



UNIVERSITY OF THE AEGEAN

Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Πτυχιακή Εργασία

Τίτλος Εργασίας: Ναυλώσεις LNG και ανάλυση των ναυλοσυμφώνων LNG

Ονοματεπώνυμο: Σφήκας Παναγιώτης

Αριθμός Μητρώου: 2212018187

Επιβλέπων Καθηγήτρια: Αθανασοπούλου Βικτωρία

Χίος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στα κεφάλαια της εργασίας που ακολουθούν γίνεται η ανάλυση του LNG ως φορτίο, της παγκόσμιας αγοράς του LNG και των αγορών που υπάρχουν ανά ήπειρο, του στόλου ο οποίος είναι διατεθειμένος να μεταφέρει το LNG, καθώς και κάποια ναυλοσύμφωνα, είτε χρονοναυλοσύμφωνα είτε ανά ταξίδι (Time Charter-Parties και Voyage Charter-Parties αντίστοιχα), τα οποία χρησιμοποιούνται στις ναυλώσεις στην εποχή μας, ενώ θα γίνει αναφορά σε πολλούς από τους όρους που διαθέτουν, στις ιδιαιτερότητές τους και στις αδυναμίες τους.

Πιο συγκεκριμένα, θα μιλήσουμε για το LNG, πως μετατρέπεται το φυσικό αέριο από αέρια σε υγρή μορφή, την απαιτούμενη θερμοκρασία και διάφορα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία το καθορίζουν ως ένα πολύ ιδιαίτερο φορτίο.

Στην συνέχεια θα γίνουν πολλές παρατηρήσεις για την κατάσταση που επικρατεί στην σημερινή αγορά LNG, τα επίπεδα ζήτησης και προσφοράς του φορτίου αλλά και των πλοίων που μεταφέρουν LNG, γνωστά και ως LNG Carriers.

Στο δεύτερο και πιο βασικό κομμάτι της εργασίας που αφορά τις ναυλώσεις, θα αναλύσουμε και θα συγκρίνουμε μεταξύ τους, δύο από τα πιο βασικά και ευρέως χρησιμοποιημένα ναυλοσύμφωνα, το ShellLNGTime 1 που ανήκει στην κατηγορία των Time Charter-Parties και του GIIGNL που ανήκει στην κατηγορία των Voyage Charter-Parties. Στα δύο ναυλοσύμφωνα γίνεται ιδιαίτερη εμβάθυνση, αφού θα ονομάσουμε πολλούς από τους όρους των ναυλοσυμφώνων, την λειτουργία του κάθε όρου και θα τους κρίνουμε σχετικά με τις ευκαιρίες, τις δυσκολίες και τους περιορισμούς που δημιουργούν.

Τέλος, μέσω του κεφαλαίου στο οποίο συγκρίνουμε τα παραπάνω ναυλοσύμφωνα και παρατηρώντας τις ελλείψεις τους, μας δίνεται η ευκαιρία να δώσουμε απάντηση στο ερώτημα σχετικά με το αν είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός νέου, πιο σύγχρονου και εξελιγμένου ναυλοσυμφώνου, που θα μπορέσει να καλύψει τα «τρωτά» σημεία των ήδη υπάρχοντων ναυλοσυμφώνων. Και για αυτόν τον λόγο, το τελευταίο υποκεφάλαιο του κύριου μέρους της εργασίας αποτελείται από μια σύντομη αναφορά σε ένα νέο ναυλοσύμφωνο, το LNGVOY Voyage Charter-Party.

ABSTRACT

In the following chapters of this thesis, we will look into Liquefied Natural Gas as cargo, the global LNG market and the LNG markets by each continent, the fleet that is able to carry LNG and some Time or Voyage Charter-Parties, with their clauses, differences and weak spots, that are commonly used in our days.

In particular, we will analyze how LNG turns from a gas into a liquid form and the temperatures that are required for such thing to happen along with other requirements that make LNG such a special cargo.

Apart from that, remarks will be made for the state of the global LNG market, the levels of demand and supply, and the number of active ships that are able to transport LNG, commonly known as LNG Carriers.

In the second and more important part of this thesis, we will break down two of the most widely used and known Charter-Parties, the ShellLNGTime 1 Time Charter-Party and the GIIGNL Voyage Charter-Party. We will take a “deep” look into both Charter-Parties, naming most of their clauses, the effect that these clauses have, their weaknesses and the restrictions they cause.

Lastly, due to the comparison of the Charter-Parties mentioned above and their weaknesses, an attempt will be made to justify if there should be a new type of Charter-Party to cover these shortcomings, while also mentioning a new Charter-Party named LNGVOY Voyage Charter-Party.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ</u>	5
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u>	6
1.1 Τι είναι το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (LNG)	6
1.2 Πλεονεκτήματα και Οφέλη LNG	7
1.3 Ναυλώσεις και είδη ναυλοσυμφώνων	8
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΓΟΡΑ LNG</u>	11
2.1 Ζήτηση LNG	11
2.2 Προσφορά LNG	12
2.3 Στόλος LNG	14
2.3.1 Αριθμός πλοίων.	14
2.3.2 Κατηγορίες LNG Carriers	15
2.3.3 Τα διάφορα μεγέθη των LNG Carriers	19
2.4 Συμφωνία για την μεταφορά LNG μεταξύ ΗΠΑ – Ευρώπης.	20
2.4.1 Κύρια Αίτια.	21
2.4.2 Η συμφωνία και οι τεχνικές δυσκολίες της.	21
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: CHARTER-PARTIES</u>	24
3.1 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων LNG.	24
3.2 Τα πιο γνωστά Charter-Parties.	24
3.3 Ανάλυση ShellLNGTime1 TCP και GIIGNL VCP.	25
3.3.1 Ανάλυση ShellLNGTime1 Time Charter-Party.	25
3.3.2 Ανάλυση GIIGNL Voyage Charter-Party.	34

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ CHARTER-PARTIES ΚΑΙ ΟΙ
ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΤΟΥΣ** 46

4.1 Η περίπτωση του Boil-Off. 46

4.2 Τιμή LNG. 48

4.3 Ναυτική Ασφάλεια. 48

4.4 Ασφάλεια του πλοίου στα λιμάνια. 49

4.5 Μελλοντικά Σχέδια και Ανάπτυξη νέων Ναυλοσυμφώνων. 50

4.6 Η περίπτωση του LNGVOY. 50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 52

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 53

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ 55

ΠΙΝΑΚΕΣ, ΕΙΚΟΝΕΣ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Εικόνα 1.1 7

Εικόνα 2.1 13

Εικόνα 2.2 15

Εικόνα 2.4 16

Εικόνα 2.5 17

Εικόνα 2.6 18

Εικόνα 2.7 18

Εικόνα 2.8 19

Εικόνα 2.9 20

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

LNG	Liquified Natural Gas
IMO	International Maritime Organization
VCP	Voyage Charter-Party
TCP	Time Charter-Party
IHI	Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.
TGZ	Technigaz
GT96	Gaztransport 96
CS1	Combined System no.1
MMBtu	Metric Million British Thermal Unit
LPG	Liquified Petroleum Gas
ISM Code	International Safety Management Code
GIIGNL	International Group of Liquified Natural Gas Importers
CAP	Condition Assessment Program
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
SOLAS	Safety of Life at Sea
FSRU	Floating Storage Regasification Unit
BIMCO	Baltic and International Maritime Council

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκεκριμένη εργασία έχει ως σκοπό την ανάλυση και κατανόηση τόσο του Liquefied Natural Gas (Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο) και της ιδιαίτερης αγοράς του, όσο και των διάφορων ναυλοσυμφώνων τα οποία συνάπτονται για την μεταφορά του, μέσω πλοίων, στα διάφορα μέρη του κόσμου. Επίσης, θα δοθούν απαντήσεις σε διάφορα ερωτήματα, τα οποία επικρατούν στις μέρες μας, ειδικά μετά από τα ενεργειακά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί παγκοσμίως με το ξέσπασμα της πανδημίας του Covid-19, τις ενέργειες της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας και πολλών άλλων δύσκολων συνθηκών, ενώ κλείνοντας θα γίνουν προβλέψεις σχετικά με το μέλλον της αγοράς και των ναυλώσεων LNG.

1.1 Τι είναι το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (LNG)

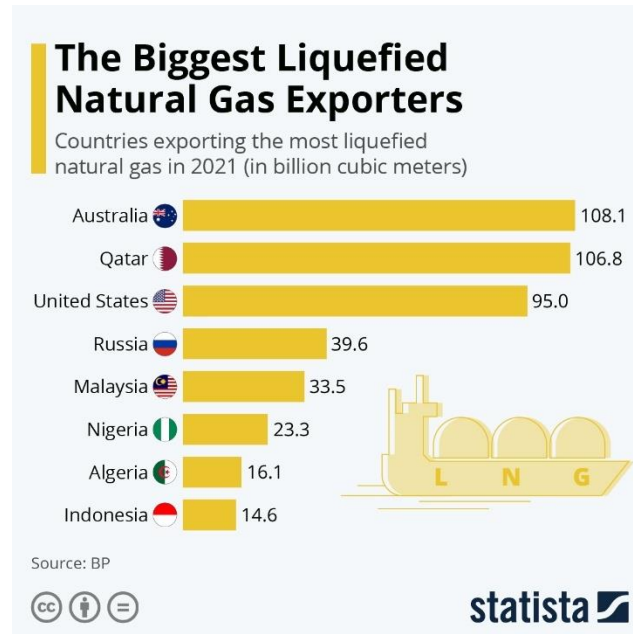
Στην συγκεκριμένη υποενότητα θα γίνει λόγος σχετικά με το τι ακριβώς είναι το LNG, πως μετατρέπεται το φυσικό αέριο σε υγρό, από ποιες χώρες γίνεται η εξαγωγή του, και άλλα διάφορα θέματα που αφορούν το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο.

Αρχικά, LNG είναι φυσικό αέριο το οποίο ψύχεται στους -162°C για να πάρει υγρή μορφή, έτσι ώστε να είναι εύκολη η μεταφορά και αποθήκευσή του. Δεν έχει ούτε χρώμα, ούτε οσμή και δεν είναι τοξικό. Παρόλα αυτά, δεν σημαίνει ότι δεν διατρέχει και κινδύνους, καθώς είναι, σε μεγάλο βαθμό, εύφλεκτο (κυρίως όταν επανέλθει σε αέρια μορφή), μπορεί να προκαλέσει σοβαρά κρυοπαγήματα και ασφυξία. Επομένως μας είναι ευνόητο, ότι το LNG αποτελεί ένα πολύ δύσκολο φορτίο για μεταφορά, αφού ο απαραίτητος εξοπλισμός για την αποφυγή ζημιών στο φορτίο αλλά και στο πλοίο και το πλήρωμά του, χρειάζεται μεγάλη επένδυση, γνώση και δεξιοτεχνία. Για την μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, χρησιμοποιούνται ειδικά δοχεία, τα οποία είναι σχεδιασμένα για την συντήρηση του LNG, διατηρώντας σταθερή την θερμοκρασία και την πίεση που ασκείται στο φορτίο.¹

Σχετικά με τις εξαγωγές του LNG, τα τελευταία δεδομένα δείχνουν ότι η Αυστραλία κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη εξαγωγών υγροποιημένου

¹ LexisNexis, Joanne Champkins & Nikki Chu, LNG Chartering – an introduction (<https://www.lexisnexis.co.uk/legal/guidance/lng-chartering-an-introduction>)

φυσικού αερίου, εξαγοντας 108,1 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα, ενώ ακολουθούν το Κατάρ με 106,8 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής με 95 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα και η Ρωσία με 39,6 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα.²



1.1, Statista about Leading exporting countries of liquefied natural gas Worldwide in 2021, Πηγή:

<https://www.statista.com/chart/27839/biggest-liquefied-natural-gas-exporters/#:~:text=In%202021%2C%20Australia%2C%20with%20an, followed%20by%20the%20United%20States>.

Βέβαια, αξίζει να αναφέρουμε ότι λόγω των διάφορων συνθηκών που επικρατούν στον κόσμο και κυρίως ο πόλεμος Ρωσίας – Ουκρανίας και η συμφωνία Ευρώπης – Αμερικής για την παροχή 15 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων LNG, τα παραπάνω δεδομένα μπορεί να έχουν μια εντελώς διαφορετική μορφή.

1.2 Πλεονεκτήματα και Οφέλη LNG

Τι κάνει όμως το LNG ένα τόσο σημαντικό φορτίο; Τα παρακάτω είναι κάποια από τα πιο αξιοσημείωτα οφέλη:

- Προστασία του περιβάλλοντος

Ίσως και το πιο σημαντικό πλεονέκτημα του υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι, ότι σε αντίθεση με τα υπόλοιπα καύσιμα, το φυσικό αέριο εκπέμπει πολύ λιγότερους ρύπους

² Statista, Martin Armstrong, The Biggest Liquefied Natural Gas Exporters, Jul 26, 2022

και θεωρείται μια από τις πιο καθαρές πηγές ενέργειας. Αυτό το κάνει και συμβατό με τους μελλοντικούς στόχους του International Maritime Organization (IMO), σχετικά με την σταδιακή μείωση και εξάλειψη των ρύπων μέχρι το έτος 2050.

- Εξοικονόμηση ενέργειας

Ακόμη ένα όφελος από την χρήση φυσικού αερίου είναι η μείωση των απωλειών κατά την μετατροπή των πρωτογενών πηγών ενέργειας σε ηλεκτρισμό καθώς και τις απώλειες κατά την μεταφορά της ηλεκτρικής ενέργειας για οικιακές και εμπορικές χρήσεις.

- Δημιουργία θέσεων εργασίας

Για την αξιοποίηση του φυσικού αερίου, απαραίτητη είναι η πρόσληψη νέου προσωπικού και η δημιουργία νέων ειδικοτήτων για την σωστή διαχείριση του. Όπως αναφέραμε πριν, για την μετατροπή του φυσικού αερίου σε LNG, για την ασφαλή αποθήκευσή του και για την μεταφορά του, χρησιμοποιούνται ειδικές τεχνολογίες και εξοπλισμοί, που ωθούν τους κύριους του φορτίου, να αναζητούν άτομα κατάλληλα να έρθουν αντιμέτωπα με τις απαιτήσεις του LNG.³

1.3 Ναυλώσεις και είδη ναυλοσυμφώνων

Με τον όρο ναύλωση αναφερόμαστε στην συμφωνία δύο μερών, στην οποία ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, ή εκπρόσωπος τους), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον ναυλωτή, πλοίο, είτε ολόκληρο είτε ένα μέρος της μεταφορικής του ικανότητας, για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς. Υπάρχουν πολλές μορφές με τις οποίες μπορεί κάποιος να ναυλώσει ένα πλοίο. Στην περίπτωση του φορτίου LNG, τα δύο πιο συνηθισμένα είδη ναυλώσεων είναι η ναύλωση κατά ταξίδι και η χρονοναύλωση. Ας δούμε λοιπόν, τι ακριβώς είναι αυτές οι δύο μορφές ναύλωσης και γιατί επιλέγονται για την μεταφορά του LNG:

- Ναύλωση κατά ταξίδι/Voyage Charter-Party

Στην ναύλωση κατά ταξίδι (VCP), ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Στο ναυλοσύμφωνο αναγράφονται τα λιμάνια τα οποία θα

³ Μπρέγκου Εμμανουέλα, Η αγορά των LNG και η πορεία τους στην ελληνόκτητη ναυτιλία

επισκεφθεί το πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού, το λιμάνι-προορισμός και τυχόν περιορισμούς ή απαιτήσεις που έχει το φορτίο. Ουσιαστικά, στην περίπτωση του VCP, ο ναυλωτής ναυλώνει ένα πλοίο μαζί με το πλήρωμά του, για να μεταφέρει το φορτίο του από το λιμάνι «Α» στο λιμάνι «Β», έναντι ενός χρηματικού ποσού που ονομάζεται ναύλος. Σύμφωνα με τον Stott και Douglas, το μέγεθος του ναύλου υπολογίζεται ανάλογα με το μέγεθος του φορτίου. Οποιαδήποτε έξοδα, αφορούν το μεταφερόμενο φορτίο, θεωρούνται έξοδα που αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Αντιθέτως, τα έξοδα που αφορούν τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου αφορούν τον εκναυλωτή. Πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχουν και οι σταλίες, δηλαδή συγκεκριμένος χρόνος κατά τον οποίο πρέπει να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, ενώ σε περίπτωση που δεν τηρηθεί και ξεπεραστεί αυτό το χρονικό όριο ο ναυλωτής πρέπει να καταβάλει στον εκναυλωτή αποζημίωση για την καθυστέρηση, που ονομάζεται επισταλία/επισταλίες. Εν αντιθέσει, εάν η φόρτωση και η εκφόρτωση ολοκληρωθούν πριν από τον εκτιμώμενο χρόνο ολοκλήρωσης, ο ναυλωτής έχει την ικανότητα να ζητήσει καταβολή χρημάτων ως αμοιβή από τον εκναυλωτή.

