

ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

# «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ»



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ

*Τουλάκη Παρασκευή  
ΑΜ:14724*

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

*κ.Λεκαράκου Αικατερίνη*

*Πειραιάς, 2016*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ	4
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ	4
1.2 ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ	4
2 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΚΕΝΤΡΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ & ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	7
2.1 BALTIC EXCHANGE (ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ)	7
2.2 BIMCO (BALTIC & INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL)	8
2.3 LLOYD'S OF LONDON	9
3 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	10
3.1 ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΓΑΘΩΝ	10
3.2 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (CHARTER PARTY)	13
3.3 ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ	16
3.4 ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)	18
4 ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	19
4.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (CHARTER VOYAGE)	19
4.1.1 Έξοδα πλοιοκτήτη	20
4.1.2 Έξοδα ναυλωτή	21
4.1.3 Κατηγορίες ναύλου στη ναύλωση ταξιδιού	21
4.1.4 Αποζημίωση σε περιπτώσεις καθυστέρησης - επίσπευσης	23
4.2 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)	25
4.2.1 Παράδοση πλοίου	26
4.2.2 Αξιοπλοία και συντήρηση	27
4.2.3 Έξοδα	28
4.2.4 Υποχρεώσεις ναυλωτή κατά τη χρονοναύλωση	29
4.3 ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΓΥΜΝΟΥ (BAREBOAT CHARTER)	29
4.4 ΝΑΥΛΩΣΗ ΣΥΝΕΧΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ (CONSECUTIVE VOYAGES CHARTER)	30
4.4.1 Υποχρεώσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή	30
4.4.2 Διάρκεια ναύλωσης	31
4.4.3 Έμφορτα ταξίδια επιστροφής	31
4.4.4 Ταξίδια υπό έρμα	31
ΜΕΡΟΣ Β	32
5 ΝΑΥΛΟΣ	32
6 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ	32
6.1 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	33
6.1.1 Baltic Dry Index (BDI)	33
6.1.2 Baltic Capesize Index (BCI)	34
6.2 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	35
6.2.1 Baltic International Tanker Routes (BITR)	35
6.2.2 AFRA	37
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	39
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	40

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των προπτυχιακών σπουδών μου στο Τμήματος Χρηματοοικονομικής & Λογιστικής του ΑΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΤ και έχει ως θέμα της «Ναυλώσεις των Πλοίων». Γενικότερα, στη σύγχρονη εποχή οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των οικονομιών και ειδικότερα του εμπορίου, με τις θαλάσσιες μεταφορές να είναι οι πιο αποτελεσματικές και ασφαλείς. Πιο συγκεκριμένα, η χώρα μας έχει μια μακρά και πετυχημένη παράδοση στο κομμάτι της ναυτιλίας, η οποία μάλιστα αποτελεί και τη βαριά της βιομηχανία. Αν και η οικονομική κρίση που πλήττει τα τελευταία χρόνια την Ευρώπη και δη την Ελλάδα έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στην εθνική μας οικονομία, έχει αφήσει σε γενικές γραμμές ανέγγιχτο τον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό διαπιστώνεται ευκολότερα και από το γεγονός ότι ενώ η ελληνική οικονομία βασίζεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στον τουρισμό, πολλές φορές η ναυτιλία φέρνει περισσότερα έσοδα τα τελευταία χρόνια.

Στην εργασία αυτή προσπάθησα στο πρώτο μέρος να συμπεριλάβω τα σημαντικότερα κομμάτια του κλάδου της Ναυλαγοράς, όπως για παράδειγμα τα πρόσωπα που την απαρτίζουν, τα κύρια Κέντρα Ναυλώσεων, τις Κύριες μορφές ναύλωσης και τα Βασικά συμβόλαια μεταφοράς. Ενώ στο δεύτερο μέρος ασχολήθηκα με κάποιους χαρακτηριστικούς Ναυλοδείκτες και το ρόλο που έχουν μέσα στο σύστημα της Ναυλαγοράς.

Κατά αυτή τη σειρά είναι κατανεμημένα και τα κεφάλαια της εργασίας.

## 1 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ

### 1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Με τον όρο Ναυλαγορά (Freight Market) χαρακτηρίζεται όλο εκείνο το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και το πώς αυτοί διαμορφώνονται βάσει της τρέχουσας προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας πλοίου, για μεταφορές αγαθών.

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

Το φάσμα της ναυλαγοράς περιλαμβάνει τον γεωγραφικό χώρο μέσα στον οποίο ορίζονται οι ναύλοι και πραγματοποιούνται οι μεταφορές, και επαγγελματίες, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για να εκτελέσουν όλα τα απαραίτητα στάδια ώστε να εξασφαλίσουν την ασφαλή διακίνηση φορτίων από το ένα σημείο της γης στο άλλο, μέσω του θαλάσσιου δίαυλου καθορίζοντας τους ναύλους. Τέλος, η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών δημιούργησε την ανάγκη για δημιουργία διάφορων ναυτιλιακών οργανισμών ή κέντρων ναυλώσεων. Οι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί και τα Κέντρα Ναυλώσεων που θα μελετηθούν στην παρούσα πτυχιακή εργασία και παρακάτω είναι:

- Baltic Exchange
- BIMCO
- Lloyd's of London

Άρα, συνοψίζοντας η ναυλαγορά αποτελεί ένα σύστημα από αλληλοεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», 2010)

### 1.2 ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Οι επαγγελματίες που ανήκουν στον κόσμο της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τις δραστηριότητες τους και το ρόλο που έχουν μέσα στο πλαίσιο της ναυτιλίας. Όσο αναφορά την συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία θα δοθεί έμφαση και θα αναλυθούν τα πρόσωπα εκείνα που δραστηριοποιούνται στο «κύκλωμα» της ναυλαγοράς (charter market practitioners). Βασικό ρόλο μέσα σε αυτό το σύνολο παίζουν οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές και οι κύριοι πλοίων (ship-owners). Η σχέση που διέπει τα πρόσωπα αυτά μεταξύ τους είναι σημαντική. Και τα δύο πρόσωπα αυτά της ναυλαγοράς παίζουν σημαντικό ρόλο στην εκμετάλλευση-διαχείριση καθώς και στην κυριότητα του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης εκμεταλλεύεται στο όνομά του και για λογαριασμό του το δικό του πλοίο. Ο

εφοπλιστής από την άλλη εκμεταλλεύεται το πλοίο στο όνομα του και για λογαριασμό του χωρίς όμως να έχει την κυριότητα αυτού. Σε αντίθεση με τον εφοπλιστή είναι ο κύριος πλοίου, ο οποίος κατέχει την κυριότητα του πλοίου αλλά η εκμετάλλευσή του δεν γίνεται από τον ίδιο. Αυτό που αξίζει να αναφερθεί είναι ότι η ευθύνη του εφοπλιστή για ότι προκύπτει σχετικά με το πλοίο είναι προσωπική και απεριόριστη με ολόκληρη την περιουσία του, ενώ ο κύριος πλοίου έχει περιορισμένη ευθύνη, δηλαδή μέχρι την αξία του πλοίου.

Έπειτα υπάρχουν οι ναυλωτές (charters), στους οποίους περιλαμβάνονται όλα εκείνα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν πληροφορίες για συγκεκριμένα φορτία-εμπορεύματα καθώς και για διαθεσιμότητες πλοίων στον εκναυλωτή έναντι ναύλων –δηλαδή συγκεκριμένων αμοιβών. Για να γίνει η μεταφορά αυτή είναι απαραίτητη η δημιουργία και η υπογραφή και από τα δύο μέρη όλων των απαραίτητων εγγράφων για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. (πχ ναυλοσύμφωνο, φορτωτική κ.ά.)

Αφού λοιπόν γίνει η συμφωνία μεταξύ των ναυλωτών και των εκναυλωτών, αναλαμβάνουν οι φορτωτές (shippers), που στην ουσία είναι οι κύριοι των μεταφερόμενων φορτίων. Αρχικά, πρέπει να φέρουν το φορτίο στον λιμένα και στην καθορισμένη προβλήτα και να παραδώσουν στους εκναυλωτές όλα τα απαραίτητα έγγραφα για την διενέργεια της φόρτωσης. Μετέπειτα, και αφότου φτάσει το φορτίο στον προορισμό του, οι φορτωτές είναι υπεύθυνοι ώστε να καταβάλουν τον συμφωνημένο ναύλο, καθώς και όποια τυχόν πρόσθετη παροχή προκύψει λόγω υπεραναμονής (σταλίες –επισταλίες), καθυστέρησης παραλαβής φορτίου κλπ. Πρέπει επίσης να καταβάλλουν την καθορισμένη από τον νόμο τυχόν αποζημίωση λόγω μη τήρησης της σύμβασης ναύλωσης από άσκηση του δικαιώματος της υπαναχώρησης. Τέλος, οι φορτωτές πρέπει να παραδώσουν στους εκναυλωτές στον λιμένα εκφόρτωσης έγγραφη απόδειξη περί παραλαβής του φορτίου. Αυτή περιλαμβάνεται στον «εμπορικό φάκελο» (commercial set), ο οποίος εμπεριέχει το τιμολόγιο (invoice), το πιστοποιητικό προέλευσης (certificate of origin) κ.ά.

Οι διαχειριστές πλοίων είναι ένας κλάδος της ναυλαγοράς που δημιουργήθηκε λόγω της ανάγκης να υπάρχει ένας διάυλος μεταξύ των συμφερόντων των πλοιοκτητών και των τραπεζών, επενδυτών, κλπ. Σύμφωνα με τον Jo Morley σε μια ανάρτησή του στο προσωπικό του ιστολόγιο αναφέρει μεταξύ άλλων ότι «οι διαχειριστές πλοίων είναι ακριβώς όπως οι πολιτικοί. Οποιαδήποτε ερώτηση να τους απευθύνετε, θα λάβετε την απάντηση που αυτοί θέλουν να ακούσετε. Είναι σχεδόν μόνοι σε αυτό, αλλά οι διαχειριστές πλοίων εκθέτουν καλύτερα τα προβλήματα που προκύπτουν όταν κάποιος αισθάνεται ότι τον έχουν παρεξηγήσει, κακοπληρωμένος και υποτιμημένος και δεν χάνουν την παραμικρή ευκαιρία να μας υπενθυμίσουν ότι η διαχείριση πλοίων από τρίτους είναι μια δύσκολη επιχείρηση.»

Ένα ακόμα μεγάλο υποσύνολο και πολύ ενδιαφέρον μέσα στο «κύκλωμα» της ναυλαγοράς αποτελούν οι μεσίτες (shipbrokers). Οι συγκεκριμένοι επαγγελματίες μπορούν εξ' αρχής να χωριστούν σε δύο υποκατηγορίες. Στους μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων, οι οποίοι προσπαθούν να εντοπίσουν τις καλύτερες προσφορές και ευκαιρίες, είναι ενημερωμένοι για τις τρέχουσες τιμές πλοίων όλων των τύπων και μεγεθών και γενικότερα για οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται σημαντική. Οι μεσίτες αυτοί συμβάλλουν στην επίτευξη συμφωνίας του αγοραστή και του πωλητή και είναι υπεύθυνοι για την σύνταξη του συμβολαίου.

Η άλλη κατηγορία μεσιτών είναι οι ναυλομεσίτες (chartering brokers), οι οποίοι μεσολαβούν μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει πλοίο για εκναύλωση και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για να μεταφέρει το φορτίο του, ρυθμίζοντας όλες τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναψης συμβάσεων ναύλωσης,

έναντι προμήθειας. Η άσκηση αυτού του επαγγέλματος έχει αρκετές απαιτήσεις. Οι ναυλομεσίτες πρέπει να είναι καλά πληροφορημένοι για την κατάσταση και τις τάσεις της ναυλαγοράς καθώς επίσης για τις συνθήκες ζήτησης και προσφοράς φορτίων και χωρητικότητας πλοίων. Οι πιο σημαντικές δραστηριότητές του είναι αν μη τι άλλο ανάλογα με τα συμφέροντα που εκπροσωπεί, να αναζητεί το κατάλληλο φορτίο που θα μεταφερθεί στο πλοίο του πελάτη του ή και το αντίστροφο, έπειτα όλη η διαδικασία της ναύλωσης είναι οργανωμένη από αυτούς και παρέχουν άμεση επικοινωνία μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων, διασφαλίζοντας για τα συμφέροντα της πλευράς που αυτοί εκπροσωπούν με σκοπό το «κλείσιμο» της ναύλωσης. Τέλος, είναι αυτοί που συντάσσουν το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιλαμβάνει όλα όσα συμφωνήθηκαν από τις δύο πλευρές κατά τη διάρκεια διαπραγμάτευσης της ναύλωσης. Είναι αξιοσημείωτο να αναφερθεί ότι στην ποντοπόρο ναυτιλία, για να πραγματοποιηθεί μία μεταφορά είναι απαραίτητη η παρουσία δύο ναυλομεσιτών, ο ένας ενεργεί για λογαριασμό του ναυλωτή και ο δεύτερος για του εκναυλωτή.

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί ένα ιδιαίτερο κομμάτι των προσώπων της ναυλαγοράς. Κατ' ουσία είναι το πρόσωπο που ασκεί με αντιμισθία την αντιπροσώπευση του πλοιοκτήτη σε ορισμένα λιμάνια, κατ' εντολή του. Μερικά από τα καθήκοντά του είναι, η αποστολή μιας «έκθεσης» προς τον πλοιοκτήτη η οποία περιλαμβάνει μια πρόχειρη εκτίμηση των λιμενικών εξόδων -πριν από την άφιξη του πλοίου- καθώς και η τελική σύνταξη του λογαριασμού που περιλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου κατά την παραμονή του στο λιμένα, εφόσον το πλοίο έχει αναχωρήσει. Είναι ο βασικός οργανωτής ετοιμασίας υποδοχής του πλοίου στον λιμένα σε συνεργασία με τους φορτωτές/παραλήπτες των φορτίων, μεριμνά δηλαδή για την κανονική είσοδο και έξοδο των πλοίων που πρακτορεύει, την αγκυροβόληση τους μέσα σε αυτό καθώς και την εύρεση της καταλληλότερης θέσης, κάνοντας όλες τις απαραίτητες διαδικασίες που διέπονται από τις αρμόδιες αρχές. Είναι αδιαμφισβήτητο ο κύριος υπεύθυνος για το πλοίο και για ότι αυτό χρειάζεται, όπως για παράδειγμα καύσιμα, τρόφιμα, ακόμα και αναπλήρωση κενών θέσεων στο πλήρωμα του πλοίου και μεταφοράς χρημάτων στον πλοίαρχο για τις ανάγκες του πλοίου.

Για να κλείσει ο «κύκλος» με τα πρόσωπα της ναυλαγοράς δεν θα μπορούσαν να μην συμπεριληφθούν οι βιομηχανικοί μεταφορείς (industrial carriers). Οι μεγάλοι βιομηχανικοί οργανισμοί τα τελευταία χρόνια προσπαθούν να σχεδιάσουν διάφορες στρατηγικές διοίκησης και ανάπτυξης, έτσι ώστε να μειωθούν τα κόστη και τα έξοδά τους. Στα πλαίσια των στρατηγικών της κάθετης ολοκλήρωσης των εργασιών τους περιλαμβάνεται η μείωση των εξόδων μεταφοράς. Δεν υπάρχει λόγος να μεταφέρεται το προϊόν από τον προμηθευτή στον πελάτη. Έτσι απέκτησαν δικό τους τοννάζ για την μεταφορά των προϊόντων τους. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται από θυγατρικές εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με τις μεταφορές αυτές αλλά και από εταιρείες εξειδικευμένες στη διαχείριση πλοίων (ship management companies). Ο τομέας αυτός της ναυλαγοράς παρουσιάζει ενδιαφέροντα στοιχεία ανάπτυξης διότι, οι βιομηχανίες εξετάζουν τις περιπτώσεις του κόστους μεταφοράς του φορτίου από ιδιόκτητα πλοία και από τα πλοία της ελεύθερης αγοράς, ελέγχουν που κυμαίνονται τα επίπεδα ναύλων και των δύο περιπτώσεων και στο τέλος επιλέγουν την καλύτερη και με χαμηλότερο κόστος λύση, είτε η επένδυση σε νέο τοννάζ για τη μεταφορά των εμπορευμάτων είτε η ναύλωση πλοίων από την ελεύθερη αγορά και η διάλυση των ιδιόκτητων πλοίων.

