

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ - CLAIMS

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥ

ΙΩΑΝΝΗ ΠΟΥΛΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ

Α. ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ (ΑΝΑΥΣΗ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ)	7
ΓΕΝΙΚΑ	7
1. ΑΝΑΥΣΗ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ.....	9
1.1 Είδη Ναυλοσύμφωνων.....	9
1.2 Τύποι ναυλοσύμφωνων για χρονοναύλωση ταξιδιού	10
1.3 Χρονοναύλωση ανά ταξίδι και οι βασικοί όροι της.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ (ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ)	34
1. ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)	34
1.1 Χρονοναύλωση	34
2. ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ	35
2.1 Προοίμιο (Preamble)	35
2.2 Περίοδος ενοικίασης (Period of Hire).....	35
2.3 Εμπορικά όρια (Trading Limits)	35
2.4 Περιγραφή φορτίων (Description of the cargoes)	36
2.5 Ημερομηνία παραλαβής και παράδοση του πλοίου (Delivery and Redelivery Date of the Vessel)	36
2.6 Ημερομηνία διαγραφής (Canceling date).....	36
2.7 Τι πληρώνει ο πλοιοκτήτης (What the ship owner pay for)	37
2.8 Τι πληρώνει ο ναυλωτής (What the charterer pays of).....	37
2.9 Καύσιμα κατά την παραλαβή και παράδοση του πλοίου (Bunkers on delivery and redelivery).....	38
2.10 Η πληρωμή του ενοικίου (The Hire payments).....	38
2.11 Επαναπαράδοση (Redelivery).....	38
2.12 Ειδοποίηση επαναπαράδοσης (Notice of Redelivery).....	39
2.13 Κατευθύνσεις και ημερολόγια (Directions and Log Books).....	39
2.14 Προσωρινή διακοπή του ναύλου (Breakdown Clause).....	39
2.15 Εξασφάλιση ικανής προβλήτας (Berth Standard of Average Clause).....	40
3. ΕΥΘΥΝΕΣ (RESPONSIBILITIES)	41
3.1 Προκαταβολές (Cash Advances)	42
3.2 Εξαιρούμενα λιμάνια (Excluded Ports).....	42
3.3 Απώλεια πλοίου (Loss of Ship).....	42
3.4 Πληρωμή υπερωριών (Payment of over-time to the crew)	42
3.5 Διάσωση (Salvage).....	42
3.6 Ευθύνες για εφοδιασμό με καύσιμα (Bunker responsibilities).....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ (ΑΒΑΡΙΕΣ)	44
1. ΑΒΑΡΙΕΣ (AVERAGE)	44
1.1 Average (Αβαρία – Ζημία).....	44
2. ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE).....	44
2.1 Ασφαλειομεσίτες (Insurance Brokers).....	45
2.2 Διακανονιστές Αβαριών (Average Adjusters).....	46
2.3 Χαρακτηρισμός Γενικής Αβαρίας.....	47
2.4 Ενέργειες πλοίαρχου σε περίπτωση γενικής αβαρίας	47
2.5 Απαιτούμενα έγγραφα σε περίπτωσης γενικής αβαρίας.....	48
3. ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (PARTICULAR AVERAGE).....	49
3.1 Απαιτούμενα έγγραφα σε περιπτώσεις μερικής αβαρίας.....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ (ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ)	51
1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ (MARINE INSURANCE).....	51
2. ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	54

2.1 Ασφαλιζόμενο συμφέρον (<i>Insurable interest</i>)	54
2.2 Αποζημίωση (<i>Indemnity</i>)	55
2.3 Μέγιστη Καλή Πίστη (<i>Utmost Good Faith - Uberrima Fides</i>)	55
2.4 Εγγύηση (<i>Warranty</i>)	56
3. ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ	56
4. Ο ΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ (ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΌΡΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ 2003)	59
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΌΡΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ 2003 (<i>INTERNATIONAL HULL CLAUSES 2003</i>)	59
1. Γενικά- <i>General</i>	59
2. Κίνδυνοι- <i>Perils</i>	59
3. Ενοικιασμένος εξοπλισμός – <i>Leased Equipment</i>	61
4. Αφαιρεθέντα εξαρτήματα – <i>Parts taken off</i>	62
5. Κίνδυνος προκληθείς λόγω ρυπάνσεως – <i>Pollution Hazard</i>	62
6. 3/4 ευθύνης λόγω συγκρούσεως – <i>3/4 Collision Liability</i>	62
7. Αδελφό πλοίο – <i>Sister ship</i>	62
8. Γενική αβαρία και διάσωση.....	62
9. Υποχρέωση του ασφαλιζομένου- <i>sue and labour</i>	63
10. Προϋποθέσεις ναυσιπλοΐας - 11. Παραβίαση των προϋποθέσεων ναυσιπλοΐας	63
12. Συνέχιση - <i>Continuation</i>	65
13. Κλάση και <i>ISM</i>	65
14. Διαχείριση - <i>Management</i>	65
15. Αφαιρούμενα ποσά- <i>Deductibles</i>	66
16. Νέο για παλιό- <i>New for old</i>	66
17. Εργασία υφάλων – <i>Bottom Treatment</i>	66
18. Μισθοί και έξοδα συντηρήσεως- <i>Wages and Maintenance</i>	66
19. Προμήθεια πρακτόρων- <i>Agency Commission</i>	66
20. Ζημία μη επισκευασθείσα- <i>Unrepaired Damage</i>	67
21. Δομική ολική απώλεια (<i>Constructive total loss</i>).....	67
22. Μη πληρωμή ναύλου – <i>Freight Waiver</i>	67
23. Παραχώρηση- <i>Assignment</i>	67
24. Εγγύηση πληρωμών	67
25. Επιστροφές λόγω ακυρώσεως – <i>Canceling Returns</i>	67
26. Ξεχωριστή ασφάλιση – <i>Separate Insurances</i>	67
27. Ευθύνη εις ολόκληρον – <i>Several Liability</i>	68
28. Σχετιζόμενες εταιρείες – <i>Affiliated Companies</i>	68
29. Εξαιρέση πολέμου και απεργιών – <i>War and Strikes Exclusion</i>	68
30. Εξαιρέση τρομοκρατικών, πολιτικών υποκινούμενων και κακόβουλων ενεργειών.....	68
31. Εξαιρέση ραδιενεργού μολύνσεως, χημικών, βιολογικών, βιοχημικών και ηλεκτρομαγνητικών όπλων.....	68
32. Όρια ναυσιπλοΐας – <i>Navigation Limits</i>	68
33. Άδεια για περιοχές που προσδιορίζονται στα όρια ναυσιπλοΐας.....	68
34. Συνθήκη επανενεργοποίησης – <i>Recommissioning Condition</i>	68
35. Πληρωμή ασφαλιστρών – <i>Premium Payment</i>	68
36. (Αγγλικός) νόμος περί Συμβολαίων (δικαιωμάτων των τρίτων μερών) του 1999	68
37. Σταθερά και επιπλέοντα αντικείμενα	68
38. 4/4 ευθύνης λόγω σύγκρουσης.	69
39. Επιστροφές λόγω παροπλισμού.....	69
40. Απορρόφηση Γενικής Αβαρίας.....	69
41. Πρόσθετοι κίνδυνοι – <i>Additional Perils</i>	69
42. Κύριοι αντασφαλιστές – <i>Leading Underwriters</i>	70
43. Ειδοποίηση διεκδικήσεων – <i>Notice of Claims</i>	70
44. Προβλέψεις μέριμνας – <i>Tenter Provisions</i>	70
45. Υποχρεώσεις του ασφαλισμένου – <i>Duties of the Assured</i>	70
46. Υποχρεώσεις των αντασφαλιστών σε σχέση με τις διεκδικήσεις.....	71
47. Παροχή εξασφαλίσεων - <i>Provision of Security</i>	71

48. Πληρωμή των διεκδίκησης	71
49. Ανακτήσεις (recoveries)	71
50. Επίλυση διαφορών.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ	73
ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ.....	73
1. Διεκδικήσεις καλυπτόμενες από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια.....	73
2. Αφαιρούμενα ποσά από τις διεκδικήσεις.....	76
3. Άλλοι κίνδυνοι οι οποίοι δεν καλύπτονται συνήθως.....	77
4. Γενική αβαρία	78
5. Μερική αβαρία	80
6. Διαδικασία υποστηρίξεως των διεκδικήσεων. Απαραίτητη πληροφόρηση.....	88
7. Ο ρόλος του διακανονιστή αβαριών	94
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΣΚΕΨΕΙΣ	
.....	99
ΣΕΛΙΔΟΔΕΙΚΤΗΣ.	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΟΡΙΣΤΕΙ
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	100



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα *Ναυλοσύμφωνα* και οι *Διεκδικήσεις* αποτελούν το βασικό πεδίο της ναυτιλιακής δραστηριότητας που αφορά τον τρόπο απασχόλησης των πλοίων και διακίνησης των φορτίων τους ανά τον κόσμο.

Από τον ορισμό αυτό καθίσταται σαφές ότι πρόκειται για έναν από τους πιο σπουδαίους και νευραλγικούς τομείς της ναυτιλίας. Για αυτό το λόγο η άρτια ενασχόληση με το αντικείμενο των ναυλοσύμφωνων και ιδιαιτέρως των διεκδικήσεων προϋποθέτει, τόσο πρακτική όσο και θεωρητική κατάρτιση και όσο το δυνατόν πολύπλευρη επιστημονική γνώση.

Αντικείμενο. Στην παρούσα εργασία εξετάζονται και περιγράφονται οι όροι που απαρτίζουν ένα ναυλοσύμφωνο και η ερμηνία αυτών, καθώς επίσης και την διεκδίκηση μίας αποζημίωσης από τους ασφαλιστές από μερική – ολική αβαρία του πλοίου –φορτίου. Ιδιαίτερο βάρος δίνεται στην οργάνωση και διαδικασία για την συλλογή πληροφοριών τόσο από την πλευρά του πλοίου όσο και από την πλευρά του εταιρίας στη περίπτωση αβαρίας, καθώς επίσης και την υποστήριξη για την υποβολή μια διεκδίκηση από τους ασφαλιστές του σκάφους .

Σκοπός. Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι να αναδείξει τον κεντρικό ρόλο στο οποίο αποσκοπούν τα ναυλοσύμφωνα για την ναυλωση ενός πλοίου όπως και τη εφαρμογή τους στο σύνολο της ναυτιλίας, όπως και τις ρυθμίσεις – ενέργειες οι οποίες απαιτούνται από την εταιρία – πλοίο για την στοιχειοθέτηση και διεκδίκηση μια αβαρίας από τους ασφαλιστές του σκάφους .

Μεθοδολογία. Αρχικά περιγράφεται και αναφέρεται η ανάλυση των όρων ενός ναυλοσυμφώνου και η διάκριση τους. Στη συνέχεια αναλύονται, η ασφάλιση ενός πλοίου – φορτίου, η διαδικασία ασφάλισης από τους ασφαλιστές, καθώς επίσης και η στοιχειοθέτηση της ασφάλισης ενός πλοίου – φορτίου, για την διεκδίκηση μίας αβαρίας, τα είδη αυτής , οι ενέργειες υποστήριξης , και ο βασικός ρόλος του διακανονιστή αβαριών.

Πηγές : Οι βασικές πηγές στις οποίες στηρίχθηκε η εργασία αυτή κατά την ενασχόληση μου τα δύο τελευταία χρόνια είναι, πρωτότυπα κείμενα από βιβλία, επιστημονικά βιβλία, συνέδρια σχετικά με τους, I . S . M – I . S . P . S – S . M . S , καθώς επίσης και τη 5ετή θαλάσσια εμπειρία μου.

Η εργασία αποτελείται από έξι κεφάλαια :

Το πρώτο κεφάλαιο με τίτλο (*Ανάλυση ναυλοσυμφώνων*) αναφέρεται στην έννοια του ναυλοσύμφωνου και τη διάκρισή του στη ναυτιλία, καθώς επίσης στους τύπους και τους βασικούς όρους της ναύλωσης ανα ταξίδι.

Το δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο (*Χρονοναύλωση*) περιλαμβάνει την ανάλυση των όρων της κύριας πλευράς των χρονοναυλοσυμφώνων και τις ευθύνες μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή.

Το τρίτο κεφάλαιο με τίτλο (*Αβαρίες*) περιγράφει τα είδη της αβαρίας και τις απαιτούμενες ενέργειες και ντοκουμέντα που μπορούν να στοιχειοθετήσουν την αντίστοιχη αβαρία.

Το τέταρτο κεφάλαιο με τίτλο (*Ναυτική Ασφάλιση*) περιγράφει τη ναυτική ασφάλιση ενός πλοίου – φορτίου, τον τρόπο και τη διαδικασία με την οποία γίνεται η ασφάλιση αυτή, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς καθώς επίσης και τα είδη των ναυτικών ασφαλιστηρίων.

Το πέμπτο κεφάλαιο με τίτλο (*Διεθνείς Όροι Σκάφους 2003*) περιλαμβάνει την ανάλυση των Διεθνών Όρων Σκάφους 2003 και τις διεκδικήσεις με βάση τους όρους, ανάλογα με το είδος της αβαρίας. Τα παραπάνω περιγράφονται από ανάλογα παραδείγματα.

Το έκτο κεφάλαιο με τίτλο (*Πρακτική της υποβολής διεκδικήσεων προς τους ασφαλιστές του σκάφους*) περιλαμβάνει την πρακτική της υποβολής διεκδικήσεων και απόδειξη αυτών, τα είδη διεκδικήσεων και τα απαιτούμενα έγγραφα αυτών, και τέλος τη διαδικασία υποστήριξης των διεκδικήσεων και το βασικό ρόλο του διακανονιστή αβαριών.

Τέλος η εργασία καταλήγει σε συμπεράσματα και θέσεις.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΓΕΝΙΚΑ

Το σύγχρονο εμπόριο οφείλει την παγκοσμιοποίησή του στις μαζικές θαλάσσιες μεταφορές προϊόντων, από το ένα μέρος του πλανήτη στο άλλο. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλαν αποφασιστικά τόσο στην εξάπλωση του εμπορίου όσο και στην οικονομική και πολιτική ανάπτυξη της ανθρωπότητας και κατέχουν ποσοστό που αγγίζει ετησίως το 90 % των παγκόσμιων μεταφορών.

Τα μεταφερόμενα φορτία διακρίνονται κατά κύριο λόγο σε ξηρά, υγρά και αέρια με αποτέλεσμα οι ιδιαίτερες συνθήκες παραγωγής και εμπορίας τους να αντανακλώνται άμεσα ή έμμεσα στις γραπτές συμβάσεις ναύλωσης και συνεπώς να συμβάλλουν στον καθορισμό των ιδιαίτερων μορφών ναυλοσύμφωνων.

Η γραπτή σύμβαση της ναύλωσης, δηλαδή η συμφωνία για τη μεταφορά συγκεκριμένων προϊόντων από ένα τόπο σε ένα άλλο, είτε αυτή γίνεται απευθείας μεταξύ του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή διαχειριστή και του ναυλωτή, είτε δια μέσου των ναυλομεσιτών τους, ονομάζεται *ναυλοσύμφωνο* (Charter party).

Αυτό πρέπει να παρέχει τη συμφωνία στην οποία έχουν καταλήξει τα συμβαλλόμενα μέρη έπειτα από όλες τις σχετικές διαπραγματεύσεις, αλλά και τους όρους και τις συνθήκες που επιτεύχθηκαν από αυτή τη συμφωνία. Το ναυλοσύμφωνο λοιπόν είναι ένα έγγραφο ζωτικής σημασίας, που αφορά όχι μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη, αλλά και πολλούς άλλους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια μεταφορά, οι οποίοι έχουν κάποια άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα (πχ. τους αξιωματικούς, το πλήρωμα, τους πράκτορες του πλοίου κλπ).

Ένα ναυλοσύμφωνο μπορεί να έχει δημιουργηθεί από οποιοδήποτε μεμονωμένο άτομο ή εταιρία και να έχει μία ιδιαίτερη φόρμα, αλλά είναι κοινή πρακτική να χρησιμοποιούνται ευρέως κάποιες συγκεκριμένες μορφές ναυλοσύμφωνων.

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα είναι επίσημα, δηλαδή αναγνωρισμένα από κάποιο διεθνή οργανισμό, όπως η BIMCO η FONASBA, ο οποίος αναλαμβάνει για λογαριασμό των μελών του να ελέγξει, να συμπληρώσει, να αναθεωρήσει αλλά ακόμα και να ανασκευάσει από την αρχή προκειμένου να γίνουν αποδεκτοί διάφοροι συγκεκριμένοι τύποι συμβάσεων.

Η χρήση αναγνωρισμένων ναυλοσύμφωνων εξασφαλίζει ότι αυτά θα είναι ευρέως διαδεδομένα και διαθέσιμα, θα έχουν ήδη ελεγχθεί από νομικής πλευράς σε προηγούμενες δικαστικές περιπτώσεις, ενώ κατά γενική ομολογία, είναι δίκαια και για τα δύο μέρη.

Οι έτοιμοι τύποι των ναυλοσύμφωνων χρησιμοποιούνται μόνο ως βάση για τις διαπραγματεύσεις. Όπου κρίνεται σκόπιμο, το κείμενο αλλάζει διαγράφεται ή προστίθενται άλλα στοιχεία, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται καλύτερα η συμφωνία.

Στην τροποποιημένη κύρια μορφή του ναυλοσύμφωνου θα μουν ακόμα και κάποιοι επιπρόσθετοι όροι (additional clauses) ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις προστίθενται συνοδευτικά έγγραφα. Αυτά συνηθίζονται όταν ένα τουλάχιστον από τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμεί να κρατήσει εμπιστευτικά κάποια σημεία συμφωνίας, για παράδειγμα το ύψος του ναύλου ή του συνολικού ενοικίου (hire).

Είναι κοινή πρακτική στο θαλάσσιο εμπόριο, να μην βασίζεται η δημιουργία των ναυλοσύμφωνων σε λευκές φόρμες, αλλά σε ναυλοσύμφωνα προηγούμενων ναυλώσεων, οπότε και αλλάζουν μόνο οι κύριοι και πρόσθετοι όροι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι χρήσιμο όχι μόνο γιατί συμβάλλει στην εξοικονόμηση χρόνου και εργασίας, αλλά και γιατί αποτελεί συχνά απόδειξη στους πλοιοκτήτες και τους μεσίτες τους που συχνά αντιτίθενται στην υιοθέτηση κάποιων όρων, ότι αυτοί οι όροι έχουν ήδη υιοθετηθεί παλαιότερα από άλλους.

Σύμφωνα με τα παραπάνω *ναυλοσύμφωνο* (Charter party) ονομάζουμε το συμβόλαιο (Contract), το οποίο χρησιμοποιείται κατά τη μεταφορά αγαθών μέσω της θάλασσας. Το ναυλοσύμφωνο είναι ισχυρό εφόσον υπάρχει συμφωνία μεταξύ τουλάχιστον δυο συμβαλλομένων, από τους οποίους ο ένας προσφέρει και ο άλλος αποδέχεται.

Όταν αυτή διαβιβαστεί γραπτά στον πλοιοκτήτη και από την ώρα αποδοχής της, η συμφωνία αυτή δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη εφόσον :

- ✓ Οι προθέσεις των συμβαλλομένων καθώς και το ναυλοσύμφωνο όπου αναφέρονται καταλήγουν στη σύναψη νομικών σχέσεων μεταξύ τους.
- ✓ Υπάρχει αμοιβή, δηλαδή ναύλος ή ενοίκιο (hire).
- ✓ Οι συμβαλλόμενοι είναι πλήρως εξουσιοδοτημένοι για την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου.

1. ΑΝΑΥΣΗ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ¹

1.1 Είδη Ναυλοσύμφωνων

Υπάρχουν δύο τύποι ναυλοσύμφωνων, που αναφέρονται παρακάτω και έχουν μεγάλη εμπορική εμπιστοσύνη.

1) Demise

Ο όρος αυτός σημαίνει διακυβέρνηση. Ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο και είναι υπεύθυνος για τη σύνθεση του πληρώματος, τον εξοπλισμό του πλοίου με εφόδια και γενικά για τη διαχείριση του πλοίου έναντι μιας ημερήσιας καταβολής ενοικίου προς τον πλοιοκτήτη.

2) Non demise

Ο όρος αυτός σημαίνει τη μη διακυβέρνηση. Ο τύπος αυτός του ναυλοσύμφωνου είναι ο επικρατέστερος γιατί ο πλοιοκτήτης έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου και το ενοικιάζει στο ναυλωτή για κάποιο χρονικό όριο έναντι ημερήσιας καταβολής ενοικίου. Έτσι υπάρχουν οι ακόλουθοι τύποι ναυλοσύμφωνων:

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.

Η πλειονότητα των ελεύθερων πλοίων γίνεται με βάση το *Voyage charter* δηλαδή χρονοναύλωση για ένα ταξίδι. Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης κρατά την διακυβέρνηση του πλοίου του, αλλά ο πλοίαρχος είναι κάτω από τις εντολές του ναυλωτή. Όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο για τακτό χρονικό διάστημα (Time charter) τότε ο ναυλωτής αναλαμβάνει να πληρώσει τα έξοδα του λιμένα, φαρικά τέλη την έγκαιρη πετρέλευση του πλοίου και ό,τι άλλα έξοδα προκύψουν που είναι στις υποχρεώσεις του.

¹ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

1.2 Τύποι ναυλοσύμφωνων για χρονοναύλωση ταξιδιού²

Υπάρχουν αρκετοί τύποι ναυλοσύμφωνων, που μπορούν να συνταχθούν για ένα κυκλικό ταξίδι, όπου θα αναφέρονται οι επιπρόσθετοι όροι για να καλυφθούν οι απαιτήσεις του πλοίου αλλά και τα συμφέροντα των συμβαλλομένων μερών για το επικείμενο ταξίδι.

Gross From of Charter

Ο όρος αυτός του ναυλοσύμφωνου είναι κοινός και χρησιμοποιείται για τα ελεύθερα φορτηγά πλοία σήμερα. Σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει όλα τα έξοδα που προέρχονται από τη φόρτωση, την εκφόρτωση καθώς και όλα τα έξοδα του λιμένα που θα προκύψουν.

F.I.O Charter (Free In & Out)

Με τον τύπο αυτό του ναυλοσύμφωνου, ο ναυλωτής πληρώνει τα έξοδα της φόρτωσης και της εκφόρτωσης, ενώ ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τα έξοδα λιμένα.

Lump sum Charter

Σε αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής πληρώνει ένα ορισμένο ποσό για τη ναύλωση του πλοίου. Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται με βάση τα κυβικά μέτρα φόρτωσης του πλοίου.

Το ναυλοσύμφωνο είναι χρήσιμο γιατί ο πλοιοκτήτης εγγυάται για τη χωρητικότητα του πλοίου του και ο ναυλωτής θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τους χώρους αυτούς κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Η υποχρέωση του ναυλωτή είναι τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, ενώ του πλοιοκτήτη είναι να καταβάλλει τα έξοδα λιμένα.

² Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

Net form Charter

Με τον όρο αυτό του ναυλοσύμφωνου ο ναυλωτής πληρώνει όλα τα έξοδα για τη φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, τα φαρικά και τα έξοδα λιμένα. Οι υπολογισμοί των εξόδων αρχίζουν από τη χρονική στιγμή που θα δοθεί η επιστολή ετοιμότητας (Notice of readiness). Ο όρος *Net Form* χρησιμοποιείται πολύ από τους πλοιοκτήτες γιατί είναι όλα τα έξοδα τακτοποιημένα και είναι ο πιο επικερδής όρος για τον πλοιοκτήτη.

Υπάρχουν ασφαλώς πλήθος διαφορετικών ναυλοσύμφωνων τα οποία μπορούν να διαιρεθούν σε διάφορες κατηγορίες και να χρησιμοποιηθούν με τον κατάλληλο τρόπο ούτως ώστε και οι δύο συμβαλλόμενες πλευρές να είναι ικανοποιημένες.

1.3 Χροναύλωση ανά ταξίδι και οι βασικοί όροι της³

Οι όροι, οι συνθήκες και οι απαλλαγές που μπορεί να υπάρχουν σε ένα ναυλοσύμφωνο αντιπροσωπεύουν επιθυμίες και των δυο μερών. Ποτέ δεν υπάρχουν ουσιώδεις όροι που να είναι αναγκαίοι στα ναυλοσύμφωνα, έτσι γίνονται διαγραφές όρων ή προστίθενται νέοι όροι αποδεκτοί και από τις δυο πλευρές.

Για παράδειγμα δεν είναι ουσιώδης ο όρος (Ice Clause), όταν το πλοίο εκτελεί πλόες σε θαλάσσιες περιοχές, όπου δεν υπάρχει ο κίνδυνος των πάγων. Άρα ένα ναυλοσύμφωνο αποτελείται από τα ακόλουθα μέρη:

Προοίμιο (The preamble)

Το προοίμιο συνίσταται στην περιγραφή του πλοίου, τη γεωγραφική του θέση και την αναμενόμενη ημέρα αφίξεως του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης. Συνήθως στην αρχή του ναυλοσύμφωνου αναγράφονται τα ονόματα των συμβαλλομένων, τα στοιχεία του πλοίου αναλυτικά καθώς και η κλάση του.

Το προοίμιο, αν και είναι σύντομο, περιλαμβάνει ουσιώδεις πληροφορίες. Δίδονται τα ονόματα των συμβαλλομένων μερών, τα στοιχεία του πλοίου, καθώς και μία σύντομη περιγραφή περί της θέσεως του πλοίου, και την ημέρα ετοιμότητας του για φόρτωση.

³ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers

Στο προοίμιο μπορεί να μην αναγράφονται τα ονόματα των συμβαλλομένων μερών, αλλά οι επωνυμίες εταιριών ή οι επωνυμίες πρακτόρων (ναυλομεσιτών) που θα υπογράφουν με την παρατήρηση (as agent only). Η γεωγραφική θέση του πλοίου θα πρέπει να είναι πραγματική καθώς και η ημέρα αφίξεως του πλοίου στο συμφωνηθέντα λιμένα ή μέρος.

Τα στοιχεία αυτά ο ναυλωτής θα τα λάβει υπόψη με βάση την αρχή της καλής πίστης, γιατί δεν έχει την δυνατότητα να ελέγξει τη θέση του πλοίου.

Ονόματα και στοιχεία των συμβαλλομένων μερών⁴

Τα πλήρη στοιχεία των συμβαλλομένων, δηλαδή η λεπτομερής αναφορά επωνυμιών των πλοιοκτητών ή χρονοναυλωτών του πλοίου και των ναυλωτών που έχουν ναυλώσει το πλοίο για το συγκεκριμένο ταξίδι, πρέπει να περιέχονται σε όλα τα ναυλοσύμφωνα. Τα ονόματα των πλοιοκτητών είναι συνήθως εταιρίες. Τόσο η αναφορά τους, όσο και οι διευθύνσεις τους κρίνονται απαραίτητες γιατί μας δίνουν πληροφορίες για την έδρα τους και την εθνικότητα τους.

Αυτά είναι δεδομένα και απαραίτητα για τον σαφή καθορισμό των μερών που θα μετέχουν στη ναύλωση, ώστε σε οποιαδήποτε περίπτωση να γνωρίζουν καλά οι συμβαλλόμενοι σε ποιον πρέπει να απευθύνουν, να καταλογίσουν ευθύνες και τέλος να εγείρουν πιθανές απαιτήσεις.

Περιγραφή του πλοίου (Description of the vessel)⁴

Η περιγραφή του πλοίου αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο τόσο για τη ναύλωση φορτηγών πλοίων, όσο και για τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων, γι' αυτό κρίνεται απαραίτητο να συμπεριλαμβάνεται στο κύριο τμήμα κάθε ναυλοσύμφωνου.

Περιλαμβάνονται οι βασικότερες κατασκευαστικές λεπτομέρειες του πλοίου, οι οποίες πρέπει να είναι ακριβείς και αξιόπιστες, όπως η ηλικία του πλοίου, η σημαία που φέρει η κλάση του, οι κόροι ολικής και καθαρής χωρητικότητας (GRT/ NRT) η μεταφορική του ικανότητα σε τόνους (deadweight), η χωρητικότητα σε όγκο, ο αριθμός των καταστρωμάτων, των αμπαριών, των ανοιγμάτων που υπάρχουν σε κάθε αμπάρι, ο τύπος των ανοιγμάτων, καθώς και οι διαστάσεις τους. Ο προσδιορισμός των κυβικών του πλοίου συγκριτικά με τη

⁴ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers

χωρητικότητα του είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί ανάλογα με το συντελεστή στοιβασίας καθορίζεται και η συνολική ποσότητα που είναι δυνατόν να φέρει το πλοίο.

Η περιγραφή του πλοίου είναι απαραίτητη, καθώς κάθε τύπος πλοίου έχει τις δικές του διαρρυθμίσεις στους χώρους των αμπαριών για ειδικά φορτία και διαθέτει τα ανάλογα φορτοεκφορτωτικά μέσα, τα οποία ο ναυλωτής υπολογίζει όταν διαπραγματεύεται την ναύλωση. Η σημαία του πλοίου έχει επίσης ιδιαίτερη σημασία, τόσο για περιόδους πολέμου, όσο και σε καιρώ ειρήνης. Αν το υπό ναύλωση πλοίο φέρει τη σημαία εμπόλεμου κράτους ή κράτους που βρίσκεται στις παραμονές πολεμικής περιόδου τότε η σχεδιαζόμενη ναύλωση διατρέχει τον κίνδυνο της ματαίωσης ή της πλήρους αποτυχίας, λόγω κατακράτησης του πλοίου από εχθρικό κράτος.

Αντίθετα σε περίοδο ειρήνης, η σημαία έχει σημασία για την επιχείρηση της ναύλωσης, γιατί υποδηλώνει την κατάσταση του πλοίου από την άποψη της ασφάλειας, το βαθμό ναυτικής εκπαίδευσης και αποδοτικότητας των αξιωματικών και του πληρώματος αλλά και τα συναφή προβλήματα που δημιουργούνται, όταν το πλοίο μιας συγκεκριμένης σημαίας, επισκέπτεται λιμάνια διαφόρων χωρών.

Θέση του πλοίου (Position of the vessel)⁵

Αναγκαίος είναι ο καθορισμός της ακριβούς παρούσας θέσης του πλοίου και της αναμενόμενης ετοιμότητας του για να τεθεί υπό τις οδηγίες του νέου ναυλωτή γιατί, το φορτίο πρέπει να είναι έτοιμο την κατάλληλη χρονική στιγμή, ώστε να συμπληρωθούν οι ημερομηνίες παράδοσης που έχουν συμφωνηθεί με τον παραλήπτη.

Περιγραφή του φορτίου (Description of the cargo)⁵

Στο ναυλοσύμφωνο γίνεται περιγραφή του φορτίου και πώς αυτό θα μεταφερθεί. Για παράδειγμα, αν είναι φορτία χύμα, τότε αναγράφεται ο συντελεστής στοιβασίας του φορτίου. Η περιγραφή του φορτίου πρέπει να είναι σαφής.

Όταν πρόκειται για γενικό φορτίο θα πρέπει να ελέγχονται τα ενδεικτικά σημεία του φορτίου που υπάρχουν πάνω στα κιβώτια. Αν πρόκειται περί επικίνδυνων φορτίων, αυτά θα πρέπει να φορτωθούν σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO (carrying dangerous goods).

⁵ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers

Ημερομηνία φόρτωσης (Loading date)⁶

Με τον όρο αυτό εννοούμε τη χρονική περίοδο που ορίζεται από τους ναυλωτές ή τους φορτωτές και κατά την οποία το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται στον προκαθορισμένο λιμένα για την έναρξη της φόρτωσης. Όταν το πλοίο θα φθάσει πρέπει ο πλοίαρχος να δώσει το *Notice of readiness* ώστε να πιστοποιείται η άφιξη του πλοίου.

Πιθανώς το πλοίο να φθάσει νωρίτερα από τη συμφωνηθείσα ημερομηνία έτσι πλέον είναι στη διάθεση του ναυλωτή να παραλάβει το πλοίο νωρίτερα από την καθορισμένη ημερομηνία.

Συμφωνίες για την παραλαβή του πλοίου από τους ναυλωτές υπάρχουν πολλές. Ένα πλοίο μπορεί να ναυλωθεί όταν περάσει κάποιο ορισμένο γεωγραφικό σημείο. Για παράδειγμα, άμα διασχίσει τον ισημερινό ή περνώντας το Γιβραλτάρ ή άλλες εμπορικές περιοχές. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις ο πλοίαρχος γνωστοποιεί τηλεγραφικά το διάπλου του πλοίου, την ημέρα, την ώρα της ναύλωσής του, καθώς και ποσά καύσιμα υπάρχουν στη δεδομένη χρονική στιγμή της ναύλωσης.

Ημερομηνία διαγραφής του πλοίου (Canceling date)

Με τον όρο αυτό το πλοίο μπορεί να διαγραφεί από τη ναύλωση αν δεν βρίσκεται στην ορισθείσα ημερομηνία στο λιμάνι φόρτωσης. Ο πλοιοκτήτης ζητά από το ναυλωτή κάποια παράταση της ημερομηνίας της διαγραφής του πλοίου του με τη δικαιολογία ότι το πλοίο του συνάντησε κακοκαιρία. Ο ναυλωτής ανάλογα με τις υποχρεώσεις του μπορεί να δεχθεί την καθυστέρηση του πλοίου. Αν όμως γίνει η διαγραφή του πλοίου από τη ναύλωση και το πλοίο βρίσκεται προς το λιμάνι της φόρτωσης ο πλοιοκτήτης δικαιούται μια λογική αποζημίωση.

Λιμάνι φόρτωσης - εκφόρτωσης (Loading - Discharging port)

Ο όρος λιμάνι ή τοποθεσία φόρτωσης ορίζεται πάντοτε από το ναυλωτή. Μερικές φορές αυτό μπορεί να είναι ένα απλώς μονολεκτικό όνομα λιμένα ή μια ακτίνα θέσεων αρκετών μιλίων, όπου υπάρχουν αρκετά λιμάνια ή τοποθεσίες που ο ναυλωτής μελλοντικά θα επιλέξει να στείλει το πλοίο για φόρτωση. Εάν το λιμάνι είναι καθορισμένο τότε το πλοίο είναι υποχρεωμένο να προσεγγίσει στο λιμάνι αυτό να αγκυροβολήσει εντός του *Port Limits* και ο

⁶ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers

πλοίαρχος να δώσει την επιστολή ετοιμότητας. Το λιμάνι ή η τοποθεσία φόρτωσης πρέπει να παρέχει στο πλοίο την ασφάλεια της προσέγγισης και της παραμονής του. Ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα πριν τη συμφωνία της προσέγγισης του πλοίου, να ελέγξει εάν παρέχεται στο πλοίο η απαιτούμενη ασφάλεια του.

Εάν διαπιστωθεί ότι το λιμάνι δεν παρέχει ασφάλεια, τότε ζητεί από το ναυλωτή να δοθεί ένα άλλο λιμάνι όπου να παρέχει ασφάλεια στο πλοίο. Με την παρατήρηση αυτή, αν οι ναυλωτές επιμένουν ότι στο πλοίο παρέχεται ασφάλεια, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να στείλει το πλοίο του εκεί επιφυλασσόμενος ότι αν κατά την παραμονή του πλοίου ο πλοίαρχος διαπιστώσει ότι το λιμάνι ή η τοποθεσία δεν πληρούν τους όρους ασφαλείας προσέγγισης, παραμονής, φόρτωσης και απόπλου του πλοίου, τότε πλέον ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της αλλαγής του λιμένα φόρτωσης.

Έτσι παρατηρείται ότι μπορεί να έχει δοθεί εντολή στο πλοίο για κάποιο αρχικό λιμάνι φόρτωσης και στη συνέχεια να δοθεί κάποιο άλλο λιμάνι. Οι ναυλωτές καλύπτονται από τον όρο A / H Range, γιατί μπορούν να στείλουν το πλοίο σε κάποιο *Safe port* με *Safety birth*. Κατόπιν τούτου αφού τελικά συμφωνήσουν ο ναυλωτής με τον πλοιοκτήτη, δίνεται εντολή στο πλοίο να προσεγγίσει στο λιμάνι της φόρτωσης, όπου θα παρέχεται η επιθυμητή ασφάλεια του πλοίου.

Ασφαλές λιμάνι (Safe port)⁷

Με τον όρο αυτό συμφωνείται ότι ένα λιμάνι θα είναι ασφαλές, όταν παρέχει όλες τις ενδεδειγμένες ευκολίες ελλιμενισμού, αλλά θα παρέχει και ασφάλεια από καιρικά φαινόμενα και από πολιτικές αναταραχές. Καθώς επίσης πρέπει να παρέχει και ασφαλές αγκυροβόλιο με σωστή σήμανση φανών και διάφορες ευκολίες για την ασφαλή προσέγγιση του πλοίου. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί αν είναι ασφαλές για το παρόν εκτόπισμα του πλοίου.

Επιπρόσθετα λιμάνια εκφόρτωσης (Additional ports of discharge)⁷

Υπάρχει περίπτωση να μην είναι ένα μόνο λιμάνι εκφόρτωσης, αλλά περισσότερα. Τότε ο πλοιοκτήτης θα συμβάλει με την έγκρισή του αν τα λιμάνια εκφόρτωσης έχουν κάποια λογική

⁷ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers, Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, (2002), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις

γεωγραφική σειρά και όχι ότι το πλοίο θα πηγαίνει εμπρός ή πίσω δημιουργώντας έτσι την εντύπωση μιας τυχαίας εκφόρτωσης.

Εκτιμώμενος χρόνος άφιξης του πλοίου στο λιμάνι (ETA - Estimated Time of Arrival)⁸

Τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και ο πλοίαρχος υποχρεούνται να ενημερώσουν τα μέρη που έχει ήδη καθορίσει ο ναυλωτής για την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Θα πρέπει σε καθορισμένες ημέρες ή σε 48 – 24 ώρες πριν από την αναμενόμενη άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, να ειδοποιηθεί ο ναυλωτής, προκειμένου να είναι κατάλληλα προετοιμασμένος, ώστε να παράσχει το συμφωνημένο φορτίο ή να το εκφορτώσει. Σε αντίθετη περίπτωση, θα κληθεί το πλοίο να πληρώσει τις ζημιές που θα δημιουργηθούν. Το (ETA) πρέπει να δοθεί μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι φόρτωσης προκειμένου να καθορίζεται ο χρόνος άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Επίσης ο πλοίαρχος πρέπει να δώσει επαρκείς πληροφορίες αναφορικά με το βύθισμα του πλοίου, την άφιξη στο συγκεκριμένο λιμάνι, κατά την αναχώρηση του από το προηγούμενο λιμάνι ή 72 ώρες πριν την καθορισμένη ώρα άφιξης στο λιμάνι εκφόρτωσης. Εάν ο πλοίαρχος αποτύχει να παράσχει στο ναυλωτή τις παραπάνω πληροφορίες, τότε η τυχόν καθυστέρηση θα βαρύνει το πλοίο και οι πλοιοκτήτες θα είναι υπεύθυνοι για τα επιπρόσθετα έξοδα που θα δημιουργηθούν.

Διαγωγή αξιοπλοΐας για ταξίδι σε ενδιάμεσα λιμάνια (Seaworthy trim to proceed between ports)⁸

Η διαγωγή των βυθισμάτων του πλοίου, για τα ενδιάμεσα λιμάνια εκφόρτωσης είναι ευθύνη του πλοίαρχου, επίσης ευθύνη του πλοίαρχου είναι η καλή στοιβασία και η καλή έχμαση του φορτίου, που θα κάνουν το πλοίο αξιόπλοο (Seaworthy) σε όλα του τα τμήματα έτσι ώστε το πλοίο να έχει ικανοποιητική διαγωγή μετά από κάθε εκφόρτωση. Στην περίπτωση γενικού φορτίου, που υπάρχουν πολλά λιμάνια εκφόρτωσης και θα πρέπει οι παραλήπτες να παίρνουν τα φορτία τους, το πλοίο θα πρέπει να αποπλέει με ικανοποιητική διαγωγή βυθισμάτων, ώστε να είναι ικανό να πλεύσει προς το επόμενο λιμάνι εκφόρτωσης.

⁸ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers, Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, (2002), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις

Για να γίνει αυτό θα πρέπει στο λιμάνι της φόρτωσης ο πλοίαρχος να ελέγξει λεπτομερώς το Stowage plan, για να αποφύγει κατά την εκφόρτωση των φορτίων στα διάφορα λιμάνια του προορισμού του την μετακίνηση άλλων φορτίων (Shifting cargoes). Αν είναι απαραίτητο να γίνει μετακίνηση φορτίων θα πρέπει αυτό να ζητηθεί εγγράφως δηλαδή ότι το πλοίο ουδεμία ευθύνη αναγνωρίζει για τη μετακίνηση των φορτίων και δεν έχει ευθύνη για τα έξοδα αυτά. Η επιστολή πρέπει να δοθεί στον αντιπρόσωπο των ναυλωτών κατά τη φόρτωση.

Η εγγραφή του όρου στο ναυλοσύμφωνο *Seaworthy trim clause* είναι ισχυρός όρος γιατί και αν ο πλοίαρχος ορίζει τη διαγωγή απόπλου του πλοίου, αλλά και οι φορτωτές ή παραλήπτες είναι υπόχρεοι να δουν το πλοίο να αποπλέει με ικανοποιητική διαγωγή βυθισμάτων.

Η πληρωμή του ναύλου (The payment of freight)

Υποχρέωση του ναυλωτή είναι η καταβολή στον πλοιοκτήτη αμοιβής για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού.

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ορίζουν το ποσό του ναύλου, το νόμισμα στο οποίο αυτός θα καταβληθεί, αλλά και τον τρόπο πληρωμής.

Επειδή πάντοτε υπάρχει ο κίνδυνος της απώλειας του πλοίου ή του φορτίου, κατά το ταξίδι ο πλοιοκτήτης επιμένει να γράφει στο ναυλοσύμφωνο ότι ο ναύλος θα θεωρηθεί ότι έχει κερδηθεί και δεν θα επιστραφεί σε καμία περίπτωση. Σε ορισμένες περιπτώσεις ο ναύλος υπολογίζεται με βάση την ποσότητα που παραδόθηκε ή αντίστοιχα με αυτήν που έχει φορτωθεί στο πλοίο.

Αν δεν έχει γίνει άλλη συγκεκριμένη συμφωνία ή αναφορά, ο ναύλος καταβάλλεται κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, με την προϋπόθεση της ασφαλούς παράδοσης του φορτίου. Σε περίπτωση κατά την οποία το φορτίο χαθεί εν πλω, τότε ο ναυλωτής θα απαλλάσσεται από την ευθύνη της καταβολής του ναύλου. Η πληρωμή του ναύλου είναι δυνατόν να μην εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου και να καταβάλλεται προκαταβολικά (Advance freight), με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να έχει εισπράξει ακόμα και σε περίπτωση που το πλοίο ή και το φορτίο έχει χαθεί. Εκτός από το ναύλο που υπολογίζεται ανά τόνο φορτίου, υπάρχει και ο ναύλος κατά αποκοπή (lumpsum freight), ο οποίος υπολογίζεται με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου και πληρώνεται ανεξάρτητα από την συνολική ποσότητα του φορτίου που θα μεταφερθεί.

Στην περίπτωση που ο ναυλωτής έχει παραβιάσει το συμβόλαιο και δεν έχει φορτώσει τη συμφωνηθείσα ποσότητα ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα την καταβολή του νεκρού ναύλου (Dead freight), δηλαδή την αποζημίωση του πλοιοκτήτη, η οποία συνήθως ισούνται με το ποσό το οποίο ο τελευταίος απώλεσε. Στην περίπτωση φόρτωσης μικρότερης ποσότητας από αυτή που έχει προσυμφωνηθεί, ο πλοίαρχος θα πρέπει να δείχνει την απαραίτητη προσοχή και να ζητά και να λαμβάνει τη σχετική αποδοχή από τους φορτωτές, με σκοπό να διαθέτει επαρκή στοιχεία για την διεκδίκηση του νεκρού ναύλου, με άλλα λόγια: (Master shall give immediate notice to charterer... that such cargo quantity has not been furnished, indicating shortage, and then charterer's instructions).

Συνήθως οι ναυλωτές διαθέτουν μια δεδομένη φόρμα για τον υπολογισμό του νεκρού ναύλου, πάνω στην οποία αναγράφονται τα ακριβή χαρακτηριστικά του πλοίου, η χωρητικότητα, το βύθισμα και τα κυβικά.

Σε αυτά υπολογίζεται η ακριβής ποσότητα που θα μπορούσε να φορτώσει το πλοίο. Ο πλοίαρχος θα πρέπει πριν την αναχώρηση του από το λιμάνι φόρτωσης να έχει πάρει βεβαίωση (από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές), σχετικά με το βύθισμα του πλοίου, καθώς αυτό αποτελεί μέσο σύγκρισης και υπολογισμού του νεκρού ναύλου.

Οι πλοιοκτήτες επιθυμούν την είσπραξη του ναύλου μέχρι την εκφόρτωση ή την παράδοση του φορτίου, ώστε να διαθέτουν ένα μέσο άσκησης πίεσης, με σκοπό την πληρωμή τους. Με αυτό τον τρόπο προστατεύονται από την περίπτωση του κακόπιστου ναυλωτή, ο οποίος μπορεί να προσπαθήσει να αποδεσμευτεί από τις υποχρεώσεις του και να μην καταβάλλει το σύνολο ή έστω τμήμα του ναύλου.

Εάν στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει ο όρος της εξόφλησης του ναύλου μετά την εκφόρτωση τότε υπάρχει η περίπτωση ενός κακού ναυλωτή, καθώς δεν θα διαθέτει πλέον κανένα πλεονέκτημα διαπραγμάτευσης. Κάτι τέτοιο οφείλεται στο ότι πολλές εταιρείες δεν διαθέτουν συνήθως άλλα περιουσιακά στοιχεία τα οποία είναι δυνατόν να δεσμευθούν για να αποζημιωθεί ο πλοιοκτήτης. Γι' αυτό το λόγο πολλά ναυλοσύμφωνα περιέχουν τον όρο της κατάσχεσης του φορτίου, σε περίπτωση μη πληρωμής του ναύλου.

Οι ναυλωτές δεν δικαιούνται να σταματήσουν την καταβολή του ναύλου στους πλοιοκτήτες με αιτιολογικό τη ύπαρξη κάποιας οικονομικής διαφωνίας μεταξύ τους. Μείωση του ναύλου

γίνεται μόνο για προκαταβολές χρημάτων που έχουν ήδη σταλεί στον πλοίαρχο για να καλύψει τα έξοδα του.

Ναύλος με κατεστραμμένο φορτίο (Freight on damaged cargo)

Ο ναύλος πληρώνεται ακέραιος αλλά ο παραλήπτης θα εγείρει αξίωση αποζημίωσης για την βλάβη που υπέστη από την καταστροφή του φορτίου. Αν το φορτίο είναι εντελώς κατεστραμμένο και δεν επανέρχεται στην αρχική του κατάσταση ή δεν μπορεί να πουληθεί έστω και με χαμηλότερη τιμή τότε δεν πληρώνεται ο ναύλος.

Π.χ Κατά τη μεταφορά φορτίου χύμα – τσιμέντο, το φορτίο βράχηκε και έγινε σκυρόδεμα. Ενώ αν υπάρχει βρεγμένο σιτάρι ή καλαμπόκι, μπορεί κατόπιν επεξεργασίας να στεγνώσει και να χρησιμοποιηθεί για ζωοτροφές.

Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να συντάξει SEA REPORT και να το καταθέσει στο πρώτο λιμάνι άφιξης του πλοίου.

Σταλίες (Laydays)

Σταλίες είναι οι ημέρες φόρτωσης ή εκφόρτωσης που έχουν προσυμφωνηθεί για κάθε λιμάνι όπου θα προσεγγίσει το πλοίο. Ο χρόνος αρχίζει να μετρά από τη χρονική στιγμή όπου ο πλοίαρχος θα δώσει το (Notice of Readiness), τηλεγραφικά ή και με επιστολή. Κατά τις σταλίες δε μετρά ο χρόνος των αργιών, που δεν εργάζονται οι στοιβαδόροι, τοπικές αργίες και ημέρες απεργιών.

Επισταλίες (Demurrages)

Επισταλίες είναι οι ημέρες που συνεχίζονται να προσμετρούνται μετά από τις σταλίες καθώς επίσης και όλες οι ημέρες τοπικών αργιών, εθνικών εορτών και οι ημέρες απεργιών.

Cecccer clause⁹

Ο όρος αυτός συναντάται σε πολλά ναυλοσύμφωνα και αναφέρεται ως εξής. Ευθύνη του ναυλωτή είναι να προκαταβάλει την αξία του ναύλου του πλοίου κι επίσης τις επισταλίες αν υπάρξουν κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου. Οι επισταλίες πληρώνονται καθημερινά ή όπως αλλιώς συμφωνηθεί. Έτσι με τον όρο αυτό καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο η ευθύνη του ναυλωτή.

⁹ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

Lien clause¹⁰

Ο όρος αυτός δίνει το δικαίωμα της κατοχής του φορτίου στον πλοιοκτήτη για την εξασφάλιση της πληρωμής των χρεών. Ο όρος αυτός είναι αλληλένδετος με τον παραπάνω όρο και αναφέρει τα ακόλουθα:

Ευθύνη του ναυλωτή είναι να προκαταβάλει κατά την φόρτωση το ναύλο και τυχόν Dead freight και τις επισταλίες, ενώ ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της κατοχής του φορτίου προς εξασφάλιση του.

Δεν υπάρχει δικαίωμα κατοχής του ναύλου προς εξασφάλιση χρέους πληρωτέο μετά την παραλαβή του φορτίου. Ο ναύλος δεν καταβάλλεται μετά την παραλαβή του φορτίου γιατί ο πλοιοκτήτης θα έχει χάσει από την κατοχή του φορτίου.

Ο πλοιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα της κατοχής του φορτίου από κάποιο λιμάνι εκφόρτωσης σε κάποιο άλλο για την εξασφάλιση των χρεών του. Η συνθήκη του 1894, η οποία είναι εν ισχύει δίνει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα της κατοχής του φορτίου προς εξασφάλιση του. Επίσης η συνθήκη αυτή δίνει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη του πλοίου να μην καθυστερήσει το πλοίο τον ελαττώνοντας τον χρόνο παραμονής του. Αναφέρονται περικοπές από τη συνθήκη του 1894 που ακολουθούν για την εκφόρτωση του φορτίου.

Section 493¹⁰

Το πλοίο μπορεί να εκφορτώσει το φορτίο του στις αποθήκες ή στην αποβάθρα. Υπαιτιότητα του παραλήπτη, ο οποίος έχει λάβει τηλεγραφική ειδοποίηση μέσα σε 72 ώρες πριν το κατάπλου του πλοίου και αδικαιολόγητα καθυστερεί την έναρξη της εκφόρτωσης τότε ο πλοιοκτήτης εγείρει αξίωση αποζημίωσης.

Section 494¹⁰

Ο πλοιοκτήτης δίνει γραπτή ειδοποίηση στον αποθηκάριο ότι τα φορτία θα παραμείνουν ως δικαίωμα κατοχής του προς εξασφάλιση της πληρωμής των οφειλών για το ναύλο της μεταφοράς του φορτίου καθώς και άλλα έξοδα του πλοίου. Τα φορτία θα περιέλθουν στον παραλήπτη μετά από έγγραφη εντολή του πλοιοκτήτη προς τον αποθηκάριο ότι όλα τα χρέη προς το πλοίο εξοφλήθηκαν.

¹⁰ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

Section 497¹¹

Ο αποθηκάριος έχει το δικαίωμα να προχωρήσει στην πώληση των φορτίων, αν τα χρέη του πλοίου δεν έχουν εξοφληθεί μέσα σε 90 ημέρες ή μπορεί να πουληθούν σε συντομότερο χρόνο αν τα φορτία είναι ευπαθή ή παρουσιάζουν φθορές ή και αλλοίωσης.

Ο αποθηκάριος ειδοποιεί εγγράφως τον πλοιοκτήτη και τον παραλήπτη για την πώληση του φορτίου. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του βοηθά τον αποθηκάριο σε αυτήν του την απόφαση, ενώ ο παραλήπτης ζητεί πίστωση χρόνου για την εξεύρεση χρημάτων και για την πληρωμή των οφειλών του.

Κατά την πώληση του φορτίου τα έξοδα κατανέμονται ως εξής :

- A) Πληρωμή τελωνειακών χρεών και τους κατ' αποκοπή φόρους.
- B) Πληρωμή για τα έξοδα πωλήσεως.
- Γ) Πληρωμή για έξοδα προς ενοικίαση φορτηγών αυτοκινήτων ως και για τα έξοδα των εργατών
- Δ) Πληρωμές χρεών του παραλήπτη.
- E) Το υπόλοιπο ποσόν (αν υπάρξει) επιστρέφεται στο φορτωτή.

Επιθαλάσσιο δικαίωμα (Maritime Lien)

Ο όρος αυτός δεν συμπεριλαμβάνεται συχνά στα ναυλοσύμφωνα. Με τον όρο αυτό δίνεται το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη του πλοίου να έχει το δικαίωμα της κατοχής του φορτίου για την εξασφάλιση της πληρωμής των χρεών του.

Ρυθμός φόρτωσης (Rate of Loading – Discharging)

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού περιέχουν ξεχωριστό όρο, αναφορικά με την ταχύτητα που θα γίνονται οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης του φορτίου. Συγκεκριμένα καθορίζονται πόσοι τόνοι θα φορτώνονται ή θα εκφορτώνονται για κάθε εργάσιμη μέρα των 24 ωρών στο κάθε αμπάρι, ή ακόμα, πόσες συνολικά μέρες θα απαιτηθούν για να πραγματοποιηθεί αυτή η διαδικασία.

¹¹ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

Μερική εκφόρτωση του πλοίου με μάριζες (Lightering)¹²

Σε κάποια λιμάνια είναι απαραίτητο το *lightering*, δηλαδή η εκφόρτωση μέρους του φορτίου σε μάριζες έξω από το λιμάνι, για να αποκτήσει το πλοίο το κατάλληλο βύθισμα για να εισέλθει στο λιμάνι, οπότε πρέπει να υπάρχει αυτός ο όρος που να καλύπτει όλα τα θέματα που δημιουργούνται από αυτή τη διαδικασία. Τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν συνήθως ανάλογο όρο, ο οποίος παρέχει την δυνατότητα του *lightering* στους ναυλωτές, σε περίπτωση που το πλοίο δεν έχει το απαιτούμενο βύθισμα για να εισέλθει σε κάποιο λιμάνι, εξαιτίας της συγκεκριμένης ποσότητας του φορτίου που φέρει.

Ακόμα, προβλέπεται η περίπτωση κατά την οποία το πλοίο δεν μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια και να φτάσει στην προκαθορισμένη προβλήτα για να εκφορτώσει το φορτίο του, οπότε τα έξοδα και ο επιπλέον χρόνος της μετακίνησης του πλοίου από του *lightering* στην προβλήτα εκφόρτωσης θα βαρύνουν τον ναυλωτή εάν αυτός δεν έχει δώσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στον πλοιοκτήτη, με συνέπεια να μην γίνει σωστός υπολογισμός του βυθίσματος.

Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις ο ναυλωτής αναλαμβάνει να εκφορτώσει μέρος του φορτίου σε προηγούμενο λιμάνι, ώστε να καταστεί δυνατή η είσοδος του πλοίου σε αυτό με το ανάλογο επιτρεπτό βύθισμα.

Ανυψωτικά μηχανήματα – φώτα (Gear – lights)

Ο ναυλωτής θα έχει στη διάθεση του χωρίς καμία επιβάρυνση, τα φωτιστικά μηχανήματα των αμπαριών και των χώρων του φορτίου αλλά και όλα τα ανυψωτικά μηχανήματα (γερανοί, βίντσια, μπίγες κλπ.), καθώς επίσης και την αναγκαία ισχύ που χρειάζεται για να κινηθούν αυτά, ακόμα και ταυτόχρονα, οπότε αυτό απαιτηθεί από τους ναυλωτές.

Αν μάλιστα απαιτηθεί επιπλέον πρόσληψη χειριστών για τους γερανοί, η όλη δαπάνη θα βαρύνει τους ναυλωτές. Επίσης ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη να διατηρεί τις ανυψωτικές του μηχανές σε καλή κατάσταση και λειτουργία και να έχει εφοδιάσει το πλοίο με τα σχετικά πιστοποιητικά, ενώ η ικανότητα τους θα πρέπει να ανταποκρίνεται σε όλα όσα έχουν προσυμφωνηθεί.

