

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΙΔΕΡΗΣ

**ΘΕΜΑ: ΣΤΑΛΙΕΣ, ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΕΟΝΤΑ ΝΟΜΙΚΑ
ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΑΠΑΛΑΚΗ ΙΑΣΟΝΑ

Α.Γ.Μ: 4247

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
----------------	---

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	6
----------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ναύλωση πλοίου	7
--------------------------	---

1.2 Είδη ναύλωσης	7
-------------------------	---

- Ναύλωση ταξιδιού (Voyage charter) 7
- Χροναύλωση (Time charter) 9
- Ναύλωση γυμνού πλοίου Bareboat ή Demise charter) 10
- Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of affreightment) 10
- Ναύλωση συνεχών ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter) 11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Σταλίες

(Laytime)	11
-----------------	----

2.2 Επισταλίες (Demurrage) και καθυστέρηση/ κράτηση Detention)	12
--	----

2.3 Κράτηση (Detention)	13
-------------------------------	----

2.4 Αποζημίωση καθυστέρησης (Damages for detention)	13
---	----

2.5 Ρήτρα πάυσης ευθυνών (cesser clause) και ρήτρα επίσχεσης (lien clause)	13
--	----

2.6 Επίσπευση (Despatch)	14
--------------------------------	----

2.7 Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime)	14
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Η έναρξη των σταλιών (commencement of laytime)	15
--	----

3.2 Άφιξη στον συμφωνημένο προορισμό (arriving at the agreed destination)	16
--	----

3.3 Ειδικές ρήτρες σχετικά με την άφιξη στον προορισμό	17
--	----

3.4 Ετοιμότητα του πλοίου και επιστολή ετοιμότητας και ειδικές ρήτρες αποδοχής της επιστολής ετοιμότητας	17
--	----

3.5 Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών	19
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Διακοπή λειτουργίας και ρήτρες εξαιρέσεως	19
• Λάθος του πλοιοκτήτη (Fault of the ship owner)	19
• Φορτωτική (Non-production of bills of lading)	20
• Δυσμενής καιρός(Adverse weather)	20
• Σαββατοκύριακα και αργίες (Holidays)	20
• Κυριακές και αργίες (Sundays and holidays)	20
• Σάββατο (Saturday)	21
• Απεργίες (Strikes)	21
• Ο χρόνος μετάβασης από αγκυροβόλιο σε αγκυροβόλιο ή μεταξύ προβλητών και μετακίνησης του πλοίου (shifting and lightening)	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Διάρκεια επισταλιών (Length of demurrage)	23
5.2 Κόστος και πληρωμή επισταλιών (Rate and payment of demurrage)	24
5.3 Επισταλίες και μετριασμός (Demurrage and mitigation)	24
5.4 Default of charterer (Λάθος του ναυλωτή)	25
5.5 Default of shipowner (Λάθος του πλοιοκτήτη)	25
5.6 Half rate demurrage	26
5.7 Shifting	27
5.8 Notices of readiness, periods of notice and commencement of demurrage	27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Υπολογισμός (Calculation)	28
• Δήλωση πραγματικών γεγονότων (Statement of facts)	28
• Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement)	29
• Υπολογισμός σταλιών (Laytime calculation)	29

Παραδείγματα

1. "Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX εκτός αν χρησιμοποιηθούν (u.u.) και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD	30
2. "Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD	32

3. Ο χαμένος χρόνος που περιμένει για να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ανάλογα με την περίπτωση.	34
4. Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε.....	36
5.Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".	38
6. Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".	40
7. Ναυλοσύμφωνο για δεξαμενόπλοια	41
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	45
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	46

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κλάδος της ναυτιλίας εδώ και αρκετά χρόνια έχει αποκτήσει μια νομική διάσταση προκειμένου οι λειτουργίες του να ρυθμίζονται σύμφωνα με νόμιμες πράξεις ώστε τα συμβαλλόμενα μέλη που ασχολούνται με τα συμβόλαια μεταφορών, να δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας υπό νόμιμες και εύρυθμες λειτουργίες. Η υποκατηγορία σταλίες και επισταλίες, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ναύλωσης κατά ταξίδι ενός πλοίου και συμβάλλει στην διατήρηση της ομαλότητας των διαδικασιών μεταξύ των ναυλωτών και των πλοιοκτητών. Αυτό επιτυγχάνεται διότι ορίζουν το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στο οποίο ο ναυλωτής έχει την δυνατότητα να ολοκληρώσει τις διαδικασίες φόρτωσης/ εκφόρτωσης του πλοίου το οποίο απασχολείται αλλά και τις κυρώσεις που του υποβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του συγκεκριμένου χρόνου. Η συγκεκριμένη πρακτική δημιουργήθηκε προκειμένου να προστατευτούν τα δικαιώματα των πλοιοκτητών και να αποφευχθούν τυχόν ζημίες σε περιπτώσεις καθυστέρησης των πλοίων τους στα εκάστοτε λιμάνια. Με αυτόν τον τρόπο διευθετούνται οποιεσδήποτε οικονομικές επιβαρύνσεις που μπορεί να προκληθούν. Σε αντίθετη περίπτωση, για την προστασία των δικαιωμάτων του ναυλωτή, επινοήθηκε ο ορισμός της επίσπευσης ο οποίος καλύπτει τον ναυλωτή σε περιπτώσεις ολοκλήρωσης της φόρτωσης/ εκφόρτωσης σε λιγότερο χρονικό διάστημα από τον συμφωνημένο χρόνο διαδικασιών. Έτσι κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργείται το νομικό πλαίσιο γύρω από την ναύλωση κατά ταξίδι, καλύπτοντας τα δικαιώματα και τα συμφέροντα και των δύο συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας προκειμένου οι διαδικασίες να υλοποιούνται με ομολότητα μειώνοντας το περιθώριο παραβάσεων και αθετήσεων των συμβάσεων αυτών.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παγκόσμια ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα στην μεταφορά αγαθών και την διακίνηση του εμπορίου μέσω των θαλάσσιων οδών. Γι αυτό τον λόγο γύρω από την διαμετακομιστική δραστηριότητα που προσφέρει έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο το οποίο απασχολεί διάφορους κλάδους προκειμένου οι διαδικασίες να υλοποιούνται μέσα σε νόμιμα πλαίσια. Οι συμβάσεις ναύλωσης διαδραματίζουν το βασικό κομμάτι μίας συμφωνίας μεταφοράς αγαθών και γι αυτόν τον λόγο δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους όρους και την σύναψή τους. Στην παρούσα πτυχιακή εργασία θα ασχοληθούμε με την υποκατηγορία των σταλιών, επισταλιών και των νομικών πλαισίων που διέπουν τους συγκεκριμένους όρους σε μία συμφωνία ναύλωσης.

Ο νόμος που σχετίζεται με τον χρόνο των σταλιών και των επισταλιών είναι δημιουργία του Αγγλικού κοινού νόμου από όπου απορρέουν δικαστικές αποφάσεις εδώ και 200 χρόνια. Οι όροι αυτοί, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι στην συμφωνία της ναύλωσης ταξιδιού καθώς απαρτίζονται κυρίως από νομικούς όρους. Μπορούν να συμβάλλουν αισθητά στα έσοδα των ναυτιλιακών εταιριών καθώς επιβαρύνουν τους ναυλωτές σε περιπτώσεις καθυστερήσεων επιβάλλοντας τους χρηματικές ποινές για τις ζημιές που μπορεί να προκληθούν. Με την σωστή διαχείριση τους έχει παρατηρηθεί πως οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσα από την υλοποίηση της στρατηγικής τους. Η σπουδαιότητα των ορισμών αυτών φαίνεται από τις πολλαπλές δικαστικές διαμάχες που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και τις διαφωνίες τους για το ποιος ευθύνεται για τα έξοδα καθυστερήσεων που μπορεί να προκληθούν κατά την διάρκεια της συμβάσεως ναύλωσης ταξιδιού.

Για την καλύτερη κατανόηση του συγκεκριμένου θέματος, θα αναφερθούμε σε ορισμούς που αφορούν τις ναυλώσεις, τις υποπεριπτώσεις των σταλιών και επισταλιών τις ρήτρες που υπάρχουν και καθορίζουν την μέτρηση του χρόνου αλλά και σε συγκεκριμένα παραδείγματα υπολογισμού των χρόνων αυτών, καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο το θέμα πιο διεξωδικά.

Στο κεφάλαιο 3 θα αναλύσουμε την έναρξη αλλά και τις καθυστερήσεις της έναρξης των σταλιών. Επίσης θα αναφέρουμε πότε ξεκινάει ο χρόνος των σταλιών, ποιος ευθύνεται για την λειτουργία αυτή αλλά και πότε η πράξη αυτή δεν είναι έγκυρη. Στο κεφάλαιο 4 θα αναφέρουμε τις ρήτρες εξαιρέσεων του χρόνου των σταλιών και πότε ο χρόνος αυτός μπορεί να διακοπεί. Στο κεφάλαιο 5 θα αναλύσουμε τις επισταλίες και τις υποπεριπτώσεις των επισταλιών. Καταλήγοντας στο 6^ο κεφάλαιο, όπου θα γίνει αναφορά σχετικά με τον υπολογισμό αλλά και παραδείγματα υπολογισμού των σταλιών.

Έτσι, η παρούσα πτυχιακή θα αποτελέσει μια λεπτομερή παρουσίαση των βασικών αρχών και κανόνων των σταλιών και επισταλιών καθώς και των επιπτώσεων που επιφέρουν στα εμπλεκόμενα μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ναύλωση Πλοίου

Η ναύλωση αποτελεί μία συμφωνία στο κομμάτι της παγκόσμιας ναυτιλίας, που ασχολείται με τις διαπραγματεύσεις για την ασφαλή μεταφορά φορτίων. Μία τέτοια συμφωνία συνάπτεται τουλάχιστον μεταξύ δύο πλευρών συμφωνηθέντων οι οποίοι είναι, ο καλούμενος εκναυλωτής, ο οποίος μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης ο εφοπλιστής η αντιπρόσωπος αυτών, που υποχρεούται να θέσει στην διάθεση του ναυλωτή (φορτωτή) ολόκληρο ή μέρος ορισμένου πλοίου για τη διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων η επιβατών αντίστοιχα, έναντι ορισμένου ανταλλάγματος που ονομάζεται ναύλος ή μίσθωμα (ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης). Αντίστοιχα, ο συνδιαπραγματευτής της συμφωνίας ναυλωτής (charterer), είναι ο συμβαλλόμενος στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση σε μία ναύλωση ο οποίος διαθέτει στην κτήση του το φορτίο το οποίο πρόκειται να μεταφερθεί. Η συμφωνία ναύλωσης επικυρώνεται από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το επονομαζόμενο ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει όλους τους όρους που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ των δύο μερών. Είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμο και υποκείμενο των νόμων της προσφοράς και της ζήτησης.

1.2 Είδη ναύλωσης

Η εμπορική απασχόληση του πλοίου μπορεί να διακριθεί σε πέντε βασικές κατηγορίες ναύλωσης οι οποίες είναι: η Ναύλωση ταξιδιού (Voyage Charter), η Χρονοναύλωση (Time Charter), η ναύλωση Γυμνού πλοίου (Bareboat ή Demise Charter), η ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς (Contract of Affreightment), και η ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter).

1. Ναύλωση Ταξιδιού (Voyage Charter)

Σύμφωνα με αυτή την κατηγορία ναύλωσης ένα πλοίο ναυλώνεται για ένα και μόνο ταξίδι. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το φορτίο του ναυλωτή για την μεταφορά του από συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης. Ο υπεύθυνος που ναυλώνει το πλοίο ονομάζεται ναυλωτής ταξιδιού, η πληρωμή ονομάζεται ναύλος (freight) και διαμορφώνεται ανάλογα των συνθηκών της ναυλαγοράς και το συμβόλαιο της συμφωνίας ναυλοσύμφωνο. Αυτή η μορφή ναύλωσης συνηθίζεται κυρίως στην χύδην/φορτηγό ναυτιλία.

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου επιθυμούν διαμορφώνοντας το επίσης με οποίες μετατροπές επιθυμούν ώστε να

εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους. Στα ναυλοσύμφωνα τα οποία χρησιμοποιούνται για το παρόν είδος ναύλωσης εμπεριέχονται ορισμένα χαρακτηριστικά της ναύλωσης όπως: οι μέρες στις οποίες το πλοίο πρέπει να παρουσιαστεί στο λιμάνι για την παράδοση του φορτίου και την ολοκλήρωση της συνολικής διαδικασίας (laydays-σταλίες), κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, η ποσότητα του φορτίου που ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει επί του πλοίου, χρηματικό ύψος επισταλιών (demurrage) και της επίσπευσης(dispatch) και άλλοι επιπρόσθετοι όροι που αποσκοπούν στη ρύθμιση της συμφωνίας της ναύλωσης.

Κατά την διαδικασία της συμφωνίας ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την ενημέρωση του ναυλωτή σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις πληροφορίες του πλοίου-είναι καθοριστικής σημασίας σε βαθμό που επηρεάζει το ναυλωτή να συνάψει τη σύμβαση ναύλωσης. Όταν υπογράφεται η συμφωνία της ναύλωσης για την μεταφορά εμπορευμάτων με το πλοίο, ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να φροντίζει για την καταλληλότητα του πλοίου προς εκπλήρωση της μεταφοράς, η οποία χαρακτηρίζεται με τον όρο αξιοπλοΐα. Οι υποχρεώσεις αυτές εκτείνονται σε θέματα συντηρήσεως προς κάθε τμήμα του σκάφους της μηχανής και του πληρώματος. Είναι υποχρεωμένος να παραδώσει ένα πλοίο εξοπλισμένο εφοδιασμένο και επανδρωμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να καταφθάσει με ασφάλεια στον προορισμό του και να ανταπεξέλθει στους κινδύνους εκείνους- ordinary perils- που πρόκειται ή προβλέπεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού(carrying voyage).

Στην ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοιοκτήτης είναι αυτός ο οποίος κατά την διάρκεια εκπλήρωσης της ναύλωσης θα καλύψει τα έξοδα του πλοίου (running/operating costs/expenses), τα οποία συμπεριλαμβάνουν μισθούς, έξοδα επάνδρωσης, προμηθειών, ανταλλακτικών, ασφάλιστρα, έξοδα επισκευής αλλά και τα διοικητικά έξοδα (Λειτουργικά έξοδα). Επιπροσθέτως, ο πλοιοκτήτης καλείται να καλύψει τα έξοδα του ταξιδιού. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται τα μεταβλητά έξοδα τα οποία σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά έξοδα (port charges), των ρυμουλκών (tugs), τα φαρικά τέλη και τα έξοδα αγκυροβολίας. Τα έξοδα χειρισμού του φορτίου και το μέγεθος αυτών εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του φορτίου που μεταφέρεται. Τα έξοδα αυτά μοιράζονται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Επιπροσθέτως, μετά την αντίστοιχη συμφωνία, ο ναυλωτής επωμίζεται τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης. Στην παραπάνω συμφωνία αποδίδεται ο όρος FIO (Free In and Out). Επιπλέον, εάν μέσα στην συμφωνία της ναύλωσης αναφερθούν οι όροι Gross Terms ή Liner Terms τότε τα έξοδα περιλαμβάνονται στον ναύλο. Από την φόρτωση μέχρι την εκφόρτωση του συμφωνημένου φορτίου, ο εκναυλωτής έχει την ευθύνη για κάθε ζημιά λόγω βλάβης ή απώλειας του φορτίου που μεταφέρει. Μπορεί να απαλλαχθεί από την ευθύνη αν υπάρχουν ικανά στοιχεία που αποδεικνύουν πως η βλάβη ή η απώλεια δεν οφείλεται σε αμελείς χειρισμούς αλλά σε καταστάσεις οι οποίες ήταν αδύνατον να αποφευχθούν από τον ίδιο ή το πλήρωμα. Κατά την ναύλωση ταξιδιού ο ναυλωτής

εγγυάται ότι θα εκτελέσει όλα τα καθήκοντα σε σχέση με την φορτοεκφόρτωση μέσα στο συμφωνημένο χρόνο (allowed laytime), έτσι σε οποιαδήποτε μορφή αργοπορίας που θα καταστήσει εκπρόθεσμη τη διαδικασία ταξιδιού, ο ναυλωτής υποχρεούται να καταθέσει στον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο ποσό το οποίο όπως θα αναλύσουμε και παρακάτω ονομάζεται επισταλία (demurrage). Οι επισταλίες καταβάλλονται για κάθε επιπλέον μέρα καθυστέρησης πέραν του καθορισμένου χρόνου (once in demurrage always in demurrage), και αποτελούν συγκεκριμένη τιμή καθώς ο πλοιοκτήτης δικαιούται μόνο το demurrage rate που έχει συμφωνηθεί στους όρους του ναυλοσυμφώνου ανεξαρτήτως της ζημίας που μπορεί να προκληθεί στον εκναυλωτή κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης. Στην περίπτωση που η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης έχει πραγματοποιηθεί γρηγορότερα ο εκναυλωτής αποζημιώνει τον ναυλωτή καταβάλλοντας του το ποσό που ονομάζεται ως επίσπευση (dispatch).