- Χρονοναύλωση/Time Charter-Party

Υπάρχουν διάφορες «εκδόσεις» για την συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης. Η γενική ιδέα όμως είναι ότι, η χρονοναύλωση (TCP) βασίζεται κυρίως στον χρόνο και την διάρκεια παρά το ταξίδι. Πιο αναλυτικά, ο εκναυλωτής μισθώνει ένα πλοίο στον ναυλωτή για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ενώ ο ναυλωτής έχει την δυνατότητα να ορίσει οποιοδήποτε ταξίδι και να φορτώσει οποιοδήποτε φορτίο αρκεί να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς. Παρόλο που ο ναυλωτής θεωρείται ότι έχει τον έλεγχο του πλοίου, ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος για την συντήρησή του και την επίβλεψή του. Σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το πλοίο έχει πρόβλημα που το καθιστά αναξιόπλοο, τότε υπάρχει το ενδεχόμενο ο εκναυλωτής να αντιμετωπίσει νομικές διαδικασίες εναντίον του. Από την πλευρά του, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επάνδρωση του πλοίου, τα καύσιμα, την πληρωμή τελών κατά την διάρκεια του ταξιδιού και την διασφάλιση της ομαλής ολοκλήρωσης του ταξιδιού. Η χρονοναύλωση μπορεί να έχει διάρκεια από μερικές μέρες μέχρι και χρόνια. Η πληρωμή στην περίπτωση του TCP γίνεται με βάση τις ημέρες τις οποίες το πλοίο βρίσκεται υπό την

καθοδήγηση του ναυλωτή. Τέλος, είναι αρκετά σημαντικό να αναφέρουμε ότι στην χρονοναύλωση, ο ναυλωτής μπορεί να αναλάβει και όλα τα νομικά θέματα τα οποία αφορούν το πλοίο.⁴

⁴Voyage Charter vs Time Charter – Everything you need to know, June 13 2022

2. ΑΓΟΡΑ LNG

Στο κύριο μέρος της εργασίας, θα αναφερθούμε στην αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου, την φάση στην οποία βρίσκεται σήμερα η αγορά, η ζήτηση και η προσφορά τόσο του LNG όσο και των πλοίων που μεταφέρουν το LNG, ενώ στην συνέχεια θα αναλύσουμε κάποια συγκεκριμένα γεγονότα που μπορούν να προκαλέσουν συνταρακτικές μεταβολές στην σημερινή αγορά.

Όπως αναφέραμε και στην εισαγωγή, η παγκόσμια αγορά LNG φαίνεται να έχει θετικές προοπτικές. Στο σύντομο μέλλον θα δούμε να ενισχύεται συνεχώς ο ρόλος του LNG ως μεταβατικό καύσιμο, αφού είναι μία από τις πιθανές λύσεις σε αρκετά από τα ενεργειακά προβλήματα που αντιμετωπίζονται παγκοσμίως, όπως, η ενεργειακή έλλειψη, η εστίαση στην ενεργειακή ασφάλεια, ο στόχος πολλών κρατών να ανεξαρτητοποιηθούν ενεργειακά από τους ρωσικούς αγωγούς κλπ... Σύμφωνα με την Angelica Kemene (Head of Market Analysis & Intelligence, Optima Shipping Services Co-founder, CEO Optima-X Maritime Innovation Hub)⁵, υπάρχουν εκτιμήσεις που δείχνουν ότι μέχρι το 2030 το εμπόριο LNG θα υπερβεί τους 600 εκατομμύρια τόνους, ενώ φέτος αναμένεται, τα τόνο-μίλια και ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς LNG, να αυξηθούν κατά 8,5% και 4% αντίστοιχα. Το 2023, έχει γίνει πρόβλεψη ότι κάποια εμπόδια θα καθυστερήσουν την ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς LNG, ωστόσο οι επερχόμενοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί θα έχουν θετικό αντίκτυπο.

2.1 Ζήτηση LNG

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα κάνουμε μια αναφορά στους παράγοντες που διαμορφώνουν την ζήτηση για LNG καθώς και στις δύο βασικές αγορές που διαμορφώνουν την ζήτηση, την Ευρωπαϊκή και την Ασιατική αγορά.

Οι κύριοι παράγοντες που διαμορφώνουν την ζήτηση για LNG είναι, αρχικά, ο αριθμός πλοίων σε συνδυασμό με τον όγκο φορτίου. Δηλαδή, όσα περισσότερα LNG Carriers υπάρχουν, τόσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για το φορτίο που θα μεταφέρουν. Ο

⁵Η Ναυτεμπορική, Ευόϊνες προοπτικές για την αγορά LNG, 14 Ιουνίου 2022

δεύτερος παράγοντας, είναι ο χρόνος που θα διαρκέσει το ταξίδι για την μεταφορά LNG και τα ταξίδια άνευ φορτίου που θα πρέπει να κάνουν τα πλοία.

Σχετικά με την ζήτηση LNG από τις ασιατικές αγορές, η Ασία χαρακτηρίζεται μία από τις καθοριστικότερες αγορές, παρέχοντας σταθερή ζήτηση για LNG. Από την μία πλευρά, έχουμε τους «Big 5» (Νότιο Κορέα, Κίνα, Ινδία, Ιαπωνία, Ταϊβάν), όπως αποκαλούνται, αγορές οι οποίες αποτελούν το επίκεντρο της ζήτησης στην Ασία. Βέβαια, δεν πρέπει να παραλείψουμε και τις μικρότερες, αλλά ανερχόμενες αγορές, για τις οποίες έχουν γίνει εκτιμήσεις, ότι θα μπορέσουν να φτάσουν τα επίπεδα ζήτησης, σαν σύνολο, της Κίνας και της Ινδίας. Κάποιες από αυτές τις ανερχόμενες αγορές είναι η αγορά της Μυανμάρ, της Ταϊλάνδης, του Πακιστάν, του Μπαγκλαντές κλπ... Το έτος 2022, έχει παρατηρηθεί μείωση στην ασιατική ζήτηση για LNG, λόγω των διάφορων γεγονότων τα οποία συμβαίνουν στον κόσμο. Πολλοί από τους αγοραστές, περιμένουν για να πέσουν οι τιμές, ενώ άλλοι προσπαθούν να αγοράσουν φορτία πριν την έναρξη του καλοκαιριού.⁶

Όσον αφορά την Ευρώπη και την ευρωπαϊκή αγορά, σύμφωνα με την επίσημη σελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το φυσικό αέριο κατέχει ένα ποσοστό γύρω στο 25% από την συνολική κατανάλωση ενέργειας στην Ευρώπη. Η σημερινή ζήτηση φυσικού αερίου κυμαίνεται στα 400 δισεκατομμύρια κυβικούς τόνους, νούμερο που προβλέπεται να παραμείνει σταθερό τα επόμενα χρόνια. Στόχος της Ευρώπης είναι η ανεξαρτητοποίηση της από την Ρωσία και τους ρωσικούς αγωγούς, γεγονός που θα κάνει την Ευρώπη να κινηθεί προς την Αμερική για την εισαγωγή φυσικού αερίου.⁷

2.2 Προσφορά LNG

Στην συνέχεια, θα αναφέρουμε και για την προσφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, τους παράγοντες που επηρεάζουν τα επίπεδα της προσφοράς και τα προβλήματα που εμφανίζονται στον τομέα της.

Η συνεχής εξέλιξη του τομέα που ασχολείται με το LNG και η αυξανόμενη ζήτηση της Ευρώπης και της Ασίας, λειτουργούν σαν μια μορφή «ώθησης» για επενδύσεις σε πλοία που μεταφέρουν LNG. Βέβαια, λόγω διάφορων κρίσεων που συμβαίνουν στον

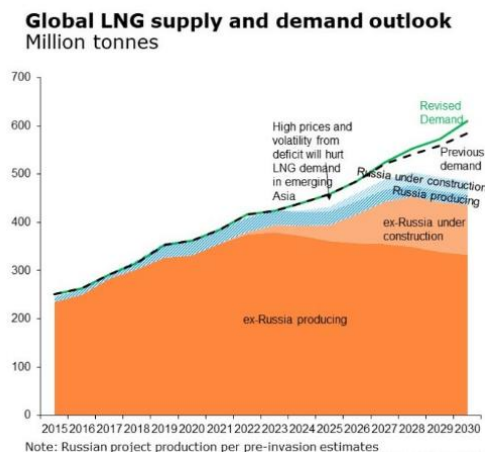
⁶ Ioannis Mavrokefalos, LNG Chartering Policy and Charter – Party Analysis, 2015, σελ. 19.

⁷ European Commission, Liquefied Natural Gas

(https://energy.ec.europa.eu/topics/oil-gas-and-coal/liquefied-natural-gas_en)

πλανήτη μας, η προσφορά LNG θα αντιμετωπίσει μελλοντικά εμπόδια. Πρώτο και κύριο εμπόδιο είναι η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, γεγονός το οποίο δημιουργεί τεράστια ανισορροπία στην αγορά. Σύμφωνα με έρευνα που διέπραξε η «Rystad Energy»⁸, προβλέπεται ότι μέχρι το τέλος του έτους η προσφορά θα είναι πολύ μικρότερη από την ζήτηση για LNG. Και ενώ, αυτή η τεράστια ζήτηση έχει δημιουργήσει την επιθυμία για πραγματοποίηση μεγάλων projects στην αγορά του LNG, μέχρι τουλάχιστον το 2024 το πρόβλημα του ελλείματος προσφοράς LNG δεν πρόκειται να μειωθεί. Σύμφωνα με προβλέψεις ειδικών, η ζήτηση LNG το έτος 2022 κυμαίνεται γύρω στους 436 εκατομμύρια τόνους, ενώ η προσφορά βρίσκεται 26 εκατομμύρια τόνους χαμηλότερα. Και όπως έχουμε αναφέρει ήδη πολλές φορές, η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία και η θέληση πολλών χωρών να ανεξαρτητοποιηθούν ενεργειακά από την Ρωσία, μπορεί να δημιουργήσει την μεγαλύτερη μείωση στην αγορά LNG την τελευταία δεκαετία.

Όμως, με βάση αυτά που γράψαμε στην πρώτη παράγραφο του κεφαλαίου, εκτός από το ίδιο το LNG, την προσφορά του την επηρεάζουν και ο αριθμός των πλοίων που υπάρχουν και είναι κατάλληλα για να το μεταφέρουν. Για τον παγκόσμιο στόλο LNG και για τα πιο αναλυτικά στοιχεία σχετικά με αυτόν θα γίνει λόγος στο επόμενο κεφάλαιο.



2.1, Πηγή: <https://www.offshore-energy.biz/rystad-european-lng-supply-crisis-expected-in-winter-2022/>

⁸ Sanja Pekic, Rystad: European LNG Supply crisis expected in winter 2022, May 10 2022 (<https://www.offshore-energy.biz/rystad-european-lng-supply-crisis-expected-in-winter-2022/>)

2.3 Στόλος LNG

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα μιλήσουμε για τα πλοία που υπάρχουν παγκοσμίως τα οποία συμβάλλουν στο έργο της μεταφοράς του LNG, θα κάνουμε μια ιστορική αναδρομή για να δούμε ποιες χρονιές είδαμε να αυξάνεται ο αριθμός αυτών των LNG Carriers καθώς και τα μελλοντικά σχέδια που έχουν οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές για την απόκτηση και αναβάθμιση αυτών των carriers.

2.3.1 Αριθμός πλοίων

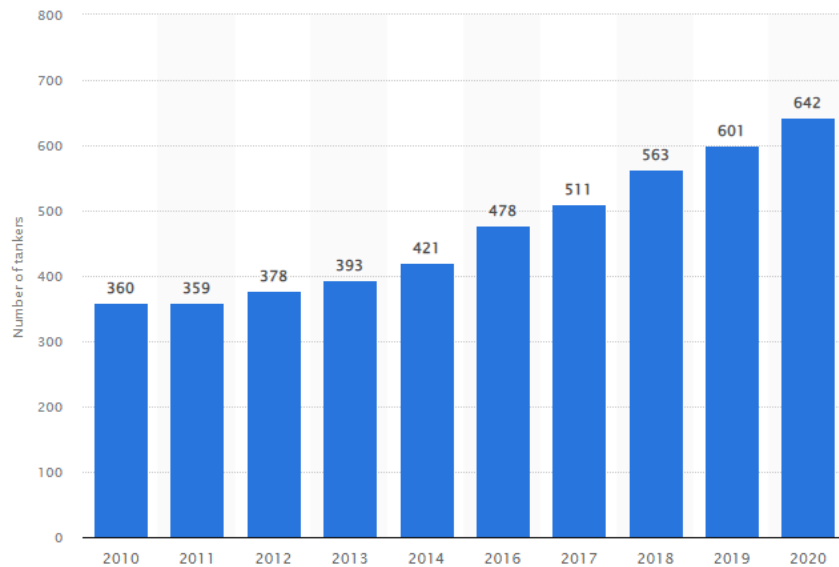
Από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 2010, παρατηρούμε μια σταθερή αύξηση στον αριθμό των πλοίων μεταφοράς LNG, συνήθως κάτω από 10%. Το 2010 υπήρχαν 360 LNG Carriers ενώ το 2011 ο πληθυσμός τους μειώθηκε κατά 1 πλοίο. Το 2012 είχαμε την ναυπήγηση 19 νέων πλοίων, ενώ την επόμενη χρονιά προστέθηκαν 5 ακόμα πλοία στον παγκόσμιο στόλο. Από το 2014, οι ετήσιες αυξήσεις στον αριθμό των πλοίων γίνονται όλο και μεγαλύτερες αφού κάθε έτος από το 2014 και ύστερα, ο στόλος αυξάνεται κατά, περίπου, 40 πλοία ετησίως.

Σύμφωνα με το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά»⁹, υπήρχαν 593 LNG Carriers στο τέλος του 2021, αύξηση γύρω στο 8%. Από την πλευρά των ναυπηγείων, έχουν ληφθεί 86 συνολικά παραγγελίες για νέα πλοία τέτοιου είδους, αριθμός που «σπάει» τα ρεκόρ των προηγούμενων ετών.

Όσον αφορά το μέλλον, μέσα στο 2022 πρόκειται να παραδοθούν 24 ακόμα Carriers, ενώ στα ναυπηγεία δεν υπάρχουν διαθέσιμα κενά για την ναυπήγηση νέων πλοίων εξαιτίας της ανανέωσης του στόλου που σχεδιάζει η Qatar Energy. Διάφορες έρευνες που έχουν γίνει, προβλέπουν ότι ο αριθμός των πλοίων θα συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια λόγω της αύξησης της ζήτησης αλλά και της προσφοράς αφού το 2024 θα δούμε την ολοκλήρωση πολλών μεγάλων projects που αφορούν την αγορά του LNG.¹⁰

⁹ Ναυτικά Χρονικά, LNG Carriers: Υψηλές παραγγελίες και αισιοδοξία για το μέλλον, 29 Dec 2022 (<https://www.naftikachronika.gr/2022/12/29/lng-carriers-ypsiles-parangelies-kai-aisiodoxia-gia-to-mellon/>)

¹⁰ Jessica Aizarani, Number of liquified natural gas storage vessels worldwide 2010-2021, Jan 31 2023 (<https://www.statista.com/statistics/468412/global-lng-tanker-fleet/>)



2.2, Αριθμός LNG Carriers, Πηγή: <https://www.statista.com/statistics/468412/global-lng-tanker-fleet/>

2.3.2 Κατηγορίες LNG Carriers

Τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές γύρω μας, δεν είναι όλα τα ίδια μεταξύ τους. Αντιθέτως, υπάρχουν πολλά πράγματα που τα εντάσσουν σε πολλές διαφορετικές κατηγορίες ανάλογα με τον εξοπλισμό τους, την χωρητικότητά τους, το μέγεθός τους, τα είδη αποθηκευτικών χώρων τους κλπ... Έτσι και στα LNG Carriers υπάρχουν διάφορες κατηγορίες πλοίων, ανάλογα με το σύστημα που χρησιμοποιούν για την αποθήκευση του φορτίου (cargo containment system). Οι 2 κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται τα LNG Carriers είναι τα self-supporting type και τα membrane type ενώ υπάρχουν και 5 βασικές υποκατηγορίες LNG Carriers οι οποίες είναι:

- Moss tanks (Spherical type B LNG tanks)

Έχοντας πάρει το όνομα του από την εταιρία που τα σχεδίασε, τα Spherical type B LNG tanks είναι σφαιρικές δεξαμενές. Τέτοιου είδους πλοία συνήθως έχουν 4 με 5 δεξαμενές, οι οποίες εσωτερικά έχουν ένα λεπτό στρώμα μόνωσης από αφρό, το οποίο είναι και αυτό με την σειρά του περιτυλιγμένο από ένα λεπτό στρώμα αλουμινίου για την διατήρηση της μόνωσης. Σε αυτού του είδους πλοία είναι απαραίτητος ο έλεγχος των επιπέδων μεθανίου για την αποφυγή τυχόν διαρροής,

ενώ κάθε 3 μήνες γίνεται έλεγχος στην μόνωση για να βρεθούν πιθανά ανοίγματα. Μερικά παραπάνω στοιχεία για τις συγκεκριμένες δεξαμενές, μια δακτύλιος γύρω από την περιφέρεια τους, τους παρέχει υποστήριξη, ενώ ταυτόχρονα, ένας μεγάλος, κυκλικός συνδυασμός ατσαλιού και αλουμινίου λειτουργεί ως στήριγμα στον παραπάνω δακτύλιο και επιτρέπει την συστολή και διαστολή του πλοίου, μέχρι και 60 εκατοστά. Τώρα, σχετικά με το εσωτερικό των δεξαμενών, υπάρχουν κεφαλές που ψεκάζουν το υγροποιημένο φυσικό αέριο στα εσωτερικά τοιχώματα της δεξαμενής για την διατήρηση της χαμηλής θερμοκρασίας. Η πίεση στο εσωτερικό των δεξαμενών ανέρχεται στα 22 kPa/3,2 psi/0,22 bar.¹¹



