



ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Η διαδικασία της ναύλωσης και ο κλάδος των ναυλομεσιτών



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Του

ΣΓΟΥΡΝΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Επιβλέπων καθηγητής: ε.π.τ. Σιαφλιάκης Σωτήριος, Α' Πλοίαρχος Εμπορικού
Ναυτικού

Θεσσαλονίκη, Μάιος 2017

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ
«Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ
ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ»

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΓΟΥΡΝΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ **ΑΓΜ: 3459**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06 Απριλίου 2016

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 02 Ιουνίου 2017

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛ/ΡΧΟΣ Α Δ/ΝΤΗΣ		
2	ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ	ΠΛ/ΡΧΟΣ Α		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη.....	5
Abstraction.....	6
Εισαγωγή.....	7
Κεφάλαιο 1: Η Διαδικασία της ναύλωσης.....	8
1.1 Μορφές ναυλώσεων.....	8
1.2 Διαδικασία σχηματισμού ναύλου.....	12
1.2.1 Στιγμαία (spot) ναύλα.....	12
1.2.2 Διαδικασία σχηματισμού ναύλου χρόνιας Ναύλωσης.....	13
1.3 Επίδραση στη ναυλαγορά της αναμονής των πλοίων στα λιμάνια.....	13
1.4 Δομή της ναυλαγοράς στα δ/ξ και επιπτώσεις στην αγορά των ναύλων από την ρύπανση αυτών.....	15
1.4.1 Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναύλωσης των δ/ξ.....	17
1.4.2 Η σχέση της ναυλαγοράς των δ/ξ με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	19
Κεφάλαιο 2: Τα πρόσωπα στη σύμβαση της Ναύλωσης.....	22
2.1 Ο ρόλος του ναυλομεσίτη.....	23
Κεφάλαιο 3: Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικά με το πλοίο.....	26
3.1 Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικά με το φορτίο.....	29

3.2 Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή κατά την έκδοση φορτωτικής.....	29
3.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναυλώσεως.....	30
3.4 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή στη ναύλωση ταξιδίου.....	30
3.5 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή στη χρονοναύλωση.....	30
3.6 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή στη ναύλωση γυμνού πλοίου.....	31
3.7 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς.....	31
Κεφάλαιο 4: Οι υποχρεώσεις του ναυλωτή.....	31
4.1 Οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή.....	32
4.2 Η βασική υποχρέωση του ναυλωτή.....	33
4.3 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή ανάλογα με τη σύμβαση ναυλώσεως.....	35
4.4 Υποχρεώσεις του ναυλωτή στη ναύλωση ταξιδίου.....	35
4.5 Υποχρεώσεις του ναυλωτή στη χρονοναύλωση.....	36
4.6 Υποχρεώσεις του ναυλωτή στη ναύλωση γυμνού πλοίου.....	37
4.7 Υποχρεώσεις του ναυλωτή στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς.....	38
Συμπεράσματα.....	39
Συμπεράσματα για τον ρόλο του ναυλομεσίτη.....	40
Στατιστικά γραφήματα ναυλώσεων.....	41
Υποδείγματα ναυλώσεων.....	44
Βιβλιογραφία.....	47

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία σκοπεύει στη διερεύνηση της διαδικασίας ναυλώσεως αλλά και στην επεξήγηση του ρόλου του ναυλομεσίτη. Αρχικά αναλύεται η διαδικασία της ναύλωσης περιλαμβάνοντας και μια εκτενέστερη αναφορά στον κλάδο των δεξαμενοπλοίων αλλά και την επίπτωση στις τιμές των ναύλων από την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στη συνέχεια παρατίθενται τα πρόσωπα που μετέχουν στην ναύλωση και αναλύεται ο ρόλος του ναυλομεσίτη αλλά και η φύση αυτής, οι ικανότητες που πρέπει να διαθέτει, αλλά και οι ευθύνες που φέρει για την επίτευξη συμφωνιών συνεργασίας που περιλαμβάνουν μεταφορές αγαθών δια θαλάσσης.

Λέξεις κλειδιά: Διδικασία ναύλωσης, ναυλομεσίτης, ναυλοσύμφωνο

Abstraction

The present thesis intends the investigation of the chartering procedure and the ship-brokering profession. Initially the chartering procedure is analysed and a further report on the tanker charter market and the effect on the charter prices caused by the pollution on the sea environment is included.

Afterwards, the role of the ship-broker is presented and the persons who participate in the chartering procedure. Also, the nature of the ship-broker's work as well as the skills they should process in order to be successful for the achievement of agreements of collaboration that include transport of goods via sea.

Key words: Chartering procedure, ship-broker, charter party

Εισαγωγή

Ως ναυτιλία ορίζεται ο κλάδος εκείνος που ασχολείται με τη μεταφορά αγαθών διαμέσου της θαλάσσης. Βασικά εργαλεία για την επίτευξη αυτής είναι τα πλοία κάθε λογής τα οποία καλύπτουν ανάγκες μεταφοράς στερεών, υγρών ή άλλων μορφών αγαθών.

Η ναυτιλία σήμερα είναι μια παγκόσμια αγορά, στην οποία παρέχεται μια πλήρης γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων, τα οποία μεταφέρονται όχι μόνο σε κοντινές αποστάσεις αλλά σε όλο τον κόσμο από ήπειρο σε ήπειρο. Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλίας όμως έγκειται και στη δυνατότητα διαφόρων εμπλεκομένων (πλοιοκτήτριες εταιρείες, πλοιοκτήτες που θέλουν να μεταφέρουν αγαθά) να επικοινωνούν και να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες ανεξάρτητα από το που βρίσκονται.

Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλίας προσφέρει δυνατότητες δραστηριοποίησης σε όλο τον κόσμο εμφανίζοντας συνεχώς ευκαιρίες και νέες αγορές. Παρόλα αυτά πρόκειται για έναν περίπλοκο κλάδο αθώς οι εμπορικές ενέργειες στο νέο περιβάλλον της ναυτιλίας επηρεάζονται από τις κατά τόπους οικονομικές, πολιτικές και άλλες εξελίξεις. Ταυτόχρονα σε κάθε μεριά του κόσμου υπάρχουν διαφορετικές οικονομικές και εμπορικές συνθήκες οι οποίες συνοδεύονται από ποικίλα νομικά πλαίσια. Κάτι τέτοιο απαιτεί τη συνεχή εγρήγορση των εμπλεκομένων ώστε να γνωρίζουν τις αλλαγές που μπορεί να επηρεάζουν τις εμπορικές δραστηριότητές τους σε κάθε πλευρά του κόσμου. Εκτός αυτού η ίδια η αγορά προσφέρει πολλούς συνδυασμούς πλοίων και αγαθών οπότε είναι ιδιαίτερα δύσκολη η ανεύρεση συνεργάτη για την πραγματοποίηση μιας εμπορικής συναλλαγής που περιλαμβάνει μεταφορές δια μέσου της θαλάσσης.

Στον συγκεκριμένο κλάδο θα πρέπει να κατέχει κάποιος την κατάλληλη πληροφορία την κατάλληλη στιγμή για να μπορέσει να εντοπίσει ευκαιρίες αλλά και πιθανούς κινδύνους που μπορεί να караδοκούν ακόμα και σε μια άλλη πλευρά του κόσμου. Το πιο καίριο είναι ο εντοπισμός του κατάλληλου πλοιοκτήτη ή ναυλωτή για συνεργασία την κατάλληλη στιγμή. Η συμβολή μιας μερίδας ανθρώπων που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας ακόμη κι αν δεν είναι στελέχη μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι πολύ σημαντική. Πρόκειται για τους ναυλομεσίτες οι οποίοι αναλαμβάνουν το δύσκολο έργο της επικοινωνίας και συνεύρεσης αυτών που κατέχουν μια σειρά από πλοία και επιθυμούν να θέσουν προς ναύλωση και εκείνων που έχουν την ανάγκη να μεταφέρουν ένα φορτίο σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιώντας τη θαλάσσια οδό (ναυλωτές).

Οι ναυλομεσίτες έχουν ένα ρόλο διττό, εκείνο του επιχειρηματία και εκείνον του εξυπνέτη που στην ουσία μεσολαβεί μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών, βρίσκει τις κατάλληλες ευκαιρίες για τον καθένα και διαχειρίζεται τις μεταξύ τους σχέσεις ώστε να επιτευχθεί η σύναψη μιας συμφωνίας για τη μεταξύ τους συνεργασία. Είναι εκείνος που γνωρίζει την αγορά και διαθέτει την ικανότητα να ανακαλύπτει ευκαιρίες για τον πελάτη του, ενώ αναλαμβάνει τη διεκπεραίωση όλων των διαπραγματεύσεων για την τελική επισφράγιση μιας συνεργασίας με ένα συμβόλαιο, το ναυλοσύμφωνο.

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται μια παρουσίαση του ρόλου αλλά και της συλλήβδην φύσης του επαγγέλματος του ναυλομεσίτη και της επίπτωσης αυτού στο χώρο της ναυτιλίας. Επιπρόσθετα, παρατίθεντε στοιχεία για την διαδικασία της ναύλωσης αλλά και τις επιπτώσεις στις τιμές των ναύλων από τη θαλάσσια ρύπανση.

Κεφ. 1: Η διαδικασία της ναύλωσης

Η έννοια της ναύλωσης, εξ' ορισμού αναφέρεται, στη συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου, μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών. Από τη μία μεριά είναι ο πλοιοκτήτης (ή shipowner), ο οποίος ονομάζεται και “εκναυλωτής” (carrier), ενώ από την άλλη είναι ο “ναυλωτής” (ή charterer ή shipper ή freighter). Λεπτομερέστερα, από τη μία πλευρά συμβάλλεται αυτός, στον οποίο ανήκει το πλοίο και το διαθέτει (εκναυλωτής) και από την άλλη, αυτός στον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής).

Όταν επέλθει η συμφωνία της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης (ή εκναυλωτής) οφείλει να απασχολήσει το πλοίο του, με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί πλήρως και κατά τα συμφωνηθέντα, τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που του ζητά ο ναυλωτής, με βάση το χρηματικό αντάλλαγμα, το οποίο του έχει πληρώσει. Το χρηματικό αντάλλαγμα αυτό, αναλόγως με τον τύπο της ναύλωσης, ονομάζεται “ναύλος” (freight) ή “μίσθωμα” (hire). Η σύμβαση της ναύλωσης, αποδεικνύεται και επικυρώνεται κατά κανόνα εγγράφως, από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το οποίο ονομάζεται “ναυλοσύμφωνο” (charter party). Από τα παραπάνω, εξαιρείται μόνο η μικρή ακτοπλοΐα, στην οποία η σύμβαση μπορεί να αποδειχτεί, χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε μέσο επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις (π.χ. ακόμη και με μάρτυρες).

1.1 Οι Μορφές της Ναύλωσης

Οι μορφές της ναύλωσης ποικίλλουν, ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διάκρισή τους. Τα πιο συνηθισμένα και συνάμα τα σπουδαιότερα από αυτά τα κριτήρια, έχουν να κάνουν με: Τη χωρητικότητα του πλοίου. Η ναύλωση λοιπόν ενός πλοίου, με κριτήριο τη χωρητικότητά του, μπορεί να:

i) Αφορά και να αναφέρεται σε ολόκληρο το πλοίο, εξαιρουμένων μόνο των καταλυμάτων του πλοιάρχου και του καταστρώματος. Στην περίπτωση αυτή, ονομάζεται ολική ναύλωση (whole charter) και ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να φορτώσει εξ' ολοκλήρου το πλοίο (full and complete cargo).

ii) Αφορά και να αναφέρεται σε ποσοστά επί της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου (π.χ. 50% ή 70%), ή ακόμη να αναφέρεται και σε κάποιο συγκεκριμένο μέρος του πλοίου, όπως είναι η πλώρη και η πρύμνη. Στην περίπτωση αυτή, η ναύλωση ονομάζεται μερική (space charter) και υπάρχουν περισσότεροι του ενός ναυλωτές, ο καθένας εκ των οποίων ναυλώνει το δικό του φορτίο, σε συγκεκριμένο τμήμα της χωρητικότητας του πλοίου (part cargo). Στην περίπτωση μερικής ναύλωσης πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αυτή αναφέρεται ως “slot charter”. Την εμπορική λειτουργία του πλοίου (commercial operation). Η ναύλωση λοιπόν ενός πλοίου, με κριτήριο την εμπορική του λειτουργία, διακρίνεται επιπλέον σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

α) Στη ναύλωση γυμνού πλοίου (demise or bareboat charter), η οποία είναι η σύμβαση με την οποία ο ναυλωτής, διαχειρίζεται έναντι ανταλλάγματος στον πλοιοκτήτη, την εμπορική λειτουργία ενός πλοίου για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το οικονομικό αυτό αντάλλαγμα, το οποίο ονομάζεται μίσθωμα (ή αλλιώς “hire”), το πληρώνει στον πλοιοκτήτη, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με τη συμφωνία τους. Το χρονικό διάστημα της ναύλωσης αυτής, μπορεί να είναι από δύο έτη, μέχρι και για ολόκληρη την οικονομική ζωή του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης, το μοναδικό κόστος που αναλαμβάνει, είναι αυτό του κεφαλαίου του πλοίου του. Στη ναύλωση αυτή, ο ναυλωτής λαμβάνει το πλοίο από τον πλοιοκτήτη γυμνό, δηλαδή είτε χωρίς εξοπλισμό

(τρόφιμα, εφόδια και υλικά) και επάνδρωση, είτε με ατελή εξοπλισμό και επάνδρωση και έχει αυτός την ευθύνη για την πλήρη επάνδρωση του πλοίου και τον εξοπλισμό του. Ο ναυλωτής, στην περίπτωση αυτή, έχει περισσότερο το ρόλο του ιδιοκτήτη του πλοίου, παρά του ναυλωτή. Επί της ουσίας, η μορφή αυτή δεν είναι τεχνικά, μία ναύλωση μεταφοράς φορτίου από το πλοίο, αλλά μία σύμβαση εκμίσθωσης (lease contract) του πλοίου (έχει δηλαδή το χαρακτήρα μίσθωσης πράγματος), αφού περνά στα χέρια του ναυλωτή, η κατοχή του (possession), η λειτουργία του (operation), η επάνδρωσή του (manning), η απασχόλησή του (employment), η διαχείρισή του (management), η ναυσιπλοΐα του (navigation), η συντήρησή του (maintenance), καθώς επίσης και η ασφάλισή του (insurance). Επομένως, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να διαχειριστεί το πλοίο όπως αυτός νομίζει, αλλά δε δικαιούται να το υποθηκεύσει ή να το πουλήσει.

Η ναύλωση γυμνού σκάφους, χρησιμοποιείται περισσότερο για κρατικά συμφέροντα και λιγότερο από ιδιώτες. Όσον αφορά στο κράτος, χρησιμοποιείται για τους παρακάτω λόγους:

- Για μεταφορές που εκτελούνται από κρατικά πλοία σε καιρό πολέμου.
 - Για μεταφορές που εκτελούνται από κρατικά πλοία σε έκτακτες ανάγκες.
 - Για να παρεισφρύει το κράτος στη ναυτιλία, είτε παραχωρώντας κάποιο πλοίο του σε ιδιωτική επιχείρηση όταν οι συνθήκες είναι δύσκολες, είτε χρησιμοποιώντας πλοία ιδιωτικών επιχειρήσεων για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του.
- Όσον αφορά στον ιδιωτικό τομέα, χρησιμοποιείται ως εξής:

- Στο εμπόριο πετρελαιοειδών με δεξαμενόπλοια.
- Όταν ο ναυλωτής επιθυμεί να αυξήσει ή να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του εμπορικού του στόλου, για συγκεκριμένο μόνο χρονικό διάστημα και δεν θέλει να επιβαρυνθεί με τα έξοδα της αγοράς ή της κατασκευής νέου πλοίου. Στη ναύλωση μη γυμνού πλοίου (non demise charter), η οποία αποτελεί την επικρατέστερη και συνηθέστερα εμφανιζόμενη μορφή ναύλωσης. Στον τύπο αυτό της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης έχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου και το ενοικιάζει (μισθώνει), στο ναυλωτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι καθορισμένου οικονομικού ανταλλάγματος (ναύλου ή μισθώματος). Η κατηγορία ναύλωσης αυτή, χωρίζεται επί μέρους σε τρεις αξιολογούμενες υποκατηγορίες (non demise charter):

Η Ναύλωση κατά ταξίδι ή ναύλωση κατά πλουν (voyage charter). Είναι μία βραχυπρόθεσμη μορφή ναύλωσης, στην οποία ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης) αναλαμβάνει, έναντι ανταλλάγματος από το ναυλωτή, την υποχρέωση να μεταφέρει συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου, για ένα ή και περισσότερα ταξίδια. Αποτελεί τον παλαιότερο και ταυτόχρονα πιο συνηθισμένο τύπο ναύλωσης και μπορεί να εμφανίσει πολλές παραλλαγές:

-Η πιο απλή παραλλαγή, είναι η ναύλωση μίας μόνο μεταφοράς ή αλλιώς ναύλωση απλού ταξιδιού, όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή, να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου, από το λιμάνι φόρτωσης προς το συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης, βάσει ορισμένου ναύλου, γνωστού ως “freight” (συνήθως υπολογίζεται σε USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου). Το ύψος του ναύλου, καθορίζεται ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς.

-Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών (consecutive voyages charter), στην οποία το πλοίο ναυλώνεται για την εκτέλεση ενός συγκεκριμένου αριθμού ταξιδιών ή όσων περισσότερων ταξιδιών μπορεί κατά τη διάρκεια μίας περιόδου. Τα ταξίδια πραγματοποιούνται με όρους ναύλωσης απλού ταξιδιού βάσει ορισμένου ναύλου, γνωστού ως “freight”, ο οποίος καταβάλλεται με την ολοκλήρωση του κάθε ταξιδιού και συνήθως υπολογίζεται σε USD ανά

τόνο μεταφερόμενου φορτίου. Η ναύλωση συνεχών ταξιδίων έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως στο παρελθόν για τη μεταφορά γαιανθράκων.

-Η ναύλωση “δι’ αμφοτερόπλουον”, η οποία είναι η ναύλωση για τη μεταφορά φορτίου, τόσο κατά τη μετάβαση, όσο και κατά την επιστροφή του πλοίου. Η ναύλωση αυτή, αποκαλείται και “διπλάσια μεταφορά πραγμάτων”.

-Η ναύλωση “υπό έρμα”, η οποία είναι η ναύλωση που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά πραγμάτων μόνο κατά την επιστροφή του πλοίου, με αποτέλεσμα η μετάβαση του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως να γίνεται μόνο υπό έρμα (χωρίς φορτίο δηλαδή).

-Η ναύλωση για “διπλή μεταφορά,” η οποία χρησιμοποιείται για τη μεταφορά διαφορετικών φορτίων, σε δύο ξεχωριστά τμήματα της διαδρομής.

Η ναύλωση κατά ταξίδι, συνάπτεται ως επί τω πλείστον, με τη μορφή της ολικής ναύλωσης, με αποτέλεσμα να καταλαμβάνει όλους τους χώρους του πλοίου που πληρούν τις προδιαγραφές για τη φόρτωση. Είναι σπάνιο να πάρει τη μορφή της μερικής ναύλωσης, καθώς εμφανίζει δυσκολίες συντονισμού, λόγω του ότι δεν είναι καθόλου εύκολο να συμπέσουν οι ανάγκες των ναυλωτών (μεταφορά διαφορετικών φορτίων με το ίδιο πλοίο, στον ίδιο χρόνο και προς τον ίδιο λιμένα προορισμού).

Τα οικονομικά αίτια της σύναψης ναυλώσεως κατά ταξίδι, είναι κυρίως τα κάτωθι:

-Εμφανίζεται ως η τυπική μορφή συμβάσεως, κατάλληλης για τη μετατόπιση μαζικών ποσοτήτων εμπορευμάτων με πλανώμενα πλοία.

-Δίνει τη δυνατότητα σε έναν έμπορο ή βιομήχανο, ο οποίος χρειάζεται ένα πλοίο προκειμένου να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και δεν είναι διατεθειμένος να αναλάβει τις δαπάνες και τους κινδύνους που απορρέουν από την εμπορική λειτουργία του πλοίου ή ακόμα δεν επιθυμεί να εμπλακεί σε προστριβές με τον εκναυλωτή, σχετικά με τα όρια της ναυτικής και εμπορικής διαχείρισεως του πλοίου και των ευθυνών τους.