Τέλος ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει στον εκναυλωτή τον λεγόμενο ναύλο (freight), που όπως προ αναφέραμε υπολογίζεται και διαμορφώνεται σύμφωνα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Ο υπολογισμός και η πληρωμή του γίνεται με βάση των συμφωνιών και των διαπραγματεύσεων ύστερα από τη διαδικασία των προσφορών και αντιπροσφορών που δημιουργείται μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη. Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται είτε με τον όγκο που καταβάλλει το φορτίο ή το βάρος αυτού. Για τα ξηρά φορτία οι τιμές αυτές υπολογίζονται με βάση τους τόνους που μεταφέρονται επί την συμφωνηθείσα τιμή ανά τόνο. Για πετρελαιοειδή φορτία ο υπολογισμός διαμορφώνεται με βάση τους μετρικούς τόνους πολλαπλασιασμένος με μια σταθερά η οποία δημοσιεύεται κάθε χρόνο από την World Scale Association.

2.Χρονοναύλωση (Time Charter)

Στην κατηγορία της χρονοναύλωσης ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του στον ναυλωτή για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ως αντίτιμο της χρονοναύλωσης ο ναυλωτής καταβάλει ως έναντι, χρηματική αμοιβή που ορίζεται ως μίσθωμα (hire). Το είδος μίας ναύλωσης διαρκείας ως εκμισθωτική συμφωνία μπορεί να έχει διάφορες μορφές. Η χρονοναύλωση αποτελεί την συνηθέστερη μορφή μιας ναύλωσης διαρκείας. Σε αυτή την κατηγορία, η εμπορική χρησιμότητα του πλοίου περνάει στον ναυλωτή για μία περίοδο χρόνου ύστερα από την συμφωνία που έχει ολοκληρωθεί. Η περίοδος χρόνου αυτή μπορεί να είναι σύντομη (short), μέτρια (medium) ή μεγάλης διάρκειας (long term).

Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της λειτουργικής διαχείρισης του πλοίου (πληρωμάτων, ασφάλειας, επισκευής και συντήρησης, εφοδίων και λιπαντικών), ενώ αντίθετα ο ναυλωτής την εμπορική διαχείριση του, για παράδειγμα τον διορισμό των λιμανιών τις αποφάσεις για την εμπορική απασχόληση, την κάλυψη των εξόδων του ταξιδιού και ελλιμενισμού, τα πετρέλαια, τα έξοδα διωρύγων, επιπλέον ασφαλειών, έξοδα λιμενεργατών κλπ.

Σύμφωνα με την συχνότητα καταβολής του μισθώματος, εξοφλίζεται προκαταβολικά (in advance) έτσι ώστε να επιτευχθεί η εξασφάλιση του πλοιοκτήτη για την αποφυγή της άσκησης πράξεως κατάσχεσης του φορτίου όπως μπορεί να προκληθεί στη

ναύλωση ταξιδιού όταν ο πλοιοκτήτης δεν παραλάβει το συμφωνηθέν ναύλο. Διάφοροι όροι εμπεριέχονται στο ναυλοσύμφωνο όπως: “x dollars per 30 days and deadweight ton” ή “per month”. Συχνότερα συμφωνείται η πληρωμή συγκεκριμένου ποσού κάθε μήνα ή κάθε 15 μέρες προκαταβολικά, από την παράδοση έως την επαναπαράδοση του πλοίου.

3. Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat ή Demise Charter)

Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης διαφέρει από τα είδη που έχουμε προαναφέρει. Αποτελεί είδος χρόνιας ναύλωσης, που ο πλοιοκτήτης παραδίδει το πλοίο στον ναυλωτή «γυμνό» δηλαδή χωρίς την επάνδρωση του από εφόδια και υλικά που χρειάζεται το πλοίο για να κινηθεί. Προς αντάλλαγμα εισπράττει το συμφωνημένο ημερήσιο μίσθωμα από τον ναυλωτή. Από την άλλη πλευρά ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον ρόλο του πλοιοκτήτη έχοντας διαφορετικό ρόλο σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη ναύλωσης, καθώς αναλαμβάνει την λειτουργική και εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.

Με αυτό τον τρόπο, η ναύλωση μετατρέπεται στην ουσία ως μορφή χρηματοδότησης παρά την τυπική διαδικασία των ναυλώσεων καθώς ο ναυλωτής εκμισθώνει το πλοίο έχοντας στην κατοχή του όλες τις λειτουργίες, την διαχείριση (operation), έλεγχο (control), απασχόληση (employment), ασφάλιση (insurance), επάνδρωση (manning) και ναυσιπλοΐα του αλλά όχι την ιδιοκτησία αυτού. Για τον λόγο του ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον πλήρη έλεγχο της διαχείρισης του πλοίου και όχι ορισμένων λειτουργιών όπως συναντάμε σε μία ναύλωση ταξιδιού ή χρονοναύλωση, ο “bareboat charterer” ονομάζεται και “disponent owner” ή “quasi owner”. Ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να συντηρεί το πλοίο και να το επισκευάζει έως το τέλος της συμφωνίας όπου θα παραδώσει το πλοίο σε άριστη κατάσταση στον ιδιοκτήτη.

Τέλος, καθώς είναι υπεύθυνος για όσα έχουμε αναφέρει, είναι επίσης υπεύθυνος για πιθανή ζημιά που μπορεί να προκληθεί στο φορτίο ενώ δικαιούται εκείνος τα οφέλη μίας πιθανής διάσωσης από το πλοίο (salvage earnings). Αντίθετα ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να ασκήσει δικαίωμα επίσκεψης επί του φορτίου, εφόσον δεν έχεις ο ίδιος στην κατοχή του το πλοίο κατά την διάρκεια της συμφωνίας.

4. Ναύλωση (Συμβόλαιο) Εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment)

Στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης καλείται να μεταφέρει μια συγκεκριμένη μεγάλη ποσότητα ομογενούς φορτίου σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο μεγάλης διάρκειας. Πραγματοποιούνται πολλαπλές φορτώσεις, δύο η περισσότερων σε αριθμό, χωρίς όμως να προσδιορίζεται το πλοίο που πρόκειται να εκτελέσει την μεταφορά αυτή. Οι φορτοεκφορτώσεις αυτές μπορούν να ολοκληρωθούν με συγκεκριμένο αριθμό πλοίων και χωρητικότητας αυτών, αναλόγως την ποσότητα του φορτίου που πρέπει να μεταφερθεί, καθώς και ο αριθμός των δρομολογίων πρέπει να είναι ανάλογος ώστε η μεταφορά να ολοκληρωθεί σύμφωνα με την χρονική διάρκεια που έχει συμφωνηθεί.

Η πληρωμή του πλοιοκτήτη στην προκειμένη κατηγορία ναύλωσης, βασίζεται στον ναύλο ο οποίος υπολογίζεται με βάση την μεταφερόμενη ποσότητα φορτίου και μπορεί να εξοφληθεί προκαταβολικά ή μετά το πέρας της συμφωνίας. Μια τέτοια συμφωνία εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη σταθερά έσοδα καθώς ο στόλος του βρίσκεται σε συνεχή απασχόληση αποφεύγοντας τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας ναυλαγοράς και την αποφυγή στασιοποίησης του πλοίου εξ αιτίας του συμφωνημένου χρόνιου ναύλου. Η περίοδος απασχόλησης μπορεί να κυμανθεί από μερικούς μήνες ή και αρκετά χρόνια έως το τέλος της συμφωνίας. Το συμβόλαιο εργολαβικής μίσθωσης σχεδιάζεται και προσαρμόζεται κάθε φορά ανάλογα με τις ανάγκες των μερών. Συχνά, οι συμβαλλόμενοι χρησιμοποιούν ως κύριο μέρος ένα εξειδικευμένο ναυλοσύμφωνο εργολαβικής μεταφοράς και στη συνέχεια ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδιού για τα επιμέρους ταξίδια. Μια άλλη περίπτωση είναι να συμπληρωθεί ναυλοσύμφωνο ταξιδιού ή χρόνου με πρόσθετα μέτρα και όρους εργολαβικής μεταφοράς.

Τέλος, το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης προτιμάται κυρίως στις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων και λιγότερο στην μεταφορά πετρελαίων, με εξαίρεση αυτές που αφορούν τα χημικά φορτία.

5. Ναύλωση συνεχών ταξιδιών (Consecutive Voyages Charter)

Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης αποτελεί μια ειδική κατηγορία της ναυλώσεως ταξιδιού. Χαρακτηρίζεται ως 'μικτή ναύλωση' και αφορά την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών μεταξύ των συμφωνημένων λιμανιών σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης χρησιμοποιείται τόσο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όσο και στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου και συγκεκριμένα στην μεταφορά γαιανθράκων.

Οι συμφωνίες ολοκληρώνονται με τους όρους των ναυλοσυμφώνων να αναφέρουν ότι το πλοίο ναυλώνεται για συγκεκριμένο αριθμό ταξιδιών ή την εκτέλεση όσων περισσότερων ταξιδιών κατά την διάρκεια μιας συγκεκριμένης περιόδου. Για την πρώτη περίπτωση τα δρομολόγια είναι συγκεκριμένα όπως και τα λιμάνια (shuttleservice), ενώ για την δεύτερη είναι επιλογή του ναυλωτή να επιλέξει ταξίδι μέσα στα συμφωνημένα εμπορικά και χρονικά πλαίσια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Σταλίες (Laytime)

Στη ναύλωση ταξιδιού, μέσα στους όρους του συμφωνηθέν ναυλοσυμφώνου, εμπεριέχεται ο όρος των σταλιών ο οποίος παρέχει εγγύηση στον πλοιοκτήτη ότι ο ναυλωτής θα εκτελέσει όλα τα καθήκοντα του, τα οποία σχετίζονται με την φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου, μέσα στο συμφωνημένο χρόνο (allowed laytime). Έτσι, ως σταλίες (Laytime) ορίζουμε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μερών ή ωρών, μέσα στο οποίο ο ναυλωτής πρέπει να ολοκληρώσει την διαδικασία της φόρτωσης/εκφόρτωσης του εμπορεύματος του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση που ο ναυλωτής υπερβεί τον συγκεκριμένο χρόνο, του υποβάλλεται κύρωση αποζημίωσης προς τον

πλοιοκτήτη, είτε με την μορφή των επισταλιών (demurrage), είτε με την μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for detention). Σε διαφορετική περίπτωση, που η διαδικασία ολοκληρωθεί νωρίτερα, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα είσπραξης αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίσπευσης (despatch).

Ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει και να εκφορτώσει το πλοίο στο χρόνο που θέτει το ναυλοσύμφωνο, διαφορετικά εάν δεν έχει συμφωνηθεί ο χρόνος αυτός πρέπει να υπάρξει συμφωνία ανάμεσα στα δύο μέρη διασφαλίζοντας ότι ο ναυλωτής θα ολοκληρώσει την διαδικασία σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα (in reasonable time with due diligence). Αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί να συμφωνηθεί ανάλογα με τα διαθέσιμα μέσα, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό του λιμανιού που πρόκειται να επισκευθεί το πλοίο. Έτσι, σύμφωνα με τα παραπάνω διαχωρίζονται οι μορφές σταλιών όπως, (fixed laytime) όταν στους όρους του ναυλοσυμφώνου ορίζεται συγκεκριμένο χρονικό διάστημα τότε στους όρους η συμφωνία αυτή λαμβάνει μέρος ως ένα συγκεκριμένο αριθμό ημερών ή ωρών (π.χ. three running days allowed for loading) ή με ένα συγκεκριμένο χρόνο φορτοεκφόρτωσης ανά ημέρα ή ημέρα και αμπάρι (π.χ. loading at a rate of 770 metric tons per day ή loading at a rate of 130 metric tons per day and hatch). Σε αρκετές περιπτώσεις όμως δεν καθορίζεται συγκεκριμένος χρόνος για την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης (not fixed laytime), έτσι ο ναυλωτής θα πρέπει να την εκτελέσει την φορτωση/ εκφορτωση σε εύλογο χρονικό διάστημα ή να οριστεί ότι η διαδικασία θα ολοκληρωθεί όσο το δυνατόν πιο γρήγορα (fast as can) σύμφωνα πάντα με τις δυνατότητες του πλοίου.

Τέλος, ο αριθμός ημερών που καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο για την ολοκλήρωση των διαδικασιών φόρτωσης εκφόρτωσης ονομάζονται “laydays”.

2.2 Επισταλίες (Demurrage) και καθυστέρηση/ κράτηση (Detention)

Επισταλία είναι ο όρος που αναφέρεται σε ένα συμφωνημένο ποσό που πρέπει να καταβληθεί στον πλοιοκτήτη για καθυστέρηση του πλοίου πέραν του χρονικού διαστήματος των σταλιών, για το οποίο ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος. Σε τέτοιες συνθήκες παραβιάζονται οι όροι του ναυλοσυμφώνου (breach of warranty). Στην περίπτωση που ο ναυλωτής δεν αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, ο δεύτερος έχει το δικαίωμα επίσχεσης (Lien) επί του φορτίου. Κατά την αποζημίωση των επισταλιών επικρατεί η φράση (once on demurrage always on demurrage), και αυτό βασίζεται στο ότι από τη στιγμή που ο χρόνος των σταλιών έχει ξεπεραστεί και λαμβάνεται υπ όψη η επισταλία, το ποσό της αποζημίωσης υπολογίζεται με βάση την ημέρα αλλά χωρίς να εξαιρούνται οι μέρες των εορτών, άσχημων καιρικών συνθηκών ή Κυριακών όπως εξαιρούνται κατά τον όρο “laytime”. Το χρηματικό ύψος της αποζημίωσης αυτής είναι σταθερό και ρευστοποιήσιμο καθώς έχει συμφωνηθεί στους όρους του ναυλοσυμφώνου και δεν διαμορφώνεται ανάλογα με τις ζημίες που μπορεί να προκληθούν στον πλοιοκτήτη εκ των υστέρων κατά την καθυστέρηση. Έτσι ο πλοιοκτήτης δεν είναι αναγκασμένος να αναφέρει τις ζημίες που έχουν προκληθεί, αλλά έχει το δικαίωμα είσπραξης του ποσού την επόμενη κιόλας μέρα των “laydays”.

2.3 Detention(κράτηση)

Είναι ένα αίτημα κράτησης που θα προκύψει όταν ένα πλοίο καθυστερήσει από προεπιλογή του ναυλωτή, ή εκείνων για τους οποίους είναι υπεύθυνος, είτε στο ταξίδι προσέγγισης ή στο λιμάνι φόρτωσης-εκφόρτωσης, συμπεριλαμβανομένων καθυστερήσεων μετά την ολοκλήρωση των λειτουργιών του φορτίου. Ωστόσο η καθυστέρηση για την οποία είναι υπεύθυνος ο ναυλωτής δεν θα παραταθεί σε καθυστερήσεις που θα προκύψουν σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε σφάλμα του ναυλωτή. Οι αποζημιώσεις αυτές που δεν έχουν προσδιοριστεί είναι ανακτήσιμες για μια τέτοια καθυστέρηση, εκτός εάν το σκάφος έχει φτάσει στον καθορισμένο προορισμό χωρίς καθυστέρηση και πριν την ολοκλήρωση των σταλιών. Τετοιου είδους καθυστερήσεις προκύπτουν κυρίως στα δεξαμενόπλοια όταν ο ναυλωτής μπορεί να διακόψει ή να αλλάξει το δρομολόγιο μεταφοράς είτε επειδή υπάρχει κάποιο πρόβλημα στην διαδικασία ολοκλήρωσης της συμβάσεως είτε επειδή αναμένει κάποια καλύτερη κερδοφόρα προσφορά.

