

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Φορτωτικές Β/Ls. Ευθύνες μεταφορέα, φορτωτή και ναυλωτή σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης»



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

ΜΙΧΕΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Α.Γ.Μ) 3744

ΚΑΣΤΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Α.Γ.Μ) 3462

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Cpt. ΚΟΥΚΑΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Νέα Μηχανιώνα , 2017

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Πτυχιακή Εργασία:

«Φορτωτικές B/Ls. Ευθύνες μεταφορέα, φορτωτή και ναυλωτή σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης»

Ημερομηνία ανάθεσης :/..../.....

Ημερομηνία κατάθεσης :/..../.....

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

ΜΙΧΕΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Α.Γ.Μ) 3744

ΚΑΣΤΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (Α.Γ.Μ) 3462

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Cpt. ΚΟΥΚΑΡΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Η εργασία θεωρείται ολοκληρωμένη

Νέα Μηχανιώνα , 2017

Υπεύθυνη Δήλωση

Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη καθώς υπάρχει αναφορά για όλες τις πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Βεβαιώνω πως αυτή η πτυχιακή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών του Τμήματος Πλοιάρχων του ΑΕΝ Μακεδονίας.

(Υπογραφή).....

(Υπογραφή).....

ΜΙΧΕΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ / ΚΑΣΤΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, 2017

Copyright © – All rights reserved

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Μέσα από αυτές τις λίγες γραμμές, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους όσους μας βοήθησαν και μας στήριξαν για την εκπόνηση και την ολοκλήρωση της πτυχιακής μας εργασίας. Η εκπόνηση της εργασίας αυτής ήταν μια πρόκληση για μας διότι είναι η βασική προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του κύκλου σπουδών μας στην AEN Μακεδονίας.

Πρώτα από όλα θα θέλαμε να εκφράσουμε τις θερμές μας ευχαριστίες στον καθηγητή μας, για την εμπιστοσύνη που μας έδειξε και την ανάθεση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας. Το αμείωτο ενδιαφέρον, οι υποδείξεις, η καθοδήγηση, η προθυμία του και η συμπαράστασή του κατά τη συγγραφή της εργασίας, ήταν καθοριστική. Θερμές ευχαριστίες απευθύνουμε σε όλους τους καθηγητές που είχαμε όλα τα χρόνια της ακαδημαϊκής μας ζωής, για τις γνώσεις που μας μετέδωσαν και μας έκαναν καλύτερους ανθρώπους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	6
Abstract.....	7
Εισαγωγή.....	8
Ορισμός φορτωτικής.....	9
Διάκριση Bulk και Liner ναυτιλίας.....	18
Διάκριση Tramp και Liner ναυτιλίας.....	21
Η έννοια της ναύλωσης.....	22
Διαδικασία φόρτωσης.....	24
Διαδικασία εκφόρτωσης.....	26
Το φορτίο.....	27
Χρονοναύλωση.....	32
Πρόσωπα της ναυλαγοράς	34
Ναυλομεσίτης.....	35
Ναυτικός πράκτορας.....	37
Συμβόλαιο πώλησης αγαθών.....	38
Σύμβαση ναύλωσης πλοίου.....	41
Επίλογος.....	46
Βιβλιογραφία.....	46

Περίληψη

Με την εν λόγω εργασία θα αποπειραθούμε να προσεγγίσουμε το θέμα των φορτωτικών B/Ls, καθώς επίσης και η αναφορά στις ευθύνες του μεταφορέα, του φορτωτή και του ναυλωτή σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Αυτό που θα επιχειρηθεί είναι μια ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών των εν λόγω φορτωτικών και του μεταφορέα, φορτωτή και ναυλωτή, προκειμένου έπειτα να δυνάμεθα να εμβαθύνουμε με μεγαλύτερη ενάργεια στην ανάλυση του θέματος που τίθεται προς μελέτη.

Μέσα από την ανάλυση του θέματος που τίθεται προς μελέτη, θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε κατά το δυνατό το εν λόγω ζήτημα, αποτρέποντας παράλληλα την εμφάνιση μελανών σημείων τα οποία ενδέχεται να δυσχεράνουν την πρόσληψη, καθώς και την κατανόηση της συγκεκριμένης εργασίας από τον εκάστοτε αναγνώστη της.

Λέξεις Κλειδιά: Κανόνες Χάγης, Μεταφορέας, Ναυλωτής, Φορτωτής, Φορτωτικές B/Ls

Abstract

With this thesis we will try to approach the issue of B / Ls, as well as the reference to the responsibilities of the carrier, shipper and charterer in accordance with the Hague rules. What will be attempted is an analysis of the basic characteristics of these bills of lading and of the carrier, freighter and charterer, so that we can further deepen the analysis of the subject to be studied.

Through the analysis of the subject which will be studied, we will try to address the potential issue, while avoiding the appearance of black spots that may hinder recruitment, as well as the understanding of the particular work by the individual reader.

Key Words: *Carrier, Freighter, Hague rules, Load B / Ls, Shipper*

Εισαγωγή

Στόχος της εν λόγω εργασίας είναι η ενασχόληση και η προσέγγιση των φορτωτικών B/Ls, καθώς επίσης και η αναφορά στις ευθύνες του μεταφορέα, του φορτωτή και του ναυλωτή σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Αυτό που θα επιχειρηθεί είναι μια ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών των εν λόγω φορτωτικών και του μεταφορέα, φορτωτή και ναυλωτή, προκειμένου έπειτα να δυνάμεθα να εμβαθύνουμε με μεγαλύτερη ενάργεια στην ανάλυση του θέματος που τίθεται προς μελέτη.

Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί τον κλάδο των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά προϊόντων και αγαθών δια θαλάσσης. Η Ναυτιλιακή Αγορά είναι ένα σύνολο ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται ως προς τα εξής:

- Τύπος του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου.
- Απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών.
- Γεωγραφικό καταμερισμό.

Παρόλα αυτά υπό μία έννοια και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορούμε να θεωρήσουμε ότι αποτελεί μία ενιαία οικονομική μονάδα. Η Ναυτιλία είναι μια βιομηχανία περίπλοκη στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται και σε άλλο. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί σαν ένα σύνολο από αλληλοσυσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, διαφέρουν σε μέγεθος και τύπο, τα οποία προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που μεταφέρονται σε μακρινές ή κοντινές θαλάσσιες αποστάσεις.¹

Στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας αν και μπορούμε να διαχωρίσουμε τομείς και αγορές δεν μπορούμε να παραγνωρίσουμε την αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Επιπροσθέτως πρέπει σημειωθεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία, στο μεγαλύτερο μέρος της, ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο με οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συμφωνίες ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.

¹ John Richardson, The Hague and Hague The Hague and Hague-Visby rules.

Μέσα από την ανάλυση του θέματος που τίθεται προς μελέτη, θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε κατά το δυνατό το εν λόγω ζήτημα, αποτρέποντας παράλληλα την εμφάνιση μελανών σημείων τα οποία ενδέχεται να δυσχεράνουν την πρόσληψη, καθώς και την κατανόηση της συγκεκριμένης εργασίας από τον εκάστοτε αναγνώστη της.

Ορισμός φορτωτικής

Η λεγόμενη φορτωτική, (bill of lading), το οποίο προσδιορίζει την κυριότητα των εμπορευμάτων και γενικά των φορτίων, τα οποία έχουν φορτωθεί σε κάποιο μέσο μεταφοράς (αυτοκίνητο, πλοίο, αεροπλάνο, τρένο). Πρόκειται για πιστωτικό τίτλο. Η φορτωτική αποτελεί γενικά :

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

Το διαλαμβανόμενο δικαίωμα στη φορτωτική αφορά τη κυριότητα αναφερομένων πραγμάτων (εμπορευμάτων και γενικά φορτίων), που έχουν φορτωθεί σε μέσον μεταφοράς (όχημα, τρένο, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ.) για τα οποία και εκδόθηκε αυτή. Η φορτωτική αποτελεί γενικά αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων (φορτίων) προς μεταφορά καθώς και αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης, ειδικά όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές μικρής σχετικά απόστασης (εσωτερικές μεταφορές, ή σε μικρή ακτοπλοΐα). Στην αεροπλοΐα φέρεται συνηθέστερα με το όνομα "δηλωτικό αεροπορικής μεταφοράς".²

Στοιχεία φορτωτικής

Η φορτωτική πρέπει να περιέχει τα παρακάτω στοιχεία :

- Το ονομ/νο του εκναυλωτή, του ναυλωτή (φορτωτή), του παραλήπτη, το όνομα του Πλοιάρχου (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).

² Γιώργος Γιωργαράς, Κανόνες Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ, Αμβούργου: Εισηγητική έκθεση. □

- Το καθορισμό των τόπων φόρτωσης και προορισμού (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμένες, αεροδρόμια κ.λπ.).
- Τα διακριτικά σημεία των φορτωμένων πραγμάτων που θεωρητικά παραμένουν ευδιάκριτα 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.

Τρόπος και χρόνος έκδοσης

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 οπισθογράφηση 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».³

Τρόπος μεταβίβασης

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

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

³ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

- Στη «ονομαστική φορτωτική» μόνο το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σε 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 από αυτό.

Είδη Φορτωτικών

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.
- Φορτωτική εις διαταγή (to order b.o.l., ή assigns b.o.l.): Αυτή που εκδίδεται «σε διαταγή» του παραλήπτη και μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση.
- Φορτωτική μετά ναυλοσυμφώνου, (congenbill) : Όταν αποτελεί τμήμα ναυλοσυμφώνου ή συνυπάρχει ναυλοσύμφωνο και
- Φορτωτική άνευ ναυλοσυμφώνου, (conbill): Όταν υφίσταται μόνο φορτωτική και δεν έχει υπογραφεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές με πλοία γραμμής (liners).

Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι η διεθνής Σύμβαση για την «Ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές» υπεγράφη στις Βρυξέλλες, την 25 Αυγούστου 1924. □

Η Σύμβαση περιέλαβε τους κανόνες που εκπονήθηκαν στο Συνέδριο της Διεθνούς Νομικής Ένωσης (International Law Association) στη Χάγη, το 1921, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν μετά και την επεξεργασία τους από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee), το 1922. Η ανωτέρω Σύμβαση είναι ευρύτατα γνωστή ως «Κανόνες Κανόνες Χάγης» (Hague rules). Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών τέθηκε σε ισχύ το 1931

Οι Κανόνες της Χάγης απέκτησαν παγκόσμιο κύρος με την ενσωμάτωσή τους στην Αγγλική νομοθεσία με το Νόμο του 1924 «για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων» [carriage of goods by Sea Act 1924 -COGSA] Ακολούθησαν οι ΗΠΑ, το 1936, και αρκετές ακόμα χώρες με παράδοση στη ναυτιλία.

Με τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 ρυθμίστηκαν:

1. Η ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις φορτωτικές.
2. Η ανακατανομή των κινδύνων στη σύμβαση της ναύλωσης με την επίτευξη συμβιβασμού, ως εξής:
 - Κατάργηση της απόλυτης ελευθερίας του μεταφορέα (δεν μπορεί να απαλλαγεί από ορισμένη ευθύνη του) και
 - Καθορισμός των δικαιωμάτων και απαλλαγών του.
3. Maximum υποχρεώσεων και απαλλαγών του μεταφορέα.
4. Διάκριση μεταξύ ναυτικού και διαχειριστικού πταιίσματος.
5. Θέσπιση μιας σειράς απαλλαγών οι οποίες περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα, δηλ. η ευθύνη για την αίολο αξιοπλοΐα του σκάφους και για τη διατήρηση του φορτίου, πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθίσταται νόθος αντικειμενική.⁴ Φέρει δηλαδή ο ίδιος ο μεταφορέας το βάρος της απόδειξης ότι η ακαταλληλότητα δεν προήλθε από τη μη επίδειξη από την πλευρά του της επιμέλειας του συνετού μεταφορέα.

⁴ John Richardson, The Hague and Hague The Hague and Hague-Visby rules.

«Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ»

Το Πρωτόκολλο Πρωτόκολλο Βίσμπυ μαζί με τους Κανόνες της Χάγης συνιστούν ένα Ενιαίο Σύστημα Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα, το οποίο είναι ευρύτερα γνωστό ως «Κανόνες Κανόνες Χάγης-VISBY».

Το Πρωτόκολλο VISBY τέθηκε σε ισχύ το 1977. Σε αυτό έχουν προσχωρήσει 18 χώρες, μεταξύ αυτών και αρκετές παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες (Ην. Βασίλειο, Βέλγιο, Δανία, Ιταλία, Γαλλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Φινλανδία). Η Ελλάδα έχει κυρώσει τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ με το Ν. 2107/1992 . 2107/1992.

Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης

➤ Στις διεθνείς μεταφορές:

Οι διατάξεις της Σύμβασης ισχύουν για οποιαδήποτε φορτωτική που αφορά σε:

α) μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμανιών σε δύο διαφορετικά Ορατή, αν:

i. η φορτωτική εκδοθεί σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, ή

ii. η μεταφορά γίνεται από λιμάνι Συμβαλλόμενου Κράτους, ή

iii. η σύμβαση μεταφοράς, της οποίας αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο η φορτωτική, προβλέπει ότι η μεταφορά θα διέπεται από τις διατάξεις της Σύμβασης.

