

περιπτώσεις που ο ναυλωτής εξαιρείται από αυτές έγινε η ανάλυση της ρήτρας Off – Hire.

Μετά την ανάλυση της ρήτρας Off - Hire, φαίνεται να είναι σαφές ότι η συγκεκριμένη ρήτρα είναι μια κατανομή του κινδύνου. Ουσιαστικά αυτή η ρήτρα είναι μια διάταξη στην οποία προβλέπονται δικαιώματα για τον ναυλωτή όταν διαπιστώνεται γεγονός χωρίς υπαιτιότητα. Τότε, ο ναυλωτής δικαιούται να παύσει να πληρώνει το ναύλο που δεν βασίζεται στην παραβίαση της σύμβασης του πλοιοκτήτη. Η ρήτρα Off - Hire αποτελεί εξαίρεση στον κανόνα σύμφωνα με τον οποίο ο ναυλωτής πρέπει να πληρώνει συνεχώς τον ναύλο. Επιπλέον, η παρούσα εργασία έκανε μια προσπάθεια ανάλυσης των λεπτομερειών των γενικών κανόνων της ρήτρας Off-Hire.

Αλλά πρέπει να σημειωθεί ότι από την εξέταση του θέματος προκύπτει ότι δεν είναι εύκολο να ληφθεί μια σαφής απόφαση σχετικά με τη ρήτρα Off - Hire στην πράξη. Η ερμηνεία της ρήτρας Off Hire είναι δύσκολο να προσδιοριστεί πότε είναι οριστική. Για παράδειγμα, η φράση «αποτροπή της πλήρους λειτουργίας του σκάφους» είναι δύσκολο να ερμηνευθεί. Επειδή οι λέξεις «οποιαδήποτε άλλη αιτία» οδηγούν σε ορισμένες δυσκολίες, θα πρέπει οι λόγοι πρέπει να διακρίνονται σε εξωγενείς και εγγενείς. Ως εκ τούτου, τα μέρη τα οποία αποφασίζουν στη σύναψη συμφωνίας χρονοναύλωσης θα πρέπει να προσέξουν κατά τη διατύπωση της ρήτρας ώστε να μην υπάρχει ασάφεια στην περίπτωση που ένα γεγονός φαίνεται να εμπίπτει στις προβλέψεις τις ρήτρας. Διότι εάν ο ναυλωτής εκτιμήσει λάθος και χρησιμοποιήσει τη ρήτρα Off - Hire για να σταματήσει να πληρώνει τη μίσθωση, το αποτέλεσμα θα είναι σοβαρό, καθώς ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποσύρει το πλοίο από τη χρήση του ναυλωτή, όπως είδαμε στα παραδείγματα του The Astra και SPAR SHIPPING.

Εν τέλει από την λεπτομερή εξέταση του θέματος, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχουν τρεις απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται εάν ο ναυλωτής θέλει να εφαρμόσει τη ρήτρα Off - Hire:

1. Ο ναυλωτής υφίσταται την απώλεια χρόνου.
2. Αυτή η απώλεια χρόνου προκαλείται από το γεγονός που αναφέρεται στη ρήτρα Off - Hire.
3. Αυτό το γεγονός εμποδίζει την καλή λειτουργία του σκάφους.

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι η περίοδος ναύλωσης δεν παρατείνεται έπειτα από ένα γεγονός το οποίο εμπίπτει στην ρήτρα Off - Hire και οι ναυλωτές δεν μπορούν να προσθέσουν περιόδους Off - Hire στο τέλος της περιόδου ναύλωσης εκτός εάν το αναφέρει ρητά η σύμβαση της ναύλωσης.

Βιβλιογραφία

- Alizadeh, A., & Nomikos, N. (2011, January). Dynamics of the Term Structure and Volatility of Shipping Freight Rates. *Journal of Transport Economics and Policy*.
- Baatz , Y. (2014). *Maritime Law 4th Edition*. London: Informa Law Routledge.
- Coghlin, T., Baker, A., Kenny, J., & Kimball, J. (2008). *Time Charters 6th Edition*. London: Informa Law from Routledge.
- Coghlin, T., Kimball, J., Baker, A., Belknap, Jr., T., & Julian Kenny. (2014). *Time Charters Seventh edition*. New York: Informa Law from Routledge.
- Cufley, C. (1972). *Ocean Freights and Chartering*. London: Staples Press.
- Davis, M. (2005). *Bareboat Charters: A Practical Guid to the Legal and Insurance Implications. 2nd edition*. London: Informa Law from Routledge.
- Evans, J., & Marlow, P. (1986). *Quantitative Methods in Maritime Economics*. London: Fairplay Publs.
- Ferris, C. (2010). Off-hire clauses and how to read them Time charters and how to end them. *The Swedish Club Triton*.
- Fışkın, C., & Akgül, E. (2022). Understanding the Influencers of Freight Rate Forecasting Accuracy: A Meta-Regression Analysis of the Literature. *Journal of ETA Maritime Science* .
- Hull, J. (2006.). *Options, Futures, and Other Derivatives. 6th*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Jugović, A., Komadina, N., & Perić Hadžić, A. (2015). Factors influencing the formation of freight rates on maritime shipping markets. *Scientific Journal of Maritime Research* 29, σ. 27.
- Katroutsou, N. (2021, May). Elements of Time Charter Contracts & Voyage. *VESON Nautical*, σσ. <https://veson.com/blog/elements-of-time-charter/>.
- Kendall-Marsden, S., & Green, J. (2018, June). A review of off-hire clauses Part one: the NYPE form. *StandardClub*, σσ. <https://www.standard->

club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/goto-handouts/2767748-defence-class-cover-a-review-of-off-hire-clauses-part-1-nype-form.pdf.

- King, R. (2016). Introduction to Freight Derivatives. *FONASBA Annual Meeting*. Antwerp .
- Lee Meng, T. (1980, July). The Shipowner'S Right to Withdraw His Vessel upon Non-Payment of Hire. *Malaya Law Review* .
- Menon, A. (2021, September). Voyage Charter vs Time Charter. *Maritime Law*, σσ.
<https://www.marineinsight.com/maritime-law/voyage-charter-vs-time-charter/>.
- Pirrong, S. (1993, Oct). Contracting Practices in Bulk Shipping Markets: A Transactions Cost Explanation. *The Journal of Law & Economics* .
- Plomaritou, E. (2014). A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter . *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 4.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. New York: Routledge.
- Teo, I. (2016, September 22). ASTRA and SPAR SHIPPING: What happens when a time charterer fails to pay timely hire? *The Shipowners' Club*.
- Tsai, M.-T., Regan, A., & Saphor, J.-D. (2009, Fall). Freight Transportation Derivatives Contracts: State of the Art and Future Developments. *Transportation Journal* .
- UNCTAD. (2021). *REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2021*. New York: United Nations Publications.
- Veenstra, A., & van Dalen, J. (2011, January). Ship Speed and Fuel Consumption Quotation in Ocean Shipping Time Charter Contracts. *Journal of Transport Economics and Policy* .
- Zarzecki, M. (2016, October). Why Do Freight Rates Change So Often? *Quotiss*, σσ.
<https://quotiss.com/blog/why-rates-change-so-often/>.
- Δελούκας, Ν. (1979). *Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2η*,. Αθήνα: Σακκούλα.