2.4 Αποζημίωση καθυστέρησης (Damages for detention)

Η συγκεκριμένη αποζημίωση διαφοροποιείται από την αποζημίωση των επισταλιών η οποία αποτελεί μορφή μη ρευστοποιημένης αποζημίωσης καθώς το δικαστήριο είναι αυτό που θα κρίνει το ύψος των ζημιών που θα προκληθούν και θα επιβάλλει την ανάλογη αποζημίωση. Ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να εγείρει απαίτηση για αποζημίωση καθυστέρησης στις εξής περιπτώσεις:

- Όταν έχει ολοκληρωθεί ο χρόνος των “laydays” και δεν προβλέπεται όρος πληρωμής “demurrage”
- Όταν δεν έχει συμφωνηθεί στους όρους της ναύλωσης συγκεκριμένος χρόνος “laytime” και έχει ξεπεραστεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα και οι διαδικασίες φόρτωσης/ εκφόρτωσης δεν έχουν ολοκληρωθεί.
- Όταν έχει συμφωνηθεί να πληρωθεί “demurrage” για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, πέρα από το οποίο ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει “damage for detention”.

2.5 Ρήτρα παύσης ευθυνών (cesser clause) και ρήτρα επίσχεσης (lien clause)

Η ρήτρα αυτή απαλλάσσει τον ναυλωτή από οποιαδήποτε μορφή ευθύνης αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία της φόρτωσης και καθώς το πλοίο συνεχίζει το ταξίδι του. Έτσι, ο πλοιοκτήτης θα στρέφεται κατά του παραλήπτη του φορτίου για όποιες τυχόν απαιτήσεις έχει στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ωστόσο, η αποδέσμευση των υποχρεώσεων από τον ναυλωτή αφορούν μόνο το διάστημα μετά την ολοκλήρωση της φορτώσεως και εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι δυνατόν να βρει εναλλακτικούς τρόπους αποζημίωσης, όπως επίσης έχει τη δυνατότητα να μπορεί να απαιτήσει το δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου. Έτσι σύμφωνα με τα παραπάνω συμπεράσματα προκύπτει πως η εξαίρεση

ευθύνης του ναυλωτή των ευθυνών θα πρέπει να είναι συνυφασμένη με το δικαίωμα επίσχεσης του πλοιοκτήτη προς το μεταφερόμενο φορτίο. Οπότε, ο όρος “cesser clause” συνδιάζεται με το δικαίωμα του πλοιοκτήτη για επίσχεση “lien clause” προκειμένου να διεκδικήσει τα δικαιώματά του σε μια συμφωνία ναύλωσης.

Με την ρήτρα παύσης ευθυνών κατά την συμφωνία του ναυλοσυμφώνου πρέπει να ξεκαθαρίζεται στους όρους ότι οι ναυλωτές παραμένουν υπεύθυνοι απέναντι στον πλοιοκτήτη εφόσον ο δεύτερος δεν λάβει την απαραίτητη πληρωμή από τους παραλήπτες του φορτίου. Επιπλέον, θα πρέπει να αναγράφεται το χρονικό διάστημα στο οποίο ο πλοιοκτήτης μπορεί να διεκδικήσει την αποζημίωση αυτή από τους ναυλωτές. Μία τέτοια ρήτρα θα έχει την ακόλουθη διατύπωση: “demurrage at discharging port to be settled directly between owners and receivers but charterers to remain ultimately responsible and in case payment from receivers is not effected within x days after discharging charterers to pay demurrage to owners”.

Παρά όλα αυτά, όταν στην συμφωνία της ναύλωσης αναγράφεται ο όρος των επισταλιών το δικαίωμα επίσχεσης του πλοιοκτήτη περιορίζεται μόνο στην είσπραξη των επισταλιών και όχι σε διαφορετική μορφή αποζημίωσης.

2.6 Επίσπευση (Despatch)

Επίσπευση ονομάζεται το χρηματικό ποσό που καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης προς τον ναυλωτή, σε περίπτωση ολοκλήρωσης της φόρτωσης ή εκφόρτωσης πρωτού την ολοκλήρωση του συνολικού χρόνου των σταλιών. Στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η επίσπευση, το ύψος της αποζημίωσης είναι σχεδόν πάντα το μισό του συμφωνημένου ποσού των επισταλιών (demurrage). Η συνηθέστερη ερμηνεία που δίνεται στις ρήτρες αποστολής είναι η ρήτρα που προβλέπει ότι ο εφοπλιστής πληρώνει για όλο το χρόνο που εξοικονομείται στο πλοίο, αντί για την εξοικονόμηση του χρόνου εργασίας.

Η επίσπευση διαχωρίζεται σε δύο περιπτώσεις, [WTS-(ALL) WORKING TIME SAVED] την επίσπευση για όλο το χρόνο που εξοικονομήθηκε δηλαδή τα χρήματα θα πρέπει να καταβληθούν για το χρονικό διάστημα από την ολοκλήρωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης μέχρι τη στιγμή ολοκλήρωσης των σταλιών χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι μέρες ειδικών περιπτώσεων (όπως εορτές, αργίες, κακοκαιρία κλπ) και άλλοτε [ATS- ALL TIME SAVED] δηλαδή τα χρήματα της επίσπευσης θα είναι πληρωτέα για το χρόνο ολοκλήρωσης της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης έως της λήξης των σταλιών συμπεριλαμβανομένου των μερών ειδικών περιπτώσεων που προαναφέραμε. Η πρώτη περίπτωση είναι και η πιο συνηθισμένη στην πράξη. Ωστόσο, όταν υπάρχουν περισσότερα από ένα λιμάνια φόρτωσης η εκφόρτωσης, ο χρόνος που θα σπαταληθεί για τα λιμάνια φόρτωσης η εκφόρτωσης πρέπει να προστεθούν όλες ξεχωριστά για κάθε περίπτωση.

2.7 Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime)

Στην πρώτη περίπτωση (reversible laytime) οι χρόνοι της φόρτωσης και της εκφόρτωσης προστίθενται και δημιουργούν ένα συνολικό χρόνο ο οποίος θα πρέπει να δαπανηθεί συνολικά και για τις δύο διαδικασίες. Έτσι, πρακτικά ο χρόνος που θα δαπανηθεί από την φόρτωση θα αφαιρεθεί από τον συνολικό και ο υπόλοιπος χρόνος που μένει θα πρέπει να δαπανηθεί για την εκφόρτωση. Σε περίπτωση που δαπανηθεί το σύνολο του χρόνου για την διαδικασία της φόρτωσης το πλοίο καθώς θα καταφθάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης θα βρίσκεται από την αρχή σε επισταλίες (on demurrage).

Στην δεύτερη περίπτωση (average laytime) αρχικά οι υπολογισμοί της φόρτωσης και της εκφόρτωσης γίνονται ξεχωριστά και στην συνέχεια συμψηφίζονται και τελικά πληρώνεται το αντίστοιχο ποσό επισταλιών ή επίσπευσης ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Η έναρξη των σταλιών(commencement of laytime)

Το αγγλικό δίκαιο είναι σαφές και απλό όταν εξετάζονται οι όροι σχετικά με την έναρξη των σταλιών. Είναι η εφαρμογή των γενικών αρχών σε λεπτομερή εμπορικά γεγονότα, περιστάσεις και δραστηριότητες που οδηγούν σε επιπλοκές και δυσκολίες.

Σε γενικές γραμμές, υπάρχουν τρεις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την έναρξη των σταλιών σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο οι οποίες είναι:

1. Το πλοίο να έχει φτάσει στον συμφωνημένο προορισμό. Ο προορισμός αυτός μπορεί να είναι λιμάνι, αποβάθρα, αγκυροβόλιο κλπ ή μια περιοχή σε συνδιασμό με την πρόβλεψη ότι το πλοίο στη συνέχεια προχωρά σε ένα μέρος της περιοχής που ορίζεται από τους ναυλωτές.
2. Το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο
3. Η επιστολή ετοιμότητας να στέλνεται προς τους ναυλωτές ή τους αντιπροσώπους τους. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο η επιστολή ετοιμότητας διαμορφώνεται μόνο στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης, δεν απαιτείται για το λιμάνι εκφόρτωσης εκτός αν αυτό έχει συμφωνηθεί. Στην πράξη, είναι συνηθισμένο ένα ναυλοσύμφωνο να περιέχει ρήτρα που απαιτεί την υποβολή επιστολής ετοιμότητας και στα δυο λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και ίσως επίσης κατά την επομένη φόρτωση/ εκφόρτωση.

Μερικές φορές η φράση «arrived ship», δημιουργεί την εντύπωση πως αναφέρεται σε μια απαίτηση μόνο, δηλαδή το πλοίο που φτάνει στον συμφωνημένο προορισμό. Ενώ σύμφωνα με την νομοθεσία η φράση αυτή τίθεται σε ισχύ μόνο όταν τηρούνται οι παραπάνω τρεις προϋποθέσεις. Το γεγονός ότι ένα σκάφος έφτασε στο συμφωνημένο προορισμό δεν καθορίζει ότι το πλοίο είναι έτοιμο για την έναρξη των σταλιών.

Έτσι όταν πληρούνται οι παραπάνω τρεις προϋποθέσεις, το σκάφος θεωρείται ότι έχει φτάσει στον προορισμό του υπο τους όρους του αγγλικού δικαίου και έπειτα ο χρόνος των σταλιών ξεκινάει.

3.2 Άφιξη στον συμφωνημένο προορισμό (arriving at the agreed destination)

Ο συμφωνημένος προορισμός μπορεί να είναι λιμάνι, αποβάθρα, ελλιμενισμός, αγκυροβόλιο κλπ ή περιοχή όπου το πλοίο θα καταπλεύσει σύμφωνα με τον διορισμό της από τους ναυλωτές. Ο προορισμός που έχει προκαλέσει περισσότερες διαφορές σε διαιτησία είναι αυτή του «λιμένα», καθώς με τον όρο αυτό ο προορισμός αναφέρεται σε μία ευρύτερη έννοια κατά την άφιξη του πλοίου, έτσι δημιουργούνται διαφωνίες για τον χρόνο μεταξύ της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι και την έναρξη της φόρτωσης/ εκφόρτωσης και το ποιος θα αναλάβει τα έξοδα για αυτό το χρονικό διάστημα. Γι αυτό τον λόγο υπάρχουν διάφοροι όροι διευθέτησης του προορισμού του πλοίου. Οι όροι αυτοί είναι:

1. Berth (προβλήτα): Τα Berth charters είναι πιθανόν ο παλαιότερης μορφής όρος σε ναύλωση, με την άφιξη στην προβλήτα να είναι φυσικό σημείο ολοκλήρωσης του ταξιδιού. Η προβλήτα αποτελεί συγκεκριμένο μέρος εντός του λιμένα όπου το σκάφος πρόκειται να φορτώσει ή να εκφορτώσει.
2. Dock(ντόκος): Με τον όρο αυτό χαρακτηρίζουμε την τεχνητή λεκάνη χτισμένη στο εσωτερικό του λιμένα όπου τα πλοία καταφθάνουν για την διαδικασία της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Ο όρος αυτός εμφανίζεται στο dock charter.
3. Port (λιμένας): Υπο του Port charter, ένα πλοίο φτάνει στον καθορισμένο προορισμό του όταν καταπλεύσει στην περιοχή εντός της οποίας τα πλοία φορτώνονται ή εκφορτώνονται και περιλαμβάνει επίσης το μέρος όπου τα πλοία αναμένουν την σειρά τους χωρίς να λαμβλάνεται υπ όψη η απόσταση. Εάν η λέξη «port» δεν χρησιμοποιείται αλλά το λιμάνι προσδιορίζεται από το όνομα του, ο ορισμός αυτός εξακολουθεί να ισχύει. Σε ένα port charter ο προσδιορισμός του «arrived ship» είναι πολύ δυσνόητος καθώς τα όρια του λιμένα από γεωγραφικής και εμπορικής άποψης είναι ασαφή.

Δύο παραδείγματα για το πότε ένα πλοίο θεωρείται «arrived ship» εξετάστηκαν μέσα από υποθέσεις.

Η πρώτη υπόθεση αφορά το πλοίο 'Johanna Oldendorff' σύμφωνα με την οποία για να θεωρηθεί ένα πλοίο 'arrived' πρέπει να πληρεί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται εντός των γεωγραφικών και νομικών ορίων του λιμανιού.

2. Το πλοίο θα πρέπει να είναι σε άμεση διαθεσιμότητα προς τον ναυλωτή εφόσον ενημερωθεί ότι υπάρχει διαθέσιμη προβλήτα.
3. Το πλοίο θα πρέπει να είναι αγκυροβολημένο σε τοποθεσία λιμανιού, όπου συνηθίζεται να περιμένουν πλοία αντίστοιχου τύπου και μεγέθους προς φόρτωση.

Η δεύτερη υπόθεση αφορά το 'The Maratha Envoy' σύμφωνα με την οποία ορίστηκε μόνο ένα κριτήριο ώστε το πλοίο να θεωρηθεί 'arrived' και αυτό είναι το πλοίο να βρίσκεται σε άμεση διαθεσιμότητα για τον ναυλωτή, και να γίνεται αναφορά του συγκεκριμένου τόπου και χρόνου. Έτσι, το κόστος του χαμένου χρόνου μεταβιβάζεται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή.

3.3 Ειδικές ρήτρες σχετικά με την άφιξη στον προορισμό

Μερικές από τις ρήτρες μείωσης κινδύνου προς όφελος του πλοιοκτήτη είναι:

- **WIBON (Whether In Berth Or Not):** Αυτή ίσως είναι η πιο κοινή από τις ειδικές ρήτρες που έχουν αποτέλεσμα τον καθορισμό της έναρξης του χρόνου των σταλιών. Στην περίπτωση ναύλου που θα έχει χαρακτήρα ως 'berth charter', και δεν υπάρχει διαθέσιμη προβλήτα για τις υπηρεσίες του πλοίου, η ώρα αναμονής αρχίζει να τρέχει μόλις σταλεί η επιστολή ετοιμότητας του πλοίου μετά την άφιξη του σε μία θέση εντός του λιμένα όπου θα βρίσκεται στην άμεση διάθεση του ναυλωτή. Το σημείο άφιξης πρέπει να βρίσκεται μέσα και όχι έξω από τα όρια του λιμένα. Η εφαρμογή της ρήτρας αυτής δεν ισχύει σε περίπτωση καθυστερήσεων εισόδου του πλοίου λόγω κακοκαιρίας.
- **WIPON (Whether In Port Or Not):** Αυτός ο όρος χρησιμοποιείται συχνά σε συνδιασμό με τον όρο 'whether in berth or not' και τα κριτήρια είναι σε γενικές γραμμές τα ίδια, φυσικά αντικαθιστώντας το 'port' αντί του 'berth'.
- **Time lost in waiting for a berth 'Gencon':** Το αποτέλεσμα αυτής της ρήτρας είναι ότι κάθε φορά που αφιερώνεται χρόνος σε αναμονή προβλήτας, ο χρόνος αυτός θα χαρακτηρίζεται ως σταλίες. Είναι παρόμοιο με την διάταξη WIBON αλλά η κύρια διαφορά είναι ο τρόπος όπου το σκάφος περιμένει δεν χρειάζεται απαραίτητα να βρίσκεται εντός του λιμένα. Εάν το σημείο αναμονής βρίσκεται μέσα στα όρια του λιμανιού τότε η ρήτρα θα έχει μικρή επιρροή σε ένα 'port charter' αλλά θα προωθήσει την έναρξη των σταλιών σε περίπτωση ενός 'berth charter'.