Στην ελληνική ακτοπλοΐα (Ν.2107/1992): .2107/1992):

β) μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμανιών ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή όχι φορτωτικής.

Εξαιρέσεις

Ο Κ.Ι.Ν.Δ. εξακολουθεί να ισχύει στην περίπτωση που η ναύλωση:

➤ καλύπτεται μόνο με ναυλοσύμφωνο.

➤ έχει μεν εκδοθεί φορτωτική, αλλά αυτή δεν έχει κυκλοφορήσει και παραμένει στα χέρια του ναυλωτή. (γιατί στις σχέσεις εκναυλωτή-ναυλωτή επικρατούν οι όροι του ναυλοσυμφώνου)

Τα Άρθρα της Σύμβασης

1. Ορισμοί

2. Καθορισμός της συμβατικής ευθύνης, υποχρεώσεις, δικαιώματα και απαλλαγές του μεταφορέα

3. Υποχρεώσεις

4. Περιορισμός της ευθύνης για απώλεια ή ζημιές του φορτίου

5. Ευχέρεια παραιτήσεως
6. Καθορισμός περιπτώσεων που επιτρέπεται η ελευθερία της σύμβασης
7. Ευθύνη στη φόρτωση ή την εκφόρτωση
8. Σχέση της Σύμβασης με άλλες ισχύουσες διατάξεις
9. Υπολογισμός νομισματικών μονάδων
10. Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης

Ορισμοί (Άρθρο 1)⁵ □

- Μεταφορέας: Πλοιοκτήτης Πλοιοκτήτης/Ναυλωτής Ναυλωτής που συμβάλλεται με φορτωτή. □
- Σύμβαση μεταφοράς: μόνο η σύμβαση που καλύπτεται από Φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο για μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, καθώς και η Φορτωτική που εκδίδεται με βάση Ναυλοσύμφωνο, ως τίτλος σχέσης Μεταφορέα και Κομιστή. □
- Πράγματα: Κάθε είδους Εμπορεύματα (με εξαίρεση τα ζώντα ζώα). □
- Πλοίο: Σκάφος κατάλληλο για μεταφορά εμπορευμάτων. □
- Μεταφορά πραγμάτων: Με διάρκεια από το χρόνο φόρτωσης έως και την εκφόρτωσή τους από το πλοίο.

Είδος Ευθύνης

- Η ευθύνη του Μεταφορέα για ακαταλληλότητα του πλοίου προς πλου και τη διατήρηση του φορτίου, πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού καθίσταται νόθος αντικειμενική. □
- Καθιερώνεται η αρχή, ότι ο Μεταφορέας δεν απαλλάσσεται συμβατικός των ευθυνών του, αλλά επιτρέπεται είτε να παραιτηθεί από δικαιώματα ή απαλλακτικές υπέρ αυτού διατάξεις ή να αυξήσει τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του.

⁵ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων). □

Υποχρεώσεις Μεταφορέα (άρθρα 2, 3)

- Πλοίο αξιοπλοΐα. □
- Στάδια φόρτωσης φόρτωσης-μεταχείρισης μεταχείρισης-στοιβάδας στοιβάδας-μεταφοράς μεταφοράς-φύλαξης φύλαξης-εκφόρτωσης εκφόρτωσης. □
- Έκδοση φορτωτικής μετά την παραλαβή και έπειτα από αίτηση του φορτωτή. □
- Άκυρη κάθε συμφωνία που απαλλάσσει το μεταφορέα από την υποχρέωσή του να καταβάλει κάθε επιμέλεια

Βαθμός και έκταση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα (άρθρο 4)

Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα αφορά σε:

* απώλειες ή βλάβες πραγμάτων.

* ζημία που προκύπτει από υπαίτια χρονοτριβή.

* ζημία που προκύπτει από ανακριβείς δηλώσεις του μεταφορέα (εθνικότητα εθνικότητα πλοίου, κινητήρια δύναμη, ιπποδύναμη, ταχύτητα κτλ.), όταν αυτές αποτελούν όρους της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς.

Ευθύνη από πρόσκτηση (άρθρο 4§2)

- Προσθηθέντες είναι όλα τα πρόσωπα που βρίσκονται στην υπηρεσία του Μεταφορέα μεταφορέα και συμβάλλουν στην εκπλήρωση της υποχρέωσής του να μεταφέρει τα πράγματα. □
- Ευθύνεται ο Προστήσας-Μεταφορέας, όπως θα ευθυνόταν για δική του πράξη ή παράλειψη.

Διάρκεια ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα (άρθρο 7)

- Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων καλύπτει μόνο τη χρονική περίοδο της θαλάσσιας αποστολής, που αρχίζει από τη φόρτωση των εμπορευμάτων και τελειώνει με την εκφόρτωσή τους. □
- Δεν καλύπτονται τα ακραία στάδια της μεταφοράς.

Απαλλαγή του Μεταφορέα από την ευθύνη (άρθρο 4 §§ 2, 3, 4, 5, 6 2, 3, 4, 5, 6)

Καταβολή της απαιτούμενης επιμέλειας του μέσου συνετού μεταφορέα. □

Πράξη ή παράλειψη των προσθηθέντων του στη διακυβέρνηση διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, ναυτικό πταίσμα. □

Δικαιολογημένη παρέκκλιση από την πορεία.

Ψευδής δήλωση του Φορτωτή.

Για ζημίες πάνω από το καθορισμένο ανώτατο όριο ή τη δηλωθείσα αξία των εμπορευμάτων.⁶

Εύφλεκτα, εκρηκτικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα χωρίς την ύπαρξη σχετικής συμφωνίας.

Εξαιρούμενοι κίνδυνοι (ως ακολούθως).

Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι (όταν δεν προκύπτει για τον Μεταφορέα ίδιο πταίσμα)

- Πυρκαγιά.
- Κίνδυνοι ή Ατυχήματα στη θάλασσα ή άλλα πλεύσιμα ύδατα.
- Ανωτέρα Βία.
- Πολεμικές Ενέργειες.
- Πράξεις των Εχθρών της Πολιτείας.
- Κράτηση ή Περιορισμός από νόμιμο όργανο ή Κατάσχεση με βάση δικαστική διαδικασία.
- Υγειονομικός Περιορισμός.
- Πράξη ή Παράλειψη του Φορτωτή ή του Κυρίου των πραγμάτων (ή των αντιπροσώπων του).
- Απεργία, Ανταπεργία, Στάση Εργασίας κλπ. εμπόδια προς εργασία.
- Οχλοκρατία ή Κοινωνικές Αναταραχές.
- Διάσωση ή με πρόθεση της διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα.
- Μείωση του όγκου ή του βάρους ως και κάθε άλλη ζημία/απώλεια που οφείλεται σε εγγενές ελάττωμα από την ποιότητα ή την ιδιοσυστασία του πράγματος.
- Ανεπάρκεια της συσκευασίας.
- Ανεπάρκεια ή ατέλεια των διακριτικών σημείων.
- Κρυμμένα ελαττώματα που δεν ανακαλύπτονται με τη δέουσα επιμέλεια.

Απαλλακτικές ρήτρες (άρθρα 3§8, 6, 7) 8, 6, 7)

Απαλλαγή ή μείωση της ευθύνης του μεταφορέα:

- Στα ακραία στάδια της μεταφοράς.
- Στις φορτώσεις του εμπορεύματος πάνω στο κατάστρωμα.

⁶ Γιώργος Γιωργαράς, Κανόνες Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ, Αμβούργου: Εισηγητική έκθεση.

- Στη μεταφορά ζώντων ζώων. □
- Όταν το φορτίο παρουσιάζει ιδιαίτερο χαρακτήρα. □
- Όταν οι συνθήκες μεταφοράς παρουσιάζουν ασυνήθη ή επικίνδυνο χαρακτήρα.

Ευχέρειες (άρθρο 5§1)

Ο Μεταφορέας έχει την ευχέρεια:

1. Παραίτησης (ολικής ή μερικής) από τα δικαιώματα και τις ενστάσεις του, ή
1. Αύξησης των ευθυνών και υποχρεώσεών του υπό την προϋπόθεση της ενσωμάτωσής τους στη φορτωτική, που εκδίδεται στο φορτωτή.

Ευχέρειες (άρθρο 5§2)

- Οι διατάξεις της Σύμβασης δεν έχουν εφαρμογή σε ναυλοσύμφωνα. □
- Εάν όμως, σε περίπτωση ναυλοσυμφώνου, εκδοθούν και φορτωτικές, τότε αυτές θα υπόκεινται στις διατάξεις της Σύμβασης. □
- Δεν απαγορεύεται η αναγραφή στη φορτωτική οιασδήποτε νόμιμης διάταξης σχετικής με τη γενική αβαρία.⁷

Τι είναι δέμα

- Σε περίπτωση που δηλώνεται στη φορτωτική ο αριθμός των περικλειόμενων δεμάτων στα εμπορευματοκιβώτια ως δέμα/μονάδα θεωρείται το περικλειόμενο δέμα. □
- Σε αντίθετη περίπτωση (μη δήλωσης των περικλειόμενων δεμάτων) ως δέμα/μονάδα θεωρείται το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο.

Ανώτατο όριο ευθύνης

- Το 1924 το ανώτατο όριο ευθύνης ήταν οι 100 αγγλικές λίρες. □
- Από το 1968 το ανώτατο όριο ευθύνης ανέρχεται στις 10.000 φράγκα Πουανκαρέ κατά δέμα /μονάδα ή 30 φράγκα ανά χιλιόγραμμα βάρους (ο φορτωτής θα επιλέγει τον τρόπο προσδιορισμού της αποζημίωσης). □
- Φράγκο Πουανκαρέ: 85 χιλιόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας 90 χιλιοστών. □

⁷ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό δίκαιο: Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ από την Ελλάδα

- Το φράγκο Πουανκαρέ αντικαταστάθηκε από τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (666,67 (666,67 μονάδες ανά δέμα ή μονάδα).

Αποζημίωση Άρθρο 2/1968

- Σε περίπτωση που η φύση και η αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί στη φορτωτική, ο Μεταφορέας θα ευθύνεται για το ποσό της δήλωσης. □
- Σε αντίθετη περίπτωση, ο Μεταφορέας θα ευθύνεται μέχρι του ανώτατου ορίου των 10.000 φράγκων Poincaré, ανά δέμα ή μονάδα.
- Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. □
- Η αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται βάσει της χρηματιστηριακής τους τιμής ή της τρέχουσας τιμής τους στην αγορά.

Παραγραφή (άρθρο 3ξ6)⁸

- Η αγωγή για αποζημίωση από τη μερική απώλεια ή βλάβη του φορτίου όσο και οι λοιπές αξιώσεις του ενδιαφερόμενου για το φορτίο κατά του θαλάσσιου μεταφορέα υπόκεινται σε παραγραφή ενός (1) έτους μετά την παράδοση των εμπορευμάτων ή την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί. □
- Επιτρέπεται παράταση του χρόνου παραγραφής.

Στα τελευταία άρθρα της Σύμβασης προβλέπονται:

- Η δυνατότητα προσχώρησης και άλλων Κρατών στη Σύμβαση. □
- Η δυνατότητα καταγγελίας της Σύμβασης από ήδη συμβαλλόμενα Κράτη.

Διάκριση Bulk και Liner ναυτιλίας

Στη ναυτιλιακή αγορά, από οικονομική προσέγγιση, η πρώτη βασική διάκριση αφορά τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της, την αγορά γραμμών (Liner Shipping Market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulk Shipping Market). Αρχή της ανάλυσης αποτελεί το θαλάσσιο εμπόριο. Ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς δια θαλάσσης για τη

⁸ Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό δίκαιο: Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ από την Ελλάδα

μετακίνηση του φορτίου από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού, με την ταχύτητα, την ασφάλεια και την αξιοπιστία που απαιτείται από τον πελάτη, στην τιμή που ο τελευταίος πληρώνει κάτω από διαμορφούμενες συνθήκες της αγοράς. Αυτό σημαίνει ότι οι απαιτήσεις του προς μεταφορά φορτίου καθορίζουν και τον τύπο της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Υφίσταται μία πολύ μεγάλη ποικιλία φορτίων που μεταφέρονται με ποικίλους τρόπους μεταφοράς που επιβάλλουν στους ανθρώπους της ναυτιλίας συγκεκριμένες απαιτήσεις χειρισμού τους. Έτσι για παράδειγμα ορισμένα φορτία απαιτούν τακτικότητα στη μεταφορά τους και άλλα όχι, ορισμένα φορτία μπορούν να φορτοεκφορτωθούν σε χύδην κατάσταση με αρπάγες, ενώ άλλα απαιτούν λεπτούς χειρισμούς, ορισμένα φορτία μεταφέρονται συσκευασμένα και μοναδοποιημένα σε κούτες, εμπορευματοκιβώτια ή παλέτες, ενώ άλλα χωρίς συσκευασία.