¹² Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

Καταμέτρηση φορτίου / Συσκευασμένο φορτίο / Υπερωρίες / Υλικά διαχωρισμού (Tallying / Packaged cargo / Cargo battens / Overtime)

Η καταμέτρηση και ο έλεγχος του φορτίου είναι συνήθως μια δαπανηρή διαδικασία και αν δεν δοθεί η απαιτούμενη προσοχή, τότε πιθανών να προκύψουν απαιτήσεις, λόγω ελλιπούς παράδοση, η και κακή κατάσταση του φορτίου. Είναι επομένως σημαντικό να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή αναφορικά με το ποιος είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των καταμετρητών. Εάν η καταμέτρηση του φορτίου από ειδικούς υπαλλήλους διαταχτεί από τον πλοιοκτήτη, τότε αυτός θα αναλάβει να καλύψει τα έξοδα τους. Εάν αντίθετα, αυτοί προσληφθούν από οποιονδήποτε άλλο, τότε, αυτοί θα πληρωθούν από τους ναυλωτές.

Εάν φορτωθεί φορτίο συσκευασμένο σε πακέτα, τότε το πλοίο θα πρέπει να είναι κατάλληλο για τέτοια φορτία, και εάν λείπουν οι σχετικές μπάρες ή σανίδες τότε αυτές πρέπει να αντικατασταθούν με κατάλληλο υλικό (πλαστικό ή χαρτί) προκειμένου να προστατευτεί το φορτίο από τα χαλύβδινα πλαίσια του πλοίου, με έξοδα των πλοιοκτητών. Οποιοδήποτε άλλο υλικό απαιτηθεί για την καλύτερη μεταφορά του φορτίου θα πρέπει να παρασχεθεί από τους ναυλωτές με δικά τους έξοδα.

Σχετικά με τον καθαρισμό του τρόπου με τον οποίο θα καλύπτονται τα έξοδα για τις υπερωρίες στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, προβλέπεται ότι τα έξοδα για τις υπερωρίες θα βαρύνουν την πλευρά που ζήτησε την υπερωριακή απασχόληση του προσωπικού.

Ο πλοιοκτήτης θα ευθύνεται μόνο για τις υπερωρίες του πληρώματος του πλοίου, ενώ αντίθετα, ο ναυλωτής θα επιβαρυνθεί μόνο με τις υπερωρίες που έχουν διατάξει οι λιμενικές αρχές ή αντίστοιχα αυτόν που ελέγχει τον τερματικό σταθμό ή τις εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης.

Μεθόρμιση (Shifting)

Αν σε οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης απαιτηθεί η χρήση παραπάνω από ενός προβλήτα, τότε θα πρέπει να έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων ποιος θα βαρύνεται με το κόστος της μεταφοράς μεταξύ των προβλητών, όπως και ο σχετικός χρόνος που θα δαπανηθεί. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα καθορίζουν ότι τα Shifting θα γίνονται με έξοδα και σε χρόνο των ναυλωτών, με την προϋπόθεση ότι οι πλοιοκτήτες θα τους παρουσιάζουν

σχετικά τιμολόγια. Επίσης, οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν του πλοιοκτήτες και για το χρόνο από τη μεταφορά μεταξύ των προβλητών.

Τέλη / Φόροι (Dues and taxes)

Σε ορισμένες χώρες επιβάλλονται ειδικοί φόροι πάνω στο ναύλο ή σε άλλα έσοδα του πλοίου, καθώς επίσης και στις αγορές που πραγματοποιούνται για λογαριασμό του πλοίου. Γι' αυτό το λόγο, είναι απαραίτητο να ορίζεται ποίος από τους συμβαλλόμενους θα αναλαμβάνει τους σχετικούς φόρους.

Ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με τα τέλη, τους φόρους και άλλες σχετικές επιβαρύνσεις που θα αφορούν το πλοίο, ενώ αντίθετα, αυτά που θα βαρύνουν το φορτίο θα καλύπτονται από τον ναυλωτή.

Σε περίπτωση που υπάρξουν και άλλα τέλη, τότε η πληρωμή τους θα γίνεται από εκείνα τα μέλη που προκάλεσαν την ενέργεια που δημιουργεί αυτά τα επιπλέον τέλη. Ανάλογες ρυθμίσεις γίνονται και στις περιπτώσεις που το πλοίο επιβαρύνεται από το ιδιοκτήτη μιας προβλήτας με λόγω την παρατεταμένης χρήσης της.

Τα λιμενικά τέλη διακρίνονται στα τέλη των προβλητών, στα πλοηγικά τέλη, στα έξοδα χειρισμού του φορτίου, στα έξοδα πρακτόρευσης κλπ. Αυτά ποικίλλουν ανάλογα με το λιμάνι και τη χώρα, και είναι ανάλογα με το κόστος των υπολοίπων συντελεστών της παραγωγής. Συνεπώς, στις χώρες που το κόστος ζωής είναι υψηλό, είναι φυσικό να είναι υψηλό και το κόστος χρήσης των λιμανιών. Τα τέλη είναι δυνατό να έχουν απόκλιση και μεταξύ διαφορετικών προβλητών στο ίδιο λιμάνι, αφού είναι διαφορετικές και οι παρεχόμενες υπηρεσίες.

Πράκτορες λιμένων (Port Agents)

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα είναι σκόπιμο να υπάρχει συγκεκριμένη αναφορά στα μέρη που είναι υπεύθυνα για την επιλογή του πράκτορα. Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι ο πράκτορας είναι πάντοτε εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη, ο οποίος είναι και υπεύθυνος για την πληρωμή των λιμενικών τελών και των πρακτόρων. Παρόλα αυτά η πρόσληψη ενός αποτελεσματικού πράκτορα είναι εξίσου σημαντική για τον ναυλωτή ο οποίος χρειάζεται να αισθάνεται ασφάλεια, γνωρίζοντας ότι υπάρχει σωστή επικοινωνία μεταξύ του πράκτορα και του φορτωτή. Γι' αυτό το λόγο, σε αρκετές περιπτώσεις οι ναυλωτές κάνουν οι ίδιοι την

επιλογή των πρακτόρων στα διάφορα λιμάνια, τους οποίους θα προσλαμβάνουν και θα πληρώνουν οι πλοιοκτήτες.

Ένας πράκτορας θα πρέπει να έχει την κατάλληλη εμπειρία, αλλά και ατομική ικανότητα για να παράσχει στους πλοιοκτήτες και στους ναυλωτές όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και συμβουλές, ταυτόχρονα δε να είναι σε θέση να επιλύει τις δυσκολίες του πλοίου άμεσα και χωρίς καθυστέρηση.

Ο πράκτορας θα πρέπει τέλος να εφαρμόζει τις οδηγίες της εταιρίας του πλοίου και να μη δημιουργεί προβλήματα και αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι πράκτορες δεν είναι πάντοτε οι ίδιοι, αλλά αντίθετα, ορίζονται διαφορετικοί για κάθε μέρος, με στόχο την καλύτερη προστασία των συμφερόντων των πλοιοκτητών.

Παρέκκλιση (Deviation)¹³

Υπάρχει μία εγγύηση σε όλα τα ναυλοσύμφωνα ότι δεν θα γίνει ποτέ παρέκκλιση από την αρχική πορεία του πλοίου. Υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι κατά την εκτέλεση ενός ταξιδιού να αποτελεί η αποφυγή κάθε παρέκκλισης, δηλαδή αδικαιολόγητης αλλαγής πορείας από την προκαθορισμένη. Από την άλλη πλευρά, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να παρεκκλίνει από την αρχική του πορεία, να αποπλεύσει με ή χωρίς πλοηγούς, να ρυμουλκήσει ή να προστρέξει να βοηθήσει πλοίο το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο, να προσεγγίσει σε λιμάνια για να προμηθευτεί καύσιμα, ή για οποιοδήποτε άλλο εύλογο σκοπό, προκειμένου να σώσει ζωές και περιουσίες. Ο παρακάτω όρος επιτρέπει στο πλοίο που είναι Voyage - time charter να κάνει παρέκκλιση :

The steamer shall have the liberty to call at any port or ports in any order supplies or for any other reason for the purpose of taking bunker or oil or other supplies or for any other reason or deviate for the purpose of saving life or property.

Σε καμία άλλη περίπτωση δεν επιτρέπεται η παρέκκλιση του πλοίου εκτός αν υπάρχει με ιδιαίτερο όρο μέσα στο ναυλοσύμφωνο.

Προσοχή πρέπει να δοθεί στη λέξη (Liberty) η οποία πραγματικά απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από κάθε κίνδυνο για τυχόν καταστροφή του φορτίου από την παρέκκλιση του πλοίου. Ενώ

¹³ CLARKSON'S, (2003), Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers, Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, (2002), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις

με την έκφραση (or property) νοείται ότι το πλοίο το οποίο ευρίσκεται σε πραγματικό κίνδυνο μπορεί να παρεκκλίνει της πορείας για την διάσωση του πλοίου και του φορτίου του.

Φορτωτικές (Bill of Lading)

Κατά την υπογραφή των φορτωτικών θα πρέπει :

- 1) Τα sets των φορτωτικών να συντάσσονται σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Υπογράφονται από τον πλοίαρχο ή από τον πράκτορα των ναυλωτών εφόσον ο τελευταίος έχει λάβει έγγραφη εξουσιοδότηση από τον πλοίαρχο να υπογράψει τις φορτωτικές αντί αυτού. Η υπογραφή των φορτωτικών γίνεται πάντα σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των *Mate's receipts*.
- 2) Στη φορτωτική θα πρέπει να αναγράφεται ο ναύλος ανά τόνο και να είναι σύμφωνος με την τιμή του ναυλοσύμφωνου. Επίσης πρέπει να αναγράφεται το βάρος του φορτίου, τα κυβικά του φορτίου, να αναγράφονται τυχόν κύτη τα οποία παραμένουν άδεια.
- 3) Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί όταν υπογράφουμε φορτωτικές, να μην είναι προχρονολογημένες ή μεταχρονολογημένες, πρέπει να είναι η κανονική ημερομηνία. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την υπογραφή των φορτωτικών και να ειδοποιήσει τους πλοιοκτήτες του.
- 4) Όταν παρουσιασθούν φορτωτικές, οι οποίες θα έχουν την παρατήρηση Freight prepaid, θα πρέπει ο πλοίαρχος να επικοινωνήσει με τον πλοιοκτήτη του πλοίου για να πάρει την έγκριση ότι έχει εισπράξει το ναύλο.
- 5) Η φορτωτική θα πρέπει να είναι ενσωματωμένη με το ναυλοσύμφωνο.

Απαλλαγές (Exceptions)

Με τον όρο απαλλαγές ο πλοιοκτήτης συμφωνεί στο ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά του φορτίου από το λιμάνι φόρτωσης, προς το λιμάνι της εκφόρτωσης. Εγγυάται δε να παραδώσει το φορτίο σύντομα και σε καλή κατάσταση χωρίς όμως να γνωρίζει, αν κατά τη ναυτική περιπέτεια του πλοίου κατά το ταξίδι τι συμβάντα θα αντιμετωπίσει το πλοίο του.

Υπάρχουν αρκετές απαλλαγές, για τον οποίο γράφονται στο ναυλοσύμφωνο για να προστατεύσει τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη από τυχόν απώλειες ή καταστροφές του φορτίου που θα έχουν σαν αποτέλεσμα την απώλεια του.

Οι νομοθετικές απαλλαγές του Common law έχουν ως εξής :

1. Ανώτερη βία (Act of god)¹⁴

Ανώτερη βία, νοείται μια πράξη η οποία μπορεί να συμβεί κατευθείαν και μοναδικά από εξωτερική φυσική αιτία ανεξάρτητα από την ανθρώπινη παρέμβαση.

Για παράδειγμα, πλοίο με φορτίο σιτηρά κατά τη ναυτική του περιπέτεια συνάντησε σφοδρή κακοκαιρία έχοντας σαν αποτέλεσμα να βραχεί μία ποσότητα του φορτίου του. Αποδεδειγμένα το πλοίο ήταν αξιόπλοο πριν από τον απόπλου του ενώ κατά τη συνάντηση της κακοκαιρίας δε μπορούσε το πλοίο με καμία λογική ενέργεια να εμποδίσει το ακαταμάχητο των καιρικών συνθηκών.

Αν κατά το ταξίδι του το πλοίο υποστεί ζημιές από την κακοκαιρία ή απολέσει κάποια άγκυρα του, ενώ είχαν ασφαλισθεί στην κανονική τους θέση, ο πλοίαρχος θα πρέπει να έρθει σε επαφή με τους πλοιοκτήτες του αμέσως και να αναφέρεται το γεγονός καθώς και στους ναυλωτές του πλοίου.

Αν το πλοίο καταστεί αναξιόπλοο από τη ζημιά λόγω κακοκαιρίας, τότε ο πλοίαρχος σε συνεννόηση με τους πλοιοκτήτες του ζητά λιμάνι καταφυγής για την επισκευή των ζημιών.

Όλα τα παραπάνω συμβάντα θα αναφέρονται στο ημερολόγιο της γέφυρας του πλοίου με λεπτομέρεια για την έκταση της ζημιάς που έχει προκαλέσει η κακοκαιρία. Ο πλοίαρχος πρέπει να συντάξει *Sea report* για την εξασφάλιση των συμφερόντων του πλοιοκτήτη όπου θα αναφέρει τις καιρικές καταστάσεις στο λιμάνι φόρτωσης - εκφόρτωσης.

¹⁴ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

2. Συμφυές φορτίο (*Inherent vice*)

Με τον όρο αυτό δηλώνεται η μη φυσική κατάσταση του φορτίου δηλαδή ότι το φορτίο μπορεί να αυτοκαταστραφεί κατά τη μεταφορά του, αν δε ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του.

Για παράδειγμα φορτίο με φρούτα σάπισαν κατά την μεταφορά τους γιατί δεν διατηρήθηκαν στη σωστή θερμοκρασία.

3. Το δικαίωμα να ζητά γενική αβαρία¹⁵

4. Ζημιά πλοίου και φορτίου από πυρκαγιά

Για τυχόν ατύχημα από κίνδυνο ζημιάς η μεγάλης καταστροφής πριν η μετά την έναρξη του ταξιδιού από οποιανδήποτε αιτία από αμέλεια ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο Φορτωτές παραλήπτες ή οι κάτοχοι των διασωθέντων φορτίων θα συμβάλουν τμηματικώς με τον πλοιοκτήτη στην πληρωμή της γενικής αβαρίας και θα λάβουν μέρος σε οποιαδήποτε θυσία απώλεια η έξοδα της γενικής αβαρίας η αν υπάρξουν έξοδα για επιθαλάσσια αρωγή για την διάσωση των φορτίων. Αν το διασωθέν πλοίο έχει βοηθηθεί από πλοίο του ίδιου μεταφορέα, η επιθαλάσσια αρωγή θα καταβληθεί στο διασωθέν πλοίο του μεταφορέα ως αυτός να ήταν ξένος προς την υπόθεση αυτή.

5. Διαιτησία (*Arbitration*)

Ιδιαίτερη είναι η χρήση του θεσμού της διαιτησίας από τα συμβαλλόμενα μέρη, κατά την περίπτωση που υπάρξει κάποια διαφωνία μεταξύ τους. Συνήθης πρακτική είναι η ενσωμάτωση του σε όλα τα ναυλοσύμφωνα αφού, η προσφυγή σε δικαστήρια είναι μάλλον περιορισμένη Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι οι επιλεγμένοι διαιτητές είναι συνήθως εξειδικευμένοι στα ναυτιλιακά θέματα και έχουν τη δυνατότητα να αξιολογούν να εκτιμούν ορθά τις καταστάσεις, σε αντίθεση με τα δικαστήρια τα οποία απαρτίζονται από δικαστές με ιδιαίτερες γνώσεις στα νομικά θέματα, αλλά όχι και στη ναυτιλιακή πρακτική.

Από την άλλη πλευρά η διαιτησία προσφέρει πάντοτε την δυνατότητα της επίλυσης μίας διαφοράς με φιλικό τρόπο, διαφυλάσσοντας δηλαδή την καλή σχέση μεταξύ των αντίδικων.

¹⁵ Για Γενική Αβαρία βλέπε Κεφάλαιο 3

6. Κατάσχεση φορτίου (*Lien clause*)¹⁶

Στην περίπτωση κατά την οποία χρειαστεί να γίνει κατάσχεση του φορτίου από τους πλοιοκτήτες, λόγω της οφειλής χρημάτων που αφορούν στο ναύλο, στο νεκρό ναύλο, στις σταλίες και στη συμμετοχή στη γενική αβαρία, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της κατάσχεσης όλων των φορτίων και των υποναύλων που ανήκουν στους ναυλωτές προκειμένου να καλύψουν τις απαιτήσεις που έχουν κατά των ναυλωτών.

Αντίθετα, οι ναυλωτές, θα διατηρούν το δικαίωμα κατασχέσεις του πλοίου για τα χρήματα που κατέβαλαν προκαταβολικά στους πλοιοκτήτες εάν το πλοίο δεν εργασθεί, όπως επίσης και για όλες τις απαιτήσεις για ζημιές που προκύπτουν από οποιαδήποτε παραβίαση του συμβολαίου με υπαιτιότητα των πλοιοκτητών.

7. Γενική αβαρία (*General average*)

Η έννοια της γενικής αβαρίας ορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας (York – Antwerp Rules) ως ακολούθως :

“There is a general average act, where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure “

Η γενική αβαρία περιγράφεται επομένως ως η κατάσταση κατά την οποία πραγματοποιείται μία έκτακτη θυσία ή δαπάνη, με σκόπιμο και λογικό τρόπο, με σκοπό να σωθεί μια περιουσία που βρίσκεται σε κίνδυνο κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Παράδειγμα τέτοιας κατάστασης θεωρείται η επίρριψη φορτίου στη θάλασσα με σκοπό τη βελτίωση μίας πιθανά δύσκολης θέσης του πλοίου και επομένως τη διάσωση του ίδιου του πλοίου, του υπόλοιπου φορτίου και του ναύλου. Επίσης τυπικό παράδειγμα γενικής αβαρίας αποτελεί η διάσωση ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, καθώς αυτό αποτελεί πάντα σκόπιμη ενέργεια με στόχο τη διάσωση περιουσίας. Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι η έκτακτη θυσία θα πρέπει να καταλήγει σε επιτυχή διάσωση της περιουσίας που βρίσκεται σε κίνδυνο, προκειμένου η απώλεια να μπορεί να καλυφθεί από την γενική αβαρία.

¹⁶ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

8. Όρος των πάγων (Ice clause)¹⁷

Με τον όρο αυτό ο πλοιοκτήτης προστατεύει τα συμφέροντα του από κάθε υποχρέωση να στείλει το πλοίο του σε κάποιο λιμάνι όπου θα αποκλεισθεί από πάγους. Το πλοίο έχει την ελευθερία να πλεύσει από το ένα λιμάνι προς το άλλο χωρίς την απειλή πάγων. Όταν ένα πλοίο θα ναυλωθεί για να φορτώσει ή να εκφορτώσει σε περιοχή με πάγους, ο πλοιοκτήτης πρέπει να το δηλώσει στους ασφαλιστές του ότι το πλοίο θα ασχοληθεί με νόμιμο εμπόριο σε περιοχή με πάγους σε ενάντια περίπτωση οι ασφαλιστές δεν θα συνδέσουν τον κίνδυνο με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

9. Απεργίες και στάσεις εργασίας (Strikes and stoppages)

Ο όρος απεργίες και στάσεις εργασίας βρίσκονται πρακτικά σε όλα τα ναυλοσύμφωνα οι δύο συμβαλλόμενοι μπορούν να εξαιρέσουν τα συμφέροντά τους από την περιπέτεια της απεργίας. Στο ναυλοσύμφωνο συναντάται ο όρος ως εξής:

Κατά τη διάρκεια της απεργίας οι ημέρες αυτές δεν προσμετρώνται όταν το πλοίο δεν έχει φορτίο. Αν όμως το πλοίο έχει φορτίο οι ημέρες προσμετρώνται έως ότου λήξουν οι ημέρες των σταλιών.

Αν κατά την εκφόρτωση, το πλοίο αντιμετωπίσει την περιπέτεια της απεργίας τότε ακολουθείται η ίδια διαδικασία δηλαδή, όταν τελειώσουν οι ημέρες των σταλιών, αρχίζουν να μετρούν οι ημέρες των επισταλιών. Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει τον απόπλου του πλοίου του αν έχει απομείνει μικρή παρτίδα φορτίου, χωρίς να επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοίου λόγω επικείμενης απεργίας άγνωστης χρονικής διάρκειας.

Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο όρος *Caspiana* που δίδει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη του πλοίου να ζητήσει ένα άλλο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Πλοίο φόρτωσε από το Townsville της Αυστραλίας με προορισμό λιμάνι εκφόρτωσης το Λονδίνο. Κατά το ταξίδι του πλοίου κηρύχθηκε απεργία στο Λονδίνο, ο πλοιοκτήτης ζήτησε από τους ναυλωτές του πλοίου να δώσουν κάποιο εναλλακτικό λιμάνι εκφόρτωσης. Οι ναυλωτές έδωσαν λιμάνι εκφόρτωσης στο Continent για την εκφόρτωση του πλοίου.

¹⁷ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

10. Υπερωρίες και καθαρισμός των κυτών (Overtimes and clean holds)¹⁸

Στο ναυλοσύμφωνο συμφωνείται ένα κατ' αποκοπή ποσόν για τις υπερωρίες και για τον καθαρισμό των κυτών, αν η εργασία αυτή γίνει από το πλήρωμα του πλοίου.

11. Ρυμούλκηση – Διάσωση (Towage – Salvage)

Κατά τη σύμβαση της ναύλωσης ο πλοιοκτήτης υποχρεώνεται να ορίσει ρυμουλκά τα οποία θα βοηθήσουν στα λιμάνια φόρτωσής και εκφόρτωσης κατά την άφιξη ή την αναχώρηση του πλοίου. Η αμοιβή των ρυμουλκών καθορίζεται από επιμέρους συμφωνίες, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ των ιδιοκτητών των ρυμουλκών και του πλοίου.

Κατά τη διάρκεια όμως του ταξιδιού, είναι πιθανό να υποστεί βλάβη το πλοίο, με αποτέλεσμα να χρειαστεί προκειμένου να διασωθεί, είτε να ρυμουλκηθεί μέχρι το λιμάνι προορισμού ή σε κάποιο άλλο λιμάνι όπου και να εκφορτώσει. Σε μία τέτοια περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα πρέπει είτε να ναυλώσει το ρυμουλκό για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα καταβάλλοντας κάποιο ναύλο κατ' αποκοπή, είτε να το χρονοναυλώσει με κάποιο ημερήσιο κόστος ενοικίου.

12. Υπενοικίαση (Sublet)

Οι πλοιοκτήτες παρέχουν στους ναυλωτές το δικαίωμα της υπενοικίασης του πλοίου σε τρίτους και δεν θα πρέπει να αρνούνται αυτό το δικαίωμα, εάν δεν συντρέχουν ιδιαίτεροι λόγοι. Απαραίτητη προϋπόθεση της υπενοικίασης του πλοίου αποτελεί το γεγονός ότι το ναυλοσύμφωνο θα ολοκληρωθεί όπως έχει συμφωνηθεί, ενώ αυτοί θα παραμείνουν υπεύθυνοι για την πραγματοποίηση όλων των όρων και των συνθηκών του ναυλοσύμφωνου.

13. Ερμηνευτικός όρος (Interpretation)

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα περιέχουν ξεχωριστό όρο, που συμβάλλει στην εξεύρεση ενός κοινού τρόπου ερμηνείας των διαφορετικών εκφράσεων. Ο ερμηνευτικός αυτός όρος προβλέπει ότι τόσο η ερμηνεία του ναυλοσύμφωνου, όσο και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών θα διέπονται από συγκεκριμένους νόμους. Ακόμα, διευκρινίζει ότι οι επιγραφές των όρων αποσκοπούν στην καλύτερη χρήση του ναυλοσύμφωνου και δεν πρόκειται να επηρεάσουν την ερμηνεία του. Επίσης, ορίζει ότι δε θα είναι δυνατό να γίνει

¹⁸ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

καμία αλλαγή οποιουδήποτε όρου, εάν αυτή δεν έχει εγκριθεί γραπτά και υπογραφεί από την πλευρά που θα τον υποστεί.

14. Ποινή για τη μη εκτέλεση της αποστολής (Penalty for non performance)¹⁹

Ποινή για τη μη εκτέλεση της αποστολής, ο ναυλωτής εγείρει αξίωση αποζημίωσης για αδικαιολόγητη ζημία που υπέστη π.χ από χαμηλή ταχύτητα του πλοίου η οποία δεν ήταν η συμφωνηθείσα.

Το *speed claim* βασίζεται στον υπολογισμό της απόστασης των δυο λιμανιών για τη συμφωνηθείσα ταχύτητα. Αν το πλοίο πρέπει να διανύσει απόσταση 5130 μιλίων με ωριαία ταχύτητα 13,5 κόμβους, τότε ο χρόνος που χρειάζεται θα είναι 380 ώρες για 24 ώρες άρα το ταξίδι του πλοίου είναι 15,83 ημέρες. Αν το πλοίο υπερβεί τις 15,83 ημέρες αδικαιολόγητα τότε η ζημιωθείσα πλευρά εγείρει αξίωση αποζημίωσης.

Έστω ότι το πλοίο είχε καθυστερήσει 2 ημέρες από την άφιξή του, ο υπολογισμός των εξόδων γίνεται επί του ημερήσιου ναύλου αλλά και στα καύσιμα. Δικαιολογημένη καθυστέρηση του πλοίου θεωρείται αν κατά την διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο συνάντησε καιρικά φαινόμενα ή ισχυρά ενάντια ρεύματα, που δεν επέτρεψαν να έχει την ταχύτητα του ναυλοσύμφωνου.

15. Όρος πολέμου (War clause)

Ο όρος αυτός είναι πολύ κοινός σε όλους τους τύπους των ναυλοσύμφωνων ο οποίος γίνεται αποδεκτός από τις συμβαλλόμενες πλευρές. Ο όρος έχει δύο σκέλη ως ακολούθως :

1. Το πρώτο μέρος ασχολείται με την υπογραφή των φορτωτικών Δεν υπογράφονται ποτέ φορτωτικές για κανένα λιμάνι το οποίο είναι αποκλεισμένο ή είναι απαγορευμένο ο κατάπλους σε αυτό. Αν μετά την υπογραφή των φορτωτικών το λιμάνι αποκλεισθεί ή απαγορευτεί ο κατάπλους των πλοίων, τότε πρέπει ο ναυλωτής να ονομάσει ένα πλησιέστερο λιμάνι για εκφόρτωση του φορτίου. Ο πλοιοκτήτης θα λάβει κανονικά το ναύλο του πλοίου, σαν να είχε καταπλεύσει στο αρχικό λιμάνι.
2. Το δεύτερο μέρος του όρου δίνει την ελευθερία στον πλοιοκτήτη να συμμορφώνεται με κάθε οδηγία που φθάνει στο γραφείο του από κάθε κυβέρνηση ή από τις αρμόδιες αρχές που εκδίδουν οδηγίες για τη ναυσιπλοία ή να δηλώσει τα λιμάνια κατάπλου του πλοίου ή και κάθε

¹⁹ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

παρέκκλιση αφού έχει δοθεί η σχετική εντολή για τον αποκλεισμό ή την απαγόρευση του κατάπλου.

16. Προμήθεια (Commission)²⁰

Όλα τα ναυλοσύμφωνα ορίζουν το ποσό των προμηθειών τα οποία δικαιούνται να εισπράξουν οι μεσίτες που μεσολάβησαν για την πραγματοποίηση της ναύλωσης, καθώς επίσης και τα ονόματα των δικαιούχων. Οι προμήθειες υπολογίζονται πάνω στο ναύλο, στο νεκρό ναύλο, και στις σταλίες και αποτελούν την αποζημίωση των ναυλομεσιτών από τον πλοιοκτήτη για την ναύλωση. Οι ναυλομεσίτες δικαιούνται να εισπράξουν προμήθεια και στην περίπτωση που η ναύλωση παραταθεί, ενώ εάν για οποιοδήποτε λόγο δεν καταβληθεί το σύνολο του ενοικίου που οφείλεται, λόγω παράβασης του ναυλοσύμφωνου, τότε το μέρος που φέρει την ευθύνη θα υποχρεώνεται να αποζημιώσει τους μεσίτες για την απώλεια των ανάλογων προμηθειών.

17. Προμήθεια ναυλωτή (Address commission)²⁰

Οι ναυλωτές των πλοίων δικαιούνται και αυτοί προμήθεια, η οποία υπολογίζεται πάνω στο ναύλο που έχουν οι ίδιοι καταβάλλει. Αυτή είναι συνήθως 2,5%, ενώ σε ελάχιστες εξαιρέσεις, έχουν παρατηρηθεί και προμήθειες με 3,75 % - 5 %.

18. Οι υπογραφές (Signatures)²⁰

Κανένα ναυλοσύμφωνο δεν θεωρείται πλήρες εάν δεν υπογραφεί από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ή τους εκπροσώπους τους, ώστε να δηλώνεται αμετάκλητα ότι επιθυμούν να λάβουν μέρος σε αυτό το συμβόλαιο. Η γνησιότητα και η εγκυρότητα του ναυλοσύμφωνου απαιτούν την υπογραφή του από τους συμβαλλόμενους γι' αυτό το λόγο καθορίζεται ξεχωριστός χώρος σε όλα τα ναυλοσύμφωνα για τις υπογραφές του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, καθώς επίσης και των μαρτύρων τους.

Σε περίπτωση που η πλειοψηφία των συμβολαίων συντάσσονται σε διαφορετικά γεωγραφικά μέρη, δεν είναι ασύνηθες το γεγονός της εξουσιοδότησης ενός από τους μεσίτες ώστε να υπογράψει το ναυλοσύμφωνο για λογαριασμό του μέρους που εκπροσωπεί. Τέτοια εξουσιοδότηση παρέχεται είτε με γράμμα ή telex και θα πρέπει να αφορά μόνο το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο.



²⁰ Β. Π. Παναγιωτακόπουλου, (ΕΛΛΗΝ, 1994), Στοιχεία για ναυλώσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

1. ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ (TIME CHARTER)²¹

1.1 Χρονοναύλωση

Ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυλώσεων ξηρού φορτίου για χρονοναύλωση έχει πραγματοποιηθεί με βάση το NYPE, δηλαδή το New York Produce Exchange Charter – Party, το οποίο έχει καταρτιστεί από ειδικό σώμα το οποίο έχουν συστήσει οι ιδιοκτήτες φορτίων στη Νέα Υόρκη. Εκδόθηκε για πρώτη φορά το έτος 1913 ενώ αναθεωρήθηκε τα έτη 1921, 1931 και 1946. Το έτος 1981 αναθεωρήθηκε ξανά από το Association of Ship Brokers & Agents (USA), δηλαδή την ένωση των ναυλομεσιτών των ΗΠΑ όπου και απέκτησε το κωδικό όνομα *Asbatime*. Η τελευταία αναθεώρηση έγινε το έτος 1993 όπου εισήχθησαν πολλές καινοτομίες, μερικές από τις οποίες συναντάμε στο *Asbatime* και χαίρουν αποδοχής τόσο του ASBA, όσο και του BIMCO και της FONASBA.

Ο NYPE 46 αποτελεί τη βάση με την οποία πραγματοποιείται μεγάλος αριθμός ναυλώσεων. Σε αυτό μάλιστα συχνά προστίθενται όροι (ή αναθεωρούνται οι υπάρχοντες) καθώς φαίνεται ότι λίγοι ναυλωτές είναι προετοιμασμένοι να εγκαταλείψουν τη χρήση του NYPE 46 και να χρησιμοποιήσουν το NYPE 93 ή το ASBATIME.

Ευθύνες των πλοιοκτητών (Owners responsibilities)

Κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης, ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να διατηρεί την ασφάλιση του πλοίου και να παρέχει όλα τα απαιτούμενα εφόδια. Επίσης θα πρέπει να καταβάλλει τους μισθούς και τα επιδόματα του πληρώματος, αλλά επίσης να διατηρεί το σκάφος, τις μηχανές του καθώς και όλο τον υπόλοιπο εξοπλισμό σε άριστη κατάσταση. Επιπλέον των παραπάνω, αυτός θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συνέχιση της κατάταξη σε κάποιο νηογνώμονα.

²¹ Γ.Π. Βλάχος & Ε. Ψυχού, (2000), Θεωρία & Πρακτική των ναυλώσεων, Έκδοση J & J Hellas Αλιβιζάτου Βασιλείου, (1999), Παραδόσεις σε θέματα Ναυτικού Δικαίου

Όρος εμπορικών ορίων (Trading Limits clause)

Όταν κλείνεται ένα πλοίο για χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης θα εξετάσει τα όρια της εμπορικής ναυσιπλοΐας του πλοίου του και της περιοχές, όπου το πλοίο θα καταπλεύσει. Επίσης ο πλοιοκτήτης αποφασίζει ποια φορτία θα μεταφερθούν και ποια όχι από το πλοίο.

Αρκετοί ναυλωτές συμφωνούν ότι το πλοίο θα μεταφέρει εμπορεύματα σύμφωνα με τους όρους του *Institute Warranty Limits*, όπου οι ασφαλιστές ρητώς έχουν αναλάβει την ασφαλιστική τους κάλυψη.

2. ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ²²

2.1 Προοίμιο (Preamble)

Το προοίμιο είναι το ίδιο με το (Voyage Charter), με τη μόνη διαφορά ότι στη χρονοναύλωση ζητούνται περισσότερα στοιχεία όπως :

- A) Αναγράφεται το νεκρό βάρος του πλοίου Deadweight, και το βύθισμα θέρους.
- B) Αναφέρεται η χωρητικότητα των κυτών, καθώς επίσης και των δεξαμενών του πλοίου σε καύσιμα και γλυκό νερό.
- Γ) Αναφέρεται η συμφωνηθείσα ταχύτητα, και η ημερήσια κατανάλωση καυσίμων.

Τα στοιχεία πρέπει να είναι ορθά για την καλύτερη συνεργασία του πλοιοκτήτη με το ναυλωτή ο οποίος θα εκμεταλλευτεί το πλοίο.

2.2 Περίοδος ενοικίασης (Period of Hire)

Η περίοδος ενοικίασης συνήθως αναφέρεται ως (περίπου για επτά μήνες) η μπορεί να αναφέρεται από πέντε έως επτά μήνες. Η ακριβής περίοδος ναύλωσης εξαρτάται από τον ναυλωτή.

2.3 Εμπορικά όρια (Trading Limits)

Με τον όρο αυτό δίνονται τα όρια του ταξιδιού, που μπορεί να ασχοληθεί το πλοίο, η μπορεί να οριοθετηθούν τα ταξίδια. Εάν η χρονική περίοδος της ναύλωσης περιγράφεται για ένα ταξίδι τότε τα όρια για την ναυσιπλοία έχουν ήδη καλά καθορισθεί. Ο ναυλωτής εγγυάται ότι

²² Γ.Π .Βλάχος & Ε. Ψυχού, (2000), Θεωρία & Πρακτική των ναυλώσεων, Έκδοση J & J Hellas

το πλοίο θα ασχοληθεί μόνο με νόμιμο εμπόριο καθ' όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσής του.

2.4 Περιγραφή φορτίων (Description of the cargoes)

Η περιγραφή των φορτίων, σε ένα ναυλοσύμφωνο αναφέρεται σαν Lawful General Merchandise, όπου ο ναυλωτής δεσμεύεται να φορτώνει μόνο νόμιμο γενικό εμπόριο, έτσι ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα να φορτώσει οποιοδήποτε νόμιμο φορτίο.

Πολύ συχνά κατόπιν και της έγγραφης έγκρισης του πλοιοκτήτη ο ναυλωτής μπορεί να φορτώσει μία παρτίδα επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα πάντα με τους κανονισμούς του IMO για τη μεταφορά αυτών.

2.5 Ημερομηνία παραλαβής και παράδοση του πλοίου (Delivery and Redelivery Date of the Vessel)

Η τοποθεσία η περιοχή η το λιμάνι, όπου το πλοίο θα παραδοθεί στο ναυλωτή ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να παρουσιάσει το πλοίο όπως αυτό περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο. Στο λιμάνι παράδοσης γίνεται επιθεώρηση του πλοίου για να διαπιστωθεί η κατάσταση του, ελέγχονται (Holds Survey) τα δάπεδα και οι πλευρές των κυτών, επίσης εκτελείται (Bunkers Survey) μετρούνται τα καύσιμα τα οποία έχει το πλοίο τη συγκεκριμένη ώρα της ναύλωσης.

Οι επιθεωρητές είναι πρόσωπα τα οποία έχουν ορισθεί από τους συμβαλλόμενους, το ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη. Μετά το πέρας της επιθεώρησης του πλοίου συντάσσουν από μία έκθεση για την κατάσταση του πλοίου και την αποστέλλουν στους ενδιαφερόμενους.

2.6 Ημερομηνία διαγραφής (Canceling date)

Η ημέρα διαγραφής του πλοίου από την επικείμενη χρονοναύλωση είναι ρητώς προσυμφωνημένη. Ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα της διαγραφής του πλοίου, αν αυτό δεν καταπλεύσει τη συγκεκριμένη ημερομηνία που αναφέρει το ναυλοσύμφωνο.

Για την αποφυγή της διαγραφής του πλοίου ο πλοιοκτήτης ζητά μια λογική χρονική παράταση υποστηρίζοντας ότι το πλοίο του συνάντησε καιρό και δεν μπόρεσε να ανταποκριθεί στην ημερομηνία της άφιξης του.

2.7 Τι πληρώνει ο πλοιοκτήτης (What the ship owner pay for)

1. Πληρώνει το μισθό του πλοιάρχου.
2. Πληρώνει τους μισθούς, υπερωρίες και έξτρα αμοιβές των αξιωματικών και του πληρώματος.
3. Πληρώνει τα ασφάλιστρα του πλοίου (Hull and Machineries)
4. Πληρώνει για τα έξοδα, της τροφοδοσίας και το κόστος του πόσιμου νερού.
5. Πληρώνει τα υλικά και τα αμοιβή καταστρώματος και μηχανής, ως επίσης και τα έξοδα λιπαντικών, για την κύρια μηχανή, βοηθητικών μηχανημάτων και τα λιπαντικά των βαρούλκων.
6. Πληρώνει τυχόν καθυστερήσεις από τη μη ικανοποιητική εμφάνιση του Cargo Gear του πλοίου το οποίο δε θα είναι σύμφωνο με τους τοπικούς κανονισμούς του λιμένα. Το Cargo Gear, η ασφάλεια του εξαρτισμού του πλοίου πρέπει να είναι πάντα σε ισχύ. Για τυχόν καθυστερήσεις από βλάβες στα βαρούλκα του πλοίου ο χρόνος επισκευής του βαρούλκου υπολογίζεται ως καθυστέρηση.

2.8 Τι πληρώνει ο ναυλωτής (What the charterer pays of)

Ο ναυλωτής ανάλογα των ευθυνών του πληρώνει για τα ακόλουθα έξοδα :

1. Για την πετρέλευση του πλοίου με Fuel and Marine Oil.
2. Για το νερό του καζανιού.
3. Για τα έξοδα του λιμένα, όπως πλοηγοί, τιμονιέρηδες κ.ά.
4. Για τα φαρικά τέλη.
5. Για τα έξοδα διάπλου διωρύγων ή καναλιών.
6. Για τα έξοδα ρυμουλκών, δια την ασφαλή παραλαβή και άπαρση του πλοίου από τα λιμάνια.
7. Για τα έξοδα προξενείων, εκτός εκείνων των εξόδων που αφορούν τον πλοίαρχο
8. Για τα έξοδα των πρακτόρων στα διάφορα λιμάνια.
9. Για έξοδα που προέρχονται από τη φόρτωση πλοίου με την επίστρωση των πανιόλων με ξυλεία η και χαρτί, για τα έξοδα υλικών έγχυσης και κόστος εργασίας, και για τα έξοδα των τελωνιακών αρχών.
10. Για τυχόν παρακράτηση του πλοίου σε καραντίνα, για την απολύμανση του φορτίου του πλοίου.

11. Για τα έξοδα των στοιβαδύρων κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου.

2.9 Καύσιμα κατά την παραλαβή και παράδοση του πλοίου (Bunkers on delivery and redelivery)

Κατά την παραλαβή του πλοίου (Delivery) ένας επιθεωρητής από την πλευρά του ναυλωτή και ένας από την πλευρά του πλοιοκτήτη αναλαμβάνουν να μετρήσουν και να υπολογίσουν τα καύσιμα του πλοίου σε Fuel and Diesel oil (Bunker Survey).

Την υποχρέωση της πετρέλευσης την έχει ο ναυλωτής, ο οποίος πρέπει πάντα να εφοδιάζει το πλοίο με ικανή ποσότητα και ποιότητα καυσίμων ώστε να εκτελεί τα ταξίδια του με ασφάλεια.

Μπορεί να συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο ότι το πλοίο θα επαναπαραδοθεί στον πλοιοκτήτη με τις ποσότητες της παράδοσης. Το *Delivery certificate and Bunker Survey* υπογράφεται και από τον πλοίαρχο.

2.10 Η πληρωμή του ενοικίου (The Hire payments)

Ο υπολογισμός της πληρωμής του ενοικίου γίνεται ως ακολούθως :

1. Συμφωνείται για ένα ποσό μηνιαίως. Υπολογίζεται ο μήνας τριάντα ημέρες.
2. Συμφωνείται για ένα ποσό ημερησίως.
3. Συμφωνείται ένα ποσό δια κάθε τόνο φορτίου, που μπορεί να φορτώσει το πλοίο με βάση το βύθισμα θέρους (Summer Draft).

Η πλέον επικρατέστερη μέθοδος πληρωμής ενοικίου είναι η ημερήσια πληρωμή. Η πληρωμή ενοικίου ανά μήνα είναι για χρονοναυλώσεις μεγάλης χρονικής διάρκειας. Ενώ η πληρωμή ανά τόνο είναι για μικρού εκτοπίσματος πλοία και για κοντινά ταξίδια.

2.11 Επαναπαράδοση (Redelivery)

Για την επαναπαράδοση του πλοίου, από το ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη, ορίζεται ένας συνήθης τόπος, ή μία εμπορική περιοχή στην οποία ο ναυλωτής υπολογίζει ότι θα επαναπαραδοθεί το πλοίο. Ο ναυλωτής σε όχι λιγότερο από δέκα ημέρες γνωστοποιεί στον πλοιοκτήτη για την επαναπαράδοση του πλοίου.

Το πλοίο επαναπαράδεται στον πλοιοκτήτη με τα καύσιμα της ναύλωσης Επίσης γίνεται Hull Survey and Bunker Survey από επιθεωρητές οι οποίοι καταγράφουν τυχόν ζημίες που

δεν έχουν επισκευασθεί, ενώ για την φυσιολογική φθορά που έχει υποστεί το πλοίο στο χρόνο αυτό δεν είναι υπεύθυνος ο ναυλωτής.

2.12 Ειδοποίηση επαναπαράδοσης (Notice of Redelivery)

Αναφέρεται στο Redelivery ότι ο ναυλωτής ειδοποιεί εντός δέκα ημερών τον πλοιοκτήτη για επαναπαράδοση του πλοίου, πριν το πλοίο φθάσει στο τελικό λιμάνι προορισμού του. Η επαναπαράδοση του πλοίου θα γίνει αφού λήξει η τακτική χρονική διάρκεια της χρονονάυλωσης ή και ακόμα αν έχει πάρει παράταση από το αρχικό συμβόλαιο.

Συχνά ο ναυλωτής δεσμεύεται από το ναυλοσύμφωνο να επαναπαράδωσει το πλοίο σε σημείο εμπορικής εκμεταλλεύσεις. Αν ο ναυλωτής προβλέπει ότι το πλοίο θα επαναπαράδωθεί σε περιοχή όπου δεν υπάρχει αυξημένη εμπορική κίνηση, τότε ειδοποιεί τον πλοιοκτήτη ένα μήνα νωρίτερα για την επαναπαράδοση του πλοίου. Ο ναυλωτής καλή τη θέληση μπορεί να πληρώσει την αξία των καυσίμων μέχρι την πλησιέστερη εμπορική περιοχή.

2.13 Κατευθύνσεις και ημερολόγια (Directions and Log Books)

Ο όρος αυτός υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο και καθιστά υπεύθυνο το ναυλωτή να κρατά πάντα τον πλοίαρχο με σωστές οδηγίες για την καλή συνεργασία. Ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός πρέπει να έχουν τα ημερολόγια τους ενημερωμένα σύμφωνα με τις κινήσεις του πλοίου. Επίσης πρέπει να εκδίδουν απόσπασμα του ημερολογίου τους και να το στέλνουν στους ναυλωτές. Συνηθίζεται ο ναυλωτής να παραχωρεί το πλοίο σε εταιρείες ειδικευμένες για την πρόγνωση του καιρού αλλά και για την συμβουλευτική βοήθεια που παρέχουν στον πλοίαρχο για το επικείμενο ταξίδι.

2.14 Προσωρινή διακοπή του ναύλου (Breakdown Clause)

Ο όρος αυτός είναι ο πλέον ουσιαστικός και ενδιαφέρον όρος του ναυλοσύμφωνου. Στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει η συνθήκη για την προσωρινή διακοπή της πληρωμής του ναύλου από τους ναυλωτές.

Έχει αναφερθεί ότι ο πλοιοκτήτης είναι ο μόνος κύριος υπεύθυνος για την συντήρηση του πλοίου οι οποίοι πρέπει να φροντίζει για την καλή συντήρηση του σκάφους, του εξαρτισμού, και των μηχανημάτων του πλοίου. Αν το πλοίο υποστεί ζημία, που η επισκευή του είναι πέρα

των εικοσιτεσσάρων συνεχών ωρών, τότε η πληρωμή του ναύλου διακόπτεται και επανέρχεται μετά το πέρας των επισκευών.

Ο όρος *Breakdown* περιλαμβάνει μία κατηγορία όρων που πρέπει ο πλοιοκτήτης να τους εξασφαλίσει για να αποφύγει τη διακοπή της πληρωμής του ενοικίου όπως :

- 1) Τη μη ελλιπή σύνθεση του πλοίου.
- 2) Τη συνεχή λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου.
- 3) Τον έγκαιρο δεξαμενισμό του πλοίου με τις απαραίτητες εργασίες του.
- 4) Από υπαιτιότητα των υπηρετούντων του πλοιοκτήτη, ζημία στο σκάφος η ζημία στον εξοπλισμό η άλλο σοβαρό εμπόδιο, που το πλοίο δεν θα μπορέσει να εκτελέσει την αποστολή του.

Ο όρος *Breakdown* αναφέρει επίσης και τις υποχρεώσεις του ναυλωτή όπου το πλοίο θα παραμείνει επί του ενοικίου από τις ακόλουθες καθυστερήσεις :

- 1) Καθυστέρηση της άφιξης του πλοίου λόγω κακοκαιρίας ή ενάντιων ρευμάτων. Έστω και αν το πλοίο καταφύγει σε λιμάνι ακόμα και για την επισκευή των ζημιών του λόγω της κακοκαιρίας.
- 2) Καθυστέρηση λόγω αναμονής του πλοίου για την είσοδο του σε λιμάνια με παλίρροιες λόγω περιορισμένου βυθίσματος.
- 3) Ζημιά στο φορτίο, προερχόμενης από μεγάλες καθυστερήσεις του πλοίου σε αγκυροβόλιο.

Κράτηση του πλοίου από οποιονδήποτε οικονομικό λόγο που θα έχει σχέση με τον ναυλωτή.

2.15 Εξασφάλιση ικανής προβλήτας (Berth Standard of Average Clause)

Ο όρος αυτός προστίθεται στο ναυλοσύμφωνο όπου ο χρονοναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληρώσει με ορισμένο ποσό για κάθε τόνο του Gross Register ton για τυχόν προβλήματα στοιβασίας, ή από ελλιπή παράδοση του φορτίου.

3.0 ΕΥΘΥΝΕΣ (RESPONSIBILITIES)

Οι ευθύνες του πλοιοκτήτη συνοψίζονται στις ακόλουθες :

1. Στην έγκαιρη παράδοση του πλοίου και την πραγματική του περιγραφή.
2. Σε τυχόν καθυστερήσεις κατά την διάρκεια της ναύλωσης του πλοίου προερχόμενες από σφάλμα των υπηρετούντων του.
3. Στην απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου υπό την προϋπόθεση ότι προξενήθηκε από:
 - Σφάλμα του πλοιοκτήτη ή από αμέλεια του υπεύθυνου διαχειριστή του πλοίου ο οποίος δεν συνέβαλε, ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλοο σε όλα τα (stages) τμήματα.
 - Από προσωπική άστοχη ενέργεια του πλοιοκτήτη, από σφάλμα του ή και παραλείψεις του.

Ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος :

1. Για κάθε σφάλμα ή αμέλεια των υπηρετούντων του στο πλοίο είναι καλυμμένος ασφαλιστικά.
2. Από απώλειες ή οικονομική καταστροφή δημιουργούμενη από απεργίες (Strikes), ή από ανταπεργίες, ή από πολιτικές ανωμαλίες στο κράτος όπου ευρίσκεται το πλοίο.

Οι ευθύνες του ναυλωτή συνοψίζονται ακολούθως :

1. Είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου, που προξενήθηκε στο πλοίο από λανθασμένη φόρτωση ενάντια στους όρους και στις διεθνείς συνθήκες φόρτωσης των φορτίων. Πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή σε αυτό το σημείο, γιατί αρκετοί ναυλωτές για να αποφύγουν περιττά έξοδα για την φόρτωση του φορτίου προτιμούν πρόχειρες εργασίες, είτε για την στοιβασία είτε για την ασφάλιση του φορτίου. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να γνωρίσει στους ναυλωτές του ότι δεν συμφωνεί με τον τρόπο φόρτωσης του πλοίου και του καθιστά υπεύθυνους για τυχόν ζημίες που μπορεί να προκληθούν κατά το ταξίδι. Σύμφωνα με τη γνώμη του μεταφορέα η φόρτωση του πλοίου δεν είναι ικανοποιητική ή η στοιβασία ή η ασφάλιση του φορτίου.
2. Είναι υπεύθυνος για τον έγκαιρο εφοδιασμό πετρελαίου του πλοίου με σωστές ποσότητες, αλλά και με την καλή ποιότητα πετρελαίου, τέτοια ώστε να μην προκαλούν ζημίες στην κύρια μηχανή.

3.1 Προκαταβολές (Cash Advances)

Ο ναυλωτής συμφωνεί να χρηματοδοτήσει τον πλοίαρχο με χρήματα αν αυτός τα ζητήσει, για τις ανάγκες του πλοίου και του πληρώματος, το ποσόν αυτό χρεώνεται με ποσοστό έξι στα εκατό ως νόμιμη προμήθεια του ναυλωτή και εισπράττεται τελικά από τον πλοιοκτήτη, όταν το πλοίο θα εξοφληθεί στο τέλος της ναύλωσης του.

3.2 Εξαιρούμενα λιμάνια (Excluded Ports)

1. Όταν υπάρχουν μεταδοτικές ασθένειες όπως πυρετικές επιδημίες, και γενικά ασθένειές που είναι μεταδοτικές.
2. Λιμάνια όπου το πλοίο μπορεί να αποκλεισθεί από πάγους.
3. Λιμάνια ή τοποθεσίες όπου τα ναυτιλιακά βοηθήματα είναι λιγοστά και δεν υπάρχει καλή χαρτογράφηση για την ασφαλή άφιξη, παραμονή και αναχώρηση του πλοίου

3.3 Απώλεια πλοίου (Loss of Ship)

Αν το πλοίο απολεσθεί, η ενοικίαση του διακόπτεται από την ώρα της επίσημης αποδοχής της απώλειας του πλοίου και κάθε πληρωμή ενοικίου ρυθμίζεται ανάλογα.

3.4 Πληρωμή υπερωριών (Payment of over-time to the crew)

Ανάλογα της εμπορικής κινήσεως μπορεί να δεχθεί ο ναυλωτής να πληρώνει ένα ορισμένο ποσό, για τις υπερωρίες αξιωματικών και του πληρώματος.

Επίσης συμφωνείται και ένα ποσό για τον καθαρισμό των αμπαριών, αν η εργασία αυτή γίνει από το πλήρωμα (Over-times shall be for owner's account).

3.5 Διάσωση (Salvage)

Για τα έξοδα της διάσωσης του πλοίου συμφωνείται να διαιρεθούν κατά το ήμισυ μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

3.6 Ευθύνες για εφοδιασμό με καύσιμα (Bunker responsibilities)

Η υποχρέωση του ναυλωτή είναι να εφοδιάζει το πλοίο με την συμφωνηθείσα ποιότητα (*Quality*) και ρευστότητα (*Viscosity*) του πετρελαίου, ώστε να μη δημιουργηθούν ανωμαλίες στη λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου. Αν το πλοίο δεν εφοδιασθεί με την κατάλληλη ποιότητα, τότε θα αντιμετωπίσει τις ακόλουθες ανωμαλίες :

1. Εφοδιασμός πετρελαίου με μεγαλύτερη σύνθεση από την συμφωνηθείσα που μπορεί να καταναλώσει το πλοίο. Δημιουργούνται οι ζημίες στα έμβολα της κύριας μηχανής, καταστρέφονται τα προστόμια των καυστήρων, φθείρονται οι αντλίες πετρελαίου λόγω της μεγάλης θερμαντικής ικανότητας του πετρελαίου. Επίσης κατά τον καθαρισμό του πετρελαίου από τους διαχωριστήρες δημιουργούνται περισσότερα κατάλοιπα πετρελαίου.
2. Εφοδιασμός πετρελαίου με μικρότερη σύνθεση από την συμφωνηθείσα. Δεν δημιουργούνται ζημίες στην κύρια μηχανή αλλά λόγω της μικρής θερμαντικής ικανότητας του πετρελαίου το πλοίο δε θα είναι ικανό να αναπτύξει την ταχύτητα του ναυλοσύμφωνου. Καθώς επίσης και η ποσότητα του πετρελαίου δε θα ανταποκρίνεται ποσοτικά γιατί λόγω τις μικρής θερμαντικής ικανότητας του πετρελαίου θα χρειασθεί μεγαλύτερη ποσότητα καυσίμου.

Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να παραλάβει το πλοίο στη σωστή ποιότητα καυσίμων. Σε αντίθετη περίπτωση δε θα πρέπει να δεχθεί την παραλαβή των καυσίμων με διαφορετική σύνθεση, μέχρι ότου οι ναυλωτές αναλάβουν την ευθύνη για τυχόν ζημίες στη μηχανή του πλοίου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

1. ΑΒΑΡΙΕΣ (AVERAGE)²³

1.1 Average (Αβαρία – Ζημία)

Διακρίνουμε τη Γενική Αβαρία (*General Average*) και την Μερική Αβαρία (*Particular Average*).

Ζημίες που συνιστούν τη Γενική Αβαρία (δηλαδή ζημία γενική για όλους τους συμμετέχοντες στη θαλάσσια επιχείρηση, το πλοίο το φορτίο και το μη κεκτημένο ναύλο) θεμελιώνουν τη βάση της απαιτήσεως έναντι των ασφαλιστών του πλοίου και των συμφερόντων του φορτίου ή των ασφαλιστών αυτού.

Ενώ ζημίες που συνιστούν τη Μερική Αβαρία (δηλ. Ζημία όχι γενική προς όλους τους συμμετέχοντες στην θαλάσσια περιπέτεια αλλά μερική, στο πλοίο ή το φορτίο) θεμελιώνουν τη βάση απαιτήσεως μόνον έναντι των ασφαλιστών του πλοίου – για μερική αβαρία πλοίου, είτε μόνο έναντι των ασφαλιστών του φορτίου σε περίπτωση μερικής αβαρίας φορτίου.

Εφόσον υπάρχει ασφάλιση ναύλου υπάρχει και μερική αβαρία ναύλου.

2. ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (GENERAL AVERAGE)

A. Κανόνες Γενικής Αβαρίας

Είναι θεσμός που χρονολογείται από τη Φοινικική εποχή. Το πρώτο γραπτό κείμενο για τη Γενική Αβαρία συναντάται στο Ρόδιο Ναυτικό Κώδικα, ο οποίος προέβλεπε ότι σε περίπτωση αποβολής του ευρισκόμενου πάνω στο πλοίο φορτίου εσκεμμένα από τον πλοίαρχο για τη διατήρηση της περιουσίας λόγω άμεσου κινδύνου, οι ασφαλιστές καλούνταν να συνεισφέρουν στην αποζημίωση του απολεσθέντος φορτίου.

Η παραπάνω βασική έννοια περί Γενικής Αβαρίας παραμένει μέχρι σήμερα δια των διαφόρων νομοθετημάτων (York – Antwerp Rules 1877 που τροποποιήθηκαν το 1890, στο Liverpool 1924, Amsterdam 1950 και τον Απρίλιο του 1974 στο Αμβούργο και τελευταία το 1994).

²³ Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, (2002), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις Σκαρίμπα Ευαγγελία, (1999), Εισαγωγή Ναυτικού δικαίου

Με βάση τους κανόνες αυτών αναγνωρίζονται οι προϋποθέσεις οι οποίες συνιστούν την Γενική Αβαρία και τίθενται οι κανόνες διακανονισμού των απωλειών αβαρίας από την διεθνή επιτροπή (*Maritime International Committee*).

Στη διεθνή πρακτική σε όλα τα ναυλοσύμφωνα και της φορτωτικές αναφέρονται στη ρήτρα για Γενική Αβαρία (*General Average Clause*) ότι ο διακανονισμός της Γενικής Αβαρίας εφόσον προκύψει θα συντελεστεί σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας.

Αυτοί οι κανόνες ορίζουν τις προϋποθέσεις ως εξής : Υπάρχει Γενική Αβαρία μόνον όταν μία έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται εκούσια και εύλογα για την κοινή σωτηρία και προς τον σκοπό της διαφύλαξης από κίνδυνο της περιουσίας, η οποία έχει εμπλακεί σε κοινή θαλάσσια περιπέτεια.

B. Στην περίπτωση ενός ταξιδιού συμμετέχουν :

- ✓ το πλοίο,
- ✓ το φορτίο,
- ✓ και ο ναύλος

Κατά συνέπεια Γενική Αβαρία στοιχειοθετείται όταν υπάρξει :

- α) Κοινός κίνδυνος για τούς παραπάνω συμμετέχοντες στη θαλάσσια περιπέτεια που δικαιολογεί θυσία.
- β) Έκτακτη πραγματική θυσία ή δαπάνη που έγινε εθελουσίως (εσκεμμένη ενέργεια πλοίαρχου) επί των παραπάνω συμμετεχόντων, για κοινή σωτηρία του πλοίου και του φορτίου από κοινό κίνδυνο.
- γ) Η εν λόγω ενέργεια πρέπει να είναι εύλογη και δικαιολογημένη από τις επικρατούσες συνθήκες, να είναι επιτυχής και η περιουσία (ή μέρος αυτής) να σωθεί ως αποτέλεσμα της ενέργειας αυτής (της έκτακτης θυσίας ή δαπάνης).

2.1 Ασφαλειομεσίτες (Insurance Brokers)

Η αξία της διασωθείσας περιουσίας υπολογίζεται κατά την άφιξη στον προορισμό της και οποιοσδήποτε μέτοχος αυτής, πρέπει να συνεισφέρει για την απώλεια κατά την αναλογία του ποσοστού του επί της συνολικής αξίας της επιχείρησης (πλοίου, φορτίου, ναύλου).

Για τα προκαταρκτικά στάδια της ασφάλισης των παραπάνω μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή παρεμβαίνει ο ασφαλειομεσίτης (Insurance Brokers).

Αυτός παρόλο που πληρώνεται από τους ασφαλιστές με ποσοστιαία προμήθεια από το ετήσιο ασφάλιστρο, θεωρείται κατά κάποιο τρόπο υπάλληλος των ασφαλιζομένων. Ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να μεταβιβάσει στους ασφαλιστές τις αναγκαίες εκείνες πληροφορίες επί των οποίων στηρίζονται οι ασφαλιστές για να αποφασίσουν για το ύψος των ασφαλίσεων.

Σε όλη τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους ο ασφαλειομεσίτης ενεργεί σαν ενδιάμεσος μεταξύ πλοιοκτήτη και ασφαλιστή και ετοιμάζει τα απαραίτητα έγγραφα των ασφαλιστών όπως :

- ✓ Συμβόλαια
- ✓ Χρεωστικά και πιστωτικά σημειώματα

Επίσης και σε περιπτώσεις απαιτήσεων (Claims) κατά των ασφαλιστών ο ασφαλειομεσίτης φροντίζει να καλέσει το Salvage Association μετά από οδηγίες των πλοιοκτητών, να συλλέξει τις διάφορες πληρωμές από τους ασφαλιστές και να στείλει τα χρήματα στους πλοιοκτήτες

Έτσι σε όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου οιαδήποτε επικοινωνία με τους ασφαλιστές, είτε σε θέματα ασφαλίσεων είτε για θέματα απαιτήσεων γίνονται μέσω των ασφαλειομεσιτών και αυτός είναι ο λόγος που έχουν αποκτήσει μια θέση ξεχωριστής και ζωτικής σημασίας στο όλο κύκλωμα.

2.2 Διακανονιστές Αβαριών (Average Adjusters)

Ενώ το *Salvage Association* διεκπεραιώνει την τεχνική πλευρά της διαδικασίας που οδηγεί στην τελική αποζημίωση, η νομική πλευρά του διακανονισμού της ζημίας αναλαμβάνεται από τους Διακανονιστές Αβαριών (Average Adjusters). Ο Average Adjuster είναι ειδικευμένο νομικό τεχνικό μέλος του Association of Average Adjusters καθώς και του Lloyd's. Είναι πρόσωπο απόλυτου κύρους και αμεροληψίας, πλήρης γνώστης των ασφαλιστικών θεμάτων, με βαθιά νομικοτεχνική κατάρτιση στα ζητήματα αβαριών .

Επίσης είναι ελεύθερος επαγγελματίας και ορίζεται από τον ασφαλιζόμενο (μεταφορέα) για να καταγράψει λεπτομερώς όλα τα στοιχεία που συνθέτουν την απαίτηση κατά των ασφαλιστών σε ειδικό πίνακα (adjustment), που στη συνέχεια υποβάλλεται στους ασφαλειομεσίτες και από εκεί προωθείται στους ασφαλιστές για μελέτη και διευθέτηση.

2.3 Χαρακτηρισμός Γενικής Αβαρίας

A) Ζημίες στο πλοίο :

- ✓ Κατά την εκβολή φορτίου.
- ✓ Κατά την ηθελημένη προσάραξη για την κοινή σωτηρία.
- ✓ Κατά τη προσπάθεια αποκολλήσεως του πλοίου για αποφυγή κινδύνου.
- ✓ Ζημίες κατά την προσπάθεια κατασβέσεως πυρκαγιάς.
- ✓ Άγκυρες και αλυσίδες που εγκαταλείφθηκαν για την αποφυγή του άμεσου επικείμενου κινδύνου.

B) Ζημίες στο φορτίο :

- ✓ Εκβολή φορτίου στο κατάστρωμα.
- ✓ Ζημίες φορτίου (που έπαθε βλάβη από νερό) κατά την καταστολή πυρκαγιάς.
- ✓ Ζημίες φορτίου που χρησιμοποιήθηκε ως καύσιμο.
- ✓ Ζημίες φορτίου κατά την εκφόρτωση του σε λιμάνια αναγκαστικής προσορμίσεως.

Γ) Έκτακτα έξοδα :

- ✓ Σε λιμάνι καταφυγής του πλοίου (*Port of Refuge*).
- ✓ Έξοδα εκφόρτωσης και επαναφόρτωσης του φορτίου σε λιμάνια καταφυγής για εκτέλεση των αναγκαίων επισκευών για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού.

2.4 Ενέργειες πλοίαρχου σε περίπτωση γενικής αβαρίας

A) Εφόσον υπάρχουν τα παραπάνω στοιχεία, τα οποία θεμελιώνουν Γενική Αβαρία, ο πλοίαρχος πρέπει αμέσως να ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη αναφέροντας :

- ✓ Ημερομηνία και ώρα GMT του συμβάντος
- ✓ Στίγμα (πλάτος και μήκος) ή ακριβή τοποθεσία σε όρμο ή σε λιμάνι.
- ✓ Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες.
- ✓ Συνοπτική αλλά και συγκεκριμένη περιγραφή της απώλειας ή ζημίας που να διευκρινίζουν το είδος και το μέγεθος της θυσίας. Εδώ καθίσταται εμφανής η σπουδαιότητα υπάρξεως ακριβούς πλάνου φόρτωσης, καθώς και μία κάποια γνώση της περίπου αξίας του.
- ✓ Τη γενική κατάσταση του πλοίου.

- ✓ Τρόπο περαιτέρω επικοινωνίας για τη συνεχή ενημέρωση του πλοιοκτήτη για τις εξελίξεις.

Ο πλοιοκτήτης στη συνέχεια θα δώσει τις κατάλληλες οδηγίες για τις ενέργειες ανάλογα με τα συμβάντα, με το ύψος της ζημίας, την αξία του φορτίου και της συνθήκες ασφαλίσεως του πλοίου.

B) Εφόσον ο πλοίαρχος βεβαιούνται ότι η ενέργεια του αποτελεί περίπτωση Γενικής Αβαρίας θα πρέπει να δηλώσει Γενική Αβαρία στο ημερολόγιο του, εγγράφοντας όλες τις εθελούσιες ενέργειες για την κοινή σωτηρία, επιφυλασσόμενος πάντοτε για περαιτέρω πιθανές ζημιές.

Άρα με τον κατάπλου πρέπει ο πλοίαρχος :

- ✓ Να προβεί σε εγγραφή διαμαρτυρίας (*Note of Protest*).
- ✓ Να καλέσει επιθεωρητή (Surveyor) για επιθεώρηση των ζημιών του πλοίου.
- ✓ Να καλέσει επιθεωρητή του νηογνώμονα, ώστε αυτός να βεβαιώσει ότι το πλοίο διατηρεί την κλάση του.
- ✓ Να καλέσει επιθεωρητή του P and I Club (Surveyor) για τυχόν επιθεώρηση των ζημιών του φορτίου.

2.5 Απαιτούμενα έγγραφα σε περίπτωσης γενικής αβαρίας

1. Note of Protest
2. Απόσπασμα ημερολογίου που να καλύπτουν το συμβάν, καθώς επίσης και απόσπασμα ημερολογίου μηχανής, εφόσον απαιτείται για τη συγκεκριμένη περίπτωση.
3. Κατάσταση την οποία να δείχνει την ποσότητα των καυσίμων στο πλοίο κατά την άπαρση από το τελευταίο λιμάνι, την ποσότητα των καυσίμων κατά των χρόνο της ζημίας, κατά την έναρξη της επισκευής αυτής και κατά το τέλος αυτής.
4. Full Crew Wages Statement. Πλήρη κατάσταση πληρώματος που να δείχνει τους βαθμούς, τις αποδοχές και τις υπερωρίες, όπως επίσης και την εισφορά καθενός στο NAT.
5. Κατάσταση υπερωριών για την περίοδο της αβαρίας, από την έναρξη της παρεκκλίσεως προς το λιμάνι καταφυγής, μέχρι την επανάκτηση αντίστοιχης θέσης κατά τη διαδρομή του ταξιδιού.

6. Κατάσταση εκτάκτων αμοιβών πληρώματος, που πληρώθηκαν για πράξεις δικαιολογημένες σε γενική αβαρία με σχετικές αποδείξεις.
7. Καταναλώσεις καυσίμων, λιπαντικών και λιπών εφοδίων κατά την αβαρία.
8. Εκθέσεις πλοίαρχου και Α΄ Μηχανικού σχετικές με το έκτακτο συμβάν της Αβαρίας.
9. Πίνακες κινήσεων του πλοίου.
10. Ναυλοσύμφωνο, φορτωτικές, *Cargo Plan – Manifest*.

Όλα τα παραπάνω συντάσσονται από τον πλοίαρχο στα Αγγλικά και αποστέλλονται στον πλοιοκτήτη.

3. ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ (PARTICULAR AVERAGE)

Μερική Αβαρία χαρακτηρίζεται κάθε ζημία προερχόμενη από απρόβλεπτο συμβάν και οφείλεται σε αίτιο καθαρού ατυχήματος πχ. προσάραξη, πυρκαγιά σύγκρουση κλπ, η οποία αφορά μόνο τον κύριο της ζημιωθείσας περιουσίας και τους ασφαλιστές του, εφόσον αυτός είναι ασφαλισμένος.

Συνεπώς η διαπίστωση του αιτίου που προκάλεσε τη ζημία είναι ζωτικής σημασίας. Γι' αυτό ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερώσει τον πλοιοκτήτη του το ταχύτερο δυνατό, ως προς το ποιο θεωρείται το αίτιο που προκάλεσε τη ζημία αναφέροντας συνοπτικά και επακριβώς :

- ✓ Ημερομηνία, ώρα και στίγμα του πλοίου.
- ✓ Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες.
- ✓ Το είδος και την έκταση της ζημίας.
- ✓ Το αίτιο που την προκάλεσε.
- ✓ Τη γενική κατάσταση του πλοίου.
- ✓ Τα μέτρα που πάρθηκαν ή προτείνονται για την αντιμετώπιση της ζημίας.
- ✓ Την αναγκαία βοήθεια
- ✓ Την βοήθεια την οποία διατίθεται.
- ✓ Τυχόν επιθεώρηση.
- ✓ Εάν και ποία συμφέροντα αναμείχθηκαν στο ατύχημα.

3.1 Απαιτούμενα έγγραφα σε περιπτώσεις μερικής αβαρίας

1. Note of Protest, and Report

2. Απόσπασμα ημερολογίου που να καλύπτουν το συμβάν, καθώς επίσης και απόσπασμα ημερολογίου μηχανής, εφόσον απαιτείται για τη συγκεκριμένη περίπτωση.
3. Κατάσταση την οποία να δείχνει την ποσότητα των καυσίμων στο πλοίο κατά την άπαρση από το τελευταίο λιμάνι, την ποσότητα των καυσίμων κατά των χρόνων της ζημίας, κατά την έναρξη της επισκευής αυτής και κατά το τέλος αυτής.
4. Πλήρη κατάσταση πληρώματος που να δείχνει τους βαθμούς, τις αποδοχές και τις υπερωρίες, όπως επίσης και την εισφορά καθενός στο NAT (Full Crew Wages Statement)..
5. Κατάσταση υπερωριών για την περίοδο της αβαρίας, από την έναρξη της παρεκκλίσεως προς το λιμάνι καταφυγής, μέχρι την επανάκτηση αντίστοιχης θέσης κατά τη διαδρομή του ταξιδιού.
6. Κατάσταση εκτάκτων αμοιβών πληρώματος, που πληρώθηκαν για πράξεις δικαιολογημένες σε γενική αβαρία με σχετικές αποδείξεις.
7. Καταναλώσεις καυσίμων, λιπαντικών και λιπών εφοδίων κατά την αβαρία.
8. Εκθέσεις πλοιάρχου και Α΄ Μηχανικού σχετικές με το έκτακτο συμβάν της Αβαρίας.
9. Πίνακες κινήσεων του πλοίου.
10. Ναυλοσύμφωνο, φορτωτικές, Cargo Plan – Manifest.
11. Salvage Association Surveyors Report.
12. Classification Surveyor’s Report



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ (MARINE INSURANCE)²⁴

Ένας εφοπλιστής που επιθυμεί να ασφαλίσει το πλοίο του ή ένας ναυλωτής που θέλει να κάνει το ίδιο για το φορτίο του πρέπει να επιλέξει έναν αντασφαλιστή, δηλ. ένα πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, το οποίο θα τον αποζημιώσει σε περίπτωση απώλειας.

Οι αντασφαλιστές είναι είτε εταιρείες, όπως οι γνωστές ασφαλιστικές εταιρείες, ή εξειδικευμένες ενώσεις, όπως οι Lloyd's του Λονδίνου, η International Underwriters Association (πρώην Institute of London Underwriters), η American Hull Insurance Association.

Οι Lloyd's του Λονδίνου είναι η παλαιότερη και πιο γνωστή ένωση αντασφαλιστών. Οι πρακτικές που ακολουθούν είναι πια θεσμοί στην ασφαλιστική αγορά.

Όταν κάποιος επιθυμεί να ασφαλιστεί έναντι ενός κινδύνου στους Lloyd's πρέπει να κάνει τα εξής:

Ο ασφαλιζόμενος έρχεται σε επαφή με έναν μεσίτη των Lloyd's. Αυτός πληρώνεται από τους ασφαλιστές. Ο μεσίτης έρχεται σε επαφή με τους αντασφαλιστές και περιγράφει τον κίνδυνο και τις ασφαλιστικές απαιτήσεις, προσπαθεί δε να επιτύχει τα μικρότερα δυνατά ασφάλιστρα. Ο μεσίτης πρέπει να βρει αντασφαλιστές ή κοινοπραξίες αντασφαλιστών ούτως ώστε να καλύψει ολόκληρο τον κίνδυνο. Οι κοινοπραξίες αντασφαλιστών των Lloyd's διαφέρουν σε αριθμό μελών - άλλες είναι μεγάλες και άλλες μικρές. Κάθε κοινοπραξία ορίζει ένα μέλος της που την εκπροσωπεί. Τα μέλη της κοινοπραξίας έχουν υπολογίσιμη και αποδεδειγμένη περιουσία (από 1 εκ. λίρες Αγγλίας και άνω) και το καθένα ευθύνεται απεριόριστα για τον κίνδυνο, δηλ. ο ασφαλιζόμενος σε περίπτωση απώλειας μπορεί να κατάσχει το σύνολο της περιουσίας ενός μέλους για να αποζημιωθεί.

²⁴ Robert H. Brown, (1998), Marine Insurance, Principles and Basic Practice

- 1688 Πρώτη γνωστή αναφορά στο καφενείο του Έντουαρντ Λούντ στην tower Street (London Gazette 18-21 Φεβρουαρίου 1688)
- 1771 79 αντασφαλιστές και μεσίτες καταθέτουν 100 λίρες Αγγλίας για να αποκτήσουν νέο χώρο. Το Lloyd's παύει να είναι καφενείο και γίνεται ιδιοκτησία των συνδρομητών αυτών
- 1871 Οι Lloyd's αναγνωρίζονται νομικά
- 1875 Τα πρώτα ασφαλιστήρια με κοινοπραξίες αντασφαλιστών
- 1877 Τα πρώτα μη ναυτιλιακά ασφαλιστήρια
- 1906 Οι απαιτήσεις που προέκυψαν από τον σεισμό του Σαν Φρανσίσκο ικανοποιούνται από τους Lloyd's και η φήμη τους στην Αμερική μεγαλώνει
- 1968 Η διοικούσα επιτροπή των Lloyd's δέχεται μέλη αντασφαλιστές εκτός Ηνωμένου Βασιλείου ή βρετανικής κοινοπολιτείας
- 1982 Εκλογή του πρώτου συμβουλίου των Lloyd's
- 1994 Οι Lloyd's δέχονται μέλη - εταιρείες με δυνατότητα αναλήψεως κινδύνου συνολικά 1.595 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας
- 1997 Μεγάλες ζημίες για τους αντασφαλιστές. Πρόγραμμα «αναδιάρθρωσης και ανανέωσης»
- 1998 Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου εξαγγέλλει έλεγχο των Lloyd's από ανεξάρτητη αρχή. Οι Lloyd's μοιάζουν όλο και περισσότερο με εταιρεία παρά με ένωση ανεξάρτητων αντασφαλιστών.

Μόλις συμφωνηθούν τα ασφάλιστρα σφραγίζεται το «απόκομμα» (slip). Παραδοσιακά το απόκομμα είναι ένα χαρτί το οποίο συντάσσεται από τον μεσίτη και περιέχει λεπτομέρειες του

κινδύνου και του ασφαλιζομένων συμφερόντων του ασφαλιζομένου. Αυτή είναι η βάση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και υπογράφεται και σφραγίζεται από τον ασφαλιστή. Το απόκομμα είναι απόδειξη ότι ο αντασφαλιστής έχει αποδεχθεί την ασφάλιση και ότι έχει δεχθεί να υπογράψει ένα λεπτομερές ασφαλιστήριο συμβόλαιο βασιζόμενο στους όρους του αποκόμματος.

Είναι πιθανό να αποδεχθούν την ασφάλιση περισσότεροι από ένας αντασφαλιστές ή κοινοπραξίες αντασφαλιστών. Καθένας τους υπογράφει επίσης το απόκομμα έως ότου καλυφθεί το 100% του κινδύνου.

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της ασφαλίσεως θα επιλεγεί το κατάλληλο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Υπάρχει ένας αριθμός τυποποιημένων συμβολαίων εν χρήσει. Οι Lloyd's δεν έχουν δικά τους ασφαλιστήρια συμβόλαια με εξαίρεση το απαρχαιωμένο συμβόλαιο SG (Ship - Goods). Τα περισσότερα τυποποιημένα συμβόλαια έχουν συνταχθεί από την International Underwriters' Association (πρώην Institute of London Underwriters).

Οι Lloyd's καλύπτουν όλες τις εμπορικές οδούς και όλα τα λιμάνια κάποιας σπουδαιότητας με ένα δίκτυο ανταποκριτών. Επιπρόσθετα εκδίδουν βιβλία και περιοδικά. Το πιο γνωστό βιβλίο τους είναι το Lloyd's Register of Shipping το οποίο παραθέτει τα στοιχεία όλων των πλοίων του κόσμου χωρητικότητας 100 GT και άνω.

Το Institute of London Underwriters (ILU - τώρα International Underwriters' Association) είναι μια επίσης πολύ μακρόβια ένωση αντασφαλιστών. Έχει συνεισφέρει στο πρακτικό μέρος της ναυτασφάλισης με τη σύνταξη τυποποιημένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων τα οποία είτε ολόκληρα είτε με ορισμένους όρους τους χρησιμοποιούνται ευρύτατα. Όπως και στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, ορισμένοι όροι των τυποποιημένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων χρησιμοποιούνται σχεδόν πάντα. Τα πιο γνωστά τυποποιημένα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι:

- International Hull Clauses 2003
- International Hull Clauses 2002
- Institute Time Clauses, Hulls 1995
- Institute Time Clauses, Hulls 1993

Τα ασφάλιστρα καταβάλλονται από τον ασφαλισμένο στον μεσίτη, εφόσον υπάρχει. Ο μεσίτης είναι υπεύθυνος στους αντασφαλιστές για την πληρωμή των ασφαλίσεων. Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να κάνει αγωγή στον μεσίτη αν ο τελευταίος δεν μεταβιβάσει τα ασφάλιστρα στους αντασφαλιστές. Για την προστασία του ο μεσίτης μπορεί να κρατήσει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο έως ότου ο ασφαλισμένος πληρώσει τα ασφάλιστρα και οποιοδήποτε άλλο υπόλοιπο λογαριασμού - ο μεσίτης πρέπει να πληρώσει τα ασφάλιστρα στους αντασφαλιστές ακόμη κι αν ο ασφαλιζόμενος δεν τον έχει πληρώσει. Όσο αυτή η λεγόμενη υποθήκη του μεσίτη (Broker's Lien) υπάρχει, δεν μπορούν να πληρωθούν αποζημιώσεις στον ασφαλιζόμενο.

2. ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

2.1 Ασφαλιζόμενο συμφέρον (Insurable interest)

Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να έχει συμφέρον επί του αντικειμένου της ασφαλίσεως. Αυτό το συμφέρον είναι 2 ειδών:

1. Είτε ο ασφαλιζόμενος θα επηρεαστεί οικονομικά από την απώλεια ή τη ζημία του αντικειμένου (το πλοίο βυθίζεται - το φορτίο χύνεται στη θάλασσα).
2. Είτε ο ασφαλιζόμενος θα είναι υπεύθυνος απέναντι σε άλλους για ζημίες που προκλήθηκαν από το αντικείμενο το οποίο απωλέσθη ή υπέστη ζημία (το πλοίο βυθίζεται και χάνονται ανθρώπινες ζωές - το φορτίο χύνεται στη θάλασσα και προκαλεί περιβαλλοντική ζημία).

Χωρίς την αρχή του ασφαλιζομένου συμφέροντος ένα πρόσωπο άλλο από τον εφοπλιστή ή τον ναυλωτή και κατά κανένα τρόπο σχετιζόμενο με αυτούς θα μπορούσε να ασφαλίσει ένα πλοίο ελπίζοντας ότι θα βυθισθεί και θα εισπράξει τα χρήματα. Αυτό δεν είναι ασφάλιση αλλά τυχερό παίγνιο.

Μερικές ενδιαφέρουσες όψεις του ασφαλιζομένου συμφέροντος είναι:

- ✓ Μερικό συμφέρον (Partial Interest). Το συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν χρειάζεται να είναι 100% - ένας εφοπλιστής με μικρότερο ποσοστό ιδιοκτησίας του πλοίου μπορεί να ασφαλίσει το ποσοστό του ανεξάρτητα από τους συνεταιίρους του.
- ✓ Επανασφάλιση (Reinsurance). Στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο αποκτάται συμφέρον από τους ασφαλιστές και αυτοί μπορούν να επανασφαλίσουν για να προστατεύσουν το συμφέρον τους.

- ✓ Ασφάλιση ναύλου (Advance Freight). Εκτός της περιπτώσεως όπου ο ναύλος προπληρώνεται εξ ολοκλήρου, η πληρωμή του παραμένει ένας κίνδυνος στον οποίο είναι εκτεθειμένος ο εφοπλιστής και έχει ασφαλιζόμενο συμφέρον επί αυτού. Αυτό είναι το αντικείμενο της ασφαλίσεως ναύλου και υπάρχουν τυποποιημένοι όροι σε ασφαλιστήρια φορτίου.

2.2 Αποζημίωση (Indemnity)

Υπάρχουν δύο περιπτώσεις για την κατάσταση του ασφαλιζομένου μετά από απώλεια:

1. Ο ασφαλιζόμενος επανέρχεται στην ίδια οικονομική κατάσταση που ήταν πριν την απώλεια. Αυτό συμβαίνει εάν το ασφαλιστήριο προβλέπει την αποζημίωση με την πραγματική αξία του αντικειμένου (Actual Cash Value).
2. Ο ασφαλιζόμενος λαμβάνει ένα προσυμφωνημένο ποσό (Valued Contract)

2.3 Μέγιστη Καλή Πίστη (Utmost Good Faith - Uberrima Fides)

Απαιτείται και από τα δυο μέρη.

1. Ο ασφαλιστής πρέπει:

- ✓ Να χειρίζεται όλες τις διεκδικήσεις γρήγορα και αποτελεσματικά
- ✓ Να έχει τα οικονομικά μέσα να πληρώσει τις διεκδικήσεις που μπορεί να του υποβληθούν

2. Ο ασφαλιζόμενος πρέπει:

- ✓ Να δίνει στον ασφαλιστή κάθε γνωστή πληροφορία περί του κινδύνου. Πρέπει επίσης να προσπαθεί να μάθει κάθε πληροφορία περί του κινδύνου.
- ✓ Να δίνει στον ασφαλιστή σωστές πληροφορίες περί του κινδύνου. Δεν πρέπει να παραποιεί τις πληροφορίες περί του κινδύνου.

2.4 Εγγύηση (Warranty)

Η εγγύηση είναι υπόσχεση από τον ασφαλιζόμενο, η οποία αποτελεί μέρος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, ότι μια προκαθορισμένη κατάσταση πραγμάτων θα συνεχίσει να ισχύει για τη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου:

- ✓ Το αξιόπλοο του πλοίου: Το πλοίο πρέπει να είναι ικανό να φέρει εις πέρας το ταξίδι. Το σκάφος πρέπει να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει σε λογικά αναμενόμενους θαλασσίους κινδύνους. Μετά από μια απώλεια, το βάρος της αποδείξεως ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο το φέρει ο ασφαλιστής.
- ✓ Νομιμότητα: Το ταξίδι πρέπει να έχει νόμιμο σκοπό και, στο μέτρο που μπορεί να το ελέγχει ο ασφαλιζόμενος, να διεξάγεται με νόμιμο τρόπο.

3. ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ

- ✓ Ασφαλιστήριο χρόνου (Time policy). Ασφαλίζει ένα περιουσιακό στοιχείο του πλοίου ή του φορτίου, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο.
- ✓ Ασφαλιστήριο ταξιδιού (Voyage policy). Ασφαλίζει ένα περιουσιακό στοιχείο για ένα ταξίδι από το λιμάνι προορισμού στο λιμάνι αφίξεως. Μπορεί να περιλαμβάνει και ένα χρονικό όριο.
- ✓ Μεικτό ασφαλιστήριο (Mixed policy). Καλύπτει τόσο ένα ταξίδι όσο και μια χρονική περίοδο ταξιδιού.
- ✓ Ασφαλιστήριο κατασκευής - κίνδυνοι κατασκευής (Construction policy - building risk). Ασφαλίζει ένα πλοίο όσο διαρκεί η κατασκευή του.
- ✓ Ελεύθερο ασφαλιστήριο (Floating policy). Ασφαλίζει ένα αριθμό αποστολών φορτίου

4. Ο ΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Ο αγγλικός Νόμος περί Ναυτασφαλειών (Marine Insurance Act - MIA) του 1906 υπαγορεύει το λεκτικό των ναυτικών ασφαλιστηρίων που συντάσσονται με βάση την αγγλική νομοθεσία.

Στο παρελθόν ήταν αποδεκτό ως πρακτική να συντάσσεται ένα ασφαλιστήριο χρησιμοποιώντας ως βάση το συμβόλαιο SG (Ship - Goods) των Lloyd's το οποίο είχε συνταχθεί το 1779, προσθέτοντας όρους που είχαν συνταχθεί από το Institute of London

Underwriters. Αν και το συμβόλαιο SG ήταν γεμάτο από απαρχαιωμένους όρους, είχε αποδειχθεί αξιόπιστο στα δικαστήρια.

Η σύνταξη επιπρόσθετων όρων που συνόδευαν το συμβόλαιο SG άρχισε σχεδόν από την εποχή που πρωτοεμφανίστηκε το συμβόλαιο SG. Για περίπου 100 χρόνια ασφαλιστές και εφοπλιστές κατασκεύαζαν τους δικούς τους όρους με αποτέλεσμα να υπάρχει μια τεράστια ποικιλία πρόσθετων όρων σε χρήση.

Προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα οι ασφαλιστές άρχισαν να υποστηρίζουν την υιοθέτηση τυποποιημένων όρων. Ένας αριθμός από τέτοιους όρους εμφανίστηκε, με την υποστήριξη των Lloyd's.

Το 1884 ιδρύθηκε το Institute of London Underwriters (ILU - τώρα International Underwriters' Association - IUA). Μια από τις πρώτες δράσεις του ήταν να συντάξει μερικούς τυποποιημένους όρους για ατιμόπλοια τα οποία είχαν πια καθιερωθεί σε πολλές εμπορικές οδούς. Το πρώτο πλήρες σύνολο όρων ναυτασφάλισης, οι Institute Time Clauses του 1888 ήταν το προϊόν της εργασίας του ILU και έγιναν το πρότυπο για τους διάφορους όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που εμφανίστηκαν έκτοτε.

Οι Institute Time Clauses απεδείχθησαν αξιόπιστοι στα δικαστήρια και καθιερώθηκαν σαν όροι γενικής χρήσεως για τα ασφαλιστήρια. Καθώς οι συνθήκες του εμπορίου άλλαζαν, νέες εκδόσεις συντάσσονταν.

Η αναθεώρηση του 1983 είχε μεγάλη σημασία καθώς ο παλαιός τύπος SG τελικά καταργήθηκε. Από τότε οι Institute Time Clauses αποτελούν ένα ενιαίο έγγραφο.

Οι Institute Time Clauses έχουν εδώ και πολύ καιρό γίνει τα ευρύτερα αποδεκτά ναυτικά ασφαλιστήρια. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την εξέχουσα θέση του Ηνωμένου Βασιλείου σε θέματα ναυτικής δικαιοσύνης και διαιτησίας, οδήγησαν στην ονομασία της νέας εκδόσεως τους ως «διεθνούς» (International Hull Clauses - IHC). Η πρώτη έκδοση των IHC εμφανίστηκε το 2002 και κατόπιν κρίσεων και σχολίων από τα ενδιαφερόμενα μέρη, αναθεωρήθηκε το 2003. Η IHC 2003 προορίζει να καλύψει με πληρότητα τα ζητήματα που προκύπτουν στις ναυτασφαλιστικές εργασίες και συστήνεται στα συμβαλλόμενα μέρη να αποκλίνουν όσο το δυνατό λιγότερο από το τυποποιημένο λεκτικό. Βεβαίως ο καθένας είναι

ελεύθερος να επιλέξει ένα από τα άλλα τυποποιημένα ασφαλιστήρια συμβόλαια, όπως είναι τα:

- Institute Time Clauses, Hull 1983
- Institute Time Clauses, Hull 1995
- Norwegian Plan
- American Institute Hull Clauses



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΌΡΟΙ ΣΚΑΦΟΥΣ 2003 (INTERNATIONAL HULL CLAUSES 2003)

Υπάρχουν 50 όροι στο IHC 2003 οι οποίοι παρατίθενται στο Παράρτημα. Ο σύντομος σχολιασμός που ακολουθεί σκοπό έχει να φωτίσει ορισμένες πτυχές της ναυτασφάλισης.

1. Γενικά-General

Ο υπό - όρος *1.3*²⁵, όπου καθορίζονται τα αγγλικά δικαστήρια ως αρμόδια για την επίλυση τυχόν διαφορών είναι πολύ σημαντικός. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές υποθέσεις επιλύονται στα αγγλικά δικαστήρια, γεγονός που καθιστά απαραίτητη τη - στοιχειώδη έστω - γνώση του αγγλικού νόμου για κάθε επιχειρηματία που ασχολείται με τη ναυτιλία.

2. Κίνδυνοι- Perils

Ο όρος αυτός καθορίζει με λεπτομέρεια τους κινδύνους για τους οποίους παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη. Ένας ενδιαφέρον όρος είναι ο *2.2.1*²⁵ όπου το κόστος ενός ραγισμένου λέβητα ή ενός σπασμένου άξονα αποζημιώνεται μόνο κατά το ήμισυ των «κοινών» συνιστωσών του. Ένας ακόμη πιο ενδιαφέρον όρος είναι ο *2.2.2*²⁵ όπου το κόστος της απαλείψεως ενός εγγενούς ελαττώματος στη μηχανή ή το σκάφος αποζημιώνεται μόνο κατά το ήμισυ των «κοινών» συνιστωσών του.

Η εξαίρεση από την αποζημίωση ενός εγγενούς ελαττώματος διατυπώνεται ρητά στους IHC 2003 για πρώτη φορά. Οι ορισμοί του εγγενούς ελαττώματος και των κοινών συνιστωσών του και τότε παύει το εγγενές ελάττωμα και αρχίζει η συνεπαγόμενη ζημία έχουν απασχολήσει πολλές φορές τα δικαστήρια στο παρελθόν.

²⁵ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

Παράδειγμα 1

Ένα εγγενώς ελαττωματικό έδρανο αστοχεί, προκαλώντας εκτεταμένη συνεπαγόμενη ζημία σε στροφαλοφόρο άξονα κυρίας μηχανής.

Κόστη:	Στροφαλοφόρος άξονας	\$500.000
	Έδρανο	\$5.000
	Άνοιγμα μηχανής (για αντικατάσταση εδράνου - κοινή συνιστώσα κόστους)	\$10.000
	Άνοιγμα μηχανής (για αντικατάσταση στροφαλοφόρου άξονος - επιπρόσθετο κόστος)	\$150.000
		<hr/>
		\$665.000
Διεκδίκηση:	Στροφαλοφόρος άξονας	\$500.000
	Έδρανο	ΜΗΔΕΝ
	Άνοιγμα μηχανής (για αντικατάσταση εδράνου - κοινή συνιστώσα κόστους)	50% - \$5.000
	Άνοιγμα μηχανής (για αντικατάσταση στροφαλοφόρου άξονος - επιπρόσθετο κόστος)	\$150.000
		<hr/>
		\$655.000

Παράδειγμα 2

Ένα πηδάλιο έχει μια περιοχή με ελαττωματική συγκόλληση η οποία προκαλεί ρωγμές στο έλασμα και τελικά το κάτω τμήμα του πηδαλίου αποκόπτεται και πέφτει.

Κόστη:	Αντικατάσταση τμήματος πηδαλίου (εκτιμώμενο κόστος επισκευής περιοχής ελαττωματικής συγκόλλησης \$10.000)	\$100.000
	Αφαίρεση και επανατοποθέτηση πηδαλίου (κοινή συνιστώσα κόστους)	\$50.000
	20 ημέρες δεξαμενισμός (εκτιμώνται 10 ημέρες για την επισκευή της περιοχής ελαττωματικής συγκόλλησης)	\$100.000
		\$250.000
Διεκδίκηση:	Αντικατάσταση τμήματος πηδαλίου (μείον εκτιμώμενο κόστος επισκευής περιοχής ελαττωματικής συγκολλήσεως \$10.000)	\$90.000
	Αφαίρεση και επανατοποθέτηση πηδαλίου (-50%)	\$25.000
	10 ημέρες δεξαμενισμός (-50%)	\$25.000
	10 ημέρες δεξαμενισμός (επιπρόσθετες)	\$50.000
		\$190.000

Τα κόστη τα οποία έχουν εξαιρεθεί βάσει αυτού του όρου μπορούν να αποτελέσουν τμήμα της επιπλέον διεκδίκησης εφόσον ο Όρος Επιπρόσθετων Κινδύνων 41²⁶ αποτελεί μέρος της συμφωνίας.

3. Ενοικιασμένος εξοπλισμός – Leased Equipment

Όρος ο οποίος δεν συναντάται σε παλαιότερα ναυλοσύμφωνα. Απαραίτητος σήμερα λόγω της τάσεως να χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο ενοικιασμένο εξοπλισμό.

²⁶ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

4. Αφαιρεθέντα εξαρτήματα – Parts taken off

Η ασφάλιση καλύπτει και τμήματα του πλοίου που έχουν αφαιρεθεί, π.χ. ανταλλακτικά μηχανής, αλλά όχι για κινδύνους της ξηράς, εκτός εάν ο Όρος Επιπρόσθετων Κινδύνων 41²⁷ αποτελεί μέρος της συμφωνίας.

5. Κίνδυνος προκληθείς λόγω ρυπάνσεως – Pollution Hazard

Ο όρος αυτός καλύπτει ζημίες στο πλοίο προσκληθείσες από τις προσπάθειες των αρχών να περιορίσουν τη ρύπανση. Οι αποζημιώσεις του εφοπλιστή λόγω ρυπάνσεως είναι αντικείμενο των λεσχών αλληλοασφάλισης (P&I clubs).

6. 3/4 ευθύνης λόγω συγκρούσεως – 3/4 Collision Liability

Οι IHC 2003²⁷ παρέχουν κάλυψη έναντι ζημίας η οποία προκλήθηκε σε άλλο πλοίο από το ασφαλισμένο πλοίο έως τα ¾ του ποσού που οφείλεται. Ο όρος αυτός προβλέπει επίσης την πληρωμή των νομικών εξόδων από τους αντασφαλιστές. Υπάρχει οροφή 25% της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου για νομικά έξοδα υπερασπίσεως του ασφαλισμένου εφοπλιστή από εναντίον του αγωγή.

Ο όρος 6²⁷ προβλέπει επίσης μια σειρά εξαιρέσεις από την εν λόγω κάλυψη. Αποζημιώσεις για απώλεια ζωής, τραυματισμό ή ρύπανση δεν είναι αντικείμενο της ασφαλίσεως σκάφους. Τέτοιες αποζημιώσεις είναι αντικείμενο των λεσχών αλληλοασφάλισης (P&I clubs).

7. Αδελφό πλοίο – Sister ship

Εδώ εννοείται πλοίο του ίδιου εφοπλιστή. Η ασφάλιση καλύπτει αποζημίωση και στην περίπτωση που το ασφαλισμένο πλοίο συγκρουσθεί με αδελφό πλοίο.

8. Γενική αβαρία και διάσωση.

Στην περίπτωση που ισχύσει γενική αβαρία οι ασφαλιστές θα πληρώσουν τη συνεισφορά του ασφαλιζόμενου εφοπλιστή χωρίς να είναι αναγκαίο ο εφοπλιστής να επιβάλει τις συνεισφορές των υπολοίπων μερών του ναυτιλιακού εγχειρήματος, δηλ. των ναυλωτών.

Το συμβόλαιο ορίζει ότι η γενική αβαρία διακανονίζεται βάσει των κανόνων Υόρκης - Αμβέρσας του 1994, με την προϋπόθεση ότι το ναυλοσύμφωνο ορίζει το ίδιο.

²⁷ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

Στον όρο 8²⁸ προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό ποιος πληρώνει για ζημίες στο περιβάλλον ή εάν πληρώνει και κάποιος άλλος εκτός από τον εφοπλιστή για ζημίες στο περιβάλλον ή αν ο εφοπλιστής μπορεί να ζητήσει από τον ναυλωτή ή τους ναυλωτές να πληρώσουν μέρος της ζημίας στο περιβάλλον, έτσι ώστε να εντάσσοντας στα έξοδα της γενικής αβαρίας.

Εάν στο ναυλοσύμφωνο προσδιορίζεται ότι για τη γενική αβαρία ισχύουν οι κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας του 1974, τότε όλα τα έξοδα που αφορούν ζημία στο περιβάλλον μπορούν να ενταχθούν στη γενική αβαρία και έτσι να πληρώσει και ο ναυλωτής.

Εάν όμως στο ναυλοσύμφωνο προσδιορίζεται ότι για τη γενική αβαρία ισχύουν οι κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας του 1994, τότε δεν μπορούν να ενταχθούν στη γενική αβαρία έξοδα που αφορούν αποζημιώσεις προς τις παράκτιες κοινότητες που υπέστησαν ζημία στο περιβάλλον τους - αυτές θα πρέπει να τις πληρώσει ο εφοπλιστής (δηλ. το P&I του). Αυτό επειδή οι νεότεροι κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας ρητά αποκλείουν από τη γενική αβαρία *«απώλειες, ζημίες ή έξοδα που προκλήθηκαν από βλάβη στο περιβάλλον ή ως συνέπεια της εκλύσεως ρύπων από περιουσία η οποία ενέχεται στο κοινό ναυτικό εγχείρημα»*.

Είναι προφανές ότι οι κανόνες γενικής αβαρίας που θα συμπεριληφθούν στο ναυλοσύμφωνο έχουν τεράστια σημασία στις διεκδικήσεις που θα ακολουθήσουν εφ' όσον σημειωθεί ζημία ή απώλεια.

9. Υποχρέωση του ασφαλιζομένου-sue and labour

Ένας όρος με πολλά κοινά χαρακτηριστικά με παλαιότερους όρους ναυτικών ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Βασικά ορίζει ότι ο ασφαλιζόμενος πρέπει να κάνει οτιδήποτε είναι δυνατό για να αποφύγει μια ζημία ή απώλεια.

10. Προϋποθέσεις ναυσιπλοΐας - 11. Παραβίαση των προϋποθέσεων ναυσιπλοΐας

Τα ναυτικά ασφαλιστήρια συμβόλαια περιέχουν περιορισμούς στα μέρη όπου μπορεί να ταξιδέψει το πλοίο και στα φορτία που μπορεί να μεταφέρει. Τέτοιοι περιορισμοί ισχύουν και σήμερα και λέγονται «εγγυήσεις» (warranties).

Ο αγγλικός νόμος περί ναυτασφαλίσεων (Marine Insurance Act - MIA) είναι πολύ αυστηρός σε παραβιάσεις των εγγυήσεων. Βασικά ο ασφαλιστής απαλλάσσεται κάθε ευθύνης από την

²⁸ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

ημέρα που θα σημειωθεί μια παραβίαση των εγγυήσεων. Για παράδειγμα, αν ένα πλοίο ταξιδεύει σε μια περιοχή όπου δεν επιτρέπεται να ταξιδεύει κατά το ασφαλιστήριο και υποστεί μηχανική βλάβη για λόγους άσχετους με το μέρος που ευρίσκεται, η ασφάλιση θεωρείται λήξασα από την ημέρα που το πλοίο εισήλθε στην απαγορευμένη από το συμβόλαιο περιοχή και κατά συνέπεια καμία διεκδίκηση δεν είναι αποδεκτή. Αυτό ισχύει ακόμη και αν η ζημία προκλήθηκε μέσα στα όρια των εγγυήσεων.

Σήμερα υπό τους IHC 2003 οι συνέπειες μιας παραβίασεως των εγγυήσεων μπορεί να είναι:

- Αδυναμία συμμορφώσεως με τις απαιτήσεις της Κλάσεως (νηογνώμονα).
- Αδυναμία συμμορφώσεως με τις απαιτήσεις του κώδικα ISM
- Αδυναμία συμμορφώσεως με τις υποδείξεις (recommendations) της Κλάσεως.
- Αλλαγή πλοιοκτησίας.
- Ταξίδι του πλοίου προς το διαλυτήριο.
- Ταξίδι εκτός επιτρεπομένων περιοχών (*Ορος 32²⁹*).
- Το πλοίο ρυμουλκείται, εκτός εάν στην περιοχή συνηθίζεται ή είναι υποχρεωτικό κάτι τέτοιο.
- Το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σημαίας του.
- Το πλοίο δεν συμμορφώνεται με απαιτήσεις της Κλάσεως που σχετίζονται με αναφορά σε αυτήν ατυχημάτων στο πλοίο και ελαττωμάτων του πλοίου.

Εάν υπάρξει παραβίαση τέτοιων εγγυήσεων, τότε οι αντασφαλιστές δεν έχουν ευθύνη για ζημία εξαιτίας των παραβιάσεων.

Οι αντασφαλιστές δεν είναι υπεύθυνοι για καμία απώλεια κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο το πλοίο παραβιάζει τέτοιες εγγυήσεις. Οι αντασφαλιστές μπορεί να αποδεχθούν να συνεχίσουν την ασφάλιση εάν ειδοποιηθούν όσο το δυνατό πιο γρήγορα και πληρωθούν επασφάλιστρο.

Για να ισχύει το ασφαλιστήριο η ρυμούλκηση του πλοίου επιτρέπεται μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Δεν είναι άγνωστο φαινόμενο πλοία σε πολύ κακή κατάσταση, ιδιαίτερα στη μηχανή, να ρυμουλκούνται κατά τη μεγαλύτερη διάρκεια του ταξιδιού τους.

²⁹ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

Συμφωνίες με περιορισμένη υπευθυνότητα των συμβαλλομένων είναι οι συμφωνίες ρυμουλκήσεως και οι συμφωνίες πλοηγείσεως. Συνήθως οι ιδιοκτήτες των ρυμουλκών ή οι πλοηγοί πιέζουν τον πλοίαρχο του ασφαλισμένου πλοίου να υπογράψει συμβόλαια τα οποία τους απαλλάσσουν από κάθε ευθύνη σε περίπτωση ζημίας. Αυτό είναι δυνατό επειδή πολύ συχνά ο πλοίαρχος δεν έχει άλλη επιλογή παρά να δεχθεί τη ρυμούλκηση αν το πλοίο είναι σε κίνδυνο ή να δεχθεί τις υπηρεσίες του πλοηγού σε ένα λιμάνι όπου η πλοηγική υπηρεσία είναι μονοπώλιο.

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι προβλήματα με την κλάση συνεπάγονται τη λήξη της ασφαλιστικής καλύψεως ενώ προβλήματα με τη σημαία συνεπάγονται μόνον τον περιορισμό της ασφαλιστικής καλύψεως. Αυτό μπορεί να είναι μια ένδειξη της σχετικής σημασίας που δίνουν στις δυο αυτές οντότητες οι ασφαλιστές αλλά και οι άλλοι παράγοντες της ναυτιλίας.

12. Συνέχιση - Continuation

Ο όρος αυτός καθορίζει τι συμβαίνει όταν το πλοίο ευρίσκεται στη θάλασσα και η ασφάλειά του λήξει. Εάν το πλοίο ευρίσκεται σε κίνδυνο, μπορεί να συνεχίσει να καλύπτεται αν οι αντασφαλιστές ειδοποιηθούν όσο το δυνατόν συντομότερα και πληρωθεί επασφάλιστρο σε μηνιαία αναλογική βάση. Ο όρος αυτός των IHC 2003 είναι πιο περιοριστικός από παλαιότερους Institute Clauses.

13. Κλάση και ISM

Πολύ σημαντικός όρος επειδή αποκλείει από την ασφάλιση πλοία που δεν παρακολουθούνται από νηογνώμονα ή πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) 1974. Η συμμόρφωση αυτή αποδεικνύεται με την έκδοση ενός Εγγράφου Συμμορφώσεως για τον εφοπλιστή ή τον διαχειριστή και ενός Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχειρίσεως για το πλοίο. Σήμερα όλα τα πλοία άνω των 500GT υποχρεούνται να έχουν Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως.

14. Διαχείριση - Management

Γενικώς απαιτείται η γραπτή συμφωνία των αντασφαλιστών σε κάθε αλλαγή της ιδιοκτησίας, της σημαίας ή της διαχειρίσεως του πλοίου ή σε αλλαγή οποιουδήποτε χαρακτηριστικού της

ταυτότητός του. Επίσης, η ασφάλιση γενικώς λήγει αυτομάτως τη στιγμή που το πλοίο ξεκινά το τελευταίο του ταξίδι προς το διαλυτήριο. Η πείρα έχει δείξει ότι οι αντασφαλιστές έχουν δίκιο να υπερασπίζονται τα συμφέροντά τους με έναν τέτοιο όρο δεδομένου ότι τα περισσότερα πλοία στο τελευταίο τους ταξίδι είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση.

15. Αφαιρούμενα ποσά- Deductibles

Όπως και σε άλλες μορφές ασφαλίσεως, ο ασφαλιζόμενος και οι αντασφαλιστές μπορεί να συμφωνήσουν σε ένα αφαιρούμενο ποσό. Τα αφαιρούμενα ποσά μειώνουν κατά πολύ τα ασφάλιστρα. Το πρόβλημα είναι ότι μερικές φορές οι αντασφαλιστές μπορεί να ισχυρισθούν ότι μια ζημία είναι το άθροισμα δύο ή περισσότερων ώστε να μην πληρώσουν τα (κατά τη γνώμη τους) αφαιρούμενα ποσά. Ο όρος αυτός και οι υπο - όροι του θέτουν τους κανόνες για μερικές από τις πιο κοινές περιπτώσεις όπου μπορεί να συναντηθεί η ανωτέρω πρακτική.

16. Νέο για παλαιό- New for old

Μόνο νέες πρώτες ύλες ή νέος εξοπλισμός θα χρησιμοποιηθεί σε επισκευές σκάφους ή μηχανής και η αξία αυτών των πρώτων υλών ή του εξοπλισμού θα συμπεριληφθεί στη διεκδίκηση προς τους αντασφαλιστές.

17. Εργασία υφάλων – Bottom Treatment

Ο όρος αυτός αποθαρρύνει διεκδικήσεις για την συντήρηση των υφάλων του πλοίου. Κάποτε η βαφή των υφάλων ήταν μείζον κόστος, σήμερα με τα αντιρρυπαντικά υφαλοχρώματα μακράς διάρκειας και το κόστος είναι πολύ μικρότερο. Κατά συνέπεια ο όρος είναι λιγότερο αυστηρός απ' ό,τι στο παρελθόν.

18. Μισθοί και έξοδα συντηρήσεως-Wages and Maintenance

Ο όρος αυτός αποκλείει πληρωμές προς το πλήρωμα εκτός εάν αυτές είναι άμεση συνέπεια των επισκευών ζημιών που καλύπτονται από τους αντασφαλιστές.

19. Προμήθεια πρακτόρων- Agency Commission

Όπως και στον προηγούμενο όρο, οι αντασφαλιστές δεν θα πληρώσουν στον ασφαλιζόμενο ή στους πράκτορες του πρακτορικά έξοδα.

20. Ζημία μη επισκευασθείσα- Unrepaired Damage

Εάν ο εφοπλιστής αποφασίσει να μην επισκευάσει μια ζημία στο πλοίο, με την προϋπόθεση ότι επιτρέπεται αυτό από τη σημαία ή την κλάση του, μπορεί και πάλι να πληρωθεί από την ασφάλεια ένα ποσό ίσο με την αγοραστική του αξία εξ αιτίας αυτής της ζημίας.

21. Δομική ολική απώλεια (Constructive total loss)

Ένα πλοίο χαρακτηρίζεται δομική ολική απώλεια όταν αποδειχθεί ότι το κόστος των επισκευών υπερβαίνει το 80% της ασφαλισμένης αξίας του.

22. Μη πληρωμή ναύλου – Freight Waiver

Σε περίπτωση δομικής ή πραγματικής ολικής απώλειας οι αντασφαλιστές δεν πληρώνουν τον απολεσθέντα ναύλο.

23. Παραχώρηση- Assignment

Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να παραχωρήσει το ασφαλιστήριο σε άλλο πρόσωπο, φυσικό ή νομικό.

24. Εγγύηση πληρωμών

Επιπρόσθετη ασφάλιση μπορεί να συμφωνηθεί μεταξύ εφοπλιστή και αντασφαλιστών, με την προϋπόθεση ότι καταβάλλονται επιπρόσθετα ασφάλιστρα.

25. Επιστροφές λόγω ακυρώσεως – Canceling Returns

Διευθέτηση βάσει της οποίας επιστρέφονται μέρος από τα ασφάλιστρα εάν η ασφάλιση τερματισθεί με συμφωνία πριν την ημερομηνία λήξεως της.

26. Ξεχωριστή ασφάλιση – Separate Insurances

Καθιερωμένη αρχή ναυτασφάλισης.

27. Ευθύνη εις ολόκληρον – Several Liability**28. Σχετιζόμενες εταιρείες – Affiliated Companies****29. Εξαίρεση πολέμου και απεργιών – War and Strikes Exclusion**

Η ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου και απεργιών δεν γίνεται μέσω των αντασφαλιστών σκάφους.

30. Εξαίρεση τρομοκρατικών, πολιτικώς υποκινούμενων και κακόβουλων ενεργειών**31. Εξαίρεση ραδιενεργού μολύνσεως, χημικών, βιολογικών, βιοχημικών και ηλεκτρομαγνητικών όπλων**

Στον όρο αυτό αποκλείονται οι κίνδυνοι που αποτελούν τα σύγχρονα ισοδύναμα του πολέμου.

32. Όρια ναυσιπλοΐας – Navigation Limits

Γενικά θαλάσσιες περιοχές εντός των οποίων το πλοίο δεν επιτρέπεται να εισέλθει εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά.

33. Άδεια για περιοχές που προσδιορίζονται στα όρια ναυσιπλοΐας**34. Συνθήκη επανενεργοποίησης – Recommissioning Condition**

Πλοία σε παροπλισμό μπορούν να παρουσιάσουν πολλά προβλήματα όταν επανενεργοποιούνται.

35. Πληρωμή ασφαλιστρών – Premium Payment**36. (Αγγλικός) νόμος περί Συμβολαίων (δικαιωμάτων των τρίτων μερών) του 1999**

Εάν το προς υπογραφή ασφαλιστήριο θα διέπεται από τον αγγλικό νόμο - και τις περισσότερες φορές αυτό συμβαίνει - τότε θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην επωφεληθούν τρίτα μέρη από αυτό.

37. Σταθερά και επιπλέοντα αντικείμενα

Επιπρόσθετη κάλυψη αυτής των όρων 6 και 7.

38. 4/4 ευθύνης λόγω σύγκρουσης.

Κάλυψη πέραν της παραδοσιακής των $\frac{3}{4}$.

39. Επιστροφές λόγω παροπλισμού.

Πρόβλεψη για επιστροφή ασφαλιστρών εάν το πλοίο παροπλιστεί, όχι εάν αποσυρθεί για επισκευές.

40. Απορρόφηση Γενικής Αβαρίας.