3.4 Ετοιμότητα του πλοίου, επιστολή ετοιμότητας και ειδικές ρήτρες αποδοχής της επιστολής ετοιμότητας

Η ετοιμότητα προϋποθέτει το πλοίο να είναι διαθέσιμο στους ναυλωτές για φόρτωση η εκφόρτωση, και εφόσον πληρούνται οι παρακάτω απαιτήσεις, ο χρόνος των σταλιών μπορεί να ξεκινήσει να μετράει. Έτσι το πλοίο απαιτεί:

1. Το πλοίο πρέπει να είναι ‘arrived ship’
2. Όλα τα μέρη του πλοίου τα οποία περιλαμβάνονται στην φόρτωση/ εκφόρτωση του πλοίου πρέπει να είναι σε ετοιμότητα
3. Τα έγγραφα του πλοίου και η επιστολή ετοιμότητας να έχουν αποσταλεί στους ναυλωτές

Με τον όρο ετοιμότητα διαχωρίζουμε δυο περιπτώσεις την φυσική ‘physical readiness’ και την νομική ‘legal readiness’:

1. Physical readiness: Ένα πλοίο για να μπορέσει να φορτώσει πρέπει να είναι εντελώς έτοιμο σε όλα τα αμπάρια του έτσι ώστε οι συνθήκες να είναι απαραίτητες για την αποθήκευση του φορτίου. Επιπλέον το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένο για την διαδικασία φόρτωσης/ εκφόρτωσης και σε ετοιμότητα για την διάθεσή τους προς τον ναυλωτή.
2. Legal readiness: Ακριβώς όπως ένα πλοίο πρέπει να είναι φυσικά έτοιμο για φόρτωση ή εκφόρτωση, το ίδιο πρέπει να είναι και νομικά έτοιμο. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να έχει όλα τα χαρτιά σε ετοιμότητα. Αυτό σημαίνει πως το πλοίο είναι ελεύθερο από διάφορες διατυπώσεις όπως τελωνειακές, υγειονομικές, λιμενικές κ.α. ώστε να διαπιστωθεί η τήρηση των απαραίτητων πιστοποιητικών και να αρχίσει η διαδικασία φόρτωσης/ εκφόρτωσης σύμφωνα με τους κανονισμούς του λιμένα.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η επιστολή ετοιμότητας (Notice Of Readiness), πρέπει να δοθεί στο λιμάνι φόρτωσης ενώ δεν υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να δώσει επιστολή ετοιμότητας στο λιμάνι εκφόρτωσης εκτός εάν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό στους όρους του ναυλοσυμώνου. Αυτό έχει νόημα καθώς όταν το πλοίο επιβάλλει επιστολή ετοιμότητας στο λιμάνι φόρτωσης οι ναυλωτές ελέγχουν το πλοίο σε μεγάλο βαθμό και είναι σε θέση να παρακολουθούν την πρόοδο του κατά την διάρκεια του ταξιδιού έως την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται ώστε ο ναυλωτής να έχει την επίγνωση της ετοιμότητας του πλοίου στο λιμάνι, ώστε να ξεκινήσουν οι διαδικασίες φόρτωσης. Επιπλέον, είναι ευθύνη του παραλήπτη να λάβει τις πληροφορίες που χρειάζεται όσον αφορά την άφιξη του πλοίου. Η ύπαρξη του παραπάνω κανόνα οφείλεται στο γεγονός ότι η φορτωτική ως τίτλος κυριότητας μπορεί να περάσει σε διάφορα χέρια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και έτσι ο καπετάνιος να μην γνωρίζει ποιος θα είναι ο τελικός δικαιούχος των αγαθών. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, μπορεί να δοθεί ειδοποίηση ετοιμότητας είτε προφορικά είτε γραπτώς. Στην πράξη είναι λογικό να γίνεται γραπτώς από απόψεως σε περίπτωση επιχειρήματος αναπτύσσεται ως προς το πότε δόθηκε μια ειδοποίηση ετοιμότητας. Μπορεί να είναι πολύ πιο δύσκολο να αποδείξει ότι δόθηκε προφορική ειδοποίηση ετοιμότητας σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή σε σύγκριση με τη διαβίβαση γραπτής ειδοποίησης ετοιμότητας. Έτσι, με την άφειξη του πλοίου στο λιμάνι και την πλήρη ετοιμότητα του πλοίου προς τον ναυλωτή, ο πλοίαρχος συντάσσει την επιστολή ετοιμότητας προς τους ναυλωτές και τον πράκτορα του λιμανιού. Τέλος μετά την αποδοχή της ξεκινάει να μετράει και ο χρόνος των σταλιών ‘laytime’ που όπως έχουμε

προαναφέρει η υπέρβαση του συγκεκριμένου χρόνου λειτουργεί εις βάρος του ναυλωτή αποζημιώνοντας τον πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση του πλοίου.

3.5 Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών χωρίς να αποτελούν σφάλματα του ναυλωτή ή του πλοιοκτήτη

Γενικά, όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε ενέργειες ή παραλείψεις τρίτων ή από φυσικά φαινόμενα, ο πλοιοκτήτης δεν έχει καμία αιτία δράσης, εκτός εάν υπάρχει ρητή διάταξη που να παρέχει το αντίθετο. Ορισμένες από τις κοινές αιτίες καθυστερήσεων είναι:

1. Συμφόρηση (Congestion): Η συγκεκριμένη περίπτωση εμφανίζεται όταν στο λιμάνι υπάρχει μεγάλος αριθμός πλοίων σε αναμονή τα οποία καθυστερούν την ομαλή λειτουργία του λιμανιού και παρατείνουν την διάρκεια αναμονής των πλοίων αδρανοποιώντας έτσι τις λειτουργίες των φορτοεκφορτώσεων.
2. Απεργίες (Strikes): Τα αποτελέσματα που προκαλούν περιπτώσεις απεργιών έχουν εμφανισθεί αρκετές φορές στο παρελθόν. Συνήθως την επιβάρυνση αυτή την αναλαμβάνει ο ναυλωτής, εκτός εάν υπάρχει ρήτρα στις συμφωνίες του ναυλοσυμφώνου που του επιτρέπει ακόμα και την ματαίωσή του.
3. Μη αποδοχή ελευθεροεπικοινωνίας (free pratique not granted): Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, για την είσοδο του σε αυτό είναι απαραίτητο οι αρχές να επιθεωρήσουν το πλοίο για την υγειονομική του κατάσταση. Σε περίπτωση απορρίψεως του πλοίου σε αυτό τον τομέα το πλοίο θα χάσει πολύτιμο χρόνο, προκαλώντας καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών.
4. Επιθεώρηση αμπαριών (Holds inspection): Μια τέτοια καθυστέρηση μπορεί να προκληθεί εφόσον τα αμπάρια του πλοίου μετά την επιθεώρηση κριθούν ακατάλληλα για την έναρξη της φόρτωσης του φορτίου. Έτσι η έναρξη των σταλιών διακόπτεται και το πλοίο έπειτα από την συμφωνία του ναυλωτή λαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, μέχρι ώστε το πλοίο να θεωρηθεί κατάλληλο και να ξεκινήσει ξανά η διαδικασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Διακοπές λειτουργίας και ρήτρες εξαιρέσεως

Στην συμφωνία της ναύλωσης υπάρχουν όροι οι οποίοι καθορίζουν πότε ο χρόνος των σταλιών θα διακοπεί και θα επηρεαστεί ο υπολογισμός τους. Οι ρήτρες εξαιρέσεων δεν προστατεύουν τον ναυλωτή εφόσον ξεκινήσουν οι σταλίες, εκτός εάν προβλέπεται μέσα στο ναυλοσύμφωνο. Οι συγκεκριμένες ρήτρες είναι οι εξής:

- Λάθος του πλοιοκτήτη (Fault of the shipowner)

Είναι καθιερωμένο ότι, ενώ η υποχρέωση του ναυλωτή να ολοκληρώσει τη φόρτωση ή εκφόρτωση εντός των προβλεπόμενων ημερών είναι άνευ όρων, ωστόσο οι σταλίες η ο χρόνος κατά επισταλιών στη συνέχεια δεν θα τρέξουν ενώ υπάρχει καθυστέρηση που προκαλείται από το σφάλμα του πλοιοκτήτη ή εκείνοι για τους οποίους είναι υπεύθυνος. Αυτό εγείρει δύο ερωτήματα. Τι σημαίνει λάθος; Και για ποιους είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης; Δυστυχώς, οι απαντήσεις που δίνουν τα δικαστήρια δεν είναι πάντα τόσο σαφείς και κατευθυντήριες στην πράξη. Η αντίθετη υπόθεση αφορά στο εάν ο πλοιοκτήτης «εμποδίζεται» από το να εκτελέσει την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, από πράξεις ανθρώπων που δεν έχει έλεγχο. Σε τέτοια περίπτωση δεν είναι υπεύθυνος για την επακόλουθη καθυστέρηση.

- Παρουσίαση της αυθεντικής φορτωτικής (Non-production of bills of lading)

Η γενική αρχή είναι ότι η παράδοση του φορτίου πρέπει να γίνεται με την παρουσίαση της αυθεντικής φορτωτικής. Οι φορτωτικές είναι συνήθως τρεις. Η παράδοση του φορτίου σε μία από τις τρεις σημαίνει συνήθως ότι τα υπόλοιπα είναι άκυρα. Η παράδοση φορτίου χωρίς παρουσίαση πρωτότυπου λογαριασμού ενδέχεται να προκαλέσει ζημιά στο P&I του ιδιοκτήτη.

Επομένως, ο συνήθης κανόνας είναι ότι ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να ξεκινήσει έως ότου παρουσιαστεί η αυθεντική φορτωτική ή οι παραλήπτες/ ναυλωτές παράσχουν ένα γράμμα αποζημίωσης αποδεκτό από τους ιδιοκτήτες του, οι οποίοι δεν είναι υποχρεωμένοι να δεχτούν επιστολή αποζημίωσης εκτός εάν προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο.

- Δυσμενής καιρός (Adverse weather)

Οι περίοδοι δυσμενών καιρικών φαινομένων συχνά αποκλείονται από τις σταλίες. Παρ' όλα αυτά, σε αρκετά είδη ναυλοσυμφώνων συναντάμε δύο όρους οι οποίοι διευκρινίζουν εάν οι μέρες άσχημων καιρικών συνθηκών θα επηρεάσουν την διάρκεια του χρόνου των σταλιών. Οι δύο αυτοί όροι είναι "Weather working" και "Weather permitting". Με την εφαρμογή του πρώτου όρου οι μέρες που εμπόδισαν την φόρτωση/ εκφόρτωση ή θα μπορούσαν να εμποδίσουν εάν η ναύλωση βρισκόταν σε εξέλιξη, εξαιρούνται από τις σταλίες "laytime", ενώ σε αντίθετη περίπτωση με τον δεύτερο όρο και την εφαρμογή του στο ναυλοσύμφωνο και τις μέρες κακοκαιρίας κατά το διάστημα αναμονής διάθεσης προβλήτας και όχι κατά την διαδικασία φόρτωσης/ εκφόρτωσης, ο συγκεκριμένος χρόνος θα μετράει ως σταλία "laytime".

- Σαββατοκύριακα και αργίες (Holidays)

Όπως και με τις καιρικές συνθήκες, οι αργίες μπορεί να είναι είτε εκτός του ορισμού του χρόνου σταλιών που αυτό θα προκαλούσε την διακοπή των σταλιών, ή μπορεί να αποτελεί εξαίρεση του χρόνου των σταλιών. Τα κύρια παραδείγματα αυτών είναι όπου ο χρόνος των σταλιών εκφράζονται ως "workingdays", "weather working days" ή

παραλλαγές. Κατά παρέκκλιση, η ρήτρα σταλιών, για παράδειγμα, μετά τον χρόνο των σταλιών, να προστεθεί η φράση “Sundays and holidays expected” ‘Κυριακές και αργίες εκτός’ και ‘Saturdays’ Σάββατο.

- Κυριακές και αργίες(Sundays and holidays)

Η συγκεκριμένη ρήτρα εμφανίζεται στις μορφές ναυλοσυμφώνων ως ρήτρα η οποία καθορίζει πως οι Κυριακές και αργίες αποκλείονται από τις υπολογίσιμες μέρες των σταλιών. Ενώ, στις μη χριστιανικές χώρες μπορεί να είναι υπολογίσιμες ημέρες των σταλιών. Επιπλέον, το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του είναι αυτό που θα καθορίσει την πραγματική ώρα πριν μία αργία ή Κυριακή ξεκινήσει να μετράει ως σταλία όπως και την ώρα έναρξής της.

Μερικές φορές, υπάρχει το ενδεχόμενο η φορτοεκφόρτωση στο βαπόρι να επιτρέπεται ακόμα και τις αργίες ή τα σαββατοκύριακα. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο χρόνος δεν υπολογίζεται στις σταλίες εκτός αν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο. Συγκεκριμένο παράδειγμα που επαναλαμβάνεται είναι το εξής: **“...time is not to count during weekends and holidays unless used.”** Υπάρχει όμως και μία άλλη εκδοχή αυτή της **“...time used in working avessel during holiday periods is not count as laytime even if used.”** που αναφέρει ότι σε περίπτωση έναρξης εργασιών του βαποριού ακόμα και σε περιόδους αργιών, ο χρόνος δεν υπολογίζεται στις σταλίες

- Σάββατο (Saturdays)

Στο ίδιο επίπεδο, η συγκεκριμένη ρήτρα την οποία μπορούμε να την συναντήσουμε σε όρους του ναυλοσυμφώνου, καθορίζει ότι το Σάββατο και τις αργίες δεν θα συμπεριλαμβάνονται στις μέρες των σταλιών. Μία περίπτωση της ρήτρας αυτής είναι, σε περίπτωση που οι εργασίες φόρτωσης/ εκφόρτωσης δεν είναι διαθέσιμες να γίνουν το Σάββατο ή για την πραγματοποίησή τους πρέπει να υπερωρίες, τότε ο χρόνος δεν υπολογίζεται. Σε αντίθετη περίπτωση που έχει συμφωνηθεί η εργασία το Σάββατο ή οι εργαζόμενοι δεν ασχολούνται με την φόρτωση/ εκφόρτωση του καραβιού αλλά με λοιπές εργασίες στον χώρο του λιμανιού, τότε η συγκεκριμένη καθυστέρηση μετρείται ως σταλία.

- Απεργίες (Strikes)

Ο αποκλεισμός των απεργιών από τις σταλίες είναι πιθανώς μία από τις πιο συνηθισμένες εξαιρέσεις που μπορούν να βρεθούν στα fixed laytime ναυλοσύμφωνα, και αυτό μπορεί να εξηγήσει γιατί υπάρχει ένας τέτοιος πολλαπλασιασμός περιπτώσεων επί του θέματος. Οι πιο κοινές ρήτρες προειδοποίησης είναι η ρήτρα απεργίας του Centrocon. Συνήθως δίνεται μία ευρεία έννοια για τις μορφές διαταραχής εργασίας από τους υπαλλήλους, ανεξάρτητα από την αιτία ή το κίνητρο της διακοπής της εργασίας. Ωστόσο, τα δικαστήρια αποδέχτηκαν τον ορισμό της απεργίας σύμφωνα με τον ορισμό του «λεξικοκού της οξφόρδης» ο οποίος αναφέρει «διακοπή της εργασίας από τους εργαζομένους σε μία βιομηχανία ως διαμαρτυρία κατά της εργασιακής συνθήκης ή χαμηλή αμοιβή». Υπάρχουν δύο περιπτώσεις απεργιών που αφορούν το λιμάνι φόρτωσης:

- Απεργία πρίν την φόρτωση

Εάν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ προς το λιμάνι φόρτωσης και προκείμενη απεργία τότε:

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει από τους ναυλωτές να δηλώσουν ότι συμφωνούν στο να υπολογιστεί ο χρόνος των 'laydays' σαν να μην υπήρχε απεργία. Σε αυτή την περίπτωση ο χρόνος των σταλιών πρέπει να μετριέται κανονικά είτε με απεργία είτε όχι. Οι ναυλωτές έχουν την υποχρέωση να επιστρέψουν εντός 24 ωρών μήνυμα στον πλοιοκτήτη διαφορετικά ο δεύτερος έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το 'Charter Party'. Οι ναυλωτές και ο πλοιοκτήτης ενδέχεται επίσης να συμφωνήσουν να αναβάλουν την φόρτωση του φορτίου εάν και τα δύο μέρη έχουν προφανώς την ίδια ευελιξία.

- Απεργία κατά την διάρκεια της φόρτωσης

Εάν το σκάφος φορτώνει ήδη και ξαφνικά διακόπτεται η διαδικασία λόγω απεργίας, η μόνη επιλογή που παρέχει η ρήτρα Gencon General Strike είναι ότι το σκάφος έχει τη δυνατότητα να αποχωρήσει και την ελευθερία να παραλάβει τα υπόλοιπα φορτία που έχει συμφωνήσει. Αυτή η περίπτωση σε μικρής απόστασης λιμάνια μπορεί να μην είναι εφικτή καθώς σε περιπτώσεις κυρήξεως απεργίας σε ολόκληρη την χώρα ή σε ολόκληρη την ευρώπη δεν είναι εύκολο να βρεθεί λιμάνι το οποίο να μην βρίσκεται υπο απεργία. Τέλος, σε περίπτωση που το πλοίο δεν μπορέσει να αποπαλεύσει από το λιμάνι διότι δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση και το πλοίο δεν έχει το κατάλληλο βύθισμα ή διαγωγή ώστε να πλεύσει με ασφάλεια, τότε ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης συμφωνούν μεταξύ τους για τα έξοδα εκτός εάν υπάρχει ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο.

