**ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΕΚΑΤΗ**

**ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ, ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΙΙ, ΣΤΑΛΙΕΣ-ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ**

**10.1 ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (CHARTER PARTY)**

Μία ναύλωση αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο ή ναυλοσυμφωνητικό το οποίο λειτουργεί ως απόδειξη ναύλωσης. Το ναυλοσύμφωνο συνιστά μια γραπτή και επίσημη συμφωνία ανάμεσα στον ναυλωτή και τον εκναυλωτή και αποτελεί το κυριότερο συμβόλαιο στην ελεύθερη αγορά της ναυτιλίας. Στο ναυλοσύμφωνο αποτυπώνεται η υπόσχεση του εκναυλωτή να διαθέσει όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου του στον ναυλωτή, για ένα ή περισσότερα ταξίδια. Οι όροι του ναυλοσυμφώνου είναι διαπραγματεύσιμοι από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη ενώ η συμφωνία ναύλωσης θεωρείται έγκυρη με οποιοδήποτε τρόπο και να διατυπωθεί, εφόσον υπάρχει δυνατότητα αντιμετώπισης όλων των ζητημάτων που δύνανται ενδεχομένως να προκύψουν. Σήμερα πλέον οι συμβαλλόμενοι καταφεύγουν στη χρήση τυποποιημένων και προσχεδιασμένων μορφών ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties). Είναι επιτρεπτό στις τυποποιημένες αυτές μορφές ναυλοσυμφώνου να γίνονται προσθήκες και απαλλαγές από ρήτρες ώστε να καλυφθούν όλες οι ιδιαιτερότητες της κάθε θαλάσσιας μεταφοράς. Αυτή η τυποποίηση των ναυλοσυμφώνων επιτρέπει αφενός την ισορροπία τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών και αφετέρου το να μην είναι χρονοβόρα η διαδικασία σύστασής τους. Η σύνταξή των ναυλοσυμφώνων στη διεθνή πλέον αγγλική γλώσσα και το γεγονός ότι οι όροι τους είναι γνωστοί διεθνώς τα έχει καταστήσει ιδιαίτερα εύχρηστα και αποδεκτά γενικώς.

Η σύσταση ενός ναυλοσυμφώνου γίνεται με την οριστικοποίηση διαφόρων τύπων από όρους. Κύριο ρόλο παίζουν φυσικά οι αποκαλούμενοι «ρητοί όροι» (express terms) που αναγράφονται με μεγάλη ευκρίνεια μέσα στις τυποποιημένες φόρμες ή στο παράρτημα. Επιπλέον υπάρχουν και οι λεγόμενοι υπονοούμενοι όροι (implied terms) που ουσιαστικά δεν είναι γραπτοί όροι, αλλά υπονοούνται και γίνονται σιωπηλά αποδεκτοί και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Οπωσδήποτε σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ των παραπάνω όρων υπερισχύει ο «ρητός όρος» επειδή θεωρείται ότι εφόσον έχει τοποθετηθεί γραπτώς διασαφηνίζει εναργέστερα τις προθέσεις των συμβαλλόμενων μερών. Εκτός αυτών, οι λεγόμενες «περιγραφές» (representations) αφορούν τις συστάσεις που γίνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών.

Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να παρουσιάσουν αναλυτικά στοιχεία όπως είναι τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου, ο χρόνος ναυπήγησης, τυχόν μετασκευές και οτιδήποτε άλλο θεωρείται σημαντικό. Αν υπάρχει η οποιαδήποτε ανακρίβεια οφειλόμενη σε δόλο της μίας πλευράς τότε το συμβαλλόμενο μέρος το οποίο υπέστη την παραπλάνηση δικαιούται να ακυρώσει το συμβόλαιο ή, σε κάποιες περιπτώσεις, να απαιτήσει αποζημίωση. Οι «προϋποθέσεις» (conditions) είναι οι όροι που η παραβίασή τους από τη μία πλευρά δίνει αυτομάτως το δικαίωμα στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος να κινήσει τις προβλεπόμενες από το νόμο διαδικασίες για την ακύρωση του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου. Κάποιες από τις προϋποθέσεις που μπορούν να περιλαμβάνονται σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη στιγμή της υπογραφής, η εθνικότητα του πλοίου, η μεταφορική του ικανότητα κ.ά.

