

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**



**ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ: Η
ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ LINER ΚΑΙ TRAMP
ΝΑΥΤΙΑ.**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΟΥΛΕΡΙΔΗ ΚΟΣΜΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ : ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ LINER ΚΑΙ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΟΥΛΕΡΙΔΗΣ ΚΟΣΜΑΣ
Α.Γ.Μ: 3819**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Ναυλαγορά	7
Η έννοια της ναυλαγοράς	7
Μορφές ναυλαγορών	8
Πρόσωπα Ναυλαγοράς	9
Κέντρα ναυλώσεων – Ναυτιλιακοί οργανισμοί	12
Βασικοί παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά και ζήτηση των πλοίων	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Ναυλώσεις	16
Η έννοια της ναύλωσης	16
Είδη ναυλώσεων	17
Η διαδικασία της ναύλωσης	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Φορτωτική	19
Φορτωτική (Bill Of Lading) – Γενικά	19
Λειτουργίες της φορτωτικής	22
Στοιχεία που περιλαμβάνει η φορτωτική	22
Είδη Φορτωτικών	23
Τρόπος μεταβίβασης φορτωτικής	25
Συνήθη Προβλήματα φορτωτικών	26
Ηλεκτρονική θαλάσσια φορτωτική (e – bill of lading)	26
Κεφάλαιο 4 ^ο : ναυλοσύμφωνο(charter party)	27
Ναυλοσύμφωνο – Γενικά	27
Δομή ναυλοσυμφώνου	28
Κατηγορίες ναυλοσυμφώνων	30
Κυριότεροι κοινοί όροι των ναυλοσυμφώνων	31
Υποχρεώσεις ναυλωτή , εκναυλωτή	38
Συνύπαρξη ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής στην ίδια μεταφορά	38
Κεφάλαιο 5 ^ο : Liner & Tramp Ναυτιλία. Η σημασία της φορτωτικής και του ναυλοσυμφώνου για την Liner και Tramp ναυτιλία	39
Διάκριση liner και tramp ναυτιλίας	39
Τακτική / Ελεύθερη μεταφορική υπηρεσία	40
Διαφοροποίηση της ναυτιλίας γραμμών	41
Φορτωτική και ναυλοσύμφωνο για την Liner και Tramp ναυτιλία	42

Κόστος λειτουργιών liner και tramp ναυτιλίας.....	42
Χαρακτηριστικά Tramp ναυτιλίας.....	42
Χαρακτηριστικά Liner ναυτιλίας	43
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	44

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Πτυχιακή Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη εκπόνησης της εργασίας, για λογοκλοπή καθώς και προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο σύγχρονο κόσμο , οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των οικονομιών και ειδικότερα του παγκόσμιου εμπορίου, με τις θαλάσσιες μεταφορές να καταλαμβάνουν τις πρώτες θέσεις σε θέματα αποτελεσματικότητας και ασφάλειας. Η Εμπορική Ναυτιλία είναι, ως γνωστόν, ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Η Ναυτιλιακή Αγορά δεν είναι ενιαία, αλλά ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό.

Συγκεκριμένα, η χώρα μας έχει μακρά και πετυχημένη παράδοση στο κομμάτι της ναυτιλίας και ειδικότερα τα τελευταία χρόνια υπάρχει ραγδαία ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου και ναυτιλιακών εταιρειών. Γενικά , οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις συνηθίζουν να βρίσκονται πρώτες στις λίστες των ναυλωτών. Οι συνεχείς απαιτήσεις για τη μεταφορά περισσότερων φορτίων μέσω των θαλάσσιων μεταφορών έχουν οδηγήσει στην αύξηση των στόλων των εταιρειών, με συνεχείς παραγγελίες στα διεθνή ναυπηγεία πλοίων, τα οποία θα είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες του σύγχρονου εμπορίου.

Παρακάτω, στην πτυχιακή εργασία θα γίνει μελέτη και αναφορές σχετικά με τα είδη Ναυτιλιών, τις Φορτωτικές και το Ναυλοσύμφωνο. Επίσης , θα γίνουν και διάφορες αναφορές σχετικά με το τι ισχύει με τις ναυλώσεις ,ναυλαγορές και τις φορτώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ναυλαγορά

Η έννοια της ναυλαγοράς

Με τον ναυτεμπορικό όρο **Ναυλαγορά** (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το εμπορικό εκείνο φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών. Πιο συγκεκριμένα, η ναυλαγορά ορίζεται και ως γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι ή πραγματοποιούνται οι μεταφορές.

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

Τις ανάγκες της ναυλαγοράς εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό σήμερα ειδικά χρηματιστήρια ναύλων, καθώς επίσης και οργανωμένα κέντρα ναυλώσεων πλοίων όπως έχει καταστεί σήμερα, στην Ελλάδα, ο Πειραιάς. Ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα ναυλώσεων είναι το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου (Baltic Mercantile and Shipping Exchange).

Το φάσμα της ναυλαγοράς περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλομεσίτες, ναυλοσύμφωνα, ελεύθερα πλοία με εξέχουσα βέβαια θέση τους ναύλους καθώς και δευτερογενώς διάφορους πιστωτικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Μορφές ναυλαγορών

Η αγορά ναύλων δεν είναι μία ενιαία και ομοιογενής αγορά μέσα στην οποία οι κάθε είδους τάσεις ακολουθούν ομοιόμορφη πορεία. Η ναυλαγορά αποτελείται μάλλον από έναν αριθμό διαφορετικών επί μέρους αγορών, οι οποίες αφ' ενός δεν είναι αυστηρά διαχωρισμένες μεταξύ τους, αφ' ετέρου δεν είναι και αναγκαία αλληλεξαρτώμενες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται συχνά ποικιλόμορφες και ανομοιογενείς τάσεις μέσα στο σύνολο της ναυλαγοράς. Ο διαχωρισμός της Ναυλαγοράς σε επί μέρους αγορές μπορεί να πραγματοποιηθεί στη βάση των ακόλουθων πέντε κριτηρίων :

- Με κριτήριο τον τύπο των πλοίων, οι κυριότερες αγορές είναι:
 - Αγορά των Πλοίων Χύδην Ξηρού Φορτίου & των Πλοίων Διπλών Καταστρωμάτων (Bulk Carrier & Tweendecker Market)
 - Αγορά των Δεξαμενοπλοίων (Tanker, Chemical, LPG/LNG Market)
 - Αγορά των Πλοίων Μικτού Φορτίου (Combined Carrier Market)
 - Αγορά των Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (Containership Market)
 - Αγορά των Πλοίων RO/RO (RO/RO Market)
 - Αγορά των Πλοίων Ψυγείων (Reefer Market)
- Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου, αυτά διακρίνονται αρχικά σε χύδην φορτία (bulk cargoes) και γενικά φορτία (general cargoes). Ωστόσο, οι βασικές επί μέρους αγορές που προκύπτουν είναι οι εξής τέσσερεις:
 - Αγορά Χύδην Ξηρού Φορτίου (Dry Bulk Cargo Market)
 - Αγορά Χύδην Υγρού Φορτίου (Liquid Bulk Cargo Market)
 - Αγορά Ειδικών Φορτίων (Special Cargo Market)
 - Αγορά Γενικού Φορτίου (General Cargo Market)

- Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων εμπο- ρευματικών μεταφορών και το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων μπορεί να προκύψει μία σειρά από επί μέρους δευτερεύουσες αγορές.
- Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια των ναυλώσεων, κάθε ναυλαγορά αποτελείται από ένα τμήμα που συμπεριλαμβάνει τις βραχυχρόνιες ναυλώσεις (spot market) και ένα αντίστοιχο που περιλαμβάνει τις μακροχρόνιες ναυλώσεις.
- Επί πλέον, κάθε κύρια ναυλαγορά διακρίνεται με βάση τον τύπο ναύλωσης στην αγορά ναυλώσεων ταξιδιού, στην αγορά χρονο- ναυλώσεων, στην αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου και στην αγορά εργολαβικών μεταφορών.

Πρόσωπα Ναυλαγοράς

- **Οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι κύριοι πλοίων (shipowners)**

Ο πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και το εκμεταλλεύεται, δηλαδή ενεργεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Εφοπλιστής είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου που ανήκει σε άλλο πρόσωπο. Κύριος του πλοίου είναι εκείνος που έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο, αλλά όχι και της εκμετάλλευσής του. Ο κύριος του πλοίου είναι εκείνος του οποίου το όνομα φαίνεται στο βιβλίο του νηολογίου, εφ' όσον όμως δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο ο ίδιος.

- **Οι ναυλωτές (charterers)**

Ο ναυλωτής είναι ο συμβαλλόμενος σε μία σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Σε ορισμένες περιπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατόν να ταυτίζεται με το φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης, ενώ μπορεί να πρόκειται και για δύο διαφορετικά μέρη, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο διαφορετικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

- **Οι φορτωτές (shippers)**

Ο φορτωτής είναι συνήθως ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου. Ο ρόλος του φορτωτή είναι γενικά πολύ σημαντικός, ωστόσο στη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τακτικών γραμμών είναι ιδιαίτερα καθοριστικός. Σ' αυτή την περίπτωση, στη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων συμβάλλεται αφ' ενός ο πλοιοκτήτης - μεταφορέας και αφ' ετέρου ο κύριος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, που είναι συνήθως ο φορτωτής. Ανάλογα με τους όρους του συμβολαίου πώλησης εμπορευμάτων και της σύμβασης μεταφοράς, ο φορτωτής είναι δυνατόν να αναλαμβάνει τη μέριμνα της φόρτωσης και της μεταφοράς των εμπορευμάτων, έπειτα από αγοραπωλησία στην οποία ο ίδιος είναι ο πωλητής τους ή ο αγοραστής τους. Κύριο μέλημα του φορτωτή είναι η προμήθευση της σωστής ποσότητας και ποιότητας του φορτίου στην κατάλληλη προβλήτα, τη συμφωνημένη ημερομηνία. Ο φορτωτής φροντίζει για την κατάσταση και τη συσκευασία των εμπορευμάτων και σημειώνει σ' αυτά ενδείξεις προς διευκόλυνση του αγοραστή - παραλήπτη. Επί πλέον, ο ίδιος είναι αρμόδιος για τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, είτε αυτοπροσώπως, είτε αναθέτοντας αυτή την εργασία σ' ένα πράκτορα, που ονομάζεται "πράκτορας προώθησης" ή "διαμεταφορέας" ή "διαμεσολαβητής φορτίου" (forwarding agent). Μπορεί να αναθέσει επίσης αυτή την εργασία στον πράκτορα του πλοίου ή στα γραφεία της εταιρείας του πλοίου. Επίσης, φροντίδα του φορτωτή - πωλητή είναι η συνοδεία των εμπορευμάτων με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα, καθώς και η απρόσκοπτη ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διατυπώσεων τους, τελωνειακών, λιμενικών, υγειονομικών, κτλ.

- **Οι διαχειριστές (operators)**

Οι διαχειριστές αποτελούν την κατηγορία εκείνη των ναυτιλιακών επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στη ναυλαγορά και έχουν τόσο καλή γνώση των συνθηκών της, ώστε να εξασφαλίζουν κέρδος υποναυλώνοντας ή υποκαθιστώντας πλοία. Οι διαχειριστές διακρίνονται σε διαχειριστές πλοίων (ships' operators) και σε διαχειριστές φορτίων (cargoes' operators). Ο διαχειριστής πλοίου (ship's operator) ναυλώνει ένα πλοίο από κάποιον πλοιοκτήτη έναντι της καταβολής ναύλου και στη συνέχεια το υποναυλώνει (subcharter) σ' έναν άλλο ναυλωτή με υψηλότερο ναύλο, εξασφαλίζοντας κέρδος από τη διαφορά μεταξύ του επιπέδου του ναύλου που

υποχρεούται να πληρώσει στον πλοιοκτήτη και του ναύλου που υποχρεούται να του πληρώσει ο ναυλωτής. Ο διαχειριστής φορτίου (cargo's operator) αναλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά κάποιου συγκεκριμένου φορτίου έναντι είσπραξης ναύλου. Στη συνέχεια, αναθέτει την πραγματοποίηση της μεταφοράς του φορτίου σε άλλο πρόσωπο που διαθέτει το κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, έναντι της καταβολής ναύλου.