- Απεργία πριν το λιμάνι εκφόρτωσης

Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να ενημερωθεί ο ναυλωτής άμεσα για την κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι οι οποίοι με την σειρά τους είναι υποχρεωμένοι να απαντήσουν μέσα στις επόμενες 48 ώρες. Οι ναυλωτές μπορούν να επιλέξουν την επολογή παραμονής του καραβιού στο λιμάνι μέχρι η απεργία να ολοκληρωθεί. Ο χρόνος των σταλιών μπορεί να μετράει όπως θα μετρούσε χωρίς την απεργία. Μόνο μετά την λήξη των σταλιών, η τιμή των επισταλιών να κυμαίνεται στην μισή ποσότητα μέχρι να ολοκληρωθεί η απεργία όπου στη συνέχεια η τιμή των επισταλιών θα λάβει την συμφωνημένη τιμή. Σε μία άλλη εναλλαγή οι ναυλωτές μπορούν να επιλέξουν την περίπτωση στην οποία το καράβι μπορεί να καταπλεύσει σε λιμάνι όπου δεν υπάρχει απεργία σε απόσταση μικρότερη των 100 ναυτικών μιλίων.

- Απεργία κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης

Εάν το καράβι βρίσκεται ήδη σε κατάσταση εκφόρτωσης και ξεσπάσει απεργία, οι ναυλωτές μπορούν να κρατήσουν στο λιμάνι το καράβι και να ισχύουν τα παρακάτω: - Πρώτα, ο χρόνος των σταλιών συνεχίζει να μετράει όπως σε περίπτωση που δεν υπάρχει απεργία.

-Μετά την λήξη των σταλιών, το καράβι να βρίσκεται στο μισό της τιμής των επισταλιών έως το τέλος της απεργίας

-Πλήρης αποζημίωση επισταλιών που θα ακολουθήσει μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης

Τέλος οι ναυλωτές μπορούν να μεταφέρουν το πλοίο σε λιμάνι το οποίο δεν υπάρχει απεργία. Σε μια τέτοια περίπτωση πρέπει να καλύψουν τα περιττά έξοδα καυσίμων και τα λιμενικά έξοδα του λιμανιού που πρόκειται να καταπλεύσει το πλοίο.

- Χρόνος μετάβασης από αγκυροβόλιο σε αγκυροβόλιο ή μεταξύ προβλητών και μετακίνησης του πλοίου (Shifting and lightening)

Συνήθως η πρακτική που επιτρέπει την φόρτωση/ εκφόρτωση σε περισσότερα από ένα σημείο αγκυροβολίου ή προβλητών σε κάθε λιμάνι, ονομάζουμε 'shifting'. Η μετατόπιση μπορεί να αναφέρεται όπως:

- A. Από το αγκυροβόλιο στην προβλήτα
- B. Από αγκυροβόλιο σε άλλο αγκυροβόλιο

Το κόστος της μετάβασης από το αγκυροβόλιο στην προβλήτα θεωρείται παραδοσιακά μέρος του κόστους του ταξιδιού μεταφοράς (και για τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης) ανεξάρτητα από τον τύπο της ναύλωσης. Το αν θα μετρηθεί ο χρόνος θα εξαρτηθεί από τους όρους της ναύλωσης. Σε περίπτωση 'berth chartering', ο χρόνος θα αρχίσει να μετράει κατά την άφιξη του πλοίου στην προβλήτα. Στην περίπτωση 'Port chartering' τότε ο χρόνος θα τρέξει μόνο αν το αγκυροβόλιο βρίσκεται εντός των ορίων του λιμανιού, έτσι ο χρόνος θα ξεκινήσει με την άφιξη στο αγκυροβόλιο (ή σε καθορισμένη ώρα αργότερα). Εφόσον το αγκυροβόλιο βρίσκεται εκτός των ορίων του λιμανιού τότε υπάρχει 'reachable on arrival' ρήτρα προβλέποντας την έναρξη του χρόνου με την άφιξη στο αγκυροβόλιο

Μία περίπτωση, αποτελεί αυτή κατά την οποία συμφωνείται πως τα έξοδα μετακίνησης του πλοίου από μία προβλήτα σε μία άλλη θα τα αναλάβει ο ναυλωτής. Σε μία τέτοι περίπτωση, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να ενημερώνουν τους τοπικούς πράκτορες οι οποίοι με την σειρά τους θα αναλάβουν τον υπολογισμό και την κοστολόγηση των εξόδων τα οποία πρέπει να κατατεθούν από τον υπεύθυνο πληρωμής.

Γι αυτή την περίπτωση το αρμόδιο στέλεχος των σταλιών της εταιρίας πρέπει να ενημερωθεί από τον καπετάνιο για την κατανάλωση των καυσίμων και των εξόδων που δημιουργήθηκαν κατά την καθυστέρηση, ώστε να υπολογιστούν τα έξοδα και να προστεθούν με τα έξοδα του ναύλου και των σταλιών τα οποία καλείται να καλύψει ο ναυλωτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Διάρκεια επισταλιών (Length of demurrage)

Μια ναύλωση μπορεί είτε να παρέχει μια συγκεκριμένη διάρκεια επισταλιών, ή συνήθως απλώς προβλέπεται ένα ποσοστό αποζημίωσης αφήνοντας την περίοδο αόριστη. Όπου η περίοδος είναι ασταθής, λέγεται ότι οι επισταλίες τρέχουν για ένα εύλογο χρονικό διάστημα με περαιτέρω καθυστέρηση στη συνέχεια σχηματίζοντας αξίωση κράτησης. Αυτή η άποψη, ωστόσο, έχει αντικατασταθεί και τώρα συμβαίνει

ότι οι επισταλίες θα τρέχουν έως ότου το συμβόλαιο ματαιωθεί ή ολοκληρωθεί. Ομοίως, σύμφωνα με τον νόμο, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αναχωρήσει από το λιμάνι φόρτωσης μόλις λήξει η καθορισμένη περίοδος αποζημίωσης επισταλιών, ή όταν η ναύλωση δηλώνει μόνο ένα ποσό επισταλιών, αφού περάσει μία λογική περίοδος χρόνου.

Οι ρήτρες εξαιρέσεων πρέπει να διατυπωθούν σαφώς για να μειώσουν ή να αποκλείσουν την ευθύνη για αποζημίωση όταν προκύψει αποτυχία φόρτωσης ή εκφόρτωσης, κατά περίπτωση, εντός του επιτρεπόμενου χρόνου αναμονής. Ο Λόρδος Reid διατύπωσε την άποψη ότι όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση επισταλιών (Demurrage) δεν υπάρχουν διακοπές ή εξαιρέσεις που θα λειτουργήσουν για να αποφευχθεί η αποπληρωμή της αποζημίωσης, εκτός εάν υπάρξει συμφωνία μέσα στην ναύλωση που επιβεβαιώνει την εξαίρεση αυτή. Αυτή η διατύπωση παραπέμπει συχνά στην φράση “Once on demurrage always on demurrage”. Η προέλλευση αυτού του κανόνα προέρχεται από το ότι, εάν ο ναυλωτής είχε δεσμευτεί να φορτώσει ή να εκφορτώσει το πλοίο κατά την διάρκεια των συμφωνημένων ωρών, το πλοίο δεν θα επηρεαζόταν από συμβάντα που θα του προκαλούσαν καθυστέρηση κατά την περίοδο αποζημίωσης.

5.2 Κόστος και πληρωμή επισταλιών (Rate and payment of demurrage)

Όπως έχει αναφέρει και ο Lord Diplock σε δίκη μεταξύ Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corporation

“Είναι σχεδόν αμετάβλητη πρακτική σήμερα για αυτές τις ζημιές να επιδιορθώνονται από τα ναυλοσύμφωνα με ρευστοποιημένη μορφή ανά ημέρα και αναλογικά για ένα μέρος της ημέρας επισταλιών που συγκεντρώνεται καθ’ ολη τη χρονική διάρκεια όπου συνεχίζεται η παράβαση.”

Ενώ τα περισσότερα συμβόλαια παρέχουν αποζημίωση σε καθημερινή βάση, δεν υπάρχει κανένας λόγος για τον οποίο δεν πρέπει να προσδιορίζονται οι επισταλίες ανά ώρα ή από διαφορετική βάση. Ένα παράδειγμα ωριαίας βάσης ήταν το συμβόλαιο ‘Raynerv. Rederiaktiebolaget Condor40’ που προέβλεπε ωράριο 72 ωρών.

Το δικαίωμα αποζημίωσης εφαρμόζεται σε καθημερινή βάση, ενώ η πληρωμή γίνεται μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού αφού το πλοίο αναχωρήσει. Ωστόσο, φαίνεται ότι, εάν η καθυστέρηση είναι σημαντική, τότε είναι δυνατόν να εφαρμοστεί διαιτησία ώστε να απονομηθεί ένα ποσό αποζημίωσης πριν την αναχώρηση του πλοίου.

5.3 Επισταλίες και μετριασμός (Demurrage and mitigation)

Είναι συνήθως αποδεκτό, ότι όταν τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν συμφωνήσει εκκαθαρισμένα αποζημίωση για παράβαση, στο οποίο συνεπάγεται μια συμφωνία που δεν είναι απαραίτητη για το ενάγων να αποδείξει μια πραγματική απώλεια ή να λάβει μέτρα για τον μετριασμό της απώλειάς του. Αυτό το σημείο έχει εμφανιστεί και στην

διαιτησία στη Νέα Υόρκη με την υπόθεση Antalya όπου οι ναυλωτές αφού κήρυξαν λιμάνι εκφόρτωσης το Bhavnagar, στη συνέχεια ζήτησαν την αλλαγή του λιμανιού στο κοντινό λιμάνι του Bedi Bunder μετά την άφιξη του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι. Στο εναλλακτικό λιμάνι, η διαδικασία της εκφόρτωσης θα μπορούσε να γίνει πιο γρήγορα. Οι όροι με τους οποίους οι ιδιοκτήτες ήταν έτοιμοι να αποδεχτούν την αλλαγή ήταν απαράδεκτοι για τους ναυλωτές επομένως το φορτίο εκφορτώθηκε στο Bhavnagar. Εάν είχε συμφωνηθεί να εκφορτώσει στο Bedi Bunder, η διαδικασία θα ολοκληρωνόταν 25 μέρες νωρίτερα. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν προς τους ιδιοκτήτες ότι έπρεπε να μετριάσουν τις απώλειές τους ελαχιστοποιώντας το ποσό αποζημίωσης των επισταλιών.

Δεδομένου ότι η αποζημίωση είναι καθορισμένη, σχεδόν πάντα πληρωτέα με σταθερό ποσό ανα ημέρα και κατ αναλογία, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την αποζημίωση των ζημιών καταβάλλοντας προσπάθειες για τη μείωση της ημερήσιας απάλειας που οφείλεται στην κράτηση, καθώς το συμφωνημένο ποσό θα ισχύσει όποια και αν είναι η πραγματική απώλεια. Ωστόσο, ο ιδιοκτήτης απαιτείται να λάβει εύλογα μέτρα για να διασφαλιστεί ότι η περίοδος κράτησης του πλοίου του δεν παρατείνεται άσκοπα από κάθε αποτυχία του να ενεργήσει εύλογα, και οι αποφάσεις φαίνεται να αναγνωρίζουν την υποχρέωση μετριασμού με περιορισμένο τρόπο. Μπορεί επίσης να αναγνωρίζεται στην πραγματικότητα όταν το πλοίο εκτελεί άλλες λειτουργίες για λογαριασμό του πλοιοκτήτη τη στιγμή που είναι σε αναμονή για την φόρτωση ή εκφόρτωση σύμφωνα με την ναύλωση.

Η περίπτωση στην οποία ο ιδιοκτήτης κατηγορείται συχνότερα για αποτυχία μετριασμού είναι όταν η εκφόρτωση του φορτίου καθυστερεί λόγω άσκησης ενέχυρου. Εάν η άσκηση του ενέχυρου είναι εντελώς παράλογη σύμφωνα με τα γεγονότα, για παράδειγμα, εάν έπρεπε να είναι προφανές στον πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει την αξίωση του εξίσου καλά, με την εξοικονόμηση και χωρίς πρόσθετη ταλαιπωρία για τον ίδιο, εκφορτώνοντας το φορτίο υπό ενέχυρο, μπορεί να θεωρηθεί ότι απετυχε τον μετριασμό.

5.4 Default of charterer (Λάθος του ναυλωτή)

Η συγκεκριμένη κατηγορία δεν είναι συνήθως ζήτημα που τίθεται σε σχέση με τις επισταλίες, αφού εάν στους όρους της ναύλωσης ο ναυλωτής συμφώνησε να φορτώσει ή να εκφορτώσει εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος το πλοίο, τότε είναι μια απόλυτη και άνευ όρων δέσμευση για τη μη εκτέλεση της οποίας είναι υπεύθυνος, όποια και να είναι η φύση των εμποδίων που μπορεί να καθυστερήσουν τον χρόνο, εκτός εάν τέτοιες περιπτώσεις καλύπτονται από εξαιρέσεις στην ναύλωση ή προκύπτουν από το ότι η φόρτωση ή εκφόρτωση είναι παράνομη από την νομοθεσία του τόπου όπου θα εκτελούνται, ή προκύπτουν από υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη ή εκείνων για τους οποίους είναι υπεύθυνος. Φυσικά, δεν είναι ασυνήθιστο να συμβαίνουν καθυστερήσεις χωρίς το σφάλμα είτε ο πλοιοκτήτης είτε ο ναυλωτής. Κατά καιρούς έχουν γίνει προσπάθειες από ναυλωτές να αποκλείσουν την ευθύνη τους για αποζημίωση σε τέτοιες περιπτώσεις με την προσθήκη περιορισμών στην σχετική

ρήτρα των επισταλιών. Ένα τυπικό παράδειγμα της συγκεκριμένης περίπτωσης μπορεί να είναι ένας όρος προβλέποντας την αποζημίωση υπό την προϋπόθεση ότι η κράτηση θα πραγματοποιηθεί από προεπιλογή του ναυλωτή ή των αντιπροσώπων του.

5.5 Default of shipowner (Λάθος του πλοιοκτήτη)

Οι γενικές αρχές που σχετίζονται με την συγκεκριμένη περίπτωση, δεν θα μετράνε όταν έχει προηγηθεί λάθος του πλοιοκτήτη ή εκείνους για τους οποίους είναι υπεύθυνος, με αποτέλεσμα την απώλεια χρόνου. Όπως αναλύσαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο για το λάθος του πλοιοκτήτη την περίοδο των σταλιών έτσι και στις επισταλίες, δηλαδή εάν προκύψει σφάλμα από την μεριά του, τότε οι επισταλίες δεν θα ισχύουν μέχρι την διόρθωση του σφάλματος και την επιστροφή στην ομαλή διαδικασία των λειτουργιών.

5.6 Half rate demurrage

Ενώπιμη των επισταλιών συμφωνείται από τα μέρη ως ημερήσια τιμή, στο ναυλοσύμφωνο συνήθως εμπεριέχονται συγκεκριμένες περιστάσεις που προκαλούν αποζημίωση επισταλιών στο μισό του συμφωνημένου ποσοστού. Ο λόγος πίσω από την συγκεκριμένη περίπτωση είναι ότι οι συνθήκες που προκαλούν επισταλίες στο μισό ποσό, υπερβαίνει τον έλεγχο είτε του πλοιοκτήτη είτε του ναυλωτή. Μερικά παραδείγματα του συγκεκριμένου όρου αποτελούν:

Εάν προκληθεί αποζημίωση στα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης για λόγους πυρκαγιάς, έκρηξης, καταιγίδας ή από απεργία, αποκλεισμό, διακοπή ή περιορισμό εργασίας ή από καταστροφή εξοπλισμού μέσα ή γύρω από το εργοστάσιο του ναυλωτή, προμηθευτή, αποστολέα ή παραλήπτη του φορτίου, ο συντελεστής αποζημίωσης μειώνεται κατά το ήμισυ.

Η περίπτωση που υπερिशύει τις περισσότερες φορές για την εφαρμογή του συγκεκριμένου όρου είναι ο όρος «καταιγίδα». Πρώτον, η καθυστέρηση πρέπει να οφείλεται στην καταιγίδα με τον όρο “in curred, ... by reason of ... storm”. Δεύτερον, η λέξη καταιγίδα ερμηνεύεται διαφορετικά στο Λονδίνο απ ότι στην Νέα Υόρκη. Στο Λονδίνο οι διαιτητές των δικαστηρίων έχουν την άποψη ότι η καταιγίδα σημαίνει καιρικές συνθήκες όπως περιγράφεται στην κλίμακα “Beaufort” ως καταιγίδα, δηλαδή δύναμη αέρα 10 (48-55 κόμβους) και κατάσταση θάλασσας “πολύ υψηλά κύματα με μεγάλες προεξοχές. Ο προκύπτων αφρός, ακολουθάει την κατεύθυνση των ανέμων. Συνολικά η επιφάνεια της θάλασσας έχει λευκή εμφάνιση ενώ ταυτόχρονα επηρεάζεται η ορατότητα”.

