



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

«Χρονοαύλωση: Οι ρυθμίσεις των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων ως lex mercatoria του Ναυτικού Δικαίου»

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Μαρία Μπορμπαντωνάκη

Σεπτέμβριος 2016

ΧΙΟΣ

Μαίρη Μπορμπαντωνάκη

Χρονοαύλωση: Οι ρυθμίσεις των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων ως lex mercatoria του Ναυτικού Δικαίου

Σεπτέμβριος 2016

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Μαρία Μπορμπαντωνάκη

Επιβλέπουσα: Βικτώρια Αθανασοπούλου

Διευθυντής Σπουδών:

ΧΙΟΣ

Περιεχόμενα

Περίληψη	4
Εισαγωγή.....	6
Lex Mercatoria.....	7
Έννοια Χρονοναύλωσης.....	11
Νομική φύση Χρονοναύλωσης	12
Πρότυπα Συμβάσεων Ναύλωσης	13
Υποχρεώσεις Εκναυλωτή στη χρονοναύλωση.....	14
Το ζήτημα της διπλής εξάρτησης του πλοιάρχου στη χρονοναύλωση (ρήτρα απασχόλησης: employment clause)	14
Υποχρεώσεις εκναυλωτή σχετικά με το πλοίο	16
α. Αξιοπλοΐα	16
β. Περιγραφή του πλοίου.....	20
γ. Αποφυγή Αδικοιολόγητης καθυστέρησης	21
δ. Παρέκκλιση.....	22
Υποχρεώσεις εκναυλωτή σχετικά με το φορτίο.....	24
α. Φόρτωση /Εκφόρτωση	24
Ευθύνη και υποχρεώσεις Ναυλωτή στη Χρονοναύλωση	25
Σχετικά με το πλοίο.....	25
α. Καταβολή ναύλου	25
Αναστολή Ναύλωσης	29
Δικαίωμα Επίσχεσης.....	33
β. Περίοδος ναύλωσης	35
γ. Ασφαλείς Λιμένες.....	37
δ. Επαναπαράδοση.....	42
Σχετικά το φορτίο	44
α. Φορτίο έτοιμο για φόρτωση	44
β. Χρόνος φόρτωσης-Σταλίες-Lay Time	51
γ. Επικίνδυνα φορτία	52
Έξοδα τα οποία αναλαμβάνουν τα μέρη	54
Εκ μέρους του πλοιοκτήτη	54
Εκ μέρους του ναυλωτή.....	54
Ευθύνη των μερών	56
Ευθύνη μεταξύ των μερών	56
Ευθύνη έναντι τρίτων.....	56

Επίλυση Ναυτιλιακών Διαφορών	57
Συμπεράσματα.....	59
Βιβλιογραφία.....	63
Ξένη Βιβλιογραφία	63
Ελληνική Βιβλιογραφία	63
Αρθρογραφία	63
Δικτυογραφία	64
Παράρτημα I: Μετάφραση BALTIME 1939.....	65
Παράρτημα II: BALTIME 1939	79

Περίληψη

Η σύμβαση ναύλωσης συνάπτεται από τον εκναυλωτή και ναυλωτή προκειμένου να αποτελέσει την απόδειξη του κοινού τόπου, της συμφωνίας που επετεύχθη ανάμεσά τους έπειτα από διαπραγματεύσεις και συμβιβασμούς συμφερόντων που κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση. Ιδανικά η διαπραγματευτική ισχύς των μερών εξισορροπείται ώστε να μην κατισχύει το ένα έναντι του άλλου. Προς την κατεύθυνση αυτή ιδιαίτερα σημαντική είναι η αποδοχή των όρων διατυπωμένων εκ των προτέρων ναυλοσυμφώνων οι οποίοι εμφανίζονται να επαναλαμβάνονται καταγράφοντας την πρακτική που ακολουθείται από την ναυτιλιακή βιομηχανία. Το περιεχόμενο των όρων και των ρητρών των ναυλοσυμφώνων ερμηνεύονται υπό το πρίσμα κανόνων δικαίου κατάλληλων για την αντιμετώπιση εμπορικών διαφορών μεταξύ μερών τα οποία δεν προέρχονται από την ίδια έννομη τάξη, οι οποίοι δεν αποτελούν εθνικό δίκαιο αλλά ούτε και διεθνές δίκαιο αλλά ένα μείγμα με χαρακτηριστικά και των δύο (*lex mercatoria*).

Οι όροι της σύμβασης χρονοναύλωσης και το περιεχόμενο των ναυλοσυμφώνων αυτών έχουν γίνει αντικείμενο δικαστικών δικών και οι αποφάσεις αυτές αποτελούν δικαστικό προηγούμενο στην ερμηνεία των όρων και των φράσεων που περιέχονται σε αυτά εμφανίζοντας ελάχιστες αποκλίσεις. Δημιουργείται μία ασφάλεια στα συμβαλλόμενα μέρη ως προς το περιεχόμενο των όρων τουλάχιστον των περισσότερων από αυτούς- καθώς και στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτούς.

Οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών περιγράφονται σε ρήτρες του ναυλοσυμφώνου και ουσιαστικά αφορούν τις ευθύνες και υποχρεώσεις του Πλοιοκτήτη εκναυλωτή και τις υποχρεώσεις του ναυλωτή. Αυτές περεταίρω αναλύονται ανά κατηγορίες οι οποίες αφορούν στο πλοίο και κατηγορίες οι οποίες αφορούν στο φορτίο του πλοίου.

Σε ότι αφορά τον εκναυλωτή, το χρονοναυλοσύμφωνο αναφέρεται στην πολύ σημαντική ρήτρα απασχόλησης (*employment clause*) που αφορά στην εμπορική απασχόληση του πλοίου από τον ναυλωτή. Άμεση συνέπεια είναι η διπλή εξάρτηση του πλοιάρχου από εκναυλωτή και ναυλωτή και τα ζητήματα ευθύνης που τίθενται. Σημαντικές υποχρεώσεις του εκναυλωτή οι οποίες σχετίζονται με το πλοίο είναι η διατήρηση της αξιοπλοΐας του, η διάθεση εκ μέρους του συμφωνημένου και περιγραφόμενου στη σύμβαση πλοίου καθώς επίσης και η έναρξη του ταξιδιού χωρίς χρονοτριβή και η εκτέλεση του δρομολογίου χωρίς παρεκκλίσεις. Σε ότι αφορά στο φορτίο ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος μέσω του πλοιάρχου του να επιβλέπει την φόρτωση στο πλοίο του το οποίο πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα να φορτώσει. Το φορτίο υποχρεούται να το φορτώσει, μεταφέρει και εκφορτώσει σε καλή κατάσταση.

Εκ μέρους του ναυλωτή οι υποχρεώσεις από τη σύμβαση χρονοναύλωσης Baltimore 1939 είναι σαφώς περισσότερες από εκείνες του εκναυλωτή και αφορούν επίσης τόσο στο πλοίο όσο και στο φορτίο. Κύρια υποχρέωση του ναυλωτή είναι η καταβολή του ναύλου στον χρόνο που έχει συμφωνηθεί, ο ακριβέστερος δυνατός καθορισμός της περιόδου ναύλωσης και η αποφυγή εκτέλεσης τελευταίων ταξιδιών τα οποία ξεπερνούν κατά πολύ τον χρόνο που έχει τεθεί ως περίοδος ναύλωσης. Ο ναυλωτής πρέπει να απασχολεί το πλοίο σε ταξίδια σε ασφαλείς λιμένες και να το επαναπαράδίδει στην ίδια καλή κατάσταση στην οποία το παρέλαβε. Το φορτίο το οποίο μεταφέρει θα πρέπει να είναι πάντοτε έτοιμο προς φόρτωση και η φόρτωση να γίνεται στον χρόνο ο οποίος τίθεται από την σύμβαση ενώ δεν πρέπει να φορτώσει επικίνδυνα φορτία στο πλοίο.

Εκναυλωτής και ναυλωτής καθορίζουν τα έξοδα τα οποία τους αναλογούν ενώ σε περίπτωση διαφωνίας και διαφορών συμφωνείται ως τρόπος επίλυσης τους η διαμεσολάβηση, η διαιτησία και τέλος τα δικαστήρια.

Η χρήση λίγων λέξεων με τις οποίες επιχειρείται η πρόληψη πληθώρας πολύπλοκων καταστάσεων έχει προκαλέσει πληθώρα διαφωνιών καθώς οι όροι είναι συμπυκνωμένοι αλλά ανεπαρκείς να επιτελέσουν τη λειτουργία τους. Οι ρήτρες και όροι της σύμβασης χρονοναύλωσης έχουν τεθεί ενώπιον των δικαστηρίων και έχουν ερμηνευθεί με βάση τις αρχές οι οποίες διέπουν το αγγλικό δίκαιο. Για την μεγαλύτερη ασφάλεια και σαφήνεια των συμβάσεων προτείνεται η ομοιόμορφη ερμηνεία των όρων από παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και νομικούς μέσα από διαδικασίες νομοπαραγωγικές στα πλαίσια διεθνών συσκέψεων και υπό την αιγίδα διεθνών οργανισμών με ευρύτητα αποδοχής.

Εισαγωγή

Η ναύλωση πλοίων τα οποία εκτελούσαν υπερπόντια ταξίδια αποτελεί πρακτική αιώνων. Με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τον αυξανόμενο όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου στη διακίνηση πρώτων υλών αλλά και τη μεταφορά τελικών προϊόντων, το περιεχόμενο της σύμβασης ναύλωσης διαμορφώθηκε κατά τρόπο ώστε να περιλάβει κάθε φάση της θαλάσσιας διαδρομής.¹

Ο όρος charter party (συμβαλλόμενα μέρη) προέρχεται από την λατινική φράση carta partita η οποία σημαίνει έγγραφο που χωρίζεται. Αιώνες πριν εκναυλωτής και ναυλωτής κατάρτιζαν έγγραφο με το οποίο συμφωνούσαν τους όρους της θαλάσσιας μεταφοράς τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του κάθε συμβαλλόμενου μέρους και στη συνέχεια χωρίζοντας στα δύο το έγγραφο αυτό κάθε μέρος μπορούσε να αποδείξει το περιεχόμενο της μεταξύ τους συμφωνίας σε περίπτωση κατά την οποία προέκυπταν διαφορές.²

Τα μέρη είχαν και έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματευτούν το περιεχόμενο της σύμβασης ναύλωσης. Κάποιοι όροι της σύμβασης επαναλαμβάνονταν κατά την κατάρτιση κάθε νέα σύμβασης που αφορούσε στη θαλάσσια μεταφορά αγαθών, αντανακλώντας τη συνήθη εμπορική και ναυτική πρακτική η οποία διαμορφωνόταν πλέον σε εμπορικό εθιμικό δίκαιο.

Με το πέρασμα αιώνων έχουν διαμορφωθεί οι όροι των ναυλοσυμφώνων τα οποία χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από τα μέρη και γίνεται χρήση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων τα οποία έχουν εγκριθεί από μεγάλους ναυτιλιακούς οργανισμούς όπως είναι η BIMCO.³

Η σύλληψη της ιδέας των τυποποιημένων όρων της ναύλωσης προτάθηκε από τον Άντολφ Καρλ, τον πρώτο πρόεδρο της BIMCO το 1905 και σε σύντομο χρονικό διάστημα υιοθετήθηκε η BALTCON η πρώτη σύμβαση ναύλωσης με τυποποιημένους όρους.

Η τυποποίηση ήταν το αποτέλεσμα της προσπάθειας εξισορρόπησης της διαπραγματευτικής ισχύος των αντίθετων μερών της σύμβασης ναύλωσης ώστε να μην ευνοείται κατά τρόπο δυσανάλογο το ένα μέρος έναντι του άλλου.⁴

¹ Trowbridge Charles L., The history, development, and characteristics of the charter concept, Admiralty Law Institute: Symposium on charter parties, Tulane Law Review, vol.49, n, 4 May 1975

² Trowbridge Charles L., The history, development, and characteristics of the charter concept, Admiralty Law Institute: Symposium on charter parties, Tulane Law Review, vol.49, n, 4 May 1975, παραπομπή 1

³ www.bimco.org/About/About_BIMCO.aspx

⁴ A century of BIMCO Documents, bulletin 2013, vol.108, pg. 5

https://www.bimco.org/en/news/2013/02/~media/.../BIMCO.../Bulletin_2013_01.ashx

Οι όροι οι οποίοι περιέχονται στις ρήτρες των ναυλοσύμφωνων συχνά γίνονται πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ των μερών. Οι αντιπαραθέσεις αυτές οδηγούν στην λύση των διαφορών ενώπιον διαιτητών και δικαστηρίων οι οποίοι αποφαίνονται προς ποιο μέρος θα γύρει η πλάστιγγα.

Η θαλάσσια μεταφορά χαρακτηρίζεται από οικουμενικότητα αφενός αφού τα πλοία ταξιδεύουν ανά τον κόσμο σε διάφορους λιμένες μεταφέροντας φορτία και από πολυπολιτισμικότητα και πολυεθνικότητα αφετέρου από την στιγμή που τα συμβαλλόμενα μέρη, το πλήρωμα, το πλοίο, ο φορτωτής και όλοι όσοι συμμετέχουν μπορεί να είναι και να βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες και συστήματα δικαίου.

Το περιεχόμενο της σύμβασης ναύλωσης λοιπόν πρέπει να ειδωθεί και να ερμηνευτεί υπό πολλές πλευρές και εφαρμόζοντας κανόνες οι οποίοι δεν ανήκουν σε μία συγκεκριμένη εθνική έννομη τάξη ή μπορεί και το διεθνές δίκαιο και οι κανόνες του ενδεχομένως να μην επαρκούν. Από την άλλη πλευρά, μία βιομηχανία όπως είναι η ναυτιλιακή υπάρχει και λειτουργεί υιοθετώντας συνήθειες και πρακτικές τις οποίες τα μέρη αυθόρμητα και οικειοθελώς ενσωματώνουν σε έγγραφες συμφωνίες και συμβάσεις. Το περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών συχνά επαναλαμβάνουν σε επόμενα ταξίδια και συνεργασίες τους εφόσον αποδεικνύεται επαρκές προκειμένου να διασφαλίσουν τα σε αντίθετη κατεύθυνση κινούμενα συμφέροντά τους. Η επανάληψη αυτή δημιουργεί μία πεποίθηση δικαίου και ενσωματώνεται σε μία ρήτρα της σύμβασης ναύλωσης.

Ζητήματα βέβαια δημιουργούνται όταν η εξέλιξη της συμφωνίας μεταξύ των μερών δεν είναι η προσδοκώμενη και η επίλυση των διαφορών καλείται να προέλθει από μία τρίτη σε σχέση με τα συμβαλλόμενα μέρη πλευρά η οποία θα πρέπει, προκειμένου να δώσει λύση, να βασιστεί σε κανόνες οι οποίοι θα γίνουν αποδεκτοί από τα μέρη αλλά και οι οποίοι θα είναι σύμφωνοι με την πρακτική της ναυτιλιακής κοινότητας.

Lex Mercatoria

Η αναζήτηση για μια τρίτη έννομη τάξη προκύπτει από την πεποίθηση πολλών νομικών ότι κάποιες φορές η εθνική νομοθεσία και το διεθνές δίκαιο μπορεί να μην είναι κατάλληλη ή κατάλληλο για την αντιμετώπιση των διεθνών εμπορικών διαφορών, όταν εμπλέκονται διάδικοι από διαφορετικές χώρες. Κατά την άποψή τους, ένα εθνικό νομικό σύστημα μπορεί να μην ανταποκρίνεται στις προσδοκίες ενός εκ των συμβαλλομένων ο οποίος προέρχεται από ένα διαφορετικό εθνικό νομικό πλαίσιο, και το διεθνές δίκαιο μπορεί να μην είναι επαρκές για την αντιμετώπιση των διασυνοριακών εμπορικών συναλλαγών. Έτσι, μία τρίτη έννομη τάξη, γνωστή ως *lex*

mercatoria, η οποία δεν είναι ούτε εθνικό ούτε διεθνές δίκαιο, αλλά ένα μείγμα με τα χαρακτηριστικά και των δύο, αποτελεί μια ελκυστική επιλογή.⁵

Το λεγόμενο τρίτο νομικό σύστημα έχει περιγραφεί στην φιλολογία με διάφορα ονόματα, όπως «διεθνικός νόμος», "διακρατικό εμπορικό δίκαιο, "lex mercatoria," και "διεθνές δίκαιο των συμβάσεων." Κατά μία άποψη με τον όρο «διεθνικό δίκαιο» χαρακτηρίζονται όλες εκείνες οι διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν τις δράσεις ή εκδηλώσεις που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα. Συμπεριλαμβάνονται σε αυτό τόσο το δημόσιο όσο και του ιδιωτικό διεθνές δίκαιο καθώς και οι άλλοι κανόνες που ενδεχομένως να μην ταιριάζουν απόλυτα στις τυπικές κατηγορίες. Κατά άλλη άποψη⁶ εισάγεται η έννοια του "Διακρατικού εμπορικού δικαίου» στο οποίο συμπεριλαμβάνονται εθνικοί κανόνες διεθνούς εμπορίου και τους εθνικούς κανόνες σύγκρουσης. Το διακρατικό εμπορικό δίκαιο θεωρείται ως δίκαιο που δεν είναι το προϊόν της κάθε μιας έννομης τάξης, αλλά αντιπροσωπεύει μια σύγκλιση των κανόνων που προέρχονται από διάφορα νομικά συστήματα ή ακόμη, μια συλλογή από κανόνες οι οποίοι είναι χωρίς εθνικότητα και αντλούν την ισχύ τους δυνάμει του διεθνούς χαρακτήρα της χρήσης και της τήρησής τους από την εμπορική κοινότητα. Με άλλα λόγια, οι κανόνες αυτοί διασχίζουν τα εθνικά σύνορα.

Απλούστερα, η lex mercatoria ή Εμπορικός Νόμος είναι το καθεστώς το οποίο διέπει τις διασυνοριακές συμβάσεις και το οποίο φέρει νομικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά. Η λειτουργία του είναι να διασφαλίζει την επιβολή των όρων των συμβάσεων και να δημιουργήσει ασφάλεια δικαίου για το διεθνές εμπόριο και αξιοπιστία. Θεμελιώνεται στην ευρύτερη ιδέα της αυτορρύθμισης και την αρχή της αυτονομίας των μερών. Συστατικά του αποτελούν θεσμοί ιδιωτικού (κανόνες, διαιτησία, και κοινωνικές κυρώσεις) και δημόσιου (νόμοι, δικαστήρια, και την επιβολή) χαρακτήρα, οι τελευταίοι όμως αποστασιοποιημένοι από το εθνικό πλαίσιο τους σε σημαντικό βαθμό.⁷

Αυτή η έννοια της lex mercatoria βασίζεται σε τρεις παραδοχές:

Πρώτον, κάθε οικονομική συναλλαγή η οποία είναι περιπλοκότερη της άμεσης ανταλλαγής αγαθών (των οποίων η ποιότητα είναι εύκολο να εκτιμηθεί) εξαρτάται από την πεποίθηση των εμπλεκόμενων μερών ότι σε περίπτωση αμφιβολίας, θα είναι σε θέση να επιβάλλουν την υλοποίηση των αμοιβαίων δεσμεύσεων τους όπως αυτές απορρέουν από την σύμβαση που κατάρτισαν. Με άλλα λόγια, το εμπόριο θα ακμάσει όπου υπάρχουν θεσμοί αποτελεσματικοί και οι οποίοι είναι χαμηλού κόστους προκειμένου να επιβληθεί η τήρηση των συμβατικών δεσμεύσεων.