Τα περισσότερα ασφαλιστήρια περιλαμβάνουν έναν παρόμοιο όρο. Ο όρος αυτός επιτρέπει στον εφοπλιστή να λάβει τις συνεισφορές της γενικής αβαρίας από τους αντασφαλιστές του και όχι από τους ναυλωτές του. Αυτή η πρακτική επιτρέπει γρηγορότερη επιστροφή των εξόδων και επίσης προκαλεί λιγότερες τριβές μεταξύ των εφοπλιστών και των ναυλωτών. Επίσης, όταν χρησιμοποιείται ο όρος απορροφήσεως γενικής αβαρίας δεν αφαιρούνται ποσά βάσει του *Όρου 15*³⁰. Αυτό είναι λογικό δεδομένου ότι τα αφαιρούμενα ποσά σήμερα είναι αρκετά υψηλά και σκοπός αυτού του όρου είναι να βοηθήσει την πληρωμή μικρών διεκδικήσεων. Εάν γινόντουσαν αφαιρέσεις ποσών τότε όλοι οι εφοπλιστές με μικρές διεκδικήσεις θα στρέφονταν συνέχεια κατά των ναυλωτών τους.

Η σημασία των όρων απορροφήσεως είναι σημαντική για εφοπλιστές με πλοία εμπορευματοκιβωτίων.

41. Πρόσθετοι κίνδυνοι – Additional Perils

Οι IHC 2003 διαφέρουν από τους παλαιότερους όρους σκάφους διότι η κάλυψη για πρόσθετους κινδύνους λαμβάνει τη μορφή όρων στο κύριο σώμα του κειμένου και όχι ενός προσαρτήματος στο συμβόλαιο.

Ο όρος *41*³⁰ κάνει πρόβλεψη για κάλυψη από κινδύνους όπως ραγισμένοι λέβητες και σπασμένοι άξονες και ακόμα από εγγενή ελαττώματα.

³⁰ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

42. Κύριοι αντασφαλιστές – Leading Underwriters

Ο όρος αυτός δεν έχει άμεσο ενδιαφέρον για τον εφοπλιστή, αλλά βοηθά να διαφανεί πώς διαμοιράζεται η υπευθυνότητα μεταξύ των κυρίων και των συνασφαλιζόντων αντασφαλιστών.

43. Ειδοποίηση διεκδικήσεων – Notice of Claims

Είναι εύλογο να απαιτείται να δίνεται ειδοποίηση για μια βλάβη η οποία μπορεί να οδηγήσει σε διεκδίκηση όσο το δυνατόν συντομότερα. Ωστόσο αυτό μπορεί να μην είναι πάντα εφικτό. Μια ζημία μπορεί να φαίνεται μικρή αρχικά. Ο εφοπλιστής, γνωρίζοντας ότι δεν υπερβαίνει το αφαιρούμενο ποσό, δεν την αναφέρει στους αντασφαλιστές. Εάν αργότερα - ίσως και όταν δεξαμενισθεί το πλοίο - ευρεθεί ότι η ζημία είναι μεγάλη ο εφοπλιστής πρέπει να μπορεί να παρουσιάσει μια διεκδίκηση στους αντασφαλιστές του.

Ο υπο - όρος 43.2³¹ ορίζει ότι ο εφοπλιστής πρέπει να ειδοποιήσει τους αντασφαλιστές του 180 ημέρες αφότου η ζημία **περιέλθει σε γνώση** του, και όχι 180 ημέρες αφότου συνέβη η ζημία.

44. Προβλέψεις μέριμνας – Tenter Provisions

Γενικώς οι αντασφαλιστές έχουν βαρύνοντα λόγο στο πού θα γίνουν οι επισκευές και από ποιους θα γίνουν.

45. Υποχρεώσεις του ασφαλισμένου – Duties of the Assured

Ο όρος αυτός σκιαγραφεί τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή κατά τη διάρκεια της διερευνήσεως μιας διεκδικήσεως. Τονίζει ότι η καλή πίστη από τον εφοπλιστή είναι προαπαιτούμενο της ευθύνης των αντασφαλιστών. Υπάρχουν πολυάριθμες δικαστικές αποφάσεις βάσει των οποίων εάν ένα τμήμα μιας διεκδικήσεως έχει παρουσιασθεί έτσι ώστε να εξαπατήσει τους αντασφαλιστές, ο εφοπλιστής χάνει όλα τα δικαιώματα ανακτήσεως των ζημιών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τις οποίες η παρουσίαση της διεκδικήσεως έχει γίνει κανονικά.

³¹ Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

46. Υποχρεώσεις των αντασφαλιστών σε σχέση με τις διεκδικήσεις.

Ο όρος αυτός είναι νέος στα συμβόλαια ναυτασφάλισης και βασικά περιγράφει την δέουσα επεξεργασία των διεκδικήσεων.

Ας σημειωθεί η ανάθεση του έργου στον επιθεωρητή και στον διακανονιστή αβαριών οι οποίοι αντιστοίχως θα ορίσουν το ολικό ποσό της ζημίας και θα το διαμοιράσουν μεταξύ των διαφόρων μερών.

47. Παροχή εξασφαλίσεων - Provision of Security.

Ως συνέπεια ναυτικών ατυχημάτων τα οποία παράγουν διεκδικήσεις, μπορεί να απαιτηθεί εξασφάλιση με τη μορφή μεγάλων χρηματικών ποσών για να ελευθερωθεί το πλοίο από την κατάσχεση η οποία του επεβλήθη από τις αρχές. Οι αντασφαλιστές συνήθως βοηθούν τον πλοιοκτήτη να παράσχει αυτήν την εξασφάλιση.

48. Πληρωμή των διεκδίκησης

49. Ανακτήσεις (recoveries)

Ο όρος αυτός ορίζει τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή να ανακτήσει χρήματα όπως έξοδα ζημιών μέσω των καταλλήλων νομικών ενεργειών από όσους είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές αυτές (εάν υπάρχουν). Ο αντασφαλιστής δεν μπορεί να είναι ευχαριστημένος με έναν εφοπλιστή ο οποίος δεν κάνει τίποτε για να ανακτήσει το κόστος των ζημιών που του προξενήθηκαν, προτιμώντας αντί αυτού να αδρανήσει και να περιμένει να τον πληρώσει η ασφάλεια.

Δεν αναφέρονται ειδικές κυρώσεις εάν ο εφοπλιστής αποτύχει στο να υπερασπιστεί τα συμφέροντά του αρκετά γρήγορα ή αρκετά ενεργά, αλλά υπάρχει δεδουλευμένο το οποίο έχει καταστήσει το θέμα αρκετά σαφές. Ο ισχυρισμός που προβλήθηκε από αντασφαλιστές σε παλαιότερες υποθέσεις ότι η δράση του εφοπλιστή προς ανάκτηση των ζημιών αποτελούσε συμβατική εγγύηση (και κατά συνέπεια η έλλειψη αυτής της δράσεως σήμαινε παραβίαση συμβατικής εγγυήσεως από μέρος του).

Η γενική άποψη από παρόμοιες δικαστικές υποθέσεις είναι ότι εάν τα δικαιώματα εκχωρήσεως χαθούν λόγω αδρανείας του εφοπλιστή, ο αντασφαλιστής έχει δικαίωμα να κάνει αγωγή στον εφοπλιστή για ζημιές που του προκλήθηκαν εξ αιτίας της αδρανείας. Αυτό μπορεί

μερικές φορές να δώσει στον αντασφαλιστή πλήρη κάλυψη αλλά συχνά του δίνει μόνο μερική κάλυψη και σε κάθε περίπτωση αδράνεια του εφοπλιστή είναι δύσκολο να αποδειχθεί στην πράξη.

50. Επίλυση διαφορών

Όπως και σε άλλα τμήματα του αγγλοσαξονικού αστικού δικαίου οι διαπραγματεύσεις και ο συμβιβασμός προτιμώνται σαν μέσο επίλυσεως των διαφορών.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ³²

Μετά την κτήση κάποιων βασικών γνώσεων καθιερωμένης ναυτασφαλιστικής ορολογίας και ασφαλιστηρίων συμβολαίων είναι δυνατόν να εξετασθεί η υποβολή και η επεξεργασία των σχετικών διεκδικήσεων. Οι ναυτασφαλιστικές διεκδικήσεις είναι εκ φύσεως πολύπλοκες και ο μελετητής των ναυτιλιακών θεμάτων θα πρέπει να γνωρίζει ποιος κάνει τι, πότε και γιατί όταν προκύψει μια σημαντική ναυτική απώλεια.

1. Διεκδικήσεις καλυπτόμενες από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια

Το ποιες διεκδικήσεις καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, αν και πολύπλοκο ζήτημα, έχει επιλυθεί από την (στο μεγαλύτερο μέρος της) αγγλική νομολογία. Ο πυρήνας της ναυτασφάλισης στην αγγλική νομοθεσία, ο νόμος περί ναυτασφαλίσεων του 1906 (Marine Insurance Act - MIA) διέπει όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπό τον αγγλικό νόμο, δηλ. την πλειοψηφία των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Ο MIA ορίζει τι είναι περιλαμβανόμενες και μη περιλαμβανόμενες απώλειες και τι είναι άμεσο αίτιο (proximate cause). Άμεσο αίτιο σημαίνει ότι το αίτιο το οποίο προκάλεσε την απώλεια και κατά συνέπεια η διεκδίκηση πρέπει να σχετίζεται με έναν κίνδυνο έναντι του οποίου υπάρχει ασφάλιση. Οι νομικοί κανόνες είναι ξεκάθαρες ότι άμεσο σημαίνει άμεσο κατά το αποτέλεσμα και όχι άμεσο κατά τον χρόνο.

Προτού ο εφοπλιστής παρουσιάσει μια διεκδίκηση στον αντασφαλιστή θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει δυο πράγματα:

- ✓ Ότι η απώλεια όντως συνέβη.
- ✓ Ότι το άμεσο αίτιο της απώλειας ήταν ένας κίνδυνος έναντι του οποίου υπήρχε ασφάλιση.

Το βάρος της αποδείξεως λοιπόν πέφτει στον εφοπλιστή. Ωστόσο ο εφοπλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να αποκλείσει όλα τα άλλα δυνατά αίτια προκλήσεως της απώλειας. Ο εφοπλιστής πρέπει να δείξει μόνο ότι το πιθανότερο από τα δυνατά αίτια είναι ένας κίνδυνος έναντι του οποίου υπήρχε ασφάλιση. Εάν μια συγκεκριμένη απώλεια είναι εξίσου πιθανό να οφείλεται σε έναν κίνδυνο έναντι του οποίου δεν υπάρχει κάλυψη από το ασφαλιστήριο, τότε

³² Richards – Hogg – Lindey, (2003), A Commentary on the International Hull Clauses

ο εφοπλιστής έχει αποτύχει να αποδείξει το βάσιμο των ισχυρισμών του και κατά συνέπεια δεν θα μπορέσει να στηρίξει τη διεκδίκηση κατά των αντασφαλιστών.

Όταν ο εφοπλιστής αποδείξει ότι η απώλεια ή η ζημία οφείλεται σε κίνδυνο έναντι του οποίου υπάρχει κάλυψη, οι αντασφαλιστές επωμίζονται το βάρος της απόδειξης ότι η απώλεια ή η ζημία οφείλεται σε κίνδυνο έναντι του οποίου δεν υπάρχει κάλυψη. Εναλλακτικά, οι αντασφαλιστές θα πρέπει να αποδείξουν την κακόβουλη ενέργεια του εφοπλιστή (βύθισε το πλοίο για να πάρει την ασφάλεια), μια παραβίαση των εγγυήσεων (το πλοίο ήταν εκτός κλάσεως) ή ότι η απώλεια ή η ζημία εμπίπτει σε έναν όρο εξαιρέσεων.

Οι διεκδικήσεις είναι συνήθως οι εξής:

1.1. Πραγματική ολική απώλεια.

1.2. Δομική ολική απώλεια.

1.3. Ζημία λόγω μερικής αβαρίας στο πλοίο.

Μερική αβαρία σημαίνει μια μερική απώλεια προκληθείσα από κίνδυνο έναντι του οποίου υπάρχει κάλυψη η οποία δεν είναι γενική αβαρία.

Οι κίνδυνοι οι οποίοι καλύπτονται από τους IHC 2003 μπορούν να ευρεθούν στον Όρο. Αυτοί είναι :

- ✓ Κίνδυνοι της θάλασσας, των ποταμών των λιμνών ή άλλων υδάτων επί των οποίων είναι δυνατή η ναυσιπλοΐα.
- ✓ Πυρκαγιά, έκρηξη.
- ✓ Ληστεία από πρόσωπα εκτός του πλοίου.
- ✓ Απόρριψη αντικειμένων από το πλοίο.
- ✓ Πειρατεία.
- ✓ Επαφή με ξηρά, προβλήτα ή εξοπλισμό ή εγκατάσταση λιμένα.
- ✓ Σεισμός, έκρηξη ηφαιστείου ή κεραυνός.
- ✓ Ατυχήματα κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση ή μετακίνηση φορτίου ή καυσίμων ή εφοδίων ή ανταλλακτικών.
- ✓ Επαφή με δορυφόρους, αεροσκάφη, ελικόπτερα ή παρόμοια αντικείμενα ή αντικείμενα που πέφτουν από αυτά.
- ✓ Έκρηξη λεβήτων ή θραύση αξόνων αλλά δεν καλύπτεται κανένα από τα κόστη επισκευής ή αντικαταστάσεως του λέβητα ο οποίος εξερράγη ή του άξονα ο οποίος έσπασε.

- ✓ Οποιοδήποτε εγγενές ελάττωμα του σκάφους ή των μηχανών αλλά δεν καλύπτεται κανένα από τα κόστη εξαλείψεως του εγγενούς ελαττώματος.
- ✓ Αμέλεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών, του πληρώματος ή των πλοηγών.
- ✓ Αμέλεια των επισκευαστών ή των ναυλωτών.
- ✓ Κακόβουλη ενέργεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών ή του πληρώματος.

Μερικοί εφοπλιστές μπορεί να επιλέξουν να επεκτείνουν την κάλυψη πληρώνοντας πρόσθετο ασφάλιστρο και θέτοντας σε ισχύ όρους όπως ο IHC 2003 41. Πρόσθετοι κίνδυνοι ο οποίος έχει ως εξής:

Πρόσθετοι κίνδυνοι

Εάν οι αντασφαλιστές έχουν ρητά συμφωνήσει γραπτώς, η ασφάλεια αυτή καλύπτει:

- ✓ τα κόστη επισκευής ή αντικατάστασης όποιου λέβητα εκραγεί ή άξονα που σπάσει, όπου η έκρηξη ή η θραύση προκάλεσε απώλεια ή ζημία στο αντικείμενο της ασφαλίσεως η οποία καλύπτεται από τον Όρο 2.2.1* και το ήμισυ των κοινών συνιστωσών κόστους της επισκευής του εκραγέντος λέβητα ή του σπασμένου άξονα και της επισκευής της απώλειας η οποία προκλήθηκε από αυτά τα γεγονότα το οποίο δεν καλύπτεται από τον Όρο 2.3*.
- ✓ τα κόστη επισκευής εγγενούς ελαττώματος, όπου το εγγενές ελάττωμα προκάλεσε απώλεια ή ζημία στο αντικείμενο της ασφαλίσεως η οποία καλύπτεται από τον Όρο 2.2.2* και το ήμισυ των κοινών συνιστωσών κόστους της επισκευής του εγγενούς ελαττώματος και της επισκευής της απώλειας η οποία προκλήθηκε από αυτά τα γεγονότα το οποίο δεν καλύπτεται από τον Όρο 2.4*.
- ✓ απώλεια ή ζημία στο πλοίο προκληθείσα από οποιοδήποτε ατύχημα ή από αμέλεια, ανικανότητα ή σφάλμα στην κρίση οποιουδήποτε προσώπου με την προϋπόθεση ότι η απώλεια ή η ζημία αυτή δεν προκλήθηκε από την έλλειψη της οφειλομένης επιμελείας του ασφαλιζομένου, των πλοιοκτητών ή των διαχειριστών.
- ✓ Ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί, το πλήρωμα ή οι πλοηγοί δεν θα θεωρούνται πλοιοκτήτες με την έννοια του Όρου 41.1 στην περίπτωση που έχουν μετοχές στο πλοίο.

Ας σημειωθεί ότι ο ανωτέρω όρος περιλαμβάνουν κάλυψη για απώλεια ή ζημία η οποία προκλήθηκε από οποιοδήποτε ατύχημα και υπό τις συνθήκες αυτές είναι αρκετό για τον

εφοπλιστή να αποδείξει ότι η απώλεια ή η ζημία προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της ισχύος του συμβολαίου.

1.4. Ζημίες για τις οποίες ο εφοπλιστής καθίσταται υπεύθυνος να πληρώσει σε άλλα πλοία ή τα φορτία τους ως επακόλουθο μιας συγκρούσεως.

Υπό την κανονική μορφή του ασφαλιστηρίου οι αντασφαλιστές θα είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή ζημίας σε άλλα πλοία ή στα φορτία τους ως επακόλουθο συγκρούσεως, συμπεριλαμβανομένων οποιονδήποτε νομικών δαπανών πραγματοποιηθέντων με τη συγκατάθεσή τους. Μερικά συμβόλαια προβλέπουν ότι τέτοιες ζημίες και τέτοια κόστη πληρώνονται καθ' ολοκληρίαν ενώ άλλα, όπως αυτά που βασίζονται στους IHC 2003*, προβλέπουν πληρωμή μόνον των $\frac{3}{4}$ αυτών των δαπανών. Στις περιπτώσεις αυτές το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ παρέχεται γενικά από το P & I του πλοίου, ανάλογα με το τι προβλέπεται στους εκεί όρους του πλοίου.

1.5. Αναλογία του πλοίου στη γενική αβαρία ή διάσωση.

Όπου υπάρχει απώλεια γενικής αβαρίας, τα μέρη του ναυτικού εγχειρήματος (πλοίο, φορτίο) συνεισφέρουν στην απώλεια ανάλογα με την αξία τους.

Το μέρος της απώλειας λόγω γενικής αβαρίας για το οποίο ευθύνεται το πλοίο θα ανακτηθεί πλήρως από τους ασφαλιστές.

1.6. Δαπάνες λόγω υποχρεώσεων του ασφαλιζομένου (sue and labour).

Ο ασφαλισμένος έχει υποχρέωση από το συμβόλαιό του να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να ελαχιστοποιήσει μια απώλεια για την οποία προκύπτει διεκδίκηση με βάση το συμβόλαιο. Γενικά κόστη τα οποία σχετίζονται με τα μέτρα αυτά μπορούν να ανακτηθούν από τους αντασφαλιστές.

2. Αφαιρούμενα ποσά από τις διεκδικήσεις

Σε σχέση με τις περισσότερες μορφές διεκδικήσεων επί του συμβολαίου, η σύγχρονη ασφαλιστική πρακτική γενικά προβλέπει ότι για κάθε συμβάν το οποίο γεννά διεκδίκηση ή διεκδικήσεις από τους αντασφαλιστές, ένα σταθερό ποσό θα αφαιρείται από αυτή τη διεκδίκηση ή διεκδικήσεις.

Είναι δυσχερές να ειπωθεί πόσες φορές θα αφαιρεθεί το εν λόγω ποσόν. Κάθε περίπτωση θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με βάση τα πραγματικά γεγονότα:

Αφαιρούνται μια φορά

- ✓ όταν υπάρχει μόνον ένα ατύχημα ή συμβάν,
- ✓ όταν, μολονότι μπορεί να υπάρχουν πολλά ατυχήματα ή συμβάντα, δεν είναι ξεχωρισμένα και αποτελούν ένα συνδεδεμένο σύνολο γεγονότων ή συμβάντων από τα οποία προκύπτει η διεκδίκηση.

Αφαιρούνται περισσότερες από μια φορές

Όταν μια νέα αιτία γεννά ένα ή περισσότερα από τα συμβάντα και η οποία δεν είναι ευθέως συνδεδεμένη με προηγούμενα γεγονότα.

Στην περίπτωση μιας ολικής απώλειας (πραγματικής ή δομικής), ο ασφαλιστής πληρώνει στον εφοπλιστή την πλήρη αξία για την οποία έχει ασφαλισθεί το πλοίο χωρίς την αφαίρεση οποιουδήποτε ποσού.

3. Άλλοι κίνδυνοι οι οποίοι δεν καλύπτονται συνήθως

Οι διάφορες διεκδικήσεις οι οποίες καλύπτονται από ένα τυπικό ασφαλιστήριο σκάφους και μηχανής δόθηκαν παραπάνω. Ο εφοπλιστής βεβαίως θα είναι εκτεθειμένος συχνά σε έναν αριθμό άλλων κινδύνων.

3.1. Κίνδυνοι καλυπτόμενοι από τα P & I

- ✓ Απώλεια ζωής ή τραυματισμός, έξοδα επαναπατρισμού, ιατρικά έξοδα πληρώματος.
- ✓ Κόστος αποκομιδής ναυαγίου, υποχρεώσεις προς λιμενικές αρχές κτλ.
- ✓ Ρύπανση.
- ✓ Υποχρεώσεις προς το φορτίο οι οποίες προκύπτουν από αθέτηση όρων του ναυλοσύμφωνου.
- ✓ Υποχρεώσεις που προκύπτουν από συγκρούσεις και οι οποίες δεν καλύπτονται από ασφαλιστήρια σκάφους και μηχανής.

3.2. Απώλεια μισθώματος.

Είναι πολύ πιθανό ο εφοπλιστής να επιθυμεί κάποιο είδος κάλυψης το οποίο θα τον προστατεύσει από την απώλεια μισθώματος στην περίπτωση που το πλοίο τεθεί εκτός μίσθωσης (off hire) ή δεν μπορεί να λειτουργήσει λόγω ζημιάς που προκλήθηκε από κίνδυνο έναντι του οποίου υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη. Τότε ο εφοπλιστής θα κανονίσει κάλυψη με κάποιο από τα συμβόλαια αποζημίωσης λόγω απώλειας μισθώματος, τα οποία γενικώς προβλέπουν ότι αποζημιώνεται με ένα καθορισμένο ποσό ημερησίως με την προϋπόθεση ότι θα αφαιρεθεί μια περίοδος περίπου 10 - 14 ημερών.

3.3. Απώλεια ναύλου.

Παρομοίως, ο εφοπλιστής μπορεί να επιθυμεί κάλυψη η οποία θα τον προστατεύσει από απώλεια ναύλου. Υπάρχουν έτοιμοι όροι για την περίπτωση αυτή.

3.4. Κίνδυνοι πολέμου

Όπου τούτο είναι αναγκαίο, ο εφοπλιστής μπορεί να επιθυμεί συμπληρωματική ασφάλιση για να καλυφθεί έναντι κινδύνων πολέμου, δεδομένου ότι τέτοιοι κίνδυνοι εξαιρούνται από συμβόλαια αποτελούμενα από τυποποιημένους όρους και επίσης από τους κανονισμούς πολλών P & I. Υπάρχουν ειδικοί όροι για τέτοια κάλυψη. Υπάρχουν επίσης ορισμένα P & I τα οποία εξειδικεύονται σε αυτού του είδους τις καλύψεις.

4. Γενική αβαρία

Το αντικείμενο της γενικής αβαρίας απαιτεί κάποιο θεωρητικό υπόβαθρο και πολλή πρακτική εξάσκηση για να γίνει πλήρως κατανοητό.

Ενώ οι περισσότερες διεκδικήσεις οι οποίες αναφέρθηκαν προηγουμένως προκύπτουν από ζημίες προκληθείσες από ό,τι ονομάζουμε «δυστυχήματα», οι ζημίες της γενικής αβαρίας είναι πάντα αποτέλεσμα ηθελημένης πράξεως. Η πράξη αυτή λέγεται πράξη γενικής αβαρίας. Ο αγγλικός νόμος ορίζει ότι υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας όταν γίνεται ηθελημένα και λελογισμένα οποιαδήποτε ασυνήθιστη θυσία ή έξοδο σε καιρό κινδύνου με σκοπό να προστατευθεί η περιουσία η οποία διακινδυνεύεται κατά το κοινό ναυτικό εγχείρημα.

Οι καταστάσεις γενικής αβαρίας οι οποίες είναι οι πιο συνήθεις είναι:

4.1. Όταν απορρίπτεται φορτίο για χάρη της κοινής ασφαλείας

4.2. Όταν ένα πλοίο έχει προσαράξει σε επικίνδυνη θέση και η μηχανή ή το σκάφος υφίστανται ζημία κατά την προσπάθεια να ξαναπλεύσει.

4.3. Όταν υπάρξει πυρκαγιά και το πλοίο ή το φορτίο υφίστανται ζημίες λόγω της προσπάθειας κατασβέσεώς της.

4.4. Όταν γίνονται έξοδα κατά την προσπάθεια επανάπλευσης (π.χ. κόστος μεταφόρτωσης).

4.5. Όταν γίνονται έξοδα λόγω διάσωσης.

4.6. Όταν γίνονται έξοδα για τη μετάβαση και κατά την παραμονή σε ένα λιμάνι καταφυγής χάριν της κοινής ασφαλείας.

Στα έξοδα αυτά μπορεί να συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα εκφορτώσεως, αποθηκεύσεως και επαναφόρτωσης του φορτίου στο λιμάνι καταφυγής όταν τέτοιες ενέργειες είναι απαραίτητες για την κοινή ασφάλεια ή για να γίνουν δυνατές επισκευές απαραίτητες για την ασφαλή συνέχιση του ταξιδιού.

Εάν προκύψει κατάσταση γενικής αβαρίας κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, θα πρέπει να ληφθεί ασφάλεια γενικής αβαρίας (δηλ. ένα χρηματικό ποσό) από τους ναυλωτές.

Συνήθως ο εφοπλιστής διορίζει έναν διακανονιστή αβαριών ο οποίος έρχεται σε επαφή με τους ναυλωτές για την παροχή της ασφαλείας. Στην πράξη, ο διακανονιστής αβαριών θα αποστείλει στους ναυλωτές στο λιμάνι προορισμού έγγραφα για συμπλήρωση, υπογραφή και επιστροφή.

Τα απαιτούμενα έγγραφα είναι:

- ✓ Ένα ομόλογο αβαρίας (average bond) υπογεγραμμένο από τον παραλήπτη.
- ✓ Είτε μια εγγύηση γενικής αβαρίας (general average guarantee) υπογεγραμμένη από τους ασφαλιστές του συγκεκριμένου φορτίου,
- ✓ Είτε μια προκαταβολή γενικής αβαρίας (general average deposit), στην περίπτωση που το φορτίο είναι ανασφάλιστο ή ο εφοπλιστής, για πρακτικούς λόγους, δεν είναι διατεθειμένος να αποδεχθεί την εγγύηση του συγκεκριμένου ασφαλιστή φορτίου.
- ✓ Ένα αντίγραφο του τιμολογίου.

Το ποσόν της εγγυήσεως γενικής αβαρίας θα υπολογισθεί ως ένα ποσοστό της πραγματικής αξίας του φορτίου.

Μετά τη συλλογή της εξασφάλισης γενικής αβαρίας και τη λήξη του ναυτικού εγχειρήματος, ο διακανονιστής θα συγκεντρώσει τις σχετικές αναφορές, τους λογαριασμούς και τα άλλα έγγραφα που θα του επιτρέψουν να συντάξει τον διακανονισμό γενικής αβαρίας.

Ο διακανονιστής θα υπολογίσει το ποσόν της γενικής αβαρίας. Το ποσόν αυτό θα επιμερισθεί μεταξύ εφοπλιστή και ναυλωτών, και το μέρος που αντιστοιχεί στον εφοπλιστή, μαζί με οποιαδήποτε διεκδίκηση μερικής αβαρίας, εάν υπάρχει, θα υποβληθεί στους αντασφαλιστές του σκάφους. Μετά την ανακοίνωση του διακανονισμού ο διακανονιστής θα επιβλέπει τη συλλογή των συνεισφορών γενικής αβαρίας από όλα τα υποχρεούμενα μέρη.

5. Μερική αβαρία

Ο σκοπός ενός συμβολαίου ασφαλίσεως σκάφους είναι να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για ό,τι έχει χάσει σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας. Για να ευρεθεί το ποσό της αποζημιώσεως σε περίπτωση επισκευών σχετιζομένων με μια ζημία μερικής αβαρίας (δηλ. ζημία έναντι της οποίας υπάρχει κάλυψη και δεν είναι ζημία γενικής αβαρίας) θα πρέπει να ευρεθεί το κόστος των επισκευών.

Όταν προσδιορίζεται το ποσόν μιας διεκδίκησεως θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι σε ένα συμβόλαιο που καλύπτει σκάφος και μηχανή το αντικείμενο της ασφαλίσεως είναι το πλοίο και το μέτρο της αποζημιώσεως περιορίζεται στο κόστος των επισκευών του πλοίου. Δεν επεκτείνεται στις άλλες οικονομικές συνέπειες που μπορεί να έχει και ζημία στο πλοίο. Για παράδειγμα, εάν ο φορτωτήρας ενός πλοίου καταρρεύσει ως συνέπεια ενός κινδύνου έναντι του οποίου υπάρχει ασφάλιση, η διεκδίκηση θα είναι για το κόστος επισκευής του.

Εάν ο εφοπλιστής θα πρέπει να εκμισθώσει έναν γερανό ξηράς για να ολοκληρώσει την εκφόρτωση του πλοίου, αυτό μπορεί να αποτελεί συνέπεια της ζημίας αλλά δεν μπορεί να αποτελέσει μέρος της διεκδίκησεως επί του ασφαλιστηρίου σκάφους.

Δεν είναι δυνατόν να δοθεί πλήρης κατάλογος των εξόδων που μπορούν να συμπεριληφθούν στο κόστος των επισκευών. Όμως, ενδεικτικά, τα παρακάτω έξοδα συμπεριλαμβάνονται:

- ✓ Έξοδα δεξαμενισμού.
- ✓ Έξοδα μεταβάσεως.
- ✓ Προσωρινές επισκευές.
- ✓ Μίσθωση γεννητριών.

- ✓ Κόστος υπερωριών.
- ✓ Αύξηση κόστους λόγω αναβολής των επισκευών.
- ✓ Αεροπορικοί ναύλοι.
- ✓ Μετατροπές και βελτιώσεις.
- ✓ Ταξιδεύοντα συνεργεία (Riding repair teams).
- ✓ Μη επισκευασθείσα ζημία.

5.1. Έξοδα δεξαμενισμού

Γενικώς όταν μια ζημία απαιτεί τη χρήση δεξαμενής τα κόστη δεξαμενισμού και αποδεξαμενισμού του πλοίου μαζί με τα τέλη χρήσεως της δεξαμενής για τη σχετική περίοδο συμπεριλαμβάνονται εξ ολοκλήρου στη διεκδίκηση από τους αντασφαλιστές, εκτός όταν οι επισκευές για τη ζημία διεξάγονται ταυτοχρόνως με άλλες επισκευές του εφοπλιστή οι οποίες επίσης απαιτούν τη χρήση δεξαμενής και οι οποίες είναι:

- ✓ Είτε άμεσα απαιτούμενες επισκευές για το αξιόπλοο του σκάφους,
- ✓ Είτε πραγματοποιηθείσες στα πλαίσια προγραμματισμένου δεξαμενισμού.

Στις 2 παραπάνω περιπτώσεις τα κόστη δεξαμενισμού και αποδεξαμενισμού του πλοίου διαιρούνται δια 2, μαζί με τα τέλη χρήσης της δεξαμενής για όσο διάστημα διεξάγονταν επισκευές από κοινού. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις ένας εφοπλιστής μπορεί να εκμεταλλευθεί την κατάσταση και να κάνει επισκευές στη δεξαμενή (ακόμα και αν οι επισκευές αυτές απαιτούνται για σκοπούς της κλάσεως) και τα έξοδα δεξαμενισμού θα πληρωθούν από τους αντασφαλιστές.

Ως παράδειγμα καταστάσεως όπου απαιτείται διαίρεση του κόστους, ας υποθεθεί ότι κατά τη διάρκεια ενός προγραμματισμένου δεξαμενισμού γίνονται οι ακόλουθες επισκευές:

- ✓ Ζημιών μερικής αβαρίας οι οποίες απαιτούν 10 ημέρες στη δεξαμενή.
- ✓ Εργασιών του πλοιοκτήτη οι οποίες απαιτούν 12 ημέρες.

		ΜΙΑ	Εφοπλιστής
Δεξαμενισμός / αποδεξαμενισμός	£8.000	£4.000	£4.000
Τέλη δεξαμενής:			
10 ημέρες @ 1.000	10.000	5.000	5.000

2 ημέρες @ 1.000	2.000		2.000
12 ημέρες	£20.000	£9.000	£11.000

Με την ίδια λογική γίνεται ο επιμερισμός και όλων των άλλων εξόδων που σχετίζονται με τον δεξαμενισμό όπως:

- Καθαρισμός / απαερίωση δεξαμενών.
- Έξοδα αρχμηχανικού.
- Φύλακας, πυροσβεστικός σωλήνας και άλλα έξοδα τα οποία χρεώνονται σε ημερησία βάση.

5.2. Έξοδα μεταβάσεως.

Γενικώς, όποτε ένα πλοίο μεταβαίνει από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, είτε επειδή οι επισκευές δεν μπορούν να γίνουν καθόλου στο πρώτο λιμάνι, η δεν μπορούν να γίνουν λελογισμένα εκεί (δηλ. είναι πολύ ακριβές ή η ποιότητά τους είναι αμφίβολη) τα επιπλέον έξοδα που συνεπάγεται για τη μετάβαση στον λιμένα επισκευών θα προστεθούν στο κόστος των επισκευών. Επιπλέον, όταν το πλοίο επιστρέψει στο λιμάνι όπου βρισκόταν αρχικά αμέσως μετά τη συμπλήρωση των επισκευών, τα έξοδα του ταξιδιού επιστροφής θα προστεθούν επίσης στο κόστος των επισκευών.

Ωστόσο, εάν το πλοίο φορτώσει στο λιμάνι των επισκευών ή μεταβεί από το λιμάνι των επισκευών σε ένα άλλο λιμάνι για να φορτώσει, τα έξοδα μεταβάσεως υπολογίζονται ως εάν το πλοίο είχε μεταβεί από το αρχικό λιμάνι στο λιμάνι φορτώσεως. Με άλλα λόγια, μόνο τα έξοδα μεταβάσεως στο λιμάνι επισκευών θα πληρωθούν από την ασφάλεια.

Οι Κανόνες Πρακτικής της (αγγλικής) Ενώσεως Διακανονιστών Αβαριών αναφέρουν με λεπτομέρεια τι μπορεί να συμπεριληφθεί στα έξοδα μεταβάσεως και ορίζουν ότι αυτά θα συμπεριλαμβάνουν το κόστος οποιονδήποτε προσωρινών επισκευών, τους μισθούς και τα άλλα επιδόματα του πληρώματος, πλοηγικά, έξοδα ρυμουλκήσεως, επιπρόσθετα ασφάλιστρα εάν χρειάζεται, λιμενικά τέλη, καύσιμα και εφόδια.

5.3. Προσωρινές επισκευές.

5.3.1. Προσωρινές επισκευές σε πλοία τακτικών γραμμών (liners)

Το κόστος των προσωρινών επισκευών επιβατηγών ή φορτηγών πλοίων τα οποία τηρούν προκαθορισμένα και εκ των προτέρων γνωστοποιημένα δρομολόγια αντιμετωπίζεται ως λελογισμένο κόστος επισκευών και εντάσσεται στη μερική αβαρία ανεξαρτήτως αν προκύπτει εξοικονόμηση ή όχι.

5.3.2. Αδυναμία εκτέλεσεως μόνιμων επισκευών

Εάν δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις στις οποίες να μπορούν να πραγματοποιηθούν πλήρης και μόνιμες επισκευές σε έναν λιμένα, το κόστος των προσωρινών επισκευών οι οποίες έγιναν στον λιμένα αυτόν συμπεριλαμβάνεται στη μερική αβαρία.

5.3.3. Μεγάλη καθυστέρηση

Εάν οι πλήρεις και μόνιμες επισκευές δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν διότι ένα ανταλλακτικό ή ένα υλικό το οποίο είναι απαραίτητο γι' αυτές δεν είναι διαθέσιμο για μια μεγάλη περίοδο, το κόστος των προσωρινών επισκευών μπορεί να συμπεριληφθεί στη μερική αβαρία. Το πλοίο πρέπει να κερδίζει ναύλους και θα ήταν παράλογο να αφηθεί εκτός υπηρεσίας για μακρό χρονικό διάστημα όταν σχετικά μικρές επισκευές θα του επέτρεπαν να συνεχίσει να λειτουργεί.

Παράδειγμα:

Ένα πλοίο υφίσταται εκτεταμένη ζημία στην έλικά του. Απαιτείται αφαίρεση της έλικας. Το πλοίο δεν έχει αμοιβή έλικα και μια καινούρια έλικα δεν είναι διαθέσιμη παρά σε 4 μήνες. Κατά συνέπεια, τα ακροπτέρυγα της έλικας αποκόπτονται και η έλικα ζυγοσταθμίζεται με συνολικό κόστος \$5.000 και το πλοίο συνεχίζει να λειτουργεί. Τα έσοδα του πλοίου για 4 μήνες θα έφταναν τα \$500.000. Το κόστος των προσωρινών επισκευών θα συμπεριλαμβανόταν στη μερική αβαρία.

5.4. Μίσθωση γεννητριών

Η μίσθωση γεννητριών μπορεί σε μερικές περιπτώσεις να συμπεριληφθεί στη μερική αβαρία ως μέρος του λελογισμένου κόστους επισκευών, π.χ:

1. Για να γίνουν επισκευές σε ζημιές. Για παράδειγμα, οι γεννήτριες του πλοίου έχουν τεθεί εκτός ενεργείας και μια μισθωμένη γεννήτρια μπορεί να απαιτηθεί για να κινήσει εργαλεία απαραίτητα για τις επισκευές ή να παρέχει φωτισμό για τις εργασίες.
2. Όταν το πλοίο ευρίσκεται σε λιμένα όπου δεν μπορούν να γίνουν επισκευές και μια γεννήτρια μισθώνεται ώστε το πλοίο να μπορέσει να μεταβεί σε άλλο λιμένα για να πραγματοποιηθούν οι επισκευές των ζημιών.
3. Όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι γίνεται μείωση του κόστους επισκευών. Για παράδειγμα, ένα πλοίο τίθεται εκτός ενεργείας ως αποτέλεσμα της βλάβης μίας γεννήτριας από κίνδυνο έναντι του οποίου υπάρχει ασφάλιση. Το πλοίο ευρίσκεται σε ένα ακριβό λιμένα και αποδεικνύεται οικονομικότερο να μισθωθεί μια γεννήτρια και να αναβληθούν οι επισκευές έως ότου φθάσει σε έναν φθηνότερο λιμένα.

5.5. Κόστος υπερωριών

Πολλά από τα επιχειρήματα που εφαρμόζονται στις προσωρινές επισκευές μπορούν να εφαρμοσθούν και σε περιπτώσεις υπερωριακής εργασίας. Οι ασφαλιστές δεν μπορούν να υποχρεωθούν να πληρώσουν το κόστος της υπερωριακής εργασίας όταν το κόστος αυτό γίνεται για τη διευκόλυνση του εφοπλιστή ώστε το πλοίο να συνεχίσει να ταξιδεύει, εκτός εάν κάποιο όφελος προκύπτει και για τους αντασφαλιστές. Ένα παράδειγμα τέτοιου οφέλους μπορεί να προκύψει όταν οι υπερωρίες καταλήξουν σε μείωση των συνολικών ημερών υπό επισκευή και κατά συνέπεια σε εξοικονόμηση τελών δεξαμενής, εξόδων αρχιμηχανικού και άλλων εξόδων τα οποία χρεώνονται σε ημερησία βάση.

Παράδειγμα:

Κόστος επισκευών (κανονική εργασία)	\$100.000
Κόστος υπερωριών	\$15.000
Τέλη δεξαμενής, έξοδα αρχιμηχανικού κ.τ.λ. 20 ημέρες @	\$40.000
\$2.000	

Αν η υπερωριακή εργασία εξοικονομεί 9 ημέρες. Το κόστος της υπερωριακής εργασίας συμπεριλαμβάνεται λοιπόν εξ ολοκλήρου στη μερική αβαρία, διότι

$$9 \text{ ημέρες @ } \$2.000 = \$18.000$$

Ο γενικός αυτός κανόνας έχει κάποιες εξαιρέσεις:

5.5.1. Πλοία τακτικών γραμμών

Ισχύει ό,τι και στην περίπτωση των προσωρινών επισκευών. Οι αντασφαλιστές συμφωνούν ότι στην περίπτωση των πλοίων τακτικών γραμμών το κόστος των υπερωριών μπορεί να συμπεριληφθεί στη μερική αβαρία χωρίς να αποδειχθεί ότι η πραγματοποίηση υπερωριών έχει ως αποτέλεσμα όφελος γι' αυτούς.

5.5.2. Αναπόφευκτες υπερωρίες

Σε μερικές περιπτώσεις η πραγματοποίηση υπερωριών μπορεί να είναι αναπόφευκτη. Μία επισκευή μπορεί για παράδειγμα να πρέπει να διεξαχθεί με συνεχή τρόπο για τεχνικούς λόγους. Σε άλλες συνθήκες μπορεί να είναι όρος του ναυπηγείου ότι πληρώνονται ορισμένες υπερωρίες. Στις περιπτώσεις αυτές το κόστος των υπερωριών μπορεί να συμπεριληφθεί στη μερική αβαρία χωρίς να αποδειχθεί ότι η πραγματοποίηση υπερωριών έχει ως αποτέλεσμα όφελος για τους αντασφαλιστές.

5.6. Αύξηση κόστους λόγω αναβολής των επισκευών

Όταν ένα πλοίο υφίσταται ζημία η οποία δεν το αποτρέπει από την λειτουργία του για σημαντικό χρονικό διάστημα, ο εφοπλιστής μπορεί να επιλέξει την αναβολή των επισκευών σε πιο εύθετο χρόνο λαμβάνοντας υπ' όψη και τις συμβατικές υποχρεώσεις του πλοίου. Ενδέχεται κατά το διάστημα που αναβάλλονται οι επισκευές το πλοίο να επισκεφθεί λιμένες όπου η επισκευή να μπορεί να γίνει με άρτιο και οικονομικό τρόπο. Ενδέχεται επίσης κατά το ίδιο χρονικό διάστημα να σημειωθεί αύξηση του κόστους των επισκευών λόγω πληθωρισμού, αλλαγής νομισματικών ισοτιμιών ή για άλλη αιτία. Είναι οι αντασφαλιστές υποχρεωμένοι να πληρώσουν το επιπλέον κόστος;

Οι αντασφαλιστές κατά κανόνα δεν είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν περισσότερα λόγω αποφάσεων του εφοπλιστή ληφθέντων εξ αιτίας των συμβατικών υποχρεώσεων του πλοίου. Όμως μπορούν να γίνουν παραχωρήσεις όπως αυτές που αφορούν τα πλοία τακτικών γραμμών, τις προσωρινές επισκευές, τις αναπόφευκτες υπερωρίες κτλ. όπως δείχθηκαν ανωτέρω.

Σε πολλές περιπτώσεις αν και αναβολή των επισκευών μπορεί να σημαίνει αύξηση του κόστους των, η ίδια αναβολή μπορεί να συνεπάγεται μείωση των συνολικών διεκδικήσεων

προς τους αντασφαλιστές, όπως π.χ. την αναβολή των επισκευών που σημαίνουν ειδικό δεξαμενισμό σε χρόνο όπου το πλοίο θα πραγματοποιήσει προγραμματισμένο δεξαμενισμό. Ας θυμηθούμε ότι προγραμματισμένος δεξαμενισμός και επισκευές εφοπλιστή συνεπάγονται διαίρεση του κόστους δεξαμενισμού σε ίσα μέρη μεταξύ του εφοπλιστή και των αντασφαλιστών.

Παράδειγμα:

Κόστος μονίμων επισκευών στη Σιγκαπούρη, **Ιανουάριος** \$250.000

2006

Κόστη δεξαμενισμού κ.τ.λ. (πλήρη) \$100.000

\$350.000

Κόστος μονίμων επισκευών στη Σιγκαπούρη, **Αύγουστος** \$270.000

2006

Κόστη δεξαμενισμού κ.τ.λ. (διαιρούνται) \$50.000

\$320.000

Σε μια τέτοια περίπτωση η αύξηση του κόστους της επισκευής θα αναληφθεί από τους αντασφαλιστές.

Είναι τώρα γενικά αποδεκτό ότι σε περιπτώσεις μη επειγόντων επισκευών ότι ο επόμενος προγραμματισμένος δεξαμενισμός αποτελεί την καταλληλότερη περίοδο για να γίνουν οι επισκευές αυτές.

5.7. Αεροπορικοί ναύλοι

Οι αεροπορικοί ναύλοι μεταφοράς ανταλλακτικών εξαρτημάτων που απαιτούνται για τις επισκευές είναι ένα παράδειγμα του ότι αυτό που θεωρείται κόστος επισκευών αλλάζει με την πάροδο του χρόνου.

Μερικά χρόνια πριν η μεταφορά δια θαλάσσης εθεωρείτο ο κανονικός τρόπος αποστολής των περισσότερων ανταλλακτικών. Εάν ο εφοπλιστής επέλεγε να τα μεταφέρει αεροπορικά θα έπρεπε να γνωρίζει ότι αυτά τα κόστη δεν θα ήταν μέρος της διεκδικήσεως.

Ωστόσο στη σημερινή εποχή η αεροπορική μεταφορά έχει γίνει ο καθιερωμένος τρόπος αποστολής ανταλλακτικών σε όλες τις περιπτώσεις εκτός από λίγες εξαιρέσεις. Οι

αεροπορικοί ναύλοι τώρα αποτελούν μέρος κάθε διεκδικήσεως χωρίς να εξετάζεται αν τα κόστη θα ήταν χαμηλότερα στην περίπτωση που χρησιμοποιούταν η μεταφορά από τη θάλασσα.

5.8. Μετατροπές και βελτιώσεις

Εάν κατά τη διάρκεια επισκευών ζημίας ένας εφοπλιστής αποφασίσει να πραγματοποιήσει εργασίες βελτιώσεων, είτε για να αποφύγει την επανεμφάνιση της ζημίας είτε για να βελτιώσει το πλοίο, θα πρέπει να επωμιστεί το κόστος αυτών των εργασιών. Ωστόσο μερικές φορές μπορεί να είναι αδύνατο να ευρεθεί το ίδιο ακριβώς ανταλλακτικό προς αντικατάσταση ή και ακόμα το ίδιο ακριβώς παλιό μηχάνημα. Σε τέτοιες περιπτώσεις ένα σύγχρονο υποκατάστατο το οποίο έχει πιά βελτιωμένες ιδιότητες θα πρέπει να πάρει τη θέση του. Η βελτίωση είναι τότε αναπόφευκτη και ο εφοπλιστής θα μπορέσει να τη συμπεριλάβει στη διεκδικήσή του. Κατά παρόμοιο τρόπο, αλλαγές στους κανονισμούς της κλάσεως μπορεί να κάνουν απαραίτητη μια τροποποιημένη μορφή κατασκευής και με το ίδιο σκεπτικό το κόστος να περάσει στους αντασφαλιστές.

Τα παραπάνω δεν επηρεάζουν τα κόστη αντικαταστάσεως που υπάγονται στον όρο «νέο για παλιό». Ο όρος αυτός έχει εφαρμογή σε μια κατάσταση όπου το κατεστραμμένο τμήμα αντικαθίσταται με ένα ανταλλακτικό του ίδιου τύπου αλλά το ανταλλακτικό είναι καινούριο, ενώ το τμήμα το οποίο αντικαταστάθηκε θα είχε μόνο την αξία του μεταχειρισμένου ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία δεν είχε συμβεί η ζημία σ' αυτό. Στις περιπτώσεις αυτές οι περισσότεροι όροι προβλέπουν ότι το κόστος αυτό μπορεί στο σύνολό του να αποτελέσει τμήμα μιας διεκδικήσεως ανεξάρτητα αν ο εφοπλιστής θα αποκομίσει κάποιο όφελος αντικαθιστώντας ένα μεταχειρισμένο εξάρτημα με ένα καινούριο.

5.9. Ταξιδεύοντα συνεργεία (Riding repair teams)

Μετά από μια ζημία είναι σύνηθες οι εφοπλιστές να αποφασίζουν να αποστείλουν ένα ταξιδεύον συνεργείο στο πλοίο για να πραγματοποιήσει τις επισκευές όσο το πλοίο εξακολουθήσει να λειτουργεί.

Υπό αυτές τις συνθήκες η ανάκτηση των κοστών από την ασφάλεια θα εξαρτηθεί από το εάν η ενέργεια αυτή έγινε:

1. Επειδή η ζημία ήταν τόσο σοβαρή ώστε να απαιτεί την άμεση αποστολή ταξιδεύοντος συνεργείου ή,
2. Για να μπορέσει το πλοίο να συνεχίσει να ταξιδεύει προσοδοφόρα για τον εφοπλιστή του παρά να καθυστερεί με επισκευές σε ένα λιμάνι.

Στην πρώτη περίπτωση τα κόστη του ταξιδεύοντος συνεργείου θα ανακτηθούν. Στη δεύτερη περίπτωση θα εξετασθούν εναλλακτικές ενέργειες, και τα κόστη θα ανακτηθούν μόνο εφ' όσον τα πρόσθετα έξοδα του ταξιδεύοντος συνεργείου αντισταθμίζονται με οικονομίες για τους ασφαλιστές (π.χ. κόστος εισόδου στον λιμένα επισκευών κτλ. Και πάλι, τα πλοία τακτικών γραμμών μπορεί να έχουν ειδική μεταχείριση.

6. Διαδικασία υποστηρίξεως των διεκδικήσεων. Απαραίτητη πληροφόρηση.

6.1. Ο ρόλος του τμήματος ασφαλίσεως και διεκδικήσεων της ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

6.1.1. Ανάλυση ασφαλιστικών απαιτήσεων / διαχείριση κινδύνου.

Το τμήμα ασφαλίσεως δεν θα πρέπει να κατέχει μόνο τη γενική εικόνα του κινδύνου που διατρέχουν τα πλοία και της ασφαλιστικής καλύψεως που απαιτείται, αλλά θα πρέπει να προσέχει και της λεπτομέρειες, όπως είναι η συμμόρφωση με τις εγγυήσεις, ιδιαιτέρως αυτές που αναφέρονται σε περιοχές και είδος ναυσιπλοΐας και την τήρηση των απαιτήσεων συντηρήσεως και κλάσεως.

6.1.2. Επαφή με τους ασφαλιστές και τους ασφαλειομεσίτες

6.1.3. Βέλτιστη ανάκτηση

Βέλτιστη δεν σημαίνει πάντα μέγιστη - μπορεί να χαθεί πολύς χρόνος και χρήμα σε πράγματα με τα οποία δεν αξίζει να ασχοληθεί κανείς στο όλο πλαίσιο μιας διεκδικήσεως. Στενή επαφή μεταξύ του τμήματος ασφαλίσεως και του διακανονιστή αβαριών θα οδηγήσει στην αποφυγή χρονοβόρων ενασχολήσεων.

6.1.4. Πλεονεκτικοί συμβιβασμοί.

Δεν έχει νόημα η εμμονή σε λανθασμένες διεκδικήσεις. Είναι σημαντικό για το τμήμα ασφαλίσεως να μπορεί να αναγνωρίσει είτε μια εντελώς χαμένη υπόθεση είτε μια καλή συμβιβαστική προσφορά η οποία θα σημάνει ελαττωμένο κόστος και καλές σχέσεις με τους αντασφαλιστές.

6.2. Επεξεργασία των διεκδικήσεων.

Η ευχέρεια με την οποία γίνεται η επεξεργασία των διεκδικήσεων θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την οργάνωση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως και τη θέση του τμήματος ασφαλίσεως μέσα στην οργάνωση αυτή.

Οι ασφαλιστικές διεκδικήσεις δεν μπορούν να υλοποιηθούν ικανοποιητικά χωρίς να υπάρχουν συστήματα τα οποία θα χειρίζονται τις απαραίτητες πληροφορίες και έγγραφα. Πολλή επιπρόσθετη εργασία μπορεί να εξοικονομηθεί από λίγες απλές διαδικασίες.

6.2.1. Πλοίο

Η συλλογή των πληροφοριών αρχίζει από το πλοίο. Τα ακόλουθα ζητήματα απαιτούν προσοχή:

Η διατήρηση ημερολογίων και η σύνταξη αναφορών που σχετίζονται με τα συγκεκριμένα γεγονότα, για προώθηση στο τμήμα ασφαλίσεως προς αρχειοθέτηση. Είναι καλή πρακτική τέτοια αρχεία να διατηρούνται ακόμα και μετά την πώληση ή διάλυση του πλοίου έως ότου οι τρέχουσες διεκδικήσεις και τυχόν διεκδικήσεις οι οποίες μπορεί να αναφανούν μετά την πώληση ή διάλυση του πλοίου, έχουν λήξει.

Η διατήρηση κατεστραμμένων τεμαχίων επί του πλοίου όπου αυτό είναι δυνατόν.

Προφανώς πρέπει να υπάρξει κάποια ισορροπία δεδομένου ότι το πλήρωμα είναι απασχολημένο με τη λειτουργία του πλοίου και δεν μπορούν μονίμως να συμπληρώνουν έγγραφα ή να καταγράφουν κάθε γεγονός λεπτό προς λεπτό.

6.2.2. Τεχνικό τμήμα.

Κατά τη διάρκεια κάθε σταδίου επεξεργασίας μιας διεκδικήσεως πρέπει να διατηρείται στενή σύνδεση με τους αρχιμηχανικούς.

Κατ' αρχήν θα πρέπει να συγκεντρωθούν τα σωστά έγγραφα για να είναι δυνατή η απάντηση σε ερωτήματα αιτίας και κόστους της ζημίας. Αυτό είναι έργο των αρχιμηχανικών.

Οι αρχιμηχανικοί είναι επίσης υπεύθυνοι να κατανέμουν τα κόστη των επισκευών σε διάφορες κατηγορίες. Κατά συνέπεια παίζουν σημαντικό ρόλο στη συλλογή αποδείξεων του κόστους που συνδέεται με μια συγκεκριμένη διεκδίκηση.

Επίσης, πρέπει να θυμάται κανείς ότι υπό τον Όρο 43 των IHC 2003 κάθε διεκδίκηση θα πρέπει να υποβάλλεται εντός 180 ημερών από τότε που ο εφοπλιστής και οι αρχιμηχανικοί του έλαβαν γνώση της ζημίας. Απαιτείται λοιπόν επαγρύπνηση ώστε οι διεκδικήσεις να υποβάλλονται εντός αυτού του χρονικού διαστήματος.

6.2.3. Τμήμα λογιστηρίου

Το τμήμα λογιστηρίου είναι σημαντική πηγή πληροφοριών, ειδικά όσον αφορά πληρωμές οι οποίες δεν γίνονται μέσω του αρχιμηχανικού.

Το κλείσιμο των λογαριασμών καθυστερεί συχνά για σχετικά δευτερεύοντες λόγους, όπως γνωστοποίηση των ακριβών ημερομηνιών πληρωμής. Το τμήμα ασφαλίσεως μπορεί να βοηθήσει να αποφεύγονται τέτοιες καθυστερήσεις εάν γνωστοποιήσει στους συναδέλφους του λογιστηρίου τι χρειάζεται από την αρχή ώστε η πληροφορία να παρέχεται όταν χρειάζεται.

6.2.4. Τμήμα επιχειρήσεων

Σε καθημερινή βάση το τμήμα επιχειρήσεων πρέπει να κρατά τους συναδέλφους του τμήματος ασφαλίσεως ενήμερους για τις κινήσεις των πλοίων ούτως ώστε οποιεσδήποτε συνέπειες στην ασφάλιση, όπως παραβάσεις των εγγυήσεων, να μπορέσουν να αντιμετωπισθούν.

Όταν συμβεί απώλεια, το τμήμα επιχειρήσεων πρέπει να συνεννοηθεί με το τμήμα ασφαλίσεως ούτως ώστε να λάβουν υπόψη τους τις συνέπειες κάθε προτεινόμενης ενέργειας. Συχνά οι ενέργειες θα γίνονται με βάση την ανάγκη να συνεχίσει να ταξιδεύει προσοδοφόρα το πλοίο αλλά ο διευθυντής επιχειρήσεων θα πρέπει τότε να περιμένει δυσμενείς συνέπειες σε ό,τι αφορά την ασφάλιση ή αγωγές αποζημιώσεως από τρίτους.