Οι διαιτητές της Νέας Υόρκης έχουν ελαφρώς πιο φιλελεύθερη άποψη για το νόημα της καταιγίδας. Αποδέχονται την άποψη ότι ο καιρός πρέπει να είναι αρκετά βίαιος ή αρκετά ταραχώδης για να προκαλέσει μία ασυνήθιστη αναταραχή ή διαταραχή στο λιμάνι. Έχουν επίσης θεωρήσει ότι οι απλώς άσχημες καιρικές συνθήκες δεν είναι επαρκής ώστε να σταματήσουν τις εργασίες.

Shellvoy 5 clause 15 (2) provides:

“Εάν, ολόκληρο ή μέρος των επισταλιών προκύπτει από πυρκαγιά ή έκρηξη ή απεργία ή αστοχία / βλάβη εγκαταστάσεων ή / και μηχανημάτων σε λιμάνια φόρτωσης ή και εκφόρτωσης ή στο εργοστάσιο των ναυλωτών, φορτωτών ή παραληπτών του φορτίου (όχι να είναι πυρκαγιά ή έκρηξη που προκαλείται από αμέλεια ή εσκεμμένη πράξη ή παράλειψη ναυλωτών, αποστολείς ή παραλήπτες του φορτίου ή αντίστοιχούς τους ή πράκτορες), περίπτωση πολέμου, πολιτικών αναταραχών, ..., το ύψος αποζημίωσης των επισταλιών θα μειωθεί κατά το μισό...”

5.7 Shifting

Ο χρόνος μετατόπισης από αγκυροβόλιο σε αγκυροβόλιο αποκλείεται μετά την έναρξη των επισταλιών, εάν υπάρχει κατάλληλη ρ'ητρα εξαιρέσεων στην ναύλωση. Σε διαιτησία του Λονδίνου 13/85,172 οι διαιτητές έκριναν ότι δεν υπάρχει τέτοια ρήτρα σε μια ναύλωση Asbatankoy. Ωστόσο, σε F.O.Βσυμβόλαιο, ένα πάνελ των διαιτητών ήταν έτοιμοι να υποστηρίξουν ότι υπήρχαν διάφορες δραστηριότητες οι οποίες λειτουργούσαν προς όφελος των αγοραστών (ιδιοκτητών) ανεξάρτητα από το εάν συνέβησαν κατά τη διάρκεια των σταλιών ή των επισταλιών. Μια τέτοια δραστηριότητα ήταν η μετατόπιση από αγκυροβόλιο σε αγκυροβόλιο (shifting), η οποία δεν ήταν εξαίρεση από τον χρόνο των σταλιών, αλλά μια κατανομή χρόνου για μια πράξη πλοήγησης που χρησιμοποιήθηκε ως μέρος της θαλάσσιας διέλευσης προς το συγκεκριμένο λιμένα και το οποίο δεν θα είχε προσμετρηθεί εάν το πλοίο κατευθυνόταν απευθείας στο αγκυροβόλιο του, ανεξάρτητα από το αν κατά την άφιξη του βρισκόταν σε ωράριο σταλιών ή επισταλιών. Ενώ ο παραπάνω συλλογισμός είναι αληθής, είναι αμφίβολο όταν ένα πλοίο το εφαρμόζει, δηλαδή σταματήσει πριν το αγκυροβόλιο και αρχίσουν οι επισταλίες, τότε οι επισταλίες διακόπτονται κατά την μετατόπιση σε αγκυροβόλιο εκτός εάν υπάρχει σαφής πρόβλεψη για το σκοπό αυτό στη σύμβαση πώλησης ή ναύλωση βάσει του οποίου ζητείται η αποζημίωση των επισταλιών.

5.8 Notices of readiness, periods of notice and commencement of demurrage

Η επιστολή ετοιμότητας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη των σταλιών στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης και συνήθως ρητά στη δεύτερη και στη συνέχεια λιμάνια φόρτωσης και λιμάνια εκφόρτωσης. Όπως συζητήθηκε νωρίτερα, είναι συνηθισμένο στους ναύλους να παρέχουν αυτόν τον χρόνο

Θα πρέπει να μετράται μόνο μετά την πάροδο μιας δεδομένης περιόδου μετά την ανακοίνωση της ετοιμότητας. Στα περισσότερα ναυλωμένα δεξαμενόπλοια η επιλεγμένη περίοδος είναι έξι ώρες σε χάρτες ξηρού φορτίου συχνά διαφέρει. Δύο ερωτήματα που έχουν τεθεί ενώπιον των δικαστηρίων είναι κατά πόσον προβλέπονται διατάξεις να ισχύουν όταν ένα πλοίο φτάνει σε ένα δεύτερο λιμάνι φόρτωσης ή λιμένα εκφόρτωσης που βρίσκεται ήδη σε demurrage, και εάν ισχύει οποιαδήποτε περίοδος

που καθορίζεται στη συνέχεια πριν από την έναρξη του χρόνου στην έναρξη του demurrage. Ελλείψει ρητών διατάξεων αντίθετα, η απάντηση που δόθηκε είναι γενικά «Όχι» και στις δύο ερωτήσεις. Στο R Pagnan & Fratelli κατά Tradax Export SA, 189 Donaldson J πρέπει εξεταστεί αυτό το πρόβλημα σε σχέση με grain ναυλοσύμφωνο «B» της Βαλτιμόρης, η οποία προέβλεπε: Πρέπει να γίνει γνωστοποίηση της ετοιμότητας του σκάφους από τους ναυλωτές. Οι ημέρες θα αρχίσουν στη συνέχεια στις 07 00 την επόμενη εργάσιμη ημέρα, είτε σε αγκυροβόλιο είτε όχι. Διαπιστώνοντας ότι η διάταξη προκήρυξης δεν είχε κανένα αποτέλεσμα όταν το σκάφος ήταν ήδη σε λειτουργία κατά την άφιξή της, η δικαστής είπε ότι η διάταξη πρέπει να διέπεται από δικούς του όρους. Σε αυτήν την περίπτωση δεν είχαν απομείνει καθόλου ημέρες για να ξεκινήσουν στις 07 00 στην επόμενη εργάσιμη ημέρα και η ρήτρα προοριζόταν σαφώς να ασχοληθεί μόνο με μια κατάσταση όπου το σύνολο του ο χρόνος αναμονής δεν εξαντλήθηκε στο λιμάνι φόρτωσης. Ο Donaldson J, αφού βρήκε ολόκληρη τη ρήτρα αναποτελεσματική, στη συνέχεια ασχολήθηκε με το νόμο όπου δεν υπήρχε διάταξη ειδοποίησης έτσι κρίθηκε αναποτελεσματική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

CALCULATION

Δήλωση πραγματικών γεγονότων (Statement of facts)

Μέσα στις διαδικασίες της ναύλωσης πέραν των διαδικασιών που ήδη έχουμε αναφέρει, είναι εξίσου σημαντική και η καταγραφή των γεγονότων σε μία φόρτωση ή εκφόρτωση. Η δήλωση γεγονότων, εν συντομία “SOF”, είναι αληθής σύνοψη όλων των γεγονότων που συνέβησαν στο λιμάνι. Έτσι το έγγραφο αυτό συντάσσεται από τον ναυτικό πράκτορα και λειτουργεί ως έγγραφο για τον υπολογισμό του χρόνου των σταλιών.

Με τα έγγραφα αυτά, ο Πλοίαρχος βεβαιώνει τυχόν αποκλίσεις από τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, ώστε με βάση την κατάσταση αυτή, να γίνει καταμερισμός των ευθυνών που προκύπτουν για κάθε εμπλεκόμενο στη διαδικασία της ναύλωσης, από την έναρξη αυτής μέχρι την ολοκλήρωσή της. Η κατάσταση πεπραγμένων, άλλοτε έχει τη μορφή απλής αναφοράς και άλλοτε της έκθεσης εκτάκτων συμβάντων. Η διαφορά έγκειται στο ότι απλές αναφορές συντάσσονται απευθείας από τον Πλοίαρχο ενώ εκθέσεις εκτάκτων συμβάντων γίνονται με κατά-θέση του Πλοίαρχου, ενώπιον δημόσιας αρχής. Τα γεγονότα που αναγράφονται στην κατάσταση πεπραγμένων, είναι σκόπιμο να καταχωρούνται και στο ημερολόγιο του πλοίου. Σχετικά αποσπάσματα του ημερολογίου συνοδεύουν την κατάσταση πεπραγμένων αποστέλλόμενα στον ναυλωτή ή παραλήπτη του φορτίου, προς γνώση τους και για την άσκηση τυχόντων δικαιωμάτων τους.

Στην **κατάσταση πεπραγμένων- δήλωση πραγματικών γεγονότων** αναγράφονται:

- 1) Ημέρα και ώρα άφιξης του πλοίου στο λιμμένα ή σε ανοικτό αγκυροβόλιο (εμπορική ζώνη λιμμένα).
- 2) Ημέρα και ώρα παραβολής του πλοίου στη θέση φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
- 3) Ημέρα και ώρα κατά την οποία το πλοίο είναι

- καθ' όλα έτοιμο προς έναρξη των εργασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
- 4) Ημέρα και ώρα επίδοσης της επιστολής ετοιμότητας.
 - 5) Ημέρα και ώρα αποδοχής της επιστολής ετοιμότητας από τον ναυλωτή-παραλήπτη ή τους πράκτορες τους.
 - 6) Ημέρα και ώρα έναρξης και λήξης της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
 - 7) Καθορισμός ημερών, κατά τις οποίες δεν έγινε ή διεκόπη η φόρτωση ή η εκφόρτωση (Κυριακές, αργίες, απεργίες, βροχή).
 - 8) Ποσότητα φορτίου, που φορτωνόταν ή εκφορτωνόταν καθημερινά.
 - 9) Εάν αντί για κατάσταση πεπραγμένων συνταχθούν δελτία χρόνου, τότε αναγράφεται επιπλέον ο ρυθμός φόρτωσης ή εκφόρτωσης κατά το ναυλοσύμφωνο.

. Το έγγραφο αυτό έπειτα από την λήξη των διαδικασιών συντάσσεται και υπογράφεται και από την μεριά του πλοιοκτήτη και από του ναυλωτή εφόσον και οι δύο συμβαλλόμενες πλευρές συμφωνούν για τις καταγραφές οι οποίες έχουν γίνει. Τα βασικά έντυπα των Statement of facts forms εκδίδονται από την “BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference)” και επίσης συνίστανται από την “FONASBA (The Federation of National Associations of Ship-brokers and Agents)”. Τα έντυπα, εκδίδονται εξίσου και για πλοία ξηρού φορτίου (dry cargo vessels) και για δεξαμενόπλοια (tankers).

Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement)

Το Φύλλο υπολογισμού του χρόνου (Time sheet and laytime statement) είναι το έντυπο που συμπληρώνεται από τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες, έτσι ώστε να υπολογιστεί η ακριβής χρονική περίοδος που δαπανήθηκε, μετά την ολοκλήρωση του συνολικού ταξιδιού του πλοίου, και να εξακριβωθεί αν τελικά θα υπάρξει demurrage ή dispatch. Μερικές φορές, οι ναυτικοί πράκτορες αναλαμβάνουν και αυτοί την αντίστοιχη διαδικασία παρέχοντας τα δικά τους laytime statements που στην πραγματικότητα, η BIMCO και η FONASBA είναι αυτές που τους ενθαρρύνουν να προετοιμάζουν τέτοιου είδους έντυπα, χρησιμοποιώντας το δικό τους Standard Time Sheet Form. Με αυτό τον τρόπο, έχουμε ως αποτέλεσμα πολλές φορές, αντί τα συμβαλλόμενα μέρη τα οποία διαφωνούν με το laytime calculating να είναι μόνο δύο, δηλαδή ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής, να έρχονται σε αντιπαράθεση απόψεων όχι μόνο αυτοί αλλά και οι πράκτορές τους. Από την άλλη μεριά όμως, ασχέτως αν το επίπεδο των ναύλων είναι υψηλό ή χαμηλό, ούτε οι πλοιοκτήτες δεν έχουν την χρονική πολυτέλεια ούτως ώστε να καθυστερήσουν για το επόμενο ταξίδι τους συλλέγοντας το αντίστοιχο demurrage, ούτε και οι ναυλωτές να καθυστερήσουν για να συλλέξουν αντίστοιχα και αυτοί το dispatch που τους αναλογεί. Έτσι και τα δύο μέρη, θα πρέπει να έχουν τους πράκτορές τους ούτως ώστε να διεκπεραιωθούν γρηγορότερα οι ενέργειες αυτές.

Υπολογισμός σταλιών (Laytime calculation)

Μετά το κλείσιμο της ναύλωσης, υπάρχει μια σειρά από δραστηριότητες που ονομάζονται **“post fixture activities”** που πρέπει να διευθετηθούν ανάμεσα τον εφοπλιστή και τον ναυλωτή. Στην ναύλωση ταξιδιού, το σημαντικότερο ζήτημα που προκύπτει μετά την ναύλωση είναι οι υπολογισμοί του “laytime”. Σκοπός του υπολογισμού είναι, ο καθορισμός του χρόνου που χρησιμοποιήθηκε για φόρτωση/εκφόρτωση, ο προσδιορισμός του ύψους των επισταλιών (demurrage) ή επίσπευση (despatch) και η παροχή αποδεικτικών στοιχείων σε περίπτωση που προκύψει δικαστική διαμάχη των συμβαλλόμενων μερών. Τέλος, βασικά εργαλεία του υπολογισμού αποτελούν το **“φύλλο υπολογισμού του χρόνου(time sheet)”** και το **“κατάσταση χρονικής παράθεσης των γεγονότων (statement of facts)”**.

Κατά τον υπολογισμό του “laytime” θα πρέπει να λαμβάνονται υπ’ όψη οι ακόλουθοι σημαντικοί παράγοντες:

- Η **κατηγορία** του laytime, που χωρίζεται στο “ενιαίος υπολογισμός για την φόρτωση και την εκφόρτωση (reversible laytime)” και στο “χωριστοί υπολογισμοί για την φόρτωση και την εκφόρτωση με συμψηφισμό των δύο αποτελεσμάτων” (average laytime). (Κεφάλαιο 1,)

- Η **μέθοδος** υπολογισμού του laytime, η οποία καθορίζεται από τους εξής τρόπους τους

οποίους έχουμε αναλύσει και σε προηγούμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 3ο,) :

i. **Συγκεκριμένο (definite) laytime:** Ορίζεται με συγκεκριμένο αριθμό ημερών ή ωρών, π.χ. ‘5 working days’, ‘72 running hours’ κ.λ.π.

ii. **Αόριστο (indefinite) laytime:** Δεν προσδιορίζεται συγκεκριμένος διαθέσιμος χρόνος προς φόρτωση ή εκφόρτωση. Ο διαθέσιμος χρόνος εξαρτάται από το έθιμο του λιμανιού ή από την ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης του πλοίου ή και από τα δύο μαζί, π.χ. ‘as customary’, ‘as fast the vessel can deliver’. Σε αυτή την περίπτωση, θα πρέπει να διευκρινίζονται εκ των προτέρων και με σαφήνεια όροι της μορφής ‘reasonable’, ‘customary’, καθώς και η δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης του πλοίου.

iii. **Υπολογιστέο (calculable) laytime:** Ο διαθέσιμος χρόνος δεν προσδιορίζεται με ακρίβεια, αλλά πρέπει να υπολογιστεί ως συνάρτηση άλλων παραγόντων, π.χ. ‘per workable hatch per day’, ‘x metric tons per working day for loading, y metric tons per weather working day for discharging’

- Οι **εξαιρέσεις** του laytime, τις οποίες τις συναντάμε στο ναυλοσύμφωνο και μπορεί να είναι μερικές όπως π.χ. “weather working days”, “Sundays and holidays excepted”, “Fridays and holidays excepted unless used”, “Strikes” κ.ο.κ.

- Η **έναρξη** του laytime: Θα πρέπει να εξετάζεται η ρήτρα που προβλέπει το χρόνο έναρξης του ‘laytime’ και η πιθανή ύπαρξη χρόνου ειδοποίησης (notice period), έπειτα από την έγκυρη αποστολή της επιστολής ετοιμότητας προς φόρτωση/ εκφόρτωση (notice of readiness).