Η χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά χρόνο (time charter ή affrètement à temps), είναι η μορφή ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής), μισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή (χρονοναυλωτή), για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι αμοιβής.

Η αμοιβή, στη σύμβαση αυτή, ονομάζεται “hire” και συνηθίζεται να καταβάλλεται προκαταβολικά στον πλοιοκτήτη, είτε κάθε δεκαπενθήμερο, είτε κάθε μήνα. Με την χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης θέτει το πλοίο στη διάθεση του ναυλωτή, πλήρως εξοπλισμένο και μαζί με τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος, προκειμένου εκείνος να το χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων. Ο ναυλωτής, ενδιαφέρεται να συνάψει τη χρονοναύλωση, προκειμένου να αυξήσει τον εμπορικό του στόλο, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, δίχως να αναγκαστεί να υποβληθεί στα μεγάλα έξοδα που απαιτεί η ναυπήγηση πλοίου (ή ακόμη και η αγορά ενός ήδη υπάρχοντος πλοίου).

Όπως γίνεται κατανοητό από τα παραπάνω, ο εκναυλωτής εξακολουθεί να ασκεί τον έλεγχο στη λειτουργία (commercial) και τη διαχείριση (operation and management) του πλοίου του, καθώς επίσης και στη ναυσιπλοΐα του (navigation). Συνεπώς, επιβαρύνεται με την πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost), καθώς επίσης και με το κόστος κεφαλαίου (capital cost). Από την άλλη, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) και έχει το δικαίωμα να το χρησιμοποιεί, επί το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τα οικονομικά του συμφέροντα, πραγματοποιώντας μεταφορές. Σημαντικό είναι όμως, ότι και αυτός επιβαρύνεται με πρόσθετες δαπάνες, όπως είναι το μεταβλητό κόστος (voyage cost) του πλοίου (το οποίο περιλαμβάνει τα έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κ.λπ.). Ο ναυλωτής λοιπόν, έχει τη δυνατότητα με αυτή τη σύμβαση, να χρησιμοποιεί το πλοίο με τη μορφή οργανωμένης επιχείρησης, γεγονός που του παρέχει τη δυνατότητα, ακόμη και να παραχωρήσει το δικαίωμά του αυτό σε άλλον (έναντι ανταλλάγματος φυσικά), ο οποίος μετατρέπεται σε υποναυλωτή.

Είναι σύνηθες φαινόμενο στις χρονοναυλώσεις, να συμφωνούν τα συμβαλλόμενα μέρη, σε επιλογές ανανέωσης της ναύλωσης. Παραδείγματος χάριν, να έχει τη δυνατότητα ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, να ζητήσει επιμήκυνση της χρονοναύλωσης, είτε με τους ίδιους όρους, είτε με αναθεωρημένους, είτε με νέους όρους κατόπιν συμφωνίας.

Επιπλέον, αν ληφθούν υπόψιν, τα κριτήρια του τόπου και του χρόνου παράδοσης-επαναπαράδοσης του πλοίου, τότε οι χρονοναυλώσεις, διαχωρίζονται σε:

- Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c). Η χρονοναύλωση ταξιδιού, έχει πολλά κοινά σημεία με τη ναύλωση απλού ταξιδιού, υπό την έννοια ότι και οι δύο συνάπτονται, προκειμένου να μεταφερθεί συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένο προορισμό. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ αυτών των δύο συμβάσεων, είναι ότι στην χρονοναύλωση ταξιδιού, ο εκναυλωτής αμείβεται για κάθε ημέρα απασχόλησής του εισπράττει δηλαδή μίσθωμα ανά ημέρα), ενώ στη ναύλωση απλού ταξιδιού αμείβεται για την ποσότητα φορτίου που μεταφέρει (δηλαδή εισπράττει ναύλο ανά μονάδα φορτίου).

-Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c).

Στην χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού, όσον αφορά στον τρόπο αμοιβής του πλοιοκτήτη, ισχύει ό,τι και στην χρονοναύλωση ταξιδιού. Επιπροσθέτως όμως, στην περίπτωση αυτή, το λιμάνι παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου είναι το ίδιο, ως αφετηρία και τέρμα αντίστοιχα, του κυκλικού ταξιδιού.

-Περιοδική χρονοναύλωση (period t/c).

Στην περιοδική χρονοναύλωση, εφαρμόζεται ουσιαστικά η πραγματική έννοια της χρονοναύλωσης, αφού το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο, η οποία μπορεί να διαρκέσει από κάποιες ημέρες, μέχρι και χρόνια. Η απασχόληση του πλοίου μπορεί, είτε να λαμβάνει χώρα σε μία προκαθορισμένη γεωγραφική περιοχή, είτε παγκόσμια. Το λιμάνι της επαναπαράδοσης, πρέπει να βρίσκεται εντός μίας οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής.

Η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment - CoA), είναι ένας σχετικά νέος τύπος ναύλωσης, με τον οποίο ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής), αναλαμβάνει να ικανοποιήσει την επιθυμία του ναυλωτή, σχετικά με τη μεταφορά προκαθορισμένου όγκου αγαθών, μέσα σε μία μεγάλη χρονικά περίοδο. Ουσιαστικά, η ναύλωση αυτής της μορφής, σχετίζεται με τη μεταφορά προκαθορισμένης ποσότητας και είδους φορτίου, μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και σε συμφωνημένο χρόνο. Ο πλοιοκτήτης, έχει το δικαίωμα να επιλέξει τα πλοία που θα χρησιμοποιήσει, ενώ σε περίπτωση που ένα πλοίο του χαθεί, δεν ακυρώνεται μεν το συμβόλαιο της ναύλωσης, έχει όμως δε την υποχρέωση να το αντικαταστήσει, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η συμφωνηθείσα μεταφορά του φορτίου.

Ως CoA, ορίζεται ένας σχετικά νέος τύπος μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης, ο οποίος καλύπτει ένα εξειδικευμένο, ομογενές φορτίο, σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλες χρονικές περιόδους. Συνήθως, το συμβόλαιο CoA καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από έξι μήνες έως και πολλά χρόνια), εκτελώντας πολλαπλά ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα, όπου εκτελούνται περιορισμένα ταξίδια, δεν εξαιρείται από τα παραδείγματα CoA. Στη ναύλωση CoA, το ατομικό πλοίο δεν έχει ιδιαίτερη σημασία για το ναυλωτή, ενώ το κέντρο του ενδιαφέροντός του εστιάζεται στο φορτίο που υποχρεούται να μεταφέρει ο πλοιοκτήτης με ένα πλοίο της επιλογής του και στο χρονικό διάστημα της ναύλωσης. Ο όρος “contract of affreightment”, χρησιμοποιείται επίσης για να περιγράψει γενικά το οποιοδήποτε συμβόλαιο ναύλωσης, άσχετα από τον τύπο της ναύλωσης (π.χ. ναύλωση ταξιδιού, χρονοναύλωση κ.λπ). Ωστόσο, η πιο διαδεδομένη έννοια του CoA είναι αυτή που αναλύθηκε παραπάνω και αφορά την ξεχωριστή μορφή ναύλωσης εργολαβικής μεταφοράς. Δεν είναι σπάνιο αυτού του είδους τα ναυλοσύμφωνα να συναντώνται στις αγορές γραμμών. Μερικές φορές, διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων προκειμένου να εκτελέσουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών με όρους που προβλέπουν

τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς. Τα συμβαλλόμενα μέρη, όταν διαπραγματεύονται τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς, υιοθετούν στοιχεία από τη ναύλωση κατά ταξίδι και από την χρονοναύλωση.

Συνοψίζοντας και σχολιάζοντας τα παραπάνω, πολλές φορές τα όρια διαχωρισμού μεταξύ των διαφόρων μορφών της ναύλωσης είναι δυσδιάκριτα, με συνέπεια να μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη και μιας νέας συνδυαστικής μορφής ναύλωσης. Με τον όρο λοιπόν, μικτές ναυλώσεις (hybrid charters), εννοούνται εκείνες, οι οποίες εμπεριέχουν στοιχεία και χρονοναύλωσης, αλλά και ναύλωσης ταξιδιού. Ενδεικτικά, παρατίθενται τα σημαντικότερα και πιο συνηθισμένα παραδείγματα ναύλωσης αυτού του είδους:

-Ναύλωση συνεχών ταξιδιών (consecutive voyages charter). Αποτελεί μία ειδική περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού και σχετίζεται με την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών, μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και μέσα σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Οι πιο συχνές εφαρμογές της ναύλωσης αυτής, εντοπίζονται τόσο στη ναύλωση των δεξαμενοπλοίων, όσο και στη ναύλωση των πλοίων ξηρού φορτίου (ειδικότερα στη μεταφορά γαιανθράκων).

- Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip time charter).

-Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment).

1.2 Διαδικασία σχηματισμού του ναύλου

Η διαδικασία σχηματισμού του ναύλου αποτελεί μια διαδικασία όπου λαμβανουν μέρος οικονομικές έννοιες όπως αυτή της προσφοράς και της ζήτησης. Αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία στην οποία πρέπει να συμπεριληφθούν διάφορων ειδών παράγοντες προκειμένου να αντικατροπτίζεται η εικόνα της αγοράς επακριβώς. Ακολουθεί η διαδικασία σχηματισμού spot αλλά και ναύλων χρονίας ναύλωσης.

1.2.1 Στιγμαία (spot)- ναύλα

Η αγορά της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από την προσφορά και την ζήτηση. Προκειμένου να παρατηρηθεί ο τρόπος σχηματισμού του ναύλου, πρέπει να μελετηθεί η συμπεριφορά και η αλληλεπίδραση που υφίσταται μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Αρχικά, όσον αφορά τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες έχει τεκμηριωθεί ότι η ζήτηση εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, η εποχικότητα, η απόσταση που λαμβάνει χώρα μεταξύ των γραμμών παραγωγής και η εκμετάλλευση-κατανάλωση των εμπορευμάτων αυτών, ενώ η προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών προσφέρεται από τους πλοιοκτήτες βάση της βελτιστοποίησης των εσόδων τους από αυτές τις υπηρεσίες. Επιπλέον, η προσφορά των υπηρεσιών αυτών προσδιορίζεται σύμφωνα με τη διαθεσιμότητα των πλοίων, το πλήθος παραγωγής αυτών, την παραγωγικότητά τους και τούπος των ναύλων που επικρατεί στην αγορά της ναυτιλίας.

Ως εκ τούτου, τα ναύλα αντικατροπτίζουν κάθε στιγμή την ισορροπία που υφίστανται μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες τα οποία επηρεάζονται από παράγοντες όπως η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα, ο διαθέσιμος στόλος, πολιτικά γεγονότα και το διεθνές εμπόριο βασικών προϊόντων.

Στις περιπτώσεις όπου η αγορά βρίσκεται σε ύφεση οι όροι της προσφοράς είναι πιο ελαστικοί κι αυτό οφείλεται στη διθεσιμότητα της πλεονάζουσας προσφοράς για μεταφορές φορτίων. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι είναι δύσκολη η ναύλωση πλοίων καθώς επικρατεί και η τάση ακόμη και μερικής μεταφοράς φορτίου και ως αποτέλεσμα τα ναύλα είναι σε χαμηλότερα επίπεδα. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οποιαδήποτε μεταβολή στη ζήτηση

λόγω εξωγενών παραγόντων όπως οι εποχικές αλλαγές στο εμπόριο ή τυχαία σοκ μπορεί να εξομαλυνθεί μέσω της πλεονάζουσας προσφοράς που έχουν στη διάθεσή τους οι ναυλωτές και έτσι τα ναύλα θα είναι σχετικά χαμηλά. Καθώς βελτιώνονται οι συνθήκες της αγοράς ναώνονται πλοία μέχρι εκείνο το σημείο όπου εκμεταλλεύεται ολόκληρος ο στόλος των πλοίων και οποιαδήποτε αύξηση της προσφοράς θα επιτευχθεί με την αύξηση της παραγωγικότητας των πλοίων μέσω ταχύτερης μεταφοράς εμπορευμάτων και συντομότερης παραμονής των πλοίων στους λιμένες. Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι όροι της προσφοράς τείνουν να γίνουν ανελαστικοί.

1.2.2 Διαδικασία σχηματισμού ναύλου χρόνιας ναύλωσης (time charter rate formation)

Ενώ έχει οριστεί το ταξίδι ή η spot τιμή του ναύλου από την προσφορά και τη ζήτηση, η χρονοναύλωση ή τα περιοδικά ναύλα εκτιμάται ότι προσδιορίζονται από τις προσδοκίες της αγοράς για τις μελλοντικές spot τιμές των ναύλων. Η θεωρία η οποία σχετίζεται με τις spot τιμές των ναύλων σε τιμές χρόνιας ναύλωσης είναι γνωστή ως η υπόθεση της προσδοκίας και της σχέσης όρων-δομής. Η σχέση αυτή βασίζεται στη μη εξισορροπητική κερδοσκοπία η οποία αναφέρει ότι οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές θα πρέπει να είναι αδιάφοροι όσον αφορά τη συγκατάθεση τους σε συμβόλαια χρόνιας ναύλωσης ή σε συμβόλαια διαδρομών μακράς διάρκειας, όπου καθορίζονται τα ταξίδια εκ των προτέρων. Για όλα αυτά θα πρέπει να ισχύει ότι η αγορά είναι αποτελεσματική και οι πλοιοκτήτες-ναυλωτές δε θα πρέπει να αποκομίζουν παραπάνω κέρδος εκμεταλλευόμενοι τις ανισορροπίες της αγοράς.

Μια πολύ σημαντική διαφορά μεταξύ των spot και των TC δεδομένων είναι η ασφάλεια όσον αφορά τα δεδομένα που προσδίδουν τα περιοδικά συμβόλαια σχετικά με τα spot δεδομένα τα οποία μπορεί να αντλήσει κάποιος, διότι σύμφωνα με ένα TC συμβόλαιο υπάρχει εγγύηση προς τον πλοιοκτήτη ότι θα λάβει τα ναύλα οποιαδήποτε μεταβολή κι αν συμβεί στην αγορά κατά τη διάρκεια ενός συμβολαίου.

Επιπλέον, οι απαιτήσεις των τραπεζών και των δανειστών στην οικονομία της ναυτιλίας είναι ένας σημαντικός παράγοντας που παίζει ρόλο στην απόφαση των πλοιοκτητών όσον αφορά αν θα ενεργήσουν βάσει των στοιχείων της spot αγοράς ή των στοιχείων της χρόνιας ναύλωσης. Οι χρηματοδότες έχουν διαφορετική άποψη για τους πελάτες, οι οποίοι έχουν δεσμευτεί με ναυλοσύμφωνα μακράς διάρκειας, όταν χρηματοδοτούν για την αγορά ή την κατασκευή πλοίων, δεδομένου ότι έτσι εξασφαλίζεται μια σχετικά σίγουρη ροή εσόδων κι έτσι μειώνεται και η πιθανότητα αθέτησης των υποχρεώσεων αποπληρωμής. Έτσι, οι πλοιοκτήτες θα είναι διατεθειμένοι να αγνοήσουν ένα ορισμένο ποσό από τα ενδεχόμενα κέρδη τους κατά τον καθορισμό του πλοίου τους σε μια μακροπρόθεσμη σύμβαση, σε αντίθεση με τα συμβόλαια μικρής διάρκειας προκειμένου να ολοκληρώσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις προς τους χρηματοδότες τους.

1.3 Επίδραση στη ναυλαγορά της αναμονής των πλοίων στα λιμάνια

Ως φαινόμενο της συμφόρησης (που οι αγγλόφωνοι καλούν Congestion), και ειδικότερα στον τομέα της Ναυτιλίας ονομάζεται το φαινόμενο της συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού πλοίων έξω από ένα λιμάνι, που θέλουν να ξεφορτώσουν το φορτίο τους ή να παραλάβουν νέο, αλλά δεν υπάρχει η απαιτούμενη χωρητικότητα από το λιμάνι την συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα πλοία να περιμένουν μέρες, βδομάδες, ακόμα και έναν μήνα έξω από ένα λιμάνι προκειμένου να δέσουν σε αυτό.

Το γεγονός παρατηρείται σε μικρή κλίμακα και στην Ελλάδα. Για παράδειγμα όσοι έχουν αποπλεύσει από το λιμάνι του Πειραιά θα έχουν παρατηρήσει διάφορα containerships και bulk-carriers να περιμένουν ανοικτά του λιμένα. Αρκετοί θα θυμούνται και την απεργία των ναυτεργατών που δεν επέτρεπε στα containerships να δέσουν και να εξυπηρετηθούν από τον σταθμό (terminal) του λιμανιού, με αποτέλεσμα κάποια να αποχωρήσουν για να βρουν άλλο λιμάνι.

Το φαινόμενο της συμφόρησης μπορεί να εμφανιστεί ακόμα και στην ακτοπλοΐα. Λόγω της μεγάλης πυκνότητας των δρομολογίων πολλά πλοία μπορεί να έχουν φτάσει, το καλοκαίρι



ιδιαίτερα, έξω από το λιμάνι προορισμού και να περιμένουν αρόδο για να βγει κάποιο άλλο πλοίο και να ελευθερωθεί θέση για αυτά. Αυτό το φαινόμενο ωστόσο στην ακτοπλοΐα, που οφείλεται συνήθως σε καθυστέρηση κάποιου πλοίου, είναι σε μικρή κλίμακα αφού είναι σπάνιο να περιμένει κάποιο πλοίο πάνω από μισή ώρα για να δέσει, καθόσον τα δρομολόγια είναι προγραμματισμένα και προφανώς έχει προβλεφθεί το φαινόμενο αυτό για να

μην ταλαιπωρούνται οι επιβάτες. Δηλαδή το φαινόμενο της αναμονής των πλοίων έξω από τα λιμάνια δεν αφορά τόσο τα τακτικά και προγραμματισμένα δρομολόγια, όσο τα πλοία που ευκαιριακά βρίσκονται να περιμένουν να εξυπηρετηθούν από κάποιο λιμάνι.

Ένας από τους λόγους που συμβαίνει αυτό, είναι ότι ο εκάστοτε λιμένας δίνει προτεραιότητα στα πλοία που επισκέπτονται το λιμένα τακτικά και θέτει σε δεύτερη μοίρα τα πλοία που βρίσκονται ευκαιριακά στην περιοχή. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε εξάλλου ότι υπάρχουν εταιρίες που «κλείνουν» συγκεκριμένες ημερομηνίες για τα πλοία τους σε διάφορα λιμάνια, και έτσι εάν βρεθούν τα πλοία της εταιρίας αυτής έξω από κάποιο λιμάνι στις συγκεκριμένες ημερομηνίες, ο λιμένας θα πρέπει να τα εξυπηρετήσει άμεσα.

Αυτό βέβαια μπορεί να φαίνεται ότι μειώνει το φαινόμενο της συμφόρησης, αλλά η πραγματικότητα μπορεί πολύ διαφορετική, ιδιαίτερα εάν τα πλοία της εταιρίας που έχει κλείσει τις συγκεκριμένες ημερομηνίες, δεν εμφανίζονται στις ημερομηνίες που είναι προγραμματισμένη η φορτοεκφόρτωσή τους στον λιμένα. Αυτό οδηγεί τον λιμένα να μην μπορεί να διαθέσει κάποιες αποβάθρες σε πλοία που περιμένουν να εξυπηρετηθούν, ανάλογα βέβαια με την συμφωνία που έχει γίνει με την προαναφερθείσα εταιρία. Επίσης, εάν τα πλοία της συγκεκριμένης εταιρίας φτάσουν στο λιμάνι σε χρόνο διαφορετικό αυτού που έχει συμφωνηθεί με τη διοίκηση του λιμένα, θα πρέπει να περιμένουν να εξυπηρετηθούν αυτά που έχουν φτάσει νωρίτερα έξω από το λιμάνι. Επομένως υπάρχει περίπτωση οι συμφωνίες αυτές να οξύνουν περαιτέρω το φαινόμενο. Ένα τέτοιο σύστημα πρωτο-εφαρμόστηκε και στον Ο.Λ.Π το 1998. Η εξυπηρέτηση των πλοίων γινόταν κατά προτεραιότητα με « rendez – vous ». Φυσικά ένα τέτοιο σύστημα εξυπηρέτησης δεν βολεύει την ναυλαγορά Charter αλλά μόνο τα πλοία γραμμής που μπορούν να εφαρμόσουν ένα πρόγραμμα και μια τακτικότητα στα δρομολόγια τους.