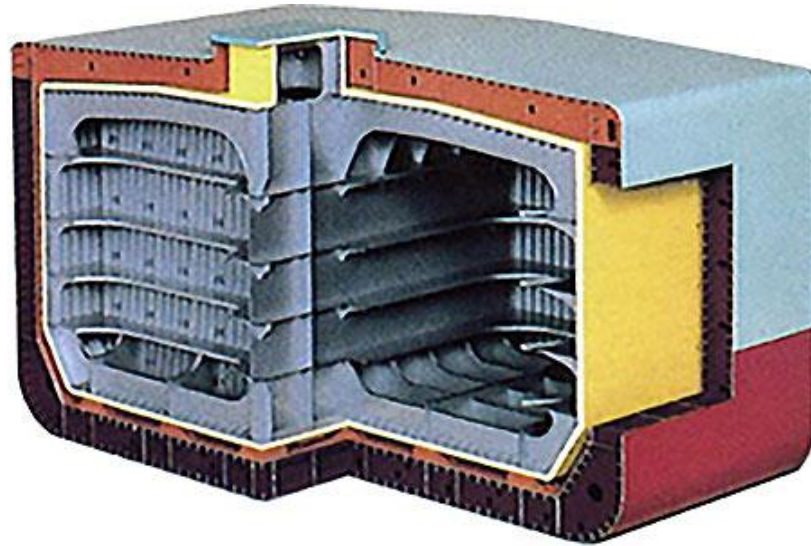
2.3. Πηγή: https://www.fleetmon.com/vessels/lng-vesta_9020766_41312/photos/4156/

- IHI (Prismatic type B LNG tanks)

Αυτού του είδους οι δεξαμενές σχεδιάζονται από την εταιρία Ishikawajima-Harima Heavy Industries. Υπάρχουν μόνο 2 πλοία στον κόσμο που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο σύστημα. Λόγω πολλών περιστατικών που συνέβησαν στο παρελθόν, οι δεξαμενές αυτού του είδους κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να έχουν αντοχή σε εσωτερικές ζημιές που προκαλούνται από βλάβες στον εσωτερικό εξοπλισμό.¹²

¹¹ Liquified Gas Carrier, LNG vessel construction – Advantages of Moss Rosenberg technology (<http://www.liquefiedgascarrier.com/moss-rosenberg-containment-system.html>)

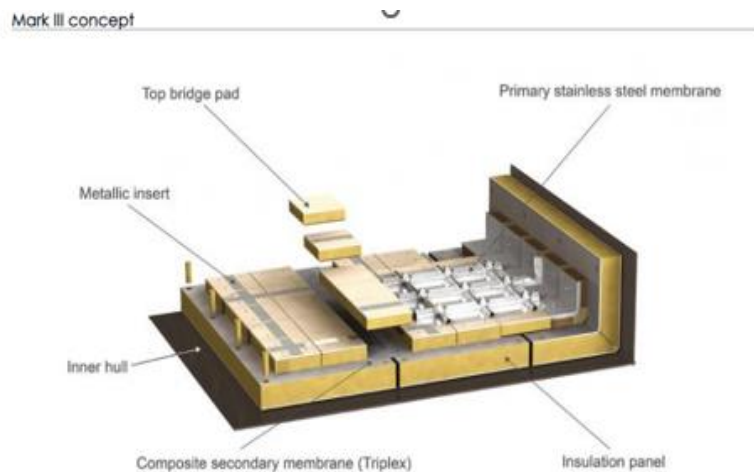
¹² Wikipedia, LNG Carrier (https://en.wikipedia.org/wiki/LNG_carrier)



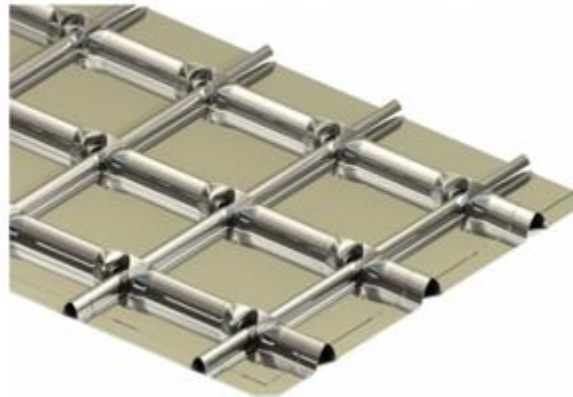
2.4, IHI Tank. Πηγή: <https://www.lngindustry.com/floating-lng/04062014/ihi-receives-wison-order-for-ihl-spb-lng-tanks-for-installation-on-fsru/>

- TGZ MARK III

Ανήκουν στην κατηγορία membrane type δεξαμενών και σχεδιάζονται από την γαλλική Technigaz. Η μεμβράνη αποτελείται από ατσάλι με τη μορφή «βάφλας» για την απορρόφηση των κραδασμών από την ψύξη των δεξαμενών. Το πρώτο «φράγμα» αποτελείται από ανοξείδωτο ατσάλι 1,2 χιλιοστών σε πάχος και είναι αυτό που έρχεται σε επαφή με το υγρό φορτίο. Στην συνέχεια, ακολουθεί η μόνωση, η οποία και αυτή με την σειρά της καλύπτεται από ένα υλικό που ονομάζεται triplex. Το triplex καλύπτεται από ακόμη ένα στρώμα μόνωσης και τέλος ακολουθεί το κέλυφος του πλοίου.



Stainless steel primary membrane

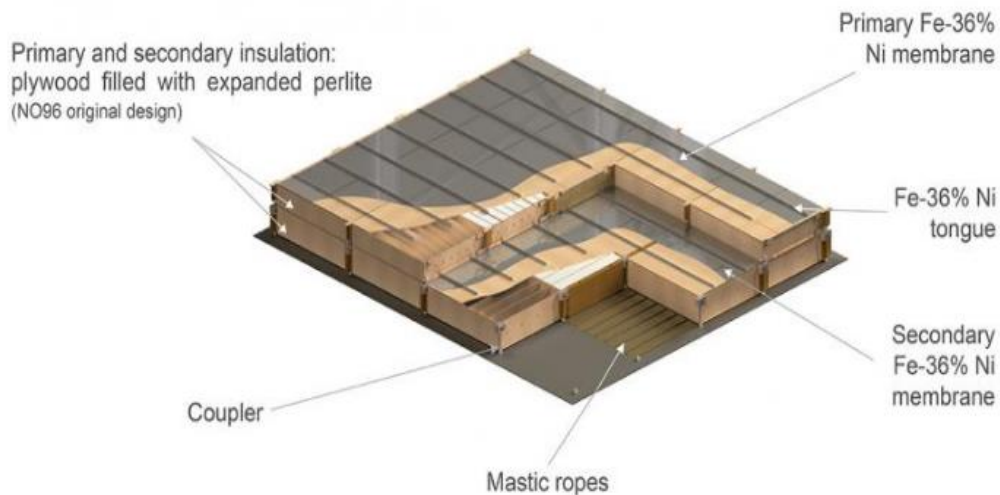


2.5, 2.6, Mark 3 System. Πηγή: <https://gtt.fr/technologies/markiii-systems>

- GT96

Σχεδιάζεται από την Gaztransport και αποτελείται από πρωτογενείς και δευτερογενείς μεμβράνες κατασκευασμένες από Invar, ένα υλικό ανθεκτικό στις διαστολές και συστολές που προκαλούνται από τις μεταβολές της θερμοκρασίας. Η μόνωση είναι φτιαγμένη από κόντρα πλακέ, στο εσωτερικό της οποίας υπάρχει περλίτης, και ψεκάζεται συνεχώς από αέριο άζωτο. Έχει προταθεί και η νέα εξέλιξη του GT96, στην οποία το άζωτο θα αντικατασταθεί από αργόν, αφού έχει καλύτερη μονωτική ιδιότητα.

NO96 concept



- CS1

Το «Combined System no.1» σχεδιάζεται από την Gaztransport και την Technigaz και αποτελείται από τα καλύτερα στοιχεία των συστημάτων GT96 και TGZ MARK III. Στην περίπτωση του CS1, τα πρωτογενή φράγματα είναι φτιαγμένα από Invar ενώ τα δευτερογενή από Triplex. Μέχρι σήμερα υπάρχουν 3 πλοία που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο σύστημα.¹³¹⁴



2.8, Πηγή: <https://www.tradewindsnews.com/gas/total-takes-close-look-at-issues-with-cs1-lng-carrier-membrane-tanks/2-1-715627>

2.3.3 Τα διάφορα μεγέθη των LNG Carriers

Σε αυτό το μέρος της εργασίας θα αναφερθούμε στα διάφορα μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο και θα κάνουμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή για να συγκρίνουμε τα πλοία του τότε με τα πλοία του σήμερα.

Το πρώτο πλοίο που μετέφερε υγροποιημένο φυσικό αέριο είχε το μέγεθος των 20.000-30.000 κυβικών μέτρων. Γύρω στις αρχές της δεκαετίας του 1970, σημειώθηκε αύξηση του όγκου μεταφοράς του LNG, με αποτέλεσμα και την αύξηση χωρητικότητας των LNG Carriers στα 40.000 κυβικά μέτρα (τα πλοία αυτά τότε αποκαλούνταν μεθανιοφόρα), ενώ στην συνέχεια, με το πέρασμα του χρόνου, η χωρητικότητα των πλοίων

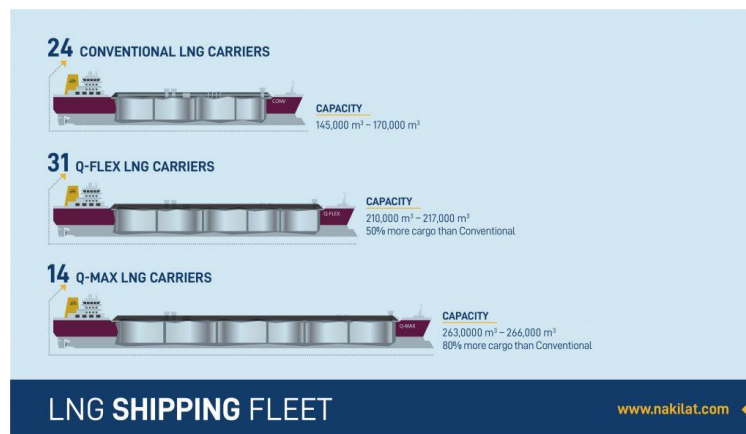
¹³ Βαμβακινού Ελένη, ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LNG ΠΛΟΙΩΝ, 2017

¹⁴ Gaztransport and Technigaz, Technologies (<https://gtt.fr/technologies/markiii-systems>)

έφτασε έως και τα 130.000 κυβικά μέτρα, κάτι που διατηρήθηκε για πολλά χρόνια. Παρακάτω, βλέπουμε τα διάφορα μεγέθη πλοίων LNG που υπάρχουν σήμερα:

- Med-max χωρητικότητας 75.000m³
- Conventional χωρητικότητας 125.000-149.000m³
- Atlantic-max χωρητικότητας 150.000-175.000m³
- Q-flex χωρητικότητας 210.000-216.000m³
- Q-max χωρητικότητας 250.000m³ και άνω

Τέλος, είναι άξιο να αναφέρουμε ότι τα τελευταία χρόνια το μέσο μέγεθος των σκαφών έχει αυξηθεί σημαντικά λόγω των πλοίων Q-max και Q-flex που σχετίζονται με τα έργα του Κατάρ.¹⁵¹⁶



2.9, Τύποι Πλοίων LNG. Πηγή: <https://www.nakilat.com/Blogs/incredible-facts-about-nakilat/>

2.4 Συμφωνία για την μεταφορά LNG μεταξύ ΗΠΑ – Ευρώπης

Σε αυτό το υποκεφάλαιο, θα επιστρέψουμε στην μελέτη της αγοράς του LNG και θα μιλήσουμε λίγο παραπάνω για την επικαιρότητα καθώς, η απόφαση της Ευρώπης να διακόψει να προμηθεύεται ενέργεια από την Ρωσία και η συμφωνία της με τις ΗΠΑ για την μεταφορά 50 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων LNG μέχρι το τέλος του έτους 2030 μπορεί να αλλάξει ριζικά τα δεδομένα που επικρατούσαν τα τελευταία χρόνια και να

¹⁵ Nakilat, Incredible facts you should know about Nakilat (<https://www.nakilat.com/Blogs/incredible-facts-about-nakilat/>)

¹⁶ Wikipedia, LNG Carrier (https://en.wikipedia.org/wiki/LNG_carrier)

«ταράξει τα νερά» της παγκόσμιας ενεργειακής αγοράς. Για την ευκολότερη κατανόηση του θέματος, παρακάτω θα γίνει μια σύντομη ιστορική αναδρομή.

2.4.1 Κύρια Αίτια

Δύο κύριοι παράγοντες οδήγησαν τα μέλη της Ευρώπης να προβούν σε αυτές τις αποφάσεις. Αρχικά, το 2016 η εταιρία Cheniere έγινε η πρώτη αμερικάνικη εταιρία που εξήγαγε LNG. Από τότε η Αμερική αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους εξαγωγούς LNG παγκοσμίως. Οι κύριοι αγοραστές του αμερικάνικου LNG είναι ονόματα με τεράστια επιρροή στην αγορά, όπως η Shell, η BP, η Total, κλπ... Πιο συγκεκριμένα, οι ΗΠΑ ανήκουν στους 3 κορυφαίους εξαγωγούς LNG, φτάνοντας, τα τελευταία χρόνια, τα επίπεδα χωρών όπως το Κατάρ και την Αυστραλία.

Ο δεύτερος παράγοντας, είναι η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία στις 24 Φεβρουαρίου του 2022. Βέβαια, το έντονο κλίμα μεταξύ των δύο χωρών επικρατούσε από το 2014, λόγω πολλών γεωπολιτικών γεγονότων στα οποία δεν πρόκειται να γίνει εμβάθυνση. Τα παραπάνω καθώς και το γεγονός ότι η Ρωσία αποτελούσε τον μεγαλύτερο εξαγωγό φυσικού αερίου παγκοσμίως είχε ως αποτέλεσμα την έντονη επιθυμία της Ευρώπης και των ΗΠΑ για αλλαγή των δεδομένων.

2.4.2 Η συμφωνία και οι τεχνικές δυσκολίες της

Αποτέλεσμα, λοιπόν, της ανάδειξης των ΗΠΑ ως έναν από τους κορυφαίους εξαγωγούς φυσικού αερίου και της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία, είναι η απόφαση της Ευρώπης, τον Μάρτιο του 2022, να μειώσουν τις εισαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου κατά 2/3 έως το τέλος του έτους, με στόχο την ολική διακοπή κάθε μορφής ενέργειας που προμηθεύεται από την Ρωσία μέχρι το 2030. Ταυτόχρονα, οι ΗΠΑ εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία που τους παρουσιάστηκε και στις 25 Μαρτίου του 2022, ο πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ανακοίνωσε την συμφωνία Ευρώπης-ΗΠΑ για την παροχή 15 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων μέχρι το τέλος του 2022 και 50 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων ακόμα, μέχρι το 2030. Βέβαια, σύμφωνα με ειδικούς του κλάδου, τόσο η παραπάνω συμφωνία, όσο και η ενεργειακή ανεξαρτητοποίηση της

Ευρώπης από την Ρωσία, είναι ένα πολύ περίπλοκο και δύσκολο να πραγματοποιηθεί θέμα.

Πιο αναλυτικά, σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της παραπάνω συμφωνίας, τους πρώτους τρεις μήνες του έτους 2022, είδαμε αύξηση στο ποσοστό εξαγωγών LNG από την Αμερική προς την Ευρώπη κατά 23% (από 37% σε 60%). Μαζί με τα 15 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα LNG που αναφέρονται στην συμφωνία, η συνολική ποσότητα LNG που προμηθεύτηκε η Ευρώπη από τις ΗΠΑ το 2022, ανέρχεται στα 26 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα. Η τιμή του LNG, θα επηρεαστεί σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό, αφού ποσότητες LNG που προορίζονταν προς άλλα μέρη του κόσμου μέσω LNG Carriers, θα αλλάξουν πορεία και θα κατευθυνθούν προς την Ευρώπη. Συγκεκριμένα, το 2021 η τιμή του LNG κυμαινόταν γύρω στα 4 με 8 δολάρια ανά MMBtu, ενώ το 2022 η τιμή ανέρχεται στα 30\$/MMBtu.¹⁷

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα «www.nature.com»¹⁸ και το άρθρο του «Arvind P. Ravikumar», σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επιτραπεί η δημιουργία ενός «bidding war» μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, σχετικά με τον προορισμό των εξαγωγών του LNG από τις ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρουν ότι πρέπει να χρησιμοποιηθεί διπλωματία και να γίνουν προσαρμογές που θα είναι ωφέλιμες για τις μακροχρόνιες συμφωνίες με τους πελάτες της Ασίας. Στην ουσία, οι ΗΠΑ πρέπει να καταφέρουν να πείσουν τους Ασιάτες να δεχθούν παραδόσεις LNG μικρότερου μεγέθους. Ο ρόλος της Ευρώπης μπορεί να αποτελέσει κομβικό στοιχείο στην σχέση του LNG από τις ΗΠΑ με τους Ασιάτες πελάτες τους, καθώς η ίδια μπορεί να αναλάβει τις αποζημιώσεις που θα πρέπει να δοθούν από την ακύρωση, ή την παραβίαση όρων των μακροχρόνιων συμβολαίων μεταξύ ΗΠΑ και Ασίας.