Σε κάθε περίπτωση, οι ρήτρες του ναυλοσυμφώνου που προσδιορίζουν το ‘laytime’, το ‘demurrage’ και το ‘despatch’ αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του υπολογισμού. Τα παραδείγματα που ακολουθούν αναφέρονται στην αγγλική γλώσσα, προκειμένου να εξοικειωθεί ο αναγνώστης με την πρακτική χρήση των όρων. Ωστόσο, παρατίθεται η επεξήγηση των υπολογισμών, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο*.

Παράδειγμα 1

"Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX εκτός αν χρησιμοποιηθούν (u.u.) και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD

Ας πάρουμε το ναυλοσύμφωνο GENCON, με διαφοροποιήσεις όπως οι ακόλουθες:
Φορτίο: ελάχιστο 5000 μετρικούς τόνους (mt) έως την μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου στην επιλογή του ναυλωτή.

Laytime για την φόρτωση: 1600 mt για κάθε WWD SHEX u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1200 mt για κάθε WWD SHEX u.u.

Ρήτρα για το laytime: " Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση και την εκφόρτωση θα πρέπει να ξεκινάει 1μ.μ. αν η επιστολή ετοιμότητας (NOR) δόθηκε πριν το μεσημέρι και 8π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρας αν η επιστολή δόθηκε ώρες γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν να ξεκινήσουν οι σταλίες μετράει κανονικά. Ο χρόνος που ξοδεύτηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει ως χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση."

Ρήτρα για τις επισταλίες και την επίσπευση: " Οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 1,800 την μέρα κατ αναλογία για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε. Οι επισταλίες ή επίσπευση (αν υπάρχουν) να τακτοποιηθούν ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή.

Δήλωση γεγονότων (Statement of facts):

Ωρα άφιξης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 15.30

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα που έγινε αποδεκτή η επιστολή ετοιμότητας: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ποσότητα φορτίου: 5,500 mt

Ωρα έναρξης φόρτωσης: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 16.00

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Πέμπτη 29 Νοεμβρίου, 10.30

Επιτρεπόμενος χρόνος για τη φόρτωση: 3 μέρες, 10 ώρες και 30 λεπτά (5500/1600)

Ο χρόνος ξεκινά να μετρά από: Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, 08.00

Ώρες εργασίας: κάθε μέρα από τα μεσάνυχτα έως τα μεσάνυχτα της επόμενης εκτός από Κυριακές και αργίες, εκτός αν απαιτείται.

Επίσημη Αργία: Δευτέρα 26 Νοεμβρίου

Βροχή: Σάββατο 24 Νοεμβρίου από τις 08:00 έως τις 10:30 και Τετάρτη 28

Νοεμβρίου από τις 16:30 έως τις 23:15.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
22/11	Πέμπτη	16:00 - 24:00	08 ώρες	Η φόρτωση ξεκίνησε στις 16:00
23/11	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00
24/11	Σάββατο	00:00 - 08:00	08 ώρες	
24/11	Σάββατο	08:00 - 10:30	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής

24/11	Σάββατο	10:30 - 24:00	13 ώρες, 30 λεπτά	
25/11	Κυριακή	00:00 - 08:00	-	Διακοπή εργασιών λόγω Κυριακής
25/11	Κυριακή	08:00 - 12:00	04 ώρες	Ζητήθηκε εργασία για 4 ώρες
25/11	Κυριακή	12:00 - 24:00	-	
26/11	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	Δημόσια Αργία
27/11	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
28/11	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Ο χρόνος των σταλιών σταματάει στη 01.00
29/11	Πέμπτη	00:00 - 10:30	10 ώρες, 30 λεπτά	Η φόρτωση σταμάτησε στις 10:30
Σύνολο ωρών	116 ώρες			
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	82 ώρες, 30 λεπτά			
Σύνολο ωρών επισταλιών	33 ώρες, 30 λεπτά			

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 33 ώρες, 30 λεπτά ισοδυναμούν με 1 μέρα, 9 ώρες, 30 λεπτά ή αλλιώς 1,39583 μέρες @ \$1800,00 την ημέρα αναλογικά = \$2512,50

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Πέμπτη ενώ οι σταλίες ξεκινούν επίσημα την Παρασκευή το πρωί στις 08:00.

Επίσης ο χρόνος από τη στιγμή που έκδωσε το NOR μέχρι που αγκυροβόλησε δεν μετράει γιατί δεν σταμάτησε καθόλου το ταξίδι.

Τέλος, παρατηρούμε ότι ενώ στην πρώτη βροχή το Σάββατο σταμάτησε ο χρόνος να μετράει αφού δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες, την δεύτερη φορά που έπιασε βροχή την Τετάρτη ο χρόνος δεν σταμάτησε μιας και το πλοίο ήταν ήδη σε επισταλίες. (Once on demurrage, always on demurrage)

Παράδειγμα 2

"Εξαιρούνται Κυριακές και Αργίες" SHEX και "Ημέρες εργασίας επιτρεπτές από τον καιρό" WWD

Θα ξαναμελετήσουμε το παράδειγμα 1 παραπάνω αλλάζοντας κάποιες ρήτρες

Laytime για τη φόρτωση: 1600 mt WWD SHEX

Ρήτρα για laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης

εργάσιμη μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι."

Δήλωση γεγονότων (Statement of facts):

Ωρα άφιξης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 15.30

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 14.00

Ωρα που έγινε αποδεκτή η επιστολής ετοιμότητας: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου 14.00

Ποσότητα φορτίου: 5,500 mt

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Πέμπτη 22 Νοεμβρίου, 16.00

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Πέμπτη 29 Νοεμβρίου, 10.30

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 3 μέρες, 10 ώρες, 30 λεπτά (5500/1600)

Ο χρόνος ξεκινάει από: Παρασκευή 23 Νοεμβρίου, 08.00

Ωρες εργασίας: κάθε μέρα από τα μεσάνυχτα έως τα μεσάνυχτα της επόμενης εκτός από Κυριακές και αργίες, εκτός αν απαιτείται.

Επίσημη Αργία: Δευτέρα 26 Νοεμβρίου

Βροχή: Σάββατο 24 Νοεμβρίου από τις 08:00 έως τις 10:30 και Τετάρτη 28

Νοεμβρίου από τις 16:30 έως τις 23:15.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
22/11	Πέμπτη	Η φόρτωση ξεκίνησε στις 16:00		
23/11	Παρασκευή	08:00 - 24:00	16 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00
24/11	Σάββατο	00:00 - 08:00	08 ώρες	
24/11	Σάββατο	08:00 - 10:30	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής
24/11	Σάββατο	10:30 - 24:00	13 ώρες, 30 λεπτά	
25/11	Κυριακή	00:00 - 08:00	-	Διακοπή εργασιών λόγω Κυριακής
25/11	Κυριακή	08:00 - 12:00	-	Ζητήθηκε εργασία για 4 ώρες αλλά δεν μετράει ο χρόνος
25/11	Κυριακή	12:00 - 24:00	-	
26/11	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	Δημόσια Αργία
27/11	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
28/11	Τετάρτη	00:00 - 16:30	16 ώρες, 30 λεπτά	
28/11	Τετάρτη	16:30 - 23:15	-	Διακοπή εργασιών λόγω βροχής

28/11	Τετάρτη	23:15 - 24:00	00 ώρες, 45 λεπτά	
29/11	Πέμπτη	00:00 - 10:30	10 ώρες, 30 λεπτά	Οι σταλίες σταματούν στις 03:45 / Η φόρτωση σταμάτησε στις 10:30

Σύνολο ωρών	89 ώρες, 15 λεπτά
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	82 ώρες, 30 λεπτά
Σύνολο ωρών επισταλιών	6 ώρες, 45 λεπτά

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 6 ώρες, 45 λεπτά ισοδυναμούν με 0,28125 μέρες @ \$1800,00 την ημέρα αναλογικά = \$506,25
Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή το πρωί στις 08:00.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή πάλι δεν μετράει γιατί στις ρήτρες δεν υπάρχει η έκφραση "εκτός αν χρησιμοποιηθούν" (u.u.) για τις Κυριακές και τις Αργίες.

Τέλος, παρατηρούμε ότι και στην πρώτη βροχή το Σάββατο σταμάτησε ο χρόνος να μετράει αφού δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες, αλλά και την δεύτερη φορά που έπιασε βροχή την Τετάρτη ο χρόνος σταμάτησε γιατί το πλοίο και στις δυο περιπτώσεις δεν είχε μπει ακόμα σε επισταλίες. (demurrage).

Παράδειγμα 3

Ο χαμένος χρόνος που περιμένει για να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ανάλογα με την περίπτωση.

Ένα berth GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Συνολική προμήθεια: 2.5%

Δήλωση γεγονότων:

Ωρα άφιξης του πλοίου: Παρασκευή 14 Ιουνίου 09.18

Ωρα επιβίβασης του πιλότου στο αγκυροβολημένο πλοίο: Κυριακή 21 Ιουλίου 07.00

Ωρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Κυριακή 21 Ιουλίου 09.12

Ωρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Παρασκευή 14 Ιουνίου 09.18

Ποσότητα φορτίου: 13,782.90 mt

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Κυριακή 21 Ιουλίου 11.20

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Παρασκευή 26 Ιουλίου 10.50

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 9μέρες, 4 ώρες, 32 λεπτά (13,782.90/1500)

Βροχή: Πέμπτη 25 Ιουλίου από τις 01:00 έως τις 06:00, από τις 08:00 έως τις 10:00 και από τις 18:30 έως τις 20:30 την ίδια μέρα.

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την φόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/06	Παρασκευή	09:18 - 24:00	14 ώρες, 42 λεπτά	Το πλοίο έφτασε 09.18 και περιμένει στο αγκυροβόλιο
15/06	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
16/06	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Δεν μετράει ο χρόνος γιατί δεν έγιναν εργασίες
17/06	Δευτέρα	00:00 - 24:00	24 ώρες	
18/06	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
19/06	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
20/06	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
21/06	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
22/06	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
23/06	Κυριακή	00:00 - 24:00	24 ώρες	Δεν μετράει ο χρόνος γιατί δεν έγιναν εργασίες

24/06	Δευτέρα	00:00 - 13:50	13 ώρες, 50 λεπτά	Τελειώνει ο χρόνος των σταλιών
24/06	Δευτέρα	13:50 - 24:00	10 ώρες, 10 λεπτά	
25/06 έως 20/07	Τρίτη με Σάββατο	00:00 - 24:00	624 ώρες	

21/07	Κυριακή	00:00 - 07:00	07 ώρες	Επιβίβαση του πιλότου
21/07	Κυριακή	07:00 - 11:20	-	Η φόρτωση ξεκινάει 11.20
21/07	Κυριακή	11:20 - 24:00	12 ώρες, 40 λεπτά	
22/07	Δευτέρα	00:00 - 24:00	24 ώρες	
23/07	Τρίτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
24/07	Τετάρτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	
25/07	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Βροχή από τις 01:00 - 06:00, από τις 08:00 - 10:00 και από τις 18:30 - 20:30
26/07	Παρασκευή	00:00 - 10:50	10 ώρες, 50 λεπτά	
Σύνολο ωρών	981 ώρες, 12 λεπτά			
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	220 ώρες, 32 λεπτά			
Σύνολο ωρών επισταλιών	760 ώρες, 40 λεπτά			

Μικτό ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 760 ώρες, 40 λεπτά ισοδυναμούν με 31 μέρες, 16 ώρες, 40 λεπτά ή αλλιώς 31,6944 μέρες @ \$2400,00 την ημέρα αναλογικά = \$76.066,66

Αφαιρούμε την προμήθεια 2,5% η οποία αντιστοιχεί στο ποσό των \$1901,66

Άρα το καθαρό ποσό που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη είναι \$74.165

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή 14/06 στις 09:18 το πρωί ενώ οι σταλίες ξεκινούν επίσημα την Παρασκευή το μεσημέρι στη 01:00. Όπως επίσης μετράει κανονικά και όλος ο χρόνος που έχει μείνει το πλοίο στο αγκυροβόλιο.

Όμως αυτός ο χρόνος σταματάει να μετράει όταν επιβιβάζεται στο πλοίο ο πιλότος μιας και ξεκινάει η κίνηση του πλοίου προς το λιμάνι και την αποβάθρα. Συνεχίζεται κανονικά έπειτα με την έναρξη της φόρτωσης.

Τέλος, παρατηρούμε ότι όταν έπιασε βροχή την Πέμπτη 25 Ιουλίου σε τρεις διαφορετικές χρονικές περιόδους δεν σταμάτησε ο χρόνος να μετράει παρόλο που δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εργασίες γιατί το πλοίο ήταν ήδη σε επισταλίες. (Once on demurrage, always on demurrage)

Παράδειγμα 4

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικού τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το

δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1 μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης:

Ώρα άφιξης του πλοίου στον σταθμό επιβίβασης του πιλότου: Παρασκευή 09

Αυγούστου στις 09.00

Ώρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 12.40

Ώρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 09.00

Ώρα που έγινε αποδεκτή η επιστολής ετοιμότητας: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 09.00

Ποσότητα φορτίου: 5,000 μετρικοί τόνοι

Ώρα έναρξης εκφόρτωσης: Παρασκευή 09 Αυγούστου στις 16.30

Ώρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Δευτέρα 12 Αυγούστου στις 16:15

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 3 μέρες, 8 ώρες (5000/1500)

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
09/08	Παρασκευή	09:00 - 13:00	-	
09/08	Παρασκευή	13:00 - 24:00	11 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στη 13:00
10/08	Σάββατο	00:00 - 24:00	24 ώρες	
11/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Δεν έγιναν εργασίες κατά συνέπεια δεν μετράει ο χρόνος
12/08	Δευτέρα	00:00 - 13:45	13 ώρες, 45 λεπτά	
12/08	Δευτέρα	13:45 - 14:30	-	Βλάβη σε βαρούλκο / Ο χρόνος δεν μετράει

12/08	Δευτέρα	14:30 - 16:15	1 ώρα, 45 λεπτά	Η εκφόρτωση σταματάει στις 16:15
12/08	Δευτέρα	16:15 - 24:00	-	
13/08	Τρίτη	00:00 - 21:45	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει 21:45
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν	50 ώρες, 30 λεπτά			
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	80 ώρες			
Σύνολο ωρών επίσπευσης	29 ώρες, 30 λεπτά			

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 29 ώρες, 30 λεπτά ισοδυναμούν με 1 ημέρα, 5 ώρες και 30 λεπτά ή αλλιώς 1,22916 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$1475,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γι αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Παρασκευή το πρωί στις 13:00.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλευτούν.

Τέλος, παρατηρούμε ότι ο χρόνος σταμάτησε στην βλάβη του βαρούλκου γιατί το πλοίο δεν είχε μπει ακόμα σε επισταλίες και την ώρα της βλάβης δεν γινόταν εργασίες.

Παράδειγμα 5

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικούς τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης:
 Ώρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48
 Ώρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 18.00
 Ώρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 12.30
 Ποσότητα φορτίου: 8,782.90 μετρικοί τόνοι (το υπόλοιπο φορτιό)
 Ώρα έναρξης εκφόρτωσης: : Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 19.50
 Ώρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Σάββατο 17 Αυγούστου στις 22:50
 Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 5 μέρες, 20 ώρες, 32 λεπτά (8782.90/1500)
 Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/08	Τετάρτη	05:48 - 24:00	-	Έκδοση επιστολής ετοιμότητας 12:30
15/08	Πέμπτη	00:00 - 08:00	-	
15/08	Πέμπτη	08:00 - 24:00	16 ώρες	Οι σταλίες ξεκινούν στις 08:00 / Η εκφόρτωση ξεκινά στις 19:50
16/08	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
17/08	Σάββατο	00:00 - 22:50	22 ώρες, 50 λεπτά	Η εκφόρτωση ολοκληρώνεται στις 22:50
17/08	Σάββατο	22:50 - 24:00	-	
18/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Μη εργάσιμη
19/08	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	
20/08	Τρίτη	00:00 - 24:00	-	
21/08	Τετάρτη	00:00 - 24:00	-	
22/08	Πέμπτη	00:00 - 04:32	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει στις 04:32
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν	62 ώρες, 50 λεπτά			

Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	140 ώρες, 32 λεπτά
----------------------------------	---------------------------

Σύνολο ωρών επίσπευσης	77 ώρες, 42 λεπτά
-------------------------------	--------------------------

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 77 ώρες, 42 λεπτά ισοδυναμούν με 3 μέρες, 5 ώρες και 42 λεπτά ή αλλιώς με 3,23749 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$3885,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε για αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Πέμπτη το πρωί στις 08:00 μιας και το NOR εκδόθηκε μετά το μεσημέρι της Τετάρτης.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλευτούν.