Επίσης υπάρχουν και οι αποκαλούμενες «εγγυήσεις» (warranties), οι οποίες συνιστούν είδη όρων που αν υπάρξει η οποιαδήποτε παραβίαση τους από έναν εκ των συμβαλλομένων δίδεται το δικαίωμα στον άλλον να αξιώσει αποζημίωση. Μπορούμε να δώσουμε παραδείγματα τέτοιων εγγυήσεων όπως η συντήρηση του πλοίου, τα σχετικά με τα καύσιμά του, η πραγματική ταχύτητά του, η γενικότερη κατάσταση του εξοπλισμού του κλπ. Επιπροσθέτως, υπάρχουν και κάποιοι όροι που ονομάζονται «ακαθόριστοι» (innominate terms), όπως για παράδειγμα η «αξιοπλοΐα του πλοίου», και οι οποίοι όροι άλλες φορές αντιμετωπίζονται από τα δικαστήρια ως προϋποθέσεις και άλλοτε ως εγγυήσεις, ανάλογα με τη σοβαρότητα των συνεπειών της αθέτησής τους.

**10.2 Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ (BILL OF LADING)**

Με τον όρο φορτωτική εννοούμε ένα αξιόγραφο που περιέχει προσδιορισμό δικαιώματος χαρακτηριζόμενο ως προς το είδος, την έκταση και την ιδιότητά του. Πρόκειται συνεπώς για πιστωτικό τίτλο. Το διαλαμβανόμενο δικαίωμα στη φορτωτική αφορά τη κυριότητα αναφερομένων πραγμάτων, εμπορευμάτων και γενικότερα φορτίων, που έχουν φορτωθεί σε κάποιο μέσον μεταφοράς, για τα οποία φορτία και εκδόθηκε αυτή. Η φορτωτική αποτελεί αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων προς μεταφορά καθώς και αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης για ένα πλοίο, κυρίως όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει στις μεταφορές μικρών αποστάσεων (π.χ στη μικρή ακτοπλοΐα).

Η φορτωτική, ως αξιόγραφο, οφείλει να περιέχει κάποια συγκεκριμένα στοιχεία ώστε να θεωρείται σωστή και έγκυρη. Τα στοιχεία αυτά (για όλες τις φορτωτικές και όχι μόνον τις χρησιμοποιούμενες στη ναυτιλία) είναι τα παρακάτω:

Α) Το ονοματεπώνυμο του εκναυλωτή, του ναυλωτή (φορτωτή), του παραλήπτη και τα διακριτικά του μέσου μεταφοράς (τύπος, αριθμός κυκλοφορίας οχήματος, αριθμός συρμού, όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου ή αριθμός πτήσης αντίστοιχα).

Β) Το καθορισμό των τόπων φόρτωσης και προορισμού (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμένες, αεροδρόμια κλπ.).

Γ) Τα διακριτικά σημεία των φορτωμένων πραγμάτων που θεωρητικά παραμένουν ευδιάκριτα μέχρι το πέρας της μεταφοράς τους.

Δ) Τις περί του ναύλου συμφωνίες, δηλαδή το ύψος του, τη διάρκεια αναμονής (σταλίες), υπεραναμονής, τρόπο και χρόνο καταβολής κ.ά.

Ε) Τον αριθμό των δεμάτων ή τεμαχίων ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων, (χύμα φορτίου).

Στ) Τη γενική κατάσταση των φορτωμένων εμπορευμάτων και τέλος

Ζ) Τη χρονολογία έκδοσης αυτής.

Εμείς εδώ θα ασχοληθούμε με την περίπτωση της φορτωτικής που χρησιμοποιείται στην ναυλαγορά και όχι γενικότερα στο κόσμο των μεταφορών, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Ειδικά τώρα στη ναυτιλία το έγγραφο θα πρέπει να αναγράφει τα ονοματεπώνυμα του εκναυλωτή, του ναυλωτή και του παραλήπτη, καθώς επίσης και το όνομα του πλοιάρχου και τα διακριτικά του μέσου μεταφοράς (όνομα πλοίου, λιμένας νηολογίου και σημαία πλοίου). Επίσης θα πρέπει να καθορίζεται με ακρίβεια ο τόπος φόρτωσης και προορισμού των φορτίων. Θα πρέπει να περιλαμβάνει τα διακριτικά στοιχεία των φορτωμένων εμπορευμάτων, την γενική τους κατάσταση, όπως και τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων (π.χ. στην περίπτωση χύδην φορτίου). Θα πρέπει να αναγράφονται και οι περί του ναύλου συμφωνίες, όπως το ύψος του ναύλου, η διάρκεια αναμονής (σταλίες), ο τρόπος και ο χρόνος καταβολής και όλες οι προβλεπόμενες λεπτομέρειες καθώς και η ημερομηνία έκδοσης της φορτωτικής. Ο πλοίαρχος του πλοίου είναι αυτός που εκδίδει την φορτωτική μετά το πέρας της φόρτωσης των φορτίων. Αυτή η χρονική στιγμή έχει οριστεί για την προστασία και την ασφάλεια των συναλλαγών που σχετίζονται με τη φορτωτική, καθώς αυτή αποτελεί πιστωτικό τίτλο που μεταβιβάζεται με απλή οπισθογράφηση ή εκχώρηση, όπως και για την αποφυγή αβεβαιότητας ως προς το αν τελικά φορτώθηκαν τα αναφερόμενα φορτία. Με βάση αυτή τη λογική, η ημερομηνία έκδοσης της φορτωτικής ταυτίζεται με την ημερομηνία ολοκλήρωσης της φόρτωσης του πλοίου.