Κλείνοντας το συγκεκριμένο θέμα, τόσο ο πόλεμος μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, όσο και η συμφωνία Ευρώπης – Αμερικής σίγουρα έχουν προκαλέσει, και θα συνεχίσουν να προκαλούν, μεγάλες αναταραχές στην αγορά του LNG. Το συγκεκριμένο θέμα, θέλει ιδιαίτερη διαχείριση από τα άτομα που διοικούν τον κόσμο στις μέρες μας, καθώς εκτός

¹⁷ Jarret Renshaw & Nina Chestney, U.S, EU strike LNG deal as Europe seeks to cut Russian gas (<https://www.reuters.com/business/energy/us-eu-strike-lng-deal-europe-seeks-cut-russian-gas-2022-03-25/>)

¹⁸ Arvind P. Ravikumar, Morgan Bazilian & Michael E. Webber, The US role in securing the European Union's near-term natural gas supply, 26 May 2022 (<https://www.nature.com/articles/s41560-022-01054-1>)

από την αγορά του LNG, εμπλέκονται και κάποιες από τις ισχυρότερες και μεγαλύτερες οικονομίες του πλανήτη μας. Στην συνέχεια της εργασίας, θα σταματήσουμε την ανάλυση της αγοράς του LNG και θα εμβαθύνουμε στην ανάλυση των ναυλοσυμφώνων καθώς και των όρων τους.

3.CHARTER-PARTIES

3.1 Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων LNG

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα κάνουμε ανάλυση των ναυλοσυμφώνων που αναφέρθηκαν στα πρώτα κεφάλαια της εισαγωγής (δηλαδή του Time Charter Party και του Voyage Charter Party), ενώ θα κάνουμε και μια σύντομη ιστορική αναδρομή για να δούμε την εξέλιξη των ναυλοσυμφώνων και τις αλλαγές στις μακροχρόνιες και βραχυχρόνιες συμφωνίες για την μεταφορά LNG. Θα κάνουμε μια πιο ειδική ανάλυση στην νομική και τεχνική φύση των ναυλοσυμφώνων, ενώ θα γίνει και αναφορά στους όρους που μπορεί να έχει ένα ναυλοσύμφωνο, αν υπάρχουν, που υπάρχουν και τι ακριβώς είναι αυτοί οι ειδικοί όροι.

3.2 Τα πιο γνωστά Charter-Parties

Οι ναυλώσεις LNG πρωτοεμφανίστηκαν το 1970, όταν ξεκίνησαν δηλαδή οι πρώτες μεταφορές του υγροποιημένου φυσικού αερίου. Σύμφωνα με τον «Martin Stopford»¹⁹, οι μακροχρόνιες συμφωνίες για την μεταφορά του LNG ήταν αυτές που επικρατούσαν εκείνα τα χρόνια. Όμως, επειδή τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνταν τότε, αφορούσαν κυρίως τις ναυλώσεις LPG (Liquified Petroleum Gas) και για τις ναυλώσεις Oil Tankers, υπήρχαν πολλά μειονεκτήματα. Το μεγαλύτερο από αυτά είναι η έλλειψη όρων ειδικών για το LNG και για την αποφυγή πιθανών διαφωνιών μεταξύ πωλητή και αγοραστή (εξαγωγέα και εισαγωγέα στην δική μας περίπτωση), που μπορούν να προκληθούν λόγω αστοχιών του ναυλοσυμφώνου. Στην συγκεκριμένη εργασία, θα δώσουμε μεγάλη έμφαση στην εξέλιξη του ναυλοσυμφώνου ShellTime 4, το ShellLNGTime 1, το οποίο ήταν το πιο διαδεδομένο Time Charter Party για ναυλώσεις μικρής και μεσαίας διάρκειας και πρωτοεμφανίστηκε στα τέλη του 2005. Στην ουσία το ShellLNGTime 1 είναι το ShellTime4 με πολλές νέες προσθήκες που αφορούν αποκλειστικά την θαλάσσια μεταφορά LNG. Βέβαια, παρόλο που το ShellTime4 θεωρείται ξεπερασμένο και μη-φιλικό προς τον ναυλωτή, έθεσε τις βάσεις για την εξέλιξη των ναυλοσυμφώνων τόσο για το LPG όσο και για το LNG. Αξίζει να αναφέρουμε ότι και

¹⁹ Splash247, Dr. Martin Stopford on the future of shipping, Feb 10 2017 (<https://splash247.com/dr-martin-stopford-future-shipping/>)

άλλες μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες και εταιρίες φυσικού αερίου προσπάθησαν να φτιάξουν το δικό τους Time Charter-Party όπως, οι προσπάθειες της ExxonMobil με το ExxonMobile2000 και της BP με το BPTIME3.

Όσο περνούσε ο καιρός όμως, άλλαζαν και οι συμφωνίες από μακροχρόνιες σε βραχυχρόνιες, ενώ ήταν αναγκαία η δημιουργία νέων Charter Parties για να καλυφθούν οι ανάγκες της «spot» αγοράς. Αυτές οι ανάγκες οδήγησαν στην υιοθέτηση του «GIIGNL» Voyage Charter-Party, τον Μάιο του 2012, του οποίου η δημιουργία βασίστηκε εξ ολοκλήρου για να βοηθήσει στην άμεση διευθέτηση των συναλλαγών.²⁰²¹

3.3 Ανάλυση ShellLNGTime1 TCP και GIIGNL VCP

3.3.1 Ανάλυση ShellLNGTime 1 Time Charter-Party

Όπως αναφέραμε και πριν, το ShellLNGTime 1²² είναι η μετεξέλιξη του ShellTime4. Όμως στην περίπτωση του ShellLNGTime 1, εφαρμόζονται ειδικοί κανονισμοί κατά την διατύπωση των όρων του charter-party σχετικά με την μεταφορά LNG. Οι πιο αξιοσημείωτοι όροι του συγκεκριμένου Charter-Party είναι οι εξής:

- Περιγραφή του πλοίου

«Είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη να παραδώσει το πλοίο στον ναυλωτή, θέτοντας το στην διάθεση του ναυλωτή κατόπιν συνεννόησης για τον τόπο, τον χρόνο και την κατάσταση του πλοίου.» (Coghlin et al. 2008). Όρος πολύ παρόμοιος με τον Clause 4 του ShellTime 4, αναφέρεται στην κατηγορία που ανήκει το πλοίο, στην ηλικία του, στην κατάσταση του κύτους και των δεξαμενών του πλοίου, σε ζητήματα αξιοπλοΐας και ικανότητας μεταφοράς φορτίου, ενώ αναγράφεται ξεκάθαρα ότι το μόνο επιτρεπόμενο φορτίο είναι το LNG.²³

²⁰ Thomas Miller, LNG Charters Common Issues, 2021 (<https://www.ukdefence.com/fileadmin/uploads/uk-defence/Documents/UKDC-LNG-Charterparties-2021-WEB2.pdf>)

²¹ LexisNexis, Joanne Champkins & Nikki Chu, LNG Chartering – an introduction (<https://www.lexisnexis.co.uk/legal/guidance/lng-chartering-an-introduction>)

²² Μπορείτε να βρείτε το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο, στην αυθεντική του μορφή, στο [παράρτημα](#) (σελίδα 42)

²³ Description and Condition of Vessel: At the date of delivery of the Vessel under this charter-and throughout the charter period:

- Διαχείριση ασφάλειας

Σε αυτό το μέρος του όρου 1, αναγράφεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (International Safety Management Code/ISM Code) και να παρέχει στο πλοίο όλα τα απαιτούμενα έγγραφα για τους ελέγχους που πραγματοποιούνται ή που θα πραγματοποιηθούν, ενώ πρέπει να

-
- (a) she shall be classed by a Classification Society, which is a member of the International Association of Classification Societies;
- (b) if she is fifteen years old or over she shall obtain and maintain a LNG Condition Assessment Programme (“CAP”) of not less than two (2);
- (c) she shall be in every way fit to load, carry, discharge and measure Liquefied Natural Gas (LNG”);
- (d) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and In every way fit for the service, with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull stress calculator, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state;
- (e) her tanks, valves and pipelines shall be liquid and gas light;
- (f) she shall be in every way fitted for burning, in accordance with the grades specified in Clause 5 hereof:
- (i) at sea, fuel oil in any proportion with LNG Boil-Off for main propulsion and marine diesel oil for auxiliaries;
- (ii) in port, fuel oil in her boilers and marine diesel oil for auxiliaries;
- (g) she shall have all her cargo measuring equipment and instrumentation calibrated and certified, and this shall be verified (if required by Charterers) by the relevant inspectorate at each load port;
- (h) she shall have her insulation spaces prepared as per her containment system design conditions;
- (i) she shall comply with the regulations in force so as to enable her, if her size permits, to pass through the Suez Canal by day and night without delay;
- (j) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay. For the avoidance of doubt this will include, but will not be limited to, the Vessel’s Certificate of Financial Responsibility;
- (k) she shall comply with the description appended hereto as Appendix A, provided however that if there is any conflict between the provisions of this questionnaire and any other provision, including this Clause 1, of this charter such other provisions shall govern;
- (l) subject, if applicable to clause 19, her ownership structure, flag, registry, classification society and management company shall not be changed without prior written consent of Charterers, such approval not to be unreasonably withheld See also Clause 51

υπάρχει και αρχείο για θέματα που αφορούν την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον (Health, Safety, Environment).²⁴

- Προσωπικό πλοίου

Ένας ακόμη όρος, είναι αυτός που ρυθμίζει τους κανονισμούς σχετικά με την επάνδρωση του πλοίου, τα μέλη από τα οποία πρέπει να αποτελείται το πλήρωμα καθώς και τις ευθύνες που έχει ο καθένας τους. Όρος παρόμοιος με τον όρο νούμερο 2 του ShellTime 4²⁵

²⁴ Safety Management: (m) Owners will operate:

(i) a safety management system certified to comply with the International Safety Management Code (“ISM Code”) for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention;

(ii) a documented safe working procedures system (including procedures for the identification and mitigation of risks);

(iii) a documented environmental management system;

(iv) a documented accident/incident reporting system compliant with flag state requirements;

(n) Owners shall submit to Charterers a monthly written report detailing all accidents/incidents and environmental reporting requirements, in accordance with the “Shell Safety and Environmental Monthly Reporting Template” appended hereto as Appendix B;

(o) Owners shall maintain Health Safely Environmental (“HSE”) records sufficient to demonstrate compliance with the requirements of their HSE system and of this charter. Charterers reserve the right to confirm compliance with HSE requirements by audit of Owners;

(p) Owners shall arrange at their expense for a SIRE inspection to be carried out at intervals of six months plus or minus thirty days.

²⁵ Shipboard Personnel and Their Duties: (a) At the dale of delivery of the Vessel under this charier and throughout the charier period:

(i) she shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for a Vessel of and her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the flag state and who shall be trained to operate the Vessel and her equipment competently and safely;

(ii) all shipboard personnel shall hold valid certificates of competence in accordance with the requirements of the law of the flag state;

(iii) all shipboard personnel shall be trained in accordance with the relevant provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 or any additions, modifications or subsequent versions thereof;

(iv) there shall be on board sufficient personnel with a good working knowledge of the English language to enable cargo operations at loading and discharging places to be carried out efficiently and

- Λιμάνια Φόρτωσης – Εκφόρτωσης και Safe Places

Ένα από τα σημεία αυτού του όρου επισημαίνουν ότι ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να συμμορφώνεται με το σημείο του ναυλοσυμφώνου που αναφέρει ότι, ο καπετάνιος του πλοίου πρέπει να λειτουργεί το πλοίο μόνο μεταξύ ασφαλών μερών. Ο συγκεκριμένος όρος υπάρχει και στο GIIGNL Voyage Charter-Party και πιο συγκεκριμένα είναι ο όρος C, όμως στην περίπτωση του ShellLNGTime 1 ο όρος αυτός φαίνεται να είναι πιο ειδικός και πιο ξεκάθαρος σχετικά με τα μέρη τα οποία μπορεί να προσεγγίσει το πλοίο.

Από την πλευρά των ναυλωτών, η παροχή κατάλληλης επιμέλειας είναι το βασικό στοιχείο για την αποφυγή πιθανών ζημιών και απωλειών, ενώ το 4^ο μέρος αυτού του όρου αναφέρει ότι οι ευθύνες σχετικά με το πλοίο και τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στα λιμάνια είναι ευθύνη των πλοιοκτητών.²⁶

safely and to enable communications between the Vessel and those loading the Vessel or accepting discharge therefrom to be carried out quickly and efficiently;

(v) the terms of employment of the Vessel's staff and crew will always remain acceptable to the International Transport Worker's Federation and the Vessel will at all times carry a Blue Card;

(b) Owners guarantee that throughout the charter service the master shall with the Vessel's officers and crew, unless otherwise ordered by Charterers:

(i) prosecute all voyages with the utmost despatch;

(ii) render all customary assistance; and

(iii) load and discharge cargo as rapidly as possible when required by Charterers or their agents to do so, by night or by day, but always in accordance with the laws of the place of loading or discharging (as the case may be) and in each case in accordance with any applicable laws of the flag state.

(c) Owners shall at all times have responsibility for the proper stowage of the cargo and shall keep a strict account of all cargo loaded, Boil-Off, and cargo discharged.

²⁶ Period, Trading Limits and Safe Places: (a) Owners agree to let and Charterers agree to hire the Vessel for a period of fifteen (15) years, in direct continuation to the present period under the terms of the Charter Party dated 22nd December 2005, plus or minus ***** in Charterers' option, for the purpose of carrying LNG only, in any part of the world as Charterers shall direct, subject to the limits of the current British Institute Warranties and any subsequent amendments thereof. Notwithstanding the foregoing, but subject to Clause 36, Charterers may order the Vessel beyond such limits provided that Owners consent thereto (such consent not to be unreasonably withheld) and that Charterers pay for any insurance premium required by the Vessel's underwriters as a consequence of such order.

(b) Any time during which the Vessel is off-hire under this charter may be added to the charter period in Charterers' option up to the total amount of time spent off-hire. In such cases the rate of hire will be that prevailing at the time the Vessel would, but for the provisions of this Clause, have been redelivered.

- Bunkers, καύσιμα και LNG Heel κατά την παράδοση και επιστροφή του πλοίου

Ένας από τους πιο σημαντικούς όρους του συγκεκριμένου Time Charter-Party ο οποίος δημιουργεί πολλές αντιπαραθέσεις ανάμεσα στις δύο πλευρές (ναυλωτές-εκναυλωτές). Στην ουσία, ο όρος αυτός αναφέρεται στην ποσότητα LNG Heel εκφρασμένο σε κυβικά μέτρα, που θα περιέχει το πλοίο κατά την παράδοσή του στον ναυλωτή και κατά την επιστροφή του στον εκναυλωτή. Το LNG Heel είναι μια μικρή ποσότητα από το φορτίο, η οποία παραμένει εντός των δεξαμενών του πλοίου μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Από την άλλη πλευρά, το Voyage Charter-Party GIIGNL και ο αντίστοιχος όρος του, θεωρείται ότι δίνει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα και προσφέρει περισσότερες επιλογές.

Σχετικά με τα bunkers, ο συγκεκριμένος όρος φέρνει μια νέα καινοτομία που δεν υπάρχει σε κανένα άλλο ναυλοσύμφωνο και αυτή είναι σχετικά με την ελάχιστη ποσότητα που πρέπει να περιέχουν έτσι ώστε το πλοίο να είναι ικανό ταξιδεύει για τρεις μέρες στην μέγιστη ταχύτητα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, αν το πλοίο παραδοθεί και τα bunkers περιέχουν μικρότερη ποσότητα από την συμφωνημένη, τότε ο ναυλωτής δεν έχει το δικαίωμα να μην παραλάβει το πλοίο. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις στις οποίες ναυλωτής αρνήθηκε να παραλάβει το πλοίο λόγω αθέτησης της σύμβασης. Τέλος,

Charterers shall exercise this option no later than ***** before the date on which the charter would otherwise terminate. Any periods of off-hire occurring after the time and date on which Charterers have declared their option may be added to the charter period as long as Charterers have declared that they will be so added within ***** of the end of the relevant period of off-hire.

(c) Charterers shall use due diligence to ensure that the Vessel is only employed between and at safe places (which expression when used in this charter shall include ports, berths, wharves, docks, anchorages, submarine lines, alongside vessels or lighters, bunker barges and other locations including locations at sea) where she can safely lie always afloat. Notwithstanding anything contained in this or any other clause of this charter, Charterers do not warrant the safety of any place to which they order the Vessel and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid. Subject as above, the Vessel shall be loaded and discharged at any places as Charterers may direct.

(d) Owners warrant that the Vessel is compatible with the LNG Terminals listed in Appendix A for berthing, unberthing, loading and discharging LNG cargo without modification to the Vessel. In the event that such modification to the Vessel becomes necessary as a result of changes in international regulations or standards and/or are required by the Vessel's Classification Society or Flag State, the cost of such modification shall be for Owners' account, and the Vessel shall be off-hire for the time required to effect such modifications unless this can be achieved without affecting the performance of the Vessel under this charter.