- **Οι μεσίτες (shipbrokers)**

Οι μεσίτες είναι οι ναυτιλιακοί επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή αγορά μεσολαβώντας στις συναλλαγές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας πλοίων προς διευκόλυνση της σύναψης συμβάσεων. Οι μεσίτες (shipbrokers) διακρίνονται στους ναυλομεσίτες (chartering brokers), τους μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers), τους μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων (ship sale and purchase brokers) και τους διαμεσολαβητές φορτίου (freight forwarders). Από τη σκοπιά των ναυλώσεων, το ενδιαφέρον της μελέτης επικεντρώνεται στο ρόλο των ναυλομεσιτών.

- **Οι ναυλομεσίτες (chartering brokers)**

Ο ναυλομεσίτης μεσολαβεί μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο για εκναύλωση και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για πραγματοποίηση μεταφοράς φορτίου, ρυθμίζοντας τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναψης συμβάσεων ναύλωσης, έναντι ενός χρηματικού ποσού που καλείται προμήθεια (Commission). Στα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται όρος γνωστός ως "brokerage clause", σύμφωνα με τον οποίο καθορίζεται ποιός θα πληρώσει την προμήθεια, ποιό θα είναι το ύψος αυτής και ποιός θα είναι ο τρόπος καταβολής της.

- **Οι ναυτικοί πράκτορες (shipping agents)**

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί άλλο ένα πρόσωπο με ιδιαίτερες αρμοδιότητες, απαραίτητο για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη εγκατάσταση αναλαμβάνει ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη (ή του ναυλωτή σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου) και ασκεί με αντιμισθία ή προμήθεια την

αντιπροσώπευσή του σε ορισμένο λιμάνι ή λιμάνια για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο.

- **Βιομηχανικοί μεταφορείς (industrial carriers)**

Βιομηχανικοί μεταφορείς (industrial carriers) ορίζονται οι μεγάλοι βιομηχανικοί οργανισμοί που τα πλαίσια στρατηγικών κάθετης ολοκλήρωσης των εργασιών τους, επιλέγουν να έχουν στην κατοχή τους ιδιόκτητο τονάζ για να μεταφέρουν πρώτες ύλες ή τελικά αγαθά. Στόχος τους είναι η απόκτηση πλήρους ελέγχου των μεταφορικών τους αναγκών και η ελαχιστοποίηση του μεταφορικού κόστους. Η διαχείριση των πλοίων τους πραγματοποιείται από θυγατρικές εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με αυτό το αντικείμενο ή από εξειδικευμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων (ship management companies).

Κέντρα ναυλώσεων – Ναυτιλιακοί οργανισμοί

1. Το **Χρηματιστήριο ναύλων Λονδίνου** (Baltic Exchange ή **Baltic Mercantile and Shipping Exchange**, θεωρείται ως η βασική παγκόσμια οργανωμένη



αγορά ναύλων με τόσο ανεπτυγμένο κύρος ώστε να συγκεντρώνει το 90% των δια θαλασσιών μεταφορών εμπορευμάτων. Ιδρύθηκε στα μέσα του 18ου αιώνα στο Λονδίνο με βασικά ιδρυτικά στελέχη και μετόχους τους Stephen Ralli και Michael Rodocanachi, Σήμερα το Baltic Exchange αριθμεί περί τα 600 μέλη, ναυλομεσίτες (brokers) που διατηρούν ως έμβλημά τους την αρχή: «ο λόγος μας συμβόλαιο»

Παλαιότερα, στη μεγάλη αίθουσα, την γνωστή ως φλορ (floor) του κτιρίου όπου στεγαζόταν το Baltic Exchange στο City του Λονδίνου συναντιόνταν μεσίτες που εκπροσωπούσαν φορτωτές - ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες - εκαναυλωτές για την διαπραγμάτευση ναυλώσεων που μ' αυτό τον τρόπο καθίστατο απλή και γρήγορη. Στις μέρες μας όλες οι συναλλαγές γίνονται μέσω τηλεφώνου ή/και μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών.

2. Η Bimco (Baltic and International Maritime Council) αποτελεί το



μεγαλύτερο και το σημαντικότερο Ναυτιλιακό Οργανισμό στον κόσμο. Ιδρύθηκε το 1905 με την ονομασία "The Baltic and White Sea Conference" και αριθμεί στις μέρες μας 2.720 μέλη σε 118 χώρες του κόσμου.

Η ιδιότητα του μέλους διακρίνεται σε 4 κατηγορίες, όπως ακολουθεί:

- α) Πλοιοκτήτες (owner - members),
- β) Μεσίτες (broker-members) όπου περιλαμβάνονται και οι πράκτορες.
- γ) Clubs (Club members)
- δ) Εταιρίες (Associate-member)

3. **LLOYDS OF LONDON.** Πρόκειται για έναν από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς οργανισμούς που δημιουργήθηκε στο τέλος του 17ου αιώνα στο Λονδίνο, από το καφενείο του Edward Lloyd. Ο Edward Lloyd μπόρεσε και τράβηξε τη ναυτιλιακή κοινότητα στο καφενείο του με το να διαμορφώσει ένα



δίκτυο ναυτιλιακής πληροφόρησης σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων, τα χαρακτηριστικά τους και την ποιότητα των καπετάνιων και πλοιοκτητών. Ήδη από τις αρχές του 18ου αιώνα το καφενείο είχε καθιερωθεί ως το κέντρο συνάντησης ασφαλιστών και εμπόρων και

πλοιοκτητών για το κλείσιμο ασφαλίσεων φορτίων και πλοίων, αγοραπωλησιών πλοίων και άλλων υποθέσεων. Σήμερα, οι 'Lloyd's of London' αποτελούν ένα τεράστιο οργανισμό που προσφέρει υπηρεσίες σε τρεις κύριους τομείς:

- Τον τεχνικό τομέα που τον εκπροσωπεί ο μεγαλύτερος νηογνώμονας στον κόσμο, γνωστός ως "Lloyds Register of Shipping". Ο νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1834 και μέχρι σήμερα έχει αναπτύξει ένα δίκτυο επιθεωρητών σε όλα τα κύρια λιμάνια του κόσμου με ανταποκριτές σε όλες τις χώρες. Διοικείται από Γενική Επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν ασφαλιστές, ναυπηγοί, πλοιοκτήτες, μηχανικοί κ.α. Ο νηογνώμονας συλλέγει πληροφορίες για όλα τα πλοία, τις οποίες παραθέτει ομοιόμορφα σε στήλες, στους τόμους και τις στατιστικές που εκδίδει ετησίως κάθε Ιούλιο. Ο νηογνώμονας είναι ο πιο αξιόπιστος διεθνής οργανισμός λεπτομερούς καταγραφής του παγκόσμιου στόλου και επιθεώρησης των πλοίων.

Οι κανόνες και οι κανονισμοί του είναι μεταφρασμένοι στις γλώσσες των πιο σημαντικών ναυτιλιακών χωρών. Για ένα πλοίο, η απόκτηση της κλάσης 100 A1 των "Lloyd's", αποτελεί εγγύηση για χρηματοδότες, ασφαλιστές και φορτωτές.

- το θαλασσοασφαλιστικό τομέα, που τον εκπροσωπεί ο κολοσσιαίος ασφαλιστικός οργανισμός "Lloyd's of London", ο οποίος δεν περιορίζεται πλέον μόνο στην ασφάλιση πλοίων. Η δουλειά του ασφαλιστή είναι να ορίσει το ύψος των ασφαλίσεων, να εκτιμήσει το ύψος του κινδύνου και να αποφασίσει το ποσοστό κινδύνου που θα καλύψει. Οι ασφαλιστικές καλύψεις από τους 6000 ασφαλιστές των "Lloyds", που είναι οργανωμένοι σε 300 περίπου συνδικάτο, γίνονται πάντα μέσω μεσιτών (brokers). Στην αίθουσα συναλλαγών εργάζονται περίπου 70 ασφαλιστές της ναυτιλίας, πάνω από 50 έξω-ναυτιλιακοί, ενώ υπάρχουν περισσότεροι από 1300 πράκτορες στον κόσμο.
- Τον τομέα των ναυτιλιακών εκδόσεων, που προσφέρουν πολύ χρήσιμες πληροφορίες στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

Επίσης, υπάρχουν πολλοί ναυτιλιακοί οργανισμοί, όπως :

- **FONASBA** (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)
- **INTERTANKO** (International Association of Independent Tanker Owners).
- **INTERCARGO** (International Association of Dry Cargo Shipowners)
- **ITF** (International Transport Workers' Federation)
- **P & I CLUB** (Protection and Indemnity club)

Βασικοί παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά και ζήτηση των πλοίων

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, είναι παράγωγη, δηλαδή "δευτερογενής" (derived demand), δηλαδή διαμορφώνεται από τη ζήτηση που υπάρχει για διάφορα άλλα αγαθά. Επιπλέον, αυτή επηρεάζεται ιδιαίτερα από τη ζήτηση για πρώτες και ενεργειακές ύλες των κρατών που παράγουν βιομηχανικά αγαθά. Σε πολλές περιπτώσεις η ζήτηση και η προσφορά διαμορφώνονται από την αυξομείωση των μεγεθών και κάποιων μεμονωμένων κρατών. Αναλυτικότερα παρατηρούμε τα παρακάτω:

Οι οικονομικοί κύκλοι. Η σύγχρονη ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερες διακυμάνσεις και αυξομειώσεις, ενώ, δεν είναι σχεδόν ποτέ εύκολο να προβλεφθεί η εξέλιξή της. Έχει παρατηρηθεί ότι σε τακτά χρονικά διαστήματα η αγορά παρουσιάζει τάσεις έντονης ανόδου ή έντονης καθόδου. Ευνοϊκές οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες οδηγούν σε αύξηση της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά προϊόντων και κατά συνέπεια αύξηση των τιμών των ναύλων, γιατί, καθώς οι πλοιοκτήτες έχουν να επιλέξουν μεταξύ διαφορετικών φορτίων, επιδιώκουν τα υψηλότερα δυνατά ναύλα. Η περίοδος της υψηλής ναυλαγοράς χαρακτηρίζεται από την επανένταξη των παροπλισμένων πλοίων στον ενεργό στόλο και την αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε μία διαρκώς αυξανόμενη προσφορά χωρητικότητας, η οποία όταν αρχίζει να ξεπερνά τη ζήτηση, τότε, επέρχεται ανισορροπία και η αγορά οδηγείται προς νέα κάμψη και ύφεση δραστηριότητας.