6.3. Διεκδικήσεις επί του ασφαλιστηρίου, τα απαιτούμενα έγγραφα και πληροφορίες

Μαζί με αντίγραφα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, τα παρακάτω έγγραφα και πληροφορίες μπορεί να απαιτηθούν για να συνοδεύσουν μια διεκδίκηση η οποία θα παρουσιασθεί στους ασφαλιστές.

Θα γίνει αντιληπτό από τον παρακάτω κατάλογο ότι ορισμένα έγγραφα χρειάζονται την έγκριση του επιθεωρητού των αντασφαλιστών ότι είναι λελογισμένα. Αυτή η έγκριση σημαίνει ότι το ποσόν αντιστοιχεί πραγματικά σε επισκευές της σημειωθείσης ζημίας ή

μπορεί να μη συμβαίνει, όταν δίδεται με επιφύλαξη, ότι το ποσόν είναι λελογισμένο για την επισκευή που σημειώνεται αλλά δεν έγινε δυνατό να διαπιστωθεί εάν η επισκευή αυτή όντως έλαβε χώρα.

Απαιτούμενα έγγραφα :

- ✓ Ημερολόγια καταστρώματος και μηχανής τα οποία να καλύπτουν την περίοδο της ζημίας και των επισκευών.
- ✓ Λεπτομερή αναφορά του πλοιάρχου ή του πρώτου μηχανικού και έγγραφη διαμαρτυρία, όπου υπάρχει.
- ✓ Αναφορά του επιθεωρητού των αντασφαλιστών (εάν οι λογαριασμοί έχουν πληρωθεί από τον εφοπλιστή και όχι απ' ευθείας από τους αντασφαλιστές).
- ✓ Αναφορά του επιθεωρητού της κλάσεως.
- ✓ Λογαριασμοί των επισκευών και των ανταλλακτικών που χρησιμοποιήθηκαν στις επισκευές εγκεκριμένοι από τον επιθεωρητή των αντασφαλιστών.
- ✓ Λογαριασμοί του δεξαμενισμού και κάθε γενικού εξόδου εγκεκριμένοι από τον επιθεωρητή των αντασφαλιστών.
- ✓ Λογαριασμοί για όλα τα έκτακτα έξοδα τα οποία έγιναν στον λιμένα επισκευών, όπως λιμενικά τέλη, έξοδα επικοινωνιών, αμοιβή πράκτορα κτλ.
- ✓ Λογαριασμό των καυσίμων και όλων των εφοδίων που καταναλώθηκαν κατά την περίοδο επισκευών και του κόστους αντικαταστάσεώς των.
- ✓ Λογαριασμοί για άλλες επισκευές του εφοπλιστή εάν γίνονται παραλλήλως με τις επισκευές της ζημίας.
- ✓ Αντίγραφα όλων των φαξ, τηλετυπικών επικοινωνιών και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και πληροφορίες για όλα τα τηλεφωνήματα που έγιναν κατά τη διάρκεια της ζημίας και των επισκευών.
- ✓ Λεπτομέρειες για τις πληρωμές όλων των λογαριασμών.

6.3.2. Όταν το πλοίο έχει εμπλακεί σε σύγκρουση

- ✓ Λεπτομέρειες των ενεργειών που έγιναν για να αποδοθεί η ευθύνη της συγκρούσεως και του τελικού συμβιβασμού μεταξύ των 2 μερών.
- ✓ Εάν έγινε προσπάθεια ανακτήσεως από το άλλο πλοίο, ένα αντίγραφο της αγωγής μαζί με τον λογαριασμό των νομικών εξόδων.

- ✓ Αντίγραφο οποιασδήποτε αγωγής υπεβλήθη από το άλλο πλοίο.
- ✓ Λεπτομέρειες των προσπαθειών που έγιναν να περιορισθεί η ευθύνη.

6.3.3. Όταν το πλοίο μεταβαίνει σε άλλο τόπο για επισκευές

- ✓ Ημερολόγια καταστρώματος και μηχανής τα οποία να καλύπτουν την περίοδο της μεταβάσεως.
- ✓ Πληροφόρηση αν υπήρξε ναύλωση για το ταξίδι από το αρχικό λιμάνι στο λιμάνι μεταβάσεως, μαζί με πληροφόρηση για το ποσό του μισθώματος ή του ναύλου.
- ✓ Λογαριασμοί για έξοδα στο αρχικό λιμάνι, για τα έξοδα στο λιμάνι μεταβάσεως και, αν το πλοίο επιστρέψει στο αρχικό λιμάνι, για τα έξοδα επιστροφής στο αρχικό λιμάνι.
- ✓ Λογαριασμό των καυσίμων και όλων των εφοδίων που καταναλώθηκαν κατά την περίοδο μεταβάσεως και του κόστους αντικαταστάσεώς των.
- ✓ Λογαριασμό προσωρινών επισκευών εάν αυτές έγιναν αποκλειστικά για να μπορέσει το πλοίο να φθάσει στο λιμάνι επισκευών.
- ✓ Λεπτομέρειες επισκευών που ενδεχομένως έγιναν με εντολή του εφοπλιστή ανεξάρτητα από τις παραπάνω και στοιχεία του κόστους αυτών.

6.4. Γενική αβάρια. Απαιτούμενα έγγραφα και πληροφορίες

6.4.1. Μετάβαση και παραμονή σε λιμάνι καταφυγής.

- ✓ Αποσπάσματα ημερολογίου και αναφορές πλοιάρχου ή άλλων όπου να εμφανίζονται η ημερομηνία και η ώρα όπου το πλοίο παρέκκλινε της πορείας του, κατέφθασε στο λιμάνι καταφυγής, αναχώρησε από το λιμάνι καταφυγής και επανέκτησε την αρχική του θέση.
- ✓ Κάθε αναφορά επιθεωρητού είτε των αντασφαλιστών, είτε του εφοπλιστή, είτε της κλάσεως, είτε οποιουδήποτε άλλου έχει συμφέρον στο πλοίο που μεταβαίνει σε λιμάνι καταφυγής.
- ✓ Λεπτομέρειες κάθε επισκευής που πραγματοποιήθηκε στο λιμάνι καταφυγής, διευκρίνιση αν αυτή η επισκευή ήταν προσωρινή ή μόνιμη, και το κόστος των υπερωριών σε αυτήν.
- ✓ Λεπτομέρειες για κάθε μεταφόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου στο λιμάνι καταφυγής, διευκρίνιση αν αυτή η μεταφόρτωση ή εκφόρτωση ήταν απαραίτητη είτε για να μπορέσουν να γίνουν επισκευές απαραίτητες για την ασφαλή συνέχιση του ταξιδιού είτε για την κοινή ασφάλεια είτε για αλλαγή της στοιβασίας. Εάν έγιναν δαπάνες για αυτήν τη

μεταφόρτωση ή εκφόρτωση, να δοθούν οι λογαριασμοί αυτών των δαπανών όπως και των δαπανών αποθηκεύσεως στην ξηρά και των δαπανών ασφαλίσεως κατά την περίοδο αυτή.

- ✓ Λογαριασμοί των μισθών αξιωματικών και πληρώματος κατά την υπό εξέταση περίοδο.
- ✓ Λογαριασμό των καυσίμων και όλων των εφοδίων που καταναλώθηκαν κατά την υπό εξέταση περίοδο και του κόστους αντικαταστάσεώς των.

6.4.2. Πυρκαγιά

- ✓ Αναφορές επιθεωρητού από τις οποίες να φαίνονται οι ζημιές στο πλοίο οι οποίες προκλήθηκαν από την πυρκαγιά και οι προσπάθειες κατασβέσεως της πυρκαγιάς. (Ο ίδιος διαχωρισμός θα πρέπει να γίνεται και για τις ζημιές στο φορτίο).
- ✓ Λογαριασμοί επισκευών στους οποίους να εφαρμόζεται ο ανωτέρω διαχωρισμός.
- ✓ Λογαριασμοί οποιονδήποτε δαπανών κατάσβεσης: Επαναπλήρωση πυροσβεστήρων, φιαλών CO₂ κτλ.

6.4.3. Προσάραξη

- ✓ Αναφορές επιθεωρητού από τις οποίες να φαίνονται οι ζημιές στο πλοίο οι οποίες προκλήθηκαν από την προσάραξη και από τις προσπάθειες επανάπλευσης.
- ✓ Λογαριασμοί επισκευών στους οποίους να εφαρμόζεται ο ανωτέρω διαχωρισμός.
- ✓ Εάν το πλοίο έχει επαναπλεύσει με τη βοήθεια ρυμουλκών, λεπτομέρειες του τιμήματος της διασώσεως (Salvage Award) και των σχετιζομένων νομικών δαπανών.
- ✓ Λογαριασμοί για όλες τις δαπάνες μεταφόρτωσης.

6.4.4. Απόρριψη φορτίου.

- ✓ Κατάλογος φορτίου στο πλοίο κατά τον χρόνο του ατυχήματος.
- ✓ Αντίγραφα των φορτωτικών.
- ✓ Αναφορές επιθεωρήσεων φορτίου αμέσως μετά το ατύχημα ή κατά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.
- ✓ Έγγραφα που να αποδεικνύουν την καταβολή εξασφαλίσεων γενικής αβαρίας από τους ναυλωτές.

7. Ο ρόλος του διακανονιστή αβαριών

Σε πολλές καθιερωμένες ασφαλιστικές αγορές ο εφοπλιστής έχει παραδοσιακά το δικαίωμα να προσλάβει τον διακανονιστή της επιλογής του. Αυτή η πρακτική ακολουθείται σε γενικές γραμμές και σήμερα, αλλά οι οδηγίες στον διακανονιστή δίνονται συχνά από τους ασφαλιστές ή τους μεσίτες τους. Πρέπει να τονισθεί ότι ανεξάρτητα από την προέλευση των οδηγιών, ο διακανονιστής είναι ανεξάρτητος επαγγελματίας και η σύνταξη της διεκδικήσεως πρέπει να γίνεται πάντοτε αμερόληπτα.

Όταν συμβεί απώλεια ή ζημία ο εφοπλιστής πρέπει να έλθει αμέσως σε επαφή με τον διακανονιστή για να τον συμβουλευθεί τι ενέργειες πρέπει να γίνουν τα σχετικά με τη διεκδίκηση προς τους αντασφαλιστές και επίσης για το τι πρέπει να γίνει σχετικά με άλλα θέματα που αφορούν το πλοίο όπως διάσωση και αμοιβή διασωστών, σύγκρουση και επίλυση διαφορών με το άλλο πλοίο, και υποχρεώσεις έναντι τρίτων (απώλεια ανθρώπινης ζωής ή τραυματισμός, ρύπανση κτλ.).

Το είδος της βοήθειας που μπορεί να δώσει ο διακανονιστής αβαριών διαφέρει αναλόγως με το αντικείμενο επί του οποίου του ζητείται η συμβουλή. Διακρίνονται οι εξής περιπτώσεις:

7.1. Γενική αβαρία

- ✓ Ο διακανονιστής θα γνωμοδοτήσει κατά πόσον το συμβάν είναι γενική αβαρία και θα ενημερώσει τον εφοπλιστή για τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται.
- ✓ Όταν λάβει όλα τα έγγραφα συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου φορτίου και του ναυλοσύμφωνου, ο διακανονιστής θα εκτιμήσει το ποσόν της γενικής αβαρίας και θα γνωμοδοτήσει κατά πόσον η παροχή εξασφάλισης από τους ναυλωτές είναι απαραίτητη. Εάν η παροχή εξασφάλισης είναι απαραίτητη, ο διακανονιστής θα αναλάβει να ενημερώσει αναλόγως τους ναυλωτές όπως και κάθε άλλον εμπλεκόμενο και θα ασχοληθεί με το τυπικό μέρος της υποθέσεως.
- ✓ Μετά την εκφόρτωση και τη λήψη των εγγυήσεων, ο διακανονιστής θα ζητήσει από τον εφοπλιστή και τους ναυλωτές όλα τα έγγραφα και τις πληροφορίες που απαιτούνται για να συντάξει τον διακανονισμό της γενικής αβαρίας και θα γνωστοποιήσει στα εμπλεκόμενα μέρη το ποσόν το οποίο αντιστοιχεί στο καθένα.

- ✓ Εφόσον ο εφοπλιστής το επιθυμεί, ο διακανονιστής μπορεί τότε να αναλάβει τη συλλογή των εισφορών γενικής αβαρίας από τους ναυλωτές.

7.2. Διεκδικήσεις μερικής αβαρίας προς τους ασφαλιστές σκάφους

- ✓ Αμέσως μετά το συμβάν το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε διεκδίκηση προς τους ασφαλιστές σκάφους ο διακανονιστής θα συμβουλέψει τον εφοπλιστή σχετικά με τα βήματα που πρέπει να κάνει για να επιτύχει ανάκτηση των δαπανών από τους αντασφαλιστές.
- ✓ Ο αντασφαλιστής θα δώσει στον εφοπλιστή ένα κατάλογο των εγγράφων τα οποία χρειάζεται για να συντάξει τη διεκδίκηση του ο εφοπλιστής προς τους αντασφαλιστές του.
- ✓ Εάν υπάρξουν περιπλοκές, όπως διαφωνία με τον επιθεωρητή των αντασφαλιστών σχετικά με το κόστος ή την έκταση των επισκευών ή την αιτία της ζημίας, ο διακανονιστής θα προσλάβει ανεξάρτητο επιθεωρητή ώστε να επιτευχθεί συμφωνία σε όλα τα σημεία όπου υπάρχουν διαφορές.
- ✓ Ο διακανονιστής θα συντάξει τότε τη διεκδίκηση του εφοπλιστή προς τους αντασφαλιστές του. Η διεκδίκηση αυτή δίνεται στους αντασφαλιστές από τον μεσίτη τους ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, από τον διακανονιστή.

7.3. Σύγκρουση με άλλο πλοίο

- ✓ Ο διακανονιστής θα συμβουλέψει τον εφοπλιστή σχετικά με τα βήματα που πρέπει να κάνει για να εξασφαλίσει τη θέση του ως προς το άλλο πλοίο. Ο διακανονιστής θα συμβουλέψει τον εφοπλιστή σχετικά με τη λήψη καταθέσεων και τη διεξαγωγή των απαραίτητων επιθεωρήσεων της ζημίας που υπέστη το πλοίο του και το άλλο πλοίο. Οι επιθεωρήσεις αυτές περιλαμβάνουν μια επιθεώρηση στο πλοίο του πελάτη από τους ασφαλιστές του η οποία σχετίζεται με μελλοντική διεκδίκηση προς αυτούς, μια δεύτερη επιθεώρηση στο πλοίο του πελάτη για να προσδιορισθεί η υπαιτιότητα της ζημίας και μια επιθεώρηση στο άλλο πλοίο, πάλι για προσδιορισμό υπαιτιότητας.
- ✓ Υπό κανονικές συνθήκες το ζήτημα της υπευθυνότητας θα προσδιορισθεί κατόπιν συμβιβασμού των δυο εφοπλιστών μέσω των δικηγόρων τους. Κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων συμβιβασμού μπορεί να γίνουν επισκευές στο πλοίο του πελάτη οπότε ο διακανονιστής θα συντάξει τη διεκδίκηση προς τους αντασφαλιστές.

7.4. Διάσωση

Όταν ένα πλοίο χρειασθεί διάσωση με τη μορφή βοήθειας από ρυμουλκά, ο διακανονιστής συμβουλεύει τον εφοπλιστή για τις διάφορες μορφές συμβάσεων διασώσεως που υπάρχουν και για την προτιμητέα στη δεδομένη περίπτωση.

Γενικά υπάρχουν 2 μορφές συμβάσεως διασώσεως:

Η καθιερωμένη μορφή συμφωνίας διασώσεως των Lloyd's (Lloyd's Open Form - No Cure No Pay agreement). Με βάση τη σύμβαση αυτή, σε περίπτωση επιτυχίας η αμοιβή η οποία θα δοθεί στους διασώστες είναι αρκετά υψηλή. Εάν όμως η διάσωση αποτύχει, δεν θα λάβουν τίποτε (εκτός εάν έχουν λάβει μέτρα περιορισμού της ρυπάνσεως, οπότε η σύμβαση προβλέπει την αμοιβή τους).

Διάσωση με βάση το συμβόλαιο μίσθωσης (contract hire salvage). Με τη διάσωση βάσει συμβολαίου μισθώσεως οι διασώστες αμείβονται με ένα προκαθορισμένο ποσό ανά ημέρα. Το συνολικό ποσό δίνεται ανεξάρτητα αν οι υπηρεσίες τους επέτυχαν τον σκοπό ή όχι.

Μετά μια επιτυχημένη διάσωση οι διασώστες θα απαιτήσουν την παροχή εξασφάλισης από τη διασωθείσα περιουσία (πλοίο και φορτίο). Αυτό μπορεί να αποβεί μια άκρως περίπλοκη και χρονοβόρος υπόθεση, ιδιαίτερος σε πλοία γενικού φορτίου. Ο διακανονιστής αβαριών πρέπει να συντονίσει έτσι τα ζητήματα ώστε οι εξασφαλίσεις προς τους διασώστες και οι εξασφαλίσεις γενικής αβαρίας να γίνουν ταυτοχρόνως.

Η διάσωση συνεπάγεται γενική αβαρία και ανάκτηση χρημάτων τόσο από τους αντασφαλιστές του σκάφους όσο και από τους ναυλωτές.



Συμπεράσματα - Σκέψεις

Ένα πλοίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διάφορους σκοπούς όπως :

- Ψυχαγωγικούς
- Επιστημονικούς
- Οικονομικούς
- Κερδοσκοπικούς

Η πλειονότητα της χρήσης του βασίζεται σε οικονομικά κριτήρια και κατ' επέκταση κερδοσκοπικά, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία τόσο κοινωνικά όσο και περιβαλλοντικά με τα γνωστά αρνητικά επακόλουθα για το περιβάλλον και τον άνθρωπο.

Όπως έχει αποδειχθεί από έρευνες η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών ατυχημάτων όπως:

- Σύγκρουση
- Ανατροπή
- Βύθιση
- Ολική – Μερική Αβαρία

οφείλονται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στον ανθρώπινο παράγοντα.

Με τον όρο ανθρώπινο παράγοντα – εκτός από τυχαία γεγονότα, όπως ανώτερη βία, ελλιπή εξοπλισμό, βλάβη – εννοούμε την παραβίαση ή παράλειψη κανονισμών που είναι και η βασική αιτία των ναυτικών ατυχημάτων. Τα αίτια των παραπάνω μπορούν να συνοψιστούν σε:

- Έλλειψη βασικών γνώσεων - ναυτοσύνη
- Απειρία
- Κόπωση
- Άγνοια
- Τη λανθασμένη κίνηση της τελευταίας στιγμής

Όλα τα παραπάνω έχουν, μεταξύ άλλων, αρνητικές επιπτώσεις στη ναυτιλία και το περιβάλλον.

Ο βασικός στόχος όμως μίας ναυτιλιακής εταιρίας είναι να ελαχιστοποιήσει τον κίνδυνο και να επιτευχθεί μία αποδοτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία .Η ως ανω εταιρία αναλαμβάνει από μόνη της δεσμεύσεις για να παρέχει τονομία ποιότητας. Αποτέλεσμα να υπάρχει ικανή και όσο το δυνατό ποιοτική διαχείριση (Good Operator & Quality Shipping Company), πρόληψη – εφαρμογή, οργάνωση, επικοινωνία . Και με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται :

- Προστασία της υγείας και των ανθρωπίνων ζώων εν πλώ .
- Πρόληψη βλάβης τόσο στο πλοίο όσο και του θαλασσίου περιβάλλοντος .
- Εξασφάλιση της ασφαλούς , έγκαιρης και ακέραιας παράδοσης του φορτίου .

Ειδικότερα :

1) Πρόληψη – Εφαρμογή :

α) Προληπτική συντήρηση του πλοίου και συνεχή – επιτακτική προσοχή σε όλα τα σημεία του πλοίου που υπόκεινται σε μηχανικές φθορές – αποτυχίες, έχοντας σαν αποτέλεσμα μία σοβαρή καταστροφή με τις αναμενόμενες επιπτώσεις .

β) Η πρόληψη του ανθρώπινου λάθους πρέπει να είναι μέλημα της ναυτιλιακής εταιρίας , ειδικότερα μέσα από το σύστημα εκπαίδευσης και μίας συνειδητής προσπάθειας της διοίκησης . Πρέπει οι ναυτικοί να γνωρίζουν σε περίπτωση ανάγκης (emergency), πώς ακριβώς πρέπει άμεσα ν'αντιδρούν. Για να το γνωρίζουν αυτό χρειάζεται εκπαίδευση με στόχο , όπως έχει προαναφερθεί, την πρόληψη και την ελαχιστοποίηση των συνεπειών μίας αστοχίας .

2) Οργάνωση :

Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι συνδυασμός πολλών ειδών τεχνογνωσίας , όπως , τεχνικής , λειτουργικής , εμπορικής , νομικής και ανθρώπινης διαχείρισης . Σε όλους αυτούς τους τομείς δημιουργούνται συνεχώς προβλήματα και πρέπει αυτά να επιλύονται με επιτυχία . Ο ομαδικός τρόπος και η οργάνωση επιλύσης τους πολλές φορές ενδείκνυνται , καθόσον τότε μόνο οι λύσεις που επιλέγονται είναι ολοκληρωμένες . Επίσης θα πρέπει να τονισθεί ότι η συγκέντρωση των αναγκαίων πληροφοριών για την λήψη αποφάσεων είναι πάντα απαραίτητη για την καλύτερη αξιολόγησή τους .

3) Επικοινωνία :

Οι ναυτιλιακές εταιρίες οφείλουν να βρίσκουν καθε τρόπο για να μεγιστοποιούν την επικοινωνία των διαφόρων στελεχών μεταξύ τους και να διευρύνουν αλλά και να καθιερώνουν την ομαδική, ή από κοινού, εργασία με την κατάργηση του ανταγωνισμού και των ατομικών τάσεων υπεροχής .

Πολλές φορές και η χωροταξία των γραφείων μπορεί να βοηθήσει στην επικοινωνία , την ομαδική εργασία και την αλληλοσυμβουλευτική .Θα μπορούσαμε να προτείνουμε τη συγκέντρωση των τμημάτων σε οριζόντια και όχι σε κάθετη διάταξη και σε μικρό αριθμό επιπέδων (2 – 3 επίπεδα), με εύκολη πρόσβαση του ενός στο άλλο.

Άλλωστε, όπως αναφέρει ο Θουκυδίδης:

«Το Ναυτικό είναι ζήτημα τέχνης και εμπειρίας και η άσκηση σε αυτό δεν επιτρέπεται να γίνεται ως πάρεργο και όπως τύχει. Το αντίθετο, ο ασκούμενος στα ναυτικά δεν πρέπει να ασχολείται με τίποτε άλλο.»



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αλιβιζάτου Βασιλείου , Παραδόσεις σε θέματα Ναυτικού Δικαίου (2003)
- Βλάχος .Γ.Π . & Ψυχού Ε, Θεωρία & Πρακτική των ναυλώσεων, Έκδοση J & J Hellas (2000)
- Γκιζιάκης Κ, Παπαδόπουλος Α .Ι , Πλωμαρίτου Ε .Η , Εισαγωγή στις Ναυλώσεις (2002)
- Κουλουμπής Σ, Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα έγγραφά τους, Έκδοση Σταυριδάκης (2003)
- Σκαρίμπα Ευαγγελία, Εισαγωγή Ναυτικού δικαίου (1999)
- Chapman and Hall – London, Elements of Shipping – (Branch A) (1989)
- Clarkson’s (2004), The Tramp Shipping Market (2004)
- Clarkson’s, Dry Cargo Chartering, The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers (2003)
- Robert H. Brown, Marine Insurance, Principles and Basic Practice (1998)
- Richards – Hogg – Lindey, A Commentary on the International Hull Clauses (2003)



INTERNATIONAL HULL CLAUSES (01/11/03)

PART 1 – PRINCIPAL INSURING CONDITIONS.....	3
1 GENERAL	3
2 PERILS	3
3 LEASED EQUIPMENT	4
4 PARTS TAKEN OFF	4
5 POLLUTION HAZARD.....	4
6 3/4THS COLLISION LIABILITY	5
7 SISTERSHIP	6
8 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE	6
9 DUTY OF THE ASSURED (SUE AND LABOUR)	6
10 NAVIGATION PROVISIONS	7
11 BREACH OF NAVIGATION PROVISIONS	7
12 CONTINUATION.....	7
13 CLASSIFICATION AND ISM	7
14 MANAGEMENT	8
15 DEDUCTIBLE(S).....	9
16 NEW FOR OLD.....	9
17 BOTTOM TREATMENT	9
18 WAGES AND MAINTENANCE	10
19 AGENCY COMMISSION	10
20 UNREPAIRED DAMAGE	10
21 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS.....	10
22 FREIGHT WAIVER.....	10
23 ASSIGNMENT	10
24 DISBURSEMENTS WARRANTY	11
25 CANCELLING RETURNS	12
26 SEPARATE INSURANCES.....	12
27 SEVERAL LIABILITY	12
28 AFFILIATED COMPANIES	12
29 WAR AND STRIKES EXCLUSION	12
30 TERRORIST, POLITICAL MOTIVE AND MALICIOUS ACTS EXCLUSION	12
31 RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL, BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION	12
PART 2 – ADDITIONAL CLAUSES (01/11/03)	14
32 NAVIGATING LIMITS.....	14
33 PERMISSION FOR AREAS SPECIFIED IN NAVIGATING LIMITS	15
34 RECOMMISSIONING CONDITION	15
35 PREMIUM PAYMENT	15
36 CONTRACTS (RIGHTS OF THIRD PARTIES) ACT 1999.....	16
37 FIXED AND FLOATING OBJECTS.....	16

38	4/4THS COLLISION LIABILITY	17
39	RETURNS FOR LAY-UP	17
40	GENERAL AVERAGE ABSORPTION	18
41	ADDITIONAL PERILS.....	19
	PART 3 – CLAIMS PROVISIONS (01/11/03)	20
42	LEADING UNDERWRITER(S)	20
43	NOTICE OF CLAIMS	20
44	TENDER PROVISIONS	20
45	DUTIES OF THE ASSURED	21
46	DUTIES OF THE UNDERWRITERS IN RELATION TO CLAIMS.....	21
47	PROVISION OF SECURITY	22
48	PAYMENT OF CLAIMS.....	22
49	RECOVERIES	22
50	DISPUTE RESOLUTION.....	23

"These clauses are purely illustrative. Different policy conditions may be agreed. The specimen clauses are available to any interested person upon request. In particular:

- (a) In relation to any clause which excludes losses from the cover, insurers may agree a separate insurance policy covering such losses or may extend the clause to cover such events;
- (b) In relation to clauses making cover of certain risks subject to specific conditions each insurer may alter the said conditions."

(FOR USE WITH THE CURRENT MAR POLICY FORM)

INTERNATIONAL HULL CLAUSES (01/11/03)

PART 1 – PRINCIPAL INSURING CONDITIONS

1 GENERAL

- 1.1 Part 1, Clauses 32-36 of Part 2 and Part 3 apply to this insurance. Parts 2 and 3 shall be those current at the date of inception of this insurance. Clauses 37-41 of Part 2 shall only apply where the Underwriters have expressly so agreed in writing.
- 1.2 This insurance is subject to English law and practice.
- 1.3 This insurance is subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice, except as may be expressly provided herein to the contrary.
- 1.4 If any provision of this insurance is held to be invalid or unenforceable, such invalidity or unenforceability will not affect the other provisions of this insurance which shall remain in full force and effect.

2 PERILS

- 2.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 2.1.1 perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters
 - 2.1.2 fire, explosion
 - 2.1.3 violent theft by persons from outside the vessel
 - 2.1.4 jettison
 - 2.1.5 piracy
 - 2.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation
 - 2.1.7 earthquake, volcanic eruption or lightning
 - 2.1.8 accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, stores or parts
 - 2.1.9 contact with satellites, aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom.
- 2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 2.2.1 bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks
 - 2.2.2 any latent defect in the machinery or hull but does not cover any of the costs of correcting the latent defect
 - 2.2.3 negligence of Master, Officers, Crew or Pilots
 - 2.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured under this insurance

2.2.5 barratry of Master, Officers or Crew

provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

- 2.3 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.1, this insurance shall also cover one half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby.
- 2.4 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.2, this insurance shall also cover one half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby.
- 2.5 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 2.2 should they hold shares in the vessel.

3 LEASED EQUIPMENT

- 3.1 This insurance covers loss of or damage to equipment and apparatus not owned by the Assured but installed for use on the vessel and for which the Assured has assumed contractual liability, where such loss or damage is caused by a peril insured under this insurance.
- 3.2 The liability of the Underwriters shall not exceed the lesser of the contractual liability of the Assured for loss of or damage to such equipment or apparatus or the reasonable cost of their repair or their replacement value. All such equipment and apparatus are included in the insured value of the vessel.

4 PARTS TAKEN OFF

- 4.1 This insurance covers loss of or damage to parts taken off the vessel, where such loss or damage is caused by a peril insured under this insurance.
- 4.2 Where the parts taken off the vessel are not owned by the Assured but where the Assured has assumed contractual liability for such parts, the liability of the Underwriters for such parts taken off shall not exceed the lesser of the contractual liability of the Assured for loss of or damage to such parts or the reasonable cost of their repair or their replacement value.
- 4.3 If at the time of loss of or damage to the parts taken off the vessel, such parts are covered by any other insurance or would be so covered but for this Clause 4, then this insurance shall only be excess of such other insurance.
- 4.4 Cover in respect of parts taken off the vessel shall be limited to 60 days whilst not on board the vessel. Periods in excess of 60 days shall be held covered provided notice is given to the Underwriters prior to the expiry of the 60 day period and any amended terms of cover and any additional premium required are agreed.
- 4.5 In no case shall the total liability of the Underwriters under this Clause 4 exceed 5% of the insured value of the vessel.

5 POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment or threat thereof, resulting directly from damage to the vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or damage or threat thereof. Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of this Clause 5 should they hold shares in the vessel.

6 3/4THS COLLISION LIABILITY

- 6.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for
- 6.1.1 loss of or damage to any other vessel or property thereon
 - 6.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon
 - 6.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,
- where such payment by the Assured is in consequence of the insured vessel coming into collision with any other vessel.
- 6.2 The indemnity provided by this Clause 6 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions
- 6.2.1 where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 6 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision
 - 6.2.2 in no case shall the total liability of the Underwriters under Clauses 6.1 and 6.2 exceed their proportionate part of three fourths of the insured value of the insured vessel in respect of any one collision.
- 6.3 The Underwriters shall also pay three fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, provided always that their prior written consent to the incurring of such costs shall have been obtained and that the total liability of the Underwriters under this Clause 6.3 shall not (unless the Underwriters' specific written agreement shall have been obtained) exceed 25% of the insured value of the insured vessel.

EXCLUSIONS

- 6.4 In no case shall the Underwriters indemnify the Assured under this Clause 6 for any sum which the Assured shall pay for or in respect of
- 6.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
 - 6.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels
 - 6.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured vessel
 - 6.4.4 loss of life, personal injury or illness
 - 6.4.5 pollution or contamination, or threats thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not exclude any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

7 SISTERSHIP

Should the insured vessel come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of owners not interested in the insured vessel; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

8 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

- 8.1 This insurance covers the vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, without reduction in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.
- 8.2 General average shall be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.
- 8.3 When the vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1994 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated, the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.
- 8.4 The Underwriters shall not be liable under this Clause 8 where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured under this insurance.
- 8.5 The Underwriters shall not be liable under this Clause 8 for or in respect of
- 8.5.1 special compensation payable to a salvor under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision in any statute, rule, law or contract which is similar in substance
 - 8.5.2 expenses or liabilities incurred in respect of damage to the environment, or the threat of such damage, or as a consequence of the escape or release of pollutant substances from the vessel, or the threat of such escape or release.
- 8.6 Clause 8.5 shall not however exclude any sum which the Assured shall pay
- 8.6.1 to salvors for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account
 - 8.6.2 as general average expenditure allowable under Rule XI(d) of the York-Antwerp Rules 1994, but only where the contract of affreightment provides for adjustment according to the York-Antwerp Rules 1994.

9 DUTY OF THE ASSURED (SUE AND LABOUR)

- 9.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.
- 9.2 Subject to the provisions below and to Clause 15, the Underwriters shall contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 9.4), special compensation and expenses as referred to in Clause 8.5 and collision defence or attack costs are not

recoverable under this Clause 9.

- 9.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
- 9.4 When the Underwriters have admitted a claim for total loss of the vessel under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the vessel, excluding all special compensation and expenses as referred to in Clause 8.5.
- 9.5 The sum recoverable under this Clause 9 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the insured value of the vessel.

10 NAVIGATION PROVISIONS

Unless and to the extent otherwise agreed by the Underwriters in accordance with Clause 11

- 10.1 the vessel shall not breach any provisions of this insurance as to cargo, trade or locality (including, but not limited to, Clause 32)
- 10.2 the vessel may navigate with or without pilots, go on trial trips and assist and tow vessels or craft in distress, but shall not be towed, except as is customary (including customary towage in connection with loading or discharging) or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers
- 10.3 the Assured shall not enter into any contract with pilots or for customary towage which limits or exempts the liability of the pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners except where the Assured or their agents accept or are compelled to accept such contracts in accordance with established local law or practice
- 10.4 the vessel shall not be employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft).

11 BREACH OF NAVIGATION PROVISIONS

In the event of any breach of any of the provisions of Clause 10, the Underwriters shall not be liable for any loss, damage, liability or expense arising out of or resulting from an accident or occurrence during the period of breach, unless notice is given to the Underwriters immediately after receipt of advices of such breach and any amended terms of cover and any additional premium required by them are agreed.

12 CONTINUATION

Should the vessel at the expiration of this insurance be at sea and in distress or missing, she shall be held covered until arrival at the next port in good safety, or if in port and in distress until the vessel is made safe, at a pro rata monthly premium, provided that notice be given to the Underwriters as soon as possible.

These Clauses 13 and 14 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.

13 CLASSIFICATION AND ISM

- 13.1 At the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof
- 13.1.1 the vessel shall be classed with a Classification Society agreed by the Underwriters
- 13.1.2 there shall be no change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of the

vessel's class with the Classification Society

- 13.1.3 any recommendations, requirements or restrictions imposed by the vessel's Classification Society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition shall be complied with by the dates required by that Society
 - 13.1.4 the Owners or the party assuming responsibility for operation of the vessel from the Owners shall hold a valid Document of Compliance in respect of the vessel as required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended and any modification thereof
 - 13.1.5 the vessel shall have in force a valid Safety Management Certificate as required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended and any modification thereof.
- 13.2 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, in the event of any breach of any of the provisions of Clause 13.1, this insurance shall terminate automatically at the time of such breach, provided
- 13.2.1 that if the vessel is at sea at such date, such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port
 - 13.2.2 where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her class under Clause 13.1.2 has resulted from loss or damage covered by Clause 2 or by Clause 5 or by Clause 41.1.3 (if applicable) or which would be covered by an insurance of the vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time, such automatic termination shall only operate should the vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society.

A pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

14 MANAGEMENT

- 14.1 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of
- 14.1.1 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag of the vessel
 - 14.1.2 transfer of the vessel to new management
 - 14.1.3 charter of the vessel on a bareboat basis
 - 14.1.4 requisition of the vessel for title or use
- provided that, if the vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred whilst the vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the vessel is at sea or in port.
- 14.2 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of the vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being broken up, or being sold for breaking up.
- 14.3 In the event of termination under Clause 14.1 or Clause 14.2, a pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

- 14.4 It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof to
- 14.4.1 comply with all statutory requirements of the vessel's flag state relating to construction, adaptation, condition, fitment, equipment, operation and manning of the vessel
- 14.4.2 comply with all requirements of the vessel's Classification Society regarding the reporting to the Classification Society of accidents to and defects in the vessel.

In the event of any breach of any of the duties in this Clause 14.4, the Underwriters shall not be liable for any loss, damage, liability or expense attributable to such breach.

15 DEDUCTIBLE(S)

- 15.1 Subject to Clause 15.2, no claim arising from a peril insured under this insurance shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 2, 3, 4, 5, 6 (including, if applicable, Clause 6 as amended by Clauses 37 or 38), Clauses 8 and 9 and, if applicable, Clause 41) exceeds the deductible amount agreed in which case that amount shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage is found.
- 15.2 No claim for loss of or damage to any machinery, shaft, electrical equipment or wiring, boiler, condenser, heating coil or associated pipework, arising under Clauses 2.2.1 to 2.2.5 and Clause 41 (if applicable) or from fire or explosion when either has originated in a machinery space, shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence exceeds the additional machinery damage deductible amount agreed (if any) in which case that amount shall be deducted. Any balance remaining, after application of this deductible, with any other claim arising from the same accident or occurrence, shall then be subject to the deductible referred to in Clause 15.1.
- 15.3 Clauses 15.1 and 15.2 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 9 arising from the same accident or occurrence.
- 15.4 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable under this insurance shall be the proportion of the deductible in Clause 15.1 that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance and any extension thereof bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 15.4 shall be deemed to include contact with floating ice.
- 15.5 Claims for damage occurring during each separate lightening operation and/or each separate cargo loading or discharging operation from or into another vessel at sea, where recoverable under this insurance, shall be treated as being due to one accident.

16 NEW FOR OLD

Claims recoverable under this insurance shall be payable without deduction on the basis of new for old.

17 BOTTOM TREATMENT

The Underwriters shall not be liable in respect of scraping, gritblasting and/or other surface preparation or painting of the vessel's bottom except that

- 17.1 gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto
- 17.2 gritblasting and/or other surface preparation of

- 17.2.1 the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the course of welding and/or repairs
- 17.2.2 areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore
- 17.3 supplying and applying the first coat of primer/anti-corrosive to those particular areas mentioned in Clauses 17.1 and 17.2
- 17.4 supplying and applying anti-fouling coatings to those particular areas mentioned in Clauses 17.1 and 17.2,

shall be included as part of the reasonable cost of repairs in respect of damage to bottom plating caused by a peril insured under this insurance.

18 WAGES AND MAINTENANCE

Other than in general average, the Underwriters shall not be liable for wages and maintenance of the Master, Officers and Crew or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the vessel is under way.

19 AGENCY COMMISSION

No sum shall be recoverable under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services.

20 UNREPAIRED DAMAGE

- 20.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.
- 20.2 In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss of the vessel (whether by perils insured under this insurance or otherwise) sustained during the period of this insurance or any extension thereof.
- 20.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value of the vessel at the time this insurance terminates.

21 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

- 21.1 In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss, 80% of the insured value of the vessel shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the vessel or wreck shall be taken into account.
- 21.2 No claim for constructive total loss of the vessel based upon the cost of recovery and/or repair of the vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed 80% of the insured value of the vessel. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

22 FREIGHT WAIVER

If a total or constructive total loss of the vessel has been admitted by the Underwriters, they shall make no claim for freight whether notice of abandonment has been given or not.

23 ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable under this insurance is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such

assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the policy and the policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium under this insurance.

24 DISBURSEMENTS WARRANTY

24.1 Additional insurances as follows are permitted by the Underwriters:

24.1.1 *Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery.* A sum not exceeding 25% of the value stated herein.

24.1.2 *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under Clause 24.1.1.

24.1.3 *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.

24.1.4 *Anticipated Freight if the vessel sails in ballast and not under Charter.* A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.

24.1.5 *Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under Clause 24.1.2 and Clause 24.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Clause may begin on the signing of the charter.

24.1.6 *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.

24.1.7 *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the vessel whether by perils insured under this insurance or otherwise.

24.1.8 *Insurance irrespective of amount against:* Any risks excluded by Clauses 29, 30 and 31.

24.2 It is warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing Clauses 24.1.1 to 24.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the period of this insurance or any extension thereof by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

25 CANCELLING RETURNS

If this insurance shall be cancelled by agreement, the Underwriters shall pay a pro rata monthly net return of premium for each uncommenced month, provided always that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

26 SEPARATE INSURANCES

If more than one vessel is insured under this insurance, each vessel insured is deemed to be separately insured, as if a separate policy had been issued in respect of each vessel.

27 SEVERAL LIABILITY

The Underwriters' obligations are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The Underwriters are not responsible for the subscription of any co-subscribing Underwriter who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

28 AFFILIATED COMPANIES

In the event of the vessel being chartered by an associated, subsidiary or affiliated company of the Assured, and in the event of loss of or damage to the vessel by perils insured under this insurance, the Underwriters waive their rights of subrogation against such charterers, except to the extent that any such charterer has the benefit of liability cover for such loss or damage.

These Clauses 29, 30 and 31 shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

29 WAR AND STRIKES EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense caused by

- 29.1 war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 29.2 capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 29.3 derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war
- 29.4 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions.

30 TERRORIST, POLITICAL MOTIVE AND MALICIOUS ACTS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense arising from

- 30.1 any terrorist
- 30.2 any person acting from a political motive
- 30.3 the use of any weapon or the detonation of an explosive by any person acting maliciously or from a political motive.

31 RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL, BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

- 31.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any

nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel

- 31.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
- 31.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
- 31.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this Clause 31.4 does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes
- 31.5 any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon.

PART 2 – ADDITIONAL CLAUSES (01/11/03)

32 NAVIGATING LIMITS

Unless and to the extent otherwise agreed by the Underwriters in accordance with Clause 33, the vessel shall not enter, navigate or remain in the areas specified below at any time or, where applicable, between the dates specified below (both days inclusive):

Area 1 - Arctic

(a) North of 70°N. Lat.

(b) Barents Sea

except for calls at Kola Bay, Murmansk or any port or place in Norway, provided that the vessel does not enter, navigate or remain north of 72°30' N. Lat. or east of 35° E. Long.

Area 2 – Northern Seas

(a) White Sea.

(b) Chukchi Sea.

Area 3 - Baltic

(a) Gulf of Bothnia north of a line between Umea (63° 50' N. Lat.) and Vasa (63° 06' N. Lat.) between 10th December and 25th May.

(b) Where the vessel is equal to or less than 90,000 DWT, Gulf of Finland east of 28° 45' E. Long. between 15th December and 15th May.

(c) Vessels greater than 90,000 DWT may not enter, navigate or remain in the Gulf of Finland east of 28° 45' E. Long. at any time.

(d) Gulf of Bothnia, Gulf of Finland and adjacent waters north of 59° 24' N. Lat. between 8th January and 5th May, except for calls at Stockholm, Tallinn or Helsinki.

(e) Gulf of Riga and adjacent waters east of 22° E. Long. and south of 59° N. Lat. between 28th December and 5th May.

Area 4 - Greenland

Greenland territorial waters.

Area 5 – North America (east)

(a) North of 52° 10' N. Lat. and between 50° W. Long. and 100° W. Long.

(b) Gulf of St. Lawrence, St. Lawrence River and its tributaries (east of Les Escoumins), Strait of Belle Isle (west of Belle Isle), Cabot Strait (west of a line between Cape Ray and Cape North) and Strait of Canso (north of the Canso Causeway), between 21st December and 30th April.

(c) St. Lawrence River and its tributaries (west of Les Escoumins) between 1st December and 30th April.

(d) St. Lawrence Seaway.

(e) Great Lakes.

Area 6 – North America (west)

(a) North of 54° 30' N. Lat. and between 100° W. Long. and 170° W. Long.

(b) Any port or place in the Queen Charlotte Islands or the Aleutian Islands.

Area 7 – Southern Ocean

South of 50°S. Lat. except within the triangular area formed by rhumb lines drawn between the following points

- (a) 50° S. Lat.; 50° W. Long.
- (b) 57° S. Lat.; 67° 30' W. Long.
- (c) 50° S Lat.; 160° W. Long.

Area 8 – Kerguelen/Crozet

Territorial waters of Kerguelen Islands and Crozet Islands.

Area 9 – East Asia

- (a) Sea of Okhotsk north of 55° N. Lat. and east of 140° E. Long. between 1st November and 1st June.
- (b) Sea of Okhotsk north of 53° N. Lat. and west of 140° E. Long. between 1st November and 1st June.
- (c) East Asian waters north of 46°N. Lat. and west of the Kurile Islands and west of the Kamchatka Peninsula between 1st December and 1st May.

Area 10 – Bering Sea

Bering Sea except on through voyages and provided that

- (a) the vessel does not enter, navigate or remain north of 54° 30' N. Lat.; and
- (b) the vessel enters and exits west of Buldir Island or through the Amchitka, Amukta or Unimak Passes; and
- (c) the vessel is equipped and properly fitted with two independent marine radar sets, a global positioning system receiver (or Loran-C radio positioning receiver), a radio transceiver and GMDSS, a weather facsimile recorder (or alternative equipment for the receipt of weather and routing information) and a gyrocompass, in each case to be fully operational and manned by qualified personnel; and
- (d) the vessel is in possession of appropriate navigational charts corrected up to date, sailing directions and pilot books.

33 PERMISSION FOR AREAS SPECIFIED IN NAVIGATING LIMITS

The vessel may breach Clause 32 and Clause 11 shall not apply, provided always that the Underwriters' prior permission shall have been obtained and any amended terms of cover and any additional premium required by the Underwriters are agreed.

34 RECOMMISSIONING CONDITION

As a condition precedent to the liability of the Underwriters, the vessel shall not leave her lay-up berth under her own power or navigate following a lay-up period of more than 180 consecutive days unless the Assured has arranged for the Classification Society or a surveyor agreed by the Underwriters to examine the vessel and has carried out any repairs or requirements recommended by the Classification Society or such surveyor.

35 PREMIUM PAYMENT

- 35.1 The Assured undertakes that the premium shall be paid
 - 35.1.1 in full to the Underwriters within 45 days (or such other period as may be agreed) of inception of this insurance; or
 - 35.1.2 where payment by instalment premiums has been agreed

- (a) the first instalment premium shall be paid within 45 days (or such other period as may be agreed) of inception of this insurance, and
- (b) the second and subsequent instalments shall be paid by the date they are due.

35.2 If the premium (or the first instalment premium) has not been so paid to the Underwriters by the 46th day (or the day after such period as may have been agreed) from the inception of this insurance (and, in respect of the second and subsequent instalment premiums, by the date they are due), the Underwriters shall have the right to cancel this insurance by notifying the Assured via the broker in writing.

35.3 The Underwriters shall give not less than 15 days prior notice of cancellation to the Assured via the broker. If the premium or instalment premium due is paid in full to the Underwriters before the notice period expires, notice of cancellation shall automatically be revoked. If not, this insurance shall automatically terminate at the end of the notice period.

35.4 In the event of cancellation under this Clause 35, premium is due to the Underwriters on a pro rata basis for the period that the Underwriters are on risk but the full premium shall be payable to the Underwriters in the event of loss, damage, liability or expense arising out of or resulting from an accident or occurrence prior to the date of termination which gives rise to a recoverable claim under this insurance.

35.5 Unless otherwise agreed, the Leading Underwriter(s) designated in the slip or policy are authorised to exercise rights under this Clause 35 on their own behalf and on behalf of all co-subscribing Underwriters. Nothing in this Clause 35.5 shall, however, prevent any co-subscribing Underwriter from exercising rights under this Clause 35 on its own behalf.

35.6 Where the premium is to be paid through a Market Bureau, payment to the Underwriters will be deemed to occur on the day of delivery of a premium advice note to the Bureau.

36 CONTRACTS (RIGHTS OF THIRD PARTIES) ACT 1999

36.1 No benefit of this insurance is intended to be conferred on or enforceable by any party other than the Assured, save as may be expressly provided herein to the contrary.

36.2 This insurance may by agreement between the Assured and the Underwriters be rescinded or varied without the consent of any third party to whom the enforcement of any terms has been expressly provided for.

37 FIXED AND FLOATING OBJECTS

If the Underwriters have expressly agreed in writing, then Clauses 6 and 7 are amended to read as follows

6.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for

6.1.1 loss of or damage to any other vessel or fixed or floating object or property thereon

6.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or fixed or floating object or property thereon

6.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

where such payment by the Assured is in consequence of the insured vessel coming into collision with any other vessel or striking any fixed or floating object.

6.2 The indemnity provided by this Clause 6 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions

- 6.2.1 where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 6 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision
- 6.2.2 in no case shall the total liability of the Underwriters under Clauses 6.1 and 6.2 exceed their proportionate part of three fourths of the insured value of the insured vessel in respect of any one collision.
- 6.3 The Underwriters shall also pay three fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, provided always that their prior written consent to the incurring of such costs shall have been obtained and that the total liability of the Underwriters under this Clause 6.3 shall not (unless the Underwriters' specific written agreement shall have been obtained) exceed 25% of the insured value of the insured vessel.

EXCLUSIONS

- 6.4 In no case shall the Underwriters indemnify the Assured under this Clause 6 for any sum which the Assured shall pay for or in respect of
 - 6.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
 - 6.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or any fixed or floating object struck by the insured vessel or property on other vessels or any such fixed or floating object
 - 6.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured vessel
 - 6.4.4 loss of life, personal injury or illness
 - 6.4.5 pollution or contamination, or threats thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not exclude any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.
- 7 Should the insured vessel come into collision with another vessel or fixed or floating object belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel or the fixed or floating object entirely the property of owners not interested in the insured vessel; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

38 4/4THS COLLISION LIABILITY

If the Underwriters have expressly agreed in writing, then Clause 6 is amended such that the words "three fourths of" are deleted on each occasion in which they appear in Clause 6.

39 RETURNS FOR LAY-UP

- 39.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing, such percentage of the net premium as agreed by the Underwriters shall be returned for each period of 30 consecutive days the vessel may be laid up, not under repair, in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters.

- 39.2 The vessel shall not be considered to be under repair when work is undertaken in respect of ordinary wear and tear of the vessel and/or following recommendations in the vessel's Classification Society survey, but in the case of any repairs following loss of or damage to the vessel or involving structural alterations, whether covered by this insurance or otherwise, the vessel shall be considered as under repair.
- 39.3 PROVIDED ALWAYS THAT
- 39.3.1 a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof
- 39.3.2 a return of premium shall not be allowed when the vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters
- 39.3.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar a return of premium but no return shall be allowed for any period during which the vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes
- 39.3.4 in the event of any return of premium recoverable under this Clause 39 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the agreed percentage net for the number of days which come within the period of this insurance or any extension thereof and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under Clause 39.1.

40 GENERAL AVERAGE ABSORPTION

- 40.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing and subject to the provisions of Clause 8, the following shall apply in the event of an accident or occurrence giving rise to a general average act under the York-Antwerp Rules 1994 or under the provisions of the general average clause in the contract of affreightment.
- 40.2 The Assured shall have the option of claiming the total general average, salvage and special charges up to the amount expressly agreed by the Underwriters, without claiming general average, salvage or special charges from cargo, freight, bunkers, containers or any property not owned by the Assured on board the vessel (hereinafter the "Property Interests").
- 40.3 The Underwriters shall also pay the reasonable fees and expenses of the average adjuster for calculating claims under this Clause 40, in addition to any payment made under Clause 40.2.
- 40.4 If the Assured claims under this Clause 40, the Assured shall not claim general average, salvage or special charges against the Property Interests.
- 40.5 Claims under this Clause 40 shall be adjusted in accordance with the York-Antwerp Rules 1994, excluding the first paragraph of Rule XX and Rule XXI, relating to commission and interest.
- 40.6 Claims under this Clause 40 shall be payable without the application of the deductible(s) in Clause 15.
- 40.7 Without prejudice to any other defences that the Underwriters may have under this insurance or at law, the Underwriters waive any defences to payment under this Clause 40 which would have been available to the Property Interests, if the Assured had claimed general average, salvage or special charges from the Property Interests.
- 40.8 In respect of payments made under this Clause 40, the Underwriters waive their rights of subrogation against the Property Interests, save where the accident or occurrence giving rise to such payment is attributable to fault on the part of the Property Interests or any of them.
- 40.9 Claims under this Clause 40 shall be payable without reduction in respect of any under-

insurance.

- 40.10 For the purposes of this Clause 40, special charges shall mean charges incurred by the Assured on behalf of or for the benefit of a particular interest to the adventure, for which charges the Assured is not responsible under the contract of affreightment.

41 ADDITIONAL PERILS

- 41.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing, this insurance covers

41.1.1 the costs of repairing or replacing any boiler which bursts or shaft which breaks, where such bursting or breakage has caused loss of or damage to the subject-matter insured covered by Clause 2.2.1, and that half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby which is not covered by Clause 2.3

41.1.2 the costs of correcting a latent defect where such latent defect has caused loss of or damage to the subject-matter insured covered by Clause 2.2.2, and that half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby which is not covered by Clause 2.4

41.1.3 loss of or damage to the vessel caused by any accident or by negligence, incompetence or error of judgment of any person whatsoever

provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

- 41.2 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 41.1 should they hold shares in the vessel.

PART 3 – CLAIMS PROVISIONS (01/11/03)

42 LEADING UNDERWRITER(S)

- 42.1 Where there is co-insurance in respect of this insurance, all subscribing Underwriters agree that the Leading Underwriter(s) designated in the slip or policy may act on their behalves so as to bind them for their respective several proportions in respect of the following matters (in addition to Clause 35.5)
- 42.1.1 the appointment of surveyors, experts, average adjusters and lawyers, in relation to matters which may give rise to a claim under this insurance
 - 42.1.2 the duties and obligations to be undertaken by the Underwriters including, but not limited to, the provision of security
 - 42.1.3 claims procedures, the handling of any claim (including, but not limited to, agreements under Clause 43.2) and the pursuit of recoveries
 - 42.1.4 all payments or settlements to the Assured or to third parties under this insurance other than those agreed on an 'ex-gratia' basis.

Notwithstanding the above, the Leading Underwriter(s), or any of them, may require any such matters to be referred to the co-subscribing Underwriters.

- 42.2 The co-subscribing Underwriters shall, to the extent of their respective several proportions, indemnify and hold harmless the Leading Underwriter(s) in respect of all liabilities, costs or expenses incurred by the Leading Underwriter(s) in respect of the matters in Clause 42.1.
- 42.3 If the Leading Underwriter(s) require expenses incurred for or on behalf of the Underwriters to be collected for a party instructed by the Leading Underwriter(s), the collecting party shall be entitled to charge 5% of the amount collected for this service or such other amount as may be agreed in advance by the Leading Underwriter(s), such fee to be paid by the Underwriters.
- 42.4 The agreement in this Clause 42 between the Leading Underwriter(s) and co-subscribing Underwriters is subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice and is subject to English law and practice.

43 NOTICE OF CLAIMS

- 43.1 In the event of an accident or occurrence whereby loss, damage, liability or expense may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Leading Underwriter(s) as soon as possible after the date on which the Assured, Owners or Managers become aware of such loss, damage, liability or expense so that a surveyor may be appointed if the Leading Underwriter(s) so desire.
- 43.2 If notice is not given to the Leading Underwriter(s) within 180 days of the Assured, Owners or Managers becoming aware of such loss, damage, liability or expense, no claim shall be recoverable under this insurance in respect of such loss, damage, liability or expense, unless the Leading Underwriter(s) agree to the contrary in writing.

44 TENDER PROVISIONS

- 44.1 The Leading Underwriter(s) shall be entitled to decide the port to which the vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Leading Underwriter(s)' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.
- 44.2 The Leading Underwriter(s) may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Leading Underwriter(s), an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for the time lost between the despatch of the invitations to tender

required by the Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt of the Leading Underwriter(s)' approval.

- 44.3 Due credit shall be given against the allowance in Clause 44.2 for any amounts recovered in respect of fuel, stores, wages and maintenance of the Master, Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof.
- 44.4 Where a part of the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.
- 44.5 If the Assured fails to comply with this Clause 44, a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained net claim.

45 DUTIES OF THE ASSURED

- 45.1 The Assured shall, upon request and at their own expense, provide the Leading Underwriter(s) with all relevant documents and information that they might reasonably require to consider any claim.
- 45.2 Upon reasonable request, the Assured shall also assist the Leading Underwriter(s) or their authorised agents in the investigation of any claim, including, but not limited to
 - 45.2.1 interview(s) of any employee, ex-employee or agent of the Assured
 - 45.2.2 interview(s) of any third party whom the Leading Underwriter(s) consider may have knowledge of matters relevant to the claim
 - 45.2.3 survey(s) of the subject-matter insured
 - 45.2.4 inspection(s) of the classification records of the vessel.
- 45.3 It shall be a condition precedent to the liability of the Underwriters that the Assured shall not at any stage prior to the commencement of legal proceedings knowingly or recklessly
 - 45.3.1 mislead or attempt to mislead the Underwriters in the proper consideration of a claim or the settlement thereof by relying on any evidence which is false
 - 45.3.2 conceal any circumstance or matter from the Underwriters material to the proper consideration of a claim or a defence to such a claim.
- 45.4 Clause 45.3 does not require the Assured at any stage to disclose to the Underwriters any document or matter which under English law is protected from disclosure by legal advice privilege or by litigation privilege.