Ο ναυλωτής είναι εκείνος που επιλέγει τον συγκεκριμένο τρόπο έκδοσης της φορτωτικής, ο οποίος σχετίζεται με τον τρόπο μεταβίβασής της. Υπάρχουν δύο τρόποι έκδοσης. Ο πρώτος τρόπος είναι η λεγόμενη «ονομαστική φορτωτική», αυτή δηλαδή που εκδίδεται στο όνομα ορισμένου φυσικού ή νομικού προσώπου και μεταβιβάζεται με εκχώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Σε αυτή την περίπτωση, η παραλαβή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων μπορεί να γίνει μόνο από το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σε αυτή ή την απέκτησε. Ο δεύτερος τρόπος είναι αυτός της «φορτωτικής σε διαταγή» , η οποία μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση. Εδώ την παραλαβή των εμπορευμάτων την εκτελεί τόσο το πρόσωπο που αναφέρεται στη φορτωτική όσο και το πρόσωπο που δια της οπισθογράφησης υποδείχθηκε από αυτό.

Στις διεθνείς μεταφορές χρησιμοποιούνται πολλές διαφορετικές μορφές φορτωτικών, ανάλογα με τις εξειδικευμένες απαιτήσεις της κάθε μεταφοράς και τις ανάγκες των συμβαλλομένων μερών. Οι κυριότερες από αυτές είναι οι ακόλουθες:

Α) Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση (received for shipment bill of lading): Ο τύπος αυτός δεν είναι αξιόγραφο, αλλά μια απλή απόδειξη του ναυτικού πράκτορα ότι παρέλαβε ορισμένο είδος και ποσότητα φορτίου προς φόρτωση.

Β) Φορτωτική φόρτωσης (shipped bill of lading): Είναι η πραγματική φορτωτική που εκδίδεται μετά τη φόρτωση.

Γ) Καθαρή φορτωτική (clean bill of landing): Όταν δεν περιέχει καμία παρατήρηση του Πλοιάρχου σχετικά με ελάττωμα φορτίου.

Δ) Μη καθαρή φορτωτική (unclean bill of landing): Το αντίθετο της προηγουμένης.

Ε) Φορτωτική μεταβιβάσιμη (order bill of lading): Είναι αυτή που εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη ή σε διαταγή του.

Στ) Φορτωτική μη μεταβιβάσιμη (straight bill of lading): Όταν δεν είναι δυνατή η μεταβίβασή της.

Ζ) Ονομαστική φορτωτική (nominative): Αυτή που μεταβιβάζεται με εκχώρηση.

Η) Φορτωτική εις διαταγή (to order b.o.l., ή assigns b.o.l.): Αυτή που εκδίδεται "σε διαταγή" του παραλήπτη και μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση.

Θ) Φορτωτική μετά ναυλοσυμφώνου, (congenbill): Όταν αποτελεί τμήμα ναυλοσυμφώνου ή συνυπάρχει ναυλοσύμφωνο και

Ι) Φορτωτική άνευ ναυλοσυμφώνου, (conbill): Όταν υφίσταται μόνο φορτωτική και δεν έχει υπογραφεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές με πλοία γραμμής (liners).

**10.3 ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΙ ΡΟΛΟΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ:**

**ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΕΣ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ**

Ο ναυλομεσίτης (chartering broker), που δεν πρέπει να συγχέεται με τον ναυτικό πράκτορα (ship’s agent, ship’s broker), έχει ως βασική αρμοδιότητά του τη διαμεσολάβηση μεταξύ του πλοιοκτήτη, ο οποίος διαθέτει το πλοίο του στη ναυτιλιακή αγορά προς ναύλωση, και του ναυλωτή, ο οποίος επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο. Ο ναυλομεσίτης είναι ο ρυθμιστής όλων των λεπτομερειών της συμβάσεως ναύλωσης και για την παροχή αυτής του της υπηρεσίας, αμείβεται με ένα χρηματικό αντάλλαγμα που καλείται “προμήθεια” (commission) το οποίο υπολογίζεται σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου που θα πληρωθεί από το ναυλωτή. Σύμφωνα με την γνωστή πρακτική, σε όλα τα ναυλοσύμφωνα υπάρχει ο όρος “brokerage clause”, ο οποίος καθορίζει από ποιον θα πληρωθεί η προμήθεια, τι ύψους θα είναι, όπως και με ποιον τρόπο θα διενεργηθεί η καταβολή της.