Οι προβλέψεις της αγοράς. Χαρακτηριστικό στοιχείο της ναυτιλιακής αγοράς είναι η κυκλικότητά της, δηλαδή η άνοδος και η πτώση των τιμών, σε τακτά χρονικά διαστήματα, τα οποία δεν είναι δυνατό ούτε να καθοριστούν αλλά ούτε και να προβλεφθούν. Πολλές θεωρίες έχουν αναπτυχθεί σχετικά και αρκετές προσπάθειες έχουν γίνει, με σκοπό την πρόβλεψη για την έγκαιρη αντιμετώπιση των καταστάσεων κρίσεων, χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα. Σε αυτό συμβάλλει αναπόφευκτα το γεγονός ότι η διαμόρφωση της πορείας της ναυτιλιακής αγοράς πραγματοποιείται από πάρα πολλούς και εξαιρετικά ευμετάβλητους διαφορετικούς παράγοντες, οι οποίοι είναι εξαιρετικά δύσκολο να εντοπιστούν και να υπολογιστούν σε κάθε περίπτωση. Πρόκειται τόσο για εξωτερικούς λόγους, όσο και για λόγους που πηγάζουν από ενδογενείς παράγοντες, συνθήκες και καταστάσεις. Οι εξωτερικοί παράγοντες μπορεί να είναι κάποιος πόλεμος, μία μεγάλη οικονομική κρίση σε κάποιο κράτος το οποίο εισάγει μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών (πχ. Ιαπωνία, ΗΠΑ κλπ), η μεγάλη αύξηση στην τιμή κάποιων προϊόντων, όπως για παράδειγμα το πετρέλαιο κλπ. Κύρια αιτία των εσωτερικών προβλημάτων αποτελεί η ίδια η δυναμική της ναυτιλιακής αγοράς, δηλαδή οι αυξημένες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, ο χαμηλός ρυθμός διάλυσης και η μειωμένη ποσότητα αγαθών προς μεταφορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Ναυλώσεις

Η έννοια της ναύλωσης

Η **ναύλωση**, (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος *εκναυλωτής*, (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται *ναυλωτής* ή *φορτωτής*, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα). Όπως είναι προφανές, οι ναυλώσεις όχι μόνον καθορίζουν σε ορισμένη ποσότητα, ποιότητα και τιμή, πολλές άλλες μεταβλητές της επιχειρήσεως (λ.χ. έσοδα, κέρδος, παρακράτηση κερδών για επενδύσεις) αλλά ακόμα και την ίδια την επιβίωση και επιτυχία της επιχείρησης. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η επικερδής ναύλωση του πλοίου ή των πλοίων της, για όσο το δυνατό μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Ακόμα, η πραγματοποίηση ναυλώσεων σε επίπεδα ναύλων κοντά ή πιο ψηλά από αυτά που επικρατούν στη διεθνή αγορά και τα οποία καθορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Τέλος, κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση προσπαθεί να πραγματοποιήσει ναυλώσεις με όσο το δυνατόν μικρότερες προμήθειες.

Είδη ναυλώσεων

1. Η ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter) ,δηλαδή για ένα ταξίδι (μία μεταφορά)
2. Η χρονοναύλωση (Time charter) .Πρόκειται στη πραγματικότητα για μίσθωση (ενοικίαση) του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.
3. Η ναύλωση κατά παραχώρηση (Bareboat charter η αλλιώς charter by demise), αγόμενη και εκ του αγγλικού όρου ναύλωση γυμνή ή ακόμα και "ναύλωση γυμνού πλοίου". Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Αντ' αυτών καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα όπως και στη χρονοναύλωση.
4. Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyages) .Είναι η ναύλωση ενός πλοίου για μια σειρά από ίδια ή παρόμοια ταξίδια, στον ίδιο ναυλωτή, όπου κάθε ένα θεωρείται ανεξάρτητο, δηλαδή ξεχωριστό, αλλά όλα τα ταξίδια διέπονται από το ίδιο ναυλοσύμφωνο.
5. Το συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of affreightment).Αφορά στην ανάληψη, από ένα πλοιοκτήτη, της υποχρέωσης να μεταφέρει μια δεδομένη ποσότητα φορτίου από κάποιο προκαθορισμένο λιμάνι σε κάποιο άλλο, πάνω σε συγκεκριμένους όρους ναύλωσης, πραγματοποιώντας πολλαπλές φορτώσεις.
6. Ναύλωση ολική(full charter). Πρόκειται για ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.
7. Ναύλωση μερική(part charter). Πρόκειται για ναύλωση μέρους της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας.
8. Ναύλωση κατ' αποκοπή (lump sum basis charter). Πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφορά φορτίου.
9. Ναύλωση γραμμής. Με αυτόν τον τύπο ναυλώνονται τα πλοία γραμμών που εκτελούν τακτικά συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.
10. Ναύλωση εργολαβική. Πρόκειται για σύμβαση με εργολαβική μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τέτοιες ναυλώσεις κάνουν κυρίως Τεχνικές εταιρείες έργων, καθώς και εταιρίες Κρουαζιερόπλοιων.
11. Ναύλωση επιβατική. Πρόκειται για τη συνηθέστερη μετακίνησης επιβατών όπου το εισιτήριο είναι το αντίτιμο του ναύλου.

Η διαδικασία της ναύλωσης

Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή γίνονται τόσο μέσω τηλεφώνου, όσο και μέσω telex, fax και e-mail. Κάθε μεσίτης γράφει την προσφορά (ή αντιπροσφορά) και την προωθεί μέσω telex, fax, e-mail ή συνδυασμό αυτών μέσω computer και modem. Συνήθως, οι πλοιοκτήτες προσφέρουν και οι ναυλωτές αντιπροσφέρουν και θέτουν τους δικούς τους όρους. Αναλυτικότερα, παρατηρούμε τα παρακάτω στάδια :

- **Order** : Ο όρος "order" μεταφράζεται ως ζήτηση ή παραγγελία και χρησιμοποιείται για να περιγράψει τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά μιας ναύλωσης όταν αυτή πρωτοδημοσιεύεται και κυκλοφορεί στην αγορά.
- **Indication** : Ονομάζουμε την ενδεικτική προσφορά του πλοιοκτήτη προς τους ναυλωτές, η οποία περιέχει όλα τα στοιχεία μιας συνηθισμένης προσφοράς, αλλά, δεν έχει κάποια συγκεκριμένη χρονική λήξη.
- **Προσφορά** : αποτελεί την ολοκληρωμένη πρόταση ενός από τους ενδιαφερόμενους προς τον άλλο, αναφορικά με τη συγκεκριμένη ναύλωση.
- **Counters** : Το επόμενο στάδιο στη διαδικασία των διαπραγματεύσεων είναι η αντίδραση των ναυλωτών στο indication (ή την προσφορά του πλοιοκτήτη), με την αποστολή counters ή αντιπροσφορών, καθώς στην πλειοψηφία των περιπτώσεων το πρώτο βήμα πραγματοποιείται από τους πλοιοκτήτες, εκτός από περιορισμένο αριθμό περιπτώσεων, οπότε το απαιτεί η περίπτωση.
- **Δευτερεύοντες όροι** : Ύστερα από τη συμφωνία των κύριων όρων της ναύλωσης (terms), ο ναυλωτής προτείνει τους δευτερεύοντες όρους και τις λεπτομέρειες (tails) που επιθυμεί να συμπεριληφθούν στη συμφωνία. Αρχίζει δηλαδή μια καινούργια διαπραγμάτευση πάνω στα δευτερεύοντα θέματα της ναύλωσης.
- **Subjects** : Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών συνοδεύονται από subjects. Τα subjects μπορεί να τα θέτουν οι αποδέκτες (subject receiver's approval), οι ναυλωτές ή οι φορτωτές (subject shipper's approval) του πλοίου και έχουν σα σκοπό να μη διακόψουν την ομαλή συνέχιση των διαπραγματεύσεων, ενώ, παράλληλα αυτοί θα ερευνούν αν το συγκεκριμένο πλοίο είναι κατάλληλο για την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης μεταφοράς ή όχι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Φορτωτική

Φορτωτική (Bill Of Lading) – Γενικά

Η φορτωτική (bill of lading), είναι ένα αξιόγραφο το οποίο προσδιορίζει την κυριότητα των εμπορευμάτων και γενικά των φορτίων, τα οποία έχουν φορτωθεί σε κάποιο μέσο μεταφοράς. Σε κάθε σύμβαση μεταφοράς φορτίων διά θαλάσσης ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να εκδώσει τις σχετικές φορτωτικές. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη φορτωτική είναι ο φορτωτής (shipper), δηλαδή ο ενδιαφερόμενος για τη μεταφορά του φορτίου και ο μεταφορέας (carrier), δηλαδή το πρόσωπο που αναλαμβάνει τη μεταφορά του φορτίου και συμβάλλεται σε σύμβαση μεταφοράς με το φορτωτή. Η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο αμέσως μετά το πέρας της φόρτωσης του φορτίου. Η φορτωτική εκδίδεται κατ' επιλογή του ναυλωτή – φορτωτή, είτε «ονομαστικά», δηλαδή σε όνομα ορισμένου προσώπου (φυσικού ή νομικού), είτε «σε διαταγή».

Η φορτωτική αποτελεί γενικά :

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

House Bill of Lading

2. EXPORTER Principal or seller Name and address including ZIP Code <small>SHIPPER INFO</small>		5. DOCUMENT NUMBER		5a. S/L NUMBER	
3. CONSIGNEE TO <small>CONSIGNEE INFO</small>		6. EXPORT REFERENCES			
4. NOTIFY PARTY/INTERMEDIATE CONSIGNEE (Name and address) <small>NOTIFY PARTY INFO</small>		7. COMMERCIAL INVOICE AND BILLS OF LADING MARKS			
12. RE-CARRIAGE BY		8. PORT STATUS OF ORIGIN/DEST. T2 NUMBER			
13. PLACE OF RECEIPT/ RE-CARRIAGE		9. DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS			
14. EXPORTING CARRIER VOYAGE # <small>NAME OF VESSEL</small>		15. PORT OF LOADING/ EXPORT		10. LOADING REU TERMINAL	
16. FOREIGN PORT OF UNLOADING		17. PLACE OF DELIVERY BY O/R CARRIER		11. TYPE OF BOND 11a. CONTINUED (Mark Only) <input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
MARKS AND NUMBERS	NUMBER OF PACKAGES	DESCRIPTION OF COMMODITIES in Schedule B Detail		Gross Weight	MEASUREMENT
CARGO DESCRIPTION - CONTAINER & SEAL NUMBER - PIECE COUNT INSIDE THE CONTAINER - CARGO VOLUME & WEIGHT					
<small>General Note: This is a non-negotiable receipt for goods, which need not be a receipt under the United States Shipping Act, 1994 amendments.</small>					
FREIGHT RATES, CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS					
SUBJECT TO CONNECTION		PREPAID		COLLECT	
PAYMENT AND CARGO LOADING INFO		Inmate the carrier for cargo which covers the time period of loading and part of discharge and for carriage and stowage and/or carriage from place of receipt and on carriage to place of delivery, unless stated otherwise, the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated. The goods to be delivered shall show an entire and just discharge at place of delivery, whichever is applicable, subject to the conditions of carriage. In addition, conditions and terms of carriage apply to the goods unless based on which the shipper and/or consignee agree to accept this Bill of Lading.			
PAYMENT INFO (PREPAID AT ORIGIN OR COLLECT AT ORIGIN)		If NETTED WEIGHT is shown on original Bill of Lading and the weight of the goods is stated above, the netted weight is applicable unless otherwise stated.			
Dated at:		SIGNATURE OF SHIP'S MASTER/ OWNER OR CARRIER REPRESENTATIVE			
By:		AGENT FOR THE CARRIER			
MO.		DAY		YEAR	
GRM - OCB/BLI		GRAND TOTAL		B/L No.	

