

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές και ναυλαγορές.



Επιβλέπω Καθηγητής: Σωτήριος Σιαφλιάκης

Σπουδάστρια: Χέδα Έλενη

Α.Γ.Μ.:3339

Σχολή/Τμήμα: Σχολή Πλοιάρχων Α.Ε.Ν Μακεδονίας/Στ'2

Ακαδημαϊκό έτος: 2016 - 2017

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΘΕΜΑ: Ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές και ναυλαγορές.

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

Α.Γ.Μ:

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των προπτυχιακών σπουδών μου στην Σχολή Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας και το θέμα της πραγματεύεται τις <<Ναυλώσεις πλοίων, ναυλαγορές και φορτωτικές>>.

Γενικότερα στη σύγχρονη εποχή, οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των οικονομιών και ειδικότερα του παγκόσμιου εμπορίου, με τις θαλάσσιες μεταφορές να καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις σε θέματα αποτελεσματικότητας και ασφάλειας.

Πιο συγκεκριμένα, η χώρα μας έχει μια μακρά και πετυχημένη παράδοση στο κομμάτι της ναυτιλίας, η οποία αποτελεί και τη "βαριά" της βιομηχανία. Αν και η οικονομική κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ευρώπη και δη την Ελλάδα έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα αναφορικά με την εθνική οικονομία και ανάπτυξη, έχει αφήσει σε γενικές γραμμές ανέγγιχτο τον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό διαπιστώνεται ευκολότερα και από το γεγονός ότι ενώ η ελληνική οικονομία βασίζεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στον τουρισμό, πολλές φορές η ναυτιλία φέρνει περισσότερα έσοδα τα τελευταία χρόνια.

Επί πλέον, επιτακτική είναι η αναφορά στην ραγδαία ανάπτυξη του ελληνόκτιτου στόλου, με της ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να πρωταγωνιστούν σε όλες τις θέσεις σε θέματα προσφοράς και ζήτησης. Οι συνεχείς απαιτήσεις για τη μεταφορά περισσότερων φορτίων μέσω των θαλάσσιων μεταφορών έχουν οδηγήσει στην αύξηση των στόλων των εταιριών, με συνεχής παραγγελίες στα διεθνή ναυπηγεία νεότευκτων πλοίων, τα οποία θα είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες του σύγχρονου εμπορίου.

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία θα γίνει προσπάθεια μελέτης και παρουσίας διαφόρων όρων αναφορικά με το κομμάτι των ναυλώσεων και γενικότερα της κατάστασης που επικρατεί στη διεθνή ναυλαγορά.

Αναφορικά, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των σημαντικότερων παραγόντων του Κλάδου της Ναυλαγοράς, όπως για παράδειγμα τα πρόσωπα που την απαρτίζουν, τα κύρια κέντρα ναυλώσεων και τα βασικά συμβόλαια μεταφοράς. Εν συνεχεία, στο δεύτερο κεφάλαιο θα ασχοληθώ με τις κυρίες μορφές ναυλώσεως, όπου θα παρουσιάζονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αφορούν τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τους ναύλους και το πλοίο. Περνώντας στο τρίτο κεφάλαιο θα συναντήσουμε του διάφορους τύπους ναυλοσυμφώνων και θα αναλύσω τον τρόπο έκδοσής τους καθώς και το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν και τίθενται η ισχύς τους.

Ολοκληρώνοντας την εργασία μου, θα συμπεριλάβω το τέταρτο κεφάλαιο στο οποίο θα ασχοληθώ με τους τύπους και τις λειτουργίες των φορτωτικών. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο ρόλο που έχει η κάθε φορτωτική καθώς και το νομικό πλαίσιο μέσα στα όρια του οποίου λειτουργεί.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: Η Ναυλαγορά και η λειτουργία της.

- 1.1 Η έννοια της ναυλαγοράς
- 1.2 Τα πρόσωπα που απαρτίζουν τη ναυλαγορά
- 1.3 Κύρια κέντρα ναυλώσεως & ναυτιλιακοί οργανισμοί
- 1.4 Δείκτες μέτρησης της αγοράς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: Κύριες μορφές ναύλωσης.

- 2.1 Η έννοια της ναύλωσης
- 2.2 Ναύλωση Ταξιδιού (Charter Voyage)
- 2.3 Χρονοναύλωση (Time Charter)
- 2.4 Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (Bareboat Charter)
- 2.5 Ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Ναυλοσύμφωνα.

- 3.1 Δομή του ναυλοσυμφώνου
- 3.2 Βασικό περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου
- 3.3 Κυριότεροι κοινοί όροι των ναυλοσυμφώνων
- 3.4 Κατηγορίες ναυλοσυμφώνων
- 3.5 Το ναυλοσύμφωνο "Gencon"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: Τύποι & λειτουργίες φορτωτικών.

- 4.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις
- 4.2 Συμβόλαια ναύλωσης
- 4.3 Ο ρόλος της φορτωτικής
- 4.4 Το νομικό πλαίσιο της φορτωτικής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: Η Ναυλαγορά και η λειτουργία της.

1.1 Η έννοια της Ναυλαγοράς.

Με τον ναυτεμπορικό όρο **Ναυλαγορά** (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό εκείνο φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών.

Σε χρονικές περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη με συνέπεια να παρατηρείται η λεγόμενη "έκρηξη της ναυλαγοράς" για την οποία και χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος "μπουμ" (boom). Το αντίθετο όταν παρατηρείται απότομη πτώση (κοινώς κατρακύλισμα) των ναύλων, κυρίως λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας ή άλλων αιτιών (π.χ. πολέμου, οικονομικών αποκλεισμών κ.λπ.) τότε λέγεται ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε μεγάλη πτώση και χρησιμοποιείται ευρύτερα ο διεθνής όρος "ρολ-ντάουν" (roll-down), αντί του "κραχ" που χρησιμοποιείται σε άλλους χώρους.

Τις ανάγκες της ναυλαγοράς εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό σήμερα ειδικά χρηματιστήρια τα λεγόμενα Χρηματιστήρια ναύλων καθώς επίσης και οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων όπως έχει καταστεί σήμερα, στην Ελλάδα, ο Πειραιάς.

Το φάσμα της ναυλαγοράς περιλαμβάνει το γεωγραφικό χώρο μέσα στον οποίο ορίζονται οι ναύλοι και πραγματοποιούνται οι μεταφορές, καθώς και επαγγελματίες, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για να εκτελέσουν όλα τα απαραίτητα στάδια ώστε να εξασφαλίσουν την ασφαλή διακίνηση φορτίων από το ένα σημείο της γης στο άλλο, μέσω του θαλάσσιου δικτύου καθορίζοντας τους ναύλους.

Τέλος, η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών δημιούργησε την ανάγκη για δημιουργία διάφορων ναυτιλιακών οργανισμών ή κέντρων ναυλώσεων. Οι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί και τα Κέντρα Ναυλώσεων που θα εξετάσουμε στην παρούσα πτυχιακή εργασία και στα παρακάτω κεφάλαια είναι οι εξής:

- Baltic Exchange
- BIMCO
- Lloyd's of London

Άρα, συνοψίζοντας το φάσμα της ναυλαγοράς περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλομεσίτες, ναυλοσύμφωνα, ελεύθερα πλοία με εξέχουσα βέβαια θέση τους ναύλους καθώς και δευτερογενούς διάφορους πιστωτικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς. Όλα τα παραπάνω αποτελούν ένα αλληλοεξαρτώμενο σύστημα, που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

1.2 Τα πρόσωπα που απαρτίζουν τη Ναυλαγορά.

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο μέσα στον ορισμό της ναυλαγοράς συναντάμε μία πλειάδα προσώπων, τα οποία την απαρτίζουν και τα οποία βρίσκονται σε άμεση αλληλεξάρτηση μεταξύ τους. Οι επαγγελματίες που ανήκουν στον κόσμο της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τις δραστηριότητες και το ρόλο που έχουν μέσα στο πλαίσιο της ναυτιλίας.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο δίνεται κυρίως έμφαση στα πρόσωπα αυτά που δραστηριοποιούνται μέσα στο χώρο της ναυλαγοράς και την απαρτίζουν. Ο αγγλικός όρος των προσώπων αυτών είναι "charter marker practitioners" και αναφέρεται κατά βάση στο σημαντικότερο ρόλο που έχουν οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές και οι κύριοι των πλοίων (Ship owners). Η σχέση που διέπει τα πρόσωπα αυτά μεταξύ τους είναι σημαντική και αλληλοεξαρτώμενη, καθώς αυτά είναι που παίζουν σημαντικό ρόλο στην εκμετάλλευση/διαχείριση και στην κυριότητα του πλοίου.

Ο πλοιοκτήτης εκμεταλλεύεται στο όνομά του και για λογαριασμό αποκλειστικά δικό του το πλοίο. Αντίθετα ο εφοπλιστής εκμεταλλεύεται το πλοίο στο όνομά του και για λογαριασμό του χωρίς όμως να κατέχει την κυριότητα του πλοίου. Από την άλλη ο κύριος του πλοίου κατέχει την κυριότητα του πλοίου, αλλά η εκμετάλλευσή του δεν γίνεται από τον ίδιο. Σημαντικό είναι να αναφερθεί επίσης ότι για οτιδήποτε προκύψει στο πλοίο, η ευθύνη του εφοπλιστή είναι προσωπική και απεριόριστη σε αντίθεση με την ευθύνη του κύριου του πλοίου, η οποία φτάνει μόνο μέχρι το σημείο της αξίας του πλοίου. Έπειτα υπάρχουν οι ναυλωτές (charters), στους οποίους περιλαμβάνονται όλα εκείνα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν πληροφορίες για συγκεκριμένα φορτία καθώς και για τις διαθεσιμότητες πλοίων στον εκναυλωτή έναντι ναύλων. Για να γίνει η μεταφορά αυτή είναι απαραίτητη η δημιουργία και η υπογραφή και από τα δύο μέλη όλων των απαραίτητων εγγράφων για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου (π.χ. ναυλοσύμφωνο, φορτωτική κ.α).

Αφού λοιπόν γίνει η συμφωνία και υπογραφούν τα απαραίτητα έγγραφα μεταξύ ναυλωτών και εκναυλωτών, αναλαμβάνουν οι φορτωτές (shippers), που στην ουσία είναι οι κύριοι των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Αρχικά, πρέπει να φέρουν το φορτίο στο λιμένα και στην καθορισμένη προβλήτα και να παραδώσουν στους εκναυλωτές τα κατάλληλα έγγραφα, που σχετίζονται με τις διαδικασίες της φορτώσεως. Εν συνεχεία, και αφού φτάσει το φορτίο στον προορισμό του, οι φορτωτές είναι υπεύθυνη ώστε να καταβάλουν τον συμφωνημένο ναύλο, καθώς και όποια τυχόν πρόσθετη παροχή προκύψει λόγω υπεραναμονής (επισταλία-demurrage), καθυστέρησης παραλαβής φορτίου κλπ. Πρέπει επίσης να καταβάλουν την καθορισμένη από το νόμο τυχόν αποζημίωση λόγω μη τήρησης της συμβάσεως ναύλωσης από άσκηση του

δικαιώματος τη υπαναχώρησης. Τέλος, οι φορτωτές πρέπει να παραδώσουν στους εκναυλωτές στο λιμένα φόρτωσης, έγγραφο απόδειξης παραλαβής του φορτίου.

Μετέπειτα συναντάμε τους διαχειριστές πλοίων, οι οποίοι είναι ένας κλάδος της ναυλαγοράς που δημιουργήθηκε λόγω της ανάγκης ύπαρξης ενός διαύλου μεταξύ των συμφερόντων των πλοιοκτητών και των τραπεζών, επενδυτών κλπ. Χαρακτηριστικά είναι τα διάφορα άρθρα που έχουν αναρτηθεί ανά καιρό από διάφορους εμπειρογνώμονες, παρουσιάζοντας τους διαχειριστές πλοίων ως πολιτικούς. Συγκεκριμένα αναφέρουν ότι <<είναι μόνιμοι σε αυτό που κάνουν, αλλά είναι επίσης και οι καλύτεροι στο να εκθέσουν τα προβλήματα που προκύπτουν όταν κάποιος αισθάνεται ότι τον έχουν παρεξηγήσει, είναι κακοπληρωμένοι και υποτιμημένοι>>.



Ένα ακόμα μεγάλο υποσύνολο μέσα σε αυτό το φάσμα που ονομάζεται ναυλαγορά αποτελούν οι μεσίτες (shipbrokers). Οι συγκεκριμένοι επαγγελματίες χωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες. Στους μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων, οι οποίοι προσπαθούν να εντοπίσουν τις καλύτερες προσφορές και ευκαιρίες, είναι ενημερωμένοι για τις τρέχουσες τιμές των πλοίων όλων των τύπων και μεγεθών και γενικότερα για οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται σημαντική. Οι μεσίτες αυτοί συμβάλλουν στην επίτευξη συμφωνίας μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή και είναι υπεύθυνη για την σύνταξη του συμβολαίου. Η άλλη κατηγορία μεσιτών είναι οι ναυλομεσίτες (chartering brokers), οι οποίοι μεσολαβούν μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο του για εκναύλωση και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για να μεταφέρει το φορτίο του, ρυθμίζοντας όλες τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναξης συμβάσεων ναύλωσης έναντι προμήθειας. Οι ναυλομεσίτες πρέπει να είναι καλά ενημερωμένοι για την κατάσταση και τις τάσεις της ναυλαγοράς καθώς επίσης και για τις συνθήκες ζήτησης και προσφοράς φορτίων και χωρητικότητας πλοίων. Τέλος, είναι αυτοί που συντάσσουν το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιλαμβάνει όλα όσα συμφωνήθηκαν μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή κατά τη διάρκεια διαπραγμάτευσης της ναύλωσης.

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί ένα ιδιαίτερο κομμάτι των προσώπων που απαρτίζουν τη ναυλαγορά. Κατ' ουσία είναι το πρόσωπο που ασκεί με αντιμισθία την αντιπροσώπευση του πλοιοκτήτη σε ορισμένα λιμάνια, κατ' εντολή του. Μερικά από τα καθήκοντά του είναι, η αποστολή μιας έκθεσης προς τον πλοιοκτήτη, η οποία περιλαμβάνει μία πρόχειρη εκτίμηση των λιμενικών εξόδων, πριν την άφιξη του πλοίου, και η τελική σύνταξη του λογαριασμού που περιλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου κατά την παραμονή του στο λιμένα, εφόσον το πλοίο έχει αναχωρήσει απ' αυτόν. Επί πλέον, είναι αυτός που μεριμνά για την κανονική είσοδο και έξοδο στα λιμάνια των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβόλησή τους μέσα σε αυτά καθώς και την εύρεση της κατάλληλης θέσης για αγκυροβολία. Είναι αδιαμφισβήτητο ο κύριος υπεύθυνος για το πλοίο και για ότι αυτό χρειάζεται, όπως για παράδειγμα καύσιμα, τρόφιμα, ακόμα και

αναπλήρωση κενών θέσεων στο πλήρωμα του πλοίου και μεταφοράς χρημάτων στον Πλοίαρχο για τις ανάγκες του πλοίου.

Ολοκληρώνοντας λοιπόν τον "κύκλο" με τα πρόσωπα της ναυλαγοράς δεν θα μπορούσαν να μην συμπεριληφθούν οι βιομηχανικοί μεταφορείς (industrial carriers). Οι μεγάλοι βιομηχανικοί οργανισμοί τα τελευταία χρόνια προσπαθούν να σχεδιάσουν διάφορες στρατηγικές διοίκησης και ανάπτυξης ώστε να μειωθούν τα κόστη και τα έξοδα τους. Στα πλαίσια των στρατηγικών της κάθετης ολοκλήρωσης των εργασιών τους περιλαμβάνεται η μείωση των εξόδων μεταφοράς. Δεν υπάρχει λόγος να μεταφέρεται το προϊόν από τον προμηθευτή στον πελάτη. Έτσι απέκτησαν δικό τους τονάζ για τη μεταφορά των προϊόντων τους. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται από θυγατρικές εταιρίες που ασχολούνται αποκλειστικά με τις μεταφορές αυτές αλλά και από εταιρίες ειδικευμένες στη διαχείριση πλοίων.