Η παγκόσμια ναυτιλία διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, την Bulk και την Liner. Αντίστοιχα, τα φορτία διαχωρίζονται Bulk και General με κριτήριο το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά. Σύμφωνα με το κριτήριο αυτό, ως Bulk φορτίο ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι τόσο μεγάλη, ώστε μόνη της να συμπληρώνει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού. General φορτίο ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία από μόνη της είναι πολύ μικρή για να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στα αμπάρια των πλοίων, συνήθως σε παρτίδες μεγαλύτερες των 2.000 – 3.000 τόνων και διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες φαίνονται παρακάτω.

- Τα υγρά χύδην φορτία: Είναι τα φορτία που μεταφέρονται σε χύδην υγρή μορφή με δεξαμενόπλοια. Κυριότερα είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, τα χημικά και το κρασί. Το μέγεθος κάθε παρτίδας κυμαίνεται από 1.000 έως και 500.000 τόνους, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του αργού πετρελαίου.
- Τα πρωτεύοντα ξηρά χύδην φορτία: Σε αυτά περιλαμβάνονται το σιδηρομέταλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα και ο βωξίτης. Μεταφέρονται συνήθως από συμβατικά Bulk Carriers και σπάνια από Tweendeckers, έχοντας συντελεστή στοιβασίας από 20 έως 55 κυβικά πόδια ανά τόνο.
- Τα δευτερεύοντα ξηρά χύδην φορτία: Καλύπτουν όλα τα υπόλοιπα χύδην ξηρά φορτία με κυριότερα τον χάλυβα και τα προϊόντα αλουμινίου, το τσιμέντο, το γύψο, τη ζάχαρη, το αλάτι και τα προϊόντα ξυλείας.

- Τα εξειδικευμένα ξηρά χύδην φορτία: Συμπεριλαμβάνονται όλα τα ξηρά φορτία που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς στην αποθήκευση ή τη στοιβασία όπως για παράδειγμα αυτοκίνητα και κατεψυγμένα φορτία.⁹

Το γενικό φορτίο διακρίνεται από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 2.000 - 3.000 τόνων, οι οποίες δεν συμπληρώνουν τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρονται από κοινού με άλλες παρτίδες. Οι πιο σημαντικές κατηγορίες γενικού φορτίου φαίνονται παρακάτω:

- Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο: Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων και άλλα. Στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται σαν ανεξάρτητες παρτίδες.
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο: Κάθε είδους φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια, με συνήθεις διαστάσεις 2,5 μέτρα πλάτος, 2,6 μέτρα ύψος και από 6,9 έως 12 μέτρα μήκος.
- Φορτίο σε παλέτες: Φορτία συσκευασμένα και μοναδοποιημένα σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό.
- Υγρό γενικό φορτίο: Υγρό φορτίο σε μικρές παρτίδες που μεταφέρεται σε δεξαμενές, δοχεία ή βαρέλια.
- Κατεψυγμένο φορτίο: Αποτελούνται από ευπαθή προϊόντα όπως φρούτα ή τρόφιμα τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε πλοία – ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.
- Βαριά και δυσκίνητα φορτία: Αποτελούνται από βαριά δυσκίνητα και ογκώδη προϊόντα που παρουσιάζουν δυσκολίες στη φορτοεκφόρτωση και στοιβασία τους.

Οι μεγάλες ή μικρές ποσότητες μεταφερομένου φορτίου αποτελούν το κριτήριο για το διαχωρισμό της ναυτιλιακής αγοράς σε Liner Market και Bulk Market. Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων ενώ τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην αγορά γραμμών. Στην αγορά χύδην φορτίων υπάρχουν πολλοί και διαφορετικοί τύποι πλοίων με κυριότερα τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών και τέλος τα πλοία μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων. Στην αγορά γραμμών οι κυριότεροι τύποι πλοίων είναι τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, τα πλοία πολλαπλών χρήσεων και τέλος τα πλοία Ro - Ro ή Lo - Lo.

⁹ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

Διάκριση Tramp και Liner ναυτιλίας

Μία άλλη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που έχει σαν κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση το κριτήριο αυτό, η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά πλοίων Tramp (τα πλοία αυτά δεν ακολουθούν συγκεκριμένα και τακτικά δρομολόγια) και στην αγορά πλοίων Liner (τα πλοία αυτά αναπτύσσουν συνήθως μία τακτική γραμμή σε δύο γεωγραφικούς τόπους που μεταφέρονται γενικά φορτία).

Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου, προκαθορισμένα δρομολόγια και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Τα πλοία της αγοράς γραμμών μπορούν να διακριθούν σε δύο υποκατηγορίες. Διακρίνουμε πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως. Άλλα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.

Σαν τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και σε προκαθορισμένα επίπεδα ναύλου. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας και είναι υποχρεωμένος να αποδέχεται οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα στο πλοίο του και το προς μεταφορά φορτίο δεν κάνει αναξίόπλοο το πλοίο του. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να αναχωρήσει στην προκαθορισμένη ώρα, ανεξάρτητα αν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι.¹⁰

Σαν ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή από κοινοπραξία πλοιοκτητών χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτία ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές. Οι διαφορές της ναυτιλίας γραμμών από την ελεύθερη ναυτιλία συνοψίζονται στους εξής παράγοντες:

- Η απασχόληση των πλοίων: Οι αναχωρήσεις των πλοίων γραμμών είναι τακτικές και προγραμματισμένες. Τα ταξίδια των ελεύθερων πλοίων ποικίλλουν ανάλογα με τη ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς.

¹⁰ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

- Η φύση του φορτίου: Τα φορτία των πλοίων της αγοράς γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Τα φορτία της ελεύθερης αγοράς συνήθως πριν προωθηθούν στον καταναλωτή υφίστανται επεξεργασία και αποτελούν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας.
- Ο τρόπος μεταφοράς: Στην αγορά γραμμών μεταφέρονται τα γενικά φορτία, ενώ στην ελεύθερη αγορά μεταφέρονται χύδην φορτία.
- Ο τύπος των πλοίων: Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως γρήγορα και σύγχρονα πλοία, ενώ τα ελεύθερα είναι πιο αργά.
- Η εύρεση του φορτίου: Η εύρεση φορτίου για τα πλοία γραμμών πραγματοποιείται μέσω των αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, καθώς επίσης μέσω του προσωπικού αναζήτησης των φορτίων και των πρακτόρων της γραμμής. Για τα ελεύθερα πλοία, το κλείσιμο του φορτίου γίνεται από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες.

Είδαμε ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά με βάση το κριτήριο μέγεθος και τύπος μεταφερομένου φορτίου διακρίνεται σε αγορά χύδην φορτίων και αγορά γραμμών ενώ με το κριτήριο της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας χωρίζεται σε αγορά ελευθέρων πλοίων και αγορά πλοίων γραμμών. Ωστόσο μπορεί να γίνει παραδεκτό πως η έννοια της αγοράς χύδην φορτίων θεωρείται σχεδόν ταυτόσημη με την έννοια της αγοράς ελευθέρων πλοίων, εφόσον τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κανόνα από ελεύθερα πλοία και όχι από πλοία γραμμών.

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.¹¹
- 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.

¹¹ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

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.

Λιαδικασία φόρτωσης

Η φόρτωση αποτελεί μία διαδικασία που εκτελείται από κοινού από τον φορτωτή / ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη. Ο ρόλος του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή στη διαδικασία φόρτωσης θα καθοριστεί είτε από τους συμφωνημένους όρους του ναυλοσυμφώνου ή από τη συνήθη πρακτική του λιμανιού. Εάν δεν υπάρχει αντίθετος όρος στο ναυλοσύμφωνο ή στην πρακτική του λιμανιού η φόρτωση, η στοιβασία, η διευθέτηση, το δέσιμο και η προφύλαξη του φορτίου βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Από την άλλη καθήκον, ευθύνη αλλά και κόστος του ναυλωτή είναι να φέρει το φορτίο δίπλα στο πλοίο και στην άμεση διάθεση του φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού.

Οι ρητοί όροι των ναυλοσυμφώνων, όσον αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης και του κόστους φορτοεκφόρτωσης, μπορούν να διακριθούν σε δύο ευρείες κατηγορίες:

- Η ρήτρα gross terms ορίζει ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να παραλάβει το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης και να το παραδώσει στο λιμάνι εκφόρτωσης δίπλα στο πλοίο. Συνεπώς ευθύνεται για τη φόρτωση, εκφόρτωση, στοιβασία και γενικά για το χειρισμό του φορτίου.
- Η ρήτρα free in out stowed trimmed ορίζει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου, ενώ ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη, κίνδυνο και κόστος σε ότι αφορά τις αναφερόμενες δραστηριότητες.¹²

Στοιβασία του φορτίου είναι η διαδικασία τοποθέτησης του ξηρού φορτίου στο κύτος του πλοίου. Με σωστή στοιβασία επιτυγχάνουμε την καλύτερη και προσφορότερη εκμετάλλευση και την ασφαλέστερη μεταφορά του φορτίου. Πριν τη φόρτωση καταρτίζεται σχέδιο στοιβασίας, το οποίο περιλαμβάνει λεπτομέρειες που αφορούν στη χωρητικότητα των διαμερισμάτων του

¹² Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

κύτους, και πληροφορίες για τον τρόπο στοιβασίας του φορτίου στα αμπάρια. Αφού ολοκληρωθεί η προετοιμασία έναρξης της φόρτωσης, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εξασφαλίσει τη σωστή στοιβασία επί του πλοίου. Η στοιβασία του φορτίου πραγματοποιείται από τους στοιβαδόρους / λιμενεργάτες, ενώ είναι δικαιοδοσία και ευθύνη του πλοίαρχου η επίβλεψη όλων των λειτουργιών φόρτωσης και στοιβασίας έστω και αν δεν προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο. Αυτό σημαίνει ότι ακόμα και αν οι στοιβαδότες επιλέγονται από τους ναυλωτές, ο πλοιοκτήτης δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη να φορτωθούν και να στοιβαστούν τα εμπορεύματα σωστά και με ασφάλεια. Ο πλοίαρχος προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφάλεια του πλοίου έχει καθήκον να εποπτεύει όλους τους χειρισμούς φόρτωσης και στοιβασίας. Εάν δεν εποπτεύει ή αν επιτρέπει ακατάλληλους τρόπους φόρτωσης, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για πράξεις ή παραλείψεις του. Η φόρτωση και η στοιβασία πρέπει να γίνουν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε το φορτίο να μην υποστεί ζημιά και το πλοίο να μην χάσει την ευστάθειά του. Κατά την στοιβασία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο συντελεστής της στοιβασίας, το βάρος και το είδος των εμπορευμάτων που θα φορτωθούν πρώτα.

Το είδος, το βάρος, ο αριθμός και ο όγκος των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο πλοίο καταγράφονται από τους μετρητές φορτίου. Μερικές φορές μετά την ολοκλήρωση της στοιβασίας εκδίδεται το πιστοποιητικό στοιβασίας μέσω του οποίου πιστοποιείται η σωστή και ασφαλή στοιβασία του φορτίου. Εάν τελικά ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής θα είναι υπεύθυνος για κακή στοιβασία θα εξαρτηθεί από τους σχετικούς όρους της ναύλωσης. Εάν δεν υπάρχει ρητός όρος, ο πλοιοκτήτης θα κρίνεται υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στο πλοίο ή στο φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, λόγω λανθασμένης στοιβασίας του φορτίου ή λόγω υπερφόρτωσης. Φυσικά, εάν ενέργεια του ναυλωτή στην παραπάνω διαδικασία προκαλέσει ζημιά ή απώλεια, τότε κρίνεται εκείνος υπεύθυνος για την αποκατάστασή τους. Σε κάθε περίπτωση θα απαιτηθούν αποζημιώσεις από τους στοιβαδόρους.

Υπερφόρτωση του πλοίου είναι η φόρτωσή του με περισσότερο και βαρύτερο φορτίο από το επιτρεπόμενο για τη μεταφορική ικανότητά του, με συνέπεια να έχει βύθισμα μεγαλύτερο από ότι επιτρέπει η γραμμή φόρτωσης. Η υπερφόρτωση διαπιστώνεται από την αρμόδια λιμενική αρχή, η οποία δεν χορηγεί την άδεια απόπλου του πλοίου. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να φορτώνει φορτίο στον ακάλυπτο χώρο του καταστρώματος του πλοίου εξαιτίας του κινδύνου να αρπαγούν από τα κύματα ή να βραχούν, εκτός εάν κάτι τέτοιο προβλέπεται στα πλαίσια του συγκεκριμένου εμπορίου ή εκτός εάν προηγουμένως έχει την ρητή ή υπονοούμενη συγκατάθεση του ναυλωτή. Τα εμπορεύματα που στοιβάζονται στο κατάστρωμα παρουσιάζουν μία ιδιομορφία όσον αφορά τις απαιτήσεις γενικής αβαρίας. Σε περίπτωση που συμφωνηθεί μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης τότε τα άτομα που εμπλέκονται στη διαδικασία μεταφοράς των φορτίων αυτών υποχρεούνται να

είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα και ενημερωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ειδικότερα με βάση τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων. Φορτία που μπορούν να χαρακτηριστούν ως επικίνδυνα είναι αυτά που είτε θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των εργατών, είτε προκαλούν κράτηση του πλοίου λόγω νομικών εμποδίων σχετικών με τη φόρτωση και μεταφόρτωσή τους.

