



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

Ναύλωση και Ασφαλιστική Κάλυψη του Πλοίου

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

Chartering and Insurance Coverage of the Vessel

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Παναγιώτης Βενετσανόπουλος

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Νικήτας Νικητάκος

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2019

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	- 4 -
Κεφάλαιο 1 ^ο Εισαγωγή.....	- 4 -
Κεφάλαιο 2 ^ο Χρονοναύλωση και Ναύλωση Ταξιδιού.....	- 5 -
Ενότητα 2.1 Χρονοναύλωση Ταξιδιού (Time Charter).....	- 5 -
Ενότητα 2.1.1 Η περιγραφή του πλοίου (description of the vessel).....	- 6 -
Ενότητα 2.1.2 Παράδοση του πλοίου.....	- 8 -
Ενότητα 2.1.3 Αξιοπλοΐα και συντήρηση.....	- 9 -
Ενότητα 2.1.4 Πότε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται “unseaworthy”.....	- 10 -
Ενότητα 2.1.5 Αποφυγή αδικαιολόγητων καθυστερήσεων.....	- 11 -
Ενότητα 2.1.6 Διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης.....	- 11 -
Ενότητα 2.1.7 Καταβολή του μισθώματος.....	- 12 -
Ενότητα 2.1.8 Ρήτρα επίσχεσης.....	- 14 -
Ενότητα 2.1.9 Ενότητα Έξοδα.....	- 15 -
Ενότητα 2.2 Ναύλωση ταξιδιού (Voyage Charter).....	- 16 -
Ενότητα 2.2.1 Περιγραφή του Πλοίου.....	- 16 -
Ενότητα 2.2.2 Έξοδα Πλοιοκτήτη.....	- 17 -
Ενότητα 2.2.3 Έξοδα Ναυλωτή.....	- 17 -
Ενότητα 2.2.4 Πληρωμή του Ναύλου.....	- 18 -
Ενότητα 2.3 Συμβόλαιο Εργολαβικής Μεταφορά (Contract of Affreightment).....	- 21 -
Ενότητα 2.4 Πρόσωπα της Ναυλαγοράς (Shipper, Consignee, Notify Parties, Agents).....	- 22 -
Ενότητα 2.4.1 Φορτωτής (Shipper).....	- 22 -
Ενότητα 2.4.2 Παραλήπτης (Consignee / Receiver).....	- 23 -
Ενότητα 2.4.3 Συμβαλλόμενα μέρη που πρέπει να ειδοποιηθούν (Notify Parties).....	- 24 -
Ενότητα 2.4.4 Ναυτικός Πράκτορας (Shipping Agent).....	- 24 -
Κεφάλαιο 3 ^ο Κανόνες Διαπραγμάτευσης Ναύλωσης.....	- 25 -
Ενότητα 3.1 Ακολουθία κανόνων από τα διαπραγματευόμενα μέρη και τους ναυλομεσίτες.	- 25 -
Ενότητα 3.2 Διαδικασία Διαπραγμάτευσης Ναύλωσης.....	- 27 -
Ενότητα 3.2.1 Στάδιο διερεύνησης (Stage of Investigation).....	- 27 -
Ενότητα 3.2.2 Στάδιο διαπραγμάτευσης (Stage of Negotiation).....	- 28 -
Ενότητα 3.2.3 Στάδιο διαπραγμάτευσης (Follow up Stage).....	- 29 -
Κεφάλαιο 4ο Τήρηση συμφωνίας Ναυλοσυμφώνου και ενδεχόμενα προβλήματα.....	- 31 -
Ενότητα 4.1 Η έννοια του Ναυλοσυμφώνου και όροι τήρησης του.....	- 31 -



Ενότητα 4.2 Περίπτωση μελέτης αποδοτικότητας, ταχύτητας και κατανάλωσης του πλοίου....	- 33 -
Ενότητα 4.2.1 Προτάσεις Αποφυγής Underperformance Claim.....	- 36 -
Ενότητα 4.3 Καταλληλότητα του πλοίου προς πλεύση και μεταφορά του φορτίου (Seaworthiness and cargoworthiness).....	- 37 -
Ενότητα 4.3.1 Αξιοπλοΐα και συντήρηση (seaworthiness and maintenance).....	- 40 -
Ενότητα 4.3.2 Αξιοπλοΐα και κατάσταση του πλοίου.....	- 41 -
Ενότητα 4.3.3 Η περίπτωση του πλοίου Erika 1999.....	- 42 -
Κεφάλαιο 5 ^ο Επιπρόσθετη Ασφαλιστική κάλυψη του Πλοίου.....	- 44 -
Ενότητα 5.1 Ασφαλιστική κάλυψη Hull and Machinery.....	- 44 -
Ενότητα 5.2 Ασφαλιστική κάλυψη Freight Interest	- 46 -
Ενότητα 5.3 Ασφαλιστική κάλυψη Increased Value / Hull Interest.....	- 47 -
Ενότητα 5.4 Ασφαλιστική κάλυψη War risk insurance, Loss of Hire & War Loss of Hire.	- 48 -
Ενότητα 5.5 Ασφαλιστική κάλυψη για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom).	- 51 -
Ενότητα 5.6 Προστασία από λαθρεπιβάτες στο Ντέρμπαν (Durban).....	- 53 -
Ενότητα 5.7 Περίπτωση Μελέτης επιβίβασης λαθρεπιβατών.	- 56 -
Κεφάλαιο 6 ^ο Συμπεράσματα.....	- 58 -
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	- 58 -

Πρόλογος

Στη κάτωθι πτυχιακή εργασία δίνεται έμφαση στους τύπους ναύλωσης καθώς επίσης και στο ναυλοσύμφωνο το οποίο υπογράφεται. Οι υποχρεώσεις του Ναυλωτή και του Πλοιοκτήτη, ο διαχωρισμός τους και η τήρηση των όρων ενός ναυλοσυμφώνου αποτελούν το πιο σημαντικό παράγοντα για την ομαλή διεξαγωγή αλλά και ολοκλήρωση ενός ταξιδιού. Σκοπός είναι να αποφευχθεί οποιοδήποτε είδος αποζημίωσης είτε οποιαδήποτε παραβίαση έχει συμβεί από δόλο είτε από αμέλεια των όρων που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

Παραδείγματα όπως η Αξιοπλοΐα και η αποδοτικότητα του πλοίου διευκρινίζουν τον σημαντικό ρόλο του Πλοιοκτήτη να τηρεί τις υποχρεώσεις καθώς επίσης σημαντική κρίνεται η επικοινωνία και σωστή συνεργασία του Πλοίου με το Γραφείο.

Τέλος, η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου, όπως η ασφάλιση γάστρας, οικονομικών συμφερόντων, περιπτώσεων κινδύνου και αποφυγής απώλειας ναύλου πραγματοποιούνται με σκοπό τη διασφάλιση των συμφερόντων της Πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Λέξεις κλειδιά : Ναυλοσύμφωνο, εγγυήσεις, όροι, ασφάλιση, αξιοπλοΐα, ταχύτητα, καύσιμα,

Κεφάλαιο 1^ο Εισαγωγή

Στη παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζονται οι τύποι-μορφές ναύλωσης καθώς και οι πιο σημαντικές ιδιαιτερότητες μαζί με την κατανομή των εξόδων και των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει αντιστοίχως ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής. Σημαντικά στάδια για την εκτέλεση μιας ναύλωσης θα πρέπει τηρηθούν σε μεγάλο βαθμό από τα συμβαλλόμενα μέρη έτσι ώστε να αποφευχθεί μελλοντικά οποιαδήποτε ακύρωση του ναυλοσυμφώνου αλλά επίσης και οποιαδήποτε περαιτέρω αποζημίωση από ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Έπειτα από την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού θα πρέπει να τηρούνται συμφωνίες που σχετίζονται με την ταχύτητα και την κατανάλωση του πλοίου καθώς αξιοσημείωτο σημείο είναι πως σε περίπτωση πως δεν υπάρχει η δυνατότητα να τηρηθεί οποιοδήποτε από τα προαναφερθέντα να παραμένουν ενήμεροι οι ναυλωτές και για τον σχετικό λόγο όπως είναι οι συνθήκες καιρού, με σκοπό να μην προβούν σε αξιώσεις έναντι του πλοιοκτήτη. Ακόμη ένα σημαντικό γεγονός το οποίο θα γίνει αναφορά είναι και η



αξιοπλοΐα και για την αποδοτικότερη κατανόηση της υπάρχει η περίπτωση μελέτης με τα πακέτα Έρικα.

Πέρα από τις συμφωνίες που πρέπει να τηρούνται σε μια ναύλωση, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου, ως προστασία και διαφύλαξη της αντικειμενικής αξίας με σκοπό να μην υπάρξει ζημία στην Πλοιοκτήτρια εταιρία. Στην παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρονται λεπτομερώς τα είδη της ασφάλισης και ο συγκεκριμένος σκοπός που εφαρμόζονται κυρίως για τις διαδρομές του πλοίου όπως για παράδειγμα σε εμπόλεμη ζώνη. Η διαφορετική χρησιμότητα της κάθε ασφαλιστική κάλυψης υποδεικνύει τον λόγο για τον οποίο ασφαλίζεται ένα πλοίο και εν συνέχεια τα συμφέροντα που θέλει να προστατεύσει η πλοιοκτήτρια εταιρία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ωστόσο δίνεται και με τη περίπτωση μελέτης λαθρεπιβατών επάνω σε πλοίο μαζί με τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης, τη σωστή αντιμετώπιση που θα πρέπει να υπάρξει από τον Πλοίαρχο και κατ' επέκταση από το πλήρωμα.

Κεφάλαιο 2^ο Χρονοναύλωση και Ναύλωση Ταξιδιού

Ενότητα 2.1 Χρονοναύλωση Ταξιδιού (Time Charter)

Ανάλογα με τον τρόπο και τον σκοπό απασχόλησης του πλοίου αλλά και τον τόπο και τον χρόνο παράδοσης – επαναπαράδοσής του, οι χρονοναυλώσεις συμπεριλαμβάνουν τρεις κύριες μορφές:

1. Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c)
 2. Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c)
 3. Περιοδική χρονοναύλωση (period t/c)
- **Χρονοναύλωση ταξιδιού:** Η συγκεκριμένη χρονοναύλωση μοιάζει με τη ναύλωση ταξιδιού, αφού το πλοίο θα πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Η διαφορά εδώ είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά ημέρα για το χρόνο απασχόλησης του πλοίου, αντί ναύλου ανά μονάδα φορτίου όπως συμβαίνει στη ναύλωση ταξιδιού.
 - **Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού:** Αποτελεί μια μικτή μορφή ναύλωσης, καθώς ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαράδωσε το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε.



- **Περιοδική χρονοναύλωση :** Πρόκειται για την συνήθη χρονοναύλωση κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μια χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκόσμια. Σημειώνεται πως η χρονική περίοδος της ναύλωσης μπορεί να διαρκεί από λίγες μέρες μέχρι χρόνια.

Στη χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου και επιβαρύνεται με το μεταβλητό κόστος του πλοίου που περιλαμβάνει έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης καθώς επίσης και με το μίσθωμα του πλοίου. Ωστόσο, η διαχείριση του πλοίου και επομένως η πληρωμή του σταθερού κόστους και του κόστους κεφαλαίου παραμένουν στην ευθύνη του πλοιοκτήτη. Πολλές φορές όμως, τα συμβαλλόμενα μέρη συνηθίζεται να συμφωνούν σε επιλογές ανανέωσης της ναύλωσης όπως για παράδειγμα, ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης να δικαιούται να ζητήσει παράταση της χρονοναύλωσης για ορισμένο χρόνο, με τους ίδιους ή αναθεωρημένους όρους ή με όρους που θα συμφωνηθούν αμοιβαία.¹

Ενότητα 2.1.1 Η περιγραφή του πλοίου (description of the vessel)

Για να θεωρηθεί πως μια χρονοναύλωση είναι επιτυχής, σημαντικός παράγοντας είναι η αποδοτικότητα του ναυλωμένου πλοίου. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να δώσει ακριβείς και αξιόπιστες πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, ώστε να μπορεί ο τελευταίος να σχηματίσει μια σαφή εικόνα της τρέχουσας κατάστασης και εμπορικής αξίας του πλοίου.

Έχοντας γίνει αναφορά για το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να δώσει αξιόπιστες πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, σημειώνεται πως οι πιο σημαντικές από αυτές τις πληροφορίες είναι οι εξής :

- *Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου*
- *Το βύθισμα*
- *Η ηλικία*
- *Τα μέσα φορτοεκφόρτωσης*
- *Η ταχύτητα*
- *Η κατανάλωση καυσίμων*
- *Η εθνικότητα και η κλάση*

¹ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2 Χρονοναύλωση, σελ. 565-566.



- *Οι καιρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου*

Η περιγραφή του πλοίου είναι μεγαλύτερης σπουδαιότητας στις διαπραγματεύσεις της χρονοναύλωσης, σε σύγκριση με την περίπτωση της ναύλωσης κατά ταξίδι. Επί πλέον, στην περίπτωση περιγραφής ενός δεξαμενόπλοιου απαιτούνται περισσότερες λεπτομέρειες από ότι στην περιγραφή ενός πλοίου ξηρού φορτίου. Συνήθως στην ναύλωση ταξιδιού είναι γνωστά εκ των προτέρων στον ναυλωτή και στον πλοιοκτήτη το είδος του φορτίου και τα λιμάνια που θα προσεγγίσει το πλοίο για να φορτοεκφορτώσει, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να ζητούν συγκεκριμένες πληροφορίες. Στη χρονοναύλωση, συνήθως το είδος του φορτίου και τα λιμάνια φόρτωσης/ εκφόρτωσης δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να μην αρκούνται στο πλήθος των πληροφοριών που δίνονται στην ναύλωση ταξιδιού και να απαιτούν περισσότερες λεπτομέρειες.

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να προσφέρει στο ναυλωτή πλοίο το οποίο θα συμφωνηθεί με τις προδιαγραφές που έχει δώσει κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Μεγαλύτερη σημασία δίνεται στη συμφωνία του πλοίου με τις αναφορές του ναυλοσυμφώνου κυρίως σε:

- **Ταχύτητα**
- **Κατανάλωση καυσίμων**
- **Μεταφορική ικανότητα**

Στην καθημερινή πρακτική, εμπορικοί λόγοι απαιτούν η περιγραφή της ταχύτητας να έχει ισχύ κατά την ημέρα της παράδοσης του πλοίου, παρά κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσης. Επίσης, σύμφωνα με το αμερικάνικο δίκαιο, ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα διατηρήσει καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης την ταχύτητα, την κατανάλωση καυσίμων και την μεταφορική ικανότητα που περιγράφονται στο ναυλοσύμφωνο (continuing warranties) ενώ σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο εγγυάται ότι το πλοίο θα έχει αυτά τα χαρακτηριστικά μόνο κατά παράδοση του στο ναυλωτή (warranties). Στην πράξη όμως ένας πρόσθετος όρος του ναυλοσυμφώνου σχεδόν πάντα επιβάλλει τη διατήρηση της συμφωνηθείσας ταχύτητας καθ' όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσης.



Στην περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων από τον πλοιοκτήτη προς το ναυλωτή ή μη συμφωνίας του πλοίου με τις αναφορές του ναυλοσυμφώνου (misrepresentation), θα πρέπει να αναζητηθεί η αιτία και η πρόθεση του πλοιοκτήτη. Πρόθεση του πλοιοκτήτη να παραπλανήσει τον ναυλωτή οδηγεί σε ακύρωση του συμβολαίου από το ναυλωτή, ενώ σε περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων άνευ προθέσεως του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αξιώσει αποζημιώσεις. Συνήθως η αποζημίωση του ναυλωτή ορίζεται ως η διαφορά του μισθώματος που προσφέρει η τρέχουσα αγορά σ' ένα πλοίο με τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο ναυλοσύμφωνο και του μισθώματος που προσφέρει ο ναυλωτής για το ναυλωμένο πλοίο. Σε περίπτωση παραβίασης της περιγραφόμενης ταχύτητας, η αποζημίωση του ναυλωτή μπορεί να έχει τη μορφή μη πληρωμής του μισθώματος και του αντίστοιχου κόστους καυσίμων για τον πρόσθετο χρόνο που δαπανήθηκε λόγω της μειωμένης ταχύτητας πλοίου.

Τις περισσότερες φορές για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα διαμάχης μεταξύ συμβαλλόμενων μερών σε περίπτωση διαφορών για τα χαρακτηριστικά του πλοίου, κάθε αναφορά μπορεί να περιλαμβάνει την λέξη “about” ή μια αντίστοιχη φράση η οποία προσδίδει ανεκτικότητα 5% στο χαρακτηριστικό του πλοίου που περιγράφεται.²

Ενότητα 2.1.2 Παράδοση του πλοίου

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στο ναυλωτή αξιόπλοο και σύμφωνο με τις απαιτήσεις του ναυλοσυμφώνου, σύμφωνα και με την ρήτρα που έχει συμφωνηθεί. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να διαθέσει το πλοίο που συμφωνήθηκε για την εκτέλεση της ναύλωσης. Δικαίωμα να χρησιμοποιήσει άλλο πλοίο έχει μόνο εάν αυτό που προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο. Δύο πολύ σημαντικά στοιχεία που πρέπει να αναφερθούν και να αναλυθούν είναι τα εξής:

- **Ο τόπος παράδοσης του πλοίου:** Αυτός ο καθορισμός είναι άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο συγκεκριμένος στο ναυλοσύμφωνο. Μερικές φορές καθορίζεται ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή προβλήτα λιμανιού και άλλες φορές καθορίζεται μια ευρύτερη περιοχή. Τις περισσότερες φορές το λιμάνι παράδοσης καθορίζεται από τον ναυλωτή και αποτελεί σημαντικό σημείο

² Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.1.2 Παράδοση του Πλοίου, σελ. 566-567.

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.

- **Ο χρόνος παράδοσης του πλοίου:** Συμφωνείται μεταξύ ναυλωτή-πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Πολλά χρονοναυλοσύμφωνα αναφέρουν ότι η παράδοση του πλοίου γίνεται δεκτή μόνο κατά τις εργάσιμες μέρες και σε ώρες γραφείου. Εάν ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο νωρίτερα από το χρόνο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να το δεχτεί πριν ξεκινήσουν να μετρούν τα συμφωνημένα “laydays” της παράδοσης. Στην περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης παραδώσει το πλοίο αργότερα από το συμφωνημένο χρόνο παράδοσης ή το παραδώσει σε λιμάνι διαφορετικό από το συμφωνημένο, τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα ακύρωσης του συμβολαίου.³

Ενότητα 2.1.3 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”.

Σύμφωνα με τον όρο αυτό, ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει στο ναυλωτή πλοίο αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά του φορτίου. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει αξιόπλοο πλοίο δεν είναι απόλυτη στη χρονοναύλωση. Αρκεί για τον πλοιοκτήτη να έχει επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια προκειμένου να παραδώσει πλοίο αξιόπλοο εκτός αν συμφωνείται κάτι διαφορετικό στο ναυλοσύμφωνο.

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

- Την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά που αναφέρεται στον σχεδιασμό, στην κατάσταση του πλοίου και των μηχανών καθώς και την ευστάθεια του πλοίου.
- Την καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο
- Την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να εκτελεστούν

³ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.1.2 Παράδοση του Πλοίου, σελ. 568-569.

- *Μεταξύ ποικίλων υποθέσεων του αγγλικού δικαίου , ενδεικτικά αναφέρεται ότι ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο, εάν κατά τη στιγμή παράδοσης του :*
- *Η επάνδρωση του πλοίου είναι ελλιπής ή ακατάλληλη*
- *Το πλοίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό μωκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού.*
- *Το πλοίο δεν διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, όπως το “certificate of class”, “certificate of approval”, “certificate of competency” , “certificate of clearance” “certificate of disinfection”.*
- *Τα αμπάρια του πλοίου δεν είναι καθαρά και έτοιμα για να δεχθούν το φορτίο και να το μεταφέρουν με ασφάλεια.*
- *Προκύβουν βλάβες στο πλοίο, οι οποίες δεν επιδιορθώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα.*

Ενότητα 2.1.4 Πότε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται “unseaworthy”

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

Για όλους 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

*Αυτό εκφράζεται συχνά στο ναυλοσύμφωνο με όρους της μορφής “**The owners shall maintain her in a thoroughly efficient state, in hull and machinery during service**”. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο έστω και αν δεν αναφέρεται σχετικός ρητός όρος υπάρχει στη χρονοναύλωση εννοούμενη υπόσχεση από την πλευρά του πλοιοκτήτη σχετικά με την αξιοπλοΐα κατά την παράδοση του πλοίου και τη συντήρηση της καλής κατάστασης αυτού κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Όμως θα πρέπει να σημειωθεί πως ο πλοιοκτήτης δεν έχει την υποχρέωση του ελέγχου της αξιοπλοΐας του πλοίου σε όλες τις περιόδους που αυτό βρίσκεται στη διάθεση του ναυλωτή αλλά οφείλει απλά να επιδιορθώνει τις ζημιές που πέφτουν στην αντίληψη του. Στην 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.⁴

Ενότητα 2.1.5 Αποφυγή αδικαιολόγητων καθυστερήσεων

Τα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν συχνά τον όρο “The Master shall prosecute all voyages with the utmost dispatch...” Σύμφωνα με τον όρο αυτό ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τα υπό το ναυλωτή καθορισμένα ταξίδια, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι ακόμα και αν δεν περιλαμβάνεται αυτός ο όρος στο ναυλοσύμφωνο, η παραπάνω υποχρέωση του πλοιοκτήτη εξακολουθεί να υπάρχει ως υπονοούμενος όρος. Στην περίπτωση παραβίασης της υποχρέωσης, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος έναντι του ναυλωτή για οποιαδήποτε ζημιά προκύπτει από αυτήν και επομένως ο ναυλωτής δικαιούται αντίστοιχη αποζημίωση. Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης του εάν προστατεύεται από απαλλακτικές ρήτρες του ναυλοσυμφώνου.⁵

Ενότητα 2.1.6 Διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης

Συγκεκριμένοι όροι αρχικά στο χρονοναυλοσύμφωνο θα αναφέρονται στις υποχρεώσεις του ναυλωτή κατά τη διάρκεια των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου.

Ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου κάτω από την επίβλεψη και την ευθύνη του καπετάνιου. Επιπλέον ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος να ορίσει και να μισθώσει τους κατάλληλους εργάτες στην ξηρά.

Συμπερασματικά ο ναυλωτής αναλαμβάνει την ευθύνη της πραγματοποίησης αλλά και το κόστος διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο η φράση “and responsibility of the captain” μεταφέρει αυτόματα στον πλοιοκτήτη την ευθύνη για ζημιές οφειλόμενες σε πράξεις των στοιβαδόντων κατά την φορτοεκφόρτωση ενώ πρόσθετα τον υποχρεώνει να αποζημιώσει τον ναυλωτή.⁶

⁴ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.1.4 Αξιοπλοΐα και συντήρηση, σελ. 570-572.

⁵ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.1.5 Χρονοναύλωση, σελ. 572.

⁶ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.2.5 Χρονοναύλωση, σελ. 581.



Ενότητα 2.1.7 Καταβολή του μισθώματος

Σε μια χρονοναύλωση ο ναυλωτής είναι 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. Σχετικός όρος στο χρονοναυλοσύμφωνο καθορίζει τα εξής:

- Το χρόνο
- Το τόπο
- Τον τρόπο
- Το ποσό που πρέπει να καταβληθεί
- Τη συχνότητα πληρωμής του μισθώματος
- Το νόμισμα στο θα πρέπει να γίνεται η πληρωμή.

Όσον αφορά το χρόνο και τη συχνότητα καταβολής του μισθώματος στη χρονοναύλωση το μίσθωμα πληρώνεται προκαταβολικά. Ο λόγος έγκειται στη μη εξασφάλιση του πλοιοκτήτη για την πληρωμή του ναύλου με την άσκηση πράξης κατάσχεσης του φορτίου, όπως μπορεί να συμβεί στη ναύλωση ταξιδιού. Συνήθως προβλέπεται η πληρωμή ενός συμφωνημένου ποσού κάθε μήνα ή κάθε 15 μέρες προκαταβολικά από την παράδοση έως την επαναπαράδοση του πλοίου. Ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει ολόκληρο το ποσό της τελευταίας δόσης του μισθώματος. Όμως σε περίπτωση επαναπαράδοσης του πλοίου πριν την παρέλευση αυτού του χρονικού διαστήματος, ο ναυλωτής δικαιούται επιστροφή της χρηματικής διαφοράς που θα υπάρξει μετά τον ακριβή καθορισμό της ημερομηνίας επαναπαράδοσής. Εάν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην τοπική ώρα στο λιμάνι παράδοσης και στο λιμάνι επαναπαράδοσης, ο πλοιοκτήτης δικαιούται μίσθωμα μόνο για τον πραγματικό χρόνο χρησιμοποίησης του πλοίου, από τη στιγμή της παράδοσης μέχρι την επαναπαράδοσή του. Εάν κατά την ημερομηνία πληρωμής το πλοίο είναι off-hire ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει την πληρωμή αμέσως πριν το πλοίο επανέλθει ξανά στη διάθεση του.

Όσον αφορά το ποσό που πρέπει να καταβάλλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη μερικές φορές υπολογίζεται σύμφωνα με μια συγκεκριμένη κλίμακα ναύλων. Επίσης όροι στο ναυλοσύμφωνο ορίζουν τα εξής:

- Το μίσθωμα θα αυξομειώνεται εάν υπάρχει αλλαγή στους μισθούς του πληρώματος.
- Το μίσθωμα θα μειώνεται εάν το πλοίο δε μπορεί να φορτώσει όλο το φορτίο για το οποίο προοριζόταν.
- Το ποσό του μισθώματος θα εκτιμάται ανάλογα με την παράδοση του πλοίου, η οποία με την σειρά της εκτιμάται από την ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμων.
- Σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου, που βρίσκεται πάνω στο πλοίο το μίσθωμα θα πληρώνεται αναλογικά του αριθμού των γερανών και βιντσιών που είναι διαθέσιμα κατά τη χρονική περίοδο της βλάβης.
- Ο όρος “without discount” σημαίνει το μίσθωμα πληρώνεται χωρίς έκπτωση ακόμα και στην περίπτωση πληρωμής του πριν την καθορισμένη μέρα.

Ο ναυλωτής δεν έχει την υποχρέωση να πληρώσει μίσθωμα στις εξής περιπτώσεις.

- Κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου στην οποία το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο στο ναυλωτή για πλήρη χρήση εξαιτίας ατυχήματος, μη αποδοτικότητας του πλοίου ή όποιας άλλης ευθύνης του πλοιοκτήτη. Για να αποδειχθεί πως ένα πλοίο είναι off-hire, θα πρέπει να μελετηθεί η διατύπωση της σχετικής ρήτρας σε σχέση με το λόγο της καθυστέρησης του πλοίου, την ύπαρξη ελάχιστου χρονικού ορίου συνεχούς εμφάνισης του προβλήματος, την απώλεια χρόνου και χρήματος και την ικανότητα αξιοπλοΐας του πλοίου.

Παρακάτω αναφέρονται περιστατικά περιπτώσεων off-hire:

- Η φράση “deficiency of men” αναφέρεται στην αριθμητική έλλειψη του πληρώματος, όχι στην απροθυμία του να εργαστεί.
- Η φράση “or other accident” περιλαμβάνει προσάραξη του πλοίου σε ποταμό, μείωση της ταχύτητας του πλοίου από συγκέντρωση θαλάσσιων οργανισμών στο κέλυφος του πλοίου.
- Η φράση “working of vessel may be prevented” συμπεριλαμβάνει μεταξύ άλλων παρεμπόδιση των εργασιών του πλοίου από μη χορήγηση ελευθεροκοινωνίας, από σύλληψη του πλοίου πριν την αναχώρηση από το λιμάνι, από πρόβλημα στον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και γενικά από κάθε αιτία που εμποδίζει την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου.



- Η φράση “preventing the working of the vessel and continuing for more than 24 consecutive hours” προβλέπει ότι εφ’ όσον οι αιτίες που προκαλούν προβλήματα στο πλοίο είναι μικρότερης διάρκειας των 24 συνεχών ωρών, δεν αφαιρείται το μίσθωμα αλλά συνεχίζει να καταβάλλεται σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Εάν ο χρόνος off-hire διαρκέσει πέραν των 24 ωρών το πλοίο θεωρείται off-hire από τη στιγμή που εμφανίζεται το πρόβλημα και όχι μετά την πάροδο των 24 ωρών.

Υπάρχουν δυο μορφών ρήτρες off-hire

- Στην πρώτη κατηγορία οι ρήτρες υπαγορεύουν ότι το πλοίο δεν δικαιούται μίσθωμα για όσο διάστημα καθίσταται αναποτελεσματική η χρησιμοποίηση του εξαιτίας γεγονότος που προβλέπεται στη ρήτρα. Ο χρόνος του μετράει από στη στιγμή εμφάνισης του γεγονότος μέχρι τη στιγμή που το πλοίο επανακτά την αποτελεσματικότητά του ο και ναυλωτής αναλαμβάνει ξανά τη χρήση του.
- Στην δεύτερη κατηγορία ρητρών ως off-hire μετρά ο πραγματικός χρόνος που χάθηκε για τον ναυλωτή ως αποτέλεσμα γεγονότος που προβλέπεται στη ρήτρα. Αυτός ο υπολογισμός είναι σαφώς πιο πολύπλοκος από τον πρώτο.

2) Όταν υπάρχει άρνηση ή αποτυχία των πλοιοκτητών να προσφέρουν προς το ναυλωτή τις συμφωνημένες υπηρεσίες που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο.

3) Όταν το ναυλοσύμφωνο έχει ακυρωθεί ή ματαιωθεί για διάφορους λόγους παραβίασης του από τα συμβαλλόμενα μέρη.

4) Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.⁷

Ενότητα 2.1.8 Ρήτρα επίσχεσης

Τα χρονοναυλοσύμφωνα περιέχουν μερικές φορές μια ρήτρα επίσχεσης. Η ρήτρα 20 του Linertime ασχολείται με το θέμα αυτό και αναφέρει ότι ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα επίσχεσης πάνω στο φορτίο και το ναύλο της υποναύλωσης ταξιδιού που έχει συνάψει ο χρονοναυλωτής, αν ο τελευταίος δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του απέναντι στον πλοιοκτήτη. Ωστόσο σε μια τέτοια περίπτωση είναι δύσκολο για τον πλοιοκτήτη να βρει στοιχεία να ειδοποιήσει το πρόσωπο το οποίο πρόκειται να πληρώσει το ναύλο στην

⁷ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.2.8 Καταβολή μισθώματος, σελ. 584-589



υποναύλωση που έχει συνάψει ο χρονοναυλωτής. Όταν πρόκειται να πραγματοποιηθεί η προκαταβολική πληρωμή του μισθώματος, οι ναυλωτές επιθυμούν συνήθως να κάνουν αφαιρέσεις στο πληρωτέο ποσό για περιπτώσεις off-hire καθώς επίσης η οποιαδήποτε αθέτηση της πληρωμής μπορεί να δώσει το δικαίωμα στους πλοιοκτήτες να ακυρώσουν τη συμφωνία, είναι σημαντικό για τους ναυλωτές να βασιστούν σε ρήτρα ναυλοσυμφώνου ή να πάρουν έγκριση από τον πλοιοκτήτη πριν κάνουν οποιαδήποτε αφαίρεση στο συμφωνημένο ποσό της πληρωμής.⁸

Ενότητα 2.1.9 Ενότητα Έξοδα

Σε αυτήν την ενότητα θα αναλύσουμε τα έξοδα που αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης και τα έξοδα που αναλαμβάνει ο ναυλωτής κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης.

- Τα έξοδα που αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης είναι κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης είναι:
 - 1) Λειτουργικά έξοδα: σε αυτήν την κατηγορία κατατάσσεται όλο το λειτουργικό κόστος του πλοίου, όπως έξοδα επάνδρωσης, μισθοί, έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του πληρώματος, έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών, ασφάλιστρα, έξοδα συντήρησης και έξοδα επισκευής πλοίου.
 - 2) Έξοδα κεφαλαίου: Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα έξοδα κεφαλαίου, όπως η εξόφληση δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων. Το μέγεθος των εξόδων αυτών εξαρτάται από το είδος και το ύψος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.⁹
- Τα έξοδα που αναλαμβάνει ο ναυλωτής κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης είναι τα εξής:
 - 1) Έξοδα ταξιδιού: Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των επί μέρους ταξιδιών, όπως τα έξοδα καυσίμων, τα λιμενικά, τα έξοδα διέλευσης καναλιών, τα φαρικά, πλοηγικά, τα έξοδα ρυμουλκών, τα έξοδα αγκυροβολίας και κλπ...

⁸ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.2.8 Καταβολή μισθώματος, σελ. 590

⁹ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.1.7 Έξοδα, σελ. 574



- 2) Έξοδα χειρισμού του φορτίου: σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου , όπως τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας , διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου.¹⁰

Ενότητα 2.2 Ναύλωση ταξιδιού (Voyage Charter)

Στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης , από τη μεριά του πλοιοκτήτη αναλαμβάνεται η υποχρέωση προς το ναυλωτή να μεταφέρει μια συμφωνημένη ποσότητα φορτίου από ένα λιμάνι φόρτωσης στο αντίστοιχο λιμάνι εκφόρτωσης. Ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες αγοράς , διαμορφώνεται και ο αντίστοιχος ναύλος που οφείλει να καταβάλει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να επιλέξουν οποιοδήποτε είδος ναυλοσυμφώνου καθώς και να προχωρήσουν σε οποιαδήποτε μετατροπή η οποία εξυπηρετεί τα συμφέροντα τους.¹¹

Ενότητα 2.2.1 Περιγραφή του Πλοίου

Αποτελεί μια από τις βασικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη στο στάδιο των διαπραγματεύσεων για τη παροχή πληροφοριών στον ναυλωτή. Αυτές οι πληροφορίες θα χαρακτηρίζονται από ακρίβεια και αξιοπιστία, τα οποία σχετίζονται με το όνομα του πλοίου , το διακριτικό σήμα, το χρόνο ναυπήγησης , την εθνικότητα, το νεκρό βάρος , το βύθισμα, το πλάτος , το μήκος, ο σχεδιασμός και η κατάσταση των χώρων υποδοχής του φορτίου , τον τύπο και τον αριθμό των αμπαριών.

Στο στάδιο των διαπραγματεύσεων , θεωρείται αναγκαία η λεπτομερής περιγραφή του πλοίου και η οποία εξαρτάται από τις υπάρχουσες συνθήκες. Η διαδρομή που θα ακολουθήσει το πλοίο, το φορτίο που πρόκειται να φορτώσει και τα λιμάνια που θα προσεγγίσει καθορίζουν το μέγεθος των λεπτομερειών.

Υπάρχει και η περίπτωση όμως να δοθούν ανακριβή στοιχεία από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή και αυτό το οποίο θα πρέπει να εξεταστεί είναι εάν έχει συμβεί εκ προθέσεως ή όχι. Σε περίπτωση που συμβεί αυτό με πρόθεση του πλοιοκτήτη, υπάρχει η δυνατότητα ακύρωσης συμβολαίου από τον ναυλωτή. Εάν όμως δεν έχει συμβεί εκ προθέσεως, τότε ο πλοιοκτήτης

¹⁰ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος , Εύη Πλωμαρίτου , Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.2.2.10 Έξοδα , σελ. 594

¹¹ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος , Εύη Πλωμαρίτου , Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.1 Ναύλωση Ταξιδιού Έξοδα , σελ. 500



δικαιούται να καταβάλει αποζημίωση προς τον ναυλωτή, εκτός και θεωρούσε και αποδείξει εν συνεχεία πως τα στοιχεία που παρείχε ήταν ακριβή και αληθινά.¹²

Ενότητα 2.2.2 Έξοδα Πλοιοκτήτη

Λειτουργικά έξοδα: σε αυτή τη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται έξοδα που σχετίζονται με την επάνδρωση, του μισθούς, τις υπερωρίες, τα έξοδα νοσηλείας και μετακίνησης του προσωπικού και των πληρωμάτων, έξοδα σεμιναρίων και εκπαίδευσης. Επίσης εντάσσονται έξοδα τα οποία έχουν να κάνουν με τα εφόδια, τα λιπαντικά, τα ανταλλακτικά, τα ασφάλιστρα και τα έξοδα συντήρησης και διαχείρισης του πλοίου. Πρέπει να σημειωθεί πως το ύψος των λειτουργικών εξόδων συχνά είναι σταθερό και δεν εξαρτάται από την αγορά που δραστηριοποιείται το πλοίο.

Έξοδα Ταξιδιού: Έξοδα τα οποία είναι μεταβλητού χαρακτήρα και σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα καύσιμα, τα λιμενικά έξοδα, οι πιλότοι, τα ρυμουλκά και τα έξοδα αγκυροβολίας.

Έξοδα κεφαλαίου: Κατατάσσονται όλα τα έξοδα που αφορούν την εξόφληση δανείου για την απόκτηση ενός πλοίου. Επιπλέον, το μέγεθος των εξόδων εξαρτάται από το είδος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Έξοδα χειρισμού του φορτίου: Περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου, όπως είναι της φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας του φορτίου καθώς και μίσθωση γερανών και λοιπού εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου που διαθέτει το λιμάνι. Το μέγεθος των εξόδων εξαρτάται από το είδος και τη ποσότητα του φορτίου. Ωστόσο τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης αυτά μοιράζονται μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ανάλογα με το τι έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο.¹³

Ενότητα 2.2.3 Έξοδα Ναυλωτή

Στη κατηγορία αυτή κατατάσσονται έξοδα που σχετίζονται με τη χρηματική αμοιβή που οφείλει ο ναυλωτής να παραχωρήσει στο μεταφορέα για την μεταφορά και τη παράδοση του φορτίου στο λιμάνι που έχει συμφωνηθεί. Συγκεκριμένα στα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, μοιράζονται τα έξοδα μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ανάλογα με το τι έχει

¹² Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.1.1 Περιγραφή του Πλοίου, σελ. 501

¹³ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.1.1.15, Έξοδα σελ. 534



συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Εάν υπάρχει όρος στο ναυλοσύμφωνο “Free in and Out” τότε ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος μόνο για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου.¹⁴

Ενότητα 2.2.4 Πληρωμή του Ναύλου.

Βασική υποχρέωση του ναυλωτή είναι να καταβάλει στον μεταφορέα το ναύλο, ο οποίος χαρακτηρίζεται πιο απλά ως χρηματική αμοιβή. Αυτό πραγματοποιείται λόγω του γεγονότος ότι το φορτίο μεταφέρθηκε και παραδόθηκε με ασφάλεια στο συμφωνημένο λιμάνι. Με την προϋπόθεση ωστόσο πως δεν υπάρχει καμία άλλη συμφωνία στο ναυλοσύμφωνο, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει τον αντίστοιχο ναύλο στον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής αθετήσει την υποχρέωση της πληρωμής, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να προβεί σε κατάσχεση του φορτίου έως να πραγματοποιηθεί η πληρωμή του ναύλου.

Όταν το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ο ναύλος δεν είναι πληρωτέος από τον ναυλωτή αλλά είναι από τα ακόλουθα πρόσωπα:

- Φορτωτή των αγαθών
- Παραλήπτη των αγαθών
- Κάτοχο της φορτωτικής
- Πωλητή του φορτίου

Ο ναύλος επίσης μπορεί να καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο, τον πράκτορα της φόρτωσης, σε οποιοδήποτε τρίτο πρόσωπο, στον ναυλωτή εάν είναι ναύλωση γυμνού πλοίου, και στο πρόσωπο που έχει εκχωρηθεί ο ναύλος ή το πλοίο.

Ανάλογα με τον τρόπο και το χρόνο καταβολή του ναύλου, μπορούν να διακριθούν οι εξής κατηγορίες ναύλων:

- **Νάυλος πληρωτέος κατά την Παράδοση (Freight Payable on delivery).** Εφόσον το πλοίο έχει φτάσει στο λιμάνι και έπειτα από τους κατάλληλους ελέγχους είναι έτοιμο προς εκφόρτωση στο κατάλληλο λιμάνι προσέγγισης, και με την προϋπόθεση πως ο πλοιοκτήτης είναι διαθέσιμος για την παράδοση του φορτίου στον ιδιοκτήτη του, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει τον αντίστοιχο ναύλο που έχει συμφωνηθεί για το χρονικό διάστημα που το φορτίο παραδίδεται στον δικαιούχο και

¹⁴ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.1.2.7, Έξοδα, σελ. 564



όχι αφότου ολοκληρωθεί η εκφόρτωση του φορτίου. Υπάρχει η πιθανή περίπτωση άρνησης του ναυλωτή να πληρώσει το ναύλο και αυτό έχει ως ακόλουθη συνέπεια ο πλοιοκτήτης να οδηγηθεί σε κατάσχεση του φορτίου εξαναγκάζοντας τον ναυλωτή να πληρώσει τον αντίστοιχο ναύλο. Η μόνη περίπτωση να απαλλαγεί ο ναυλωτής από τη πληρωμή του ναύλου είναι να υπάρξει απώλεια του φορτίου ανεξαρτήτως αιτίας. Εάν όμως ο πλοιοκτήτης εμποδίστηκε από οποιοδήποτε λόγο αμέλειας ή παράλειψης του ιδιοκτήτη να εκπληρώσει τη μεταφορά του φορτίου, ο ναύλος συνεχίζει και είναι πληρωτέος.