Η συμφόρηση σε μεγαλύτερα λιμάνια, είναι ένα φαινόμενο που προβληματίζει. Ο λόγος είναι ότι η παραμονή των πλοίων για μεγάλο χρονικό διάστημα έξω από το λιμάνι δημιουργεί στη ναυλαγορά Charter φαινομενική έλλειψη πλοίων, δηλαδή κάποια πλοία φαίνεται να βγαίνουν από την καμπύλη στο διάγραμμα διατιθέμενης μεταφορικής ικανότητας – στιγμιαίου

ναύλου και έτσι αυτή φαίνεται να μετατοπίζεται αριστερά. Η μετατόπιση της καμπύλης αριστερά αυξάνει την τιμή των ναύλων.

Το αποτέλεσμα του φαινομένου αυτού είναι να μπαίνουν στην ναυλαγορά charter νέα πλοία, χωρίς απαραίτητα να πέφτουν οι τιμές των ναύλων, ενώ παρατηρήθηκε και το φαινόμενο να εξακολουθούν να αυξάνονται οι τιμές. Μάλιστα ο ρυθμός ζήτησης για νέα πλοία την προηγούμενη περίοδο ήταν τόσο μεγάλος, που ένα πλοίο πενταετίας μπορεί να είχε αξία μεγαλύτερη αυτής που είχε για να κατασκευαστεί, αλλά και μεγαλύτερη ακόμα και εκείνης των νέων πλοίων, αφού μπορούσε να χρησιμοποιηθεί αμέσως. Από την άλλη, τα πλοία υπό κατασκευή μπορεί να είχαν αλλάξει πλοιοκτήτη τρεις και τέσσερις φορές, πριν ακόμα εγκαταλείψουν την ναυπηγική κλίνη! Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά ναυπηγεία είχαν σταματήσει να δέχονται νέες παραγγελίες, παρότι το κέρδος ενός ναυπηγείου για την κατασκευή ενός νέου πλοίου μπορεί την περίοδο εκείνη να ξεπερνούσε την τιμή ενός νέου πλοίου μερικά χρόνια πριν.

Είναι γνωστό ότι τα ωραία δεν κρατούν πολύ. Και αν για μια περίοδο η είσοδος νέων πλοίων στην ναυλαγορά δεν οδηγούσε σε μείωση των ναύλων, αυτό δεν μπορούσε να συμβαίνει για πάντα, αφού η ναυλαγορά θα έπρεπε να υπακούσει στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Το γεγονός ότι αυτό συνέβη μετά την εμφάνιση της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης μας δίνει να καταλάβουμε ότι το φαινόμενο χρειαζόταν έναν καταλύτη που θα επιτάχυνε την πορεία προς την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για τον καθορισμό του επιπέδου των ναύλων.

Σήμερα, εν μέσω της χρηματοπιστωτικής κρίσης, ακυρώνονται οι περισσότερες κατασκευές νέων πλοίων, εξαιτίας τόσο της πτώσης των ναύλων στο ένα δέκατο της τιμής που υπήρχε πριν το καλοκαίρι του 2008 λόγω της κατακόρυφης πτώσης της ζήτησης, όσο και της έλλειψης ρευστότητας των τραπεζών που χρηματοδοτούσαν την κατασκευή των νέων πλοίων. Μάλιστα, ακυρώνονται παραγγελίες πλοίων για τα οποία είχαν δοθεί προκαταβολές με ποσόν μεγαλύτερο της τιμής ενός τέτοιου πλοίου σήμερα και τα πλοία σχηματίζουν ουρές αναμονής στα διαλυτήρια πλοίων για να πουληθούν ως σκραπ, η τιμή του οποίου λόγω της υπερπροσφοράς πλοίων έχει καταρρεύσει!

Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε ότι το επίπεδο των ναύλων σήμερα, επειδή είναι πολύ χαμηλό, επιτρέπει μόνο σε πλοία νέα και μεγάλα να δουλεύουν στην ναυλαγορά, επειδή έχουν λιγότερα έξοδα συντήρησης και έχουν μικρότερο απαιτούμενο ναύλο λόγω της οικονομίας κλίμακας που αυτά επιτυγχάνουν.

1.4 Δομή της ναυλαγοράς στα δεξαμενόπλοια και επιπτώσεις στην αγορά των ναύλων από τη ρύπανση αυτών

Είναι ευρέως γνωστό πως τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το πιο σημαντικό μέρος της ναυλαγοράς charter. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο τομέας της ναυτιλίας διακρίνεται από τις διακυμάνσεις του, οι οποίες μπορούν να φτάσουν την τάξη των 500%. Για άλλη μια φορά λοιπόν πρέπει να τονιστεί η σημαντικότητα της πρόβλεψης των ναύλων. Παρακάτω θα γίνει μια ανάλυση για τα είδη των ναύλων και την ισοδυναμία τους, αλλά και θα τονιστούν τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς tanker.

Δομή της ναυλαγοράς στη ναυλαγορά που εξετάζεται, οι εταιρίες πετρελαίου ναυλώνουν για να καλύψουν τις μεταφορικές τους απαιτήσεις. Πριν από αρκετά χρόνια, οι εταιρίες αυτές κατείχαν όλα τα tanker της αγοράς. Σήμερα, μόλις το 25% του παγκοσμίου στόλου ανήκει σε αυτές, και συνεπώς καλύπτουν τις μεταφορικές ανάγκες τους ναυλώνοντας

πλοία που ανήκουν σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Ο μεγάλος αριθμός των ανεξάρτητων πλοιοκτητών οφείλεται στους εξής λόγους :

A) Καμία εταιρία δεν επιθυμεί να εξαρτάται από κάποια άλλη, ανταγωνιστική. Έτσι, οι ανάγκες που δημιουργούνται για μεταφορές από μια εταιρία σε μια άλλη καλύπτονται από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες

B) Υπάρχει αβεβαιότητα των εταιριών πετρελαίου σχετικά με τις μεταφορικές τους απαιτήσεις

Γ) Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες αποδοτικότερα και φθηνότερα. Ακόμα, είναι ανεξάρτητοι από πολιτικές πιέσεις

Δ) Οι εταιρίες πετρελαίου προτιμούν να ενοικιάζουν πλοία από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, παρά να παίρνουν δάνεια για την ναυπήγηση τους

E) Η γραφειοκρατία δεν επηρεάζει τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, και έτσι είναι σε θέση να παίρνουν πιο γρήγορες αποφάσεις για διάφορα θέματα, όπως για την παραγγελία ενός νέου πλοίου

Στη συνέχεια, θα αναφερθούν τα κύρια χαρακτηριστικά για την δομή της αγοράς στις θαλασσιές μεταφορές, τα οποία την καθιστούν ως αγορά «τέλειου ανταγωνισμού».

A) Κινητικότητα

Η κινητικότητα είναι το βασικό στοιχείο των θαλασσιών μεταφορών. Ένα πλοίο δεν είναι δεσμευμένο σε μια γεωγραφική περιοχή, αλλά μπορεί να ταξιδεύει προσφέροντας υπηρεσίες όπου ο ιδιοκτήτης του θέλει, πράγμα που καθιστά εύκολη την είσοδο ή έξοδο του από κάποια αγορά.

B) Ευκολία εισόδου

Όπως έχει αναλυθεί, η είσοδος στη ναυλαγορά charter είναι εύκολη, ειδικά σε σχέση με την liner που επικρατούν οι κοινοπραξίες. Δεν απαιτούνται σύνθετες διοικητικές δομές για την λειτουργία ενός tanker και η σύναψη δανείων είναι σχετικά εύκολη. Ακόμα, πρέπει να τονισθεί ότι οι πιο πολλές εταιρίες στη ναυλαγορά charter έχουν στην κατοχή τους μόνο ένα πλοίο, μιας και η αγορά είναι δομημένη έτσι, ώστε οι μεγάλες εταιρίες να μην παρουσιάζουν πλεονεκτήματα ως προς τις μικρές.

Γ) Έλλειψη συγκέντρωσης

Το γεγονός ότι υπάρχουν πολλοί πλοιοκτήτες καθιστά δύσκολη οποιαδήποτε προσπάθεια συνεννόησης για να επηρεάσουν τις τιμές των ναύλων (σε αντίθεση με την ναυλαγορά liner).

Δ) Ομοιογένεια

Η τεχνολογία των δεξαμενοπλοίων είναι γενικά ομοιογενής και γνωστή. Αυτό σημαίνει ότι, όλα τα δεξαμενόπλοια είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τους ίδιους σκοπούς. Έτσι, είναι αδύνατη η απαίτηση υψηλότερων ναύλων στην περίπτωση ισχυρισμών για πρόσφορα «ειδικών» υπηρεσιών.

1.4.1 Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων

Τα προβλήματα που μπορεί να συναντήσει κανείς στη ναύλωση των δεξαμενόπλοιων είναι περισσότερα από τους άλλους τύπους πλοίων. Το μυστικό (η τέχνη) είναι ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης να εισέλθει στην αγορά την κατάλληλη στιγμή με πρόθεση να επιτύχει ένα κλείσιμο (fixture) όταν το επίπεδο των ναύλων εναρμονίζεται με τις επικρατούσες



υψηλές συνθήκες. Οι ημερήσιες διακυμάνσεις αλλά και οι περιοδικές αλλαγές συνήθως συμβαίνουν πολύ γρήγορα και με μεγάλες αποκλίσεις που σαφώς επηρεάζουν την κατάσταση σε τέτοιο βαθμό που μπορεί να έχουμε ριζικές αλλαγές από ώρα σε ώρα. Εξαιτίας του συγκριτικά μικρού αριθμού προσώπων που συμμετέχουν στην αγορά αυτή, κάθε συμβάν έχει μεγάλη επίδραση, λ.χ. ένα fixture να ασκήσει επίδραση σ' όλη την αγορά την ίδια ημέρα. Εθιμικά στον τομέα του "tanker chartering" είναι σύνηθες μόνο ένας πράκτορας να συμμετέχει στις διαπραγματεύσεις πριν την έναρξη του ναυλοσύμφωνου και ολόκληρη η διεργασία για τη ναύλωση να γίνεται μέσω τηλεφώνων.

Αναμφίβολα το κυριότερο σημείο διαφοράς με τις άλλες αγορές είναι το ζήτημα υπολογισμού των ναύλων, το οποίο βασίζεται σ' ένα μοναδικό σύστημα το "Worldscale". Η8 Η κλίμακα αυτή είναι μία ετήσια έκδοση που περιέχει πάνω από 65 δείκτες ταξιδιών, 1000 λιμάνια και αποστάσεις μαζί με τις προϋποθέσεις που κάθε φορά ισχύουν. Εάν κάποιο ταξίδι δεν περιλαμβάνεται στην έκδοση, η επικοινωνία μένωση (World Scale Association) αποδίδει το λεγόμενο "flat rate" (βασικός δείκτης W/S 100) για το ταξίδι αυτό.

Οι πιο συνήθεις μετρήσεις που συναντούμε στη ναύλωση των τάνκερς είναι: το ολικό μήκος (LOA-length overall), το μήκος μεταξύ καθέτων (LBP-length between perpendiculars), το πλάτος κατασκευής (breadth moulded), το πλάτος μέτρησης μέσα από το κύτος του πλοίου (width measured inside the shell plating), το ημι-πλάτος (beam extreme), το βύθισμα αναφοράς (draft), το βάθος του χαμηλότερου σημείου του πλοίου κάτω από την ίσαλο γραμμή (the depth of the lowest point of the vessel below the waterline), η απόσταση από το επάνω κατάστρωμα μέχρι το χαμηλότερο σημείο της τρόπιδας που μετριέται από τα πλευρά του πλοίου (distance from the upper deck to the lowest point of keel measured at the ship's side), η χωρητικότητα μετριέται σε βαρέλια ή κυβικά πόδια ή κυβικά μέτρα και αναφέρεται στον όγκο της μεταφορικής ικανότητας. Υπάρχουν 68 χώρες που παράγουν πετρέλαιο ενώ ταυτόχρονα είναι και καταναλώτριες. Αυτό σημαίνει ότι ορισμένες από αυτές τις χώρες δεν κάνουν εξαγωγή

πετρελαίου. Σήμερα τα κράτη της Μέσης Ανατολής κυριαρχούν στις εξαγωγές πετρελαίου. Σύμφωνα με μία στατιστική οι μεγαλύτεροι καταναλωτές πετρελαίου είναι η Βόρεια Αμερική, η Δυτική Ευρώπη, η Αυστραλασία και η Ιαπωνία.

Τα λιμάνια που εξυπηρετούν δεξαμενόπλοια βρίσκονται συνήθως πολύ κοντά στη θάλασσα. Γεγονός είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένας συνδυασμός των λιμενικών παροχών με τα μεγέθη των τάνκερς αλλά και ότι απαιτείται μεγάλη έκταση ξηράς για εγκατάσταση των διυλιστηρίων και των συγγενικών τερματικών σταθμών, λ.χ. ορισμένοι τερματικοί σταθμοί στη Μέση Ανατολή βρίσκονται αρκετά μακριά από την πλησιέστερη ακτή, πόσο μάλλον όταν δεν υπάρχει οπτική επαφή. Τα κύρια σημεία φόρτωσης πετρελαίου είναι ο Περσικός Κόλπος, η Ερυθρά Θάλασσα, η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα και η Βαλτικής η Δυτική Αφρική, οι ανατολικές ακτές των ΗΠΑ και του Καναδά, ο Κόλπος του Μεξικού και η Καραϊβική, η Κεντρική και Νότια Αμερική, η Αυστραλία και Ν. Ζηλανδία, η Απω Ανατολή και ο κόλπος της Βεγγάλης. Γνωρίζουμε ήδη ότι μέχρι τις αρχές του 1970 το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου πετρελαίου διεξαγόταν από τις εταιρίες πετρελαίου. Ειδικότερα, κατείχαν το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ναύλωναν άλλο ένα 45-50% με time charter και το υπόλοιπο ποσοστό του "tonnage" ναυλωνόταν στη "spot market" (ναύλωση ταξιδιού) από τους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από την τάση των πλοιοκτητών για παραγγελίες νέων πλοίων διατηρώντας τον μέσο όρο μεγέθους του παγκόσμιου στόλου τάνκερς χαμηλά. Παράλληλα εντός του ΟΠΕΚ 113° οι κυβερνήσεις των κρατών μελών εθνικοποίησαν τις πετρελαιοπηγές και τις εγκαταστάσεις τους, μ' αυτόν τον τρόπο εμποδίζοντας τις εταιρίες πετρελαίου να ελέγχουν την παραγωγή και τις τιμές του αργού πετρελαίου. Ο βασικός στόχος του ΟΠΕΚ ήταν η συγκράτηση της τιμής του πετρελαίου σε ανεκτά επίπεδα για τις χώρες μέλη του και αυτό γινόταν μέσα από τον έλεγχο της παραγόμενης ποσότητας καθορίζοντας συγκεκριμένες ποσοστώσεις παραγωγής (quotas) για κάθε χώρα μέλος. Κατά συνέπεια είχαμε νέα αύξηση της τιμής του πετρελαίου στις αρχές του 1979 (\$18/βαρέλι). Τούτο οδήγησε σε μαζική δημιουργία αποθεμάτων που ανέβασαν πάλι τη ζήτηση και να αυξηθούν ακόμη περισσότερο οι τιμές. Οι αυξημένες τιμές έδωσαν το έναυσμα στις καταναλωτικές χώρες για διατήρηση της ενέργειας και υποκατάστασης της, λ.χ. ο άνθρακας έγινε μία οικονομικά βιώσιμη εναλλακτική λύση στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Η εξέλιξη αυτή είχε σημαντική επίδραση στη μείωση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου πετρελαίου από την αύξηση της τιμής του. Η φυσική συνέχεια αυτής της κατάστασης κορυφώθηκε το 1985 όπου υπήρξε σαφής μείωση της ζήτησης για εισαγωγές πετρελαίου από τις χώρες μέλη του οργανισμού, επομένως ο μόνος τρόπος για να βελτιωθεί η κατάσταση ήταν να αυξηθούν τα έσοδα μέσω της απόκτησης μεγαλύτερου μεριδίου στην αγορά. Παρουσιάστηκε μία αύξηση της ζήτησης πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο αλλά αυτό δεν κράτησε πολύ διότι ο ΟΠΕΚ αποφάσισε να καθιερώσει ένα νέο μηχανισμό τιμών με βάση τον οποίο οι παραγωγοί δε θα προχωρούσαν σε πώληση τιμής χαμηλότερης από την επίσημα καθορισμένη.

1.4.2 Η σχέση της ναυλαγοράς των δεξαμενόπλοιων με τη ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος

Οι τελευταίες εξελίξεις στη διεθνή νομοθεσία αλλά και σ' επιμέρους εθνικούς νόμους στο θαλάσσιο εμπόριο του πετρελαίου δημιούργησαν πιέσεις για τη χρήση νεότερων, καλύτερα εξοπλισμένων δεξαμενόπλοιων, ιδίως όταν αυτά προσεγγίζουν περιοχές που η περιβαλλοντική ευαισθησία είναι αυξημένη. Στη μέχρι τώρα ανάλυση έχουμε υποστηρίξει ότι ο υπάρχων παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων χρειάζεται αρκετά χρόνια για να ανανεωθεί ή ακόμη και να αναβαθμιστεί πλήρως. Το εύλογο ερώτημα είναι ποια η θέση του πλοιοκτήτη εφόσον το



δεξαμενόπλοιο του εμπλέκεται σε ένα ναυτικό ατύχημα και προκαλεί θαλάσσια ρύπανση, όταν ήδη γνωρίζει ότι θα αντιμετωπίσει ένα τεράστιο κοινωνικό κόστος.

Ως γνωστόν οι μαζικές παραγγελίες νέων τάνκερς στη δεκαετία του 1970 στηριζόμενες σε υπεραισιόδοξες προβλέψεις για την αγορά του πετρελαίου, οδήγησαν σε μία ισχυρή περίοδο μέχρι τα μέσα της επόμενης δεκαετίας που χαρακτηρίστηκε από συνεχόμενους παροπλισμούς και διαλύσεις πλοίων. Οι αρνητικές επιπτώσεις (side effects) βασίζονται στο γεγονός ότι αυτού του είδους οι επενδύσεις περιλαμβάνουν και τα σύγχρονα προβλήματα της διαχείρισης ενός μεγάλου αριθμού παλαιάς τεχνολογίας και μεγάλης ηλικίας πλοίων, πολλά από τα οποία παρουσιάζουν ένα φτωχό επίπεδο συντήρησης. Η σημερινή κατάσταση επιταχύνεται από την αυξημένη πίεση για την αντικατάσταση του παλαιού "tonnage" από τη στιγμή που η διεθνής νομοθεσία ολοένα και γίνεται αυστηρότερη. Εκείνο όμως το στοιχείο που άλλαξε δραματικά τη σκέψη για μελλοντικές κινήσεις στην αγορά των τάνκερς είναι αναμφίβολα η U.S. OPA 1990. Επομένως οι παράμετροι που πρέπει να λάβουν υπόψη τους όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων είναι:

- (α) η ηλικία του πλοίου,
- (β) η κατασκευή του,
- (γ) η τακτική συντήρηση του,
- (δ) τα αυξημένα ασφάλιστρα και

(ε) το νέο καθεστώς της απεριόριστης ευθύνης (unlimited liability) που καθιερώνει ο νόμος αυτός.

Ο πλοιοκτήτης βρίσκεται μπροστά σ' ένα μεγάλο δίλημμα, διότι αισθάνεται αρκετά έντονα την πιθανότητα επιβολής αυστηρών προστίμων εάν το πλοίο του, το οποίο δε συμβαδίζει με τα νέα κατασκευαστικά μέτρα, εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα αλλά από την άλλη πλευρά μπορεί να μην επιθυμεί την έξοδο του από το εμπόριο με τις ΗΠΑ από τη στιγμή που είναι αρκετά προσοδοφόρο γι' αυτόν. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι οι ΗΠΑ είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αν επιχειρήσουμε να αναλύσουμε περισσότερο αυτή την περίπτωση θα δούμε ότι μία ναυτιλιακή εταιρία μικρού ή μεσαίου μεγέθους, δηλαδή από 3 έως 10 δεξαμενόπλοια, τα οποία έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 15 χρόνια και παρουσιάζουν επίπεδο συντήρησης στο μέσο όρο, δύσκολα θα αποφασίσει να παραμείνει στην αγορά πόσο μάλλον να εισέλθει σ' αυτήν αναλαμβάνοντας και το ρίσκο πιθανών αποζημιώσεων. Τούτο διότι γνωρίζει ήδη τι αναγκάστηκε μέχρι σήμερα να πληρώσει για την απορρύπανση της περιοχής και τις αγωγές από τρίτους η εταιρία Exxon, η οποία βέβαια είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαίου.