⁵ Maniruzzaman Abul F.M., The lex mercatoria and international contracts: a challenge for international commercial arbitration? American University International Law Review 14, no. 3 (1999): 657,658

⁶ Roy Goode, όπως αναφέρεται στο άρθρο Maniruzzaman Abul F.M., The lex mercatoria and international contracts: a challenge for international commercial arbitration? American University International Law Review 14, no. 3 (1999): 657,660

⁷ Calliess Galf-Peter, Lex mercatoria, Center of transnational studies of the Universities of Bremen and Oldenburg, working paper 52/2015, April 2015, www.ssrn.com/link/ZenTraRES.html

Δεύτερον, αν και οι δικηγόροι βασίζονται στα δικαστήρια και τους κρατικούς μηχανισμούς επιβολής του νόμου, η νομική ιστορία, νομική κοινωνιολογία, και πιο πρόσφατα τα νέα θεσμικά οικονομικά δίνουν παραδείγματα περιπτώσεων δημιουργίας αξιόπιστων θεσμών για την διασφάλιση της εκτέλεσης των συμβάσεων που δημιουργήθηκαν και διατηρήθηκαν τόσο από τις κοινωνικές δυνάμεις όσο και από ιδιωτικούς φορείς.

Τρίτον, οι ιδιωτικοί θεσμοί επιβολής της τήρησης των όρων που περιέχονται σε μια σύμβαση μπορούν να λειτουργήσουν ως υποκατάστατο του εθνικού εμπορικού δικαίου, ειδικά στην περίπτωση που αυτό αποδεικνύεται πολύ δαπανηρό, αργό, αναξιόπιστο, με προκαταλήψεις ή αδυναμίες ή αν απλώς είναι ανύπαρκτο.⁸

Αν υποθέσουμε ότι οι δημόσιοι και ιδιωτικοί θεσμοί εκτέλεσης των συμβάσεων λειτουργούν ως λειτουργικά ισοδύναμα και ότι η σχετική σημασία τους εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητά τους σε σχέση με τις νομικές ανάγκες της σύμβασης των μέρων, το ακριβές θεσμικό μείγμα που επικρατεί σε μια δεδομένη αγορά εκ των πραγμάτων, γεωγραφικά και ιστορικά παρουσιάζει μία συνοχή. Αντικειμενικά, ορισμένες αγορές, όπως η ναυτιλιακή βιομηχανία, διέπονται από συγκεκριμένα ιδιωτικά νομικά συστήματα για τη βιομηχανία. Γεωγραφικά, σε ορισμένες αγορές, κυρίως στις δυτικές χώρες, οι έμποροι μπορούν και βασίζονται κυρίως στην κατάσταση του εμπορικού δικαίου, ενώ στις λιγότερο ανεπτυγμένες δεν μπορούν. Ιστορικά, ακόμα και στον δυτικό κόσμο ο βαθμός στον οποίο οι έμποροι ήταν σε θέση να βασίζονται σε όργανα εκτέλεσης των συμβάσεων που παρέχονται από το κράτος υπόκειται σε μεταβολές. Έτσι, η ιστορία του εμπορικού δικαίου χωρίζεται συνήθως σε διαφορετικές φάσεις, όπου η εμπορική επανάσταση στα τέλη της μεσαιωνικής περιόδου στην Ευρώπη συνοδεύτηκε από την εξέλιξη των αρχαίων *lex mercatoria* η οποία κατά τη διάρκεια του 18ου και 19ου αιώνα εντάχθηκε και απορροφήθηκε από τους εθνικούς εμπορικούς νόμους των κυρίαρχων εθνικών κρατών. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ωστόσο, δημιουργήθηκε η ιδέα ενός διακρατικού εμπορικού δικαίου, το οποίο αναπτύσσεται στη διεθνή εμπορική διαιτησία και, σήμερα, συνήθως αναφέρεται ως νέα *Lex Mercatoria*.

Η εξέλιξη του εμπορικού δικαίου φαίνεται να πραγματοποιείται με επαναλαμβανόμενους κύκλους: Η επέκταση του εμπορίου οδηγεί σε αλλαγές των αναγκών σε επίπεδο δικαίου οι οποίες δεν μπορούν να καλυφθούν από τα ήδη καθιερωμένα νομικά συστήματα. Ως εκ τούτου, οι έμποροι στρέφονται σε κανόνες αυτορρύθμισης, όπου οι βέλτιστες πρακτικές με την πάροδο του χρόνου μετατρέπονται σε εμπορικό έθιμο, εφαρμόζονται και αναπτύσσονται περαιτέρω κατά την επίλυση εμπορικών διαφορών.

Ωστόσο, δεν ήταν η ποικιλία σε τοπικό εθιμικό εμπορικό δίκαιο (*lex mercatoria*) *per se*, αλλά το θέμα της δίκαιης και ίσης μεταχείρισης των αλλοδαπών, η οποία φαινόταν να είναι ζωτικής σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη της *lex mercatoria*. Οι επιχειρηματίες οι οποίοι έφταναν από μακριά

⁸ Calliess Galf-Peter, *Lex mercatoria*, Center of transnational studies of the Universities of Bremen and Oldenburg, working paper 52/2015, April 2015,2, www.ssrn.com/link/ZenTraRES.html

δεν επιθυμούσαν να αντιμετωπίζονται λιγότερο ευνοϊκά κατά τις συναλλαγές τους. Οι πόλεις οι οποίες διαμορφώνονταν σε εμπορικά κέντρα ανά την Ευρώπη λόγω του έντονου ανταγωνισμού τους ώθησαν ισχυρή θεσμική μεταρρύθμιση προκειμένου να προσελκύσουν ξένους εμπόρους σε σημείο τέτοιο που συντεχνίες ή συνασπισμοί εμπόρων να είναι σε θέση να διαπραγματευτούν προνόμια που αφορούσαν ταχεία εκδίκαση της δίκης ή αποκλεισμό της.

Στην Αγγλία, η ενσωμάτωση της *lex mercatoria* στο κοινό δίκαιο κατά κύριο λόγο αποδίδεται στον Λόρδο Μάνσφιλντ ο οποίος ως Πρόεδρος του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε εμπορικές υποθέσεις ενημερώθηκε σε εμπορικά έθιμα από ειδική επιτροπή και σε αντίθεση με προηγούμενες πρακτικές, κατέστησε αυτά τα έθιμα γενικές αρχές του δικαίου που πρέπει να εφαρμόζονται σε μεταγενέστερες περιπτώσεις, και κατά συνέπεια, δημιουργώντας για πρώτη φορά ένα σώμα του εμπορικού δικαίου, ως μέρος του αγγλικού εθνικού δικαίου.

Σύμφωνα με τους υποστηρικτές του νέου αυτόνομου εμπορικού νόμου, το διακρατικό εμπορικό δίκαιο υποδηλώνει μια τρίτη κατηγορία του νομικού του συστήματος πέρα από την παραδοσιακή διχοτομία των εθνικών νόμων και (δημόσιου) διεθνούς δικαίου. Τα θεμέλια του είναι:

(α) οι γενικές αρχές του δικαίου, που προέρχονται από μια λειτουργική συγκριτική ανάλυση του κοινού πυρήνα του εγχώριων νομικών συστημάτων, και

(β) τα συναλλακτικά ήθη και έθιμα της διεθνούς επιχειρηματικής κοινότητας, όπως εκφράζεται σε τυποποιημένες μορφές συμβάσεων και τυποποιημένες ρήτρες.

Η διαχείριση και περαιτέρω ανάπτυξη βρίσκεται στα χέρια εκείνων που ασκούν διεθνή εμπορική διαιτησία, και η επιβολή της στηρίζεται κυρίως στις κοινωνικές κυρώσεις, όπως η φήμη και τον αποκλεισμό. Τέλος Οι κανόνες της κωδικοποιούνται -αν κωδικοποιούνται - με τη μορφή ενός συνόλου αρχών, κανόνων και προτύπων, των κωδίκων δεοντολογίας, ή βέλτιστων πρακτικών.

Άλλη μία σημαντική πηγή της νέας *lex mercatoria* είναι υποδείγματα συμβάσεων τα οποία συντάσσονται από εμπορικές ενώσεις, σε μια προσπάθεια να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου για τα μέλη τους. Τα τυποποιημένα έντυπα, τα οποία συχνά δημιουργούν ένα πρότυπο, περιλαμβάνουν ακόμη και ρήτρες επίλυσης διαφορών. Για παράδειγμα, η BIMCO στο Baltimore 1939 το οποίο αφορά σύμβαση χρονοναύλωσης πλοίου στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προβλέπει το αγγλικό δίκαιο και διαιτησία στο Λονδίνο ως προεπιλεγμένη επιλογή⁹. Ο προφανής λόγος για αυτή την επιλογή είναι ότι το Αγγλικό δίκαιο της θάλασσας έχει αναπτυχθεί επαρκώς

⁹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), clause 22: "This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause."

και καταφεύγουν σε αυτό για την επίλυση των συγκεκριμένων διαφορών. Τα αγγλικά δικαστήρια είναι επίσης γνωστά για την ευνοϊκή στάση τους απέναντι στο ζήτημα της αυτονομίας των μερών και, ως εκ τούτου, σε αντίθεση με τα γερμανικά δικαστήρια, για παράδειγμα, δεν είναι έχουν την τάση να παρεμβαίνουν στα διακρατικά πρότυπα συμβάσεων τα οποία βασίζονται στις διατάξεις αναγκαστικού δικαίου ή τη γενική υποχρέωση της καλής πίστης. Έτσι, οι τυποποιημένες ρήτρες επίλυσης διαφορών είναι επίσης μια προσπάθεια να προστατευθεί η νομική ενότητα η οποία επιτυγχάνεται με την αυτορρύθμιση του κλάδου από πιθανή απορρύθμιση μέσω των εθνικών δικαστηρίων. Αντί για την υποβολή των διακρατικών κανόνων της νέας *lex mercatoria* υπό την δικαστική εξουσία ενός κυρίαρχου κράτους, τέτοιου είδους ρήτρες υπηρετούν τα εθνικά καθεστώτα που εξασφαλίζουν την ελευθερία των συμβάσεων των μερών.

Έννοια Χροναύλωσης

Ως χροναύλωση (*time charter*) πλοίου ορίζεται το είδος της ναύλωσης στο οποίο ο κύριος του πλοίου εκναυλωτής(χρονοεκναυλωτής) θέτει στη διάθεση του ναυλωτή (χρονοναυλωτή) πλοίο με υπηρεσίες του πλοιάρχου ή του πληρώματος για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα έναντι ανταλλάγματος, τον ναύλο για τη μεταφορά πραγμάτων (ή προσώπων).¹⁰

Οι χρονοναυλώσεις εμφανίζουν τρεις κύριες μορφές:

Τη χρονοναύλωση ταξιδιού (*trip t/c*) κατά την οποία το πλοίο πρέπει να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι και ο πλοιοκτήτης εισπράττει ναύλο ανά ημέρα για τον χρόνο απασχόλησης του πλοίου του. Η ναύλωση ταξιδιού διαφέρει στο ότι ο ναύλος πληρώνεται ανά μονάδα φορτίου.

Τη χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (*round voyage t/c*) κατά την οποία ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για την εκτέλεση ενός κυκλικού ταξιδιού και επομένως αναλαμβάνει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή στην οποία το παρέλαβε.

Την περιοδική χρονοναύλωση (*period t/c*) κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο και απασχολείται στα όρια μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής ή παγκόσμια. Η επαναπαραδόση γίνεται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Η χρονική περίοδος μπορεί να διαρκεί από λίγες μέρες μέχρι χρόνια.¹¹

Συνήθως η χρονοναύλωση καταρτίζεται με τη χρησιμοποίηση ενός από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα. Χρησιμοποιείται δε διεθνώς το

¹⁰ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σάκκουλα, 2003, τ. Β, 28

¹¹ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, σελ.565

χρονοναυλοσύμφωνο της BIMCO Baltime 1939 με όποιες τροποποιήσεις έχουν πραγματοποιηθεί μεταγενέστερα.

Για τη ρύθμιση της χρονοναυλώσεως δεν υπάρχουν διεθνείς συμβάσεις ούτε γραπτές εθνικές διατάξεις τουλάχιστον για τα περισσότερα δίκαια. Ενώ οι διατάξεις που υπάρχουν έχουν σε ένα μεγάλο βαθμό ενδοτικό χαρακτήρα.

Με τη χρονοναύλωση το πλοίο τίθεται στη διάθεση του ναυλωτή πλήρως εξοπλισμένο, μαζί με τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος. Η τεχνική (ναυτική διαχείριση του πλοίου παραμένει στον εκναυλωτή, ενώ στον ναυλωτή παρέχεται η δυνατότητα να χρησιμοποιεί για ένα χρονικό διάστημα το πλοίο και τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος για να εκτελεί με αυτό μεταφορές για δικό του λογαριασμό. Στον χρονοναυλωτή παραχωρείται το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται το πλοίο ως οργανωμένη επιχείρηση ο ίδιος ή να παραχωρήσει το δικαίωμα αυτό περαιτέρω σε άλλον (υποναύλωση)¹²

Νομική φύση Χρονοναύλωσης

Ο εκναυλωτής ασκεί τη ναυτική διαχείριση του πλοίου διαμέσου του πλοιάρχου, φέρει τις δαπάνες και τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με την ναυτική αυτή διαχείριση. Κατά την διάρκεια της χρονοναύλωσης παραχωρεί την εμπορική χρήση του πλοίου στον ναυλωτή και θέτει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα στη διάθεση του ναυλωτή προκειμένου να εκπληρώσει τους εμπορικούς του σκοπούς.

Ο εκναυλωτής παραμένει εντούτοις νομέας και κάτοχος του πλοίου διά του πλοιάρχου. Ο χρονοναυλωτής δεν έχει ίδιο δικαίωμα προς χρησιμοποίηση του πλοίου και των υπηρεσιών του πλοιάρχου και του πληρώματος. Το δικαίωμά του είναι ασθενέστερο, καθώς περιορίζεται κατά χρόνο και περιεχόμενο από τους όρους της σύμβασης χρονοναύλωσης.

Στην χρονοναύλωση υπάρχουν δύο θαλάσσιοι επιχειρηματίες: ο εκναυλωτής πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής οι οποίοι ασκούν επιχείρηση μεταφοράς με το ίδιο πλοίο όχι όμως και με το ίδιο περιεχόμενο καθώς ο μεν χρονοεκναυλωτής εκμεταλλεύεται το πλοίο του εκτελώντας έναντι ανταλλάγματος τις μεταφορές που του υποδεικνύει ο ναυλωτής και ο δε ναυλωτής εκτελεί μεταφορές για δικό του λογαριασμό με το πλοίο το οποίο του εκναυλώνει ο πλοιοκτήτης. Αντισυμβαλλόμενος του χρονοεκναυλωτή είναι ο ναυλωτής ενώ αντισυμβαλλόμενοι του ναυλωτή οι πελάτες του.

Ο χρονοεκναυλωτής αναλαμβάνει το τεχνικό-ναυτικό μέρος και ο ναυλωτής το εμπορικό μέρος στην θαλάσσια μεταφορά.

¹² Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003,τ. Β, 28-29

Αντικείμενο της σύμβασης ναύλωσης αποτελεί η μεταφορά πραγμάτων και κατά την κρατούσα άποψη αποτελεί σύμβαση έργου.¹³

Πρότυπα Συμβάσεων Ναύλωσης

Τα ναυλοσύμφωνα προκειμένου να ισχύουν θα πρέπει να συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις. Καταρχάς θα πρέπει να υπάρχει συμφωνία των μερών για την ναύλωση πλοίου από τον έναν συμβαλλόμενο στον άλλον έναντι τιμήματος, του ναύλου. Η συμφωνία αυτή είναι αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών τα οποία προκειμένου να διευκολυνθούν και να συντομεύσουν τον χρόνο της διαπραγμάτευσης αυτής καταφεύγουν στην υιοθέτηση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων τα οποία έχουν λάβει έγκριση από μεγάλους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα είναι αποτέλεσμα μελέτης και έρευνας από άτομα με ειδικές γνώσεις και τα οποία εκπροσωπούν όλες τις πλευρές των μερών της σύμβασης.

Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό των προτυποποιημένων ναυλοσυμφώνων είναι η ορολογία η οποία χρησιμοποιούν η οποία παραμένει αμετάβλητη μέχρι σήμερα. Οι όροι και το περιεχόμενο των ναυλοσυμφώνων αυτών έχουν γίνει αντικείμενο δικαστικών δικών και οι αποφάσεις αυτές αποτελούν δικαστικό προηγούμενο στην ερμηνεία των όρων και των φράσεων που περιέχονται σε αυτά εμφανίζοντας ελάχιστες αποκλίσεις. Δημιουργείται μία ασφάλεια στα συμβαλλόμενα μέρη ως προς το περιεχόμενο των όρων τουλάχιστον των περισσότερων από αυτούς- καθώς και στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτούς. Το γνωστότερο τυποποιημένο συμβόλαιο στη σύμβαση χρονοναύλωσης είναι το Baltimore 1939 της BIMCO.

¹³ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003,τ. Β,36

Υποχρεώσεις Εκναυλωτή στη χρονοναύλωση

Το ζήτημα της διπλής εξάρτησης του πλοίαρχου στη χρονοναύλωση (ρήτρα απασχόλησης: employment clause)

Ο εκναυλωτής προσλαμβάνει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, τους διατρέφει, τους απολύει και καταβάλλει σε αυτούς μισθούς και αποζημιώσεις. Συνεπώς ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος συνδέονται με τον εκναυλωτή με σχέση ανεξάρτητων υπηρεσιών ή εξαρτημένης εργασίας αντιστοίχως και είναι προστηθέντες ή βοηθοί εκπλήρωσης αυτού.¹⁴

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή τις υπηρεσίες του πλοίαρχου και του πληρώματος για όσο διαρκεί η ναύλωση. Για το διάστημα αυτό παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται από τον ναυλωτή ως προς τη χρησιμοποίηση, την αντιπροσώπευση και άλλα θέματα και όσον αφορά την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου γίνονται προστηθέντες και βοηθοί εκπλήρωσης του ναυλωτή.

Εφόσον ο εκναυλωτής διατηρεί τη ναυτική-τεχνική διαχείριση του πλοίου, φέρει τις δαπάνες για τον εξοπλισμό του πλοίου, για την επάνδρωση αυτού, για τον εφοδιασμό του πλοίου με τρόφιμα όχι όμως για τα καύσιμα και για τη συντήρηση του πλοίου και τη διατήρηση της κλάσης του.