- **Πλήρης και μερικός Ναύλο (Full and Short freight)** : Με τη προϋπόθεση πως υπάρξει ζημιά του φορτίου ο ναυλωτής καταβάλλει κανονικά ολόκληρο το ναύλο όταν το φορτίο παραδοθεί αλλά αξιοσημείωτο είναι πως ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωση ως βασική αιτιολογία για την παραβίαση του πλοιοκτήτη να παραδοθεί από μεριάς του το φορτίο με ασφάλεια και σε καλή κατάσταση όπως έχει συμφωνηθεί. Υπάρχουν ορισμένες φορές , όπου ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα μείωση ναύλου σε περίπτωση παράδοσης ελλιπούς φορτίου. Εφόσον όμως το φορτίο έχει μεταφερθεί με ασφάλεια στον προορισμό του, ο πλοιοκτήτης δικαιούται κανονικά μια αμοιβή λόγω της αναλογικής εργασίας που εκτελέστηκε.
- **Προκαταβολικός Ναύλος (advance freight)** : πρόκειται για τον ναύλο που πρόκειται να πληρωθεί προκαταβολικά προτού το φορτίο παραδοθεί στο λιμάνι που έχει συμφωνηθεί . Η πληρωμή του ναύλου δεν εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου , επομένως ο ναύλος είναι πληρωτέος κανονικά ακόμα και αν το πλοίο και το φορτίο έχουν χαθεί. Επιπλέον λαμβάνεται σοβαρά υπόψη πως ακόμα και αν το φορτίο χαθεί ή υπάρξει απώλεια, τότε ο ναύλος αυτός δεν επιστρέφεται στον ναυλωτή. Η καταβολή του ναύλου “advance freight” εξακολουθεί να ισχύει στη περίπτωση που υπάρξει απώλεια του φορτίου και υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη. Δικαίωμα επιστροφής του προκαταβολικού ναύλου με την προϋπόθεση πως ο πλοιοκτήτης έχει παραβιάσει οποιοδήποτε υπονοούμενο όρο ή όταν το φορτίο χαθεί λόγω κινδύνου για τον οποίο λόγο δεν υπάρχει απαλλαγή του πλοιοκτήτη. Οι προκαταβολές αυτές συμψηφίζονται εφόσον υπάρξει τελική εκκαθάριση και παρακρατηθούν από το τελικό πληρωτέο

ποσό του ναύλου. Στην ουσία πρόκειται για προκαταβολές έναντι του πληρωτέου ναύλου.

- **Ναύλος κατ' αποκοπή ή εφ' άπαξ ναύλος (lump sum freight):** Πρόκειται για το εφάπαξ πληρωτέο ποσό είτε για την εκμετάλλευση ολόκληρου ή ενός τμήματος του πλοίου. Υπολογίζεται σύμφωνα με τη χωρητικότητα του πλοίου καθώς δεν σχετίζεται σε κανένα βαθμό με το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί. Συνεπώς πληρώνεται ανεξαρτήτως της συνολικής ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί ο συγκεκριμένος ναύλος, τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούται ολόκληρο το ναύλο ακόμα και αν ένα μόνο μέρος του φορτίου παραδοθεί στο προορισμό. Σε αντίθετη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης δε δικαιούται ναύλο εάν χαθεί ή υποστεί απώλεια όλο το φορτίο.
- **Νεκρός Ναύλος (Dead Freight) :** Ο συγκεκριμένος τύπος ναύλου, και στη περίπτωση που ο ναυλωτής παραβιάσει το συμβόλαιο σαν αποτέλεσμα να μην φορτώσει πλήρως το φορτίο, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να προβεί σε ενέργεια είσπραξης του νεκρού ναύλου. Στην ουσία δε θεωρείται ναύλος, αλλά είναι ένα είδος αποζημίωσης από τη μεριά του ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη, λόγω της παραβίασης του ναυλοσυμφώνου. Το ποσό του ισούται με το ποσό του επιπρόσθετου ναύλου που θα απέφερε στον πλοιοκτήτη ή φόρτωση ολόκληρο του φορτίου, μειωμένο ωστόσο κατά τα έξοδα φόρτωσης, μεταφοράς και εκφόρτωσης του φορτίου.
- **Κατ' αναλογία Ναύλος (Pro Rata freight):** Πρόκειται για τον ναύλο που θα πληρωθεί κατ' αναλογία, σύμφωνα με την απόσταση που πραγματοποιήθηκε ή του φορτίου ανά τμήμα που παραδόθηκε. Ο ναυλωτής δεν έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει το φορτίο στον πλοιοκτήτη χωρίς τη καταβολή του ναύλου αλλά ούτε και ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να εκφορτώσει το αντίστοιχο φορτίο σε ένα άλλο λιμάνι και να απαιτήσει το ναύλο. Εφόσον ο ιδιοκτήτης του φορτίου έχει αρνηθεί να εκφορτωθεί το φορτίο σε ενδιάμεσο λιμάνι, ο πλοιοκτήτης οφείλει να επιλέξει εάν θα μεταφέρει το φορτίο με άλλο μεταφορικό μέσο ή εάν θα το παραδώσει σε ενδιάμεσο λιμάνι δίχως αμοιβή. Για να τεθεί δικαιολογημένη η απαίτηση της είσπραξης του



αναλογικού ναύλο από τον πλοιοκτήτη, θα πρέπει να υπάρχει και η ανάλογη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του φορτίου.

- **Αναδρομικός Ναύλος:** Πρόκειται για τον ναύλο που υπάρχει η περίπτωση η παράδοση του φορτίου να εμποδίζεται στον παραλήπτη για οποιοδήποτε λόγο που είναι πέρα από τον έλεγχο του είτε του πλοιάρχου είτε του πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης ωστόσο μπορεί να προβεί σε έκτακτες ενέργειες όπως είναι η εκφόρτωση, η μεταφόρτωση, η μεταφορά, η αποθήκευση του φορτίου, και γενικότερα σε έξοδα προκειμένου να προστατεύσει τα συμφέροντα του φορτίου και του ιδιοκτήτη, του ναυλωτή και τα δικά του. Για την κάλυψη των παραπάνω, δικαιούται ο πλοιοκτήτης πρόσθετο αναδρομικός ναύλο που ονομάζεται “back freight”
- **Κατ’ αξία Ναύλος (Ad valorem freight).** Ο συγκεκριμένος τύπος ναύλου είναι υπολογίσιμος σύμφωνα με το ποσοστό της αξίας ή της τιμής του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί. Υπάρχουν αρκετοί κανόνες οι οποίοι σχετίζονται με τον χρόνο κατά τον οποίο ναύλος θεωρείται κερδισμένος και πληρωτέος. “Freight earned and payable upon shipment” ship and cargo lost or not lost”, πρόκειται για τις πιο συχνές ρήτρες που υπάρχουν στα ναυλοσύμφωνα και αναφέρουν πως ο πλοιοκτήτης δικαιούται ναύλο στο λιμάνι φόρτωσης και ο ναύλος αυτός δεν μπορεί να επιστραφεί σε περίπτωση που μέρος του φορτίου ή όλο το φορτίο και το πλοίο δεν φτάσουν στον προορισμό τους.¹⁵

Ενότητα 2.3 Συμβόλαιο Εργολαβικής Μεταφορά (Contract of Affreightment)

Το συγκεκριμένο συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς, καθορίζει στην πράξη ένα μικτό τύπο ναύλωσης, οποίος κατά κάποιο τρόπο δανείζεται στοιχεία από άλλα είδη ναυλώσεων και κυρίως από την ναύλωση του ταξιδιού. Κυρίως εφαρμόζεται σε φορτία τα οποία είναι ομογενή και επρόκειτο να μεταφερθούν σε μεγάλες ποσότητες αλλά παράλληλα και για μεγάλες χρονικές περιόδους, σε συμφωνημένα λιμάνια και προγραμματισμένα ταξίδια.

¹⁵ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.1.2.6, Πληρωμή του Ναύλου σελ. 558-559 & σελ. 561-564

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο συμβόλαιο , ο πλοιοκτήτης καλείται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ναυλωτή ως προς την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Σε αυτό το διάστημα συμφωνείται δύο ή περισσότερες φορτώσεις και ταξίδια. Ο ναύλος υπολογίζεται σε αυτό το στάδιο σύμφωνα με τη μεταφερόμενη ποσότητα φορτίου και μπορεί να καταβάλλεται είτε προκαταβολικά είτε εκ των υστέρων , αναλόγως τι έχει συμφωνηθεί.

Μερικά παραδείγματα εργολαβικής μεταφοράς είναι τα ακόλουθα:

Ο πλοιοκτήτης να αναλάβει να μεταφέρει μια ποσότητα σιτάρι από 200.000 έως 250.000 μετρικούς τόνους, από ένα συμφωνημένο λιμάνι σε ένα άλλο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει όλο το πετρέλαιο που εισάγει ένας εισαγωγέας , με ελάχιστη ποσότητα 1.000.000 τόνους και μέγιστη 1.750.000 τόνους, κατά τη διάρκεια ενός έτους.

Τα προηγούμενα δυο παραδείγματα σχετίζονται κυρίως με τον χρόνο και το τύπο του φορτίου. Συνήθως, σκοπός της εργολαβικής μεταφοράς είναι να καλύψει για μεγάλα χρονικά διαστήματα το λιγότερα δυο φορτώσεις και παραπάνω από ένα ταξίδια.

Όσον αφορά το φορτίο που μεταφέρεται σύμφωνα με τους όρους της εργολαβικής μεταφοράς, είναι κατά κύριο λόγο ομογενές, συγκεκριμένου τύπου και αρκετά μεγάλων ποσοτήτων. Επίσης για τον ναυλωτή δεν έχει ιδιαίτερη βάση το πλοίο, καθώς το πλοίο που θα επιλεγεί θα πληρεί συγκεκριμένες προϋποθέσεις και κριτήρια που θα έχουν συμφωνηθεί. Σε περίπτωση που το πλοίο χαθεί , το συμβόλαιο δεν ακυρώνεται και ο πλοιοκτήτης όμως είναι υποχρεωμένος να βρει άλλο πλοίο με όμοιες προδιαγραφές για τη μεταφορά του φορτίου.¹⁶

Ενότητα 2.4 Πρόσωπα της Ναυλαγοράς (Shipper, Consignee, Notify Parties, Agents)

Ενότητα 2.4.1 Φορτωτής (Shipper)

Ο Φορτωτής είναι συνήθως ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου. Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας σαφώς και τους όρους που αναγράφονται σε ένα συμβόλαιο πώλησης εμπορευμάτων και της σύμβασης μεταφοράς , πως είναι πιθανό ο φορτωτής να είναι αυτός

¹⁶ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος , Εύη Πλωμαρίτου , Ναυλώσεις, Κεφάλαιο 10, Ενότητα 10.4 , Ναύλωση Εργολαβικής μεταφοράς (Contract of affreightment) σελ.610-611.



που θα αναλάβει την ευθύνη της φόρτωσης αλλά και της μεταφοράς του φορτίου , έπειτα από μια διαδικασία αγοραπωλησίας όπου ο ίδιος κατά την οποία είναι πωλητής / αγοραστής. Ο ίδιος είναι αρμόδιος ωστόσο για τη φόρτωση του φορτίου στο πλοίο , καθώς αυτή η διαδικασία μπορεί να πραγματοποιηθεί ωστόσο αναθέτοντας της σε πράκτορα προώθησης. Λαμβάνεται υπόψη ωστόσο πως για να πραγματοποιηθεί η μεταφορά του φορτίου παράλληλα θα πρέπει να συνοδεύονται και τα απαιτούμενα έγγραφα καθώς και να ολοκληρωθούν όλες οι διαδικασίες που σχετίζονται με τα τελωνεία, τους λιμένες και τις υγειονομικές αρχές.

Όταν ο φορτωτής προχωρήσει στη διαδικασία της φόρτωσης, παράλληλα ετοιμάζει ένα εμπορικό φάκελο, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα :

- Τιμολόγιο (Invoice)
- Φορτωτική (Bill of lading)
- Πιστοποιητικό προέλευσης (Certificate of origin)
- Πιστοποιητικό ποιότητας (Certificate of Quality)
- Ασφαλιστήριο συμβόλαιο φορτίου(Insurance policy)
- Συναλλαγματική αποδοχή αγοραστού (Bill of exchange)¹⁷

Γενικότερα, υπάρχει η πεποίθηση πως ο φορτωτής είναι αυτός ο οποίος παρέχει για μεταφορά το φορτίο ή ο ιδιοκτήτης του φορτίου. Όμως θα πρέπει να γίνει ένας σημαντικός διαχωρισμός , πως εάν ο αγοραστής του φορτίου είναι υπεύθυνος για τη θαλάσσια μεταφορά τους, είναι αυτός ο οποίος θα διευθετήσει τη μεταφορά τους με το πλοίο υπογράφοντας ένα “Contract of Carriage” μαζί με τον μεταφορέα και σε αυτή την περίπτωση ο αγοραστής του φορτίου μπορεί να θεωρηθεί φορτωτής κάτω από “Contract of Carriage” . Σε μια άλλη περίπτωση , ανεξαρτήτως της προαναφερθείσας , κάτω από “Sale Contract” αποκτά ο φορτωτής δυο μεριές , αυτή του αγοραστή αλλά και αυτή του πωλητή.

Ενότητα 2.4.2 Παραλήπτης (Consignee / Receiver)

Η έννοια του παραλήπτη πολλές φορές πλαισιώνεται γύρω από τον υπεύθυνο στον οποίο ο μεταφορέας οφείλει να του παραδώσει το φορτίο που έχει συμφωνηθεί , όπως επίσης πλαισιώνεται και γύρω από τον αγοραστή, αλλά όχι πάντα. Θα πρέπει να σημειωθεί πως ο παραλήπτης μπορεί να είναι και πράκτορας ο οποίος έχει διοριστεί από τον αγοραστή.

¹⁷ Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 7^ο ,Ενότητα 7.1.3 , σελ. 352-353

Επιπλέον , η βασική διαφορά ανάμεσα στον παραλήπτη και τον αγοραστή , είναι πως ο όρος του παραλήπτη αναφέρεται και αναγράφεται σε “Contract of Carriage” ενώ ο ορισμός του αγοραστή , χρησιμοποιείται σε “Sale Contract”.¹⁸

Ενότητα 2.4.3 Συμβαλλόμενα μέρη που πρέπει να ειδοποιηθούν (Notify Parties)

Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι αυτά που πρέπει να ειδοποιηθούν από τον μεταφορέα σχετικά με τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στο Λιμάνι. Η συγκεκριμένη διαδικασία γίνεται για το λόγο πως τα Notify Parties είναι αρμόδια για να κανονίσουν τις τυπικές διαδικασίες άφιξης του πλοίου. “Notify party” , μπορεί να θεωρηθεί ο πράκτορας , ο παραλήπτης του φορτίου ή ακόμα οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο σχετίζεται με την παράδοση του φορτίου και φέρει ως προς αυτό ενδιαφέρον.

Καθώς ο φορτωτής και ο μεταφορέας έχουν την ευθύνη να κρατούν διαρκώς ενήμερα τα “Notify Parties” σχετικά με τις πληροφορίες / λεπτομέρειες της άφιξης του πλοίου , αξίζει να σημειωθεί πως εάν η συγκεκριμένη διαδικασία αποτύχει ή δεν πραγματοποιηθεί από τη μεριά του φορτωτή και του μεταφορέα, υπάρχει γραπτός όρος στη φορτωτική σύμφωνα με τον οποίο ο φορτωτής και ο μεταφορέας απαλλάσσονται από οποιαδήποτε ευθύνη αποτυχίας ειδοποίησης / παροχής απαραίτητων πληροφοριών.¹⁹

Ενότητα 2.4.4 Ναυτικός Πράκτορας (Shipping Agent)

Ο ναυτικός πράκτορας είναι το αρμόδιο πρόσωπο το οποίο λειτουργεί με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και απαραίτητες για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης / Εκφόρτωσης . Κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης της ναύλωσης, καθορίζεται ποιος θα είναι ο πράκτορας. Υπάρχει όρος ως ακολούθως “ the owners are to appoint agents nominated by the charterers” σύμφωνα με τον οποίο ο ναυλωτής αναφέρει ποιον πράκτορα προτιμάει και στο τέλος ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που τον ορίζει να ενεργεί ως αντιπρόσωπος του.

¹⁸ Capt. Rajeev Jassal , “Shipper , Consignee and Notified Party, explained”, January 8,2015 , [“https://www.myseatime.com/blog/detail/shipper-consignee-and-notify-party-explained”](https://www.myseatime.com/blog/detail/shipper-consignee-and-notify-party-explained)

¹⁹ Capt. Rajeev Jassal , “Shipper , Consignee and Notified Party, explained”, January 8,2015 , [“https://www.myseatime.com/blog/detail/shipper-consignee-and-notify-party-explained”](https://www.myseatime.com/blog/detail/shipper-consignee-and-notify-party-explained)

Σχετικά με την αμοιβή του ναυτικού πράκτορα, καθορίζονται από ένα υπολογισμένο ποσοστό το οποίο σχετίζεται είτε με κάθε πράξη του ξεχωριστά είτε για τις συνολικές του ενέργειες εντός ενός συμφωνημένου χρονικού πλαισίου .

Σημαντικός είναι ωστόσο και ο διαχωρισμός ανάμεσα στον πράκτορα των ναυλωτών και τον πράκτορα του πλοιοκτήτη. Εάν σε ένα ναυλοσύμφωνο έχει συμπεριληφθεί ρήτρα “address clause” σημαίνει πως ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα να ορίσει δικό του πράκτορα , στον οποίο οφείλει ο πλοίαρχος να απευθύνεται όταν το πλοίο θεωρείται αφιχθέν στο λιμάνι που έχει συμφωνηθεί. Στην περίπτωση αυτή, για να μπορέσει να γίνει κατανοητός ο ορισμός του πράκτορα του Πλοιοκτήτη, ο συγκεκριμένος ενεργεί για τα συμφέροντα του πλοίου και κατ’ επέκταση του Πλοιοκτήτη , έτσι ώστε να αποφευχθούν οποιεσδήποτε ενέργειες από μεριάς του πράκτορα των ναυλωτών να επηρεάσουν τα συμφέροντα του πλοίου.

Αποτελεί συνηθισμένη πρακτική ωστόσο , να διορίζεται ένας γενικός πράκτορας για μια χώρα και κατ’ επέκταση ο ίδιος να επιλέγει τους πράκτορες για τα λιμάνια της ίδιας χώρας. Έχει τη δυνατότητα επιπλέον να επιλέγει υποπράκτορες σε διάφορα λιμάνια καθώς ο ναυτικός υποπράκτορας είναι συνδεδεμένο πρόσωπο με σύμβαση με τον πράκτορα. Μέρος της προμήθειας που αντιστοιχεί στον πράκτορα, το λαμβάνει ο υποπράκτορας λόγω του γεγονότος ότι τον αντιπροσωπεύει και τον βοηθάει σε συγκεκριμένες εργασίες σε ένα λιμάνι.²⁰

Κεφάλαιο 3^ο Κανόνες Διαπραγμάτευσης Ναύλωσης.

Ενότητα 3.1 Ακολουθία κανόνων από τα διαπραγματευόμενα μέρη και τους ναυλομεσίτες.

Η εξασφάλιση των σωστών διαπραγματεύσεων ναύλωσης προϋποθέτει την εφαρμογή των κατάλληλων κανόνων. Τα μέρη οφείλουν να συμμορφωθούν με ένα σύνολο προτύπων και αρχών που χρησιμεύουν ως οδηγοί στη διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης. Συγκεκριμένα οι κανόνες που πρέπει να λαμβάνονται υπ’ όψη από τα διαπραγματευόμενα μέρη και τους ναυλομεσίτες είναι οι ακόλουθοι:

²⁰ Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 7^ο ,Ενότητα 7.1.7 , σελ. 358-362

Always to act within your authority: οι ναυλομεσίτες ως αντιπρόσωποι των διαπραγματευομένων μερών ενεργούν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή με σκοπό με σκοπό τη προφύλαξη των συμφερόντων τους. Οι ναυλομεσίτες έχουν την εξουσιοδότηση να λάβουν και να κάνουν μια προσφορά , κατόπιν εντολής από το μέρος που αντιπροσωπεύουν. Ένας από τους ρόλους των ναυλομεσιτών είναι η υπογραφή του ναυλοσυμφώνου με την οποία δεσμεύονται τα συμβαλλόμενα μέρη. Εάν ένας ναυλομεσίτης δεχτεί ή κάνει μια προσφορά χωρίς προηγούμενη έγκριση από το πρόσωπο που αντιπροσωπεύει , τότε κρίνεται νομικά υπεύθυνος.