## 2 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΚΕΝΤΡΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ & ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

### 2.1 BALTIC EXCHANGE (ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ)



Αποτελεί το σημαντικότερο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο πληροφόρησης. Η ιστορία του ξεκινά το 1744 από το Λονδίνο, όπου αρχικά αποτελούσε ένα καφενείο, το «Baltic Coffee Shop», όπου οι έμποροι συναντούσαν τους καπετάνιους των πλοίων, ώστε να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους δια θαλάσσης. Για

να μπορέσουν να γίνουν αυτές οι εμπορικές συναλλαγές τα πρόσωπα αυτά έπρεπε να γίνονται μέλη, έτσι ώστε να λαμβάνουν την κατάλληλη πληροφόρηση, διασφαλίζοντας τα στοιχεία τους, χωρίς να φοβούνται. Κατά αυτό τον τρόπο το Βαλτικό Κέντρο μέχρι το 1823 είχε εξελιχθεί σε ένα είδος «club», όπου η είσοδος σε αυτό ήταν ελεγχόμενη, έτσι ώστε να αποτραπεί η είσοδος πολλών ανταγωνιστών στο εμπόριο. Το προνόμιο των μελών ήταν ότι εκεί υπήρχαν εφημερίδες, δημοσιεύσεις & όποιας άλλης μορφής πληροφόρησης τους χρειαζόταν.

Από το 1903 ως σήμερα το Βαλτικό Κέντρο αποτελεί κατ' εξοχήν χρηματιστήριο ναύλων & φορτίων, αλλά εκεί «κλείνονται» επίσης συμφωνίες για αγοραπωλησίες & αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων. Για αυτόν ακριβώς το λόγο έχει εμπλουτιστεί και ο τίτλος του και αναφέρεται πλέον ως «Baltic Mercantile & Shipping Exchange». Την ονομασία «Baltic» την πήρε, γιατί αρχικά οι ναυλώσεις που έκλεινε αφορούσαν τη Βαλτική Θάλασσα, ενώ σήμερα ασχολείται με τις παγκόσμιες ναυλώσεις.

Αξιοσημείωτες ημερομηνίες στην ιστορία του Βαλτικού Κέντρου αποτελεί η περίοδος 1850-1890 όπου μέσα σε 40 χρόνια τα μέλη από 300 έγιναν 1534. Επίσης, το 1895 συστήθηκε το ίδιο ένα χρηματιστήριο παραγώγων συμβολαίων ναύλωσης, γνωστό ως «Baltic International Freight Futures Exchange» (BIFFEX). Το 1992 όμως, έπεσε θύμα τρομοκρατικής ενέργειας και καταστράφηκε ολοσχερώς, αλλά τίποτα δεν εμπόδισε την τόσο καλά οργανωμένη επιχείρηση. Μεταφέρθηκαν στους «Lloyds» του Λονδίνου, μέχρι την ανασύστασή τους.

Σήμερα, με έμβλημά τους το «Our word is our bond» ,δηλαδή «ο λόγος μας είναι συμβόλαιο» κάνει συμφωνίες, οι οποίες γίνονται πριν ακόμα υπογραφούν τα ναυλοσύμφωνα και τα πάντα στηρίζονται στην καλή πίστη των συμβαλλόμενων μερών. Αριθμεί 750 εταιρίες-μέλη και περίπου 2500 αντιπροσώπους. Κατά την αίτηση εγγραφής των εταιριών-μελών ,που γίνεται με τη συμπλήρωση μιας αίτησης, τα μέλη χωρίζονται σε δύο κατηγορίες : στους «market members» και στους «non-market members».

Οι «market members» μαζί με την αίτηση εγγραφής είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν μαζί και τα οικονομικά τους στοιχεία προκειμένου να βεβαιωθεί το Κέντρο ότι τα μέλη έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν τα συμβόλαια που αναλαμβάνουν. Οι διαπραγματεύσεις αυτού του τύπου μελών γίνονται μέσα στο κτίριο του Βαλτικού Κέντρου στην γνωστή αίθουσα εν ονόματι «floor». Είναι αναγκασμένοι να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Κέντρου και να κάνουν τις διαπραγματεύσεις σύμφωνα με τις τεχνικές αυτού. Σε αυτή την κατηγορία



συμπεριλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι ναυλομεσίτες και όλοι όσοι έχουν συμφέροντα επί του φορτίου. (cargo interests)

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

Τέλος, η όλη διαδικασία για την αποδοχή μιας εταιρίας-μέλους διαρκεί περίπου τέσσερις με έξι βδομάδες και η διαδικασία ολοκληρώνεται μετά και την καταβολή της συνδρομής (subscription fee). Από κει και πέρα η κάθε εταιρία-μέλος μπορεί να απολαμβάνει τα οφέλη που της παρέχει το Κέντρο, όπως είναι η ικανότητα διεκπεραίωσης των εμπορικών συναλλαγών & διαπραγματεύσεων μέσα σε μια αυτόνομη αγορά, η βοήθεια επίλυσης ποικίλων ναυτιλιακών διαφορών, η δυνατότητα πρόσβασης σε ένα μεγάλο ναυτιλιακό δίκτυο, η χρήση των εγκαταστάσεων του ίδιου του Κέντρου καθώς επίσης και η συνεχείς πληροφόρηση και συμβουλευτική συνεισφορά εξ αποστάσεως.

## 2.2 BIMCO (BALTIC & INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL)



# BIMCO

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

Αρχικά είναι υπεύθυνη για την ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων (interpretation of charter party terms), την καθοδήγηση σε θέματα ναυτικού δικαίου (advice on maritime law) ,αλλά και για την χορήγηση συμβουλών και οδηγιών προκειμένου να λυθούν διαφωνίες και ναυτιλιακές διαφορές (opinions on disputes). Επίσης ασχολείται με την διεξαγωγή ειδικών ερευνών (π.χ. port cost estimates) που αφορούν την εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς και των διαφόρων ναυλαγορών, ενώ ταυτόχρονα εκδίδει ναυλοσύμφωνα και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα (charter parties & contracts) ,καθώς και εγκρίνει ναυλοσύμφωνα που έχουν εκδοθεί από άλλους φορείς. Επιπρόσθετα, εκδίδει ναυτιλιακά προγράμματα «Shipping Software» (T/C estimation system, fleet monitoring system, position system, laytime calculator, voyage estimator, port cost estimator, charter party editor), αλλά και περιοδικά, επιθεωρήσεις, έρευνες κ.α. για την ενημέρωση των ναυτιλιακών επαγγελματιών (publications, newsletters, magazines and special focus issues).

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



## 2.3 LLOYD'S OF LONDON

# LLOYD'S

LLOYD'S OF LONDON

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

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

Αρχικά ,ο πρώτος τομέας είναι ο τεχνικός. Ο τομέας αυτός μπόρεσε να αναπτυχθεί λόγω του καταλόγου «Lloyd's Register of Shipping», γιατί αποτελεί τον πρώτο νηογνώμονα. Οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που επιθεωρούν, ταξινομούν και κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις ανάλογα με το είδος, την κατασκευή και την συντήρησή τους. Κατά αυτόν τον τρόπο, η εταιρία έχει αναπτύξει ένα δίκτυο επιθεωρητών σε όλα τα κύρια λιμάνια του κόσμου. Ο τομέας, διοικείται από την Γενική Επιτροπή, την οποία αποτελούν πλοιοκτήτες, ναυπηγοί, μηχανικοί, ασφαλιστές κ.α. Κάθε Ιούλιο οι νηογνώμονες είναι υποχρεωμένοι να παραθέσουν σε έντυπη μορφή ότι πληροφορία έχουν συλλέξει για όλα τα πλοία. Η εταιρία έχει καταφέρει να εδραιώσει την δραστηριότητα της αυτή στο χώρο της ναυτιλίας και η απόκτηση κλάσης σε αυτή να αποτελεί εγγύηση για χρηματοδότες, ασφαλιστές και φορτωτές. Για παράδειγμα, αν ένα πλοίο έχει αποκτήσει κλάση 100 A1 των «Lloyd's» , επειδή ο νηογνώμονας αποτελεί τον πιο αξιόπιστο διεθνή οργανισμό λεπτομερούς καταγραφής του παγκόσμιου στόλου και επιθεώρησης πλοίων , όταν πάει να «κλείσει» μια συμφωνία όλα τα συμβαλλόμενα μέρη είναι εγγυημένα για την έκβαση της συμφωνίας αυτής.

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

Μέσα στην αίθουσα συναλλαγών της εταιρίας εργάζονται περίπου 70 ασφαλιστές ναυτιλίας, υπάρχουν πάνω από 50 έξω-ναυτιλιακοί, ενώ υπάρχουν και περισσότεροι από 1300 πράκτορες σε όλο τον κόσμο.

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

### 3 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

#### 3.1 ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΓΑΘΩΝ

*Ο κόσμος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας, συγκροτείται από επαγγελματίες, οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σύνολο δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση φορτίων δια θαλάσσης από το ένα σημείο της γης στο άλλο. Βασική προϋπόθεση σωστής εκτέλεσης της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών, είναι η διάθεση του κατάλληλου πλοίου και η απασχόλησή του κάτω από τους κανόνες του διεθνούς εμπορίου (international trade law). (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», 2010)*

Η μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης διασφαλίζεται από το συμβολαίου πώλησης των αγαθών (sale contract) ,το προηγείται του συμβολαίου μεταφοράς και είναι η συμφωνία μεταξύ αγοραστή και πωλητή του φορτίου. Το συμβόλαιο πώλησης αποτελεί τη βασική συμφωνία στη διαδικασία των εξαγωγών και αναφέρει τα αγαθά, την τιμή πώλησης, τον τρόπο πληρωμής, τα μέσα μεταφοράς, τον κίνδυνο ζημίας και ποιός τον φέρει κλπ.

Το συμβόλαιο πώλησης είναι απαραίτητο ιδιωτικό έγγραφο γιατί περιέχει ουσιαστικά στοιχεία για τα συμβόλαια που έπονται, δηλαδή τα συμβόλαια χρηματοδότησης και μεταφοράς. Όταν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ όλων των συμβολαίων που συμβάλλουν στη σωστή εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς δημιουργούνται προβλήματα και κατά συνέπεια είναι αναγκαία η εναρμόνιση των όρων σε όλα τα συμβόλαια, ώστε να γίνει η παράδοση των αγαθών από τον πωλητή στον αγοραστή χωρίς να υπάρξουν ενδιάμεσα προβλήματα.

Σε περιπτώσεις ζημιάς ή απώλειας των αγαθών ή η καθυστέρησή παράδοσής τους στον παραλήπτη τους, ανάλογα με τους όρους της συμφωνίας πώλησης, οι κίνδυνοι και τα όποια έξοδα προκύψουν μοιράζονται μεταξύ πωλητή και αγοραστή, ωστόσο και οι υπόλοιποι συμμετέχοντες αναλαμβάνουν μέρος τους. Τέτοια προβλήματα όμως πληρωμής των αγαθών δύσκολα δημιουργούνται όταν τα προϊόντα πωλούνται στην ίδια χώρα, γιατί ο πωλητής παραμένει ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων μέχρι την αποπληρωμή τους.

Τα πράγματα γίνονται πιο σύνθετα όταν η πώληση αφορά και την εξαγωγή των εμπορευμάτων. Υπάρχει μία αβεβαιότητα στην πραγματοποίηση της μεταφοράς γιατί ο πωλητής δεν γνωρίζει τον αγοραστή του προϊόντος και άρα δεν είναι σε θέση να γνωρίζει αν ο τελευταίος είναι ικανός και πρόθυμος να πληρώσει έγκαιρα. Στην περίπτωση αυτή, ο πωλητής διακινδυνεύει να χάσει τα χρήματα που πλήρωσε για έξοδα φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου, εάν ο αγοραστής χρεοκοπήσει ή αρνηθεί να τον πληρώσει. Η καλύτερη ίσως συνθήκη ώστε να εξαλείφει κάθε

πιθανότητα κινδύνου μη αποπληρωμής του πωλητή είναι η εξόφλησή του από τον αμέσως μόλις φορτωθούν τα εμπορεύματα επί του πλοίου, πριν τη θαλάσσια μεταφορά και παράδοση στον παραλήπτη τους.

Από την πλευρά του όμως, ο αγοραστής δεν είναι σε καλύτερη κατάσταση εάν του ζητηθεί να πληρώσει πριν την παραλαβή των αγαθών, γιατί δεν γνωρίζει εάν ο πωλητής είναι πρόθυμος και ικανός να αναλάβει τη μεταφορά τους ή ακόμη και όταν φορτωθούν τα αγαθά επί του πλοίου, εάν αυτά θα είναι σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου, όσον αφορά τις προδιαγραφές, την ποσότητα ή την ποιότητά τους. Συνεπώς, ο αγοραστής δεν επιθυμεί να εξοφλήσει τον πωλητή πριν του παραδοθούν τα αγαθά και πριν διαβεβαιωθεί ότι είναι σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω φαίνεται το πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος των εγγράφων που αντιπροσωπεύουν τα αγαθά και καταγράφουν τη φύση της συναλλαγής που πραγματοποιείται. Το συμβόλαιο πώλησης όπως επίσης και το συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς των αγαθών περιλαμβάνει όρους και συντομογραφίες σχετικές με την ευθύνη πληρωμής εξόδων κατά τη διαδικασία του διεθνούς εμπορίου και της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς. Οι παραπάνω όροι περιλαμβάνονται στην πληρωμή εξόδων όπως τα φορτοεκφορτωτικά, λιμενικά, φαρικά, πλοηγικά, έξοδα καταμέτρησης, στοιβασίας και διευθέτησης του φορτίου κ.α.

Τέλος, η τυποποίηση αυτή των διεθνών συναλλαγών αποτελεί μέρος των πολυετών προσπαθειών διάφορων κρατικών και διεθνών οργανισμών. Επιπλέον, στον χώρο αυτό υιοθετήθηκε ένα σετ από κοινά αποδεκτούς κανόνες ερμηνείας όρων (INCOTERMS), με ευρεία χρήση στο στίβο του διεθνούς εμπορίου για μεγαλύτερη σταθερότητα και ταχύτητα. Το εύρος των όρων αυτών καλύπτει καταστάσεις όπως η μετάθεση και ανάληψη ευθύνης, κινδύνου και κόστους ανάμεσα στον αγοραστή και τον πωλητή των αγαθών, όπως επίσης θέματα που αφορούν το ναύλο της μεταφοράς των αγαθών, την ασφαλιστική τους κάλυψη, τον τρόπο και τόπο παράδοσής τους, τη φορτοεκφόρτωση, τις τελωνειακές διαδικασίες κλπ.

Sales Agreement Template

# Sales Agreement

Date: \_\_\_\_\_

Be it known that \_\_\_\_\_ (Buyer) agrees to purchase from:  
 \_\_\_\_\_ (Seller) the following described items: (Describe or attach)

Sales price	\$ _____
Sales tax	\$ _____
Finance charge	\$ _____
Insurance	\$ _____
Other charges	\$ _____
Total purchase price	\$ _____

**Less:**

Deposit	\$ _____	
Other credits	\$ _____	
Total credits	\$ _____	
Amount financed		\$ _____

ANNUAL INTEREST RATE \_\_\_\_\_%

The amount financed shall be paid in \_\_\_\_\_ (weekly/monthly) installments of \$ \_\_\_\_\_ each, beginning one (week/month) from the above date.

The seller shall keep hold of title to the items sold until full payment of the purchase price, subject to payment credits and discharge of this security interest as mandatory by law. The undersigned makes agreement for safe keeping of items free from other liens and hindrances at the below address and to not remove goods without seller's permission.

Buyer further accepts to carry out all financing statements as may be required to perfect this sales agreement, and the Buyer shall keep goods effectively insured, naming Seller loss-payee.

The full balance of the purchase price shall become due upon any evasion; and the undersigned shall pay all realistic attorney's fees and costs of compilation. Upon evasion, Seller may retrieve the goods, hold and dispose of same, and collect expenses, together with any shortage due from Buyer, subject to the Buyer's right to exchange said items pursuant to law and the Uniform Commercial Code.