Ο πλοίαρχος προσλαμβάνεται από τον εκναυλωτή και συνδέεται συμβατικώς με αυτόν. Έχει μάλιστα υποχρέωση να συμμορφώνεται προς τις οδηγίες του. Κατά τη διάρκεια της σύμβασης χρονοναύλωσης ο πλοίαρχος τίθεται στη διάθεση και υπό τις οδηγίες του ναυλωτή. Ο πλοίαρχος βρίσκεται υπό δύο εντολές και υποχρεούται αφενός να ακολουθεί τις εντολές του εκναυλωτή σε ότι αφορά τη ναυτική διαχείριση του πλοίου του και του ναυλωτή σε ότι αφορά την εμπορική διαχείριση του πλοίου. Οι οδηγίες συνεπώς που δίνονται από τον ναυλωτή και οφείλει να ακολουθεί πρέπει να βρίσκονται μέσα στα όρια που καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο και πρέπει να αφορούν αποκλειστικά την εμπορική διαχείριση του πλοίου.¹⁵

Ο ναυλωτής έχοντας πλήρη εμπορική χρήση του πλοίου κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης απαιτεί την πλήρη συμμόρφωση του πλοίαρχου στις εμπορικές εντολές και οδηγίες του ναυλωτή.

Ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές με υπογραφή του ιδίου ή του πλοίαρχου για λογαριασμό του πλοιοκτήτη (as agent). Ως αντιστάθμισμα ο ναυλωτής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για κάθε ζημία που

¹⁴ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003,τ. Β,30

¹⁵ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003,τ. Β, 30-31

θα υποστεί εξαιτίας των ενεργειών του.¹⁶ Ακόμη κι αν δεν υπάρχει ρητός σχετικός όρος τα δικαστήρια είναι δυνατόν να εκδικάσουν αποζημίωση στον εκναυλωτή (The Caroline P.)¹⁷ Υποχρέωση του πλοιάρχου είναι να ενεργεί σε λογικά πλαίσια όταν δέχεται εντολές πριν συμμορφωθεί σε αυτές.

Απασχόληση (Employment) σημαίνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου. Ο ναυλωτής δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δώσει εντολές που αφορούν στην ναυσιπλοΐα του πλοίου καθώς παραμένει στην ευθύνη του πλοιοκτήτη (Larrigana SS Co v. R.)¹⁸. Για τον λόγο αυτό άλλωστε ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση για απώλεια οφειλόμενη σε αμέλεια κατά τη ναυσιπλοΐα, αναξιοπλοΐα του πλοίου ή άλλα αίτια που δεν σχετίζονται με τις εντολές του ναυλωτή.

Ο πλοιοκτήτης ενός χρονοναυλωμένου πλοίου έχει δικαίωμα αποζημιώσεως σε όσες περιπτώσεις υποστεί ζημία συμμορφούμενος στις εντολές του ναυλωτή. Στην υπόθεση Strathlome SS Co v. Andrew Weir ο πλοίαρχος παρέδωσε το φορτίο κατόπιν εντολής του ναυλωτή χωρίς την προσκόμιση των σχετικών φορτωτικών. Το δικαστήριο έκρινε ότι ο πλοιοκτήτης είχε δικαίωμα αποζημίωσης για κάθε ζημία έναντι των κατόχων των φορτωτικών.¹⁹

Εάν ο ναυλωτής διατάξει την προσέγγιση του πλοίου σε λιμένα ανασφαλή και το πλοίο υποστεί ζημιές ο ναυλωτής υποχρεούται σε αποζημίωση του πλοιοκτήτη για τη ζημία. Στην υπόθεση Grace v. General Steam Navigation Co Ltd. Το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο και ο ναυλωτής διέταξε το πλοίο να κατευθυνθεί στο Αμβούργο όπου και υπέστη ζημία λόγω του πάγου έξω από τον λιμένα. Το δικαστήριο έκρινε ότι για τη ζημία ευθυνόταν ο ναυλωτής.

Αντίθετα, αν ο πλοίαρχος έχει επίγνωση του κινδύνου προσεγγίσει ανασφαλή λιμένα και το πλοίο υποστεί ζημία ο ναυλωτής δεν ευθύνεται. Ο πλοίαρχος εξάλλου δεν είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει εντολές που ο ναυλωτής δεν δικαιούται να δώσει. Υποχρέωση του πλοιάρχου είναι να ενεργεί σε λογικά πλαίσια όταν δέχεται εντολές πριν συμμορφωθεί σε αυτές.

Το μέγεθος της προστασίας της ρήτρας 9 του Baltimore 1939 δεν έχει σαφώς καθοριστεί. Ερμηνεύεται σε κάθε διαφορετική περίπτωση και σύμφωνα με τη διατύπωση του ναυλοσυμφώνου. Επεκτείνεται η εφαρμογή της σε όλο το ναυλοσύμφωνο (Royal Greek Gov v. Ministry of Transport-Ann Stathatos) και όχι μόνο σε θέματα στα οποία δεν αναφέρονται και οι υπόλοιποι όροι. Άλλες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ενδέχεται να αποκλείουν αποζημίωση σε θέματα τα οποία αναφέρονται ρητώς.

¹⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), clause 9: "the Vessel s crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel s papers or for overcarrying goods."

¹⁷ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 583

¹⁸ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 583

¹⁹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 58

Οι αρχές οι οποίες φαίνεται να ισχύουν σε ότι αφορά το περιεχόμενο και την ερμηνεία της συγκεκριμένης ρήτρας είναι οι ακόλουθες:

1. Δεν αφορά σε ζητήματα ναυσιπλοΐας ή περιστατικά περί την ναυσιπλοΐα για τα οποία ευθύνεται ο πλοιοκτήτης
2. Ο όρος απασχόληση (employment) δεν αναφέρεται στην απασχόληση προσώπων αλλά στο πλοίο
3. Ο όρος εντολές (such orders) δεν περιορίζεται στην υπογραφή φορτωτικών ή άλλων εγγράφων
4. Η εντολή προς φόρτωση ενός συγκεκριμένου φορτίου είναι εντολή που αφορά στην απασχόληση του πλοίου και οι συνέπειες συμμόρφωσης προς την εντολή αυτή εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας περί αποζημίωσης του πλοιοκτήτη. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία το φορτίο δεν είναι επικίνδυνο ή ασυνήθιστο.
5. Φαίνεται ότι οι συνέπειες συμμόρφωσης με μία εντολή προσέγγισης ανασφαλούς λιμένα ή αγκυροβόλιου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας αποζημίωσης του πλοιοκτήτη.

Η ρήτρα αποζημίωσης του πλοιοκτήτη αν και εμφανίζει να έχει ευρύ περίγραμμα εν τούτοις είναι δύσκολη η εφαρμογή της καθώς κάποιο νέο γεγονός ή πράξη μπορεί να διαρρήξει τη σχέση αιτίας αιτιατού μεταξύ εντολής και ζημίας.²⁰

Υποχρεώσεις εκναυλωτή σχετικά με το πλοίο

α. Αξιοπλοΐα

Οι Πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να εκναυλώσουν πλοίο αξιόπλοο και κατάλληλο για τη συνήθη μεταφορά φορτίου.²¹

Δεν υπάρχει ακριβής ορισμός όσον αφορά τις προϋποθέσεις οι οποίες καθιστούν ένα πλοίο αξιόπλοο. Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να χορηγήσει πλοίο κατασκευασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αντεπεξέλθει στους κινδύνους του ταξιδιού κατά τη μεταφορά του συμφωνημένου φορτίου. Η αξιοπλοΐα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων έννοιες τεχνικής ασφάλειας, νομικής και διοικητικής επάρκειας, επαρκούς ανεφοδιασμού με καύσιμα/ προμήθειες/ ανταλλακτικά, ασφαλούς επάνδρωσης, κατάλληλων χώρων για την απόθεση φορτίου.²² Η υποχρέωση του εκναυλωτή είναι το πλοίο να είναι αξιόπλοο ως προς κάθε τμήμα του σκάφους και της μηχανής, των εφοδίων των συσκευών

²⁰ ²⁰ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 368

²¹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), clause 1: “ The Owners let, and the Charterers hire the Vessel... fitted for ordinary cargo service.”

²² Κορρές Αλκης Ι. Ε., Σημειώσεις Πανεπιστημιακών παραδόσεων για Ναυλώσεις, <https://city.academia.edu/AlkisJohnCorres/Teaching-Documents>, διαφάνεια 13

και του πληρώματος. Η υποχρέωση αυτή μπορεί εύκολα να παραβιασθεί από την παρουσία ενός ασήμαντου ελαττώματος το οποίο μπορεί να θεραπευτεί, όσο και περισσότερων ελαττωμάτων τα οποία μπορεί να οδηγήσουν στην απώλεια του πλοίου²³.

Η ευθύνη του εκναυλωτή να παρέχει αξιόπλοο πλοίο είναι **απόλυτη** και απαλλάσσεται μόνο σε περίπτωση που συμφωνείται ρητώς το αντίθετο. Αυτό έχει ως συνέπεια ακόμη και αν αποδειχθεί εκ μέρους του εκναυλωτή ότι παρά την εμπειρία του πλοιοκτήτη και των υπαλλήλων του δεν θα ήταν δυνατό να αποκαλύφθεί το ελάττωμα ενώ ευθύνεται για κάθε λανθάνον ελάττωμα το οποίο υπήρχε κατά την έναρξη του ταξιδιού.

Έτσι στην υπόθεση *The Glenfruin* το πλοίο παρέλαβε φορτίο τσαγιού και στις φορτωτικές αναγράφηκε ότι ο εκναυλωτής δεν θα ήταν υπεύθυνος για όλους τους κινδύνους και ατυχήματα αλλά και για κάθε έναν κίνδυνο και ατύχημα ξεχωριστά που αφορούν τη θάλασσα και τη διακυβέρνηση του σκάφους οποιουδήποτε είδους και οποιασδήποτε φύσεως. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο υπέστη ζημιά στον άξονα από λανθάνον ελάττωμα στην ηλεκτροσυγκόλλησή του και έμεινε ακυβέρνητο. Ενώ το ελάττωμα του άξονα ήταν τέτοιο που δεν θα μπορούσε να ανακαλυφθεί παρά μόνο μετά την έναρξη του ταξιδιού, το δικαστήριο έκρινε ότι το πλοίο ήταν ήδη αναξιόπλοο τη στιγμή της έναρξης του ταξιδιού και δεν ίσχυαν οι απαλλαγές που περιείχονταν στη φορτωτική διότι το πλοίο ήταν ήδη αναξιόπλοο όταν τις εξέδωσαν.

Αναφορικά με τους όρους του BALTIME 1939 στο Μέρος Πρώτο, η αξιοπλοΐα κρίνεται με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά του και αφορούν το Μικτό και Καθαρό Βάρος του Πλοίου²⁴, την Κλάση²⁵, την Ιπποδύναμη των φρένων²⁶, τους συνολικούς τόνους νεκρού βάρους στο θερινό ύψος εξάλων²⁷ τα καύσιμα²⁸, την ταχύτητα που αναπτύσσει και την κατανάλωση της μηχανής²⁹. Η έννοια του αξιόπλοου κρίνεται επίσης με βάση την καταλληλότητα του πλοίου σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο: τη χωρητικότητα σε χύδην ή συσκευασμένο φορτίο³⁰, αλλά και σε σχέση με τα ταξίδια τα οποία προορίζεται να πραγματοποιήσει. Ο εκναυλωτής συμφωνεί να μεταφέρει αγαθά από έναν λιμένα σε έναν άλλο με πλοίο κατάλληλο για φόρτωση και μεταφορά του φορτίου. Στην υπόθεση *Elder Dempster & Co Ltd v. Zochonis Co Ltd* το πλοίο φορτώθηκε φοινικέλαιο και στη συνέχεια πάνω από το φορτίο

²³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,98 υποσημείωση 83, *The Makedonia case*

²⁴ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 6. GT/NT

²⁵ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 7. Class

²⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 8. Indicated brake horse power (bhp)

²⁷ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard

²⁸ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 11. Permanent bunkers (abt.)

²⁹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I,12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of

³⁰ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 10. Cubic feet grain/bale capacity

φορτώθηκε σπορέλαιο. Τα βαρέλια με το φοινικέλαιο έσπασαν με αποτέλεσμα το φοινικέλαιο να χυθεί. Το δικαστήριο έκρινε ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου και η ζημιά προήλθε από κακή στοιβάσια.³¹

Η υποχρέωση του εκναυλωτή που αφορά στην αξιοπλοΐα του φορτίου καλείται *cargoworthiness* και αναφέρεται στις συσκευές του πλοίου. Στην υπόθεση *Maori King v. Steamship Co* όπου το πλοίο είχε ελαττωματικές ψυκτικές συσκευές και κρίθηκε αναξιόπλοο για τη μεταφορά κρέατος καθώς και στην υπόθεση *Queensland National Bank Ltd v. Peninsular and Oriental Steam* όπου το πλοίο κρίθηκε αναξιόπλοο καθώς οι αποθήκες του δεν παρείχαν ικανοποιητική ασφάλεια για την μεταφορά χρυσού. Τέλος στην υπόθεση *Stanton v. Richardson* πλοίο που ναυλώθηκε για τη μεταφορά ζάχαρης κρίθηκε αναξιόπλοο καθώς οι αντλίες του δεν αφαιρούσαν επαρκώς το νερό από τα κύττα του πλοίου.³²

Η αξιοπλοΐα δεν σχετίζεται μόνο με ζητήματα πλεύσης, μεταφοράς και φόρτωσης αλλά είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Οι εκναυλωτές παραδίδουν το πλοίο αξιόπλοο σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου αλλά διατηρούν στην ίδια καλή κατάσταση το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.³³

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να τηρεί τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας και τους κανόνες της ναυσιπλοΐας, ιδίως αυτούς που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την υγιεινή διαβίωση στο πλοίο.³⁴

Σύμφωνα με τα αγγλικά δικαστήρια ένα πλοίο δεν είναι αξιόπλοο όταν:

Η επάνδρωση του πλοίου είναι ελλιπής ή ακατάλληλη (*Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*)³⁵

Το πλοίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό μωκτονίας από τις υγειονομικές αρχές του λιμένα. (*The Madeleine*)³⁶

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο έστω και αν δεν αναφέρεται ρητώς ο σχετικός όρος περί αξιοπλοΐας αυτός υπονοείται (*implied warranty*) ότι ισχύει από την πλευρά του πλοιοκτήτη κατά την παράδοση και κατά τη διάρκεια τη χρονοαύλωσης. Εντούτοις, η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο δεν είναι απόλυτη. Αρκεί να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια

³¹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 25

³² Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 25

³³ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 3, Owner's Obligations: "maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service."

³⁴ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003, τ. Β, 30

³⁵ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 571

³⁶ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 571

προκειμένου να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο (The Democritos/United States of America v. The Marilena P),³⁷Giertsen v. Turnbull (1908).³⁸

Ο πλοιοκτήτης δεν έχει την υποχρέωση του ελέγχου της αξιοπλοΐας του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια που αυτό βρίσκεται στη διάθεση του ναυλωτή απλώς οφείλει να επιδιορθώνει τις ζημιές που πέφτουν στην αντίληψή του . Με την απόφαση Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. Ltd³⁹ το δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν υπάρχει απόλυτη εγγύηση του πλοιοκτήτη σε ότι αφορά την διατήρηση της ικανότητας του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου ασχέτως τους κινδύνους τους οποίους θα συναντούσε. Με την επισκευή κάθε ζημιάς η οποία προκύπτει κατά την διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, υπάρχει συμμόρφωσή του προς τους όρους του ναυλοσυμφώνου.⁴⁰ Αν όμως ο πλοιοκτήτης δεν χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε ευκαιρία του παρουσιαστεί προκειμένου να ελέγξει την αξιοπλοΐα του πλοίου του τότε θεωρείται υπεύθυνος έναντι του ναυλωτή για κάθε ζημιά η οποία προξενήθηκε από την αναξιοπλοΐα του πλοίου⁴¹(The Rona 1884).⁴²

Η παραβίαση της αξιοπλοΐας αποτελεί μεν αθέτηση υποχρέωσης (breach), αλλά δεν μπορεί να λάβει εκ των προτέρων χαρακτηρισμό ως παράβαση όρου (condition) η οποία επισύρει υπαναχώρηση και δικαίωμα σε αποζημίωση αλλά ούτε και παράβαση εγγυήσεως(warranty) που δικαιολογεί αποζημίωση.⁴³

Η αναξιοπλοΐα δεν θα πρέπει να συγχέεται με την κακή στοιβασία. Η κακή στοιβασία η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου μπορεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις να καταστήσει το πλοίο αναξιόπλοο. Η κακή όμως στοιβασία δεν επηρεάζει παρά μόνο το φορτίο και επιτρέπει την αξιοπλοΐα ακόμη και εάν το πλοίο πρόκειται να μεταφέρει φορτίο το οποίο δεν έχει φορτωθεί σωστά.

Στην υπόθεση The Thorsa σε πλοίο φορτώθηκε σοκολάτα και κατά την παράδοση βρέθηκε σε κακή κατάσταση με οσμή τυριού το οποίο είχε φορτωθεί επίσης από την ίδια πλευρά με το φορτίο σοκολάτας. Οι φορτωτικές περιείχαν όρους που απάλλασσαν τους εκναυλωτές από ζημιές οι οποίες προέρχονταν από αμέλεια κατά τη στοιβασία. Οι παραλήπτες υποστήριξαν ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο λόγω κακής στοιβασίας και οι φορτωτικές εκδόθηκαν σε στιγμή που το πλοίο ήταν ήδη αναξιόπλοο οπότε και οι εκναυλωτές δεν απαλλάσσονται της ευθύνης τους. Το δικαστήριο έκρινε ότι

³⁷ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 570

³⁸ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 55

³⁹ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 571

⁴⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 56

⁴¹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II, clause 12: "...if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage"

⁴² Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 55

⁴³ Κορρές Αλκης Ι. Ε., Σημειώσεις Πανεπιστημιακών παραδόσεων για Ναυλώσεις, <https://city.academia.edu/AlkisJohnCorres/Teaching-Documents>, διαφάνεια 15

υπήρξε κακή στοιβασία και ότι το πλοίο δεν κατέστη εξ αιτίας της αναξιοπλοο άρα οι πλοιοκτήτες δεν ευθύνονται.⁴⁴

β. Περιγραφή του πλοίου

Οι σημαντικότερες πληροφορίες που αφορούν στην περιγραφή του πλοίου είναι η μεταφορική ικανότητα του πλοίου⁴⁵, το βύθισμα⁴⁶, η ηλικία, τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων⁴⁷, η εθνικότητα, η κλάση⁴⁸.