Recommending a client: Ο μεσίτης του ναυλωτή προτείνει έναν πλοιοκτήτη προκειμένου να ξεκινήσουν οι διαδικασίες διαπραγμάτευσης ναύλωσης και να κλειστεί μια ναύλωση όπως και το αντίστροφο, ο μεσίτης του πλοιοκτήτη προτείνει έναν ναυλωτή στον πελάτη του. Ο ρόλος του ναυλομεσίτη ως πληροφοριοδότη των διαπραγματευόμενων μερών είναι πολύ σημαντικός και ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στη ποσότητα και τη ποιότητα πληροφοριών που μεταδίδει. Οι πληροφορίες που μεταφέρει θα πρέπει να είναι ακριβείς και αληθής. Ορισμένες από αυτές μπορεί να αφορούν το σύνολο των πλοίων που έχει ο πλοιοκτήτης , το είδος των πλοίων που ο ναυλωτής έχει ναυλώσει στο παρελθόν και τον τρόπο πληρωμής του ναύλου.

Do not misrepresent: Ο ναυλομεσίτης που αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη καθώς και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνοι προς τον ναυλωτή για την παροχή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών που αφορούν το χρόνο. Η περιγραφή του πλοίου, το όνομα , το διακριτικό σήμα, ο χρόνος ναυπήγησης , η εθνικότητα , η νεκρή και καθαρή χωρητικότητα , η ταχύτητα , το βύθισμα , το πλάτος, το μήκος κ.α. είναι μεγάλης σημασίας στο βαθμό που επηρεάζει τον ναυλωτή να υπογράψει το συμβόλαιο. Ο ναυλομεσίτης που αντιπροσωπεύει τον ναυλωτή καθώς και ο ίδιος ο ναυλωτής είναι υπεύθυνοι προς τον πλοιοκτήτη για τη παροχή ακριβών και αξιόπιστων πληροφοριών που αφορούν το φορτίο. Στη περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων, θα εξεταστεί η πρόθεση ή όχι των διαπραγματευόμενων μερών.

Do not offer the same ship or cargo to more than one other party at the same time: Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα πλοίο δεν επιτρέπεται να προσφέρεται δεσμευτικά (firm offer) σε περισσότερα από ένα πρόσωπα την ίδια χρονική στιγμή , διότι εάν οι δεσμευτικές προσφορές γίνουν αποδεκτές ο πλοιοκτήτης δε θα μπορέσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του και να διαθέσει το πλοίο του ταυτόχρονα. Παρόμοια , ο ναυλωτής δεν επιτρέπεται να προσφέρει το φορτίο του προς μεταφορά σε περισσότερα από ένα πλοία την ίδια χρονική στιγμή. Μόνο μια



προσφορά πρέπει να γίνεται κάθε φορά από το ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη. Μερικές φορές είναι πιθανό η διαπραγμάτευση ενός πλοίου ή φορτίου να γίνεται με τη διατύπωση της φράσης “subject open” ή “subject unfixed” που σημαίνει ότι παράλληλα διενεργούνται άλλες διαπραγματεύσεις ναύλωσης. Σε αυτή τη περίπτωση επιτρέπεται το πλοίο ή το φορτίο να υπόκειται σε διαπραγμάτευση με περισσότερα από ένα πρόσωπα την ίδια στιγμή.²¹

Ενότητα 3.2 Διαδικασία Διαπραγμάτευσης Ναύλωσης.

Ενότητα 3.2.1 Στάδιο διερεύνησης (Stage of Investigation).

Με την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας του φορτίου δημιουργείται η ανάγκη μεταφοράς του από τον πωλητή στον αγοραστή και στη συνέχεια η ανάγκη εύρεσης μεταφορικής ικανότητας. Ο ναυλωτής επιθυμεί να ναυλώσει το κατάλληλο πλοίο και λαμβάνει σοβαρά υπ’ όψη του στοιχεία του πλοίου, όπως ο εξοπλισμός, το βύθισμα, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η κλάση και η σημαία που φέρει. Όλα τα παραπάνω επιτρέπουν στο ναυλωτή να σχηματίσει κάποια ιδέα για το εμπόριο στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το πλοίο, για τα λιμάνια που μπορεί να προσεγγίσει καθώς και για τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ως ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός πλοίου αναλαμβάνει να βρει το κατάλληλο φορτίο που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο του ή διαθέτει το πλοίο του στο ναυλωτή για αυτό το σκοπό. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να ενδιαφέρεται να απασχολήσει το πλοίο του για ένα ή συνεχόμενα ταξίδια, για οποιοδήποτε είδος ναύλωσης.

Έτσι ο ναυλωτής αναζητεί το κατάλληλο πλοίο ενώ ο πλοιοκτήτης το κατάλληλο φορτίο. Συνήθως η αναζήτηση γίνεται μέσω των ναυλομεσιτών στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα πληροφόρησης όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, το Τόκυο, το Παρίσι, το Όσλο. Βασικές πηγές πληροφόρησης είναι τα Position Lists, Cargo Orders & Market Reports, από τα οποία ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής μπορούν να ενημερωθούν για τα διαθέσιμα πλοία και φορτία καθώς και για τα χαρακτηριστικά τους, τη κατάσταση της ναυλαγοράς και το επίπεδο του ναύλου.

²¹ Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 9^ο, Ενότητα 9.1, σελ. 452-455

Βασικός σκοπός των αμφοτέρων πλευρών είναι η επίτευξη όσο το δυνατόν υψηλότερου κέρδους. Το στάδιο της διερεύνησης ξεκινά από τη στιγμή που ο ναυλωτής εισέρχεται στην αγορά εκδηλώνοντας το ενδιαφέρον του με τη σύνταξη ενός “order”. Με αυτό τον τρόπο ο ναυλωτής κάνει μια εκδήλωση ενδιαφέροντος στην αγορά. Ανάλογα με το τι ενδιαφέρεται να κάνει ο ναυλωτής, συντάσσει το “order” που καλείται “cargo order”.

Σε περίπτωση που η αγοραπωλησία του φορτίου έχει ολοκληρωθεί αλλά ο ναυλωτής έχει αποφασίσει ότι δεν είναι έτοιμος να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις, τότε τα “order” συνήθως περιλαμβάνει τη φράση “firm” or “Definite” αλλά παράλληλα αναφέρεται μια από τις παρακάτω φράσεις:

- *Indications Only*
- *Please indicate*
- *Please propose*

Σε περίπτωση που η αγοραπωλησία του φορτίου δεν έχει ολοκληρωθεί αλλά ο ναυλωτής ζητάει πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο του ναύλου, τότε το “order” ξεκινά συνήθως με τους παρακάτω τρόπους:

- *Prospective Order*
- *Order Expected to Become Definite*
- *Order Not Yet Definite* ²²

Ενότητα 3.2.2 Στάδιο διαπραγμάτευσης (Stage of Negotiation).

Το στάδιο της διαπραγμάτευσης περιλαμβάνει το σύνολο των προσφορών και αντιπροσφορών του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Το στάδιο αυτό διαιρείται σε δύο φάσεις, τη φάση της συζήτησης των βασικών όρων και τη φάση συζήτησης των λεπτομερειών. Όταν ολοκληρωθεί η πρώτη φάση και επέλθει συμφωνία σε όλους τους βασικούς όρους, τότε ακολουθεί η δεύτερη φάση όπου θα συζητηθούν οι λεπτομέρειες και η διατύπωση των

²² Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 9^ο, Ενότητα 9.3.1, σελ. 460-465

δευτερευόντων όρων που θα περιλαμβάνει το ναυλοσύμφωνο. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, μέχρι τη χρονική στιγμή της πλήρους συμφωνίας διαπραγματευόμενων μερών σε όλες τις λεπτομέρειες, τα μέρη δεν δεσμεύονται και είναι ελεύθερα να διακόψουν τη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης οποιαδήποτε στιγμή, με προηγούμενη ειδοποίηση. Το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής έχουν ξεκινήσει διαπραγματεύσεις, δε σημαίνει ότι θα καταλήξουν απαραίτητα σε τελική συμφωνία και ότι θα υπογράψουν ναυλοσύμφωνο.

Επιπρόσθετα το αγγλικό δίκαιο επιτρέπει στα μέρη να επαναδιαπραγματευθούν κάποιον όρο που συμφωνήθηκε ήδη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Αυτό συμβαίνει στη περίπτωση που το παραπάνω ζήτημα επηρεάζεται από νέα στοιχεία, τα οποία αποκαλύπτονται σε μετέπειτα στάδιο των διαπραγματεύσεων και δεν είχαν γίνει αρχικά γνωστά, ενώ θα έπρεπε. Σε αντίθεση με το αγγλικό δίκαιο, το αμερικάνικο δίκαιο θεωρεί ότι από τη στιγμή που θα υπάρξει συμφωνία σε όλους τους βασικούς όρους, τα διαπραγματευόμενα μέρη είναι κατά βάση δεσμευμένα, εκτός εάν υπάρξει αμοιβαία συμφωνία λήξης των διαπραγματεύσεων.²³

Ενότητα 3.2.3 Στάδιο διαπραγμάτευσης (Follow up Stage).

Στο τελευταίο στάδιο των διαπραγματεύσεων, ο ναυλωτής ή ο ναυλομεσίτης που ενεργεί για λογαριασμό του πρέπει να συντάξει το ναυλοσύμφωνο, να κάνει αντίγραφα και να τα διανείμει στα συμβαλλόμενα μέρη προκειμένου να τα υπογράψουν. Θα πρέπει επίσης να διευθετηθεί οποιαδήποτε εκκρεμότητα παραμένει, προκειμένου να ακολουθήσει η σωστή εκτέλεση της ναύλωσης. Το στάδιο αυτό διακρίνεται σε δυο φάσεις, τη φάση τελικής σύνταξης και διανομής ναυλοσυμφώνου και τη φάση τελικής μελέτης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.

Στη φάση της τελικής σύνταξης και διανομής του ναυλοσυμφώνου, ο ναυλωτής ή ο ναυλομεσίτης που ενεργεί για λογαριασμό του, θα πρέπει να συντάξει το ναυλοσύμφωνο και να κάνει αντίγραφα, τα οποία θα διανείμει στα συμβαλλόμενα μέρη. Στο ναυλοσύμφωνο υπάρχουν επιπρόσθετοι όροι που επισυνάπτονται στο πίσω μέρος του ναυλοσυμφώνου. Εάν μετά το κλείσιμο της ναύλωσης τα συμβαλλόμενα μέρη οποιαδήποτε στιγμή συμφωνήσουν

²³ Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 9^ο, Ενότητα 9.3.2, σελ. 469-470



να κάνουν κάποιες τροποποιήσεις στο ναυλοσύμφωνο , τότε εκδίδεται ένα επιπρόσθετο έγγραφο που καλείται “addendum” ,υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη και αποτελεί μέρος της αρχικής συμφωνίας.

Στη πράξη για διευκόλυνση των μερών και για εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος, οι διαπραγματεύσεις βασίζονται είτε σε μια τυποποιημένη “proforma” ναυλοσυμφώνου , στην οποία πραγματοποιούνται όλες οι προσθήκες και προσαρμογές , είτε σε ένα ναυλοσύμφωνο που χρησιμοποιήθηκε σε μια προηγούμενη παρόμοια ναύλωση. Πολλές φορές ο πλοιοκτήτης ζητάει από το ναυλομεσίτη του να στείλει τη “proforma” στον πλοίαρχο , προκειμένου ο τελευταίος να έχει μια εικόνα ναύλωσης. Αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις που τα συμβαλλόμενα μέρη θέλουν να υπογράψουν οι ίδιοι και όχι οι ναυλομεσίτες το ναυλοσύμφωνο , προκαλώντας με αυτό τον τρόπο καθυστερήσεις. Σε γενικές γραμμές , το ναυλοσύμφωνο ως έγγραφο που αποδεικνύει και επιβεβαιώνει τη σύμβαση ναύλωσης ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και το ναυλωτή , προκύπτει μέσα από τη διαδικασία που έχει ήδη περιγραφεί. Μέσα από τη πάροδο των χρόνων και την εκδίκαση υποθέσεων στα διεθνή δικαστήρια , έχουν προκύψει κάποια γενικά αποδεκτοί όροι σύνταξης ναυλοσυμφώνων. Η BIMCO παρέχει στους ανθρώπους του “chartering” τους παρακάτω κανόνες σύνταξης ναυλοσυμφώνων, υπό τη μορφή πρακτικών οδηγιών.

Οι σημαντικότεροι όροι και κανόνες είναι οι εξής:

- Πρόληψη και προφύλαξη από την απάτη
- Τιμιότητα και ακεραιότητα ως προς την συνεργασία με το συμβαλλόμενο μέρος.
- Χρήση κατάλληλων και καθιερωμένων φορμών ναυλοσυμφώνων.
- Χρήση ρητρών.
- Ακριβής μελέτη και εξέταση ενός ναυλοσυμφώνου, κυρίως όταν προτείνονται μετατροπές.
- Τέχνη αποφυγής λαθών.
- Εμπειρία , πρακτική , φαντασία , γνώση και ενημέρωση.

Ως προς τη φάση τελικής μελέτης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου , τα συμβαλλόμενα μέλη οφείλουν να μελετήσουν προσεκτικά τα αντίγραφα προκειμένου να υπογράψουν ή να



κάνουν και τα σχόλια τους, για κάποια πιθανή παράλειψη. Η εξασφάλιση σωστή μελέτης και ερμηνείας των ναυλοσυμφώνων προϋποθέτει τα συμβαλλόμενα μέρη να συμμορφώνονται με ένα σύνολο προτύπων και αρχών που χρησιμεύουν ως οδηγοί στην ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων. Οι σπουδαιότεροι κανόνες ερμηνείας των ναυλοσυμφώνων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα μέρη και τους ναυλομεσίτες τους είναι οι ακόλουθοι:

- Εξέταση της πρόθεσης και του σκοπού των συμβαλλόμενων μερών κατά τη σύναψη ενός εγγράφου
- Εξέταση της ερμηνείας του ναυλοσυμφώνου εξ ολοκλήρου για να διασαφηνιστούν οι προθέσεις των συμβαλλόμενων μερών.
- Οποιοσδήποτε διαφορούμενος όρος του συμβολαίου θα ερμηνεύεται σε βάρος του συμβαλλόμενου, τον οποίο εκτιμάται ότι ευνοεί.
- Οι λέξεις του ναυλοσυμφώνου θα πρέπει να ερμηνεύονται με την αρχική συνήθη εννοιολογική σημασία. Οι τεχνικοί επίσης με την τεχνολογική σου σημασία.
- Όταν υπάρχουν λέξεις που επιδέχονται δυο ερμηνείες, θα επικρατεί η λογικότερη από τις δυο.
- Ένας ρητός όρος του συμβολαίου υπερισχύει ενός οποιουδήποτε υπονοούμενου όρου, ο οποίος έρχεται σε αντίθεση με αυτόν.
- Κάθε ουσιαστική μεταβολή, προσθήκη ή διαγραφή σε ένα ναυλοσύμφωνο, η οποία γίνεται με την υπογραφή του ενός μόνο από τα δυο μέρη, δίνει το δικαίωμα στον άλλο συμβαλλόμενο να ακυρώσει τη ναύλωση.²⁴

Κεφάλαιο 4ο Τήρηση συμφωνίας Ναυλοσυμφώνου και ενδεχόμενα προβλήματα.

Ενότητα 4.1 Η έννοια του Ναυλοσυμφώνου και όροι τήρησης του.

Το ναυλοσύμφωνο πλέον αποτελεί μια γραπτή συμφωνία ανάμεσα στον Πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή, αποτελώντας παράλληλα ένα σύμβολο στο οποίο συμφωνείται πως ο Πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο του στον ναυλωτή για τη μεταφορά του φορτίου, για ένα ή περισσότερα ταξίδια ανάλογα και με το τύπο ναύλωση που θα προκύψει.

²⁴ Γκιζιάκης Κων. Παπαδόπουλος Ιωαν. Πλωμαρίτου Εύη, “Ναυλώσεις” Κεφάλαιο 9^ο, Ενότητα 9.3.3, σελ. 476-478

Το σημαντικότερο ζήτημα στη συμφωνία μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη, είναι πως οποιοδήποτε ζήτημα και αν παρουσιαστεί να υπάρχει η δυνατότητα επίλυσης του, για αυτό το λόγο και οι όροι που έχουν συμφωνηθεί σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι διαπραγματεύσιμοι. Επιπλέον, για να αποφύγουν τα συμβαλλόμενα μέρη καθυστερήσεις ή περισσότερο χρόνο από ότι χρειάζεται για την ολοκλήρωση μια συμφωνίας, υπάρχουν τυποποιημένες μορφές στις οποίες ή θα πραγματοποιηθούν προσθήκες ή απαλλαγές από ενδεχόμενες ρήτρες για να καλύψουν τις ιδιαιτερότητες σύμφωνα με τη μεταφορά του φορτίου που πρόκειται να πραγματοποιηθεί και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς παράλληλα τα συμβαλλόμενα μέρη οδηγούνται σε μια ισορροπία διατήρησης δικαιωμάτων και ανάληψης υποχρεώσεων σύμφωνα με το τύπο της ναύλωσης.

Στο ναυλοσύμφωνο επίσης θα πρέπει να αναφερθούν και οι ρητοί όροι, οι οποίοι είναι αναγράφονται σε τυποποιημένες μορφές είτε στο παράρτημα. Αυτό το οποίο είναι μείζονος σημασίας είναι οι υπονοούμενοι όροι και η ονομασία τους χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι εννοούνται και οφείλουν τα συμβαλλόμενα μέρη να τους τηρήσουν διότι από μεριάς τους είναι σιωπηλά αποδεκτοί. Οποιοδήποτε ενδεχόμενο πρόβλημα παρουσιαστεί και δεν τηρηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, εάν και μόνο εάν υπάρχει ρητός όρος αναγεγραμμένος στο ναυλοσύμφωνο μπορεί να υπερτερήσει του υπονοούμενου όρου καθώς με σαφήνεια ξεκαθαρίζει τις προθέσεις/δικαιώματα/υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών.

Επιπροσθέτως, καθοριστικής σημασίας αποτελούν οι περιγραφές (representations) λόγω του γεγονότος ότι προτού έρθουν σε συμφωνία τα συμβαλλόμενα μέρη, οφείλουν με ειλικρίνεια να παρουσιάσουν στοιχεία αληθή και έγκυρα, τα οποία σχετίζονται με το όνομα του πλοίου, τη χωρητικότητα του, τις επιθεωρήσεις, το φορτίο που πρόκειται να μεταφέρει κλπ. Οποιαδήποτε λάθος περιγραφή, και ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει οδηγηθεί σε παραπλάνηση από εσκεμμένη ενέργεια, τότε του δίνεται το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο. Διαφορετικά, και σε οποιαδήποτε περίπτωση το συμβόλαιο θεωρείται έγκυρο και το συμβαλλόμενο μέρος που λειτούργησε με δόλο είναι αναγκασμένο να καταβάλει αποζημίωση.

Λαμβάνεται υπόψη και η περίπτωση όπου το ένα μέλος, ενώ έχει υπογραφεί το ναυλοσύμφωνο, έχει παραβιάσει τους όρους που έχουν συμφωνηθεί όπως είναι η γεωγραφική θέση του πλοίου, η μεταφορική του ικανότητα κλπ. Και αυτό γίνεται αντιληπτό, τότε έχει τη δυνατότητα και το δικαίωμα το άλλο συμβαλλόμενο μέρος να προβεί σε



ακύρωση του ναυλοσυμφώνου. Αυτοί οι όροι οι οποίοι αναγράφονται και έχουν παραβιαστεί όπως αναφέρθηκαν ονομάζονται προϋποθέσεις (conditions) .

Τέλος, σε ένα ναυλοσύμφωνο , περιλαμβάνονται και οι εγγυήσεις (warranties) που χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η συμφωνημένη ταχύτητα του πλοίου και κατ' επέκταση οι ανάλογες καταναλώσεις. Σε περίπτωση παραβίασης τους , υπάρχει το δικαίωμα από οποιοδήποτε μέρος να αξιώσει αποζημίωση.²⁵

Ενότητα 4.2 Περίπτωση μελέτης αποδοτικότητας, ταχύτητας και κατανάλωσης του πλοίου

Σε ένα “Time Charter Party” , συμφωνημένο ανάμεσα στον Ναυλωτή και τον Πλοιοκτήτη , ο Πλοιοκτήτης εγγυάται “warrants” ότι το πλοίο το οποίο παραχωρεί στον ναυλωτή θα αποδίδει σύμφωνα με τα κριτήρια και την περιγραφή που έχει συμφωνηθεί. Σε περίπτωση αποτυχίας διατήρησης της απόδοσης της ταχύτητας και κατ' επέκταση της κατανάλωσης καυσίμων , συναντάται η περίπτωση παραβίασης της συμφωνίας/συμβολαίου “breach of contract” με αποτέλεσμα ο Ναυλωτής να αιτηθεί αποζημίωση. Για αυτό το λόγο είναι πολύ σημαντικό το πλήρωμα και ο Πλοίαρχος να είναι ενήμεροι για το τι ακριβώς έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στο Ναυλωτή και τον Πλοιοκτήτη.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη από τη προηγούμενη ενότητα για τον ορισμό της εγγύησης (warranties) , γίνεται κατανοητό πως αν δεν τηρηθεί η αρχική συμφωνία τότε συναντάται ο ορισμός παραβίαση της εγγύησης (breach of warranty) .