Τα καθήκοντα του ναυλομεσίτη διακρίνονται στα κατωτέρω:

Α) Στην περίπτωση που είναι ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη (shipbroker), αναζητεί το καταλληλότερο φορτίο προς μεταφορά από το πλοίο του πελάτη του πλοιοκτήτη, αν δε είναι ναυλομεσίτης του ναυλωτή (cargobroker), αναζητεί το πιο κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά και παράδοση του φορτίου του πελάτη του. Ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής δεν διαπραγματεύονται άμεσα μεταξύ τους. Τη διαδικασία την αναλαμβάνουν οι ναυλομεσίτες που πάντοτε ενεργούν για το μεγαλύτερο δυνατόν συμφέρον για τον πελάτη τους. Όταν ολοκληρωθεί η διαπραγμάτευση, ο ναυλομεσίτης συντάσσει το ναυλοσύμφωνο.

Β) Ο ναυλομεσίτης είναι εξουσιοδοτημένος να υπογράψει για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών που εκπροσωπεί.

Γ) Πρόσθετα καθήκοντα του ναυλομεσίτη είναι η διευθέτηση όλων των οικονομικών ζητημάτων της ναύλωσης. Έτσι, αυτός αναλαμβάνει την προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή. Επίσης παρακολουθεί τη διαδικασία της πληρωμής και της λήψης του ναύλου, έτσι ώστε όλα να εκτελεσθούν με βάση τη συμφωνία.

Διάφορες κατηγορίες και ρόλοι ναυλομεσιτών:

Α) Αν πάρουμε ως παράδειγμα τους ναυλομεσίτες που συνεργάζονται με ελληνικές (ή ελληνόκτητες) ναυτιλιακές εταιρείες, βλέπουμε ότι υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα (συνήθως στον Πειραιά), αλλά υπάρχουν και ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο από τα μεγάλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Τόκυο) και οι οποίοι αποκαλούνται «correspondent chartering brokers». Αυτοί οι δεύτεροι είναι φυσικά χρήσιμοι κυρίως σε ναυλώσεις ποντοπόρων πλοίων.

Β) Όταν ο ναυλομεσίτης δρα για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και αναζητά φορτία, τότε αποκαλείται «chartering broker seeking cargoes», ενώ όταν δρα για λογαριασμό του ναυλωτή και αναζητά πλοία αποκαλείται «chartering broker seeking ships». Εάν οι ναυλομεσίτες εργάζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες στη ναυτιλιακή αγορά ονομάζονται «separate individuals, ή competitive brokers». Εάν εργάζονται αποκλειστικά στο ναυτιλιακό γραφείο κάποιου πλοιοκτήτη ή ναυλωτή, δηλαδή βρίσκονται σε υπαλληλική σχέση μαζί του, τότε ονομάζονται «employees of shipowners or charterers», ή «in-house brokers».

Γ) Μια άλλη κατηγορία ναυλομεσιτών είναι εκείνοι που έχουν ως κύριο ρόλο το να φέρνουν σε επαφή το ναυλομεσίτη ενός πλοιοκτήτη (shipownerʼs broker) με το ναυλομεσίτη ενός ναυλωτή (chartererʼs broker). Αυτοί οι ναυλομεσίτες ονομάζονται «competitive brokers».

Δ) Ως προς μια άλλη εξειδίκευση τώρα, υπάρχουν ναυλομεσίτες που ασχολούνται με τον καθορισμό του ύψους του ναύλου και ονομάζονται «freight brokers», αλλά και ναυλομεσίτες που επικεντρώνονται στην λεπτομερή εξέταση των όρων της μεταφοράς και ονομάζονται «charter party brokers».

Ε) Όταν η εξειδίκευση αφορά το αντικείμενο μεταφοράς της ναύλωσης έχουμε εκείνους που ασχολούνται με τα χύδην υγρά φορτία και οι οποίοι ονομάζονται «tanker brokers» και εκείνους που ασχολούνται με τα χύδην ξηρά φορτία και ονομάζονται «dry cargo brokers». Επίσης, εκείνοι που ασχολούνται εξειδικευμένα με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ονομάζονται «containership brokers» και ούτω καθ’ εξής.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο ναυλομεσίτης δεν θα πρέπει να συγχέεται με τον ναυτικό πράκτορα (ship’s agent ή shipping agent) παρόλο που κάποιες φορές συμβαίνει να υπάρχει επικάλυψη ορισμένων καθηκόντων. Ο ναυτικός πράκτορας έχει εκτεταμένες αρμοδιότητες στη ναυτιλιακή αγορά. Ο πράκτορας αναλαμβάνει, κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη, την άσκηση με αντιμισθία ή προμήθεια, της αντιπροσώπευσής του σε συγκεκριμένο λιμάνι ή λιμάνια, ώστε να εκτελεστούν διάφορες εργασίες σχετικές με το πλοίο.