Η συμφωνηθείσα και αναγραφόμενη ταχύτητα και κατανάλωση καυσίμου του πλοίου⁴⁹ αναφέρεται στην ικανότητα του πλοίου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου (Loretzen v. White Shipping Co.)⁵⁰. Εντούτοις το θέμα έχει κριθεί και διαφορετικά στην υπόθεση Cosmos Bulk Transport v. China National Foreign Trade Transportation Corporation (The Apollonius)⁵¹⁵² όπου η περιγραφή της ταχύτητας έχει ισχύ κατά την ημέρα παράδοσης του πλοίου, παρά κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσης. Το ίδιο ισχύει και για την περιγραφόμενη μεταφορική ικανότητα και την κατανάλωση των καυσίμων η οποία σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο αρκεί να υπάρχουν τα συμφωνηθέντα χαρακτηριστικά κατά την παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή. Στην πράξη όμως επιβάλλεται η διατήρηση της συμφωνηθείσας ταχύτητας καθ' όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσης (The Leonidas).⁵³ Προστίθεται επίσης η λέξη περίπου ή φράση με παρόμοιο περιεχόμενο η οποία προσδίδει ανεκτικότητα 5% σε χαρακτηριστικά του πλοίου όπως είναι η κατανάλωση καυσίμων, ενώ σε ότι αφορά την ταχύτητα διευκρινίζεται ότι η ταχύτητα αυτή αναπτύσσεται όταν επικρατούν καλές καιρικές συνθήκες με ανέμους που δεν ξεπερνούν τα

⁴⁴ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 26

⁴⁵ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 10. Cubic feet grain/bale capacity

⁴⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard

⁴⁷ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of

⁴⁸ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I, 7. Class

⁴⁹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II "...fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12..."

⁵⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 57

⁵¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 92 υποσημείωση 29

⁵² Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 567

⁵³ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 567

4-5 Μποφόρ ή άλλης ανάλογης κλίμακας (The Lipa/The Al Bida/Hurley Lumber Co v. Comppania San Gerassimo)⁵⁴.

Εάν το πλοίο δεν επιτυγχάνει την συμφωνηθείσα ταχύτητα και δεν έχει την κατανάλωση καυσίμου που αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση για την προξενηθείσα σε αυτόν ζημιά εκτός εάν:

Προβλέπεται ρητώς από το ναυλοσύμφωνο ότι ο ναυλωτής έχει δικαίωμα ανάλογης αποζημίωσης ή αν η αυξημένη κατανάλωση ή η μειωμένη ταχύτητα οφείλεται σε ελάττωμα που υπήρχε κατά την παράδοση του πλοίου και το οποίο καθιστούσε το πλοίο αναξιόπλοο ή ο πλοιοκτήτης δεν έδωσε σωστά στοιχεία κατά την σύναψη της σύμβασης ναύλωσης ή τέλος το ελάττωμα εμφανίσθηκε μετά την παράδοση αλλά και πάλι ο πλοιοκτήτης δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα για την αποκατάστασή του αν υποχρεούται προς αυτό από το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου.⁵⁵

Η συμφωνηθείσα ταχύτητα δεν έχει την έννοια του όρου (condition) αλλά πρόκειται για innominate term. Το δικαίωμα του ναυλωτή για υπαναχώρηση εξαρτάται από τη σοβαρότητα της αθέτησης υποχρέωσης (breach).⁵⁶

γ. Αποφυγή Αδικαιολόγητης καθυστέρησης

Ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται ότι το πλοίο το οποίο ναυλώνει θα είναι έτοιμο να ξεκινήσει το ταξίδι το οποίο συμφωνήθηκε και με το φορτίο το οποίο προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η αθέτηση της υποχρέωσης αν στερεί από τον ναυλωτή όλα τα οφέλη της σύμβασης ναύλωσης ή ματαιώνει τον σκοπό του ναυλωτή από την ναύλωση του πλοίου⁵⁷ τότε ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να τηρήσει τη σύμβαση. (Willes J. Mac Andrew v. Chapple).⁵⁸ Στην υπόθεση αυτή αφενός (α) είχε συμφωνηθεί ρητώς ότι το πλοίο όφειλε να φτάσει σε ορισμένη ημερομηνία με ποινή ακυρότητας και αφετέρου (β) υπήρχε υπονοούμενος όρος ο οποίος προέβλεπε αναχώρηση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η άφιξη του πλοίου μέσα στο διάστημα που οριζόταν υπό (α) δεν απάλλασσε τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση αποζημίωσης σε περίπτωση αδικαιολόγητης καθυστέρησης. Στον αντίποδα των ανωτέρω, αν η καθυστέρηση δεν είναι τόσο σημαντική ο ναυλωτής δεν μπορεί να αρνηθεί την

⁵⁴ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 568

⁵⁵ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 57

⁵⁶ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,92

⁵⁷ “Deprives the charterer of the whole benefit of the contract, or entirely frustrates the object of the charterer in chartering the ship”

⁵⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,103, υποσημείωση 14

φόρτωση του εμπορεύματος όμως ο πλοιοκτήτης υπέχει ευθύνη για τυχόν ζημιές εκτός αν πρόκειται για εξαιρούμενους κινδύνους.⁵⁹

Τα ταξίδια τα οποία συμφωνούνται θα πρέπει να πραγματοποιούνται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση από τον πλοίαρχο του πλοίου (BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II clause 9).⁶⁰ Ακόμη και αν δεν περιέχεται ο όρος αυτός στο ναυλοσύμφωνο, η ανωτέρω υποχρέωση θεωρείται υπονοούμενος όρος (implied term) και η υποχρέωση του πλοιοκτήτη εξακολουθεί να υφίσταται έναντι του ναυλωτή ως σιωπηλώς συμφωνηθείσα. Σε περίπτωση παραβίασεως της υποχρέωσης αυτής ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος έναντι του ναυλωτή για οποιαδήποτε ζημιά δημιουργηθεί από την παραβίαση εκτός αν τυγχάνει προστασία από όρους οι οποίοι συμφωνήθηκαν το ναυλοσύμφωνο και οι οποίοι τον απαλλάσσουν (Istros v. Dahlstrom).⁶¹

δ. Παρέκκλιση

Ο πλοιοκτήτης ενός πλοίου αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης του ταξιδιού χωρίς παρέκκλιση.

Παρέκκλιση εννοείται η αδικαιολόγητη απομάκρυνση του πλοίου από τη συμφωνηθείσα ή την κατάλληλη πορεία. Αν στο ναυλοσύμφωνο δεν σημειώνεται η κατάλληλη πορεία τότε κατάλληλη θεωρείται εκείνη η πορεία η οποία ακολουθείται από όμοια πλοία με εκείνο του ναυλοσυμφώνου. Αν δεν υπάρχουν αποδείξεις τότε θεωρείται η ευθεία γεωγραφική πορεία όμως γίνονται αποδεκτές αποδείξεις για την συνήθη λογική πορεία υπό την προϋπόθεση ότι δεν αντίκεινται σε κανέναν ρητό όρο του ναυλοσυμφώνου.

Ουσιώδες στοιχείο της παρεκκλίσεως είναι η εκκούσια αντικατάσταση του συμφωνηθέντος ταξιδιού με άλλο ταξίδι. Κατά την έννοια αυτή παρέκκλιση δεν αποτελεί η χωρίς πρόθεση εσφαλμένη πορεία η οποία οφείλεται σε ασθένεια του πλοίαρχου όπως κρίθηκε και στην υπόθεση Rio Tinto Co v. Seed Shipping Co.⁶²

Σύμφωνα με το αγγλικό εθιμικό δίκαιο ορισμένες από τις παρεκκλίσεις θεωρούνται δικαιολογημένες και άρα δεν επιφέρουν κυρώσεις στον πλοιοκτήτη. Όπως είναι:

Η παρέκκλιση για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού. Ο πλοίαρχος οφείλει να μην εκθέτει το πλοίο και το φορτίο σε κίνδυνο οπότε του δίνεται το δικαίωμα στην περίπτωση κατά την οποία απαιτείται επισκευή στο πλοίο, να παρεκκλίνει της πορείας του προς τον πλησιέστερο λιμένα προκειμένου να

⁵⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,103

⁶⁰ "The master shall prosecute all voyages with the utmost dispatch"

⁶¹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 56

⁶² Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 37

πραγματοποιηθούν οι επισκευές. Το ίδιο ισχύει ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η ανάγκη της επισκευής προέκυψε λόγω της αναξιοπλοΐας του πλοίου. Ο παρών κίνδυνος και όχι αρχική αναξιοπλοΐα καθιστά την παρέκκλιση δικαιολογημένη (*Lavabre v. Wilson* και *Kish v. Taylor*).⁶³

Η παρέκκλιση για την διάσωση ανθρώπινης ζωής για περιπτώσεις κατά τις οποίες πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο ώστε να απειλούνται ανθρώπινες ζωές αλλά και για ρυμούλκηση πλοίου προκειμένου να μην διακινδυνεύσουν ανθρώπινες ζωές.⁶⁴

Στην υπόθεση *Scaramanga v. Stam*, το *SS Olympias* κατά τη μεταφορά σίτου παρεξέκλινε της πορείας του προς παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο το οποίο βρισκόταν σε κίνδυνο. Ο πλοίαρχος δεν αρκέσθηκε στη σωτηρία του πληρώματος αλλά συμφώνησε να ρυμουλκήσει το πλοίο στον λιμένα Telex έναντι 1000 λιρών. Κατά την προσπάθεια αυτή το *Olympias* παρασύρθηκε προς την ακτή και χάθηκε μαζί με το φορτίο του. Υπεύθυνος για την απώλεια αυτή θεωρήθηκε ο πλοιοκτήτης αν και η απώλεια οφειλόταν μερικώς στους θαλάσσιους κινδύνους (*perils of the sea*) για τους οποίους υπήρχε απαλλαγή στο ναυλοσύμφωνο.

Μία παρέκκλιση μπορεί να προκληθεί από ένα τυχαίο συμβάν το οποίο δεν έχει τύχει ή ήταν αδύνατον να τύχει αντικείμενο μελέτης εκ των προτέρων. Γενικά η λογική απόκλιση είναι η παρέκκλιση η οποία θα γινόταν από έναν συνετό άνθρωπο έχοντας υπόψη τις συνθήκες και καταστάσεις που επικρατούσαν καθώς επίσης τους όρους του ναυλοσυμφώνου και το συμφέρον των ενδιαφερομένων.⁶⁵

Η αδικαιολόγητη παρέκκλιση από την πορεία που περιγράφεται στο ναυλοσύμφωνο όσο μικρή και αν είναι δημιουργεί τέτοια παραβίαση των όρων της σύμβασης ώστε δίνεται το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης και να παύση της δέσμευσης από τους όρους του. Δεν ακυρώνεται αυτόματα το ναυλοσύμφωνο παρά μόνο αν το επιθυμεί ο ναυλωτής. Σε διαφορετική περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να απαλλαγεί από το ναυλοσύμφωνο οποτεδήποτε το επιθυμούσε παρεκκλίνοντας της συμφωνημένης πορείας. Επομένως ο ναυλωτής και μόνο αν το επιθυμεί από τη στιγμή κατά την οποία θα έρθει εις γνώση του η παρέκκλιση μπορεί να καταγγείλει το ναυλοσύμφωνο ή να συνεχίσει να δεσμεύεται από αυτό (*Compagnie Primera etc. v. Arrendataria etc*).⁶⁶

⁶³ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 37

⁶⁴ Rogers Anthony/Chuah Jason/ Dockray Martin, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Routledge, 2016, 86

⁶⁵ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 39

⁶⁶ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 40

Υποχρεώσεις εκναυλωτή σχετικά με το φορτίο

Φόρτωση /Εκφόρτωση

Σχετικά με τη διαδικασία φόρτωσης εκφόρτωσης, όροι οι οποίοι περιέχονται στην σύμβαση αναφέρονται στη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης τόσο σε ότι αφορά τη μηχανική διαδικασία χειρισμού του εξοπλισμού του πλοίου, αλλά και τα θέματα εργασία των στοιβαδóρων.⁶⁷ Ο πλοιοκτήτης μέσω του πλοιάρχου είναι υπεύθυνος για τους στοιβαδóρους και την επίβλεψη της φορτοεκφόρτωσης.

Το πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε θέση τέτοια ώστε να είναι έτοιμο προς φόρτωση ή όσο το δυνατόν πιο κοντά στο σημείο της φόρτωσης και εκφόρτωσης όπου μπορεί να βρίσκεται με ασφάλεια όταν οι συνθήκες δικαιολογούν κάτι τέτοιο.⁶⁸

Καταρχάς ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση προσεγγίσεως στον λιμένα που συμφωνήθηκε στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση αδυναμίας του πλοίου να εισέλθει στον λιμένα λόγω εμποδίου που δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί ή λόγω πραγματοποίησης μεγάλης παράκαμψης η οποία θα φέρει μεγάλη καθυστέρηση η οποία εμπορικώς κρίνεται αδικαιολόγητη, ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης του πλησιέστερου ασφαλούς λιμένα υπό την προϋπόθεση ότι έχει ειδοποιήσει και ζητήσει από τον ναυλωτή να του υποδείξει άλλον λιμένα, ότι παρέμεινε στον λιμένα για αρκετό διάστημα αλλά δεν απομακρύνθηκε το εμπόδιο και η απομάκρυνσή του δεν πρόκειται να πραγματοποιηθεί σύντομα και η επιλογή ενός εναλλακτικού λιμένα είναι λογική για την περίπτωση.(The Varing).⁶⁹

Ζήτημα τίθεται σε ότι αφορά την απόσταση που πρέπει να έχει ο εναλλακτικός λιμένας ή η τοποθεσία που επιλέγει ο πλοιοκτήτης. Δεν υπάρχει ακριβής μέτρηση της ακτίνας μέσα στην οποία πρέπει να βρίσκεται ο λιμένας ή η τοποθεσία. Δεν θα πρέπει να βρίσκεται πολύ μακριά εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις όπως στην απόφαση Athamas v, Dig Vijay Cement Co. Όπου οι πλοηγοί αρνήθηκαν να πλοηγήσουν το πλοίο Athamas σε ποταμό που το βύθισμά του δεν ήταν αρκετό για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ενώ απαιτείτο περίοδος περίπου πέντε μηνών έως την άνοδο της στάθμης του ποταμού και της δυνατότητας ασφαλούς πλεύσης. Ο πλοιοκτήτης αφού ειδοποίησε τον ναυλωτή εκφόρτωσε ολόκληρο το φορτίο στη Σαιγκόν η οποία απέχει 250 ναυτικά μίλια από το σημείο εκφόρτωσης που είχε συμφωνηθεί.

⁶⁷BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II, clause 3, "The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore winchmen shall be provided and paid for by the Charterers."

⁶⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,139

⁶⁹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 64

Το πλοίο δεν υποχρεούται να φορτώσει μέρος του φορτίου εντός του λιμένα και στη συνέχεια εκτός του λιμένα το υπόλοιπο φορτίο το οποίο δεν κατέστη δυνατόν να φορτώσει με ασφάλεια μέσα στον λιμένα. Δεν υποχρεούται ούτε να εκφορτώσει μέρος του εμπορεύματος εκτός λιμένα ώστε να μπόρεσε αν μπει στη συνέχεια στο λιμάνι προκειμένου να εκφορτώσει το υπόλοιπο φορτίο.

Στην απόφαση *Shield v. Wilkins* το πλοίο διατάχθηκε αν προσεγγίσει λιμένα όπου δεν ήταν δυνατή η εκφόρτωση εκτός αν ξεφόρτωνε μέρος του φορτίου του εκτός λιμένα. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ο πλοιοκτήτης δεν ήταν υποχρεωμένος να το πράξει.⁷⁰

Ο πλοίαρχος εκπροσωπώντας τον πλοιοκτήτη έχει υποχρέωση να φροντίζει ώστε το φορτίο να μεταφέρεται αναλλοίωτο και με ασφάλεια στον προορισμό του π.χ. εξαερισμό, άντληση ή άλλα κατάλληλα μέσα. (*Notara v. Henderson*).⁷¹

Έχει επίσης την υποχρέωση να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να μην επιδεινωθεί η κατάσταση του μεταφερόμενου εμπορεύματος στην περίπτωση κατά την οποία συμβεί απρόβλεπτο γεγονός για το οποίο ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται κατ'αρχήν. Ευθύνεται όμως στην περίπτωση κατά την οποία ο πλοίαρχος αμελήσει τη λήψη των ανάλογων μέτρων.⁷²

Ευθύνη και υποχρεώσεις Ναυλωτή στη Χρονοναύλωση

Σχετικά με το πλοίο

α. Καταβολή ναύλου

Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την καταβολή του ναύλου στον εκναυλωτή για την εμπορική χρησιμοποίηση του πλοίου του πλοιάρχου και του πληρώματος για το διάστημα το οποίο συμφωνείται. Ο ναυλωτής οφείλει τον συμφωνημένο ναύλο και σε περίπτωση έλλειψης συμφωνίας καταβάλλεται ο συνήθης ναύλος στις σχετικές συναλλαγές.

⁷⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 65

⁷¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,266 υποσημείωση 26

⁷² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,266

Ο ναύλος ορίζεται με βάση τον χρόνο που χρησιμοποιείται το πλοίο. Η καταβολή του ναύλου γίνεται σε χρόνο τόπο και με τρόπο, σε νόμισμα και λογαριασμό τα οποία ορίζονται στο ναυλοσύμφωνο.⁷³ Στην χρονοναύλωση ο ναύλος προκαταβάλλεται εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.⁷⁴Κι αυτό, διότι ο εκναυλωτής δεν εξασφαλίζει την καταβολή του ναύλου σε περίπτωση άσκησης πράξης κατάσχεσης του φορτίου. Συνήθως προβλέπεται η καταβολή ενός ορισμένου ποσού κάθε μήνα προκαταβολικά από την παράδοση έως την επαναπαράδοση του πλοίου. Ως τελική προθεσμία πληρωμής ορίζονται τα μεσάνυχτα της ημέρας στην οποία είναι πληρωτέο το μίσθωμα (The Afonos).⁷⁵Ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει ολόκληρο το ποσό της τελευταίας δόσης του ναύλου. Σε περίπτωση επαναπαράδοσης πριν την παρέλευση αυτού του διαστήματος ο ναυλωτής δικαιούται επιστροφή της χρηματικής διαφοράς που θα υπάρξει με τον ακριβή καθορισμό της ημερομηνίας επαναπαράδοσης (Stewart v. Van Ommeren). Εάν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην τοπική ώρα στο λιμάνι παράδοσης και στον λιμένα επαναπαράδοσης ο ναυλωτής οφείλει ναύλο για τον πραγματικό χρόνο χρησιμοποίησης του πλοίου από την στιγμή της παράδοσης έως και την επαναπαράδοσή του (The Arctic Skou).⁷⁶

Σε ότι αφορά το ποσό μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο ναύλος θα εξαρτάται από τις αλλαγές στο ύψος των μισθών του πληρώματος (The Brunsgrode) καθώς επίσης και εάν το πλοίο δεν μπορεί να φορτώσει όλο το φορτίο για το οποίο προοριζόταν (The Libyaville).Το αντίθετο αποφασίστηκε στη υπόθεση China Offshore Oil Intern.Pte Ltd. V. Giant Shipping (The Posidon) όπου το πλοίο φόρτωσε τη συμφωνηθείσα ποσότητα φορτίου και ο ναυλωτής αρνήθηκε να πληρώσει το συμφωνημένο ναύλο. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ακόμη κι αν το πλοίο δεν φόρτωσε την ποσότητα φορτίου η οποία είχε συμφωνηθεί ο ναύλος θα έπρεπε να καταβληθεί στο ακέραιο καθώς η αδυναμία φόρτωσης όλου του φορτίου δεν οφείλεται σε ππαισίμα του πλοιοκτήτη⁷⁷. Το ποσό του ναύλου μπορεί να συμφωνηθεί ότι θα εξαρτάται επίσης από την απόδοση του πλοίου, την κατανάλωση καυσίμων και την ταχύτητα την οποία αναπτύσσει(The Larissa/The Evanthia M. / The Didymi)

Σε περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού χειρισμού του φορτίου που βρίσκεται πάνω στο πλοίο το μίσθωμα θα πληρώνεται αναλογικά του αριθμού των γερανών και βιντσίων που είναι διαθέσιμα κατά τη χρονική περίοδο της βλάβης (The Alexandros P.).⁷⁸

⁷³BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part I “Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)”

⁷⁴ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003,τ. Β, 32

⁷⁵ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 585

⁷⁶ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 585

⁷⁷ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 684

⁷⁸ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 586

Η καταβολή του ναύλου είναι ακριβής και τακτική (punctual and regular). Στο Baltimore 1939 ορίζεται ότι :

“In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.”(clause 6).