Τα P&I clubs χρέωναν περισσότερα ασφάλιστρα για το εμπόριο με τις ΗΠΑ, ένα κόστος που δεν καλύπτεται αυτόματα από τους πλοιοκτήτες μέσω των ναύλων που κερδίζουν. Σύμφωνα με μία μελέτη καμία νέα κατασκευή πλοίου, ακόμη και τα τάνκερς με διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα, δε θα καταφέρει να αφαιρέσει τα 2 περίπου σέντζ/βαρέλι που προστέθηκαν στο μεταφορικό κόστος του πετρελαίου (υπολογίζεται σε 2 δισ. δολ. περίπου ετήσια), το οποίο



θα φθάσει πολύ σύντομα στον καταναλωτή. Επειδή ανεβαίνει αισθητά το κόστος κατασκευής ενός δεξαμενόπλοιου DHZDB, ευνόητο είναι ότι θα αυξηθεί το κόστος εισαγωγών πετρελαίου στις ΗΠΑ. Οι αναμενόμενες συνεπώς αυξήσεις στα κόστη κατασκευής και ναύλωσης επιδρούν και στο κόστος ασφάλισης από τα P&I clubs. Για λόγους προστασίας των συμφερόντων τους αλλά και αντιμετώπισης πιθανών υψηλών απαιτήσεων τα P&I clubs προσφέρουν, κάτω από το καθεστώς της OPA 1990, ασφαλιστική κάλυψη για τον πλοιοκτήτη που περιορίζεται στο ποσό των USD 500 εκατ για κάθε ατύχημα ή συμβάν ανά πλοίο. Οι πλοιοκτήτες μέλη έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν μία πρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη της τάξης των USD 200 εκατ. από την ελεύθερη αγορά, λ.χ. Lloyd's. Ηδη οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης επέβαλλαν μία πρόσθετη χρέωση κατά 32 cents/grt ανά ταξίδι για όλα τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν εμμένοντα πετρελαιοειδή (persistent oils) στις ΗΠΑ και κατά 16 cents για τα δεξαμενόπλοια

πρυ προσεγγίζουν την αποκλειστική οικονομική ζώνη, σε απόσταση 200 ν. μ, ή μεταφορτώνουν στο LOOP, όταν πραγματοποιούν περισσότερα από 10 ταξίδια το χρόνο. Λίγο μετά την εφαρμογή της OPA '90 παρουσιάστηκαν φαινόμενα όπως, τα αλλοδαπά δεξαμενόπλοια να ταξιδεύουν ανασφάλιστα στις ΗΠΑ διότι η παγκόσμια ασφαλιστική αγορά δεν είναι σε θέση να προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη χωρίς όρια, όπως στην ουσία επιβάλλει η αμερικάνικη νομοθεσία.

Το πρόβλημα εστιάζεται αφενός στο γεγονός ότι οι αριθμοί και οι αξίες των αγοραπωλησιών τάνκερς από τον Αύγουστο του 1990 έχουν πέσει αισθητά ακόμη και κατά τη διάρκεια περιόδων που οι ναύλοι ήταν ικανοποιητικοί και αφετέρου; οι ΗΠΑ ως γνωστόν αποτελούν τον μεγαλύτερο εισαγωγέα πετρελαίου και αυτό προτρέπει τον πλοιοκτήτη να παραμείνει στην αγορά διαθέτοντας τα πλοία του για μεταφορά αγαθών προς τις ΗΠΑ.

Όμως την τελευταία χρονική περίοδο συνέβησαν αρκετά γεγονότα (ατυχήματα) που επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την αγορά ασφαλειών ιδίως σήμερα που υπάρχει έντονος ανταγωνισμός και τα "premiums" βρίσκονται αρκετά χαμηλά. Δεν είναι μόνο ο πλοιοκτήτης όμως που έχει την ευθύνη για τις αποφάσεις αυτές αλλά και ο ναυλωτής. Μερικές από τις παραμέτρους που αναφέραμε παραπάνω, δηλαδή ηλικία, κατασκευή, επίπεδο συντήρησης αλλά και ορισμένα πρόσθετα στοιχεία όπως, "ownership record", "trade record", λαμβάνονται υπόψη από τους ναυλωτές όταν πρόκειται να πάρουν κάποια απόφαση για τη ναύλωση ενός πλοίου. Ο βαθμός της λεπτομέρειας εξαρτάται από το είδος του ναυλοσύμφωνου που επιθυμεί ο ναυλωτής, το οποίο θα ορίσει και τη γεωγραφική περιοχή που πρόκειται το πλοίο να κινηθεί. Εάν λοιπόν οι ναυλωτές αποφεύγουν να ναυλώσουν δεξαμενόπλοια με χαμηλές προδιαγραφές σ' όλα τα επίπεδα, τότε θα άλλαζε σε μεγάλο βαθμό και η σχέση ναύλωση πλοίου και θαλάσσια ρύπανση.

Πιστεύουμε όμως πως οι περισσότεροι ναυλωτές επιλέγουν εκείνα τα πλοία που καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες δίχως να ενδιαφέρονται για τις πιθανότητες που έχει το πλοίο λόγω κάποιων προβλημάτων να προκαλέσει θαλάσσια ρύπανση κυρίως επειδή δεν επηρεάζονται καθόλου από αυτή την εξέλιξη, ενώ αντίθετα η σωστή επιλογή θα ήταν να έχουν υψηλές απαιτήσεις για το "operation" του πλοίου που πρόκειται να ναυλώσουν. Σε μία μελέτη που βασίζεται σε μία ανάλυση των spot fixtures (ναύλωση ταξιδιού) για τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, διακρίνονται τρεις περίοδοι, η πρώτη αφορά (1989-1990) λίγο πριν την εφαρμογή της OPA '90, η δεύτερη καλύπτει ακριβώς 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος, της νομοθεσίας και η τρίτη (1991-1993) εξετάζει πιθανές αλλαγές στη συμπεριφορά του "chartering" σε μία αγορά με πτωτική τάση. Διακρίνει επίσης τρεις κατηγορίες τάνκερς ανάλογα με τη χωρητικότητά τους: (α) 60-80,000 dwt που αφορά στο βασικό παράδειγμα σύμφωνα με το worldscale,

(β) 80-150,000 dwt που είναι η κατηγορία Aframax και Suezmax και

(γ) πάνω από 150,000 dwt που περιλαμβάνει τα δεξαμενόπλοια κλάσης VLCC.

Η υπόθεση όπου τα νέα πλοία που ταξιδεύουν στις ΗΠΑ έχουν μεγαλύτερο κέρδος από τα παλαιότερα για τα ίδια ταξίδια κατά την περίοδο 1990-1993, ισχύουν τα εξής:

(α) "young U.S.-bound" πλοία κερδίζουν ένα μέσο όρο της τάξης W 104.0, (β) "old U.S.-bound" πλοία κερδίζουν ένα μέσο όρο αντίστοιχα W104.2.

Η αγορά των πλοίων 60-80,000 dwt δε φαίνεται να προσφέρει υψηλούς ναύλους για τα νέα, εφοδιασμένα με διπλά περιβλήματα πλοία. Υπάρχει όμως μία τάση για τα πλοία που ταξιδεύουν προς τις ΗΠΑ να αποκομίζουν κάτι παραπάνω από εκείνα που αποφεύγουν την περιοχή αυτή, λ.χ "old U.S.-bound" πλοία κερδίζουν ένα πρόσθετο W15.9 (+ 13,8%) από τα "old non-U.S.-bound" πλοία κατά τη περίοδο "post-OPA '90", πράγμα που επιβεβαιώνει τον κανόνα ότι η αγορά των ΗΠΑ είναι πολύ σημαντική για να την αγνοήσει κανείς. Τα ίδια περίπου

αποτελέσματα ισχύουν και στην κατηγορία 80-150,000 dwt όπου τα ταξίδια προς ΗΠΑ φαίνεται να προσφέρουν ένα πρόσθετο εισόδημα της τάξης του 6-12%, ιδίως για τα νέος δεξαμενόπλοια με διπλά περιβλήματα. Εκτός από τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν στη μελέτη, δηλαδή κατεύθυνση, ηλικία και κατασκευή, πιστεύουμε πως δεν επαρκούν για να αποδώσουν την ολοκληρωμένη εικόνα. Παράμετροι όπως το παρελθόν μίας εταιρίας σε θέματα "maintenance", "trading", "quality" πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη. Εξάλλου ορισμένοι ναυτιλιακοί πράκτορες εκφράζουν την άποψη ότι τα πλοία υψηλής ποιότητας θα ζητηθούν σε πολύ μεγάλο βαθμό λίγα χρόνια αργότερα και θα εξασφαλίσουν βέβαια μακρόχρονη απασχόληση.

Κεφ. 2 Τα Πρόσωπα στη Σύμβαση της Ναύλωσης

Όπως ορίζει το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, εκναυλωτής είναι ο συμβαλλόμενος που διαθέτει το πλοίο και ουσιαστικά εκφράζει τα συμφέροντά του σε μία συμφωνία ναύλωσης. Είναι προφανές λοιπόν, ότι η έννοια του εκναυλωτή ταυτίζεται:

α) Είτε με τον τον πλοιοκτήτη (δηλαδή τον ιδιοκτήτη και διαχειριστή του πλοίου).

β) Είτε με τον εφοπλιστή (δηλαδή τον εμπορικό διαχειριστή του πλοίου, ο οποίος ενώ δεν έχει κυριότητα επί του πλοίου, διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία του. Επιπλέον, το όνομά του αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο αφού είναι καταχωρημένος σ' αυτό ως ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του). Σημειώνεται, ότι είναι σύνηθες στην εγχώρια αλλά και διεθνή βιβλιογραφία, να χρησιμοποιείται ο όρος "εκναυλωτής" όταν υφίστανται ζητήματα νομικής φύσης, ενώ όταν παρουσιάζονται πρακτικά ζητήματα, γίνεται χρήση του όρου "πλοιοκτήτης".

Σύμφωνα με το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, ναυλωτής είναι ο συμβαλλόμενος σε μία σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Σε ορισμένες περιπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατόν να ταυτίζεται με το φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης, ενώ μπορεί να πρόκειται και για δύο διαφορετικά μέρη, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου και ο εκπρόσωπός των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο διαφορετικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Στοιχεία που λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψιν από το ναυλωτή σε μία ναύλωση, είναι ο τύπος του πλοίου, το μέγεθός του, η ηλικία του, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου που διαθέτει, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η γενική κατάσταση του πλοίου, η φήμη και εικόνα της πλοιοκτήτριας εταιρίας στην αγορά, η τιμή του ναύλου, η δυνατότητα επιλογής λιμανιού από ένα εύρος εναλλακτικών λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης κ. ά. Στην περίπτωση κατά την οποία, έχει συμφωνηθεί ολική ναύλωση ενός πλοίου και στη συμφωνία αυτή εμπεριέχεται το δικαίωμα του ναυλωτή να υποναυλώσει το πλοίο, τότε απέναντι του τρίτου, ο ναυλωτής είναι υπεκναυλωτής για τη μεταξύ τους σχέση της υποναύλωσης.

Ο φορτωτής (shipper ή chargeur ή Ablader) έχει, κατά κανόνα, την κυριότητα του μεταφερόμενου φορτίου και είναι αυτός που αντικαθιστά το ρόλο του ναυλωτή, ως προς το ζήτημα της παράδοσης των προς μεταφοράν πραγμάτων στον εκναυλωτή, στην περίπτωση που δεν την πραγματοποιεί ο πρώτος (ναυλωτής).

Η σημασία του φορτωτή στη ναυτιλιακή αγορά είναι τεράστια. Ειδικότερα μάλιστα, στη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τακτικών γραμμών, ο ρόλος του είναι καθοριστικότερος. Στη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων, από το ένα μέρος συμβάλλεται ο πλοιοκτήτης (ή μεταφορέας) και από το άλλο, ο κύριος των εμπορευμάτων ο οποίος, κατά το σύνηθες, είναι ο φορτωτής. Εφόσον το συμβόλαιο πώλησης εμπορευμάτων και η σύμβαση μεταφοράς τους, το επιτρέπουν, ο φορτωτής δύναται να αναλάβει εξ' ολοκλήρου την ευθύνη για τη φόρτωση και τη

μεταφορά των εμπορευμάτων, κατόπιν αγοραπωλησίας στην οποία ο ίδιος έχει το ρόλο, είτε του πωλητή, είτε του αγοραστή.

Η κυριότερή του αρμοδιότητα, είναι να φέρνει εις πέρας την προμήθευση της σωστής ποιότητας και ποσότητας φορτίου στην κατάλληλη προβλήτα, τη συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα. Επί πλέον, ο ίδιος είναι αρμόδιος για τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, είτε αυτοπροσώπως, είτε αναθέτοντας αυτή την εργασία σε έναν πράκτορα, που ονομάζεται “πράκτορας προώθησης” ή “διαμεταφορέας” ή “διαμεσολαβητής φορτίου” (forwarding agent). Μπορεί να αναθέσει επίσης αυτή την εργασία στον πράκτορα του πλοίου ή στα γραφεία της εταιρίας του πλοίου. Επίσης, φροντίδα του φορτωτή - πωλητή είναι η συνοδεία των εμπορευμάτων με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα, καθώς και η απρόσκοπτη ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διατυπώσεών τους, τελωνειακών, υγειονομικών και άλλων.

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα συνοδεύονται από τον “εμπορικό φάκελο” (commercial set), τον οποίο σχηματίζει ο φορτωτής και συνήθως περιέχει το τιμολόγιο (invoice), τη φορτωτική (bill of lading), το πιστοποιητικό προέλευσης (certificate of origin), το πιστοποιητικό ποιότητας και ποσότητας, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του φορτίου (insurance policy) και τη συναλλαγματική αποδοχής του αγοραστή (bill of exchange), όταν η αγορά γίνεται με πίστωση.

Οι φορτωτές με περιορισμένες ποσότητες γενικών φορτίων, πραγματοποιούν τις μεταφορές με πλοία τακτικών γραμμών. Για λόγους αντίστασης στις ισχυρές ολιγοπωλιακές συνδιασκέψεις (conferences), οι φορτωτές έχουν συγκροτήσει το “Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Φορτωτών,” με έδρα τη Χάγη.

Όπως προαναφέρθηκε, οι ιδιότητες του φορτωτή, πολλές φορές ταυτίζονται με αυτές του ναυλωτή. Η σχέση που τους συνδέει μπορεί να είναι ποκίλλη, όπως για παράδειγμα υποναύλωση ή εντολή. Ο φορτωτής πάντως, δεν είναι αντισυμβαλλόμενος του εκναυλωτή. Απέναντι σ’ αυτόν, ο φορτωτής, εμφανίζεται ως αντιπρόσωπος του ναυλωτή. Και, κατ’ αρχήν τουλάχιστον, δεν αποκτά δικαιώματα απέναντι στον εκναυλωτή. Αν όμως, ο εκναυλωτής (ή ο αντιπρόσωπός του, ιδίως δε ο πλοίαρχος) τον δεχθεί ως φορτωτή, συμμετέχει στη φόρτωση και αποκτά ενδιαφέρον για το ταξίδι. Κατ’ ακολουθία δε τούτου, αποκτά αυτοτελή απαίτηση για τη μεταφορά των πραγμάτων, δικαίωμα να ζητήσει την έκδοση φορτωτικής, να συνάψει τη σύμβαση παραδόσεως της φορτωτικής (Begebungsvertrag), να αξιώσει αποζημίωση κλπ.

Η έννοια του μεσίτη πλοίων (shipbroker), πολύ συχνά ταυτίζεται στη ναυτιλιακή αγορά, με αυτή του ναυλομεσίτη. Ο μεσίτης πλοίων λοιπόν, εξειδικεύεται στη διαμεσολάβηση μεταξύ των συναλλαγών που αφορούν: είτε στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, είτε στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, ούτως ώστε να διευκολύνει τη διαδικασία τη σύναψης των συμβάσεων.

Η ευρύτερη έννοια του μεσίτη πλοίων, διακρίνεται επιπλέον στους:

- α) ναυλομεσίτες (chartering brokers).
- β) μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers).
- γ) μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων (ship sale and purchase brokers).
- δ) διαμεσολαβητές φορτίου (freight forwarders).

2.1 Ο ρόλος του ναυλομεσίτη

Ο ναυλομεσίτης (chartering broker), έχει ως κύρια αρμοδιότητά του, τη διαμεσολάβηση μεταξύ του πλοιοκτήτη, ο οποίος διαθέτει το πλοίο του στη ναυτιλιακή αγορά προς εκναύλωση και του ναυλωτή, ο οποίος επιθυμεί να ναυλώσει το συγκεκριμένο πλοίο. Είναι λοιπόν, ο ρυθμιστής των σχετικών λεπτομερειών της σύμβασης ναύλωσης και για την παροχή αυτής

του της υπηρεσίας, αμείβεται με ένα χρηματικό αντάλλαγμα που καλείται “προμήθεια” (commission) και υπολογίζεται πάντα σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, υπάρχει ο όρος “brokerage clause”, ο οποίος καθορίζει από ποιον θα πληρωθεί η προμήθεια, τι ύψους θα είναι το ποσό της, καθώς επίσης και με ποιον τρόπο θα γίνει η καταβολή της.

Λόγω του ιδιαίτερου ρόλου που διαδραματίζει ο ναυλομεσίτης στην αγορά, έχει ορισμένες βασικές ιδιότητες και ακολουθεί συγκεκριμένες δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές, είναι οι εξής:

i) Είτε είναι ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη (shipbroker), οπότε αναζητεί το καταλληλότερο φορτίο προς μεταφοράν από το πλοίο του πελάτη του, είτε είναι ναυλομεσίτης του ναυλωτή (cargobroker), οπότε αναζητεί το πιο κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου του πελάτη του. Όπως είναι φυσικό δηλαδή, κινείται πάντα με γνώμονα το συμφέρον του πελάτη του.

ii) Ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής) και ο ναυλωτής, δεν εισέρχονται ποτέ σε διαδικασία άμεσης διαπραγμάτευσης. Τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, οργανώνουν εξ’ ολοκλήρου οι ναυλομεσίτες και πάντα ενεργούν με σκοπό να πραγματοποιηθεί η σύμβαση της ναύλωσης, με το μεγαλύτερο δυνατόν συμφέρον για τον πελάτη τους.

iii) Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της διαπραγμάτευσης, ο ναυλομεσίτης επιμελείται της σύνταξης του ναυλοσυμφώνου, έχοντας πάντα ως κύριο μέλημά του, να περιλαμβάνεται σ’ αυτό, ό, τι προέκυψε και συμφωνήθηκε κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης. iv) Εξουσιοδοτείται, να υπογράψει για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών που εκπροσωπεί και με αυτό τον τρόπο δεσμεύει τον πελάτη του, είτε αυτός είναι ο ναυλωτής, είτε ο εκναυλωτής. v) Αρμοδιότητά του επίσης, αποτελεί η διευθέτηση όλων των οικονομικών ζητημάτων της ναύλωσης. Αναλαμβάνει επί παραδείγματι, την προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή, ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί η μεταφορά από τον πλοιοκτήτη. Εν συνεχεία, παρακολουθεί τη διαδικασία της πληρωμής και της λήψης του ναύλου, προκειμένου να εκτελεστούν εγκαίρως.

-Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών, επομένως αναζητούν φορτία (chartering brokers seeking cargoes) και από την άλλη υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών, οπότε αναζητούν πλοία (chartering brokers seeking ships). -Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες οι οποίοι εργάζονται και λειτουργούν ως ελεύθεροι επαγγελματίες στην αγορά (separate individuals, competitive brokers), υπάρχουν όμως και αυτοί, που εργάζονται κατ’ αποκλειστικότητα στο ναυτιλιακό γραφείο ενός πλοιοκτήτη ή ναυλωτή, διαφυλάσσοντας τα συμφέροντά του (employees of shipowners or charterers, in-house brokers).

-Υπάρχουν ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο εγχώριο ναυτιλιακό κέντρο (π.χ. Πάτρα, Πειραιάς), αλλά υπάρχουν και ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο από τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου (π.χ. Λονδίνο, Τόκυο, Νέα Υόρκη), οι οποίοι ονομάζονται “correspondent chartering brokers”. Όπως είναι φυσικό, οι πρώτοι είναι σε επικοινωνία και συνεργασία με τους δεύτερους.