Κάτω από μια Χρονοναύλωση , ο ναυλωτής του πλοίου αναλαμβάνει παράλληλα το ρόλο του ιδιοκτήτη του πλοίου , με αποτέλεσμα να μπορεί να χρησιμοποιήσει το πλοίο είτε για να μεταφέρει δικό του φορτίου είτε να το ναυλώσει σε έναν άλλον ναυλωτή (sub-charterer). Η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου εγγυάται για το πώς ακριβώς το πλοίο εκτιμάται πως θα αποδώσει στο συγκεκριμένο ταξίδι και παράλληλα δίνει τη δυνατότητα στον ναυλωτή να καθορίσει τα εκτιμώμενα έσοδα/έξοδα , σύμφωνα και με την περιγραφή του πλοίου.

Ο παρακάτω πίνακας είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα το οποίο παρουσιάζει με ποιον τρόπο ο Πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα διατηρεί τα σχετικά χαρακτηριστικά ως προς τη ταχύτητα του και τη κατανάλωση κάτω από μια Χρονοναύλωση:

²⁵ Τουλάκη Παρασκευή, Ναυλώσεις Πλοίων, Κεφάλαιο 3, Ενότητα 3.2 Ναυλοσύμφωνο (Charter Party) , σελ. 13-14

Speed (Laden Condition)	About 12.5 Knots
Speed (Ballast Condition)	About 13.5 Knots
Type of Bunkers	IFO 380 cst
Consumptions	
At Sea	About 28mt IFO + about 2mt DO
In Port Idle	About 2mt MDO

Περαιτέρω διευκρίνιση πρέπει να δοθεί και στον ορισμό του καλού καιρού (good weather conditions) συμπεριλαμβάνοντας “Beaufort Wind Scale and Douglas Sea State” στοιχεία τα οποία μπορούν να επηρεάσουν την αποδοτικότητα του πλοίου.

Σε πολλές περιπτώσεις και σταδιακά οι ναυλωτές έχουν ζητήσει αποζημίωση από τη μεριά του Πλοιοκτήτη, με χαρακτηριστικό παράδειγμα για μη αποδοτικότητα του πλοίου (Underperformance Claim) λόγω του γεγονότος ότι το πλοίο δεν κινούταν με την συμφωνημένη ταχύτητα και καταναλώσεις όπως ακριβώς στην περιγραφή του πλοίου. Επιπλέον, στο ίδιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, εντάσσεται και το γεγονός πως το πλοίο καταναλώνει περισσότερα καύσιμα την μέρα από εκείνα που είχαν συμφωνηθεί. Ανάμεσα στους όρους που έχουν συμφωνηθεί, έχει συμφωνηθεί επίσης η συγκεκριμένη ταχύτητα του πλοίου σε “Beaufort Scale 4”. Σε περίπτωση που δε συμβεί το προαναφερθέν, τότε ο ναυλωτής μπορεί να ισχυριστεί για μη αποδοτικότητα του πλοίου (speed claim – non performance).

Για να ελεγχτεί ακριβώς πότε και εάν το πλοίο αποδίδει σύμφωνα με τους χαρακτηριστικούς όρους του ναυλοσυμφώνου, ο πλοίαρχος οφείλει να χρησιμοποιεί πληροφορίες και να είναι ενήμερος για το ποια περίοδο μπορεί να χαρακτηριστεί “καλός καιρός (Good weather)” όπως έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Παράγοντες οι οποίοι πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο είναι η κατάσταση της θάλασσας, οι αλλαγές στη πορεία του πλοίου, η επίδραση των παλιρροιακών υδάτων και των ρευμάτων.

Πρέπει να σημειωθεί πως τα δεδομένα του καιρού καταγράφονται από “Routing Companies” οι οποίες και παρέχουν εξειδικευμένα στοιχεία όταν προκύψει μια σημαντική επίδραση του καιρού σε ένα ταξίδι. Οι συγκεκριμένες εταιρίες συλλέγουν δεδομένα από διάφορες πηγές και καθορίζουν τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και συμβουλεύουν καταλλήλως την πλοιοκτήτρια εταιρία να ακολουθήσει τη συντομότερη διαδρομή. Μια από τις μελέτες τους

ωστόσο είναι να εξετάζουν κατά πόσο η επίδραση του καιρού επηρεάζει τη ταχύτητα του πλοίου.

Σύμφωνα με το κάτωθι τίθεται το ερώτημα και απαντάται εάν έχει το δικαίωμα ο χρονοναυλωτής να διορίσει μια “Weather Routing Company” σύμφωνα με την Society of Maritime Arbitrators Inc. New York Arbitration Award No. 2125

“Because, under a time charter agreement, the risk of delay due to weather is upon charterer, there is no question that Charterer has the right to nominate a weather routing service of its choice, for its account. However, the Master is not under an absolute obligation to follow the advice of any routing service; he is the sole judge when it comes to deciding upon best and safest course to take from point of origin to destination, having in mind the best interests of both Owner and Charterer and the safety of his vessel, cargo and crew.”

Όσον αφορά τη ταχύτητα του πλοίου, είναι κοινώς αποδεκτό σε ναυλοσύμφωνο η λέξη “about” το οποίο πρακτικά σημαίνει μια απόκλιση + 0.5% ή -0.5% από την συμφωνημένη ταχύτητα. Εάν για παράδειγμα η συμφωνημένη ταχύτητα είναι 14 knot ,τότε δεν υπάρχει καμία παραβίαση στο ναυλοσύμφωνο εάν το πλοίο κινείται είτε 13.5% ή 14.5% knots.

Από τη μεριά των καυσίμων δεν υπάρχει συμφωνημένη κατανάλωση σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο. Όμως , είναι γενικά αποδεκτό στην αγορά πως υπάρχει μια τυπική απόκλιση έχω + /- 5% το οποίο επίσης καθορίζεται και συμφωνείται στο ναυλοσύμφωνο με την λέξη “about” (London Arbitration 12/85 – LMLN 158; London Arbitration 2/87 – LMLN 188).

Σύμφωνα με την SMA Award No. 2040 , υποστηρίζεται το ακόλουθο:

“This Panel does not believe that there is any inherent or automatic right to calculate bunkers by adding 5 percent to the figure warranted. There is no satisfactory precedent which requires that the Panel give such an allowance. The principle is well established that after making due allowance in assessing the deficiency (if any) in speed warranty, bunkers are to be calculated on the warranted daily figure for the actual time at sea as compared to the consumption at what should have been the voyage duration. Any difference is reflected in the final accounting. The word "about" in describing bunker consumption is not another 5 percent on top of that allowance for speed, which is intended to allow for

vagaries in currents, short sea passages and other minor effects of the unknown in navigation procedures”.

Για να γίνει κατανοητό στη πράξη πώς υπολογίζεται ένα speed claim / underperformance δίνεται το ακόλουθο παράδειγμα:

Vessel: MV Random

CP Speed: About 14.0 Knots

CP Fuel Consumptions: about 24 mt

Το συγκεκριμένο πλοίο πραγματοποίησε ταξίδι από το λιμάνι Port Top στο Port Bottom και η απόσταση που διήνυσε είναι 8000 ναυτικά μίλια , 655.7 ώρες για να ολοκληρώσει το ταξίδι με μέση ταχύτητα 12.2 knots. Οι μέρες που χαρακτηρίστηκαν ως καλός καιρός , παρατηρήθηκε πως το πλοίο δεν απέδιδε όπως είχε συμφωνηθεί. Οι ναυλωτές διόρισαν μια “Weather routing company” και σύμφωνα με την εταιρία υπολογίστηκαν τα κάτωθι:

- **Weather Factor: -0.6 Knots**
- **Current Factor: +0.4 Knots**

Σύμφωνα και με τις προηγούμενες αναφορές και το επιτρεπόμενο όριο 0.5 Knots , η χαμηλότερη ταχύτητα που μπορεί να κινηθεί το πλοίο είναι στα 13.5 knots και εξετάζεται η αποδοτικότητα της ταχύτητας ακολούθως:

Performance Speed = Effective Speed + Weather Factor + Current Factor

$$= 13.5 - 0.6 + 0.4 = 13.3 \text{ Knots}$$

Chartered Time = 8000 Nm / 13.3 Knots = 601.5 hours

Actual Time taken = 655.7 hours

Lost Time = 655.7 - 601.5 = 54.2 hours = 2.2583 days

Speed Claim Amount = USD 9,000 (Hire rate daily) x 2.2583 = USD 20,324.7

Ενότητα 4.2.1 Προτάσεις Αποφυγής Underperformance Claim

- Αποφυγή ρητρών που προβλέπουν διαφορές ανάμεσα στο ημερολόγιο καταχώρησης του πλοίου και της “Weather Routing Company”
- Συνεχής διατήρηση πληροφοριών και αρχείων του ταξιδιού
- Καταγραφή σχετικά με οτιδήποτε μπορεί να θεωρηθεί “Bad Weather”
- Συνεχής ενημέρωση από μεριάς του πλοίου προς το γραφείο

- Συνεχής συνεργασία Γραφείου-Πλοίου για τον εντοπισμό αιτίων μη απόδοσης του πλοίου.²⁶

Ενότητα 4.3 Καταλληλότητα του πλοίου προς πλεύση και μεταφορά του φορτίου (Seaworthiness and cargoworthiness)

Η απόδοση στον όρο αξιοπλοΐα οφείλεται στο γεγονός πως όταν ο ναυλωτής έρχεται σε συμφωνία με τον πλοιοκτήτη για την μεταφορά των εμπορευμάτων με πλοίο, βασική υποχρέωση και ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι να φροντίσει για την καταλληλότητα του πλοίου για πλεύση ενός ασφαλούς ταξιδιού και ασφαλής μεταφορά των φορτίων.

Αυτή η βασική υποχρέωση να διαθέσει και να παραδώσει ο πλοιοκτήτης ένα πλοίο αξιόπλοο, περιλαμβάνει υποχρεώσεις για κάθε τμήμα του σκάφους, της μηχανής, των εφοδίων, των συσκευών αλλά και ακόμα και του πληρώματος. Επιπλέον, το πλοίο θα πρέπει να είναι κατασκευασμένο επαρκώς, πλήρως εξοπλισμένο και εφοδιασμένο και επανδρωμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε το πλοίο να μεταφέρει όχι μόνο με ασφάλεια το φορτίο καθώς επίσης να πραγματοποιήσει ένα ασφαλές ταξίδι, με σκοπό να ανταπεξέλθει σε ενδεχόμενους κινδύνους που προβλέπεται ή και πρόκειται να συναντήσει κατά τη διάρκεια ενός συμφωνημένου ταξιδιού.

Ιδιαίτερο σημείο αναφοράς είναι πως δεν είναι εφικτό και δυνατόν να αναμένεται από τον πλοιοκτήτη να χορηγήσει ένα πλοίο το οποίο μπορεί να είναι τέλειο από κάθε άποψη. Για αυτό ακριβώς το λόγο, υπάρχει και ένας απαιτούμενος βαθμός αξιοπλοΐας, ο οποίος βαθμός σχετίζεται ανάλογα με τις διαθέσιμες πληροφορίες που υπάρχουν πριν ξεκινήσει ένα πλοίο ένα ταξίδι, τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού και του λιμανιού που πρόκειται να προσεγγίσει, καθώς και το τύπο του φορτίου και την ανάλογη αποθήκευση, φροντίδα και μεταφορά του .

Κατά το Αγγλικό εθιμικό δίκαιο όμως , η υποχρέωση να διατεθεί ένα πλοίο πλήρως αξιόπλοο από τον πλοιοκτήτη, είναι ένας τυπικός όρος, ωστόσο σαν υποχρέωση είναι απόλυτη. Δηλαδή, αυτό σημαίνει πως το πλοίο πρέπει να είναι πραγματικά αξιόπλοο, γεγονός που σημαίνει πως θα πρέπει να επιδείξει την δέουσα επιμέλεια ο πλοιοκτήτη (due diligence), ώστε να το κάνει πλοίο αξιόπλοο. Αντίθετα, οι “Hague Rules” και οι “Hague-Visby Rules” υποχρεώνουν όχι μόνο τον πλοιοκτήτη να δείξει την δέουσα επιμέλεια του πλοίου πριν την έναρξη του

²⁶ Jagmeet Singh Makkar, “Speed and Consumption warranties in Time Charterparties, 04 Νοεμβρίου 2016, <https://www.linkedin.com/pulse/speed-consumption-warranties-time-charterparties-jagmeet-singh-makkar/>”



ταξιδιού αλλά και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και την κατάλληλη φροντίδα ώστε το πλοίο να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον προορισμό του και να ανταπεξέλθει σε συνήθεις κινδύνους (ordinary perils). Στο σημείο αυτό βέβαια πρέπει να σημειωθεί πως από τη μεριά του αγγλικού εθιμικού δικαίου ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεώνεται να διατηρεί ένα πλοίο ασφαλές. Αυτό προκύπτει από το γεγονός πως ένα αναξιώπλοο πλοίο είναι ένα ανασφαλές πλοίο, όμως αν το εξετάσουμε από μια άλλη οπτική, ένα ανασφαλές πλοίο δεν σημαίνει πως απαραίτητα είναι αναξιώπλοο. Η ασφάλεια του πλοίου είναι μια πολύ γενική έννοια αλλά και ευρύτερη από αυτή της αξιοπλοΐας, για να γίνει κατανοητό και πως λειτουργεί ως ένας σημαντικός παράγοντας της ναυσιπλοΐας και την ανθρώπινης ζωής επάνω στο πλοίο. Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία, που χρησιμοποιείται η λέξη καταλληλότητα, για τον ορισμό της αξιοπλοΐας, πρέπει να σημειωθεί πως όταν γίνεται αναφορά για την καταλληλότητα του πλοίου, πρέπει να υπάρξει ένας διαχωρισμός σε κατηγορίες ή αλλιώς σε στάδια για να διευκρινιστεί καλύτερα που παρατηρείται η καταλληλότητα ενός πλοίου. Ωστόσο, η αξιοπλοΐα διακρίνεται σε αξιοπλοΐα προ του απόπλου και αξιοπλοΐα κατά τον πλου. Παρακάτω θα γίνει αναφορά και για τις δυο κατηγορίες καθώς επίσης και ποια είναι τα επιμέρους στάδια για να επιτευχθεί η καταλληλότητα του πλοίου, έτσι ώστε να μπορεί να διατηρηθεί και να εφαρμοστεί οποιοδήποτε καθεστώς που διέπει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Με τη χρήση της έκφρασης, αξιοπλοΐα προ του απόπλου, εννοείται το γεγονός πως ένα πλοίο, προτού ξεκινήσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι από ένα λιμάνι φόρτωσης σε ένα λιμάνι εκφόρτωσης, θα πρέπει να έχει ελεγχθεί από όλες τις πλευρές πως είναι έτοιμο και κατάλληλο για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, με σκοπό να αποφευχθεί οποιοσδήποτε κίνδυνος μπορεί να προκύψει μετέπειτα στη θάλασσα. Για να γίνει περισσότερο κατανοητή η έννοια της καταλληλότητας, θα πραγματοποιηθεί μια ταξινόμηση έτσι ώστε να κατανοηθούν τα στάδια που αποτελούν την αξιοπλοΐα προ του απόπλου. Τα στάδια είναι τα εξής:

- Η καταλληλότητα προς πλεύση είναι η πρωταρχική και κατεξοχήν ικανότητα του πλοίου, δηλαδή ένα ικανό σκάφος χωρίς διαρροές ή άλλο οποιοδήποτε πρόβλημα, επίσης να διαθέτει ικανή και επαρκή μηχανή με κατάλληλη ιπποδύναμη και χωρίς βλάβες και να συντηρείται διαρκώς με σκοπό την αποφυγή μελλοντικής ζημιάς ή οποιοδήποτε προβλήματος.
- Η καταλληλότητα της χωρητικότητας σημαίνει ότι το πλοίο διαθέτει τον απαραίτητο χώρο να δεχθεί όλη την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου, όπως αυτή αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο καθώς επίσης επειδή γίνεται αναφορά για την μεταφορά φορτίων, σε

περίπτωση που κάποιο φορτίο θεωρείται επικίνδυνο να υπάρχει δηλωτικό επικίνδυνου φορτίου.

- Η καταλληλότητα προς υποδοχή και διατήρηση του μεταφερομένου φορτίου γεγονός που σημαίνει πως στον χώρο φόρτωσης θα πρέπει να τηρείται καθαριότητα και στεγανότητα των κυτών χωρίς οσμές ή επαρκή ανοίγματα στομίων κυτών για την υποδοχή του φορτίου. Για το λόγο αυτό πριν την έναρξη φόρτωσης προηγείται επιθεώρηση του χώρου φόρτωσης από επιθεωρητή (surveyor) και εκδίδεται πιστοποιητικό καταλληλότητας των κυτών προς φόρτωση. Ένα επιπλέον στάδιο είναι η καταλληλότητα επανδρώσεων που σημαίνει πως
- Η καταλληλότητα επανδρώσεως όπου γίνεται αναφορά στην νόμιμη σύνθεση κατά τον αριθμό και την ειδικότητα του πληρώματος, έτσι όπως προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία ή τους διεθνείς κανονισμούς. Σημειώνεται όμως πως η έλλειψη του πληρώματος μπορεί να προκαλέσει ενδεχόμενα προβλήματα στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου προς πλευση και ακόμα στην απαγόρευση του απόπλου από τις λιμενικές αρχές.
- Η καταλληλότητα εξοπλισμού του πλοίου, ώστε να διαθέτει όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό, όργανα και συσκευές για ασφαλή ναυσιπλοΐα, φόρτωση και εκφόρτωση και χειρισμού φορτίου. Επίσης, αναγκαία είναι για το ταξίδι τα καύσιμα υπολογίζοντας και τον χρόνο παραμονής στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης και επί πλέον μια ποσότητα ασφαλείας για τυχόν παρεκκλίσεις του πλοίου από την πορεία του ή για αντιμετώπιση ενδεχόμενης κακοκαιρίας. Απαραίτητος είναι και ο εφοδιασμός του πλοίου, με το να διαθέτει αρχικά όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά έγγραφα, με επαρκείς ποσότητες τροφίμων, νερού, φαρμάκων, και άλλων ειδών πρώτης ανάγκης καθώς επίσης και η ύπαρξη όλου του απαραίτητου τεχνολογικού εξοπλισμού για φορτοεκφόρτωση και στοιβασία, αν και αυτό αποτελεί υποχρέωση του εκναυλωτή βάσει ναυλοσυμφώνου, και τέλος
- Η νομική καταλληλότητα, έτσι ώστε να υπάρχουν όλες οι νομικές προϋποθέσεις έτσι ώστε το πλοίο να είναι εφοδιασμένο με όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα που προβλέπονται από την νομοθεσία, να μην υπάρχουν διοικητικές πράξεις από Αρχές ή δικαστικές αποφάσεις που παρεμποδίζουν τον απόπλου του πλοίου.

Τέλος, όσον αφορά την αξιοπλοΐα κατά τον πλου όλες οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη της αξιοπλοΐας που ισχύουν πριν τον απόπλου, όπως η επάνδρωση του πλοίου, η καταλληλότητα από τεχνική και νομικής σκοπιάς ισχύουν ακριβώς και για την διάρκεια του ταξιδιού. Για να τηρηθεί αυτό, υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να παρακολουθεί και να θεραπεύει εγκαίρως όλες τις πιθανές ελλείψεις που μπορεί να καταστήσουν το πλοίο του αναξιόπλοο. Ωστόσο οι



προϋποθέσεις που προέχουν κατά την διάρκεια του ταξιδιού είναι η ικανότητα του πλοίου να αντιμετωπίζει με επιτυχία τους κινδύνους της θάλασσας και να διατηρεί το φορτίο σε καλή κατάσταση, όπως το παρέλαβε για να το παραδώσει ακέραιο και χωρίς βλάβες.

Επομένως, συμπερασματικά προκύπτει πως είναι στην ουσία διττής μορφής η υποχρέωση του πλοιοκτήτη ένα πλοίο να το παρέχει αξιόπλοο. Σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο, η απόλυτη υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για ναυσιπλοΐα αναφέρεται τη χρονική στιγμή του απόπλου από το λιμάνι της φόρτωσης. Η υποχρέωση του λήγει όταν το πλοίο αρχίσει το ταξίδι, αλλά παραμένει η ευθύνη του για την ασφαλή φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση του συμφωνημένου φορτίου. Όταν ξεκινήσει η φόρτωση, και ανάλογα το φορτίο το οποίο μεταφέρεται και έχει συμφωνηθεί να μεταφερθεί, το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο από τη στιγμή που θα ξεκινήσει η φόρτωση του μέχρι και τη στιγμή που θα τελειώσει.²⁷

Ενότητα 4.3.1 Αξιοπλοΐα και συντήρηση (seaworthiness and maintenance).