καταγράφονται ειδικές λεπτομέρειες σχετικά με τον τύπο και την ποιότητα των καυσίμων με τα οποία πρέπει οι ναυλωτές να προμηθεύουν το πλοίο.²⁷

- Φορτωτική

Η φορτωτική αποτελεί τον όρο 14 του Charter-Party και αφορά την απασχόληση του πλοιάρχου, τα πρακτορεία που ασχολούνται με την επάνδρωση του πλοίου και διάφορα άλλα θέματα του πλοίου, τα οποία αναφέρει ότι είναι καθήκοντα του ναυλωτή. Ο πλοίαρχος δέχεται εντολές από τον ναυλωτή, ενώ σε περίπτωση που συμβούν απροσδόκητα γεγονότα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, τα οποία επηρεάζουν το πλοίο, τότε ο ναυλωτής πρέπει να καταβάλει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη. Ουσιαστικά, με την υπογραφή του συγκεκριμένου όρου, συμφωνείται ότι ο καπετάνιος θα λειτουργεί υπό την καθοδήγηση του ναυλωτή σε θέματα που αφορούν την φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση του LNG.²⁸

²⁷ Bunkers and LNG Heel at Delivery and Redelivery: Charterers shall accept and pay for all bunkers (which shall include fuel oil, diesel oil and gas oil) and LNG Heel on board at the time of delivery, and Owners shall on redelivery (whether it occurs at the end of the charter or on the earlier termination of this charter) accept and pay for all bunkers and LNG Heel remaining on board, valued respectively at the Fuel Price and the LNG Price. The Vessel shall be delivered to Charterers with its cargo tanks containing LNG vapour. The Vessel shall be redelivered to Owners with sufficient bunkers on board to reach the nearest main bunkering port at a speed of 19.5 knots in ballast. Throughout the charter the Vessel shall operate with at least a quantity of bunkers or Fuel Oil Equivalent, as defined in Clause 50, on board sufficient to prosecute safely each voyage. The above amount shall be in addition to a safety reserve of fuel oil, which would enable the Vessel to steam at maximum speed for a total of three days. Notwithstanding anything contained in this charter all bunkers and LNG Heel on board the Vessel shall, throughout the duration of this charter, remain the property of Charterers or their nominee and can only be purchased on the terms specified in the charter at the end of the charter period or, if earlier, at the termination of the charter.

²⁸ Bills of Lading: (a) The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment of the Vessel, agency and other arrangements, and shall sign Bills of Lading as Charterers or their agents may direct (subject always to Clauses 36 (a) and 41) without prejudice to this charter Charterers hereby indemnify Owners against all consequences or liabilities that may arise:

(i) from signing Bills of Lading in accordance with the directions of Charterers or their agents, to the extent that the terms of such Bills of Lading fail to conform to the requirements of this charter, or (except as provided in Clause 14 (b)) from the master otherwise complying with Charterers' or their agents' orders;

(ii) from any irregularities in papers supplied by Charterers or their agents.

(b) If Charterers by e-mail, facsimile or other form of written communication that specifically refers to this Clause request Owners to discharge a quantity of cargo either without Bills of Lading and/or at a discharge place other than that named in a Bill of Lading and/or that is different from the Bill of Lading quantity, then

- Κατακράτηση LNG

Ο όρος 16 του ShellLNGTime 1 αναφέρεται στην υποχρέωση, τόσο του ναυλωτή όσο και του εκναυλωτή, για τον εφοδιασμό και την πληρωμή του LNG που απαιτείται να παραμείνει στις δεξαμενές του πλοίου, μετά την εκφόρτωση. Συνεπώς, είναι ένας όρος που καθορίζει τα έξοδα και των δύο πλευρών, που απαιτούνται για την ετοιμότητα των δεξαμενών του πλοίου.²⁹

Owners shall discharge such cargo in accordance with Charterers' instructions in consideration of receiving an indemnity in the form attached as Appendix E, which shall be deemed to be given by Charterers on each and every such occasion.

(c) Owners warrant that the Master will comply with orders to carry and discharge against one or more Bills of Lading from a set of original negotiable Bills of Lading should Charterers so require. If required by any authority, Charterers will provide Owners, at their request, with a declaration of (final) cargo destination with respect to cargo discharged or to be discharged, as the case may be, by STS transfer into any EBRV.

²⁹ LNG Retention/ Supply for Operational Purposes: (a) Unless Charterers stipulate otherwise, Owners shall retain on board the Vessel following completion of discharge sufficient LNG Heel (which will be agreed with Charterers) to enable the Vessel to arrive at the next load port in a cold and ready to load condition and to remain in that condition for not less than twenty-four (24) hours.

(b) Charterers shall provide and pay for LNG required for cooling the Vessel's cargo tanks and other handling systems to the temperatures necessary to commence loading only in the following circumstances:

(i) in the event that the quantity of LNG Heel retained on board pursuant to Clause 16 (a) is not sufficient to enable the Vessel to arrive at the next loading port in a cold and ready to load condition unless such insufficiency is the result of an act or omission on the part of Owners or fault of the Vessel;

(ii) when LNG is required by reason of:

(a) strikes, quarantine restrictions, seizure under legal process, restraint of labour, none of which arise in connection with the Vessel or crew;

(b) an act of God, act of war, lock outs, riots, civil commotions, restraint of princes rulers or people;

(iii) when LNG is required by reason of any Restricted Period as defined in Appendix C Article 2(e) (i) to (vi), or by reason of Charterers changing the SAT, or by reason of Charterers ordering the Vessel to steam at any speed other than the Service Speed;

(iv) following Periodical Drydocking under Clause 24 or upon return of the Vessel to the first load port after any lay-up ordered by Charterers pursuant to Clause 32, after any underwater cleaning ordered under Appendix C Article 11(a), or after the Vessel has been withdrawn from service at the request or convenience of Charterers as a result of which the Vessel has been warmed up and/or gas freed;

(v) where the LNG is required and caused by Charterers' breach of this Charter.

- Off-Hire

Κλείνοντας με την ανάλυση των όρων του ShellLNGTime 1, έχουμε τον όρο 22, παρόμοιος με τον όρο 21 του ShellTime4, είναι ο όρος που αναφέρει ότι σε περίπτωση καθυστερήσεων που μπορούν να συμβούν από μία πληθώρα παραγόντων, είτε λόγω συντήρησης του πλοίου, είτε βλάβης του πλοίου, είτε ζημιάς ο ναυλωτής μπορεί να μην καταβάλλει ναύλο. Αυτός ο όρος είναι πολύ συνηθισμένος και τον συναντάμε και σε πολλά άλλα Charter-Parties, με την διαφορά ότι στην περίπτωση του ShellLNGTime 1 έχουμε πολλές προσθήκες για τα ειδικά τεχνικά θέματα που προκύπτουν από την φύση του φορτίου αλλά και από τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων. Μία από αυτές τις περιπτώσεις είναι η περίπτωση που ένα μέρος του φορτίου LNG εξατμίζεται λόγω καθυστέρησης που προέκυψε, γεγονός που επιβαρύνει τον εκναυλωτή. Στην συγκεκριμένη περίπτωση ο εκναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει τον ναυλωτή για την ποσότητα του φορτίου που εξατμίστηκε.³⁰

(c) Charterers shall provide and Owners shall pay for LNG required for cooling the Vessel's cargo tanks at the LNG Price, in all other circumstances, including, but not limited to:

- (i) following periods of off-hire;
- (ii) following requisition under Clause 33;
- (iii) where the LNG is required and caused by Owners' breach of this Charter.

³⁰ Off-hire: (a) On each and every occasion that there is loss of time (whether by way of interruption in the Vessel's service or, from reduction in the Vessel's performance, or in any other manner):

(i) due to deficiency of personnel or stores, repairs, gas-freeing for repairs, time in and waiting to enter dry dock for repairs, breakdown (whether partial or total) of machinery, boilers or other parts of the Vessel or her equipment (including without limitation tank coatings), overhaul, maintenance or survey, collision, stranding, accident or damage to the Vessel, or any other similar cause preventing the efficient working of the Vessel, and such loss continues for more than three consecutive hours (if resulting from interruption in the Vessel's service) or cumulates to more than three hours (if resulting from partial loss of service); or

(ii) due to industrial action, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew; or

(iii) for the purpose of obtaining medical advice or treatment for or landing any sick or injured person (other than a Charterers' representative carried under Clause 18 hereof) or for the purpose of landing the body of any person (other than a Charterers' representative), and such loss continues for more than three consecutive hours; or

(iv) due to any delay in quarantine arising from the master, officers or crew having had communication with the shore at any infected area without the written consent or instructions of Charterers

or their agents, or to any detention by customs or other authorities caused by smuggling or other infraction of local law on the part of the master, officers, or crew; or

(v) due to detention of the Vessel by authorities at home or abroad attributable to legal action against or breach of regulations by the Vessel, the Vessel's owners, or Owners (unless brought about by the act or neglect of Charterers); or

(vi) due to pre-docking and repair procedure including warming, gas freeing and inerting; or

(vii) due to scheduled drydocking and maintenance, maintaining, overhauling, repairing or dry docking the Vessel and submitting her for survey, waiting for any of the aforesaid purposes, proceeding to or from, and whilst at, any port or place for any of the aforesaid purposes; or

(viii) due to post-docking or repair procedure including inerting, gassing and cooling in excess of that undertaken for normal loading; or

(ix) due to any other circumstances where the Vessel is off-hire under this charter, then without prejudice to Charterers' rights under Clause 3 or to any other rights of Charterers hereunder, or otherwise, the Vessel shall be off-hire from the commencement of such loss of time until she is again ready and in an efficient state to resume her service from a position no less favourable to Charterers than that at which such loss of time commenced; provided, however, that any service given or distance made good by the Vessel whilst off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire.

(b) If the Vessel fails to proceed at any Guaranteed Speed (as defined in Appendix C Article 2(a)(iv)) pursuant to Clause 26 and Appendix C, and such failure arises wholly or partly from any of the causes set out in Clause 22(a) above, then the following provisions shall apply:

(i) if the Vessel is unable to maintain a speed of at least ***** of the Guaranteed Speed under Clause 26 in wind and sea state not exceeding ***** Charterers shall have the option to place the Vessel off-hire but any distance made good by the Vessel whilst off-hire shall be taken into account in accordance with Clause 22(a);

(ii) except where Charterers have placed the Vessel off-hire pursuant to Clause 22(b)(i), failure of the Vessel to proceed at any Guaranteed Speed shall be dealt with under Clause 26 and Appendix C and the Vessel will not be off-hire under Clause 22.

(c) Further and without prejudice to the foregoing, in the event of the Vessel deviating (which expression includes without limitation putting back, or putting into any port other than that to which she is bound under the instructions of Charterers) for any cause or purpose mentioned in Clause 22(a), the Vessel shall be off-hire from the commencement of such deviation until the time when she is again ready and in an efficient state to resume her service from a position no less favourable to Charterers than that at which the deviation commenced; provided, however, that any service given or distance made good by the Vessel whilst so off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire. If the Vessel, for any cause or purpose mentioned in Clause 22(a), puts into any port other than the port to which she is bound on the instructions of Charterers, the port charges, pilotage and other expenses at such port shall be borne by Owners. Should the Vessel be driven into any port or anchorage by stress of weather hire shall continue to be due and payable during any time lost thereby.

(d) If the Vessel's flag state becomes engaged in hostilities, and Charterers in consequence of such hostilities find it commercially impracticable to employ the Vessel and have given Owners written notice thereof then from the date of receipt by Owners of such notice until the termination of such commercial impracticability the Vessel shall be off-hire and Owners shall have the right to employ the Vessel on their own account.

3.3.2 Ανάλυση GIIGNL Voyage Charter-Party

Όπως αναφέραμε και πριν, σε αντίθεση με το ShellLNGTime 1, το οποίο είναι Time Charter-Party (TCP), το GIIGNL³¹ ανήκει στην κατηγορία των Voyage Charter-Parties (VCP). Παρομοίως, όπως αναφέραμε τους πιο σημαντικούς όρους του ShellLNGTime 1, έτσι και στην περίπτωση του GIIGNL θα αναφέρουμε τους όρους, οι οποίοι δίνουν ιδιαίτερη σημασία στο συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο:

- Λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης

Οι πρώτοι όροι για τους οποίους θα γίνει αναφορά σε αυτό το υποκεφάλαιο, είναι οι όροι C και D που αφορούν τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης αντίστοιχα. Στην ουσία, ο όρος C αποτελείται είτε από ένα λιμάνι, είτε από μία λίστα λιμανιών, τα οποία πρέπει να επισκεφθεί το πλοίο για να γίνει η φόρτωση του LNG, ενώ στον όρο D ορίζεται το λιμάνι, ή η λίστα λιμανιών, τα οποία πρέπει να επισκεφθεί το πλοίο για να γίνει η εκφόρτωση του φορτίου.

(e) Time during which the Vessel is off-hire under this charter shall count as part of the charter period except where Charterers declare their option to add off-hire periods under Clause 4 (b).

(f) All references to lime” in this charter party shall be references to GMT except where otherwise stated.

(g) (i) If as a consequence of any cause or purpose mentioned in this Clause 22 or in Clause 16 (c), the Vessel presents for loading with tank temperatures other than that which would otherwise allow bulk loading to commence within 1/2 (half) an hour after cooling of the loading arms, any time lost as a consequence thereof, including without limitation any time lost in additional cooling of tanks prior to loading shall count as off-hire and the cost of any LNG supplied for such additional cooling shall be paid for by Owners at the LNG Price.

(ii) If any LNG is lost as Boil-off during periods of off-hire, Owners shall reimburse Charterers for the LNG lost at the LNG Price. Where accurate measurement of LNG lost as Boil-off during any such off-hire period is impossible for whatever reason, the LNG lost as Boil-off shall be assumed to have occurred at a constant rate equal to that obtained by measurement between official gaugings of the cargo in question in accordance with Appendix C Article 8(b) Where, due to the off-hire occurring during a ballast passage, all LNG Heel is lost as Boil-off prior to the Vessel next commencing to load, such Boil-off shall be deemed to have occurred at a constant rate equal to that which occurred during the Vessel’s last previous ballast voyage.

³¹ Μπορείτε να βρείτε το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο, στην αυθεντική του μορφή, στο [παράρτημα](#) (σελίδα 42)

Παρόλα αυτά, οι συγκεκριμένοι όροι θεωρούνται, από πολλούς, ελλιπείς καθώς τα λιμάνια που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο, μπορεί να μην θεωρούνται πάντα ασφαλείς για το πλοίο.³²

- Φορτίο

Στην συνέχεια, έχουμε τον όρο E που ορίζει το φορτίο, το οποίο στην περίπτωση μας πρέπει να είναι μόνο LNG, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως βάση στο θέμα σχετικά με το αν στο πλοίο θα γίνεται φυσικό ή τεχνητό boil-off (εξάτμιση ενός μικρού ποσοστού του LNG), ή ανάμιξη και των δύο μεθόδων. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η τεχνητή εξάτμιση γίνεται από τους ναυλωτές μόνο όταν η τιμή του LNG, δεν ξεπερνά την τιμή των bunkers.³³

- Κατάσταση των δεξαμενών

Ο όρος F του GIIGNL Voyage Charter-Party, είναι παρόμοιος με τον όρο 5 του ShellLNGTime 1 αλλά πολύ πιο επεξηγηματικός και αναφέρεται στην κατάσταση που πρέπει να βρίσκονται οι δεξαμενές πριν την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση του LNG. Τέτοιου είδους όροι υπάρχουν αποκλειστικά και μόνο για την μεταφορά LNG και LPG. Ο όρος F χωρίζεται σε δύο υπό-όρους, τον υπό-όρο F1 και τον υπό-όρο F2.

Στον υπό-όρο F1, διακρίνουμε την κατάσταση των δεξαμενών κατά την παραλαβή του πλοίου από τον ναυλωτή. Σε περίπτωση που συμφωνηθεί, ο ναυλωτής μπορεί να απαιτήσει οι δεξαμενές του πλοίου να είναι ήδη κατάλληλα παγωμένες και αν ο εκναυλωτής δεν μπορέσει να εκπληρώσει την επιθυμία του, τότε ο εκναυλωτής επιβαρύνεται με το κόστος

³² Loading Port/ Discharging Port: One safe port [Insert the port or the optional ports where the Vessel must be delivered]

For information only, the estimated date/time of departure from the Loading Port is:[Insert date(s) and time]

One safe port [Insert the port or the optional ports]

For information only, the unloading window for arrival at the Discharging Port shall be: [Insert date(s) and time]

³³ Cargo: Liquefied Natural Gas (“LNG”) not exceeding a specific gravity of 0.50.The Vessel [shall / shall not] complement natural boil-off with forced boil-off to steam at the required Service Speed as set out in Appendix A.

ψύξης των δεξαμενών. Αντιθέτως, σε περίπτωση που τα αντισυμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν να μην είναι στην κατάλληλη θερμοκρασία ψύξης, τότε ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα έξοδα ψύξης των δεξαμενών.

Στον υπό-όρο F2, καθορίζεται η ποσότητα του LNG Heel που θα παραμείνει στις δεξαμενές μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Στο συγκεκριμένο σημείο, υπάρχουν ομοιότητες με τον αντίστοιχο όρο του ShellLNGTime 1 περί των bunkers, των καυσίμων και του LNG Heel. Η περίπτωση όμως του GIIGNL VCP, είναι αρκετά περίπλοκη καθώς μιλάμε για ναύλωση του πλοίου για ένα μόνο ταξίδι. Αυτό σημαίνει ότι η ποσότητα του Heel που θα παραμείνει στο πλοίο μετά την εκφόρτωση μεταβάλλεται ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς και την προσφορά που υπάρχει στα φορτία.³⁴

- Αποζημίωση LNG

³⁴ Tanks' Condition: Owner and Charterer shall agree that in Clauses F1 and F2, either paragraphs (a) or paragraphs (b) shall apply. The non-applicable paragraph shall be struck-through and the change initialed at the time of execution of this Charter.

