

DISCLAIMER

Το κείμενο που ακολουθεί και οι νομικές υποθέσεις που περιλαμβάνει, αποτελούν προσωπικές σημειώσεις, παρατηρήσεις και συμπεράσματα και σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς άλλους πέρα της εκπαίδευσης των Σπουδαστριών / Σπουδαστών της ΑΕΝ Μακεδονίας για το μάθημα του Ναυτιλιακού Δικαίου Δ' Εξαμήνου. Επίσης, απαγορεύεται ρητά η αναδημοσίευση, καθ' οιονδήποτε τρόπο, του κειμένου ή μέρος αυτού.

The following text and the legal cases are included, it is nothing but personal notes, remarks and conclusions, and may not, under any circumstances, be used for purposes other than educational for the students of AEN MAKEDONIAS for Maritime Law course of 4th semester. Copy, republishing, reproduction whatsoever, in any way, of the following text or part thereof, is strictly prohibited.

Γενική Διαίρεση του Δικαίου

-Δημόσιο Δίκαιο: Ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του κράτους και των πολιτών ή μεταξύ κρατικών οργάνων.

Περιλαμβάνει:

- Συνταγματικό Δίκαιο
- Διοικητικό Δίκαιο
- Ποινικό Δίκαιο
- Φορολογικό Δίκαιο
- Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο

- Ιδιωτικό Δίκαιο: Ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών ή νομικών προσώπων. Περιλαμβάνει:

- Αστικό Δίκαιο (π.χ. οικογενειακό, κληρονομικό, ενοχικό)
- Εμπορικό Δίκαιο
- Εργατικό Δίκαιο
- Διεθνές Ιδιωτικό Δίκαιο

- Μικτές μορφές ή Ειδικά Δίκαια: Περιλαμβάνουν κλάδους που έχουν στοιχεία τόσο από το δημόσιο όσο και από το ιδιωτικό δίκαιο. Παραδείγματα:

- Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law)
- Περιβαλλοντικό Δίκαιο
- Τραπεζικό & Χρηματοοικονομικό Δίκαιο
- Δίκαιο της Πληροφορικής

Θέση του Ναυτικού Δικαίου (Maritime Law)

- Κατατάσσεται ως ειδικός κλάδος του Δικαίου, με μικτή φύση:

- Ιδιωτική διάσταση: Ρυθμίζει συμβάσεις ναύλωσης, μεταφοράς φορτίου, ευθύνη πλοιοκτητών, ασφάλιση πλοίων.

- Δημόσια διάσταση: Περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα, διεθνείς συμβάσεις (π.χ. SOLAS, MARPOL), κρατική εποπτεία λιμένων και σημαίας.

- Συχνά θεωρείται υποκλάδος του Εμπορικού Δικαίου, λόγω της φύσης των ναυτιλιακών συναλλαγών.

- Διασυνδέεται με το Διεθνές Δίκαιο, καθώς η ναυσιπλοΐα αφορά διεθνείς θάλασσες, σημαίες διαφορετικών κρατών και πολυμερείς συμβάσεις.

Τι σημαίνει «νομολογιακό δίκαιο» στο πλαίσιο του Maritime Law;

Η φράση «νομολογιακό δίκαιο» (ή στα αγγλικά case law ή judge-made law) αναφέρεται σε ένα νομικό σύστημα όπου οι αποφάσεις των δικαστηρίων δημιουργούν δεσμευτικούς κανόνες. Στο ναυτικό δίκαιο, αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία:

- Προέλευση από το Common Law: Το Maritime Law έχει τις ρίζες του στο αγγλοσαξονικό δίκαιο (Common Law), όπου οι δικαστικές αποφάσεις παίζουν κεντρικό ρόλο στη διαμόρφωση των κανόνων.

- Δεσμευτικά προηγούμενα (precedents): Οι αποφάσεις ανώτερων δικαστηρίων (π.χ. U.S. Supreme Court, UK Admiralty Courts) καθορίζουν πώς ερμηνεύονται οι ναυτικές έννοιες—όπως seaworthiness, limitation of liability, general average.

- Εξέλιξη μέσω πρακτικής: Επειδή πολλές ναυτικές καταστάσεις είναι εξαιρετικά ειδικές (π.χ. σύγκρουση πλοίων σε διεθνή ύδατα), η νομολογία επιτρέπει ευελιξία και προσαρμογή των κανόνων στις πραγματικές συνθήκες.

Παράδειγμα:

Η έννοια της due diligence του πλοιοκτήτη για να εξασφαλίσει την αξιοπλοΐα του πλοίου δεν ορίζεται μόνο νομοθετικά αλλά και μέσα από νομολογιακές αποφάσεις που ερμηνεύουν τι συνιστά «προσήκουσα ή δέουσα επιμέλεια» σε διαφορετικά περιστατικά.

Νηογνώμονες

- Εξειδικευμένοι οργανισμοί που επιθεωρούν και πιστοποιούν την κατασκευαστική και λειτουργική επάρκεια πλοίων.
- Καθορίζουν τεχνικά πρότυπα για την ασφάλεια, την αντοχή και την αξιοπλοΐα των πλοίων (π.χ. δομική ακεραιότητα, μηχανολογικά συστήματα).
- Εκδίδουν πιστοποιητικά κλάσης, τα οποία είναι απαραίτητα για την ασφάλιση και τη νηολόγηση ενός πλοίου.
- Συνεργάζονται με ναυπηγεία, πλοιοκτήτες και κράτη, λειτουργώντας ως τεχνικοί σύμβουλοι και ελεγκτές.
- Παρακολουθούν την κατάσταση του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του, μέσω περιοδικών επιθεωρήσεων.
- Παραδείγματα γνωστών νηογνώμωνων: Lloyd's Register (UK), Bureau Veritas (France), DNV (Norway), ABS (USA), RINA (Italy).

Διαδικασία κατάταξης πλοίου σε κλάση

- Υποβολή σχεδίων και τεχνικών στοιχείων: Ο πλοιοκτήτης ή το ναυπηγείο υποβάλλει στον νηογνώμονα τα ναυπηγικά σχέδια, τις προδιαγραφές και τα υλικά κατασκευής.
- Έλεγχος συμμόρφωσης με τους κανόνες του νηογνώμονα: Ο νηογνώμονας εξετάζει αν το πλοίο πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις για την επιλεγμένη κλάση.
- Επιθεώρηση κατά την κατασκευή: Γίνονται επιτόπιες επιθεωρήσεις σε κρίσιμα στάδια της ναυπήγησης (π.χ. ύφαλα, μηχανολογικά συστήματα).
- Αρχική ταξινόμηση (Initial Classification): Αν όλα είναι εντάξει, το πλοίο λαμβάνει πιστοποιητικό κλάσης, π.χ. "100 A1" για Lloyd's Register, που δηλώνει υψηλή ποιότητα κατασκευής και εξοπλισμού.
- Περιοδικές επιθεωρήσεις: Για να διατηρήσει την κλάση του, το πλοίο πρέπει να περνά επιτυχώς ετήσιες και ειδικές επιθεωρήσεις (π.χ. ανά 5ετία).
- Απώλεια ή υποβάθμιση κλάσης: Αν το πλοίο υποστεί σοβαρές ζημιές ή δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις, μπορεί να χάσει ή να υποβαθμιστεί η κλάση του.

Σημασία της κλάσης για την ασφάλιση πλοίου και φορτίου

- Δείκτης αξιοπλοΐας: Η ύπαρξη κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα δείχνει ότι το πλοίο πληροί συγκεκριμένα πρότυπα ασφάλειας και συντήρησης.
- Μείωση ασφαλιστικού κινδύνου: Οι ασφαλιστές θεωρούν τα πλοία με έγκυρη κλάση ως λιγότερο επικίνδυνα, άρα προσφέρουν καλύτερους όρους και χαμηλότερα ασφάλιστρα.
- Απαιτήση για κάλυψη: Πολλές ασφαλιστικές εταιρείες δεν καλύπτουν πλοία ή φορτία αν το πλοίο δεν είναι "in class" ή έχει χάσει την κλάση του.
- Νομική και συμβατική υποχρέωση: Σε ναυλοσύμφωνα και συμβόλαια μεταφοράς φορτίου, συχνά απαιτείται το πλοίο να είναι ταξινομημένο σε συγκεκριμένη κλάση.
- Επιρροή σε αποζημιώσεις: Αν συμβεί ατύχημα και το πλοίο δεν έχει έγκυρη κλάση, η ασφαλιστική μπορεί να αρνηθεί την αποζημίωση ή να την μειώσει.
- Εμπιστοσύνη στην αλυσίδα μεταφοράς: Οι φορτωτές, ναυλωτές και τράπεζες βασίζονται στην κλάση ως εγγύηση ότι το πλοίο είναι αξιόπιστο και ασφαλές

Sample Clause – Classification Society (Sales Contract)

«The Vessel shall be delivered with her class maintained by [Name of Classification Society], free of overdue recommendations and/or conditions of class, and with all class and statutory certificates valid and unextended at the time of delivery. »

- Class maintained: Το πλοίο πρέπει να διατηρεί ενεργή κλάση από τον συγκεκριμένο νηογνώμονα.
- Free of overdue recommendations: Δεν πρέπει να υπάρχουν εκκρεμείς παρατηρήσεις ή απαιτήσεις από τον νηογνώμονα.
- Valid and unextended certificates: Όλα τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι σε ισχύ και όχι παραταμένα προσωρινά.

Τί είναι το Classification Certificate:

- Επίσημο έγγραφο που εκδίδεται από τον νηογνώμονα και δηλώνει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τους κανόνες της κλάσης του.
- Περιλαμβάνει τεχνικά στοιχεία, σύμβολα κλάσης, και ημερομηνίες επιθεωρήσεων.
- Εκδίδεται μετά την ολοκλήρωση της ναυπήγησης ή μετά από μετασκευή, εφόσον το πλοίο περάσει όλες τις απαιτούμενες επιθεωρήσεις.
- Προϋποθέτει συμμόρφωση με τους κανόνες του νηογνώμονα (π.χ. DNV, ABS, Lloyd's).
- Συνήθως 5 χρόνια, με ενδιάμεσες επιθεωρήσεις (annual, intermediate).
- Η ισχύς μπορεί να παραταθεί ή ανασταλεί ανάλογα με την κατάσταση του πλοίου και την τήρηση των απαιτήσεων.

Επιθεωρήσεις

- **Annual Survey:** Ετήσιος έλεγχος βασικών συστημάτων και δομών.
- **Intermediate Survey:** Πιο εκτεταμένος έλεγχος, συνήθως στο 2^ο ή 3^ο έτος.
- **Special Survey:** Πλήρης επιθεώρηση κάθε 5 χρόνια, περιλαμβάνει ύφαλα, μηχανές, δεξαμενές.
- **Occasional Survey:** Έκτακτος έλεγχος μετά από ατύχημα ή σοβαρή βλάβη.

Επεξήγηση συμβόλων κλάσης

Τα σύμβολα ποικίλλουν ανάλογα με τον νηογνώμονα. Παραδείγματα:

- ✱ 100 A1 (Lloyd's):** Πλήρης συμμόρφωση με κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού
- +1A1 (DNV):** Πλοίο κατασκευασμένο και συντηρημένο σύμφωνα με τους κανόνες DNV
- AB (ABS):** Πλοίο που πληροί τις απαιτήσεις του American Bureau of Shipping
- MC:** Machinery Class – αφορά την κλάση των μηχανών
- Ice Class:** Ειδική κλάση για πλοία που επιχειρούν περιοχές με πάγο
- ESP:** Enhanced Survey Program – απαιτείται για δεξαμενόπλοια και bulkers

Τί είναι η αξιοπλοΐα (Seaworthiness)

- Νομική και τεχνική έννοια που δηλώνει ότι το πλοίο είναι κατάλληλο να εκτελέσει το προβλεπόμενο ταξίδι με ασφάλεια.
- Αφορά την κατάσταση του πλοίου, τον εξοπλισμό, το πλήρωμα και τη διαχείριση.