Λειτουργίες της φορτωτικής

Οι λειτουργίες της φορτωτικής είναι οι εξής :

1. **Απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα για μεταφορά (a receipt for cargo shipped).** Η φορτωτική περιλαμβάνει πληροφορίες που αφορούν το φορτίο που έχει παραληφθεί προς μεταφορά, δηλαδή στοιχεία για την ποιότητα, το βάρος, την ποσότητά του κ.λπ.
2. **Τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου (a document of title).** Ο κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου ή να μεταβιβάσει (μέσω οπισθογράφησης της φορτωτικής) σε τρίτον τα αγαθά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους. Η φορτωτική μπορεί να εκδοθεί σε συγκεκριμένο πρόσωπο ή σε διαταγή του ή στο φέροντα τη φορτωτική. Με την οπισθογράφηση της φορτωτικής μεταβιβάζεται η φορτωτική και η κυριότητα των αγαθών. Ο φέρων την πρωτότυπη φορτωτική είναι ο τελικός δικαιούχος των αγαθών.
3. **Αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών (a primary evidence of the contract of carriage).** Η φορτωτική περιλαμβάνει τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς.
4. **Πιστωτικός τίτλος (documentary credit).** Η φορτωτική μπορεί να αποτελέσει τη βάση λήψης πίστωσης έναντι αυτού με προεξόφληση (τραπεζική χορήγηση έναντι φορτωτικών εγγράφων).

Στοιχεία που περιλαμβάνει η φορτωτική

Τα στοιχεία που περιλαμβάνει κάθε φορτωτική είναι τα παρακάτω :

1. **Ακριβής περιγραφή του φορτίου** που παραλήφθηκε. Έτσι η φορτωτική περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με την ποιότητα, την ποσότητα, το βάρος και τον όγκο του φορτίου.
2. **ημερομηνία της φορτωτικής (date of bill of lading).** Η ημερομηνία της φορτωτικής είναι η ημερομηνία υπογραφής της από τον καπετάνιο. Η φορτωτική αποτελεί απόδειξη για τα αγαθά που έχουν παραληφθεί για φόρτωση ή για τα αγαθά που έχουν ήδη φορτωθεί στο πλοίο.
3. **Το όνομα του φορτωτή και του παραλήπτη του φορτίου (names of shipper and consignee).**

-
4. Τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου (**loading and unloading ports**).
 5. Το ναύλο και τον τρόπο πληρωμής του (**payment of freight**). Εάν ο ναύλος είναι προπληρωτέος, πρέπει να εξοφληθεί με την υπογραφή της φορτωτικής.
 6. Τον αριθμό των πρωτότυπων φορτωτικών που εκδόθηκαν (**number of bills of lading**).
 7. Την υπογραφή του πλοιάρχου ή του πράκτορα (**signature**).
 8. Τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς (**terms and conditions of the carriage**).

Είδη Φορτωτικών

Οι μορφές φορτωτικών που απαντώνται στις διεθνείς μεταφορές είναι οι ακόλουθες :

- **Clean bill of lading (ή unclaused bill of lading)**. Όταν το φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο είναι της σωστής ποιότητας και ποσότητας, τότε εκδίδεται "καθαρή φορτωτική
- **Foul bill of lading (ή dirty bill of lading ή claused bill of lading)**. Όταν το φορτίο που φορτώθηκε στο πλοίο δεν είναι της σωστής ποιότητας ή ποσότητας, αλλά εμφανίζει κάποια ελαττώματα/αλλοιώσεις, τότε εκδίδεται η 'εσφαλμένη φορτωτική'. Η φορτωτική αυτή περιλαμβάνει τις παρατηρήσεις και οι επιφυλάξεις του πλοιάρχου για την κατάσταση του φορτίου που φορτώθηκε επί του πλοίου.
- **Received for shipment bill of lading (custody bill of lading)**. Ενώ οι περισσότερες φορτωτικές εκδίδονται όταν το φορτίο έχει ήδη φορτωθεί επί του πλοίου, στην αγορά γραμμών (και ειδικότερα στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων) αυτός ο τύπος Φορτωτικής εκδίδεται τη στιγμή που το φορτίο είναι έτοιμο προς φόρτωση επί του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, ο φορτωτής έχει το δικαίωμα, όταν ολοκληρωθεί η φόρτωση, να ζητήσει από το μεταφορέα να οπισθογραφήσει τη φορτωτική και να αναγράψει την ακριβή ημερομηνία φόρτωσης υπογράφοντάς την.
- **Shipped bill of lading**. Η φορτωτική αυτή εκδίδεται μετά τη φόρτωση όλου του φορτίου επί του πλοίου. Εάν ο πλοίαρχος έχει εκδώσει προηγουμένως 'received for shipment bill of lading', τότε η τελευταία παύει να ισχύει από τη στιγμή έκδοσης της 'shipped bill of lading'.

-
- **Direct bill of lading.** Η φορτωτική αυτή καλύπτει τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης με ένα πλοίο, απ' ευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.
 - **Transshipment bill of lading.** Αυτή η φορτωτική εκδίδεται συνήθως όταν το φορτίο δεν πρόκειται να μεταφερθεί απ' ευθείας από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι προορισμού, αλλά πρόκειται να μεταφερθεί σ' ένα ενδιάμεσο λιμάνι με έξοδα του πλοιοκτήτη.
 - **Through bill of lading.** Αυτός ο τύπος της φορτωτικής εκδίδεται i n αν η μεταφορά του φορτίου γίνει με τη μεσολάβηση πολλών μεταφορέων, όπου ο καθένας χωριστά εκδίδει τα δικά του έγγραφα.
 - **Combined transport bill of lading.** Η φορτωτική αυτή εκδίδεται στην περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, όπου χρησιμοποιούνται διαδοχικά περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα.
 - **Stale bill of lading.** Η φορτωτική απαιτείται να βρίσκεται στο λιμάνι παράδοσης πριν ή τουλάχιστον την ίδια ώρα με την εκφόρτωση του φορτίου. Εάν η φορτωτική εμφανιστεί μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του φορτίου, τότε καλείται "stale bill of lading".
 - **Groupage bill of lading.** Οι διαμεσολαβητικοί πράκτορες προώθησης του φορτίου (forwarding agents) συγκεντρώνουν συνήθως τα εμπορεύματα που αποστέλλουν διάφοροι αποστολείς σε διάφορους παραλήπτες της ίδιας περιοχής / χώρας και τα μεταφέρουν ως μία αποστολή.
 - **Open bill of lading.** Σ' αυτό τον τύπο φορτωτικής δεν αναφέρεται καθόλου το όνομα ενός παραλήπτη. Αποτελεί σπάνια μορφή φορτωτικής γιατί μοιάζει με επιταγή ανοικτού ποσού.
 - **Named bill of lading.** Η φορτωτική αυτή είναι ονομαστική γιατί εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη του φορτίου. Όταν η φορτωτική είναι ονομαστική, τότε ο νόμιμος δικαιούχος του φορτίου είναι ο αναφερόμενος παραλήπτης.
 - **Order bill of lading.** Η φορτωτική αυτή εκδίδεται εις διαταγή του παραλήπτη του φορτίου, ώστε να μεταβιβασθεί απ' αυτόν με οπισθογράφηση.
 - **Negotiable bill of lading.** Η φορτωτική είναι διαπραγματεύσιμη όταν περιλαμβάνονται σ' αυτήν εκφράσεις όπως το «named consignee», «to his order or assigns» ή «to order or assigns» κτλ.
-

-
- **Non-negotiable bill of lading.** Η φορτωτική που δεν περιλαμβάνει τις λέξεις "to order" ή "to order or assigns" δεν είναι διαπραγματεύσιμη. Αυτό σημαίνει ότι ο παραλήπτης δεν μπορεί να μεταβιβάσει την κυριότητα των αγαθών μεταβιβάζοντας τη φορτωτική.
 - **Sea waybill.** Ο αμερικάνικος όρος είναι "straight bill of lading". Η φορτωτική αυτή χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό ειδικά στην αγορά γραμμών (Liner Trade).
 - **Liner bill of lading.** Η φορτωτική αυτή εκδίδεται στην αγορά γραμμών και αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών, γι' αυτό το λόγο περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες και τους όρους μεταφοράς.
 - **Charter party bill of lading.** Στην ελεύθερη αγορά η φορτωτική αποτελεί απόδειξη της φόρτωσης των αγαθών και όχι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών. Η φορτωτική αυτή δεν περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες μεταφοράς που περιέχονται σε μία "liner bill of lading", εφ' όσον οι όροι μεταφοράς περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο που αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς.

Τρόπος μεταβίβασης φορτωτικής

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

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

- Στη «ονομαστική φορτωτική» μόνο το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σ' αυτή ή αυτός που απέκτησε αυτή, κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, με εκχώρηση.
- Στη «φορτωτική σε διαταγή» τόσο το πρόσωπο που αναφέρεται σ' αυτή όσο και το πρόσωπο που με οπισθογράφιση υποδείχθηκε απ' αυτό.

Συνήθη Προβλήματα φορτωτικών

- Δεν εμφανίζεται το πλήρες σετ της φορτωτικής όταν αυτή ζητηθεί.
- Στη φορτωτική παραλείπεται μερικές φορές η αναφορά εάν ο ναύλος είναι προπληρωτέο.
- Η φορτωτική χρονολογείται αργότερα από τον αργότερο χρόνο που θέτει η πιστωτική επιστολή.
- Η φορτωτική δεν εμφανίζεται μέσα σε 21 ημέρες από την ολοκλήρωση φόρτωσης του φορτίου επί του πλοίου.
- Η περιγραφή του φορτίου που γίνεται στη φορτωτική είναι διαφορετική της πραγματικής κατάστασης του φορτίου που φορτώθηκε.
- Γίνονται αλλαγές στη φορτωτική από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα της ναυτιλιακής εταιρείας ή των πρακτόρων της.
- Η οπισθογράφιση της φορτωτικής γίνεται χωρίς να περιλαμβάνεται η ημερομηνία οπισθογράφησής της.
- Όταν το φορτίο φορτώνεται επί του καταστρώματος του πλοίου και όχι στα αμπάρια του, τότε εκδίδεται "on deck claused bill of lading", η οποία δεν γίνεται αποδεκτή και διάφορα προβλήματα ανακύπτουν όταν ζητείται "on board clean bill of lading".

Ηλεκτρονική θαλάσσια φορτωτική (e – bill of lading)

- **BOLERO** : Λειτουργεί κατά βάση αποστέλλοντας ηλεκτρονικούς λογαριασμούς εκ μέρους του μεταφορέα σε μελλοντικούς παραλήπτες μέσω του διαδικτύου, ακολούθως πραγματοποιεί έλεγχο ταυτότητας μέσω ψηφιακών υπογραφών και στη συνέχεια υποβάλλονται όλα τα στοιχεία στο μητρώο τίτλων BOLERO.
- **EssDOCS** : Επιτρέπει στις ηλεκτρονικές θαλάσσιες φορτωτικές να συμπληρώνετε και να εισάγετε απευθείας σε μια βάση δεδομένων γνωστή ως CargoDocs.
- **E-title** : Σύστημα peer-to-peer όπου επιτρέπει στον χρήστη τη δημιουργία ηλεκτρονικών θαλάσσιων φορτωτικών μέσω ενός ασφαλούς περιβάλλοντος hardware security module (HSM), το οποίο διασφαλίζει την πληροφορία.