**Accepted BY:**

\_\_\_\_\_  
 Seller

\_\_\_\_\_  
 Buyer

\_\_\_\_\_  
 Address

\_\_\_\_\_  
 Address

\_\_\_\_\_  
 By

\_\_\_\_\_  
 By

### 3.2 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (CHARTER PARTY)

Στην ελεύθερη αγορά της Ναυτιλίας, οι προφορικές συμφωνίες είναι δεσμευτικές, ωστόσο για να διασφαλιστούν οι μεταφορές προϊόντων, ξεκίνησαν να αναπτύσσονται διάφορες μορφές εγγράφων, οι οποίες αποτελούν αποδεικτικά στοιχεία της προφορικής αυτής συμφωνίας.

Το ναυλοσύμφωνο, αποτελεί, λοιπόν, μια γραπτή και συνεπώς επίσημη συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή και σήμερα είναι το κυριότερο συμβόλαιο στην ελεύθερη αγορά. Στο συγκεκριμένο έγγραφο αποτυπώνεται η προφορική υπόσχεση του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) να διαθέσει όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου του στον ναυλωτή, για ένα ή περισσότερα ταξίδια.

Οι όροι αυτού είναι διαπραγματεύσιμοι και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη και η συμφωνία ναύλωσης θεωρείται έγκυρη με όποιον τρόπο και να διατυπωθεί, αρκεί να υπάρχει δυνατότητα αντιμετώπισης όλων των ζητημάτων που μπορούν να προκύψουν. Φυσικά, το ναυλοσύμφωνο διέπεται από νόμους, οι οποίοι είναι σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο που έχει καθιερωθεί και ως εθμικό δίκαιο (common law) στο χώρο της ναυλαγοράς. Η νομολογία αυτού του δικαίου βασίζεται στο ιστορικό των δεδικασμένων υποθέσεων-αντιδικιών που εκδικάστηκαν στο παρελθόν στα αγγλικά δικαστήρια και αφορούσαν παρόμοιες υποθέσεις.

Πλέον, στη σύγχρονη εποχή όπου όλα γίνονται σε γρήγορους ρυθμούς, για να ελαχιστοποιηθούν οι καθυστερήσεις στο κλείσιμο συμφωνιών οι συμβαλλόμενοι καταφεύγουν στη χρήση τυποποιημένων και προσχεδιασμένων μορφών ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties). Στις τυποποιημένες αυτές μορφές γίνονται προσθήκες και απαλλαγές από ρήτρες για να καλύψουν τις ιδιαιτερότητες της κάθε μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό τα ναυλοσύμφωνα έχουν ισορροπημένο χαρακτήρα σε ότι αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών.

Σκοπός τους, επομένως, είναι η τυποποίηση των ρητρών που χρησιμοποιούνται έτσι ώστε να μην είναι χρονοβόρα η διαδικασία σύστασής τους. Είναι εύχρηστα και έχουν συνεισφέρει σημαντικά στη διευκόλυνση των μεταφορών σε διεθνή επίπεδο, και αυτό γιατί η σύνταξή τους είναι σε διεθνή γλώσσα (αγγλικά) και οι όροι τους είναι γνωστοί. «Χτίζεται» άρα, πολύ πιο εύκολα και γρήγορα μια γέφυρα επικοινωνίας ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη σε όποιο μέρος της γης και να βρίσκονται, υπό την ασφάλεια που τους παρέχει το ναυλοσύμφωνο.

Η σύσταση του ναυλοσυμφώνου -είτε της τυποποιημένης μορφής είτε όχι- γίνεται με την οριστικοποίηση διαφόρων τύπων από όρους. Αρχικά, πρέπει να αναφερθούν οι ρητοί όροι (express terms), οι οποίοι αναγράφονται εναργώς ή στις τυποποιημένες φόρμες ή στο παράρτημα. Τα θέματα μεγαλύτερης βαρύτητας έρχονται να πλαισιώσουν οι υπονοούμενοι όροι (implied terms) που στην ουσία δεν είναι γραπτοί όροι, υπονοούνται και γίνονται σιωπηλά αποδεκτοί και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Βέβαια, αν υπάρξει κάποια ασυμφωνία μεταξύ των παραπάνω ορών, θα υπερισχύσει ο ρητός όρος καθώς θεωρείται ότι εφόσον υπάρχει γραπτώς ξεκαθαρίζει πιο εύκολα τις προθέσεις των συμβαλλόμενων μερών. Περαιτέρω, οι περιγραφές (representations) αποτελούν κομβικοί όροι κι αυτό γιατί αφορούν τις συστάσεις που γίνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Σε εκείνη τη χρονική στιγμή τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να παρουσιάσουν στοιχεία όπως είναι το όνομα του πλοίου, το σήμα του, ο χρόνος ναυπήγησης κ.ά. Σε περίπτωση που υπάρχει η οποιαδήποτε ανακρίβεια με δόλο τότε το συμβαλλόμενο μέρος το οποίο υπέστη την παραπλάνηση δικαιούται να ακυρώσει το συμβόλαιο. Σε κάθε άλλη περίπτωση το συμβόλαιο θεωρείται έγκυρο και απλά το μέρος που

λειτουργήσει με δόλο είναι αναγκασμένο να καταβάλλει αποζημιώσεις. Οι προϋποθέσεις (conditions), από την άλλη είναι οι όροι που η παραβίασή τους από το ένα μέρος δίνει αυτομάτως το δικαίωμα στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος να κινήσει τις διαδικασίες για την ακύρωση του ναυλοσυμφώνου. Η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη στιγμή της υπογραφής του συμβολαίου, η εθνικότητα του πλοίου, η μεταφορική του ικανότητα κ.ά. είναι μερικές από τις προϋποθέσεις που μπορούν να περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο. Έτι περαιτέρω, υπάρχουν και οι λεγόμενες εγγυήσεις (warranties), οι οποίες αποτελούν είδη όρων που αν υπάρξει η οποιαδήποτε παραβίαση τους από ένα εκ των συμβαλλομένων, δίνεται το δικαίωμα στον άλλον να αξιώσει αποζημίωση. Παραδείγματα τέτοιων εγγυήσεων αποτελούν η συντήρηση του πλοίου, τα καύσιμά του, η ταχύτητά του κ.ά. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι μπορεί τα ναυλοσύμφωνα να περιέχουν και ακαθόριστους όρους (innominate terms), δηλαδή όροι που άλλοτε αντιμετωπίζονται από το δικαστήριο ως προϋποθέσεις και άλλοτε ως εγγυήσεις, ανάλογα με τη σοβαρότητα των συνεπειών της αθέτησης, όπως για παράδειγμα η αξιοπλοΐα του πλοίου.

**ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ  
CHARTER PARTY**

Έγινε την *Made on the* του έτους *day of* στο..... (τόπος) *at place*  
 Όνομα Πλοίου *Vessel's name* Λιμένας Μηολόγησης *Port of Registry*  
 Αριθμός Μηολογίου *Register No.*

**ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ  
THE CONTRACTING PARTIES**

A Πλοιοκτήτης ή με την εξουσιοδότηση του πλοιοκτήτη  
*Shipowner or and by the authority of the Shipowner*  
 Διεύθυνση *Address*  
 ΑΦΜ *A.O.Y.*  
 VAT *Tax Office*

B Ναυλωτής *Charterer* Αρ. Ταυτότητας *Identity card No.*  
 Αριθ. Διαβατηρίου *Passport No.* ΑΦΜ *VAT*  
 Διεύθυνση *Address*  
 Περίοδος ναυλώσεως: Από *Charter Period: From* Μέχρι *to*  
 Συνολικός ναύλος που συμφωνήθηκε: *Chartered freight in total* Νόμισμα *Currency*

I Ναυλομεσίτης  
 C *Broker*  
 Διεύθυνση *Address*  
 ΑΦΜ *A.O.Y.*  
 VAT *Tax Office*

Υπογράφεται από τον Πλοιοκτήτη *Signed by the Owner* Υπογράφεται από το Ναυλωτή *Signed by the Charterer* Υπογράφεται από το Ναυλομεσίτη *Signed by the Broker*

**ΘΕΩΡΗΣΗ**

**ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ**

**ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ**

ότι κατά τον απόπλου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (όνομα πλοίου)

Μηολογίου

Αριθ.

αριθ. άδειας επαγγελματικού πλοίου

συμπληρώθηκε και κατατέθηκε αντίγραφο ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ.

Τόπος

Ημερομηνία

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ  
 Τ.Σ.Υ.

Στην Πίσω όψη αναγράφονται οι όροι του ναυλοσυμφώνου. Πρέπει όλα τα μέρη να αποδειχθούν και να τους υπογράψουν.  
 For Charter Party Conditions, please see overleaf. They must signed by all parties.



### 3.3 ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Η φορτωτική (Bill of Lading) αποτελεί ένα αξιόγραφο, το οποίο προσδιορίζει την κυριότητα των εμπορευμάτων και γενικότερα των φορτίων, τα οποία ακόμα δεν έχουν φορτωθεί σε κάποιο μέσον μεταφοράς. Η φορτωτική αποτελεί γενικότερα ένα αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων/φορτίων προς μεταφορά και σύμβασης ναύλωσης, ειδικά όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο. Στη δικιά μας περίπτωση θα ασχοληθούμε για την περίπτωση της φορτωτικής στην Ναυλαγορά και όχι γενικότερα στο κόσμο των μεταφορών, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η φορτωτική, πρέπει να περιέχει κάποια συγκεκριμένα στοιχεία ώστε να θεωρείται σωστή και έγκυρη. Αρχικά το έγγραφο θα πρέπει να αναγράφει τα ονοματεπώνυμα του εκναυλωτή, του ναυλωτή και του παραλήπτη, καθώς επίσης και το όνομα του πλοίαρχου και τα διακριτικά του μέσου μεταφοράς (όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου). Επιπρόσθετα, θα πρέπει να καθορίζεται με ακρίβεια ο τόπος φόρτωσης και προορισμού των εμπορευμάτων/φορτίων. Το συμβόλαιο αυτό επίσης, θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα διακριτικά σημεία των φορτωμένων πραγμάτων, την γενική τους κατάσταση, όπως και τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων (χύμα φορτίου). Παράλληλα θα πρέπει να αναγράφονται και οι περί του ναύλου συμφωνίες, δηλαδή το ύψος του ναύλου, η διάρκεια αναμονής (σταλίες), ο τρόπος και ο χρόνος καταβολής κλπ. Τέλος, δεν θα μπορούσε να μην αναγράφεται πάνω στο αξιόγραφο η ημερομηνία έκδοσής του.

Η έκδοση της φορτωτικής γίνεται από τον πλοίαρχο του πλοίου μετά το πέρας της φόρτωσης των εμπορευμάτων/φορτίων. Η χρονική στιγμή αυτή έχει οριστεί για να την προστασία και την ασφάλεια των διάφορων συναλλαγών που σχετίζονται με τη φορτωτική, διότι συντελεί πιστωτικό τίτλο που μεταβιβάζεται με απλή οπισθογράφιση ή εκχώρηση, και για την αποφυγή αβεβαιότητας για το αν τελικά φορτώθηκαν τα αναφερόμενα εμπορεύματα/φορτία. Συνεπώς, η ημερομηνία έκδοσης είναι και ημερομηνία ολοκλήρωσης της φόρτωσης.

Παρόλο που ο πλοίαρχος εκδίδει την φορτωτική, ο ναυλωτής είναι εκείνος που επιλέγει πως θα εκδοθεί η φορτωτική. Υπάρχουν δύο τρόποι έκδοσης. Ο πρώτος είναι η «ονομαστική φορτωτική», δηλαδή εκδίδεται σε όνομα ορισμένου προσώπου (φυσικού ή νομικού) και μεταβιβάζεται με εκχώρηση, σύμφωνα πάντα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Η παραλαβή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων μπορεί να γίνει μόνο από το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σε αυτή ή την απέκτησε. Η άλλη περίπτωση είναι αυτή της «φορτωτικής σε διαταγή», η οποία μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση και την παραλαβή των εμπορευμάτων μετά το πέρας της φόρτωσης την εκτελεί τόσο το πρόσωπο που αναφέρεται σ' αυτή όσο και το πρόσωπο που με οπισθογράφιση υποδείχθηκε από αυτό.

Date **BILL OF LADING - SHORT FORM - NOT NEGOTIABLE** Page 1 of 1

<b>SHIP FROM</b>		<b>Bill of Lading Number:</b>	
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] SID No.:		BAR CODE SPACE	
<b>SHIP TO</b>		<b>Carrier Name:</b>	
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code] CID No.:		Trailer number: Serial number(s):	
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO</b>		<b>SPAC:</b>	
[Name] [Street Address] [City, ST ZIP Code]		Pro Number:  BAR CODE SPACE	
<b>Special Instructions:</b>		<b>Freight Charge Terms</b> (Freight charges are prepaid unless marked otherwise):	
		Prepaid <input type="checkbox"/> Collect <input type="checkbox"/> 3rd Party <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	

CUSTOMER ORDER INFORMATION					
Customer Order No.	# of Packages	Weight	Pallet/Slip (circle one)		Additional Shipper Information
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
			Y	N	
<b>Grand Total</b>					

CARRIER INFORMATION								
Handling Unit		Package		Weight	HM (X)	Commodity Description <small>Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 21(e) of NMFC item 360</small>	LTL Only	
Qty	Type	Qty	Type				NMFC No.	Class

Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding \_\_\_\_\_ per \_\_\_\_\_"  
**COD Amount: \$** \_\_\_\_\_  
 Fee terms: Collect  Prepaid  Customer check acceptable

**Note: Liability limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 USC § 14706(c)(1)(A) and (B).**

Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations.  
 The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees.  
**Shipper Signature** \_\_\_\_\_

<b>Shipper Signature/Date</b>  This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked, and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.	<b>Trailer Loaded:</b> <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver	<b>Freight Counted:</b> <input type="checkbox"/> By shipper <input type="checkbox"/> By driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By driver/pieces	<b>Carrier Signature/Pickup Date</b>  Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.
---	---	---	--

### 3.4 ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ (CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς (CoA) αποτελεί ένα μικτό τύπο ναύλωσης, ο οποίος εμπεριέχει στοιχεία από όλα τα άλλα είδη ναυλώσεων και κυρίως από τη ναύλωση ταξιδιού. Το CoA αναγνωρίζεται ως ένας από τους νεότερους τύπους μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ο οποίος εφαρμόζεται σε ομογενή φορτία που πρόκειται να μεταφερθούν σε μεγάλες ποσότητες και σε μεγάλες χρονικές περιόδους, ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια και σε συγκεκριμένα ταξίδια.

Στο ναυλοσύμφωνο αυτό, ο πλοιοκτήτης υπόσχεται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ναυλωτή σε όγκο μεταφερομένων αγαθών μέσα σε μια χρονική περίοδο (συνήθως ένα ή περισσότερα χρόνια). Μέσα σε αυτό το διάστημα συμφωνείται συνήθως ένας αριθμός δύο ή περισσότερων φορτώσεων και ταξιδιών, χωρίς όμως να προσδιορίζεται συγκεκριμένο πλοίο που θα εκτελέσει τη ναύλωση. Ο ναύλος υπολογίζεται συνήθως με βάση τη μεταφερόμενη ποσότητα φορτίου και μπορεί να καταβάλλεται προκαταβολικά ή εκ των υστέρων, ανάλογα με τη συμφωνία.

Αυτή η μορφή ναύλωσης βρίσκει εφαρμογή τόσο στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων όσο και στη μεταφορά πετρελαίου. Επίσης δεν είναι σπάνιο να απαντώνται τέτοιες μορφές ναύλωσης στις αγορές γραμμών, καθώς και να χρησιμοποιούνται από ορισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων, προκειμένου να εκτελέσουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών.

Συνήθως, το συμβόλαιο CoA καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από ένα έως μερικά χρόνια), τουλάχιστον δύο φορτώσεις και περισσότερα από ένα ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα και για ένα μόνο ταξίδι δεν εξαιρείται.

Όσον αφορά το φορτίο που μεταφέρεται με όρους CoA, είναι συνήθως ομογενές, ορισμένου τύπου και μεγάλων ποσοτήτων. Στο ναυλοσύμφωνο CoA ο καθορισμός συγκεκριμένου πλοίου δεν έχει σημασία για το ναυλωτή, αρκεί το πλοίο που θα επιλεγεί για τη μεταφορά να πληρεί κάποιες συμφωνημένες προδιαγραφές.