Κατηγορία αξιοπλοΐας	Έννοια
Physical Seaworthiness	Το πλοίο είναι δομικά και μηχανολογικά κατάλληλο για το ταξίδι
Cargo Seaworthiness	Το πλοίο είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο φορτίο (π.χ. δεξαμενές καθαρές, σωστή θερμοκρασία)
Crew Seaworthiness	Το πλήρωμα είναι επαρκές, εκπαιδευμένο και ικανό να χειριστεί το πλοίο
Documentary Seaworthiness	Το πλοίο διαθέτει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα
Navigational Seaworthiness	Ο εξοπλισμός πλοήγησης είναι λειτουργικός και ενημερωμένος
Management Seaworthiness	Η διαχείριση του πλοίου (ISM, SMS) είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς και λειτουργεί σωστά

Στάδια αξιοπλοΐας	
Initial Seaworthiness	Πριν την αναχώρηση – το πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο για το ταξίδι
Continuing Seaworthiness	Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού – η κατάσταση πρέπει να διατηρείται
Voyage-specific Seaworthiness	Ανάλογα με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου ταξιδιού (π.χ. περιοχές με πάγο, επικίνδυνο φορτίο)
Time-specific Seaworthiness	Σε συμβάσεις ναύλωσης χρόνου, το πλοίο πρέπει να είναι αξιοπλόο καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης

McFadden v Blue Star Line Ltd [1905]

 Βασικά σημεία: Δικαστήριο: King's Bench Division (UK)

- Θέμα: Η ευθύνη του πλοιοκτήτη για μη αξιοπλοΐα λόγω ελαττωματικής κατασκευής του πλοίου.
- Γεγονότα: Το πλοίο είχε ελάττωμα στο σύστημα εξαερισμού, με αποτέλεσμα να καταστραφεί το φορτίο (δέρματα).
- Απόφαση: Το δικαστήριο έκρινε ότι το πλοίο δεν ήταν αξιοπλόο κατά την έναρξη του ταξιδιού, και ο πλοιοκτήτης ήταν υπεύθυνος για τη ζημία.
- Αρχή που θεμελιώθηκε: Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει πλοίο **seaworthy at the commencement of the voyage** είναι απόλυτη και μη εξαρτώμενη από αμέλεια.

 Απόσπασμα από την απόφαση (Lord Justice):

“The obligation to provide a seaworthy ship is not merely to exercise due diligence, but to ensure that the ship is in fact seaworthy.”

 Σημασία του case: Αυτό το case είναι θεμέλιο για τη διαμόρφωση της έννοιας της αξιοπλοΐας στο αγγλικό δίκαιο και επηρεάζει ερμηνείες σε ναυλοσύμφωνα, ασφαλιστικές ρήτρες και διεθνείς συμβάσεις.

The Eurasian Dream [2002] 1 Lloyd's Rep 719

✧ Βασικά σημεία: Δικαστήριο: High Court (Admiralty Division), UK

- Θέμα: Αξιοπλοΐα και ευθύνη πλοιοκτήτη λόγω ελλιπούς διαχείρισης και ακατάλληλου πληρώματος.
- Γεγονότα: Το πλοίο υπέστη σοβαρή ζημιά λόγω κακής διαχείρισης και ανεπαρκούς εκπαίδευσης του πληρώματος. Παρότι ήταν τεχνικά σε καλή κατάσταση, η λειτουργική του επάρκεια ήταν ανεπαρκής.

⚠ Νομικά ζητήματα:

- Το δικαστήριο έκρινε ότι η αξιοπλοΐα δεν περιορίζεται στη φυσική κατάσταση του πλοίου, αλλά περιλαμβάνει και τη διαχειριστική επάρκεια.
- Η αποτυχία εφαρμογής του ISM Code (International Safety Management) θεωρήθηκε ως παραβίαση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας.
- Ο πλοιοκτήτης κρίθηκε υπεύθυνος, καθώς το πλοίο δεν ήταν “seaworthy” με την ευρύτερη έννοια.

☞ Απόσπασμα από την απόφαση (Mr Justice Toulson):

“A vessel may be unseaworthy not because of any defect in her hull or machinery, but because of the incompetence of those responsible for her management.”

🔍 Σημασία του case:

- Επέκτεινε την έννοια της αξιοπλοΐας ώστε να περιλαμβάνει διοικητική και οργανωτική επάρκεια.
- Ενίσχυσε τη σημασία του ISM Code ως στοιχείο αξιοπλοΐας.
- Χρησιμοποιείται συχνά σε υποθέσεις που αφορούν human error, training, και management failures.

The Muncaster Castle [1961] AC 807 (House of Lords)

✧ Υπόθεση:

- Θέμα: Αξιοπλοΐα και ευθύνη πλοιοκτήτη για αμέλεια τρίτου (ναυπηγείου) κατά την επισκευή.
- Γεγονότα: Το πλοίο είχε επισκευαστεί από ναυπηγείο, αλλά έγινε λάθος στην τοποθέτηση καλύμματος δεξαμενής. Το πλοίο βυθίστηκε και το φορτίο χάθηκε.
- Απόφαση: Ο πλοιοκτήτης κρίθηκε υπεύθυνος, παρότι δεν γνώριζε το σφάλμα. Η υποχρέωση για αξιοπλοΐα είναι απόλυτη, όχι απλώς υποχρέωση επιμέλειας.

☞ Απόσπασμα από την απόφαση (Lord Radcliffe):

“The shipowner cannot delegate the duty of seaworthiness. He is liable even for the negligence of competent contractors.”

🔄 Συγκριτική επισκόπηση με The Eurasian Dream

Case	Muncaster Castle	Eurasian Dream
Έτος	1961	2002
Εστίαση	Κατασκευαστικό σφάλμα τρίτου	Διαχειριστική ανεπάρκεια και ISM
Ευθύνη πλοιοκτήτη	Απόλυτη, ανεξαρτήτως γνώσης	Απόλυτη, επεκτείνεται στη διαχείριση
Νομική αρχή	Μη δυνατότητα ανάθεσης της υποχρέωσης αξιοπλοΐας	Αξιοπλοΐα περιλαμβάνει και οργανωτική επάρκεια
Επιρροή	Hague Rules, παραδοσιακή ερμηνεία	Σύγχρονη εφαρμογή με ISM και SMS

(ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ)

SELLER + BUYER

SALES CONTRACT

- ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ
- ΧΡΟΝΟΣ/ΤΟΠΟΣ ΠΩΛΗΣΗΣ
- ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ
- ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ/ΑΚΥΡΩΣΗ

ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Cost. Insurance. Freight. - Free. On. Board.

(INCOTERMS)

SELLER - BUYER

OWNER OR DISPONENT OWNER#2
OR DISPONENT OWNER#1

+

CARGO CHARTERER

Voyage CHARTER PARTY (C/P)

DISPONENT OWNER#1 + DISPONENT OWNER#2

Time CHARTER PARTY (C/P)



SHIP OWNER + TIME CHARTERER (DISPONENT OWNER#1)

Voyage CHARTER PARTY (C/P)

OWNER OR DISPONENT OWNER#2 + **CARGO CHARTERER**

OR DISPONENT OWNER#1



FREIGHT

PAY FREIGHT INVOICE

i.e. 100,000 mt x 20 USD **per MT** = 2,000,000 USD freight

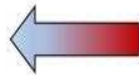
Time CHARTER PARTY (C/P)

SHIP OWNER

+ **TIME CHARTERER (DISPONENT OWNER#1)**

DISPONENT OWNER#1

+ **DISPONENT OWNER#2**



HIRE

PAY HIRE INVOICE

i.e. 15,000 USD **per DAY** x 30 DAYS = 450,000 USD hire

Παραδείγματα Ναυτιλιακών Όρων (Shipping Terms) of Sales Contract

FOB – Free On Board

Παράδειγμα:

“FOB Piraeus Port” σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα επί του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιά. Από εκεί και πέρα, ο αγοραστής αναλαμβάνει το κόστος και τον κίνδυνο.

CIF – Cost, Insurance and Freight

Παράδειγμα:

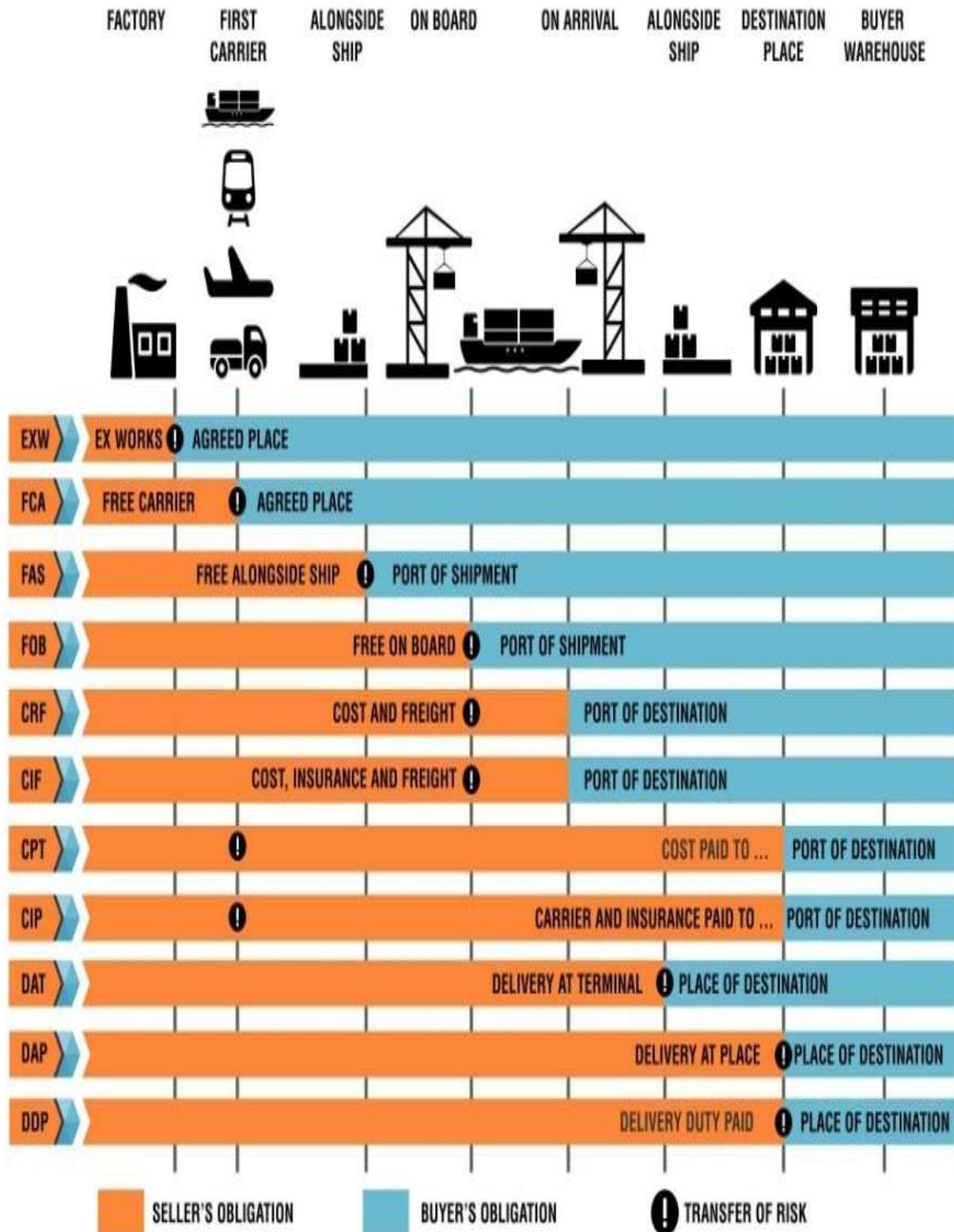
“CIF Alexandria” σημαίνει ότι ο πωλητής πληρώνει το κόστος, την ασφάλιση και το ναύλο μέχρι την Αλεξάνδρεια, αλλά ο κίνδυνος μεταφέρεται στον αγοραστή μόλις το φορτίο περάσει το ρέλι του πλοίου.