1.3 Κύρια κέντρα ναυλώσεως & ναυτιλιακοί οργανισμοί.



μεταφορών εμπορευμάτων.

Το Χρηματιστήριο ναύλων Λονδίνου (Baltic Exchange ή Baltic Mercantile and Shipping Exchange), το κοινώς λεγόμενο Μπάλτικ ή Μπόλτικ, θεωρείται ως η βασική παγκόσμια οργανωμένη αγορά ναύλων με τόσο ανεπτυγμένο κύρος ώστε να συγκεντρώνει το 90% των δια θαλασσίων

Η ιστορία του ξεκινάει στα μέσα του 18ου αιώνα και συγκεκριμένα το 1744 με την ίδρυση του στο Λονδίνο με βασικά ιδρυτικά στελέχη και μετόχους τους Stephen Ralli και Michael Rodocanachi, οι οικογένειες των οποίων ανήκαν στην Χιώτικη διασπορά.

Αρχικά αποτελούσε ένα καφενείο, το <<Baltic Coffee Shop>>, όπου οι έμποροι συναντούσαν τους καπετάνιους των πλοίων, ώστε να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους δια θαλάσσης. Για να μπορέσουν να γίνουν αυτές οι εμπορικές συναλλαγές, τα πρόσωπα αυτά έπρεπε να γίνονται μέλη έτσι ώστε να λαμβάνουν την κατάλληλη πληροφόρηση, διασφαλίζοντας τα στοιχεία τους, χωρίς να φοβούνται. Κατά αυτόν τον τρόπο το Βαλτικό Κέντρο μέχρι το 1823 είχε εξελιχθεί σε ένα είδος "club", όπου η είσοδος σε αυτό ήταν ελεγχόμενη, έτσι ώστε να αποτραπεί η είσοδος πολλών ανταγωνιστών στο εμπόριο. Το προνόμιο των μελών ήταν ότι εκεί υπήρχαν εφημερίδες, δημοσιεύσεις και όποιας άλλης μορφής πληροφόρησης τους χρειαζόταν.

Σήμερα το Baltic Exchange αριθμεί περί τα 600 μέλη, ναυλομεσίτες (brokers) που διατηρούν ως έμβλημά τους την αρχή: «ο λόγος μας συμβόλαιο» ('Our word our bond'). Κατά την αίτηση εγγραφής των εταιριών - μελών, που γίνεται με τη συμπλήρωση μιας αίτησης, τα μέλη χωρίζονται σε δύο κατηγορίες στους "market members" και στους "non-market members".

Οι market members μαζί με τη αίτηση εγγραφής είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν μαζί και τα οικονομικά τους στοιχεία προκειμένου να βεβαιωθεί το Κέντρο ότι τα μέλη έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν τα συμβόλαια που αναλαμβάνουν. Οι διαπραγματεύσεις αυτού του τύπου μελών γίνονται μέσα στο κτίριο του Βαλτικού Κέντρου στη γνωστή αίθουσα εν ονόματι <<floor>>. Είναι αναγκασμένοι να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Κέντρου και να κάνουν τις διαπραγματεύσεις σύμφωνα με τις τεχνικές αυτού. Σε αυτήν την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι ναυλομεσίτες και όλοι όσοι έχουν συμφέροντα επί του φορτίου (cargo interests).

Οι non-market members δεν είναι υποχρεωμένοι κατά την εγγραφή τους να παρουσιάσουν την οικονομική τους κατάσταση. Οι ναυτιλιακές τους υπηρεσίες προσφέρονται σε συνεργασία με το Βαλτικό Κέντρο, αλλά δεν έχουν το δικαίωμα χρήσης χώρων τους. Σε αυτή την κατηγορία μελών ανήκουν οι ναυτιλιακοί οικονομολόγοι, ασφαλιστές, τραπεζίτες, νηογνώμονες, δικηγόροι και άλλοι προμηθευτές ναυτιλιακής πληροφόρησης.

Τέλος, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι μέσα στο "Baltic" συνάπτεται ακόμη και πέραν του 90% των ναυλώσεων παγκοσμίως, τούτο και μόνο, επιτρέπει στο Λονδίνο να διατηρεί τον ρόλο του σημαντικότερου ναυτιλιακού κέντρου του κόσμου.



Στη Δανία περί το έτος 1905 δημιουργήθηκε από πλοιοκτήτες η εταιρία BIMCO. Από το 1927 έως σήμερα αποτελεί διεθνή οργανισμό και θεωρείται ο μεγαλύτερος στον ιδιωτικό τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αριθμεί 2650 μέλη σε 111 χώρες.

Η BIMCO (Baltic & International Maritime Council) είναι υπεύθυνη για την ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων (interpretation of charter party items), την καθοδήγηση σε θέματα ναυτικού δικαίου (advice on maritime law), αλλά και τη χορήγηση συμβουλών και οδηγιών προκειμένου να λυθούν διαφωνίες και ναυτιλιακές διαφορές. Επίσης, ασχολείται με τη διεξαγωγή ειδικών ερευνών (π.χ. port cost estimates) που αφορούν την εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς και των διάφορων ναυλαγορών, ενώ ταυτόχρονα εκδίδει ναυλοσύμφωνα και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα, καθώς και εγκρίνει ναυλοσύμφωνα που έχουν εκδοθεί από άλλους φορείς. Επιπρόσθετα, εκδίδει ναυτιλιακά προγράμματα <<Shipping Software>> (T/C estimation system, fleet monitoring system, positioning system, laytime calculator, voyage estimator, port cost estimator, charter party editor), αλλά και περιοδικά, επιθεωρήσεις, έρευνες κ.α. για την ενημέρωση των ναυτιλιακών επαγγελματιών.

Εξίσου σημαντικό να αναφερθεί είναι το γεγονός ότι η εταιρία είναι ευπρόσιτη σε κάθε μέλος της αφού βρίσκεται σε συνεχή online επικοινωνία 24 ώρες την ημέρα μέσω του διαδικτύου (BIMCO online round the clock and internet services) ενημερώνοντας ακόμα και για την κατάσταση των πάγων σε λιμάνια και θαλάσσιες περιοχές, αλλά και παρέχοντας αξιόπιστη τεχνική υποστήριξη. Τέλος, επιμελείται την οργάνωση διαφόρων επιμορφωτικών σεμιναρίων.

Σε περαιτέρω πληροφορίες της επικαιρότητας, ο Philippe Louis-Dreyfus είναι ο νέος πρόεδρος του Baltic and International Maritime Council (BIMCO), όπως ανακοίνωσε και επισήμως η BIMCO. Ο Philippe Louis-Dreyfus, διαδέχτηκε τον απερχόμενο πρόεδρο John Denholm και η θητεία του αναμένεται να διαρκέσει δύο χρόνια. Είναι ιδιοκτήτης και πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας Louis Dreyfus Armateurs ενώ στο παρελθόν έχει διατελέσει, μεταξύ άλλων, και πρόεδρος της European Community Shipowner's Association. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αξίωμα του αναπληρωτή προέδρου (president designate), ανέλαβε ο Γιάννης Αναστασόπουλος, της Common Progress.

Κατά την ομιλία του, ο νέος πρόεδρος, έδωσε έμφαση στον ηγετικό ρόλο που πρέπει να αναλάβει το Συμβούλιο, προάγοντας τα εξαιρετικά επιτεύγματα του ναυτιλιακού κλάδου σε τομείς όπως η ασφάλεια και το περιβάλλον. Όπως είπε χαρακτηριστικά ο κ. Dreyfus, η BIMCO,

ως ένας οργανισμός με παγκόσμια εμβέλεια, μπορεί και πρέπει να εστιάσει τις προσπάθειές της στη διαμόρφωση μελλοντικών πολιτικών και νομοθεσιών, απεμπολώντας τακτικές του παρελθόντος όπου η ναυτιλιακή κοινότητα απέχοντα από τις διαβουλεύσεις, δεχόταν παθητικά τις νομοθεσίες που της επιβάλλονταν. Τέλος, ο κ. Dreyfus, αναφέρθηκε σε νομικά και πρακτικά ζητήματα του κλάδου, ανανεώνοντας τη δέσμευση της BIMCO να παρέχει καινοτόμες λύσεις για τα μέλη της, με στόχο την απλοποίηση και προτυποποίηση των διαδικασιών και τη μείωση του νομικού κόστους στις εμπορικές συναλλαγές.

LLOYD'S
LLOYD'S OF LONDON

Η Lloyd's αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Η ιστορία της εταιρίας ξεκινάει τον 17ο αιώνα στο Λονδίνο της Αγγλίας. Ο Edward Lloyd διατηρούσε ένα καφενείο στην Tower Street, κοντά στον Τάμεση όπου κατάφερε να προσελκύσει τη ναυτιλιακή κοινότητα μέσα στο καφενείο του. Έτσι, ξεκίνησε να εκδίδει μια μικρή εφημερίδα με τίτλο "Lloyd's News", με την οποία παρείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων, τα χαρακτηριστικά τους, το πλήρωμα τους κτλ. Καθώς τα χρόνια περνούσαν το μικρό καφενείο αναπτύχθηκε σε ένα αναγνωρισμένο κέντρο πληροφόρησης, το οποίο ήταν χώρος συνάντησης των ασφαλιστών, εμπόρων και πλοιοκτητών για το "κλείσιμο" συμφωνιών έτσι ώστε να μεταφερθούν με ασφάλεια τα φορτία, ή για τη διασφάλιση της νομιμότητας των μεταβιβάσεων - αγορών πλοίων και γενικότερα για όποια υπόθεση τους αφορούσε σχετικά με το ναυτιλιακό κλάδο. Μετά και το θάνατο του Edward Lloyd το καφενείο πέρασε στα χέρια συγγενών, οι οποίοι και συνέχισαν την αρχική ιδέα του ιδρυτή του. Το 1713 εκδόθηκε από τους ίδιους και για πρώτη φορά η γνωστή εφημερίδα "Lloyd's List" και εκτός από αυτό δημιούργησαν ένα μητρώο που περιλάμβανε κατάλογο με όλα τα πλοία που ήταν καταχωρημένα σε αυτόν., ταξινομημένα. Ο κατάλογος αυτός μετέπειτα ονομάστηκε "Lloyd's Register of shipping".

Σήμερα πλέον, το καφενείο έχει πάρει τη μορφή εταιρίας με την επωνυμία "Lloyd's of London" και η έδρα του μεταφέρθηκε σε ένα υπερσύγχρονο κτίριο στην Lime Street του Λονδίνου. Ο τεράστιος αυτός οργανισμός, πλέον προσφέρει ποικίλες υπηρεσίες, τις οποίες έχει διαχωρίσει σε τρεις κύριους τομείς, έτσι ώστε να είναι πιο λειτουργικός και τα μέλη του να επωμίζονται από αυτόν το μέγιστο των υπηρεσιών του.



Αρχικά, ο πρώτος τομέας είναι ο τεχνικός. Ο τομέας αυτός μπόρεσε να αναπτυχθεί λόγω του καταλόγου "Lloyd's Register of shipping", γιατί αποτελεί τον πρώτο νηογνώμονα. Οι

νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που επιθεωρούν, ταξινομούν και κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις ανάλογα με το είδος, την κατασκευή και την συντήρησή τους. Κατά αυτόν τον τρόπο, η εταιρία έχει αναπτύξει ένα δίκτυο επιθεωρήσεων σε όλα τα κύρια λιμάνια ανά τον κόσμο. Ο τομέας διοικείται από τη Γενική Επιτροπή, την οποία αποτελούν πλοιοκτήτες, ναυπηγοί, μηχανικοί, ασφαλιστές κ.α.

Έπειτα ακολουθεί ο τομέας των θαλασσοασφαλειών. ο οποίο εκπροσωπείται από τον κολοσσιαίο ασφαλιστικό οργανισμό "Lloyd's of London" και η δραστηριότητά του δεν περιορίζεται πλέον μόνο στην ασφάλιση των πλοίων. Δουλειά του κάθε ασφαλιστή είναι να ορίσει το ύψος των ασφάλιστρων, να εκτιμήσει το ύψος του κινδύνου και να αποφασίσει το ποσοστό κινδύνου που θα καλύψει. Οι ασφαλιστικές καλύψεις από τους 6000 ασφαλιστές της εταιρίας γίνονται πάντα μέσω των μεσιτών.

Εν κατακλείδι, ο τελευταίος τομέας δεν θα μπορούσε να μην αφορά τις ναυτιλιακές εκδόσεις, όπου άλλωστε ήταν και η αρχική εργασία της εταιρίας. Με οποιοδήποτε μέσο η εταιρία μέχρι και σήμερα προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

1.4 Δείκτες μέτρησης της αγοράς.

Ο διάδοχος του BFI είναι ο δείκτης Baltic Dry Index (B.D.I), που φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα που ακολουθεί.

Ο δείκτης αυτός θεωρείται ο πλέον αντιπροσωπευτικός όσον αφορά την αγορά χύδην φορτίου καθώς δεν συμπεριλαμβάνονται μόνο διαδρομές που σχετίζονται με τις διαδρομές πλοίων τύπου Panamax και Capesize, αλλά και διαδρομές που εκτελούνται από πλοία τύπου Handysize. Ο δείκτης BFI συμπεριλάμβανε 30% διαδρομές πλοίων τύπου Capesize και 70% διαδρομές πλοίων τύπου Panamax. Σε αντιδιαστολή ο BDI εμπεριέχει και διαδρομές Handysize. Οι δύο δείκτες δεν έχουν μεγάλη απόκλιση μεταξύ τους. Σύμφωνα με έρευνες κατά 99,8% παρουσιάζουν τις ίδιες τιμές.

Ο δείκτης BDI υπολογίζεται ως εξής:

$$BDI = \frac{BHMI * 0,112183226 + BPI + BCI}{3} * 0,998000799$$

Ο αριθμός 0,112183226 είναι ο σταθμικός συντελεστής των πλοίων Handysize στις 13 διαδρομές από τις οποίες υπολογίστηκε ο BFI και οι:

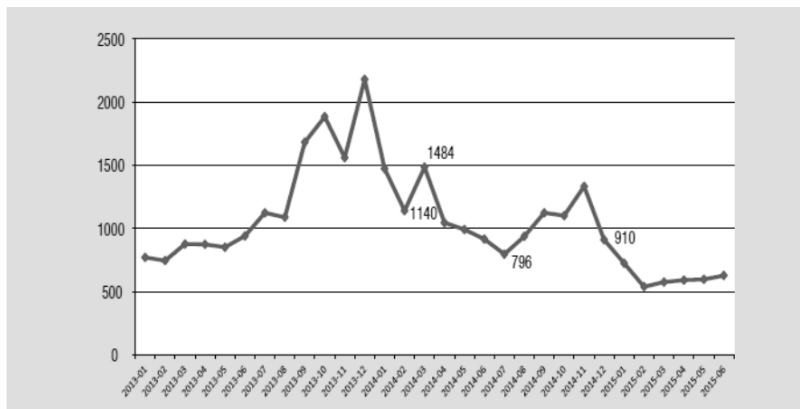
- BHMI = δείκτης που διαμορφώνεται από τις ναυλώσεις Handysize,
- BPI = δείκτης που διαμορφώνεται από τις ναυλώσεις Panamax,

- BCI = δείκτης που διαμορφώνεται από τις ναυλώσεις Capesize.

Baltic Exchange Dry Index (BDI),
exponential average in red,
200 day exp. avr. Green



Baltic Dry Index



Source: UNCTAD secretariat, based on Baltic Exchange data.

Note: The index is made up of 20 key dry bulk routes measured on a time charter basis, and covers Handysize, Supramax, Panamax and Capesize dry bulk carriers, carrying commodities such as coal, iron ore and grain.

BDI 2013 - 2015

Θεωρώντας ότι το 1985 ο δείκτης ήταν 1000, το τέταρτο τρίμηνο του 2013 και το πρώτο τρίμηνο του 2014 φαίνεται μια ανάκαμψη της τάξεως του 100% (από 1000 το 2012 στο 2000+ το 2014).

Κεφάλαιο 2ο: Κύριες μορφές ναυλώσεων.