Σύμφωνα με τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, διορίζεται ένας γενικός ναυτικός πράκτορας σε μία χώρα και ο οποίος έχει ως κύρια αρμοδιότητά του να επιλέγει τους επί μέρους τοπικούς πράκτορες για τα λιμάνια της. Ποικίλα και σημαντικά είναι τα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα και διαφοροποιούνται ανάμεσα στην ελεύθερη ναυτιλία και την αγορά γραμμών. Οι αμοιβές που εισπράττει ο ναυτικός πράκτορας αποκαλούνται δικαιώματα πρακτόρευσης (agency fees). Αυτά συνίστανται κατά κανόνα σε ένα ποσοστό που υπολογίζεται είτε σε κάθε πράξη ξεχωριστά, είτε συνολικά επί του κύκλου εργασιών τις οποίες πραγματοποίησε για κάθε πλοιοκτήτη εντός ενός καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

Από την πλευρά του, ο διαχειριστής (operator) παίζει σημαντικό ρόλο στο χώρο της ναυλαγοράς και διαθέτει άριστη γνώση των συνθηκών της. Οι διαχειριστές μπορούν και εξασφαλίζουν κέρδος είτε υποναυλώνοντας, είτε υποκαθιστώντας πλοία και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες ανάλογα με την ιδιαιτερότητα του ρόλου τους:

Α) Ο λεγόμενος διαχειριστής πλοίου (shipʼs operator) ναυλώνει αρχικά ένα πλοίο από κάποιον πλοιοκτήτη, καταβάλοντας του τον αντίστοιχο ναύλο, ενώ στη συνέχεια το υποναυλώνει σε κάποιον άλλο ναυλωτή, αυτή τη φορά όμως με υψηλότερο ναύλο. Έτσι εξασφαλίζει το κέρδος του από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου τον οποίο πλήρωσε αυτός στον πλοιοκτήτη και του ύψους του ναύλου τον οποίο εισπράττει αυτός από το ναυλωτή. Για να προχωρήσει αυτή η διαδικασία πρέπει να υπάρχει σχετικός όρος μέσα στο ναυλοσύμφωνο που να δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή να υποναυλώσει (subcharter) το πλοίο σε τρίτο πρόσωπο. Στην περίπτωση αυτήν της υποναύλωσης, τα δικαιώματα, και οι υποχρεώσεις του νέου ναυλωτή, του «υποναυλωτή», ρυθμίζονται με βάση ένα νέο ναυλοσύμφωνο ανάμεσα σε αυτόν και τον αρχικό ναυλωτή (ο οποίος τώρα γίνεται ο διαχειριστής του πλοίου), ενώ τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αρχικού ναυλωτή-διαχειριστή έναντι του πλοιοκτήτη παραμένουν όπως είχαν συμφωνηθεί και διατυπωθεί στο αρχικό ναυλοσύμφωνο που είχαν υπογράψει.

Β) Ο λεγόμενος διαχειριστής φορτίου (cargoʼs operator) είναι αυτός που αναλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά κάποιου φορτίου έναντι είσπραξης ναύλου και στη συνέχεια αναθέτει τη μεταφορά αυτού του φορτίου σε κάποιο τρίτο πρόσωπο που διαθέτει πλοίο έναντι καταβολής ναύλου. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, ενώ από τη μία πλευρά πραγματοποιεί την υποχρέωσή του να κάνει το φορτίο να φτάσει στον προορισμό του, από την άλλη εξασφαλίζει το κέρδος του το οποίο προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου τον οποίο εισπράττει από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και του χαμηλότερου ύψους του ναύλου τον οποίο καταβάλλει στον μεταφορές που τελικά πραγματοποιεί τη μεταφορά του φορτίου.