Απαραίτητες προϋποθέσεις ασφαλούς μεταφοράς και χειρισμού επικίνδυνων φορτίων είναι ο σωστός προσδιορισμός της ταυτότητάς τους, η κατάλληλη αναχαίτισή τους, η κατάλληλη συσκευασία τους, η κατάλληλη στοιβασία τους, η σωστή σημείωση των διακριτικών σημείων τους, η συνεχής επίβλεψη του φορτίου, των μηχανικών μερών του πλοίου και των χώρων υποδοχής του φορτίου από τον πλοίαρχο και η τήρηση των καταλλήλων εγγράφων.

Εάν το πλοίο πρέπει να φορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια, τότε το ναυλοσύμφωνο περιέχει έναν όρο (seaworthy trim) που υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να έχει δείξει την ανάλογη φροντίδα, ώστε το πλοίο να διατηρείται αξιόπλοο κατά το ταξίδι του από το ένα λιμάνι στο άλλο. Η έννοια seaworthy trim περιλαμβάνει τόσο την έννοια του ισοβύθιστου πλοίου όσο και την έννοια της σωστής συσκευασίας και στοιβασίας του φορτίου επί του πλοίου (προς αποφυγή του κινδύνου μετατόπισης του φορτίου), ώστε το πλοίο να είναι ικανό να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε κίνδυνο στη θάλασσα κατά το πέρασμα του από το ένα λιμάνι φόρτωσης στο άλλο.¹³

Ο πλοίαρχος κατά τη διάρκεια ή μετά τη διαδικασία φόρτωσης υποχρεούται να υπογράψει τη φορτωτική και να παραδώσει το πρωτότυπο αυτής στο φορτωτή. Η έκδοση φορτωτικής αποτελεί αποδεικτικό της φόρτωσης, της σύμβασης μεταφοράς αγαθών καθώς και ως έγγραφο που περιγράφει τα εμπορεύματα. Εκτός της φορτωτικής ο υποπλοίαρχος υπογράφει την απόδειξη παραλαβής, που αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των αγαθών.

Διαδικασία εκφόρτωσης

Ο χρόνος της εκφόρτωσης θα ξεκινήσει από τη στιγμή που το πλοίο θεωρείται ότι έχει φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι έτοιμο για εκφόρτωση. Κατά τη διαδικασία της εκφόρτωσης, οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη είναι παρόμοιες με εκείνες της φόρτωσης, εκτός από το γεγονός ότι η λειτουργία της εκφόρτωσης είναι μία αντίστροφη διαδικασία. Έχει την υποχρέωση της σωστής και ασφαλούς εκφόρτωσης και στοιβασίας του φορτίου από το πλοίο στην προβλήτα.

¹³ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

Η ευθύνη, το κόστος και ο κίνδυνος της εκφόρτωσης ανήκουν στον πλοιοκτήτη, εάν δεν προβλέπεται κάτι αντίθετο από ρητό όρο του ναυλοσυμφώνου ή τη συνήθη πρακτική του λιμανιού εκφόρτωσης. Προς τούτο οι ρήτρες που αποσκοπούν στη μεταφορά της ευθύνης εκφόρτωσης στο ναυλωτή πρέπει να διατυπώνονται με ακρίβεια και σαφήνεια. Εάν το πλοίο πρέπει να εκφορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια, τότε το ναυλοσύμφωνο περιέχει όρο από τον οποίο πηγάζουν οι ίδιες ακριβώς υποχρεώσεις για τον πλοιοκτήτη, όπως περιγράφηκαν στην περίπτωση που το πλοίο θα πρέπει να φορτώσει σε περισσότερα από ένα λιμάνια.

Το φορτίο

Αναφορικά με τον τύπο του φορτίου, στα περισσότερα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να φορτώσει μόνο ένα φορτίο, αν και ορισμένες φορές συμφωνείται να έχει δικαίωμα να φορτώσει περισσότερα από ένα διαφορετικά φορτία.

Τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς αφορούν συνήθως την μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακας και άλλα), ημικατεργασμένων προϊόντων (σίδηρος, προϊόντα ξυλείας και άλλα), τελικών προϊόντων (οχήματα) και καταψυγμένων ή μη τροφίμων (ψάρια, κρέας, φρούτα, ρύζι, ζάχαρη, αλεύρι, συσκευασμένα). Ορισμένες φορές ο ναυλωτής έχει μόνο την επιλογή και το δικαίωμα να μεταφέρει το φορτίο του με τα πλοία του πλοιοκτήτη, αν το επιθυμεί. Ωστόσο ο ναυλωτής έχει συνήθως την υποχρέωση να παραδώσει συμφωνημένες ποσότητες προς φόρτωση και την επιλογή να παραδώσει πρόσθετες ποσότητες αν προκύψουν. Η διάκριση ανάμεσα στην υποχρέωση και στο δικαίωμα του ναυλωτή θα πρέπει να διευκρινίζεται ξεκάθαρα στο ναυλοσύμφωνο, προκειμένου να αποφεύγονται παρεξηγήσεις και διχογνωμίες.

Η συνολική ποσότητα του φορτίου, που θα πρέπει να φορτωθεί από το ναυλωτή και να μεταφερθεί από τον πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο με ένα λιγότερο ή περισσότερο ακριβή όρο. Ο σχετικός όρος μπορεί να είναι σαφής και συγκεκριμένος ή να προσδίδει μεγαλύτερη ευελιξία με τον προσδιορισμό ελάχιστων και μέγιστων ποσοτήτων, ποσοστών απόκλισης και δυνατότητας επιλογής της τελικής ποσότητας από κάποιο συμβαλλόμενο.

Ένας δεύτερος τρόπος καθορισμού της συνολικής ποσότητας φορτίου είναι η αναφορά στο συνολικό αριθμό ταξιδιών, όπως για παράδειγμα ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει δώδεκα πλοία συγκεκριμένης μεταφορικής ικανότητας ανά έτος κατά τη διάρκεια πέντε ετών.

Μία τρίτη πιθανή επιλογή είναι να περιγραφεί το φορτίο σε σχέση με την παραγωγή ή τη μεταφορική απαίτηση του ναυλωτή σε μία χρονική περίοδο. Ένας τέτοιος όρος δημιουργεί αβεβαιότητα στον πλοιοκτήτη, καθώς δεν εγγυάται ελάχιστη ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου. Για το λόγο αυτό, το συμβόλαιο αυτής της μορφής προβλέπει συνήθως τη μεταφορά ελάχιστων ή και μέγιστων ποσοτήτων.

Τα δύο διαδεδομένα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα εργολαβικής μεταφοράς προβλέπουν στις αντίστοιχες ρήτρες τους ελάχιστες και μέγιστες ποσότητες συνολικού φορτίου (ανά έτος ή κατά τη διάρκεια της ναύλωσης), καθώς επίσης ορίζουν το συμβαλλόμενο μέρος που θα έχει την επιλογή καθορισμού της τελικής ποσότητας μεταφερόμενου φορτίου.

Η ποσότητα φορτίου της κάθε επιμέρους φόρτωσης σχετίζεται με τη συνολική ποσότητα φορτίου και τον αριθμό ταξιδιών. Είναι δυνατόν να μεταφέρονται φορτία που ο ναύλος τους υπολογίζεται με βάση το βάρος ή τον όγκο, ενώ ο ναύλος μπορεί να είναι πληρωτέος ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου ή κατά αποκοπή. Όταν ο ναύλος υπολογίζεται με βάση το μεταφερόμενο φορτίο, η ποσότητα της κάθε φόρτωσης είναι σημαντική για τα μέρη. Συχνά, τα συμβόλαια παρέχουν ευελιξία στο ναυλωτή όσον αφορά την ποσότητα του φορτίου και στον πλοιοκτήτη όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων. Ο πιο διαδεδομένος τρόπος είναι να καθοριστεί ότι η ποσότητα της κάθε φόρτωσης θα βρίσκεται μέσα σε συμφωνημένα πλαίσια, ενώ την οριστική επιλογή της τελικής ποσότητας θα έχει συνήθως ο πλοιοκτήτης μέσα στα πλαίσια αυτά. Από την άλλη πλευρά, όταν ο ναύλος πληρώνεται κατά αποκοπή (εφάπαξ) ή υπολογίζεται με βάση το μέγεθος του πλοίου, τότε η ποσότητα της κάθε φόρτωσης δεν θα είναι τόσο σημαντική για τον πλοιοκτήτη, αφού θα λαμβάνει ολόκληρο ναύλο έστω και αν το πλοίο δεν είναι πλήρως φορτωμένο. Η τελική ποσότητα φόρτωσης θα αποφασισθεί με επιλογή του πλοιοκτήτη μέσα στα προσυμφωνημένα πλαίσια.

Εάν ο ναυλωτής δεν παραδώσει προς φόρτωση τη συμφωνηθείσα ποσότητα φορτίου, τότε οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, ο οποίος από την πλευρά του μπορεί να απαιτήσει την πληρωμή νεκρού ναύλου στο κάθε επιμέρους ταξίδι. Επιπλέον, όταν ο ναυλωτής υπόσχεται συγκεκριμένες ετήσιες ποσότητες φορτίου, μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα στα εξής τρία στάδια:

- Ποσότητα φορτίου στο κάθε ταξίδι.
- Ετήσια ποσότητα.
- Συνολική ποσότητα φορτίου.

Σε περίπτωση που μέσα σε κάποιο έτος του συμβολαίου το πλοίο φορτώνει μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου από τη συμφωνηθείσα ή μικρότερη από αυτήν, το γεγονός αυτό δεν θα έχει αντίκτυπο στις ποσότητες που ήταν προγραμματισμένο να μεταφερθούν κατά τα επόμενα έτη του συμβολαίου. Ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να συμφωνούν το αντίθετο, δηλαδή να αφαιρούν την πρόσθετη ποσότητα από τα επόμενα έτη του συμβολαίου και να τροποποιούν το πρόγραμμα των επόμενων φορτώσεων ανάλογα.

Το έλλειμμα μεταφερθείσας ετήσιας ποσότητας μπορεί να οφείλεται στο ναυλωτή εάν δεν παραδώσει φορτίο ή επαρκές φορτίο στο πλοίο, ή στον πλοιοκτήτη εάν δεν μεταφέρει το φορτίο που παρέλαβε. Αιτία του προβλήματος μπορεί να είναι η αμέλεια κάποιου συμβαλλόμενου ή κάποια κατάσταση ανωτέρας βίας πέρα από τον έλεγχο των μερών. Ο συμβαλλόμενος που δεν ευθύνεται για το έλλειμμα έχει επιλογή να προσθέσει την ποσότητα που δεν μεταφέρθηκε στη συμφωνηθείσα ποσότητα του επόμενου έτους, μετά από έγγραφη ειδοποίηση προς το άλλο μέρος.

Όταν η παραβίαση πραγματοποιηθεί στο τελευταίο έτος του συμβολαίου, η παραπάνω επιλογή μπορεί να ασκηθεί μέσα σε διάστημα ενός συμφωνημένου αριθμού μηνών μετά τη λήξη του συμβολαίου, όπως για παράδειγμα συμφωνείται ότι η ελλειμματική ποσότητα θα πρέπει να μεταφερθεί μέσα σε πέντε μήνες από τη λήξη του συμβολαίου.

Αναφορικά με τη ρήτρα ελλείμματος θα πρέπει να σημειωθούν οι παρακάτω παρατηρήσεις:

- Δεν προσδιορίζεται η περίπτωση που κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν φέρει ευθύνη για το έλλειμμα της ποσότητας, καθώς επίσης η περίπτωση που και τα δύο μέρη φέρουν μερική ευθύνη όπως για παράδειγμα αν ο πλοιοκτήτης απέτυχε να προσφέρει τονάζ σε ένα ταξίδι και ο ναυλωτής να παραδώσει φορτίο σε κάποιο άλλο ταξίδι. Προφανώς σε αυτές τις περιπτώσεις οι αντίστοιχες ποσότητες φορτίου δε μπορούν να μεταφερθούν σε μετέπειτα στάδιο, ούτε και να ζητηθούν αποζημιώσεις από τα μέρη.
- Το αδικούμενο μέρος δε μπορεί να επιλέξει να μεταφέρει τμήμα της ελλειμματικής ποσότητας σε μεταγενέστερο στάδιο, παρά μόνο ολόκληρη την ελλειμματική ποσότητα ή καθόλου ποσότητα.
- Η άσκηση του δικαιώματος επιλογής δεν θα επηρεάζει οποιαδήποτε άλλη απαίτηση έχει ο ένας συμβαλλόμενος εναντίον του άλλου.

- Αν και συχνά είναι δύσκολο να ξεκαθαριστεί ποιος συμβαλλόμενος είναι υπεύθυνος για το έλλειμμα, η αξίωση αποζημιώσεων από το αδικούμενο μέρος θα είναι συνάρτηση της αιτίας του ελλείμματος και των ρητρών του ναυλοσυμφώνου.