Πλεονεκτήματα :

1. **Ψηφιακές υπογραφές.** Οι υπογραφές αυτές καθώς και οι αριθμοί προσωπικής αναγνώρισης (PIN), διασφαλίζουν την ψηφιακή εξουσιοδότηση.
2. **Audit trails.** Γνώση της πορείας της μεταφοράς καθώς και όλες τις αλλαγές που έγιναν στα έγγραφα και από ποιον πραγματοποιήθηκαν.
3. **Προστασία σε περίπτωση παραβίασης της ασφάλειας.**

Μειονεκτήματα :

1. Το λογισμικό μπορεί να αναγνωρίσει λανθασμένα έναν απατεώνα ως τον κατάλληλο παραλήπτη.
2. Οι αλγόριθμοι κρυπτογράφησης μπορεί να είναι ελαττωματικοί και εκτεθειμένοι σε πιθανή μίμηση.
3. Πειρατικές εκδόσεις του λογισμικού μπορεί να επιτρέψουν σε έναν απατεώνα να έχει πρόσβαση στον αυθεντικό χρήστη.
4. Ένα τεχνολογικό σύστημα είναι τόσο αξιόπιστο όσο οι άνθρωποι που το συντηρούν.
5. Έλλειψη κοινής αποδοχής των ηλεκτρονικών θαλάσσιων φορτωτικών μεταξύ των trading companies.

Κεφάλαιο 4^ο : ναυλοσύμφωνο(charter party)

Ναυλοσύμφωνο – Γενικά

Στην ελεύθερη αγορά της Ναυτιλίας, οι προφορικές συμφωνίες είναι δεσμευτικές, ωστόσο για να διασφαλιστούν οι μεταφορές προϊόντων, ξεκίνησαν να αναπτύσσονται διάφορες μορφές εγγράφων, οι οποίες αποτελούν αποδεικτικά στοιχεία της προφορικής αυτής συμφωνίας. Το ναυλοσύμφωνο, αποτελεί, λοιπόν, μια γραπτή και συνεπώς επίσημη συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή και σήμερα είναι το κυριότερο συμβόλαιο στην ελεύθερη αγορά. Στο συγκεκριμένο έγγραφο αποτυπώνεται η προφορική υπόσχεση του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) να διαθέσει όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου του στον ναυλωτή, για ένα ή

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

Δομή ναυλοσυμφώνου

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ξεκινούν συνήθως με ένα προοίμιο-πρόλογο (“the preamble”), όπου παρουσιάζονται τα συμβαλλόμενα μέρη και το κύριο περιεχόμενο της συμφωνίας. Στα περισσότερα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα οι όροι είναι σχεδιασμένοι με το σύστημα “box layout” (π.χ. Gencon, edition 1994) και η γραπτή συμφωνία διαιρείται σε δύο κύρια μέρη.

Το πρώτο μέρος (box part) αποτελείται από «τετράγωνα», στα οποία συμπληρώνονται όλα τα ιδιαίτερα και ξεχωριστά στοιχεία της κάθε ναύλωσης, π.χ. τα ονόματα και οι διευθύνσεις των συμβαλλομένων και των ναυλομεσιτών, τα στοιχεία του πλοίου και του φορτίου, τα λιμάνια φόρτωσης / εκφόρτωσης, τα χαρακτηριστικά καταβολής του ναύλου ή του μισθώματος κ.λπ.

Το δεύτερο μέρος (text part) περιλαμβάνει τυποποιημένες ρήτρες, το περιεχόμενο των οποίων είναι ως επί το πλείστου εκ των προτέρων γνωστό και έτσι δεν υπόκειται σε πολλές τροποποιήσεις. Σε ορισμένα άλλα ναυλοσύμφωνα ακολουθείται ο παραδοσιακός σχεδιασμός (traditional layout), ο οποίος χαρακτηρίζεται από παντελή έλλειψη του πρώτου μέρους και συμπλήρωση των ιδιαίτερων αρχικών χαρακτηριστικών της ναύλωσης στον κενό χώρο που υπάρχει ανάμεσα στις τυπωμένες ρήτρες.

Στις περισσότερες περιπτώσεις το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει και ένα τρίτο μέρος (“rider”), στο οποίο συμπληρώνονται, χειρόγραφα ή μηχανικά, πρόσθετες ρήτρες ανάλογα με τα ξεχωριστά στοιχεία της συμφωνίας ναύλωσης. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση αντιφάσεως των προστιθέμενων ειδικών όρων προς τους γενικούς έντυπους όρους του ναυλοσυμφώνου.

(ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

« **ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ**
CHARTER PARTY

Υπεγράφη την/...../20..... στ..... (τόπος)
Signed on the day of at (place)

Όνομα Πλοίου
Name of Vessel.....

Λιμένας Μηλόγησης.....Αριθμός Μηολογίου
Port of Registry..... Register No.....

ΣημαίαFlag.....

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ:
THE CONTRACTING PARTIES:

A. Πλοιοκτήτης ή Εφοπλιστής ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα):
.....
.....

A. Shipowner or by the authority of the Shipowner (cross out accordingly):
.....
.....

Διεύθυνση:.....
Address:.....

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου
Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....
TaxNumber: TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεμοιοτυπίας
Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....
E – mail:.....

B. Ναυλομεσίτης ή Ναυτικός Πράκτορας ή Τουριστικό Γραφείο ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα), κατόπιν της έγγραφης συγκατάθεσης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή (του πεδίου Α του παρόντος) δια της υπογραφής του στο αντίστοιχο πεδίο κατωτέρω:
.....
.....

B. Broker or Shipping Agent or Tourist Office or authorized person by any of the above mentioned parties (cross out accordingly), after the written consent of the Shipowner (as mentioned above in field A) proved by his signature to the relevant field below:
.....
.....

Διεύθυνση:.....
Address:.....

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου
Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....
TaxNumber: TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεμοιοτυπίας
Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....
E – mail:.....

C. Charterer:
.....
.....

Διεύθυνση:.....
Address:.....

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου
Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....
TaxNumber: TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεμοιοτυπίας
Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....
E – mail:.....

D. Περίοδος Ναυλώσεως:
D. Charter Period:

Λιμένας/Λιμνα ελιαναιαρασουαίς του ηαιου:...../.....
 Check in Port/Country:...../.....
 Check out Port/Country:/.....

Συνολικός ναύλος που συμφωνήθηκε (ολογράφως και αριθμητικά):
 (αριθμητικά) ,
 (ολογράφως).....

Charter Freight in total (written both in words and figures):
 (in figures)
 (in words)

Υπογράφεται από τον Πλοιοκτήτη/Εφοπιστή (διαγράφεται ανάλογα) Signed by the Ship owner (cross out accordingly) (ονοματεπώνυμο και υπογραφή) (full name and signature)	Υπογράφεται από τον Ναυλωτή Signed by the Charterer (ονοματεπώνυμο και υπογραφή) (full name and signature)	Υπογράφεται από τον Ναυλομεσίτη/Ναυτικό Πράκτορα/Τουριστικό Γραφείο (διαγράφεται ανάλογα) Signed by the Broker/Shipping Agent/Tourist Office (cross out accordingly) (ονοματεπώνυμο και υπογραφή) (full name and signature)
---	---	---

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Την/...../..... (ημερομηνία) το παρόν ναυλοσύμφωνο του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (όνομα πλοίου).....
 Λιμένας Νηολόγησης Αριθ. Νηολογίου

....., με αριθμ. πρωτ. αδείας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής και
 Αριθμό Μητρώου Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής (Α.Μ.Ε.Π.Α.)
 που αφορά ναύλωση (διαγράφεται ανάλογα):
 α. με λιμένα εκκίνησης της ημεδαπής (σύμφωνα με την παρ. 2 (α) της παρούσας)
 β. με λιμένα εκκίνησης της αλλοδαπής (σύμφωνα με τις παρ. 2 (β) και (δ) της παρούσας)
 γ. πραγματοποιηθείσα εξ ολοκλήρου στην αλλοδαπή (σύμφωνα με τις παρ. 2 (γ) και (δ) της παρούσας)

και κατατέθηκε αντίγραφο αυτού στη Λιμενική Αρχή.

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Τ. Σ. Υ.

(ακολουθεί σφραγίδα υπηρεσιακού οργάνου θεώρησης)

Όροι Ναύλωσης
(Charter conditions)

(Αναγράφονται οι όροι της ναύλωσης)

(Fill in charter conditions)

.....

Κατηγορίες ναυλοσυμφώνων

Υπάρχουν 2 κατηγορίες ναυλοσυμφώνων, που αναφέρονται παρακάτω και έχουν μεγάλη εμπορική εμπιστοσύνη :

- 1. Demise (διακυβέρνηση).** Ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο και είναι υπεύθυνος για τη σύνθεση του πληρώματος, τον εξοπλισμό του πλοίου με εφόδια και γενικά για την διαχείριση του πλοίου έναντι μιας ημερήσιας καταβολής ενοικίου προς πλοιοκτήτη.

-
- 2. Non Demise (μη διακυβέρνηση).** Η κατηγορία αυτή είναι η επικρατέστερη διότι ο πλοιοκτήτης έχει την διακυβέρνηση του πλοίου και το ενοικιάζει στο ναυλωτή για κάποιο χρονικό όριο έναντι ημερήσιας καταβολής ενοικίου.

Έτσι υπάρχουν οι ακόλουθοι τύποι ναυλοσυμφώνων:

A) Voyage charter

Χρονοναύλωση για ένα ταξίδι όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου από το λιμάνι φόρτωσης προς το συμφωνηθέν λιμάνι της εκφόρτωσης βάσει ορισμένου ναύλου.

B) Time charter

Χρονοναύλωση του πλοίου για τακτό χρονικό διάστημα όπου ο πλοιοκτήτης συμφωνεί με το ναυλωτή να γίνει η ναύλωση του πλοίου για ορισμένο χρονικό όριο έναντι ημερήσιας αμοιβής.

Κυριότεροι κοινοί όροι των ναυλοσυμφώνων

- 1. Συμβαλλόμενα μέρη.** Τα κύρια συμβαλλόμενα μέρη σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής. Όσον αφορά τον εκναυλωτή, σημειώνεται ότι δικαίωμα ναύλωσης του πλοίου έχει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου καθώς και ο διαχειριστής της συμπλοιοκτησίας. Ο πλοίαρχος, από την άλλη, δεν έχει δικαίωμα να ναυλώσει το πλοίο, παρά μόνο αν έχει σχετική εντολή από τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή) οπότε ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου. Είναι πιθανό να εμπλέκονται στη συμφωνία και άλλα πρόσωπα, όπως οι μεσίτες (brokers), οι πράκτορες (agents) κ.ά.. Η ταυτότητα και τα πλήρη στοιχεία των εμπλεκόμενων θα πρέπει να είναι από την αρχή γνωστά, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ομαλή συνεργασία μεταξύ τους.
- 2. Πλοίο .** Σε κάθε σύμβαση ναυλώσεως αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου που έχουν σχέση με τη συγκεκριμένη μεταφορά. Η ακρίβεια των δηλουμένων στοιχείων του πλοίου από τα συμβαλλόμενα μέρη είναι εξαιρετικής σημασίας, αφού μία ενδεχόμενη ανακριβής δήλωση κάποιου ή κάποιων από αυτά είναι δυνατόν να μεταβάλει τον χαρακτήρα της σύμβασης ή να παρακωλύσει την εκπλήρωση του σκοπού της.

-
- 3. Όρος "Lay / Can".** Τόσο στη ναύλωση ταξιδιού όσο και στη χρονοναύλωση πρέπει να συμφωνηθεί το χρονικό σημείο, κατά το οποίο το πλοίο θα είναι έτοιμο για φόρτωση στο πρώτο λιμάνι ή για παράδοση στον χρονοναυλωτή αντίστοιχα. Έτσι, συμφωνείται η ρήτρα "Lay/Can", π.χ. "Lay/Can March 115".