Κέντρο του ενδιαφέροντος είναι πάντα το φορτίο που θα πρέπει να μεταφερθεί από τον πλοιοκτήτη με ένα πλοίο της επιλογής του. Εάν κατά την εκτέλεση της ναύλωσης το πλοίο χαθεί, το συμβόλαιο δεν ακυρώνεται και ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να βρει άλλο πλοίο με όμοιες προδιαγραφές, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η μεταφορά του φορτίου.

Οι διαχειριστές πλοίων τακτικών γραμμών χρησιμοποιούν συνήθως συγκεκριμένες φόρμες δικών τους ιδιωτικών συμβολαίων σε αυτόν τον τύπο ναύλωσης. Όταν επιλέγεται το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς προκειμένου να ικανοποιηθεί η ανάγκη του ναυλωτή για πολλαπλές φορτώσεις τα οφέλη που προκύπτουν είναι αμοιβαία και σημαντικά, καθώς μειώνεται ο χρόνος των επιμέρους διαπραγματεύσεων, αναπτύσσεται η συνεργασία των συμβαλλομένων μερών, προσφέρεται ευελιξία επιλογών και βελτιώνεται ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός και προγραμματισμός των δραστηριοτήτων και του κόστους. Ειδικότερα, μία τέτοια μορφή ναύλωσης παρέχει στο ναυλωτή – συνήθως ένα μεγάλο διεθνή βιομηχανικό οργανισμό – τη δυνατότητα να οργανώσει ένα αποτελεσματικό σύστημα, να μειώσει το κόστος μεταφοράς και χειρισμού του φορτίου, να σχεδιάσει τη διαχείριση των αποθεμάτων και να περιορίσει τις καθυστερήσεις. Επιπλέον, μέσα από μία μακροχρόνια ναύλωση CoA ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα σταθερού κόστους μεταφοράς για όλη την περίοδο της ναύλωσης, χωρίς όμως να αναλαμβάνει την

εμπορική διαχείριση του πλοίου, όπως θα γινόταν σε μία χρονοναύλωση. Από την άλλη πλευρά, μία ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς παρέχει και στον πλοιοκτήτη - συνήθως ένα μεγάλο διαχειριστή πλοίων - σταθερή απασχόληση των πλοίων και σταθερό εισόδημα. Επιπλέον, ένα συμβόλαιο CoA προσφέρει συχνά στον πλοιοκτήτη περισσότερες ευκαιρίες για χρηματοδότηση νέων πλοίων, αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία στην απασχόληση του στόλου του.

Όταν τα συμβαλλόμενα μέρη διαπραγματεύονται τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς υιοθετούν στοιχεία της ναύλωσης ταξιδιού και της χρονοναύλωσης. Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων απαιτείται μεγάλη προσοχή, αφού είναι πολύ εύκολο να προκύψουν λάθη από τη χρήση διαφορετικών ναυλοσυμφώνων και όρων στον υπολογισμό κόστους και στην κατανομή των υποχρεώσεων μεταξύ πλοιοκτήτη – ναυλωτή. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν οποιαδήποτε κατανομή υποχρεώσεων επιθυμούν. Στην πράξη ωστόσο, έχει αναπτυχθεί ένας συγκεκριμένος τρόπος καταμερισμού των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε αυτόν τον τύπο ναύλωσης, ο οποίος ακολουθείται με μικρές παρεκκλίσεις κατά τις διαπραγματεύσεις.

## 4 ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

### 4.1 ΝΑΥΛΩΣΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (CHARTER VOYAGE)

*Σε αυτό το είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από συμφωνημένο λιμάνι φόρτωσης προς συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης με αντίτιμο καθορισμένο ποσό ναύλου, το ύψος του οποίου διαμορφώνεται ανάλογα των συνθηκών της ναυλαγοράς (freight market). Τα συμβαλλόμενα μέρη μίας ναύλωσης είναι ελεύθερα να επιλέξουν οποιοδήποτε τύπο ναυλοσυμφώνου επιθυμούν και να επιφέρουν οποιαδήποτε μετατροπή προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, «Ναυλώσεις», 2010)*

Στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού τα οποία συνάπτονται μεταξύ των δύο αυτών προσώπων, του πλοιοκτήτη-ναυλωτή, περιέχεται μια πληθώρα στοιχείων και πολύ σημαντικών ορών (clauses). Κάποια από αυτά είναι η ημερομηνία και τόπος υπογραφής του ναυλοσυμφώνου, η πλήρης επωνυμία και έδρα των πλοιοκτητών και ναυλωτών, η περιγραφή του πλοίου καθώς και η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου. Επίσης στα ναυλοσύμφωνα, κατά πλειονότητα, ενυπάρχουν στοιχεία όπως η κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο (πρώτο) λιμάνι φόρτωσης, η ποσότητα του φορτίου που ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει επί του πλοίου, το είδος και περιγραφή του προς μεταφορά φορτίου όπως και ο λιμένας ή λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Παράλληλα, πολύ συχνά συναντιούνται σε αυτού του είδους τις συμβάσεις να αναγράφεται το χρονικό περιθώριο, όπου ο ναυλωτής υποχρεούται να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση (laytime-σταλίες) καθώς επίσης και το χρηματικό ύψος του "demurrage" (επισταλίες) και του "despatch" (επίσπευση). Επιπρόσθετα, μερικοί από τους όρους (clauses) που παρατηρούνται κατά κόρον είναι ο όρος αναφερόμενος στο ύψος και τον τρόπο καταβολής του ναύλου και στους πράκτορες καθώς και οι όροι που αναφέρονται στις φορτωτικές. Μεταξύ των άλλων, περιλαμβάνονται όροι

αναφερόμενοι στη διαιτησία (arbitration clause) και στην προμήθεια των μεσιτών (brokerage clause) αλλά και στη γενική αβαρία όπως επίσης και σε περιπτώσεις απεργιών, πάγων, πολέμων κ.α. Τέλος, στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού συμπεριλαμβάνονται ορισμένες ρήτρες, δηλαδή, η ρήτρα "Cesser clause" μαζί με την ρήτρα επίσχεσης (lien clause), η ρήτρα παρέκκλισης (deviation clause) και οι απαλλακτικές ρήτρες (exception clauses).

Πέρα όμως από τους όρους που αναφέρθηκαν παραπάνω, υπάρχουν και αρκετοί επιπλέον όροι που αποβλέπουν στη διαχείριση θεμάτων, δευτερεύουσας όμως σημασίας μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων.

#### 4.1.1 Έξοδα πλοιοκτῆτη

Μέσα στις υποχρεώσεις του ναυλοσυμφώνου είναι και τα έξοδα του ταξιδιού, τα οποία πρέπει να τακτοποιηθούν και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη της «συμφωνίας». Από την πλευρά του πλοιοκτῆτη τα έξοδα, τα οποία μπορεί να προκύψουν σε μια περίπτωση ναύλωσης πλοίου ανά ταξίδι (voyage charter) είναι τα παρακάτω:

- ⇒ Λειτουργικά έξοδα (operating costs ή running costs): συμπεριλαμβάνονται όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, όπως έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, υπερωρίες, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων, έξοδα σεμιναρίων και εκπαίδευσης (wages, social costs, sickness costs, travel costs). Επίσης, περιλαμβάνονται τα έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών 25 (costs for supplies & provisions, lubricants, spares), τα ασφάλιστρα (insurance for hull and machinery), τα έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου (maintenance and repairs costs) καθώς και τα έξοδα διαχείρισης και διοίκησης της εταιρείας (administrative costs). Το ύψος των λειτουργικών εξόδων είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο της αγοράς στην οποία απασχολείται το πλοίο.
- ⇒ Έξοδα ταξιδιού (voyage costs): εντάσσονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά έξοδα (port charges), στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα των πιλότων (pilotage), των ρυμουλκών (tugs), των φάρων (light dues), καθώς και τα έξοδα αγκυροβολίας (anchorage dues).
- ⇒ Έξοδα κεφαλαίου (capital costs): Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα κόστη κεφαλαίου, όπως για παράδειγμα η εξόφληση των δανείων. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.
- ⇒ Έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs): περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου, όπως τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας του φορτίου (loading, discharging and stowage costs), καθώς επίσης η μίσθωση γερανών και λοιπού εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου που διαθέτει το λιμάνι. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Οι δαπάνες ψύξης του φορτίου και ειδικής προετοιμασίας των αμπαριών σχετίζονται με το ταξίδι και δεν κατατάσσονται στα έξοδα χειρισμού του φορτίου. Όσον αφορά τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, αυτά μοιράζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτῆτη σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Εάν το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει κάποιον από τους συνώνυμους όρους "Gross Terms" ή "Liner Terms", τότε τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης περιλαμβάνονται στο ναύλο,

ενώ ο όρος "F.I.O Terms" ή παραπλήσιοί του απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από τα έξοδα της φορτοεκφόρτωσης.

#### 4.1.2 Έξοδα ναυλωτή

Στη ναύλωση ταξιδιού ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στο μεταφορέα μία χρηματική αμοιβή, το ναύλο, για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου σε εμπορεύσιμη κατάσταση στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού. Όσον αφορά στα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, μοιράζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Εάν το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όρους "FIO" (Free In and Out), μόνο τότε ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου.

#### 4.1.3 Κατηγορίες ναύλου στη ναύλωση ταξιδιού

- Ναύλος πληρωτέος κατά την παράδοση (freight payable on delivery): Ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει το ναύλο, κατά το διάστημα που παραδίδονται τα αγαθά και όχι κατά την εκπλήρωση της εκφόρτωσης όλου του φορτίου, αφού το πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι προορισμού με ασφάλεια και έχει προσεγγίσει το σημείο εκφόρτωσης και εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι πρόθυμος και έτοιμος προς παράδοση του φορτίου στο δικαιούχο. Στην περίπτωση που ο ναυλωτής αρνηθεί να πληρώσει το ναύλο, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα κατάσχεσης του φορτίου προς εξαναγκασμό του ναυλωτή να πληρώσει το συμφωνημένο ναύλο. Εάν το φορτίο χάθηκε εν πλω, ανεξάρτητα από την αιτία που προκάλεσε την απώλεια, τότε ο ναυλωτής απαλλάσσεται της ευθύνης του να πληρώσει ναύλο (Dakin v. Oxley). Ωστόσο, εάν ο πλοιοκτήτης εμποδίστηκε να μεταφέρει τα αγαθά στον προορισμό τους από πράξη ή παράλειψη του ιδιοκτήτη του φορτίου, τότε ολόκληρος ο ναύλος είναι πληρωτέος (Cargo ex Galam). Εάν δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο, ο ναύλος είναι πληρωτέος κατά την παράδοση των αγαθών και υπολογιζόμενος σύμφωνα με την παραδοθείσα ποσότητα φορτίου (Krall v. Burnett).
- Πλήρης και μερικός ναύλος (full & short freight): Σε περίπτωση ζημιάς του φορτίου, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλλει ολόκληρο το ναύλο κατά την παράδοση του φορτίου, έχει όμως το δικαίωμα αποζημίωσης (εκτός εάν η ζημιά προκλήθηκε από αίτια που συμπεριλαμβάνονται στα "excepted perils") για την παραβίαση του πλοιοκτήτη να παραδώσει το φορτίο στην ίδια καλή κατάσταση όπως είχε φορτωθεί (Dakin v. Oxley). Μερικές φορές, το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα μείωσης του ναύλου για "short delivery", δηλαδή για παράδοση ελλιπούς φορτίου (The Olympic Brilliance). Σε περίπτωση αδικαιολόγητης παρέκκλισης του πλοίου, ο ναύλος δεν είναι πληρωτέος. Ωστόσο, εφ' όσον το φορτίο φτάσει με ασφάλεια στον προορισμό του, ο πλοιοκτήτης δικαιούται μία λογική αμοιβή σύμφωνα με την αρχή "quantum meruit", δηλαδή βάσει της αναλογικής εργασίας που εκτελέστηκε.

- Προκαταβολικός ναύλος (advance freight): Πληρώνεται προκαταβολικά πριν την παράδοση του φορτίου στο συμφωνημένο λιμάνι. Εδώ, η πληρωμή του ναύλου δεν εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου, άρα ο ναύλος είναι πληρωτέος ακόμα και αν πλοίο και φορτίο έχουν χαθεί (De Silvale v. Kendall / The Karin Vatis). Εάν πληρωθεί προκαταβολικός ναύλος (advance freight) πριν από την απώλεια του φορτίου, ο ναύλος αυτός δεν επιστρέφεται στο ναυλωτή. Σε περίπτωση απώλειας του φορτίου από κίνδυνο για τον οποίο υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει "advance freight". Ο προκαταβολικός ναύλος επιστρέφεται μόνο όταν ο πλοιοκτήτης παραβιάσει έναν υπονοούμενο όρο (seaworthiness, deviation, reasonable despatch) ή όταν το φορτίο απωλεσθεί λόγω κινδύνου για τον οποίο δεν υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη. Γενικότερα, αυτός ο τύπος ναύλου θεωρείται ο σημαντικότερος και εφαρμόζεται τόσο στην ελεύθερη αγορά (tramp market), όσο και στην αγορά γραμμών (liner market). Δεν θα πρέπει να συγχέεται ο όρος "advance freight" με τον όρο "advance of freight", ο οποίος αφορά προκαταβολές σε μετρητά που πληρώνει ο ναυλωτής για να αντιμετωπίσει καθημερινές ανάγκες του πλοίου. Οι προκαταβολές αυτές συμψηφίζονται κατά την τελική εκκαθάριση και παρακρατούνται από το τελικό πληρωτέο ποσό του ναύλου. Ωστόσο, δεν αποτελούν ναύλο που πρέπει να πληρωθεί ολόκληρος προκαταβολικά, αλλά προκαταβολές έναντι του πληρωτέου ναύλου.
- Ναύλος κατ' αποκοπή ή εφ' άπαξ ναύλος (lump sum freight): Είναι το εφ' άπαξ πληρωτέο ποσό για τη χρήση ολόκληρου ή μέρους του πλοίου. Αυτός ο τύπος ναύλου υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα του προσφερόμενου πλοίου και δεν έχει άμεση σχέση με το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί. Συνεπώς, ο κατ' αποκοπή ναύλος πληρώνεται ανεξάρτητα της συνολικής ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Εάν έχει συμφωνηθεί "lump sum freight", ο πλοιοκτήτης δικαιούται ολόκληρο το ναύλο, έστω και αν μόνο ένα μέρος του φορτίου φτάσει στον προορισμό. Εάν όμως χαθεί όλο το φορτίο, ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται ναύλο.
- Νεκρός ναύλος (dead freight): Στην περίπτωση που ο ναυλωτής έχει παραβιάσει το συμβόλαιο χωρίς να φορτώσει πλήρες φορτίο (full and complete cargo), ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αξιώσει την είσπραξη του εμπομαζόμενου "νεκρού ναύλου" (dead freight). Το "dead freight" δεν θεωρείται ναύλος, αλλά ένας τρόπος αποζημίωσης του πλοιοκτήτη από το ναυλωτή, λόγω παραβίασης του ναυλοσυμφώνου. Το ποσό του "dead freight" ισούται με το ποσό του επιπρόσθετου ναύλου που θα απέφερε στον πλοιοκτήτη η φόρτωση πλήρους φορτίου, μειωμένο κατά τα πρόσθετα έξοδα φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης των προϊόντων, που εξοικονομούνται από τον πλοιοκτήτη λόγω της μη φόρτωσης πλήρους φορτίου. Όπως φαίνεται από τα παραπάνω, ο "νεκρός ναύλος" αποτελεί αποζημίωση και δεν αφήνει περιθώρια επί πλέον κέρδους στον πλοιοκτήτη (Mc Lean & Hope v. Fleming / The Ionian Skipper).
- Αναδρομικός ναύλος (back freight): Σε περίπτωση που εμποδίζεται η παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη για λόγους πέρα από τον έλεγχο του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη (π.χ. άρνηση ή αδυναμία του παραλήπτη προς παραλαβή του φορτίου), ο πλοιοκτήτης πρέπει να προβεί σε έκτακτες ενέργειες (π.χ. εκφόρτωση, μεταφόρτωση, μεταφορά, αποθήκευση του φορτίου) και έξοδα για να προστατέψει τα συμφέροντα του ιδιοκτήτη του φορτίου, του ναυλωτή και βέβαια τα δικά του. Για την κάλυψη των παραπάνω εξόδων, ο πλοιοκτήτης δικαιούται πρόσθετο αναδρομικό ναύλο που καλείται "back freight" (Cargo ex Argos).