Παράδοση του φορτίου

Ο γενικός κανόνας προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε. Σε περίπτωση ζημίας, απώλειας του φορτίου ή σε περίπτωση μη παράδοσής του ο παραλήπτης του φορτίου έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου ολοκληρώνεται όταν ολόκληρο το φορτίο είναι στην άμεση διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη του. Στην πράξη, στη διαδικασία εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου συμμετέχουν οι πράκτορες του πλοιοκτήτη και του παραλήπτη του φορτίου. Εδώ ο πλοιοκτήτης, εκτελεί πλήρως την υποχρέωση του να παραδώσει τα αγαθά, όταν αυτά περιέλθουν στα χέρια του αντιπροσώπου - πράκτορα του παραλήπτη τους.

Τόπος, τρόπος και χρόνος παράδοσης του φορτίου

Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο τη συμφωνημένη χρονική περίοδο και στον ορισμένο από τον ναυλωτή τόπο εκφόρτωσης, ο οποίος μπορεί να είναι μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, ένα συγκεκριμένο λιμάνι, μία προβλήτα ή ένας ντόκος. Πολλές φορές, τα ναυλοσύμφωνα αναφέρουν εναλλακτικά λιμάνια που μπορεί να προσεγγίσει το πλοίο κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις όπως η περίπτωση που το αρχικό λιμάνι εκφόρτωσης έγινε ανασφαλές. Εάν δεν συμφωνείται κάτι συγκεκριμένο στο ναυλοσύμφωνο, υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, δίπλα από το πλοίο. Επίσης λαμβάνονται σοβαρά υπόψη και οι τυπικές πρακτικές διαδικασίες που τηρούνται σε ένα λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι δεν συγκρούονται με ρητό όρο του συμβολαίου. Εάν προβλέπεται η παράδοση του φορτίου σε φορτηγίδες, τότε υπεύθυνος να προμηθεύσει αυτές είναι ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου, ενώ η διαδικασία παράδοσης ολοκληρώνεται όταν το φορτίο τοποθετηθεί στη φορτηγίδα. Η παράδοση κάθε δέματος ή κιβωτίου φορτίου χαρακτηρίζεται άρτια σε όλα της τα μέρη, όταν η φορτηγίδα έχει φορτωθεί πλήρως και είναι έτοιμη για αναχώρηση.

Όταν ο πλοιοκτήτης καθυστερήσει να παραδώσει τα αγαθά στο συμφωνημένο λιμάνι, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση, η οποία υπολογίζεται βάσει της διαφοράς

της τιμής που θα είχαν τα αγαθά εάν παραδίδονταν τη συμφωνημένη περίοδο και της τιμής που έχουν τα αγαθά την ημέρα παράδοσής τους στο λιμάνι εκφόρτωσης.¹⁴

Παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη

Η φορτωτική είναι ένα κυρίαρχο έγγραφο που αντιπροσωπεύει τα αγαθά και αποτελεί τίτλο κυριότητάς τους. Η μεταβίβαση της φορτωτικής σε τρίτο πρόσωπο έχει σαν αποτέλεσμα την μεταβίβαση της κυριότητας των αγαθών στο πρόσωπο αυτό. Έτσι κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όταν το φορτίο είναι σε μεταφορά, ο παραλήπτης του μπορεί να αποφασίσει να πουλήσει το φορτίο, οπότε και θα οπισθογραφήσει τη φορτωτική προς χάριν του αγοραστή. Ο τελικός δικαιούχος του φορτίου θα εμφανίσει ένα αντίτυπο της πρωτότυπης φορτωτικής στο λιμάνι εκφόρτωσης, με σκοπό την παραλαβή του φορτίου.

Ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, έχει την υποχρέωση να παραδώσει τα αγαθά στο πρόσωπο που αναγράφεται στη φορτωτική ή στους πράκτορες / αντιπροσώπους του.

Στην περίπτωση καθυστέρησης άφιξης της φορτωτικής στο λιμάνι εκφόρτωσης, δημιουργείται πρόβλημα στον πλοιοκτήτη - μεταφορέα, ο οποίος υποχρεούται να παραδώσει τα αγαθά στον παραλήπτη τους. Εάν ο μεταφορέας παραδώσει τα αγαθά, χωρίς την παρουσίαση της φορτωτικής, μπορεί να του ζητηθούν αποζημιώσεις για λανθασμένη παράδοση του φορτίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις ζητείται από τον πράκτορα του παραλήπτη να παραδώσει μία τραπεζική εγγύηση, με την οποία υπόσχεται να καλύψει κάθε ζημιά που μπορεί να προκύψει.

Εάν παρουσιασθούν δύο που έχουν από μία φορτωτική και απαιτούν την παραλαβή των αγαθών στο λιμάνι προορισμού, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παραδώσει τα αγαθά σε κανένα και να ζητήσει από το δικαστήριο διορισμό μεσεγγυούχου. Τα αγαθά αποθηκεύονται μέχρι το δικαστήριο να αποφανθεί ποιος είναι ο δικαιούχος.

Σε ορισμένα λιμάνια επιτρέπεται η παράδοση των φορτίων από τον πλοιοκτήτη να μην είναι προσωπική προς τον παραλήπτη ή τους πράκτορές του αλλά να παραδίδονται σε εταιρία που βρίσκεται στο λιμάνι, η οποία παραλαμβάνει και αποθηκεύει το φορτίο μέχρι τη στιγμή που αυτό θα ζητηθεί από τον νόμιμο δικαιούχο του. Ο πλοιοκτήτης επίσης απαλλάσσεται από την ευθύνη της προσωπικής παράδοσης των αγαθών, όταν αυτό προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο.

¹⁴ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κάτοχος όλων των αντιτύπων της φορτωτικής μπορεί να διατάξει την παράδοση των αγαθών σε διαφορετικό λιμάνι από το αρχικό. Τότε εκδίδεται νέα φορτωτική και παραδίδονται όλα τα παλιά αντίτυπα στον μεταφορέα.

Χρονοναύλωση

Χρονοναύλωση πλοίου καλείται 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. Οι χρονοναυλώσεις διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο και τον σκοπό απασχόλησης του πλοίου, καθώς επίσης τον τόπο και χρόνο παράδοσης – επαναπαράδοσής του:

- Χρονοναύλωση ταξιδιού: Μοιάζει με την 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.
- Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού: Είναι μία μικτή μορφή ναύλωσης, καθώς ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή που το παρέλαβε.
- Περιοδική χρονοναύλωση: Είναι η συνήθης χρονοναύλωση, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκόσμια. Η επαναπαράδοση γίνεται σε συμφωνημένη γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος μπορεί να διαρκεί από λίγες ημέρες μέχρι χρόνια.

Στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου και επομένως επιβαρύνεται με το μεταβλητό κόστος του πλοίου που περιλαμβάνει έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης και άλλα, καθώς βέβαια και με το μίσθωμα του πλοίου. Ωστόσο, η διαχείριση του πλοίου και επομένως η πληρωμή του σταθερού κόστους και του κόστους κεφαλαίου παραμένουν στην ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Πολλές φορές, συνηθίζεται τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές ανανέωσης της ναύλωσης όπως για παράδειγμα 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.¹⁵

Η τελική ποσότητα φόρτωσης θα αποφασισθεί με επιλογή του πλοιοκτήτη μέσα στα προσυμφωνημένα πλαίσια.¹⁶

Εάν ο ναυλωτής δεν παραδώσει προς φόρτωση τη συμφωνηθείσα ποσότητα φορτίου, τότε οφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, ο οποίος από την πλευρά του μπορεί να απαιτήσει την πληρωμή νεκρού ναύλου στο κάθε επιμέρους ταξίδι. Επιπλέον, όταν ο ναυλωτής υπόσχεται συγκεκριμένες ετήσιες ποσότητες φορτίου, μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα στα εξής τρία στάδια:

- Ποσότητα φορτίου στο κάθε ταξίδι.
- Ετήσια ποσότητα.
- Συνολική ποσότητα φορτίου.

Σε περίπτωση που μέσα σε κάποιο έτος του συμβολαίου το πλοίο φορτώνει μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου από τη συμφωνηθείσα ή μικρότερη από αυτήν, το γεγονός αυτό δεν θα έχει αντίκτυπο στις ποσότητες που ήταν προγραμματισμένο να μεταφερθούν κατά τα επόμενα έτη του συμβολαίου. Ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να συμφωνούν το αντίθετο, δηλαδή να αφαιρούν την πρόσθετη ποσότητα από τα επόμενα έτη του συμβολαίου και να τροποποιούν το πρόγραμμα των επόμενων φορτώσεων ανάλογα.

Το έλλειμμα μεταφερθείσας ετήσιας ποσότητας μπορεί να οφείλεται στο ναυλωτή εάν δεν παραδώσει φορτίο ή επαρκές φορτίο στο πλοίο, ή στον πλοιοκτήτη εάν δεν μεταφέρει το φορτίο που παρέλαβε. Αιτία του προβλήματος μπορεί να είναι η αμέλεια κάποιου συμβαλλόμενου ή κάποια κατάσταση ανωτέρας βίας πέρα από τον έλεγχο των μερών. Ο συμβαλλόμενος που δεν ευθύνεται για το έλλειμμα έχει επιλογή να προσθέσει την ποσότητα που δεν μεταφέρθηκε στη συμφωνηθείσα ποσότητα του επόμενου έτους, μετά από έγγραφη ειδοποίηση προς το άλλο μέρος.

¹⁵ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

¹⁶ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

Όταν η παραβίαση πραγματοποιηθεί στο τελευταίο έτος του συμβολαίου, η παραπάνω επιλογή μπορεί να ασκηθεί μέσα σε διάστημα ενός συμφωνημένου αριθμού μηνών μετά τη λήξη του συμβολαίου, όπως για παράδειγμα συμφωνείται ότι η ελλειμματική ποσότητα θα πρέπει να μεταφερθεί μέσα σε πέντε μήνες από τη λήξη του συμβολαίου.

Αναφορικά με τη ρήτρα ελλείμματος θα πρέπει να σημειωθούν οι παρακάτω παρατηρήσεις:

- Δεν προσδιορίζεται η περίπτωση που κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν φέρει ευθύνη για το έλλειμμα της ποσότητας, καθώς επίσης η περίπτωση που και τα δύο μέρη φέρουν μερική ευθύνη όπως για παράδειγμα αν ο πλοιοκτήτης απέτυχε να προσφέρει τονάζ σε ένα ταξίδι και ο ναυλωτής να παραδώσει φορτίο σε κάποιο άλλο ταξίδι. Προφανώς σε αυτές τις περιπτώσεις οι αντίστοιχες ποσότητες φορτίου δε μπορούν να μεταφερθούν σε μετέπειτα στάδιο, ούτε και να ζητηθούν αποζημιώσεις από τα μέρη.
- Το αδικούμενο μέρος δε μπορεί να επιλέξει να μεταφέρει τμήμα της ελλειμματικής ποσότητας σε μεταγενέστερο στάδιο, παρά μόνο ολόκληρη την ελλειμματική ποσότητα ή καθόλου ποσότητα.
- Η άσκηση του δικαιώματος επιλογής δεν θα επηρεάζει οποιαδήποτε άλλη απαίτηση έχει ο ένας συμβαλλόμενος εναντίον του άλλου.
- Αν και συχνά είναι δύσκολο να ξεκαθαριστεί ποιος συμβαλλόμενος είναι υπεύθυνος για το έλλειμμα, η αξίωση αποζημιώσεων από το αδικούμενο μέρος θα είναι συνάρτηση της αιτίας του ελλείμματος και των ρητρών του ναυλοσυμφώνου.¹⁷

Πρόσωπα της ναυλαγοράς.

Ο κόσμος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας συγκροτείται από επαγγελματίες οι οποίοι εμπλέκονται σ' ένα σύνολο ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση φορτίων δια θαλάσσης από το ένα σημείο της γης στο άλλο. Οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή εμπορική ναυτιλία μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες ανάλογα με τις δραστηριότητες και το ρόλο τους στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Μερικά πρόσωπα ασχολούνται με την πλοιοκτησία και τη διαχείριση πλοίων, άλλα πρόσωπα ασχολούνται με τη ναύλωση πλοίων, ενώ άλλοι ασχολούνται με την πρακτόρευση, τη ναυσιπλοΐα, τη διοίκηση λιμένων, τη ναυτασφάλιση, την αγοραπωλησία πλοίων, τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση κ.λ.π.

Οι σημαντικότερες κατηγορίες επαγγελματιών της ναυλαγοράς είναι οι ακόλουθες:

- Οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι κύριοι πλοίων (shipowners)
- Οι ναυλωτές (charterers)

¹⁷ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

- Οι φορτωτές (shippers)
- Οι διαχειριστές (operators)
- Οι μεσίτες (shipbrokers)
- Οι ναυλομεσίτες (chartering brokers)
- Οι ναυτικοί πράκτορες (shipping agents)

Ναυλομεσίτης.