-Υπάρχουν ναυλομεσίτες, οι οποίοι έχουν ως πρωταρχικό τους ρόλο, να φέρνουν σε επαφή το ναυλομεσίτη ενός πλοιοκτήτη (shipowner’s broker) με το ναυλομεσίτη ενός ναυλωτή (charterer’s broker), προκειμένου να διαπραγματευτούν μία ναύλωση. Αυτοί οι ναυλομεσίτες, αποκαλούνται με τον όρο “competitive brokers”. Ακόμη, υπήρχαν ναυλομεσίτες, οι οποίοι είχαν ως πρωταρχικό τους ρόλο, τη μεταβίβαση πληροφοριών σχετικών με την αναζήτηση πλοίων ή φορτίων, στα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Αυτοί οι ναυλομεσίτες ήταν γνωστοί με τον όρο “cable brokers”.

-Υπάρχουν ναυλομεσίτες, των οποίων η κύρια ενασχόληση έχει να κάνει με το ύψος του ναύλου που θα καταβληθεί και όχι με τους όρους του ναυλοσύμφωνου. Οι ναυλομεσίτες αυτοί, ονομάζονται “freight brokers”. Αντίθετα, υπάρχουν ναυλομεσίτες με την ονομασία “charter party brokers”, το ενδιαφέρον των οποίων επικεντρώνεται στους όρους της μεταφοράς, που θα συμπεριλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο και απλά επιδιώκουν ο ναύλος να βρίσκεται στα τρέχοντα επίπεδα του ναύλου της αγοράς.

-Επιπλέον, οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε κατηγορίες και ανάλογα με το αντικείμενο της απασχόλησής τους. Δηλαδή, όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην υγρού φορτίου, ονομάζονται “tanker brokers”, ενώ όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου “dry cargo brokers”.

-Τέλος, υπάρχουν οι ναυλομεσίτες, οι οποίοι ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυλαγορά ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου “containership brokers” και εκείνοι που αποκλειστική τους ενασχόληση είναι ένας συγκεκριμένος τύπος φορτίου “gas brokers.”

Το ναυτιλιακό επάγγελμα του διαχειριστή (operator), έχει πολύ μεγάλη σημασία στο χώρο της ναυλαγοράς και προϋποθέτει άριστη γνώση των συνθηκών της. Οι διαχειριστές, εξασφαλίζουν κέρδος, είτε υποναυλώνοντας, είτε υποκαθιστώντας πλοία και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

i) Ο διαχειριστής πλοίου (ship’s operator), ναυλώνει αρχικά ένα πλοίο από έναν πλοιοκτήτη, καταβάλλοντας του τον αντίστοιχο ναύλο και στη συνέχεια το υποναυλώνει σε έναν άλλο ναυλωτή, με υψηλότερο όμως ναύλο. Ουσιαστικά λοιπόν, εξασφαλίζει το κέρδος του, από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο πλήρωσε αυτός στον πλοιοκτήτη και του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει αυτός από τον ναυλωτή. Βέβαια, προκειμένου να είναι νόμιμη αυτή η διαδικασία, πρέπει να υπάρχει σχετικός όρος ναυλοσύμφωνο, που να δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή, να υποναυλώσει (subcharter) το πλοίο σε τρίτο. Τα δικαιώματα, καθώς και οι υποχρεώσεις του νέου ναυλωτή, ο οποίος ονομάζεται “υποναυλωτής”, ρυθμίζονται με ναυλοσύμφωνο μεταξύ αυτού και του αρχικού ναυλωτή (του διαχειριστή του πλοίου δηλαδή), ενώ τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αρχικού ναυλωτή έναντι του πλοιοκτήτη, παραμένουν ακριβώς όπως είχαν συμφωνηθεί στο αρχικό ναυλοσύμφωνο.

ii) Ο διαχειριστής φορτίου (cargo’s operator), ο οποίος αναλαμβάνει την θαλάσσια μεταφορά κάποιου φορτίου, έναντι είσπραξης ναύλου και στη συνέχεια αναθέτει τη μεταφορά του φορτίου αυτού σε κάποιο τρίτο πρόσωπο, έναντι καταβολής ναύλου, με την προϋπόθεση βέβαια, ότι το πρόσωπο αυτό διαθέτει το κατάλληλο πλοίο για τη συγκεκριμένη μεταφορά. Έτσι, πραγματοποιεί την υποχρέωσή του να φτάσει το μεταφερόμενο φορτίο στον προορισμό του, την καθορισμένη χρονική περίοδο και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το κέρδος του, το οποίο προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και του χαμηλότερου ύψους του ναύλου, τον οποίο καταβάλλει στο πρόσωπο, το οποίο εν τέλει πραγματοποιεί.



Η ιδιότητα του ναυτικού πράκτορα (shipping agent), έχει ιδιαίτερες αρμοδιότητες στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς είναι απαραίτητος για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Ουσιαστικά, ο ναυτικός πράκτορας (με την προϋπόθεση ότι έχει οργανωμένη εγκατάσταση), αναλαμβάνει κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη, την άσκηση με αντιμισθία ή προμήθεια, της αντιπροσώπευσής του σε συγκεκριμένο λιμάνι ή λιμάνια, προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες σχετικές με το πλοίο.

Συνηθίζεται στη ναυτιλιακή πρακτική, να διορίζεται ένας γενικός ναυτικός πράκτορας σε μία χώρα, ο οποίος έχει ως κύρια αρμοδιότητά του να επιλέγει τους πράκτορες για τα μεγάλα λιμάνια της. Όσον αφορά στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται εκείνος ο οποίος κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει κατόπιν διορισμού από τον πλοιοκτήτη (ή και από το disponent owner), την άσκηση της πρακτόρευσης πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας επιπροσθέτως το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές. Τα θέματα τα οποία συνδέονται με τον καθορισμό του προσώπου του ναυτικού πράκτορα, ρυθμίζονται με ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο (agency clause). Το πρόσωπο, το οποίο θα ορίσει τον πράκτορα, καθορίζεται κατά τη διάρκεια της διαπραγματεύσεως για τη σύμβαση της ναυλώσεως. Αν μάλιστα, ο πλοιοκτήτης δεχτεί την ύπαρξη του όρου “..... the owners are to appoint agents nominated by the charterers.”, τότε ο ναυλωτής επιλέγει τον πράκτορα της προτίμησής του (charterer nominates the agent) και ο πλοιοκτήτης οφείλει να το διορίσει (shipowner appoints the agent), με αποτέλεσμα αυτός (ο νομικός πράκτορας δηλαδή) να ενεργεί ως ο νόμιμος αντιπρόσωπός του στο λιμάνι.

Τα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι πολλά και σημαντικά και διαφοροποιούνται ανάμεσα στην ελεύθερη ναυτιλία και την αγορά γραμμών. Οι εισπραττόμενες από το ναυτικό πράκτορα αμοιβές, ονομάζονται δικαιώματα πρακτόρευσης (agency fees) και συνίστανται κατά κανόνα, σε ποσοστό υπολογιζόμενο είτε σε κάθε πράξη χωριστά, είτε συνολικά στον κύκλο εργασιών, τις οποίες πραγματοποίησε για κάθε πλοιοκτήτη, μέσα σ’ ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση των προσώπων, τα οποία μπορεί να παρεμβάλλονται σε μία σχέση ναύλωσης, χρήζει επίσης αναφοράς, η ναυτιλιακή ιδιότητα του παραλήπτη του φορτίου (receiver ή consignee ή consignataire ή Ladungsempfänger) στον τόπο προορισμού. Ο παραλήπτης του φορτίου, μπορεί να είναι ή ο ίδιος ο ναυλωτής, ή ο φορτωτής, ή ακόμη και κάποιο άλλο πρόσωπο. Στην περίπτωση διεθνών πωλήσεων, όπου τα εμπορεύματα γίνεται είτε να αποστέλλονται απευθείας στο όνομα του αγοραστή τους, είτε να πωλούνται από το ναυλωτή ή το φορτωτή κατά τη διάρκεια του πλου, ο παραλήπτης του φορτίου, είναι συνήθως ένα άλλο πρόσωπο. Το άρθρο 153, του ΚΙΝΔ, καθιερώνει εξ’ ολοκλήρου υποχρέωση του παραλήπτη του φορτίου μαζί με το ναυλωτή, όσον αφορά στην καταβολή του ναύλου, αλλά και σε κάθε άλλη πρόσθετη παροχή.

Κεφ.3 Οι Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή

Στο δεύτερο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ και ειδικότερα, στα άρθρα 111-133, αλλά και στο τρίτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ και πιο συγκεκριμένα, στα άρθρα 134-148, αναφέρονται οι “Υποχρεώσεις του εκναυλωτού”, καθώς και η “Ευθύνη του εκναυλωτού”. Στη σύμβαση της ναυλώσεως, η βασικότερη παροχή του εκναυλωτή είναι η μεταφορά των πραγμάτων από τόπο σε τόπο με το πλοίο. Η μεταφορά αυτή, πρέπει να εκτελείται σε χρόνο εμπρόθεσμο και με μεγάλη ασφάλεια, με αποτέλεσμα ο εκναυλωτής να πρέπει να καλύπτει ορισμένες υποχρεώσεις. Ουσιαστικά λοιπόν, η κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη για την εκτέλεση της μεταφοράς, χωρίζεται σε επί μέρους υποχρεώσεις, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν σταδιακά. Από τις επί μέρους αυτές υποχρεώσεις, άλλες είναι σχετικές με το πλοίο, άλλες με το φορτίο, ενώ υπάρχει και η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική, σε περίπτωση που το ζητήσει ο ναυλωτής.

Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το πλοίο

i) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να χρησιμοποιήσει για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, το πλοίο που είχε συμφωνηθεί, ενώ δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει άλλο πλοίο, ακόμη και αν αυτό είναι εντελώς όμοιο με εκείνο της συμφωνίας (εκτός και αν υπάρχει ρήτρα υποκαταστάσεως του πλοίου). Το συγκεκριμένο άρθρο, έχει νόημα μόνο στην περίπτωση που έχει συμφωνηθεί ποιο πλοίο θα χρησιμοποιηθεί.

ii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει για την εκτέλεση της μεταφοράς, πλοίο κατάλληλο για να την πραγματοποιήσει. Η καταλληλότητα του πλοίου, συνίσταται τόσο στην ικανότητά του να φέρει σε αίσιο πέρας το συγκεκριμένο ταξίδι (καταλληλότητα “προς πλουν”), όσο και στην ικανότητά του να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο σε καλή κατάσταση (καταλληλότητα “προς διατήρησιν του φορτίου”). Δηλαδή, το πλοίο πρέπει να έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση, ανάλογα με το σκοπό για τον οποίο ναυλώθηκε. Ο εκναυλωτής λοιπόν, αναλαμβάνει κατά κανόνα, όλα τα μεταβλητά έξοδα, τα οποία σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων, καθώς και τα λιμενικά έξοδα (δηλαδή τα έξοδα των πιλότων, των ρυμουλκών, των φάρων και τα έξοδα της αγκυροβολίας).

iii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διατηρεί, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, το πλοίο κατάλληλο προς πλουν, καθώς επίσης και να διατηρεί τους χώρους και τα ψυγεία όπου θα τοποθετηθεί το φορτίο, κατάλληλα για την καλή διατήρηση των εμπορευμάτων. Επιπλέον, ο εκναυλωτής οφείλει να μην εκθέσει το εμπόρευσμά του, σε κινδύνους άλλους πλην των θαλάσσιων.

iv) Σύμφωνα με το άρθρο 112, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να φέρει το πλοίο στον τόπο φορτώσεως που έχει προκαθοριστεί, ακόμη και αν χρειαστεί να ταξιδέψει προκαταρκτικώς, με δικά του έξοδα και δικό του κίνδυνο. Επιπροσθέτως και σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο, στην ενδεδειγμένη θέση για φόρτωση, όπως αυτή καθορίζεται από τις τοπικές συνήθειες και όχι σε οποιαδήποτε θέση του συμφωνημένου λιμένα. Ακόμη, όπως συνάγεται έμμεσα από το άρθρο 134, § 4, του ΚΙΝΔ (αν και δεν προβλέπεται ρητά από το νόμο), ο εκναυλωτής υποχρεούται να καλύψει την παραπάνω υποχρέωση, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, αλλιώς μπορεί να του καθιερωθεί ευθύνη για υπαίτια χρονοτριβή.

Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 112, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα τη φόρτωση, αλλά και τη στοιβασία του φορτίου.

v) Σύμφωνα με το άρθρο 117, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση της “αναμονής”, για όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να συμπληρωθεί η φόρτωση. Αναμονή ή σταλίες (Laytime), είναι ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο, στην κατάλληλη κατάσταση, πρέπει να περιμένει στον συμφωνημένο λιμένα και θέση για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται με συμφωνία, άλλως «κατ’επιεική κρίση» αφού ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και οι συνήθειες στον λιμένα της φόρτωσης του πλοίου. Για τον χρόνο αυτό, δεν οφείλεται από τον ναυλωτή κανένα πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή.

vi) Σύμφωνα με τα άρθρα 118 και 119, του ΚΙΝΔ, όταν παρέλθει ο χρόνος αναμονής, ο εκναυλωτής κατ’ αρχήν ελευθερώνεται, εκτός και αν προβλέπεται από τη συμφωνία τους ή συνηθίζεται να περιμένει και άλλο, οπότε και υποχρεούται να παραμείνει. Η υπεραναμονή ή επίσταλίες (Demurrage Time), αρχίζει μετά τη λήξη του χρόνου αναμονής και για το χρονικό διάστημα που αυτή διαρκεί, οφείλεται πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή, το οποίο καθορίζεται κατ’ “επιεική κρίση”.

vii) Σε περίπτωση κατά την οποία, έχει περάσει ο χρόνος της υπεραναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να αποπλεύσει.

Σημειώνεται όμως, ότι από το άρθρο 120, του ΚΙΝΔ, συνάγεται έμμεσα, η υποχρέωση του εκναυλωτή να ειδοποιήσει το ναυλωτή τρεις ολόκληρες ημέρες πριν από τον απόπλου του πλοίου. Το χρονικό αυτό διάστημα των τριών ημερών, καλείται “ανθυπερμονή” και μετά το πέρας του, ο εκναυλωτής δικαιούται να εκφορτώσει στην προκυμαία, όσο μέρος του φορτίου έχει φορτωθεί και να ζητήσει αποζημίωση για την χρονοτριβή, αλλά και για κάθε άλλη δαπάνη.

Αν όμως, ο ναυλωτής, του είχε έγκαιρα δηλώσει ότι επιθυμεί τη μεταφορά ακόμη και του εν μέρει φορτωμένου εμπορεύματος στον προορισμό του, τότε ο εκναυλωτής υποχρεούται να την εκτελέσει. Σύμφωνα με το νόμο, δεν οφείλεται οικονομικό αντάλλαγμα για την ανθυπερμονή, όμως με βάση την εμπορική συνήθεια οφείλεται και είναι το διπλάσιο από το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή.

viii) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής “δε δικαιούται εις μεταφόρτωσιν εκτός επί αναποφεύκτου ανάγκης”. Άρα, η μεταφόρτωση επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση αναπόφευκτης ανάγκης, όπως π. χ. όταν το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού υπέστη βλάβη και δεν μπορεί να συνεχίσει να ταξιδεύει, ή λόγω ναυτικού αποκλεισμού του λιμένα προορισμού του εμπορεύματος, ή ακόμη όταν υπάρχει μερική απόφραξη διώρυγας.

ix) Σύμφωνα με το άρθρο 126, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ακολουθεί την κανονική πορεία πλεύσεως, λόγω του ότι η τήρησή της έχει βαρύνουσα σημασία όχι μόνο στην ταχεία, αλλά κυρίως στην ασφαλή πραγματοποίηση της μεταφοράς. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του πλου, ο εκναυλωτής υποχρεούται να μην αλλάξει, ούτε να παρεκκλίνει από την καθορισμένη πορεία του πλοίου (εκτός αν υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που να επιτρέπει την παρέκκλιση), όπως αυτή συμφωνήθηκε στη σύμβαση της ναύλωσης, ή ακόμη όπως αυτή καθορίζεται από τις εν γένει συνθήκες του πλου. Κατ’ εξαίρεση, επιτρέπεται η παρέκκλιση από την πορεία του πλοίου στην περίπτωση που πραγματοποιείται προκειμένου να σωθούν ανθρώπινες ζωές ή πράγματα (δηλ. πλοία ή εμπορεύματα), τα οποία κινδυνεύουν στην θάλασσα, λόγω των θαλάσσιων κινδύνων. Επιπροσθέτως, επιτρέπεται η παρέκκλιση από τον καθορισμένο πλου, για κάποια άλλη εύλογη αιτία, όπως λ. χ. λόγω καιρικών συνθηκών, ή ανάγκης ανεφοδιασμού του πλοίου. Εννοείται όμως, ότι δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση, η αλλαγή της πορείας του πλοίου, ούτως ώστε αυτό να παραλάβει ή να εκφορτώσει άλλα εμπορεύματα ή να επιβιβάσει ή να αποβιβάσει άλλους επιβάτες. Τέλος, επιτρέπονται από τη νομοθεσία και ρήτρες παρεκκλίσεως (liberty clauses), αρκεί να μην εφαρμόζονται καταχρηστικά.

x) Σύμφωνα με το άρθρο 127, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο στο λιμάνι της εκφορτώσεως και μάλιστα, ανάλογα με τις τοπικές συνήθειες, στην θέση ακριβώς που ενδείκνυται για την εκφόρτωση (όπως ακριβώς συμβαίνει και στη φόρτωση). Στη συνέχεια και μετά την προσόρμιση του πλοίου στην κατάλληλη θέση, στο λιμάνι προορισμού, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να ειδοποιήσει γι’ αυτό τον παραλήπτη του φορτίου, ούτως ώστε ο τελευταίος να έχει τον απαραίτητο χρόνο για να προετοιμάσει τις απαραίτητες διατυπώσεις (τελωνειακές κ. λπ.) για την παραλαβή του φορτίου.

xi) Σύμφωνα με το άρθρο 129, § 1, του ΚΙΝΔ, από την επομένη της ειδοποιήσεως, ξεκινάει ο χρόνος της αναμονής προς εκφόρτωση, ο οποίος καθορίζεται ακριβώς όπως ο χρόνος της αναμονής φορτώσεως, δηλαδή είτε με συμφωνία, είτε κατά επιεική κρίση και σύμφωνα με τις συνθήκες και συνήθειες, οι οποίες επικρατούν στο λιμάνι της εκφόρτωσης. Όσον αφορά στον χρόνο αναμονής και υπεραναμονής εκφορτώσεως, όπως ορίζει το άρθρο 129, § 4, του ΚΙΝΔ, ισχύει ό,τι αναφέρεται στις διατάξεις των άρθρων 117-119, του ΚΙΝΔ, σχετικά με την αναμονή και υπεραναμονή φορτώσεως. Τέλος, κατά την επικρατούσα στην θεωρία γνώμη,

υποχρέωση ανθυπερμονής για τον πλοιοκτήτη, δεν υφίσταται κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης του πλοίου, αλλά δυνάμει συνηθείας, είναι δυνατόν να υπάρχει.