EXW – Ex Works

Παράδειγμα:

“EXW Thessaloniki Warehouse” σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στις εγκαταστάσεις του και ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και κινδύνους από εκεί και πέρα.

INCOTERMS® 2010



Αποδείξεις καταμετρήσεως φορτίου (Tally clerk receipts)

Πριν τη φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου γίνεται η καταμέτρησή του. Σε οργανωμένους λιμένες διενεργείται από ειδικούς υπαλλήλους, που ονομάζονται καταμετρητές του φορτίου (Tally men ή Tally clerk), ταλιαδόροι στη ναυτική ορολογία. Τα αποτελέσματα της καταμετρήσεως καταχωρούνται στο κατάστιχο του καταμετρητή (tally clerk's book). Στο τέλος κάθε καταμετρήσεως συγκρίνονται, προς συμφωνία, τα στοιχεία του καταμετρητή και του φορτωτή.

Το κατάστιχο του καταμετρητή αποστέλλεται στον ιδιοκτήτη (παραλήπτη του φορτίου) και αποτελεί αξιόπιστη απόδειξη (receipt), υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν σ' αυτό διαγραφές ή απαλείψεις.

Πάντως, η καταμέτρηση του φορτίου, χωρίς την ενεργή συμμετοχή αξιωματικού του πλοίου, δεν δεσμεύει το μεταφορέα. Σε κάθε περίπτωση αμφιβολίας για διαφορές μεταξύ των παραδοθέντων και φορτωθέντων, ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να διατυπώσει στη φορτωτική παρατηρήσεις, δίχως να δεσμεύεται από οποιοδήποτε έγγραφο ή απόδειξη καταμετρητών.

Κατάσταση πεπραγμένων (Statement of facts).

Για τον υπολογισμό του χρόνου που καταναλώθηκε στη φόρτωση ή στην εκφόρτωση για υπερβάσεις του χρόνου αυτού ή για κάθε άλλο γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις στο ταξίδι ή στην παράδοση του φορτίου, συντάσσεται από τον πλοίαρχο το δελτίο χρόνου (time sheet) ή η κατάσταση πεπραγμένων.

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 ναυλώσεως, από την έναρξη αυτής μέχρι την ολοκλήρωσή της.

Η κατάσταση πεπραγμένων, άλλοτε έχει τη μορφή απλής αναφοράς, άλλοτε της εκθέσεως εκτάκτων συμβάντων. Η διαφορά έγκειται στο ότι απλές αναφορές συντάσσονται απευθείας υπό του πλοιάρχου, ενώ εκθέσεις εκτάκτων συμβάντων γίνονται με κατάθεση του πλοιάρχου, ενώπιον δημόσιας αρχής.

Τα γεγονότα που αναγράφονται στην κατάσταση πεπραγμένων, είναι σκόπιμο να καταχωρούνται και στο ημερολόγιο του πλοίου, σχετικά αποσπάσματα του οποίου συνοδεύουν την κατάσταση αποστέλλόμενα στο ναυλωτή ή παραλήπτη του φορτίου.

Δηλωτικό φορτίου (Manifest ή ship's manifest).

Το δηλωτικό είναι έγγραφο το οποίο περιέχει:

- α) Τα τοπωνύμια των λιμένων φορτώσεως.
- β) Τα τοπωνύμια των λιμένων εκφορτώσεως.
- γ) Όνομα, χωρητικότητα και λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου.
- δ) Όνομα του πλοιάρχου.
- ε) Λεπτομερή περιγραφή του φορτίου κατά ποσότητα, βάρος, σημεία, αριθμούς.
- στ) Ονόματα φορτωτών-παραληπτών.

Το δηλωτικό φορτίου συμπληρώνεται στο λιμάνι φορτώσεως. Η σύνταξη και ο τύπος του εν λόγω εγγράφου φορτίου αφορά τις τελωνειακές αρχές και διαφέρει από τόπο σε τόπο, είτε ως προς τον τρόπο συμπληρώσεως και τη χρήση σχετικών εντύπων, είτε ως προς την αυστηρότητα των κανόνων που διέπουν την τήρησή τους.

Χρειάζεται ιδιαίτερη επιμέλεια στη σύνταξη του δηλωτικού φορτίου, επειδή ακόμα και ασήμαντες αποκλίσεις, μεταξύ δηλωτικού (ως προς τα εις αυτό αναφερόμενα είδη) και πράγματι φορτωθέντων, είναι δυνατόν να οδηγήσουν στην επιβολή υψηλών προστίμων. Το αυτό ισχύει και ως προς τη σύνταξη του δηλωτικού, που αφορά σε καύσιμα, λιπαντικά ή ανταλλακτικά του πλοίου. Ο λόγος είναι πως ό,τι δεν περιλαμβάνεται στο δηλωτικό, θεωρείται λαθραίο, εφαρμοζομένων τότε των διατάξεων περί λαθρεμπορίας.

Βασικές μορφές ναύλωσης (Charter Parties)

Είδος Ναύλωσης	Περιγραφή	Ευθύνη Πλοιοκτήτη	Ευθύνη Ναυλωτή
Voyage Charter	Ναύλωση για συγκεκριμένο ταξίδι (π.χ. από Πειραιά σε Σιγκαπούρη). Ο ναυλωτής πληρώνει για τη μεταφορά φορτίου	Πλοίο, πλήρωμα, λειτουργία, Ασφάλειες (P&I, H+M, War Risk)	Ναύλο (freight), χρόνος φόρτωσης / εκφόρτωσης, ασφάλιση φορτίου (CIF-FOB)
Time Charter	Ναύλωση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο ναυλωτής «ενοικιάζει» το πλοίο με πλήρωμα	Πλοίο, πλήρωμα, συντήρηση, Ασφάλειες (P&I, H+M, War Risk opt)	Ενοίκιο (Hire), επιλογή ταξιδίων / φορτίων, καύσιμα, λιμενικά έξοδα
Bareboat Charter	Πλήρης εκχώρηση του πλοίου χωρίς πλήρωμα. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει πλήρως τη λειτουργία	Μόνο η κυριότητα	Πλήρωμα, λειτουργία, ασφάλειες
Contract of Affreightment (COA)	Συμφωνία για μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου σε πολλαπλά ταξίδια	Ανάλογα με τη μορφή (voyage ή time)	Πληρωμή ανά τόνο ή ανά ταξίδι

Σημειώσεις:

- Στο **Voyage charter**, η ευθύνη για καθυστερήσεις φόρτωσης/εκφόρτωσης συχνά ρυθμίζεται με laytime και demurrage clauses.
- Στο **Time charter**, ο ναυλωτής έχει επιχειρησιακό έλεγχο αλλά όχι ναυτική διακυβέρνηση (Overriding Authority of the Master).
- Στο **Bareboat**, ο ναυλωτής μπορεί να εγγράψει το πλοίο σε Νηολόγιο της επιλογής του (Flag State) και να το χρησιμοποιήσει σαν να είναι ιδιοκτήτης.

Τι είναι τα Institute Warranty Limits;

Πρόκειται για γεωγραφικούς περιορισμούς που τίθενται από ασφαλιστές, καθορίζοντας πού επιτρέπεται να πλέει το πλοίο χωρίς να παραβιάζεται η ασφαλιστική κάλυψη. Οι όροι αυτοί περιλαμβάνονται συνήθως στα ασφαλιστήρια συμβόλαια τύπου Institute Time Clauses – Hulls ή Institute Voyage Clauses.

Πώς σχετίζονται με τα ναυλοσύμφωνα (C/P);

Αν και οι Institute Warranty Limits είναι καταρχήν ασφαλιστικός όρος, επηρεάζουν την επιχειρησιακή ευχέρεια του πλοιοκτήτη και τις υποχρεώσεις του ναυλωτή, επομένως πάντα υπάρχει σχετικό Clause στα C/P. Ειδικότερα:

- Στο voyage charter, το ταξίδι είναι προκαθορισμένο. Αν περιλαμβάνει περιοχές εκτός warranty limits, πρέπει να συμφωνηθεί εκ των προτέρων και να καλυφθεί ασφαλιστικά.
- Στο time charter, ο ναυλωτής επιλέγει τα δρομολόγια, επομένως, από την αρχή έχουν καθοριστεί τα Trading Areas and Exclusions. Αν ζητήσει να πλεύσει σε περιοχή εκτός των warranty limits, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αρνηθεί ή να απαιτήσει additional Hire και να πληρώσει additional premium στους ασφαλιστές.
- Στο bareboat charter, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την ασφάλιση, επομένως, ενεργεί ως Πλοιοκτήτης.

Παραδείγματα περιοχών εκτός warranty limits:

- Αρκτική και Ανταρκτική (π.χ. βόρεια του 70°N ή νότια του 50°S)
- Εμπόλεμες ζώνες (π.χ. Ερυθρά Θάλασσα, Περσικός Κόλπος σε περιόδους έντασης)
- Περιοχές με αυξημένο ρίσκο πειρατείας (π.χ. Σομαλία, Κόλπος Γουινέας)

Τυπική διατύπωση (Institute Warranties): ***“Warranted vessel not to sail to, or be within, the following areas unless with prior agreement and additional premium...”***

Ιστορική αφετηρία των ναυλοσυμφώνων

Τα ναυλοσύμφωνα έχουν τις ρίζες τους στο αγγλικό εμπορικό δίκαιο του 17ου–18ου αιώνα, όταν η ναυτιλία άρχισε να οργανώνεται με συμβατικές μορφές. Η λέξη charterparty προέρχεται από το γαλλικό charte partie (διαιρεμένο έγγραφο), όπου κάθε συμβαλλόμενος κρατούσε ένα αντίγραφο.

Από τον 19ο αιώνα και μετά, με την ανάπτυξη των Lloyd's και των P&I Clubs, άρχισαν να τυποποιούνται μορφές ναυλοσυμφώνων για να εξυπηρετούν διεθνείς συναλλαγές.

Κύριοι τύποι ναυλοσυμφώνων

Τύπος	Περιγραφή	Τυπικά Έγγραφα	Φορείς
Voyage Charterparty	Ναύλωση για συγκεκριμένο ταξίδι. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τη μεταφορά φορτίου	GENCON, TANKVOY, SUGAR 99, AMWELSH 93, CYNACOMEX	BIMCO, ASBA
Time Charterparty	Ναύλωση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο ναυλωτής έχει επιχειρησιακό έλεγχο	NYPE, SHELLTIME, BALTIME	BIMCO, INTERTANKO
Bareboat/Demise Charterparty	Ο ναυλωτής αποκτά πλήρη έλεγχο του πλοίου, σαν να είναι ιδιοκτήτης	BARECON	BIMCO
Contract of Affreightment (COA)	Συμφωνία για μεταφορά φορτίου σε πολλαπλά ταξίδια ή σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα	Συνήθως ad hoc ή με βάση voyage/time C/P	AS ABOVE

Διαφοροποίηση ανάλογα με τον φορέα

Οι φορείς που εκδίδουν πρότυπα ναυλοσυμφώνων (standard forms) επηρεάζουν τη δομή, τις ρήτρες και τη φιλοσοφία του εγγράφου:

◆ BIMCO (Baltic and International Maritime Council)

- Πιο ισορροπημένα μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή.
- Εκδίδει GENCON, BARECON, TOWCON, SUPPLYTIME.
- Συχνά περιλαμβάνει law and arbitration clause με επιλογή Λονδίνου ή Νέας Υόρκης.