F.1. Before loading

(a) The Vessel shall arrive at the Loading Port with her cargo spaces in a cold and ready to load condition. The Vessel shall be capable of maintaining such condition for [Insert number of hours] hours from service of NOR. Should the Vessel fail to arrive or maintain her cargo tank condition as specified herein, Charterer shall make additional LNG cargo available to the Vessel to purge and/or cool down as necessary to permit loading; however, the cost and time used to load any such additional LNG and to cool the Vessel's cargo tanks to loading temperature shall be for Owner's account.

(b) The Vessel shall arrive at the Loading Port with her cargo spaces under an atmosphere of [inert gas / natural gas]. Charterer shall make available to the Vessel any LNG as may be required to purge (gas-up) the cargo spaces with natural gas and/or to cool down the Vessel's tanks in preparation for loading. The cost of such LNG for purging (gassing-up) and cooling down shall be for Charterer's account. The time required for purging (gassing up) or cooling down shall be for [Owner's / Charterer's] account, [except for delays caused by the terminal which shall be for Charterer's account].

F.2. After unloading

Option 1: The Vessel shall be entitled to retain up to [Insert the number of cubic meters] cubic meters of LNG cargo as "heel" upon completion of discharge for the purposes of tank temperature maintenance in the following ballast passage.

Option 2: The Vessel shall not be entitled to retain any pumpable liquid heel upon completion of discharge. If non-pumpable LNG is remaining in tanks, Owner shall pay this non-pumpable LNG as per LNG Compensation hereafter.

Ένας ιδιαίτερα ξεχωριστός όρος του GIIGNL Voyage Charter-Party, είναι ο όρος G, σχετικά με την αποζημίωση που οφείλει ο πλοιοκτήτης έναντι του ναυλωτή σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης καταναλώσει ένα μέρος από το φορτίο. Πιο συγκεκριμένα ο όρος αναφέρει ότι «Σε οποιοδήποτε σημείο, με βάση αυτά που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο, ο ιδιοκτήτης οφείλει αποζημίωση LNG στον ναυλωτή, ενώ το ύψος της αποζημίωσης υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη τιμή του LNG» και στην συνέχεια αναγράφεται η συγκεκριμένη τιμή για το LNG ανά MMBTU (Metric Million British Thermal Unit). Ο όρος G αφορά κυρίως τις περιπτώσεις που αναφέραμε στον όρο F σχετικά με την χρήση LNG για την ψύξη των δεξαμενών και για την χρήση LNG Heel.³⁵

- Ναύλος

Ο όρος H προσφέρει στον ναυλωτή και τον εκναυλωτή δύο επιλογές σχετικά με την πληρωμή του ναύλου. Η πρώτη επιλογή, είναι αρκετά συνηθισμένη και την συναντάμε σε πολλά ναυλοσύμφωνα, αφορά την πληρωμή ολόκληρου του ποσού του ναύλου (lump sum freight).

Η δεύτερη επιλογή, στην ουσία, παρέχει «προστασία» στον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που ο ναυλωτής θελήσει να ελλιμενίσει το πλοίο σε λιμάνι όπου η τιμή των bunker με τα οποία ο πλοιοκτήτης προμηθεύει το πλοίο είναι πολύ υψηλές.

Κλείνοντας, στο τέλος του όρου H αναφέρεται ότι ο ναύλος πρέπει να έχει ήδη καταβληθεί κατά την διάρκεια της φόρτωσης.³⁶

- Περιγραφή και Κατάσταση του Πλοίου

Συνεχίζουμε με τον όρο νούμερο 1 του 2^{ου} μέρους του GIIGNL Voyage Charter-Party, που αφορά τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο πλοιοκτήτης κατά την παράδοση του

³⁵ LNG Compensation: Wherever pursuant to this Charter any LNG Compensation is due by Owner to Charterer, it shall be calculated in accordance with the following LNG price: [Insert the price]/MMBTU).

³⁶ Option 1: [Insert the lump sum freight, all inclusive]

Option 2: [Insert an amount, not including fuel costs which will be calculated and duly documented by Owner at the end of the voyage and paid by Charterer in addition to the amount above]

Freight shall be deemed earned upon loading.

πλοίου στον ναυλωτή στο λιμάνι φόρτωσης. Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο συγκεκριμένος όρος είναι ίδιος με τον όρο 1 του ShellLNGTime 1, ενώ ο βασικός του στόχος είναι να εξασφαλίσει ότι θα τηρούνται όλοι οι κανονισμοί σχετικά με την επάνδρωση του πλοίου, όλα τα μέτρα ασφαλείας που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την προστασία του φορτίου. Επίσης, συμβάλλει στην ταξινόμηση του πλοίου, για θέματα που έχουν να κάνουν με την ασφάλισή του αλλά και την συντήρησή του, ενώ υπάρχει και το Condition Assessment Program (CAP) για τα πλοία άνω των 20 ετών. Τέλος, σε αυτόν τον όρο αναφέρονται και όλα τα πιστοποιητικά που αφορούν τον κώδικα ISM.³⁷

³⁷ Description and Condition of Vessel: 1.1 Owner warrants that at the time that Owner is obliged to proceed to the Loading Port:

(i) the Vessel shall be classed by a Classification Society, which is a member of the International Association of Classification Societies;

(ii) she shall be insured with reputable insurance underwriters to a level and extent which is not less than would generally be taken out on vessels of her type, including hull and machinery, protection and indemnity, pollution and such other coverage as is customary in the LNG industry. The Vessel shall be entered in the P&I Club, being a member of the International Group of P&I Clubs.

(iii) if she is twenty years old or over she shall have and maintain a LNG Condition Assessment Program (“CAP”) of not less than 2 (two);

(iv) she shall be in every way fit to load, carry, discharge and measure LNG in international trade; (

v) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the service, with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull stress calculator, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state;

(vi) all her tanks, valves and pipelines shall be liquid and gas tight;

(vii) she shall have all her cargo measuring equipment and instrumentation calibrated and certified in accordance with the requirements of the Vessel’s Classification Society;

(viii) she shall have her insulation spaces prepared as per her containment system design conditions;

(ix) she shall comply with the regulations in force so as to enable her, if her size permits, to pass through the Suez Canal and Panama Canal;

(x) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay. For the avoidance of doubt this will include, but will not be limited to, the Vessel’s Certificate of Financial Responsibility;

(xi) she shall comply with the description appended hereto as Appendix A;

(xii) her ownership structure, flag, registry, classification society and management company shall not be changed during the execution of this charter-party;

1.2 Owner warrants that it shall exercise due diligence to ensure that the requirements of Clause 1.1 remain satisfied for the duration of the Charter period.

1.3 Owner guarantees that it will operate:

(i) a safety management system certified to comply with the International Safety Management Code (“ISM Code”) for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention;

(ii) a documented safe working procedures system (including procedures for the identification and mitigation of risks);

(iii) a documented environmental management system;

(iv) a documented accident/incident reporting system compliant with flag state requirements;

1.4 Owner shall maintain Health Safety Environmental (“HSE”) records sufficient to demonstrate compliance with the requirements of their HSE system and of this charter.

1.5 Owner warrants that at the time that Owner is obliged to proceed to the Loading Port:

(i) the Vessel shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the flag state and who shall be trained to operate the Vessel and her equipment competently and safely and in accordance with generally accepted international standards for LNG vessels;

(ii) all shipboard personnel shall hold valid certificates of competence in accordance with the requirements of the law of the flag state and IMO’s SOLAS consolidated editions 2004 including later amendments;

(iii) all shipboard personnel shall be trained in accordance with the relevant provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 or any additions, modifications or subsequent versions thereof;

(iv) there shall be on board sufficient personnel with a good working knowledge of the English language to enable cargo operations at loading and discharging places to be carried out efficiently and safely and to enable communications between the Vessel and those loading the Vessel or accepting discharge therefrom to be carried out quickly and efficiently. Owner shall ensure that the Vessel’s master and chief officer have attended a ship handling course acceptable to Charterer and a bridge resource management course in accordance with the guidelines set by IMO.;

(v) the terms of employment of the Vessel’s staff and crew will always remain acceptable to the International Transport Worker’s Federation and the Vessel will at all times carry a blue card;

(vi) the manning level and nationality of the Vessel’s officers given in the Appendix A referred to in Clause 1.5 (iv) will not change without Charterer’s prior agreement which shall not be unreasonably withheld.

1.6 Owner warrants that it shall exercise due diligence to ensure that the requirements of Clause 1.5 remain satisfied for the duration of the Charter period.

1.7 Owner shall keep a strict account of all cargo loaded, boil-off, and cargo discharged.

1.8 Owner warrants that the Vessel has had a SIRE inspection and approval within the last [six (6) or Insert other number] months.

1.9 Owner warrants that any information provided on any questionnaire(s) requested by Charterer or any other Vessel information/details provided by Owner to Charterer is always complete and correct as at the

- ΕΓΓΥΗΣΗ - ΤΑΞΙΔΙ - ΦΟΡΤΙΟ

Ο όρος νούμερο 2 του 2^{ου} μέρους του ναυλοσυμφώνου, περιγράφει θέματα που αφορούν την αξιοπλοΐα του πλοίου καθώς και την ικανότητα του να μεταφέρει το φορτίο LNG. Στον συγκεκριμένο όρο αναγράφονται και θέματα που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή τόσο από τον πλοίαρχο όσο και από τον πλοιοκτήτη, όπως είναι η θερμοκρασία που πρέπει να διατηρείται στις δεξαμενές του πλοίου.³⁸

- Επιστολή Ετοιμότητας και Σταλίες

Σε αυτόν τον όρο μας παρουσιάζονται οι επιστολές άφιξης και ετοιμότητας (Notice of Arrival και Notice of Readiness αντίστοιχα). Η έναρξη των σταλιών υπολογίζεται έξι ώρες μετά την έκδοση των παραπάνω επιστολών, ανάλογα με το ποια εκδόθηκε πρώτη.³⁹

date hereof, and from the time when the obligation to proceed to the Loading Port attaches and throughout the charter period. This information is an integral part of this Charter but if there is any conflict between the contents of the questionnaire(s), or information provided by Owner, and any other provisions of this Charter then the provisions of this Charter shall govern.

³⁸ The Vessel shall with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Sections C and D in Part I hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being sea worthy, and having all pipes and pumps in good working order, and being in every respect fitted for the voyage and for calling and handling cargoes at both loading and unloading ports, shall load (always afloat) from the instructions of Charterer a full and complete cargo of LNG, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects, and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing bills of lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If a specific cargo pressure or temperature is requested by Charterer, Owner shall, within the safe constraints of vessel design and certification, exercise due diligence to maintain the parameters requested.

³⁹ NOTICE OF READINESS AND LAYTIME Upon arrival at the pilot boarding station or customary anchorage at each port of loading or discharge, the master or his agent shall give the terminal and Charterer or his agent notice by email and/or fax that the Vessel has arrived (“Notice of Readiness” or “NOR”). By giving NOR, Owner warrants that the Vessel is ready to load or discharge her cargo and that the Vessel’s tanks are in the condition specified in Part I Clause F hereof. Such Notice of Readiness shall not be given, without Charterer’s sanction, before the Commencement Date in connection to the loading. Notice of Readiness may not be served at the Discharge Port before commencement of the unloading window. Any Notice of Readiness served before that date will not take effect until re-served on or after that date. Laytime, as provided in Section J Part I (“Laytime”), shall commence upon the expiration of six (6) hours after proper issuance of such Notice of Readiness. Laytime shall end at the Loading Port after completion of loading on dropping outward pilot and at Discharging Port after completion of discharge on

- Επισταλίες

Αυτός ο όρος αναφέρεται στις αποζημιώσεις που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που δεν τηρήσει το χρονικό όριο που έχει συμφωνηθεί για την φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου. Σύμφωνα με αυτόν τον όρο, η αποζημίωση για τις επισταλίες υπολογίζεται ανάλογα με τις «running days and pro rata» (μέρες λειτουργίας και αναλογικά).

Ο συγκεκριμένος όρος είναι ο 4^{ος} όρος του 2^{ου} μέρους του GIIGNL Voyage Charter-Party. Σε αυτό το μέρος του ναυλοσυμφώνου μας παρουσιάζονται πολλές πιθανές περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυλωτής δεν έχει ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης όπως στην περίπτωση έκρηξης, ζημιάς στους μηχανισμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης, καταγίδας κλπ... Παρόλα αυτά ο όρος σχετικά με τις επισταλίες, θεωρείται ότι έχει και αρκετά «αδύναμα σημεία» με αποτέλεσμα την δημιουργία πολλών αντιπαραθέσεων μεταξύ των ναυλωτών και των εκναυλωτών/πλοιοκτητών.⁴⁰

- Φόρτωση και Εκφόρτωση

Ο συγκεκριμένος όρος ορίζει τους κινδύνους που αντιμετωπίζει τόσο ο ναυλωτής όσο και ο εκναυλωτής κατά την διάρκεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης του φορτίου LNG προς και από το πλοίο. Πιο αναλυτικά, το LNG αντλείται εντός και εκτός του πλοίου, ενώ ο ναυλωτής αναλαμβάνει τα έξοδα, το ρίσκο και τους κινδύνους σχετικά με οτιδήποτε έχει να κάνει με τον τερματικό σταθμό και την σύνδεση του σταθμού με το πλοίο αλλά και με

disconnection of cargo hoses. Any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to cool down, load or discharge cargo shall not count as used Laytime.

⁴⁰ Charterer shall pay demurrage per running day and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used Laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed Laytime elsewhere herein specified. Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by reason of fire, explosion, storm, strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo not resulting from negligence on their part or on the part of their servants or agents, or caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots or any other cause whatsoever beyond the control of Charterer. Any demurrage payable by Charterer shall be paid at the same time and in the same manner as the final Freight payment hereunder.

την ξηρά, ενώ ο εκναυλωτής αναλαμβάνει, αποκλειστικά, το ρίσκο σχετικά με οτιδήποτε αφορά το πλοίο και την σύνδεση ανάμεσα στο πλοίο και την ξηρά.⁴¹

- Επιθεωρητής

Στον όρο 7 του ναυλοσυμφώνου αναγράφεται ότι ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να προσλάβει έναν ή περισσότερους επιθεωρητές για να επιθεωρήσουν το πλοίο και να εξασφαλίσουν ότι είναι συμβατό με τα πρότυπα που έχει θέσει το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ Πετρελαϊκών Εταιρειών (Oil Companies International Marine Forum/OCIMF). Τα έξοδα των επιθεωρήσεων καλύπτονται από τον ίδιο τον ναυλωτή, ενώ ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παρέχει στον επιθεωρητή όλα τα απαραίτητα έγγραφα.

Σε περίπτωση που τα αποτελέσματα της επιθεώρησης είναι αρνητικά τότε ο ναυλωτής μπορεί να διακόψει την ναύλωση λόγω παραβίασης των όρων της σύμβασης, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να απαιτήσει την επιστροφή των χρημάτων που κατέθεσε στον εκναυλωτή. Βέβαια, η διακοπή της ναύλωσης και η επιστροφή των ναύλων που έχουν ήδη καταβληθεί είναι μια περίπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία.⁴²

- Γενικές εξαιρέσεις

⁴¹ The cargo shall be pumped into and out of the Vessel at the expense, risk and peril of Charterer as far as the loading and/or discharging terminal's permanent ship/shore connections are concerned, and shall be pumped into and out of the Vessel at the expense, risk and peril of Owner as far as the Vessel's permanent ship/shore connections are concerned. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of Owner. Charterer shall furnish, or cause to be furnished, the necessary loading arms or hoses for loading and discharging and such arms or hoses shall be connected and disconnected under the control of Owner at Charterer's expense.

⁴² Charterer has the right to appoint a Marine Surveyor(s) in order, notably, to make a vetting inspection of the Vessel at any time prior to commencement of Loading including at any previous port according to, notably, the recommendations and guidelines of the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). All relevant documentation required by the Marine Surveyor(s) shall be communicated promptly to the Marine Surveyor. Charterer shall pay all expenses relating to the work undertaken by the Marine Surveyor(s). Provided that Charterer has provided to Owner prior to the fixture of the Vessel the criteria that shall be used for vetting purposes, should the survey of the Marine Surveyor(s) lead to a negative vetting recommendation on the Vessel by the vetting department of Charterer or any other competent authority, Charterer shall have the option to cancel this Charter and all Freight paid or advanced by Charterer to Owner, if any, shall be promptly refunded.

Σε αυτόν τον όρο του GIIGNL Voyage Charter-Party, αναφέρονται όλες οι περιπτώσεις από τις οποίες μπορεί να απαλλαγεί από τις ευθύνες του ο εκναυλωτής όπως, για παράδειγμα, από πειρατεία, συγκρούσεις, λόγους ασφάλειας κλπ... Κάτι αξιοσημείωτο είναι η αναφορά στην απαλλαγή ευθυνών που αφορούν κάποιο «Act of God», που σημαίνει μια ξαφνική, απροσδόκητη και αναπόφευκτη εκδήλωση των δυνάμεων της φύσης, όπως για παράδειγμα το Tsunami ύστερα από σεισμική δόνηση.⁴³

- Φορτωτική

Ο όρος νούμερο 11 του 2^{ου} μέρους του ναυλοσυμφώνου μας λέει ότι ο πλοίαρχος του πλοίου, παρόλο που ορίζεται από τον πλοιοκτήτη, πρέπει να υπακούει στις εντολές του ναυλωτή σχετικά με την υπογραφή της φορτωτικής. Αν ο ναυλωτής δεν συμμορφωθεί σύμφωνα με αυτά που αναγράφονται πάνω στην υπογεγραμμένη φορτωτική, τότε οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη.⁴⁴

⁴³ The Vessel, her master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder arising or resulting from: - any act, neglect, default or barratry of the master, pilots, mariners or other servants of Owner in the navigation of the Vessel; fire, unless caused by the fault of Owner; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; or any loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery, unless caused by the fault of Owner; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault of Owner. And neither the Vessel nor master or Owner, nor Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from: Act of God; act of war; perils of the sea; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.