3.1 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το φορτίο

i) Σύμφωνα με το άρθρο 112, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ενεργήσει με δικά του έξοδα, τόσο τη φόρτωση από την προκυμαία (ή από τη φορτηγίδα), όσο και τη στοιβασία. Ακόμη και κατά το άρθρο 134, § 1 και 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται “εις πάσα επιμέλειαν” για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Επιπλέον, μπορεί επί παραδείγματι να συμφωνηθεί μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ότι ο εκναυλωτής θα υποχρεούται να παραλάβει τα πράγματα στο κατάστρωμα (on board), ή παραπλεύρως στο πλοίο (alongside ship), ή κάτω από τους γερανούς (sotto palanco), ή από τις αποθήκες όπου βρίσκονται, ή κατ’ ευθείαν από το χερσαίο μεταφορικό μέσο κ.ο.κ.

ii) Σύμφωνα με το άρθρο 114, § 1, του ΚΙΝΔ, το εμπόρευμα (για λόγους προστασίας του ίδιου, αλλά και του πλοίου και του πληρώματός του), κατ’ αρχήν απαγορεύεται να φορτώνεται στο κατάστρωμα. Το φορτίο λοιπόν, πρέπει να τοποθετείται στο κύτος, ή τουλάχιστον σε κλειστούς χώρους του πλοίου. Σημειώνεται όμως, ότι σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου, η απαγόρευση της φορτώσεως στο κατάστρωμα, δεν ισχύει στην περίπτωση της ακτοπλοΐας.

iii) Ο εκναυλωτής, υποχρεούται να δεχθεί για φόρτωση μόνο τα πράγματα, τα οποία έχει συμφωνηθεί να μεταφερθούν. Βέβαια, το άρθρο 115, § 2, του ΚΙΝΔ, για λόγους επιείκειας, υποχρεώνει τον εκναυλωτή να δεχθεί και πράγματα διαφορετικά, με την προϋπόθεση όμως, ότι η παροχή του δε γίνεται επαχθέστερη.

iv) Σύμφωνα με το άρθρο 127, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, από το πλοίο στην προκυμαία (ή τη φορτηγίδα).

v) Όπως ορίζει το άρθρο 130, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον “προσηκόντως νομιμοποιούμενον παραλήπτη”, ο οποίος μπορεί να είναι είτε ο ναυλωτής, είτε κάποιος τρίτος, που μνημονεύεται στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική), είτε όμως και κάποιος στον οποίο μεταβιβάστηκαν τα πράγματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (π. χ. με οπισθογράφιση της φορτωτικής). Η παράδοση αυτή, η οποία μάλιστα πρέπει να περιλαμβάνει ολόκληρο το φορτίο που σχετίζεται με τη ναύλωση, ολοκληρώνει κατά κανόνα της εκπλήρωση της παροχής του εκναυλωτή. Σημειώνεται ότι ο εκναυλωτής, είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο εάν και μόνο του έχουν καταβληθεί ο ναύλος και άλλες τυχόν οφειλόμενες παροχές. Βέβαια, στην περίπτωση που δεν του έχουν καταβληθεί, δεν έχει μεν το δικαίωμα της παρακράτησης του φορτίου, έχει όμως δε το δικαίωμα να θέσει τα πράγματα υπό μεσεγγύηση. Σύμφωνα μάλιστα με το άρθρο 131, § 4, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής δικαιούται πρόσθετο χρηματικό αντάλλαγμα (το οποίο προσδιορίζεται κατ’ επιεική κρίση), για την χρονοτριβή που προκαλεί η ενέργεια του διορισμού μεσεγγυούχου.

3.2 Η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική

Σύμφωνα με το άρθρο 125, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική (μετά τη φόρτωση), μόνο εφόσον του το ζητήσει ο ναυλωτής. Επιπλέον, όπως ορίζει το άρθρο 168, του ΚΙΝΔ, η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο, σε ένα μόνο αντίτυπο (πρωτότυπο) και παραδίδεται στο ναυλωτή (ή στο φορτωτή). Βέβαια, αντίγραφο της φορτωτικής,

υπογεγραμμένο από το ναυλωτή, παραδίδεται στον εκναυλωτή και παραμένει στα χέρια του πλοιάρχου.

3.3 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναυλώσεως

Σημειώνεται, ότι οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι κατά κανόνα οι ίδιες σε κάθε σύμβαση ναυλώσεως. Βέβαια, ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης, εμφανίζονται κάποιες τροποποιήσεις, καθώς και ορισμένες πρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή, οι οποίες και παρατίθενται ακολούθως (ανάλογα με το είδος της ναύλωσης):

3.4 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδιού

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση ταξιδιού, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου. -Είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει το ταξίδι, σε εύλογο χρόνο και δίχως αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. -Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων, καθώς και όλα τα έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων.

3.5 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στην Χρονοναύλωση

Ο εκναυλωτής στην χρονοναύλωση, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου. Σημειώνεται ότι, στην περιγραφή ενός δεξαμενοπλοίου, χρειάζεται πιο αναλυτική περιγραφή και απαιτούνται περισσότερες λεπτομέρειες σε σχέση με την περιγραφή ενός πλοίου ξηρού φορτίου.

-Συμβάλλεται στο χρονοναυλοσύμφωνο ως ιδιοκτήτης του ναυλωμένου πλοίου (owner), οπότε είναι υποχρεωμένος να διαθέσει το δικό του και όχι το πλοίο κάποιου άλλου πλοιοκτήτη, το οποίο έχει ο ίδιος ναυλώσει, σύμφωνα με τους όρους άλλου ναυλοσυμφώνου. Ορισμένες φορές, το χρονοναυλοσύμφωνο μπορεί να περιέχει ρήτρα, η οποία να παρέχει στον εκναυλωτή τη δυνατότητα αλλαγής του ναυλωμένου πλοίου και αντικατάστασής του, από ένα άλλο παρόμοιο, ούτως ώστε να εκτελεστεί με ασφάλεια το ταξίδι. Αν όμως, υπάρξει ολική απώλεια του ναυλωμένου πλοίου, τότε η ναύλωση ματαιώνεται, εκτός και αν υπάρχει ρητός όρος στο ναυλοσύμφωνο, σύμφωνα με τον οποίο ο πλοιοκτήτης οφείλει να το αντικαταστήσει με παρόμοιο πλοίο, ώστε να εκτελεστεί η ναύλωση.

-Υποχρεούται να εκτελέσει, τα υπό το ναυλωτή καθορισμένα ταξίδια, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

-Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων.

-Αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων, κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι. -Έχει την υποχρέωση να προσλάβει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, καθώς επίσης και να αναλάβει τη διατροφή τους. Επιπλέον, είναι υπεύθυνος για την απόλυσή τους, αλλά και για την καταβολή μισθών και αποζημιώσεων σε αυτούς.

3.6 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.

-Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π. χ. η εξόφληση των δανείων.

-Έχει την υποχρέωση να πληρώσει όλα τα έξοδα των επιθεωρήσεων, των επισκευών και των δεξαμενισμών του πλοίου.

Επιπλέον, μερικές φορές συμφωνείται να αναλαμβάνει και το κόστος της ασφάλισης του πλοίου.

3.7 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Υποχρεώνεται να μεταφέρει μία συνολική ποσότητα φορτίου, ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια και μέσα στην χρονική περίοδο του συμβολαίου, καθώς επίσης έχει και την ειδική υποχρέωση να μεταφέρει μία συμφωνημένη ποσότητα φορτίου, σε κάθε επί μέρους ταξίδι.

-Αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με ένα καθορισμένο τύπο πλοίων, μία συνολική ποσότητα φορτίου, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, χωρίς ωστόσο να έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τη ναύλωση με ένα συγκεκριμένο μόνο πλοίο.

-Όσο πλησιάζει όμως, ο χρόνος εκτέλεσης ενός μεμονωμένου ταξιδιού, η γενική υποχρέωση (generic obligation) του εκναυλωτή, να μεταφέρει με κάποιο πλοίο, μία μόνο παρτίδα φορτίου, σε μία κατά προσέγγιση προσδιορισμένη ημερομηνία, μετατρέπεται σε ειδική υποχρέωση (specific obligation), να μεταφέρει με συγκεκριμένο πλοίο και σε καθορισμένα χρονικά πλαίσια το φορτίο.

-Υποχρεούται να αποζημιώσει το ναυλομεσίτη, για οποιαδήποτε απώλεια προμήθειας, εξαιτίας της ακύρωσης του συμβολαίου της εργολαβικής μεταφοράς

-Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων.

Κεφ 4: Οι Υποχρεώσεις του Ναυλωτή

Στο τέταρτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ και πιο συγκεκριμένα, στα άρθρα 149-154, αναφέρονται οι

“Υποχρεώσεις του ναυλωτού”. Η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο (σ’ αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή, στέκονται τα περισσότερα άρθρα του ΚΙΝΔ, 149-153). Είναι προφανές, ότι χωρίς ναύλο και την καταβολή ανταλλάγματος δεν υφίσταται ναύλωση, αλλά κάποια άλλη σύμβαση του κοινού Δικαίου. Το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, αναφέρεται στις υπόλοιπες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες είναι δευτερευούσης σημασίας, πλην όμως, σε περίπτωση μη εκπλήρωσής τους ο εκναυλωτής δικαιούται να μην εκπληρώσει και τις δικές του. Επομένως, προκειμένου να ολοκληρωθεί ομαλά η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ακριβής τήρηση των υποσχέσεων και του ναυλωτή.

4.1 Οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή

Σύμφωνα λοιπόν, με το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, ο ναυλωτής υποχρεούται:

i) Να φέρει τα προς φόρτωσιν πράγματα, τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν, είτε στην προκυμαία, είτε επάνω σε φορτηγίδα δίπλα στο πλοίο και μάλιστα στην καταλληλότερη για τη φόρτωση θέση. Επιπλέον, ο ναυλωτής οφείλει να φέρει όλα τα πράγματα που έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική) και όχι μέρος μόνο από αυτά. Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, στην περίπτωση είτε μη ύπαρξης κατάλληλης προκυμαίας στο λιμάνι για τη φόρτωση των εμπορευμάτων, είτε συμφωνίας για τη φόρτωσή τους από φορτηγίδες (μαούνες), τα εμπορεύματα πρέπει να μεταφερθούν ακριβώς παράπλευρα του πλοίου, ούτως ώστε να ξεκινήσει η φόρτωσή τους με τα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου. Σημειώνεται, ότι η παραπάνω υποχρέωση του ναυλωτή, συνδέεται άρρηκτα με την υποχρέωση του εκναυλωτή να ενεργήσει τη φόρτωση με δικά του έξοδα.

ii) Να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα έγγραφα, τα οποία απαιτούνται ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί η ενέργεια της φορτώσεως των εμπορευμάτων. Μεταξύ των εγγράφων αυτών, περιλαμβάνονται τα τελωνειακά έγγραφα, τα υγειονομικά έγγραφα, η άδεια εξαγωγής των εμπορευμάτων κ.λπ. Οι άμεσες συνέπειες, ακόμη και της μη έγκαιρης παράδοσής τους, μπορεί να είναι από χρονοτριβή κατά τον απόπλου ή κατά την εκφόρτωση, μέχρι και θεμελίωση αξίωσης αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή. **iii)** Να παραδώσει στον πλοίαρχο (ή στον εκπρόσωπο του εκναυλωτή), στο λιμένα εκφορτώσεως των πραγμάτων, τη στιγμή της παράδοσής τους, έγγραφη απόδειξη της παραλαβής τους. Την υποχρέωση αυτή, οφείλει να την εκπληρώσει ο νομιμοποιούμενος παραλήπτης των πραγμάτων, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 154 του ΚΙΝΔ, μπορεί να είναι όχι μόνο ο ναυλωτής, αλλά και ο εκπρόσωπός του στο λιμάνι προορισμού (ή και ο παραλήπτης του φορτίου). Η υποχρέωση αυτή μάλιστα, υφίσταται και στην περίπτωση ύπαρξης φορτωτικής, αλλά και στην περίπτωση μη ύπαρξης.

Όσον αφορά στην περίπτωση ύπαρξης της φορτωτικής, ο δικαιούχος του φορτίου είναι υποχρεωμένος να παραδώσει εξοφλημένο το πρωτότυπό της στον πλοίαρχο κατά την παραλαβή των πραγμάτων. Το ενδεχόμενο της μη προσκόμισης των παραπάνω εγγράφων, έχει ως άμεση συνέπεια, την παροχή του δικαιώματος στον εκναυλωτή, να μην παραδώσει το φορτίο στο ναυλωτή (ή τον παραλήπτη) και να το παρακαταθέσει. Αν μάλιστα υπάρχει αμφισβήτηση ως προς το δικαιούχο του φορτίου, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει τη μεσεγγύηση των εμπορευμάτων. Σημειώνεται ακόμη, ότι σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης των παραπάνω εγγράφων, μπορεί και πάλι να θεμελιωθεί αξίωση αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή

4.2 Η βασική υποχρέωση του ναυλωτή

Όπως προαναφέρθηκε, η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο. Η σύμβαση της ναυλώσεως, ως γνωστόν, αποτελεί σύμβαση αμοτεροβαρή, το οποίο σημαίνει ότι ο μεν εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να μεταφέρει τα πράγματα σύμφωνα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί, ο δε ναυλωτής έχει την υποχρέωση καταβολής του αντιτίμου της μεταφοράς των πραγμάτων αυτών.

Το αντάλλαγμα αυτό, σύμφωνα με τα άρθρα 107, § 1 και 149, § 1, του ΚΙΝΔ, ορίζεται τεχνικά ως ναύλος (freight) και μπορεί να συνίσταται σε οποιασδήποτε μορφής παροχή, η οποία έχει οικονομική αξία. Κατά κανόνα, ο ναύλος ορίζεται σε χρήμα, δεν αποκλείεται όμως να ορίζεται και σε είδος, όπως για παράδειγμα να αντιστοιχεί σε μέρος ή σε ποσοστό των μεταφερόμενων πραγμάτων.

Ακόμη, σύμφωνα με το άρθρο 151, § 2, του ΚΙΝΔ, ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί όχι μόνο άμεσα, αλλά και σε δόσεις, ακόμη και αν αυτό δεν είναι σύμφωνο με την θέληση του μεταφορέα. Ο χρόνος καταβολής και το ποσό του ναύλου, καθορίζονται κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων, συνήθως στο ναυλοσύμφωνο ή στη φορτωτική. Η συμφωνία αυτή, μπορεί να είναι είτε γραπτή, είτε ακόμη και προφορική και αφήνεται στην πρωτοβουλία και την αυτονομία της βουλήσεως των συμβαλλομένων. Βέβαια, η ελευθερία αυτή των μερών, περιορίζεται από διάφορους σημαντικούς παράγοντες, οι οποίοι αναλύθηκαν στο αντίστοιχο κεφάλαιο (που αφορά στους ναύλους), της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Επίσης, ο ναυλωτής, εκτός από το ναύλο, οφείλει να καταβάλει και όλες τις πρόσθετες παροχές, οι οποίες δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (π.χ. λόγω υπεραναμονής, χρονοτριβής και μη έγκαιρης παραλαβής των εμπορευμάτων), καθώς και όσες άλλες τυχόν δαπάνες του εκναυλωτή προέκυψαν στο χρονικό διάστημα που διήρκεσε αυτή (π.χ. από την υπαναχώρηση του ναυλωτή και από την πρόωρο λύση της σύμβασης της ναύλωσης).

Το ποσό του ναύλου, κυρίως εξαρτάται από το είδος της ναύλωσης, και μπορεί να υπολογιστεί ως εξής:

1) Ανάλογα με την ποσότητα των πραγμάτων που φορτώθηκαν. Η ποσότητα αυτή, καθορίζεται με μέτρο το βάρος, τον όγκο, τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων και τις διαστάσεις των πραγμάτων. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι.

2) Με βάση τον παράγοντα του χρόνου. Ο προσδιορισμός πραγματοποιείται με βάση τη μονάδα του χρόνου, που καθορίζεται στη σύμβαση και η οποία μπορεί να είναι η ημέρα, η εβδομάδα, ο μήνας, η τριμηνία, το έτος κ.ο.κ. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται στη σύμβαση ναυλώσεως κατά χρόνο (χρονοναύλωση), αφού είναι προφανές ότι σ' αυτή τη μορφή ναυλώσεως, ο χρόνος έχει βαρύνουσα σημασία.

3) Κατ' αποκοπήν (lump sum freight, Lumpsum Fracht). Η μέθοδος αυτή, χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής είτε δεν έχει αποφασίσει ακόμα τι είδους πράγματα και σε ποιες ποσότητες θέλει να μεταφέρει, είτε δεν μπορεί να υπολογίσει πόσο χώρο του πλοίου θα καταλάβουν αυτά, ιδίως όταν δεν είναι συνηθισμένα. Έτσι, ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής, μοιράζονται από κοινού αυτή την αβεβαιότητα και υπολογίζουν κατ' αποκοπήν το ναύλο. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, βρίσκει εφαρμογή κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι.

Ο ναύλος, ο οποίος αρχικά συμφωνήθηκε μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή οφείλεται κατά τη συνήθεια και το νόμο, μπορεί να μεταβληθεί σε ορισμένες περιπτώσεις:

1) Στην περίπτωση φόρτωσης περισσότερων πραγμάτων απ' όσα είχαν συμφωνηθεί, ο νόμος προβλέπει, ανάλογη επί πλέον καταβολή ναύλου.

2) Στην περίπτωση μη προσκόμισης, είτε ολόκληρου, είτε μέρους του φορτίου, για τη συγκεκριμένη ναύλωση, ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρο το ναύλο, εκτός και αν η μη φόρτωση οφείλεται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα.

3) Στην περίπτωση μη ομαλής εξέλιξης της συμβάσεως ναυλώσεως, ο ναύλος ο οποίος είχε αρχικά συμφωνηθεί να καταβληθεί, είτε εκμηδενίζεται, είτε προσαυξάνεται με διάφορες παροχές. Ειδικότερα:

i) Μείωση του ναύλου (στο μισό του αρχικού ή αντίστοιχη κατά περίπτωση), αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:

-Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή πριν από τη φόρτωση, κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή μετά τη φόρτωση.

-Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου, για τα πράγματα που διασώθηκαν.

-Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου.

-Λύσεως της συμβάσεως ναυλώσεως από τυχαίο γεγονός, το οποίο συνέβη κατά τον "υπό έρμα απόπλου".

ii) Πλήρης απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του ναύλου, αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:

-Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή για αιτία που αφορά τον εκναυλωτή.

-Τυχαίας απώλειας του πλοίου πριν από την έναρξη του πλου, ανικανότητας και άλλων λόγων που αφορούν στο πλοίο.

-Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου.

-Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή σε περίπτωση επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου, εφόσον το κώλυμα παρατείνεται υπέρμετρα.

-Τυχαίας απώλειας ατομικώς ορισμένων πραγμάτων πριν από τη φόρτωση.

-Τυχαίας απώλειας μετά τη φόρτωση ή μετά την παραλαβή των πραγμάτων από τον εκναυλωτή για φόρτωση, αλλά πάντως πριν από τον απόπλου.

-Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου

iii) Προσαύξηση του ναύλου με διάφορες παροχές (και όχι αύξηση του ίδιου του ναύλου), αναλογεί στο ενδεχόμενο υπεραναμονής ή χρονοτριβής, για δαπάνες ή φύλακτρα.

Σημειώνεται ότι, στην περίπτωση που ο ναυλωτής (ή παραλήπτης) παρέβη την υποχρέωσή του και δεν κατέβαλε τον οφειλόμενο ναύλο και τις υπόλοιπες παροχές, οι οποίες συμφωνήθηκαν στη φορτωτική ή στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο εκναυλωτής δεν αποκτά το δικαίωμα για την παρακράτηση των εμπορευμάτων.

Σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, ο χρόνος καταβολής του ναύλου, αποτελεί κατ' αρχήν θέμα συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Τα συμβαλλόμενα μέρη λοιπόν, δικαιούνται να συμφωνήσουν, εάν ο ναύλος θα καταβληθεί πριν ή μετά από τη φόρτωση ή την εκφόρτωση ή κατά την παράδοση του φορτίου.

Στην περίπτωση μη ύπαρξης συμφωνίας, ο νομοθέτης ορίζει ότι ο ναύλος πρέπει να προκαταβάλλεται ή πιο συγκεκριμένα, να καταβάλλεται κατά τη φόρτωση. Επιπροσθέτως,

σημειώνεται ότι ο χρόνος καταβολής του ναύλου, όπως αυτός συμφωνήθηκε, μπορεί να χρησιμεύσει, ούτως ώστε να αποφασιστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη και ο τόπος καταβολής του, εφόσον αυτός δεν έχει συγκεκριμενοποιηθεί. Κανονικά, ο τόπος καταβολής του ναύλου, προκύπτει βάσει της συμφωνίας των μερών, ειδικά ορίζεται ότι πρέπει να καταβάλλεται στον τόπο της επαγγελματικής εγκαταστάσεως του εκναυλωτή.