**10.4 ΣΤΑΛΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ**

**10.4.1**  **ΣΤΑΛΙΕΣ**

Ο όρος χρησιμοποιείται στον πληθυντικό ως «σταλίες» (lay days, lay-time) ή αλλιώς «αναμονή». Αντιστοιχεί στο χρόνος αναμονής ενός πλοίου σε καθορισμένο σημείο (λιμένας, αγκυροβόλιο …) για φόρτωση ή εκφόρτωση όπως έχει ορισθεί στο ναυλοσύμφωνο. Αυτό το χρονικό διάστημα, που ονομάζεται και «Laytime allowance», είναι η καθορισμένη περίοδος ελεύθερου χρόνου που έχει συμφωνηθεί για εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Στην περίπτωση που οι ναυλωτές επιθυμούν να διαπραγματευτούν μια αύξηση του επιτρεπτού χρόνου φορτοεκφόρτωσής τους, για παράδειγμα να περάσουν από τις 72 ώρες στις 96, θα πρέπει να πληρώσουν μεγαλύτερο ναύλο για να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη. Ο χρόνος των σταλιών αρχίζει να υπολογίζεται αμέσως μετά την άφιξη του πλοίου στο καθορισμένο σημείο και αφού ειδοποιηθεί σχετικά ο ναυλωτής (στη περίπτωση της φόρτωσης) ή ο παραλήπτης (στη περίπτωση της εκφόρτωσης) για την ετοιμότητα του πλοίου δια μέσου της λεγόμενης «Notice of Readiness - N.O.R.» και παρέλθει και ένα σύντομο χρονικό διάστημα που ονομάζεται «ελεύθερη προθεσμία» (free time).

Κατά το ελληνικό ναυτικό δίκαιο, οι σταλίες αρχίζουν από την επομένη της προαναφερθείσας ειδοποίησης. Η διάρκεια των σταλιών ορίζεται κάθε φορά στο ναυλοσύμφωνο. Για παράδειγμα τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά πετρελαίου προβλέπουν ένα ενιαίο επιτρεπτό χρόνο φορτοεκφόρτωσης κατά κανόνα των 72 ωρών για το σύνολο των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αυτό ονομάζεται «αντιστρέψιμες σταλίες» (Reversible Laytime) και αποτελεί την επιλογή που δίνεται στον ναυλωτή να αθροίσει τον χρόνο της φόρτωσης και της εκφόρτωσης, ενώ θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τελικά τον ίδιο συνολικό χρόνο που απαιτείται για να καλύψει και τις δύο διαδικασίες. Επιπλέον χρόνος φορτοεκφόρτωσης για πρόσθετη φόρτωση ή εκφόρτωση σε λιμάνια δεν είναι επιτρεπτός. Με το που θα εξαντληθεί ο επιτρεπτός χρόνος φορτοεκφόρτωσης, το πλοίο θεωρείται ότι βρίσκεται σε επισταλία, ενώ αρχίζει να χρεώνεται με την ημερήσια χρέωση που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι πριν εκδοθεί ένα νομότυπο NOR θα πρέπει να τηρούνται 2 βασικοί όροι: 1) το πλοίο θα πρέπει να έχει φτάσει στον προορισμό του. Αυτό μπορεί να θεωρείται αυτονόητο αλλά μεγάλος αριθμός από νομικές διαμάχες ακόμα υπάρχουν σε δικαστήρια και διαιτησία.

Η σύγχυση προέρχεται από το γεγονός ότι ενώ για να μπορέσει ένα πλοίο να ξεκινήσει όλες τις εργασίες σχετικές με την φορτοεκφόρτωση θα πρέπει και να βρίσκεται στο κατάλληλο σημείο του λιμανιού αλλά και να έχει λάβει την έγκριση από τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές, υπάρχουν φορές που οι λιμενικές αρχές δίνουν εντολή στο πλοίο να περιμένει έξω από τα όρια του λιμανιού. Τότε μπορεί να συμβεί ο φορτωτής και ο παραλήπτης να διαπληκτίζονται πάνω στο γεγονός ότι το πλοίο δεν έχει φτάσει εφόσον δεν έχει μπει μέσα στα όρια του λιμανιού. Βέβαια, υπάρχουν σύγχρονα ναυλοσύμφωνα, όπως το Multiform, που το επιτρέπουν και υπάρχουν βασικές ρήτρες που καλύπτουν αυτό το σημείο. Σε αριθμό ναυλοσυμφώνων υφίσταται ο όρος «WIBON» ( whether in berth or not) ο οποίος επιτρέπει το NOR να εκδοθεί όσο το πλοίο είναι στο μέρος που συνήθως χρησιμοποιείται από τα σκάφη που βρίσκονται σε αναμονή πριν προχωρήσουν στο αγκυροβόλιο.

Εν πάση περιπτώσει, στα ναυλοσύμφωνα απαντώνται διάφοροι τρόποι υπολογισμού των σταλιών, εκ των οποίων οι συνηθέστεροι είναι οι εξής:

1. Υπολογισμός μόνο των εργασίμων ημερών (on working days). Αυτόν προβλέπει και ο Κ.Ι.Ν.Δ., ή από μεσονύκτιο σε μεσονύκτιο.