⁴⁴ The master, although appointed by Owner, shall be under the orders and directions of Charterer as regards the bills of lading, without prejudice to this Charter. Charterer hereby indemnifies Owner against all consequences or liabilities that may arise from signing bills of lading in accordance with the directions of Charterer or their agents, to the extent that the terms of such bills of lading fail to conform to the requirements of this Charter.

- Όρος Paramount

Ο όρος Paramount πρέπει να περιλαμβάνεται σε όλες τις φορτωτικές που εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν τον τύπο ναύλωσης. Αποτελείται από πέντε διαφορετικούς υπό-όρους, ενώ ο βασικός του στόχος είναι η ενσωμάτωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπι.⁴⁵

- Όρος «New Jason»

Ο όρος «New Jason», συνοπτικά, ορίζει ότι στις περιπτώσεις ατυχήματος, κινδύνου, ζημιάς ή καταστροφής πριν ή μετά την έναρξη του ταξιδιού, ανεξαρτήτως του λόγου που προκλήθηκαν τα παραπάνω, οι ιδιοκτήτες του φορτίου υποχρεούνται να συμβάλλουν στην αποζημίωση που οφείλεται ο μεταφορέας.⁴⁶

⁴⁵ The following Clause shall be included in all bills of lading issued pursuant to this Charter:

(1) Subject to sub-clause (2) or (3) hereof, this bill of lading shall be governed by, and have effect subject to, the rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 (hereafter the "Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 and by the Protocol signed at Brussels on 21st December 1979 (hereafter the "Hague-Visby Rules").

(2) If proceedings are brought before a court or tribunal which adjudges the Hague Rules or national legislation giving effect to such Rules compulsorily applicable to this bill of lading, then this bill of lading shall have effect subject to such Rules or legislation. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hague Rules or such legislation.

(3) If proceedings are brought before a court or tribunal which adjudges the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea signed at Hamburg on 31st March 1978 (hereafter the "Hamburg Rules") or national legislation giving effect to such Rules compulsorily applicable to this bill of lading, then this bill of lading shall have effect subject to such Rules or legislation. Nothing herein contained shall be deemed to be either a surrender by the carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities or liabilities under the Hamburg Rules or such legislation.

(4) If any term of this bill of lading is repugnant to the Hague-Visby Rules, or Hague Rules or Hamburg Rules, or legislation giving effect to such Rules, if applicable, such term shall be void to that extent but no further.

(5) Nothing in this bill of lading shall be construed as in any way restricting, excluding or waiving the right of any relevant party or person to limit his liability under any available legislation and/or law.

⁴⁶ In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the carrier,

- Παρακράτηση

Κλείνοντας το κεφάλαιο του GIIGNL Voyage Charter-Party, ο όρος 20, αναφέρει ότι ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να παρακρατήσει το κύριο φορτίο αλλά και όλα τα δευτερεύοντα φορτία, για το ποσό που του οφείλει το αντισυμβαλλόμενο μέρος, κατά την διάρκεια της ναύλωσης, ενώ στο τελικό ποσό προστίθενται τα έξοδα ανάκτησης τους καθώς και τα έξοδα που προκύπτουν κατά την διάρκεια της παρακράτησης.

Στην ουσία, ο συγκεκριμένος όρος παρέχει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα παρακράτησης του μεταφερόμενου φορτίου LNG, για την προστασία του από περιπτώσεις «νεκρού» φορτίου, επισταλιών και άλλων επιπρόσθετων εξόδων που οφείλονται από τον ναυλωτή.⁴⁷

salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

⁴⁷ Owner shall have an absolute lien on the cargo and all subfreights for all amounts due under this Charter and the cost of recovery thereof including any expenses whatsoever arising from the exercise of such lien.

4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ CHARTER-PARTIES ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΤΟΥΣ

Από το κεφάλαιο 3 και την ανάλυση που κάναμε στους πιο σημαντικούς όρους των ναυλοσυμφώνων ShellLNGTime 1 Time Charter-Party και GIIGNL Voyage Charter-Party, μας είναι εμφανές ότι μεταξύ τους υπάρχουν πολλές διαφορές αλλά και πολλές ομοιότητες. Από τις διαφορές, η κύρια διαφορά που έχουμε ήδη αναφέρει, είναι ότι στην περίπτωση του Time Charter-Party, η ναύλωση βασίζεται στην διάρκεια του ταξιδιού ενώ στην περίπτωση του Voyage Charter-Party, η ναύλωση βασίζεται στο ταξίδι. Σχετικά με τις ομοιότητες που έχουν τα 2 ναυλοσύμφωνα μεταξύ τους, διακρίνουμε κυρίως παρόμοιους όρους όπως για παράδειγμα οι όροι που αφορούν το φορτίο, την φορτωτική, την περιγραφή του πλοίου κλπ... Δεν χρειάζεται να μιλήσουμε περεταίρω για τις ομοιότητες και τις διαφορές του ShellLNGTime 1 Time Charter-Party και GIIGNL Voyage Charter-Party, καθώς η λεπτομερής σύγκρισή τους έγινε έμμεσα στο παραπάνω κεφάλαιο.

Όμως, τα 2 συγκεκριμένα Charter-Parties έχουν και μία ομοιότητα, η οποία μπορεί να μην μας είναι εμφανής στο 3^ο κεφάλαιο. Και αυτή είναι ότι και τα 2 Charter-Parties έχουν ελλείψεις και περιορισμούς, πράγμα το οποίο μπορεί να οδηγήσει τον ναυλωτή και τον εκναυλωτή σε έντονες αντιπαραθέσεις. Αυτές οι ελλείψεις είναι αρκετές, αλλά οι πιο εμφανείς από αυτές είναι στην περίπτωση της εξάτμισης του LNG, γνωστό και ως boil off, στην τιμή του LNG, σε θέματα ασφαλείας του πλοίου τόσο κατά την διάρκεια του ταξιδιού όσο και κατά την διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης όπου το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι, στις σταλίες και στις επισταλίες. Η λεπτομερής μελέτη των παραπάνω θεμάτων θα γίνει στα επόμενα κεφάλαια.

4.1 Η περίπτωση του Boil-Off

Όπως έχει ειπωθεί ήδη πολλές φορές στην συγκεκριμένη εργασία, το φυσικό αέριο, ψύχεται στην θερμοκρασία των -162°C για να υγροποιηθεί. Όμως, κατά την διάρκεια του ταξιδιού, λόγω μιας ποικιλίας αλλαγών που μπορούν να προκύψουν, όπως αλλαγή στην ατμοσφαιρική πίεση εντός των δεξαμενών, είσοδος θερμότητας στις δεξαμενές λόγω λειτουργίας των διάφορων μηχανημάτων που βρίσκονται μέσα στο πλοίο ή, γενικότερα,

οποιαδήποτε διαρροή θερμότητας προς το εσωτερικό των δεξαμενών, μπορούν να προκαλέσουν μια σταδιακή αύξηση της θερμοκρασίας εντός των δεξαμενών στις οποίες περιέχεται το LNG, και ένα μέρος του φορτίου να μετατραπεί πάλι σε αέρια μορφή. Το συγκεκριμένο θέμα δεν αφορά τόσο το ShellLNGTime 1 Time Charter-Party, το οποίο εισήγαγε τρόπους για το δίκαιο μοίρασμα των ευθυνών στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Στην περίπτωση του GIIGNL Voyage Charter-Party όμως, δεν υπάρχει κάποιος όρος που να αναφέρεται στις ευθύνες που φέρουν ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης σχετικά με το boil-off. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το πλήρωμα του LNGC να πρέπει να παρακολουθεί συνεχώς το φορτίο και την ποσότητα του φορτίου η οποία εξατμίζεται, καθώς το μέγεθος του ναύλου επηρεάζεται από την επιτρεπόμενη ποσότητα εξατμισμένου φορτίου. Αξίζει να αναφέρουμε ότι το GIIGNL Voyage Charter-Party μέσω του όρου M του 1^{ου} μέρους του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου, αναγράφει τις λεπτομέρειες της περίπτωσης του boil-off και κυρίως για την ποσότητα, η οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί στις μηχανές του πλοίου. Σχετικά με τις αντιπαραθέσεις που προκαλεί το θέμα του boil-off, η πλειοψηφία υποστηρίζει ότι, εφόσον ένα μικρό μέρος του φορτίου εξατμίστηκε και συνήθως το χρηματικό ποσό και ο εξοπλισμός που χρειάζεται για την επαναφορά του σε υγρή μορφή είναι πολύ μεγάλος, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει το αέριο στις μηχανές του πλοίου, πληρώνοντας τον ναυλωτή ανάλογα. Ακόμη ένα θέμα που προκαλεί ανησυχία στους ναυλωτές και εκναυλωτές είναι ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του φορτίου που εξατμίζεται καθώς και το πότε γίνεται η μέτρηση του εξατμισμένου φορτίου.

Ένα επιπρόσθετο θέμα στην συγκεκριμένη περίπτωση, είναι οι διάφορες περιπτώσεις εξάτμισης του LNG που μπορούν να προκληθούν από καθυστέρηση στο ταξίδι. Στην περίπτωση και των δύο ναυλοσυμφώνων με τα οποία έχουμε ασχοληθεί, υπάρχει ειδικός όρος ο οποίος απαλλάσσει τον ναυλωτή από τις ευθύνες του μόνο σε περίπτωση που επικρατούν ισχυροί άνεμοι στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο, ενώ αποτέλεσμα αυτής της ρήτρας είναι και η μείωση του οφειλόμενου ναύλου που καταθέτει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη.

4.2 Τιμή LNG

Το θέμα της τιμής του LNG, είναι ίσως και το σημαντικότερο θέμα, όχι μόνο στις ναυλώσεις LNG, αλλά γενικότερα σε ολόκληρη την αγορά του LNG.

Ένα από τα κύρια προβλήματα που προκαλεί όμως, η τιμή του LNG, στην πλευρά του ναυλωτή και του εκναυλωτή, είναι το γεγονός ότι η τιμή του υγροποιημένου φυσικού αερίου μεταβάλλεται συνεχώς. Για την επίλυση του παραπάνω προβλήματος θα μπορούσαν να ενσωματωθούν ειδικοί όροι και ρήτρες που παρέχουν προστασία και στις δύο πλευρές, από τις μεταβολές της τιμής του LNG.

Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν ρήτρες με την ονομασία «LNG Compensation» (Αποζημίωση LNG), οι οποίες λειτουργούν ως προστάτες των δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων των ναυλωτών και εκναυλωτών σε περίπτωση που αλλάξει η τιμή του LNG, οι οποίες όμως δεν συμπεριλαμβάνονται σε κανένα από τα δύο ναυλοσύμφωνα τα οποία έχουμε αναλύσει μέχρι τώρα.

4.3 Ναυτική Ασφάλεια

Σχετικά με την ναυτική ασφάλεια, στην επίσημη ιστοσελίδα του International Maritime Organization (IMO), αναφέρεται ότι για όλα τα θέματα που αφορούν τις υποχρεωτικές διαδικασίες για την επιτυχία της παγκόσμια ναυτικής ασφάλειας, υπεύθυνος είναι ο κώδικας International Ship and Port Facility Security (ISPS Code). Ο συγκεκριμένος κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη από τα οποία το 1^ο αφορά ναυτιλιακές και λιμενικές απαιτήσεις που πρέπει να ακολουθούν όλες οι λιμενικές αρχές, ναυτιλιακές εταιρείες και χώρες που είναι ενσωματωμένες στην SOLAS.

Στην δικιά μας περίπτωση, θα ήταν λογικό, τα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται καθημερινά στις μέρες μας να περιλαμβάνουν έναν όρο ο οποίος θα ήταν σχετικός με τα θέματα ναυτικής ασφάλειας που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ο όρος νούμερο 45 του ShellLNGTime 1 Time Charter-Party, όντως, αναφέρει λεπτομερώς τις υποχρεώσεις που έχει ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης απέναντι στα θέματα της ναυτικής ασφάλειας. Όμως, σε αντίθεση με το ναυλοσύμφωνο ShellLNGTime 1, το ναυλοσύμφωνο GIIGNL δεν περιέχει κάποιον τέτοιον όρο, γεγονός που αποτελεί μια τεράστια έλλειψη

του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου, ειδικά σε μια εποχή όπου η ναυτική ασφάλεια αποτελεί αντικείμενο μελέτης και συζήτησης καθημερινά.

4.4 Ασφάλεια του πλοίου στα λιμάνια

Είναι εμφανές ότι έχουμε ήδη αναφέρει όρους που αφορούν τα πλοία και την προσέγγιση ασφαλών λιμένων. Παρόλα αυτά, δεν έχει εξασφαλιστεί ότι το πλοίο θα πλησιάζει μόνο ασφαλή λιμάνια. Για να καταλάβουμε καλύτερα, σύμφωνα με το «Eastern City», «ασφαλές λιμάνι είναι το λιμάνι το οποίο μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ένα συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να το προσεγγίσει, να το χρησιμοποιήσει και να επιστρέψει από αυτό, χωρίς την πραγματοποίηση κάποιου ασυνήθιστου περιστατικού, χωρίς την έκθεση του πλοίου σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφύγει μέσω καλής πλοήγησης και ναυσιπλοΐας» (Lord Justice Sellers, Eastern City, 1958)⁴⁸. Βέβαια, πρέπει να αναφέρουμε ότι το ShellLNGTime 1, το οποίο βασίστηκε πάνω στο Time Charter-Party ShellTime4, είναι, ελαφρώς, πιο εξειδικευμένο στο συγκεκριμένο θέμα και παρέχει παραπάνω λεπτομέρειες.

Άλλο ένα θέμα το οποίο συμπεριλαμβάνεται στο θέμα της ασφάλειας του πλοίου κατά την διάρκεια παραμονής του στα λιμάνια, είναι και αν τα λιμάνια είναι συμβατά με τα πλοία τα οποία επισκέπτονται. Είναι πιθανό πολλά λιμάνια να μην έχουν στην κατοχή τους τον κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν πλήρως το πλοίο, με αποτέλεσμα τα πλοία μεταφοράς LNG να χρησιμοποιούν εναλλακτικούς τρόπους όπως είναι αυτός του Ship-To-Ship, κατά τον οποίο δύο πλοία τοποθετούνται το ένα δίπλα στο άλλο και το φορτίο του ενός μεταφέρεται στο άλλο. Άλλη μία τακτική είναι η τακτική των Floating Storage Regasification Unit (FSRU). Η συμβατότητα των λιμένων, προστίθεται ως ένα ακόμη μειονέκτημα του GIIGNL Voyage Charter-Party καθώς, δεν υπάρχει κάποιος όρος που να αναφέρεται στο συγκεκριμένο θέμα.

⁴⁸ Thomas Miller, The Law Relating to Unsafe Ports (https://www.ukdefence.com/fileadmin/uploads/uk-defence/Documents/UKDC_UnsafePorts_web.pdf)

4.5 Μελλοντικά Σχέδια και Ανάπτυξη νέων Ναυλοσυμφώνων

Με βάση όλα όσα έχουμε πει στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, είναι ευνόητο ότι και τα δύο ναυλοσύμφωνα πάνω στα οποία έχει βασιστεί αυτή η εργασία, παρά την επιτυχία τους στις μεταφορές LNG, έχουν βασικές ελλείψεις.

Εννοείται πως για να είναι το ShellLNGTime 1 Time Charter-Party και το GIIGNL Voyage Charter-Party τόσο διαδεδομένα και επιτυχημένα, πρέπει να έχουν και πολλά πλεονεκτήματα υπέρ των ναυλωτών και των εκναυλωτών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι βασίστηκαν στον κορμό προηγούμενων ναυλοσυμφώνων, είτε ναυλοσυμφώνων LPG, είτε παλαιότερων ναυλοσυμφώνων LNG. Η διαφορά τους από τα υπόλοιπα όμως ήταν όλοι οι εξιδικευμένοι όροι που αφορούν την ιδιαίτερη προσοχή που απαιτεί το LNG σαν φορτίο καθώς και τις ξεχωριστές προδιαγραφές των πλοίων που εκτελούν την μεταφορά του.

Παρόλα αυτά, με το πέρασμα του χρόνου, οι απαιτήσεις αυξάνονται συνεχώς και οι ελλείψεις των δύο ναυλοσυμφώνων γίνονται όλο και πιο έντονες. Αυτή η επικρατούσα κατάσταση έχει δημιουργήσει την ανάγκη για νέα είδη ναυλοσυμφώνων που θα ειδικεύονται στην μεταφορά του LNG. Το συγκεκριμένο φαινόμενο, είναι εντονότερο στην περίπτωση του GIIGNL Voyage Charter-Party καθώς δεν υπάρχουν πολλά Voyage Charter-Parties στον τομέα του LNG.