Όπως ορίζει η πρώτη παράγραφος, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, κύριος υπόχρεος της καταβολής του ναύλου, θεωρείται ο ναυλωτής. Στη ναύλωση, αν ο φορτωτής είναι άλλο πρόσωπο από το ναυλωτή, εξακολουθεί οφειλέτης του ναύλου είναι ο ναυλωτής και όχι ο φορτωτής. Στην περίπτωση της υποναύλωσης, ως οφειλέτης του ναύλου θεωρείται ο ναυλωτής-υπεκναυλωτής. Στον εκναυλωτή όμως, εκχωρείται το δικαίωμα να ασκήσει πλαγιαστικώς την αξίωση, την οποία έχει ο τελευταίος αυτός εναντίον του υπεκναυλωτή. Σημειώνεται ακόμη, ότι σύμφωνα με το άρθρο 153 του ΚΙΝΔ, ο παραλήπτης του φορτίου είναι εις ολόκληρο συνοφειλέτης μαζί με το ναυλωτή. Συνεπώς και ο παραλήπτης του φορτίου, έχει ευθύνη για την καταβολή του ναύλου, αλλά και κάθε άλλης οφειλόμενης πρόσθετης παροχής, συμβατικής ή νόμιμης (όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 149, § 1, του ΚΙΝΔ), εφόσον αυτός παρέλαβε τα πράγματα στον τόπο προορισμού.

Ο ναύλος λοιπόν, οφείλεται καταρχάς στον εκναυλωτή, οποίος ήρθε σε συμφωνία με το ναυλωτή και του διέθεσε το πλοίο του. Επομένως, δικαιούχος του ναύλου είναι είτε ο πλοιοκτήτης, είτε ο εφοπλιστής (αρκεί να είναι συγχρόνως και εκναυλωτής). Πέραν τούτου όμως, στην περίπτωση της υποναύλωσης, ο ναύλος καταρχάς οφείλεται στον υπεκναυλωτή (δηλαδή το ναυλωτή), έχοντας όμως πάντα το δικαίωμα ο εκναυλωτής, να ασκήσει πλαγιαστικώς την αξίωση, την οποία έχει εναντίον του υπεκναυλωτή. Τέλος, το ναύλο μπορούν να εισπράξουν για λογαριασμό του εκναυλωτή και κάποια άλλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, όπως είναι ο πλοίαρχος, ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου, ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής, καθώς επίσης και ο δανειστής στον οποίο μεταβιβάσθηκε η κυριότητα του πλοίου, για εξασφάλιση της απαιτήσεώς του.

4.3 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναυλώσεως

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, γίνεται προφανές ότι η κύρια, καθώς

και οι τρεις δευτερεύουσες υποχρεώσεις του ναυλωτή, στη σύμβαση της κατά κυριολεξίας ναυλώσεως, ισχύουν και για όλα τα επιμέρους είδη της ναύλωσης. Βέβαια, σε κάθε είδος, υπάρχουν κάποιες τροποποιήσεις, καθώς και ορισμένες πρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες και παρατίθενται ακολούθως (ανάλογα με το είδος της ναύλωσης):

4.4 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδιού

Ο ναυλωτής στη ναύλωση ταξιδιού, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Έχει την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) ή περιοχές φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών. -Είναι υποχρεωμένος να δώσει εκτενή περιγραφή της ποσότητας και της ποιότητας του εμπορεύματος στον πλοιοκτήτη (quality & quantity of the cargo), ούτως ώστε ο τελευταίος να κρίνει αν το φορτίο είναι κατάλληλο για το πλοίο που διαθέτει και να υπολογίσει τα έξοδα χειρισμού και μεταφοράς του.

-Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).

-Υποχρεούται να μοιραστεί τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης μαζί με τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όρους “FIO” (Free In and Out), τότε ο ναυλωτής είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου.

-Υποχρεούται να φορτώσει και να εκφορτώσει το πλοίο, στον χρόνο που θέτει το ναυλοσύμφωνο (loading & discharging in the stipulated time)

4.5 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στην Χρονοναύλωση

Ο ναυλωτής στην χρονοναύλωση, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου, σχετικά είτε με την χρονική διάρκεια της ναύλωσης, είτε με το συμφωνημένο αριθμό ταξιδιών σε προκαθορισμένο διάστημα χρόνου (period of charter). -Έχει την υποχρέωση να απασχολήσει το υπό ναύλωση πλοίο μεταξύ ασφαλών λιμένων (safe ports). -Είναι υποχρεωμένος να απασχολεί το πλοίο μέσα σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια (trading limits), τα οποία υπαγορεύουν οι ασφαλιστές του πλοίου (hull and war risk underwriters). Ακόμη, τα χρονοναυλοσύμφωνα μπορεί να περιέχουν πρόσθετους γεωγραφικούς περιορισμούς (limits of the charter), όπως π.χ. για την αποφυγή παγόβουνων και την αποφυγή πολιτικώς ή πολεμικώς εμπόλεμων περιοχών. -Είναι υπεύθυνος για τη νόμιμη θαλάσσια μεταφορά φορτίων, τα οποία χαρακτηρίζονται ως νόμιμα (lawful trade, lawful merchandise & commercial limits).

-Έχει υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου κάτω από την επίβλεψη και ευθύνη του καπετάνιου (loading & discharging operation).

-Είναι υπεύθυνος για τον ορισμό και τη μίσθωση των κατάλληλων εργατών στην ξηρά, σε περίπτωση που απαιτηθούν αυτοί (shore winchmen and stevedores).

-Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).

-Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στο συμφωνημένο μέρος και κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο (place & date of redelivery).

-Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στην ίδια καλή κατάσταση όπως ήταν κατά τη στιγμή της παραλαβής του (condition of vessel on redelivery).

-Υποχρεώνεται να μετράει και να καταγράφει τα καύσιμα, στην αρχή και στο τέλος της χρονοναύλωσης. Ακόμη, υποχρεώνεται να μην χρησιμοποιεί καύσιμα κακής ποιότητας ή ακατάλληλα για τις μηχανές του πλοίου καύσιμα.

-Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα ταξιδιού (voyage costs), τα οποία αποτελούνται από όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των επί μέρους ταξιδιών, όπως τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά (port charges), τα έξοδα διέλευσης καναλιών (canal dues), τα φαρικά (light dues), τα πλοηγικά (pilotage), τα έξοδα ρυμουλκών (tugs), τα έξοδα αγκυροβολίας (mooring/anchorage) κ. λπ.

-Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs), όπως είναι τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου (loading, discharging & stowage costs).

-Υποχρεώνεται να αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για κάθε πρόσθετη επιβάρυνση (κόστος ή ευθύνη) που θα υποστεί ο τελευταίος, εξαιτίας ενεργειών του, σχετικών με την εμπορική χρήση του πλοίου κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης και τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη στις εμπορικές οδηγίες και εντολές του (employment & indemnity).

4.6 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο ναυλωτής στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Φέρει τις δαπάνες για τη μισθοδοσία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (manning).

-Φέρει τις δαπάνες για τον εξοπλισμό και τον εφοδιασμό του πλοίου. Δηλαδή, για την προμήθεια των καυσίμων, των λιπαντικών, του νερού της μηχανής, της τροφοδοσίας και των άλλων χρεωδών (equipment & provisions).

-Φέρει τις δαπάνες για την ασφάλιση του πλοίου (insurance).

-Φέρει τις δαπάνες για τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου, ώστε να διατηρείται σε κατάσταση κατάλληλη για την εκτέλεση του ταξιδιού προς τον προορισμό του (maintenance & repair).

-Δεν έχει το δικαίωμα εκχώρησης της ναύλωσης ή της υποναύλωσης του πλοίου, σε νέα ναύλωση γυμνού πλοίου, δίχως να έχει λάβει προηγουμένως την έγκριση του πλοιοκτήτη (assignment of charter or sub-demise or sale).

-Βαρύνεται με την αμοιβή, η οποία οφείλεται σε αρωγή που τυχόν παρασχέθηκε από άλλο πλοίο, στο πλοίο που βρίσκεται στην κατοχή του.

-Έχει την ευθύνη για τον προγραμματισμό, την οργάνωση και τον έλεγχο των ταξιδιών που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, καθώς η εμπορική του λειτουργία και η διαχείρισή του βρίσκονται στα χέρια του (commercial operation & management of the vessel).

-Έχει την ευθύνη να δίνει τις οδηγίες ναυσιπλοΐας στον πλοίαρχο, καθώς επίσης και να ορίζει πάντα ασφαλείς λιμένες προσέγγισης του πλοίου (navigation).

-Επιβαρύνεται με τα έξοδα για την αποκατάσταση πιθανών ζημιών, οι οποίες προλύπτουν στην προσπάθεια διάσωσης ζωής ή ξένης περιουσίας στην θάλασσα (salvage / towage).

-Υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα όλες τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας και εκφόρτωσης του φορτίου, οι οποίες μάλιστα πρέπει να πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη τη δική του και του πλοιάρχου (loading & discharging operation).

-Έχει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που υφίστανται τρίτοι, από τις υπαίτιες πράξεις ή παραλείψεις, είτε αυτές είναι δικές του, είτε του πλοιάρχου, είτε μελών του πληρώματος (claims against third parties).

-Υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο, στο καθορισμένο από το ναυλοσύμφωνο λιμάνι επαναπαραδόσεως και στην ίδια καλή

κατάσταση όπως το παρέλαβε εξαιρουμένης της φυσικής του φθοράς (redelivery of the vessel).

-Φέρει τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs).

4.7 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς

Ο ναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις:

-Σχετικά με το φορτίο (cargo), ο ναυλωτής στα περισσότερα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς έχει υποχρέωση να φορτώσει μόνο ένα φορτίο, αν και ορισμένες φορές συμφωνείται να έχει το δικαίωμα της φόρτωσης περισσότερων του ενός διαφορετικών φορτίων. Όσον αφορά στην ποσότητα του φορτίου, ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει προς μεταφορά μία συνολική ποσότητα κατά τη διάρκεια του “CoA”, καθώς επίσης και μία συμφωνημένη για κάθε επί μέρους ταξίδι.

-Έχει την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδίων.

-Αναλαμβάνει τα έξοδα (costs) της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, ανάλογα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου “CoA” και των επιμέρους ναυλοσυμφώνων ταξιδίου (αφού πρόκειται για μία μικτή μορφή ναύλωσης).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έντονες και σημαντικές αντιφάσεις εντοπίζονται στο ιδιόμορφο πεδίο των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Καταρχάς, η διάκριση μεταξύ της κατά κυριολεξίαν ναυλώσεως και της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δεν είναι απόλυτα ορισμένη, καθώς κανένα από τα κριτήρια των εξωτερικών γνωρισμάτων που χρησιμοποιήθηκαν, δε δύναται να την αποδώσει με τρόπο απόλυτο. Συμπερασματικά μόνο και βάσει του τελευταίου κριτηρίου, συνάγεται ότι στη σύμβαση της κατά κυριολεξία ναυλώσεως, παροχή και κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, με ή χωρίς τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, η παροχή και η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, επικεντρώνεται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους. Επιπροσθέτως, στην θεωρία του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, επομένως και του ελληνικού, επικρατεί έντονη αμφισβήτηση και διχασμός, σχετικά με τη νομική φύση της ναύλωσης. Ο διχασμός αυτός, εντοπίζεται στο κατά πόσο η ναύλωση είναι μίσθωση πράγματος (του πλοίου δηλαδή για τη μεταφορά) ή μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση. Η επικρατέστερη γνώμη πάντως, θεωρεί τη ναύλωση ως μίσθωση έργου.

Παραδείγματος χάριν, η ναύλωση γυμνού σκάφους, σύμφωνα με το γαλλικό, το ιταλικό, το γερμανικό και το σκανδιναβικό Δίκαιο, κλίνει προς την έννοια της μισθώσεως (lease), ενώ στο αγγλικό και το αμερικανικό χρησιμοποιείται για τη σύμβαση αυτή, η συνήθης ορολογία της ναυλώσεως. Σημειώνεται μάλιστα, ότι στο Δίκαιο των δύο αυτών χωρών, η ναύλωση πλοίου γυμνού χωρίς εξοπλισμό (Bareboat charter), αντιμετωπίζεται ως απλή μίσθωση έργου, ενώ όταν το πλοίο δίνεται στο ναυλωτή επανδρωμένο (Charter by demise), αντιμετωπίζεται ως ναύλωση κατά κυριολεξίαν. Στο ελληνικό Δίκαιο, οι απόψεις σχετικά με τη νομική φύση της συμβάσεως για την παραχώρηση της χρήσεως γυμνού σκάφους δεν είναι ομόφωνες, αλλά ούτε και επαρκώς αποσαφηνισμένες. Η κρατούσα άποψη πάντως, ιδίως μάλιστα στη νομολογία, κλίνει μάλλον προς τη μίσθωση πράγματος.

Ακόμη, το σημαντικότερο ζήτημα με το οποίο τίθεται αντιμέτωπο το δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών, είναι αυτό της εξακρίβωσης της ταυτότητας του μεταφορέα, όταν αυτή δεν καθορίζεται στη φορτωτική. Η σύγχυση αυτή, σχετίζεται με το εάν η φορτωτική αποδεικνύει τη σύμβαση του κομιστή της με τον πλοιοκτήτη ή με το ναυλωτή της ναύλωσης γυμνού πλοίου και πιο συγκεκριμένα με το εάν υπεύθυνος γαι τη μεταφορά του φορτίου έναντι του δικαιούχου, κρίνεται ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής. Για το ζήτημα αυτό όμως, δεν υπάρχει κάποια σχετική διάταξη στο αγγλικό δίκαιο.

Είναι κατανοητό λοιπόν, ότι αντιφάσεις όπως αυτές, δημιουργούν επιπλέον προβλήματα στην εκδίκαση υποθέσεων, σχετικών με τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς πολλές φορές δεν μπορεί να υπάρξει αντικειμενική κρίση των δικαστών, με αποτέλεσμα να αποφασίζουν συνήθως με βάση το δεδικασμένο. Οι μεγαλύτερες δυσκολίες όμως, κατά την εκδίκαση υποθέσεων, οι οποίες αφορούν ναυλώσεις, εμφανίζονται όταν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με τον καθορισμό των υποχρεώσεων του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Τα δικαιώματα του ενός μέρους, ουσιαστικά αποτελούν υποχρεώσεις του άλλου και το αντίστροφο, με αποτέλεσμα να είναι περίπλοκος πολλές φορές ο καταμερισμός των ευθυνών. Λόγω της σημασίας που έχει η ιδιότητα του εκναυλωτή για τη ναυτιλιακή αγορά, θεωρείται σκόπιμη η αναθεώρηση και η τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του ΚΙΝΔ, σε συνάρτηση βέβαια πάντα και με τη σχετική διεθνή νομοθεσία, ούτως ώστε να βρεθεί η “χρυσή τομή” στις μεταξύ τους επαγγελματικές σχέσεις και συμφωνίες, αλλά και να μην παρατηρούνται φαινόμενα κακοδικίας, κατά την εκδίκαση των αντίστοιχων υποθέσεων.

Συμπεράσματα για το ρόλο του ναυλομεσίτη

Ο ρόλος του ναυλομεσίτη είναι να αναζητά τον κατάλληλο συνεργάτη για τον πελάτη του, είτε είναι ναυλωτής είτε πλοιοκτήτης και να μεσολαβεί μεταξύ των δύο μερών έτσι ώστε να επιτύχει συμφωνία για τη μεταξύ τους συνεργασία. Είναι εκείνος που αναλαμβάνει τις διαπραγματεύσεις για τις λςπτομέρειες της συνεργασίας μεταξύ των δύο μερών βρίσκοντας τη χρυσή τομή στις απαιτήσεις τους και συντάσσει το συμβόλαιο που δεσμεύει για τη συνεργασία αυτή, το λεγόμενο ναυλοσύμφωνο.

Η εργασία του ναυλομεσίτη απαιτεί διαρκή εγρήγορση, λεπτούς χειρισμούς, γνώση και γνωριμίες για την αγορά και είναι ένα επάγγελμα που φέρει μεγάλη ευθύνη. Για το λόγο αυτό οι απολαβές του είναι ευκαταφρόνητες και σχετίζονται άμεσα με την αξία του συμφωνημένου ναύλου, ενώ σε συγκεκριμένες περιπτώσεις μπορεί να κρύβει και κινδύνους, οι οποίοι μεταφράζονται σε μείωση των κερδών του ναυλομεσίτη. Οι κύριες ικανότητες που απαιτούνται από έναν ναυλομεσίτη είναι:

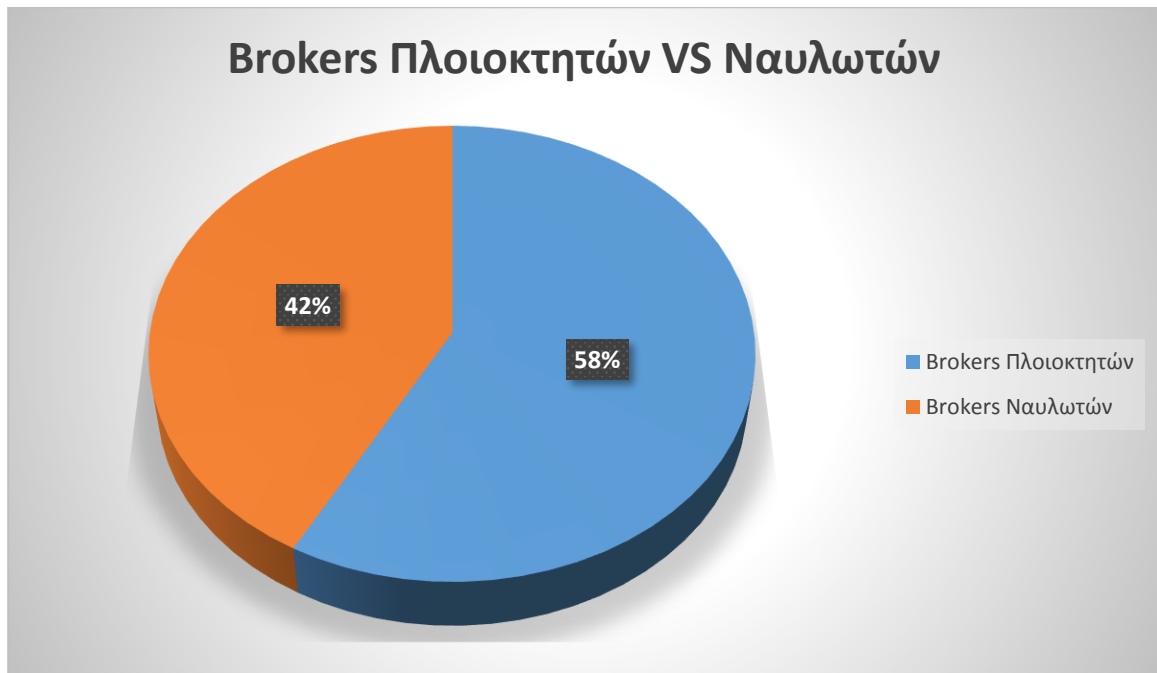
- Η επαγγελματική πείρα είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό επιτυχίας του ναυλομεσίτη. Τα άτομα που έχουν αρκετή εμπειρία μπορούν να αντεπεξέλθουν καλύτερα σε διάφορα κρίσιμα ζητήματα που προκύπτουν. Ο ρόλος αυτών των ατόμων είναι διττός.

Από τη μια μπορεί να αποτελέσουν τη βασική δύναμη μιας εταιρείας για την πραγματοποίηση συμφωνιών, ενώ από την άλλη

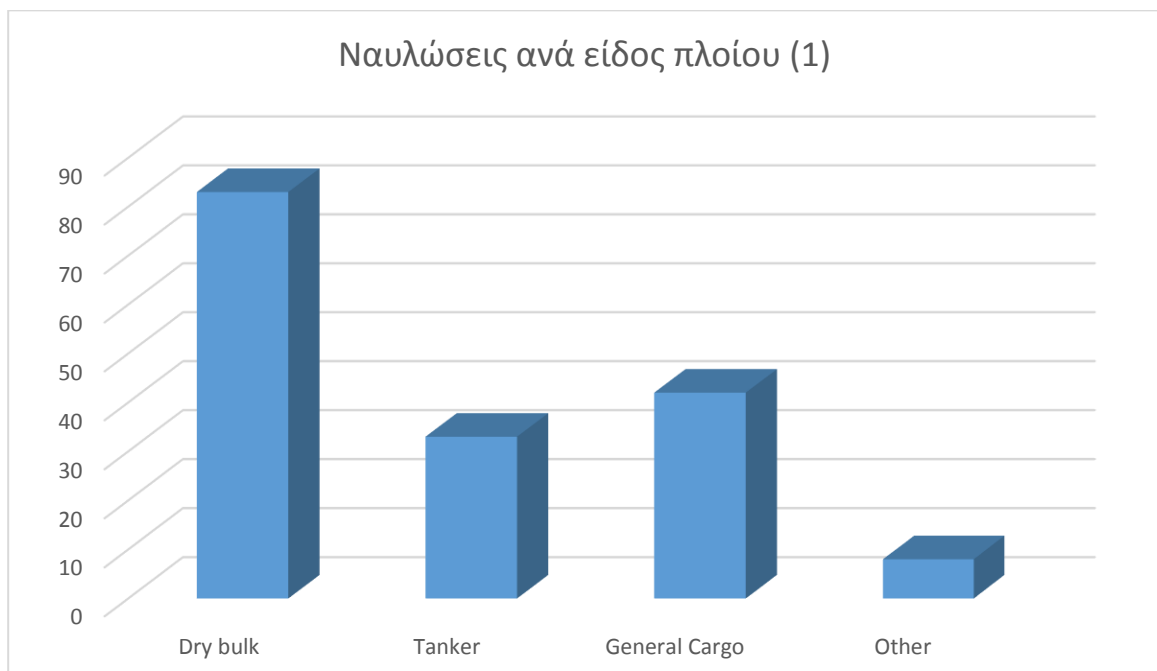
μπορούν να αποτελέσουν εργαλείο εκπαίδευσης και κατάρτισης των νεότερων εργαζομένων.