2. Υπολογισμός σε τρέχουσες ημέρες (on running days), όπου συμπεριλαμβάνονται αργίες, ημιαργίες κ.λπ. πλην των Χριστουγέννων).

3. Υπολογισμός των εργασίμων και μόνο καιρού επιτρέποντος, (weather working days -w.w.d.)

4. Υπολογισμός σε τρέχουσες ώρες του εικοσιτετραώρου (running hours) ανεξαρτήτως αργιών, ημιαργιών κ.λπ. (συνήθως αφορά πετρελαιοφόρα, καθώς και ειδικά φορτία, πυρομαχικά, επικίνδυνα φορτία κ.λπ.).

5. Συνυπολογισμός επιτάχυνσης φορτοεκφόρτωσης (fast as can -f.a.c.).

Μετά τη λήξη της συμφωνηθείσας διάρκειας των σταλιών αρχίζει ο χρόνος των επισταλιών (ή υπεραναμονής) και μετά τη λήξη των τελευταίων ο χρόνος των αντεπισταλιών (ή ανθυπερμονής) όπου το κόστος αυτών πολλαπλασιάζεται και πληρώνεται ειδικά και χωριστά των προηγουμένων.

Η επικρατούσα πρακτική προβλέπει ότι για τον υπολογισμό των σταλιών και επισταλιών καταρτίζεται ειδικό σημείωμα με όλους τους χρόνους άφιξης, της δήλωσης ετοιμότητας (N.O.R), του ελεύθερου χρόνου, της έναρξης σταλιών, της έναρξης επισταλιών καθώς και της λήξης επισταλιών, με βάση το οποίο καταρτίζεται ένας σχετικός «πίνακας υπολογισμού χρόνου» (time sheet) ο οποίος δημοσιοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εκναυλωτή επί παντός δικαιώματός του.

Εδώ θα πρέπει να αναφερθούν κάποιες λεπτομέρειες οι οποίες όμως είναι σημαντικές. Για παράδειγμα, κάποια περιστατικά μπορούν να κάνουν το μέτρημα των σταλιών να σταματήσει. Μια τέτοια περίπτωση για παράδειγμα είναι ο χρόνος που χρειάζεται το πλοίο να μετακινηθεί από το αγκυροβόλιο στον ντόκο, εφόσον προηγουμένως περίμενε προκειμένου να βρεθεί κάποιος διαθέσιμος για να μπει. Βέβαια, η συνηθέστερη αιτία σταματήματος του χρόνου είναι ο κακός καιρός. Πολύ λίγα είναι τα εμπορεύματα εκείνα που μπορούν να συνεχίσουν να φορτώνονται ή να εκφορτώνονται κατά τη διάρκεια έντονης βροχόπτωσης ή χιονοθύελλας. Ένα παράδειγμα φορτίου που θα καταστρέφονταν κάτω από τέτοιες συνθήκες είναι τα σιτηρά.

Αλλά ακόμα κι αν επιτρεπόταν να γίνουν εργασίες με άσχημο καιρό θα υπήρχε μια σειρά από άλλα προβλήματα. Ο μετρούμενος χρόνος θα επηρεαζόταν εάν ο κακός καιρός επιβράδυνε τις εργασίες στο πλοίο και προκαλούνταν καθυστερήσεις στα άλλα πλοία που περιμένουν να πάρουν τη θέση. Σε αυτήν την περίπτωση η φόρμουλα που χρησιμοποιείται είναι «μέρες καιρού επιτρέποντος εργασίας» (weather working days), η οποία ισχύει για πλοία που είτε εκτελούν εργασίες στο ντόκο είτε περιμένουν για κάποια διαθέσιμη θέση. Η συγκεκριμένη έκφραση παραπέμπει σε μια εργάσιμη μέρα, ή μέρος αυτής της ημέρας, κατά τη οποία είναι πιθανό να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί το φορτίο χωρίς παρέμβαση λόγω αντίξοων καιρικών συνθηκών.

Μια άλλη περίπτωση τώρα είναι εκείνη της εκδήλωσης απεργίας, που όμως έχει χαρακτηρισθεί νόμιμη σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία. Τότε αναστέλλεται ο υπολογισμός των σταλιών, όχι όμως και των επισταλιών. Οπωσδήποτε όμως θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι στη πράξη οποιοδήποτε κόστος προκύπτει συνοδεύει το φορτίο το οποίο μέχρι την τελική διαμόρφωση της τιμής του, ενώ και ο προσδιορισθείς ναύλος είναι υποκείμενος ασφάλισης για παρόμοια ενδεχόμενα.