46 DUTIES OF THE UNDERWRITERS IN RELATION TO CLAIMS

- 46.1 The Leading Underwriter(s) may, at their sole discretion, upon the notification of loss, damage, liability or expense arising from an accident or occurrence which may result in a claim under this insurance
 - 46.1.1 instruct a surveyor who shall report to the Leading Underwriter(s) concerning the cause and extent of damage, the necessary repairs and the fair and reasonable cost thereof and any other matter which the Leading Underwriter(s) or the surveyor consider relevant
 - 46.1.2 confirm the appointment of an independent average adjuster to assist the Assured in the preparation of the claim. If not already agreed, the Assured shall propose the average adjuster to be appointed who may be a Fellow of the Association of Average Adjusters of the United Kingdom or any other average adjuster mutually

acceptable to the Assured and the Leading Underwriter(s).

- 46.2 Where such appointments are made, the Underwriters shall be responsible for payment of reasonable fees directly to the surveyor and the average adjuster irrespective of whether a claim ultimately arises under this insurance. However, the Underwriters' liability for the fees of the appointed average adjuster shall cease no later than at such time as the Underwriters pay, settle, or communicate their intention to deny, the claim under this insurance or when it becomes apparent that any claim is unlikely to exceed the relevant deductible(s) in Clause 15.
- 46.3 The making of such appointments is not an admission by the Underwriters that the accident, occurrence or resulting claim is covered under this insurance or a waiver of any rights or defences that the Underwriters may have under this insurance or at law.
- 46.4 The reports of the surveyor shall, subject to no conflict of interest being identified by the Leading Underwriter(s), be released without delay to the Assured and the appointed average adjuster.
- 46.5 The Leading Underwriter(s) shall be entitled to request the appointed average adjuster to provide status reports at any stage.
- 46.6 The Leading Underwriter(s) shall give prompt consideration to the making of a payment on account upon the recommendation of the appointed average adjuster or, if no adjuster is appointed, upon the request of the Assured supported by appropriate documentation.
- 46.7 The Leading Underwriter(s) shall make a decision in respect of any claim within 28 days of receipt by them of the appointed average adjuster's final adjustment or, if no adjuster is appointed, a fully documented claim presentation sufficient to enable the Underwriters to determine their liability in relation to coverage and quantum. If the Leading Underwriter(s) request additional documentation or information to make a decision, they shall make a decision within a reasonable time after receipt of the additional documents or information requested, or of a satisfactory explanation as to why such documents and information are not available.

47 PROVISION OF SECURITY

If the Assured is obliged to provide security to a third party in order to prevent the arrest of, or to obtain the release of, the vessel, due to an accident or occurrence giving rise to a claim alleged to be covered under this insurance, the Underwriters shall give due consideration to assisting the Assured by providing security on behalf of the Assured or counter-security, in a form to be determined by the Leading Underwriter(s).

48 PAYMENT OF CLAIMS

Claims payable under this insurance shall, subject to the terms of any assignment, be paid to the loss payee or, if no loss payee has been agreed, to the Assured or as they may direct in writing. Such payment, whether in account or otherwise, when made shall be a complete discharge of the Underwriters' obligations under this insurance in respect of the amount so paid.

49 RECOVERIES

- 49.1 The Assured shall, whether or not the Underwriters have paid a claim or agreed to pay a claim or potential claim under this insurance, take reasonable steps to
- 49.1.1 assess as soon as possible whether there are any prospects of a recovery from third parties in respect of matters giving rise to a claim or to a potential claim under this insurance
- 49.1.2 protect any claims against such third parties if necessary by the commencement of proceedings and the taking of appropriate steps to obtain security for the claim from third parties
- 49.1.3 keep the Leading Underwriter(s) and the appointed average adjuster (if any) advised of the recovery prospects and any action taken against third parties

- 49.1.4 co-operate with the Leading Underwriter(s) in the taking of such steps as may be reasonably required to pursue any claims against third parties.
- 49.2 Underwriters shall pay the reasonable costs incurred by the Assured pursuant to this Clause 49 in the same proportion as the insured losses bear to the total of the insured and uninsured losses (as defined in Clause 49.4.2).
- 49.3 Where the Assured have incurred reasonable costs pursuant to Clause 49.1.2 and where no claim is recoverable under this insurance, provided always that the Underwriters' written agreement to the reimbursement of such costs shall have been obtained prior to the incurring of such costs, the Underwriters shall reimburse such costs to the extent agreed, notwithstanding that no claim is recoverable under this insurance.
- 49.4 In the event of recoveries from third parties in respect of claims which have been paid in whole or in part under this insurance, such recoveries shall be distributed between the Underwriters and the Assured as follows
 - 49.4.1 the reasonable costs and expenses incurred in making such recoveries from the third party shall be deducted first and returned to the paying party
 - 49.4.2 the balance shall be apportioned between the Underwriters and the Assured in the same proportion that the insured losses and uninsured losses bear to the total of the insured and uninsured losses. For the purposes of Clause 49.2 and this Clause 49.4.2, uninsured losses shall mean loss of or damage to the subject-matter insured and any liability or expense which would have been recoverable under this insurance, but for the application of deductible(s) under Clause 15 and the limits of this insurance.
- 49.5 In the event that under this insurance coverage is not provided in accordance with Clause 6, the following shall apply
 - 49.5.1 Where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, any recovery due to the Underwriters shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision.

50 DISPUTE RESOLUTION

Subject to the overriding provisions of Clause 1.3, disputes between the Assured and the Underwriters may, if not settled amicably by negotiation, be referred at the request of the Assured or the Underwriters to mediation or other form of alternative dispute resolution and, in default of agreement as to the procedure to be adopted, any such mediation or other form of alternative dispute resolution shall be in accordance with the current CEDR Solve model procedures.

Code Name: "NYPE 93"
Recommended by:
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA)



TIME CHARTER©
New York Produce Exchange Form
Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 8th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th, 1981; September 14th 1993.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in 1
this day of 19..... 2
Between..... 3
Owners of the Vessel described below, and..... 4
Charterers..... 5

Description of Vessel

Name Flag Built (year). 10
Port and number of Registry 11
Classed..... in..... 12
Deadweight..... long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and 13
stores not exceeding long*/metric* tons) on a salt water draft of 14
on summer freeboard. 15
Capacity cubic feet grain..... cubic feet bale space. 16
Tonnage..... GT/GRT. 17
Speed about knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum 18
Force on the Beaufort wind scale, on a consumption of about long*/metric* 19
tons of..... 20

* Delete as appropriate. 21
For further description see Appendix "A" (if applicable) 22

1. Duration

The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period :
of..... :
..... :
..... within below mentioned trading limits.

Appendix 4:5b

2.	<u>Delivery</u>	29
	The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at	30
	.....	31
	.....	32
	..... The Vessel on her delivery	33
	shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted	34
	for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear	35
	simultaneously.	36
	The Owners shall give the Charterers not less than .....days notice of expected date of	37
	delivery.	38
3.	<u>On-Off Hire Survey</u>	39
	Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their	40
	respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct	41
	joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition	42
	of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without	43
	prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.	44
	If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party	45
	shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.	46
	On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	47
4.	<u>Dangerous Cargo/Cargo Exclusions</u>	48
	(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, 49	
	injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or 50	
	recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of 51	
	shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must 52	
	pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically 53	
	excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials, 54	
	..... 55	
	..... 56	
	..... 57	
	..... 58	
	..... 59	
	..... 60	
	..... 61	
	..... 62	
	..... 63	
	..... 64	
	(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to 65	
	..... tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may 66	
	reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO 67	
	regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at 68	
	the Charterers' risk and expense. 69	

5. Trading Limits

The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within.....excluding.....as the Charterers shall direct.

6. Owners to Provide

The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.

7. Charterers to Provide

The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.

8. Performance of Voyages

(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.

(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

Appendix 4:5d

9. **Bunkers** 109

(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with: 110
..... long*/metric* tons of fuel oil at the price of per ton; 112
..... tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall 113
be redelivered with: tons of fuel oil at the price of..... per ton; 114
..... tons of diesel oil at the price of per ton. 115

* Same tons apply throughout this clause. 116

(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A. 117
118

The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences. 119
120
121
122
123
124

10. **Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices** 125

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$..... 126
U.S. currency, daily, or \$..... U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight 127
carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, 128
commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part 129
of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, 130
ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at..... 131
..... 132
..... 133
..... unless otherwise mutually agreed. 134

The Charterers shall give the Owners not less than days notice of the Vessel's 135
expected date and probable port of redelivery. 136

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be 137
adjusted to GMT. 138

11. **Hire Payment** 139

(a) **Payment** 140

Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in 141
....., viz..... 142
..... 143
..... 144
.....in 145

Appendix 4:5e

..... currency, or in United States Currency, in funds available to the
Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate
amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day
as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,
or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to
withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)
may otherwise have on the Charterers.

At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the
hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold
the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever
for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire
shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the
Charterers' account.

(b) Grace Period

Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors
or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners
..... clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the
failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall
stand as regular and punctual.

Failure by the Charterers to pay the hire within days of their receiving the Owners' notice as
provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.

(c) Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate
payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and
the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking
into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for
the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the
balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be
refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.

(d) Cash Advances

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required
by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire.
The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

12. Berths

The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that
Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat
at any time of tide.

Appendix 4:5f

13.	<u>Spaces Available</u>	183
(a)	The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	184 185 186 187
(b)	In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.	188 189 190
14.	<u>Supercargo and Meals</u>	191
	The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.	192 193 194 195 196 197
15.	<u>Sailing Orders and Logs</u>	198
	The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.	199 200 201 202 203 204
16.	<u>Delivery/Cancelling</u>	205
	If required by the Charterers, time shall not commence before and should the Vessel not be ready for delivery on or before.....but not later than.....hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	206 207 208
	<u>Extension of Cancelling</u>	209
	If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.	210 211 212 213 214 215 216 217 218

17. <u>Off Hire</u>	2
In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	2 2
18. <u>Sublet</u>	23
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	23 23 24
19. <u>Drydocking</u>	24
The Vessel was last drydocked	24
* (a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	24 24 24
* (b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	24 24
* <i>Delete as appropriate</i>	24
20. <u>Total Loss</u>	2
Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	2 2
21. <u>Exceptions</u>	2
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	2 2 2

Appendix 4:5h

22.	<u>Liberties</u>	256
	The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	257 258
23.	<u>Liens</u>	259
	The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
	The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267
24.	<u>Salvage</u>	268
	All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270
25.	<u>General Average</u>	271
	General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in and settled in currency.	272 273 274
	The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
	Time charter hire shall not contribute to general average.	279
26.	<u>Navigation</u>	280
	Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
27.	<u>Cargo Claims</u>	284
	Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.	285 286 287

Appendix 4:5i

28. Cargo Gear and Lights 21

The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:..... 21

..... 21

..... 21

..... 21

providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also 21

provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall 21

be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If 21

required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the 21

Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or 21

insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that 21

time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned 21

thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If 21

required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which 30

case the Vessel shall remain on hire. 30

29. Crew Overtime 30

In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents, 30

the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hireper month 30

or pro rata. 30

30. Bills of Lading 30

(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates 30

or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the 30

Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts. 31

(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall 31

indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency 31

between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master 31

at their request. 31

(c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and 31

Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for 31

any loss, damage, expense or delay howsoever caused." 31

31. Protective Clauses 31

This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of 31

lading or waybills issued hereunder: 31

(a) CLAUSE PARAMOUNT 31

"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the 31

United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national 31

legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall 31

be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the 31

Appendix 4:5j

carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.	326 327 328
and	329
(b) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE	330
"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.	331 332 333 334 335 336 337
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."	338 339 340
and	341
(c) NEW JASON CLAUSE	342
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred; and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	343 344 345 346 347 348
If a salvaging ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."	349 350 351 352
and	353
(d) U.S. TRADE - DRUG CLAUSE	354
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel.	355 356 357
Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account and the Vessel shall remain on hire.	358 359 360 361 362 363

Appendix 4:5k

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel.

The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the Vessel's personnel."

and

(e) WAR CLAUSES

"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).

(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of..... In addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.

(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account."

32. War Cancellation

In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries:.....

.....
.....
.....
.....
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.

Appendix 4:51

33. <u>Ice</u>	403
The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.	404 405 406 407 408 408
34. <u>Requisition</u>	410
Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.	411 412 413 414 415
If the period of requisition exceeds months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.	416 417
35. <u>Stevedore Damage</u>	418
Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.	419 420 421 422 423
(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.	424 425 426 427
(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.	428 429 430 431 432
36. <u>Cleaning of Holds</u>	433
The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of..... per hold.	434 435 436
In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of.....in lieu of cleaning.	437 438 439

37.	<u>Taxes</u>	44
	Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).	44 44 44 44
38.	<u>Charterers' Colors</u>	44
	The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.	44 44 44 44
39.	<u>Laid Up Returns</u>	45
	The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	45 45 45
40.	<u>Documentation</u>	45
	The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear.	45 45 45 45 45
41.	<u>Stowaways</u>	46
(a)	(i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers.	46 46 46
	(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	46 46 46 46 46 46 46 47
	(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	47 47 47 47

Appendix 4:5n

(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire.

(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.

42. Smuggling 483

In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof.

43. Commissions 486

A commission of..... percent is payable by the Vessel and the Owners to.....

 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.

44. Address Commission 482

An address commission of percent is payable to.....

on hire earned and paid under this Charter.

45. Arbitration 497

(a) NEW YORK 498
 All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law: 499 500

One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc. 501 502 503 504 505

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ ** 506
 the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc. 507 508

Appendix 4:50

(b) LONDON 5
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree 5
forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business 5
in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping, 5
one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No 5
award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as 5
above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder 5
shall be governed by English Law. 5

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$** 5
the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime 5
Arbitrators Association. 5

* Delete para (a) or (b) as appropriate 5:

** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions 5:
of this clause shall have full force and remain in effect. 5:

If mutually agreed, clauses to, both inclusive, as attached hereto are fully 5:
incorporated in this Charter Party. 5:

INTERNATIONAL HULL CLAUSES (01/11/03)

PART 1 – PRINCIPAL INSURING CONDITIONS.....	3
1 GENERAL	3
2 PERILS	3
3 LEASED EQUIPMENT	4
4 PARTS TAKEN OFF	4
5 POLLUTION HAZARD.....	4
6 3/4THS COLLISION LIABILITY	5
7 SISTERSHIP	6
8 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE	6
9 DUTY OF THE ASSURED (SUE AND LABOUR)	6
10 NAVIGATION PROVISIONS	7
11 BREACH OF NAVIGATION PROVISIONS	7
12 CONTINUATION.....	7
13 CLASSIFICATION AND ISM	7
14 MANAGEMENT	8
15 DEDUCTIBLE(S).....	9
16 NEW FOR OLD	9
17 BOTTOM TREATMENT	9
18 WAGES AND MAINTENANCE	10
19 AGENCY COMMISSION	10
20 UNREPAIRED DAMAGE	10
21 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS.....	10
22 FREIGHT WAIVER	10
23 ASSIGNMENT	10
24 DISBURSEMENTS WARRANTY	11
25 CANCELLING RETURNS	12
26 SEPARATE INSURANCES.....	12
27 SEVERAL LIABILITY	12
28 AFFILIATED COMPANIES	12
29 WAR AND STRIKES EXCLUSION	12
30 TERRORIST, POLITICAL MOTIVE AND MALICIOUS ACTS EXCLUSION	12
31 RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL, BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION	12
PART 2 – ADDITIONAL CLAUSES (01/11/03)	14
32 NAVIGATING LIMITS.....	14
33 PERMISSION FOR AREAS SPECIFIED IN NAVIGATING LIMITS	15
34 RECOMMISSIONING CONDITION	15
35 PREMIUM PAYMENT	15
36 CONTRACTS (RIGHTS OF THIRD PARTIES) ACT 1999.....	16
37 FIXED AND FLOATING OBJECTS.....	16

38	4/4THS COLLISION LIABILITY	17
39	RETURNS FOR LAY-UP	17
40	GENERAL AVERAGE ABSORPTION	18
41	ADDITIONAL PERILS	19
	PART 3 – CLAIMS PROVISIONS (01/11/03)	20
42	LEADING UNDERWRITER(S)	20
43	NOTICE OF CLAIMS	20
44	TENDER PROVISIONS	20
45	DUTIES OF THE ASSURED	21
46	DUTIES OF THE UNDERWRITERS IN RELATION TO CLAIMS	21
47	PROVISION OF SECURITY	22
48	PAYMENT OF CLAIMS	22
49	RECOVERIES	22
50	DISPUTE RESOLUTION	23

"These clauses are purely illustrative. Different policy conditions may be agreed. The specimen clauses are available to any interested person upon request. In particular:

- (a) in relation to any clause which excludes losses from the cover, insurers may agree a separate Insurance policy covering such losses or may extend the clause to cover such events;
- (b) in relation to clauses making cover of certain risks subject to specific conditions each insurer may alter the said conditions."

(FOR USE WITH THE CURRENT MAR POLICY FORM)

INTERNATIONAL HULL CLAUSES (01/11/03)

PART 1 – PRINCIPAL INSURING CONDITIONS

1 GENERAL

- 1.1 Part 1, Clauses 32-36 of Part 2 and Part 3 apply to this insurance. Parts 2 and 3 shall be those current at the date of inception of this insurance. Clauses 37-41 of Part 2 shall only apply where the Underwriters have expressly so agreed in writing.
- 1.2 This insurance is subject to English law and practice.
- 1.3 This insurance is subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice, except as may be expressly provided herein to the contrary.
- 1.4 If any provision of this Insurance is held to be invalid or unenforceable, such invalidity or unenforceability will not affect the other provisions of this insurance which shall remain in full force and effect.

2 PERILS

- 2.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 2.1.1 perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters
 - 2.1.2 fire, explosion
 - 2.1.3 violent theft by persons from outside the vessel
 - 2.1.4 jettison
 - 2.1.5 piracy
 - 2.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation
 - 2.1.7 earthquake, volcanic eruption or lightning
 - 2.1.8 accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, stores or parts
 - 2.1.9 contact with satellites, aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom.
- 2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 2.2.1 bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks
 - 2.2.2 any latent defect in the machinery or hull but does not cover any of the costs of correcting the latent defect
 - 2.2.3 negligence of Master, Officers, Crew or Pilots
 - 2.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured under this insurance

2.2.5 barratry of Master, Officers or Crew

provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

- 2.3 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.1, this insurance shall also cover one half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby.
- 2.4 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.2, this insurance shall also cover one half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby.
- 2.5 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 2.2 should they hold shares in the vessel.

3 LEASED EQUIPMENT

- 3.1 This insurance covers loss of or damage to equipment and apparatus not owned by the Assured but installed for use on the vessel and for which the Assured has assumed contractual liability, where such loss or damage is caused by a peril insured under this insurance.
- 3.2 The liability of the Underwriters shall not exceed the lesser of the contractual liability of the Assured for loss of or damage to such equipment or apparatus or the reasonable cost of their repair or their replacement value. All such equipment and apparatus are included in the insured value of the vessel.

4 PARTS TAKEN OFF

- 4.1 This insurance covers loss of or damage to parts taken off the vessel, where such loss or damage is caused by a peril insured under this insurance.
- 4.2 Where the parts taken off the vessel are not owned by the Assured but where the Assured has assumed contractual liability for such parts, the liability of the Underwriters for such parts taken off shall not exceed the lesser of the contractual liability of the Assured for loss of or damage to such parts or the reasonable cost of their repair or their replacement value.
- 4.3 If at the time of loss of or damage to the parts taken off the vessel, such parts are covered by any other insurance or would be so covered but for this Clause 4, then this insurance shall only be excess of such other insurance.
- 4.4 Cover in respect of parts taken off the vessel shall be limited to 60 days whilst not on board the vessel. Periods in excess of 60 days shall be held covered provided notice is given to the Underwriters prior to the expiry of the 60 day period and any amended terms of cover and any additional premium required are agreed.
- 4.5 In no case shall the total liability of the Underwriters under this Clause 4 exceed 5% of the insured value of the vessel.

5 POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment or threat thereof, resulting directly from damage to the vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or damage or threat thereof. Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of this Clause 5 should they hold shares in the vessel.

6 3/4THS COLLISION LIABILITY

- 6.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for
- 6.1.1 loss of or damage to any other vessel or property thereon
 - 6.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon
 - 6.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,
- where such payment by the Assured is in consequence of the insured vessel coming into collision with any other vessel.
- 6.2 The indemnity provided by this Clause 6 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions
- 6.2.1 where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 6 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision
 - 6.2.2 in no case shall the total liability of the Underwriters under Clauses 6.1 and 6.2 exceed their proportionate part of three fourths of the insured value of the insured vessel in respect of any one collision.
- 6.3 The Underwriters shall also pay three fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, provided always that their prior written consent to the incurring of such costs shall have been obtained and that the total liability of the Underwriters under this Clause 6.3 shall not (unless the Underwriters' specific written agreement shall have been obtained) exceed 25% of the insured value of the insured vessel.

EXCLUSIONS

- 6.4 In no case shall the Underwriters indemnify the Assured under this Clause 6 for any sum which the Assured shall pay for or in respect of
- 6.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
 - 6.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels
 - 6.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured vessel
 - 6.4.4 loss of life, personal injury or illness
 - 6.4.5 pollution or contamination, or threats thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not exclude any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

7 SISTERSHIP

Should the insured vessel come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of owners not interested in the insured vessel; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

8 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

8.1 This insurance covers the vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, without reduction in respect of any under-insurance, but in case of general average sacrifice of the vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.

8.2 General average shall be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.

8.3 When the vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1994 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated, the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

8.4 The Underwriters shall not be liable under this Clause 8 where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured under this insurance.

8.5 The Underwriters shall not be liable under this Clause 8 for or in respect of

8.5.1 special compensation payable to a salvor under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision in any statute, rule, law or contract which is similar in substance

8.5.2 expenses or liabilities incurred in respect of damage to the environment, or the threat of such damage, or as a consequence of the escape or release of pollutant substances from the vessel, or the threat of such escape or release.

8.6 Clause 8.5 shall not however exclude any sum which the Assured shall pay

8.6.1 to salvors for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account

8.6.2 as general average expenditure allowable under Rule XI(d) of the York-Antwerp Rules 1994, but only where the contract of affreightment provides for adjustment according to the York-Antwerp Rules 1994.

9 DUTY OF THE ASSURED (SUE AND LABOUR)

9.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.

9.2 Subject to the provisions below and to Clause 15, the Underwriters shall contribute to charges properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 9.4), special compensation and expenses as referred to in Clause 8.5 and collision defence or attack costs are not

recoverable under this Clause 9.

- 9.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
- 9.4 When the Underwriters have admitted a claim for total loss of the vessel under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the vessel, excluding all special compensation and expenses as referred to in Clause 8.5.
- 9.5 The sum recoverable under this Clause 9 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the insured value of the vessel.

10 NAVIGATION PROVISIONS

Unless and to the extent otherwise agreed by the Underwriters in accordance with Clause 11

- 10.1 the vessel shall not breach any provisions of this insurance as to cargo, trade or locality (including, but not limited to, Clause 32)
- 10.2 the vessel may navigate with or without pilots, go on trial trips and assist and tow vessels or craft in distress, but shall not be towed, except as is customary (including customary towage in connection with loading or discharging) or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers
- 10.3 the Assured shall not enter into any contract with pilots or for customary towage which limits or exempts the liability of the pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners except where the Assured or their agents accept or are compelled to accept such contracts in accordance with established local law or practice
- 10.4 the vessel shall not be employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft).

11 BREACH OF NAVIGATION PROVISIONS

In the event of any breach of any of the provisions of Clause 10, the Underwriters shall not be liable for any loss, damage, liability or expense arising out of or resulting from an accident or occurrence during the period of breach, unless notice is given to the Underwriters immediately after receipt of advices of such breach and any amended terms of cover and any additional premium required by them are agreed.

12 CONTINUATION

Should the vessel at the expiration of this insurance be at sea and in distress or missing, she shall be held covered until arrival at the next port in good safety, or if in port and in distress until the vessel is made safe, at a pro rata monthly premium, provided that notice be given to the Underwriters as soon as possible.

These Clauses 13 and 14 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.

13 CLASSIFICATION AND ISM

- 13.1 At the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof
- 13.1.1 the vessel shall be classed with a Classification Society agreed by the Underwriters
- 13.1.2 there shall be no change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of the

vessel's class with the Classification Society

- 13.1.3 any recommendations, requirements or restrictions imposed by the vessel's Classification Society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition shall be complied with by the dates required by that Society
 - 13.1.4 the Owners or the party assuming responsibility for operation of the vessel from the Owners shall hold a valid Document of Compliance in respect of the vessel as required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended and any modification thereof
 - 13.1.5 the vessel shall have in force a valid Safety Management Certificate as required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended and any modification thereof.
- 13.2 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, in the event of any breach of any of the provisions of Clause 13.1, this insurance shall terminate automatically at the time of such breach, provided
- 13.2.1 that if the vessel is at sea at such date, such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port
 - 13.2.2 where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her class under Clause 13.1.2 has resulted from loss or damage covered by Clause 2 or by Clause 5 or by Clause 41.1.3 (if applicable) or which would be covered by an insurance of the vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time, such automatic termination shall only operate should the vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society.

A pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

14 MANAGEMENT

- 14.1 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of
- 14.1.1 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag of the vessel
 - 14.1.2 transfer of the vessel to new management
 - 14.1.3 charter of the vessel on a bareboat basis
 - 14.1.4 requisition of the vessel for title or use
- provided that, if the vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred whilst the vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the vessel is at sea or in port.
- 14.2 Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of the vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being broken up, or being sold for breaking up.
- 14.3 In the event of termination under Clause 14.1 or Clause 14.2, a pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

14.4 It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof to

14.4.1 comply with all statutory requirements of the vessel's flag state relating to construction, adaptation, condition, fitment, equipment, operation and manning of the vessel

14.4.2 comply with all requirements of the vessel's Classification Society regarding the reporting to the Classification Society of accidents to and defects in the vessel.

In the event of any breach of any of the duties in this Clause 14.4, the Underwriters shall not be liable for any loss, damage, liability or expense attributable to such breach.

15 DEDUCTIBLE(S)

15.1 Subject to Clause 15.2, no claim arising from a peril insured under this insurance shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 2, 3, 4, 5, 6 (including, if applicable, Clause 6 as amended by Clauses 37 or 38), Clauses 8 and 9 and, if applicable, Clause 41) exceeds the deductible amount agreed in which case that amount shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage is found.

15.2 No claim for loss of or damage to any machinery, shaft, electrical equipment or wiring, boiler, condenser, heating coil or associated pipework, arising under Clauses 2.2.1 to 2.2.5 and Clause 41 (if applicable) or from fire or explosion when either has originated in a machinery space, shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence exceeds the additional machinery damage deductible amount agreed (if any) in which case that amount shall be deducted. Any balance remaining, after application of this deductible, with any other claim arising from the same accident or occurrence, shall then be subject to the deductible referred to in Clause 15.1.

15.3 Clauses 15.1 and 15.2 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 9 arising from the same accident or occurrence.

15.4 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable under this insurance shall be the proportion of the deductible in Clause 15.1 that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance and any extension thereof bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 15.4 shall be deemed to include contact with floating ice.

15.5 Claims for damage occurring during each separate lightening operation and/or each separate cargo loading or discharging operation from or into another vessel at sea, where recoverable under this insurance, shall be treated as being due to one accident.

16 NEW FOR OLD

Claims recoverable under this insurance shall be payable without deduction on the basis of new for old.

17 BOTTOM TREATMENT

The Underwriters shall not be liable in respect of scraping, gritblasting and/or other surface preparation or painting of the vessel's bottom except that

17.1 gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto

17.2 gritblasting and/or other surface preparation of

- 17.2.1 the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the course of welding and/or repairs
- 17.2.2 areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore
- 17.3 supplying and applying the first coat of primer/anti-corrosive to those particular areas mentioned in Clauses 17.1 and 17.2
- 17.4 supplying and applying anti-fouling coatings to those particular areas mentioned in Clauses 17.1 and 17.2,

shall be included as part of the reasonable cost of repairs in respect of damage to bottom plating caused by a peril insured under this insurance.

18 WAGES AND MAINTENANCE

Other than in general average, the Underwriters shall not be liable for wages and maintenance of the Master, Officers and Crew or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the vessel is under way.

19 AGENCY COMMISSION

No sum shall be recoverable under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services.

20 UNREPAIRED DAMAGE

- 20.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.
- 20.2 In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss of the vessel (whether by perils insured under this insurance or otherwise) sustained during the period of this insurance or any extension thereof.
- 20.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value of the vessel at the time this insurance terminates.

21 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

- 21.1 In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss, 80% of the insured value of the vessel shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the vessel or wreck shall be taken into account.
- 21.2 No claim for constructive total loss of the vessel based upon the cost of recovery and/or repair of the vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed 80% of the insured value of the vessel. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

22 FREIGHT WAIVER

If a total or constructive total loss of the vessel has been admitted by the Underwriters, they shall make no claim for freight whether notice of abandonment has been given or not.

23 ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable under this insurance is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such

assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the policy and the policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium under this insurance.

24 DISBURSEMENTS WARRANTY

- 24.1 Additional insurances as follows are permitted by the Underwriters:
- 24.1.1 *Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery.* A sum not exceeding 25% of the value stated herein.
 - 24.1.2 *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under Clause 24.1.1.
 - 24.1.3 *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.
 - 24.1.4 *Anticipated Freight if the vessel sails in ballast and not under Charter.* A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.
 - 24.1.5 *Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under Clause 24.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under Clause 24.1.2 and Clause 24.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Clause may begin on the signing of the charter.
 - 24.1.6 *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.
 - 24.1.7 *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the vessel whether by perils insured under this insurance or otherwise.
 - 24.1.8 *Insurance irrespective of amount against:* Any risks excluded by Clauses 29, 30 and 31.
- 24.2 It is warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing Clauses 24.1.1 to 24.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the period of this insurance or any extension thereof by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

25 CANCELLING RETURNS

If this insurance shall be cancelled by agreement, the Underwriters shall pay a pro rata monthly net return of premium for each uncommenced month, provided always that a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof.

26 SEPARATE INSURANCES

If more than one vessel is insured under this insurance, each vessel insured is deemed to be separately insured, as if a separate policy had been issued in respect of each vessel.

27 SEVERAL LIABILITY

The Underwriters' obligations are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The Underwriters are not responsible for the subscription of any co-subscribing Underwriter who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

28 AFFILIATED COMPANIES

In the event of the vessel being chartered by an associated, subsidiary or affiliated company of the Assured, and in the event of loss of or damage to the vessel by perils insured under this insurance, the Underwriters waive their rights of subrogation against such charterers, except to the extent that any such charterer has the benefit of liability cover for such loss or damage.

These Clauses 29, 30 and 31 shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

29 WAR AND STRIKES EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense caused by

- 29.1 war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 29.2 capture, seizure, arrest, restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 29.3 derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war
- 29.4 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions.

30 TERRORIST, POLITICAL MOTIVE AND MALICIOUS ACTS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense arising from

- 30.1 any terrorist
- 30.2 any person acting from a political motive
- 30.3 the use of any weapon or the detonation of an explosive by any person acting maliciously or from a political motive.

31 RADIOACTIVE CONTAMINATION, CHEMICAL, BIOLOGICAL, BIO-CHEMICAL AND ELECTROMAGNETIC WEAPONS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

- 31.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any

nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel

- 31.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
- 31.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
- 31.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this Clause 31.4 does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes
- 31.5 any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon.

PART 2 – ADDITIONAL CLAUSES (01/11/03)

32 NAVIGATING LIMITS

Unless and to the extent otherwise agreed by the Underwriters in accordance with Clause 33, the vessel shall not enter, navigate or remain in the areas specified below at any time or, where applicable, between the dates specified below (both days inclusive):

Area 1 - Arctic

(a) North of 70°N. Lat.

(b) Barents Sea

except for calls at Kola Bay, Murmansk or any port or place in Norway, provided that the vessel does not enter, navigate or remain north of 72°30' N. Lat. or east of 35° E. Long.

Area 2 – Northern Seas

(a) White Sea.

(b) Chukchi Sea.

Area 3 - Baltic

(a) Gulf of Bothnia north of a line between Umea (63° 50' N. Lat.) and Vasa (63° 06' N. Lat.) between 10th December and 25th May.

(b) Where the vessel is equal to or less than 90,000 DWT, Gulf of Finland east of 28° 45' E. Long. between 15th December and 15th May.

(c) Vessels greater than 90,000 DWT may not enter, navigate or remain in the Gulf of Finland east of 28° 45' E. Long. at any time.

(d) Gulf of Bothnia, Gulf of Finland and adjacent waters north of 59° 24' N. Lat. between 8th January and 5th May, except for calls at Stockholm, Tallinn or Helsinki.

(e) Gulf of Riga and adjacent waters east of 22° E. Long. and south of 59° N. Lat. between 28th December and 5th May.

Area 4 - Greenland

Greenland territorial waters.

Area 5 – North America (east)

(a) North of 52° 10' N. Lat. and between 50° W. Long. and 100° W. Long.

(b) Gulf of St. Lawrence, St. Lawrence River and its tributaries (east of Les Escourmins), Strait of Belle Isle (west of Belle Isle), Cabot Strait (west of a line between Cape Ray and Cape North) and Strait of Canso (north of the Canso Causeway), between 21st December and 30th April.

(c) St. Lawrence River and its tributaries (west of Les Escourmins) between 1st December and 30th April.

(d) St. Lawrence Seaway.

(e) Great Lakes.

Area 6 – North America (west)

(a) North of 54° 30' N. Lat. and between 100° W. Long. and 170° W. Long.

(b) Any port or place in the Queen Charlotte Islands or the Aleutian Islands.

Area 7 – Southern Ocean

South of 50°S. Lat. except within the triangular area formed by rhumb lines drawn between the following points

- (a) 50° S. Lat.; 50° W. Long.
- (b) 57° S. Lat.; 67° 30' W. Long.
- (c) 50° S Lat.; 160° W. Long.

Area 8 – Kerguelen/Crozet

Territorial waters of Kerguelen Islands and Crozet Islands.

Area 9 – East Asia

- (a) Sea of Okhotsk north of 55° N. Lat. and east of 140° E. Long. between 1st November and 1st June.
- (b) Sea of Okhotsk north of 53° N. Lat. and west of 140° E. Long. between 1st November and 1st June.
- (c) East Asian waters north of 46°N. Lat. and west of the Kurile Islands and west of the Kamchatka Peninsula between 1st December and 1st May.

Area 10 – Bering Sea

Bering Sea except on through voyages and provided that

- (a) the vessel does not enter, navigate or remain north of 54° 30' N. Lat.; and
- (b) the vessel enters and exits west of Buldir Island or through the Amchitka, Amukta or Unimak Passes; and
- (c) the vessel is equipped and properly fitted with two independent marine radar sets, a global positioning system receiver (or Loran-C radio positioning receiver), a radio transceiver and GMDSS, a weather facsimile recorder (or alternative equipment for the receipt of weather and routing information) and a gyrocompass, in each case to be fully operational and manned by qualified personnel; and
- (d) the vessel is in possession of appropriate navigational charts corrected up to date, sailing directions and pilot books.

33 PERMISSION FOR AREAS SPECIFIED IN NAVIGATING LIMITS

The vessel may breach Clause 32 and Clause 11 shall not apply, provided always that the Underwriters' prior permission shall have been obtained and any amended terms of cover and any additional premium required by the Underwriters are agreed.

34 RECOMMISSIONING CONDITION

As a condition precedent to the liability of the Underwriters, the vessel shall not leave her lay-up berth under her own power or navigate following a lay-up period of more than 180 consecutive days unless the Assured has arranged for the Classification Society or a surveyor agreed by the Underwriters to examine the vessel and has carried out any repairs or requirements recommended by the Classification Society or such surveyor.

35 PREMIUM PAYMENT

35.1 The Assured undertakes that the premium shall be paid

- 35.1.1 in full to the Underwriters within 45 days (or such other period as may be agreed) of inception of this insurance; or
- 35.1.2 where payment by instalment premiums has been agreed

- (a) the first instalment premium shall be paid within 45 days (or such other period as may be agreed) of inception of this insurance, and
- (b) the second and subsequent instalments shall be paid by the date they are due.

- 35.2 If the premium (or the first instalment premium) has not been so paid to the Underwriters by the 46th day (or the day after such period as may have been agreed) from the inception of this insurance (and, in respect of the second and subsequent instalment premiums, by the date they are due), the Underwriters shall have the right to cancel this insurance by notifying the Assured via the broker in writing.
- 35.3 The Underwriters shall give not less than 15 days prior notice of cancellation to the Assured via the broker. If the premium or instalment premium due is paid in full to the Underwriters before the notice period expires, notice of cancellation shall automatically be revoked. If not, this insurance shall automatically terminate at the end of the notice period.
- 35.4 In the event of cancellation under this Clause 35, premium is due to the Underwriters on a pro rata basis for the period that the Underwriters are on risk but the full premium shall be payable to the Underwriters in the event of loss, damage, liability or expense arising out of or resulting from an accident or occurrence prior to the date of termination which gives rise to a recoverable claim under this insurance.
- 35.5 Unless otherwise agreed, the Leading Underwriter(s) designated in the slip or policy are authorised to exercise rights under this Clause 35 on their own behalf and on behalf of all co-subscribing Underwriters. Nothing in this Clause 35.5 shall, however, prevent any co-subscribing Underwriter from exercising rights under this Clause 35 on its own behalf.
- 35.6 Where the premium is to be paid through a Market Bureau, payment to the Underwriters will be deemed to occur on the day of delivery of a premium advice note to the Bureau.

36 CONTRACTS (RIGHTS OF THIRD PARTIES) ACT 1999

- 36.1 No benefit of this insurance is intended to be conferred on or enforceable by any party other than the Assured, save as may be expressly provided herein to the contrary.
- 36.2 This insurance may by agreement between the Assured and the Underwriters be rescinded or varied without the consent of any third party to whom the enforcement of any terms has been expressly provided for.

37 FIXED AND FLOATING OBJECTS

If the Underwriters have expressly agreed in writing, then Clauses 6 and 7 are amended to read as follows

- 6.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for
- 6.1.1 loss of or damage to any other vessel or fixed or floating object or property thereon
 - 6.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or fixed or floating object or property thereon
 - 6.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

where such payment by the Assured is in consequence of the insured vessel coming into collision with any other vessel or striking any fixed or floating object.

- 6.2 The indemnity provided by this Clause 6 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions

- 6.2.1 where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 6 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision
- 6.2.2 in no case shall the total liability of the Underwriters under Clauses 6.1 and 6.2 exceed their proportionate part of three fourths of the insured value of the insured vessel in respect of any one collision.
- 6.3 The Underwriters shall also pay three fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, provided always that their prior written consent to the incurring of such costs shall have been obtained and that the total liability of the Underwriters under this Clause 6.3 shall not (unless the Underwriters' specific written agreement shall have been obtained) exceed 25% of the insured value of the insured vessel.

EXCLUSIONS

- 6.4 In no case shall the Underwriters indemnify the Assured under this Clause 6 for any sum which the Assured shall pay for or in respect of
 - 6.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
 - 6.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or any fixed or floating object struck by the insured vessel or property on other vessels or any such fixed or floating object
 - 6.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured vessel
 - 6.4.4 loss of life, personal injury or illness
 - 6.4.5 pollution or contamination, or threats thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not exclude any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.
- 7 Should the insured vessel come into collision with another vessel or fixed or floating object belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel or the fixed or floating object entirely the property of owners not interested in the insured vessel; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

38 4/4THS COLLISION LIABILITY

If the Underwriters have expressly agreed in writing, then Clause 6 is amended such that the words "three fourths of" are deleted on each occasion in which they appear in Clause 6.

39 RETURNS FOR LAY-UP

- 39.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing, such percentage of the net premium as agreed by the Underwriters shall be returned for each period of 30 consecutive days the vessel may be laid up, not under repair, in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters.

- 39.2 The vessel shall not be considered to be under repair when work is undertaken in respect of ordinary wear and tear of the vessel and/or following recommendations in the vessel's Classification Society survey, but in the case of any repairs following loss of or damage to the vessel or involving structural alterations, whether covered by this insurance or otherwise, the vessel shall be considered as under repair.
- 39.3 PROVIDED ALWAYS THAT
- 39.3.1 a total loss of the vessel, whether by perils insured under this insurance or otherwise, has not occurred during the period of this insurance or any extension thereof
- 39.3.2 a return of premium shall not be allowed when the vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters
- 39.3.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar a return of premium but no return shall be allowed for any period during which the vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes
- 39.3.4 in the event of any return of premium recoverable under this Clause 39 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the agreed percentage net for the number of days which come within the period of this insurance or any extension thereof and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under Clause 39.1.

40 GENERAL AVERAGE ABSORPTION

- 40.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing and subject to the provisions of Clause 8, the following shall apply in the event of an accident or occurrence giving rise to a general average act under the York-Antwerp Rules 1994 or under the provisions of the general average clause in the contract of affreightment.
- 40.2 The Assured shall have the option of claiming the total general average, salvage and special charges up to the amount expressly agreed by the Underwriters, without claiming general average, salvage or special charges from cargo, freight, bunkers, containers or any property not owned by the Assured on board the vessel (hereinafter the "Property Interests").
- 40.3 The Underwriters shall also pay the reasonable fees and expenses of the average adjuster for calculating claims under this Clause 40, in addition to any payment made under Clause 40.2.
- 40.4 If the Assured claims under this Clause 40, the Assured shall not claim general average, salvage or special charges against the Property Interests.
- 40.5 Claims under this Clause 40 shall be adjusted in accordance with the York-Antwerp Rules 1994, excluding the first paragraph of Rule XX and Rule XXI, relating to commission and interest.
- 40.6 Claims under this Clause 40 shall be payable without the application of the deductible(s) in Clause 15.
- 40.7 Without prejudice to any other defences that the Underwriters may have under this insurance or at law, the Underwriters waive any defences to payment under this Clause 40 which would have been available to the Property Interests, if the Assured had claimed general average, salvage or special charges from the Property Interests.
- 40.8 In respect of payments made under this Clause 40, the Underwriters waive their rights of subrogation against the Property Interests, save where the accident or occurrence giving rise to such payment is attributable to fault on the part of the Property Interests or any of them.
- 40.9 Claims under this Clause 40 shall be payable without reduction in respect of any under-

insurance.

- 40.10 For the purposes of this Clause 40, special charges shall mean charges incurred by the Assured on behalf of or for the benefit of a particular interest to the adventure, for which charges the Assured is not responsible under the contract of affreightment.

41 ADDITIONAL PERILS

- 41.1 If the Underwriters have expressly agreed in writing, this insurance covers

41.1.1 the costs of repairing or replacing any boiler which bursts or shaft which breaks, where such bursting or breakage has caused loss of or damage to the subject-matter insured covered by Clause 2.2.1, and that half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby which is not covered by Clause 2.3

41.1.2 the costs of correcting a latent defect where such latent defect has caused loss of or damage to the subject-matter insured covered by Clause 2.2.2, and that half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby which is not covered by Clause 2.4

41.1.3 loss of or damage to the vessel caused by any accident or by negligence, incompetence or error of judgment of any person whatsoever

provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

- 41.2 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 41.1 should they hold shares in the vessel.

PART 3 – CLAIMS PROVISIONS (01/11/03)

42 LEADING UNDERWRITER(S)

- 42.1 Where there is co-insurance in respect of this insurance, all subscribing Underwriters agree that the Leading Underwriter(s) designated in the slip or policy may act on their behalfs so as to bind them for their respective several proportions in respect of the following matters (in addition to Clause 35.5)
- 42.1.1 the appointment of surveyors, experts, average adjusters and lawyers, in relation to matters which may give rise to a claim under this insurance
 - 42.1.2 the duties and obligations to be undertaken by the Underwriters including, but not limited to, the provision of security
 - 42.1.3 claims procedures, the handling of any claim (including, but not limited to, agreements under Clause 43.2) and the pursuit of recoveries
 - 42.1.4 all payments or settlements to the Assured or to third parties under this insurance other than those agreed on an 'ex-gratia' basis.

Notwithstanding the above, the Leading Underwriter(s), or any of them, may require any such matters to be referred to the co-subscribing Underwriters.

- 42.2 The co-subscribing Underwriters shall, to the extent of their respective several proportions, indemnify and hold harmless the Leading Underwriter(s) in respect of all liabilities, costs or expenses incurred by the Leading Underwriter(s) in respect of the matters in Clause 42.1.
- 42.3 If the Leading Underwriter(s) require expenses incurred for or on behalf of the Underwriters to be collected for a party instructed by the Leading Underwriter(s), the collecting party shall be entitled to charge 5% of the amount collected for this service or such other amount as may be agreed in advance by the Leading Underwriter(s), such fee to be paid by the Underwriters.
- 42.4 The agreement in this Clause 42 between the Leading Underwriter(s) and co-subscribing Underwriters is subject to the exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice and is subject to English law and practice.

43 NOTICE OF CLAIMS

- 43.1 In the event of an accident or occurrence whereby loss, damage, liability or expense may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Leading Underwriter(s) as soon as possible after the date on which the Assured, Owners or Managers become aware of such loss, damage, liability or expense so that a surveyor may be appointed if the Leading Underwriter(s) so desire.
- 43.2 If notice is not given to the Leading Underwriter(s) within 180 days of the Assured, Owners or Managers becoming aware of such loss, damage, liability or expense, no claim shall be recoverable under this insurance in respect of such loss, damage, liability or expense, unless the Leading Underwriter(s) agree to the contrary in writing.

44 TENDER PROVISIONS

- 44.1 The Leading Underwriter(s) shall be entitled to decide the port to which the vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Leading Underwriter(s)' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.
- 44.2 The Leading Underwriter(s) may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Leading Underwriter(s), an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for the time lost between the despatch of the invitations to tender

required by the Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt of the Leading Underwriter(s)' approval.

- 44.3 Due credit shall be given against the allowance in Clause 44.2 for any amounts recovered in respect of fuel, stores, wages and maintenance of the Master, Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof.
- 44.4 Where a part of the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.
- 44.5 If the Assured fails to comply with this Clause 44, a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained net claim.

45 DUTIES OF THE ASSURED

- 45.1 The Assured shall, upon request and at their own expense, provide the Leading Underwriter(s) with all relevant documents and information that they might reasonably require to consider any claim.
- 45.2 Upon reasonable request, the Assured shall also assist the Leading Underwriter(s) or their authorised agents in the investigation of any claim, including, but not limited to
 - 45.2.1 interview(s) of any employee, ex-employee or agent of the Assured
 - 45.2.2 interview(s) of any third party whom the Leading Underwriter(s) consider may have knowledge of matters relevant to the claim
 - 45.2.3 survey(s) of the subject-matter insured
 - 45.2.4 inspection(s) of the classification records of the vessel.
- 45.3 It shall be a condition precedent to the liability of the Underwriters that the Assured shall not at any stage prior to the commencement of legal proceedings knowingly or recklessly
 - 45.3.1 mislead or attempt to mislead the Underwriters in the proper consideration of a claim or the settlement thereof by relying on any evidence which is false
 - 45.3.2 conceal any circumstance or matter from the Underwriters material to the proper consideration of a claim or a defence to such a claim.
- 45.4 Clause 45.3 does not require the Assured at any stage to disclose to the Underwriters any document or matter which under English law is protected from disclosure by legal advice privilege or by litigation privilege.

46 DUTIES OF THE UNDERWRITERS IN RELATION TO CLAIMS

- 46.1 The Leading Underwriter(s) may, at their sole discretion, upon the notification of loss, damage, liability or expense arising from an accident or occurrence which may result in a claim under this insurance
 - 46.1.1 instruct a surveyor who shall report to the Leading Underwriter(s) concerning the cause and extent of damage, the necessary repairs and the fair and reasonable cost thereof and any other matter which the Leading Underwriter(s) or the surveyor consider relevant
 - 46.1.2 confirm the appointment of an independent average adjuster to assist the Assured in the preparation of the claim. If not already agreed, the Assured shall propose the average adjuster to be appointed who may be a Fellow of the Association of Average Adjusters of the United Kingdom or any other average adjuster mutually

acceptable to the Assured and the Leading Underwriter(s).

- 46.2 Where such appointments are made, the Underwriters shall be responsible for payment of reasonable fees directly to the surveyor and the average adjuster irrespective of whether a claim ultimately arises under this insurance. However, the Underwriters' liability for the fees of the appointed average adjuster shall cease no later than at such time as the Underwriters pay, settle, or communicate their intention to deny, the claim under this insurance or when it becomes apparent that any claim is unlikely to exceed the relevant deductible(s) in Clause 15.
- 46.3 The making of such appointments is not an admission by the Underwriters that the accident, occurrence or resulting claim is covered under this insurance or a waiver of any rights or defences that the Underwriters may have under this insurance or at law.
- 46.4 The reports of the surveyor shall, subject to no conflict of interest being identified by the Leading Underwriter(s), be released without delay to the Assured and the appointed average adjuster.
- 46.5 The Leading Underwriter(s) shall be entitled to request the appointed average adjuster to provide status reports at any stage.
- 46.6 The Leading Underwriter(s) shall give prompt consideration to the making of a payment on account upon the recommendation of the appointed average adjuster or, if no adjuster is appointed, upon the request of the Assured supported by appropriate documentation.
- 46.7 The Leading Underwriter(s) shall make a decision in respect of any claim within 28 days of receipt by them of the appointed average adjuster's final adjustment or, if no adjuster is appointed, a fully documented claim presentation sufficient to enable the Underwriters to determine their liability in relation to coverage and quantum. If the Leading Underwriter(s) request additional documentation or information to make a decision, they shall make a decision within a reasonable time after receipt of the additional documents or information requested, or of a satisfactory explanation as to why such documents and information are not available.

47 PROVISION OF SECURITY

If the Assured is obliged to provide security to a third party in order to prevent the arrest of, or to obtain the release of, the vessel, due to an accident or occurrence giving rise to a claim alleged to be covered under this insurance, the Underwriters shall give due consideration to assisting the Assured by providing security on behalf of the Assured or counter-security, in a form to be determined by the Leading Underwriter(s).

48 PAYMENT OF CLAIMS

Claims payable under this insurance shall, subject to the terms of any assignment, be paid to the loss payee or, if no loss payee has been agreed, to the Assured or as they may direct in writing. Such payment, whether in account or otherwise, when made shall be a complete discharge of the Underwriters' obligations under this insurance in respect of the amount so paid.

49 RECOVERIES

- 49.1 The Assured shall, whether or not the Underwriters have paid a claim or agreed to pay a claim or potential claim under this insurance, take reasonable steps to
 - 49.1.1 assess as soon as possible whether there are any prospects of a recovery from third parties in respect of matters giving rise to a claim or to a potential claim under this insurance
 - 49.1.2 protect any claims against such third parties if necessary by the commencement of proceedings and the taking of appropriate steps to obtain security for the claim from third parties
 - 49.1.3 keep the Leading Underwriter(s) and the appointed average adjuster (if any) advised of the recovery prospects and any action taken against third parties

- 49.1.4 co-operate with the Leading Underwriter(s) in the taking of such steps as may be reasonably required to pursue any claims against third parties.
- 49.2 Underwriters shall pay the reasonable costs incurred by the Assured pursuant to this Clause 49 in the same proportion as the insured losses bear to the total of the insured and uninsured losses (as defined in Clause 49.4.2).
- 49.3 Where the Assured have incurred reasonable costs pursuant to Clause 49.1.2 and where no claim is recoverable under this insurance, provided always that the Underwriters' written agreement to the reimbursement of such costs shall have been obtained prior to the incurring of such costs, the Underwriters shall reimburse such costs to the extent agreed, notwithstanding that no claim is recoverable under this insurance.
- 49.4 In the event of recoveries from third parties in respect of claims which have been paid in whole or in part under this insurance, such recoveries shall be distributed between the Underwriters and the Assured as follows
- 49.4.1 the reasonable costs and expenses incurred in making such recoveries from the third party shall be deducted first and returned to the paying party
- 49.4.2 the balance shall be apportioned between the Underwriters and the Assured in the same proportion that the insured losses and uninsured losses bear to the total of the insured and uninsured losses. For the purposes of Clause 49.2 and this Clause 49.4.2, uninsured losses shall mean loss of or damage to the subject-matter insured and any liability or expense which would have been recoverable under this insurance, but for the application of deductible(s) under Clause 15 and the limits of this insurance.
- 49.5 In the event that under this insurance coverage is not provided in accordance with Clause 6, the following shall apply
- 49.5.1 Where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, any recovery due to the Underwriters shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision.

50 DISPUTE RESOLUTION

Subject to the overriding provisions of Clause 1.3, disputes between the Assured and the Underwriters may, if not settled amicably by negotiation, be referred at the request of the Assured or the Underwriters to mediation or other form of alternative dispute resolution and, in default of agreement as to the procedure to be adopted, any such mediation or other form of alternative dispute resolution shall be in accordance with the current CEDR Solve model procedures.

m.v. "STAR"

1st May 2004

Collision with unidentified vessel

"STAR" m.v.

G.R.T. - 11,314
N.R.T. - 4,788
Built - 1979

Flag - Maltese
Class Society - A.B.S.

ADJUSTMENT OF PARTICULAR AVERAGE ON SHIP

SUMMARY OF FACTS

Whilst on a passage from Keelung, Taiwan to Hong Kong loaded with containers, the vessel encountered dense fog. At about 04.35 hrs on the 1st May 2004, an impact was felt on the portside, and it was realised that the vessel had been in collision with an unseen ship.

After a review of the damage the vessel proceeded on passage, arriving at Hong Kong anchorage at 14.00 hrs the same day. An underwater inspection was carried out, and the portside shell plating was found holed in two locations in way of No. 3 fuel oil tank and No. 3 water ballast tank, the latter being below the waterline. Cargo operations were carried out on the 3rd May.

No repair facilities were available in Hong Kong, therefore arrangements were made for temporary patching to be carried out by a team of divers from Greece. The temporary repairs were effected between the 6th and 10th May.

In the meantime, the Managers investigated the availability of drydock facilities in the area. The only availability was found in Shekou, and the Managers were advised that they would have to fit in with slot arrangements. On the 11th May, the vessel removed to Shekou, where she entered the drydock and commenced repairs on the following day. The vessel left the drydock and berthed alongside on the 19th May, and repairs were completed on the 23rd. On the following day the vessel returned to Hong Kong.

The damage repairs were attended by Surveyors from The Salvage Association, on behalf of Hull and Machinery Underwriters, the vessel's Class Society together with the Shipowners' Superintendent Engineer.

+++++

ADJUSTERS' NOTES:-

Cause of Damage

The Underwriters' Surveyor in his report, copied below, has stated

"Owners alleged that the portside hull damage was due to collision by unknown vessel at 04.38 hrs (LT) on 01 May 2004 while sailing on course of 252 degrees (T) in dense fog from Keelung, Taiwan to Hong Kong. Position of incident was Latitude 22deg 27N, Longitude 115deg 13E. For the guidance of those concerned, the attending surveyor is of the opinion that the foregoing damage can be properly attributed to a casualty of the nature described."

Owners' Repairs

The Underwriters' Surveyor in his report, copied below, has stated that no owners maintenance work was understood to have been effected concurrently.

Repairs were effected to the transverse division bulkhead between No. 2 and No. 3 portside fuel oil tanks, which according to the Underwriters' Surveyor was not related to the casualty under review. The Surveyor also noted that this work was required by Class. The Class Society subsequently advised that they considered this additional damage related to the casualty under review, however the Shipowners have accepted that this was not related.

The Shipowners have advised that Class only referred to this working requiring to be effected as they considered all repairs they were dealing with were related to the casualty, and that the repair to the transverse bulkhead would not have required to be effected at this time. It should be noted that when the Underwriters' Surveyor dealt with the approval of the tank cleaning element of the repair account, which referred to the cleaning of fuel oil tanks Nos. 1, 2, 3 and 4 port side, he approved this in full. We have accepted that the repair to the transverse bulkhead between Nos. 2 and 3 port side fuel tanks should be for Owners account, but we do not think this work was immediately necessary for seaworthiness. Accordingly we have only disallowed the cost of repair to the transverse bulkhead.