- Κατ' αναλογία ή αναλογικός ναύλος (pro rata freight): Πληρώνεται αναλογικά, βάσει της διανυθείσας απόστασης του ταξιδιού (distance freight) ή του τμηματικού φορτίου που παραδόθηκε. Στην περίπτωση αυτή, λόγω εξωγενών παραγόντων πέρα από τον έλεγχο του πλοιοκτήτη, έχει πραγματοποιηθεί ένα μέρος του συμφωνημένου ταξιδιού και το φορτίο είναι έτοιμο προς παράδοση σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι (Hill v. Wilson). Ο ναυλωτής δεν έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει το φορτίο στον πλοιοκτήτη χωρίς την καταβολή ναύλου, ούτε και ο πλοιοκτήτης δικαιούται να εκφορτώσει το φορτίο αυθαίρετα σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι και ακόλουθα να απαιτήσει το ναύλο που του αναλογεί (pro rata freight). Εφ' όσον ο ιδιοκτήτης του φορτίου αρνηθεί να το παραλάβει σε ενδιάμεσο λιμάνι, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιλέξει, εάν θα μεταφέρει με άλλο μεταφορικό μέσο το φορτίο στον προορισμό του απαιτώντας ολόκληρο ναύλο (full freight), ή εάν θα το παραδώσει σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι χωρίς αμοιβή. Γενικά, για να είναι δικαιολογημένη η απαίτηση είσπραξης αναλογικού ναύλου από τον πλοιοκτήτη, είναι απαραίτητη η συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του φορτίου να παραλάβει το φορτίο σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι (Mitchell v. Darthez / Christy v. Row).
- Καθ' αξία ναύλος (ad valorem freight): Υπολογίζεται βάσει ενός ποσοστού της αξίας ή της τιμής του φορτίου που μεταφέρεται.

Κανόνες σχετικά με το χρόνο κατά τον οποίο ο ναύλος θεωρείται κερδισμένος και πληρωτέος, υπάρχουν συχνά στα διάφορα ναυλοσύμφωνα. Ρήτρες όπως η ακόλουθη: "freight earned and payable upon shipment, ship and cargo lost or not lost", βρίσκονται συχνά στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού και δηλώνουν ότι, ο πλοιοκτήτης δικαιούται ναύλο στο λιμάνι φόρτωσης και ο ναύλος δεν μπορεί να επιστραφεί αν μέρος του φορτίου ή όλο το φορτίο και το πλοίο δεν φτάσουν στον προορισμό τους. Στην περίπτωση αυτή, το ρίσκο του ναύλου βαραίνει το ναυλωτή. Ο ναύλος μπορεί να μην καθίσταται πληρωτέος στην ίδια χρονική στιγμή κατά την οποία θεωρείται κερδισμένος. Έτσι, είναι δυνατόν τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού να περιέχουν την εξής ρήτρα: "freight earned upon shipment", σε συνδυασμό με την ακόλουθη ρήτρα: "freight payable before commencement of discharging" ή αλλιώς "before breaking bulk (discharging)".

#### 4.1.4 Αποζημίωση σε περιπτώσεις καθυστέρησης - επίσπευσης

Σε περίπτωση που ο ναυλωτής χρησιμοποιεί το πλοίο είτε κατά την φόρτωση είτε κατά την εκφόρτωση, περισσότερο χρόνο από αυτόν που έχει συμφωνηθεί υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που ορίζει ότι ο ναυλωτής δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι για επιπρόσθετες ημέρες (πέραν των laydays) μέχρι να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση, αλλά είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο ημερήσιο ποσό, γνωστό ως "demurrage" (επισταλίες-σταλίες). Το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών θα καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης. Οι επισταλίες αποτελούν ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated damages) προς τον πλοιοκτήτη, για την καθυστέρηση του πλοίου του. Επομένως, ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει τη ζημιά που έχει υποστεί, αλλά ακόμα και αν η ζημιά αυτή είναι μεγαλύτερη από την αποζημίωση του "demurrage", αυτός δικαιούται μόνο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί. Αντίθετα, έστω και αν η πραγματική ζημιά είναι χαμηλότερη από την αποζημίωση του "demurrage", ο πλοιοκτήτης δικαιούται

όλο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί από την αρχή. Η ευθύνη για την πληρωμή του "demurrage" προκύπτει αμέσως μετά τη λήξη των "laydays". Για τον υπολογισμό του "demurrage" η ημέρα μετράται ως ημερολογιακή των 24 ωρών. Οι εξαιρούμενες κατά το "laytime" περίοδοι όπως Κυριακές, εορτές, άσχημες καιρικές συνθήκες κλπ., δεν αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό του "demurrage" (once on demurrage always on demurrage), εφ' όσον βέβαια έχει εξαντληθεί ο διαθέσιμος χρόνος του "laytime" και το πλοίο είναι ήδη "on demurrage". Μόνο όταν υπάρχει καλά διατυπωμένη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο, ο χρόνος του "demurrage" μπορεί να περιορίζεται. Αυτός ο περιορισμός, για παράδειγμα, φαινόταν στη ρήτρα 7 της παλαιότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου Gencon (edition 1976): "ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at parts of loading and discharging". Στην πρακτική, συνήθως διαγράφονται από τον όρο οι φράσεις "ten running days on" και "payable day by day". Όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε σφάλμα του πλοιοκτήτη ή γίνεται για διευκόλυνσή του, τότε δεν προκύπτει υποχρέωση του ναυλωτή για πληρωμή "demurrage". Πολλές φορές η ευθύνη για την καταβολή του "demurrage" μεταφέρεται είτε στον παραλήπτη του φορτίου (όταν στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνεται η "cesser clause") είτε στον κάτοχο της φορτωτικής ή στο φορτωτή (όταν στη φορτωτική υπάρχει ο όρος: "freight and all other conditions as per charter"). Σύμφωνα με τη ρήτρα αυτή, το "demurrage" είναι πληρωτέο ανά ημέρα (payable day by day). Η συγκεκριμένη φράση επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να απαιτήσει πληρωμή για κάθε μέρα που το πλοίο του είναι σε "demurrage" και στη συνέχεια να ασκήσει το δικαίωμα επίσχεσης επί των αγαθών κατά την εκφόρτωσή τους, εφ' όσον δεν εισπράξει το "demurrage". Επίσης, εάν δεν υπήρχε η φράση "payable pro rata for any part of a day", κάθε τμήμα της ημέρας στο οποίο έγινε φόρτωση / εκφόρτωση κατά τη διάρκεια του "demurrage", θα μετρούσε ως ολόκληρη ημέρα (implied term).

Από την άλλη πλευρά όμως είναι δυνατόν το πλοίο να κερδίσει χρόνο επειδή η φόρτωση/εκφόρτωση πραγματοποιήθηκαν σε χρόνο μικρότερο από αυτόν που συμφωνήθηκε ως χρόνος αναμονής/υπεραναμονής (laytime). Στην περίπτωση αυτή ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη γνωστή ως "despatch money" (επίσπευση). Συνήθως, το ποσό της επίσπευσης ισούται με το μισό του συμφωνημένου "demurrage", μολονότι είναι δυνατόν να συμφωνείται κάτι διαφορετικό. Ο χρόνος της επίσπευσης υπολογίζεται με διάφορους τρόπους. Έτσι, άλλοτε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση για όλο το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι τη στιγμή που θα έληγε ο χρόνος "laytime" συμπεριλαμβανομένων εορτών, αργιών, κακοκαιρίας και λοιπών εξαιρέσεων του "laytime" (all time saved) και άλλοτε για το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι το καθαρό υπόλοιπο έως την εκπνοή του χρόνου "laytime" (all laytime saved), δηλαδή σε αυτή την περίπτωση αφαιρούνται οι χρόνοι που εμπίπτουν σε εξαιρέσεις του "laytime". Η τελευταία περίπτωση είναι η πιο συνηθισμένη στην πράξη. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το εθιμικό δίκαιο δεν προβλέπει υπονοούμενο όρο επίσπευσης .

Τέλος, υπάρχει και η περίπτωση στην οποία να έχει συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας (ναυλωτή-εκναυλωτή) οι υπολογισμοί των επισταλιών και της επίσπευσης να γίνονται χωριστά για την φόρτωση και την εκφόρτωση. Αν υπάρχουν περισσότερα από ένα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης, μόνο ένας υπολογισμός γίνεται για όλα μαζί τα λιμάνια φόρτωσης και άλλος ένας για όλα τα λιμάνια εκφόρτωσης. Η βασική αρχή των χωριστών υπολογισμών συχνά παραβιάζεται από ειδική συμφωνία στο ναυλοσύμφωνο. Αυτή η συμφωνία μπορεί να

έχει την ακόλουθη διατύπωση: "time allowed for loading and discharging, 8 days altogether" ή "time allowed 8 days all purposes". Μερικές φορές επίσης χρησιμοποιούνται οι λέξεις "reversible" ή "average", όπως για παράδειγμα στις ρήτρες: "3 days for loading and 5 for discharging, loading and discharging times to be reversible", ή "3 days for loading and 5 for discharging. Charterers have the right to average loading and discharging times". Στην πρώτη περίπτωση (reversible laytime), οι χωριστοί χρόνοι φόρτωσης και εκφόρτωσης προστίθενται και δίνουν ένα συνολικό χρόνο, που θα πρέπει να δαπανηθεί συνολικά και για τις δύο διαδικασίες (φόρτωση - εκφόρτωση). Έτσι, αν αφαιρεθεί από το συνολικό χρόνο αυτός που δαπανήθηκε για τη φόρτωση, ο υπόλοιπος χρόνος που θα μείνει θα πρέπει να δαπανηθεί για την εκφόρτωση. Αν υποτεθεί ότι το πλοίο "ξοδεύει" όλο το συνολικό του χρόνο στη φόρτωση, τότε το πλοίο θα βρίσκεται σε επισταλίες (on demurrage) από τη στιγμή της άφιξης του στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Στη δεύτερη περίπτωση (average laytime), οι υπολογισμοί της φόρτωσης και της εκφόρτωσης γίνονται χωριστά. Έπειτα, οι χρόνοι επισταλιών (demurrage) και επίσπευσης (despatch) συμψηφίζονται, και τελικά πληρώνεται το αντίστοιχο ποσό επισταλιών ή επίσπευσης, ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα. Πάντως, το αποτέλεσμα θα είναι συνήθως το ίδιο, είτε χρησιμοποιηθεί το "reversible laytime", είτε το "average laytime".

Οι ρήτρες του "laytime" δίνουν συχνά στο ναυλωτή το δικαίωμα επιλογής της μεθόδου υπολογισμού, όπως π.χ. η ρήτρα "laytime for loading and laytime for discharging to be reversible in charterer's option". Σε αυτή την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης είναι πάντα ζημιωμένος, από την άποψη ότι ο ναυλωτής πραγματοποιεί χωριστό υπολογισμό και υπολογισμό με "reversible laytime", διαλέγοντας τελικά την οικονομικότερη γι' αυτόν μέθοδο.

Συμπερασματικά, θα πρέπει να τονιστεί ότι η λειτουργία της φόρτωσης ολοκληρώνεται με τη φόρτωση και στοίβαξη του φορτίου επί του πλοίου, ενώ η διαδικασία της εκφόρτωσης ολοκληρώνεται με την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού, στην προβλήτα, δίπλα στο πλοίο. Μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, ο κίνδυνος περνά στον πλοιοκτήτη, ο οποίος πρέπει να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι (carrying voyage).

## 4.2 ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)

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

Η χρονοναύλωση ταξιδιού μοιάζει σε αρκετά σημεία με τη ναύλωση ταξιδιού, αφού το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η ειδοποιός διαφορά είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά ημέρα για το χρόνο απασχόλησης του πλοίου, αντί να εισπράττει ναύλο ανά μονάδα φορτίου όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού. Στην δεύτερη περίπτωση, αυτή της χρονοναύλωσης κυκλικού ταξιδιού, ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε. Για αυτό ίσως και αποτελεί μία μικτή μορφή

ναύλωσης. Η περίπτωση της περιοδικής χρονοναύλωσης είναι η πιο συνηθισμένη, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκοσμίως. Η επαναπαράδοση γίνεται σε συμφωνημένη γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος της ναύλωσης μπορεί να διαρκεί από λίγες μέρες μέχρι χρόνια.

Γενικότερα στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) και άρα είναι αυτός που αναλαμβάνει το μεταβλητό κόστος του πλοίου (voyage cost) που περιλαμβάνει έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κλπ., καθώς βέβαια και το μίσθωμα του πλοίου. Ωστόσο, τη διαχείριση του πλοίου (operation and management) και επομένως τη πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost) και του κόστους κεφαλαίου (capital cost) τα έχει υπ' ευθύνη του ο πλοιοκτήτης.

Πολλές φορές, συνηθίζεται τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές (options) ανανέωσης της ναύλωσης, π.χ. ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης να δικαιούται να ζητήσει παράταση της χρονοναύλωσης για ορισμένο χρόνο, με τους ίδιους ή αναθεωρημένους όρους ή με όρους που θα συμφωνηθούν αμοιβαία.

Παρόλο που τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματευθούν το συμβόλαιο, είναι συνηθισμένο να υιοθετούν ένα από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης, τα οποία έχουν εγκριθεί από αρμόδιους οργανισμούς όπως η "BIMCO", το "Documentary Committee of the Chamber of Shipping in the United Kingdom" κ.ά.

#### 4.2.1 Παράδοση πλοίου

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στο ναυλωτή αξιόπλοο και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ναυλοσύμφωνου έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί η ναύλωση. Δικαίωμα χρήσης άλλου πλοίου έχει μόνο εάν αυτό προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο.

Στο ναυλοσύμφωνο, ο τόπος παράδοσης του πλοίου μερικές φορές καθορίζεται σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή προβλήτα λιμανιού και άλλες φορές καθορίζεται σε μία ευρύτερη περιοχή, π.χ. "vessel to be delivered and redelivered in the Aegean". Κατά κόρον, το λιμάνι παράδοσης καθορίζεται από το ναυλωτή και αποτελεί σημαντικό σημείο διαπραγμάτευσης, ιδιαίτερα όταν το πλοίο είναι ελεύθερο σε άλλο λιμάνι από αυτό στο οποίο ο ναυλωτής το χρειάζεται. Η παράδοση του πλοίου μπορεί να μην πραγματοποιείται στο λιμάνι ή στην προβλήτα, αλλά στο σταθμό επιβίβασης των πιλότων έξω από ένα λιμάνι.

Όσον αφορά τον χρόνο παράδοσης του πλοίου, υπάρχει κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, συμφωνία μεταξύ ναυλωτή-πλοιοκτήτη. Πολλά χρονοναυλοσύμφωνα αναφέρουν ότι η παράδοση του πλοίου γίνεται δεκτή μόνο κατά τις εργάσιμες ημέρες και σε ώρες γραφείου (during working days and office hours), είναι σύνηθες όμως τέτοιοι όροι διαγράφονται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Εάν ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο του νωρίτερα από το χρόνο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να το δεχτεί πριν ξεκινήσουν να μετρούν τα συμφωνημένα "laydays" της παράδοσης. Αυτό όμως δεν συμβαίνει στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο του αργότερα από το συμφωνημένο χρόνο παράδοσης ή το παραδώσει σε λιμάνι διαφορετικό από το συμφωνημένο. Τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα ακύρωσης του συμβολαίου. Συχνά, υπάρχει ρήτρα στα ναυλοσύμφωνα που ορίζει ότι ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των καυσίμων κατά την παράδοση, π.χ. "charterers at port of delivery...to take over and pay for al... fuel and diesel oil remaining in vessel's bunkers at current

price at that port" (Baltim 1939, edition 2001, clause 5). Επειδή κατά την παράδοση του πλοίου η ευθύνη για την πληρωμή διαφόρων εξόδων (π.χ. καυσίμων, λιμενικών, πρακτορειακών) περνάει από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή, συνήθως συμφωνείται μεταξύ των μερών η πραγματοποίηση μίας κοινής επιθεώρησης του πλοίου (joint on-hire survey) από ανεξάρτητους επιθεωρητές, η οποία λειτουργεί ως βάση για τον επιμερισμό του κόστους. Στις σχετικές αναφορές (on-hire survey reports and damage reports) καταγράφεται η ακριβής ώρα παράδοσης, οι ποσότητες καυσίμων και η κατάσταση του πλοίου κατά την παράδοση. Θα πρέπει να συμφωνείται στο ναυλοσύμφωνο ποιό συμβαλλόμενο μέρος θα αναλαμβάνει το κόστος και το χρόνο αυτών των επιθεωρήσεων.