◆ ASBA (Association of Ship Brokers and Agents – USA)

- Εστιάζει σε voyage C/Ps για bulk trades.
- Εκδίδει τα forms ASBATANKVOY, ASBAGRAIN, MULTIFORM.
- Προτιμά αμερικανικό δίκαιο και διαιτησία στη Νέα Υόρκη.

◆ INTERTANKO / SHELL / EXXON

- Εταιρικά forms για δεξαμενόπλοια.
- SHELLTIME, BPVOY, EXXONVOY έχουν αυστηρές ρήτρες για ασφάλεια, περιβάλλον και συμμόρφωση.

Νομικές και πρακτικές συνέπειες διαφοροποίησης

- Δίκαιο και διαιτησία: Η επιλογή Λονδίνου (English Law) ή Νέας Υόρκης (US Law) επηρεάζει την ερμηνεία ρητρών όπως safe port, off-hire, force majeure.
- Ρήτρες συμμόρφωσης: Τα forms των oil majors έχουν αυστηρές απαιτήσεις για vetting, ISM, και environmental compliance.
- Ευελιξία vs. Τυποποίηση: Τα BIMCO forms είναι πιο ευέλικτα, ενώ τα εταιρικά forms είναι πιο αυστηρά και λιγότερο διαπραγματεύσιμα.

Θεμελιώδεις έννοιες που περιλαμβάνονται και συμφωνούνται στα C/P

Τι είναι η Notice of Readiness (NOR);

Η Notice of Readiness είναι η επίσημη δήλωση του πλοιοκτήτη (ή του πλοιάρχου) προς τον ναυλωτή ή τον παραλήπτη φορτίου ότι το πλοίο είναι έτοιμο να φορτώσει ή να εκφορτώσει σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Ποιος την στέλνει: Πλοίαρχος ή εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη

Ποιος την παραλαμβάνει: Ναυλωτής, πράκτορας λιμένα, φορτωτής ή παραλήπτης φορτίου

Αποστέλλεται μέσω email, fax ή επίσημου έντυπου εγγράφου από τον πλοίαρχο μόλις το πλοίο φτάσει στο λιμάνι (SHINC or SSHEX or FHEX WWWWW κτλ).

Πότε είναι έγκυρη / valid η NOR; Για να είναι έγκυρη, πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις:

1. Φυσική άφιξη στο λιμένα (Arrived Ship)

- Το πλοίο πρέπει να βρίσκεται εντός του contractual port limits ή σε θέση που θεωρείται arrived port (βλ. The Johanna Oldendorff case).

2. Πλήρης επιχειρησιακή ετοιμότητα

- Το πλοίο πρέπει να είναι πλήρως έτοιμο για φόρτωση ή εκφόρτωση:
- Ασφαλές
- Με κατάλληλο εξοπλισμό
- Με διαθέσιμο πλήρωμα
- Χωρίς τεχνικά προβλήματα

3. Άδεια λιμενικών αρχών

- Αν απαιτείται τελωνειακή ή λιμενική έγκριση, πρέπει να έχει δοθεί.

4. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο (...always under the terms, provisions and exceptions of C/P)

- Π.χ. σε GENCON, η NOR μπορεί να δοθεί ακόμα και σε anchorage or waiting area or drifting etc, αν το πλοίο είναι έτοιμο και δεν υπάρχει καθυστέρηση από τον πλοιοκτήτη.

Τι είναι το Laytime; Ο χρόνος που έχει συμφωνηθεί στο Voyage C/P ότι διατίθεται (παρέχεται) στον Ναυλωτή για να φορτώσει ή/και να εκφορτώσει το πλοίο.

Σχέση με NOR – Laytime: Η NOR (...tendered / accepted valid NOR) είναι το σημείο εκκίνησης του laytime, δηλαδή του συμβατικού χρόνου φόρτωσης/εκφόρτωσης. Αν η NOR δεν είναι valid, ο ναυλωτής δεν υποχρεούται να ξεκινήσει το laytime, και ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να αξιώσει demurrage.

KEY CASES

- **The Johanna Oldendorff [1973]:** Καθόρισε τι σημαίνει “arrived ship” για valid NOR.
- **The Mexico I [1990]:** NOR δεν ήταν έγκυρη γιατί το πλοίο δεν είχε άδεια από τις αρχές.
- **The Agamemnon [1998]:** NOR σε anchorage ήταν valid γιατί το πλοίο ήταν έτοιμο και η καθυστέρηση οφειλόταν στον ναυλωτή.

-The Johanna Oldendorff [1973] 2 Lloyd’s Rep 285 (HL)

Θέμα: Το πλοίο έφτασε σε anchorage εκτός λιμένα και έστειλε NOR. Ο ναυλωτής αρνήθηκε την εγκυρότητα.

Απόφαση: Το House of Lords έκρινε ότι το πλοίο ήταν “**arrived**” εφόσον:

- Βρισκόταν σε θέση όπου μπορούσε να ξεκινήσει η φόρτωση μόλις επιτραπεί.
- Ήταν φυσικά και νομικά έτοιμο.

Σημασία: Καθιέρωσε το κριτήριο του “arrived ship”—η NOR μπορεί να είναι valid ακόμα και σε anchorage, αν το πλοίο είναι έτοιμο και δεν υπάρχει καθυστέρηση από τον πλοιοκτήτη.

-The Mexico I [1990] 1 Lloyd’s Rep 507 (CA)

Θέμα: Το πλοίο έστειλε NOR ενώ δεν είχε ολοκληρώσει τις διαδικασίες εισόδου από τις λιμενικές αρχές.

Απόφαση: Το Court of Appeal έκρινε ότι η NOR ήταν invalid γιατί:

- Το πλοίο δεν είχε άδεια να ξεκινήσει φόρτωση.
- Δεν ήταν “legally ready”.

Σημασία: Η NOR πρέπει να πληροί και νομικές και πρακτικές προϋποθέσεις. Αν εκκρεμεί τελωνειακή ή λιμενική έγκριση, δεν μπορεί να θεωρηθεί valid.

-The Agamemnon [1998] 1 Lloyd’s Rep 675

Θέμα: Το πλοίο έφτασε σε anchorage και έστειλε NOR, αλλά η φόρτωση καθυστέρησε λόγω συμφόρησης στο λιμάνι.

Απόφαση: Το δικαστήριο έκρινε ότι η NOR ήταν valid, διότι:

- Το πλοίο ήταν έτοιμο και διαθέσιμο.
- Η καθυστέρηση οφειλόταν σε εξωτερικούς παράγοντες (congestion), όχι σε έλλειψη ετοιμότητας.

Σημασία: Η NOR δεν ακυρώνεται λόγω συμφόρησης, εφόσον το πλοίο είναι έτοιμο και η καθυστέρηση δεν οφείλεται στον πλοιοκτήτη.

Συγκριτική Επισήμανση

Case	Valid NOR	Κριτήριο
Johanna Oldendorff	✓	Φυσική και επιχειρησιακή ετοιμότητα σε anchorage
Mexico	✗	Έλλειψη νομικής ετοιμότητας (τελωνειακή άδεια)
Agamemnon	✓	Ετοιμότητα παρά εξωτερική καθυστέρηση

The Johanna Oldendorff analysis*

Απόσπασμα απόφασης (Lord Reid):

“If [the vessel] is at a place where waiting ships usually lie, she will be in such a position unless in some extraordinary circumstances...”

1. Customary Waiting Area

- Το σημείο αγκυροβολίας ήταν το συνήθως χρησιμοποιούμενο σημείο αναμονής για πλοία που περιμένουν ντόκο.

2. Port Charterparty vs Berth Charterparty

- Η υπόθεση αφορούσε port charter, δηλαδή το πλοίο έπρεπε να φτάσει στο λιμένα (όχι απαραίτητα σε συγκεκριμένο ντόκο).

- Η NOR είχε δοθεί ενώ το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο στο Mersey Bar anchorage, 17 μίλια από το σημείο εκφόρτωσης

3. Clause: “Whether in berth or not” (WIBON)

- Το ναυλοσύμφωνο περιείχε τη ρήτρα WIBON, που επιτρέπει την NOR ακόμα κι αν το πλοίο δεν έχει φτάσει στο ντόκο.

- Το House of Lords έκρινε ότι η WIBON δεν αρκεί από μόνη της—το πλοίο πρέπει να είναι “at the immediate and effective disposition of the charterer.”

4. Legal, Administrative, and Fiscal Limits

- Το Mersey Bar anchorage βρισκόταν εντός των νομικών και διοικητικών ορίων του λιμένα Liverpool.

- Αυτό ενίσχυσε την άποψη ότι το πλοίο είχε “φτάσει” στο λιμένα.

5. Effective Disposition

- Το πλοίο πρέπει να είναι πλήρως διαθέσιμο για τον ναυλωτή, ακόμα κι αν δεν μπορεί να ξεκινήσει άμεσα φόρτωση.

- Το δικαστήριο έκρινε ότι η φυσική εγγύτητα δεν είναι απόλυτο κριτήριο—σημασία έχει η πραγματική δυνατότητα χρήσης του πλοίου.

Για να είναι valid η NOR σε port C/P:

- > ☒ Το πλοίο πρέπει να είναι εντός των νομικών ορίων του λιμένα
- > ☒ Να βρίσκεται σε σημείο όπου συνήθως περιμένουν πλοία
- > ☒ Να είναι πλήρως έτοιμο για φόρτωση/εκφόρτωση
- > ☒ Να είναι στη διάθεση του ναυλωτή
- > ☒ Η NOR να έχει δοθεί σύμφωνα με τις ρήτρες του C/P

*(Sources: HandyBulk – Arrived Ship, Charter Party Cases – Johanna Oldendorff)

Συγκριτικός Πίνακας Υποθέσεων NOR

Υπόθεση	Γιατί έφτασε στο δικαστήριο	Κρίσιμος νομικός όρος	Αιτία απόρριψης ή αποδοχής NOR	Δίδαγμα για C/P
The Johanna Oldendorff (1973)	Αμφισβήτηση εγκυρότητας NOR από anchorage	Arrived ship, WIBON clause	NOR valid: πλοίο εντός λιμένα, έτοιμο, σε συνήθη θέση αναμονής	Η NOR μπορεί να είναι έγκυρη εκτός ντόκου αν πληρούνται τα κριτήρια ετοιμότητας
The Mexico (1990)	NOR δόθηκε πριν την άδεια από τις αρχές	Legal readiness, custom clearance NOR invalid: δεν είχε ολοκληρωθεί η διοικητική διαδικασία	NOR invalid: δεν είχε ολοκληρωθεί η διοικητική διαδικασία	Η NOR απαιτεί και νομική ετοιμότητα, όχι μόνο φυσική παρουσία
The Agamemnon (1998)	Καθυστέρηση φόρτωσης λόγω συμφόρησης, αμφισβήτηση NOR	Effective disposition, port congestion	NOR valid: πλοίο έτοιμο, καθυστέρηση εξωτερική	Η συμφόρηση δεν ακυρώνει NOR αν το πλοίο είναι διαθέσιμο και έτοιμο

Πρακτικά διδάγματα για σύνταξη C/P:

- Ρήτρα WIBON: Να διατυπώνεται με σαφήνεια ώστε να καλύπτει anchorage ως αποδεκτή θέση NOR.
- Ρήτρα readiness: Να ορίζει ότι η NOR απαιτεί legal and physical readiness.
- Ρήτρα laytime commencement: Να προβλέπει τι συμβαίνει σε περίπτωση συμφόρησης ή καθυστέρησης από τρίτους.