Ο όρος "lay" αποτελεί το πρώτο μέρος της ρήτρας και συνιστά σύντμηση της φράσης "laytime not to commence before ...", σύμφωνα με την οποία το πλοίο δεν έχει δικαίωμα και οι φορτωτές δεν υποχρεούνται να φορτώσουν το φορτίο πριν από ορισμένη ημέρα. Πρόκειται, δηλαδή, για τη νωρίτερα συμφωνημένη ημερομηνία ("layday"), κατά την οποία θα πρέπει να ξεκινήσει η φόρτωση στη ναύλωση ταξιδιού ή να παραδοθεί το πλοίο στη χρονοναύλωση. Αν κατά τη ναύλωση ταξιδιού ή τη χρονοναύλωση το πλοίο φτάσει στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης ή τον τόπο παράδοσης πριν τη συμφωνημένη "layday", τότε ο ναυλωτής ή ο χρονοναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να φορτώσει ή να παραλάβει το πλοίο αντίστοιχα.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος της ρήτρας, η σύντμηση του όρου "can" αντιστοιχεί στη φράση "cancelling day" και ορίζει την ημερομηνία, κατά την οποία, αν το πλοίο δεν έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης ή στον τόπο παράδοσης, οι ναυλωτές έχουν απόλυτο δικαίωμα να ακυρώσουν τη ναύλωση. Η ρήτρα ακύρωσης είναι εφαρμόσιμη, ακόμη και αν η καθυστέρηση του πλοίου οφείλεται σε αίτια που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν από τον πλοιοκτήτη ή σε περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος κατέβαλλαν το μέγιστο των δυνάμεων τους, ώστε το πλοίο να φτάσει μέσα στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα.

- 4. Ευθύνη από το φορτίο (cargo liability)** . Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στη σχέση φορτωτή-μεταφορέα, η σχέση πλοιοκτήτη-ναυλωτή σε ένα ναυλοσύμφωνο δεν διέπεται από υποχρεωτικούς κανόνες αναφορικά με την ευθύνη του φορτίου. Έτσι, ορισμένα ναυλοσύμφωνα τείνουν να περιορίζουν, άλλοτε σε μικρότερο και άλλοτε σε μεγαλύτερο βαθμό, την ευθύνη του πλοιοκτήτη ενώ άλλα ενσωματώνουν αυτούσιες τις διεθνείς συμβάσεις. Τα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν συνήθως μία ειδική ρήτρα, την επονομαζόμενη "paramount clause", που αφορά τον καταμερισμό ευθύνης για ζημία ή απώλεια του φορτίου. Αν και η ρήτρα αυτή μπορεί να

διατυπώνεται με ποικίλους τρόπους, βασικό περιεχόμενό της αποτελεί η διά παραπομπής αυτούσια εφαρμογή των αναγκαστικών Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ σε περίπτωση ζημίας του φορτίου και, ιδίως, σε ό,τι αφορά τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή.

Ειδικότερα, η ρήτρα μπορεί να προβλέπει ότι: α) όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο θα διέπονται από τους κανόνες, β) ο καταμερισμός της ευθύνης πλοιοκτήτη-ναυλωτή για το φορτίο θα διέπεται από τους κανόνες ή γ) ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους κανόνες.

Με την “paramount clause”, λοιπόν, επιτυγχάνονται δύο θετικά αποτελέσματα: κατ’ αρχάς εναρμονίζονται οι βασικές αρχές που διέπουν αφενός τη σύμβαση ναυλώσεως και αφετέρου τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και επιπλέον, αποφεύγεται ο κίνδυνος να κηρύσσονται άκυροι από τα εθνικά δικαστήρια ορισμένοι όροι των ναυλοσυμφώνων επειδή προσκρούουν σε αναγκαστικούς κανόνες των εθνικών δικαίων.

- 5. Ευθύνη έναντι τρίτων .** Μερικές φορές εγείρονται απαιτήσεις (claims) που προέρχονται από τρίτα μέρη (εκτός των κυρίως συμβαλλομένων) και είναι διαφορετικές από τις απαιτήσεις των συμφερόντων του φορτίου (cargo claims). Παραδείγματα τέτοιων απαιτήσεων μπορεί να είναι οι διεκδικήσεις στοιβαδóρων που τραυματίστηκαν κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, απαιτήσεις επιβατών, απαιτήσεις για ρύπανση της θάλασσας κ.λπ.. Στις πιο πολλές περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης είναι πρωταρχικά υπεύθυνος έναντι τρίτων για τέτοιες ζημίες. Όταν η αρχική ευθύνη βαρύνει τον πλοιοκτήτη, παρέχεται στον τελευταίο το δικαίωμα να ζητήσει κάλυψη από τον ναυλωτή για τα ποσά που έχει καταβάλλει και για τα οποία ουσιαστικά υπεύθυνος είναι ο ναυλωτής. Το φαινόμενο αυτό μπορεί να συμβεί και αντίστροφα. Ο ναυλωτής, δηλαδή, δικαιούται να ζητήσει την καταβολή χρημάτων από τον πλοιοκτήτη, όταν η αρχική ευθύνη βαρύνει τον ναυλωτή αλλά την ουσιαστική ευθύνη φέρει ο πλοιοκτήτης. Σημειώνεται ότι ο πλοιοκτήτης ασφαλίζει πάντα την ευθύνη του έναντι τρίτων μέσω της ασφάλισης σε P & I (Protection & Indemnity Club)
- 6. Ρήτρες πολέμου (war clauses).** Για να εξασφαλίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, περιλαμβάνονται συνήθως στα

ναυλοσύμφωνα οι λεγόμενες ρήτρες πολέμου (war clauses). Οι ρήτρες αυτές μπορούν να ομαδοποιηθούν σε δύο κατηγορίες: τις ρήτρες ακύρωσης του συμβολαίου λόγω πολεμικών εχθροπραξιών και τις ρήτρες πολεμικού κινδύνου.

Σκοπός μίας ρήτρας ακύρωσης του συμβολαίου λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war cancellation clause) είναι να δώσει την ευκαιρία στα δύο συμβαλλόμενα μέρη να ακυρώσουν τη ναύλωση, όταν η ναυλαγορά έχει αλλάξει ως συνέπεια του πολέμου ή όταν η απασχόληση του πλοίου παρεμποδίζεται επειδή η χώρα της σημαίας του το έχει επιτάξει.

Οι ρήτρες πολεμικού κινδύνου (war risk clauses) βρίσκονται συνήθως ή, τουλάχιστον, θα πρέπει να βρίσκονται σε όλες τις συμφωνίες ναύλωσης και όχι μόνο σε μακροχρόνιες ναυλώσεις. Οι ρήτρες αυτές θα πρέπει απαραίτητα να περιλαμβάνουν και έναν ορισμό της έννοιας «πολεμικός κίνδυνος» (war risk). Συνηθίζεται στην έννοια του πολεμικού κινδύνου να μην περιλαμβάνεται μόνο ο πραγματικός πόλεμος και οι διάφορες εχθροπραξίες αλλά και η απειλή πολέμου ή τέτοιων εχθροπραξιών.

- 7. Αντίκτυπος των μεταβολών του κόστους στη συμφωνία ναύλωσης.** Σε μία μακροχρόνια ναύλωση (χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου, ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, ναύλωση συνεχών ταξιδίων), τα μέρη οφείλουν να συνεκτιμούν τους κινδύνους που διατρέχουν από πιθανές μεταβολές στις οικονομικές συνθήκες και, ιδίως, από αυξήσεις του κόστους και μεταβολές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Θεμελιώδης κανόνας που διατρέχει το δίκαιο των συμβάσεων είναι η αρχή “pacta sunt servanda”, δηλαδή τα συμφωνημένα πρέπει να τηρούνται.²⁰³ Ο κανόνας αυτός στον χώρο των ναυλοσυμφώνων εκφράζεται με την επονομαζόμενη ρήτρα “come hell and high water clause”, με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι θα δεσμεύονται στα συμβατικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους ανεξάρτητα από μεταγενέστερες οικονομικές εξελίξεις. Εάν τα μέρη, ωστόσο, επιθυμούν να προσαρμόζουν τους όρους της σύμβασης ναυλώσεως ανάλογα με τις οικονομικές εξελίξεις, τότε θα πρέπει να το ορίσουν ρητά στο ναυλοσύμφωνο με σχετικές ρήτρες προσαρμογής ή επανακαθορισμού, ιδίως του ναύλου. Έτσι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών θα προκύπτουν κάθε

φορά κατά περίπτωση με βάση μαθηματικούς τύπους, αφού συνεκτιμηθούν οι εκάστοτε παράγοντες κόστους (καύσιμα, εργατικά κ.λπ.).

- 8. Ρήτρες διαιτησίας (Arbitration clauses)** .Πέρα από την προσφυγή στα τακτικά πολιτικά δικαστήρια, για την επίλυση εμπορικών διαφορών δίνεται η δυνατότητα προσφυγής και στον θεσμό της διαιτησίας. Η διαιτησία αποτελεί μία παράλληλη προς την κρατική δικαιοσύνη δικαιοδοτική τάξη, η οποία βοηθάει στην αποσυμφόρηση των δικαστηρίων από τον φόρτο υποθέσεων. Οι εμπορικές διαφορές αποτελούν το κατ' εξοχήν αντικείμενο της διαιτησίας, κυρίως διότι συνιστούν διαφορές με περιουσιακό αντικείμενο. Η συμφωνία για διαιτησία καταρτίζεται εγγράφως και αφορά τόσο παρούσες όσο και μελλοντικές διαφορές. Οι ρήτρες διαιτησίας τίθενται στα ναυλοσύμφωνα για να διασαφηνίσουν πιο δίκαιο διέπει μία σύμβαση ναύλωσης και να ορίσουν ότι όλες ή ορισμένες, σχετιζόμενες με τη σύμβαση ναύλωσης, διαφορές θα υποβάλλονται στην κρίση συγκεκριμένων διαιτητών. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει δικαίωμα να διορίσει τον δικό του διαιτητή (Arbitrator), εκτός αν επιτευχθεί συμφωνία διορισμού ενός διαιτητή και για τα δύο μέρη. Συχνά συμφωνείται ότι το αγγλικό δίκαιο θα διέπει τη ναύλωση και ορίζεται το Λονδίνο ως κέντρο επίλυσης των διαφορών.
- 9. Ρήτρες εξαιρέσεων (exception clauses).** Τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν συνήθως ρήτρες που απαλλάσσουν τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές ή και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη από ευθύνες και υποχρεώσεις. Αυτές οι ρήτρες σχετίζονται ορισμένες φορές μόνο με συγκεκριμένες απώλειες ή ζημίες (π.χ. ζημία ή απώλεια στο φορτίο), ενώ άλλες φορές λαμβάνουν μία γενικότερη μορφή απαλλαγής. Για παράδειγμα, στο ναυλοσύμφωνο “Gencon” οι ρήτρες εξαιρέσεων είναι γενικής φύσεως και φαίνεται να ευνοούν ιδιαίτερα τον πλοιοκτήτη. Σε περιπτώσεις, εντούτοις, διαιτησίας οι εν λόγω ρήτρες ερμηνεύονται περιοριστικά ως προς το συμφέρον του πλοιοκτήτη (restrictive interpretation).
- 10. Επίσχεση (maritime lien)** Επίσχεση είναι η προσωρινή παρακράτηση του φορτίου από τον εκναυλωτή - μεταφορέα και η άρνηση αποδόσεώς του στον παραλήπτη. Σε περίπτωση, επομένως, που στη ναύλωση ταξιδιού υπάρχουν οφειλές του ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη, ο τελευταίος μπορεί να ασκήσει δικαίωμα επίσχεσης στα αγαθά που μεταφέρει με το πλοίο του. Η επίσχεση

επί των αγαθών προβλέπεται στο γενικό δίκαιο αλλά είναι δυνατόν να απορρέει και από ρητό όρο του ναυλοσυμφώνου ή της φορτωτικής.