Ο πιο συνηθισμένος τρόπος πληρωμής είναι μετρητοίς μέσω τραπεζικού λογαριασμού και δεν υφίσταται πληρωμή αν δεν πιστωθεί ο λογαριασμός του πλοιοκτήτη. Εάν προβλέπεται η πληρωμή μέσω μιας συγκεκριμένης τράπεζας σε λογαριασμό του εκναυλωτή η δε πληρωμή γίνει μέσω άλλης τράπεζας τότε δεν πρόκειται για πληρωμή του ναύλου έως ότου ο εκναυλωτής αποκτήσει το δικαίωμα να αναλάβει το ποσό από τον λογαριασμό της τράπεζας οποιαδήποτε στιγμή το επιθυμήσει.⁷⁹ Ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να καταβάλει ακόμη και το τελευταίο λεπτό τον ναύλο. Στην υπόθεση *The Afonos* ο ναύλος δεν είχε καταβληθεί μέχρι τις επτά το απόγευμα της ημέρας στην οποία έληγε η διορία πληρωμής. Οι πλοιοκτήτες ανακάλεσαν το πλοίο τους. Το δικαστήριο όμως έκρινε ότι όταν η πληρωμή πρέπει να γίνει μέχρι μια ορισμένη μέρα μπορεί να πραγματοποιηθεί μέχρι τα μεσάνυχτα της μέρας αυτής.⁸⁰ ⁸¹Εφόσον ο ναύλος πληρώνεται με επιταγή αντί για μετρητά και ο εκναυλωτής δέχεται αυτόν τον τρόπο πληρωμής δεν μπορεί στη συνέχεια να επιμείνει να καταβληθεί ο ναύλος σε μετρητά εκτός αν προηγουμένως έχει ενημερώσει σχετικά τον ναυλωτή ⁸². Στην υπόθεση *Tankerexpress v. Compagnie Financiere Belge des Petroles (The Petrofina)* η πληρωμή έγινε με επιταγή όπως γινόταν πάντοτε αποδεκτή όμως το ταχυδρομείο έκλεισε λόγω του ξεσπάσματος του πολέμου και η επιστολή δεν παραδόθηκε.⁸³

Η αθέτηση (default) του όρου που αφορά στην καταβολή του ναύλου εκ μέρους του ναυλωτή σημαίνει ουσιαστικά την αδικαιολόγητη μη καταβολή του ναύλου και δεν απαιτείται δόλος ή αμέλεια. Αθέτηση του όρου καταβολής του ναύλου υφίσταται ακόμη και αν έχει γίνει μερική καταβολή. Η καταβολή μετά την παρέλευση της ημέρας καταβολής του ναύλου δεν στερεί από τον εκναυλωτή το δικαίωμα να ανακαλέσει το πλοίο του.⁸⁴ Η ανάκληση εκ μέρους του εκναυλωτή του πλοίου μπορεί να γίνει εξαιτίας της μη καταβολής του ναύλου τόσο της αρχικής όσο και των επόμενων.

Ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεούται να απαιτήσει την πληρωμή του ναύλου πριν ανακαλέσει το πλοίο του σε εξαιρετικές όμως περιπτώσεις δίνεται ειδοποίηση στον ναυλωτή μέσα σε ένα λογικό χρονικό διάστημα για την ανάκληση του

⁷⁹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 51

⁸⁰ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 586

⁸¹ www.elbornes.com/.../Withdrawing%20Vessels%20From%20Time%20Charter.pdf

⁸² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxtton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 358 υποσημείωση 75

⁸³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxtton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 356

⁸⁴ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxtton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 356

πλοίου. Στην υπόθεση *The Laconia* η ειδοποίηση με τέλεξ κατά τις ώρες γραφείου θεωρείται ότι έχει ληφθεί. Αντιθέτως αυτό δεν ισχύει αν η αποστολή τέλεξ έγινε εκτός ωρών γραφείου (*The Brimnes*).⁸⁵

Εάν η πληρωμή του ναύλου γίνεται με βάση το εκτόπισμα του πλοίου και ο πλοιοκτήτης δεν έχει πληροφορήσει τον ναυλωτή για το εκτόπισμα του πλοίου το πλοίο δεν είναι δυνατόν να ανακληθεί εξαιτίας της μη καταβολής του ναύλου μέχρι την ενημέρωση εκ μέρους του εκναυλωτή προς τον ναυλωτή του εκτοπίσματος του πλοίου.⁸⁶

Κάποιες φορές οι ναυλωτές περιλαμβάνουν την λεγόμενη *anti technicality clause* προκειμένου να αποτρέψουν σε περίοδο ανόδου των ναύλων την χωρίς λόγο ανάκληση του πλοίου. Σύμφωνα με αυτές τις ρήτρες απαιτείται να δοθεί εκ μέρους των εκναυλωτών ένα χρονικό περιθώριο συνήθως σαράντα οκτώ ωρών μέσα στο οποίο θα πρέπει να πληρώσουν τον ναύλο πριν οι εκναυλωτές ανακαλέσουν το πλοίο (*The Antaios*)⁸⁷. Η ειδοποίηση της ρήτρας αυτής δεν δίνεται παρά μόνο αφού υπάρξει αθέτηση της καταβολής του ναύλου. Σημαντικό δε είναι ο χρόνος που ο ναυλωτής λαμβάνει την ειδοποίηση και όχι πότε έγινε η αποστολή από τον εκναυλωτή (*Schelde Delta Shipping B.V. v. Astarte Shipping Ltd*)⁸⁸.

Ο εκναυλωτής μπορεί να παραιτηθεί του δικαιώματος ανάκλησης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

Όταν κάνει αποδεκτές καθυστερημένες πληρωμές.

Όταν αναμείνει μέχρι να φτάσει η καθυστερημένη δόση χωρίς να διαμαρτυρηθεί.

Όταν αναμείνει αδικαιολόγητα μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς να στείλει ειδοποίηση ανάκλησης του πλοίου.

Όταν δεν αρνηθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα μια καθυστερημένη καταβολή δείχνοντας ότι την αποδέχεται.

Η απλή ανοχή του όμως για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα τεσσάρων πέντε ημερών δεν αποτελεί παραίτηση (*The Mihaios Xilas*).⁸⁹ Αν ο εκναυλωτής ανακαλέσει το πλοίο του δεν δικαιούται ναύλου για το χρόνο μετά την ανάκληση για τον υπόλοιπο χρόνο της αρχικά συμφωνημένης περιόδου ναύλωσης (*the Sun*)⁹⁰. Αν το ανακαλέσει ενώ ακόμη βρίσκεται στο μέσο του ωκεανού και άρα η επαναπαράδοση δεν λάβει χώρα αμέσως μετά την ειδοποίησή ανάκλησης του πλοίου τότε η στιγμή της ανακλήσεως θεωρείται

⁸⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,357

⁸⁶ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, *Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, ΕΝ. Σταυριδάκης,51
⁸⁷ /

⁸⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,357

⁸⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,358 υποσημείωση 75

⁹⁰ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 589

ότι έλαβε χώρα κατά την επαναπαράδοση (Italian State Railways v. Manrogordatos).⁹¹ Μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για το υπόλοιπο της συμφωνημένης περιόδου βασιζόμενος στην αθέτηση του ναυλωτή αν η συμπεριφορά του ήταν τέτοια που να θεωρηθεί αθέτηση.⁹² Η καταβολή του ναύλου με μερικές μέρες καθυστέρηση από αβλεψία δεν αποτελεί συνήθως αθέτηση (Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co)⁹³.

Αν υπάρχει φορτίο κατά τη στιγμή που ο εκναυλωτής ανακαλέσει το πλοίο και το παραδίδει τον προορισμό του τότε ο εκναυλωτής σίγουρα δικαιούται αποζημίωσης η οποία όμως δεν έχει κριθεί το ποια θα είναι από τα δικαστήρια.

Αν για το φορτίο που μεταφέρεται έχουν εκδοθεί φορτωτικές τότε υποχρεούται να ολοκληρώσει το ταξίδι. Καθώς όμως ο εκναυλωτής δεν έχει δικαίωμα ναύλου από τη στιγμή της ανάκλησης είναι προτιμότερο να επιδιώξει την ανάκληση μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Εάν στο μεταξύ καταβληθεί ο ναύλος πριν την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης αυτονόητο είναι ότι τον αποδέχεται και να αφήσει το πλοίο στην υπηρεσία των ναυλωτών.

Ο εκναυλωτής δεν είναι δυνατόν να διατηρεί το δικαίωμα ανάκλησης με το να ειδοποιήσει τους ναυλωτές ότι η ανάκληση θα γίνει σε μεταγενέστερη ημερομηνία. (Langford SS Co. v. Canadian Forwarding Co.).⁹⁴

Σε μία προσπάθεια μείωσης των κινδύνων του πληθωρισμού και των διακυμάνσεων των νομισμάτων τα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν ρήτρες νομισματικού κινδύνου με τις οποίες συμφωνείται μια καθορισμένη τιμή συναλλάγματος μεταξύ του νομίσματος πληρωμής του ναύλου και των άλλων νομισμάτων. Επίσης περιλαμβάνονται ρήτρες κλιμάκωσης του ναύλου σύμφωνα με τις οποίες το ποσό του ναύλου ρυθμίζεται με σκοπό να προσαρμόζεται στις αυξήσεις του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Αναστολή Ναύλωσης

Στο ναυλοσύμφωνο μπορεί να συμφωνηθούν περιπτώσεις κατά τις οποίες αναστέλλεται η ναύλωση (off-hire clause).⁹⁵ Αυτό συμβαίνει:

⁹¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,358 υποσημείωση 78 και Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,52

⁹² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,358

⁹³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,358 υποσημείωση 80

⁹⁴ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,52

⁹⁵ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 11: " **A**) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners stores, breakdown of machinery, damage to hull

Όταν υπάρχει άρνηση ή αδυναμία των πλοιοκτητών να προσφέρουν προς τον ναυλωτή τις υπηρεσίες που έχουν συμφωνηθεί με την σύμβαση (Sea and Land Securities v. William Dickinson).⁹⁶

Όταν το ναυλοσύμφωνο έχει ακυρωθεί ή ματαιωθεί εξαιτίας της αθέτησης των όρων του από οποιαδήποτε από τα μέρη.

Όταν το πλοίο χαθεί.⁹⁷

Όταν κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου στην οποία το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο στον ναυλωτή κατά πλήρη χρήση για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των είκοσι τεσσάρων ωρών, η ναύλωση αναστέλλεται μέχρι το πλοίο να μπορεί να είναι σε θέση να ξαναπροσφέρει τις υπηρεσίες του στον ναυλωτή. Αν ο χρόνος αυτός διαρκέσει πέραν των είκοσι τεσσάρων ωρών η ναύλωση θεωρείται ότι αναστέλλεται από τη στιγμή που προκλήθηκε η αιτία που προκάλεσε την αναστολή της ναύλωσης και όχι μετά την πάροδο των είκοσι τεσσάρων ωρών (Meade King v. Jacobs)⁹⁸. Αν η αιτία που προκαλεί την αναστολή ναύλωσης διαρκεί λιγότερο από είκοσι τέσσερις ώρες, δεν αφαιρείται ναύλος αλλά εξακολουθεί η κανονική καταβολή του.

Τα ακριβή γεγονότα που κρίνουν πότε αναστέλλεται η ναύλωση ποικίλλουν ανάλογα με τη διατύπωση της σχετικής ρήτρας. Για να αποδειχθεί ότι πρέπει να υπάρξει αναστολή ναύλωσης θα πρέπει να μελετηθεί η διατύπωση της σχετικής ρήτρας σε σχέση με τον λόγο καθυστέρησης του πλοίου, την ύπαρξη ελάχιστου χρονικού ορίου συνεχούς εμφάνισης του προβλήματος, την απώλεια χρόνου και χρήματος και την ικανότητα αξιοπλοΐας του πλοίου.⁹⁹

Η καταβολή του ναύλου μετά από μία περίοδο αναστολής ναύλωσης ξεκινάει μετά από την επανάκτηση της δυνατότητας προσφοράς των υπηρεσιών του

or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform 150 the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.

(B) 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 or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners servants”

⁹⁶ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 588

⁹⁷ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 15: “ Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.”

⁹⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxtton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 361 υποσημείωση 98

⁹⁹ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 587

πλοίου. Ο ναυλωτής μπορεί να καταβάλει ναύλο για το διάστημα κατά το οποίο αφού επισκευαστεί, ταξιδεύει προς άλλο λιμένα προκειμένου να ξαναφορτώσει το εμπόρευμα το οποίο είχε ξεφορτώσει εκεί προκειμένου να μπορέσει να πάει για επισκευή (Smailes v. Evans & Reid). ή κατά τη μετάβαση του πλοίου στο σημείο από όπου επέστρεψε για επισκευή. Ο ναυλωτής επομένως μπορεί να υποχρεωθεί να πληρώσει το τίμημα του ίδιου ταξιδιού δύο φορές. Στην υπόθεση *Re Traa and Lenard* η ρήτρα αναστολής ναύλωσης προέβλεπε ότι καθυστέρηση εξαιτίας πάγου καταλογίζεται στον ναυλωτή εκτός αν οφείλεται σε βλάβη του πλοίου. Το πλοίο έπαθε βλάβη εξαιτίας προσάραξης στην πορεία προς Αγία Πετρούπολη και οι ζημιές οι οποίες υπέστη δεν του επέτρεπαν να βρίσκεται στην Αγία Πετρούπολη πριν λιώσουν οι πάγοι την άνοιξη και παρέμεινε στο Ριβάλ. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι ο ναυλωτής έπρεπε να καταβάλει τον ναύλο από το Ριβάλ στην Αγία Πετρούπολη αλλά όχι και για το διάστημα το οποίο περίμενε το λιώσιμο των πάγων προκειμένου να μεταβεί στην Αγία Πετρούπολη.¹⁰⁰

Ενδεικτικά θα μπορούσαν να αναφερθούν οι παρακάτω περιπτώσεις όπου έχουμε περίοδο αναστολής ναύλωσης:

Ελλιπής στελέχωση (deficiency of men). Αναφέρεται στην αριθμητική έλλειψη (The Good Helmsman)¹⁰¹ και όχι στην έλλειψη ικανοτήτων εκ μέρους του πληρώματος ή προθυμίας να ταξιδέψει με το πλοίο (Greek Government v. Minister of Transport).¹⁰² Επίσης αναφέρεται στο πλήρωμα αποκλειστικά και όχι σε τυχόν οπλισμένους άνδρες τους οποίους χρειάζεται το πλοίο για προστασία (Radcliffe v. Compagnie Generale).¹⁰³

Η φράση «ή άλλου ατυχήματος»¹⁰⁴ περιλαμβάνει προσάραξη του πλοίου σε ποταμό (SS. Maghild v. McIntyre Bros Co.),¹⁰⁵ μείωση ταχύτητας του πλοίου από συγκέντρωση θαλάσσιων οργανισμών στο πλοίο.

Η αναστολή ναύλωσης μπορεί να υπάρξει ακόμη και εάν εμποδίζεται μερικώς μόνο η παροχή υπηρεσιών του πλοίου προς τον ναυλωτή (που εμποδίζει ή αποτρέπει τη λειτουργία του Πλοίου).¹⁰⁶ Στην υπόθεση *Hogarth v. Miller Brothers & Co* το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του υπέστη ζημία στο σύστημα υψηλής πίεσης της μηχανής. Εντούτοις κατόρθωσε να φτάσει στον προορισμό του με χαμηλής πίεσης μηχανή και βοήθεια ρυμουλκού και να εκφορτώσει το εμπόρευμά. Το δικαστήριο έκρινε ότι υπήρχε αναστολή ναύλωσης μεταξύ της εμφανίσεως της ζημιάς και και της ελεύσεώς του στον

¹⁰⁰ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 362 υποσημείωση 4

¹⁰¹ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010, 580

¹⁰² Γεωργακόπουλος Ιωάννης, *Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, ΕΝ. Σταυριδάκης, 53

¹⁰³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 360 υποσημείωση 90

¹⁰⁴ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 11 "or other accidents"

¹⁰⁵ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, *Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, ΕΝ. Σταυριδάκης, 53

¹⁰⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 11 "either hindering or preventing the working of the Vessel"

λιμάνι εκφόρτωσης. Ο χρόνος ο οποίος δαπανήθηκε για την εκφόρτωση η οποία έγινε με τα μέσα του πλοίου, ήταν για λογαριασμό των ναυλωτών.¹⁰⁷

Ο ναυλωτής δεν έχει δικαίωμα να επικαλεστεί τον σχετικό όρο που αφορά στην αναστολή της ναύλωσης αν ο χρόνος παρήλθε ανεκμετάλλετος εξαιτίας δικού του λάθους ή λόγω ζημιάς ή ακαταλληλότητας όσων έχει υποχρέωση εκείνος να προμηθεύσει.