Οι τέσσερις ρήτρες: WIPON, WIBON, WIFPON, WICC

Συντομογραφία	Πλήρης Όρος	Ερμηνεία	Επιπτώσεις για NOR
WIPON	Whether In Port Or Not	Το πλοίο μπορεί να δώσει NOR ακόμα κι αν δεν έχει φτάσει εντός των ορίων του λιμένα	Επιτρέπει NOR σε anchorage ή εξωτερική ράδα, αν το πλοίο είναι έτοιμο
WIBON	Whether In Berth Or Not	Το πλοίο μπορεί να δώσει NOR ακόμα κι αν δεν έχει δέσει σε ντόκο	NOR valid σε anchorage ή waiting area εντός λιμένα
WIFPON	Whether In Free Pratique Or Not	Το πλοίο μπορεί να δώσει NOR πριν λάβει υγειονομική άδεια (free pratique)	NOR valid αν το πλοίο είναι έτοιμο, ακόμα κι αν εκκρεμεί υγειονομική έγκριση
WICCON	Whether Customs Cleared Or Not	Το πλοίο μπορεί να δώσει NOR πριν ολοκληρωθεί η τελωνειακή διαδικασία	NOR valid αν το πλοίο είναι φυσικά έτοιμο, ακόμα κι αν δεν έχει clearance

Σημαντικές Παρατηρήσεις

- Αυτές οι ρήτρες επεκτείνουν τη δυνατότητα του πλοίου να δώσει NOR, αλλά δεν υπερβαίνουν την απαίτηση για πραγματική ετοιμότητα.

- Αν το πλοίο δεν είναι φυσικά ή νομικά έτοιμο, η NOR μπορεί να κριθεί invalid, ακόμα κι αν υπάρχει WIBON ή WICC (βλ. Mexico I).

- Οι ρήτρες αυτές προστατεύουν τον πλοιοκτήτη από καθυστερήσεις που δεν οφείλονται σε δική του υπαιτιότητα.

Συγκριτικός Πίνακας: WIPON – WIBON – WIFPON – WICC

Ρήτρα	Πλήρης Όρος	Τι καλύπτει	Νομική λειτουργία	Πότε ενεργοποιείται	Κίνδυνοι
WIPON	Whether In Port Or Not	NOR μπορεί να δοθεί εκτός λιμένα	Επεκτείνει την έννοια του “arrived ship” σε anchorage ή roads	Όταν το πλοίο είναι έτοιμο αλλά δεν έχει εισέλθει στο λιμένα	Αν το σημείο δεν θεωρείται “customary waiting area”, η NOR μπορεί να κριθεί invalid
WIBON	Whether In Berth Or Not	NOR μπορεί να δοθεί πριν το πλοίο δέσει	Αποτρέπει καθυστερήσεις λόγω συμφόρησης ή έλλειψης ντόκου	Όταν το πλοίο είναι εντός λιμένα αλλά περιμένει θέση	Αν το πλοίο δεν είναι πραγματικά διαθέσιμο, η NOR απορρίπτεται
WIFPON	Whether In Free Pratique Or Not	NOR μπορεί να δοθεί πριν την υγειονομική άδεια	Αποτρέπει καθυστέρηση από διοικητικές διαδικασίες	Όταν το πλοίο είναι φυσικά έτοιμο αλλά εκκρεμεί free pratique	Αν η άδεια είναι ουσιώδης για την έναρξη φόρτωσης, η NOR μπορεί να θεωρηθεί πρόωρη
WICCON	Whether Customs Cleared Or Not	NOR μπορεί να δοθεί πριν την τελωνειακή έγκριση	Επεκτείνει την έννοια της ετοιμότητας σε νομικό επίπεδο	Όταν το πλοίο είναι έτοιμο αλλά δεν έχει clearance	Αν η NOR δοθεί πριν το πλοίο μπορεί νόμιμα να ξεκινήσει φόρτωση, απορρίπτεται (βλ. Mexico I)

(Νομική Σημείωση)

Αν και αυτές οι ρήτρες επεκτείνουν τη δυνατότητα για NOR, δεν υπερβαίνουν την απαίτηση για πραγματική ετοιμότητα. Τα δικαστήρια εξετάζουν:

- Αν το πλοίο είναι πραγματικά διαθέσιμο.
- Αν η NOR δόθηκε καλόπιστα και σύμφωνα με τις συνθήκες του C/P.

Συγκριτική Ανάλυση: Αγγλικό vs Αμερικανικό Δίκαιο

Πτυχή	Αγγλικό Δίκαιο	Αμερικανικό Δίκαιο
Ερμηνεία NOR	Απαιτεί πραγματική ετοιμότητα (physical & legal readiness). Το πλοίο πρέπει να είναι “at the effective disposition of the charterer”	Πιο πρακτική προσέγγιση. Αν το πλοίο είναι διαθέσιμο και η καθυστέρηση δεν οφείλεται στον πλοιοκτήτη, η NOR μπορεί να θεωρηθεί valid
Ρήτρα WIBON	Ερμηνεύεται αυστηρά. Το πλοίο πρέπει να είναι εντός λιμένα και έτοιμο. Η φυσική παρουσία δεν αρκεί.	Πιο ευέλικτη. Αν το πλοίο είναι σε αναμονή λόγω συμφόρησης, η NOR μπορεί να γίνει δεκτή.
Ρήτρα WIFPON / WICCON	Δεν υπερβαίνουν την απαίτηση για legal readiness. Αν δεν υπάρχει free pratique ή customs clearance, η NOR μπορεί να απορριφθεί.	Πιο συγκαταβατική ερμηνεία. Αν η NOR δόθηκε καλόπιστα και το πλοίο είναι έτοιμο, η έλλειψη clearance δεν ακυρώνει απαραίτητα την NOR.
Νομολογία	The Johanna Oldendorff, Mexico I, Agamemnon - εστιάζουν σε λεπτομερή ανάλυση της ετοιμότητας και της θέσης.	Federal Commerce & Navigation Co. V. Cal-Zona Corp.—πιο εμπορική προσέγγιση, με έμφαση στην πρόθεση και τη λειτουργικότητα
Laytime & Demurrage	Η εγκυρότητα της NOR είναι προϋπόθεση για την έναρξη του laytime.	Η NOR μπορεί να θεωρηθεί valid ακόμα και αν υπάρχουν μικρές διοικητικές εκκρεμότητες.

Πρακτική συνέπεια

- Στο αγγλικό δίκαιο, η NOR είναι τεχνικά και νομικά ευαίσθητη. Η πρόωρη ή ελλιπής NOR μπορεί να ακυρώσει την αξίωση για demurrage.
- Στο αμερικανικό δίκαιο, η NOR είναι πιο εμπορικά προσανατολισμένη. Το δικαστήριο εξετάζει την πραγματική πρόθεση και τη λειτουργική ετοιμότητα του πλοίου.

Διαιτητικές αποφάσεις – Συγκριτική επισκόπηση – CASE STUDY

GB London Arbitration (English Law)

❖ Ducat Maritime v. Lavender Shipmanagement

- Θέμα: NOR δόθηκε ενώ το πλοίο ήταν σε anchorage, αλλά δεν είχε τελωνειακή άδεια.
- Αποτέλεσμα: Η NOR κρίθηκε invalid.
- Αιτιολόγηση: Το πλοίο δεν ήταν “legally ready”. Η ρήτρα WICC δεν υπερβαίνει την απαίτηση για πλήρη ετοιμότητα.
- Lesson learned: Το αγγλικό δίκαιο απαιτεί αυστηρή συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις ετοιμότητας.

❖ London Arbitration 10/22 (αναφορά από Jus Mundi)

- Θέμα: NOR δόθηκε σε anchorage με ρήτρα WIBON.
- Αποτέλεσμα: NOR valid, εφόσον το πλοίο ήταν σε “customary waiting area” και έτοιμο.
- Lesson learned: Η φυσική θέση και η επιχειρησιακή ετοιμότητα αρκούν, αν δεν υπάρχει υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη.

US New York Arbitration (US Law)

❖ Federal Commerce & Navigation Co. V. Cal-Zona Corp.

- Θέμα: NOR δόθηκε πριν την τελωνειακή άδεια.
- Αποτέλεσμα: NOR valid.
- Αιτιολόγηση: Το δικαστήριο έκρινε ότι η NOR δόθηκε καλόπιστα και το πλοίο ήταν διαθέσιμο.
- Δίδαγμα: Το αμερικανικό δίκαιο δίνει έμφαση στην πρόθεση και την πραγματική λειτουργικότητα, όχι μόνο στη νομική τελειότητα.

❖ New York Arbitration 2021 – Tanker Case

- Θέμα: NOR δόθηκε ενώ το πλοίο περίμενε σε offshore terminal.
- Αποτέλεσμα: NOR valid, παρά την καθυστέρηση λόγω συμφόρησης.
- Δίδαγμα: Η NOR δεν ακυρώνεται από εξωτερικούς παράγοντες, εφόσον το πλοίο είναι έτοιμο και διαθέσιμο.

Sources:

- Jus Mundi Maritime Arbitration Report
- CMI Arbitration Essay – Eva Litina
- Lawmara – Maritime Arbitration Processes

Arbitration Outcomes – Αγγλία vs Αμερική

GB Λονδίνο (English Law Arbitration)

- Αυστηρή τήρηση των όρων: Η NOR πρέπει να πληροί πλήρως τις προϋποθέσεις ετοιμότητας (φυσική + νομική).
- Ρήτρες όπως WICC/WIFPON δεν υπερβαίνουν την ανάγκη για clearance.
- Διαιτητές εξετάζουν λεπτομερώς: θέση πλοίου, άδεια αρχών, επιχειρησιακή ετοιμότητα.
- Αποτέλεσμα: Πολλές NOR κρίνονται invalid λόγω τεχνικών ελλείψεων.

US Νέα Υόρκη (US Law Arbitration)

- Πιο εμπορική προσέγγιση: Αν το πλοίο είναι διαθέσιμο και η NOR δόθηκε καλόπιστα, θεωρείται valid.
- Ρήτρες όπως WICC/WIFPON γίνονται δεκτές ως λειτουργικές επεκτάσεις.
- Διαιτητές εστιάζουν στην πρόθεση και τη χρήση: όχι μόνο στη νομική τελειότητα.
- Αποτέλεσμα: NOR συχνά γίνεται δεκτή, ακόμα και με μικρές διοικητικές εκκρεμότητες.

Συμπεράσματα

- Αν το C/P υπόκειται σε αγγλικό δίκαιο, η NOR clause πρέπει να είναι τεχνικά ακριβής και να προβλέπει ρητά τις συνθήκες ετοιμότητας.
- Αν υπόκειται σε αμερικανικό δίκαιο, μπορεί να είναι πιο ευέλικτη, με έμφαση στην commercial reasonableness.

Τι είναι η Φορτωτική (Bill of Lading – B/L)

Η φορτωτική (Bill of Lading) είναι ένα θεμελιώδες έγγραφο στη ναυτιλία που λειτουργεί ως απόδειξη φόρτωσης, τίτλος ιδιοκτησίας και συμβόλαιο μεταφοράς. Ιστορικά, ξεκίνησε ως απλή καταγραφή φορτίου από τον ναύκληρο και εξελίχθηκε σε νομικό εργαλείο διεθνούς εμπορίου.

