

La dichiarazione del comandante di essere pronto allo scarico deve essere presentata e accettata dopo l'arrivo della nave all'ancoraggio fuori rada di Chittagong o alla stazione di pilotaggio di Mongla (Hiron Point) durante le ore d'ufficio e la stalling decorre 24 ore dopo, indipendentemente dal fatto che la nave sia o non sia all'ormeggio. Nei porti di scarico, le spese per gli spostamenti da rada a rada, dalla rada alla banchina, da banchina a banchina e da porto a porto sono a carico degli armatori/noleggiatori ed il tempo impiegato per tali spostamenti non è considerato come stalling.

Tutte le operazioni di scarico devono essere effettuate sotto la direzione o con l'approvazione del comandante, anche se gli stivatori sono assunti dai destinatari o consegnatari. Il tempo necessario e le spese per il riassetto del carico sono a carico degli armatori.

Se negli ancoraggi di Chittagong e/o di Mongla, a causa di mare lungo e/o di cattivo tempo, si rende necessaria l'utilizzazione di una chiatta di alleggio per disormeggiare la nave, il tempo perduto non viene calcolato come stalling. Il conteggio del tempo viene sospeso dal momento in cui la chiatta d'alleggio viene disormeggiata e ricomincia nel momento in cui la chiatta viene riormeggiata sottobordo alla nave.

7. Alleggio presso il porto di scarico

Le necessarie operazioni di alleggio nell'ancoraggio fuori rada di Chittagong saranno effettuate dai destinatari o consegnatari e le spese nonché il tempo impiegato saranno a loro carico. Per le navi che non fossero in grado di accedere all'ancoraggio fuori rada di Chittagong a causa del pescaggio eccessivo, l'alleggio può essere effettuato nell'ancoraggio di Kutubdia dai noleggiatori/armatori a loro spese; in tal caso l'alleggio viene considerato come trasbordo e le chiatte impiegate devono essere scaricate alle stesse condizioni previste per la nave; il tempo impiegato per l'alleggio effettuato a Kutubdia non viene conteggiato come stalling. Eventuali danni provocati da collisioni durante le operazioni di alleggio saranno regolati direttamente tra armatori delle navi e proprietari delle chiatte (anche nel caso in cui queste vengano impiegate sia dagli armatori/noleggiatori per l'alleggio a Kutubdia, sia dai destinatari o consegnatari per l'alleggio nell'ancoraggio fuori rada). Qualora l'ancoraggio a Chittagong sia pericoloso, l'eventuale alleggio a Kutubdia non è a carico dell'armatore/noleggiatore.

I comandanti delle navi dovranno sempre offrire la massima cooperazione ai destinatari o consegnatari e/o loro rappresentanti/agenti/stivatori/impresari incaricati dell'alleggio, in modo da accelerare le operazioni di scarico. Le chiatte di alleggio dovranno essere munite di parabordi adeguati, in modo da evitare danni.

8. Controstalling/esecuzione rapida

Qualora le navi non vengano scaricate al ritmo sopra indicato, il destinatario o consegnatario sarà tenuto a pagare le spese di controstalling al tasso stipulato nel contratto di noleggio, fino a concorrenza di un importo massimo di 5 000 dollari statunitensi per ogni giorno o parte di giorno perduto.

Per le ore di lavoro risparmiate nei porti di scarico verrà versato al destinatario o consegnatario un compenso per esecuzione rapida, di importo pari al 50 % delle spese di controstalling stipulato nel contratto di noleggio, fino a concorrenza di un importo massimo di 2 500 dollari statunitensi per ogni giorno risparmiato.

Le eventuali spese di controstalling o gli eventuali compensi per l'esecuzione rapida nei porti di scarico verranno pagati, a seconda dei casi e ai tassi sopra indicati, dal destinatario o consegnatario alla Commissione o dalla Commissione al destinatario o consegnatario. Successivamente la Commissione si accorderà con il fornitore per il pagamento delle eventuali spese di controstalling o di esecuzione rapida.

La stalling non è considerata reversibile.

9. Varie

Gli eventuali importi dovuti per lavoro straordinario al personale portuale e ai funzionari doganali saranno a carico della controparte (armatore/suoi agenti o destinatario o consegnatario/suoi agenti) che ha richiesto tale lavoro straordinario; qualora invece tali prestazioni siano richieste dalle autorità portuali, gli importi relativi saranno a carico del destinatario o consegnatario o dell'armatore, nella misura, rispettivamente, del 50 % ciascuno. Gli importi per lavoro straordinario prestato dall'equipaggio e dagli ufficiali delle navi sono comunque a carico dell'armatore.

Le operazioni di apertura e chiusura dei portelloni in ogni porto di scarico sono tutte a carico dell'armatore e il tempo necessario non è compreso nella stalling. L'apertura iniziale e la chiusura finale dei portelloni in ciascuno dei porti di scarico devono essere effettuate sempre dall'equipaggio della nave.

Qualunque sia la loro destinazione, le merci che risultano danneggiate debbono essere eliminate o distrutte conformemente alle norme portuali prima della partenza delle navi.

Le tasse riscosse dalle organizzazioni di categoria dei lavoratori portuali non sono a carico del noleggiatore.

In caso di mancanza di strutture o di mancato coordinamento fra il fornitore e il destinatario, non imputabile alle parti, la Commissione adotterà adeguate misure, in via eccezionale, per finanziare le operazioni.

Qualora il destinatario debba anticipare l'importo di eventuali costi supplementari a carico del fornitore, la Commissione può versare direttamente a detto fornitore i relativi importi a nome del destinatario.