Στην υπόθεση *Nourse v. Elder Dempster Line* ξεκίνησε πυρκαγιά στα καύσιμα εξαιτίας της ακαταλληλότητάς τους. Το δικαστήριο έκρινε ότι δεν υπήρξε αναστολή της ναύλωσης καθώς ο ναυλωτής ήταν υπεύθυνος να προμηθεύσει το πλοίο με κατάλληλη ποιότητα καυσίμων.¹⁰⁸ Υπό την ανωτέρω ρήτρα αν η βλάβη είναι τέτοια που εμποδίζει τη λειτουργία του πλοίου για περισσότερες από είκοσι τέσσερις ώρες τότε η αναστολή υπολογίζεται από την αρχή της περιόδου των είκοσι τεσσάρων ωρών και όχι από το τέλος τους (*Meade King v. Jacobs*).¹⁰⁹

Σε περίπτωση βλάβης της μηχανής¹¹⁰ η οποία εκδηλώνεται σταδιακά και δεν γίνεται αντιληπτή εξ αρχής τότε η ρήτρα αναστολής ναύλωσης ενεργοποιείται από την στιγμή που το πρόβλημα γίνεται τόσο σοβαρό ώστε να καταφύγει το πλοίο σε λιμένα ώστε να μπορέσει να προβεί σε επισκευή. Η ρήτρα αυτή δεν αναφέρεται σε άλλες υποχρεώσεις του ναυλωτή όπως η πληρωμή των καυσίμων οπότε ο ναυλωτής μπορεί να είναι υποχρεωμένος να πληρώσει για τα καύσιμα τα οποία καταναλώθηκαν κατά την περίοδο αναστολής της ναύλωσης εκτός βέβαια από την περίπτωση εκείνη όπου η αναστολή της ναύλωσης γίνεται εξαιτίας αθέτησης υποχρέωσης του πλοιοκτήτη.¹¹¹

Στις ανωτέρω περιπτώσεις η περίοδος αναστολής της ναύλωσης υπολογίζεται από την στιγμή εμφάνισης του γεγονότος που προκαλεί την αναστολή μέχρι και της προσφοράς των υπηρεσιών του στον ναυλωτή. Υπάρχει όμως και περίοδος αναστολής ναύλωσης η οποία υπολογίζεται με βάση τον ακριβή χρόνο που έχασε ο ναυλωτής (*The HR MacMillan* όπου στην ρήτρα γίνεται αναφορά σε χρόνο που χάθηκε όχι χρονική περίοδο)¹¹².

Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο αναγκαστεί να μειώσει ταχύτητα τότε η αναστολή της ναύλωσης κρίνεται με βάση τη διατύπωση της ρήτρας. Αν πρόκειται δηλαδή για αναστολή από τη στιγμή εμφάνισης της ζημιάς έως

¹⁰⁷ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,361 υποσημείωση 96

¹⁰⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,361 υποσημείωση 97

¹⁰⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,361 υποσημείωση 98

¹¹⁰ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 11 “breakdown of machinery”

¹¹¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,361

¹¹² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,362 υποσημείωση 5

και την αποκατάστασή της ή αν πρόκειται για αναστολή κατά το χρόνο που διαρκεί το ταξίδι για την αποκατάσταση της ζημιάς.¹¹³

Υπάρχουν δύο μορφές αναστολής ναύλωσης. Στη μεν πρώτη περίπτωση οι ρήτρε υπαγορεύουν ότι το πλοίο δεν δικαιούται μίσθωμα για όσο διάστημα καθίσταται αναποτελεσματική η χρησιμοποίησή του εξαιτίας γεγονότος που προβλέπεται στη ρήτρα. Ο χρόνος αναστολής μετράει από τη στιγμή εμφάνισης του γεγονότος μέχρι τη στιγμή που το πλοίο επανακτά την αποτελεσματικότητά του και ο ναυλωτής αναλαμβάνει εκ νέου τη χρήση του. Στη δεύτερη κατηγορία ρητρών μετράει ο πραγματικός χρόνος που χάθηκε για τον ναυλωτή ως αποτέλεσμα γεγονότος που προβλέπεται στη ρήτρα.¹¹⁴

Η ρήτρα αναστολής της ναύλωσης δεν εξαντλεί απαραίτητα τα ένδικα μέσα του ναυλωτή έναντι του εκναυλωτή. Αν η αιτία της ενεργοποίησης της ρήτρας αποτελεί αθέτηση της σύμβασης εκ μέρους του πλοιοκτήτη ο ναυλωτής μπορεί να ζητήσει την αποκατάσταση της ζημιάς που υπέστη κάτι που εξαρτάται πρωτίστως από την διατύπωση της ρήτρας πρωτίστως.¹¹⁵

Ο όρος της αναστολής της ναύλωσης επειδή φέρει σε πλεονεκτική θέση τον ναυλωτή ερμηνεύεται από τα δικαστήρια προς όφελος του εκναυλωτή σε όσες περιπτώσεις παρουσιάζει εννοιολογική ασάφεια. Σε ένα πλοίο χρονοναυλωμένο βάση Baltimore 1939 αν παραστεί ανάγκη για να αποβιβαστεί πλήρωμα το οποίο έχει τραυματισθεί ή έχει ασθενήσει και απαιτείται άμεση αντιμετώπιση τότε το πλοίο παραμένει σε σύμβαση ναύλωσης καθ όλη τη διάρκεια της παρέκκλισης. Η παρέκκλιση γίνεται για τη σωτηρία ανθρώπινης ζωής και είναι δικαιολογημένη (*Scaramanga v. Stamp*). Ο δε χρόνος που χάθηκε δεν καλύπτεται από την ρήτρα αναστολής ναύλωσης εκτός αν ρητώς έχει συμφωνηθεί το αντίθετο.

Δικαίωμα Επίσχεσης¹¹⁶

Τα χρονοναυλοσύμφωνα περιέχουν τη ρήτρα δικαιώματος επίσχεσης του φορτίου, το δικαίωμα κατακρατήσεως του φορτίου μέχρι ικανοποίησης της απαίτησής του.

Κατά το εθιμικό δίκαιο ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα κατάσχεσης για τον ναύλο. Σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου την δέουσα χρονική στιγμή παρέχεται στον εκναυλωτή δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου προς

¹¹³ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 54

¹¹⁴ Gorton Lars/ Ihre Rolf/ Sandevärn Arne, Shipbroking and chartering practice, LLP, London Hong Kong 1999

¹¹⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 362

¹¹⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 17: The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

εξαναγκασμό πληρωμής του ναύλου. Ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα κατασχέσεως για τον ναύλο μόνο αν προβλέπεται η καταβολή του στον λιμένα προορισμού (Allisson v. Bristol Marine Insurance).¹¹⁷ Ο πλοιοκτήτης δεν έχει δικαίωμα επίσχεσης του ναύλου όταν ο ναύλος είναι πληρωτέος προκαταβολικά ή πριν την παράδοση του φορτίου (Kirchner v. Venus) ή σε ναύλο ο οποίος πρέπει να καταβληθεί μετά την παράδοση του φορτίου (Foster v. Colby).¹¹⁸

Κατά το εθιμικό δίκαιο γίνεται κατακράτηση μόνο του φορτίου που βρίσκεται στην κατοχή του πλοιοκτήτη ο οποίος δεν έχει δικαίωμα να το πουλήσει και να πάρει τα χρήματα που αντιστοιχούν στον ναύλο. Παρόλα αυτά μπορεί να γίνει κατάσχεση ολόκληρου του φορτίου ακόμη και εάν η αξία του υπερβαίνει τον ναύλο εκτός αν αποφασίσει να κρατήσει το φορτίο εκείνο η αξία του οποίου εκτιμά ότι είναι εκείνη που του οφείλει ο ναυλωτής από τη μη καταβολή του ναύλου.

Η κατακράτηση φορτίου αφορά τον ίδιο παραλήπτη (Sodergren v. Flight)¹¹⁹ και καλύπτει μόνο το μη καταβληθέν για το κατασχεθέν φορτίο ναύλο (Perez v. Alsop). Ο πλοιοκτήτης δεν έχει δικαίωμα κατασχέσεως του φορτίου για ναύλο που δεν καταβλήθηκε σε προηγούμενο ταξίδι ακόμη και εάν το φορτίο ανήκει στον ίδιο παραλήπτη (Bernal v. Pim). Αν ο ναύλος ο οποίος πρέπει να καταβληθεί προκαταβολικώς δεν πληρωθεί τον συμφωνηθέντα χρόνο ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να κατακρατήσει το φορτίο μόνο αν υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο (How v. Kirchner). Αν το ναυλοσύμφωνο παρέχει ρητώς το δικαίωμα αυτό και ο ναύλος καταβάλλεται σε δόσεις η επίσχεση δεν γίνεται πριν από την λήξη της ημερομηνίας της δόσης του ναύλου (Wehner v. Dene SS Co).¹²⁰

Ο εκναυλωτής μπορεί αν κάνει ότι είναι λογικώς δυνατό προκειμένου να μην χάσει το δικαίωμα επίσχεσης:

Να φέρει πίσω το φορτίο από τον λιμένα προορισμού (Edwards v. Southgate)¹²¹

Να συμφωνήσει να κρατήσει το φορτίο εκ μέρους του συμβαλλόμενου (Allan v. Gripper)¹²²

Να αποθηκεύσει το εμπόρευμα στην ακτή σε αποθήκη που του ανήκει ή νοικιάζει. Στην τελευταία περίπτωση μπορεί να ζητήσει και τα έξοδα για την αποθήκευση των αγαθών (Anglo-Polish SS Line v. Vickers). Ομοίως δεν χάνει

¹¹⁷ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 139

¹¹⁸ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 139

¹¹⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 380, υποσημείωση 17

¹²⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 141

¹²¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 381, υποσημείωση 29

¹²² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 381, υποσημείωση 30

το δικαίωμα επίσχεσης αν ο νόμος τον υποχρεώνει να κρατήσει το εμπόρευμα σε αποθήκη.¹²³

Στην χρονοναύλωση το δικαίωμα επίσχεσης μπορεί να ασκηθεί με το πλοίο να μένει εκτός του λιμένα ξεφόρτωσης μέχρι την καταβολή των καθυστερούμενων ναύλων (Santiren Shipping Ltd V. Unimarine).¹²⁴

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη ή πρόβλεψη νόμου, ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος δεν μπορεί να πουλήσει το φορτίο επί του οποίου έχει δικαίωμα επίσχεσης για τους οφειλόμενους ναύλους, εκτός αν έχουν παραιτηθεί όλοι από την κυριότητά τους και καταστούν έτσι ιδιοκτησία του (Enimont Overseas AG. V. Ro Jugstanrev Zadar)¹²⁵.

Ο εκναυλωτής μπορεί να παραιτηθεί από το δικαίωμα επίσχεσης αν αποδεχθεί τη φορτωτική (Tamvaco v. Simpson), αν καταστήσει πληρωτέο το φορτίο μετά την παράδοση των αγαθών (Foster v. Colby), αν με την παράδοση δεν απαιτήσει πληρωμή, εκτός αν η παράδοση αυτή είναι αποτέλεσμα απάτης.¹²⁶

β. Περίοδος ναύλωσης

Η χρονική έκταση της ναύλωσης εκφράζεται σε μέρες, μήνες, χρόνια ή και συνδυασμό αυτών. Σε μία χρονοναύλωση οι κινήσεις του πλοίου δεν είναι δυνατόν να είναι σχεδιασμένες με τέτοια ακρίβεια ώστε να εξασφαλίζεται η επαναπαράδοση του πλοίου κατά την ημερομηνία λήξης της σύμβασης στον λιμένα που έχει συμφωνηθεί. Προβλήματα μπορεί να ανακύψουν κατά τον προγραμματισμό του τελευταίου ταξιδιού είτε διότι το πλοίο φτάνει στον λιμένα επαναπαράδοσης νωρίτερα ή αργότερα από το καθορισμένο. Για τον λόγο αυτό συνηθίζεται να χρησιμοποιείται η λέξη «περίπου» για την ημερομηνία επαναπαράδοσης. Ακόμη λοιπόν και εάν δίνεται μία ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου αυτή η ημερομηνία θα πρέπει να θεωρείται ως ημερομηνία γύρω από την οποία θα γίνει επαναπαράδοση αυτή (Hyundai

¹²³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,381, υποσημείωση 31

¹²⁴ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,382, υποσημείωση 33

¹²⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,382, υποσημείωση 33

¹²⁶ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,381

Merchant Marine v. The NY Produce Exchange)¹²⁷ εκτός αν έχει ρητώς συμφωνηθεί το αντίθετο (Watson Merryweather)¹²⁸.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοια ρητή συμφωνία δεν αποτελεί αθέτηση των όρων της σύμβασης αν ο ναυλωτής ξεκινήσει το τελευταίο ταξίδι πριν την επαναπαράδοση του πλοίου υπολογίζοντας ότι το πλοίο θα επιστρέψει εγκαίρως (London and Overseas Freighters v. Timber Shipping Co).¹²⁹ Το χρονικό όριο ανοχής το οποίο συνηθίζεται να δίνεται είναι δεκαπέντε μέρες στη διάρκεια δωδεκάμηνης σύμβασης χρονοναύλωσης (London and Overseas Freighters v. Timber Shipping Co). Αν σημειωθεί το περιθώριο αυτό των δεκαπέντε ημερών δεν υπάρχει καμία περεταίρω ανοχή παράτασης.

Το τελευταίο ταξίδι θα είναι σύμφωνο με την σύμβαση αν ο υπολογισμός του χρόνου ολοκλήρωσής του συμπίπτει με τον όρο που συμφωνήθηκε ρητώς ή σιωπηρώς στη σύμβαση. Αν το ταξίδι δεν ολοκληρωθεί μέσα στο περιθώριο το οποίο έχει συμφωνηθεί και κανένα εκ των συμβαλλομένων μερών δεν ευθύνεται για αυτό, ο ναύλος συνεχίζει να καταβάλλεται κανονικά μέχρι το τέλος της περιόδου η οποία συμφωνήθηκε ρητώς ή σιωπηρώς. Για την περίοδο πέραν της συμφωνηθείσας και σε περίπτωση απουσίας απαλλακτικής ρήτρας και την διαφορά σε σχέση με την αγοραία τιμή του ναύλου. Αν η παράταση της ναύλωσης πέραν της ρητής ή σιωπηρής συμφωνίας είναι ιδιαίτερα προβληματική για τον εκναυλωτή έχει το δικαίωμα να την τερματίσει.¹³⁰

Αν ο ναυλωτής διατάξει ένα τελευταίο ταξίδι γνωρίζοντας ότι δεν θα είναι σε θέση αν επιστρέψει εγκαίρως τότε πρόκειται για αθέτηση των όρων της σύμβασης (The Gregos)¹³¹ Στην περίπτωση αυτή αν δεν είναι δυνατόν να επαναπαραδοθεί το πλοίο τότε καταβάλλεται ο ναύλος μέχρι την περίοδο που έχει συμφωνηθεί η ναύλωση και στη συνέχεια καταβάλλεται ο ναύλος όπως έχει διαμορφωθεί στην αγορά.

Δεν αποτελεί θεμελιώδη αθέτηση (fundamental breach) εκ μέρους του ναυλωτή η εντολή για εκτέλεση του αθέμιτου ταξιδιού όπως κρίθηκε στην απόφαση The Gregos. Αν παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης δεν επιθυμεί το αθέμιτο ταξίδι και ο ναυλωτής αρνηθεί να δώσει την εντολή όταν είναι υποχρεωμένος προς τούτο από την σύμβαση ο πλοιοκτήτης μπορεί να εκλάβει τη στάση του αυτή ως αθέτηση και να τον ενάγει για τις ζημιές που υπέστη.¹³²

¹²⁷ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,348, υποσημείωση 2

¹²⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,348, υποσημείωση 3

¹²⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,348, υποσημείωση 4

¹³⁰ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,349

¹³¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,349, υποσημείωση 9

¹³² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,350

Κατά την χρονοναύλωση ο ναυλωτής επιδιώκει στο χρονικό διάστημα που έχει το πλοίο να πραγματοποιήσει τον μέγιστο δυνατό αριθμό ταξιδιών και να το εκμεταλλευτεί κατά τρόπο ώστε να έχει την καλύτερη οικονομικά απόδοση. Σε περιόδους μεγάλης διακύμανσης των ναύλων αυτό που έχει τα μέρη επιδιώκουν την ταχύτερη επαναπαράδοση ή την παράταση χρόνου της ναύλωσης αναλόγως πως διαμορφώνονται τα αντίθετα συμφέροντά τους. Σημαντικό ρόλο όπως είναι λογικό διαδραματίζει το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου και η διατύπωση η οποία αφορά το χρονικό περιθώριο της ναύλωσης. Αν η χρονική διάρκεια δεν προσδιορίζεται με τόσο μεγάλη ακρίβεια δίνεται ένα περιθώριο χρονικής απόκλισης 4-5%.

Η σύμβαση μπορεί να προβλέπει ότι δίνεται η δυνατότητα να ολοκληρωθεί το τελευταίο ταξίδι. Αν δεν σημειώνεται το αντίθετο, μια ρήτρα αυτού του είδους αφορά σε ταξίδια τα οποία ολοκληρώνονται μέσα στην τασσόμενη ημερομηνία ή περίοδο που προβλέπεται ρητώς ή σιωπηρώς και νομιμοποιεί την εντολή για ένα αθέμιτο τελευταίο ταξίδι.

Στην υπόθεση *Dunford v. Compania Anonima Maritima Union* σε μία σύμβαση χρονοναύλωσης έξι ή επτά διαδοχικών ταξιδιών τα οποία πρέπει να πραγματοποιηθούν το 1910 και υπό την οποία το έκτο ταξίδι ολοκληρώθηκε στις 6 Ιανουαρίου 1911 κρίθηκε ότι ο ναυλωτής δεν μπορούσε να πραγματοποιήσει και το έβδομο ταξίδι μέσα στο 1911.¹³³

Σε σύμβαση χρονοναύλωσης δίνεται η επιλογή στον ναυλωτή να παρατείνει την περίοδο ναύλωσης. Η άσκηση του δικαιώματος αυτού είναι αμετάκλητη όπως και η ειδοποίηση ότι ο ναυλωτής δεν θα ασκήσει το δικαίωμά του αυτό (*Marseille Fret SA v. D. Oltmann Schiffahrts & Cook G. (The Trado)*).¹³⁴

γ. Ασφαλείς Λιμένες¹³⁵

Με το ναυλοσύμφωνο ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση να στείλει το πλοίο σε ορισμένο λιμένα για την φόρτωση. Το ναυλοσύμφωνο αναφέρει συγκεκριμένο λιμένα ή αφήνει στον ναυλωτή το δικαίωμα να ορίσει τον λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης μέσα σε συγκεκριμένη περιοχή ή μεταξύ λιμένων που επίσης αναφέρονται στη σύμβαση. Στην περίπτωση αυτή ο ναυλωτής οφείλει να καθορίσει τον λιμένα πριν την άφιξη του πλοίου στην συγκεκριμένη περιοχή. Όταν ο ναυλωτής ονομάσει τον λιμένα φόρτωσης τότε αυτός θεωρείται ως λιμένας που συμφωνήθηκε στη σύμβαση. Ο ναυλωτής μετά την επιλογή του

¹³³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,350

¹³⁴ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,350

¹³⁵ ¹³⁵ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 2: "The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between **safe ports** or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17."