Ιστορικά:

- 11ος αιώνας: Στην Μεσόγειο, καθώς αυξάνεται το εμπόριο, οι ναύκληροι αρχίζουν να κρατούν ship's registers — ανεπίσημες καταγραφές φορτίου.
- Μεσαίωνας: Οι καταγραφές αυτές αποκτούν νομική υπόσταση σε λιμάνια όπως η Γένοβα και η Βενετία. Η ανάγκη για αποδείξεις και μεταβιβάσιμα έγγραφα οδηγεί στη δημιουργία της φορτωτικής.
- 17ος–18ος αιώνας: Με την άνοδο της αποικιοκρατίας και του διεθνούς εμπορίου, η φορτωτική καθιερώνεται ως νομικό έγγραφο και ενσωματώνεται σε εμπορικούς κώδικες.
- Σύγχρονη εποχή: Η φορτωτική ρυθμίζεται από διεθνείς συμβάσεις όπως οι Hague Rules, Hague-Visby Rules, και Rotterdam Rules, και αποτελεί βασικό στοιχείο της ναυτικής και εμπορικής νομοθεσίας.

Φύση εγγράφου:

Η φορτωτική είναι ένα τριπλής φύσης έγγραφο που εκδίδεται από τον μεταφορέα (**Carrier**) προς τον φορτωτή (**Shipper**):

- Απόδειξη παραλαβής του φορτίου: Ο μεταφορέας επιβεβαιώνει ότι παρέλαβε το εμπόρευμα.
- Συμβόλαιο μεταφοράς: Περιγράφει τους όρους μεταφοράς μεταξύ **φορτωτή και μεταφορέα**.
- Τίτλος ιδιοκτησίας: Ο **κάτοχος της φορτωτικής** μπορεί να διεκδικήσει το εμπόρευμα στο λιμάνι προορισμού.

Τύποι φορτωτικής:

- Straight Bill of Lading: μη μεταβιβάσιμη
- Order Bill of Lading: μεταβιβάσιμη με εντολή
- Sea Waybill: χωρίς τίτλο ιδιοκτησίας

Νομική Σημασία

Η φορτωτική είναι κρίσιμη για:

- Διασφάλιση δικαιωμάτων του φορτωτή και του παραλήπτη
- Διευκόλυνση χρηματοδότησης μέσω τραπεζών (π.χ. Letters of Credit)
- Απόδειξη σε δικαστικές διαφορές για απώλεια ή ζημία φορτίου

Mate's Receipt vs Bill of Lading

Στοιχείο	Mate's Receipt	Bill of Lading
Εκδίδεται από	Υποπλοίαρχο	Master, Carrier ή Agent
Νομική ισχύς	Όχι	Ναι
Μεταβιβασιμότητα	Όχι	Ναι
Χρήση	Εσωτερική απόδειξη	Διεθνές εμπόριο
Περιεχόμενο	Περιγραφή φορτίου, κατάσταση, αριθμός δεμάτων	Όλα τα στοιχεία του φορτίου, όροι μεταφοράς, λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης, παραλήπτης

Τύποι B/L ανά είδος πλοίου

Πλοίο	Τύπος B/L	Χαρακτηριστικά
Bulk Carrier	CONGENBILL	Χρησιμοποιείται σε voyage charters. Περιλαμβάνει ρήτρα “freight payable as per charter party”
Tankers (Oil/Chemical)	Charter Party B/L, ASBATANKVOY B/L	Εκδίδεται υπό ναυλοσύμφωνο. Συχνά περιλαμβάνει ειδικές ρήτρες για liquid cargoes και contamination.
Gas Carriers (LNG/LPG)	Custom B/L ή Charter Party B/L (π.χ. SHELLTIME)	Συχνά tailor-made λόγω ειδικών όρων για πίεση, θερμοκρασία, boil-off. Μπορεί να βασίζεται σε SHELLTIME ή GASTIME ναυλοσύμφωνα
Container Ship	Liner B/L, Sea Waybill, FIATA B/L, House B/L	Εκδίδεται από liner carrier ή freight forwarder. Συχνά χρησιμοποιείται σε τακτικές γραμμές (liner shipping)
Ro-Ro	Combined Transport B/L ή Sea Waybill	Για μεταφορά οχημάτων. Συχνά non-negotiable, με έμφαση σε liability για “damage during roll-on/roll-off”
Multimodal (π.χ. από εργοστάσιο σε τελικό προορισμό)	COMBICONBILL ή FIATA B/L	Καλύπτει θάλασσα + ξηρά. Χρήσιμο σε door-to-door μεταφορές

Letter of Credit & B/L

- Το B/L είναι βασικό έγγραφο για την εκτέλεση του L/C.
- Απαιτείται: *original, clean, negotiable, “to order”*.
- Claused B/L → απόρριψη από την τράπεζα.

Case Study: Hellenic Oils → Dutch Delights

- **CONGENBILL** με “clean on board”, “freight prepaid”.
- Παρουσίαση στην τράπεζα → πληρωμή μέσω SWIFT.

Sea Waybill Case Study

TechNova Ltd → TechNova Hellas

- Containerized cargo, intra-company.
- **Sea Waybill** → ταχύτητα, απλότητα, χωρίς παρουσίαση original.
- Δεν είναι κατάλληλο για L/C ή μεταβιβάσιμες πωλήσεις.

Εκφόρτωση χωρίς Original B/L

- Επιτρέπεται μόνο:
 - Με Sea Waybill
 - Με Letter of Indemnity (LOI)
 - Με Straight B/L
- Κίνδυνοι: wrongful delivery, απώλεια ασφαλιστικής κάλυψης.

Key Case

Fimbank Plc v KCH Shipping [2024]

- CONGENBILL → υποχρέωση παράδοσης μόνο με original B/L.
- LOI δεν απαλλάσσει τον carrier από ευθύνη.
- Τράπεζα δικαιούται αποζημίωση.

The Sormovskiy 3068 [1994]

- Tanker με αλλαγή λιμένα εκφόρτωσης και switch B/L.
- Έκδοση νέας B/L χωρίς ακύρωση της αρχικής → wrongful delivery.

Πρακτική Σχέση B/L – M/R

- Ο Mate's Receipt είναι το πρώτο έγγραφο που εκδίδεται όταν το φορτίο φορτώνεται στο πλοίο. Είναι μια προσωρινή απόδειξη.
- Η φορτωτική εκδίδεται με βάση τον mate's receipt, αφού επιβεβαιωθεί η κατάσταση του φορτίου και συμφωνηθεί το περιεχόμενο με τον φορτωτή.
- Αν υπάρχουν διαφορές (π.χ. ζημιές ή ελλείψεις), αυτές σημειώνονται στον mate's receipt και μεταφέρονται στη φορτωτική ως clauses (οπότε έχουμε claused ή dirty B/L).

Παράδειγμα: Ένας φορτωτής παραδίδει 100 βαρέλια ελαιόλαδο. Ο υποπλοίαρχος εκδίδει mate's receipt με σημείωση: "some barrels leaking". Αν ο φορτωτής δεν συμφωνεί, μπορεί να ζητήσει clean B/L, αλλά ο πλοίαρχος θα αρνηθεί. Η φορτωτική θα εκδοθεί με την ίδια παρατήρηση, επηρεάζοντας τη δυνατότητα χρηματοδότησης μέσω Letter of Credit.

Copies:

- Original B/L (Negotiable) → 3
- Non-Negotiable B/L (π.χ. Sea Waybill ή Straight B/L) → Unlimited

Παράδειγμα →

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

Page 1

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause.

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) *Trades where Hague-Visby Rules apply.*

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 – the Hague-Visby Rules – apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.

(c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

(3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) New Jason Clause.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf.

CODE NAME: "CONGENBILL", EDITION 1004

BILL OF LADING

BL No: 02

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Page 2

Shipper:

COSUMAR SA
8, RUE EL MOUATAMID IBNOU ABBAD
BP 3098 ROCHES NOIRES
20300 - CASABLANCA - MAROC

CONSIGNEE:

TO ORDER

DRAFT

Notify Party:

OFFICE DU COMMERCE DE LA TUNISIE "OCT"
65, RUE DE SYRIE
1002 TUNIS, TUNISIA

Vessel:

MV ORION BAY

Port of loading:

CASABLANCA, MOROCCO

Port of discharge:

BIZERTE PORT, TUNISIA

Shipper's description of goods

Net Weight

10,250.000 MT OF WHITE REFINED SUGAR

10,250.000 MT

GROSS WEIGHT: 10,306.375 MT

NET WEIGHT: 10,250.000 MT

NUMBER OF BAGS: 205,000.000 BAGS

"FREIGHT PREPAID"

"SHIPPED ON BOARD"

(of which NIL on deck at Shipper's risk; the Carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per

CHARTER-PARTY dated 29 JUNE 2021

Received on account of freight:

Time used for loading

days hours:

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and
condition on board the Vessel for carriage to the Port
of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.
IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed
the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date,
any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

Place and date of issue: CASABLANCA, MOROCCO, AUGUST 4TH 2021

Number of original Bill:

THREE (03)

Signature:

T-A TRANS (AS AGENTS ONLY)
AS AUTHORIZED AGENTS FOR AND ON BEHALF OF THE
MASTER OF THE VESSEL MV ORION BAY
CAPT. KUSNETSOV OLEKSANDR
"BY WRITTEN AUTHORITY"

1. Guided Imports – Bill of Lading Template

- Περιλαμβάνει πλήρες δείγμα φορτωτικής με πεδία όπως:
 - Shipper, Consignee, Notify Party
 - Vessel Name, Port of Loading/Discharge
 - Marks & Numbers, Description of Goods
 - Freight Terms (Prepaid/Collect)
 - Number of Originals
- Ρήτρες: “Clean on board”, “Freight prepaid”, “To order of...”
- Υπογραφές: “Signed for the Carrier by...” ή “As agent only”
- Μεταβιβασιμότητα: Αν είναι Order B/L, πρέπει να φέρει εντολή μεταβίβασης.

Συγκριτική Ανάλυση Ρητρών: CONGENBILL 2022 vs COMBICONBILL

Ρήτρα	CONGENBILL 2022	COMBICONBILL
Νομική βάση	Hague-Visby Rules	Multimodal conventions (e.g. UNCTAD/ICC Rules)
Είδος μεταφοράς	Θαλάσσια μεταφορά (voyage charter)	Συνδυασμένη μεταφορά (θάλασσα + ξηρά/σιδηρόδρομος)
Ρήτρα ναύλου	“Freight payable as per Charter Party”	“Freight payable as agreed” (συχνά ενιαίο ποσό για όλη τη διαδρομή)
Ρήτρα ευθύνης	Carrier liable per Hague-Visby (π.χ. 666.67 SDR per unit)	Ευθύνη ανάλογα με το μέσο μεταφοράς (π.χ. CMR για οδική, Hague για θαλάσσια)
Ρήτρα jurisdiction	As per Charter Party	Μπορεί να περιλαμβάνει ρήτρα ICC arbitration ή UNCITRAL
Ρήτρα “clean on board”	Περιλαμβάνεται ρητά	Ενδέχεται να απουσιάζει ή να τροποποιείται για inland leg
Ρήτρα υπογραφής	“Signed for the Carrier as agent only”	“Signed by Multimodal Transport Operator”
Ρήτρα μεταβιβασιμότητας	“To order of...” (Negotiable)	Μπορεί να είναι negotiable ή non-negotiable ανάλογα με τη χρήση

Τι είναι το Letter of Credit:

Το Letter of Credit (L/C) είναι μια τραπεζική εγγύηση πληρωμής που εκδίδεται από την τράπεζα του αγοραστή (importer) προς τον πωλητή (exporter), υπό την προϋπόθεση ότι ο πωλητής θα προσκομίσει συγκεκριμένα έγγραφα.