Ο ναυλομεσίτης μεσολαβεί μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο για εκναύλωση και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για πραγματοποίηση μεταφοράς φορτίου, ρυθμίζοντας τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναψης συμβάσεων ναύλωσης, έναντι ενός χρηματικού ποσού που καλείται προμήθεια (commission). Στα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται όρος γνωστός ως "brokerage clause", σύμφωνα με τον οποίο καθορίζεται ποιός θα πληρώσει την προμήθεια, ποιό θα είναι το ύψος αυτής και ποιός θα είναι ο τρόπος καταβολής της. Η προμήθεια υπολογίζεται σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου, σύμφωνα με τη ναυτιλιακή πρακτική ή τη συγκεκριμένη εμπορική συμφωνία. Ειδικότερα, οι δραστηριότητες ενός ναυλομεσίτη είναι:

- Ανάλογα με τα συμφέροντα που εκπροσωπεί, αναζητεί το κατάλληλο φορτίο που θα μεταφερθεί στο πλοίο του πελάτη του (shipbroker ή ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη) ή το κατάλληλο πλοίο με το οποίο θα μεταφερθεί το φορτίο του πελάτη του (cargobroker ή ναυλομεσίτης του ναυλωτή).
- Κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης δεν υπάρχει άμεση επικοινωνία μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Οι μεσίτες οργανώνουν όλη τη διαδικασία και ενεργούν προς φύλαξη των συμφερόντων που εκπροσωπούν με σκοπό το "κλείσιμο" της ναύλωσης.
- Συντάσσει το ναυλοσύμφωνο, φροντίζοντας να περιλαμβάνεται σε αυτό ότι συμφωνήθηκε κατά τη διάρκεια διαπραγμάτευσης ναύλωσης.
- Υπογράφει (κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης) για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών που εκπροσωπεί και δεσμεύει με αυτό τον τρόπο τον πελάτη του (πλοιοκτήτη ή ναυλωτή).
- Αναλαμβάνει να διευθετήσει οικονομικά ζητήματα μίας ναύλωσης, όπως για παράδειγμα η προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή για την πραγματοποίηση της μεταφοράς από τον πλοιοκτήτη και η παρακολούθηση της πληρωμής και λήψεως του ναύλου εγκαίρως.

Η άσκηση του επαγγέλματος του ναυλομεσίτη έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις. Οι ναυλομεσίτες πρέπει να είναι καλά πληροφορημένοι για την κατάσταση και τις τάσεις της ναυλαγοράς, καθώς επίσης για τις συνθήκες ζήτησης και προσφοράς φορτίων και χωρητικότητας πλοίων. Οι

ναυλομεσίτες διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με το πρόσωπο που εκπροσωπούν, το αντικείμενο ασχολίας τους, το χώρο απασχόλησής τους και το είδος της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται.

Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών αναζητώντας φορτία (chartering brokers seeking cargoes) και σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών αναζητώντας πλοία (chartering brokers seeking ships)⁶. Υπάρχουν ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά ως ελεύθεροι επαγγελματίες (separate individuals, competitive brokers) διατηρώντας ξεχωριστά γραφεία στα οποία απευθύνεται ένας πλοιοκτήτης ή ναυλωτής προκειμένου να αναζητήσει τις υπηρεσίες τους.

Στον Πειραιά λειτουργούν γραφεία ναυλομεσιτών, τα οποία είτε ασχολούνται με ναυλώσεις πλοίων για εσωτερικές ή μεσογειακές μεταφορές είτε ασχολούνται με ναυλώσεις ποντοπόρων πλοίων. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στο γραφείο ενός πλοιοκτήτη ή ναυλωτή φροντίζοντας για τα συμφέροντά του.

Ένας ναυλομεσίτης, εγκατεστημένος σε κάποιο ναυτιλιακό κέντρο (π.χ. Πειραιά) συνεργάζεται με ναυλομεσίτες που είναι εγκατεστημένοι σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου (π.χ. Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Τόκυο, κ.λ.π.), προκειμένου να βρεθεί το κατάλληλο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο του πελάτη του, ναυλωτή ή αντίστροφα προκειμένου να βρεθεί το κατάλληλο φορτίο που θα μεταφερθεί με το πλοίο του πελάτη του, πλοιοκτήτη.

Οι ναυλομεσίτες στα άλλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου καλούνται "correspondent chartering brokers". Υπάρχουν ναυλομεσίτες που ο κύριος ρόλος τους είναι να φέρουν σε επαφή ένα ναυλομεσίτη ενός πλοιοκτήτη (shipowner's broker) με ένα ναυλομεσίτη ενός ναυλωτή (charterer's broker), για να ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις μιας ναύλωσης. Οι ναυλομεσίτες αυτοί καλούνται "competitive brokers".

Υπήρχαν επίσης ναυλομεσίτες που ο κύριος ρόλος τους ήταν η μεταβίβαση πληροφορήσης (που αφορά την αναζήτηση φορτίων ή πλοίων) στα διάφορα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, όπως είναι η διακίνηση των "orders" από τη Νέα Υόρκη στο Λονδίνο και στο Τόκυο.

Οι παραπάνω ναυλομεσίτες ήταν γνωστοί ως "cable brokers", διότι μεταβίβαζαν τηλεγραφικά τις πληροφορίες αυτές, χρησιμοποιώντας για λόγους οικονομίας κώδικα με συντμήσεις. Οι ναυλομεσίτες θα μπορούσαν επίσης να χαρακτηριστούν ως "freight brokers" ή ως "charter party brokers". Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν όλοι οι ναυλομεσίτες που το ιδιαίτερο ενδιαφέρον τους επικεντρώνεται στο ύψος του ναύλου που θα καταβληθεί και όχι στους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Έτσι, οι ναυλομεσίτες αυτοί καταφέρνουν να "κλείνουν" μία ναύλωση με εξαιρετικά χαμηλό ναύλο εάν είναι ναυλομεσίτες ναυλωτών ή εξαιρετικά υψηλό ναύλο εάν είναι ναυλομεσίτες πλοιοκτητών. Στη δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται όσοι ναυλομεσίτες επικεντρώνουν το

ενδιαφέρον τους στους όρους της μεταφοράς που θα 3 περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο, προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο πλεονεκτικοί για τον πελάτη τους, ενώ από την άλλη επιδιώκουν να "κλειστεί" η ναύλωση στα τρέχοντα επίπεδα ναύλου της αγοράς. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, είναι σημαντική η παρουσία τουλάχιστον δύο ναυλομεσιτών.

Ο ένας θα ενεργεί για λογαριασμό του ναυλωτή και ο άλλος θα ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Συνήθως συμμετέχουν στην όλη διαδικασία και οι "correspondent chartering brokers".

Σε αντίθεση, στην ακτοπλοΐα οι διαπραγματεύσεις μπορούν να διεξαχθούν με την παρουσία ενός μόνο ναυλομεσίτη, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, και υποχρεούται να ενεργεί αντικειμενικά προς φύλαξη των συμφερόντων τους με σκοπό το "κλείσιμο" της ναύλωσης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, ανάλογα με το αντικείμενο απασχόλησης των ναυλομεσιτών, διακρίνονται κυρίως σε αυτούς που δραστηριοποιούνται στη ναυλαγορά χύδην υγρού φορτίου (tanker brokers) και σε αυτούς που δραστηριοποιούνται στη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου (dry cargo brokers). Ακόμη, υπάρχουν ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται στη ναυλαγορά ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου (containership brokers) ή φορτίου (gas brokers).

Ναυτικός πράκτορας.

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί άλλο ένα πρόσωπο με ιδιαίτερες αρμοδιότητες, απαραίτητο για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη εγκατάσταση, αναλαμβάνει ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη και ασκεί με αντιμισθία ή προμήθεια την αντιπροσώπευσή του σε ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια, για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο. Στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται αυτός που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει, μετά από διορισμό από τον πλοιοκτήτη, να ασκεί την πρακτόρευση πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές.

Τα κυριότερα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι τα εξής:

- Αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη, ενεργώντας σύμφωνα με τις εντολές του και τον εκπροσωπεί έναντι όλων των τοπικών αρχών.
- Μεριμνά για την κανονική είσοδο και έξοδο στο λιμάνι των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβολία και την παραβολή τους στην κατάλληλη θέση μέσα στο λιμάνι, εκτελώντας κάθε απαιτούμενη ενέργεια προς τις αρμόδιες αρχές.
- Ρυθμίζει τις αναγκαίες λιμενικές, τελωνειακές, υγειονομικές κ.α. διατυπώσεις και καταβάλλει τα απαιτούμενα, για τα πλοία που πρακτορεύει, τέλη και δικαιώματα.

- Φροντίζει για τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή για την παράδοσή τους στον παραλήπτη (ανάλογα με το ποιά δραστηριότητα γίνεται στο λιμάνι όπου είναι εγκατεστημένος).
- Αν ο παραλήπτης δεν εμφανιστεί ή αρνηθεί να παραλάβει το φορτίο, μεριμνά για την αποθήκευση και τη διαφύλαξή του.
- Φροντίζει για την εκτέλεση των αναγκαίων δεξαμενισμών και επισκευών των πλοίων που πρακτορεύει, στο λιμάνι στο οποίο είναι εγκατεστημένος.
- Είναι υπεύθυνος για τον εφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα και λοιπά εφόδια.
- Φροντίζει για την αναπλήρωση κενών θέσεων στο πλήρωμα των πλοίων.
- Ενεργεί για την είσπραξη του ναύλου ή του υπολοίπου του.
- Δίνει μετά από έγκριση του πλοιοκτήτη, χρήματα στον πλοίαρχο για τις ανάγκες του πλοίου (cash to master).
- Οι πράκτορες ελεύθερων φορτηγών πλοίων αναζητούν φορτία για μεταφορά, συνάπτουν συμβάσεις ναύλωσης για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, εισπράττουν ναύλους κ.α.

Συμβόλαιο πώλησης αγαθών.

Ο κόσμος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας συγκροτείται από επαγγελματίες, οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σύνολο ανθρωπίνων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση φορτίων δια θαλάσσης από το ένα σημείο της γης στο άλλο. Βασική προϋπόθεση σωστής εκτέλεσης της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών, είναι η διάθεση του κατάλληλου πλοίου και η απασχόλησή του κάτω από τους κανόνες του διεθνούς εμπορίου (international trade law).

Η μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης είναι συνέπεια ενός συμβολαίου πώλησης των αγαθών. Το συμβόλαιο πώλησης (sale contract) προηγείται του συμβολαίου μεταφοράς και είναι η συμφωνία μεταξύ αγοραστή και πωλητή του φορτίου.

Το συμβόλαιο πώλησης αποτελεί τη βασική συμφωνία στη διαδικασία των εξαγωγών και αναφέρει τα αγαθά, την τιμή πώλησης, τον τρόπο πληρωμής, τα μέσα μεταφοράς, τον κίνδυνο ζημίας και ποιός τον φέρει κ.λ.π. Το συμβόλαιο πώλησης περιέχει ουσιαστικά στοιχεία για τα επόμενα συμβόλαια, δηλαδή τα συμβόλαια χρηματοδότησης και μεταφοράς. Προβλήματα δημιουργούνται όταν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ του συμβολαίου πώλησης, της συμφωνίας χρηματοδότησης, του συμβολαίου μεταφοράς και του συμβολαίου ασφάλισης. Κατά συνέπεια είναι αναγκαία η εναρμόνιση των όρων σε όλα τα παραπάνω συμβόλαια, προκειμένου να γίνει η παράδοση των αγαθών από τον πωλητή στον αγοραστή χωρίς προβλήματα. Ανάλογα με τους όρους της συμφωνίας πώλησης, ο κίνδυνος ζημιών ή απώλειας των αγαθών ή η καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων στον παραλήπτη τους, μοιράζεται μεταξύ πωλητή και αγοραστή, ωστόσο και οι υπόλοιποι συμμετέχοντες αναλαμβάνουν κάποιο κίνδυνο. Όταν τα προϊόντα

πωλούνται στην ίδια χώρα δεν δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα πληρωμής των αγαθών, γιατί ο πωλητής παραμένει ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων μέχρι την αποπληρωμή τους. Όταν η πώληση αφορά εξαγωγή των εμπορευμάτων, τότε τα πράγματα περιπλέκονται. Από τη μία πλευρά, ο πωλητής βρίσκεται σε δύσκολη θέση γιατί δεν γνωρίζει τον αγοραστή του προϊόντος (ο οποίος διαμένει στο εξωτερικό) και έτσι δεν ξέρει εάν ο τελευταίος είναι ικανός και πρόθυμος να τον πληρώσει έγκαιρα.

Σε αυτή την περίπτωση, ο πωλητής διακινδυνεύει να χάσει τα χρήματα που πλήρωσε για έξοδα φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου, εάν ο αγοραστής χρεοκοπήσει ή αρνηθεί να τον πληρώσει. Η καλύτερη ίσως λύση για τον πωλητή είναι να τον εξοφλήσει ο αγοραστής αμέσως μόλις φορτωθούν τα εμπορεύματα επί του πλοίου, πριν τη θαλάσσια μεταφορά και παράδοση στον παραλήπτη τους. Από την άλλη πλευρά, ο αγοραστής δεν είναι σε καλύτερη κατάσταση εάν του ζητηθεί να πληρώσει πριν παραλάβει τα αγαθά, γιατί δεν γνωρίζει εάν ο πωλητής είναι πρόθυμος και ικανός να αναλάβει τη μεταφορά τους ή ακόμη και όταν φορτωθούν τα αγαθά επί του πλοίου, εάν αυτά θα είναι σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου, όσον αφορά τις προδιαγραφές, την ποσότητα ή την ποιότητά τους.