Σε κάθε μορφή ναύλωσης, ένα πλοίο θα πρέπει να είναι αξιόπλοο και πλήρως εξοπλισμένο, όπως έχει γίνει αναφορά και αποτελεί υποχρέωση του πλοιοκτήτη. Ωστόσο, έχοντας μεταβεί σε ένα επιμέρους κομμάτι της αξιοπλοΐας, θα πρέπει να γίνει αναφορά πως η έννοια της αξιοπλοΐας περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

- Την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά, δηλαδή ως προς τον σχεδιασμό, την διαρκώς καλή κατάσταση του πλοίου και των μηχανών καθώς επίσης και την ευστάθεια του πλοίου.
- Την καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο.
- Την αξιοπλοΐα σε σχέση με τα ταξίδια που πρόκειται να εκτελεστούν.

Όμως πέρα από την κατανόηση της αξιοπλοΐας, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό πότε ένα πλοίο είναι αναξιόπλοο, και ενδεικτικά γίνεται αναφορά σε αυτό ειδικά εάν κατά τη στιγμή της παράδοσης του προκύψουν τα εξής:

- Εντοπισμός ελλιπής ή ακατάλληλης επάνδρωσης του πλοίου
- Εντοπισμός βλαβών στο πλοίο, που είναι δύσκολο να αποκατασταθούν και να επιδιορθωθούν μέσα σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα.
- Τα αμπάρια του πλοίου να μην είναι καθαρά και πλέον ακατάλληλα για να δεχθούν το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί

²⁷ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνιος Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις”, Κεφάλαιο 10, ενότητα 10.1.1.2, σελ. 502-505

- Το πλοίο να μην διαθέτει πιστοποιητικά μωκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού
- Το πλοίο να μην διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά για να πραγματοποιήσει ένα δρομολόγιο.

Η αγγλική ορολογία της αξιολογίας είναι “unseaworthy” και χαρακτηρίζεται έτσι ένα πλοίο όταν οποιοδήποτε χαρακτηριστικό του μπορεί εν τέλει να θέσει σε κίνδυνο όχι μόνο το ίδιο το πλοίο, αλλά και το πλήρωμα καθώς και το μεταφερόμενο φορτίο. Επίσης, ενδέχεται να καθίσταται από νομικής σημασίας αδύνατον να πλεύσει, πέρα από της πρακτικής σημασίας πάντα. Για αυτό το λόγο, ως προς το νομικό πλαίσιο, για τους ναυλωτές είναι απαραίτητο και αναγκαίο να διατηρείται στην ίδια καλή κατάσταση που έχει παραδοθεί και αυτό προκύπτει σύμφωνα με όρους που αναγράφονται σε ναυλοσύμφωνο που πρέπει να τηρηθούν. Αυτό σημαίνει πως πέρα από την καλή κατάσταση του πλοίου που υπάρχει όταν παραδοθεί σε ένα συμφωνημένο λιμάνι, για να παραμείνει αξιόπλοο θα πρέπει να υπάρχει κατά τη διάρκεια της ναύλωσης του πλοίου και η απαιτούμενη συντήρηση του για την επίτευξη της καλής κατάστασης του πλοίου.²⁸

Ενότητα 4.3.2 Αξιολογία και κατάσταση του πλοίου

Στις προηγούμενες θεματικές ενότητες έχει σημειωθεί πως ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο στο ναυλωτή και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση που είναι αναξιόπλοο και πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο τότε αυτό το γεγονός καθιστά πρακτικώς αδύνατη την πλεύση του πλοίου και μετέπειτα ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση. Όμως, αυτό το οποίο πρέπει να τονιστεί και να γίνει κατανοητό, είναι ένας διαχωρισμός και αυτός έχει να κάνει πως την υποχρέωση να παρέχει ένα πλοίο αξιόπλοο στον ναυλωτή δεν είναι απόλυτη για την ναύλωση γυμνού πλοίου. Αρκεί βέβαια και μόνο ο πλοιοκτήτης να επιδείξει την δέουσα επιμέλεια ώστε να καταφέρει να το παραδώσει αξιόπλοο.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό και μεγάλης σημασίας για την ναύλωση γυμνού πλοίου είναι καλή κατάσταση στου πλοίου και κατά την παράδοση του αλλά και κατά την επαναπαράδοση του. Ωστόσο, για να υπάρχει η επιβεβαίωση πως το πλοίο μπορεί να συνεχίζει ασφαλή ταξίδια, ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα και το δικαίωμα να πραγματοποιήσει οποιοδήποτε χρονικό διάστημα θελήσει επιθεώρηση της κατάστασης του πλοίου, έπειτα από έγκαιρη και εύλογη

²⁸ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνιος Παπαδόπουλος, Εύη Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις”, Κεφάλαιο 10, ενότητα 10.2.1.4, σελ. 570-571

ειδοποίηση. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν, έχει το δικαίωμα να ζητήσει επιθεώρηση του πλοίου για τους εξής λόγους:

- I. Εξακρίβωση της κατάστασης του πλοίου, επάρκεια της συντήρησης του και της επισκευής του από τον ναυλωτή. Ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με το κόστος του δεξαμενισμού, εκτός και αν αποδειχθεί κατά το δεξαμενισμό ότι απαιτούνται επισκευές ή συντήρηση για να επανέλθει το πλοίο στην πρόγουσα κατάσταση.
- II. Επιβεβαίωση πως ο ναυλωτής έχει πραγματοποιήσει τους απαιτούμενους δεξαμενισμούς του πλοίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το ναυλοσύμφωνο τακτά χρονικά διαστήματα.
- III. Για εμπορικούς σκοπούς, με την προϋπόθεση πως δεν παρεμποδίζεται η τρέχουσα εμπορική απασχόληση του πλοίου.

Ενότητα 4.3.3 Η περίπτωση του πλοίου Erika 1999.

Το πλοίο Erika είχε εμφανίσει εμφανή προβλήματα διάβρωσης τουλάχιστον από το 1994, με στοιχεία διαθέσιμα από τις λιμενικές αρχές ελέγχου. Η λίστα του Lloyds παρουσιάζει πως στο συγκεκριμένο πλοίο είχαν εμφανισθεί σοβαρά προβλήματα διάβρωσης λίγες εβδομάδες πριν το περιστατικό, καθώς επίσης υπήρχαν ελλείψεις σε είδη πυρόσβεσης και αδρανή συστήματα φυσικού αερίου.

Επιπλέον το πιστοποιητικό οικονομικής ευθύνης είχε λήξει τον Μάρτιο του 1999 και δεν είχε ανανεωθεί μέχρι τις 30 Νοεμβρίου, ένα έγγραφο το οποίο απαιτείται νόμιμα για τα δεξαμενόπλοια. Πραγματοποιήθηκε επιθεώρηση στο Πόρτο τον Ιούλιο του 1994 βρέθηκαν τρύπες στο παραπέτο του κύριου καταστρώματος, δείχνοντας έτσι σημάδια διάβρωσης που υπήρχαν περισσότερα από 5 χρόνια.

Το συγκεκριμένο πλοίο το 1998 άλλαξε εταιρία και από την Bureau Veritas πήγε στην Registro Italiano Navale η οποία της επέτρεψε να συνεχίσει τις δραστηριότητες της, παρόλο που είχε γίνει επιθεώρηση το 1997 στη Νέα Ορλεάνη και η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή είχε διατάξει ότι καμία εργασία φορτοεκφόρτωσης που απαιτεί τη χρήση ανενεργών συστημάτων αερίου δε πρέπει να διεξαχθεί έως ότου γίνουν οι μόνιμες επισκευές.



Το δεξαμενόπλοιο , απέπλευσε από τη Δουνκέρκη της Βόρειας Γαλλίας στις 8 Δεκεμβρίου του 1999 και η Τόταλ είχε το ναυλώσει το 24 ετών πλοίο για τη μεταφορά 30.800 τόνων παχύρευστου μαζούτ στην Ιταλία. Τέσσερις ημέρες αργότερα το Erika έσπασε στα δυο στα ανοικτά της Βρετάνης , όπου επικρατούσε σφοδρή θαλασσοταραχή. Σχεδόν 20.000 τόνοι πετρελαίου διέφυγαν από τις δεξαμενές , μολύνοντας 400 χιλιόμετρα της ακτογραμμής.

Το γαλλικό δικαστήριο έκρινε ένοχο την εταιρία Τόταλ για το ναυάγιο του Erika το 1999 , το οποίο προκάλεσε τη μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή από τη διαρροή πετρελαίου στα παράλια των γαλλικών ακτών. Περίπου 20.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στον Ατλαντικό , προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή και το θάνατο 75.000 πτηνών.

Η γαλλική κυβέρνηση επέβαλλε στην εταιρία πρόστιμο ύψους 560.000 δολαρίων για μόλυνση των θαλάσσιων υδάτων ενώ υποχρέωσε την εταιρία καθώς και τρεις ακόμα κατηγορούμενους που εμπλέκονται στο ναυάγιο να καταβάλλουν πρόστιμο 285. Εκατ. Δολαρίων . Είναι η πρώτη φορά στα χρονικά που γαλλικό δικαστήριο που επέβαλλε ποινή για οικολογική καταστροφή που προκλήθηκαν από διαρροή πετρελαίου.

Το ναυάγιο του Έρικα επέδρασε ως καταλύτης στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη θέσπιση μιας σειράς δραστικών μέτρων με τη μορφή Οδηγιών και Κανονισμών για τη πρόληψη των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων (Πακέτο Erika I & Erika II).

Σύμφωνα με το πακέτο ERIKA I:

- Εντείνονται οι έλεγχοι των πλοίων στα λιμάνια. Θα πρέπει να γίνεται έλεγχος στο 25% των πλοίων που ελλιμενίζονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια.
- Εντείνονται οι ετήσιοι έλεγχοι σε δεξαμενόπλοια με προτεραιότητα σε αυτά που είναι μεγάλης ηλικίας και σε αυτά που έχουν σημαίες ευκαιρίας ή που το πλήρωμα τους έχει διαμαρτυρηθεί για κακές συνθήκες στο πλοίο.
- Δημιουργείται από την Ευρωπαϊκή επιτροπή μια μαύρη λίστα πλοίων που δεν τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας και έχουν σημαίες ευκαιρίας. Τα πλοία αυτά δεν μπορούν να εισέλθουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια.
- Επιταχύνεται το χρονοδιάγραμμα, αλλά με ορίζοντα το 2015, περιορισμού των δεξαμενόπλοιων με μονά τοιχώματα.

Σύμφωνα με το πακέτο ERIKA II :

- Από τις αρχές του 2003 ξεκινάει τη δραστηριότητα του το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency). Το γραφείο θα μπορεί να κάνει έλεγχοι για την επιστημονική και τεχνική αρτιότητα των μηχανισμών ελέγχου των κρατών μελών, της ποιότητας και επάρκειας των νηογνωμόνων ενώ θα συμβάλει στην εκπαίδευση και αναβάθμιση των λιμενικών αρχών.
- Τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια θα πρέπει να εφοδιαστούν με ένα μαύρο κουτί, όπως τα αεροσκάφη, το αργότερο μέχρι το 2007. Αν κάποιο πλοίο δεν έχει μαύρο κουτί θα παροπλίζεται. Ακόμα δεν έχει μπει σε ισχύ.
- Καθιερώνεται ένα Κοινοτικό σύστημα στενής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα που πρέπει να εφαρμοστεί στα κράτη μέλη μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου 2004.
- Δημιουργείται Ευρωπαϊκό ταμείο για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση ζημίας από πετρελαιοειδή ύψους 1 δις ευρώ. Ακόμα δεν έχει μπει σε ισχύ.²⁹

Κεφάλαιο 5^ο Επιπρόσθετη Ασφαλιστική κάλυψη του Πλοίου.

Ενότητα 5.1 Ασφαλιστική κάλυψη Hull and Machinery

Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης ή αλλιώς Γάστρας και μηχανής, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ασφαλίσεις που παρέχει την απαραίτητη προστασία από τη μεριά του πλοιοκτήτη για το πλοίο του, με σκοπό τη κάλυψη του πλοίου σε μελλοντικές ενδεχόμενες ζημιές στα μηχανήματα του πλοίου και γενικότερα στα κατασκευαστικά του. Ασχέτως των προαναφερθέντων, το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης ασφαλίσει την αξία του, η οποία σε σημαντικό βαθμό θα εξαρτηθεί και από τις συμφωνημένες ρήτρες στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης, ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει την οικονομική του πορεία, χωρίς να χαθούν πολύτιμα κεφάλαια.

Σε περίπτωση που υπάρξει οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά στο πλοίο, ο πλοιοκτήτης οδηγείται σε απώλεια του παραγωγικού του εργαλείου για μια ορισμένη χρονική περίοδο. Αυτό το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι πώς το κόστος επισκευής αλλά και η απώλεια του πλοίου, μπορεί να επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις οι οποίες ενδέχεται να μην

²⁹ Παπαμιχαήλ Θεόφιλος, Πτυχιακή Εργασία, “Μέθοδος διαχωρισμού πετρελαιοειδών καταλοίπων μηχανοστασίου στις ναυτικές εγκαταστάσεις”, Κεφάλαιο 1^ο, Ενότητα 1.3, σελ. 11-14

μπορούν να υπολογιστούν φυσιολογικό προϋπολογισμό επισκευών. Για αυτό ακριβώς το λόγο, ο πλοιοκτήτης οφείλει να μεριμνά για ικανοποιητικές ασφάλειες που θα τον καλύπτει από ένα πλήθος ζημιών ή και οποιασδήποτε απώλειας από καταστροφές που μπορεί να τον επηρεάσουν οικονομικά. Κίνδυνοι απώλειας και ζημιές όπως η μερική ζημιά σε σύγκρουση, ζημιές στη μηχανή, ζημιές από πάγους σε πλοία με ανάλογη κλάση, απώλεια σε ναυάγιο και η συνεισφορά σε γενική αβαρία.³⁰

Όταν πραγματοποιείται μια ασφάλιση Hull and Machinery, σχετίζεται κατά κύριο λόγο σε περίπτωση ολικής απώλειας του πλοίου, ζημιάς του πλοίου, μηχανής και εξοπλισμού, εκρήξεις και φωτιές, ολίσθηση και ζημιά στο πλοία ακόμα και διάσωση και σύγκρουση με άλλο πλοίο. Οι ασφαλιστές σε κάθε περίπτωση είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν τα έξοδα των επισκευών μετά τη ζημιά. Ο πλοιοκτήτης έχει συμφωνήσει ένα ποσό με τους ασφαλιστές το οποίο είναι “deductible” και πρέπει να το υποβάλει στους ασφαλιστές πριν προκύψει κάποιος ισχυρισμός από μεριάς του πλοιοκτήτη προς τον ασφαλιστή.³¹

Επιπλέον οι ανάλογες αξιώσεις που μπορεί να προχωρήσει ο πλοιοκτήτης από την συγκεκριμένη ασφάλιση μπορεί να πραγματοποιηθεί και σε περίπτωση που κλαπεί η βυθιστεί από επίθεση πειρατών, καθώς υπάρχει και η δυνατότητα να καλυφθεί και η μερική απώλεια που μπορεί να εμφανισθεί από οποιοδήποτε είδος καταστροφής ακόμα και αν δεν προήλθε από πειρατική επίθεση. Σε ένα πειρατικό συμβάν, το πιο πιθανό είναι να προκληθεί καταστροφή ή βλάβη κήτους ή ακόμα και εξαρτημάτων που πλαισιώνουν τον μηχανικό εξοπλισμό του πλοίου. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2.1.5, των διεθνών ρητρών για το κήτος και τη μηχανή του πλοίου, εάν προκληθούν ζημιές από τη μεριά των πειρατών στο κήτος ή τον εξοπλισμό του πλοίου, ο συγκεκριμένος κίνδυνος πειρατείας αποτελεί είδος της συγκεκριμένης ασφαλιστικής κάλυψης.³²

Όπως έχει διαπιστωθεί, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν αναλαμβάνουν να καλύψουν όλο το ποσοστό αλλά ένα μικρό όμως μέρος. Για αυτό το λόγο υπάρχουν ρήτρες για την ασφάλιση του σκάφους και μηχανών αλλά και άλλων αντικειμένων, ρήτρες δηλαδή που εντάσσονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και περιγράφουν το είδος της ζημιάς ως ακολούθως:

➤ Ρήτρα Ναυσιπλοίας

³⁰ Μπάλλας Αλέξανδρος, Η σημασία των Νηογνομόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs στη σύγχρονη ναυτιλία, Κεφάλαιο 2, Ενότητα 2.4.1 Hull and Machinery, σελ.24

³¹ Μαρινάκη Ελένη, “Factors affecting maritime insurance claims on H&M and Cargo Insurance in the Market of Bulk carriers and Tankers: Cases Analysis, Ενότητα 4.2 Hull and Machinery Insurance, σελ 22

³² Δώρη Παρασκευή-Δανάη, Πειρατεία: Ειδικά Ζητήματα Ασφαλιστικής και Νομικής Κάλυψης, Ενότητα 2.1 Ασφάλιση μηχανής και πλοίου (Hull & Machinery Insurance) σελ.30



- Ρήτρα διατηρήσεως της κλάσεως του πλοίου
- Ρήτρα για ζημιές σε θαλάσσια νερά, ποτάμια, φωτιά , κλοπές , πειρατεία , συγκρούσεις , κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης.
- Ρήτρα γενικής αβαρίας και επιθαλάσσιας αρωγής.
- Ρήτρα καθήκοντος ασφαλισμένου
- Ρήτρα αθετήσεως δηλώσεων
- Ρήτρα Ολικής απώλειας.
- Ρήτρες εξαιρέσεων.³³

Ενότητα 5.2 Ασφαλιστική κάλυψη Freight Interest

Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης , το οποίο έχει κοινό παρανομαστή τα αναμενόμενα κέρδη , δεν συνδέεται μόνο με τη συμφωνία εργολαβικής μεταφοράς αλλά συνδέεται και με τη θαλάσσια ασφάλιση. Επομένως , μπορεί το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς και η συμφωνία ασφάλισης να είναι δυο ξεχωριστά αντικείμενα , όμως συνδέονται πολύ στενά. Τα μελλοντικά κέρδη από τη ναύλωση ενός ταξιδιού μπορούν να ασφαλιστούν κάτω από τη πολιτική του “Time Clauses-Freight (1995) or the Institute Voyage Clauses-Freight (1995)” .Επιβεβαιώνεται ωστόσο ότι τα αναμενόμενα κέρδη αποτελούν ένα είδος που υπάρχει η δυνατότητα να ασφαλιστούν στο γενικότερο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης, δεδομένου ότι υπάρχει η περίπτωση να βρεθούν σε κίνδυνο από τη στιγμή που θα εκτεθούν σε θαλάσσιους κινδύνους. Συνεπώς , επειδή πολλές φορές τα μελλοντικά έσοδα του πλοιοκτήτη είναι ακαθόριστο στοιχείο , και τα έσοδα αυτά προκύπτουν από την απασχόληση/διαχείριση του πλοίου, τα κέρδη από τον ναύλο κατ’ επέκταση δύναται να εκτεθούν σε θαλάσσιους κινδύνους . Ο ασφαλιστής με αυτό τον τρόπο καθίσταται υπεύθυνος για την κάλυψη των μελλοντικών εσόδων του πλοιοκτήτη σε περίπτωση που υπάρξει απώλεια , έτσι ώστε να του εξασφαλίσει τα αναμενόμενα κέρδη που θα εισέπραττε από το ναύλο. Σε αυτή τη περίπτωση , τα φορτία πρέπει είτε να έχουν τοποθετηθεί επάνω στο πλοίο είτε να υπάρχει συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς που αφορά τη μεταφορά του φορτίου. Σε αυτή τη περίπτωση , τα έσοδα που ασφαλιζονται είναι τα συνολικά έσοδα που θα εισέπραττε ο πλοιοκτήτης και όχι τα καθαρά που είναι τα χρηματικά ποσά που θα εισέπραττε από τους ενδιαφερόμενους του φορτίου , συμπεριλαμβάνοντας και τις χρεώσεις που προκύπτουν όταν το πλοίο φτάσει

³³ Μπάλλας Αλέξανδρος, Η σημασία των Νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs στη σύγχρονη ναυτιλία , Κεφάλαιο 2, Ενότητα 2.4.1 Hull and Machinery , σελ.25-26



ασφαλώς στο λιμένα. Σύμφωνα με τον Dallas CJ ἡ Γενική αρχή της ασφάλισης , κατά την οποία ο ασφαλισμένος σε περίπτωση απώλειας, οφείλει να ανακτήσει μόνο μια αποζημίωση , η οποία μπορεί να ελέγχεται από μια σαφώς αποδεδειγμένη εμπορική χρήση και το αντίθετο, όταν η απώλεια βρίσκεται κάτω από μια ανοικτή πολιτική ο ναύλος καθορίζεται από το συνολικό και όχι το καθαρό χρηματικό ποσό.