11. Γενική ή κοινή αβαρία (general average). Η έννοια της γενικής αβαρίας ορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας (York – Antwerp Rules), οι οποίοι έχουν ενσωματωθεί στα εθνικά δίκαια πολλών χωρών, και περιγράφεται ως η κατάσταση εκείνη, κατά την οποία πραγματοποιείται εκούσια μία έκτακτη θυσία ή δαπάνη με σκόπιμο και λογικό τρόπο, προκειμένου να σωθεί μία περιουσία που απειλείται από θαλάσσιο κίνδυνο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Παράδειγμα τέτοιας κατάστασης θεωρείται η ρίψη μέρους του φορτίου στη θάλασσα (jettison of cargo) από τον πλοίαρχο, όταν υπάρχει κίνδυνος τρικυμίας ή υπερφόρτωσης, με σκοπό τη βελτίωση της θέσης του πλοίου και επομένως, τη διάσωση του ίδιου του πλοίου, του υπόλοιπου φορτίου και του ναύλου.

12. Σύγκρουση (collision). Μία σύγκρουση μεταξύ πλοίων ή ανάμεσα σ' ένα πλοίο και κάποιο άλλο αντικείμενο (π.χ. αποβάθρα) μπορεί να προκαλέσει ζημία ή απώλεια στο πλοίο, το φορτίο ή σε άλλη περιουσία. Συχνά, επίσης, μπορεί να προκαλέσει την καθυστέρηση του πλοίου ή να επιφέρει τον τραυματισμό ή τον θάνατο ανθρώπων. Το πρόβλημα που δημιουργείται σε μία τέτοια περίπτωση αφορά το ποιός είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν.

13. Ρήτρα συμμόρφωσης προς τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM clause). Στις 4 Νοεμβρίου 1993, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) υιοθέτησε με ψήφισμα τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, εν συντομία ISM). Σκοπός του Κώδικα ήταν η θέσπιση υποχρεωτικών διεθνών κανόνων για την ασφαλή διαχείριση πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Επιπλέον, ο Κώδικας απέβλεπε στην καθολική συμμόρφωση της ναυτιλίας στις προγενέστερες Διεθνείς Συμβάσεις, ήτοι τις Συμβάσεις: i) SOLAS (Safety of Life at Sea) για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ii) MARPOL (Marine Pollution Act) για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και iii) STCW (Convention on the Standards of Training, Certification and Watch keeping of Seafarers)

για τα πρότυπα πιστοποιητικών εκπαίδευσεως και τήρησης φυλακών των ναυτικών. Έτσι, τα περισσότερα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα περιέχουν όρους που απαιτούν από τον πλοιοκτήτη να διασφαλίζει ότι το πλοίο του είναι πλήρως συμμορφωμένο με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς και διαθέτει όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά που επιτρέπουν τη δραστηριοποίησή του μέσα στα συμφωνημένα όρια εμπορικής απασχόλησης.

14. Ρήτρες πάγων (ice clauses). Γενικά, γίνεται δεκτό ότι σε κάθε ναύλωση ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να κατευθύνει το πλοίο σε ασφαλείς λιμένες. Η υποχρέωση του ναυλωτή να καθορίσει έναν ασφαλή λιμένα προκύπτει είτε από ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο είτε από τη δικαστηριακή πρακτική, με βάση την οποία υπάρχει σιωπηρή ανάληψη εγγυητικής ευθύνης εκ μέρους του ναυλωτή. Έτσι, όταν ο ναυλωτής εγγυάται την ασφάλεια του λιμένα, εγγυάται παράλληλα και την ασφάλεια της προκυμαίας εκφόρτωσης, της αποβάθρας και κάθε άλλου χώρου, στον οποίο κατευθύνεται το πλοίο. Είναι φανερό ότι ένα λιμάνι, όπου επικρατούν συνθήκες πάγων (“ice-bound” port), δεν αποτελεί ασφαλές λιμάνι (“safe port”). Για τον λόγο αυτό, σε ορισμένα ταξίδια και ορισμένες εποχές του χρόνου -όταν, δηλαδή, υπάρχουν κίνδυνοι πάγων- τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν μία προστατευτική για τον πλοιοκτήτη ρήτρα, την επονομαζόμενη ρήτρα πάγων (ice clause).

15. Ρήτρες απεργιών (strike clauses). Κατ’ αρχάς επισημαίνεται ότι ως απεργία ορίζεται η συλλογική αποχή εργαζομένων από την εργασία τους κατ’ ενάσκηση σχετικού δικαιώματος. Η αποχή αυτή κηρύσσεται με σκοπό την άσκηση πίεσης προς τους εργοδότες σχετικά με τη διαφύλαξη και προαγωγή των οικονομικών, εργασιακών και ασφαλιστικών συμφερόντων των εργαζομένων (π.χ. απαίτηση για υψηλότερους μισθούς ή καλύτερες συνθήκες εργασίας). Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να υπάρχουν σχετικές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα που θα καθορίζουν τον καταμερισμό του κινδύνου και του κόστους ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη από πιθανή καθυστέρηση του πλοίου λόγω απεργιών.

Υποχρεώσεις ναυλωτή, εκναυλωτή

Από την πλευρά του ναυλωτή, δύο βασικές υποχρεώσεις θεωρούνται εξυπακουόμενες:

α) να δηλώνει ασφαλή λιμένα, δηλαδή έναν λιμένα όπου το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει, να τον χρησιμοποιήσει και από τον οποίο μπορεί να αναχωρήσει με ασφάλεια, χωρίς να εκτεθεί σε κίνδυνο που δεν θα μπορούσε να αποφύγει υπό συνθήκες καλής διακυβερνήσεως και επανδρώσεως, και

β) να μη φορτώνει στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα. Ο ναυλωτής, δηλαδή, εγγυάται ότι το φορτίο είναι ακίνδυνο, ασφαλές και κατάλληλο προς μεταφορά κατά τον συνηθισμένο τρόπο, χωρίς την ανάγκη λήψης έκτακτων μέτρων προφύλαξης εκ μέρους του εκναυλωτή.

Όσον αφορά τον εκναυλωτή, οι εξυπακουόμενες αυτές υποχρεώσεις είναι:

α) να θέτει στη διάθεση του ναυλωτή αξιόπλοο πλοίο, δηλαδή πλοίο με κατάλληλο εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση, ώστε να είναι ικανό να αντιμετωπίσει τους θαλάσσιους κινδύνους και άλλα περιστατικά, στα οποία είναι κατ' ανάγκην εκτεθειμένο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (αξιοπλοΐα - seaworthiness)

β) να εκτελεί τις συμβατικές υποχρεώσεις με εύλογη σπουδή, δηλαδή σε εύλογο χρόνο και χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις

γ) να μην παρεκκλίνει από τη συμφωνημένη διαδρομή ή να μην αλλάζει τη διαδρομή αυτή (μη παρέκκλιση – no deviation, proper route). Σημειώνεται ότι ελάχιστα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν ρητή διάταξη για τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθηθεί και έτσι, “proper route” θεωρείται η απευθείας γεωγραφική διαδρομή μεταξύ των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Συνύπαρξη ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής στην ίδια μεταφορά

Η απάντηση στο ερώτημα ποιοι όροι θα υπερισχύσουν σε περίπτωση συνύπαρξης ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής σε μία μεταφορά, εφόσον τα έγγραφα αυτά περιέχουν αντιφατικούς όρους, δίνεται από το άρθρο 170 Κ.Ι.Ν.Δ.. Σύμφωνα με το άρθρο 170 παρ. 1 Κ.Ι.Ν.Δ., «Η νομίμως εκδιδόμενη φορτωτική αποτελεί απόδειξιν μεταξύ πάντων των ενδιαφερομένων επί του φορτίου ως και μεταξύ τούτων και των ασφαλιστών». Κατά παρέκκλιση, δηλαδή, η φορτωτική αποτελεί απόδειξη τόσο υπέρ του εκδότη (δηλαδή του ναυλωτή ή του θαλάσσιου μεταφορέα) όσο και υπέρ των ενδιαφερομένων για το φορτίο (λ.χ. αγοραστή-παραλήπτη του φορτίου, μεταφορέα του φορτίου από την αποβάθρα στις αποθήκες του παραλήπτη κ.ά.). Τούτο εξηγείται διότι από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο πλοίο θεωρούνται ότι βρίσκονται εν κινήσει, υπό τη φύλαξη του πλοιάρχου, προς τον λιμένα προορισμού, δυνάμενα να αποτελέσουν αντικείμενο διαφόρων και αλληπάλληλων εμπορικών πράξεων. Επιπλέον, η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου ορίζει ότι «Δια τας σχέσεις μεταξύ εκναυλωτού και ναυλωτού επικρατούν αι εν τη συμβάσει της ναυλώσεως περιεχόμεναι και δια του ναυλοσυμφώνου αποδεικνυόμεναι συμφωνίαι».

Κατ' αρχάς, στις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή επικρατούν οι όροι που συμφωνήθηκαν στη ναύλωση (ναυλοσύμφωνο), η οποία κατά κρατούσα άποψη είναι

σύμβαση μίσθωσης έργου και συνίσταται στην υπόσχεση του εκναυλωτή να εκτελέσει το αποτέλεσμα της μεταφοράς πραγμάτων. Σε περίπτωση, δηλαδή, που ο εκναυλωτής αποτύχει να μεταφέρει τα πράγματα με ασφάλεια, παραβιάζει τη σύμβαση ναυλώσεως και εναντίον του μπορούν να εγερθούν αξιώσεις για αποκατάσταση της ζημίας από τον ναυλωτή με βάση το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου.

Κατά δεύτερον, οι όροι της φορτωτικής υπερισχύουν μόνο στις σχέσεις του μεταφορέα (εκναυλωτή) και του παραλήπτη του φορτίου, ο οποίος είναι κομιστής της φορτωτικής. Απαραίτητη προϋπόθεση για να ισχύσει η αποδεικτική δύναμη της φορτωτικής είναι η «νόμιμη έκδοσή» της, η οποία πρέπει σύμφωνα με το άρθρο 168 Κ.Ι.Ν.Δ. να γίνει αφενός από τον πλοίαρχο, ο οποίος είναι νόμιμος εκπρόσωπος του θαλάσσιου μεταφορέα, και αφετέρου μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων, ώστε να βεβαιωθεί από τον πλοίαρχο το πραγματικό γεγονός της φόρτωσης.

Κεφάλαιο 5^ο : Liner & Tramp Ναυτιλία. Η σημασία της φορτωτικής και του ναυλοσυμφώνου για την Liner και Tramp ναυτιλία

Διάκριση liner και tramp ναυτιλίας

Η διάκριση αυτή βασίζεται στο κριτήριο του μεγέθους του φορτίου προς μεταφορά, στη γενική διάκριση των φορτίων σε "bulk cargoes" και "general cargoes" και στις συνεπακόλουθες απαιτήσεις που ο τύπος του φορτίου επιβάλλει στους τρόπους μεταφοράς.

Μία παρόμοια διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση το κριτήριο αυτό, η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά των πλοίων "tramp" και στην αγορά των πλοίων "liner".

Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά αντίθετα η απασχόλησή τους ποικίλλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις απαιτήσεις της αγοράς, εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων "**tramp**". Η απασχόληση των πλοίων αυτών παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις όσον αφορά στα λιμάνια προσέγγισης, στα φορτία που μεταφέρουν, στον τύπο απασχόλησης κ.ά.