Από τη στιγμή που το πλοίο θα παραδοθεί στο ναυλωτή, ο ίδιος έχει δικαίωμα της πλήρους χρήσης του κατά τη διάρκεια του χρονοναυλοσυμφώνου. Ο πλοίαρχος, παρ' όλο που ανήκει στο προσωπικό του πλοιοκτήτη και όχι σε αυτό του ναυλωτή, έχει υποχρέωση να ενεργεί λογικά και να συμμορφώνεται με τις εντολές του ναυλωτή όσον αφορά την εμπορική απασχόληση και πρακτόρευση του πλοίου (employment and agency), ανάλογα πάντα με την περίπτωση και σύμφωνα με την κρίση του. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι, η όποια ευθύνη που αφορά θέματα διαχείρισης (ship management and operation) και ναυσιπλοΐας (navigation) είναι εξ' ολοκλήρου του πλοιοκτήτη, με την προϋπόθεση μόνο ότι τα θέματα αυτά προκύπτουν κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης.

#### 4.2.2 Αξιοπλοΐα και συντήρηση

Συνήθως, τα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν τον εξής όρο: "The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service" (Baltim 1939, edition 2001, clause 1). Σύμφωνα με τον όρο αυτό, ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει στο ναυλωτή πλοίο αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά του φορτίου. Στη χρονοναύλωση όμως, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει πλοίο αξιόπλοο δεν είναι και τόσο απαραίτητης σημασίας. Αρκεί ο πλοιοκτήτης να έχει επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια (reasonable diligence). Στην περίπτωση όμως που υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο όρος που να περιλαμβάνει την παράδοση του πλοίου ως αξιόπλοο, τότε ο πλοιοκτήτης είναι αναγκασμένος. Για να κατανοηθεί καλύτερα η έννοια της αξιοπλοΐας, χωρίζεται σε τρία επί μέρους στοιχεία:

- Η τεχνική πλευρά της αξιοπλοΐας (technical seaworthiness) η οποία περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατάσταση πλοίου και μηχανών, καθώς και την ευστάθεια του πλοίου.
- Η καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο (cargoworthiness).
- Η αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να εκτελεστούν (seaworthiness for the intended voyages).

Ένα πλοίο για να χαρακτηριστεί "unseaworthy", θα πρέπει κάποιο χαρακτηριστικό του να έχει ως αποτέλεσμα ότι τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου ή ότι καθίσταται πρακτικά ή νομικά αδύνατη η πλεύση, η φόρτωση ή η εκφόρτωση.

Για τους ναυλωτές, είναι αναγκαίο όχι μόνο να παραδοθεί το πλοίο αξιόπλοο σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, αλλά και να διατηρείται στην ίδια καλή κατάσταση κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, ο πλοιοκτήτης δεν έχει την υποχρέωση του ελέγχου της αξιοπλοΐας του πλοίου σε όλες τις περιόδους που βρίσκεται στη διάθεση του

ναυλωτή, αλλά οφείλει απλά να επιδιορθώνει τις ζημιές που πέφτουν στην αντίληψή του (Tynedale Steam Shipping Co v. Anglo-Soviet Shipping Co Ltd).

Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με τις παραπάνω υποχρεώσεις του, με αποτέλεσμα την κακή συντήρηση του πλοίου του, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση, όχι όμως και να ακυρώσει τη ναύλωση. Ωστόσο, σε περίπτωση ζημιάς του πλοίου, η οποία δεν επιδιορθώνεται σε εύλογο χρονικό διάστημα, η ναύλωση είναι δυνατόν να ματαιωθεί (Hong Kong Fir v. Kawasaki Kisen Kaisha).

#### 4.2.3 Έξοδα

Τα κύρια έξοδα ενός πλοιοκτήτη στην περίπτωση της χρονοναύλωσης είναι τα λειτουργικά έξοδα (operating ή running costs). Στα έξοδα αυτά συμπεριλαμβάνονται το λειτουργικό κόστος του πλοίου, όπως έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του πληρώματος, έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών, ασφάλιστρα, έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου και έξοδα διαχείρισης. Το ύψος των εξόδων αυτών είναι σχετικά σταθερό και ανεξάρτητο της αγοράς στην οποία απασχολείται το πλοίο. Επιπρόσθετα, ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με τα έξοδα κεφαλαίου (capital costs), όπως είναι η εξόφληση δανείων και η πληρωμή τόκων. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει επίσης τα έξοδα καυσίμων κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι (Mammoth Bulk Carriers Ltd v. Holland Bulk Transport BV / Harmony Shipping Co SA v. Saudi-Europe Line Ltd).

Από την άλλη πλευρά ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος να αναλαμβάνει όλα τα μεταβλητά έξοδα της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου. Τέτοιου είδους έξοδα είναι τα έξοδα ταξιδιού (voyage costs), όπου μέσα σε αυτά συμπεριλαμβάνονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση επιμέρους ταξιδιών, πχ έξοδα καυσίμων, λιμενικά, έξοδα διέλευσης καναλιών, τα φαρικά, τα πλοηγικά, τα έξοδα ρυμουλκών, τα έξοδα αγκυροβολίας κλπ. Επιπλέον, έξοδα εμπορικής λειτουργίας θεωρούνται και τα έξοδα χειρισμού φορτίου (cargo handling costs). Στα έξοδα αυτά συγκαταλέγονται τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου (loading, discharging & stowage costs).

Συχνά συναντάται, το ναυλοσύμφωνο να μην περιέχει με σαφήνεια την κατανομή του κόστους. Ως γενικός κανόνας όμως μπορεί να αναφερθεί ότι όλα τα υποχρεωτικά έξοδα (compulsory expenses) των λιμανιών είναι για λογαριασμό του ναυλωτή, εφόσον αποτελούν άμεση συνέπεια της εμπορικής χρήσης του πλοίου από τον ίδιο. Η πληρωμή των υπόλοιπων εξόδων, που δεν είναι υποχρεωτικά ή δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια στο ναυλοσύμφωνο, εξαρτάται ανάλογα με την κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εξόδων που αποτελούν «πεδίο διαμάχης» είναι το κόστος φύλαξης του πλοίου (watchmen), το κόστος απόρριψης σκουπιδιών (garbage) και το κόστος των πρακτόρων (agency fees). Τέλος, σε μια χρονοναύλωση ο ναυλωτής είναι επίσης υπεύθυνος για την καταβολή του μισθώματος σε όλη τη διάρκεια της ισχύος του ναυλοσυμφώνου, από τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου έως την επαναπαράδοσή του.

#### 4.2.4 Υποχρεώσεις ναυλωτή κατά τη χρονοναύλωση

Οι ρήτρες των ναυλοσυμφώνων της χρονοναύλωσης ορίζουν στην ουσία και τις υποχρεώσεις που έχει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος απέναντι στη συμφωνία αυτή. Μία από τις κύριες υποχρεώσεις του ναυλωτή είναι η οδήγηση του πλοίου μέσα στα γεωγραφικά πλαίσια που έχουν ορισθεί στο ναυλοσύμφωνο από τον πλοιοκτήτη, συμβουλευόμενος, πάντα, από τις ασφαλιστικές εταιρίες που τον πλαισιώνουν. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής το παραβλέψει αυτό και παραβιάσει τα όρια αυτά, είναι υποχρεωμένος να καταβάλει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη. Επίσης, όχι μόνο πρέπει να κινεί το πλοίο εντός των γεωγραφικών ορίων, αλλά και σε ασφαλείς λιμένες. Κάτι τέτοιο δεν είναι γραπτώς διατυπωμένο πάνω στο ναυλοσύμφωνο αλλά υπονοείται και πρέπει να φροντίζει για αυτό. Χρησιμοποιώντας τέτοια λιμάνια για την μεταφορά προϊόντων δημιουργεί αίσθηση ασφάλειας στον πλοιοκτήτη για την κατάσταση στην οποία θα βρίσκεται το πλοίο του – ότι δεν θα υποστεί ζημιές κλπ- και για την ασφάλεια του πληρώματός του. Παράλληλα, ο ναυλωτής θα πρέπει να προσέχει έτσι ώστε η θαλάσσια μεταφορά να είναι νόμιμη και τα φορτία να είναι επίσης νόμιμα. Μια νόμιμη μεταφορά με νόμιμα φορτία επιτυγχάνεται όταν αυτά emπίπτουν στο δίκαιο της σημαίας του πλοίου, στο δίκαιο του λιμανιού αλλά και στο δίκαιο που διέπει το ναυλοσύμφωνο. Κάθε επικίνδυνο φορτίο δημιουργεί κίνδυνο για ατυχήματα και ζημιές, τις οποίες θα κληθεί ο ναυλωτής να καλύψει. Όλες οι διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου γίνονται με έξοδα του ναυλωτή και κάτω από την επίβλεψη και την ευθύνη του καπετάνιου. Τέλος, ο ναυλωτής έχει την ευθύνη να παραδώσει το πλοίο στην ίδια καλή κατάσταση που το πήρε, σε συγκεκριμένο μέρος και σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.

### 4.3 ΝΑΥΛΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΓΥΜΝΟΥ (BAREBOAT CHARTER)

Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης είναι διαφορετικό από τα άλλα. Η ναύλωση γυμνού πλοίου περιλαμβάνει τη μίσθωση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή χωρίς πλήρωμα. Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου καθώς επίσης και τα έξοδα για συντήρηση, τα πληρώματα, την ασφάλεια κ.ά., εκτός όμως από τα έξοδα κεφαλαίου.

Λόγω της διαφορετικότητάς του, η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αποτελεί και την πιο ασυνήθιστη. Επειδή όμως στο χώρο του εμπορίου και της ναυτιλίας οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και οι επενδυτικές τάσεις αλλάζουν συνέχεια ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης γίνεται ολοένα και πιο συνηθισμένος. Πολλοί επενδυτές εκμεταλλεύονται την ευκαιρία και στο τέλος της ναύλωσης να αγοράσουν το πλοίο, έτσι ώστε να αποφευχθεί η φορολόγηση.

Ο χρόνος ναύλωσης ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο με την συμφωνία και των δύο συμβαλλόμενων μερών. Δεν υπάρχει περιορισμός στην χρονική διάρκεια της ναύλωσης, απλά συχνά όταν είναι μεγάλη, είναι συνδεδεμένη με μία συμφωνία διαχείρισης (management agreement). Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μετά την λήξη αυτής της περιόδου ή ακόμα και κατά τη διάρκεια της ναύλωσης υπάρχει η επιλογή αγοράς του πλοίου.

Κατά αυτόν τον τρόπο η ναύλωση γυμνού πλοίου μετατρέπεται περισσότερο σε συμφωνία χρηματοδότησης παρά σε συμφωνία ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης έχει πλεονάζον κεφάλαιο να επενδύσει και ο ναυλωτής αποκτά πλοίο μη



έχοντας αυτό το κεφάλαιο. Άρα εύκολα κανείς θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι αυτός ο τύπος ναύλωσης αποτελεί μια μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης η οποία αποτελείται από τρία βασικά πρόσωπα : τον πωλητή, το χρηματοδότη και το ναυλωτή, με τον τελευταίο να γίνεται ιδιοκτήτης μετά τη λήξη της μίσθωσης.

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

#### 4.4 ΝΑΥΛΩΣΗ ΣΥΝΕΧΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ (CONSECUTIVE VOYAGES CHARTER)

Οι ναυλώσεις συνεχών ταξιδιών παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και συγκαταλέγονται στις μικτές μορφές ναύλωσης (hybrid charters). Με τέτοιου τύπου ναυλώσεις εκτελούνται συνεχείς ταξίδια ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια μέσα σε προσδιορισμένο χρονικό διάστημα. Ως ναυλοσύμφωνο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα που χρησιμοποιείται και στη ναύλωση απλού ταξιδιού, λίγο τροποποιημένο φυσικά είτε ένα εξιδανικευμένο ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών το οποίο θα αποτελεί από μόνο του το κύριο συμβόλαιο ναύλωσης ή θα επισυνάπτεται σε ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδιού με προσθήκη επιπρόσθετων όρων.

##### 4.4.1 Υποχρεώσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή

Από τον ορισμό που έγινε προσπάθεια να δοθεί για το τι είναι ναύλωση συνεχών ταξιδιών προκύπτει ότι υπάρχουν δύο περιπτώσεις, αυτή της εκτέλεσης σταθερών δρομολογίων ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια, ενώ η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή που ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει οποιοδήποτε ταξίδι μέσα στα συμφωνημένα εμπορικά και χρονικά πλαίσια. Και στις δύο περιπτώσεις οι όροι ναύλωσης του ταξιδιού είναι διαπραγματεύσιμοι και για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη.

Έτσι, είναι προφανές ότι η κατανομή κινδύνου και κόστους καθώς επίσης και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του ναυλωτή και του εκναυλωτή στο ναυλοσύμφωνο που συντάσσονται είναι παρόμοια με τα ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού. Άρα, θα ήταν πλεονασμός να αναφερθούν πάλι, καθώς περιλαμβάνονται όλα στην ενότητα «Ναύλωση Ταξιδιού». Η ειδοποιός διαφορά και ίσως η μόνη περαιτέρω προσοχή που πρέπει να δοθεί στην περίπτωση αυτή είναι τα προβλήματα που μπορούν να προκύψουν λόγω του παράγοντα «χρόνου». Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή από τα συμβαλλόμενα μέρη την στιγμή που καθορίζεται το επίπεδο ναύλου και το ύψος των επισταλιών και αυτό γιατί μπορεί να υπάρξουν διαφορές λόγω των διακυμάνσεων στην τιμή του συναλλάγματος ή των καυσίμων για παράδειγμα και ο ναυλωτής να προσπαθήσει να εκμεταλλευτεί την κατάσταση εις βάρος του ναυλωτή επωφελούμενος τις διαφορές στο ναυλοσύμφωνο.

#### 4.4.2 Διάρκεια ναύλωσης

Μπορεί οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή να είναι ίδιες με το ναυλοσύμφωνο ταξιδιού, η διάρκεια όμως της ναύλωσης διαφέρει στην προκειμένη περίπτωση. Στην προκειμένη περίπτωση η διάρκεια του ταξιδιού καθορίζεται είτε με αναφορά σε έναν αριθμό ταξιδιών είτε σε μια χρονική περίοδο. Βέβαια εδώ πρέπει να τονιστεί ότι ο πληρωτέος ναύλος εξαρτάται από τον αριθμό έμφορτων ταξιδιών που έχουν πραγματοποιηθεί και όχι από το χρόνο απασχόλησης του πλοίου.

#### 4.4.3 Έμφορτα ταξίδια επιστροφής

Ορίζεται το έμφορτο ταξίδι της επιστροφής προς ένα νέο τόπο φόρτωσης, εφόσον έχει πραγματοποιηθεί η εκφόρτωση του αρχικού φορτίου. Το φορτίο του ταξιδιού αυτού μπορεί να είναι είτε πλήρες είτε μερικό. Αποτελεί σύνηθες φαινόμενο κατά τις επιστροφές των πλοίων στη περίπτωση των ναυλώσεων συνεχών ταξιδιών. Παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης αποζημιώνεται μόνο σε περίπτωση πρόσθετης απώλειας χρόνου ή σε πρόσθετα έξοδα σε σχέση με το αντίστοιχο ταξίδι υπό έρμα που θα πραγματοποιούσε ούτως ή άλλως. Το πόσο που του αναλογεί και εισπράττει είναι αυτό των επισταλιών και όχι τον πλήρη ναύλο. Η σκέψη αυτή για τον υπολογισμό αυτό έγινε βασιζόμενη στο ότι το ταξίδι της επιστροφής θα γινόταν έτσι κι αλλιώς, οπότε η εισπραξη του ποσού των επισταλιών ε

#### 4.4.4 Ταξίδια υπό έρμα

Σε περίπτωση που το πλοίο εκτελεί σταθερά δρομολόγια ανάμεσα σε δύο συγκεκριμένα λιμάνια, υπάρχει μια σχετική ισορροπία στις αποστάσεις που πραγματοποιούνται τα έμφορτα και τα άφορτα ταξίδια. Στην συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί σύνηθες φαινόμενο η εύρεση πλήρους φορτίου στο ταξίδι επιστροφής.