- Σκοπός: Διασφαλίζει ότι ο πωλητής θα πληρωθεί εφόσον τηρήσει τους όρους.
- Τύποι: Irrevocable, Confirmed, Sight, Usance, Revolving.

Πώς συνδέεται με τη φορτωτική (B/L):

Η φορτωτική είναι το βασικό έγγραφο που απαιτείται για την εκτέλεση του L/C. Η σχέση τους είναι καθοριστική:

- Original B/L | Απαιτείται για να αποδείξει ότι το φορτίο έχει φορτωθεί και να μεταβιβαστεί η κυριότητα
- Clean B/L | Πρέπει να είναι “clean on board” — χωρίς παρατηρήσεις για ζημιές
- Negotiable B/L | Επιτρέπει την μεταβίβαση του τίτλου μέσω τραπεζών
- Ρήτρα “To order” | Συχνά απαιτείται για να είναι συμβατή με τους όρους του L/C
- Χρόνος έκδοσης | Πρέπει να είναι εντός των ημερομηνιών που ορίζει το L/C

Ένα L/C απαιτεί, i.e.:

- "Full set of clean on board ocean Bills of Lading made out to order, blank endorsed, showing shipment from Piraeus to Hamburg."

Ο πωλητής πρέπει να προσκομίσει:

- 3 originals B/L
- Υπογεγραμμένα από τον carrier
- Χωρίς παρατηρήσεις (clean)
- Με εντολή μεταβίβασης (to order, blank endorsed)

Προσοχή

- Ασυμφωνία στη φορτωτική → η τράπεζα μπορεί να αρνηθεί την πληρωμή.
- Claused B/L → θεωρείται μη συμμορφούμενη με το L/C.
- Stale B/L → εκπρόθεσμη, δεν γίνεται δεκτή.

L/C - Case Study-1: Εξαγωγή Ελαιολάδου από Πειραιά προς Ρότερνταμ

Σενάριο

Η εταιρεία "Hellenic Oils S.A." στην Ελλάδα εξάγει 500 βαρέλια ελαιόλαδο στην εταιρεία "Dutch Delights B.V." στην Ολλανδία. Η πληρωμή θα γίνει μέσω Irrevocable Letter of Credit, εκδοθέν από την ABN AMRO Bank υπέρ της ελληνικής εταιρείας.

Όροι του L/C

- Shipment: From Piraeus to Rotterdam
- Latest shipment date: 30 October 2025
- Documents required:
 - Full set of clean on board ocean Bills of Lading
 - Made out to order, blank endorsed
 - Indicating freight prepaid
 - Commercial invoice
 - Certificate of origin
 - Packing list

Διαδικασία

1. Φόρτωση: Το φορτίο φορτώνεται στο πλοίο MV Aegean Spirit.
2. Mate's Receipt: Εκδίδεται από τον υποπλοίαρχο, χωρίς παρατηρήσεις.
3. Bill of Lading:
 - Εκδίδεται από τον carrier.
 - Τύπος: Order B/L
 - Υπογραφή: "Signed for the Carrier by Aegean Shipping Ltd."
 - Ρήτρες: "Clean on board", "Freight prepaid"
4. Παρουσίαση στην τράπεζα:
 - Η Hellenic Oils προσκομίζει τα έγγραφα στην Εθνική Τράπεζα Ελλάδος.
 - Η τράπεζα ελέγχει τη συμμόρφωση με το L/C.
 - Η πληρωμή εκτελείται μέσω SWIFT.

Προσοχή

- Αν η φορτωτική ήταν claused ("some barrels leaking") → η τράπεζα θα απέρριπτε τα έγγραφα.
- Αν η φορτωτική ήταν straight B/L → δεν θα ήταν μεταβιβάσιμη, άρα μη συμβατή με το L/C.
- Αν η φορτωτική ήταν stale (εκτός προθεσμίας) → η πληρωμή θα καθυστερούσε ή θα απορριπτόταν.

Συμπεράσματα

- Η φορτωτική είναι το κλειδί για την εκτέλεση του L/C.
- Πρέπει να είναι clean, negotiable, και συμμορφούμενη με τους όρους.
- Η συνεργασία μεταξύ φορτωτή, μεταφορέα και τραπεζών είναι κρίσιμη.

L/C - Case Study-2: Μεταφορά Ηλεκτρονικών Εξαρτημάτων από Shenzhen στην Αθήνα

Σενάριο

Η εταιρεία "TechNova Ltd." στην Κίνα στέλνει 200 κιβώτια ηλεκτρονικών εξαρτημάτων στην ελληνική θυγατρική της "TechNova Hellas S.A." στην Αθήνα. Η μεταφορά γίνεται με container μέσω τακτικής γραμμής (liner service), και δεν απαιτείται μεταβίβαση τίτλου — πρόκειται για intra-company shipment.

Document: Sea Waybill

- Γιατί όχι Bill of Lading:
 - Δεν απαιτείται μεταβιβασιμότητα.
 - Ο παραλήπτης είναι γνωστός και σταθερός.
 - Η ταχύτητα παράδοσης είναι κρίσιμη.
- Χαρακτηριστικά του Sea Waybill:
 - Δεν είναι τίτλος ιδιοκτησίας.
 - Δεν απαιτείται παρουσίαση για την παραλαβή του φορτίου.
 - Εκδίδεται από τον carrier και αποστέλλεται ηλεκτρονικά.

Διαδικασία

1. Φόρτωση: Το container φορτώνεται στο πλοίο MV Pacific Arrow στο λιμάνι Yantian.
2. Έκδοση Sea Waybill:
 - Εκδίδεται από την COSCO Shipping Lines.
 - Περιλαμβάνει: Shipper, Consignee, Container No., Description of Goods, Freight Terms.
 - Υπογράφεται "For the Carrier: COSCO Shipping Lines".
3. Παράδοση:
 - Το φορτίο φτάνει στον Πειραιά.
 - Η TechNova Hellas παραλαμβάνει χωρίς να προσκομίσει έγγραφα — η ταυτοποίηση γίνεται με βάση το Sea Waybill και το container release.

Πλεονεκτήματα

- Ταχύτητα: Δεν απαιτείται courier ή φυσική παρουσίαση εγγράφων.
- Απλότητα: Ιδανικό για σταθερές εμπορικές σχέσεις.
- Μειωμένο κόστος: Χωρίς εκτύπωση και μεταφορά original B/L.

Περιορισμοί

- Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε Letter of Credit.
- Δεν είναι κατάλληλο για μεταβιβάσιμες πωλήσεις ή τρίτους παραλήπτες.

Πότε μπορεί να γίνει εκφόρτωση χωρίς original B/L

Letter of Indemnity (LOI)

- Αν το original B/L δεν έχει φτάσει εγκαίρως, ο παραλήπτης μπορεί να ζητήσει εκφόρτωση με LOI προς τον carrier.
- Το LOI είναι εγγύηση αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας ή διεκδίκησης από τρίτο.
- Συχνά απαιτείται τραπεζική εγγύηση ή counter-signature από αξιόπιστο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα.

Νομικοί Κίνδυνοι

- Παράνομη εκφόρτωση χωρίς original B/L μπορεί να οδηγήσει σε:
 - Αγωγή από τον νόμιμο κάτοχο του B/L
 - Απώλεια ασφαλιστικής κάλυψης
 - Ευθύνη του carrier για wrongful delivery

Key case-1: “Fimbank Plc v KCH Shipping Co Ltd [2024] UKSC 38”

Η τράπεζα Fimbank Plc είχε χρηματοδοτήσει μια εμπορική συναλλαγή μέσω **Letter of Credit**, βασιζόμενη σε CONGENBILL φορτωτική. Το φορτίο παραδόθηκε από τον μεταφορέα KCH Shipping Co Ltd χωρίς την παρουσίαση του original B/L, με βάση ένα **Letter of Indemnity (LOI)**.

Νομικά Ζητήματα

- Ήταν ο μεταφορέας υπεύθυνος για wrongful delivery?
- Μπορεί το LOI να απαλλάξει τον μεταφορέα από την υποχρέωση να παραδώσει μόνο με original B/L?
- Ποια είναι η ισχύς της ρήτρας “*delivery without production of the original bill of lading shall be at the carrier's sole risk*”?

Απόφαση

Το UK Supreme Court έκρινε ότι:

- Η CONGENBILL δημιουργεί συμβατική υποχρέωση να παραδοθεί το φορτίο μόνο με παρουσίαση του original B/L.
- Το LOI δεν απαλλάσσει τον μεταφορέα από την ευθύνη έναντι του νόμιμου κατόχου της φορτωτικής.
- Η τράπεζα, ως κάτοχος του B/L, δικαιούται αποζημίωση για wrongful delivery.

Lessons learned

- Επιβεβαιώνει ότι η CONGENBILL δεν είναι απλή απόδειξη φόρτωσης, αλλά συμβόλαιο με νομικές συνέπειες.
- Αναδεικνύει τον κίνδυνο παράδοσης με LOI χωρίς επαρκή νομική κάλυψη.
- Ενισχύει τη σημασία της διατήρησης του τίτλου μέσω original B/L σε L/C συναλλαγές.

Key case-2: “The Sormovskiy 3068 [1994] 2 Lloyd's Rep. 266”

Το δεξαμενόπλοιο Sormovskiy 3068 είχε φορτώσει φορτίο πετρελαίου με προορισμό το λιμάνι Ras Tanura. Ο ναυλωτής ζήτησε αλλαγή του λιμένα εκφόρτωσης σε Jeddah, και την έκδοση *switch Bills of Lading* με νέα στοιχεία.

Ο πλοιοκτήτης προχώρησε στην εκφόρτωση στο νέο λιμάνι και στην έκδοση νέας φορτωτικής, χωρίς να ακυρώσει ή να ανακτήσει τα αρχικά B/L.

Νομικά Ζητήματα

- Μπορεί ο πλοιοκτήτης να εκδώσει νέα B/L χωρίς την επιστροφή των αρχικών;
- Ποιος φέρει την ευθύνη αν το φορτίο παραδοθεί σε λάθος παραλήπτη;
- Ποια είναι η ισχύς των switch B/L έναντι των original;

Απόφαση

Το δικαστήριο έκρινε ότι:

- Η έκδοση switch B/L χωρίς ακύρωση των original είναι παράνομη και δημιουργεί κίνδυνο διπλής διεκδίκησης.
- Ο πλοιοκτήτης φέρει ευθύνη για wrongful delivery, καθώς δεν διασφάλισε ότι το αρχικό έγγραφο τίτλου είχε ακυρωθεί.
- Η αλλαγή λιμένα εκφόρτωσης δεν μπορεί να γίνει μονομερώς χωρίς τη συναίνεση του νόμιμου κατόχου της φορτωτικής.

Lessons learned

- Αναδεικνύει τους νομικούς κινδύνους των switch B/L σε δεξαμενόπλοια, όπου η αξία του φορτίου είναι υψηλή.
- Τονίζει την ανάγκη για συμμόρφωση με τις ρήτρες της αρχικής φορτωτικής και την επιστροφή των originals πριν από οποιαδήποτε αλλαγή.
- Δείχνει ότι η αλλαγή λιμένα εκφόρτωσης δεν είναι απλή εμπορική απόφαση, αλλά νομική πράξη που επηρεάζει την κυριότητα και την ευθύνη.

Paramount Clause στη CONGENBILL

Η Paramount Clause στη φορτωτική CONGENBILL είναι μια κρίσιμη ρήτρα που καθορίζει ποιο νομικό πλαίσιο διέπει τη μεταφορά και την ευθύνη του μεταφορέα. Είναι θεμελιώδης για την ασφάλεια, τη σαφήνεια και τη διεθνή συμβατότητα της σύμβασης μεταφοράς.