Removal from Hong Kong to Shekou and back to Hong Kong

Due to immediate need to carry out damage repairs, the Ship Managers arranged for the vessel to proceed to the shipyard at Shekou, which was the only facility with a drydock readily available. Accordingly the removal to and from Shekou is allowable as part of the reasonable cost of repairs.

Overtime Worked on Repairs

As a result of the shortage of drydock availability in the area, the Managers had to accept the conditions of the shipyard. The Managers have advised that a slot of only eight days was available, and overtime had therefore to be worked in order to complete the repair within the allotted time. Overtime was therefore charged in the final repair account in the sum of US\$ 17,952.00. In this connection, the Underwriters' Surveyor has stated

ADJUSTERS' NOTES (continued):-

Overtime Worked on Repairs (continued)

"For the guidance of Underwriters, we consider that charges associated with the working of overtime to free up dock space is ordinarily a matter for the shipyard in mainland China, since it is clearly to their commercial advantage. We do not agree that such charges are reasonably made to the ship owner in this instance; had we been invited to attend the negotiation of accounts, we would have expected this matter to be addressed, especially given the magnitude of other charges made by the yard. Accordingly, the sum of USD 17,952 is separately noted, strictly without prejudice to Underwriters liability."

The Managers have advised that the matter of the overtime charge was addressed at the time of agreeing the account, and that they were unable to obtain any relief. We have allowed to the claim the proportion of the overtime covering the savings made. As the Managers were obliged to pay the overtime, they have requested us to include the balance thereof for the consideration of Underwriters.

+++++

EXTRACTS FROM DECK LOG BOOK

2004

29 th April	20.00	Sailed from Keelung with cargo. Full away.
1 st May	03.03	Vessel entered in dense fog area.
	04.04	Visibility improved to 2.8 nm.
	04.06	Visibility 6 nm.
	04.35	Dense fog. Called Master. Order main engine to manual.
	04.38	Felt something hit ship's port side. Master stopped main engine.
	14.00	Arrived off Hong Kong. Dropped port anchor.
2 nd	13.30	Shifting anchorage.
	16.51	Dropped anchor.
3 rd	09.57	Hoist flag "A". Diver commenced inspection under water part of ship's hull.
	12.05	Complete diving inspection of underwater part of ship's hull.
	18.17	Shifting to cargo berth.
	21.12	Berthed
4 th	00.16	Shifting to anchorage
	01.00	Dropped anchor.
7 th	09.20	Commenced diving operation and repair.
	15.00	Completed diving operations and repair.
8 th	09.00	Commenced diving operations and repair.
	17.45	Completed diving operations and repair.
11 th	13.48	Main engine stand-by.
	14.00	Pilot on board. Tug arrived. Start heaving anchor.
	14.16	Anchor is clear. Sailed from Hong Kong. Proceed with various courses and speed to Shekou Shipyard.
	15.56	Tug escort is dismissed.
	16.00	Pilot disembarked.
	16.10	Shekou pilot on board.
	16.25	Tugs fast forward and aft. Arrived Shekou.
	16.42	Approached to vessel "Sea Lucky V". Send ropes.
	17.05	Pilot away.
	17.15	Vessel moored starboard side alongside. Repair works commenced.

EXTRACTS FROM DECK LOG BOOK (continued)

2003

12th May 00.00 Repair work suspended.
13.55 Pilot on board.
14.15 Tugs fast forward and aft.
14.42 Main engine stand-by.
14.49 Cast off.
15.20 Entered the gate of drydock.
15.23 Cast of forward tug.
15.30 Finished with engine. Aft entered the gate.
15.33 Aft tug released.
15.40 Vessel secured at drydock. Commence lifting up.
16.15 Change over power supply to drydock.
16.55 Drydock awashed. Drydock staff on board. Repair commenced.

19th 13.00 Repair works suspended.
14.00 Drydock commence filling up with water.
14.40 Aft tug fast.
14.50 Pilot on board. Aft wires released. Vessel refloat.
14.54 Vessel left the dock.
14.55 Forward tug fast. Proceed to berth.
15.25 Approached to berth. Send ropes.
15.35 Tugs released.
15.40 Vessel moored starboard side alongside.
15.48 Finished with engine. Repair resumed.

24th 00.00 Repair works suspended.
08.00 Standby main engine.
08.08 Make fast tug.
08.17 Pilot on board.
08.20 Make fast forward tug.
08.25 Last line. Sailed from Shekou.
08.40 Cast off tugs forward and aft.
09.00 Pilot away.
09.05 Pilot on board.
11.05 Pilot away.
11.50 Dropped port anchor.
12.54 Anchor is clear. Proceeded with various courses and speed.

+++++

EXTRACTS FROM ENGINE ROOM LOG BOOK

2003

1st May 03.30 Second Officer ordered stand by control room because bad visibility.
 04.05 Finish stand by order by shift off.
 04.35 Stand by order and speed reduction requested by Chief Officer.
 04.37 Feel ship shake and hear noise.
 04.38 Emergency stop main engine.
 04.45 Started sounding all F.O., D.O., L.O. tanks. Engine room Bilges check without water.
 05.15 Soundings finished no abnormalities found.

+++++

STATEMENT OF FACTS

I, the undersigned Capt. Janusz Brzuskowski, Master of m/v "Star", container ship under Maltese flag, registered in port of Valletta, Official Number 7263, owned by Wild Orchid Shipping Ltd., Valletta, Malta, operated by Goldenport Shipmanagement Ltd., Athens, Greece, gross tonnage 11312, net tonnage 4788, call sign 9HZP6, engaged in Wan Hai Lines Ltd Time Charter, hereby state the following.

M/v "Star" left port of Keelung on April 29, 2004 at 19:45 LT loaded with containers and bound for Hong Kong being in every respect seaworthy and fit for sea passage. During the passage weather was good. Winds first NE'ly force 3 becoming ESE'ly force 4-2, sea was calm, visibility was good to moderate, ship's machinery worked normally.

On May 1, 2004 at around 04:35 LT in approximate position lat 22 deg 27'N and long 115 deg 13'E ship entered dense fog area, and few minutes later an impact shock after contact with unknown object was felt coming from port side midship section of the ship. Main Engine was immediately stopped. Initial inspection of the vessel to assess extents of damages was carried out.

Vessel had been stopped adrift in area of incident for next 3 hours monitoring for any distress signals and ready to render assistance immediately if necessary.

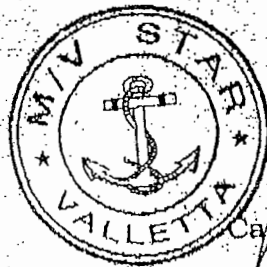
In the same time thorough inspection was carried out in daylight and revealed only several damages to the ship's hull on port side (the contact area).

Incident and damages found were reported to the Owners.

At 07:35 hours Lt, after ensuring myself that all necessary steps were taken to provide safety of the crew, ship and the cargo, vessel resumed the voyage proceeding with caution to Hong Kong.

Owners advised that as precaution they will arrange underwater hull inspection prior entering Hong Kong harbor waters.

On 01.05.2004 at 14:00 hrs Lt vessel anchored 'outside Hong Kong waters'.



Janusz Brzuskowski
Capt. Janusz Brzuskowski
Master m/v "Star"

M/V STAR

Hong Kong, May 3, 2004

SEA PROTEST

I, the undersigned Capt. Janusz Brzuskowski, Master of m/v "Star", container ship under Maltese flag, registered in port of Valletta, Official Number 7263, owned by Wild Orchid Shipping Ltd., Valletta, Malta, operated by Goldenport Shipmanagement Ltd., Athens, Greece, gross tonnage 11312, net tonnage 4728, call sign 9HZP6, engaged in Wan Hai Lines Ltd Time Charter, hereby state the following.

M/v "Star" left port of Keelung on April 29, 2004 at 19:45 LT loaded with containers and bound for Hong Kong being in every respect seaworthy and fit for sea passage. During the passage weather was good. Winds first NE'ly force 3 becoming ESE'ly force 4-2, sea was calm, visibility was good to moderate, ship's machinery worked normally.

On May 1, 2004 at around 04:35 LT in approximate position lat 22 deg 27'N and long 115 deg 13'E ship entered dense fog area, and few minutes later an impact shock after contact with unknown object was felt coming from port side midship section of the ship. Main Engine was immediately stopped. Thorough inspection of the vessel revealed several damages on the ship's hull on port side.

Fearing that damage might have been sustained by the vessel and/or the cargo, I hereby note a sea protest against all damage and loss and other consequences due to the occurrences stated above and furthermore reserve the right to extend this protest at the time and place convenient.

Capt. Janusz Brzuskowski
Master m/v "Star"

WITNESSED BY:

1. SHKHEDINOV, VLADYSLAV (CHIEF)

2. ROSALES, ROBERT S. (A/B)



Certificate No. HK517209-X3

Port of HONG KONG

Date 11 MAY, 2004

CERTIFICATE OF FITNESS TO PROCEED
M.V. "STAR"

THIS IS TO CERTIFY THAT THE UNDERSIGNED SURVEYOR TO THIS BUREAU DID, AT THE REQUEST OF THE OWNER'S AGENTS, GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD., ATTEND THE M. V. "STAR" OF VALLETTA, MALTA, ABSID 7903596 ON THE 5th DAY OF MAY, 2004 AS THE VESSEL LAY AFLOAT AT KWAI CHUNG CONTIANER BERTH, HONG KONG IN ORDER TO FURTHER EXAMINE AND REPORT ON PORT SIDE HULL SHELL PLATE DAMAGE ALLEGED TO HAVE BEEN SUSTAINED AS A RESULT OF CONTACTING OF AN UNKNOWN FLOATING OBJECT UNDER DENSE FOG AT APPROXIMATELY 0435 HRS. ON 1 MAY, 2004 DURING HER VOYAGE FROM TAIWAN TO HONG KONG; AND,

THAT I AM TRANSMITTING TO THE COMMITTEE OF THE AMERICAN OF SHIPPING, A REPORT STATING CONDITIONS FOUND AND THAT IN THE OPINION OF THE UNDERSINGED, THIS VESSEL IS FIT TO PROCEED FOR A SINGLE VOYAGE AT THIS TIME IN BALLAST CONDITION FROM THE WESTERN ANCHORAGE TO SHEK KOU, P. R. C. UNDER CALM SEA WEATHER AND WITH TUG BOATS ESCORT. IT IS RECOMMENDED THAT SHE BE RETAINED AS CLASSED WITH THIS BUREAU SUBJECT TO FURTHER SURVEY UPON COMPLETION OF HER CONTEMPLATED PASSAGE TO SHEK KOU, P. R. C.



W. S. Au
W. S. AU SURVEYOR

Note: This Certificate evidences compliance with one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. This Certificate is a representation only that the structure, item of material, equipment, machinery or any other item covered by this Certificate has met one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping as of the date of issue. Parties are advised to review the Rules for the scope and conditions of classification and to review the survey records for a fuller description of any restrictions or limitation on the vessel's service or surveys. The validity, applicability and interpretation of this Certificate is governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof. Nothing contained in this Certificate or in any notation made in contemplation of this Certificate shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, manufacturer, seller, supplier, repaker, operator or other entity of any warranty express or implied.

TO WHOM IT MAY CONCERN

Subject: Ballast tanks contaminated by fuel oil

As the outcome of contact with unknown object, which occurred on May 1, 2004 some amount of the fuel oil from tank #3 FOT Side/port had penetrated through the crack into the ballast tank #3 WBT Side/port which is situated right below mentioned above FOT.

Due to the huge underwater opening into the ballast tank #3 WBT Side/port dry-docking was out of question without sealing off a/m tank in order to prevent oil spill and pollution. A steel plate was welded and #3 WBT was presumed watertight.

On the request of Class Surveyor (Mr. Au Wai Shing of A.B.S.) #3 WBT Side/port had to be emptied for internal inspection of damaged area (shell plate, frames, strakes, etc). Because pumping out ballast water mixed with fuel oil overboard was not the option, to accommodate this quantity of water first #3 WBT Side/starboard was emptied and then internal transfer of contaminated ballast water from #3 WBT Side/port into #3 WBT Side/starboard was done. As the result of that operation, ballast system of the ship (pump, pipeline, valves, etc.) was contaminated first by the 'dirty water' and then by solid fuel which resided on the surface of ballast water.

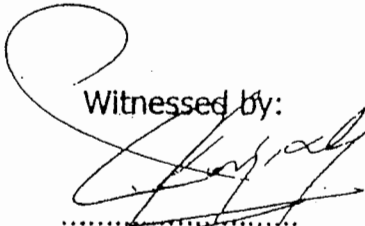
Prior entering the dry dock shipyard requested to reduce the trim to maximum 1.5 meters and aft draft to be no more than 6.0 meters. To meet these requirements additional internal transfer of ballast water had to be done. The optimal solution to have minimum further contamination was to transfer ballast water from #4 BWT Side/port & stb and #4 Heeling tanks/port & stb and After Peak tank/Aft into #1 WBT/port and #2 WBT(A) Side/port & stb.

Eventually following tanks has been contaminated and contain approx. quantities:

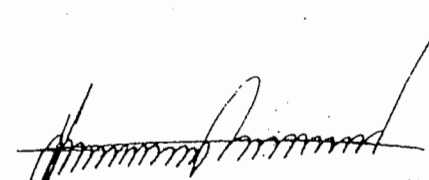
1. #1 WBT/port	=	172 mt
2. #2 WBT(A)/Side port	=	178 mt
3. #2 WBT(A)/Side starboard	=	156 mt
4. #3 WBT/Side port	=	216 mt (*)
5. #3 WBT/Side starboard	=	216 mt (176 water + 40 FO)

(*) transferred into #3 WBT/Side starboard

Witnessed by:


 Antonios Zoulias
 Superintendent




 Capt. Janusz Brzuskowski
 Master

TO WHOM IT MAY CONCERN

Subject: Fuel Oil tanks contaminated by sea water

The outcome of contact with unknown object, which occurred on May 1, 2004 was a huge underwater opening on shell plate into the ballast tank #3 WBT Side/port and a crack between that WBT and #3 FOT Side/port (which is situated right on the top of the latter).

Due to #3 FOT Side/port had its fuel level below the waterline, a large amount of sea water from #3 WBT Side/port was pushed up by the sea water hydrostatic pressure through the crack into the fuel oil tank until both sea and fuel levels became even.

In that situation dry-docking was impossible without sealing off the underwater opening in #3 WBT Side/port tank in order to prevent oil spill and pollution as a/m WBT and FOT had crack-connection. A steel plate was welded and #3 WBT was presumed watertight.

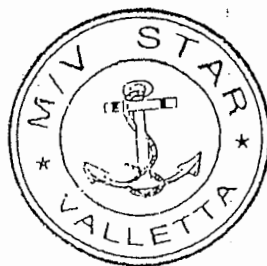
On the request of Class Surveyor (Mr. Au Wai Shing of A.B.S.) #3 WBT Side/port had to be emptied for internal inspection of damaged area (shell plate, frames, strakes, etc). Before that, of course #3 FOT Side/port had to be emptied first in order to prevent FO coming down into the #3 WBT Side/port tank through existing crack.

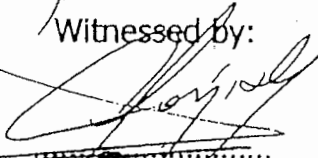
Fuel Oil contaminated with sea water was transferred into #1 FOT/port side and #4 FOT/port side and approximate quantities estimated as follows:

#1 FOT	=	35 mt of fuel + 75 mt of sea water	=	110 mt
#4 FOT	=	120 mt of fuel + 35 mt of sea water	=	155 mt

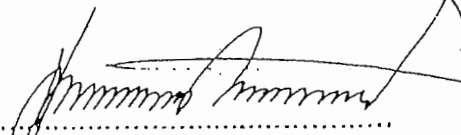
TOTAL approx.			=	265 mt

As we are afraid that such heavily contaminated fuel can not be used by our engine (Pielstick 18PC2-5V) we suppose that a/m quantities must be discharged to proper shipyard's facilities and both tanks to be cleaned as necessary.



Witnessed by:


Antonios Zoulias
Superintendent



 Capt. Janusz Brzuszkowski
 Master

THE SALVAGE ASSOCIATION

INSTRUCTION DATE : 4 May 2004

GSS NUMBER : 245375

DATE : 1 June 2004

HONG KONG OFFICE
702-3, OCEAN BUILDING
80, SHANGHAI STREET
KOWLOON
HONG KONG

PHONE: +852 2525 3619
FAX: +852 2810 6229
E-MAIL: hong_kong@wreckage.org

THIS IS TO CERTIFY

that on behalf of Underwriters concerned, survey has been held on the

'STAR'
11,312 gross tons of Valletta
(IMO No: 7810533)

while lying at the Western Anchorage of Hong Kong, and subsequently whilst in drydock at Shekou, PRC, for the purpose of ascertaining the cause, nature and extent of damage alleged to have been sustained under the following circumstances:

Date Of Loss: 1ST MAY 2004

Circumstances: COLLISION WITH UNKNOWN VESSEL

At about 04:38 hrs LT on 01 May 2004 while sailing in dense fog from Keelung, Taiwan to Hong Kong, China, an impact was felt on the portside hull. Position of the vessel at that time was Lat 22deg 27N Long 115deg 13E.

The vessel stopped and portside hull around the midship section found with indentations. Vessel resumed sea passage to Hong Kong at 0735hrs. Owners arranged hull underwater survey inspection in Hong Kong on 03 May 2004 from 1000hrs to 1300hrs, at whilst time the portside hull plate was found hole at two locations in way of No.3(P) fuel oil and No.3(P) water ballast side tanks, the former being above the waterline. There was no oil contamination.

Ship's staff temporarily plugged the oil tank hole.



The Salvage Association is a trading style of BMT Salvage Limited

Member of the BMT group of companies
Registered Office: Orlando House, 1 Waldegrave Road, Teddington, Middlesex, TW11 8LZ, UK
Registered in England No. 4147467

The vessel completed cargo operations on 04 May 2004. Owners arranged repairers Dynamic Divers, Greece, to attend at Hong Kong to undertake temporary repairs on 06 May 2004, whilst enquiries were made for dockspace at a suitable shipyard in Hong Kong region to carry out permanent repairs to the portside hull damage.

Divers at Hong Kong identified a large puncture (approx. 1,500 x 200 mm) in way of No.3 WB side tank. This, along with the puncture in way of No.3 FO tank above the water line (and oil level), was temporarily overlated at Hong Kong in accordance with the requirements of Class ABS and the Hong Kong Marine Department between 6th-10th May. Tank transfers were made as necessary to enable repairs and inspections. The No.3(P) water ballast tank was found with oil contamination, subsequent inspection showing that the horizontal separation bulkhead (tank top) between the water ballast tank and fuel oil tank had fractured in way of the side impact. The resultant repairs were examined by Class on 11th May, and the vessel was given a Certificate of Fitness to proceed to the nearest available shipyard using one tug to escort.

The vessel departed Hong Kong under own power and with tug escort p.m. 11th May, and berthed alongside that evening at the Shekou repair facility.

The vessel entered dock pm 12th May, after the shipyard had insisted upon additional anti-pollution measures being taken in case further fractures in the shell plating remained.

Vessel Details

The vessel is a container carrier of 962 TEU capacity.

Built:	1979, at Japan
Class:	American Bureau of Shipping
Dimensions:	153.02 x 23.00 x 13.01 / 8.65 metres
NRT/DWT:	4,788 / 13,562 tons
Owners:	Wild Orchid Shipping Ltd, Malta
Operators:	Goldenport Shipmanagement Ltd, Greece

DAMAGE AND REPAIR DETAILS

Damage Description

Port side collision damage was found to extend between frame 107-122 ranging from 1.2-11.0 metres above the keel. Portside hull scratched and indented in way, extending over 1st, 2nd, 3rd, 4th & upper part 5th strakes below sheer. Hull plate punctured in way of No.3P Fuel oil side tank at Fr. No.115 approx. 50mm (L) x 20mm (W). Hull holed with cracks of 1,440mm (L) x 150mm (W) in way of No.3P WBT.

Further damage was claimed by the Shipowner, identified during inspection in drydock at the transverse division bulkhead between No.2(P) and 3(P) FO tanks, required by Class to be repaired on this occasion (with the necessary requirement for cleaning and gas-freeing of No.2(P) FO tank). In the opinion of the attending surveyor, this damage is in way of a sidsheell indent remote from, and unrelated to, the casualty under review and the attending superintendent has been advised accordingly.



Oil Contamination of Water Ballast tanks

No.3 Side (P) WB side tank was full prior to the casualty under review (230 m³). The tank was heavily contaminated by fuel oil from No.3(P) FO tank situated immediately above it when the horizontal division bulkhead was buckled & fractured and the side shell plating in way of the No.3(P) WB tank heavily punctured during the collision. After external over-plating, it was necessary to empty the tank for internal examination before the vessel could be moved to a repair yard. Accordingly, the contaminated ballast water was transferred using the ship's pumps and ballast system piping to No.3(S) WB tank, once the latter had been pumped down:

To meet the shipyard's requirements for trim necessary to drydock, it was necessary to make further transfer ballast from tanks 4(P), 4(S), 4Heel(P), 4Heel(S) and Afterpeak(A) into water ballast tank Nos.1(P), 2A(P), and 2A(S) using the contaminated pumps and system piping.

Oil contamination of Nos.3(P) & (S) WB tanks was therefore extensive, requiring scraping and chemical cleaning.

Moderate contamination by oil therefore occurred in Nos. 1(P), 2A(P), and 2A(S) WB tanks. Flushing of the ballast water system pumps and pipework was required.

Sea Water contamination of Fuel Oil

No.3(P) FO tank contained 167 m³ fuel oil prior to the casualty; no oil was reportedly lost overboard when the side shell in way of this tank was fractured (tank capacity is 331 m³). It is reported that the contents of this tank were transferred to Nos.1(P) & 4(P) FO tanks; contents of the receiving tanks rose from 5 to 110 m³ and 33 to 155 m³ respectively, suggesting that in the region of 60 m³ of sea water also accompanied the fuel in transfer, probably as a result of the level in the tank approaching or falling below the sea water level.

Shipowners were unwilling to utilise such contaminated fuel oil for future use, and this was reportedly disposed of at Shekou.

Cause Of Damage

Owners alleged that the portside hull damage was due to collision by unknown vessel at 0438hrs (LT) on 01 May 2004 while sailing on course of 252 degrees (T) in dense fog from Keelung, Taiwan to Hong Kong. Position of incident was: Latitude 22deg 27N, Longitude 115deg 13E.

For the guidance of those concerned, the attending surveyor is of the opinion that the foregoing damage can be properly attributed to a casualty of the nature described.

Recommended Repairs

Temporary repairs at Hong Kong:

Owners arranged Dynamic Divers, Greece to carry out temporary repairs at Hong Kong Anchorage from 06 May 2004 by blanking the holes in hull plating in way of No.3P F.O. and WB tanks. Such temporary repairs were necessarily effected at Hong Kong to allow the No.3(P) FO and No.3(P) WB tanks to be pumped out prior to docking. The repairs were undertaken by a diving company from Greece; local diving companies at Hong Kong no longer have the ability to effect such repairs and generally restrict their field of operations to cleaning / in-water hull inspections.

Permanent repairs at Shekou:

Permanent repairs comprised crop & renewals as follows, all port side:

1st strake below sheer, between frames 108-122

2nd strake below sheer, between frames 110-121

3rd strake below sheer, between frames 107-120

4th strake below sheer, between frames 107-120

upper part 5th strake below sheer (bilge radius, above bilge keel), between frames 107-120

All affected internals in way, as necessary.

Removal & discharge of contaminated water/oil mix.

Cleaning and gas-freeing for hotwork in way of No.3(P) FO tank and No.3(P) WB tank, afterwards with chemical cleaning of No.3(P) & 3(S) WB tanks.

Restoration of coatings as applicable.

Anti-pollution measures in drydocking.



Offloads reportedly undertaken at Shekou

(a) Fuel Oil tanks

No.3(P) FO Tank: Oil loss from No.3(P) FO tank: 167 m³. Nothing to discharge.

No.1(P) FO Tank: Oil originally contained in this tank: 5 m³ (capacity: 137 m³). According to soundings, 110 m³ oil/water mix to discharge.

No.4(P) FO Tank: Oil originally contained in this tank: 33 m³ (capacity: 176 m³). According to soundings, 155 m³ oil/water mix to discharge.

(b) Water Ballast tanks

No.1(P): Contaminated ballast water; according to soundings, tank was full (168 m³)

No.2A(P): Contaminated ballast water; according to soundings, tank was full (175 m³)

No.2A(S): Contaminated ballast water; according to soundings, tank contents were 156 m³

No.3 Side (P): Nothing to discharge

No.3 Side (S): Oil/water mix; according to soundings, tank contents were 216 m³

Status Of Repairs

Full & permanent repairs undertaken at Shekou

Drydocking required

Owners Maintenance

No owners maintenance work was understood to have been effected concurrently; the vessel last drydocked at Wenchong (Guangzhou, PRC) in January 2004.

Duration of repairs

Temporary repairs at Hong Kong: 6th-10th May 2004 inclusive (5 days, afloat)

Inspections & shift to Shekou: 11th May (1 day)

Permanent repairs at Shekou: 12th-23rd May 2004 - including period 12th-19th in drydock - (8 days in drydock, 4 days afloat)

Repair Costs

We were advised by the attending superintendent during our survey attendances that no repair quotation had been received from the shipyard; we therefore strongly recommended that repair charges be made available for our review and comment *prior* to agreement being reached between Shipowners and Repairers, particularly (but not exclusively) in relation to removal & disposal costs which may be applied by the shipyard for the oil and contaminated ballast.

No accounts have been presented for our review at this time. Should such accounts be forwarded at a later date, they will be assessed, and our comments given in a separate letter.

ISM Status:

DOC: Certificate No: LPR/03/0332/DOC/MLT issued by Bureau Veritas to Goldenport Shipmanagement (Greece) on 4th June 2003 for vessel categories 'Bulk Carrier' and 'Other Cargo Ship'. The certificate is valid to 29th May 2008, subject to annual verification.

SMC: Certificate No: LPR/02/0012/SMC-1 issued by Bureau Veritas to the vessel 'STAR' on 10th June 2003, having validity to 26th July 2007 subject to Intermediate Audit.

Sequence Of Events

1 st May 2004:	04:38 hrs	Casualty sustained
2 nd May 2004:	17:00 hrs	Vessel anchored at Hong Kong
3 rd May 2004:	10:00 hrs	Underwater inspection commenced
4 th May 2004:		Cargo operations completed
6 th May 2004:		Temporary repairs commenced
11 th May 2004:	14:00 hrs	Vessel commenced shifting to Shekou
11 th May 2004:		Vessel berthed at repair yard
12 th May 2004:		Vessel entered drydock
19 th May 2004:	14:00 hrs	Vessel undocked
19 th May 2004:	16:00 hrs	Vessel berthed at repair yard
23 rd May 2004:		Repairs completed & vessel sailed.

Survey:

Undertaken at: Hong Kong & Shekou

Dates: 6th May, 13th May, 20th May

Attending the Survey

Mr. Antonios Zoulias, Superintendent

(Goldenport Shipmanagement)

Capt. J. Brzuszkowski, Master of the 'STAR'

Rong Xu, Ship Repair Manager

(Yiu Lian Dockyard, Shekou)

Chan Chun-kam, Classification Society Surveyor

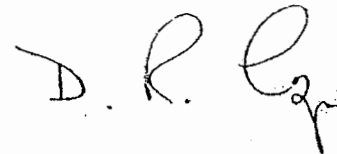
(ABS, Hong Kong office)



.....
A.G.L. Jones
Ng Took Tai
(Attending Surveyors)

Retained on casefile:

- (1) Photographic record
- (2) Documentation as received



.....
D.R. Cope
(Principal Surveyor)

CONFIDENTIALITY: *This report is confidential. It may also be privileged. It is prepared solely for the benefit of the clients to whom it is addressed with the purpose of assisting in the resolution of the issues with which it deals. In the event of authorised release to the relevant Assured or any other party it is to be used for that limited and confidential purpose only. In the event of unauthorised release, it and all copies or records of it are to be returned immediately. No reproduction nor repetition nor disclosure of any conclusion in it nor of any information drawn from it, in whatever form, for any other purpose than that, is permitted without the specific written permission of The Salvage Association.*



ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD
THE ADJUSTING GROUP

15th December 2004

*The Salvage Association
702-3 Ocean Building
80 Shanghai Street
Kowloon
Hong Kong*

Attention Mr. A G L Jones

*c.c. The Salvage Association
37 - 39 Lime Street
London EC3M 7AY*

Attention Mr. Steve McCarthy

Dear Sirs

"STAR"

1st May 2004 - Collision with unknown vessel

We have been appointed to prepare the claim arising out of the above noted casualty, and have before us your Report GSS No. 245375 dated the 1st June 2004.

We note that in your opinion the damage found to the transverse division bulkhead between Nos. 2 and 3 port fuel oil tanks was in way of a sideshell indent remote from and unrelated to the casualty under review. We have discussed this with the Shipowners' Technical Department, and they have advised as follows.

They have supplied us with another photograph of the damage (a copy of which is attached), on which they have marked the indents you referred to as remote from the casualty; these being the only two dents appearing on the vessel's side in way of the damaged bulkhead. They have expressed the opinion that as the collision was clearly a glancing blow, these indents were most probably caused by the initial contact. These indents are situated at the same height and just forward of the heavier visible indent, which you have accepted was caused by the accident under review.

The Shipowners' Technical Department has further stated, that they do not consider the minor nature of the indents referred to as remote could have caused the internal bulkhead to buckle. They believe it far more likely that the distortion caused by the very pronounced indent, only a short distance aft, would have caused the buckling in the internal bulkhead. We have shown this to our Consulting Surveyor, who has expressed his support for this view.

We should be grateful if you would reconsider your expressed opinion in the light of the above comments, and now agree that the damage to the bulkhead between No. 2 (P) and No. 3 (P) fuel oil tanks was caused by the collision on the 1st May 2004.





Page 2

In connection with the repairs, we shall be grateful if you will approve the following accounts and statement of cost (copies of which are attached) as fair and reasonable in the usual manner.

Dynamic Divers covering the cost of temporary repairs carried out at Hong Kong in the sum of Euro 65,500.00

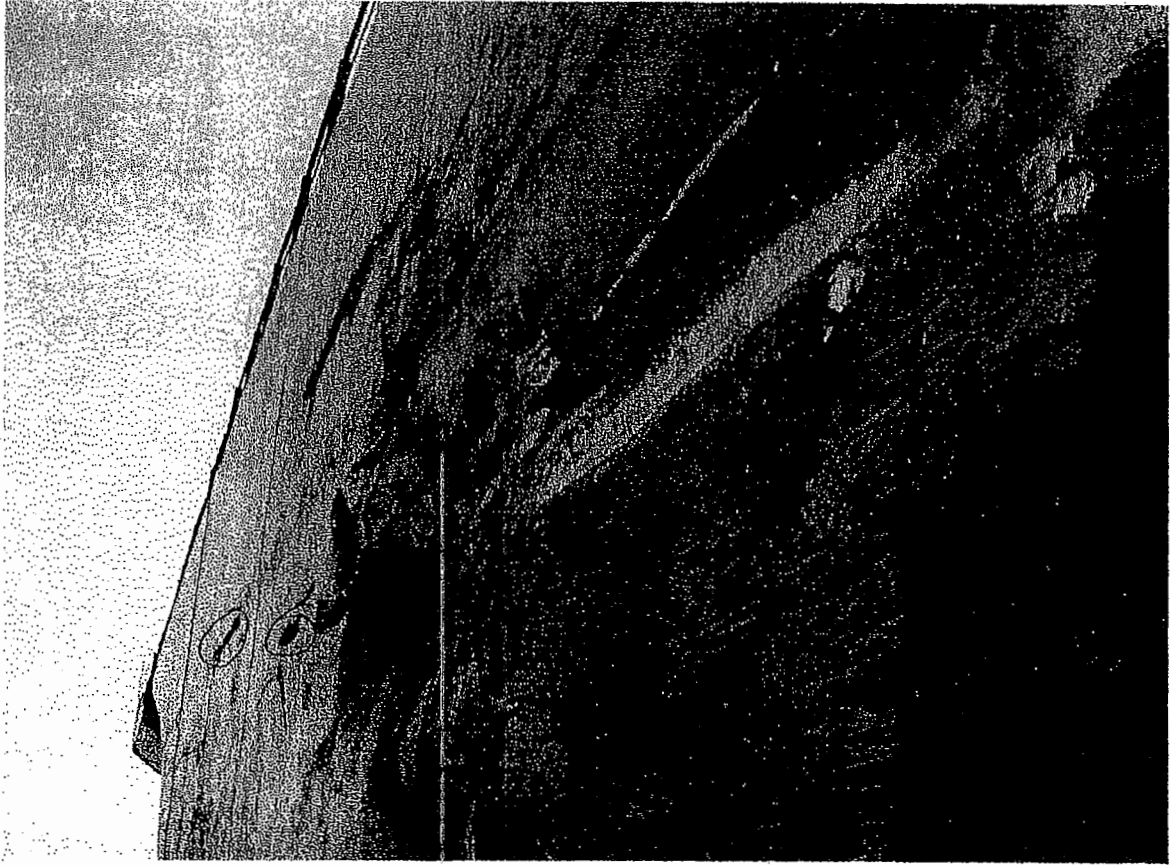
Extra Payments to the Crew covering the cost of assisting with the temporary repairs in the sum US\$ 5,000.00

Yiu Lian Dockyards (She Kou) Limited covering the cost of permanent repairs in the sum US\$ 261,618.00

We thank you in advance for your assistance, and should be grateful if you would include your invoice for this additional work together with your reply.

Yours faithfully,

David Clancey
ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD



DYNAMIC DIVERS

DEBIT NOTE

Goldenport Shipsmanagement Ltd
 41,Athinas Str
 Vouliagmeni - Greece
 166 71
 Att : Mr. G. Andriopoulos

Master,Owners&Charterers
 M/V Star
 c/o Goldenport Shipsmanagement Ltd
 Tel: 210 89 10 500

<u>Date</u>	<u>Place</u>	<u>Ref no</u>
04.05.04 - 12.05.04	Hong Kong	GLDNP/2004/001

Description of Job - περιγραφή Εργασίας

Net Price Euro currency

Damage repair by waterproofing and welding of steel plates at grounding areas of vertical side on c/s Star.

04.05.04 Job preparation

05.05.04 Diving inspection job preparation.

06.05 from 07.00 until 23.00

Diving inspection - measurements of damage areas.
 Preparation of steel plate 1500 x 800 mm

07.05.04 from 07.00 until 23.30

Welding, screwing at the damage area underwater..
 Photographs

08.05.04 from 07.00 until 24.00

Welding of plate 1500 x 800 mm.
 Welding of new plate 800 x 140 mm.
 Epoxy glue at the damage area.
 Photographs

09.05.04 from 07.00 until 23.30

Preparation of plate 750 x 300 mm

Plunging the plate at the vertical side oil tang .

Diving inspection night hours.

Epoxy glue at the damage area.

10.05.04

Stand by on board the vessel

11.05.04

Stand by on board the vessel

12.05.04

Arrival to Greece

A.B.S certificate no : PR356865-X

Two (2) copies of photos & written report for class A.B.S .

Diving team each day plus equipment.

One (1) supervisor

Four (4) divers

Two (2) divers staff ashore

Two divers stand by, after hours, every day during completion of works, for security purposes.

Total amount due to us

Συνολικό κόστος εργασιών

65,500,00 Euro

M/V "STAR"
VALLETTA
MALTA

I, Capt. Janusz Brzuskowski, Master of M/V STAR", have paid the amount of USD 5,000 to the following crew Members for works carried out between 04 May 2004 – 11 May 2004 during temporary repairs of damages sustained as a result of my vessel colliding with unknown object on 01 May 2004:

SEAMAN	RANK	AMOUNT	RECEIVED
J.BRZUSKOWSKI	MASTER	USD 600	<i>[Signature]</i>
V.SHCHEDINOV	CH. OFFICER	USD 500	<i>[Signature]</i>
O.GRYSHCHUK	2 ND OFFICER	USD 400	<i>[Signature]</i>
Y. MARCHENKO	3 RD OFFICER	USD 400	<i>[Signature]</i>
V.TYKHONENKO	CH. ENG	USD 600	<i>[Signature]</i>
K.KORZH	2 ND ENG	USD 500	<i>[Signature]</i>
A.PINO	BOSUN	USD 400	<i>[Signature]</i>
R.MADAYAG	A/B	USD 300	<i>[Signature]</i>
R.FERRE	A/B	USD 300	<i>[Signature]</i>
O.KHAYAN	FITTER	USD 400	<i>[Signature]</i>
R.MAAS	OILER	USD 300	<i>[Signature]</i>
J.ANGELITUD	WHYER STAR	USD 300	<i>[Signature]</i>



[Signature]
MASTER Capt. Janusz Brzuskowski

Messrs.: GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited
地址: 中国深圳蛇口三突堤连洋路

Address: Lian Yan Road, Jetty Three, Shekou ShenZhen China.
Tel: (755)6684165 6696554 6681303 Telefax: (755) 6684860

Attent: Mr. Antonios Zoulias

**ORIGINAL
Invoice**

Bill No.: B04DY-004B

SHENZHEN CHINA

2004-5-23

Item No.	Description	Amount U.S. Dollars
	<p align="center"><u>M.V."STAR"</u> (Our Order No.: SK04A-004)</p> <p align="center"><u>SUMMARY</u></p> <p>The repair charges covering the work carried out on the above vessel during the period from 11st of May 2004 to 24th of May 2004 as follows:</p> <p>After negotiation between yard's representative and the attending Superintendent, both parties mutually and irrevocably agree the final invoice amount is:</p> <p align="center">(SAY U.S.DOLLAR TWO HUNDRED SIXTY-ONE THOUSAND AND SIX HUNDRED EIGHTEEN ONLY)</p> <p>REMARK: <i>The final amount and terms are approved by both party representative and no any further argument & claim against the contracting party for delay of ship's delivery.</i></p>	<p>US\$261,618.00</p>

Signature: [Signature] 23-May-2004

Mr. ANTONIOS ZOULIAS
(THE ATTENDING SUPERINTENDENT ON
BEHALF OF GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT S.A.)

Signature: [Signature] 2004
友聯船廠(蛇口)有限公司
YIU LIAN DOCKYARDS (SHEKOU) LTD.

Mr. TAO HUO
(THE BUSINESS REPRESENTATIVE
OF YIU LIAN DOCKYARDS (SHE KOU) LTD.)



友聯船廠 (蛇口) 有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 1

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)	
<u>00</u>	<u>- DOCKING AND GENERAL</u>	
<u>00-1</u>	<u>DRY - DOCKING</u> The vessel docked and undocked including first two days dock hire. \$5,140.00 Dock hire for each additional day, total 6 days (From 12th. May. 2004 to 19th May 2004) \$1,110.00	
<u>00-2</u>	<u>RIGGER</u> Rigger for docking and undocking and entering and leveing. \$3,120.00	
<u>00-3</u>	<u>POILTAGE</u> To supply pilot services for docking and undocking, 2 shifts. \$960.00	
<u>00-4</u>	<u>TUGBOATS</u> To supply tugboat services for docking and undocking, 2 shifts. \$3,560.00	
<u>00-5</u>	<u>ELECTRIC POWER</u> Electrical cable connected and disconnected 1 line, 1 time. \$100.00 To supply electrical power 21960 KWH. (on dock) \$5,490.00	
<u>00-6</u>	<u>GARBAGE REMOVAL</u> To install a garbage box 13 days, from 11th May. 2004 to 23th May 2004. \$390.00	
<u>00-7</u>	<u>FIRE WATCHMAN SERVICE</u> To supply fire watchman 2 man 13 days, from 11th May 2004 to 23 May 2004. \$3,120.00	
<u>00-8</u>	<u>COOLING WATER</u> (On floating dock) To connect and disconnect cooling water 2 lines 1 times \$80.00 To supply cooling water 8 days. \$320.00	
<u>00-9</u>	<u>FIRELINE WATER</u> To connect and disconnect fireline 2 times, 2 lines. \$160.00 To keep preussre 13days. \$520.00	
<u>00-10</u>	<u>GANGWAY</u>	



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 2

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	Ship name: M.V. "STAR" INVOICE FOR REPAIR WORKS (Our Bill no.:SK04DY-004)	
	To erect & remove gangway 3 times.	\$1,140.00
00-11	WARFAGE Total 5 days	\$1,400.00
00-14	TO SUPPLY PORTABLE PHONE, COPIER, FAX, SERVICE FOR SUPT.	\$834.00
00-15	TO CONNECT AND DISCONNECT BALLAST WATER LINE,6PCS. To supply ballast water 400 tons. To remove / refit air vent cap: 3pcs.	\$240.00 \$160.00 \$90.00
00-16	GAS FREE AND CERTIFICATE. No 3 F.O.T.P. No 3 W.B.P. No.3 WB S. No2 F.O.T.(P).	\$320.00
00-17	CRANE SERVICE. 4HOURS.	\$360.00



友聯船廠 (蛇口) 有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 3

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<p><u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)</p> <p><i>DRY-DOCK REPAIR</i></p> <p>FISH NET CROPPED. To erect staging 1 pc. To crop old fish net around rope guard.</p> <p>BOTTOM PLUG. To remove / refit bottom 1pc with cement.</p> <p>ANTI- OIL LEAKAGE PROTECT 2. To install oil boom, USD12.7/m/day x 480 m, 1 day. 3. Car due: One trunk for transportation material and equipment. 1 day One for preparing & transportation foreman & manager, 1 day 4. Manpower: (1) workman:10 persons: USD10/hour x 10 men x 8 hours (2) foreman & manager 2 persons:USD20/hour/man x 2 man x 8 hours 5. Cleaning tools 6. Cleaning launch boat 1 pc, 1 day Cleaning ship "LONGTEN" 1 pc, 1 day Cleaning Ship "LONGTEN No.2" 1 pc, 1 day</p>	<p>\$80.00</p> <p>\$20.00</p> <p>\$12,491.00</p>



Item No.	Description	AMOUNT	
		U.S.D.	
	<u>Ship name: M.V. "STAR"</u>		
	<u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)		
	DECK DEPARTMENT		
D/1	MANHOLE OPEN/ CLOSE.		
	1. To open /close double bottom oil and water tank manhole with new gaskets 12pcs.		\$720.00
	2. To re-thread studs 240pcs.		
	3. To renew stainless nut: M20x80pcs.		\$240.00
D/1	HATCH COVER REMOVE/ REFIT.		
	To remove H/C with a floating crane: 22T/pc x 6pcs and refit after repair.		\$1,320.00
D/1	TENSION TEST BLOCK.		
	To newly fabricate tension test block: 12x50x400x3pcs on milling machine.		\$240.00
D/1	PORT SIDE SHELL PLATE RENEWAL: FROM106---119.		
	18 x 1600 x 7800 x 2pc 3594 kg		\$12,938.00
	18 x 1000 x 7800 x 1pc 1123 kg		\$4,043.00
	18 x 1600 x 1500 x 2pc 691 kg		\$2,488.00
	18 x 1000 x 1500 x 1pc 216 kg		\$778.00
	18 x 1000 x 6500 x 1pc Single curvatur 936 kg		\$3,875.00
	18 x 1800 x 6500 x 1pc Single curvatur 1685 kg		\$6,976.00
	Sample plate used flat bar:		
	4 x 20 x 6000 x 10pc 38 kg		\$720.00
D/1	INNER BOTTOM PLATE RENEWAL FROM 112---117.		
	14 x 700 x 2600 x 1pc 204 kg		\$734.00
D/1	PORT SIDE BOTTOM PLATE RENEWAL: FROM: 111--112.		
	16 x 600 x 700 x 1pc 54 kg		\$194.00
D/1	PORT SIDE OIL TANK BOTTOM PLATE RENEWAL FROM: 109--118.		
	12 x 1200 x 6000 x 1pc 691 kg		\$2,488.00
D/1	PORT SIDE OIL TANK TOP PLATE RENEWAL FROM111--116.		
	12 x 1200 x 2800 x 2pc 645 kg		\$2,322.00



友聯船廠 (蛇口) 有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 5

Item No.	Description	AMOUNT	
		U.S.D.	
	<u>Ship name: M.V. "STAR"</u>		
	<u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u>		
	(Our Bill no.:SK04DY-004)		
D/1	PORT SIDE OIL TANK TRANSVERSE BULKHEAD RENEWAL FRAME 132.		
	12 x 900 x 2100 x 2pc	363 kg	\$1,307.00
	12 x 1300 x 1500 x 2pc	374 kg	\$1,346.00
	12 x 1100 x 1500 x 2pc	317 kg	\$1,141.00
	Stiffener renewal with newly fabricate angle bar:		
	12 x 125 x 1000 x 2pc	24 kg	\$86.00
	14 x 90 x 1000 x 2pc	20 kg	\$72.00
	Upper reinforcement plate renewal.		
	12 x 400 x 400 x 4pc	61 kg	\$220.00
	12 x 400 x 800 x 1pc	31 kg	\$112.00
	12 x 150 x 200 x 2pc	6 kg	\$72.00
D/1	PORT SIDE NO3 WATER TANK INNER STRUCTURE RENEWAL.		
	Frame renewal : No117. 116. 114. 113. 110. 109 with bulb bar:		
	Bulb bar: 14 x 250 x 2800 x 6pc Single curvatur	644 kg	\$3,599.00
	Frame upper and lower bracket renewal.		
	12 x 900 x 1000 x 8pc Flanged	691 kg	\$2,861.00
	12 x 500 x 800 x 8pc	307 kg	\$1,105.00
	Frame No115. 112. 111. Web frame renewal.		
	10 x 1200 x 2600 x 3pc	749 kg	\$2,696.00
	12 x 120 x 2600 x 3pc	90 kg	\$324.00
	12 x 100 x 700 x 3pc	20 kg	\$72.00
	14 x 300 x 300 x 6pc	60 kg	\$216.00
	Frame No108. Web frame renewal.		
	12 x 700 x 2000 x 1pc	134 kg	\$482.00
	14 x 300 x 300 x 2pc	20 kg	\$72.00
	Oil tank bottom plate longitudinal renewal from118--109 with made angle bar.		
	12 x 200 x 5600 x 2pc	215 kg	\$774.00
	14 x 90 x 5600 x 2pc	113 kg	\$407.00
	Deck longitudinal reinforcement plate renewal.		
	12 x 500 x 500 x 2pc	48 kg	\$173.00
	12 x 700 x 500 x 2pc	67 kg	\$241.00



Item No.	Description	AMOUNT	
		U.S.D.	
	Ship name: M.V. "STAR"		
	INVOICE FOR REPAIR WORKS (Our Bill no.:SK04DY-004)		
D/1	PORT SIDE NO3 OIL TANK INNER STRUCTURE RENEWAL.		
	Frame 117. 116. 114. 113 renewal.		
	Bulb bar: 14 x 250 x 2800 x 4pc Single curvatur 314 kg		\$1,300.00
	Frame : 118. 117. 116. 114. 113. 110. 109. 94. Longitudinal lower bracket renewal.		
	12 x 500 x 850 x 8pc 326 kg		\$1,174.00
	Frame 117.113.115 Stiffener renewal.		
	12 x 800 x 950 x 3pc 219 kg		\$788.00
	12 x 200 x 850 x 6pc 98 kg		\$353.00
	Deck longitudinal renewal with made angle bar Fr111--116.		
	12 x 200 x 2800 x 1pc 54 kg		\$194.00
	14 x 90 x 2800 x 1pc 28 kg		\$101.00
	Side longitudinal girder renewal with made angle bar:Fr119--109.		
	12 x 200 x 6100 x 3pc 351 kg		\$1,264.00
	14 x 90 x 6100 x 3pc 184 kg		\$662.00
	Fr. 115.112.111. Web frame renewal.		
	10 x 1200 x 2600 x 3pc 749 kg		\$2,696.00
	12 x 120 x 2600 x 3pc 90 kg		\$324.00
	12 x 100 x 700 x 3pc 20 kg		\$108.00
	14 x 300 x 300 x 8pc 81 kg		\$292.00
	14 x 500 x 600 x 12pc 403 kg		\$1,451.00
	12 x 500 x 500 x 6pc 144 kg		\$518.00
	12 x 100 x 500 x 6pc 29 kg		\$216.00
	Fr.108. Web frame renewal.		
	12 x 600 x 1400 x 1pc 81 kg		\$292.00
	12 x 300 x 300 x 4pc 35 kg		\$144.00
D/1	PORT SIDE NO3 HOLD CORIDOR INNER STRUCTURE RENEWAL.		
	Fr 119. Web frame renewal.		
	12 x 500 x 1200 x 1pc 58 kg		\$209.00
	Fr 120--118 side longitudinal parts renewal..		
	28 x 240 x 1500 x 2pc 161 kg		\$580.00
	No117 frame upper reinforcement renewal.		
	12 x 400 x 850 x 2pc 65 kg		\$234.00
	10 x 100 x 600 x 4pc 19 kg		\$144.00



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 7

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<p><u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)</p>	
	<p>10 x 100 x 300 x 4pc 10 kg</p>	\$144.00
D/1	<p>ACCESS WORK OF SHELL PLATE RENEWAL To erect and remove staging for shell plate steel work 300 Cub.m.</p>	\$1,200.00
D/1	<p>OVERTIME WORK ON FLOATING DOCK Shipyard arrange overtime work for shell plate & bottom plate in order to minimize the floating dock schedule. So, vessel stayed on floating dock from 13rd of May to 18th of May (undocking day is 19th of May): Per day: 34 persons from 22:00 to next day morning 6:00</p>	\$17,952.00
D/1	<p>SHELL PLATE VACUUM TEST. To carry out vacuum test for follow plate: 5800x2000x1pc. 5800x1000x1pc 7400x1700x2pcs 600x700x1pc. To newly machine brass connector: Dia55x60x4pcs,Dia60x60x2pcs,Dia45x60x2pcs.</p>	\$960.00
D/1	<p>UT TEST FOR SHELL PLATE RENEWAL. No 3 water tank port side shell plate carry out UT test. Water tank bottom plate UT test 4 m. Stbd. Side shell plate carry out UT test 5 places.</p>	\$660.00
	<p>NO3 HOLD SHELL PLATE RENEWAL CARRY OUT RT 2PLACE. NO3 HOLD SHELL PLATE RENEWAL CARRY OUT UT 10M. OIL TANK BOTTOM CARRY OUT UT 7M. BETWEEN No2&3 HOLD BULKHEAD CARRY OUT UT 7M.</p>	\$880.00
D/2	<p>NO2 OIL TANK SUCTION PIPE BLIND. To dismantle suction pipe, blind pipe and refit after repair. To dismantle and refit suction port : Dia140x1pc.</p>	\$30.00
D/2	<p>NO2 OIL TANK AIR PRESSURE TEST. To carry out air pressure test 300 cub.m x 2 times. To remove vent cap, blind and refit after test.</p>	\$600.00



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 8

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<p><u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)</p>	
D/4	<p>NO3 BALLAST TANK AIR PRESSURE TEST. To carry out air pressure test 300 cub.m x 2 times. To remove vent cap, blind sounding pipe, suction port and refit after test.</p>	\$600.00



友聯船廠 (蛇口) 有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice 9

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<p><u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)</p> <p style="text-align: center;">ENGINE DEPARTMENT</p>	
E/1	<p>NO3 FUEL OIL TANK HEATING PIPE RENEWAL. Bended/leaking pipe removed to workshop, newly fabricated with SCH80 pipe, ground, painted, and refitted with new bolts and gaskets. Dia 34 x 1500 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves, Used pipe clip: Dia34x2pcs.</p>	\$180.00
E/1-1	<p>NO 3 FUEL OIL TANK HEATING COIL AIR PRESSURE TEST. 1. To remove heating pipe inlet and outlet valves, blinded and refit after repair. 2. To carry out air pressure test for heating coils: Dia48x300m x 1pc.</p>	\$380.00
E/1-2	<p>NO3 OIL TANK HEATING PIPE RENEWAL. Bended/leaking pipe removed to workshop, newly fabricated with SCH80 pipe, ground, painted, and refitted with new bolts and gaskets. Dia 48 x 2500 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 2200 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 2300 x 1 pc 1 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 1600 x 2 pc 4 elbows, 4 sleeves, Dia 48 x 1600 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 1700 x 1 pc 1 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 2300 x 1 pc 3 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 1300 x 1 pc 2 sleeves, Heating coil renewal. Dia 48 x 5500 x 1 pc 2 sleeves, Used pipe clip: Dia48x15pcs.</p>	\$2,788.00
	<p>NO3 OIL TANK HEATING PIPE RENEWAL. Bended/leaking pipe removed to workshop, newly fabricated with SCH80 pipe, ground, painted, and refitted with new bolts and gaskets. Dia 48 x 2200 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 1700 x 1 pc 1 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 5100 x 1 pc 1 elbows, 2 sleeves, Dia 48 x 1500 x 1 pc 2 elbows, 2 sleeves,</p>	



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice¹⁰

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
<u>Ship name: M.V. "STAR"</u>		
<u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u>		
		(Our Bill no.:SK04DY-004)
	Dia 48 x 1300 x 2 pc	4 elbows, 4 sleeves,
	Dia 48 x 1500 x 1 pc	2 elbows, 2 sleeves,
	Dia 48 x 1800 x 1 pc	2 elbows, 2 sleeves,
	Used pipe clip: Dia48x18pcs.	\$1,813.00
	To carry out air pressure test: Dia48 x300M.	\$380.00



友聯船廠 (蛇口) 有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice¹¹

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004) <i>PAINTING WORK</i> <u>DECK REPAIR</u>	
D/1	NO.1 FUEL OIL SIDE TANK (PORT SIDE) 130 CUB.M To pump out oily water 101 tons, \$8,080.00 To clean fuel oil tank for gas free: \$1,300.00 To remove and dispose oily sludge 2 tons: \$480.00 Ventilation 2 set, 4 days: \$120.00 Lighting 2set, 4 days: \$64.00	
D/2	No.2 H.F.O tank (p) cleaning, capacity : 271 Cub.m To remove oil sludge 4 tons and disposal. \$960.00 2.To scrape and cleaning with rags. \$2,710.00 Ventilation 2 set, 4 days: \$120.00 Lighting 2set, 4 days: \$64.00 Staging 200 Cub.m \$1,200.00	
	No.4 H.F.O tank (p) cleaning, capacity : 271 Cub.m To oily water mix with fuel oil, total 145 tons \$11,600.00 To remove oil sludge 4 tons and disposal. \$960.00 2.To scrape and cleaning with rags. \$2,710.00 Ventilation 2 set, 4 days: \$120.00 Lighting 2set, 4 days: \$64.00 Staging 200 Cub.m \$1,200.00	
	No.3 H.F.O tank (p) cleaning, capacity : 315Cub.m 1.To remove oil sludge 3 tons and disposal. \$720.00 2.To scrape and cleaning with rags. \$3,150.00 Ventilation 2 set, 4 days: \$120.00 Lighting 2set, 4 days: \$64.00 Staging 280 Cub.m \$1,680.00	
D/3	No.1 W. BALLAST SIDE TANK PORT SIDE 172 CUB.M	



Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	Ship name: M.V. "STAR"	
	INVOICE FOR REPAIR WORKS (Our Bill no.:SK04DY-004)	
	To pump out oily water: 172 tons:	\$13,760.00
	To clean with chemical 450 sq.m:	\$1,890.00
	To dispose mud mix oil 1.5 tons:	\$360.00
	Ventilation 2 set, 4 days:	\$120.00
	Lighting 2set, 4 days:	\$64.00
	staging 150 Cub.m:	\$900.00
	No.2 W. BALLAST SIDE TANK PORT SIDE 179 CUB.M	
	To pump out oily water: 176 tons:	\$14,080.00
	To clean with chemical 450 sq.m:	\$1,890.00
	To dispose mud mix oil 1.5 tons:	\$360.00
	Ventilation 2 set, 4 days:	\$120.00
	Lighting 2set, 4 days:	\$64.00
	staging 150 Cub.m:	\$900.00
	No.2 W. BALLAST SIDE TANK STBD SIDE 179 CUB.M	
	To pump out oily water: 156 tons:	\$12,480.00
	To clean with chemical 450 sq.m:	\$1,890.00
	To dispose mud mix oil 1.5 tons:	\$360.00
	Ventilation 2 set, 4 days:	\$120.00
	Lighting 2set, 4 days:	\$64.00
	staging 150 Cub.m:	\$900.00
	No.3 W.ballast tank (p side) is contaminated by H.F.O, cleaning ,	
	To make full staging total 230 cub.m.	\$1,380.00
	To remove oil sludge 3 tons and oily-water 10 tons and disposal.	\$1,520.00
	Ventilation , light , and gas free ok.	
	To hand chipping and scrape rust area(because inside have oil)60% total 390 SQM.E301	\$1,170.00
	To clean by chemical total 800 SQM	\$3,360.00
	No.3 W.ballast tank (stb sied) is contaminated by H.F.O, cleaning ,	
	Shipyards supplied pumper to pump out oily-water total 216 Cub.m and disposal.	\$17,280.00
	To make full staging total 230 cub.m.	\$1,380.00
	To remove oil sludge 3 tons and oily-water 10 tons and disposal.	\$1,520.00



友聯船廠(蛇口)有限公司
Yiu Lian Dockyards (Shekou) Limited

Invoice¹³

Item No.	Description	AMOUNT
		U.S.D.
	<u>Ship name: M.V. "STAR"</u> <u>INVOICE FOR REPAIR WORKS</u> (Our Bill no.:SK04DY-004)	
	To hand chipping and scrape rust area (because inside have oil)60% total 390SQM.	\$1,170.00
	To clean by chemical total 800 SQM.	\$3,360.00
D/7	The renewed hull plater to scrape and cleaning welding seam, then T/U 2 coat total 400 SQM.	
	No.3 D.B.Tank(p) and No.3 W.ballast tank(p) renewed plate to scrape and cleaning welding seam and T/U one coat, cleaning tanks after finished job.	\$1,400.00
	Total USD:	\$261,618.00

AMA

From: "The Salvage Association - Hong Kong office" <hong_kong@wreckage.org>
To: "Associated Marine Adjusters, Piraeus / David Clancey" <adjuster@ama.gr>
Cc: "Steve Ralling" <steve_ralling@wreckage.org>
Sent: 21 December 2004 03:04
Subject: Fw: 'STAR' - 245375

This e-mail and the information in it is confidential and may be legally privileged. If you are not an intended recipient, you must not read, use, or disseminate the information and must delete the message immediately. Although The Salvage Association believes this e-mail and any attachments are free from any Virus or other defect which may affect a computer, it is the responsibility of the recipient to ensure that it is Virus-free. The Salvage Association does not accept any responsibility for any loss or damage arising in any way from its use.