2.1 Η έννοια της ναύλωσης.

Στην ελεύθερη ναυτιλία (εξαιρείται η ναυτιλία γραμμών) με τον όρο ναύλωση περιγράφεται η συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου ανάμεσα σε δύο εμπλεκόμενα μέρη, τον πλοιοκτήτη ή εκναυλωτή και τον ναυλωτή. Ειδικότερα στη σύμβαση ναύλωσης συμβάλλεται από τη μία πλευρά εκείνος που διαθέτει το πλοίο (εκναυλωτής) και από την άλλη εκείνος προς τον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής). Με τη συμφωνία ναύλωσης ο πλοιοκτήτης / εκναυλωτής δέχεται να απασχολήσει το πλοίο του σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που ζητά ο ναυλωτής στη βάση πληρωτέου από το ναυλωτή χρηματικού ανταλλάγματος που καλείται ναύλος ή μίσθωμα. Η συμφωνία ναύλωσης επικυρώνεται από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το ναυλοσύμφωνο.

Ο όρος εκναυλωτής αφορά είτε τον πλοιοκτήτη, δηλαδή τον ιδιοκτήτη και διαχειριστή του πλοίου, είτε τον εφοπλιστή, δηλαδή τον εμπορικό διαχειριστή του πλοίου, ο οποίος χωρίς να έχει το πλοίο στην κατοχή του, διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία του και αναφέρεται ως εκπρόσωπος των συμφερόντων του πλοίου στο ναυλοσύμφωνο. Αντίστοιχα, ο όρος ναυλωτής αφορά τον συμβαλλόμενο στον οποίο διατίθεται το πλοίο για απασχόληση σε μία ναύλωση. Είναι δυνατόν ο ναυλωτής να ταυτίζεται με τον 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 εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο διαφορετικά πρόσωπα.

Η εμπορική απασχόληση του πλοίου διακρίνεται σε τέσσερις κατηγορίες ναύλωσης:

➤ **Τη ναύλωση ταξιδιού:** Είναι μικρής χρονικής διάρκειας μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει με το πλοίο του για λογαριασμό του ναυλωτή συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια. Ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει στον πλοιοκτήτη αμοιβή (ναύλο) που υπολογίζεται συνήθως ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου.

➤ **Τη χρονοναύλωση:** Είναι δυνατόν να έχει μικρή, μεσαία ή μεγάλη χρονική διάρκεια (μπορεί να διαρκέσει για ένα ταξίδι μερικών ημερών μέχρι και πάνω από πέντε χρόνια). Ο πλοιοκτήτης παραχωρεί στον ναυλωτή το πλοίο με το υπάρχον πλήρωμα για συμφωνημένο χρονικό διάστημα, κρατώντας τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου του. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου και πληρώνει μίσθωμα στον πλοιοκτήτη σε τακτά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία.

➤ **Τη ναύλωση γυμνού πλοίου:** Είναι μακροχρόνια μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει στο ναυλωτή το κουφάρι πλοίου για μεγάλο χρονικό διάστημα (συνήθως πάνω από δύο χρόνια). Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον πλήρη έλεγχο του πλοίου (επάνδρωση, συντήρηση, ασφάλιση) για το συμφωνημένο χρονικό διάστημα και πληρώνει μίσθωμα στον πλοιοκτήτη σε διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία.

➤ **Τη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς:** Αποτελεί μακροχρόνια μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης υπόσχεται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ναυλωτή για τη μεταφορά καθορισμένου όγκου αγαθών μέσα σε μία συμφωνημένη, σχετικά μεγάλη χρονική περίοδο. Τυπικά το Contract of Affreightment (CoA) αναγνωρίζεται σαν ένας νέος τύπος συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ο οποίος καλύπτει ένα εξειδικευμένο, ομογενές φορτίο, που πρόκειται να μεταφερθεί σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλες χρονικές περιόδους. Συνήθως το συμβόλαιο CoA καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από έξι μήνες έως και μερικά χρόνια) και περισσότερα από ένα ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα όπου εκτελείται ένα μόνο ταξίδι δεν εξαιρείται από τα παραδείγματα CoA.

Στις ναυλώσεις ταξιδιού, η πληρωτέα αμοιβή προς τον ιδιοκτήτη για τη μεταφορά και παράδοση των αγαθών στον προορισμό τους σε εμπορεύσιμη κατάσταση ονομάζεται ναύλος και πληρώνεται συνήθως ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου.

Στους τύπους ναύλωσης που εμπεριέχουν το στοιχείο του χρόνου, όπως για παράδειγμα στη χρονοναύλωση και στη ναύλωση γυμνού πλοίου, η αντίστοιχη αμοιβή του πλοιοκτήτη ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της διαχείρισης του πλοίου για συμφωνημένο χρονικό διάστημα ονομάζεται μίσθωμα και πληρώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία, συνήθως ανά ημέρα απασχόλησης του πλοίου.

2.2 Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter).

Σε αυτό το είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης με αντίτιμο καθορισμένο ποσό ναύλου, το ύψος του οποίου διαμορφώνεται ανάλογα των συνθηκών της ναυλαγοράς (freight market). Τα συμβαλλόμενα μέρη μίας ναύλωσης είναι ελεύθερα να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου επιθυμούν και να επιφέρουν οποιαδήποτε μετατροπή προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους. Κατά πλειονότητα, στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού περιέχονται τα ακόλουθα στοιχεία και οι αντίστοιχοι σημαντικοί όροι (clauses):

1. Ημερομηνία και τόπος υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.
2. Πλήρης επωνυμία και έδρα των πλοιοκτητών και ναυλωτών.
3. Περιγραφή του πλοίου.
4. Γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου.
5. Κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο (πρώτο) λιμάνι φόρτωσης.
6. Ποσότητα του φορτίου που ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει επί του πλοίου.

7. Είδος και περιγραφή του προς μεταφορά φορτίου.
 8. Λιμένες ή λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.
 9. Όρος αναφερόμενος στο ύψος και τον τρόπο καταβολής του ναύλου.
 10. Χρονικό περιθώριο, όπου ο ναυλωτής υποχρεούται να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση (laytime-σταλίες).
 11. Χρηματικό ύψος του "demurrage" (επισταλίες) και του "despatch" (επίσπευση).
 12. Όροι αναφερόμενοι στις φορτωτικές.
 13. "Cesser clause" και ρήτρα επίσχεσης (lien clause).
 14. Όρος αναφερόμενος στους πράκτορες.
 15. Ρήτρα παρέκκλισης (deviation clause).
 16. Απαλλακτικές ρήτρες (exception clauses).
 17. Paramount clause.
 18. Όρος αναφερόμενος στη διαιτησία (arbitration clause).
 19. Όρος αναφερόμενος στην προμήθεια των μεσιτών (brokerage clause).
 20. Όρος αναφερόμενος στη γενική αβαρία (general average clause).
 21. Όροι αναφερόμενοι σε περιπτώσεις απεργιών, πάγων, πολέμων κ.α.
- Εκτός των παραπάνω όρων, υπάρχουν αρκετοί επιπρόσθετοι όροι που αποσκοπούν στη ρύθμιση θεμάτων δευτερεύουσας σημασίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

ΈΞΟΔΑ (COSTS)

Σε αυτή την κατηγορία υποχρεώσεων κατατάσσονται όλα τα έξοδα (costs) που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη σε μία ναύλωση ταξιδιού. Ειδικότερα, τα έξοδα αυτά είναι:

- Λειτουργικά έξοδα (operating costs ή running costs): Σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, όπως έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, υπερωρίες, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων, έξοδα σεμιναρίων και εκπαίδευσης (wages, social costs, sickness costs, travel costs). Επίσης, περιλαμβάνονται τα έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών 25 (costs for supplies & provisions, lubricants, spares), τα ασφάλιστρα (insurance for hull and machinery), τα έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου (maintenance and repairs costs) καθώς και τα έξοδα διαχείρισης και διοίκησης της εταιρείας (administrative costs). Το ύψος των λειτουργικών εξόδων είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο της αγοράς στην οποία απασχολείται το πλοίο.

- Έξοδα ταξιδιού (voyage costs): Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά έξοδα (port charges), στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα των πιλότων (pilotage), των ρυμουλκών

(tugs), των φάρων (light dues), καθώς και τα έξοδα αγκυροβολίας (anchorage dues).

- Έξοδα κεφαλαίου (capital costs): Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα κόστη κεφαλαίου, όπως για παράδειγμα η εξόφληση των δανείων. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

- Έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs): Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου, όπως τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας του φορτίου (loading, discharging and stowage costs), καθώς επίσης η μίσθωση γερανών και λοιπού εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου που διαθέτει το λιμάνι. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Οι δαπάνες ψύξης του φορτίου και ειδικής προετοιμασίας των αμπαριών σχετίζονται με το ταξίδι και δεν κατατάσσονται στα έξοδα χειρισμού του φορτίου. Όσον αφορά τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, αυτά μοιράζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Εάν το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει κάποιον από τους συνώνυμους όρους "Gross Terms" ή "Liner Terms", τότε τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης περιλαμβάνονται στο ναύλο, ενώ ο όρος "F.I.O. Terms" ή παραπλήσιοί του απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από τα έξοδα της φορτοεκφόρτωσης.

Το ύψος της αποζημίωσης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις καθυστέρησης, καθορίζεται με δύο τρόπους:

DEMURRAGE (ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ):

Σε αυτή την περίπτωση, υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που ορίζει ότι ο ναυλωτής δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι για επιπρόσθετες ημέρες (πέραν των laydays) μέχρι να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση. Γι' αυτό το λόγο, θα καταβάλλει στον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο ημερήσιο ποσό, γνωστό ως "demurrage". Το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών (demurrage) θα καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης. Το "demurrage" αποτελεί ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated damages) προς τον πλοιοκτήτη, για την καθυστέρηση του πλοίου του. Επομένως, ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει τη ζημιά που έχει υποστεί, αλλά ακόμα και αν η ζημιά αυτή είναι μεγαλύτερη από την αποζημίωση του "demurrage", αυτός δικαιούται μόνο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί. Αντίθετα, έστω και αν η πραγματική ζημιά είναι χαμηλότερη από την αποζημίωση του "demurrage", ο πλοιοκτήτης δικαιούται όλο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί από την αρχή. Η ευθύνη για την πληρωμή του "demurrage" προκύπτει αμέσως μετά τη λήξη των "laydays". Για τον υπολογισμό του "demurrage" η ημέρα μετράται ως ημερολογιακή των 24 ωρών. Οι εξαιρούμενες κατά το

"laytime" περίοδοι όπως Κυριακές, εορτές, άσχημες καιρικές συνθήκες κ.λ.π., δεν αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό του "demurrage" (once on demurrage always on demurrage), εφ' όσον βέβαια έχει εξαντληθεί ο διαθέσιμος χρόνος του "laytime" και το πλοίο είναι ήδη "on demurrage". Μόνο όταν υπάρχει καλά διατυπωμένη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο, 26 ο χρόνος του "demurrage" μπορεί να περιορίζεται. Αυτός ο περιορισμός, για παράδειγμα, φαινόταν στη ρήτρα 7 της παλαιότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου Gencon (edition 1976): "ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at parts of loading and discharging". Στην πρακτική, συνήθως διαγράφονται από τον όρο οι φράσεις "ten running days on" και "payable day by day". Όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε σφάλμα του πλοιοκτήτη ή γίνεται για διευκόλυνσή του, τότε δεν προκύπτει υποχρέωση του ναυλωτή για πληρωμή "demurrage". Πολλές φορές η ευθύνη για την καταβολή του "demurrage" μεταφέρεται είτε στον παραλήπτη του φορτίου (όταν στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνεται η "cesser clause") είτε στον κάτοχο της φορτωτικής ή στο φορτωτή (όταν στη φορτωτική υπάρχει ο όρος: "freight and all other conditions as per charter"). Σύμφωνα με τη ρήτρα αυτή, το "demurrage" είναι πληρωτέο ανά ημέρα (payable day by day). Η συγκεκριμένη φράση επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να απαιτήσει πληρωμή για κάθε μέρα που το πλοίο του είναι σε "demurrage" και στη συνέχεια να ασκήσει το δικαίωμα επίσχεσης επί των αγαθών κατά την εκφόρτωσή τους, εφ' όσον δεν εισπράξει το "demurrage". Επίσης, εάν δεν υπήρχε η φράση "payable pro rata for any part of a day", κάθε τμήμα της ημέρας στο οποίο έγινε φόρτωση / εκφόρτωση κατά τη διάρκεια του "demurrage", θα μετρούσε ως ολόκληρη ημέρα (implied term).

ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ (DESPATCH):

Στην περίπτωση που η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης ολοκληρωθεί πριν την περάτωση του χρόνου "laytime", τότε ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη γνωστή ως "despatch money" (επίσπευση). Συνήθως, το ποσό της επίσπευσης ισούται με το μισό του συμφωνημένου "demurrage", μολονότι είναι δυνατόν να συμφωνείται κάτι διαφορετικό. Ο χρόνος της επίσπευσης υπολογίζεται με διάφορους τρόπους. Έτσι, άλλοτε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση για όλο το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι τη στιγμή που θα έληγε ο χρόνος "laytime" συμπεριλαμβανομένων εορτών, αργιών, κακοκαιρίας και λοιπών εξαιρέσεων του "laytime" (all time saved) και άλλοτε για το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι το καθαρό υπόλοιπο έως την εκπνοή του χρόνου "laytime" (all laytime saved), δηλαδή σε αυτή την περίπτωση αφαιρούνται οι χρόνοι που εμπίπτουν σε εξαιρέσεις του "laytime". Η τελευταία περίπτωση είναι η πιο συνηθισμένη στην πράξη. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το εθιμικό δίκαιο δεν προβλέπει υπονοούμενο όρο επίσπευσης (not implied term in common law).

2.3 Χρονοναύλωση (Time Charter).

Ως χρονοναύλωση πλοίου ορίζεται το είδος της ναύλωσης στο οποίο ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα έναντι χρηματικής αμοιβής, γνωστής ως μίσθωμα (hire). Ανάλογα με τον τρόπο και το σκοπό 30 απασχόλησης του πλοίου, καθώς επίσης τον τόπο και χρόνο παράδοσης - επαναπαράδοσής του, οι χρονοναυλώσεις συμπεριλαμβάνουν τρεις κύριες μορφές: τη χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c), τη χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c) και την περιοδική χρονοναύλωση (period t/c).

Στην πρώτη περίπτωση, η χρονοναύλωση μοιάζει με τη ναύλωση ταξιδιού, αφού το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η διαφορά είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά ημέρα για το χρόνο απασχόλησης του πλοίου, αντί ναύλου ανά μονάδα φορτίου όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού.

Η δεύτερη περίπτωση αποτελεί - όπως και η πρώτη - μία μικτή μορφή ναύλωσης, καθώς ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαράδωσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε.

Η τρίτη περίπτωση είναι η συνήθης χρονοναύλωση, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκόσμια. Η επαναπαράδοση γίνεται σε συμφωνημένη γεωγραφική περιοχή, π.χ. Ανατολική Ακτή των Η.Π.Α. Η χρονική περίοδος της ναύλωσης μπορεί να διαρκεί από λίγες μέρες μέχρι χρόνια.

Στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) και επομένως επιβαρύνεται με το μεταβλητό κόστος του πλοίου (voyage cost) που περιλαμβάνει έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κ.λ.π., καθώς βέβαια και με το μίσθωμα του πλοίου. Ωστόσο, η διαχείριση του πλοίου (operation and management) και επομένως η πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost) και του κόστους κεφαλαίου (capital cost) παραμένουν στην ευθύνη του πλοιοκτήτη. Πολλές φορές, συνηθίζεται τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές (options) ανανέωσης της ναύλωσης, π.χ. ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης να δικαιούται να ζητήσει παράταση της χρονοναύλωσης για ορισμένο χρόνο, με τους ίδιους ή αναθεωρημένους όρους ή με όρους που θα συμφωνηθούν αμοιβαία. Μολονότι τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματευθούν το συμβόλαιο με όποιον τρόπο θέλουν, είναι σύνηθες να υιοθετούν ένα από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης, τα οποία έχουν εγκριθεί από αρμόδιους οργανισμούς όπως η "BIMCO", το "Documentary Committee of the Chamber of Shipping in the United Kingdom" κ.α.