4.6 Η περίπτωση του LNGVOY

Αποτέλεσμα όλης αυτής της σύγχυσης που επικρατούσε, είναι η δημιουργία του LNGVOY⁴⁹ Voyage Charter-Party από την BIMCO σε συνεργασία με την GIIGNL, που εκδόθηκε για πρώτη φορά το 2016. Πιο αναλυτικά, η BIMCO συνεργάστηκε με την GIIGNL και με βάση της εικόνας που επικρατεί στην αγορά και των απαιτήσεων των ναυλωτών και εκναυλωτών δημιούργησαν ένα νέο Voyage Charter-Party, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα δικαιώματα και στα συμφέροντα των δύο πλευρών για να επικρατεί μια σχετική ισορροπία. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα «Safety4Sea»⁵⁰, τέσσερα είναι τα

⁴⁹ Μπορείτε να βρείτε το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο, στην αυθεντική του μορφή, στο [παράρτημα](#) (σελίδα 42)

⁵⁰ SAFETY4SEA, Voyage charter party launched for LNG trade, April 7 2016 (<https://safety4sea.com/voyage-charter-party-launched-for-lng-trade/>)

βασικά στοιχεία τα οποία προσπαθεί να καλύψει το LNGVOY Voyage Charter-Party.
Συγκεκριμένα:

- Το πρώτο στοιχείο αφορά το ανώτατο όριο του «boil-off» κατά το οποίο ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής, ύστερα από διαπραγματεύσεις συμφωνούν για την μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα boil-off κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Σε περίπτωση που δεν τηρηθεί αυτό το όριο τότε πρέπει να δοθεί αποζημίωση, το μέγεθος της οποίας έχει ήδη συμφωνηθεί κατά την διάρκεια του σταδίου των διαπραγματεύσεων, ενώ υπάρχουν και εξαιρέσεις κατά τις οποίες δεν οφείλεται αποζημίωση.
- Το δεύτερο στοιχείο αφορά το LNG Heel κατά την έναρξη και ολοκλήρωση του ταξιδιού. Στο LNGVOY Voyage Charter-Party, ο πλοιοκτήτης θεωρείται ως ιδιοκτήτης του Heel σε όλη την διάρκεια του ναύλου, ενώ ανάλογα με την ποσότητα Heel που υπήρχε εντός του πλοίου στην έναρξη του ταξιδιού και στο τέλος του, πρέπει να καταβληθεί πληρωμή ανάλογα με την τυχόν διαφορά που θα υπάρξει.
- Το τρίτο στοιχείο αναφέρει ότι πλέον καλύπτονται όλα όσα έχουν να κάνουν με την κατάσταση των δεξαμενών, πράγμα το οποίο δεν γινόταν επαρκώς στο παρελθόν με το GIIGNL Voyage Charter-Party, σε αντίθεση με τα διάφορα Time Charter-Parties.
- Κλείνοντας, το τέταρτο στοιχείο αφορά τον άφιξη του πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης και τον προγραμματισμό της. Επειδή η οποιαδήποτε καθυστέρηση θα είναι δαπανηρή, τα περισσότερα ταξίδια έχουν μια συγκεκριμένη προθεσμία για την παράδοση του φορτίου, ενώ γίνεται και η κατανομή των διάφορων κινδύνων που μπορούν να προκαλέσουν κάποια καθυστέρηση.⁵¹

⁵¹ Riviera, BIMCO and GIIGNL launch voyage charter party for LNG spot market, 7 April 2016 (<https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/bimco-and-giignl-launch-voyage-charter-party-for-lng-spot-market-33605>)

5. Συμπεράσματα

Κλείνοντας την εργασία, φαίνεται ότι το LNG είναι ένα πολύ περίπλοκο φορτίο. Επομένως, η μεταφορά του είναι μια πολύ περίπλοκη διαδικασία. Ο εξοπλισμός που απαιτείται για την ασφαλή μεταφορά του είναι δύσκολος στον χειρισμό και η τεχνογνωσία που απαιτείται είναι μεγάλη. Και εφόσον το LNG χαρακτηρίζεται από μεγάλη πολυπλοκότητα, η αγορά LNG είναι εξίσου απρόβλεπτη. Μέσω της εργασίας καταλάβαμε ότι η προσφορά και η ζήτηση για LNG επηρεάζονται έντονα τόσο από την ποσότητα LNG που υπάρχει ανά τον κόσμο και τα πλοία που είναι διατεθειμένα να το μεταφέρουν, όσο και από τα διάφορα γεωπολιτικά γεγονότα που συμβαίνουν στον κόσμο γύρω μας.

Σχετικά με το θέμα των ναυλοσυμφώνων, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι έχει υπάρξει πρόοδος τα τελευταία χρόνια στις ναυλώσεις φορτίου LNG με την ίδρυση ναυλοσυμφώνων τα οποία περιέχουν ειδικούς όρους που καλύπτουν τις ιδιαιτερότητες του LNG. Μέσω ανάλυσης των βασικών όρων των Time Charter-Parties και των Voyage Charter-Parties, μας είναι εμφανές ότι παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί, ακόμα υπάρχουν κενά σημεία τα οποία μπορούν να προκαλέσουν σύγχυση στα δύο αντισυμβαλλόμενα μέρη, στον ναυλωτή και τον εκναυλωτή, σε πολλά σημαντικά σημεία του ναυλοσυμφώνου όπως η τιμή του LNG, το θέμα του Boil-Off και η ναυτική ασφάλεια.

Τέλος, έχουν γίνει προσπάθειες για την κάλυψη αυτών των κενών μέσω της δημιουργίας νέων ναυλοσυμφώνων όπως είναι το LNGVOY. Γενικότερα, το μέλλον των ναυλώσεων LNG ίσως βραχυχρόνια να εμφανίσει κάποιες ανωμαλίες και κάποιες διαταραχές, όμως το γεγονός ότι το LNG είναι ένα από τα μεταβατικά καύσιμα που προτείνονται από τον IMO για την μείωση των ρύπων, δημιουργεί ένα πνεύμα αισιοδοξίας στα άτομα που ασχολούνται με τον συγκεκριμένο κλάδο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

EX-10 4 9 a221056zex-10_4.htm EX-10 4

Exhibit 10.4

Code word for this Charter Party
"ShellNGTime 1"

Issued November 2005

Time Charter Party

LONDON 10th October 2006

SPECIFIC TERMS IN THIS EXHIBIT HAVE BEEN REDACTED BECAUSE CONFIDENTIAL TREATMENT FOR THOSE TERMS HAS BEEN REQUESTED. THE REDACTED MATERIAL HAS BEEN SEPARATELY FILED WITH THE SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION, AND THE TERMS HAVE BEEN MARKED AT THE APPROPRIATE PLACE WITH FIVE ASTERISKS (*****).

Description and Condition of Vessel	1.	<p>IT IS THIS DAY AGREED between EXMAR EXCALIBUR SHIPPING COMPANY LIMITED of Messias House, 116 Brompton Road, London SW3 1LL, United Kingdom (hereinafter referred to as "Owners"), being disponent owners of the good steam Liquefied Natural Gas Carrier called EXCALIBUR, (hereinafter referred to as "the Vessel") (described as per Clause 1 hereof and EXCELERATE ENERGY LP - of 1339 Lake Robbins Drive, Suite 270, The Woodlands, Texas 77380, United States of America (hereinafter referred to as "Charterers")</p> <p>At the date of delivery of the Vessel under this charter-party throughout the charter period:</p> <p>(a) she shall be classed by a Classification Society, which is a member of the International Association of Classification Societies;</p> <p>(b) if she is fifteen years old or over she shall obtain and maintain a LNG Condition Assessment Programme ("CAP") of not less than two (2);</p> <p>(c) she shall be in every way fit to load, carry, discharge and measure Liquefied Natural Gas ("LNG");</p> <p>(d) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the service, with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull stress calculation, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state;</p> <p>(e) her tanks, valves and pipelines shall be liquid and gas tight;</p> <p>(f) she shall be in every way fitted for bunking, in accordance with the grades specified in Clause 5 hereof:</p> <p>(i) at sea, fuel oil in any proportion with LNG Boil-Off for main propulsion and marine diesel oil for auxiliaries;</p> <p>(ii) in port, fuel oil in her boilers and marine diesel oil for auxiliaries;</p> <p>(g) she shall have all her cargo measuring equipment and instrumentation calibrated and certified, and this shall be verified (if required by Charterers) by the relevant competent authority at each load port;</p> <p>(h) she shall have her sanitation spaces prepared in per her treatment system design conditions;</p> <p>(i) she shall comply with the regulations in force so as to enable her, if her size permits, to pass through the Suez Canal by day and night without delay;</p> <p>(j) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay. For the avoidance of doubt this will include, but will not be limited to, the Vessel's Certificate of Financial Responsibility;</p> <p>(k) she shall comply with the description appended hereto as Appendix A, provided however that if there is any conflict between the provisions of this questionnaire and any other provision, including this Clause 1, of this charter such other provisions shall govern;</p> <p>(l) subject, if applicable to clause 19, her ownership structure, flag, registry, classification society and management company shall not be changed without prior written consent of Charterers, such approval not to be unreasonably withheld. See also Clause 21</p>
Safety Management		<p>(m) Owners will operate:</p> <p>(i) a safety management system certified to comply with the International Safety Management Code ("ISM Code") for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention;</p> <p>(ii) a documented safe working procedures system (including procedures for the identification and mitigation of risks);</p> <p>(iii) a documented environmental management system;</p> <p>(iv) a documented accident/incident reporting system compliant with flag state requirements;</p> <p>(v) Owners shall submit to Charterers a monthly written report detailing all accidents/incidents and environmental reporting requirements, in accordance with the "Shell Safety and Environmental Monthly Reporting Template" appended hereto as Appendix B;</p> <p>(n) Owners shall maintain Health Safety Environment ("HSE") records sufficient to demonstrate compliance with the requirements of these HSE systems and of this charter. Charterers reserves the right to confirm compliance with HSE requirements by audit of Owners;</p> <p>(o) Owners shall arrange at their expense for a SIRE inspection to be carried out at intervals of six months plus or minus thirty days;</p>
Shipboard Personnel and their Duties	2.	<p>(p) At the date of delivery of the Vessel under this charter and throughout the charter period:</p> <p>(i) she shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for a Vessel of and her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the flag state and who shall be trained to operate the Vessel and her equipment competently and safely;</p>

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

1.ShellNGTime1 Time Charter-Party

LNG CARRIER VOYAGE CHARTER PARTY

BETWEEN

AS OWNER

AND

AS CHARTERER

2.GIIGNL Voyage Charter-Party



LNGVOY
LIQUEFIED NATURAL GAS
VOYAGE CHARTER PARTY PART I

1. Place and Date of Contract	2. Shipbroker and commission (Cl. 38)
3. Owners/Place of Business (full style address, e-mail and fax) (Cl. 1)	4. Charterers/Place of Business (full style address, e-mail and fax) (Cl. 1)
5. Vessel's Name and IMO Number (Cl. 1, Annex A (Gas Form B))	
6. Cargo to be loaded (Cl. 1, Cl. 7(a)) (i) Quantity: (ii) Maximum Temperature (at the Vessel's permanent ship/shore connection):	
7. Loading Port (Cl. 1)	8. Discharging Port (Cl. 1)
9. Loading Terminal (Cl. 2(a) and (b))	10. Discharging Terminal (Cl. 2(a) and (b))
11. LNG Price (Cl. 1)	12. Conversion Factor (Cl. 1) (if (i) left blank then (ii) shall apply) (i) Rate: OR (ii) Rate in accordance with Certificate of Quality at Loading Port:
13. Condition of Tanks Before Loading Tick <input checked="" type="checkbox"/> alternative to apply: Cl. 5(a)(i) <input type="checkbox"/> (cold); 5(a)(ii) <input type="checkbox"/> (warm); or 5(a)(iii) <input type="checkbox"/> (warm & inert). (If left blank, 5(a)(i) shall apply) (i) Number of hours Vessel to maintain cold and ready to load condition (Cl. 5(a)(i)): (ii) Maximum quantity of heel (Cl. 5(a)(j)):	
14. Ownership of Heel (Cl. 6(b)) (i) Maximum quantity of heel: (ii) Latest date for declaration of quantity of retained heel:	
15. Laydays/Cancelling Date (Cl. 10, 14)	16. Ship to Ship Transfer (Cl. 8) Tick <input checked="" type="checkbox"/> if STS permitted: <input type="checkbox"/>
17. Loading Rates (Cl. 11(a)) (i) Number of hours: (ii) Pumping rate (m ³ /hour): (iii) Pressure (bar):	18. Unloading Rates (Cl. 11(b)) (i) Number of hours: (ii) Receiving rate (m ³ /hour):
19. Laytime (Cl. 13(a), 15(a))	20. Laytime/Demurrage Exceptions (Cl. 17(b)) (i) Time for purging of tanks: (ii) Time for gassing up: (iii) Time for cooling down:
21. Delivery Window (Cl. 14, 18)	
22. Demurrage Rate (Cl. 7(c), 15(a))	23. Freight (Cl. 20)

Copyright © 2016 BIMCO and GIGONL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIGONL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org

3.LNGVOY Voyage Charter-Party

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Διαδικτυακές πηγές και αναφορές:

- Dr. Martin Stopford on the future of shipping: <https://splash247.com/dr-martin-stopford-future-shipping/>
- European Commission, Liquefied Natural Gas: https://energy.ec.europa.eu/topics/oil-gas-and-coal/liquefied-natural-gas_en
- GIIGNL LNG Voyage Charter-Party: https://giignl.org/wp-content/uploads/2021/08/120516_giignl_lng_voyage_charterparty.pdf
- Global fleet of LNG tankers 2010-2021: <https://www.statista.com/statistics/468412/global-lng-tanker-fleet/>
- How to become a shipbroker: <https://www.city.ac.uk/prospective-students/career-development/pathways/how-to-become-a-shipbroker>
<https://www.naftikachronika.gr/2022/06/15/lng-carriers-oi-navloi-sta-ypsilon-epipedo-tou-2022/>
<https://www.nakilat.com/Blogs/incredible-facts-about-nakilat/>
- Ioannis Mavrokefalos, LNG Chartering Policy and Charter – Party Analysis, 2015
- LNG Carriers: https://en.wikipedia.org/wiki/LNG_carrier
- LNG Chartering - An Introduction: www.lexisnexis.co.uk/legal/guidance/lng-chartering-an-introduction
- LNG Chartering: <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/MIS132/LNG%20Market%20Analysis%20%26%20Fundamentals%20of%20Chartering%20Negotiations%20-%20UniPi-March%202021.pdf>
- LNG Charter-Parties: <https://www.euromatech.com/wp-content/uploads/2022/02/MM124-LNG-Charter-Party.pdf>
- LNG Charters Common Issue: <https://www.ukdefence.com/fileadmin/uploads/uk-defence/Documents/UKDC-LNG-Charterparties-2021-WEB2.pdf>
- LNGVOY issues addressed: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/bimco-and-giignl-launch-voyage-charter-party-for-lng-spot-market-33605>

- Moss Tanks: <http://www.liquefiedgascarrier.com/moss-rosenberg-containment-system.html>
- Reuters, U.S, EU Strike LNG deal as Europe seeks to cut Russian gas: <https://www.reuters.com/business/energy/us-eu-strike-lng-deal-europe-seeks-cut-russian-gas-2022-03-25/>
- Rystad - European LNG supply crisis expected in 2022: <https://www.offshore-energy.biz/rystad-european-lng-supply-crisis-expected-in-winter-2022>
- Safety4Sea: <https://safety4sea.com/voyage-charter-party-launched-for-lng-trade/>
- ShellLNGTime 1 Time Charter-Party: https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1592910/000104746914007859/a2221056zex-10_4.htm
- The US role in securing the European Union's near-term natural gas supply: <https://www.nature.com/articles/s41560-022-01054-1>
- Voyage Charter vs Time Charter – Everything you need to know: <https://dexteroffshore.com/voyage-charter-vs-time-charter-everything-you-need-to-know>
- Επίσημη σελίδα LNG Industry: <https://www.lngindustry.com>
- Επίσημη σελίδα OPEC: https://www.opec.org/opec_web/en/
- Επίσημη σελίδα της BIMCO: <https://www.bimco.org>
- Λίστα Ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με την μεταφορά LNG: https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Gas_shipping_companies
- Ναυλώσεις: <https://en.wikipedia.org/wiki/Shipbroking>
- Ναυλωτής: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/ship%20broker>
- Ναυτικά χρονικά: <https://www.naftikachronika.gr/2022/12/29/lng-carriers-ypsiles-parangelies-kai-aisiodoxia-gia-to-mellon/>
- Τεχνολογίες LNG Tankers: <https://gtt.fr/technologies/markiii-systems>

Βιβλιογραφικές αναφορές:

- Dodds, M (2013). LNG – Standard Form Charters
- International Gas Union, (2014), IGU: World LNG Report 2014
- Kenneth L. Stott, Burnie W. Douglas (1981). A Model-Based Decision Support System for Planning and Scheduling Ocean-Borne Transportation
- Photis M. Panayides, PHD (2018). Principles of Chartering
- Πτυχιακή Εργασία για την αγορά των LNG και για την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας:
<https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9647/file0.pdf?sequence=1>
- Πτυχιακή Εργασία για την ανάλυση της αγοράς των LNG πλοίων:
<https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/18193/Vamvakinou%20Eleni%20-%20L%20G%20Market.pdf?sequence=5>