- Η ανώτατη εκπαίδευση σχετίζεται με την επιτυχία του ναυλομεσίτη. Τα ναυλομεσιτικά γραφεία φαίνεται να προτιμούν άτομα που έχουν γνώση στο αντικείμενο της ναυτιλίας γιατί τέτοια άτομα μπορούν να προσαρμοστούν πιο γρήγορα στις αυξημένες απαιτήσεις του κλάδου αξιοποιώντας τις γνώσεις αυτές. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να λειτουργήσουν και άτομα με πανεπιστημιακή μόρφωση καθώς πέρα από σημαντικές γνώσεις σε οποιοδήποτε άλλο τομέα, έχουν την ικανότητα να εργάζονται δομημένα και με αρκετή ταχύτητα γεγονός που τα καθιστά ιδιαίτερα ευέλικτα και δεκτικά προς τη γνώση.

Στατιστικά γραφήματα ναυλώσεων

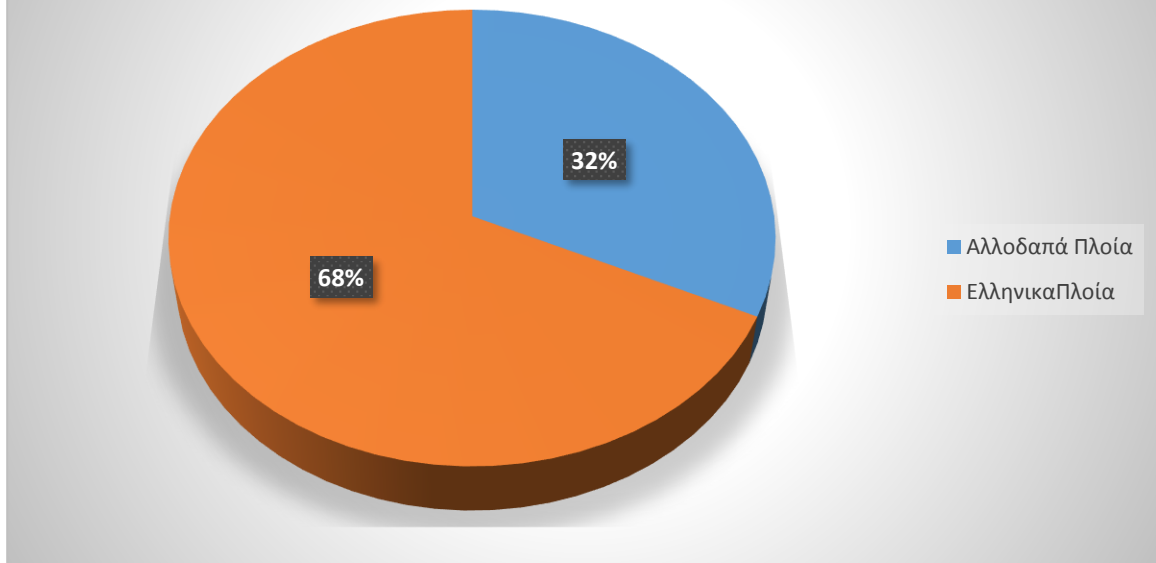


Brokers Πλοιοκτητών έναντι Ναυλωτών



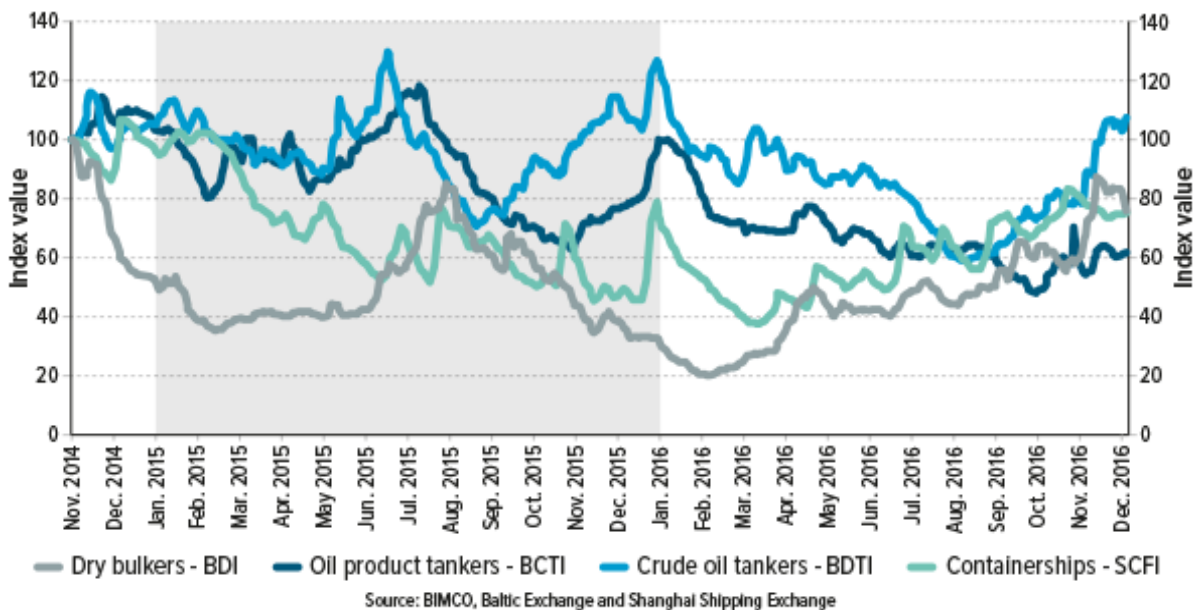
Ναυλώσεις ανά είδος πλοίου (1)

Ναυλώσεις σε Ελληνικά και ξένα πλοία



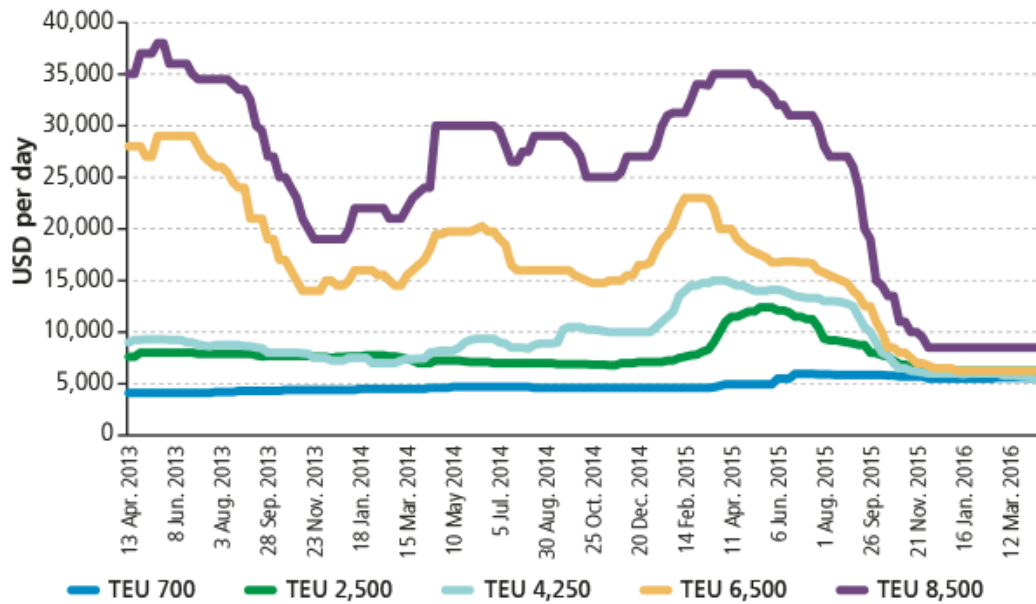
Ναυλώσεις σε Ελληνικά και ξένα πλοία

Freight rate developments 2014 - 2016



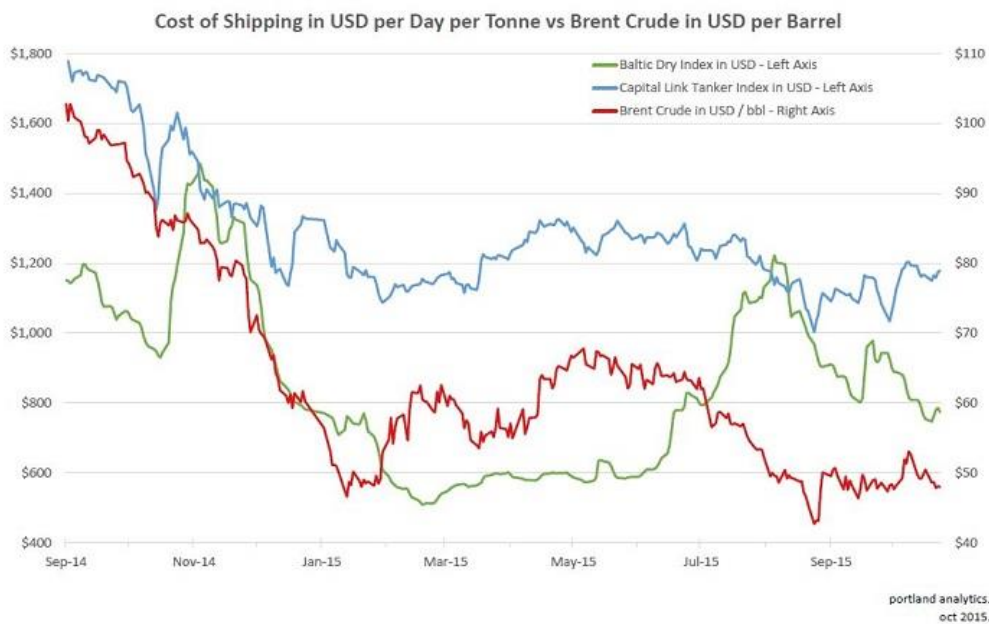
Freight rate developments

Charter rates, 6-12 months 2013-2016



Source: BIMCO, Harper Petersen & Co.

Ρυθμός ναύλου , 6-12 μήνες



Κόστη μετακίνησης σε δολάρια ανά μέρα ανά τόνο έναντι brent αργού πετρελαίου σε δολάρια ανά βαρέλι

Υποδείγματα ναυλοσυμφώνων

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913-Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 **This Charter Party**, made and concluded in **sample**..... day of ~~19~~

2 Between

3 Owners of the good {Steamship/Motorship} of

4 of tons gross register, and tons net register, having engines of indicated horse power

5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed

6 at of about cubic feet bale capacity, and about ton of 2240 lbs.

7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,

8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of feet inches on Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,

9 which are of the capacity of about tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather

10 conditions about knots on a consumption of about tons of best Welsh coal-best grade fuel oil-best grade Diesel oil,

11 now

12 and Charterers of the City of

13 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for

14 about

15 within below mentioned trading limits.

16 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for

17 the fulfillment of this Charter Party.


18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at

19

20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all time of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as

21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be

Explanatory Notes for the BIMCO Charter Party Guarantee are available at www.bimco.org

First published 2012	 BIMCO		CHARTER PARTY GUARANTEE CHARTERS' GUARANTEE OF SUMS PAYABLE AND LIABILITIES UNDER TIME CHARTER PARTY		
	1. Place and date of guarantee		2. Date of charter party		
Printed by BIMCO's logo	3. Guarantor (Cl. 1)		4. Owners (Cl. 1)		5. Charterers (Cl. 1)
	(i) Name of Guarantor: (ii) Address of registered office: (iii) Country of incorporation:		(i) Name of Owners: (ii) Address of registered office: (iii) Country of incorporation:		(i) Name of Charterers: (ii) Address of registered office: (iii) Country of incorporation:
Copyright, published by BIMCO, Copenhagen	6. Vessels name (Cl.1)		7. Rate of interest per annum (Cl. 2(a))		8. Maximum liability (state amount) (Cl. 2(a)) (if this Box is left blank, unlimited liability shall apply)
	9. Guarantors' liability period (state number of months; if left blank, twelve (12) months after redelivery shall apply) (Cl. 3(c))		10. Governing law (Cl. 11(a))		11. Exclusive jurisdiction (Cl. 11(b))

- 1 **1. Definitions**
- 2 "Charter Party" means the charter party dated as per [Box 2](#).
- 3 "Charterers" means the party stated in [Box 5](#).
- 4 "Demand" means a Demand for payment under this Guarantee made in accordance with [Clause 6](#) (Demands for Payment).
- 5
- 6 "Guarantee" means this document and is made on the date and at the place stated in [Box 1](#).
- 7 "Guarantor" means the party stated in [Box 3](#).
- 8 "Guaranteed Amount(s)" means any:
- 9 (a) sum or sums due from the Charterers to the Owners under or in connection with the Charter Party, including
- 10 any recoverable costs and expenses that may be incurred by the Owners in enforcing any of their rights under or in
- 11 connection with the Charter Party, whether in legal proceedings or otherwise; and
- 12 (b) any liability on the part of the Owners to pay the cost of bunkers, port charges, stevedoring costs or any other
- 13 costs arising during the course of the Charter Party which would properly be the responsibility of the Charterers.
- 14 "Owners" means the owners/disponent owners stated in [Box 4](#).
- 15 "Vessel" means the vessel named in [Box 6](#).
- 16 **2. Guarantee**
- 17 (a) In consideration of the Owners agreeing to charter the Vessel to the Charterers and accepting this Guarantee
- 18 as security for the payment by the Charterers of sums due under this Charter Party, and subject only to [Sub-clause](#)
- 19 [2\(b\)](#) below, the Guarantor hereby unconditionally and irrevocably guarantees (as primary obligor and not by way of
- 20 secondary liability only) to pay any Guaranteed Amount within ten (10) banking days (in the Guarantor's country of

This document is a computer generated BIMCO Charter Party Guarantee printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the Guarantee must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ
CHARTER PARTY**

Έγινε την Made on the	του έτους 200 of the year	στην Place
Όνομα Πλοίου Name of Vessel	Λιμένας Μηλόγησης Port of Registry	Αριθμός Μηολ Register No

**ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ
THE CONTRACTING PARTIES**

A. Πλοιοκτήτης ή και με την εξουσιοδότηση του Πλοιοκτήτη
The Owner or by the Authority of the Owner

Διεύθυνση
Address

A.Φ.Μ
Tax Number

Αρμόδια Δ.Ο.Υ
Tax Office

B. Ναυλωτής
Charterer

Αριθ.Ταυ/τητας/Διαβ/ρίου
Identity card/passport No

A.Φ.Μ
Tax No

Διεύθυνση
Address

Περίοδος Ναυλώσεως Από Μέχρι
Charter Period From To

Συνολικός Ναύλος
Charter Freight in total

Γ. Ναυλομεσίτης
C. Broker

A.Φ.Μ
Tax Number

Διεύθυνση
Address

Αρμόδια Δ.Ο.Υ
Tax Office

Υπογράφεται από τον Πλοιοκτήτη
SIGNED by the OWNER

Υπογράφεται από τον Ναυλωτή
SIGNED by the CHARTERER

Υπογράφεται από το Ναυλομεσίτη
SIGNED by the BROKER

ΘΕΩΡΗΣΗ από την ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ _____

ΒΕΒΑΙΟΥΤΑΙ

οτι κατά τον απόπλου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής _____

Μηολ. _____ Αριθμ. _____ αρ. αδείας επαγγ. πλοίου _____

συμπληρώθηκε και κατατέθηκε αντίγραφο Ναυλοσυμφώνου

Τόπος: _____ Ημερομηνία: _____ 200 _____ **Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ**

(Τ.Σ.Υ.)

TERMS OF AGREEMENT FOR SELF-SAIL CHARTER

APPROVED BY S.I.T.E.S.A.P.

Starting & Ending Time 1. The Owner agrees to let on bare-boat charter and the Charterer agrees to charter the unattended above mentioned yacht (hereinafter called "the Yacht") for the period as stated above and commencing at _____ o'clock on the stated starting day and ending at _____ o'clock on the stated ending day for the sum as stated, of which _____ are due and payable by the charterer _____ to upon the signing of this Agreement. The balance of _____ is due and payable in the following manner: _____

Terms of Payment

Validity 2. The signature of this Agreement by the Owner and/or his Agents becomes valid and binds the Owner to his obligations hereinafter mentioned only on condition that the Owner will actually receive the sums of the payments as indicated in Clause 1 above, in time.

Delivery 3. The Owner agrees:
To fit out the Yacht and to hand her to the Charterer, without crew, afloat, clean, ready for sea, with all the gear and equipment indicated in the Yacht's brochure and its inventory list and in proper running and seaworthy condition at _____

Insurance b. To insure the Yacht and her equipment against fire, marine and collision risks and third party damage and against any and all loss or damage in excess of € _____ and the Charterer shall therefore be relieved of any and all liability which is covered by the said Policy, provided that such loss or damage is not caused or contributed to by any act of gross negligence or willful default on his part. Should the Owner fail or elect not to effect such insurance he shall assume the same responsibilities as if the Yacht were so insured, but he shall not be under any liability for the loss or damage to the personal property of or for any injury to the Charterer or any person on board with his permission.

Delayed Delivery c. To employ every reasonable effort to ensure delivery of the Yacht on the date and at the place mentioned in Clauses 1 and 3(a) hereof, but if for any cause whatsoever the Yacht shall not be available, the Charterer shall have the right of choice of one of following possibilities:
I. Provided that the following charter commitment of the Yacht allows it and that the Owner agrees, to prolong the period of charter by the same length of time by which the delivery has been delayed.
II. To leave the date of termination unchanged as in Clause 1 hereof and to be refunded by the Owner with an amount proportional to the time by which delivery was delayed at the rate corresponding to the total charter fees in Clause 1 hereof.

Βιβλιογραφία

- Μουτζούρης Ι. , Διπλωματική Εργασία «Η Ναύλωση», Αθήνα (2010)
- Παπαδάκης Α. , Διπλωματική Εργασία «Οι διαδικασίες της ναύλωσης και ο κλάδος των Ναυλομεσιτών», Πειραιάς (2009)
- Κοκκόρη Κ., Διπλωματική Εργασία «Laytime and Demurrage», Πειραιάς (2012)
- Αλεξόπουλος Α., Διδακτορική Διατριβή «Η ατυχηματική ρύπανση των Δ/Ξ και Κεράτσας Ε., Διπλωματική Εργασία «Προσδιοριστικοί παράγοντες των τιμών των ναύλων», Πειραιάς (2012)
- Ζαρκάδα Χ., Μεταπτυχιακή Εργασία «Η επιρροή των τιμών των καυσίμων στις τιμές των ναύλων στην Spot αγορά VLCC», Πειραιάς (2012)
- <https://sites.google.com> Επισκέφθηκε Μάιο 2017.
- <http://charteringmanagement.com> Επισκέφθηκε Μάιο 2017.
- Παπαλεωνίδα Π., Εκπαιδευτικό βιβλίο AEN MARITIME ENGLISH, 2015.
- Pagonis T. «The chartering practice handbook»
- Tsoudis G. «The shipbrokers working knowlwdge»,2015.
- Νικολάου Α. Δελούκα, “Ναυτικόν Δίκαιον,” 2η έκδοση, Αθήνα, 1979.
- Νικολάου Μ. Πουλαντζά, “Το Δίκαιο της Θάλασσας,” Πειραιάς, 1998. 3.Ν.
- Μ. Πουλαντζά, “Ναυτικό Δίκαιο,” εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005.
- Σιδέρης Ι. Σημειώσεις Ανθρώπινων Σχέσεων Ε εξαμήνου 2016.