Συνεπώς, ο αγοραστής δεν επιθυμεί να εξοφλήσει τον πωλητή πριν του παραδοθούν τα αγαθά και πριν διαβεβαιωθεί ότι είναι σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου. Στο διεθνές εμπόριο, η εμπειρία ετών έχει οδηγήσει σε τρόπους πληρωμής των εμπορευμάτων και αντιμετώπισης των παραπάνω προβλημάτων. Σημαντικός είναι ο ρόλος των εγγράφων που αντιπροσωπεύουν τα αγαθά και καταγράφουν τη φύση της συναλλαγής που πραγματοποιείται. Το συμβόλαιο πώλησης καθώς και το συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς των αγαθών περιλαμβάνει όρους και συντομογραφίες σχετικές με την ευθύνη πληρωμής εξόδων κατά τη διαδικασία του διεθνούς εμπορίου και της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς. Οι παραπάνω όροι αναφέρονται στην πληρωμή εξόδων όπως τα φορτοεκφορτωτικά, λιμενικά, φαρικά, πλοηγικά, έξοδα καταμέτρησης, στοιβασίας και διευθέτησης του φορτίου κ.α.

Διάφοροι κρατικοί και διεθνείς οργανισμοί συνέβαλαν στην τυποποίηση της διεθνούς συναλλαγής και στην υιοθέτηση ενός σετ από κοινά αποδεκτούς κανόνες ερμηνείας όρων, με ευρεία χρήση στο στίβο του διεθνούς εμπορίου για μεγαλύτερη σταθερότητα και ταχύτητα. Οι όροι αυτοί καλύπτουν τη μετάθεση και ανάληψη ευθύνης, κινδύνου και κόστους ανάμεσα στον αγοραστή και τον πωλητή των αγαθών, για θέματα που αφορούν το ναύλο της μεταφοράς των αγαθών, την ασφαλιστική τους κάλυψη, τον τρόπο και τόπο παράδοσής τους, τη φορτοεκφόρτωση, τις τελωνειακές διαδικασίες κ.λ.π.

Οι σημαντικότεροι τρόποι πληρωμής των εμπορευμάτων είναι οι ακόλουθοι:

1. Πληρωμή με προεισαγωγή συναλλάγματος (cash in advance): Η πληρωμή, σε συνάλλαγμα, της αξίας του εμπορεύματος από τον αγοραστή / παραλήπτη, εκτελείται πριν από τη φόρτωση του εμπορεύματος με επιταγή ή εντολή τράπεζας.

2. Πληρωμή έναντι φορτωτικών εγγράφων (payment against shipping documents): Τα εμπορεύματα αποστέλλονται στον τόπο προορισμού και η πληρωμή πραγματοποιείται με την εμφάνιση των φορτωτικών εγγράφων. Η φορτωτική είναι έγγραφο ιδιοκτησίας που επιτρέπει σε αυτόν που έχει το φορτίο να αποδείξει τη νόμιμη κατοχή του. Ο διακανονισμός της αξίας των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει είτε με μετρητά (cash against documents), είτε με υπογραφή πιστωτικών τίτλων - π.χ. συναλλαγματικής (bill of exchange) ή υποσχετικής εντολής (promissory letter) - όπου η εξασφάλιση της υπογραφής των πιστωτικών τίτλων για λογαριασμό του εισαγωγέα γίνεται με τη μεσολάβηση των τραπεζών, είτε τέλος με παρακαταθήκη (on consignment), όπου ο εξαγωγέας στέλνει τα εμπορεύματα στον αγοραστή / παραλήπτη και μετά την πώληση ο τελευταίος εμβάζει την αξία.

3. Πληρωμή με πιστωτική επιστολή (letter of credit): Ο τρόπος πληρωμής μίας εξαγωγής με άνοιγμα πίστωσης είναι η καλύτερη έκφραση της τραπεζικής σκέψης στη συμμετοχή της σε μια αγοραπωλησία εμπορευμάτων. Η πιστωτική επιστολή (letter of credit) δίνει στον πωλητή τον υψηλότερο βαθμό προστασίας μεταξύ των χρησιμοποιούμενων μεθόδων αποπληρωμής των εξαγωγών. Πίστωση είναι μία σύμβαση μεταξύ του αγοραστή και μίας τράπεζας, με την οποία η τελευταία αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληρώσει τον πωλητή-εξαγωγέα, μέσα από την τράπεζα του τελευταίου, αν ο αγοραστής τηρήσει τους όρους που θέτει στο σώμα της συμφωνίας. Συνήθως, μεσολαβούν περισσότερες από μία τράπεζες όταν πραγματοποιείται διεθνές εμπόριο (τις περισσότερες φορές μία στη χώρα του πωλητή και μία στη χώρα του αγοραστή). Βασική προϋπόθεση από μέρους του αγοραστή είναι να ανοίξει λογαριασμό και να απαιτήσει από την τράπεζά του να εκδώσει ΠΕ (Πιστωτική Επιστολή), ώστε όταν ο πωλητής παρουσιάσει τα συμφωνηθέντα έγγραφα να πληρωθεί. Ο αγοραστής ζητά από την τράπεζά του να εκδώσει ΠΕ. Εξηγεί το λόγο, τη συναλλαγή και το ποσό που θα πληρωθεί. Δίνει σύντομη περιγραφή του φορτίου που θα μεταφερθεί, καθορίζει τα έγγραφα που πρέπει να προσκομίσει ο πωλητής προκειμένου να πληρωθεί και θέτει ημερομηνία λήξεως της ΠΕ. Ο αγοραστής θα εκδώσει ΠΕ σε προκαθορισμένο από τη συμφωνία χρόνο και με τράπεζα που να αναγνωρίζει ο πωλητής. Η τράπεζα του αγοραστή μπορεί να ζητάει από την ανταποκρίτρια τράπεζα του πωλητή να εκδώσει την ΠΕ. Σε αυτή την περίπτωση, η ΠΕ πρέπει να είναι διατυπωμένη και να περιλαμβάνει τα συμφωνηθέντα. Γι' αυτό, είναι πολύ σημαντικό να ελέγχεται ότι συμφωνεί με το συμβόλαιο πριν γίνει αποδεκτή από τον πωλητή. Με την ΠΕ η τράπεζα του αγοραστή αναλαμβάνει να πληρώσει τον πωλητή όταν αυτός εκτελέσει το δικό του μέρος της σύμβασης,

το οποίο αποδεικνύει παρουσιάζοντας τα έγγραφα που αναφέρονται στην πιστωτική επιστολή. Συνήθως ζητείται από τον πωλητή να παρουσιάσει το τιμολόγιο, το ασφαλιστικό συμβόλαιο και τη φορτωτική. Από την άλλη μεριά - του αγοραστή - η φορτωτική είναι το σημαντικότερο από τα έγγραφα που πρόκειται να παραλάβει, καθώς αποτελεί το έγγραφο ιδιοκτησίας των αγορασθέντων αγαθών. Η τράπεζα του αγοραστή θα λάβει τα έγγραφα από τον πωλητή, θα τα εξετάσει και θα προχωρήσει στις επόμενες ενέργειες από μέρους της, δηλαδή στην πληρωμή της αξίας των αγαθών. Το πώς θα γίνει η πληρωμή περιγράφεται στο συμβόλαιο πώλησης. Η βάση του συστήματος της συναλλαγής με ΠΕ είναι, ότι η τράπεζα πληρώνει το συμφωνημένο ποσό στον πωλητή, αφού εξετάσει τα έγγραφα που προσκομίζει αυτός και τα βρει σύμφωνα με τις υποδείξεις που αναφέρονται στις εντολές του αγοραστή. Εάν η τράπεζα κάνει λάθος από αμέλειά της στην εξέταση των εγγράφων, τότε φέρει ευθύνη. Ωστόσο, δεν έχει καμία ευθύνη όσον αφορά την ουσία των εγγράφων (ποιότητα ή ποσότητα αγαθών).

Η τράπεζα ακολουθεί πιστά τις εντολές του αγοραστή και τις διαδικασίες της καθιερωμένης εμπορικής πρακτικής (UCP - Uniform Customs and Practice). Όμως, μπορεί να κάνει επιπρόσθετο έλεγχο με δική της πρωτοβουλία προκειμένου να αποφύγει μελλοντικά προβλήματα. Σε περίπτωση απάτης, η τράπεζα δεν φέρει καμία ευθύνη που πλήρωσε τον πωλητή, εκτός εάν ήταν ενήμερη για την απάτη. Αυτή είναι και η μόνη περίπτωση στην οποία μπορεί να αρνηθεί να πληρώσει τον πωλητή ακολουθώντας τη διαδικασία της ΠΕ. Η ΠΕ δίνει τη δυνατότητα στον αγοραστή να πληρώσει μόνο όταν τα αγαθά έχουν φορτωθεί στο πλοίο και υπάρχει απόδειξη γι' αυτό, η οποία πρέπει να παρουσιαστεί στην τράπεζα. Ο πωλητής είναι σε θέση να προχωρήσει στην εκτέλεση της συμφωνίας, μόλις πάρει την ΠΕ από την τράπεζα του αγοραστή. Με αυτόν τον τρόπο, ο πωλητής είναι σίγουρος ότι θα πληρωθεί αφού παρουσιάσει τα κατάλληλα έγγραφα.

Πληρωμή με συνδυασμό των παραπάνω τρόπων: Ένα παράδειγμα είναι η εξόφληση του 50% της πληρωμής να γίνει με προεισαγωγή συναλλάγματος και το άλλο 50% να εξοφληθεί έναντι φορτωτικών εγγράφων με μετρητά. Άλλο παράδειγμα είναι η εξόφληση του 40% της πληρωμής να γίνει με προεισαγωγή συναλλάγματος και του 60% με πιστωτική επιστολή.

Σύμβαση ναύλωσης πλοίου.

Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου και αφού καθοριστούν οι όροι σχετικά με την πληρωμή εξόδων (φορτοεκφορτωτικά, καταμέτρησης, στοιβασίας, διευθέτησης του φορτίου κ.α.) και την ανάληψη της ευθύνης και του κόστους ανάμεσα στον 10 αγοραστή και τον πωλητή, γεννάται η ανάγκη μεταφοράς του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή. Η ανάγκη μεταφοράς των αγαθών παράγει με τη σειρά της την ανάγκη για εύρεση μεταφορικής ικανότητας. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή κάποιο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του

ιδιοκτήτη αναλαμβάνει να εξασφαλίσει το κατάλληλο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού. Ο μεταφορέας είναι ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει αγαθά δια θαλάσσης ή διαθέτει το πλοίο του στο ναυλωτή γι' αυτό το σκοπό. Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου ακολουθεί μία διαδικασία διαπραγματεύσεων, η οποία περιλαμβάνει το σύνολο των συνεννοήσεων του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του φορτίου προκειμένου να "κλειστεί" μία συμφωνία μεταφοράς. Όταν ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου, ο εκναυλωτής, είτε άμεσα είτε έμμεσα (μέσω ενός πράκτορα), υπόσχεται και συμφωνεί να μεταφέρει αγαθά δια 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). Είναι φανερό ότι η σύμβαση ναύλωσης είναι αμφοτεροβαρής, γιατί δημιουργεί υποχρεώσεις και δικαιώματα τόσο για τον εκναυλωτή όσο και για το ναυλωτή. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύναψη της ναύλωσης είναι η ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου. Το συμβόλαιο μεταφοράς περιέχει τα ουσιαστικά στοιχεία που περιλαμβάνονται και στο συμβόλαιο πώλησης. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, προβλήματα δημιουργούνται όταν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ του συμβολαίου πώλησης και του συμβολαίου μεταφοράς. Στην αγορά γραμμών το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ενώ στην ελεύθερη αγορά το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο. Περιπτώσεις συμβατικών σχέσεων που αφορούν την αγοραπωλησία και μεταφορά του φορτίου από τον πωλητή στον παραλήπτη τους αναλύονται και παρουσιάζονται διαγραμματικά παρακάτω. Η πρώτη περίπτωση αναφέρεται σε εγχώρια αγοραπωλησία φορτίου, όπου το φορτίο προορίζεται σε έναν αγοραστή της ίδιας χώρας. Όταν τα προϊόντα πωλούνται στην ίδια χώρα, τότε τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ο πωλητής των προϊόντων και ο αγοραστής τους. Μεταξύ αγοραστή και πωλητή υπογράφεται συμβόλαιο πώλησης και ο πωλητής παραμένει ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων μέχρι την αποπληρωμή τους. Σε αυτή την περίπτωση, συνήθως, μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου δεν γεννάται ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή, αφού τα προϊόντα προορίζονται στην ίδια χώρα. Η δεύτερη περίπτωση αναφέρεται σε αγοραπωλησία φορτίου, κατά την οποία το φορτίο προορίζεται σε έναν αγοραστή άλλης χώρας. Σε αυτή την περίπτωση και κάτω από τα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου, τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ο πωλητής των προϊόντων, ο αγοραστής τους και ο μεταφορέας. Μεταξύ αγοραστή και πωλητή υπογράφεται συμβόλαιο πώλησης των αγαθών. Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου δημιουργείται η ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή, αφού τα προϊόντα προορίζονται σε ξένη χώρα. Εάν έχει υπογραφεί συμβόλαιο πώλησης των αγαθών (contract of sale) με όρους "CIF" (Cost Insurance Freight),

τότε ο πωλητής αναλαμβάνει να ενσωματώσει στο κόστος πώλησης των εμπορευμάτων το κόστος ασφάλισης και μεταφοράς τους (ναύλο). Με άλλα λόγια, ο πωλητής του φορτίου αναλαμβάνει να εξασφαλίσει το κατάλληλο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού, και επομένως αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του φορτίου. Επομένως, ο πωλητής του φορτίου παίζει το ρόλο του ναυλωτή στο συμβόλαιο μεταφοράς που θα συνάψει με το μεταφορέα.