Θα πρέπει να γίνει σαφής ο διαχωρισμός όταν γίνεται αναφορά στον όρο “Freight”, οποίος περιλαμβάνει δυο τύπους , “Ordinary Freight” & “Bill of lading Freight”. Σύμφωνα με το πρώτο , πρόκειται για τα κέρδη που εισπράττονται από τν μεταφορέα, είτε αυτά είναι στον πλοιοκτήτη είτε στον ναυλωτή, για τη μεταφορά του φορτίου που ανήκουν σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Όσον αφορά τον ορισμό “Bill of lading Freight”, συναντάται κυρίως σε “Contract of affreightment” και είναι η συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του φορτίου και αυτό συναντάται ή διαφορετικά αποδεικνύεται σε μια φορτωτική από ότι σε ένα ναυλοσύμφωνο.³⁴

Ενότητα 5.3 Ασφαλιστική κάλυψη Increased Value / Hull Interest

Όσον αφορά το είδος της προαναφερθείσας ασφάλισης στη παρούσα ενότητα , γεννάται το ερώτημα γιατί ο πλοιοκτήτης να προχωρήσει στην αγορά της συγκεκριμένης ασφάλισης. Η απάντηση που δίνεται από τα παλαιότερα χρόνια έως και σήμερα , σχετίζεται με το γεγονός πως με τη συγκεκριμένη ασφάλιση , ασφαρίζει ο πλοιοκτήτης τη συνολική ή και την ενυπόθηκη αξία του πλοίου αλλά και τα επιπρόσθετα έξοδα για την αποκατάσταση του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας.

Με την έννοια του Hull Interest, παρέχεται η ασφάλιση για την κάλυψη ενός μέρους της αξίας του πλοίου που έχει ως επακόλουθο ολική απώλεια, καθώς άσχετα από την κάλυψη ενός μέρους του πλοίου, συνεισφέρει και στην Γενική Αβαρία. Ιστορικά , η συγκεκριμένη ασφάλιση τοποθετήθηκε για να καλύψει μόνο τα επιπρόσθετα έξοδα της αποκατάστασης του πλοίου εάν υπήρξε ολική απώλεια. Τέτοια είδους έξοδα, αφορούν τα έξοδα του γραφείου καθώς επίσης και το κατάλληλο μέρος για την αποκατάσταση του πλοίου. Στη σημερινή εποχή όμως, πρέπει να σημειωθεί , πως το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης έχει τοποθετηθεί για να καλύψει τη συνολική αξία του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας και να συνεισφέρει στη γενική αβαρία. Παραδοσιακά, σύμφωνα με τον “Marine Insurance Act” , η

³⁴ Μαρινάκη Ελένη, “Factors affecting maritime insurance claims on H&M and Cargo Insurance in the Market of Bulk carriers and Tankers: Cases Analysis, Ενότητα 4.4 Hull and Machinery Insurance , σελ 24-25



συγκεκριμένη ασφάλιση καλύπτει την εμπορική αξία του πλοίου και τη ίδια στιγμή ο πλοιοκτήτης θεωρείται ενδιαφερόμενος της ασφάλισης. Οποιοδήποτε έξοδο το οποίο βρίσκεται εκτός της εμπορικής αξίας απαγορεύεται. Πολλοί πλοιοκτήτες πετυχημένα δηλώνουν, πως υπάρχουν επιπρόσθετα έξοδα τα οποία σχετίζονται με την αντικατάσταση του πλοίου, πέρα όμως από την εμπορική αξία.

Γίνεται γνωστό πλέον , πως ο ασφαλισμένος έχει επιπρόσθετα ενδιαφέροντα ασφάλισης , περισσότερο από την εμπορική αξία του πλοίου και περισσότερο από την αξία του “Hull Insurance”. Για αυτό το λόγο κοινώς , η ασφάλιση του “Hull Interest” είναι αναγνωρίσιμη ως “Increased value or Hull Interest”. Σε περίπτωση που υπάρξει ολική απώλεια, πληρώνεται μόνο το συμφωνηθέν ποσό όταν το πλοίο υποστεί ολική απώλεια σύμφωνα με την κάλυψη του “Hull Insurance”. Επίσης, το ανώτατο όριο που είχε συμφωνηθεί σχετικά με το ασφαλιστικό ενδιαφέρον είναι 25%.³⁵

Ενότητα 5.4 Ασφαλιστική κάλυψη War risk insurance, Loss of Hire & War Loss of Hire.

Στη ναυτική ασφάλιση , όπως περιλαμβάνονται θαλάσσιοι κίνδυνοι περιλαμβάνονται και οι κίνδυνοι πολέμου. Κατά την Αγγλική Πρακτική, κίνδυνοι οι οποίοι δεν συμπεριλαμβάνονται στην ασφάλεια κινδύνων πολέμου, σχετίζονται με την κάλυψη της γάστρας του σκάφους και των μηχανημάτων του πλοίου. Κατά τη Νορβηγική πρακτική από την άλλη μεριά, οι θαλάσσιοι κίνδυνοι που ασφαρίζονται περιλαμβάνουν κανονικά όλους τους κινδύνους , εκτός του πολέμου και οτιδήποτε άλλο σχετίζεται με αιχμαλωσία, σύλληψη και κατάσχεση.

Ο ουσιαστικός λόγος της διάκρισης των θαλάσσιων κινδύνων και των κινδύνων πολέμου, πραγματοποιείται λόγω του γεγονότος ότι οι κίνδυνοι αυτοί καλύπτονται από διαφορετικούς ασφαλιστές. Ένας ακόμη σημαντικός λόγος σχετίζεται και με το πεδίο εφαρμογής , όπως για παράδειγμα εάν υπάρξει οποιαδήποτε ζημιά ποιες είναι οι υποχρεώσεις που πρέπει να καλυφθούν και ποια είναι τα είδη της κάλυψης. Γίνεται σαφές πώς παρόλο που υπάρχει η διάκριση των ασφαλιστικών κινδύνων , υπάρχουν πολλές ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες είναι διατεθειμένες και πρόθυμες να αναλάβουν ασφάλειες κινδύνων πολέμου όμως πρέπει να σημειωθεί ότι είναι περιορισμένοι σε αριθμό.

³⁵ The Swedish Club , Increased Value Insurance/Hull Interest Insurance- a property insurance, σελ.1, Ιούνιος 2015 “https://www.swedishclub.com/media_upload/files/Hull%20Interest%20InsuranceJ.pdf”



Η ασφαλιστική κάλυψη κινδύνου πολέμων , περιλαμβάνει τη σχετική κάλυψη για κινδύνους και έξοδα που θα είχα καλυφθεί από τον P&I σε περίπτωση που η ζημιά δεν είχε προκληθεί από το πόλεμο. Εάν για παράδειγμα , ένα πλοίο προκαλέσει ρύπανση πετρελαίου , θα καλυφθεί από την ασφάλεια για συγκεκριμένα συμφέροντα. Θα πρέπει να γίνει σαφές πώς υπάρχουν διαφορές μεταξύ της Νορβηγικής και της Αγγλικής αγοράς, σε ότι σχετίζεται με πλοία υπό ξένη σημαία κρατική εξουσία, ευθύνες , ζημιές και καλύψεις που αναφέρονται στην ασφάλεια , αλλά το πιο αξιοσημείωτο είναι πως η Αγγλική αγορά δεν περιλαμβάνει ευθύνες οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο P&I. Για αυτό τα λόγιο , γίνεται ξεχωριστή κάλυψη για την ασφάλιση από κινδύνους πολέμου με αυτές του P&I . Αξίζει επιπλέον να σημειωθεί πως σε περίπτωση που υπάρξει έντονος πόλεμος μεταξύ των χωρών / ξέσπασμα πολέμου σε μεγάλο βαθμό οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν να προβούν σε ακύρωση των παρεχόμενων ασφαλίσεων.³⁶

Από την άλλη πλευρά , υπάρχει και η ασφάλιση από την απώλεια ναύλου , η οποία προκύπτει κατ' επέκταση από τους κινδύνου ή τις ζημιές που μπορεί να υποστεί ένα πλοίο , έχοντας σαν αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να οδηγηθεί σε απώλεια εσόδων έχοντας χάσει το ναύλο του. Όταν υπάρξει απώλεια σε ένα πλοίο, αυτό έχει σαν συνέπεια να οδηγηθεί σε μια αρκετά μεγάλη περίοδο “Off-Hire” και διαφυγόντων κερδών.

Τα έξοδα από τη πλευρά του πλοιοκτήτη θα συνεχίσουν να προκύπτουν και να αυξάνονται λόγω του γεγονότος ότι θα εξακολουθεί να πληρώνει κόστη που αφορούν το πλοίο, το πλήρωμα και την ίδια την ναυτιλιακή επιχείρηση. Πρόκειται για ένα σημαντικό είδος απώλειας για το οποίο οι ασφαλιστικές εταιρίες μεριμνούν να παρέχουν αυτή τη σημαντική ασφαλιστική κάλυψη και το ποσό που καταβάλλεται σε αυτές προκύπτει από τη τωρινή τιμή του ναύλου.

Εάν για παράδειγμα ένα πλοίο υποστεί βλάβη σε οποιοδήποτε μηχανικό του μέρος και σύμφωνα με αυτό θεωρείται αναγκαίο το πλοίο να πλεύσει σε ναυπηγείο για επισκευή, η ασφάλεια απώλειας ναύλου θα καλύψει μόνο τη χρονική περίοδο όπου το πλοίο δεν θα πληρώνεται κατά τη διάρκεια της επισκευής. Κατά κύριο λόγο , ζημιές που προκύπτουν στο πλοίο και αυτό επηρεάζει τα μελλοντικά κέρδη/έσοδα , με αποτέλεσμα το πλοίο να θεωρηθεί “Off-Hire” , οδηγούν στην ασφάλεια απώλειας ναύλου . Για να μπορέσει να τηρηθεί η συμφωνία με τους ασφαλιστές, οφείλει η πλοιοκτήτρια εταιρία λεπτομερώς να τηρεί

³⁶ Μπάλλας Αλέξανδρος, Η σημασία των Νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs στη σύγχρονη ναυτιλία , Κεφάλαιο 2, Ενότητα 2.4.3 Ασφάλεια Κινδύνων Πολέμου (War Risk Insurance) , σελ.28-29

οτιδήποτε έχει συμφωνηθεί ως προς την κάλυψη και να διεκδικεί με claims την απώλεια του ναύλου.

Όπως έγινε αναφορά πως πρόκειται για ένα σημαντικό είδος κάλυψης και παράλληλα σε μεγάλο βαθμό απαιτητικό, καθορίζεται και απαιτητικός και ο τρόπος με τον οποίο η ασφαλιστική εταιρεία καταβάλλει το ποσό της κάλυψης, καθώς χρησιμοποιούνται συγκεκριμένες περίοδοι που θα καταβάλλεται το ποσό και ημέρες όπου το ποσό το οποίο έχει συμφωνηθεί είναι αντιστοίχως ανάλογο με το πραγματικό κέρδος του πλοίου ανά ημέρα. Επομένως, όταν συντάσσεται μια ασφάλεια μαζί με τους αντίστοιχους όρους της, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν τα προαναφερθέντα.

Μεγάλη σημασία δίνεται ωστόσο και στις καλύψεις που αποζημιώνονται όταν το πλοίο προσπαθήσει να επανέλθει σε λειτουργικότητα, εφόσον έχει οδηγηθεί για επισκευή και επιδιόρθωση των προβλημάτων που αντιμετώπισε, για τα οποία παρακρατήθηκε με αποτέλεσμα να μην τηρήσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου, όπου αυτό είχε ως συνέπεια την απώλεια του ναύλου του.³⁷

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα το οποίο μπορεί να ενταχθεί στο συγκεκριμένο είδος ασφάλισης, είναι η περίπτωση να βρεθεί το πλοίο υπό τη κατάληψη πειρατών ή να έχουν προκληθεί φθορές, ζημιές ή οτιδήποτε χρήζει επισκευή σε τεχνικό μέρος του πλοίου και να οδηγηθεί για επισκευή. Μια τέτοια περίπτωση, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες εκδοχές, μπορούν να ανορθωθούν από τους ασφαλιστές του πλοίου, της μηχανής ή και του πολέμου. Καμία από τις προηγούμενες ασφαλιστικές καλύψεις δεν μπορεί να καλύψει μια ενδεχόμενη απώλεια ναύλου ή κερδών σε μια περίπτωση κατάληψης πλοίου από πειρατές. Τα ίδιο ισχύει και για τα λύτρα που θα απαιτήσουν οι πειρατές να πληρωθούν, υπάρχει η δυνατότητα να καλυφθεί από ειδική ασφάλιση για τις απαγωγές και τα λύτρα που ζητούν οι πειρατές.

Η ουσία της ύπαρξης της απώλειας Ναύλου προέκυψε με βάση το γεγονός να πραγματοποιείται η αποζημίωση προς τον Πλοιοκτήτη από τον ασφαλιστή, και να υπολογίζεται σύμφωνα με τον αριθμό των ημερών κατά τις οποίες το πλοίο δεν πραγματοποίησε κέρδη.

Η ασφάλιση αυτή από τη μια μεριά είναι διαθέσιμη να καλύψει περιπτώσεις που είναι απλήρωτος ο ναύλος λόγω καταστροφής του πλοίου από θαλάσσιους κινδύνους, οποίος συμπεριλαμβάνεται και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο Hull and Machinery. Όμως πρέπει να σημειωθεί πως το πιθανότερο αποτέλεσμα των πειρατών είναι να μην υπάρξουν καταστροφές

³⁷ Μπάλλας Αλέξανδρος, Η σημασία των Νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs στη σύγχρονη ναυτιλία, Κεφάλαιο 2, Ενότητα 2.4.4 Ασφάλιση Απώλειας Ναύλου (Loss of Hire), σελ.30



στο πλοίο αλλά να υπάρξουν ενδεχόμενες καθυστερήσεις λόγω αρπαγής/απαγωγής και κατά συνέπεια απώλεια κερδών. Σε αυτή τη περίπτωση η βασική ασφάλεια για την απώλεια ναύλου, δεν μπορεί να παρέχει οποιοδήποτε είδος αποζημίωσης.

Πριν από μερικά και χρόνια, και συγκεκριμένα μετά την απότομη αύξηση των πειρατικών επιθέσεων, υπήρξε η ανάγκη για την παροχή ενός νέου είδους ασφάλισης, της War Loss of hire, με αποτέλεσμα να καλύπτει το συγκεκριμένο κενό στην ασφαλιστική αγορά. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν να υπάρξει ασφάλιση στην απώλεια εισοδήματος εξαιτίας του γεγονότος ότι δημιουργήθηκε απώλεια χρόνου ή απώλεια πληρωτέου ναύλου, χωρίς αυτό να προϋποθέτει την καταστροφή του πλοίου. Μοναδικός τρόπος για να μπορεί ο πλοιοκτήτης να λάβει την αποζημίωση είναι να αποδείξει αξιόπιστα πώς η απώλεια των εσόδων έχει προέλθει από πραγματική απώλεια χρόνου.

Ασχέτως εάν ο συγκεκριμένος τύπος ασφάλισης, παρέχει σε γενικό πλαίσιο προστασία και στον πλοιοκτήτη αλλά και στον ναυλωτή, παράλληλα προστατεύει και τους ιδιοκτήτες του μεταφερόμενου φορτίου υπό την προϋπόθεση ότι υποστούν χρηματική ζημία λόγω της κράτησης και κατάληψης του πλοίου από τους πειρατές. Ο ουσιαστικός λόγος της εφαρμογής της κάλυψης αυτής, θα είναι να καλυφθεί ο συμφωνημένος ναύλος χωρίς να απαιτείται να έχει προηγηθεί καταστροφή του πλοίου. Συνήθως αυτό που συμφωνείται είναι ένα ανώτατο όριο ημερών, σύμφωνα με το οποίο το πλοίο θα έχει κρατηθεί από τους πειρατές και για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ο πλοιοκτήτης και γενικότερα ο ασφαλισμένος θα λάβει την ανάλογη αποζημίωση για το χρηματικό ποσό που έχει ανασταλεί.³⁸

Ενότητα 5.5 Ασφαλιστική κάλυψη για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom).

Λαμβάνοντας υπόψη τις συχνές επιθέσεις των πειρατών με κύριο σκοπό τη ζήτηση λύτρων για την απελευθέρωση των μελών σε περίπτωση που βρεθούν θύματα αιχμαλωσίας, το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης αποτελεί μια ειδική και εξειδικευμένη μορφή ασφάλισης για τη κάλυψη χρηματικού ποσού που θα παραχωρηθούν στους πειρατές, ως πληρωμή λύτρων.

Το υψηλό ποσό για τη πληρωμή απελευθέρωσης του πληρώματος σε συνδυασμό ότι υπάρχει απροθυμία από μεριάς P&I να αποζημιώσουν την πλοιοκτήτρια εταιρία σε τέτοιου είδους περιστατικά, ήταν οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στην εφαρμογή της συγκεκριμένης

³⁸ Δώρα Παρασκευή-Δανάη, Πειρατεία: Ειδικά Ζητήματα Ασφαλιστικής και Νομικής Κάλυψης, Ενότητα 2.2 Ασφάλιση για την απώλεια του ναύλο λόγω πολέμου (War loss of Hire) σελ.36-37

ασφάλισης. Ενδέχεται επιπλέον να παρουσιαστεί η περίπτωση για την απελευθέρωση του πληρώματος κάποιο είδος ανταλλάγματος συγκεκριμένων αγαθών ή υπηρεσιών, γεγονός που καθιστά την ασφαλιστική εταιρία μετέπειτα να αποζημιώσει την πλοιοκτήτρια εταιρία σύμφωνα με την αντικειμενική/πραγματική αξία των αγαθών / υπηρεσιών. Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης δεν καλύπτει / ασφαρίζει το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο από τέτοιου είδους περιστατικά. Παρόλα αυτά υπάρχει η δυνατότητα να συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να περιλαμβάνονται ειδικές μνείες για κάλυψη από περιπτώσεις έκθεσης της περιουσίας σε κίνδυνο και αυτό μπορεί να εξαρτηθεί από το μέγεθος και το τύπο του πλοίου με αποτέλεσμα να διαμορφωθεί το ανώτατο ποσό αποζημίωσης. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού καταλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό η γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται το πλοίο και αυτό γίνεται αντιληπτό από τη συχνότητα και τον κίνδυνο των επιθέσεων. Ένας ακόμη αξιοσημείωτο παράγοντας είναι και σε πόσο μεγάλο βαθμό το πλοίο βρίσκεται εκτεθειμένο ή ευάλωτο σε πειρατικές επιθέσεις .

Όσον αφορά τη κάλυψη που προσφέρει το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης , καλύπτει το κόστος τόσο για την μεταφορά όσο και για την παράδοση του χρηματικού ποσού για τη πληρωμή λύτρων στους πειρατές αλλά και το ασφαλιστικό κόστος του ίδιου του προσώπου που θα αναλάβει να το παραδώσει. Συμπεριλαμβάνονται ωστόσο και τα έξοδα τα οποία σχετίζονται με τα πρόσωπα που θα διαπραγματευτούν με τους πειρατές, τους μεταφραστές , του ειδικούς των δημοσίων σχέσεων που θα προσληφθούν και τα έξοδα που αφορούν το ταξίδι ή τη διαμονή τους. Κατά κύριο λόγο , με την αγορά της συγκεκριμένης ασφάλισης καλύπτονται έξοδα συγκρότησης ομάδας έκτακτου κινδύνου η οποία θα τεθεί σε ενεργό δράση για τις κατάλληλες διαπραγματεύσεις για την ομηρία του πληρώματος .Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η περίπτωση παροχής ιατρικής φροντίδας σε τραυματισμούς παράλληλα ωστόσο και με την κατάλληλη ψυχολογική υποστήριξη έως ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Επιπλέον έξοδα που εντάσσονται στη συγκεκριμένη ασφάλιση αφορούν έξοδα όπως το κόστος εξοπλισμού επικοινωνίας , που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση των αιχμαλώτων μελών του πληρώματος καθώς επίσης και η αμοιβή που δόθηκε στον εκπρόσωπο που ανέλαβε να διαπραγματευτεί το ποσό των λύτρων.

Όταν ένα πλοίο είναι ασφαλισμένο για απαγωγές και λύτρα, ενδέχεται η ύπαρξη κινδύνου διπλής ασφάλειας σε περίπτωση και μόνο που έχουν τεθεί σε ισχύ οι ασφαλίσεις μηχανής και κινδύνων πολέμου για τη κάλυψη ασφαλιστικού κόστους ενδεχόμενης πειρατείας. Για αυτό



το λόγο οφείλει από τη μεριά του ο πλοιοκτήτης να ενημερώσει τους ασφαλιστές για την τοποθέτηση της ειδικής ασφάλισης για τις απαγωγές και τα λύτρα. Λόγο του εμπιστευτικού χαρακτήρα αυτής της ασφάλισης, θα πρέπει να εγκριθεί η από του ασφαλιστές αυτής της ασφάλισης για το εάν επιτρέπεται να αποκαλυφθεί και στους υπόλοιπους ασφαλιστές. Σε περίπτωση που δεν τηρηθεί η εμπιστευτικότητα αυτή, υπάρχει περίπτωση να υπάρξει τιμωρία στον ασφαλισμένο ακόμα και με απώλεια της κάλυψης αυτής.