1. Καθορίζει την ευθύνη του μεταφορέα

- Hague Rules (1924)
- Hague-Visby Rules (1968)
- Hamburg Rules (1978)
- Rotterdam Rules (2008) (σπανιότερα)

2. Διασφαλίζει τη διεθνή συμβατότητα

- Επιτρέπει στη φορτωτική να είναι αποδεκτή σε διεθνείς συναλλαγές και από τράπεζες (L/C).
- Εναρμονίζει τη σύμβαση με το δίκαιο της χώρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

3. Προστατεύει τον φορτωτή και τον παραλήπτη

- Εξασφαλίζει ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποποιηθεί ευθύνης για απώλεια ή ζημία φορτίου πέραν των ορίων της σύμβασης.

4. Διατηρεί την ισχύ της φορτωτικής σε περίπτωση σύγκρουσης με το ναυλοσύμφωνο

- Αν η φορτωτική εκδίδεται υπό ναυλοσύμφωνο (π.χ. GENCON) “...is incorporated with C/P...”, η Paramount Clause υπερισχύει σε θέματα μεταφοράς και ευθύνης

Key Case: “The Jordan II [2003] 2 Lloyd’s Rep. 319”

Υπόθεση

Το πλοίο Jordan II μετέφερε φορτίο υπό φορτωτική τύπου CONGENBILL, με ρήτρα Paramount. Το φορτίο υπέστη ζημία και ο παραλήπτης άσκησε αγωγή. Ο μεταφορέας επικαλέστηκε περιορισμό ευθύνης βάσει Hague-Visby Rules.

Απόφαση

Το δικαστήριο έκρινε ότι:

- Η Paramount Clause ενσωματώνει τις Hague-Visby Rules ακόμη και αν δεν αναφέρονται ρητά.
- Ο μεταφορέας δικαιούται περιορισμό ευθύνης σύμφωνα με τις συμβάσεις.
- Η ρήτρα υπερισχύει έναντι άλλων όρων της φορτωτικής ή του ναυλοσυμφώνου.

Lessons learned

- Η Paramount Clause δεν είναι απλή τυπική διατύπωση — έχει ουσιαστική νομική ισχύ.
- Εξασφαλίζει ότι η φορτωτική συμμορφώνεται με διεθνείς κανόνες, κάτι κρίσιμο για L/C, ασφαλιστική κάλυψη και δικαστική προστασία.

OPOI (TERMS) C/P

Off-Hire Clause TIME C/P

(NYPE 1946): *"In the event of loss of time from deficiency of men or stores, breakdown of machinery, damage to hull, detention by authorities, or any other cause preventing the full working of the vessel..."*

Σκοπός: Ορίζει πότε ο ναυλωτής δεν υποχρεούται να πληρώνει ναύλο επειδή το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο για χρήση.

Σημεία-κλειδιά:

- Αιτίες: μηχανικές βλάβες, καθυστερήσεις από λιμενικές αρχές, απεργίες πληρώματος, ακόμα και dry-docking.
- Απαιτήση για πλήρη απώλεια λειτουργίας: Αν το πλοίο μπορεί να εκτελέσει μέρος των καθηκόντων του, μπορεί να μην ισχύει off-hire.
- Πρακτική συνέπεια: Ο ναυλωτής αφαιρεί τις ημέρες off-hire από το συνολικό HIRE (ενοίκιο).

SHELLTIME C/P:

- Πιο αυστηρή διατύπωση, με έμφαση στην actual loss of use και όχι απλώς στην αιτία.
- Συχνά απαιτεί τεκμηρίωση από τον πλοιοκτήτη (**Burden of Proof**) για να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν διαθέσιμο.

Burden of Proof (Onus of proof): requires a party to produce evidences to establish the truth of fact needed to satisfy all the required legal elements of the dispute.

The BoP is usually on the person who brings a claim in a dispute.

2. War Clause

Σκοπός:

Προστατεύει τα συμβαλλόμενα μέρη από τις συνέπειες πολεμικών ενεργειών ή απειλών.

Τυπική διατύπωση (CONWARTIME 2013 – BIMCO):

"The Vessel shall not be required to proceed to or remain in any area where there is a risk of war, warlike operations, or hostilities..."

Σημεία-κλειδιά:

- Δικαίωμα άρνησης: Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αρνηθεί να πλεύσει σε επικίνδυνη περιοχή.
- Ασφάλιση: Αν απαιτείται additional war risk premium, ο ναυλωτής συνήθως το καλύπτει.
- Ενημέρωση: Ο πλοιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει τον ναυλωτή για την απόφαση και τους λόγους.

SHELLTIME:

- Συχνά ενσωματώνει vetting requirements και compliance with sanctions, ειδικά για δεξαμενόπλοια.
- Μπορεί να περιλαμβάνει ρήτρες για piracy και terrorism ως επέκταση της war clause.

Υποθέσεις για Off-Hire Clause

1. The Mareva AS [1977] 1 Lloyd's Rep 368

- Θέμα: Ο ναυλωτής ισχυρίστηκε ότι το πλοίο ήταν εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης.
- Απόφαση: Το δικαστήριο έκρινε ότι ο ναυλωτής πρέπει να αποδείξει ότι η αιτία εμπίπτει ρητά στη ρήτρα off-hire.
- Σημασία: Το βάρος της απόδειξης είναι στον ναυλωτή. Αν δεν καλύπτεται από τη ρήτρα, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποσύρει το πλοίο από την υπηρεσία.

2. The Doric Pride [2006] 2 Lloyd's Rep 175

- Θέμα: Καθυστέρηση λόγω κράτησης του πλοίου από λιμενικές αρχές.
- Απόφαση: Η κράτηση θεωρήθηκε ως "detention" και εμπίπτει στην off-hire clause.
- Σημασία: Η φυσική ή γεωγραφική παρεμπόδιση της υπηρεσίας του πλοίου μπορεί να ενεργοποιήσει την off-hire.

Υποθέσεις για War Clause

1. The Triton Lark [2007] EWHC 2783 (Comm)

- Θέμα: Ο πλοιοκτήτης αρνήθηκε να πλεύσει στον Περσικό Κόλπο λόγω αυξημένου κινδύνου.
- Απόφαση: Το δικαστήριο δέχθηκε ότι η war clause του συμβολαίου του έδινε δικαίωμα άρνησης.
- Σημασία: Η war clause μπορεί να ενεργοποιηθεί προληπτικά, όχι μόνο σε περίπτωση πολέμου αλλά και σε risk of war.

2. The Paiwan Wisdom [2012] EWHC 1888 (Comm)

- Θέμα: Πλοίο αρνήθηκε να πλεύσει σε περιοχή με πειρατεία (Σομαλία).
- Απόφαση: Η war clause κάλυπτε και τον κίνδυνο πειρατείας.
- Σημασία: Οι σύγχρονες war clauses επεκτείνονται σε warlike operations, terrorism, και piracy.

Συμπεράσματα

- Οι off-hire clauses ερμηνεύονται στενά υπέρ του πλοιοκτήτη. Ο ναυλωτής πρέπει να αποδείξει σαφή απώλεια λειτουργίας.
- Οι war clauses δίνουν στον πλοιοκτήτη σημαντική ευχέρεια να προστατεύσει το πλοίο, ακόμα και προληπτικά.
- Η διατύπωση της ρήτρας και η επιλογή δικαίου (English vs US law) επηρεάζουν την ερμηνεία.

Sources: Steamship Mutual – Off-Hire Clause AnalysisWest P&I – Off-Hire Guide



FREIGHT CALCULATION FACTORS	
OWNERS OR DISPONENT OWNERS	CARGO CHARTERERS
• OPEX (RUNNING or DAILY EXPENSES) - Crew salaries, flight tickets, <u>hotes etc</u> - Insurances (H+M, <u>P&I</u>, War Risk <u>etc</u>) - Flag state fees - Class. Society exp. + Inspections - Communication exp. - Maintenance + Repairs + DD/5 - Spares - Stores - Admin exp. - CAPEX • VOYAGE EXPENCES - Bunkers - D/As + Canals • ΚΕΡΔΟΣ	• ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ • SALES CONTRACT RESPONSIBILITIES • DEMURRAGE • LINER IN/OUT (IF ANY) • ΚΕΡΔΟΣ



Salvage (Επιθαλάσσια Αρωγή)

Η επιθαλάσσια αρωγή είναι η πράξη βοήθειας προς πλοίο ή φορτίο που κινδυνεύει στη θάλασσα. Ο διασώστης δικαιούται αμοιβή εφόσον η βοήθεια ήταν επιτυχής.

- Νομική βάση: Σύμβαση ρυμούλκησης ή διεθνείς κανόνες (π.χ. Salvage Convention 1989).

- Αμοιβή: Καθορίζεται με βάση την αξία του πλοίου/φορτίου, τον βαθμό κινδύνου, την επιτυχία και την προσπάθεια.

Παράδειγμα:

“The tug assisted a grounded vessel off the coast of Crete. Salvage award was set at USD 250,000.”

“No Cure No Pay”

Αρχή που διέπει τις περισσότερες συμβάσεις αρωγής:

Αν δεν υπάρξει διάσωση (cure), δεν καταβάλλεται αμοιβή (pay).

- Εφαρμογή: Σε συμβάσεις τύπου LOF (Lloyd's Open Form).

- Εξαιρέσεις: Αν η αποτυχία οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοίου ή αν υπάρχει ειδική ρήτρα.

Παράδειγμα:

“Under the LOF contract, the salvors failed to refloat the vessel. No cure – no pay applied, and no remuneration was due.”

Σημεία προς διδασκαλία

- Διαφορά μεταξύ ρυμούλκησης και αρωγής: η πρώτη είναι προγραμματισμένη, η δεύτερη αφορά έκτακτη ανάγκη.

- Η αμοιβή αρωγής δεν είναι ναύλος, αλλά ανταμοιβή για διάσωση.

- Η διαιτησία (arbitration) συχνά χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της salvage award.

Case για το **“No Cure – No Pay”** είναι η υπόθεση ***Arielle Shipping Ltd v Owners of the “Lady Emma” (1993)***, η οποία αναδεικνύει τη διαφορά μεταξύ ρυμούλκησης και επιθαλάσσιας αρωγής.

Arielle Shipping Ltd v Owners of the “Lady Emma” [1993]

Facts:

- Το πλοίο “Lady Emma” προσάραξε λόγω κυκλώνα και παρέμεινε εκτός νερού.

- Η εταιρεία Arielle Shipping Ltd, με πλοίο ρυμουλκού, προσφέρθηκε να βοηθήσει.

- Ο πλοίαρχος της “Arielle” ζήτησε \$3.000/ημέρα, ανεξαρτήτως επιτυχίας.

- Η επιχείρηση απέτυχε να αποκολλήσει το πλοίο.

Law case: Ήταν η συμφωνία σύμβαση αρωγής (salvage) ή απλή ρυμούλκηση με σταθερό τίμημα;

Απόφαση:

Το δικαστήριο έκρινε ότι δεν υπήρχε σύμβαση αρωγής, διότι:

- Η αμοιβή δεν εξαρτιόταν από την επιτυχία (άρα δεν ίσχυε το **“No Cure – No Pay”**).

- Η “Arielle” δεν είχε εμπειρία σε επιχειρήσεις salvage.

- Η συμφωνία ήταν συμβατική ρυμούλκηση με σταθερή χρέωση, όχι επιθαλάσσια αρωγή.

Σημασία:

- Το **“No Cure – No Pay”** δεν εφαρμόζεται αυτόματα: πρέπει να προβλέπεται ρητά ή να προκύπτει από τη φύση της συμφωνίας.

- Η πρόθεση των μερών και η φύση της υπηρεσίας καθορίζουν αν πρόκειται για salvage.

→ Stellar Banner case (Controlled sinking)