Παράδειγμα 6

Επίσπευση πληρωτέα για τον "εργάσιμο χρόνο που κερδήθηκε".

Ένα GENCON ναυλοσύμφωνο, με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Full φορτίο χύδην αραβόσιτου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου, εκτός αν φορτώσει περίπου 14,250 μετρικούς τόνους και να εκφορτώσει 5,000 μετρικού τόνους στο πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης με εναπομείναν φορτίο για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης.

Laytime για την φόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Laytime για την εκφόρτωση: 1,500 mt ανά WWD, SHEX, u.u.

Ρήτρα για το laytime: "Ο χρόνος του laytime για την φόρτωση θα ξεκινάει στη 1μ.μ. αν η επιστολής ετοιμότητας (NOR) εκδόθηκε πριν το μεσημέρι και 8 π.μ. της επόμενης εργάσιμης μέρα αν η επιστολή δόθηκε κατά τη διάρκεια ωρών γραφείου μετά το μεσημέρι. Ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε πριν την έναρξη των σταλιών μετράει κανονικά. Ο χρόνος που χάθηκε περιμένοντας να αγκυροβολήσει να μετρήσει σαν χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης αναλόγως την περίπτωση".

Ρήτρα για επισταλίες και επίσπευση: " Στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης οι επισταλίες να πληρωθούν με USD 2,400 την μέρα κατ αναλογία από τους Ναυλωτές για όλο τον εργάσιμο χρόνο που χάθηκε. Η επίσπευση να πληρωθεί στο μισό ποσό των επισταλιών (USD 1,200) από τον πλοιοκτήτη για όλο τον εργάσιμο χρόνο που εξοικονομήθηκε."

Δήλωση γεγονότων για το δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης:

Ώρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48

Ώρα αγκυροβόλησης του πλοίου στην αποβάθρα: Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 18.00

Ώρα έκδοσης της επιστολής ετοιμότητας (NOR): Τετάρτη 14 Αυγούστου στις 05.48

Ποσότητα φορτίου: 8,782.90 μετρικοί τόνοι (το υπόλοιπο φορτίο)

Ώρα έναρξης εκφόρτωσης: : Πέμπτη 15 Αυγούστου στις 19.50

Ώρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Σάββατο 17 Αυγούστου στις 22:50

Επιτρεπόμενος χρόνος για την φόρτωση: 5 μέρες, 20 ώρες, 32 λεπτά (8782.90/1500)

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
14/08	Τετάρτη	05:48 - 13:00	-	Έκδοση επιστολής ετοιμότητας 05:48 / Οι σταλίες

				ξεκινούν στις 13:00
14/08	Τετάρτη	13:00 - 24:00	11 ώρες	
15/08	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες	Η εκφόρτωση ξεκινά στις 19:50
16/08	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες	
17/08	Σάββατο	00:00 - 22:50	22 ώρες, 50 λεπτά	Η εκφόρτωση ολοκληρώνεται στις 22:50
17/08	Σάββατο	22:50 - 24:00	-	
18/08	Κυριακή	00:00 - 24:00	-	Μη εργάσιμη
19/08	Δευτέρα	00:00 - 24:00	-	
20/08	Τρίτη	00:00 - 09:32	-	Ο χρόνος των σταλιών τελειώνει στις 09:32
Σύνολο ωρών που χρησιμοποιήθηκαν	81 ώρες, 50 λεπτά			
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	140 ώρες, 32 λεπτά			

Σύνολο ωρών επίσπευσης	58 ώρες, 42 λεπτά
-------------------------------	--------------------------

Ποσό επίσπευσης που οφείλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή: 58 ώρες, 42 λεπτά ισοδυναμούν με 2 μέρες, 10 ώρες και 42 λεπτά ή αλλιώς με 2,5368 μέρες @ \$1200,00 την ημέρα αναλογικά = \$3045,00

Παρατηρούμε ότι σύμφωνα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ο χρόνος πριν την έναρξη των σταλιών δεν μετράει γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε για αυτό ξεκινάμε να μετράμε από την Τετάρτη το μεσημέρι στις 13:00 μιας και το NOR εκδόθηκε πριν το μεσημέρι της ίδιας μέρας.

Επίσης ο χρόνος εργασίας την Κυριακή δεν μετράει γιατί οι ρήτρες εξαιρούν τις Κυριακές και τις Αργίες εκτός αν δουλευτούν.

Παράδειγμα 7

Ναυλοσύμφωνο για δεξαμενόπλοια.

Ένα ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Φορτίο: Αργό πετρέλαιο

Laytime χρόνος για φόρτωση και εκφόρτωση: 72 ώρες (3 μέρες, 0 μέρες, 0 λεπτά)

Ρήτρα για τις σταλίες και την επιστολή ετοιμότητας του πλοίου (NOR): " Κατά την άφιξη του πλοίου στον καθιερωμένο χώρο αγκυροβόλησης του κάθε λιμανιού

φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ο πλοίαρχος ή ο πράκτοράς του στο λιμάνι οφείλει να δώσει στον Ναυλωτή ή στον πράκτορα του Ναυλωτή ειδοποίηση με γράμμα, τηλεγράφημα, ασύρματα ή τηλεφωνικά ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του, σε αποβάθρα ή όχι, και οι σταλίες, που θα υπολογιστούν στο εξής, θα ξεκινούν με τη λήξη των έξι (6) ωρών μετά από την επιστολή ετοιμότητας ή με την πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα (δηλαδή να έχει τελειώσει την προσόρμιση όταν πρόκειται για τερματικό φόρτωσης / εκφόρτωσης στη θάλασσα και δεμένο όταν η φόρτωση / εκφόρτωση γίνεται κατά μήκος μιας αποβάθρας, όποιο από τα δυο συμβεί πρώτο). Παρόλα αυτά, όταν δημιουργούνται καθυστερήσεις στο πλοίο προκειμένου να μπει στην αποβάθρα και αφού έχει δώσει NOR για τον οποιαδήποτε λόγο στον οποίο οι Charterers δεν έχουν ευθύνη και έλεγχο, τότε αυτή η καθυστέρηση δεν θα μετρήσει στον χρόνο των σταλιών.

Ρήτρα επισταλίας: US\$ 23.500 ημερησίως αναλογικά

WS rate που κλείστηκε η συμφωνία για το ταξίδι: 52,5

Δήλωση γεγονότων:

Ωρα άφιξης του πλοίου στο αγκυροβόλιο: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που έγινε δεκτή η επιστολή ετοιμότητας: Τρίτη 6 Νοεμβρίου στις 21.00

Ωρα που ξεκινάει να μετράει ο χρόνος: Τετάρτη 7 Νοεμβρίου στις 03:00

Ωρα που ο πιλότος επιβιβάζεται στο πλοίο: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 08:18

Ωρα που το πλοίο προσδέθηκε στην αποβάθρα: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 11:00

Ωρα σύνδεσης των αγωγών: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 13:30

Ωρα έναρξης της φόρτωσης: Δευτέρα 12 Νοεμβρίου στις 13:36

Ωρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 05:30

Ωρα αποσύνδεσης των αγωγών: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 09:00

Ωρα απόπλου του πλοίου: Τρίτη 13 Νοεμβρίου στις 09:30

Ωρα άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03:30

Ωρα που εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03.30

Ωρα που έγινε δεκτή η επιστολή ετοιμότητας: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 03.30

Ωρα που το πλοίο προσδέθηκε στην αποβάθρα: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 06:30

Ο χρόνος ξεκινάει να μετράει από: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 06:30

Ωρα σύνδεσης των αγωγών: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 08:40

Ωρα έναρξης της εκφόρτωσης: Σάββατο 17 Νοεμβρίου στις 10:40

Ωρα ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 10:40

Ωρα αποσύνδεσης των αγωγών: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 11:30

Ωρα που το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι: Κυριακή 18 Νοεμβρίου στις 15:25

Με βάση την παραπάνω δήλωση γεγονότων φτιάχνουμε το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για την εκφόρτωση.

Ημερομηνία	Ημέρα	Χρονικό διάστημα	Χρόνος που χρησιμοποιήθηκε	Αιτιολογία
06/11	Τρίτη	21:00 - 24:00	-	NOR εκδόθηκε στις 21:00
07/11	Τετάρτη	00:00 - 03:00	-	

07/11	Τετάρτη	03:00 - 24:00	21ώρες 00 λεπτά	Οι σταλίες ξεκινούν 6 ώρες μετά την έκδοση του
-------	---------	---------------	-----------------	--

				NOR
08/11	Πέμπτη	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
09/11	Παρασκευή	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
10/11	Σάββατο	00:00 - 03:00	03 ώρες 00 λεπτά	Ο χρόνος των σταλιών ολοκληρώθηκε
10/11	Σάββατο	03:00 - 24:00	21 ώρες 00 λεπτά	
11/11	Κυριακή	00:00 - 24:00	24 ώρες 00 λεπτά	
12/11	Δευτέρα	00:00 - 08:18	08 ώρες 18 λεπτά	Επιβίβαση πυλόνιου
12/11	Δευτέρα	08:18 - 11:00	-	Inward Shifting
12/11	Δευτέρα	11:00 - 24:00	13 ώρες 00 λεπτά	
13/11	Τρίτη	00:00 - 09:00	09 ώρες 00 λεπτά	Αποσύνδεση των αγωγών στις 09:00
17/11	Σάββατο	03:30 - 06:30	-	Το πλοίο εκδίδει NOR στις 03:30
17/11	Σάββατο	06:30 - 24:00	17 ώρες 30 λεπτά	Ο χρόνος ξεκινάει από την πρόσδεση του πλοίου στην αποβάθρα
18/11	Κυριακή	00:00 - 11:30	11 ώρες 30 λεπτά	Αποσύνδεση αγωγών στις 11:30
Σύνολο ωρών	176 ώρες, 18 λεπτά			
Εξαιρούμενες ώρες σταλιών	72 ώρες, 00 λεπτά			
Σύνολο ωρών επισταλιών	104 ώρες, 18 λεπτά			

Ποσό επισταλιών που οφείλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη: 104 ώρες, 18 λεπτά
ισοδυναμούν με 4 μέρες, 08 ώρες και 18 λεπτά ή αλλιώς 4,34583 μέρες @ \$23500,00
την ημέρα αναλογικά = \$102127,08

Παρατηρούμε ότι οι σταλίες ξεκινούν να μετράνε 6 ώρες μετά την έκδοση της
επιστολής ετοιμότητας όπως ορίζει το ναυλοσύμφωνο ASBATANKVOY.

Οι σταλίες είναι ένας συνολικός χρόνος για την φόρτωση και την εκφόρτωση και
ανεξάρτητος από την ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως όπως υπολογίσαμε στα
παραπάνω παραδείγματα χύδην ξηρού φορτίου. Βέβαια στις περιπτώσεις των
δεξαμενοπλοίων μετράμε την ροή κυβικών πετρελαίου από τους αγωγούς, όπου θα

πρέπει να είναι η συμφωνηθείσα είτε από την πλευρά του τερματικού στην φόρτωση είτε από την πλευρά του πλοίου στην εκφόρτωση ώστε να μην δημιουργούνται καθυστερήσεις και κατά συνέπεια διαμάχες στην μέτρηση του χρόνου από τους δυο αντισυμβαλλόμενους (πλοιοκτήτης και ναυλωτής).

Ο χρόνος κατά την κίνηση του πλοίου από το αγκυροβόλιο στην αποβάθρα εξαιρείται (inward shifting) μιας και είναι μέρος του ταξιδιού αφού σε περίπτωση που το πλοίο δεν περίμενε στο αγκυροβόλιο θα έμπαινε κατευθείαν μέσα και ο χρόνος θα ήταν συνεχόμενος.

Επίσης, ο χρόνος τελειώνει με την αποσύνδεση των αγωγών είτε στην φόρτωση είτε στην εκφόρτωση. Μπορεί βέβαια, αν προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο, στην φόρτωση ο χρόνος, με εξαίρεση συνήθως δύο με τριών ωρών, να συνεχίζει να μετράει μέχρι την παράδοση των εγγράφων στο πλοίο πριν τον απόπλου και να τελειώνει τότε.

Τέλος, να αναφέρουμε ότι, όπως παρατηρούμε και στο παράδειγμά μας, στην εκφόρτωση, ο χρόνος ξεκίνησε να μετράει πριν από τις 6 ώρες αφότου εκδόθηκε η επιστολή ετοιμότητας. Αυτό συμβαίνει γιατί το πλοίο πρόσδεσε στην αποβάθρα και το ναυλοσύμφωνο προβλέπει να ξεκινάει ο χρόνος μετά τις 6 ώρες εκτός αν προσδέσει στην αποβάθρα πιο πριν. (time shall commence upon the expiration of six hours after receipt of such notice, or upon the vessel's arrival in berth, whichever first occurs.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Είναι θεμελιώδους σημασίας να ελέγχονται πάντα οι όροι του ναυλοσυμφώνου οι οποίοι σχετίζονται με τη διαδικασία και την έναρξη των σταλιών-επισταλιών. Συχνά όμως υπάρχουν ρήτρες στην συμφωνία της ναύλωσης που διαφοροποιούν τα γεγονότα αυτά. Για τον λόγο αυτό πρέπει να δίνεται βάση σε όλες τις λειτουργίες και να εφαρμόζονται συγκεκριμένες ενέργειες ανάλογα με την υποπερίπτωση που μπορεί να προκύψει. Ο υπολογισμός των σταλιών μπορεί να αποτελεί μια απαιτητική ενέργεια σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, όμως τα αποτελέσματα που μπορεί να προσφέρει είναι αρκετά κερδοφόρα και για τον λόγο αυτό πρέπει να ελέγχονται διεξοδικά ακόμα και σε περιπτώσεις δικαστικών υποθέσεων.

Από την συμφωνία της ναύλωσης μέχρι και την ολοκλήρωσή της τα νομικά ζητήματα είναι αυτά τα οποία καθορίζουν την ομαλή της λειτουργία ή προσκόπτουσες αθετήσεις των όρων της. Έτσι, και οι σταλίες-επισταλίες ρυθμίζουν ένα μέρος αυτής το οποίο κατά βάση αποτελεί το βασικότερο της σημείο καθώς αφορά την φόρτωση/εκφόρτωση του πλοίου ξεκινώντας φυσικά από τον χρόνο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι και την έκδοση της “επιστολής ετοιμότητας”. Παρά τις ομαλές λειτουργίες, όπως παρατηρήσαμε υπάρχουν και περιπτώσεις καθυστερήσεων κατά την έναρξη των σταλιών αλλά και υποπεριπτώσεις στην λειτουργία των επισταλιών. Γι αυτόν τον λόγο η μελέτη των περιπτώσεων αυτών ο υπολογισμός και η αντιμετώπιση των διαμαχών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών πρέπει να αναλύονται από προσωπικό το οποίο γνωρίζει αρκετά καλά όσα αναφέραμε ώστε τα αποτελέσματα να είναι πάντα δίκαια και εντός των νομικών πλαισίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. Γκιζιάκης Κ., Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, **Ναυλώσεις 3^η έκδοση (2010), Σταμούλη Α.Ε.**
2. Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ., **Η διοίκηση της διαχείρισης & της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (2001), Σταμούλη Α.Ε.**
3. Ευαγγέλου Α. Σαμπράκου, Ιωάννη Γ. Γιαννοπούλου, **Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου β' έκδοση (2017), ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ**
4. Λυκούδη Παναγιώτη Περ., **Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου γ' έκδοση (2017), ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ.**

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. **Cooke Julian ,John D. Kimball, Timothy Young , David Martowski, Michael Ashcroft, Leroy Lambert , Andrew Taylor, Michael Sturley, Voyage Charters-Informa Law from Routledge (2014) Fourth Edition Lloyd's Shipping Law Library**
2. **Donald Davies, Commencement of Laytime-Informa Law from Routledge (2006), Fourth Edition**
3. **Erwin de Zwarte Arklow A-Layman-s-Guide-To-Laytime, 16th April 2007**
4. **Evi Plomaritou, Anthony Papadopoulos, Shipbroking and Chartering Practice (2018, Informa Law from Routledge)**
5. **INTERTANKO, Demurrage a practical guide for tanker masters**
6. **John Schofield, Laytime and Demurrage Fourth Edition (2000)**
7. **John Schofield, Laytime and Demurrage-Informa Law from Routledge Sixth Edition (2011), Lloyd's Shipping Law Library**