λιμένα δεν έχει δικαίωμα ανακλήσεως και επιλογής άλλου λιμένα(Anglo-Dunabian Transport Co. v. The Ministry of Food).¹³⁶

Σε κάποια ναυλοσύμφωνα ορίζεται ότι το πλοίο μπορεί να απασχοληθεί μόνο σε ασφαλή λιμάνια¹³⁷ και μόνο εντός μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Στην περίπτωση αυτή οι ναυλωτές οφείλουν να συμμορφώνονται προς τη ρήτρα αυτή καθώς οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να μην επιθυμούν την απασχόληση του πλοίου σε περιοχές μακριά από την έδρα του πλοιοκτήτη ή σε χώρες που λόγω πολιτικών λόγων δεν δέχονται πλοία τα οποία είχαν περάσει προηγουμένως από άλλες συγκεκριμένες χώρες δημιουργώντας ή διατηρώντας εμπορικές σχέσεις. Εάν ο ναυλωτής επιθυμεί να οδηγήσει το πλοίο σε λιμάνια και γεωγραφικές περιοχές έξω από τα όρια που τίθενται θα πρέπει να λάβει σχετική άδεια του πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση παραβίασης των γεωγραφικών ορίων χωρίς προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του πλοιοκτήτη ο ναυλωτής υποχρεούται να τον αποζημιώσει.

Εάν το ναυλοσύμφωνο δεν προβλέπει τον χρόνο άσκησης του δικαιώματος επιλογής του λιμένα και της έγκαιρης ονομασίας του τότε ο ναυλωτής θα πρέπει να το πράξει σε εύλογο χρόνο. Δεν έχει δικαίωμα να καθυστερήσει το πλοίο αρνούμενος να καθορίσει τον λιμένα εγκαίρως. Ωστόσο δεν είναι υποχρεωμένος να λάβει υπόψη την ευκολία ή το συμφέρον του πλοιοκτήτη (Dobel v. Green) αλλά είναι υποχρεωμένος να επιλέξει έναν ασφαλή λιμένα (A/S Olivebank v. Dansk Fabric).¹³⁸

Η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή υφίσταται ακόμη και αν δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο οι λέξεις ασφαλής λιμένας δεδομένου ότι ο εκναυλωτής δεν γνωρίζει τον λιμένα προορισμού κατά την υπογραφή της σύμβασης οπότε δεν είναι και σε θέση να γνωρίζει αν ο λιμένας είναι ασφαλής.

Όταν ένα ναυλοσύμφωνο προβλέπει ρητώς την προσέγγιση του πλοίου σε ασφαλή λιμένα τον οποίο α επιλέξει ο ναυλωτής στον κατάλληλο χρόνο, τότε ο ναυλωτής υποχρεούται να επιλέξει λιμένα του οποίου εγγυάται την ασφάλεια (Kodros Shipping Corporation of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes, Grace v. General S.N. Co).¹³⁹Όταν η ασφάλεια του αγκυροβολίου είναι εγγυημένη όχι όμως και η ασφάλεια του λιμένα τότε ο ναυλωτής θα πρέπει να υποδείξει το αγκυροβόλιο εκείνο το οποίο μπορεί να προσεγγιστεί με ασφάλεια και είναι ασφαλές ή θεωρείται ασφαλές και προστατευμένο από κινδύνους που επηρεάζουν τον λιμένα ή το σύνολο των αγκυροβολίων.

Αν ο ναυλωτής επιλέξει έναν λιμένα (ή ένα αγκυροβόλιο) ο οποίος δεν είναι ασφαλής το πλοίο μπορεί να αρνηθεί να καταπλεύσει σ' αυτόν. Ενδεικτικά μπορεί να γίνει αναφορά στις κάτωθι περιπτώσεις:

Ogden v. Graham: Η άρνηση αφορούσε λόγους πολιτικής ασφάλειας

¹³⁶ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,60

¹³⁷ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 2: "only between safe ports"

¹³⁸ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,61

¹³⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,127 υποσημείωση 24.

The Alhambra: Στην υπόθεση αυτή ο λιμένας κρίθηκε μη ασφαλής λόγω ανεπάρκειας νερού.

West v. Wrights: Το αγκυροβόλιο δεν ήταν ασφαλές.

Αν το πλοίο συμμορφωθεί με την εντολή του ναυλωτή να καταπλεύσει σε μη ασφαλή λιμένα τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να αναζητήσει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη εκτός εάν ο πλοίαρχος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο λιμένας δεν ήταν ασφαλής και δεν αρνήθηκε την προσέγγιση του λιμανιού.¹⁴⁰ Τέτοιου είδους εγγύηση δεν υφίσταται εκ μέρους του ναυλωτή σε περίπτωση αναφοράς συγκεκριμένου λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης κατά την υπογραφή της σύμβασης χρονοναύλωσης (Compania Naviera Maropan v. Bowaters).¹⁴¹

Η υποχρέωση του ναυλωτή σε ότι αφορά την ασφάλεια του πλοίου συνδέεται κυρίως με τον χρόνο κατά τον οποίο δίνεται η εντολή προσέγγισης του συγκεκριμένου λιμένα (The Evia). Κατά την χρονική αυτή στιγμή το λιμάνι θα πρέπει να παρουσιάζει μία προοπτική ασφάλειας δηλαδή τα μόνιμα χαρακτηριστικά του αλλά και εκείνα τα οποία παρουσιάζει προσωρινά, να είναι τέτοια ώστε το λιμάνι να θεωρείται ασφαλές κατά την άφιξη του πλοίου σε αυτό εφόσον δεν συμβούν μη ομαλά και μη αναμενόμενα γεγονότα.

Η φράση μη αναμενόμενα (unexpected) δεν θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι έχει το περιεχόμενο ότι ο ναυλωτής ανέμενε να λάβει χώρα κάποιο γεγονός που θα καθιστούσε μη ασφαλή τον λιμένα. Αν ανέμενε ένα τέτοιο γεγονός θα υπήρχε αθέτηση συμβολαίου εκ μέρους του. Ακόμη όμως και αν δεν ανέμενε κάποιο γεγονός, φέρει ευθύνη στην περίπτωση κατά την οποία κάθε συνετός άνθρωπος στη θέση του θα ανέμενε την επέλευση του γεγονότος αυτού. Τα χαρακτηριστικά του γεγονότος ως μη ομαλό και μη αναμενόμενο θα πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά καθώς ένα περιστατικό μπορεί να είναι μη ομαλό και παρόλα αυτά υπό τις δεδομένες συνθήκες να είναι αναμενόμενο οπότε και ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να δώσει εντολή το πλοίο να προσεγγίσει άλλο λιμένα ο οποίος θεωρείται ασφαλής προκειμένου να μην υπάρξει αθέτηση της σύμβασης.¹⁴²

Ο λιμένας δεν πρέπει να είναι ασφαλής μόνο κατά τη στιγμή που δίνεται εντολή από τον ναυλωτή το πλοίο να καταπλεύσει σε αυτόν αλλά και κατά την άφιξη του πλοίου σε αυτόν. Αν ο λιμένας ήταν ασφαλής όταν τον υπέδειξε ο ναυλωτής αλλά κατέστη μη ασφαλής κατά την άφιξη του πλοίου σε αυτόν τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτήσει από τον ναυλωτή να υποδείξει άλλον λιμένα (The Alhambra).¹⁴³

Ο ναυλωτής οφείλει να αποσύρει την εντολή προσέγγισης του μη ασφαλούς λιμένα και να δώσει εντολή προσέγγισης ενός ασφαλούς λιμένα. Αυτή η δευτερεύουσα υποχρέωση υφίσταται καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού μέχρι

¹⁴⁰ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,127

¹⁴¹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,61

¹⁴² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,128, υποσημειώσεις 34,35

¹⁴³ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,61

τον λιμένα και κατά τον χρόνο που το πλοίο βρίσκεται μέσα σε αυτόν, είτε η φόρτωση και η εκφόρτωση ολοκληρωθεί, είτε όχι. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί το πλοίο να είναι σε θέση να αποφύγει τον νέο κίνδυνο αναχωρώντας από τον λιμένα. Αν δεν μπορεί να αποφύγει τον νέο αυτό κίνδυνο υπό την έννοια ότι δεν μπορεί να υποδειχθεί άλλος ασφαλής λιμένας, ο ναυλωτής δεν θα φέρει ευθύνη αν ο κίνδυνος προκαλέσει ζημιές στο πλοίο κατά τη διάρκεια παραμονής του στον λιμένα.¹⁴⁴

Αν ο λιμένας δεν είναι ασφαλής όταν δίνεται η εντολή από τον ναυλωτή αλλά κατά πάσα πιθανότητα είναι ανθρωπίνως δυνατό το εμπόδιο το οποίο υφίσταται να εκλείψει πριν από την άφιξη του πλοίου, δεν υπάρχει αθέτηση της σύμβασης εκ μέρους του ναυλωτή αν ένα απρόσμενο (μη αναμενόμενο) γεγονός δεν επιτρέψει την άρση του εμποδίου ώστε το λιμάνι να καταστεί ασφαλές. Εντούτοις έχει την δευτερεύουσα υποχρέωση να υποδείξει έναν νέο ασφαλή λιμένα.¹⁴⁵

Ο ασφαλής ή μη ασφαλής λιμένας κρίνεται κάθε φορά από τις περιστάσεις και τον βαθμό επικινδυνότητας και πάντοτε σε αναφορά με το συγκεκριμένο πλοίο όπως για παράδειγμα η απουσία ρυμουλκών να μην επιτρέπει σε συγκεκριμένο πλοίο να εισέλθει σε κάποιον λιμένα καθιστώντας τον μη ασφαλή ενώ το ίδιο να μην ισχύει για άλλο τύπο πλοίου (*Brostrom v. Dreyfus / The universal Monarch*).¹⁴⁶ Απαραίτητη προϋπόθεση η οποία τίθεται είναι η αξιοπλοΐα του πλοίου υπό την έννοια της σωστής επάνδρωσης, της καλής μηχανικής λειτουργίας, της σωστής τεχνικής-ναυτικής διαχείρισης.

Ένα λιμάνι το οποίο θα ήταν μη ασφαλές μπορεί να θεωρηθεί ως ασφαλές αν ο ναυλωτής δώσει επαρκείς πληροφορίες και προειδοποιήσεις για τους κινδύνους που ενέχει προκειμένου να είναι σε θέση το πλοίο να τους αποφύγει, π.χ. προγνωστικά καιρού (*The Dagmar*). Αντιθέτως, η απουσία ενός κατάλληλου συστήματος πρόγνωσης καιρού, συστημάτων πλοήγησης τα οποία αν υπήρχαν θα καθιστούσαν δυνατή την ασφαλή προσπέλαση του λιμένα, μπορεί να καταστήσουν τον λιμένα μη ασφαλή (*The Dagmar/ The Khian Sea* που αφορούν πρόγνωση καιρού). Δεν είναι ξεκάθαρο το τι θα συνέβαινε αν ο ναυλωτής υποδείκνυε έναν λιμένα όπου θα υπήρχαν και θα λειτουργούσαν τα κατάλληλα συστήματα αλλά θα υπήρχε βλάβη εξαιτίας ανθρωπίνου λάθους πιθανολογείται ότι ο ναυλωτής δεν θα έφερε ευθύνη.

Ένας λιμένας θεωρείται μη ασφαλής αν εκτός από φυσικά και πραγματικά αίτια ενέχει κινδύνους για το πλοίο και το φορτίο κατά την είσοδο σε αυτό και κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου σε αυτό εξαιτίας πολιτικών γεγονότων. Παρόλα αυτά ένας πολιτικός κίνδυνος μπορεί να καταστήσει ένα

¹⁴⁴ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,129

¹⁴⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,129

¹⁴⁶ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,130 υποσημείωση 41

λιμάνι μη ασφαλές όταν ο συνετός πλοίαρχος και πλοιοκτήτης δεν θα δεχόταν να στείλει το πλοίο του εκεί (The Saga Cob)¹⁴⁷.

Ο πλοιοκτήτης ενδέχεται να αναζητήσει αποζημίωση εξαιτίας της αθέτησης εκ μέρους του ναυλωτή του όρου περί ασφαλούς λιμένα ακόμη και εάν δεν υποστεί υλικές ζημιές, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση εξαιτίας εμποδίου που καθιστά μη ασφαλή την είσοδο και αναχώρηση από τον λιμένα.

Ένας προσωρινός κίνδυνος ή εμπόδιο όπως είναι η άμπωτη δεν καθιστά έναν λιμένα μη ασφαλή. Για να θεωρηθεί ως μη ασφαλής θα πρέπει το εμπόδιο να υφίσταται για χρονική περίοδο τέτοια ώστε, λαμβάνοντας υπόψη τη σύμβαση και το ταξίδι, να ματαιώνεται τον εμπορικό σκοπό του ταξιδιού. Ακόμη και μία μακρά καθυστέρηση δεν αποτελεί από μόνη της αθέτηση της σύμβασης, αποτελεί απόδειξη της αθέτησης της δέσμευσης του ναυλωτή κατά την υπόδειξη του ασφαλούς λιμένα (The Hermine). Το σκεπτικό όμως αυτό υπήρξε η αιτία να ανακύψουν πολλά προβλήματα γι αυτό και συνιστάται η ερμηνεία του με βάση την επιλογή που θα έκανε ένας συνετός άνθρωπος. Κατά την στιγμή που γίνεται η υπόδειξη του λιμένα από τον ναυλωτή τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να αξιολογήσουν αν το πλοίο θα μπορέσει να χρησιμοποιήσει τον λιμένα χωρίς καθυστέρηση που πιθανόν να ματαιώσει τον σκοπό του ταξιδιού. Αν ένας συνετός άνθρωπος θα το αξιολογούσε θετικά τότε η μη αναμενόμενη καθυστέρηση δεν καθιστά υπόλογο τον ναυλωτή. Εντούτοις η καθυστέρηση είναι ένα από τα αποδεικτικά στοιχεία με βάση τα οποία το δικαστήριο κρίνει εκ των υστέρων αν ο λιμένας μπορούσε να αξιολογηθεί ως ασφαλής.¹⁴⁸

Κίνδυνοι μπορεί να εμφανιστούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς τον λιμένα ή κατά τον χρόνο αναχώρησης του πλοίου καθώς ένα πλοίο δεν είναι απαραίτητα ασφαλές επειδή κατά την άφιξη του πλοίου και υπό τις κρατούσες καιρικές συνθήκες κατέστη δυνατός ο κατάπλους του πλοίου.

Οι κίνδυνοι επίσης που καθιστούν έναν λιμένα μη ασφαλή δεν χρειάζεται να είναι κοντά στο σημείο που εκτελούνται οι εργασίες στο λιμάνι. Αν η μόνη δίοδος μέσω της οποίας το πλοίο μπορεί να εισέλθει ή να εξέλθει του λιμένα υπόκειται σε κινδύνους τότε το λιμάνι θεωρείται μη ασφαλές ακόμη και εάν οι κίνδυνοι βρίσκονται μακριά (The Mary Lou/The Evia).

Στην υπόθεση The Evia το πλοίο είχε ναυλωθεί υπό τον όρο να εκτελεί ταξίδια μεταξύ καλών και ασφαλών λιμένων. Τον Μάρτιο του 1980 δόθηκε η εντολή να φορτώσει τσιμέντο από την Κούβα προς Μπάσρα. Έφτασε την 20^η Αυγούστου και ολοκλήρωσε την εκφόρτωση 22 Σεπτεμβρίου. Εξαιτίας του πολέμου ο οποίος ξέσπασε ανάμεσα σε Ιράκ και Ιράν μετά τις 20 Αυγούστου το λιμάνι κατέστη μη ασφαλές κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης καθώς κανένα πλοίο δεν ήταν σε θέση να διαφύγει πριν από τις 22 Σεπτεμβρίου. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι εφόσον η Μπάσρα θεωρήθηκε ασφαλής για το πλοίο να καταπλεύσει σε αυτήν, να εκφορτώσει και να αποπλεύσει και ότι η

¹⁴⁷ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,130 υποσημείωση 48

¹⁴⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,131 υποσημείωση 52

αναχώρησή του αποτράπηκε από μη αναμενόμενα και μη ομαλά γεγονότα τα οποία προέκυψαν ξαφνικά κατά την άφιξή του, δεν θεωρήθηκε ότι υπήρξε αθέτηση των όρων της σύμβασης. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι ως ασφαλής θεωρείται ο λιμένας σε κάθε σημείο του (Mediolanum Shipping Co. v. Japan Lines).¹⁴⁹

Όταν σε ένα πλοίο δοθεί η εντολή να πλεύσει προς έναν μη ασφαλή λιμένα και ο πλοίαρχος είναι αμελής κατά την είσοδο και παραμονή στον λιμένα, ο ναυλωτής απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη, εφόσον η αμέλεια είναι τέτοια που να διαρρηγνύει τον δεσμό ανάμεσα στην εντολή που δόθηκε από τον ναυλωτή και της ζημίας που υπέστη το πλοίο.

Σε περίπτωση πολέμου το πλοίο δεν θα πρέπει να κατευθυνθεί να προσεγγίσει κανέναν λιμένα, τόπο, περιοχή ή ζώνη όπου φαίνεται ότι το πλοίο, το φορτίο του, το πλήρωμα του ή άλλα πρόσωπα που βρίσκονται επί του πλοίου, κατά την εύλογη κρίση του Πλοίαρχου ή / και των Πλοιοκτητών, μπορεί να εκτεθούν, σε Κινδύνους Πολέμου¹⁵⁰ χωρίς την έγγραφη κατάθεση των Πλοιοκτητών. Εάν το πλοίο βρεθεί σε επικίνδυνη περιοχή ο πλοίαρχος θα έχει δικαίωμα να απομακρύνει κατά την κρίση του.

Σε περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής δώσει εντολή το πλοίο να εισέλθει σε περιοχή εκτεθειμένη σε πολεμικούς κινδύνους και ο Πλοιοκτήτης καταβάλει πρόσθετες αμοιβές, μπόνους σε πλήρωμα και Πλοίαρχο τότε ο ναυλωτής οφείλει να αποζημιώσει τον Πλοιοκτήτη.

δ. Επαναπαράδοση¹⁵¹

Το ζήτημα της διάρκειας της χρονοναύλωσης αφορά κατά κύριο λόγο το σημείο λήξης της σύμβασης και όχι τόσο την έναρξή της. Ειδική πρόβλεψη

¹⁴⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,131 υποσημείωση 55

¹⁵⁰ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 20(B) "The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgment of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it"

¹⁵¹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 7: "The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m. and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday."

μπορεί να υπάρξει ως προς τον τρόπο που μετράει ο χρόνος της σύμβασης ή ως προς τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θεωρείται ότι υπάρχει αθέτηση της σύμβασης, στην περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρχει διαθέσιμο αγκυροβόλιο κατά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα από όπου θα ξεκινήσει η περίοδος ναύλωσης.

Όταν η χρονοναύλωση διαρκεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, η ημερομηνία επαναπαράδοσης πρέπει να θεωρείται ως κατά προσέγγιση ημερομηνία επαναπαράδοσης εκτός αντίθετης ρητής συμφωνίας.