Ο μεταφορέας είναι ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει τα αγαθά δια θαλάσσης. Το συμβόλαιο μεταφοράς μεταξύ του πωλητή του φορτίου και του μεταφορέα υπογράφεται με αντίστοιχους όρους, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία ανάμεσα στο συμβόλαιο πώλησης και το συμβόλαιο μεταφοράς. Η τρίτη περίπτωση αναφέρεται σε αγοραπωλησία φορτίου, κατά την οποία το φορτίο προορίζεται σε έναν αγοραστή άλλης χώρας. Σε αυτή την περίπτωση και κάτω από τα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου, τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ο πωλητής των προϊόντων, ο αγοραστής τους και ο μεταφορέας. Μεταξύ αγοραστή και πωλητή υπογράφεται συμβόλαιο πώλησης των αγαθών. Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου, δημιουργείται η ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή, αφού τα προϊόντα προορίζονται σε ξένη χώρα. Εάν έχει υπογραφεί συμβόλαιο πώλησης των εμπορευμάτων με όρους "FOB" (Free On Board), τότε ο αγοραστής αναλαμβάνει το κόστος ασφάλισης και μεταφοράς των αγαθών. Σε αυτή την περίπτωση, ο αγοραστής του φορτίου παίζει το ρόλο του ναυλωτή στο συμβόλαιο μεταφοράς και αναλαμβάνει να εξασφαλίσει το κατάλληλο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού. Ο μεταφορέας είναι ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει τα αγαθά δια θαλάσσης. Μεταξύ του αγοραστή του φορτίου και του μεταφορέα υπογράφεται συμβόλαιο μεταφοράς (σύμβαση ναύλωσης) με αντίστοιχους όρους, ώστε να διατηρείται η ομοιομορφία στους όρους των συμβολαίων. Η τέταρτη περίπτωση αναφέρεται σε αγοραπωλησία φορτίου, όπου το φορτίο προορίζεται σε έναν αγοραστή άλλης χώρας. Σε αυτή την περίπτωση, τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ο πωλητής (αποστολέας των προϊόντων), ο αγοραστής (παραλήπτης των προϊόντων), ο διαμεσολαβητής φορτίου, ο ναυλωτής, ο μεταφορέας και οι μεσίτες του ναυλωτή και του μεταφορέα. Μεταξύ αγοραστή και πωλητή υπογράφεται συμβόλαιο πώλησης του φορτίου. Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου, παράγεται η ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή, αφού τα προϊόντα προορίζονται σε ξένη χώρα. Είναι δυνατόν να εμπλέκεται ένα τρίτο πρόσωπο μεταξύ αγοραστή και πωλητή, ο διαμεταφορέας ή διαμεσολαβητής φορτίου (forwarding agent), του οποίου ο ρόλος είναι να μεσολαβήσει ώστε να εκπροσωπηθούν τα συμφέροντα του φορτίου στη σύμβαση μεταφοράς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Τελικά, ναυλωτής στη σύμβαση ναύλωσης μπορεί να είναι ο πωλητής του φορτίου (CIF contract of sale)

ή ο αγοραστής του φορτίου (FOB contract of sale) ή ένα τρίτο μέρος. Ο μεταφορέας - εκναυλωτής είναι ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει τα αγαθά δια θαλάσσης στον τελικό προορισμό τους. Ανάμεσα στο ναυλωτή και το μεταφορέα είναι δυνατόν να μεσολαβούν οι μεσίτες με σκοπό την εκπροσώπηση των συμφερόντων των δύο μερών. Ακολουθεί μία διαδικασία διαπραγματεύσεων, η οποία περιλαμβάνει το σύνολο των συνεννοήσεων του μεταφορέα, του ναυλωτή και των μεσιτών τους, προκειμένου να "κλειστεί" η συμφωνία μεταφοράς. Όταν οι διαπραγματεύσεις καταλήξουν σε μία κοινή συμφωνία μεταξύ του ναυλωτή και του μεταφορέα, τότε υπογράφεται συμβόλαιο μεταφοράς με όρους που συμφωνούν με τους όρους του συμβολαίου πώλησης του φορτίου. Προβλήματα δημιουργούνται όταν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ του συμβολαίου πώλησης και του συμβολαίου μεταφοράς. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαία η εναρμόνιση των όρων στα δύο συμβόλαια, προκειμένου να γίνει η παράδοση των αγαθών από τον πωλητή στον αγοραστή χωρίς προβλήματα. Ακολουθεί η εκτέλεση της ναύλωσης, όπου ναυλωτής και εκναυλωτής υποχρεούνται να τηρήσουν τους όρους του συμβολαίου μεταφοράς, ώστε το φορτίο να φτάσει στο συμφωνημένο λιμάνι παράδοσης, τη συμφωνημένη ημερομηνία και να παραδοθεί στο δικαιούχο του, στην ίδια καλή κατάσταση όπως είχε παραληφθεί από το μεταφορέα. Συμπερασματικά, η διαδικασία μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ναύλωσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια: Το στάδιο της αγοραπωλησίας του φορτίου, όταν υπογράφεται το συμβόλαιο πώλησης. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το συμβόλαιο πώλησης προηγείται του συμβολαίου μεταφοράς και είναι η συμφωνία μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή του φορτίου. Το συμβόλαιο πώλησης αποτελεί τη βασική συμφωνία στη διαδικασία των εξαγωγών και περιλαμβάνει περιγραφή των αγαθών, την τιμή, την ποσότητα, τον τρόπο πληρωμής, τα μέσα μεταφοράς, τον κίνδυνο ζημίας και ποιός τον φέρει κ.α. Το στάδιο της διερεύνησης, κατά το οποίο ο πωλητής, ο αγοραστής ή ο ναυλωτής αναζητά το κατάλληλο πλοίο προς μεταφορά του φορτίου και ο εκναυλωτής αναζητά το κατάλληλο φορτίο που μπορεί να μεταφερθεί με το πλοίο του. Μετά την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου γεννάται η ανάγκη μεταφοράς του από τον πωλητή στον αγοραστή. Η ανάγκη μεταφοράς των αγαθών δημιουργεί με τη σειρά της την ανάγκη για προσφορά μεταφορικής ικανότητας. Το στάδιο των διαπραγματεύσεων, όπου ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή κάποιο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη αναλαμβάνει να εξασφαλίσει το κατάλληλο πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού, ενώ ο μεταφορέας, δηλαδή ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου, αναλαμβάνει να μεταφέρει τα αγαθά δια θαλάσσης ή διαθέτει το πλοίο του στο ναυλωτή γι' αυτόν το σκοπό. Μετά την ολοκλήρωση της διερεύνησης που πραγματοποιεί ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής, ακολουθεί η διαδικασία των διαπραγματεύσεων, η οποία περιλαμβάνει το σύνολο των συνεννοήσεων του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του φορτίου προκειμένου να "κλειστεί" μία

ναύλωση. Το στάδιο της υπογραφής της σύμβασης ναύλωσης. Όταν ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου, ο εκναυλωτής, είτε άμεσα είτε έμμεσα (μέσω ενός μεσίτη), υπόσχεται και συμφωνεί να μεταφέρει αγαθά διά θαλάσσης, ή διαθέτει το πλοίο του γι' αυτόν το σκοπό στο ναυλωτή, τότε αυτή η συμφωνία ναύλωσης απεικονίζεται και επικυρώνεται από ένα συμβόλαιο μεταφοράς (ναυλοσύμφωνο ή φορτωτική). Η υπόσχεση αυτή αναλαμβάνεται έναντι χρηματικής αμοιβής που καλείται ναύλος (freight) ή μίσθωμα (hire). Μετά τη σύναψη της σύμβασης ναύλωσης ακολουθεί η εκτέλεση των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών, όπως προβλέπονται από το νομικό πλαίσιο της ναύλωσης, και πραγματοποιείται η μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης. Η θαλάσσια μεταφορά αγαθών από το λιμάνι προέλευσης προς το λιμάνι προορισμού τους, περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- 1. Το προκαταρκτικό ταξίδι (preliminary voyage):** Το ταξίδι που πραγματοποιεί το πλοίο από το λιμάνι της τελευταίας απασχόλησής του (σύμφωνα με την αμέσως προηγούμενη ναύλωση) ή το λιμάνι επισκευών, μετασκευών ή δεξαμενισμού του, με προορισμό ένα καθορισμένο λιμάνι φόρτωσης (σύμφωνα με τη νέα ναύλωση). Το προκαταρκτικό ταξίδι τελειώνει όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης.
- 2. Τη φόρτωση (loading operation):** Η διαδικασία φόρτωσης περιλαμβάνει τη φόρτωση, τη στοιβασία και τη διευθέτηση του φορτίου επί του πλοίου, καθώς και τις υπόλοιπες διαδικασίες που πραγματοποιούνται για το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης.
- 3. Το προγραμματισμένο ταξίδι (carrying voyage):** Το ταξίδι του πλοίου από το τελευταίο λιμάνι φόρτωσης με προορισμό ένα συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης. Το προγραμματισμένο ταξίδι τελειώνει όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- 4. Την εκφόρτωση (unloading operation):** Η διαδικασία εκφόρτωσης περιλαμβάνει την εκφόρτωση του φορτίου από το πλοίο.
- 5. Την παράδοση του φορτίου (delivery of cargo):** Ο μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε¹⁸.

➤ ¹⁸ Χολέβας Γ.: Η Πρακτική των Ναυλώσεων, Εκδόσεις Σμπίλιας, 1997.

Επίλογος

Είναι πολύ σημαντική να η αναγνώριση των εμπορικών και οικονομικών διαφορών μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς, για παράδειγμα οι υπηρεσίες της ναυτιλίας γραμμών είναι τελείως διαφορετικές από αυτές της ναυτιλίας μεταφοράς φορτίων και υπάρχει διαφορετική οικονομική δομή καθόσον μεταφέρονται διαφορετικοί τύποι φορτίων.

Η ναυτιλιακή αγορά δέχεται ότι αποτελεί μία ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών εφόσον η ναυτιλιακή εταιρία έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιείται τόσο στην αγορά γραμμών όσο και στην αγορά μεταφοράς φορτίων καθόσον πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές. Σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες μεταφέρουν τα πλοία τους από μία αγορά σε άλλη προσδοκώντας τον περιορισμό του κινδύνου ζημιάς. Έτσι όμως, ενδεχόμενη ανισορροπία προσφοράς – ζήτησης πλοίων σε ένα τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς είναι δυνατόν να επηρεάζει αντίστοιχα την ισορροπία και τους ναύλους σε ένα άλλο τμήμα.¹⁹

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις J&J Hellas, 1999.
- Γεωργακόπουλος Ι.: Το Ναυλοσύμφωνο και οι Όροι του , Εκδόσεις Ε.Ν. Σταυριδάκη 1990.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2006.
- Γιωγγαράς Γ., Κανόνες Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ, Αμβούργου: Εισηγητική έκθεση.
- Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό δίκαιο: Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ από την Ελλάδα
- Κοροτζής Ι., Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων.

¹⁹ Ιωάννης Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ: (κριτική ανάλυση των διαφορών του νέου δικαίου και των σχετικών διατάξεων του Κ.Ι.Ν.Δ. ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων).

- Χολέβας Γ.: Η Πρακτική των Ναυλώσεων, Εκδόσεις Σμπίλιας, 1997.

Ξενόγλωσση

- Bes J.: Chartering & Shipping Terms (Barker & Howard Ltd., Eighth Edition, 1972.
 - Cooke J., Young T., Taylor A., Kimball J., Martowski D., Lambert L.: Voyage Charters, Lloyd's of London Press Ltd., 1993.
 - Richardson J. , The Hague and Hague The Hague and Hague-Visby rules. □
 - Wilford M., Coghlin T., Kimball J.: Time Charters, Lloyd's of London Press Ltd., Fourth Edition, 1995.
 - Wilson J.: Carriage of Goods by Sea, Pitman Publishing, Second Edition, 1993.