Παράδοση του πλοίου (delivery of the vessel)

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στο ναυλωτή αξιόπλοο και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ναυλοσύμφωνου, π.χ. σύμφωνα με τη ρήτρα για πλοία ξηρού φορτίου "...she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this charter". Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να διαθέσει το πλοίο που συμφωνήθηκε για την εκτέλεση της ναύλωσης. Δικαίωμα να χρησιμοποιήσει άλλο πλοίο έχει μόνο εάν αυτό προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο.

Ο τόπος παράδοσης του πλοίου είναι άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο συγκεκριμένος στο ναυλοσύμφωνο. Έτσι, μερικές φορές καθορίζεται ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή προβλήτα λιμανιού και άλλες φορές καθορίζεται μία ευρύτερη περιοχή, π.χ. "vessel to be delivered and redelivered in the Mediterranean". Συνήθως, το λιμάνι παράδοσης καθορίζεται από το ναυλωτή και αποτελεί σημαντικό σημείο διαπραγματεύσεως, ιδιαίτερα όταν το πλοίο είναι ελεύθερο σε άλλο λιμάνι από αυτό στο οποίο ο ναυλωτής το χρειάζεται. Η παράδοση του πλοίου μπορεί να μην πραγματοποιείται στο λιμάνι ή στην προβλήτα, αλλά στο σταθμό επιβίβασης των πιλότων έξω από ένα λιμάνι, π.χ. "vessel to be delivered on arrival first pilot station at Rotterdam".

Ο χρόνος παράδοσης του πλοίου συμφωνείται μεταξύ ναυλωτή - πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Πολλά χρονοναυλοσύμφωνα αναφέρουν ότι η παράδοση 31 του πλοίου γίνεται δεκτή μόνο κατά τις εργάσιμες ημέρες και σε ώρες γραφείου (during working days and office hours), συνήθως όμως τέτοιοι όροι διαγράφονται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Εάν ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο του νωρίτερα από το χρόνο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να το δεχτεί πριν ξεκινήσουν να μετρούν τα συμφωνημένα "laydays" της παράδοσης. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο του αργότερα από το συμφωνημένο χρόνο παράδοσης ή το παραδώσει σε λιμάνι διαφορετικό από το συμφωνημένο, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα ακύρωσης του συμβολαίου (The Lily Prima).

Συνήθως, υπάρχει ρήτρα στα ναυλοσύμφωνα που ορίζει ότι ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των καυσίμων κατά την παράδοση, π.χ. "charterers at port of delivery...to take over and pay for al ... fuel and diesel oil remaining in vessel's bunkers at current price at that port" (Baltim 1939, edition 2001, clause 5). Επειδή κατά την παράδοση του πλοίου η ευθύνη για την πληρωμή διαφόρων εξόδων (π.χ. καυσίμων, λιμενικών, πρακτορειακών) περνάει από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή, συνήθως συμφωνείται μεταξύ των μερών η πραγματοποίηση μίας κοινής επιθεώρησης του πλοίου (joint on-hire survey) από ανεξάρτητους επιθεωρητές, η οποία λειτουργεί ως βάση για τον επιμερισμό του κόστους. Στις σχετικές αναφορές (on-hire survey reports and damage reports) καταγράφεται η ακριβής ώρα παράδοσης, οι ποσότητες καυσίμων και η κατάσταση του πλοίου κατά την παράδοση. Θα πρέπει να συμφωνείται στο

ναυλοσύμφωνο ποιό συμβαλλόμενο μέρος θα αναλαμβάνει το κόστος και το χρόνο αυτών των επιθεωρήσεων.

Από τη στιγμή που το πλοίο θα παραδοθεί στο ναυλωτή, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα της πλήρους χρήσης του κατά τη διάρκεια του χρονοναυλοσυμφώνου. Ο πλοίαρχος, παρ' όλο που είναι υπάλληλος του πλοιοκτήτη, έχει υποχρέωση να ενεργεί λογικά και να συμμορφώνεται με τις εντολές του ναυλωτή όσον αφορά την εμπορική απασχόληση και πρακτόρευση του πλοίου (employment and agency), ανάλογα πάντα με την κατάσταση και σύμφωνα με την κρίση του. Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για θέματα που αφορούν τη διαχείριση (ship management and operation) και τη ναυσιπλοΐα (navigation) του πλοίου.

Αξιοπλοΐα και συντήρηση (seaworthiness & maintenance)

Συνήθως, τα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν τον εξής όρο: "The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service" (Baltim 1939, edition 2001, clause 1). Σύμφωνα με τον όρο αυτό, ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει στο ναυλωτή πλοίο αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά του φορτίου¹²⁹. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει αξιόπλοο πλοίο δεν είναι απόλυτη στη χρονοναύλωση. Αρκεί για τον πλοιοκτήτη να έχει επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια (reasonable diligence) προκειμένου να παραδώσει πλοίο αξιόπλοο (The Democritos / United States of America v. The Marilena P.), εκτός αν συμφωνείται κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο.

Όπως έχει αναφερθεί και στη μελέτη της ναύλωσης ταξιδιού, η έννοια της αξιοπλοΐας περιλαμβάνει τρία επί μέρους στοιχεία:

- Την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά (technical seaworthiness) που αναφέρεται στο σχεδιασμό, στην κατάσταση πλοίου και μηχανών, καθώς και στην ευστάθεια του πλοίου.
- Την καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο (cargoworthiness).
- Την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να εκτελεστούν (seaworthiness for the intended voyages).

Μεταξύ ποικίλων εκδικασθεισών υποθέσεων του αγγλικού δικαίου, ενδεικτικά αναφέρεται ότι ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο, εάν κατά τη στιγμή της παράδοσής του:

- Η επάνδρωση του πλοίου είναι ελλιπής ή ακατάλληλη.
- Το πλοίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό μυοκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού.

- Το πλοίο δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, όπως "certificate of class", "certificate of approval", "certificate of competency", "certificate of clearance", "certificate of disinfection".
- Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχθούν το φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια.
- Προκύψουν βλάβες στο πλοίο, οι οποίες δεν επιδιορθώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Γενικότερα, ένα πλοίο χαρακτηρίζεται ως "unseaworthy" όταν κάποιο χαρακτηριστικό του έχει ως αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου ή να καθίσταται πρακτικά ή νομικά αδύνατη η πλεύση, η φόρτωση ή η εκφόρτωση.

Έξοδα (costs)

Τα έξοδα που αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης είναι:

- Λειτουργικά έξοδα (operating ή running costs): Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσεται όλο το λειτουργικό κόστος του πλοίου, όπως έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, έξοδα νοσηλείας και μετακίνησης του πληρώματος (Sanko SS Co Ltd v. Fearnley and Eger A/S), έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών, ασφάλιστρα (Tropwood AG v. Jade Enterprises Ltd), έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου (Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd), έξοδα διαχείρισης. Το ύψος των εξόδων αυτών είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο της αγοράς στην οποία απασχολείται το πλοίο.
- Έξοδα κεφαλαίου (capital costs): Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα έξοδα κεφαλαίου, όπως η εξόφληση δανείων και η πληρωμή τόκων. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει επίσης τα έξοδα καυσίμων κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι.

2.4 Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare boat charter).

Είναι μία σπάνια μορφή ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο του γυμνό (χωρίς πλήρωμα, τρόφιμα, εφόδια και υλικά) στο ναυλωτή για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε αντάλλαγμα για την εκχώρηση αυτή, ο πλοιοκτήτης εισπράττει από το ναυλωτή το συμφωνημένο μίσθωμα. Ο ναυλωτής έχει το ρόλο του ιδιοκτήτη του πλοίου κατά το διάστημα της ναύλωσης.

Η ναύλωση γυμνού πλοίου δεν είναι τεχνικά μία ναύλωση μεταφοράς φορτίου από το πλοίο, αλλά μία σύμβαση εκμίσθωσης του πλοίου καθώς περνά στα χέρια του ναυλωτή τόσο η κατοχή, όχι όμως η ιδιοκτησία του πλοίου, όσο επίσης η διαχείριση, η λειτουργία, ο έλεγχος, η απασχόληση, η ασφάλιση, η επάνδρωση και η ναυσιπλοΐα του. Ενώ στη συνήθη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης διατηρεί τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου του, στη ναύλωση γυμνού πλοίου ο ναυλωτής αντικαθιστά τον πλοιοκτήτη και για το διάστημα της μίσθωσης αναλαμβάνει αυτός τον πλήρη έλεγχο του πλοίου.

Χαρακτηριστικά, η ναύλωση γυμνού πλοίου μπορεί να παρομοιασθεί με την ενοικίαση ενός αυτοκινήτου για προσωπική χρήση (που όμως ο ενοικιαστής αναλαμβάνει την ασφάλιση, τη συντήρηση και τις επισκευές), ενώ η χρονοναύλωση με τη μίσθωση ενός ταξί.

Στις σύγχρονες και πιο διαδεδομένες μορφές ναύλωσης γυμνού πλοίου, ο πλοιοκτήτης της ναύλωσης αναλαμβάνει να βρει τραπεζική χρηματοδότηση για ένα νεότευκτο ή ένα αγοραζόμενο μεταχειρισμένο πλοίο. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής είναι συνήθως μία μεγάλη εταιρία με εμπειρία στη ναυτιλία. Είναι δυνατόν να συμφωνείται στο τέλος της ναύλωσης το πλοίο να επανέλθει στον πλήρη έλεγχο του πλοιοκτήτη ή να αγορασθεί σε συμφωνημένη τιμή από το ναυλωτή.

Σύμφωνα με τη μέχρι τώρα σύντομη περιγραφή γίνεται σαφές ότι το όφελος της ναύλωσης γυμνού πλοίου είναι αμοιβαίο. Από τη μία πλευρά, οι πλοιοκτήτες σε αυτή τη ναύλωση μπορεί να είναι άτομα με ή χωρίς εμπειρία στη ναυτιλία, που έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν σε ένα πλοίο, χωρίς να αναλαμβάνουν την ευθύνη της οργάνωσης και διαχείρισης των καθημερινών διαδικασιών του, ενώ από την άλλη οι ναυλωτές είναι έμπειροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες ή μεγάλοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων χωρίς να είναι αναγκασμένοι να επενδύσουν πολύ σημαντικά κεφάλαια για αυτό.

Στη ναύλωση γυμνού πλοίου οι φορτωτικές εκδίδονται για λογαριασμό του ναυλωτή ο οποίος αναλαμβάνει το ρόλο του μεταφορέα. Τα καθήκοντα του μεταφορέα σε κάθε μορφή ναύλωσης περιλαμβάνουν την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την ακριβή περιγραφή του φορτίου και την ευθύνη της παράδοσης των αγαθών στο σωστό παραλήπτη έναντι παρουσίασης της φορτωτικής.

Ο γενικός κανόνας ορίζει ότι ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως

το παρέλαβε. Στην προκειμένη μορφή ναύλωσης σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας του φορτίου κατά την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών, ο παραλήπτης έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση από το ναυλωτή.

Σε περίπτωση καθυστέρησης της φορτωτικής, δημιουργείται πρόβλημα στον μεταφορέα ο οποίος υποχρεούται να παραδώσει τα αγαθά στον κάτοχό της. Εάν ο ναυλωτής παραδώσει τα αγαθά χωρίς την παρουσίαση της φορτωτικής σε αυτόν, θα του ζητηθούν αποζημιώσεις όταν η παράδοση αποδειχθεί λανθασμένη. Σε περίπτωση ζημιάς, απώλειας ή μη παράδοσης του φορτίου, ο ναυλωτής καλείται να αποδείξει ότι δεν έχει υπαιτιότητα, γιατί σε αντίθετη περίπτωση ο παραλήπτης του φορτίου έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημιώσεις.

2.5 Ναύλωση συνεχών ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter).

Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών είναι μία ειδική περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού. Αποτελεί μία από τις τρεις πιο διαδεδομένες μορφές μικτής ναύλωσης και αφορά την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια μέσα σε προσδιορισμένο χρονικό διάστημα. Σαν ναυλοσύμφωνο μπορεί να χρησιμοποιείται ένα εξειδικευμένο ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών, το οποίο είτε θα αποτελεί από μόνο του το κύριο συμβόλαιο της ναύλωσης ή θα επισυνάπτεται σε ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδιού συμπληρώνοντας τους επιπρόσθετους όρους. Η ναύλωση αυτής της μορφής εμφανίζεται τόσο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όσο και στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου.

Κεφάλαιο 3ο: Ναυλοσύμφωνα.

3.1 Η δομή του ναυλοσυμφώνου.

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ξεκινούν συνήθως με ένα προοίμιο-πρόλογο (“the preamble”), όπου παρουσιάζονται τα συμβαλλόμενα μέρη και το κύριο περιεχόμενο της συμφωνίας. Στα περισσότερα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα οι όροι είναι σχεδιασμένοι με το σύστημα “box layout” (π.χ. Gencon, edition 1994) και η γραπτή συμφωνία διαιρείται σε δύο κύρια μέρη.

Το πρώτο μέρος (box part) αποτελείται από «τετράγωνα», στα οποία συμπληρώνονται όλα τα ιδιαίτερα και ξεχωριστά στοιχεία της κάθε ναύλωσης, π.χ. τα ονόματα και οι διευθύνσεις των συμβαλλομένων και των ναυλομεσιτών, τα στοιχεία του πλοίου και του φορτίου, τα λιμάνια φόρτωσης / εκφόρτωσης, τα χαρακτηριστικά καταβολής του ναύλου ή του μισθώματος κ.λπ..

Το δεύτερο μέρος (text part) περιλαμβάνει τυποποιημένες ρήτρες, το περιεχόμενο των οποίων είναι ως επί το πλείστον εκ των προτέρων γνωστό και έτσι δεν υπόκειται σε πολλές τροποποιήσεις. Σε ορισμένα άλλα ναυλοσύμφωνα ακολουθείται ο παραδοσιακός σχεδιασμός (traditional layout), ο οποίος χαρακτηρίζεται από παντελή έλλειψη του πρώτου μέρους και συμπλήρωση των ιδιαίτερων αρχικών χαρακτηριστικών της ναύλωσης στον κενό χώρο που υπάρχει ανάμεσα στις τυπωμένες ρήτρες.

Στις περισσότερες περιπτώσεις το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει και ένα τρίτο μέρος (“rider”), στο οποίο συμπληρώνονται, χειρόγραφα ή μηχανικά, πρόσθετες ρήτρες ανάλογα με τα ξεχωριστά στοιχεία της συμφωνίας ναύλωσης. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση αντιφάσεως των προστιθέμενων ειδικών όρων προς τους γενικούς έντυπους όρους του ναυλοσυμφώνου, οι πρώτοι κατισχύουν βάσει της αρχής “lex specialis derogat legi generali”.

Στη συνέχεια, ακολουθεί ένα υπόδειγμα από πρωτότυπο ναυλοσύμφωνο (charter party), στο οποίο αναγράφονται αναλυτικά τα στοιχεία που πρέπει να συμπληρωθούν όπως για παράδειγμα τα στοιχεία του πλοίου (όνομα, λιμάνι νηολόγησης, σημαία κτλ.).

(ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

«

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ
CHARTER PARTY

Υπεγράφη την/...../20..... στ..... (τόπος)
Signed on the day of at(place)
Όνομα Πλοίου
Name of Vessel.....
Λιμένας Μηλόγησης.....Αριθμός Μηολογίου
Port of Registry..... Register No.....
ΣημαίαFlag.....

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ:
THE CONTRACTING PARTIES:

A. Πλοιοκτήτης ή Εφοπλιστής ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα):

.....
.....

A. Shipowner or by the authority of the Shipowner (cross out accordingly):

.....
.....

Διεύθυνση:.....

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....

TaxNumber: TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

3.2 Βασικό περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου.

Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στη φορτωτική, το περιεχόμενο της οποίας προβλέπεται λεπτομερώς στο άρθρο 125 Κ.Ι.Ν.Δ., τα στοιχεία του ναυλοσυμφώνου δεν καθορίζονται στον νόμο. Τούτο εξηγείται από το γεγονός ότι, όπως σημειώσαμε ήδη, η σύμβαση ναυλώσεως είναι άτυπη το, δε, περιεχόμενό της διαμορφώνεται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη. Στη διεθνή πρακτική, άλλωστε, για την κάθε είδους ναύλωση χρησιμοποιούνται ευρέως τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, τα οποία καθορίζουν με κάθε λεπτομέρεια το περιεχόμενο και τους όρους της ναύλωσης.

Τα ενιαίου τύπου ναυλοσύμφωνα αποτελούνται από όρους (clauses), οι οποίοι είναι αριθμημένοι. Κατ' αρχάς αναφέρεται ο χρόνος και ο τόπος συνάψεως του ναυλοσυμφώνου και ακολουθούν οι σημαντικότεροι όροι του, όπως:

- a) το όνομα και η διεύθυνση κάθε συμβαλλομένου, καθώς και του ναυλομεσίτη που τυχόν έχει μεσολαβήσει,
- b) το όνομα και η εθνικότητα του πλοίου,
- c) το μέγεθος και η χωρητικότητά του
- d) η κλάση του,
- e) ο τόπος και ο χρόνος ετοιμότητας του πλοίου,
- f) ο λιμένας εκφορτώσεως,
- g) οι ενδείξεις που σχετίζονται με το φορτίο,
- h) οι συμφωνίες για τον ναύλο και
- i) γενικοί όροι και ποικίλες άλλες ρήτρες.

Σχετικά με το φορτίο σημειώνεται ότι, σε αντίθεση με τη φορτωτική, ο καθορισμός του στο ναυλοσύμφωνο γίνεται κατά τρόπο γενικό (κατά γένος). Επιτρέπεται, δε, ακόμη και η φόρτωση πραγμάτων διαφόρων των συμφωνηθέντων, εφόσον η αντικατάσταση αυτή δεν είναι επαχθέστερη για τον εκναυλωτή (άρθρο 115 παρ. 2 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Στην αρχή του κειμένου κάθε ναυλοσυμφώνου αναγράφεται η ονομασία της Διασκέψεως (Conference), στην οποία συνετάχθη, καθώς και το είδος των μεταφορών, στο οποίο εφαρμόζεται. Στο δεξί περιθώριο αναγράφεται ο αύξων αριθμός κάθε στίχου, γεγονός που επιτρέπει την τροποποίηση κάθε αριθμημένου όρου ή ακόμη και την εξαίρεση συγκεκριμένων στίχων κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων (π.χ. lines 48-50 excluded). Στο τέλος του κειμένου πρέπει να περιλαμβάνεται όρος με τίτλο «Ειδικές συμφωνίες» ή «Ειδικοί όροι» με αρκετό κενό χώρο, ώστε να είναι δυνατή η αναγραφή οποιασδήποτε συμφωνίας μη ρυθμιζόμενης ανωτέρω, όπως λ.χ. ποσοστό προμήθειας μεσολαβήσαντος μεσίτη, τρόπος παραλαβής και παράδοσης του φορτίου κ.λπ. Σημειώνεται ότι κάθε τύπος ναυλοσυμφώνου είναι γνωστός με το κωδικοποιημένο όνομά του (π.χ. “Gencon”, “Zernococon”, “Ore 07”, “Polcon” κ.λπ.), το οποίο είναι δηλωτικό των όρων μεταφοράς ορισμένου φορτίου (π.χ. Gencon για γενικά φορτία).

3.3 Κυριότεροι κοινοί όροι των ναυλοσυμφώνων.

Γεγονότα, όπως η απεργία, ο πόλεμος, οι πάγοι, η σύγκρουση του πλοίου με άλλο πλοίο, η αβάρια συνεπεία υπαίτιας ενέργειας του πλοιάρχου κ.ά., αποτελούν περιστατικά που επηρεάζουν τις σχέσεις των συμβαλλομένων και ρυθμίζονται από πολλούς τύπους ναυλοσυμφώνων. Λόγω της σχεδόν ομοιόμορφης αντιμετώπισης των παραπάνω γεγονότων και του γενικού χαρακτήρα τους, οι σχετικοί όροι που αναφέρονται σ' αυτά λέγονται «γενικοί όροι» (general clauses) και έχουν διατυπωθεί από αρμόδιους ναυτικούς ή ασφαλιστικούς οργανισμούς ή δικαστήρια κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ρυθμίζονται οι συνέπειές τους όσο το δυνατόν δικαιότερα.

Οι γενικοί όροι άλλοτε αναγράφονται αυτολεξεί στα έντυπα ναυλοσύμφωνα και άλλοτε όχι. Οι συμβαλλόμενοι, βέβαια, δύνανται να ρυθμίσουν τις σχέσεις που απορρέουν από τα γεγονότα αυτά κατά βούληση σύμφωνα με την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων. Υποστηρίζεται, εντούτοις, ότι η ρύθμιση των σχέσεων των συμβαλλομένων στη σύμβαση ναυλώσεως είναι πληρέστερη όταν γίνεται από τους αρμόδιους οργανισμούς.

1. Συμβαλλόμενα μέρη

Τα κύρια συμβαλλόμενα μέρη σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής. Όσον αφορά τον εκναυλωτή, σημειώνεται ότι δικαίωμα ναύλωσης του πλοίου έχει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου καθώς και ο διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας. Ο πλοίαρχος, από την άλλη, δεν έχει δικαίωμα να ναυλώσει το πλοίο, παρά μόνο αν έχει σχετική εντολή από τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή) οπότε ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου. Είναι πιθανό να εμπλέκονται στη συμφωνία και άλλα πρόσωπα, όπως οι μεσίτες (brokers), οι πράκτορες (agents) κ.ά.. Η ταυτότητα και τα πλήρη στοιχεία των εμπλεκομένων θα πρέπει να είναι από την αρχή γνωστά, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ομαλή συνεργασία μεταξύ τους.

Μερικές φορές οι πλοιοκτήτες ή οι ναυλωτές επιθυμούν να αντικαταστήσουν τον εαυτό τους με άλλους πλοιοκτήτες ή ναυλωτές μέσα σε μία ναύλωση. Έτσι, δεν είναι ασυνήθιστο, για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης, ο οποίος είναι εκναυλωτής σε μία μακρά χρονοναύλωση, να επιθυμεί να πουλήσει το πλοίο του και να παραχωρήσει στον αγοραστή του πλοίου τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το χρονοναυλοσύμφωνο. Μία τέτοια περίπτωση, ωστόσο, θα πρέπει να προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο προκειμένου να πραγματοποιηθεί.

Από την άλλη πλευρά, είναι πιθανό να προβλέπεται με ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο ότι ο ναυλωτής θα υποναυλώνει το πλοίο σε άλλο ναυλωτή. Στην περίπτωση αυτή, ο αρχικός ναυλωτής παραμένει υπεύθυνος και δεν δύναται να μεταφέρει σε άλλο ναυλωτή τις υποχρεώσεις που έχει απέναντι στον πλοιοκτήτη, εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά στο ναυλοσύμφωνο. Για παράδειγμα, στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού συχνά περιλαμβάνεται η ρήτρα “cesser clause”, με την οποία συμφωνείται ότι ο ναυλωτής εξαιρεί τον εαυτό του από συγκεκριμένες ή όλες τις

υποχρεώσεις του (ως ναυλωτής). Αντιθέτως, τα δικαιώματα που απορρέουν από την εκάστοτε ναύλωση, όπως π.χ. το δικαίωμα του ναυλωτή να δίνει εντολές και το δικαίωμά του να κατευθύνει το πλοίο, ασκούνται σε κάθε περίπτωση από τον καινούργιο ναυλωτή.

2. Πλοίο

Σε κάθε σύμβαση ναυλώσεως αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου που έχουν σχέση με τη συγκεκριμένη μεταφορά. Η ακρίβεια των δηλουμένων στοιχείων του πλοίου από τα συμβαλλόμενα μέρη είναι εξαιρετικής σημασίας, αφού μία ενδεχόμενη ανακριβής δήλωση (misrepresentation) κάποιου ή κάποιων από αυτά είναι δυνατόν να μεταβάλλει τον χαρακτήρα της σύμβασης ή να παρακωλύσει την εκπλήρωση του σκοπού της.

Στη σύμβαση ναύλωσης, η μεταφορά συνήθως συμφωνείται να γίνει με ορισμένο πλοίο. Υπάρχει, ωστόσο, δυνατότητα συνομολόγησης μεταφοράς με κατά γένος ή με διαζευκτικά ορισμένο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. περί ναύλωσης εφαρμόζονται από τη στιγμή που επέρχεται συγκέντρωση του γένους, επιλέγεται μία εκ των διαζευκτικών παροχών ή γίνεται καθορισμός του πλοίου κατά τις σχετικές διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Εάν ο προσδιορισμός του πλοίου δεν γίνει σιωπηρά ή ρητά από τον δικαιούχο του σχετικού δικαιώματος, το δικαίωμα είναι δυνατόν να περιέρχεται στο άλλο μέρος ή να γίνει αναπλήρωση της άσκησης του από το δικαστήριο, αλλά σε καμία περίπτωση δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί ναύλωσης.

Ανάλογα, ωστόσο, με τον τύπο της ναύλωσης, το πλοίο μπορεί να είναι περισσότερο ή λιγότερο βασικό στοιχείο της συμφωνίας. Στη χρονοναύλωση και στη ναύλωση γυμνού πλοίου, οι οποίες θεωρούνται συμφωνίες μίσθωσης, το πλοίο αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της σύμβασης. Αντίθετα, στη ναύλωση ταξιδιού, η οποία συνιστά συμφωνία μεταφοράς συγκεκριμένου φορτίου, η περιγραφή του πλοίου δεν έχει την ίδια εξέχουσα σημασία.

3. Όρος "Lay / Can"

Τόσο στη ναύλωση ταξιδιού όσο και στη χρονοναύλωση πρέπει να συμφωνηθεί το χρονικό σημείο, κατά το οποίο το πλοίο θα είναι έτοιμο για φόρτωση στο πρώτο λιμάνι ή για παράδοση στον χρονοναυλωτή αντίστοιχα. Έτσι, συμφωνείται η ρήτρα "Lay/Can", π.χ. "Lay/Can March 1-15".

Ο όρος "lay" αποτελεί το πρώτο μέρος της ρήτρας και συνιστά σύντμηση της φράσης "laytime not to commence before ...", σύμφωνα με την οποία το πλοίο δεν έχει δικαίωμα και οι φορτωτές δεν υποχρεούνται να φορτώσουν το φορτίο πριν από ορισμένη ημέρα. Πρόκειται, δηλαδή, για τη νωρίτερη συμφωνημένη ημερομηνία ("layday"), κατά την οποία θα πρέπει να ξεκινήσει η φόρτωση στη ναύλωση ταξιδιού ή να παραδοθεί το πλοίο στη χρονοναύλωση. Αν κατά τη ναύλωση ταξιδιού ή τη χρονοναύλωση το πλοίο φτάσει στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης ή τον τόπο παράδοσης πριν τη συμφωνημένη "layday", τότε ο ναυλωτής ή ο χρονοναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να φορτώσει ή να παραλάβει το πλοίο αντίστοιχα.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος της ρήτρας, η σύντμηση του όρου “can” αντιστοιχεί στη φράση “cancelling day” και ορίζει την ημερομηνία, κατά την οποία, αν το πλοίο δεν έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης ή στον τόπο παράδοσης, οι ναυλωτές έχουν απόλυτο δικαίωμα να ακυρώσουν τη ναύλωση. Η ρήτρα ακύρωσης είναι εφαρμόσιμη, ακόμη και αν η καθυστέρηση του πλοίου οφείλεται σε αίτια που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν από τον πλοιοκτήτη ή σε περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος κατέβαλλαν το μέγιστο των δυνάμεών τους, ώστε το πλοίο να φτάσει μέσα στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα.

4. Ευθύνη από το φορτίο (cargo liability)

Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στη σχέση φορτωτή-μεταφορέα, η σχέση πλοιοκτήτη-ναυλωτή σε ένα ναυλοσύμφωνο δεν διέπεται από υποχρεωτικούς κανόνες αναφορικά με την ευθύνη του φορτίου. Έτσι, ορισμένα ναυλοσύμφωνα τείνουν να περιορίζουν, άλλοτε σε μικρότερο και άλλοτε σε μεγαλύτερο βαθμό, την ευθύνη του πλοιοκτήτη ενώ άλλα ενσωματώνουν αυτούσιες τις διεθνείς συμβάσεις.

Τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν συνήθως μία ειδική ρήτρα, την επονομαζόμενη “paramount clause”, που αφορά τον καταμερισμό ευθύνης για ζημία ή απώλεια του φορτίου. Βασικό περιεχόμενό της αποτελεί η διά παραπομπής αυτούσια εφαρμογή των αναγκαστικών Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ σε περίπτωση ζημίας του φορτίου και, ιδίως, σε ό,τι αφορά τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή. Ειδικότερα, η ρήτρα μπορεί να προβλέπει ότι: α) όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο θα διέπονται από τους κανόνες, β) ο καταμερισμός της ευθύνης πλοιοκτήτη-ναυλωτή για το φορτίο θα διέπεται από τους κανόνες ή γ) ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους κανόνες.

5. Ευθύνη έναντι τρίτων

Μερικές φορές εγείρονται απαιτήσεις (claims) που προέρχονται από τρίτα μέρη (εκτός των κυρίως συμβαλλομένων) και είναι διαφορετικές από τις απαιτήσεις των συμφερόντων του φορτίου (cargo claims). Παραδείγματα τέτοιων απαιτήσεων μπορεί να είναι οι διεκδικήσεις στοιβαδόρων που τραυματίστηκαν κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, απαιτήσεις επιβατών, απαιτήσεις για ρύπανση της θάλασσας κ.λπ.. Στις πιο πολλές περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης είναι πρωταρχικά υπεύθυνος έναντι τρίτων για τέτοιες ζημιές.

Όταν η αρχική ευθύνη βαρύνει τον πλοιοκτήτη, παρέχεται στον τελευταίο το δικαίωμα να ζητήσει κάλυψη από τον ναυλωτή για τα ποσά που έχει καταβάλλει και για τα οποία ουσιαστικά υπεύθυνος είναι ο ναυλωτής. Το φαινόμενο αυτό μπορεί να συμβεί και αντίστροφα. Ο ναυλωτής, δηλαδή, δικαιούται να ζητήσει την καταβολή χρημάτων από τον πλοιοκτήτη, όταν η αρχική ευθύνη βαρύνει τον ναυλωτή αλλά την ουσιαστική ευθύνη φέρει ο πλοιοκτήτης. Σημειώνεται ότι ο πλοιοκτήτης ασφαλίζει πάντα την ευθύνη του έναντι τρίτων μέσω της ασφάλισης σε P & I (Protection & Indemnity) Club.

6. Αντίκτυπος των μεταβολών του κόστους στη συμφωνία ναύλωσης

Σε μία μακροχρόνια ναύλωση (χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου, ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, ναύλωση συνεχών ταξιδίων), τα μέρη οφείλουν να συνεκτιμούν τους κινδύνους που διατρέχουν από πιθανές μεταβολές στις οικονομικές συνθήκες και, ιδίως, από αυξήσεις του κόστους και μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Εάν τα μέρη, ωστόσο, επιθυμούν να προσαρμόζουν τους όρους της σύμβασης ναυλώσεως ανάλογα με τις οικονομικές εξελίξεις, τότε θα πρέπει να το ορίσουν ρητά στο ναυλοσύμφωνο με σχετικές ρήτρες προσαρμογής ή επανακαθορισμού, ιδίως του ναύλου. Έτσι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών θα προκύπτουν κάθε φορά κατά περίπτωση με βάση μαθηματικού τύπου, αφού συνεκτιμηθούν οι εκάστοτε παράγοντες κόστους (καύσιμα, εργατικά κ.λπ.).