Το συμφέρον του πλοιοκτήτη είναι να μπορέσει να διασφαλίσει ότι τουλάχιστον το μισό ταξίδι της επιστροφής θα είναι έμφορτο, γιατί ο ναύλος είναι πληρωτέος μόνο για τέτοιου είδους ταξίδια και ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να καταβάλει το ποσό που αναλογεί στον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που η άφορτη απόσταση των ταξιδιών ξεπερνά την έμφορτη, ο πλοιοκτήτης θα αποζημιώνεται για την απώλεια χρόνου που αντιστοιχεί στην πρόσθετη άφορτη διανυθείσα απόσταση, εισπράττοντας από το ναυλοσύμφωνο το ποσοστό των επισταλιών για το χρόνο αυτό.

## ΜΕΡΟΣ Β

### 5 ΝΑΥΛΟΣ

Ο ναύλος κατ' ουσία είναι η τιμή στην οποία παραδίδεται ένα ορισμένο φορτίο, από ένα σημείο σε ένα άλλο, δηλαδή η τιμή που πληρώνει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη-εφοπλιστή για την χρήση του πλοίου για την μεταφορά εμπορευμάτων. Οι κύριοι παράγοντες που καθορίζουν την τιμή του ναύλου είναι: ο τύπος πλοίου (tramps, liners, tankers, gas carriers), το βάρος και το μέγεθος του φορτίου, η απόσταση της μεταφοράς, τα σημεία παραλαβής και παράδοσης, καθώς και τα πραγματικά αγαθά που μεταφέρονται. Όλοι αυτοί οι παράγοντες παίζουν το δικό τους ανεξάρτητο ρόλο στον καθορισμό της τιμής και του ρυθμού αποστολής του φορτίου, αλλά ταυτόχρονα είναι όλα αλληλένδετα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι γνωστό ότι πλαισιώνονται από ομοσπονδιακές, κρατικές και τοπικές αρχές με τους νόμους και τους κανονισμούς τους, έτσι ώστε τα εμπορεύματα να μπορούν να «κυκλοφορούν ελεύθερα». Για αυτό λοιπόν, κατά τον προσδιορισμό της τιμής θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και αυτοί οι παράγοντες.

### 6 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ

#### ΓΕΝΙΚΑ

Οι ναυλοδείκτες (freight indexes) αποτελούν τα χρηματοοικονομικά εργαλεία με τα οποία παρακολουθούνται οι συνθήκες και η τάση της ναυλαγοράς. Η αγορά των ναύλων αποτελείται από πολλές επιμέρους αγορές, οι οποίες δεν είναι αυστηρά διαχωρισμένες μεταξύ τους αλλά ούτε και αλληλοεξαρτώμενες, οι οποίες διαμορφώνουν μέσα στο γενικότερο σύνολο της ναυλαγοράς ποικιλόμορφες τάσεις οι οποίες είναι ανομοιογενείς. Αυτή η διαφοροποίηση των ναυλαγορών ώθησε και στην δημιουργία αντίστοιχων δεικτών.

Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του ενδιαφερόμενου φορτίου, οι δείκτες διακρίνονται σε ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου και ναυλοδείκτες υγρού φορτίου. Επίσης, με κριτήριο τον τύπο του πλοίου, οι δείκτες αυτοί διακρίνονται σε αυτούς που αφορούν τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και σε αυτούς που αφορούν τους τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου. Σε αυτή την διάκριση των ναυλοδεικτών γίνεται και μια ειδικότερη κατηγοριοποίηση που αφορά το μέγεθος των πλοίων, όπως είναι για παράδειγμα οι δείκτες που αφορούν τα πλοία “Handy” (15.000-60.000 dwt<sup>1</sup>), “Panamax” (60.000-100.000 dwt) και τα “Capesize” (100.000-200.000 dwt).

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η διαμόρφωση των ναυλοδεικτών είναι ρευστή και ότι η παρουσίασή τους δεν μπορεί να είναι πλήρως εξαντλητική και πάντα

---

<sup>1</sup> Dwt (Deadweight)- Νεκρό Βάρος : Είναι το συνολικό βάρος σε τόνους του φορτίου, των εφοδίων, των καυσίμων, των τροφίμων, των επιβατών και του πληρώματος που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο, χωρίς να υπερβεί τη γραμμή φόρτωσης (load line), δηλαδή τη γραμμή που δείχνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα μέχρι το οποίο επιτρέπεται η φόρτωσή του ώστε να μην κινδυνεύει η ασφάλειά του. Ο τόνος με τον οποίο γίνεται η μέτρηση του dwt ισοδυναμεί με 2.240 λίμπρες ή 1.016 κιλά. (Ναυτιλιακή Λογιστική, Λεκαράκου, 2010)

επίκαιρη. Σε αυτό το μέρος της εργασίας, θα γίνει μια προσπάθεια παρουσίασης των ναυλοδεικτών καθώς και της εξέλιξής τους στην πορεία των χρόνων.

## 6.1 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

### 6.1.1 Baltic Dry Index (BDI)

Ο ναυλοδείκτης “BDI” από την 01/01/1999 μετράει ενδεικτικά και σε καθημερινή βάση το επίπεδο των ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου.

Ξεκίνησε να εκφράζεται σε μονάδες δείκτη από το την 01/07/2009 και η τιμή του υπολογίζεται από την ακόλουθη φόρμουλα.

Ο δείκτης αυτός παρέχει αποτίμηση των ναύλων των θαλάσσιων μεταφορών, των κυριότερων πρώτων υλών. Για τον υπολογισμό του συνεκτιμώνται 26 θαλάσσιοι οδοί (δρομολόγια) πλοίων, μετρούμενα με χρονοδιαγράμματα και αποστάσεις. Ο δείκτης καλύπτει πλοία, Handymax, Panamax, και Capesize χύδην ξηρού φορτίου, τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα όπως άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά κλπ.

Οι μονάδες του δείκτη υπολογίζονται με βάση τον παρακάτω τύπο:

$$[(BCI \text{ TCavg} + BPI \text{ TCavg} + BSI \text{ TCavg} + BHSI \text{ TCavg})/4] * 0,113473601$$

όπου:

BCI = Baltic Capesize Index

BPI = Baltic Panamax Index

BSI = Baltic Supramax Index

BHSI = Baltic Handysize Index

TCavg = Time charter average = ο μέγιστος όρος των χρονοναυλώσεων που συμμετέχουν στον καθορισμό του κάθε επιμέρους δείκτη.

Ο ναυλοδείκτης αυτός ήρθε για να αντικαταστήσει τον παλιότερο με την ονομασία του “BFI” (Baltic Freight Index), ο οποίος μετρούσε ενδεικτικά το καθημερινό επίπεδο ναύλων στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου από το 1985 έως το 1999. Συνεπώς, δεν υπάρχουν στοιχεία του “BDI” για το 1999 και πίσω. Για να έχει όμως κάποιος μια πιο πλήρες εικόνα, γιατί στην ουσία είναι πανομοιότυποι δείκτες, δεν έχει παρά να μετατρέψει τις τιμές του δείκτη “BFI” σε τιμές αυτές του “BDI”.

Ενδεικτικά επιλέχτηκε η χρονική περίοδος 2000-έως σήμερα, για να γίνει παρουσίαση για την εξέλιξη των τιμών του δείκτη “BDI” που απεικονίζεται στο παρακάτω Διάγραμμα 6.1.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.1



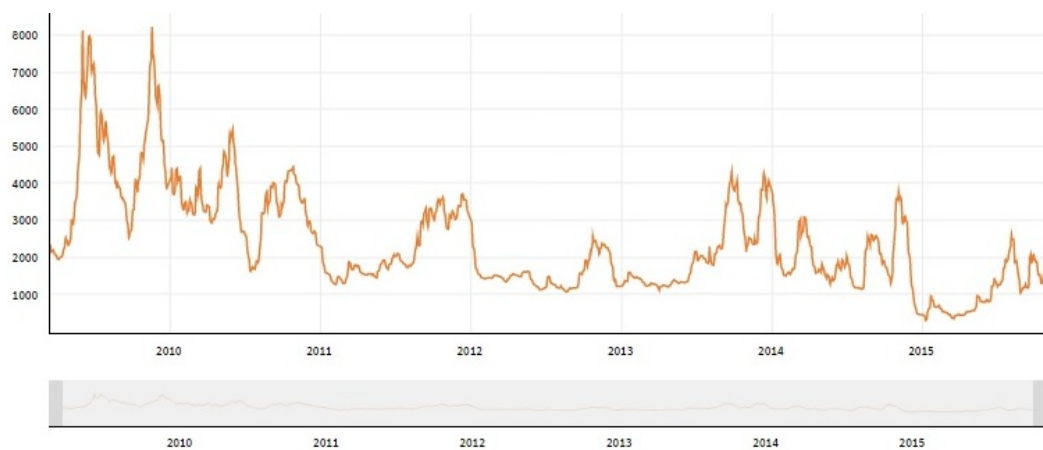
Πηγή: Stockcharts.com

Αποτελεί τον μεγαλύτερο δείκτη ξηρού χύδην φορτίου. Ο δείκτης, σε αυτή την επιλεγμένη χρονική περίοδο, χαρακτηρίζεται από την υψηλότερη μεταβλητότητα του δείκτη που αντικατοπτρίζεται σε μια υψηλή τυπική απόκλιση, ασυμμετρίας και κύρτωσης. Ο δείκτης έχει καταγράψει τιμές μεταξύ 647 και 11.793 μονάδες, (το 2008, όπου και αποτελεί την μέγιστη τιμή των μέχρι τώρα χρόνων) με μία μέση τιμή 2.889 μονάδες. Σε αυτήν την περίπτωση, η εξέλιξη του “BDI” κατά τη διάρκεια 01/2000 – 09/2015 φανερώνει μία ασταθή χρονική περίοδο, με υψηλή μεταβλητότητα, που καθορίζεται από τις διακυμάνσεις των τιμών του αργού πετρελαίου και της βιομηχανικής παραγωγής.

Μετά την είσοδο του 21<sup>ου</sup> αιώνα, υπήρξε ισχυρή βιομηχανική ανάπτυξη στις οικονομίες της Κίνας, της Ινδίας και της Νοτιοανατολικής Ασίας, μετά την αλλαγή του εικοστού πρώτου αιώνα, έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του ετήσιου ρυθμού αύξησης της ζήτησης για εμπορεύματα ξηρού χύδην φορτίου, οδηγώντας τα ποσοστά εμπορευματικών μεταφορών σε όλα τα ψηλά του χρόνου. Κατά τη διάρκεια του 2008, η οικονομική κρίση επηρέασε τη ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι πολλοί βιομηχανικοί παραγωγοί μείωσαν ή σταμάτησαν την παραγωγή τους. Συνολικά, ο δείκτης είναι εξαιρετικά ευμετάβλητος την τελευταία δεκαετία σε σύγκριση με τα πρώτα 18 χρόνια της ύπαρξης του, και αυτό ως συνέπεια της παγκόσμιας οικονομικής άνθισης και ύφεσης. Επιπλέον, η αστάθεια και η κυκλικότητα είναι εγγενείς στον τομέα της ναυτιλίας της βιομηχανίας.

### 6.1.2 Baltic Capesize Index (BCI)

Ο ναυλοδείκτης αυτός δημιουργήθηκε από το “Baltic Exchange”, για να παρακολουθεί τις επιμέρους ναυλαγορές ξηρού φορτίου, τύπου “Capesize” (100.000 – 200.000 dwt). Ο δείκτης αυτός συντίθεται από 4 τυπικές χρονοναυλώσεις και 6 τυπικές ναυλώσεις ταξιδιού για μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα. Οι χρονοναυλώσεις μετρώνται σε \$/ημέρα, οι ναυλώσεις ταξιδιού σε \$/τόνο φορτίου, ο δείκτης όμως προσμετρείται σε μονάδες δείκτη. Ο δείκτης εμφανίστηκε 01/03/1999 και η αρχική τιμή του καθορίστηκε στις 1.000 μονάδες.



Πηγή: BCI, 2009-2015

## 6.2 ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

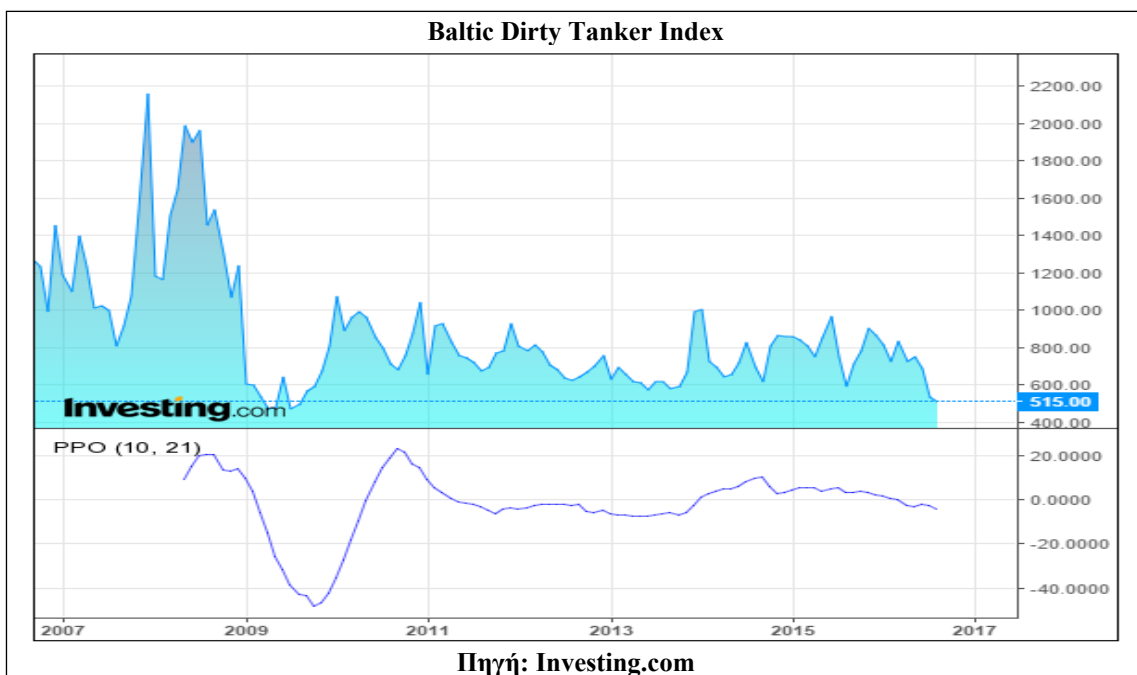
### 6.2.1 Baltic International Tanker Routes (BITR)

Ο ναυλοδείκτης “Baltic International Tanker Routes” (BITR) δημιουργήθηκε το 1998 για να παρακολουθείται σε ημερήσια βάση η διακύμανση των ναύλων “spot\*\*” σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου. Αυτό έγινε από το “Baltic Exchange”. Από το 2001 όμως και έπειτα, ο δείκτης αυτός διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους ναυλοδείκτες, για την καλύτερη πληροφόρηση. Ο ένας είναι ο “Baltic Dirty Tanker Index” (BDTI) που παρακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων ακαθάριστου πετρελαίου σε τυπικές διαδρομές και ο άλλος είναι ο “Baltic Clean Tanker Index” (BCTI), ο οποίος παρακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων καθαρών προϊόντων πετρελαίου σε τυπικές διαδρομές. Στην ουσία η σύνθεση του πρώτου περιλαμβάνει εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, ενώ η σύνθεση του δεύτερου περιλαμβάνει διαδρομές μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου για συγκεκριμένες ενδεικτικές κατηγορίας μεγέθους πλοίων.<sup>1</sup>

\*\* spot= Ναύλωση κατά ταξίδι, δηλαδή για ένα ταξίδι (μια μεταφορά)

<sup>1</sup> Ένα καθαρού τύπου δεξαμενόπλοιο (Clean Tanker Ship) μεταφέρει προϊόντα διυλισμένα χωρίς να περιέχουν βαριά υπολειμματικά συστατικά, σε αντίθεση με τα «βρώμικα» τύπου δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, ακάθαρτο κενό πετρέλαιο, μαιζούτ βαρέως, ακατέργαστα συμπυκνώματα ή άλλα προϊόντα που περιέχουν βαριά, όξινα και κατ’ ουσία «βρώμικα» συστατικά. Τα αμπάρια που χρησιμοποιούνται για να κρατήσουν το μεταφερόμενο προϊόν δεν καθαρίζονται επιμελώς πριν χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά περισσότερων προϊόντων, γι’ αυτό είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τα κατάλοιπα που έχουν μείνει στο χώρο δεν θα επηρεάσουν τη διαλύγεια και τα χαρακτηριστικά καύσης των επόμενων προϊόντων. Ως απόρροια, οι περισσότερες περιοχές δίνουν διαφορετικές τιμές για τα βρώμικα και τα καθαρά δεξαμενόπλοια αντίστοιχα. Αν το επιτοκιακό περιθώριο (spread) μεταξύ τους γίνει αρκετά μεγάλο τότε ένα καθαρού τύπου δεξαμενόπλοιο μπορεί να μετατραπεί σε βρώμικου τύπου, την ώρα που ένα βρώμικου τύπου δεξαμενόπλοιο χρειάζεται μεγαλύτερο “spread” για να περάσει τη διαδικασία μετατροπής σε καθαρό. Σε περίπτωση που η μετατροπή δεν είναι επιτυχής και δεν φύγουν τα υπολείμματα τότε τα πράγματα γίνονται πολύ σοβαρά και μπορεί να υπάρξουν αρκετά άσχημα αποτελέσματα.