Σε αυτά τα συμβόλαια της ασφαλιστικής κάλυψης υπάρχουν εγγυήσεις τις οποίες οφείλει ο ασφαλισμένος σε υψηλό βαθμό να τηρήσει για την εξασφάλιση της κάλυψης σε όλες τις περιστάσεις. Μερικά από αυτά είναι τα ακόλουθα

- η τήρηση της ταχύτητας,
- η συνοδεία του πλοίου από φρουρούς και κατ' επέκταση συγκεκριμένος αριθμός φρουρών, συνοδεία στρατιωτικών δυνάμεων,
- παραμονή του πλοίου εντός γεωγραφικών ορίων,
- εγκατάσταση ειδικού δωματίου καταφυγής για το πλήρωμα,
- αύξηση περιπολιών στο πλοίο,
- τοποθέτηση συρματοπλέγματος στο κατάστρωμα³⁹

Ενότητα 5.6 Προστασία από λαθρεπιβάτες στο Ντέρμπαν (Durban).

Λαμβάνοντας υπόψη του λαθρεπιβάτες στο Ντέρμπαν, οι ισχύοντες τοπικοί νόμοι, που αφορούν την παράνομη επιβίβαση των αλλοδαπών επάνω στα πλοία, έχουν γίνει αρκετά σκληροί, κυρίως εάν ένα παράνομο πρόσωπο αποκτήσει πρόσβαση στο πλοίο, οι αρχές μετανάστευση (Immigration Authorities) θεωρεί αυτομάτως το συγκεκριμένο παράνομο πρόσωπο ως λαθρεπιβάτη εκτός εάν η Πλοιοκτήτρια εταιρία / Πλοίο παρέχει αποδεικτικά στοιχεία πως το συγκεκριμένο άτομο επιβιβάστηκε σε λιμένα της Νότιας Αφρικής. Οι αρχές μετανάστευσης δηλώνουν ανεπιθύμητους επισκέπτες που βρίσκονται επάνω στο πλοίο, όσο το πλοίο εξακολουθεί να βρίσκεται στο λιμένα, ως λαθρεπιβάτες. Αξιοσημείωτο είναι πως είναι ευθύνη του πλοίου να βεβαιώνει πως κανένας δεν επιβιβάστηκε στο πλοίο παράνομα.

Επισημάνεται στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται με τα πλοία τους στη Νότια Αφρική να χρησιμοποιούν τις ιδιωτικές υπηρεσίες φυλάκων όσο το πλοίο παραμένει στο λιμένα, λόγω του γεγονότος πως η δραστηριότητες των λαθρεπιβατών έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό.

³⁹ Δώρα Παρασκευή-Δανάη, Πειρατεία: Ειδικά Ζητήματα Ασφαλιστικής και Νομικής Κάλυψης, Ενότητα 2.4 Ασφάλιση για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom) σελ.40-43

Ασχέτως εάν δεν έχουν εντοπιστεί γεγονότα ή περιστατικά ληστείας, παρόλα αυτά συνίσταται στο πλήρωμα του πλοίου να παραμένει σε επαγρύπνηση συνεχώς. Επίσης, δεν πρέπει να επιτρέψουν την επιβίβαση σε κανένα άτομο επάνω στο πλοίο, εφόσον δεν έχει το ίδιο σχετική άδεια από τον λιμένα. Κάθε επισκέπτης θα πρέπει να φέρει “ISPS Clearance”. Οποιοσδήποτε επισκέπτης πρόκειται να ανέβει στο πλοίο, θα πρέπει να παραδώσει την άδεια που έχει από λιμένα στην ασφάλεια και να την παραλάβει επίσης καθώς αποβιβάζεται από το πλοίο. Σε περίπτωση που το πλήρωμα εντοπίσει κάποιο άτομο το οποίο δεν θα πρέπει να είναι επάνω στο πλοίο, θα πρέπει να καλέσουν την ασφάλεια του λιμένα και να τους ενημερώσουν πως το συγκεκριμένο άτομο βρίσκεται υπό κράτηση καθώς προσπάθησε να επιβιβαστεί από το χαμηλότερο σημείο του πλοίου μέσω της σκάλας.

Οι λαθρεπιβάτες γνωρίζουν να επιβιβάζονται επάνω στο πλοίο από τα σχοινιά πρόσδεσης καθώς επίσης και από τη σκάλα επιβίβασης προσποιώντας πως είναι στοιβαδόροι.

Για αυτό το λόγο, συνίσταται και με σκοπό να αποφευχθεί οποιαδήποτε επιβίβαση λαθρεπιβάτη, η χρησιμοποίηση ιδιωτικών φρουρών και συγκεκριμένα ως ακολούθως:

- **1 φρουρός να τοποθετείται στη πλώρη του πλοίου ελέγχοντας τα σχοινιά πρόσδεσης.**
- **1 φρουρός να τοποθετείται στη πρύμνη του πλοίου ελέγχοντας τα σχοινιά πρόσδεσης**
- **1 φρουρός να τοποθετείται στη σκάλα του πλοίου και να ελέγχει πώς κανείς δεν επιχειρεί παράνομη επιβίβαση.**⁴⁰

Οι δραστηριότητες των λαθρεπιβατών, όπως έχει αναφερθεί συνεχίζονται σε μεγάλο βαθμό και αυξάνονται σταδιακά. Οι αρχές της Νοτίου Αφρικής έχουν ξεκαθαρίσει τη στάση του για τα μέτρα προστασίας και το πλοίο που θα βρίσκεται στο λιμάνια της Αφρικής θα πρέπει να καταπολεμήσει το τα άτομα που επιβιβάζονται παράνομα.

Ο πιο πρόσφατος κανονισμός της Νοτίου Αφρικής διασαφηνίζει το ακόλουθο:

«Οποιοδήποτε παράνομο πρόσωπο το οποίο αποκτά πρόσβαση σε πλοίο το οποίο βρίσκεται στη Νότιο Αφρική, το συγκεκριμένο άτομο θα θεωρείται λαθρεπιβάτης εκτός εάν το πλοίο παρέχει φωτογραφίες, βίντεο ή οποιοδήποτε στοιχείο στην ασφάλεια του λιμένα που αποδεικνύει πως ο λαθρεπιβάτης επιβιβάστηκε στο πλοίο».

⁴⁰ Japan P&I News, South Africa – Stowaway Prevention at Durban, The Japan Ship’s Owners Mutual Protection * Indemnity Association, Claims Department II, 06 Αυγούστου 2018. Σελ.1-2

Η πλοιοκτήτρια εταιρία μετέπειτα είναι υπεύθυνη για όλο το κόστος που σχετίζεται με τον επαναπαρισμό του λαθρεπιβάτη. Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ωστόσο πως κανένας λαθρεπιβάτης δεν αποκτά πρόσβαση στο πλοίο με οποιοδήποτε τρόπο.

Λόγο του ότι οι πολλές Πλοιοκτήτριες εταιρείες ενδέχεται να αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες δεν είναι εύκολο και δεν επιθυμούν πάντα να τοποθετούν ιδιωτικούς φρουρούς και βασίζονται μόνο στο πλήρωμα για να την προστασία/ασφάλεια/επιτήρηση του πλοίου.

Συνηθισμένες δραστηριότητες των λαθρεπιβατών που εφιστούν τη προσοχή του πληρώματος ως ακολούθως:

- Αργά τη νύχτα ή αρκετά πρωινές ώρες.
- Χρήση ρούχων τα οποία μοιάζουν με αυτά των στοιβαδόρων για να μπορούν να εισέλθουν στο πλοίο.
- Χρώματα ρούχων τα οποία δεν είναι εύκολο να γίνουν αντιληπτά τις βραδινές ώρες.
- Χρησιμοποιούν τα σχοινιά πρόσδεσης και τις σκάλες για να μπορέσουν να εισέλθουν.
- Περιπτώσεις που αρκετοί εργαζόμενοι επάνω στο σκάφος επιτρέπουν τη πρόσβαση στους λαθρεπιβάτες.
- Δωροδοκούν την ασφάλεια του λιμανιού για να εισέλθουν επάνω στο πλοίο.

Για την αποφυγή επιβίβασης λαθρεπιβατών συνίστανται στην πλοιοκτήτρια εταιρίας ως ακολούθως:

- Η πλοιοκτήτρια εταιρία θα πρέπει να τοποθετήσει ιδιωτικούς φρουρούς δίπλα στην αποβάθρα. Επιπλέον ένας φρουρός θα τοποθετείται στα σχοινιά πρόσδεσης από τη μεριά της πλώρης και ένας ακόμη φρουρός από τη μεριά της πρύμνης.
- Ιδανικό θεωρείται το γεγονός ειδικά αν μέλος του πληρώματος βρίσκεται στο σημείο της σκάλας με αποτέλεσμα να ελέγχει την επιβίβαση οποιουδήποτε ανθρώπου που έχει άδεια από το λιμένα.
- Να μην επιτρέπεται η επιβίβαση σε κανέναν επάνω στο πλοίο εάν δεν έχει άδεια από το λιμένα.
- Οποιοσδήποτε επισκέπτης θα πρέπει να φέρει το “ISPS Clearance”.



- Όλοι οι επισκέπτες θα πρέπει να παραδίδουν την άδεια από το λιμένα στην ασφάλεια του λιμένα και να την παραλαμβάνουν καθώς αποβιβάζονται.
- Σε περίπτωση που οποιοσδήποτε δεν έχει άδεια από το λιμένα, οφείλει το πλήρωμα να ενημερώσει την ασφάλεια του λιμένα προκειμένου να εξακριβώσουν τα στοιχεία του ατόμου, να διερευνήσουν ποιο είναι το συγκεκριμένο άτομο και να εξετάσουν περαιτέρω για ποιο λόγο δεν έφερε άδεια του λιμένα.
- Στο παρελθόν υπήρξαν περιπτώσεις όπου αρκετοί είχαν καταφύγει από την ασφάλεια και έφτασαν στο υψηλότερο σημείο της σκάλας. Ακόμα και σε αυτή τη περίπτωση οι αρχές θεωρούν το συγκεκριμένο άτομο ως λαθρεπιβάτη.⁴¹

Ενότητα 5.7 Περίπτωση Μελέτης επιβίβασης λαθρεπιβατών.

Περιστατικό το οποίο σημειώθηκε στο Ντέρμπαν της Νοτίου Αφρικής , σχετίζεται με την επιβίβαση λαθρεπιβατών στο πλοίο καθώς σημαντικό στοιχείο το οποίο πρέπει να αναφερθεί είναι πως το πλοίο ήταν ασφαλισμένο. Το συγκεκριμένο περιστατικό σχετίζεται με 7 λαθρεπιβάτες οι οποίοι επιβιβάστηκαν στο πλοίο καθώς βρισκόταν στην Μομπάσα. Οι λαθρεπιβάτες γνωστοποίησαν στο πλήρωμα ποιο ακριβώς είναι αφού το πλοίο είχε αποχωρήσει από το λιμάνι και βρισκόταν εν πλω με προορισμό το Ντέρμπαν.

Το πλήρωμα βάδισε σύμφωνα με τις οδηγίες του ΙΜΟ, όσον αφορά την παρουσία λαθρεπιβατών επάνω στο πλοίο. Οι λαθρεπιβάτες κρατήθηκαν σε περιορισμό, λάμβαναν 3 γεύματα τη μέρα. Τους παρείχαν ρούχα και τις εγκαταστάσεις μπάνιου του πλοίου αλλά και 30 λεπτά άσκηση τη μέρα. Ο καπετάνιος δεν ενημέρωσε την πλοιοκτήτρια εταιρία για την επιβίβαση λαθρεπιβατών στο πλοίο και το πλήρωμα δεν τήρησε έναν από τους βασικότερους κανόνες , να μην επιτρέψουν στους λαθρεπιβάτες να γίνουν φιλικόι μαζί τους.

Γενικότερα οι λαθρεπιβάτες επιδιώκουν να γίνουν φίλοι με το πλήρωμα με την ελπίδα πως θα τους λυπηθεί. Αυτό συμβαίνει λόγω του γεγονότος πως οι λαθρεπιβάτες επιδιώκουν να διηγηθούν διάφορες ιστορίες / εμπειρίες της ζωής τους και πλέον αναζητούν μια καλύτερη ζωή είτε στην Ευρώπη είτε στη Βόρεια Αφρική.

Το πλήρωμα πρέπει να είναι ενημερωμένο πως δεν πρέπει να είναι φιλικόι με τους λαθρεπιβάτες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το πλήρωμα λυπήθηκε τους λαθρεπιβάτες και ο καπετάνιος δεν ενημέρωσε την πλοιοκτήτρια εταιρία για την παρουσία των λαθρεπιβατών

⁴¹ Michael Heads, Managing Director, Japan P&I News, South Africa – Stowaways in South African Ports, P&I Associates (PTY) LTD – Durban South Africa , November 2016 , σελ 2-3

στο πλοίο. Σε περίπτωση που η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε ενημερωθεί για την επιβίβαση των λαθρεπιβατών θα είχαν απευθυνθεί στα δικά τους P&I Club οι οποίοι με τη σειρά τους θα έρχονταν σε επαφή με τα τοπικά P&I Club της νοτίου Αφρικής για να βοηθήσουν στην συγκεκριμένη περίπτωση να απομακρυνθούν οι λαθρεπιβάτες και να τακτοποιήσουν τον επαναπατρισμό τους.

Όταν οι λαθρεπιβάτες έφτασαν στο Ντέρμπαν , δεν διευκρίνισαν στις αρχές του λιμένα για το ποιοι πραγματικά είναι και επιπλέον το πλήρωμα επέτρεψε στους λαθρεπιβάτες να αποβιβαστούν στο Ντέρμπαν δεδομένου ότι το πλοίο δεν είχε κάποιον προορισμό μετέπειτα που να καλύπτει τις ανάγκες του. Προκειμένου να αποφευχθεί ο εντοπισμός των λαθρεπιβατών από την ασφάλεια του λιμένα που τοποθετείται στην αποβάθρα, αποβιβάστηκαν από το πλοίο χρησιμοποιώντας ειδικά σχοινιά, με αποτέλεσμα να βρεθούν στο λιμάνι του Ντέρμπαν και να κολυμπήσουν περεταίρω χωρίς να υπάρχει αμφιβολία πως στην επόμενη προβλήτα θα επιβιβαστούν σε ένα άλλο πλοίο.

Παρόλα αυτά , το συγκεκριμένο σχέδιο απέτυχε λόγω του γεγονότος πως οι δυο από τους εφτά λαθρεπιβάτες πνίγηκαν. Οι 5 επιζήσαντες βγήκαν στην αποβάθρα, και ισχυρίστηκαν πως εξαναγκάστηκαν από το πλοίο να οδηγηθούν σε αυτή τη κατάσταση. Η αστυνομία ειδοποιήθηκε με αποτέλεσμα ο πλοίαρχος και 3 μέλη του πληρώματος να συλληφθούν. Αποτέλεσμα του συγκεκριμένου συμβάντος ήταν οι λαθρεπιβάτες να χαρακτηριστούν ως θύματα και οι το πλήρωμα και ο πλοίαρχος κατηγορούμενοι. Οι τακτικές των λαθρεπιβατών είναι συγκεκριμένες, όπως και σε αυτή τη περίπτωση έχοντας σαν βασικό σκοπό να τους λυπηθεί οποιοδήποτε πλήρωμα και να του μεταφέρουν στον προορισμό που επιθυμούν. Το συμβάν στο Ντέρμπαν με το θάνατο των δυο λαθρεπιβατών μετατράπηκε σε τραγική κατάληξη λόγω του ότι το πλήρωμα και ο καπετάνιος συνελήφθησαν.⁴²

⁴² Michael Heads P&I Associates (Pty) Ltd , Befriending Stowaways, Durban South Africa, 31 Ιανουαρίου 2006 , σελ. 1-2

Κεφάλαιο 6^ο Συμπεράσματα

Έπειτα από την παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται σαφές ο λόγος για τον οποίο τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να τηρούν εξαρχής οποιαδήποτε συμφωνία έχει συμπεριληφθεί στο ναυλοσύμφωνο λαμβάνοντας υπόψη ρητούς και εννοούμενους όρου παράλληλα.

Χαρακτηριστικά παράδειγμα όπως έγινε αναφορά είναι η αποδοτικότητα του πλοίου και το “underperformance claim” που προκύπτει από τη μεριά του Ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη. Για τη σωστή αντιμετώπιση οποιουδήποτε θέματος προκύπτει θα πρέπει να υπάρχει και η σωστή συνεργασία πλοίου και γραφείου και αντιστοίχως.

Σημαντικοί όροι και συμφωνίες που αφορούν την ταχύτητα του πλοίου , τις καταναλώσεις του , την αξιοπλοΐα του και την επίδοση ετοιμότητας θα πρέπει να τηρούνται με ιδιαίτερη προσοχή με σκοπό να αποφευχθεί οποιαδήποτε ενδεχόμενη οικονομική ζημία προς τον πλοιοκτήτη.

Λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη θέματα που αφορούν την ναύλωση , σημαντικά ζητήματα αφορούν και τον ασφαλιστικό τομέα του πλοίου με σκοπό τη προστασία των συμφερόντων του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρίας. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται σύμφωνα με τη διαδρομή που θα εκτελέσει το πλοίο και τα γεωγραφικά όρια που θα ακολουθήσει ποια είδη ασφάλισης είναι αυτά που θα πρέπει να εφαρμοστούν ανάλογα και με τις ενδεχόμενες ζημιές που ενδέχεται να υποστεί το πλοίο.

Τέλος και έπειτα από τη μελέτη περίπτωσης που έγινε ιδιαίτερη αναφορά , γίνεται κατανοητό πως το πλοίο οφείλει να ενημερώνει την Ναυτιλιακή εταιρία για οποιοδήποτε συμβάν προκύπτει. Απώτερος σκοπός είναι να μπορεί η ναυτιλιακή εταιρία να αντλεί όλες τις πληροφορίες που παρέχονται από το πλοίο και μετέπειτα να παραχωρούνται στην ασφαλιστική εταιρία. Ρητός και απαράβατος όρος είναι πως για να ασφαλιστεί ένα πλοίο θα πρέπει η ναυτιλιακή εταιρία να ενημερώνει διαρκώς την ασφαλιστική εταιρία χωρίς να υπάρχει δόλος απόκρυψης οποιοδήποτε στοιχείου που σχετίζεται με την ασφαλιστική του κάλυψη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος , Εύη Πλωμαρίτου , Ναυλώσεις, Έκδοση 3^η.

Τουρλάκη Παρασκευή, Ναυλώσεις Πλοίων , ΑΕΙ Πειραιά ΤΤ, Τμήμα Χρηματοοικονομικής και Λογιστικής, 19 Οκτωβρίου 2016

Παπαμιχαήλ Θεόφιλος, Πτυχιακή Εργασία, “Μέθοδος διαχωρισμού πετρελαιοειδών καταλοίπων μηχανοστασίου στις ναυτικές εγκαταστάσεις” Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών 2012.

Μπάλλας Αλέξανδρος, Η σημασία των Νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs στη σύγχρονη ναυτιλία, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού , Μακεδονίας, 03 Ιουνίου 2016

Δώρη Παρασκευή-Δανάη, Πειρατεία: Ειδικά Ζητήματα Ασφαλιστικής και Νομικής Κάλυψης. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών , Πανεπιστήμιο Πειραιά, Ιούνιος 2017

Ξένη Βιβλιογραφία

Μαρινάκη Ελένη, “Factors affecting maritime insurance claims on H&M and Cargo Insurance in the Market of Bulk carriers and Tankers: Cases Analysis, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών , Πανεπιστήμιο Πειραιά, Νοέμβριος 2015

Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

Capt. Rajeev Jassal, “Shipper , Consignee and Notified Party, explained”, January 8, 2015 ,

Jagmeet Singh Makkar, “Speed and Consumption warranties in Time Charterparties, 04 Νοεμβρίου 2016,

“<https://www.linkedin.com/pulse/speed-consumption-warranties-time-charterparties-jagmeet-singh-makkar/>”

The Swedish Club , Increased Value Insurance/Hull Interest Insurance- a property insurance, Ιούνιος 2015

“https://www.swedishclub.com/media_upload/files/Hull%20Interest%20InsuranceJ.pdf”

Japan P&I News, South Africa – Stowaway Prevention at Durban , The Japan Ship’s Owners Mutual Protection

Indemnity Association , Claims Department II, 06 Αυγούστου 2018

Michael Heads, Managing Director, Japan P&I News, South Africa – Stowaways in South African Ports, P&I Associates (PTY) LTD – Durban South Africa , November 2016