Από την άλλη πλευρά, όταν ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων το δικαιολογεί, αναπτύσσεται συνήθως μία τακτική γραμμή (liner service) εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Συνήθως μέσω των τακτικών γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία. Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου, προκαθορισμένα ναυτολόγια (freight Tariffs) και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στις περισσότερες γραμμές πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς ενώνουν τα συμφέροντά τους σχηματίζοντας ποικίλες μορφές συνεργασίας, οι οποίες είτε αφορούν τις προδιαγραφές των προσφερόμενων

υπηρεσιών ή τα αντίστοιχα ναυτολόγια. Τα πλοία που απασχολούνται σε τακτικές γραμμές εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων "**liner**".

Τακτική / Ελεύθερη μεταφορική υπηρεσία

Ως "**τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία**" (liner service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και σε προκαθορισμένα επίπεδα ναύλου. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας (Common carrier) και επομένως έχει υποχρέωση να αποδεχθεί οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα στο πλοίο του και το προς μεταφορά φορτίο δεν κάνει το πλοίο αναξιοπλοο. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να αναχωρήσει στην προγραμματισμένη ώρα, ανεξάρτητα εάν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι.

Αντίστοιχα, ως "**ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία**" (tramp service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη (ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών), χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές (που είναι συνήθως και ναυλωτές).

Μια δεύτερη διαφορά μεταξύ των δύο αγορών είναι το είδος των αγαθών που μεταφέρονται. Τα φορτία της tramp ναυτιλίας είναι συνήθως χύδην και στοιβάζονται στα αμπάρια του πλοίου χωρίς να απαιτείται από το πλοίο να έχει δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης. Από την άλλη πλευρά τα φορτία της ναυτιλίας γραμμών μεταφέρονται κυρίως μέσα σε εμπορευματοκιβώτια και τα πλοία τακτικών γραμμών συνήθως διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης. Επιπλέον τα φορτία της αγοράς τακτικών γραμμών είναι τελικά ή ημιτελή προϊόντα και όπως είναι φυσικό η αξία τους είναι πολύ μεγαλύτερη από την αξία των φορτίων που μεταφέρονται με πλοία tramp τα οποία συνήθως είναι πρώτες ύλες σε χύδην μορφή.

Άλλη μια διαφορά μεταξύ των δύο αγορών είναι το μέγεθος των πλοίων. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είναι αρκετά μεγαλύτερα σε σχέση με τα πλοία της ναυτιλίας Tramp. Επιπλέον τα πλοία που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλία γραμμών είναι αρκετά ταχύτερα από τα αργά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

Διαφοροποίηση της ναυτιλίας γραμμών

Η διαφοροποίηση της ναυτιλίας γραμμών από την ελεύθερη ναυτιλία μπορεί να συνοψισθεί στους εξής παράγοντες:

- **Η απασχόληση των πλοίων:** Οι αναχωρήσεις των πλοίων γραμμών είναι τακτικές και προγραμματισμένες. Τα ταξίδια των ελεύθερων πλοίων ποικίλλουν ανάλογα με τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς.
- **Η φύση του φορτίου:** Τα φορτία της αγοράς γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Τα φορτία της ελεύθερης αγοράς συνήθως θα υποστούν περαιτέρω επεξεργασία για να προωθηθούν στον καταναλωτή και αποτελούν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας.
- **Ο τρόπος μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία σε "Common carrier basis", ενώ στην ελεύθερη αγορά μεταφέρονται χύδην φορτία σε "one ship one cargo basis".
- **Το συμβόλαιο μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ενώ στην ελεύθερη αγορά το ναυλοσύμφωνο.
- **Ο ναύλος:** Στην αγορά γραμμών το επίπεδο ναύλων παραμένει για αρκετό διάστημα σταθερό και προκαθορισμένο σύμφωνα με το ναυτολόγιο, ενώ στην ελεύθερη αγορά καθορίζεται με ελεύθερη διαπραγμάτευση ανά πάσα στιγμή, ανάλογα με τη ζήτηση και την προσφορά πλοίων.
- **Η μορφή της αγοράς:** Στη ναυτιλία γραμμών επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού, ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία επικρατούν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.
- **Ο τύπος των πλοίων:** Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ενώ τα ελεύθερα πλοία είναι πιο αργά "bulk carriers", "tankers" κ.ά.
- **Η υποδομή της ξηράς:** Η ναυτιλία γραμμών απαιτεί μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά, καθώς επίσης έμπειρη ανώτατη διοίκηση (management). Η ελεύθερη ναυτιλία απαιτεί μικρότερη υποδομή στη στεριά, αλλά έμπειρο και ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες.
- **Η εύρεση του φορτίου:** Η εύρεση φορτίου για τα πλοία γραμμών πραγματοποιείται μέσω των αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, καθώς επίσης μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων (cargo canvassing) και των πρακτόρων της γραμμής. Για τα ελεύθερα πλοία, το κλείσιμο (fixture) του φορτίου γίνεται από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες.

Φορτωτική και ναυλοσύμφωνο για την Liner και Tramp ναυτιλία

Η liner αγορά αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η φορτωτική αποτελεί ένα συμβόλαιο για την μεταφορά του φορτίου μεταξύ των λιμανιών. Η φορτωτική αποτελεί ένα αξιόγραφο με βάση το οποίο μεταφέρεται η κυριότητα του φορτίου σε ένα τρίτο μέρος. Αντίθετα στην ναυτιλία tramp το συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο. Τους όρους και τα χαρακτηριστικά που ισχύουν σχετικά με την φορτωτική και το ναυλοσύμφωνο τους έχουμε αναλύσει στα παραπάνω κεφάλαια.

Κόστος λειτουργιών liner και tramp ναυτιλίας

Τα δρομολόγια της tramp ναυτιλίας δεν είναι προκαθορισμένα και δεν είναι σταθερά. Αυτό σημαίνει πως τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου δεν είναι επαναλαμβανόμενα, καθώς κάθε φορά προσεγγίζει διαφορετικά λιμάνια και καλείται να καλύψει εκτός από διαφορετικά λιμενικά τέλη και διαφορετικά έξοδα για τον χειρισμό του φορτίου ενώ επίσης μεταβάλλονται οι αποστάσεις και οι καταναλώσεις του πλοίου σε καύσιμα. Ο πλοιοκτήτης ουσιαστικά έχει πολύ μικρό έλεγχο πάνω στο κόστος του πλοίου ειδικά όταν πρόκειται για οικονομικούς παράγοντες του κόστους. Έτσι εκτός από το κόστος συντήρησης, το κόστος ασφάλειας κτλ. δε μπορεί να ενεργήσει έτσι ώστε να έχει μεγαλύτερο έλεγχο πάνω στα λειτουργικά του έξοδα. Ο τρόπος με τον οποίο μπορεί ο πλοιοκτήτης να επηρεάσει τα λειτουργικά έξοδα είναι μεταβάλλοντας τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως για παράδειγμα την κατανάλωση του χρησιμοποιώντας την οικονομική του ταχύτητα. Αντίθετα στην liner ναυτιλία για να τηρηθεί η ακρίβεια και η τακτικότητα των δρομολογίων, τα πλοία αναχωρούν με οποιοδήποτε επίπεδο πληρότητας χώρων έχουν τη δεδομένη στιγμή της αναχώρησης τους και υποχρεούνται να ταξιδέψουν με υψηλή ταχύτητα, το οποίο σημαίνει υψηλή κατανάλωση καυσίμων. Επιπλέον πρέπει να υπάρχει μεγάλη οργάνωση στην στεριά για την γρήγορη επεξεργασία των φορτοεκφορτώσεων. Τέλος, είναι απαραίτητη η διατήρηση δαπανηρού δικτύου πρακτορείων – αντιπροσώπων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Χαρακτηριστικά Tramp ναυτιλίας

1. Δεν υπάρχει συγκεκριμένο, προκαθορισμένο και σταθερό δρομολόγιο προς εκτέλεση. Τα ελεύθερα πλοία, ασχολούνται στη μεταφορά οποιοδήποτε κατάλληλου φορτίου, από το λιμάνι που προσφέρεται κάθε φορά προς οποιοδήποτε λιμάνι προορισμού όπως και τα δύο καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο.
2. Το πλοίο ναυλώνεται για το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας, στη βάση ενός κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.
3. Το φορτίο είναι συνήθως ένα κατά περίπτωση, χωρίς να αποκλείεται η φόρτωση περισσότερων από ένα φορτίο, πάντοτε όμως στη βάση ενός κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.
4. Την ευθύνη της εξεύρεσης του φορτίου έχει ο φορτωτής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος σε καταβολή ναύλου για ολόκληρη την συμφωνημένη ποσότητα φορτίου.

-
5. Η αξία των μεταφερόμενων φορτίων είναι χαμηλή, όπου η μεταφορά τους πραγματοποιείται κατά κανόνα, όχι προς άμεση κατανάλωση αλλά προς συντήρηση των αποθεμάτων.
 6. Δεν απαιτείται η προσφορά από το πλοίο ειδικών χαρακτηριστικών παρόλο που έχει δημιουργηθεί εξειδίκευση.
 7. Οι μεταφορές εκτελούνται κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού ενώ η προσφορά εξισορροπείται με την ζήτηση με μεταβολές στους ναύλους.
 8. Η ζήτηση είναι ανελαστική ενώ οι διακυμάνσεις των ναύλων ασκούν ελάχιστη επίδραση πάνω στο μέγεθος της ζήτησης της χωρητικότητας κάθε φορά.

Χαρακτηριστικά Liner ναυτιλίας

1. Διάθεση μεγάλου χώρου, κατά τόνο της μεταφορικής τους ικανότητας
2. Πλούσιος εξοπλισμός με όσο το δυνατόν σύγχρονα μηχανικά μέσα χειρισμού φορτίων
3. Αυξημένη ταχύτητα
4. Εσωτερική διαρρύθμιση που να επιτρέπει την καλή και γρήγορη στοιβασία των πολυπληθών φορτίων τα οποία μεταφέρουν.
5. Το σύγχρονο φορτηγό πλοίο έχει παράλληλα την ικανότητα να παραλαμβάνει containers και έμφορτα οχήματα.
6. Έχει ρυθμίσεις που επιτρέπουν την φόρτωση και την εκφόρτωση γενικού φορτίου συσκευασμένου σε παλέτες ή φορτία σε άλλη μοναδοποιημένη μορφή.
7. Δρομολογιακή συχνότητα ανάλογη με τις ποσοτικές και ποιοτικές ανάγκες ζήτησεως.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

INTERNET

<https://el.m.wikipedia.org/wiki/Ναυλαγορά>

https://el.wikipedia.org/wiki/Χρηματιστήριο_ναύλων_Λονδίνου

https://el.wikipedia.org/wiki/Ναύλωση_πλοίου

<https://www.slideshare.net/SophiaPerperidou/bill-of-lading-88729451>

<http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/cargo-billofloading.pdf>

http://okeanis.lib.puas.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/3050/%CF%80%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CF%84%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%AC%CE%BA%CE%B7.pdf?sequence=1&isAllowed=y

<http://ikee.lib.auth.gr/record/282640/files/GRI-2016-16352.pdf>

<https://www.e-nomothesia.gr/inner.php/kat-naytilia-nausiploia/upourgike-apophase-3133-1-10229-2016.html?print=1>

http://dspace.lib.ntua.gr/dspace2/bitstream/handle/123456789/2518/poulisi_claims.pdf?sequence=3

ΒΙΒΛΙΑ

Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου (2006) : «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλης

Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ, Ε. ΨΥΧΟΥ (2000) : Θεωρία & Πρακτική των Ναυλώσεων, Ανάλυση Ναυλαγορών & Ναυλοσυμφώνων, Εκδόσεις J&J Hellas

Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης. Βλάχος Γεώργιος Π., Νικολαΐδης Εμμανουήλ · Τζέι & Τζέι Ελλάς, 1999

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ Β ΕΚΔΟΣΗ . Βλάχος Γεώργιος Π