**10.4.2 ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ**

Χρησιμοποιείται ο όρος στον πληθυντικό ως «επισταλίες» (Demurrages), ή αλλιώς «υπεραναμονή φόρτωσης». Έτσι χαρακτηρίζεται ο συνεχιζόμενος χρόνος αναμονής ενός πλοίου σε καθορισμένο σημείο (λιμένα, αγκυροβόλιο …) για φόρτωση ή εκφόρτωση όπως έχει ορισθεί στο ναυλοσύμφωνο, αμέσως μετά την παρέλευση του χρόνου σταλιών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επισταλίες απαντώνται αποκλειστικά στις θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως κατά τις εκφορτώσεις των πλοίων, όπου και είθισται, μετά την παρέλευση των σταλιών τα πλοία να συνεχίζουν να παραμένουν στον λιμένα εκφόρτωσης έστω κι αν δεν έχει συμφωνηθεί κάτι τέτοιο προηγουμένως.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, υπάρχουν συγκεκριμένες ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα που ορίζουν ότι ο ναυλωτής δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι για επιπρόσθετες ημέρες, πέραν των γνωστών laydays, μέχρι να ολοκληρώσει τη φόρτωση ή εκφόρτωση, Έτσι, υποχρεώνεται να καταβάλλει στον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο ημερήσιο ποσό, αποκαλούμενο «demurrage» ή επισταλίες. Αυτό το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης. Από νομική άποψη, το «demurrage» αποτελεί μια ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated damages) προς τον πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση του πλοίου του στο λιμάνι. Ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει τη ζημία που έχει υποστεί, αλλά ακόμα και στην περίπτωση που η πραγματική ζημία είναι μεγαλύτερη από την αποζημίωση του «demurrage», ο πλοιοκτήτης δικαιούται να πάρει μόνο το «demurrage rate» που έχει συμφωνηθεί εξ αρχής. Στην αντίθετη περίπτωση, δηλαδή αν η πραγματική ζημία είναι χαμηλότερη από την αποζημίωση που προβλέπει το «demurrage», ο πλοιοκτήτης δικαιούται ολόκληρο το ποσό του «demurrage rate» που είχε συμφωνηθεί εξ αρχής. Η δε ευθύνη για την πληρωμή του «demurrage» προκύπτει αμέσως μετά τη λήξη των «laydays» σύμφωνα με τα προβλεπόμενα.

Ως προς τον υπολογισμό των επισταλιών, η ημέρα μετράται ως ημερολογιακή των 24 ωρών. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι εξαιρούμενες κατά το «laytime» περίοδοι όπως εορτές, Κυριακές, άσχημες καιρικές συνθήκες κ.ά., δεν αφαιρούνται στον υπολογισμό του «demurrage», εξ ού και η έκφραση «once on demurrage always on demurrage». Μόνον στην περίπτωση όπου υπάρχει ρητά και ευκρινώς διατυπωμένη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο, ο χρόνος των επισταλιών μπορεί να περιορισθεί. Για τον χρόνο της υπεραναμονής φόρτωσης οφείλεται πρόσθετη αμοιβή (πρόσθετος ναύλος) στον εκναυλωτή, συνηθέστερα υπολογιζόμενη με επιεική κρίση. Οι επισταλίες είναι δυνατόν να αφορούν χρονικά τόσο τη φόρτωση του πλοίου, όσο και την εκφόρτωσή του.

Στην περίπτωση κατά την οποία παρέλθει και ο χρόνος των επισταλιών άκαρπος, ακολουθεί ο χρόνος των αντεπισταλιών ή όπως αλλιώς λέγεται της «ανθυπεραναμονής» ή «ανθυπερμονής» φόρτωσης, ή εκφόρτωσης πλοίου, όπου ο φορτωτής και επομένως και το φορτίο βαρύνονται με σχεδόν διπλάσιο ναύλο.

**10.4.3 ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ (Despatch ή Dispatch)**

Η έννοια της επίσπευσης μπορεί να γίνει αντιληπτή ως μια μορφή μπόνους το οποίο είναι πληρωτέο στον φορτωτή ή στον παραλήπτη εφόσον χρησιμοποιηθεί λιγότερος χρόνος από τον συμφωνηθέντα για την φορτοεκφόρτωση. Στο σύνολο σχεδόν των ναυλοσυμφώνων τα οποία περιέχουν ρήτρα για επίσπευση, το ποσό της λεγόμενης επίσπευσης αντιστοιχεί στο μισό εκείνου των συμφωνηθέντων επισταλιών. Στις περισσότερες περιπτώσεις η επίσπευση θεωρείται πληρωτέα πάνω στις εργατοώρες ή τον χρόνο των σταλιών που σώθηκε.