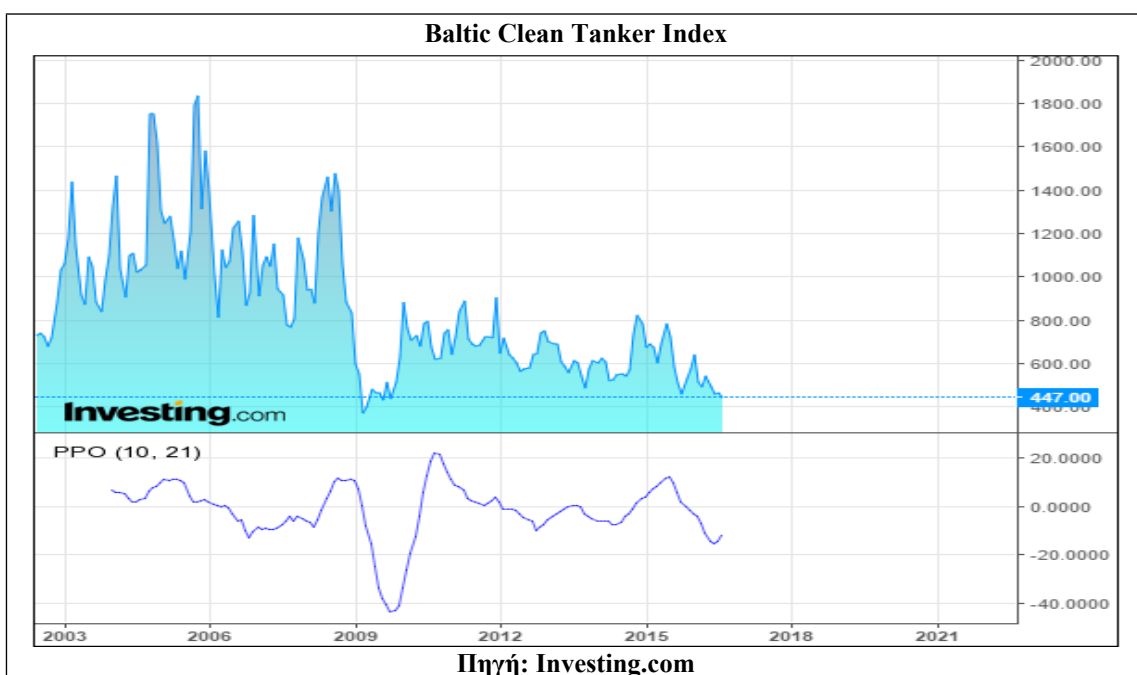
ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΣΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΗ BDTI, 2007-2016



Το 2008, η διεθνής οικονομική κρίση, η οποία με τη κρίση των ενυπόθηκων δανείων των ΗΠΑ είχε την προέλευσή της το 2007 σε μια παγκόσμια ύφεση. Λόγω της μειωμένης ζήτησης προήλθε, κυρίως από το τέλος του τρίτου τριμήνου του 2008, ισχυρή μείωση των τιμών των ναύλων για τα προϊόντα πετρελαίου. Στις 15 Απριλίου 2009, ο δείκτης υποχώρησε σε επίπεδο κλεισίματος των 453 πόντων, το οποίο ιστορικά είναι το πιο χαμηλό επίπεδο. Η απώλεια που καταγράφηκε από τις 23 Ιουλίου του 2008 (2347 μονάδες) είναι 80,7 τοις εκατό.

Στις 11 Ιανουαρίου του 2010, ο δείκτης ήταν υψηλότερα από ότι στις 15 Απριλίου 2009 στις 1216 μονάδες, οπότε επήλθε αύξηση μέχρι 168,4 τοις εκατό.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΙΜΩΝ ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΗ BCTI, 2003-2016



Ο δείκτης “BCTF” αυξήθηκε στις 24 Οκτωβρίου 2005 έφτασε στο σημείο με υψηλότερη τιμή 1929. Ο κύριος λόγος της απότομης αυτής αύξησης ήταν οι διαταραχές στις δραστηριότητες διύλισης των Η.Π.Α. λόγω των τυφώνων που τις είχαν πλήξει. Αυτό αύξησε την εισαγωγή προϊόντων πετρελαίου από την Ασία στις Ηνωμένες Πολιτείες. Τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 2005, οι τυφόνες Κατρίνα και Ρίτα έφεραν τα παγκόσμια υλικά και προϊόντα καυσίμων προσωρινά εκτός ισορροπίας.

Το 2008, η διεθνής οικονομική κρίση, η οποία με τη κρίση των ενυπόθηκων δανείων των ΗΠΑ είχε την προέλευσή της το 2007 σε μια παγκόσμια ύφεση. Λόγω της μειωμένης ζήτησης προήλθε κυρίως από το τέλος του τρίτου τριμήνου του 2008, ισχυρή μείωση των τιμών των ναύλων για τα προϊόντα πετρελαίου. Στις 15 Απριλίου 2009, ο δείκτης υποχώρησε σε επίπεδο κλεισίματος των 345 πόντων, το οποίο ιστορικά είναι το πιο χαμηλό επίπεδο. Η απώλεια που καταγράφηκε από τις 19 Ιουνίου του 2008 (1509 μονάδες) είναι 77,1 τοις εκατό.

Στις 11 Ιανουαρίου του 2010, ο δείκτης ήταν υψηλότερα από ό, τι στις 15 Απριλίου 2009 στις 902 μονάδες, οπότε επήλθε αύξηση μέχρι 161,4 τοις εκατό.

### 6.2.2 AFRA

Πρόκειται για ένα σύστημα εκτίμησης του μέσου όρου των ναύλων, το οποίο αποτελείται από τον σταθμισμένο μέσο όρο της ανεξάρτητης ιδιοκτησίας χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων . Οι ναυλοδείκτες “AFRA” παρέχονται συνδρομητικά μέσω του οργανισμού “London Tanker Brokers Panel” (LTBP) , για κάθε ενδιαφερόμενο που ασχολείται με τη βιομηχανία πετρελαίου. (πλοιοκτήτες, πετρελαϊκές εταιρείες κ.λπ. )

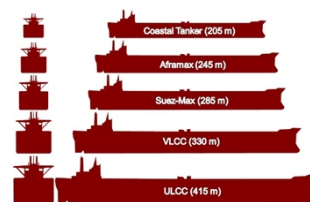
Ο ναυλοδείκτης αυτός υπολογίζει για διάστημα ενός μηνός, για συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές και για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων το μέσο σταθμικό ναύλο (weighted average freight rate) .

Πιο αναλυτικά οι κατηγορίες πλοίων που συμπεριλαμβάνονται στον μέσο σταθμικό ναύλο είναι οι ακόλουθες:

Πάρα πολύ μεγάλο μέγεθος (ULCC)	320.000 / 549.999 dtw
Πολύ μεγάλο μέγεθος (VLCC)	160.000 / 319.999 dtw
Μεγάλο μέγεθος 2 (Large Range 2)	80.000 / 159.999 dtw
Μεγάλο μέγεθος 1 (Large Range 1)	45.000 / 79.999 dtw
Μέσο μέγεθος (Medium Range)	25.000 / 44.999 dtw

Σε κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες του πίνακα υπάρχουν τρεις υποδιαρέσεις οι οποίες κατά κύριο λόγο προσδιορίζουν τον τύπο ναύλωσης και είναι οι παρακάτω:

- ☞ Πλοία σε μακρά χρονοαύλωση (>18 μήνες)
- ☞ Πλοία σε βραχυχρόνια χρονοαύλωση (<18 μήνες)
- ☞ Πλοία στην αγορά “spot” (ναύλωση ενός και μόνο ταξιδιού)



Εξαιρούνται τα κυβερνητικά πλοία και τα πλοία που ασχολούνται με εξειδικευμένες μορφές εμπορίου (π.χ. φυτικά έλαια, λιπαντικά, πετροχημικά) καθώς και τα πλοία που ασχολούνται με προστατευμένες μορφές θαλάσσιου εμπορίου όπως για παράδειγμα πλοία με σημαία Η.Π.Α. σε θαλάσσιες διαδρομές των Η.Π.Α.)

Οι ναύλοι αυτοί ενσωματώνουν τα δεδομένα για τα φορτία πετρελαίου που μεταφέρονται σε ένα χρονικό διάστημα από την 16<sup>η</sup> μέρα ενός μήνα μέχρι την 15<sup>η</sup> του επόμενου και δημοσιεύονται την 1<sup>η</sup> μέρα του επόμενου μήνα. Έτσι, η “LTBP” εκδίδει κάθε 1<sup>η</sup> του μήνα μια



επιστολή που εμπεριέχει όλα τα δεδομένα. Ο παρακάτω πίνακας αναφέρει πιο αναλυτικά τις χρονικές περιόδους και την ημερομηνία έκδοσής των επιστολών τους.

<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΣ</b>
<i>1<sup>η</sup> Ιανουαρίου</i>	<i>16 Νοεμβρίου – 15 Δεκεμβρίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου</i>	<i>16 Δεκεμβρίου – 15 Ιανουαρίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Μαρτίου</i>	<i>16 Ιανουαρίου – 15 Φεβρουαρίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Απριλίου</i>	<i>16 Φεβρουαρίου – 15 Μαρτίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Μαΐου</i>	<i>16 Μαρτίου – 15 Απριλίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Ιουνίου</i>	<i>16 Απριλίου – 15 Μαΐου</i>
<i>1<sup>η</sup> Ιουλίου</i>	<i>16 Μαΐου – 15 Ιουνίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Αυγούστου</i>	<i>16 Ιουνίου – 15 Ιουλίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου</i>	<i>16 Ιουλίου – 15 Αυγούστου</i>
<i>1<sup>η</sup> Οκτωβρίου</i>	<i>16 Αυγούστου – 15 Σεπτεμβρίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Νοεμβρίου</i>	<i>16 Σεπτεμβρίου – 15 Οκτωβρίου</i>
<i>1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου</i>	<i>16 Οκτωβρίου – 15 Νοεμβρίου</i>

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι ο ναυλοδείκτης “AFRA” έχει μεγάλη σημασία και χρησιμότητα και αυτό γιατί αποτελεί ένα ρεαλιστικό οδηγό υπολογισμού κόστους μεταφοράς πετρελαίου. Αυτό συμβαίνει γιατί βασίζεται σε αληθινές συναλλαγές και άρα απεικονίζει τις πραγματικές τάσεις της ναυλαγοράς αποτελώντας ένα πολύτιμο και χρήσιμο εργαλείο για τις εκτιμήσεις των πετρελαϊκών εταιρειών, των πλοιοκτητών, των κυβερνητικών και φοροελεγκτικών αρχών κ.λπ. Γενικότερα, με το κλείσιμο μια συμφωνίας με ναύλο “AFRA”, κάθε εμπλεκόμενο μέρος της συμφωνίας αυτής γνωρίζει ότι η τιμή που συμφωνήθηκε «κλείστηκε» σε φυσιολογικά για την παρούσα χρονική περίοδο πλαίσια, οπότε δεν αδικήθηκε καθώς και με το ναύλο αυτόν διασφαλίζεται η διαφάνεια των συναλλαγών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με όλα όσα ακούστηκαν παραπάνω -στην πτυχιακή εργασία- μπορούμε να καταλήξουμε σε κάποια συμπεράσματα για την εξέλιξη της Ναυλαγοράς ανά τα έτη και για τον τρόπο λειτουργίας της.

Τα κύρια Κέντρα Ναυλώσεως και οι Ναυτικοί Οργανισμοί ξεκίνησαν ως απλά καφεενεία και εξελίχθηκαν με τα χρόνια στην σημερινή τους μορφή. Οι άνθρωποι που βρέθηκαν πίσω από την ιδέα και τη δημιουργία τους, συνέβαλλαν σημαντικά στην εξέλιξη της ναυλαγοράς και στον τρόπο λειτουργίας αυτής, δημιουργώντας ένα τεράστιο πλέγμα κανονισμών. Το πλέγμα αυτό έχει θέσει γερά θεμέλια για την πορεία της ναυλαγοράς και δίνει στον χαρακτήρα της ένα αυστηρό τόνο, ο οποίος είναι απαραίτητος.

Τα πρόσωπα και τα συμβόλαια, από την άλλη, θεμελιώνουν και αυτά με τη σειρά τους το κύκλωμα της ναυλαγοράς. Είναι ένας χώρος, που αδιαμφισβήτητα απαιτεί ανθρώπους με άριστες γνώσεις του αντικειμένου και με ισχυρές προσωπικότητες. Για να κλειστεί μια συμφωνία και να υπογραφτεί ένα συμβόλαιο ώστε να διακινηθούν τα εμπορεύματα και να μην χαθεί «πολύτιμος» χρόνος, οι ρυθμοί διαπραγματεύσεων των συμβαλλόμενων μερών πρέπει να είναι ταχύτατοι μα πάνω από όλα ακριβείς.

Σήμερα, η κατάσταση της Ναυλαγοράς, λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει πολλά κράτη ανά τον κόσμο, έχει κλονιστεί. Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Μουνδρέα, *«δεν υπάρχουν, ακόμη, τεκμηριωμένες προβλέψεις για το πώς θα κινηθεί η ναυλαγορά το επόμενο διάστημα και τότε θα αρχίζει η ουσιαστική ανάκαμψη.»* (Πηγή: ΑΠΕ)

Το γενικό συμπέρασμα της μελέτης είναι πως ο ρυθμός ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου έχει μειωθεί δραστικά σε σύγκριση με τα χρόνια πριν από την παγκόσμια οικονομική κρίση, ενώ η έλλειψη διαθέσιμων στη χρηματοδότηση του εμπορίου επιβραδύνει τις παγκόσμιες συναλλαγές, όπου στις συναλλαγές περιλαμβάνεται όλο το σύνολο της εξαγωγικής δραστηριότητας παγκοσμίως και όλων των εμπορευμάτων, προϊόντων κλπ.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

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

Λεκαράκου, Παπασπύρου (2014) : «Ναυτιλιακή Λογιστική»

**INTERNET**

<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4632/1/Valavanis.pdf> , 19/05/2015  
ώρα 14:06

<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/3673/1/Papadakis.pdf> , 19/05/2015  
ώρα 14:10

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC> , 06/06/2015,ώρα 02:35

[http://emporiko.law.uoa.gr/EfthiniKyriou\\_Ploiou14\\_12\\_2009.pdf](http://emporiko.law.uoa.gr/EfthiniKyriou_Ploiou14_12_2009.pdf) ,08/06/2015 ώρα  
15:19

<http://edujob.gr/node/275> , 08/06/2015 ώρα 16:00

<http://www.protothema.gr/economy/article/62176/nea-tash-h-epaggelmatikh-diaxeirish-ploion-sthn-krish-/> ,08/06/2015 ώρα 15:30

<http://www.greatcircle.co/el/article/gia-tin-enopoiisi-skefteite-ti-synergasia>  
,08/06/2015 ώρα 15:52

<http://www.ltbp.com/> , 12/04/2016 ώρα 16:59