Παραδείγματα τέτοιων ρητρών προσαρμογής ή επανακαθορισμού των όρων της σύμβασης ναυλώσεως συνιστούν τα ακόλουθα:

α) “Hardship clauses” ή “Crisis clauses” (ρήτρες οικονομικών δυσχερειών), οι οποίες αποσκοπούν στην επαναδιαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένου του ναύλου, όταν οι οικονομικές συνθήκες μεταβάλλονται σημαντικά εις βάρος κάποιου συμβαλλόμενου μέρους Συνεπεία, δε, των εν λόγω μεταβολών, το μέρος αυτό αντιμετωπίζει προβλήματα οικονομικής επιβίωσης, τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ομαλή συνέχιση της ναύλωσης.

β) Οι “Currency clauses” (ρήτρες συναλλαγματικού κινδύνου) καλύπτουν τα συμβαλλόμενα μέρη από δυσμενείς μεταβολές στις ισοτιμίες του συναλλάγματος και προβλέπουν ότι ο ναύλος θα προσαρμόζεται ανάλογα με τις μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες.

γ) “Escalation clauses” (ρήτρες κλιμάκωσης), οι οποίες ρυθμίζουν την ολική ή μερική αποζημίωση του πλοιοκτήτη για την αντιμετώπιση των αυξήσεων στο κόστος του, ήτοι στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, στο κόστος επάνδρωσης, στα έξοδα συντήρησης και ασφάλισης του πλοίου.

δ) Οι “Bunker clauses” (ρήτρες καυσίμων) συμφωνούνται συνήθως στις μακροχρόνιες ναυλώσεις. Προβλέπουν ότι ο ναύλος θα βασίζεται σε μία συμφωνημένη τιμή καυσίμων και οποιαδήποτε αύξηση της τιμής αυτής θα δίνει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα να λάβει ως αποζημίωση μία αντίστοιχη αύξηση του ναύλου.

7. Επίσχεση (maritime lien)

Επίσχεση είναι η προσωρινή παρακράτηση του φορτίου από τον εκναυλωτή- μεταφορέα και η άρνηση αποδόσεώς του στον παραλήπτη.²²⁷ Σε περίπτωση, επομένως, που στη ναύλωση ταξιδίου υπάρχουν οφειλές του ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη, ο τελευταίος μπορεί να ασκήσει δικαίωμα επίσχεσης στα αγαθά που μεταφέρει με το πλοίο του. Η επίσχεση επί των αγαθών

προβλέπεται στο γενικό δίκαιο αλλά είναι δυνατόν να απορρέει και από ρητό όρο του ναυλοσύμφωνου ή της φορτωτικής.

Σημειώνεται ότι το δικαίωμα επίσχεσης ασκείται μονομερώς. Εάν, λοιπόν, ο ναυλωτής δεν καταβάλλει τα οφειλόμενα στον εκναυλωτή (πλοιοκτήτη), τότε ο τελευταίος έχει δικαίωμα να παρακρατήσει το φορτίο μαζί με όλα τα δικαιώματα που το συνοδεύουν, προκειμένου να εισπράξει τον ναύλο και τις λοιπές οφειλές. Τέτοιες οφειλές ενδεικτικά αφορούν τον νεκρό ναύλο, τις επισταλίες, τις δαπάνες φορτίου, τη συνεισφορά ή τη γενική αβαρία.

Από την άλλη πλευρά, μερικές φορές μία απαίτηση τρίτου κατά του πλοιοκτήτη είναι δυνατόν να συνδυάζεται και να καταλήγει σε δικαίωμα επίσχεσης επί του πλοίου. Τόσο η απαίτηση όσο και η επίσχεση παραμένουν κατά του πλοίου, έστω και αν αυτό πωληθεί σε άλλον πλοιοκτήτη.

8. Ρήτρα συμμόρφωσης προς τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM Clause)

Στις 4 Νοεμβρίου 1993, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) υιοθέτησε με ψήφισμα τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, εν συντομία ISM). Σκοπός του Κώδικα ήταν η θέσπιση υποχρεωτικών διεθνών κανόνων για την ασφαλή διαχείριση πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Επιπλέον, ο Κώδικας απέβλεπε στην καθολική συμμόρφωση της ναυτιλίας στις προγενέστερες Διεθνείς Συμβάσεις, ήτοι τις Συμβάσεις: i) SOLAS (Safety of Life at Sea) για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ii) MARPOL (Marine Pollution Act) για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και iii) STCW (Convention on the Standards of Training, Certification and Watch keeping of Seafarers) για τα πρότυπα πιστοποιητικών εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών των ναυτικών.

Ο Κώδικας, εντούτοις, ενσωματώνει μόνο ένα τμήμα από το σύνολο των υποχρεωτικών Κανονισμών, στους οποίους υπόκειται ένας πλοιοκτήτης σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας νηολόγησης του πλοίου του (law of the flag state). Έτσι, τα περισσότερα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα περιέχουν όρους που απαιτούν από τον πλοιοκτήτη να διασφαλίζει ότι το πλοίο του είναι πλήρως συμμορφωμένο με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς και διαθέτει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που επιτρέπουν τη δραστηριοποίησή του μέσα στα συμφωνημένα όρια εμπορικής απασχόλησης.

Προκειμένου, λοιπόν, το “BIMCO” να διασφαλίσει τη συμβατική δέσμευση του πλοιοκτήτη σχετικά με τη συμμόρφωσή του στον Κώδικα “ISM”, προχώρησε στη δημιουργία μίας εξειδικευμένης ρήτρας. Η ρήτρα ονομάζεται “BIMCO Standard ISM clause” και εφαρμόζεται τόσο σε ναυλοσύμφωνα ταξιδιού όσο και σε χρονοναυλοσύμφωνα. Τα σπουδαιότερα στοιχεία της ρήτρας είναι: πρώτον, η υποχρέωση του πλοίου και της εταιρίας να συμμορφωθεί με τον

Κώδικα καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του ναυλοσυμφώνου, δεύτερον, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει στο ναυλωτή αντίγραφα των σχετικών εγγράφων που πιστοποιούν τη συμμόρφωσή του στον Κώδικα και τρίτον, η δέσμευση ότι κάθε απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση που οφείλεται σε αδυναμία της εταιρίας να συμμορφωθεί με τον Κώδικα θα επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη, αφού, όμως, υπάρχει άμεσος αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της μη συμμόρφωσης στον Κώδικα και του ζημιογόνου αποτελέσματος.

3.4 Όροι που ισχύουν αυτόματα σε ένα ναυλοσύμφωνο.

Οι όροι που περιλαμβάνονται σε κάθε ναυλοσύμφωνο μπορεί να είναι ρητοί ή υπονοούμενοι. Ρητοί όροι (express terms) χαρακτηρίζονται οι όροι εκείνοι που περιγράφονται ρητώς στα ναυλοσύμφωνα, είτε στις τυποποιημένες φόρμες είτε στο πρόσθετο παράρτημα (tider). Αντίθετα, υπονοούμενοι όροι (implied terms) είναι οι όροι που δεν περιέχονται γραπτώς στα ναυλοσύμφωνα αλλά είναι τόσο φανεροί και ισχυροί που γίνονται σιωπηρά αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Συνήθως, οι υπονοούμενοι όροι αφορούν ζητήματα μεγαλύτερης βαρύτητας και γι' αυτό η παραβίασή τους επιφέρει σημαντικές κυρώσεις.

Στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα ιδιαίτερο ενδιαφέρον εμφανίζουν οι όροι που αφορούν τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών. Επειδή, όμως, οι όροι αυτοί δεν είναι δυνατόν να προβλέπουν όλα τα ενδεχόμενα, σε χώρες, ιδίως, όπου απουσιάζει το γραπτό δίκαιο, τα ναυλοσύμφωνα συμπληρώνονται από ναυτιλιακές συνήθειες και έθιμα που έχουν διαμορφωθεί στις θαλάσσιες μεταφορές. Διαμέσου, δε, των εθίμων και των συνηθειών αυτών έχουν εξειδικευθεί ορισμένες καίριες υποχρεώσεις των μερών, οι οποίες θεωρούνται συμφυείς με κάθε σύμβαση ναυλώσεως.

Όσον αφορά τον εκναυλωτή, μεταξύ των υποχρεώσεών του συγκαταλέγονται η υπόσχεση ορισμένων ιδιοτήτων του πλοίου (χωρητικότητα, ταχύτητα, είδος, φόρτωση σε λιμένα ορισμένης περιγραφής, εκφόρτωση σε λιμένα ορισμένης περιγραφής, χαρακτηριστικά φόρτωσης, εκφόρτωσης) και η υποχρέωση έκδοσης φορτωτικής είτε υπέρ του ναυλωτή ως λήπτη της φορτωτικής και δικαιούχου των εξ αυτής αξιώσεων είτε υπέρ άλλων προσώπων, τα οποία κατονομάζονται στο ναυλοσύμφωνο. Ως προς τις υποχρεώσεις του ναυλωτή, από την άλλη, στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις σχετικά με τον ναύλο (ύψος, χρόνος, τόπος, νόμισμα καταβολής, δυνατότητα προκαταβολής ή πίστωσης), τη φόρτωση (προσαγωγή του φορτίου σε ορισμένο τόπο και χρόνο, καθορισμός του φορτίου στο ναυλοσύμφωνο ή σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο κατόπιν σχετικής δηλώσεως του ναυλωτή), την εκφόρτωση και την παραλαβή του φορτίου στον τόπο προορισμού. Το ναυλοσύμφωνο καθορίζει, επιπλέον, τον φορτωτή και τον παραλήπτη ή επιτρέπει στον ναυλωτή τον καθορισμό τους.

Ακόμη, όμως, και όταν δεν υπάρχουν ρητοί σχετικοί όροι, τα μέρη έχουν «σιωπηρές» ή «εννοούμενες» υποχρεώσεις (implied obligations), οι οποίες, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, είναι ενσωματωμένες στο οικείο ναυλοσύμφωνο αυτομάτως. Όταν, ωστόσο, υπάρχει ασυμφωνία μεταξύ ενός υπονοούμενου και ενός ρητού όρου, θα υπερισχύσει ο ρητός όρος που θεωρείται πάντα ότι εκφράζει καλύτερα τη βούληση και τις προθέσεις των μερών.

3.5 Το ναυλοσύμφωνο "Gencon".

Στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, η αγορά ξηρού φορτίου και των πλοίων μεταφοράς του (dry cargo market) αποτελεί μία από τις κύριες ναυλαγορές. Περαιτέρω, βασικά χαρακτηριστικά της ναύλωσης ταξιδιού είναι το μεταφερόμενο φορτίο και η θαλάσσια διαδρομή, στοιχεία που παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία στην πράξη και οδηγούν στη δημιουργία πλήθους διαφορετικών υποδειγμάτων ναυλοσυμφώνων.²⁹⁰ Παρά, ωστόσο, τις όποιες διαφορές τους, όλα τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού περιλαμβάνουν μία σειρά από κοινές ρήτρες για την εκτέλεση της συμφωνίας ναύλωσης.

Στο παρόν μέρος της εργασίας θα γίνει προσπάθεια να παρουσιαστούν οι κυριότεροι όροι του ναυλοσυμφώνου ταξιδιού για μεταφορά ξηρού φορτίου "Gencon". Η δομή του Gencon που θα ακολουθήσει αποτυπώνεται όπως ακριβώς στο υπόδειγμα που συνέταξε ο BIMCO, ενώ δεν θα αναλυθούν στοιχεία του που υπάρχουν γενικά σε κάθε ναυλοσύμφωνο, δεδομένου ότι αυτά αναλύθηκαν διεξοδικά στο προηγούμενο υποκεφάλαιο. Οι σπουδαιότεροι όροι (clauses), λοιπόν, του "Gencon" είναι οι ακόλουθως αναφερόμενοι.

1. Τόπος σύναψης του συμβολαίου / Place of contract (Part I, clause 2)

Ο τόπος κατάρτισης της σύμβασης είναι σημαντικό στοιχείο της ναύλωσης διότι μπορεί να καθορίσει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης.

2. Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου / Date of charter party (Part I, clause 2)

Αποτυπώνει την ακριβή ημερομηνία, κατά την οποία ολοκληρώθηκε η συζήτηση των λεπτομερειών στη διαδικασία διαπραγμάτευσης της ναύλωσης και το πλοίο είναι πλέον "definitely fixed".

3. Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων / Names and domiciles of contracting parties (Part I, clauses 3, 4)

Περιλαμβάνει την πλήρη επωνυμία και επιχειρηματική διεύθυνση (full style address) του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

4. Όνομα και περιγραφή του πλοίου / Name and description of vessel (Part I, clauses 5, 6, 7)

Η περιγραφή του πλοίου αναφέρεται σε στοιχεία όπως το όνομα, η ηλικία, η σημαία, ο τύπος, η χωρητικότητα, το νηολόγιο κ.ά. Συνήθης είναι, επίσης, η χρησιμοποίηση στο ναυλοσύμφωνο πρόσθετων ρητρών, οι οποίες περιγράφουν με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του πλοίου.

5. Γεωγραφική θέση του πλοίου / Present position of vessel (Part I, clauses 8, 9)

Στο ναυλοσύμφωνο πρέπει να αναγράφεται η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης και ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης του στο λιμάνι φορτώσεως. Συχνά συμφωνείται ότι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να αποστέλλει γραπτές ειδοποιήσεις στον ναυλωτή, προκειμένου να τον ενημερώνει για τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης.

6. Τόπος φορτώσεως και εκφορτώσεως / Loading and discharging places (Part I, clauses 10, 11)

Αναφέρονται τα ονόματα των τόπων φορτώσεως και εκφορτώσεως, ο αριθμός ή η ονομασία των ασφαλών αγκυροβολίων που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι ναυλωτές, ο όρος “always afloat or safely aground”, η γεωγραφική σειρά προσέγγισης των λιμανιών, τα μέγιστα / ελάχιστα επιτρεπόμενα βυθίσματα φορτοεκφόρτωσης κ.ά..

7. Φορτίο / Cargo (Part I, clause 12)

Σ’ αυτό το πεδίο του ναυλοσυμφώνου σημειώνεται το φορτίο, η φύση των μεταφερόμενων αγαθών (π.χ. χύδην ή σε σακιά), οι συντελεστές στοιβασίας, οι ελάχιστες / μέγιστες ποσότητες μεταφοράς κ.λπ.. Σημειώνεται ότι ως φορτίο νοείται το σύνολο των μεταφερόμενων διά του πλοίου πραγμάτων σε δεδομένη χρονική στιγμή (π.χ. σύγκρουσης).

8. Ναύλος / Freight (Part I, clauses 13, 14 & Part II, clause 4)

Η ναύλωση αποτελεί μία αμοτεροβαρή σύμβαση. Έτσι, ο μεν εκναυλωτής υποχρεούται στη μεταφορά των πραγμάτων με τους όρους που συμφωνήθηκαν, ο δε ναυλωτής υποχρεούται στην καταβολή ανταλλάγματος, δηλαδή του ναύλου (freight). Ως ναύλος νοείται το συνολικό αντίτιμο της μεταφοράς και περιλαμβάνει το εν στενή έννοια αντάλλαγμα της μεταφοράς, τις ονομαζόμενες «πρόσθετες παροχές» (αντάλλαγμα υπεραναμονών φορτώσεως / εκφορτώσεως κ.ά.), τις παρεπόμενες παροχές (φόροι, τέλη) και τις γενόμενες από τον εκναυλωτή δαπάνες για λογαριασμό (κατ’ εντολή) του ναυλωτή, εφόσον έχει συμφωνηθεί η πληρωμή τους.

Ο χρόνος καταβολής και το ύψος του ναύλου καθορίζονται κατ’ αρχήν ελεύθερα από τα μέρη στο ναυλοσύμφωνο. Εκεί αναγράφονται το ποσό και το νόμισμα πληρωμής του ναύλου, ο

τόπος και χρόνος καταβολής του, καθώς και το βάρος της ευθύνης για τον κίνδυνο απώλειας του ναύλου.

Επισημαίνεται ότι ανάλογα με τη συμφωνηθείσα ναύλωση υπάρχει διαφορετικός τρόπος υπολογισμού του ναύλου.

9. Φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμός του φορτίου / Loading, discharging, cargo handling (Part I, clause 15 & Part II clause 5)

Με αυτή τη ρήτρα καθορίζεται ο καταμερισμός ευθύνης και κόστους μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών αναφορικά με τον χειρισμό του φορτίου κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Επισημαίνεται ότι κατά κρατούσα άποψη, η φόρτωση αρχίζει από τη στιγμή που το φορτίο συνδέεται με το ανυψωτικό μηχάνημα και η εκφόρτωση συντελείται με την εναπόθεση του φορτίου στην προκυμαία ή σε σταθερό σημείο του λιμένα και την αποσύνδεσή του από το ανυψωτικό μηχάνημα.

10. Σταλίες / Laytime (Part I, clause 16 & Part II, clause 6)

Ο ανώτατος επιτρεπόμενος χρόνος, εντός του οποίου ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να ολοκληρώσει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου χωρίς καμία, πέραν του ναύλου, οικονομική επιβάρυνση καλείται «σταλίες» (“laytime”).³¹⁹ Συχνά, ωστόσο, υπάρχουν διαφωνίες μεταξύ των ενδιαφερομένων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού των σταλιών και γι’ αυτό τον λόγο, η ύπαρξη σχετικού όρου στο ναυλοσύμφωνο καθίσταται απαραίτητη.

11. Πρακτόρευση / Agency (Part I, clauses 18, 19 & Part II, clause 14)

Με αυτή τη ρήτρα συμφωνείται η ευθύνη των συμβαλλόμενων μερών για τον διορισμό και την πληρωμή (agency fees) των πρακτόρων στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης.

12. Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου / Laydays and Cancelling (Part I, clause 21 & Part II, clause 9)

Ο όρος είναι γνωστός ως “lay / can” και περιγράφηκε αναλυτικά στο προηγούμενο υποκεφάλαιο. Αναφέρεται στο χρονικό περιθώριο που δίνεται στο πλοίο για να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης και περιγράφει τις συνθήκες, υπό τις οποίες λαμβάνει χώρα η ακύρωση του συμβολαίου σε περίπτωση αργοπορημένης άφιξης του πλοίου.

13. Φορτωτικές / Bills of lading (Part II, clause 10)

Σ’ αυτό τον όρο του ναυλοσυμφώνου προσδιορίζεται ο τρόπος, με τον οποίο εκδίδονται και υπογράφονται οι φορτωτικές. Επιπλέον, ο συγκεκριμένος όρος παρέχει προστασία στον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το ποσό του ναύλου της φορτωτικής είναι διαφορετικό από το

αντίστοιχο του ναυλοσυμφώνου, παρά το γεγονός ότι είναι πλέον εξαιρετικά σπάνιο να αναγράφεται ο ναύλος και στη φορτωτική.

14. Υπογραφή / Signature

Το κύρος του ναυλοσυμφώνου ως ιδιωτικού εγγράφου θα κριθεί κατά το άρθρο 160 Α.Κ.. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, το έγγραφο πρέπει να φέρει την ιδιόχειρη υπογραφή του εκδότη του και αν, ειδικά, πρόκειται για σύμβαση, απαιτείται η υπογραφή αμφοτέρων των συμβαλλόμενων μερών πάνω στο έγγραφο. Το ναυλοσύμφωνο, συνεπώς, ολοκληρώνεται με την υπογραφή του εκναυλωτή και του ναυλωτή.

Κεφάλαιο 4ο: Τύποι και λειτουργίες φορτωτικών.

4.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

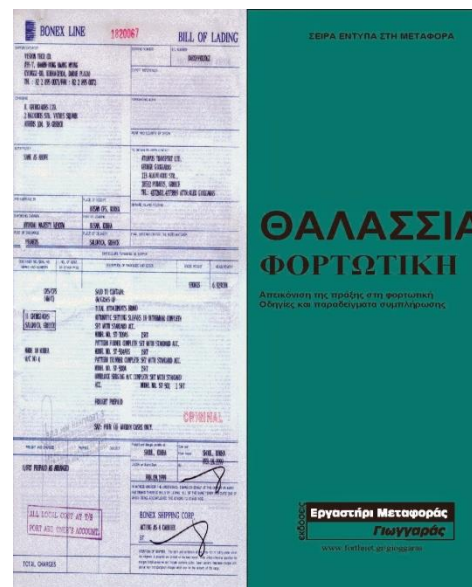
Στο τελευταίο και τέταρτο κατά σειρά κεφάλαιο αυτής της πτυχιακής εργασίας, θα ασχοληθούμε αναλυτικά με το ρόλο της φορτωτικής στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία και στη ναυτιλία γραμμών.

Εν συνεχεία, θα εντυφώσουμε στη μελέτη των λειτουργιών της φορτωτικής, μέσω της περιγραφής των διαφόρων τύπων της και την ανάλυση των περιεχομένων της.

Τέλος, παρουσιάζεται συνοπτικά το νομικό πλαίσιο της φορτωτικής. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται μία σύντομη συγκριτική παρουσίαση των κανόνων της Χάγης, Χάγης - Βίσμπυ και Αμβούργου - Ρότερνταμ.

ΟΡΙΣΜΟΣ

Η φορτωτική (bill of lading), είναι ένα αξιόγραφο το οποίο προσδιορίζει την κυριότητα των εμπορευμάτων και γενικά των φορτίων, τα οποία έχουν φορτωθεί σε κάποιο μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, πλοίο, αεροπλάνο, τρένο).



Η φορτωτική αποτελεί γενικά :

- Αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης των εμπορευμάτων/φορτίων προς μεταφορά καθώς και
- Αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης, ειδικά όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο (σε μεταφορές μικρής απόστασης π.χ. εσωτερικές)

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

Η φορτωτική πρέπει να περιέχει τα παρακάτω στοιχεία :

- Το ονομ/νο του εκναυλωτή, του ναυλωτή (φορτωτή), του παραλήπτη, το όνομα του Πλοίαρχου (στις θαλάσσιες μεταφορές), και τα διακριτικά του μέσου μεταφοράς (τύπος, αριθμός κυκλοφορίας οχήματος, αριθμός συρμού, όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου, ή αριθμός πτήσης αντίστοιχα).
- Το καθορισμό των τόπων φόρτωσης και προορισμού (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμένες, αεροδρόμια κ.λπ.).
- Τα διακριτικά σημεία των φορτωμένων πραγμάτων που θεωρητικά παραμένουν υδιάκριτα μέχρι το πέρας της μεταφοράς τους.
- Τις περί του ναύλου συμφωνίες, δηλαδή το ύψος του, τη διάρκεια αναμονής, (σταλίες), υπεραναμονής, τρόπο και χρόνο καταβολής κ.λπ.
- Τον αριθμό των δεμάτων ή τεμαχίων ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων (χύμα φορτίου).
- Τη γενική κατάσταση των φορτωμένων εμπορευμάτων, και τέλος
- Τη χρονολογία έκδοσης αυτής.

ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Στις θαλάσσιες μεταφορές η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο του πλοίου αμέσως μετά το πέρας της φόρτωσης των αναφερομένων σ' αυτή φορτίων. Αυτό γίνεται για την προστασία και ασφάλεια των διαφόρων συναλλαγών που σχετίζονται με τη φορτωτική, επειδή αποτελεί πιστωτικό τίτλο που μεταβιβάζεται με απλή οπισθογράφιση ή εκχώρηση, και προς αποφυγή αβεβαιότητας αν τελικά φορτώθηκαν τα αναφερόμενα εμπορεύματα. Συνεπώς η ημερομηνία έκδοσης της είναι και η ημερομηνία ολοκλήρωσης της φόρτωσης.

Η φορτωτική εκδίδεται κατ' επιλογή του ναυλωτή /φορτωτή, είτε «ονομαστικά», δηλαδή σε όνομα ορισμένου προσώπου (φυσικού ή νομικού), είτε «σε διαταγή».

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ

- Η «ονομαστική φορτωτική» μεταβιβάζεται με εκχώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα.
- Η «φορτωτική σε διαταγή» μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση.

Μετά το τέλος της φόρτωσης και την έκδοση της φορτωτικής, την παραλαβή των μεταφερομένων σε αυτή πραγμάτων μπορεί να διενεργήσει:

- Στη «ονομαστική φορτωτική» μόνο το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σ' αυτή ή αυτός που απέκτησε αυτή, κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, με εκχώρηση.
- Στη «φορτωτική σε διαταγή» τόσο το πρόσωπο που αναφέρεται σ' αυτή όσο και το πρόσωπο που με οπισθογράφιση υποδείχθηκε απ' αυτό.

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ

Οι συνηθέστερες μορφές φορτωτικών που απαντώνται στις διεθνείς μεταφορές είναι οι παρακάτω:

- **Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση (*received for shipment bill of lading*)**
: Ο τύπος αυτός δεν είναι αξιόγραφο, αλλά μια απλή απόδειξη του ναυτικού πράκτορα ότι παρέλαβε ορισμένο είδος και ποσότητα φορτίου προς φόρτωση.
- **Φορτωτική φόρτωσης (*shipped bill of lading*)**
: Είναι η πραγματική φορτωτική που εκδίδεται μετά τη φόρτωση.
- **Καθαρά φορτωτική (*clean bill of lading*)** : Όταν δεν περιέχει καμία παρατήρηση του Πλοιάρχου σχετικά με ελάττωμα φορτίου.
- **Μη καθαρά φορτωτική (*unclean bill of lading*)** : Το αντίθετο της προηγούμενης.
- **Φορτωτική μεταβιβάσιμη (*order bill of lading*)** : Είναι αυτή που εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη ή σε διαταγή του.
- **Φορτωτική μη μεταβιβάσιμη (*straight bill of lading*)**
: Όταν δεν είναι δυνατή η μεταβίβασή της.
- **Ονομαστική φορτωτική (*nominative*)** : Αυτή που μεταβιβάζεται με εκχώρηση.

4.2 Συμβόλαια ναύλωσης.

Όταν ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου, ο εκναυλωτής, είτε άμεσα είτε έμμεσα(μέσω ενός πράκτορα), υπόσχεται και συμφωνεί να μεταφέρει αγαθά διά θαλάσσης, ή διαθέτει το πλοίο του γι' αυτό το σκοπό στο ναυλωτή, η συμφωνία αυτή είναι γνωστή ως συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών ή σύμβαση ναύλωσης πλοίου. Η υπόσχεση αυτή αναλαμβάνεται έναντι χρηματικής αμοιβής που καλείται ναύλος (freight) ή μίσθωμα (hire).

Ναυλοσύμφωνο και Φορτωτική

Όταν ο πλοιοκτήτης απασχολεί το πλοίο στην αγορά γραμμών (liner shipping), τότε η συμφωνία μεταφοράς αποδεικνύεται από τη φορτωτική. Με λίγα λόγια, στην αγορά γραμμών, ο φορτωτής κλείνει χώρο στο πλοίο για τα αγαθά που θέλει να μεταφέρει. Ο μεταφορέας με τη σειρά του επιβεβαιώνει το κλείσιμο παραχωρώντας το σημείωμα κράτησης (booking note). Το «booking note» είναι επίσημο έγγραφο στην αγορά γραμμών και αντικαθιστά το ρόλο του ναυλοσυμφώνου, χωρίς να είναι συμβόλαιο μεταφοράς. Στη συνέχεια, όταν τα εμπορεύματα παραδοθούν προς μεταφορά, εκδίδεται η φορτωτική από το μεταφορέα και συμπληρώνεται από τον καπετάνιο ή τον πράκτορα του μεταφορέα ή τον ίδιο το μεταφορέα.

Στην ελεύθερη αγορά (tramp shipping), όταν ο πλοιοκτήτης υπόσχεται στο ναυλωτή ότι θα του διαθέσει όλη τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου του για ένα ή περισσότερα ταξίδια ή για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τότε η συμφωνία παίρνει τη μορφή ναυλοσυμφώνου. Το ναυλοσύμφωνο (charter party), όλοι οι όροι του οποίου είναι διαπραγματεύσιμοι, αποτελεί το κύριο συμβόλαιο ναύλωσης στην ελεύθερη αγορά. Βέβαια, όπως και στην αγορά γραμμών, εκδίδονται φορτωτικές με την παραλαβή ή τη φόρτωση των αγαθών. Στην ελεύθερη αγορά, η φορτωτική αποτελεί απόδειξη της φόρτωσης των αγαθών και όχι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών. Συνήθως, ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να εκδώσει τη φορτωτική σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Το γεγονός ότι η φορτωτική δεν περιλαμβάνει όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου ή περιλαμβάνει όρους που δεν περιέχονται στο ναυλοσύμφωνο, δεν σημαίνει ότι αλλοιώνει τη συμφωνία εκναυλωτή και ναυλωτή που παρουσιάζεται στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση που οι όροι της φορτωτικής διαφέρουν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, τότε δίνεται προτεραιότητα στους όρους της φορτωτικής όταν αυτή έχει μεταβιβασθεί. Αυτό συμβαίνει γιατί ο κάτοχος της μεταβιβάσιμης φορτωτικής (ο κομιστής) είναι κάποιο τρίτο πρόσωπο, διαφορετικό από το ναυλωτή και εκναυλωτή, οι οποίοι συμφώνησαν όρους που πιθανόν δεν εξυπηρετούν τα συμφέροντά του. Η φορτωτική είναι για τον πλοιοκτήτη και το ναυλωτή μία απόδειξη παραλαβής των αγαθών, ενώ όταν μεταβιβάζεται πρέπει να θεωρείται ότι εμπεριέχει τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Έτσι, για τον κομιστή της φορτωτικής αποτελεί τη μοναδική απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς των αγαθών δια θαλάσσης.

Στις σημερινές θαλάσσιες μεταφορές είναι σύνηθες ο πλοίαρχος, πριν υπογράψει τη φορτωτική, να συμπληρώνει την ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου (που διέπει τη συγκεκριμένη ναύλωση) πάνω στη φορτωτική. Έτσι η φορτωτική «συνδέεται» με το ναυλοσύμφωνο και ο «κομιστής» θα πρέπει να ζητήσει να λάβει γνώση των όρων του ναυλοσυμφώνου και των τυχόν διευρυμένων υποχρεώσεών του, που απορρέουν από αυτό.

Εξακρίβωση της ταυτότητας του μεταφορέα

Σε κάθε σύμβαση μεταφοράς φορτίων διά θαλάσσης, ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να εκδώσει τις σχετικές φορτωτικές. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη φορτωτική είναι ο φορτωτής (shipper), δηλαδή ο ενδιαφερόμενος για τη μεταφορά του φορτίου και ο μεταφορέας (carrier), δηλαδή το πρόσωπο που αναλαμβάνει τη μεταφορά του φορτίου και συμβάλλεται σε σύμβαση μεταφοράς με το φορτωτή.

Η εξακρίβωση της ταυτότητας του μεταφορέα είναι ένα από τα δυσχερέστερα ζητήματα στο δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών, σε περίπτωση που δεν καθορίζεται η ταυτότητα του μεταφορέα στη φορτωτική.

Προβλήματα ανακύπτουν όταν το φορτίο μεταφέρεται με ναυλωμένο πλοίο γυμνό (bareboat charter), όπου μεταφορέας είναι συνήθως ο ναυλωτής (charterer), ενώ φορτωτής είναι συνήθως το πρόσωπο στο οποίο έχει υποναυλώσει το πλοίο (subcharterer). Σ' αυτή την περίπτωση τίθεται το ερώτημα, εάν η φορτωτική αποδεικνύει τη σύμβαση του κομιστή της με τον πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή της ναύλωσης γυμνού πλοίου, δηλαδή εάν υπεύθυνος για τη μεταφορά του φορτίου έναντι του δικαιούχου κρίνεται ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής. Στο αγγλικό δίκαιο δεν υπάρχει γενικός κανόνας που να ρυθμίζει το παραπάνω ζήτημα και η ταυτότητα του μεταφορέα εξαρτάται από τα εξεταζόμενα έγγραφα.