TO: Associated Marine Adjusters Ltd, Piraeus / David Clancey (adjuster@ama.gr)
COPIES: SA London GSS / Steve Ralling (245375)
FROM: The Salvage Association (Hong Kong office) / Andre Jones, Staff Surveyor
DATE: 21st December 2004

SUBJECT: 'STAR'

1st MAY 2004 – COLLISION WITH UNKNOWN VESSEL

Instructions: 4th May 2004

Report of Survey No: 245375 issued 1st June 2004

(our survey reference: SAHK 04040)

Reference is made to your correspondence dated 15th December 2004 in relation to the captioned matter.

1. EXTENT OF DAMAGE

The attending surveyor considers that, in relation to the photograph submitted, the indents are incorrectly marked if they are intended to suggest relevance to the transverse bulkhead damage at frame 132. Both are situated significantly to aft of the bulkhead. The location of the transverse bulkhead damage is in excess of seven metres from the forward extremity of the damaged area cropped as a result of the collision. We have photographs of this area which clearly illustrate indented side plate with coatings intact or remade.

The attending surveyor remains satisfied that the bulkhead damage referred to is unrelated to the damage arising from the casualty under review.

2. REPAIR ACCOUNTS

We note that the account of Messrs. Yiu Lian Dockyards (Shekou) Ltd, No. B04DY-004B dated 23rd May 2003, appears to have been agreed without any form of discount having been secured to gross items, and submitted for our review without breakdown or explanation of certain costings. We should therefore be most grateful if Shipowners would clarify the following:

- (i) 'Anti-oil leakage protect' (USD 12,491) – please show how costs were arrived at.
- (ii) On what basis was the figure of USD 3.60/kg for standard steel tariff agreed (or what efforts were made to reduce it) on 17,750 kg renewals?
- (iii) On what basis were overtime payments at a mainland shipyard agreed, given their normal commercial practices in this respect. Is the figure of USD 17,952 intended to represent the *excess* or *total* cost of working the overtime?
- (iv) On what basis were oily water disposal rates of USD 80/ton agreed when oil content percentage was as low as 3.5% was known in some tanks?

(v) What overall discount to the account was secured?

We look forward to your response, which will allow us to assess the invoice as requested.

Regards

visit the Salvage Association website at <http://www.wreckage.org>



ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD
THE ADJUSTING GROUP

Company e-mail : adjuster@ama.gr

E - M A I L M E S S A G E

To : The Salvage Association, Hong Kong
For the attention of : Mr. Andre Jones
e-mail address : hong_kong@wrechage.org
c.c. : The Salvage Association, London
steve_ralling@wreckage.org
Date : 1st February 2005
From : David Clancey
Re : "STAR" - Collision with unknown vessel
Report GSS 245375 dated 01.06.04

We refer to your e-mail message dated the 21st December 2004 raising a number of queries in connection with the approval of the repair account of Yiu Lian Dockyards (She Kou) Limited.

The Ship's Managers contacted the repair yard for their comments, and they responded as follows:

1. *Discount: Because it is bottom damage and ask dry-dock very urgent, the shipyard didn't offer any discount.*
2. *i. Please check attachment of quotation of anti-oil leakage protect which had been submitted to Mr. Zoulias.*
ii. The basic price of steel renewal is USD3.0/kg(net) (Please check quotation), because it is sea damage repair and long time stay in shipyard's floating dock. The dry-dock space is offered by shipyard after postpone other ship's schedule. If ship repair in Hong Kong, the steel price will be much more than this.
iii. Overtime time charge: 34 person x 8 hour/day (22:00-next 6:00) x 11usd/hour (due to mid night) x 6 days = USD17952.

iv. To pump out and dispose oily water USD 80/ton. It is tariff and had been offered to you. Even though it is few oil inside, we cannot dispose it ourselves. We have to transport oily water with barge to other position which is approved by Government.

v. I am sorry. We cannot offer any overhaul discount to you. When you ask shipyard to help the vessel to dry-dock and repair, shipyard try her best to help you. Because other vessel repair schedule was postponed and your vessel stay in dry-dock long time (we lose one dock space), we have to charge you high cost for comparison yard's lose. All quotation had been offered and accepted by your side before we carry out subject repair. Shipyard is very disappoint for your request.

The Shipowners have accepted that the damage found to the transverse division bulkhead between No. 2 and 3 port fuel oil tanks does not relate to the collision on the 1st May:

With regard to the repair costs included in the account of Yiu Lian Dockyards (She Kou) Ltd, we have discussed the points you raised in your recent e-mail message and the comments made by the yard, as shown above, with the Shipowners, and as a result would like to add the following.

1. The anti-oil leakage protection was dealt with in the yards' quotation, which is attached.
2. You will note that the yard have advised that the basic rate for steel renewal is US\$ 3.00 per kg, and this is confirmed in the quotation. However the Shipowners have pointed out that the quotation also includes an increase of 20% to the rates for work in way wing tanks etc., and it is this rate of US\$ 3.60 that applies to the repairs in this case.
3. The overtime was charged for 34 persons x 8 hrs (22.00 to 06.00) for 6 days at US\$ 11.00 per hour. The work is normally carried out in two shifts. In this connection we should be grateful to receive your approval of the level of overtime. The Shipowners have advised that due to the pressure on the yard for their drydock, and as a result of the time required being greater than expected, the overtime was worked at the yard's insistence.
4. As the yard have made clear their agreed rate for disposal of oily water is US\$ 80.00 per ton does not alter as the disposal by barge is the same regardless of the level of the oil pollution.
5. The yard have confirmed that no discount was offered as a result of the short notice given for the required repair. They have also stated that the drydocking was longer than at first expected, which required them to alter there planned schedule. The Shipowners have also confirmed that there were no alternative slots available in other shipyards in the area. Although it is no doubt normal practice to obtain a discount from the yard's quoted prices, it can be seen that in this instance the Shipowners had no grounds for obtaining such a discount.

We shall be grateful if you will now review this matter, and in the light of the above additional information approve the accounts as presented with our letter dated the 15th December.

Best regards,

David Clancey

ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD

2, 11 Merarchias Street, Piraeus 18535 Greece Tel: +30 210 428 0480
Fax: +30 210 428 2980

GLASGOW LONDON PIRAEUS SINGAPORE

**THE SALVAGE
ASSOCIATION**

Associated Marine Adjusters Ltd
2 Il Merarchias Street
Piraeus
185 35
Greece

For attention: Mr. David Clancey

HONG KONG OFFICE
702-3, OCEAN BUILDING
80, SHANGHAI STREET
KOWLOON
HONG KONG

PHONE: +852 2525 3619
FAX: +852 2810 6229
E-MAIL: hong_kong@wreckage.org
WEBSITE: www.wreckage.org

(by e-mail to adjuster@ama.gr)

7th February 2005

Dear Sir,

SUBJECT: 'STAR'
1st MAY 2004 – COLLISION WITH UNKNOWN VESSEL
Instructions: 4th May 2004
Report of Survey No: 245375 issued 1st June 2004
(our survey reference: SAHK 04040)

Reference is made to your correspondence dated 15th December 2004, and further clarifications received 1st February 2005 in relation to the captioned matter.

1. EXTENT OF DAMAGE

We note that Shipowners have accepted our view that damage found to the transverse division bulkhead at frame 132 (between No.2 & No.3 port side fuel oil tanks) does not relate to the casualty under review.

2. REPAIR ACCOUNTS

(a) **DYNAMIC DIVERS, Greece**
Debit Note ref. GLDNP/2004/001, undated.
(noted in the presented sum of EUR 65,500.00)



The Salvage Association is a trading style of BMT Salvage Limited

Member of the BMT group of companies

This invoice refers to temporary repairs undertaken between 6th-10th May whilst the vessel was anchored at Hong Kong, and further inspections made 11th May at Shekou. Such repairs comprised blanking the holes in underwater hull plating in way of No.3(P) fuel oil tank and No.3(P) water ballast tank. On this occasion, such temporary repairs were unavoidable in order to allow the tanks to be pumped out prior to docking. The work was undertaken by a diving team of seven persons. Subject to Underwriters liability, charges are fair and reasonable in the sum presented for the work undertaken, mindful that the divers were transported from Greece on this occasion. No diving company based in Hong Kong was readily capable of undertaking repairs of this magnitude.

(b) PAYMENTS TO CREW MEMBERS

4th-11th May 2004, signed by the recipients and Master of the vessel
(noted in the presented sum of USD 5,000.00)

These payments refer to assistance reportedly given to the diving team between their arrival on 4th May and completion on 11th May 2004. Subject to the terms & conditions of the Crew Agreement in force on the vessel, such charges as presented are agreed to be fair and reasonable, reflecting a moderate saving on the use of shore labour from Hong Kong.

(c) YIU LIAN DOCKYARDS (SHEKOU) LTD

Invoice No: B04DY-004B, dated 23rd May 2004
(noted in the presented sum of USD 261,618.00)

From this account, we note summaries as follows:

(i) Docking & General Services: USD 28,614.00 – agreed as fair & reasonable subject to Underwriters liability and Adjustment as may be shown necessary.

(ii) Damage Repairs: USD 111,656.00 – agreed as fair & reasonable subject to Underwriters liability in the lesser sum of USD 88,418.00 only.

Repair charges are noted to include an amount of USD 17,952 stated as being the excess cost of overtime for 34 persons working eight-hour night shifts for six days, at the shipyard's insistence. For the guidance of Underwriters, we consider that charges associated with the working of overtime to free up dock space is ordinarily a matter for the shipyard in mainland China, since it is clearly to their commercial advantage. We do not agree that such charges are reasonably made to the ship owner in this instance; had we been invited to attend the negotiation of accounts, we would have expected this matter to be addressed, especially given the magnitude of other charges made by the yard. Accordingly, the sum of USD 17,952 is separately noted, strictly without prejudice to Underwriters liability. Such overtime working is estimated to have saved two days under repair.

Of the remaining repair charges, we consider that USD 5,286 is unrelated to the casualty under review as follows:

Netting cropped from rope guard: USD 80

Item D1: transverse bulkhead at frame 132: USD 4,356

Items D1 (part) & D2: NDT and air testing charges for No.2 fuel oil tank – occasioned only by the requirement to renew the transverse bulkhead at frame 132: USD 220 + 30 + 600 = USD 850

(iii) Tank cleaning charges, occasioned by the casualty under review: USD 121,348.00 – agreed as fair & reasonable subject to Underwriters liability.

We accept that this charge, which refers to contaminated fuel oil tanks 1(P), 2(P), 3(P) & 4(P), and contaminated water ballast tanks 1(P), 2(P), 2(S), 3(P) & 3(S) is in accordance with the shipyard's published tariff.

We trust this to be of assistance.

Yours faithfully,

A. G. L. Jones

André G.L. Jones
(Attending Surveyor)

cc: SA London GSS / Steve Ralling

PRELIMINARY



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING CLASS SURVEY REPORT

Vessel Name	STAR	Class Number	7903596
Attending Office	Guangzhou	Report Number	GH519408
First Visit Date	13-May-2004	Last Visit Date	23-May-2004

THIS IS TO CERTIFY that the undersigned surveyor(s) to this Bureau, did at the request of the Owners representative attend the Container Carrier STAR, of Port Valletta, Malta, Class Number 7903596, IMO Number 7810533, on 13-May-2004 as the vessel lay afloat, on dock, in order to carry out the inspection(s) noted below:

Date Undocked : 19-May-2004

Survey Location: Yiu Lian (Shekou) Shipyards

Report	Survey Description	Status	Outstanding Checksheets*	
			No	Yes
GH519408_A	Damage - Repair Survey (Class)	Completed	No	Yes

Closing Paragraph

It is recommended that this vessel be retained as Classed with this Bureau.

Surveyor(s) to The American Bureau of Shipping Attending Surveyors

Chan Chun Kam

Reviewed By

Chan Chun Kam




*Total Pages Including Checksheets: Page 1 of _____ (internal ABS distribution only)

NOTE: This report evidences that the survey reported herein was carried out in compliance with one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of the American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. This Report is a representation only that the vessel, structure, item or material equipment, machinery or any other item covered by this Report has been examined for compliance with, or has met one or more of the Rules, guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping. The validity, applicability and interpretation of this report is governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof. Nothing contained in this Report or in any notation made in the contemplation of this Report shall be deemed to relieve any designer, builder, owner, manufacturer, seller, supplier, repairer, operator or other entity of any warranty express or implied.

A B Report A - Preliminary

PRELIMINARY



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING CLASS SURVEY REPORT

Vessel Name	STAR	Class Number	7903596
Attending Office	Guangzhou	Report Number	GH519408
First Visit Date	13-May-2004	Last Visit Date	23-May-2004

Damage - Repair Survey (Class) - Collision Damage

THIS IS TO CERTIFY that the undersigned Surveyors to this Bureau did, at the request of the Owner's Agent, GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LIMITED, attend the Container Vessel "STAR" of Valletta, Malta, ABS Class No. 7903596, as the vessel lay afloat on Drydock No.2 of Yui Lian Dockyards (Shekou) Limited at Shekou, ShenZhen, P.R.China on 13 May 2004 and subsequent dates in order to examine and report on Collision Damage alleged to have been sustained as a result of colliding with an unknown floating object at approx. 0430 Hours on 1 May 2004, while enroute from Taiwan to Hong Kong at Latitude 22o 27' North, Longitude 115o 13' East. For further particulars see report as follows:

59 Side Shell Plating

Opened In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Closed In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Due By		Condition of Class	Closed

Found Side Shell Platings of Fuel Oil Tank 3P & Ballast Side Tank 3P between Fr 109 and Fr 120 were found fractured/buckled.

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The fractured/buckled side shell platings were part cropped and renewed with insert of size approx. as follows:
All dimensions in millimeters and all grade A steel plate

- 1/. Strake J, 18 x 2100 x 8500
- 2/. Strake H, 18 x 1400 x 8500
- 3/. Strake G, 16 x 2600 x 6000
- 4/. Strake F, 16 x 2600 x 7200
- 5/. Strake E, 16 x 800 x 7200

During and upon completion of above repairs, all works were examined, weld joints were selectively non-destructively examined by ultrasonic and radiography method and found satisfactory. Platings in way of Ballast Tanks were hydro-tested and platings in way of Fuel Oil tank were air-tested, all were proven tight.

60 Ballast Tank 03 P

Opened In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Closed In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Due By		Condition of Class	Closed

Found Ballast Side Tank 3P, various Internal structures between Fr 109 and Fr 120 were found fractured/buckled.

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The fractured/buckled Internal structures were part cropped and renewed with insert of size approx. as follows:
All dimensions in millimeters and all grade A steel plate

- 1/. Web frame plating Fr112, Fr113 & Fr116:
- 10 x 1000 x 2600 w/flange 10 x 120 x 2600 x 3pcs
- 2/. Side Shell vertical transverse stiffeners & end brackets at Fr110, Fr114, Fr115, Fr117 & Fr118:
- transverse stiffeners, bulb plate 250x12 x 2600 x 6pcs

PRELIMINARY



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING CLASS SURVEY REPORT

Vessel Name	STAR	Class Number	7903596
Attending Office	Guangzhou	Report Number	GH519408
First Visit Date	13-May-2004	Last Visit Date	23-May-2004

- bottom bracket, 10 x 600 x 12 x 6pcs
 - upper bracket, 10 x 550 x 370 x 4pcs, 10 x 350 x 370 x 2pcs
 3/. Tank top under deck longitudinal, 200x90x12 x 4200
 During and upon completion of above repairs, all works were examined and found satisfactory.

61 Ballast Tank 03 P

Opened In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Closed In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Due By		Condition of Class	Closed

Found Bottom floor platings of Ballast Side Tank 3P between Fr 112 and Fr 116 were found buckled.

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The buckled floor platings were cropped and renewed with insert of size approx 10mm x 500mm x 2500mm, grade A.
 During and upon completion of above repairs, all works were examined, 100% non-destructively tested by ultrasonic method found satisfactory. Hydro tested and proven tight.

62 Fuel Oil Tank 03 P

Opened In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Closed In Report	GH519408_A	23-May-2004	Guangzhou
Due By		Condition of Class	Closed

Found Fuel oil tank 3P, various internal structures between Fr 112 and Fr 120 were found buckled

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The buckled internal structures were part cropped and renewed with insert of size approx. as follows:
 All dimensions in millimeters and all grade A steel plate

- 1/. Tank top under deck longitudinal:
 - 200x90x12 x 1900
- 2/. 1st and 2nd side shell longitudinal (counting downward from tank top) lwo Fr116:
 - 200x90x12 x 3600 x 2pcs
- 3/. 1st stringer plating (counting downward from tank top):
 - 10 x 900 x 4100
- 4/. 1st stringer under deck longitudinal:
 - 200x90x12 x 4200
- 5/. Web frame plating between 1st stringer and bottom floor at Fr112, Fr113 & Fr116:
 - 10 x 1000 x 2600 w/flange 10 x 1200 x 2600 x 3pcs
- 6/. Side Shell vertical transverse stiffeners between 1st stringer and bottom floor at Fr114, Fr115 & Fr117:
 - bulb plate 250x12 x 2600 x 3pcs
- 7/. Upper brackets attached to stiffeners as stated in item 4:
 - 10 x 600 x 680 x 3pcs

PRELIMINARY



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING CLASS SURVEY REPORT

Vessel Name	STAR	Class Number	7903596
Attending Office	Guangzhou	Report Number	GH519408
First Visit Date	13-May-2004	Last Visit Date	23-May-2004

During and upon completion of above repairs, all works were examined and found satisfactory.

63 Fuel Oil Tank 03 P

Opened In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Closed In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Due By Condition of Class Closed

Found Bottom floor platings of Fuel Oil Tank 3P between Fr 116 and Fr 120 were found buckled.

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The buckled floor platings were cropped and renewed with insert of size approx 10mm x 900mm x 1750mm, grade A.

During and upon completion of above repairs, all works were examined, 100% non-destructively tested by ultrasonic method found satisfactory. Hydro tested and proven tight.

64 Fuel Oil Tank 03 P

Opened In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Closed In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Due By Condition of Class Closed

Found Oil Tight Bulkhead Fr132, between Fuel Oil Tank No.2P and No.3P, platings and attached stiffeners were found buckled

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The buckled structures between tank top and 1st stringer (counting downward from tank top) were cropped and renewed with insert of size approx. as follows:

All dimensions in millimeters and all grade A steel plate

- 1/. Bulkhead plating: 12 x 1400 x 1250; 12 x 800 x 1100; 12 x 1400 x 1000
- 2/. Stiffeners: 125x80x10 x 1150.
- 3/. Brackets: 10 x 380 x 380 x 2pcs; 10 x 800 x 400

During and upon completion of above repairs, all works were examined. Welding joints on bulkhead platings were non-destructively tested by ultrasonic method and found satisfactory. Air tested and proven tight.

65 Fuel Oil Tank 03 P

Opened In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Closed In Report GH519408_A 23-May-2004 Guangzhou
 Due By Condition of Class Closed

Found Location : Port side Walkway
 Side Shell longitudinal No.3 (counting downward from top) in way of Fr116 inside port side walkway was found buckled

Recommendation The affected areas to be cropped and renewed to the satisfaction of attending surveyor.

Rectification (Full) The buckled side shell longitudinal was cropped and renewed with insert of size approx. 25mm x 150mm x 2000mm, grade A.

PRELIMINARY



**AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
CLASS SURVEY REPORT**

Vessel Name	STAR	Class Number	7903596
Attending Office	Guangzhou	Report Number	GH519408
First Visit Date	13-May-2004	Last Visit Date	23-May-2004

During and upon completion of above repairs, all works were examined and found satisfactory.

3 June 2004

Refer to: SL/mg
File Ref: S-1

Goldenport Shipmanagement Ltd.
Status Center,
41, Athinas Ave.,
166 71 Vouliagmeni

m.v. "STAR"
ABS ID No. 7903596
Maintenance of Class Letter

Gentlemen:

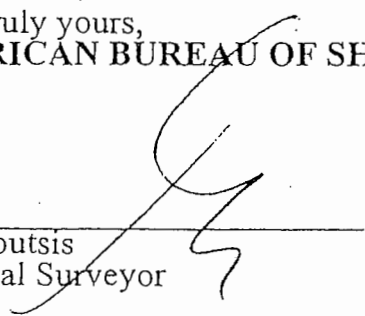
As per your request, this is to confirm that the "STAR" of Malta Registry, is classed:

✘A1 (E), ✘AMS

with the American Bureau of Shipping, and that this class was maintained, as published in the "RECORD" of the American Bureau of Shipping from 01 January 2004 to 02 June 2004.

On 02 June 2004, there were no overdue or outstanding recommendations appearing on our records.

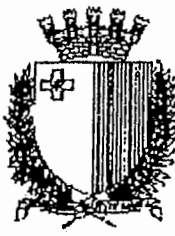
Very truly yours,
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING



S. Lakoutsis
Principal Surveyor

NOTE: THIS LETTER IS A REPRESENTATION ONLY THAT THE SUBJECT VESSEL WAS LISTED IN THE "RECORD" OF THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING ON THE DATE OR DATES STATED. NEITHER THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, NOR ITS DIRECTORS, OFFICERS, EMPLOYEES, ASSIGNS OR AGENTS SHALL BE RESPONSIBLE FOR LOSS OR DAMAGE ARISING OR RESULTING FROM ANY ACT, OMISSION, DEFAULT OR NEGLIGENCE WHATSOEVER, IN PREPARING THIS LETTER OR PREPARING AND PUBLISHING THE "RECORD" IN EXCESS OF TEN TIMES THE AMOUNT CHARGED FOR THIS LETTER. IN ADDITION THIS LETTER WAS ISSUED AFTER CONSULTATION AND INSTRUCTIONS FROM THE CORPORATE OFFICE.

COPY



SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No LPR/02/0012/SMC-1

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended, under the authority of the Government of

MALTA

By BUREAU VERITAS

Name of Ship	Distinctive number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
STAR	9HZP6	VALLETTA	11312	7810533

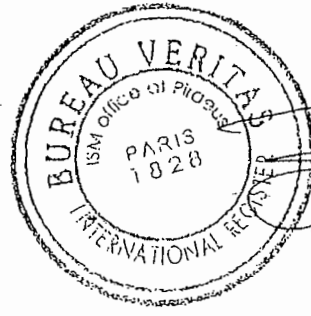
Name of Company	Ship Type
GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD. 41, ATHINAS AVE. 166 71 VOULIAGMENI GREECE	Other Cargo Ship

THIS IS TO CERTIFY THAT :

The safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

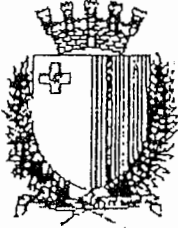
This Safety Management Certificate is valid until **26 July 2007**, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Issued at Piraeus, on the 10 June 2003



BUREAU VERITAS

N. Balalis
By Order of the Secretary



DOCUMENT OF COMPLIANCE

No LPR/03/0332/DOC/MLT

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended, under the authority of the Government of

MALTA

By BUREAU VERITAS

COMPANY

Name : GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.

Address : 41, ATHINAS AVE.

166 71 VOULIAGMENI

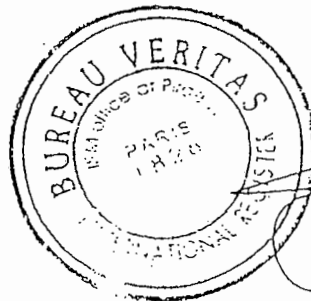
GREECE

THIS IS TO CERTIFY THAT The safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the type(s) of ships listed below :

Bulk Carrier
Other Cargo Ship

This Document of Compliance is valid until 29 May 2008, subject to periodical verification.

Issued at Piraeus, on the 4 June 2003



BUREAU VERITAS

N. Balalis

By Order of the Secretary

DISBURSEMENTS

Adjuster's Note:- We have seen all the vouchers customarily produced for the disbursements shown below and, except where otherwise noted, have either seen some documentary evidence indicating payment or have received, in reply to our specific enquiry, advices from the Assured that payment has been effected.

AT HONG KONG
1st / 11th May 2004

Adjuster's Note:- The Shipowners appointed their own Agents to take care of casualty related matters. The Charterers had their own Agents, who dealt with all cargo related matters.

AGENTS GENERAL ACCOUNT OF GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED dated 17th June 2004 in the sum of US\$ 14,440.78

US\$ 1,000.00	<p>GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED</p> <p>Agency fee (lumpsum)</p>	<u>US\$ 1,000.00</u>
887.70	<p>HONG KONG PILOTS ASSOCIATION LTD</p> <p>11.05.04 Pilotage from Western Anchorage No. 2 on departure</p> <p align="right">Equivalent to</p>	<p><u>HK\$ 6,835.28</u></p> <p><u>US\$ 887.70</u></p>
3,246.75	<p>WILLIAMSON MARINE SERVICES LIMITED</p> <p>Underwater bottom inspection on 3rd May 2004 Provision of divers with tender, workboat c/w closed circuit TV system and monitor, necessary equipment and facilities to carry out bottom inspection in attendance of ABS and P & I Club Surveyors</p> <p align="right">Equivalent to</p>	<p><u>HK\$ 25,000.00</u></p> <p><u>US\$ 3,246.75</u></p>

US\$ 5,134.45 carried forward

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
		US\$ 1,000.00	
	US\$ 887.70		
		3,246.75	
	US\$ 887.70	4,246.75	

DISBURSEMENTS

US\$ 5,134.45

brought forward

200.00

GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED

Crew handling

Signing on Superintendent - 02.05.04

Divers x 2 - 05.05.04

Signing off Divers x 2 - 11.05.04

US\$ 200.00

2,063.51

MARINE DEPARTMENT, HONG KONG (2 accounts)

05 / 06.05.04

Anchorage dues - 2 days

HK\$ 4,512.00

07 / 11.05.04

Anchorage dues - 5 days

HK\$ 11,280.00

Port clearance

97.00

11,377.00

HK\$ 15,889.00

Equivalent to

US\$ 2,063.51

2,818.18

HONG KONG SALVAGE & TOWAGE

11.05.04 - 13.30 / 17.30 hrs

Tug services towing vessel from Western Anchorage No. 2 to
CLP-TAP Sek Kok

HK\$ 21,700.00

Equivalent to

US\$2,818.18

68.05

GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED

Photographs of damage

HK\$ 134.00

Printer carriage

390.00

HK\$ 524.00

Equivalent to

US\$ 68.05

US\$ 10,284.19

carried forward

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 887.70	4,246.75	
		200.00	
		2,063.51	
	2,818.18		
		17.40	50.65
	US\$ 3,705.88	6,527.66	50.65

DISBURSEMENTS

US\$ 10,284.19	brought forward		
331.62	THE KIMBERLEY HOTEL (2 accounts)		
	10 / 11.05.04 Accommodation for Mr Chatzipanagiotis		HK\$ 967.00
	10 / 11.05.04 Accommodation for Mr Vasiliadis		1,586.50
			<u>HK\$ 2,553.50</u>
		Equivalent to	<u>US\$ 331.62</u>
100.52	ORIENTAL TRANSPORT (H.K.) CO LTD		
	02.05.04 From Office to Airport to collect Superintendent		HK\$ 33.00
	Return from Airport to Kowloon Station by airport express		180.00
	From Kowloon Station to pier with Superintendent		46.00
			<u>HK\$ 259.00</u>
	05.05.04 From Office to Airport to collect Greek divers	HK\$ 33.00	
	Return from Airport to pier	180.00	
		<u> </u>	213.00
	11.05.04 From Office to Authorities to apply for port clearance	HK\$ 9.00	
	From pier to Hotel with Greek divers	60.00	
	From Hotel to airport with Greek Divers	200.00	
	Return from Airport	33.00	
		<u> </u>	302.00
			<u>HK\$ 774.00</u>
		Equivalent to	<u>US\$ 100.52</u>
155.84	CHRISTOPHER LI & CO		
	To our professional charges being services rendered in notarising the signature of Capt. Janusz Brzuszkowski on three Notes of Protest by our Notary Public, Mr Li Chi Ming, Christopher on the 4 th May 2004		HK\$ 1,200.00
		Equivalent to	<u>US\$ 155.84</u>
US\$ 10,872.17	carried forward		

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,705.88	6,527.66	50.65
		331.62	
		100.52	
		155.84	
	US\$ 3,705.88	7,115.64	50.65

DISBURSEMENTS

US\$ 10,872.17

brought forward

324.67

GERALD SHIPSTORES COMPANY

Boat charge for stand by alongside during underwater repair from 07.00 to 19.00 on 07.05.04

HK\$ 2,500.00

Equivalent to

US\$ 324.67

1,553.25

HUNG KUK COMPANY (3 accounts)

02.05.04

Speedboat supplied for Superintendent from shore to ship (16.45 hrs)

HK 2,600.00

04.05.04

Launch supplied for Mr Lee from shore to ship (11.45 hrs) HK\$ 832.00

05.05.04

Launch supplied for Mr Lee from shore to ship and return (16.00 / 17.50 hrs)

1,040.00

Additional time

624.00

06.05.04

Launch supplied for delivery of tool box and charts to Mr Lee from shore to ship and return (21.15 / 21.50 hrs)

1,040.00

Additional time

104.00

11.05.04

Launch supplied for Mr Lee from shore to ship and return (13.30 / 14.25 hrs)

1,040.00

Additional time

208.00

4,888.00

Additional launch hire on various occasions

4,472.00

HK\$ 11,960.00

Equivalent to

US\$ 1,553.25

1,060.39

GEORGE FALCONER (NAUTICAL) LTD (2 accounts)

Supply of charts

HK\$ 8,165.00

Equivalent to

US\$ 1,060.39

US\$ 13,810.48

carried forward

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,705.88	7,115.64	50.65
		324.67	
		1,362.39	191.17
			1,060.39
	US\$ 3,705.88	8,802.39	1,302.21

DISBURSEMENTS

US\$ 13,810.48

brought forward

587.40

GERALD SHIPSTORES COMPANY (2 accounts)

Supply of:

Mild steel plate	3mm x 4' x 8' - 1 sheet	HK\$ 505.00
Mild steel plate	5mm x 4' x 8' - 1 sheet	808.00
Welding electrode	3.2mm dia. - 20 kgs	300.00
Truckage and boatage charge	- 1 trip	1,000.00
		HK\$ 2,613.00

Cable welding butyle rubber sheathed	- 50 mtrs	HK\$ 750.00
Welding cable connector for 300 amps	- 4 sets	360.00
Truckage and boatage charge	- 1 trip	800.00
		1,910.00

HK\$ 4,523.00

Equivalent to US\$ 587.40

Adjuster's Note:- Our Consulting Surveyor has confirmed that all the above materials would have been required for the temporary repairs, and that the cost is fair and reasonable.

42.90

GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED

Courier charges on ship's spare parts	<u>HK\$ 330.22</u>
---------------------------------------	--------------------

Equivalent to US\$ 42.90

US\$ 14,440.78

Total of Agents General Account

Settled as follows:

US\$ 9,993.58	paid on 04.05.04
4,447.20	paid on 01.07.04

US\$ 14,440.78

56.42

BANK CHARGES

US\$ 14,497.20

carried forward

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,705.88	8,802.39	1,302.21
		587.40	
			42.90
	----- US\$ 3,705.88	----- 9,389.79	----- 1,345.11
	14.48	36.69	5.25
	US\$ 3,720.36	9,426.48	1,350.36

DISBURSEMENTS

US\$ 14,497.20	brought forward	
7,118.31	WAN HAI LINES (H.K.) LTD	
	Hong Kong Salvage & Towage	
	03.05.04 - 17.00 / 21.30 hrs	
	Tug services towing vessel from Lamma Island to No. 6 Kwai Chung Wharf	<u>HK\$ 47,467.50</u>
	Increase as a result of side shell plating damage	HK\$ 41,597.50
	Hong Kong Salvage & Towage	
	03.05.04 - 23.45 / 01.45 hrs	
	Tug services towing vessel from No. 6 Kwai Chung Wharf to Western Anchorage No. 2	<u>HK\$ 18,410.00</u>
	Increase as a result of side shell plating damage	12,710.00
		<u>HK\$ 54,307.50</u>
	Equivalent to	US\$ 6,944.69
	Commission fee - 2.5%	173.62
		<u>US\$ 7,118.31</u>
	<i>Adjusters' Note:- The above charge relates to increased cost of tug services shifting into the discharge berth and outward to the anchorage. The inward cost is an enhanced cost of earning freight, however the outward cost forms part of the claim as a shift to carry out temporary repairs.</i>	
79,169.85	DYNAMIC DIVERS, GREECE	
	Damage repair by waterproofing and welding of steel plates at grounding areas of vertical side:	
	04.05.04	
	Job preparation.	
	05.05.04	
	Diving inspection job preparation.	
	06.05.04 - 07.00 to 23.00 hrs	
	Diving inspection - measurements of damage areas.	
	Preparation of steel plate 1500 x 800 mm.	
	07.05.04 - 07.00 to 23.30 hrs	
	Welding, screwing at the damage area underwater. Photographs.	
	(balance of account - see over)	
US\$ 100,785.36	carried forward	

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,720.36	9,426.48	1,350.36
		1,665.95	5,452.36
	US\$ 3,720.36	11,092.43	6,802.72

DISBURSEMENTS

US\$ 100,785.36

brought forward

DYNAMIC DIVERS, GREECE (continued)

08.05.04 - 07.00 to 24.00 hrs
 Welding of plate 1500 x 800 mm.
 Welding of new plate 800 x 140 mm.
 Epoxy glue at the damage area. Photographs.

09.05.04 - 07.00 to 23.30 hrs
 Preparation of plate 750 x 300 mm.
 Plunging the plate at the vertical side oil tang.
 Diving inspection night hours.
 Epoxy glue at the damage area.

10.05.04
 Stand by on board the vessel.

11.05.04
 Stand by on board the vessel.

12.05.04
 Arrival to Greece.

Diving team each day plus equipment
 - 1 Supervisor, 4 Divers and 2 Divers staff ashore
 2 Divers standby after hours everyday for security purposes

Euro 65,500.00

Settled on 24.06.04 and exchanged at US\$ 1,2087

US\$ 79,169.85

Adjusters' Note:- The Underwriters' Surveyor has approved the above account as fair and reasonable in the sum presented and confirmed that no diving company in Hong Kong was readily capable of undertaking repairs of this magnitude in his letter copied on pages 45/47.

ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE the cost of temporary repairs required in order to allow the vessel to remove to a drydock facility for repairs

5,000.00

EXTRA PAYMENTS TO CREW for assisting during temporary repairs from 04.0.04 to 11.05.04

Master	US\$ 600.00
Chief Officer	500.00
Second Officer	400.00
Third Officer	400.00
Chief Engineer	600.00
Second Engineer	500.00

carried over

US\$ 3,000.00

US\$ 105,785.36

carried forward

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,720.36	11,092.43	6,802.72
		79,169.85	
	US\$ 3,720.36	90,262.28	6,802.72

DISBURSEMENTS

US\$ 105,785.36

brought forward

EXTRA PAYMENTS TO CREW (continued)

brought over US\$ 3,000.00

Bosun	400.00
2 AB's x US\$ 300.00	600.00
Fitter	400.00
Oiler	300.00
Wiper	300.00

US\$ 5,000.00

Adjusters' Note:- The Underwriters' Surveyor has approved the above statement as fair and reasonable and noted that it reflected a moderate saving on the use of shore labour from Hong Kong in his letter copied on pages 45/47.

ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE the cost of assisting with temporary repairs required in order to allow the vessel to remove to a drydock facility for repairs

7,008.81

GRIFFIN TRAVEL MARINE (2 accounts)

04.05.04 Airmiles - Athens / Paris / Hong Kong for P Chrisafitis, G Gasiamis, P Vasiliadis and K Chatzipanagiotidis - 4 x Euro 870.00	Euro 3,480.00
---	---------------

11.05.04 Airmiles - Hong Kong / Istanbul / Athens for P Chrisafitis, G Gasiamis, P Vasiliadis and K Chatzipanagiotidis - 4 x Euro 568.00	2,272.00
--	----------

Euro 5,752.00

Exchanged at US\$ 1.2185 US\$ 7,008.81

3,054.38

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Survey in Hong Kong - last visit 11.05.04

Damage Repair Survey	HK\$ 21,528.00
Expenses	946.00
Overtime	1,334.00

HK\$ 23,808.00

Exchanged at HK\$ 7.7947 US\$ 3,054.38

US\$ 115,848.55

carried forward to pages 84/85

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,720.36	90,262.28	6,802.72
		5,000.00	
		7,008.81	
		3,052.38	
	US\$ 3,720.36	105,325.47	6,802.72

DISBURSEMENTS

**AT SHENZHEN
11th / 24th May 2004**

**AGENTS GENERAL ACCOUNT OF CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY
SHENZHEN dated 13th June 2004 in the sum of RMB 89,409.30 or US\$ 10,818.48**

RMB 4,788.00	<p>SHENZHEN PORT PILOT STATION (2 accounts)</p> <p>11.05.04 Pilotage - normal operation on arrival</p> <p>24.05.04 Pilotage - normal operation on departure</p>	<p>RMB 2,394.00</p> <p>2,394.00</p> <hr style="width: 100%;"/> <p><u>RMB 4,788.00</u></p>
16,588.00	<p>YIU LIAN DOCKYARDS (SHE KOU) LIMITED</p> <p>12.05.04 Towage with two tugs</p> <p>25.05.04 Towage with two tugs</p>	<p>RMB 9,048.00</p> <p>7,540.00</p> <hr style="width: 100%;"/> <p><u>RMB 16,588.00</u></p>
660.00	<p>CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY SHENZHEN</p> <p>Quarantine fee on arrival and departure</p>	<p><u>RMB 660.00</u></p>
49,495.06	<p>CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY SHENZHEN</p> <p>Immigration service Cash to Master</p>	<p>RMB 156.00 49,339.06</p> <hr style="width: 100%;"/> <p><u>RMB 49,495.06</u></p>
RMB 71,531.06	<p>carried forward</p>	

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	RMB 4,788.00		
	16,588.00		
	660.00		
	156.00		49,339.06
	RMB 22,192.00		49,339.06

DISBURSEMENTS

RMB 71,531.06	brought forward	
17,878.24	CHINA OCEAN SHIPPING AGENCY SHENZHEN	
	Traffic expenses	RMB 4,350.00
	Telegram, fax and phone expenses	1,241.38
	Agency fee	3,064.32
	Miscellaneous expenses	1,424.98
	Sundries	7,797.56
		<u>RMB 17,878.24</u>
RMB 89,409.30	Settled on 07.07.04 and equivalent to	
US\$ 10,818.48	Total of Agents General Account	
261,618.00	YIU LIAN DOCKYARDS (SHE KOU) LIMITED	
	Docking and General Services as per full details copied on pages 27/28	
	Drydocking - first two days	US\$ 5,140.00
	- 6 additional days	1,110.00
	Riggers - docking and undocking	3,120.00
	Pilotage - docking and undocking	960.00
	Tugboats - docking and undocking	3,560.00
	Electric power - connect and disconnect	100.00
	- electrical power	5,490.00
	Garbage removal	390.00
	Fire watch - 2 men x 13 days	3,120.00
	Cooling water - connect and disconnect (1 time)	80.00
	- supply (8 days)	320.00
	Fire line - connect and disconnect (2 times)	160.00
	- keeping pressure (13 days)	520.00
	Gangway	1,140.00
	Wharfage - 5 days	1,400.00
	Phones and copying facilities	834.00
	Ballast water - connect and disconnect	240.00
	- supply (400 tons)	160.00
	- remove and refit air vent cap	90.00
	Gas free certificates	320.00
	Crane service - 4 hours	360.00
		<u>US\$ 28,614.00</u>
	carried over	<u>US\$ 28,614.00</u>
US\$ 272,436.48	carried forward	

	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	RMB 22,192.00		49,339.06
	3,575.00	11,621.50	2,681.74
	----- RMB 25,767.00 =====	----- 11,621.50 =====	----- 52,020.80 =====
	US\$ 3,117.79	1,406.20	6,294.49
	US\$ 3,117.79	1,406.20	6,294.49

DISBURSEMENTS

US\$ 272,436.48

brought forward

YIU LIAN DOCKYARDS (SHE KOU) LIMITED (continued)

brought over US\$ 28,614.00

Drydock Repairs as per detailed account copied
on page 29 US\$ 12,591.00

Deck Department Repairs as per detailed account
copied on pages 30/34 93,524.00

Engine Department Repairs as per detailed
account copied on pages 35/36 5,541.00

111,656.00

Tank Cleaning as per detailed account copied on pages 37/39 121,348.00

(account settled on 22.07.04) US\$ 261,618.00

Adjusters' Note:- The Underwriters' Surveyor has approved the above account as fair and reasonable in his letter copied on pages 45/47, as follows:

Drydocking and General Services - subject to Underwriters' liability and Adjustment in the sum of US\$ 28,614.00
Damage Repairs - in the sum of US\$ 88,418.00
Excess cost of overtime
- refer to his letter for comments 17,952.00
Work considered for Owners' account 5,286.00

US\$ 111,656.00

Tank Cleaning - subject to Underwriters' liability in the sum of US\$ 121,348.00

The Underwriters' Surveyor has advised that by working overtime two days were saved; as the overtime was worked during the period in drydock, it must be assumed that two days drydock dues were saved plus related incidentals. We have calculated that a total saving of US\$ 2,310.00 was made by working the overtime, and accordingly this figure has been allowed to the claim. The Shipmanagers have advised that, due to the shortage of time required to find an available drydock, they were obliged to pay the overtime as charged. Accordingly we have included the balance of the overtime for Underwriters' consideration, in this connection please see our Note on pages 2/3.

ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE the cost of permanent repairs including drydocking and general services applying thereto plus proportion of overtime up to savings and tank cleaning in full

CLAIM FOR CONSIDERATION the cost of the balance of the overtime

REMAINDER the cost of the balance of general services and items for owners' account

US\$ 272,436.48

carried forward

CLAIM FOR CONSIDERATION	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,117.79	1,406.20	6,294.49
US\$ 15,642.00		235,346.00	10,630.00
US\$ 15,642.00	3,117.79	236,752.20	16,924.49

DISBURSEMENTS

US\$ 272,436.48	brought forward	
3,661.54	FUEL AND STORES CONSUMED during the period off- hire as a result of the contact on 01.05.04	
	Diesel oil - 10.911 m tons x US\$ 331.00	US\$ 3,611.54
	Stores	50.00
		<u>US\$ 3,661.54</u>
	<i>Adjusters' Note:- The above allowance is based on a statement of consumption supplied by the Managers, which covers the removal to and from Shekou, and the advices of our Consulting Surveyors.</i>	
31,188.92	FUEL LOST as a result of contamination with water due to the contact on 01.05.04	
	Fuel oil - 153.64 m tons x US\$ 203.00	<u>US\$ 31,188.92</u>
	<i>Adjusters' Note:- The Underwriters' Surveyor, in his report copied on pages 12/19, noted that a total of 167 cubic metres of fuel oil was contaminated with water as a result of the casualty.</i>	
8,530.00	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	
	Survey in Shekou - last visit 23.05.04	
	Damage Repair Survey	US\$ 6,707.00
	Travelling time	276.00
	Expenses	265.00
	Overtime	1,282.00
		<u>US\$ 8,530.00</u>
16,250.00	GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD	
	Attendance of Owners' Superintendent Engineer, Mr A Zoulias, on board the m.v. "Star" in Hong Kong and Shekou overseeing damage repairs - 01.05.04 to 25.05.04	
	Fee for 25 days x US\$ 650.00	<u>US\$ 16,250.00</u>
1,051.40	GRIFFIN TRAVEL MARINE	
	01.05.04	
	Airfare - Athens / Paris / Hong Kong for A Zoulias	<u>Euro 870.00</u>
	Exchanged at US\$ 1.2185	<u>US\$ 1,051.40</u>
US\$ 333,118.34	carried forward to pages 84/85	

CLAIM FOR CONSIDERATION	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
US\$ 15,642.00	3,117.79 3,661.54	236,752.20 31,188.92 8,530.00 16,250.00 1,051.40	16,924.49
<u>US\$ 15,642.00</u> =====	<u>6,779.33</u> =====	<u>293,772.52</u> =====	<u>16,924.49</u> =====

DISBURSEMENTS

AT HONG KONG
24th / 27th May 2004

AGENTS GENERAL ACCOUNT OF GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED dated 17th June 2004 in the sum of US\$ 2,701.00

US\$ 500.00	<p>GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED</p> <p>Agency fee (lumpsum)</p>	<u>US\$ 500.00</u>
1,121.47	<p>HONG KONG PILOTS ASSOCIATION LTD</p> <p>24.05.04 Pilotage from South of A1 Buoy to pilot station on arrival</p>	<p>HK\$ 8,635.28</p> <p>Equivalent to <u>US\$ 1,121.47</u></p>
40.00	<p>GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED</p> <p>Crew handling - signing off one oiler 24.05.04</p>	<u>US\$ 40.00</u>
367.92	<p>MARINE DEPARTMENT, HONG KONG (2 accounts)</p> <p>22.05.04 Port clearance</p> <p>24.05.04 Port and light dues</p>	<p>HK\$ 97.00</p> <p>2,736.00</p> <p><u>HK\$ 2,833.00</u></p> <p>Equivalent to <u>US\$ 367.92</u></p>
157.29	<p>MARINERS' CLUB</p> <p>24 / 26.05.04 Accommodation for Mr Pasumbal, Oiler</p>	<p>HK\$ 1,211.10</p> <p>Equivalent to <u>US\$ 157.29</u></p>
US\$ 2,187.31	<p>carried forward</p>	

	REMOVAL EXPENSES		REMAINDER
	US\$ 500.00		
	1,121.47		
			US\$ 40.00
	367.92		
			157.29
	US\$ 1,989.39		197.29

DISBURSEMENTS

US\$ 2,187.31

brought forward

49.74

ORIENTAL TRANSPORT (H.K.) CO LTD

22.05.04

From Office to Sheung Wan Harbour Immigration to submit port clearance and return

HK\$ 18.00

24.05.04

From Kowloon Station to Airport to pick up crew member

211.00

27.05.04

From Hotel to Office with crew member

154.00

HK\$ 383.00

Equivalent to

US\$ 49.74

337.66

HUNG KUK COMPANY (3 accounts)

24.05.04

Speedboat supplied for Mr Lee from shore to ship (11.30 hrs)

HK 2,600.00

Equivalent to

US\$ 337.66

75.32

GEORGE FALCONER (NAUTICAL) LTD (2 accounts)

Supply of charts

HK\$ 580.00

Equivalent to

US\$ 75.32

51.60

GULF AGENCY COMPANY (HONG KONG) LIMITED

Courier charges on bunker sample

HK\$ 397.28

Equivalent to

US\$ 51.60

US\$ 2,701.00

Total of Agents General Account

Settled on 01.07.04

US\$ 2,701.00

carried forward to pages 84/85

	REMOVAL EXPENSES		REMAINDER
	US\$ 1,989.39		197.29
			49.74
			337.66
			75.32
			51.60
	----- US\$ 1,989.39		----- 711.61
	=====		=====
	US\$ 1,989.39		711.61
	=====		=====

DISBURSEMENTS

SUMMARY OF DISBURSEMENTS

115,848.55 DISBURSEMENTS AT HONG KONG brought forward from pages 70/71

333,118.34 DISBURSEMENTS AT SHENZHEN brought forward from pages 78/79

2,701.00 DISBURSEMENTS AT HONG KONG brought forward from pages 82/83

TOTAL COST OF REMOVAL

ALLOW TO PARTICULAR AVERAGE in full, please see our Note on page 2

1,650.00 GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD

Managers' out of pocket expenses, including all related office expenses in relation to the collision damage sustained on the 1st May 2004

US\$ 1,650.00

27,650.00 ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD

Typing and production of final Adjustment plus Consulting Surveyor's charges and our office sundry expenses

US\$ 3,150.00

Fee for our involvement, including receiving notification of the casualty, attending meetings with the Shipmanagers, arranging for the collection of documents, writing to The Salvage Association regarding the cost of repairs, obtaining further documents and information, writing further to The Salvage Association, preparing our draft Adjustment and making the allowances, completing and issuing the final Adjustment

24,500.00

US\$ 27,650.00

US\$ 480,967.89

CLAIM FOR CONSIDERATION	REMOVAL EXPENSES	PARTICULAR AVERAGE	REMAINDER
	US\$ 3,720.36	105,325.47	6,802.72
US\$ 15,642.00	6,779.33	293,772.52	16,924.49
	1,989.39		711.61
	----- US\$ 12,489.08 =====		
		12,489.08	
		1,650.00	
		27,650.00	
US\$ 15,642.00 =====		440,887.07 =====	24,438.82 =====

**APPLICATION OF CLAIM
TO
POLICIES OF INSURANCE
(see over)**

APPLICATION OF CLAIM TO POLICIES OF INSURANCE

On: Hull, Materials etc, Machinery, Outfit etc and everything connected therewith, nothing excluded valued at US\$ 2,500,000

Order: 100% of values:
Security I London Market 75%
Security II Italian Market 15%
Security III French Market 10%

Policy for: Twelve months from 00.00 hours on the 17th April 2004, Greek time

(Accident - 1st May 2004)

Conditions: Institute Time Clauses Hulls 1.11.95, with Clause 1.4 held covered as per Clause 3, with words in line 231 'or should have become' deleted and with Clause 17 not to apply to claim for General Average.

Lines 94-95 amended to 'provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers'.

Deductible US\$ 100,000.

Institute Machinery Damage Additional Deductible Clause 1.11.95 with additional deductible US\$ 100,000.

This insurance to cover the Vessel's proportion of general average expenditure, reduced in respect of any under-insurance, which is or would be allowable under Rule XI(d) of the York-Antwerp Rules 1994 and which would be recoverable under Clause 10 of the said Institute Time Clauses Hulls but for Clause 10.5.2 thereof.

Including at Owners' option, in case of General Average, Salvage Charges, Salvage under Contract or Sue and Labour Expenses being claimed hereunder Hull Underwriters will pay in full (subject to policy deductible) such sums without reference to or contribution from other interests at risk up to US\$ 100,000.

Institute Warranties 1.7.76 (Clause 26) or held covered at additional premium and subject to applicable terms and conditions.

APPLICATION OF CLAIM TO POLICIES OF INSURANCE
(continued)

Conditions (continued):

Applicable to Security II

Underwriters hereon agree to follow the leading London Underwriter (XL) in every respect and in all his decisions, agreements, settlements, additions, endorsements and ex-gratia payments of every nature whatsoever.

Applicable to Security III

Follow Clause No. 2

Balance of conditions as per original Policy

Claim:	Particular Average on Ship	US\$ 440,887.07
	Less: Policy deductible	100,000.00

		<u>US\$ 340,887.07</u>

Claim for Consideration of Underwriters:

Excess cost of overtime worked on repairs, please refer to out Note on pages 2/3	<u>US\$ 15,642.00</u>
---	-----------------------

Application of claim:

Security I

75.00% Placed in the London Market by Willis Limited, London

70.7317%	Lloyd's Underwriters	US\$ 180,836.41
19.5122%	Royal & Sun Alliance Insurance Plc	49,885.93
9.7561%	Allianz Marine & Aviation Versicherungs AG, Hamburg per London Branch	24,942.96
-----		-----
100.0000%		US\$ 255,665.30

APPLICATION OF CLAIM TO POLICIES OF INSURANCE
(continued)

Application of claim (continued):

Security II

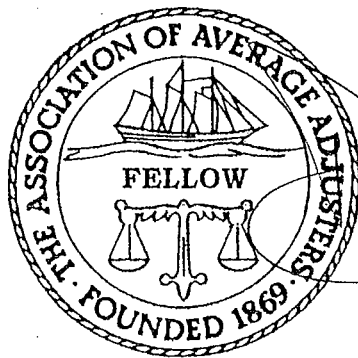
15.00%	Placed in the Italian Market by Med-Sea Consultants SRL, Genoa	
	66.6666%	UMS Generali Marine S.p.A. US\$ 34,088.67
	33.3334%	Societa Italiana Assic e Riassic 17,044.39
	-----	-----
	100.0000%	51,133.06

Security III

10.00%	Placed in the French Market by Pierre Leblanc & Associés SAS, Paris	
	100.0000%	AXA Corporate Solutions Assurance SA 34,088.71
	-----	-----
	100.00%	US\$ 340,887.07

+++++

ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD.



[Handwritten Signature]
1st April 2005

2, II Merarchias Street
185 35 Piraeus

YORK-ANTWERP RULES, 1974
(As amended 1990)

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered rules, general average shall be adjusted according to the lettered rules.

YORK-ANTWERP RULES, 1994

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

Rule B (continued)

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule E (continued)

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

Rule F

Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Any *additional* expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not effect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not effect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject

Rule G (continued)

to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

Rule I - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule I - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II - Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule II - Loss or damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage *by smoke however caused or by heat of the fire.*

Rule IV - Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V - Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI - Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from

peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to

Rule IV - Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V - Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the *property involved in the common maritime adventure* shall be allowed in general average.

Rule VI - Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from

peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to

Rule VII (continued)

refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII - Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX - Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X - Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and

Rule VII (continued)

refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII - Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and *any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof*, shall be admitted as general average.

Rule IX - Cargo, Ship's Materials and Stores used for Fuel

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily *used* for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, *but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.*

Rule X - Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and

Rule X (continued)

when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge

Rule X (continued)

when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge

was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. *The*

Rule X (continued)

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading

shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and

Rule X (continued)

provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading

shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Rule XI (continued)

maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general

average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XI (continued)

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed *and port charges incurred* during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, *the* wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed *and port charges* shall be

admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) *The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:*

(i) *as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime*

Rule XI (continued)

adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

- (ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);*
- (iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average.*
- (iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average*

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII - Deductions from Cost of Repairs.

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores *sustained in consequence of their* handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII - Deductions from Cost of Repairs.

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and

Rule XIII (continued)

similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general

average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV - Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XIII (continued)

similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general

average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV - Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV - Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the

time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII - Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of

Rule XV - Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the

time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII - Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of

Rule XVII (continued)

interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVII (continued)

interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average *or fall upon the ship by virtue of an award*

for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute on its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

Rule XVIII - Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the

estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XVIII - Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the

estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.