Η συνήθης ναυτιλιακή πρακτική διακρίνει τις ακόλουθες δύο περιπτώσεις:

- **Demise charter:** Σ' αυτή την περίπτωση η εμπορική λειτουργία του πλοίου είναι στα χέρια του ναυλωτή. Ο καπετάνιος ως αντιπρόσωπός του ή ο ίδιος ο ναυλωτής υπογράφει τις φορτωτικές και μεταφορέας ορίζεται ο ναυλωτής.
- **Non Demise charter:** Σ' αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης είναι ο κύριος διαχειριστής του πλοίου του. Ο καπετάνιος ή ο ναυλωτής υπογράφει τις φορτωτικές ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη και μεταφορέας ορίζεται ο πλοιοκτήτης. Υπάρχουν βέβαια περιπτώσεις χρονοναυλώσεων, στις οποίες συμφωνείται οι φορτωτικές να υπογράφονται για λογαριασμό του ναυλωτή, οπότε μεταφορέας ορίζεται ο ναυλωτής.

4.3 Ο ρόλος της φορτωτικής.

Οι λειτουργίες της φορτωτικής είναι οι ακόλουθες :

➤ *Απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα για μεταφορά (a receipt for cargo shipped)*. Η φορτωτική περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν το φορτίο που έχει παραληφθεί προς μεταφορά, δηλαδή στοιχεία για την ποιότητα, το βάρος, την ποσότητά του κ.λπ.

➤ *Τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου (a document of title)*. Ο κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου ή να μεταβιβάσει (μέσω οπισθογράφησης της φορτωτικής) σε τρίτον τα αγαθά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους. Η φορτωτική μπορεί να εκδοθεί σε συγκεκριμένο πρόσωπο ή σε διαταγή του ή στο φέροντα τη φορτωτική. Με την οπισθογράφηση της φορτωτικής μεταβιβάζεται η φορτωτική και η κυριότητα των αγαθών. Ο φέρων την πρωτότυπη φορτωτική είναι ο τελικός δικαιούχος των αγαθών.

➤ *Αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών (a prima facie evidence of the contract of carriage)*. Η φορτωτική περιλαμβάνει τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, όταν ο πλοιοκτήτης απασχολεί το πλοίο του στην αγορά γραμμών προσφέροντας μεταφορικές υπηρεσίες σε οποιονδήποτε επιθυμεί να μεταφέρει φορτία, τότε η συμφωνία μεταφοράς αποδεικνύεται από τη φορτωτική. Στην ελεύθερη αγορά η φορτωτική αποτελεί την απόδειξη της φόρτωσης των αγαθών και όχι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών. Συνήθως, ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να εκδώσει τη φορτωτική σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Είναι σημαντικό να υπάρχει συμφωνία μεταξύ των γενικών όρων του ναυλοσυμφώνου και της φορτωτικής. Προς επίτευξη των παραπάνω αναφέρεται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο ο τύπος της φορτωτικής που θα χρησιμοποιηθεί. Εάν δεν αναφέρεται ο τύπος της φορτωτικής, τότε θα πρέπει να περιλαμβάνονται σ' αυτή όροι όπως "all terms, conditions and exceptions of charter party are deemed incorporated herein", "freight and all other conditions as per charter", "all conditions and exceptions", "all the terms, provisions and exceptions", "all terms, conditions, clauses and exceptions". Με τους παραπάνω όρους μπορούν να ενσωματώνονται όλοι οι όροι (all terms, conditions, clauses and exceptions) ή σχεδόν όλοι οι όροι (all the terms, provisions and exceptions ή all conditions and exceptions) ή μέρος των όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική, όπως όροι που αφορούν την πληρωμή του ναύλου, την πληρωμή του νεκρού ναύλου και των επισταλιών (freight and all other conditions as per charter). Το γεγονός ότι η φορτωτική δεν περιλαμβάνει όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου ή περιλαμβάνει όρους που δεν περιέχονται στο ναυλοσύμφωνο δεν σημαίνει ότι αλλοιώνει τη συμφωνία εκναυλωτή και ναυλωτή που παρουσιάζεται στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση που οι όροι της φορτωτικής διαφέρουν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, τότε δίνεται προτεραιότητα στους όρους της φορτωτικής όταν αυτή έχει μεταβιβασθεί. Η φορτωτική είναι για τον πλοιοκτήτη και το ναυλωτή μία απόδειξη παραλαβής των αγαθών προς

μεταφορά, ενώ όταν μεταβιβάζεται πρέπει να θεωρείται ότι εμπεριέχει το ναυλοσύμφωνο. Η φορτωτική όταν εκδίδεται αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των αγαθών στο λιμάνι φόρτωσης και αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς (*prima facie evidence of the contract of carriage*), ενώ με την οπισθογράφησή της στον παραλήπτη του φορτίου ή κάποιον ενδιάμεσο (*consignee or endorsee*) αποτελεί τη μοναδική απόδειξη της συμφωνίας μεταφοράς μεταξύ του μεταφορέα και του νόμιμου δικαιούχου του φορτίου (*conclusive evidence of the contract of carriage*).

➤ **Πιστωτικός τίτλος (*documentary credit*)**. Η φορτωτική μπορεί να αποτελέσει τη βάση λήψης πίστωσης/προεξόφλησης (τραπεζική χορήγηση έναντι προσκόμισης φορτωτικών εγγράφων).

4.4 Νομικό πλαίσιο της φορτωτικής.

Κανόνες Χάγης

Τον 19 ο αιώνα η φιλοσοφία του «laissez faire» προήγαγε την απεριόριστη ελευθερία στις εμπορικές σχέσεις. Στην περίπτωση συμβολαίων μεταφοράς, το ισχυρότερο συμβαλλόμενο μέρος, ο πλοιοκτήτης, εισήγαγε στα συμβόλαια όλες εκείνες τις απαλλακτικές ρήτρες που ελάττωναν την ευθύνη του ως μεταφορέα, εις βάρος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Για το λόγο αυτό, έγινε επιτακτική η ανάγκη της ύπαρξης μιας Διεθνούς Σύμβασης, η οποία θα αποκαθιστούσε την ισορροπία που διαταράχθηκε με τη φιλοσοφία του “laissez faire”.

Έτσι, μεταξύ των ετών 1921 και 1923 διαμορφώθηκε η «Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με τη Φορτωτική» (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading*), πιο γνωστή με το όνομα «Κανόνες της Χάγης» (*Hague Rules*).

Οι Κανόνες της Χάγης υπογράφηκαν από τα σημαντικότερα εμπορικά έθνη (*trading nations*) τον Αύγουστο του 1924. Στους κανόνες αυτούς προσαρμόστηκαν οι ναυτιλιακές νομοθεσίες των διαφόρων ναυτιλιακών χωρών, όπως η αγγλική νομοθεσία γνωστή ως “*Carriage of Goods By Sea Act 1924*” (*COGSA 1924*).

Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ

Οι Κανόνες της Χάγης καθόριζαν το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε μία σύμβαση μεταφοράς, όμως η ευθύνη αυτή δεν επεκτεινόταν στους πράκτορες και αντιπροσώπους του μεταφορέα. Έτσι, τους Κανόνες της Χάγης συμπλήρωσαν το 1968 οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (*Hague Visby Rules*). Τους Κανόνες “*Hague Visby*” ενσωμάτωσε και συμπεριέλαβε ως “*schedule*” η αγγλική νομοθεσία “*Carriage of Goods By Sea Act 1971*”

(COGSA 1971), που τέθηκε σε ισχύ από το 1978 ακυρώνοντας την ισχύ της προηγούμενης νομοθεσίας “Carriage of Goods by Sea Act 1924”.

Πρόσθετα, από τις 16 Σεπτεμβρίου 1992 είναι σε ισχύ η αγγλική νομοθεσία “Carriage of Goods by Sea Act 1992” (COGSA 1992), η οποία επέφερε περαιτέρω τροποποιήσεις στη νομοθεσία του 1971, με σκοπό την ομοιομορφη ερμηνεία ναυτλιακών νομικών θεμάτων από τους Κανόνες “Hague Visby”, το εθιμικό αγγλικό δίκαιο (common law) και τις εθνικές νομοθεσίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α. Επί πλέον, η νομοθεσία του 1992 ακυρώνει και αντικαθιστά πλήρως την πρώτη αγγλική νομοθεσία σχετικά με τη φορτωτική, το νόμο “Bill of Lading Act 1855”, ο οποίος καθόριζε ορισμένα σημαντικά ζητήματα της φορτωτικής μέχρι τότε (16/09/1992).

Οι Κανόνες “Hague Visby” δεν υπογράφηκαν από όλα τα έθνη που υπέγραψαν τον Αύγουστο του 1924 τους Κανόνες της Χάγης, με αποτέλεσμα να ισχύουν και να εφαρμόζονται τόσο οι κανόνες της Χάγης όσο και οι κανόνες “Hague Visby”. Οι Κανόνες “Hague Visby” δεν έγιναν αποδεκτοί από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Αυτό σημαίνει για παράδειγμα, ότι η φορτωτική που εκδίδεται για τη μεταφορά αγαθών από την Αμερική στο Ηνωμένο Βασίλειο θα είναι σε ορισμένες περιπτώσεις υποκειμένη των Κανόνων της Χάγης και όχι των “Hague Visby”.

Σχετικά με το αμερικάνικο δίκαιο και τη φορτοεκφόρτωση σε αμερικάνικα λιμάνια, υπάρχει η νομοθεσία “HARTER ACT 1893” που ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέα, ο νόμος του 1903 που αφορά τη θαλάσσια φορτωτική και ο νόμος του 1936 για τη θαλάσσια μεταφορά. Η σπουδαιότητα της “HARTER ACT 1893” βρίσκεται στο ότι εκτείνει την ευθύνη του μεταφορέα προς το φορτίο για κάποιο χρονικό διάστημα, πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση των αγαθών.

Οι Κανόνες της Χάγης του 1924 δεν είχαν τεθεί ποτέ σε ισχύ στην Ελλάδα, αλλά ο Κ.Ι.Ν.Δ. περιείχε παρόμοιες σχετικές διατάξεις. Στα τέλη του 1992 κυρώθηκαν με το Νόμο 2107/1992 οι “Hague-Visby Rules” μαζί με όλες τις τροποποιήσεις που έχουν υποστεί. Οι διεθνείς συμβάσεις της φορτωτικής μπορούν να εφαρμόζονται αυτόματα ή έπειτα από συμφωνία. Οι Κανόνες εφαρμόζονται αυτόματα, κύρια όταν η φορτωτική εκδίδεται σε κράτος που έχει υπογράψει τις συμβάσεις της φορτωτικής, όταν υπάρχει μεταφορά φορτίου από κράτος που έχει υπογράψει τις συμβάσεις της φορτωτικής ή όταν η συμφωνία της μεταφοράς περικλείεται στη φορτωτική. Όταν οι συμβάσεις της φορτωτικής δεν εφαρμόζονται αυτόματα στη μεταφορά, μπορούν να εφαρμόζονται μετά από συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Η συμφωνία για εφαρμογή των συμβάσεων της φορτωτικής επιβεβαιώνεται στο ναυλοσύμφωνο με τη χρήση της ρήτρας “Paramount”. Η ρήτρα αυτή αναγράφεται συχνά και στις φορτωτικές.

Κανόνες Αμβούργου

Οι Κανόνες της Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ δεν αποτελούν έναν πλήρες κώδικα που καθορίζει όλα τα θέματα σχετικά με τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης. Δεν αναφέρονται, για παράδειγμα, σε θέματα, όπως είναι η πληρωμή “freight” ή “demurrage”. Επί πλέον οι Κανόνες δεν υπογράφηκαν από όλα τα κράτη και δεν εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη. Ο λόγος δημιουργίας των Κανόνων ως εξισορροπιστή στην ανισορροπία που προκάλεσε η φιλοσοφία του “laissez faire” είχε επικριθεί σε μεγάλο βαθμό στα τέλη του 1960 από την εμπορική κοινότητα και ειδικά από τα αναπτυσσόμενα κράτη.

Οι Κανόνες του Αμβούργου σχεδιάστηκαν με σκοπό την εξυπηρέτηση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη του φορτίου (improve the position of the cargo owner) και τέθηκαν σε ισχύ το Νοέμβριο του 1992. Οι Κανόνες αυτοί εφαρμόζονται παράλληλα με τους Κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπυ.

Πέρα από το διαφορετικό πλάνο σχεδίασης (layout) της νέας σύμβασης, η τελευταία παρουσιάζει ορισμένες σημαντικές αλλαγές σε σχέση με τις προηγούμενες συμβάσεις. Οι κυριότερες αλλαγές είναι :

- Το επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα καθορίζεται σε αυστηρότερο πλαίσιο και σε μεγαλύτερο βαθμό.
- Η εξαίρεση του ναυτικού λάθους (nautical error) έχει πλέον καταργηθεί και η εξαίρεση της πυρκαγιάς έχει περιοριστεί.
- Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε όλα τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών (waybills, short sea notes κ.ά.) ανάμεσα σε δύο κράτη, εκτός αν τα συμβόλαια αυτά είναι ναυλοσύμφωνα.
- Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε κάθε μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης, όταν το συμβόλαιο μεταφοράς υπογράφεται για μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών και το λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι ενός συμβαλλόμενου κράτους.
- Οι κανονισμοί εφαρμόζονται στη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης ακόμα και στην περίπτωση μεταφοράς ζωντανών ζώων και μεταφοράς φορτίου επί του καταστρώματος.
- Οι κανονισμοί κάνουν αναφορά σε θέματα που οι προηγούμενοι κανόνες δεν έκαναν, όπως το θέμα της γενικής αβαρίας (general average), το θέμα της πληρωμής του ναύλου (freight) κ.ά.

Κανόνες Ρόττερταμ

Το 2009, σε μια προσπάθεια να αποτραπεί ο περαιτέρω κατακερματισμός, σχεδιάστηκαν οι κανόνες του Ρόττερταμ (24 χώρες υπέγραψαν τη Κανονισμού). Η σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ ένα έτος μετά την επικύρωσή της από το εικοστό κράτος μέλος του ΟΗΕ. Οι Κανόνες του Ρόττερταμ μέχρι στιγμής έχουν επικυρωθεί από τρία κράτη μέλη (Ισπανία, Τόγκο και Κονγκό). Οι νέοι κανόνες ασχολούνται με σημαντικό συναφή θέματα που έχουν αφηθεί αποκλειστικά στο εθνικό δίκαιο. Η σύμβαση έχει συνταχθεί έτσι ώστε να επιτρέπει την τεκμηρίωση των ηλεκτρονικών εγγράφων όπως των συμβατικών έντυπων εγγράφων. Η σύμβαση καλύπτει επίσης τις περιπτώσεις χρήσεων πολλαπλών μέσων μεταφοράς (multimodal transport) που περιλαμβάνουν και θαλάσσια μεταφορά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

❖ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ, ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ, Προγράμματα Συμπληρωματικής Εκπαίδευσης

❖ ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ», ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ, ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ Τουλάκη Παρασκευή, Πειραιάς, 2016

❖ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ, ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ, Προγράμματα Συμπληρωματικής Εκπαίδευσης

❖ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ (BILL OF LADING),
ΕΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ,
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ, ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΣΚΑΦΩΝ
ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ,
ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

❖ Διπλωματική εργασία στο Ναυτικό Δίκαιο με θέμα: ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΚΑΙ ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ (ΜΕ ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ “GENCON” ΤΟΥ “BIMCO”), ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ, Της ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ Εμμ. ΧΑΝΙΑΛΑΚΗ, Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2015

❖ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ, ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ, Προγράμματα Συμπληρωματικής Εκπαίδευσης

❖ Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου (2010) : «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλης

❖ Λεκαράκου, Παπασπύρου (2014) : «Ναυτιλιακή Λογιστική»

ΙΝΕΡΝΕΤ

- ❖ <https://el.wikipedia.org/wiki/Φορτωτική>
- ❖ <https://el.wikipedia.org/Ναυλαγορές>
- ❖ <https://el.wikipedia.org/Ναυλοσύμφωνα>
- ❖ <http://www.naftikachronika.gr/2015/06/04/neos-proedros-gia-ti-bimco/>
- ❖ en.wikipedia.org/wiki/Lloyd%27s_building
- ❖ el.wikipedia.org/wiki/Ναύλωση_πλοίου