Το σημείο λήξης της σύμβασης ναύλωσης είναι καθοριστικό για τον χαρακτηρισμό του τελευταίου ταξιδιού ως νόμιμου ή μη νόμιμου και άρα την ευθύνη του ναυλωτή για ζημία του εκναυλωτή από την καθυστέρηση επαναπαράδοσης, τον τρόπο καθορισμού της πληρωμής του εκναυλωτή για τον επιπλέον χρόνο χρήσης.

Οι ναυλωτές οφείλουν να επαναπαράδωσουν το πλοίο στην ίδια καλή κατάσταση στην οποία βρισκόταν όπως όταν τους το παρέδωσαν οι εκναυλωτές κατά την έναρξη της σύμβασης. Αν κατά την επαναπαράδοση το πλοίο έχει υποστεί βλάβη εξαιτίας πράξεων ή παραλείψεων του ναυλωτή τότε οι ναυλωτές ευθύνονται για τη ζημία αυτή, δηλαδή το κόστος επισκευής και την απώλεια του κέρδους για όσο διάστημα είναι το πλοίο για επισκευή. Ο ναυλωτής δεν ευθύνεται σε καταβολή του ναύλου για όσο διάστημα το πλοίο είναι για επισκευή. Δεν θεωρείται ζημία η φυσική συνήθης φθορά που επέρχεται από την χρήση του πλοίου.¹⁵²

Η φράση «επαναπαράδοση στην ίδια καλή κατάσταση στην οποία βρισκόταν κατά την παραλαβή του» θα πρέπει να ερμηνεύεται υπό το φως του συνόλου των όρων του ναυλοσύμφωνου. Αν για παράδειγμα το ναυλοσύμφωνο υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να συντηρεί και να ασφαρίζει το πλοίο έναντι συγκεκριμένων κινδύνων, ο ναυλωτής δεν ευθύνεται για ελαττώματα τα οποία υπάρχουν κατά την επαναπαράδοση και τα οποία αποδίδονται στην πλημμελή συντήρηση εκ μέρους του πλοιοκτήτη του πλοίου. Δεν ευθύνεται επίσης για ζημιές λόγω κινδύνων που προέκυψαν και έναντι των οποίων όφειλε να είχε ασφαλιστεί ο εκναυλωτής. Φυσικά αν η ζημία προέλθει εξαιτίας αθέτησης άλλου όρου της σύμβασης, ναύλωσης εκ μέρους του ναυλωτή, όπως το να μην παρέχει ασφαλές αγκυροβόλιο, τότε αυτός ευθύνεται με βάση τον όρο αυτόν.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ο ναυλωτής δεν φέρει ευθύνη για ελαττώματα του πλοίου κατά την επαναπαράδοση του πλοίου εκτός αν τα ελαττώματα αυτά προέκυψαν από την εκ μέρους του αθέτηση της σύμβασης ή από αμέλεια εκ μέρους των προσώπων για τα οποία αυτός είναι υπεύθυνος.¹⁵³ Εντούτοις στην απόφαση *Chellew Navigation Co v. Applequist* το δικαστήριο έκρινε ότι η εξαιρούμενη συνήθης φυσική φθορά δεν προστατεύει απαραίτητα τον ναυλωτή ακόμη κι αν η ζημία στο πλοίο επήλθε χωρίς αμέλεια. Το σκεπτικό της απόφασης αυτής αμφισβητείται έντονα.

¹⁵² BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 7: ...fair wear and tear excepted...

¹⁵³ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 47

Ο ναυλωτής δεν υποχρεούται να επισκευάσει τις ζημιές πριν τη λήξη της ημερομηνίας επαναπαράδοσης (The Puerto Buitrago)¹⁵⁴. Αν η επαναπαράδοση γίνει με ζημιές τις οποίες ευθύνεται ο ναυλωτής, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραλάβει το πλοίο με επιφύλαξη παντός δικαιώματός του να απαιτήσει αποζημίωση η οποία να καλύπτει το κόστος των ζημιών αυτών καθώς επίσης και αποζημίωση για τον χρόνο των επισκευών υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο καθυστέρησε λόγω της επισκευής των ζημιών αυτών. Για τον χρόνο της καθυστέρησης ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα αποζημιώσεως με βάση τον ναύλο όπως αυτός διαμορφώνεται στην ελεύθερη αγορά και όχι όπως διαμορφώνεται από την σύμβαση χρονοναύλωσης που έχει καταρτιστεί (Wye Shipping Co. v. Cie Paris Orleans).¹⁵⁵

Είθισται να συμφωνείται η ποσότητα καυσίμων με την οποία το πλοίο θα πρέπει να επαναπαραδοθεί¹⁵⁶ Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων κατά την επαναπαράδοση σύμφωνα με τις ποσότητες καυσίμων στο πλοίο το οποίο επαναπαραδίδεται και τις επικρατούσες τιμές τις αγοράς στο λιμάνι επαναπαράδοσης.¹⁵⁷

Σχετικά το φορτίο

α.Φορτίο έτοιμο για φόρτωση

Ο ναυλωτής έχει απόλυτη υποχρέωση να έχει φορτίο έτοιμο για φόρτωση την κατάλληλη στιγμή. Η υποχρέωσή του αυτή αναλύεται σε τρία μέρη:

- 1 Το είδος του φορτίου θα πρέπει να συμμορφώνεται εντός λογικών πλαισίων με τα συμφωνηθέντα στη σύμβαση.
- 2 Ο ναυλωτής θα πρέπει να φέρει το φορτίο στο σημείο φόρτωσης αν δεν είναι ήδη εκεί.
- 3 Ο ναυλωτής θα πρέπει να εκπληρώσει την εκ μέρους του υποχρέωση και να φορτώσει το φορτίο στο πλοίο.

¹⁵⁴ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010,593

¹⁵⁵ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,47

¹⁵⁶ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 5: "The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18."

¹⁵⁷ Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Αντωνής Ι., Πλωμαρίτου Εύη Η., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010,594

1.Ο ναυλωτής έχει υποχρέωση χορήγησης φορτίου συγκεκριμένου είδους όπως αυτό προβλέπεται από τους όρους της σύμβασης. Στην περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής φορτώσει διαφορετικό φορτίο από αυτό που προβλέπεται από την σύμβαση τότε ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να απαιτήσει την καταβολή του ναύλου η οποία προβλέπεται για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου αν φυσικά είναι υψηλότερος από αυτόν που έχει συμφωνηθεί (Steven v. Bromley/ Cf Chandris v. Isbrandtsen-Moller).¹⁵⁸

Υπάρχει η δυνατότητα ο ναυλωτής να έχει δικαίωμα επιλογής ανάμεσα από φορτία τα οποία συμφωνούνται και περιέχονται σε λίστα στη σύμβαση χρονοναύλωσης. Η επιλογή αυτή εκ μέρους του ναυλωτή μπορεί να γίνει λίγο πριν από τη φόρτωση. Έτσι αν το ναυλοσύμφωνο προβλέπει τη φόρτωση σίτου, καλαμποκιού ή σίκαλης, το γεγονός ότι έχει προβεί σε όλες τις δέουσες ενέργειες προκειμένου να φορτώσει ένα είδος από αυτά τα οποία περιγράφονται, δεν τον απαλλάσσει από την ευθύνη του να φορτώσει φορτίο από τα υπόλοιπα είδη τα οποία προβλέπονται από την σύμβαση στην περίπτωση κατά την οποία εμποδίζεται η φόρτωση του φορτίου της επιλογής του από κάποια αιτία. Του δίνεται όμως ένα εύλογο διάστημα ώστε με ενέργειές του να έχει το εναλλακτικό φορτίο.¹⁵⁹

Στην υπόθεση South African Dispatch Line v. Owners of SS Niki το ναυλοσύμφωνο του Niki προέβλεπε φόρτωση Coos Bay British Columbia range φορτίου κορμών ή ξυλείας ή σίτου χύδην ή νόμιμου φορτίου. Ο όρος των απαλλαγών του ναυλοσυμφώνου προέβλεπε ότι ο ναυλωτής δεν υπέχει ευθύνη για καθυστέρηση που αφορά στο φορτίο εξαιτίας απεργίας. Την 13 Ιουνίου ο ναυλωτής συμφώνησε να φορτώσει ξυλεία στη Βικτόρια με πρόθεση αρχικά να φορτώσει σίτο στο Βανκούβερ, στη συνέχεια ξυλεία στη Βικτόρια και ολοκλήρωση της φόρτωσης σε δύο Αμερικανικούς λιμένες. Την 16 Ιουνίου εξαιτίας απεργίας ήταν αδύνατη η φόρτωση ξυλείας στους λιμένες της περιοχής όπως και σε αυτόν της Βικτόρια. Ο ναυλωτής υποστήριξε ότι είχε δικαίωμα προσέγγισης στον λιμένα Βικτόρια και αναμονής μέχρι να λυθεί η απεργία. Λόγω του ότι είχε πρόθεση να φορτώσει ξυλεία και της παρεμπόδισης της φόρτωσης λόγω απεργίας τα οποία αμφότερα προβλέπονταν σε όρους της σύμβασης ναύλωσης και άρα καλυπτόταν από τον όρο απαλλαγών του ναυλοσυμφώνου. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ο όρος κάλυπτε τον ναυλωτή για λογικό χρονικό διάστημα προκειμένου να προμηθευτεί το εναλλακτικό φορτίο.¹⁶⁰

Αν το ναυλοσύμφωνο προβλέπει φόρτωση ενός φορτίου και στη συνέχεια παρέχεται στον ναυλωτή η δυνατότητα φόρτωσης άλλου φορτίου σε ορισμένο ποσοστό σε σχέση με το βασικό φορτίο ο ναυλωτής δεν έχει υποχρέωση φόρτωσης του εναλλακτικού φορτίου σε ορισμένο ποσοστό έναντι του βασικού αν υπάρχει αδυναμία φόρτωσης του βασικού χωρίς να υπάρξει σοβαρή καθυστέρηση.

¹⁵⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,156 υποσημείωση 26

¹⁵⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,156

¹⁶⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης,70

Στην υπόθεση *Reardon Smith Line v. Ministry etc.* το ναυλοσύμφωνο προέβλεπε υποχρεωτική φόρτωση από έναν λιμένα στη Δυτική Ακτή των ΗΠΑ και *British Columbia* και την εκεί φόρτωση σίτου και/ ή κριθαριού και/ή αλεύρου με τη δυνατότητα των ναυλωτών να φορτώσουν κατά το 1/3 κριθάρι και έως 1/3 σάκους με αλεύρι. Σε περίπτωση φόρτωσης κριθαριού ή αλεύρου προβλεπόταν η καταβολή μεγαλύτερου ναύλου. Ο ναυλωτής έδωσε εντολή προσέγγισης του Βανκούβερ προκειμένου να φορτώσει σίτο. Πριν την άφιξη σε αυτόν οι εργάτες κατέβηκαν σε απεργία η οποία εμπόδιζε τη φόρτωση σιτηρών και είχε ως αποτέλεσμα μεγάλη καθυστέρηση στη φόρτωση του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες κατέθεσαν αγωγή προκειμένου να αποζημιωθούν για την ζημία τους λόγω της καθυστέρησης. Ο ναυλωτής υποστήριξε ότι είχε δικαίωμα να δώσει εντολή το πλοίο να προσεγγίσει το Βανκούβερ προκειμένου να φορτώσει σιτάρι παρά την απεργία η οποία εμπόδιζε τη φόρτωση και ότι δεν είχε υποχρέωση να φορτώσει εναλλακτικό φορτίο. Ο δε όρος απαλλαγών του ναυλοσυμφώνου δεν προέβλεπε μέτρηση χρόνου φόρτωσης σε περίπτωση καθυστέρησης λόγω απεργίας και ο ναυλωτής δεν υποχρεωνόταν σε καταβολή αποζημίωσης. Το Δικαστήριο έκρινε ότι ο ναυλωτής ήταν υποχρεωμένος να φορτώσει σίτο και όχι εναλλακτικό φορτίο κριθαριού ή αλεύρου. Δεν υποχρεούται δε σε καταβολή αποζημίωσης για την καθυστέρηση η οποία οφειλόταν στην απεργία καθώς καλυπτόταν από τον όρο των απαλλαγών.¹⁶¹

2 Τα ναυλοσύμφωνα δεν περιέχουν όρους με τους οποίους ρυθμίζονται τα θέματα της μεταφοράς του φορτίου στο σημείο που θα βρίσκεται το πλοίο στον λιμένα φόρτωσης. Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου το φορτίο να βρίσκεται στη θέση του εγκαίρως για τη φόρτωση. Το γεγονός ότι αδυνατούσε να έχει έτοιμο προς φόρτωση το φορτίο στον λιμένα είναι αδιάφορο και δεν τον απαλλάσσει από την ευθύνη εκτός αν οι όροι απαλλαγών (*exceptions*) τον απαλλάσσουν κατά ρητή πρόβλεψη καλύπτοντας τόσο την φόρτωση όσο και την μεταφορά του φορτίου στο σημείο φόρτωσης.

Στην υπόθεση *Grand & Co v. Coverdale, Todd & Co* το ναυλοσύμφωνο προέβλεπε φόρτωση σιδήρου στο Κάρντιφ. Ο χρόνος φόρτωσης θα άρχιζε σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο αμέσως μόλις το πλοίο θα ήταν έτοιμο για φόρτωση εκτός αν απεργίες, πάγος ή άλλα αναπόφευκτα ατυχή γεγονότα εμπόδιζαν τη φόρτωση. Μετά την άφιξη του πλοίου στον λιμένα υπήρξε μεγάλη καθυστέρηση καθώς ο ναυλωτής δεν μπορούσε να μεταφέρει το φορτίο στην προβλήτα φόρτωσης εξαιτίας του πάγου. Το Δικαστήριο έκρινε ότι ο ναυλωτής ευθύνεται για την καθυστέρηση καθώς ο πάγος ως αιτία που εμπόδιζε τη φόρτωση δεν συμπεριλαμβανόταν στους λόγους απαλλαγής του ναυλοσυμφώνου.

Στην ανωτέρω απόφαση έγινε περιγραφή των υποχρεώσεων του ναυλωτή ως προς την προμήθεια του φορτίου τις οποίες φαίνεται ότι έχει εκπληρώσει εφόσον

¹⁶¹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 71

Διαθέτει επαρκή ποσότητα φορτίου στη θέση φόρτωσης ώστε το πλοίο να αρχίσει τη φόρτωση αμέσως μετά την άφιξη και της επίδοσης έγκυρης επιστολής ετοιμότητας.¹⁶²

Αν έχει λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε το υπόλοιπο του φορτίου να μεταφέρεται στην προβλήτα φόρτωσης κατά τρόπο που η φόρτωση να έχει συνεχή και απρόσκοπτη ροή και βέβαια

Αν το φορτίο το οποίο έχει προμηθευτεί είναι αυτό το οποίο έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο.

Ο ναυλωτής οφείλει να είναι συνεπής ως προς τις εκ μέρους του εργασίες φορτώσεως όπως αυτές προβλέπονται από την σύμβαση. Απαλλάσσεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η αιτία η οποία αποτελεί εμπόδιο στις εργασίες φόρτωσης συμπεριλαμβάνεται στους λόγους απαλλαγής του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση δε αυτή θα πρέπει να αποδείξει την ύπαρξη της αιτίας και την παρεμπόδιση την οποία ασκεί άμεσα στην φόρτωση (Postlethwaite v. Freeland).¹⁶³

Αν ο ναυλωτής αποδείξει την παρεμπόδιση της συνήθους μεθόδου φόρτωσης από αιτία η οποία αποτελεί λόγο απαλλαγής του, τότε ο εκναυλωτής θα πρέπει να αποδείξει ότι υπάρχει άλλη μέθοδος φόρτωσης η οποία είναι εξίσου αποτελεσματική (Matheos v. Dreyfus). Αν συμβεί αυτό ο ναυλωτής προκειμένου να αποφύγει την ευθύνη θα πρέπει να αποδείξει ότι και με αυτήν τη μέθοδο η οποία προτείνεται από τον εκναυλωτή δεν θα υπήρχε κέρδος χρόνου. (Reardon Smith v. Ministry etc).¹⁶⁴

Σε ότι αφορά την υποχρέωση του ναυλωτή ως προς τη φόρτωση μπορεί να συμφωνηθούν όροι και εξαιρέσεις οι οποίες να αναφέρονται στην υποχρέωση του ναυλωτή να τοποθετήσει το φορτίο στο πλοίο αλλά δεν συνηθίζεται να αφορούν την υποχρέωση του ναυλωτή να μεταφέρει το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης. Όταν προβλέπονται τέτοιοι όροι πρέπει η διατύπωση τους να είναι ξεκάθαρη (Arden SS Co v. Mathwin).¹⁶⁵

Αν τέτοιοι ρητοί όροι δεν υφίστανται ο ναυλωτής **δεν** απαλλάσσεται της ευθύνης του από:

1. αιτίες οι οποίες τον εμποδίζουν να κατέχει το φορτίο όπως οι απεργίες, η πτώχευση του εμπόρου που τον προμηθεύει, η μη ύπαρξη του φορτίου αυτού είτε

2. από αιτίες οι οποίες καθίσταται εμπόδιο στη μεταφορά του στο λιμάνι φόρτωσης όπως είναι:

ο πάγος,

ο κακός καιρός,

¹⁶²

¹⁶³ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 71

¹⁶⁴ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 71

¹⁶⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996, 157 υποσημείωση 37

οι καθυστερήσεις του σιδηροδρόμου: Στην υπόθεση Adams v. Royal Mail Steam Co.

οι Κυβερνητικές εντολές: Στην υπόθεση Ford v. Cotesworth όπου πλοίο ναυλώθηκε προκειμένου να φορτώσει βοοειδή σε Αγγλικό λιμάνι και ενώ η φόρτωση των ζώων δεν απαγορευόταν, η μεταφορά τους στο λιμάνι αυτό δεν επιτρεπόταν κατόπιν Κυβερνητικής εντολής. Το δικαστήριο έκρινε ότι ο ναυλωτής ευθύνεται για την καθυστέρηση.

Ο ναυλωτής μπορεί να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις αυτές αν

1. οποιαδήποτε εξαίρεση που να αφορά την μεταφορά του φορτίου στο σημείο φόρτωσης τίθεται ρητώς και σαφώς.

2. οποιαδήποτε εξαίρεση στη σύμβαση λόγω παρεμπόδισης αναφέρεται στην μεταφορά του φορτίου στη θέση φόρτωσης. Η παρεμπόδιση υφίσταται για παράδειγμα αν οι συνθήκες της επιχείρησης η οποία σχετίζεται με το φορτίο το οποίο αναφέρεται στη σύμβαση είναι τέτοια που ο ναυλωτής δεν είναι σε θέση να έχει το φορτίο στη θέση φόρτωσης αλλά πρέπει απαραίτητα να τα μεταφέρει από ένα συγκεκριμένο σημείο με ορισμένο τρόπο. Αν αυτή η μεταφορά εμποδίζεται από αιτία η οποία προβλέπεται στις εξαιρέσεις ο ναυλωτής απαλλάσσεται. Θα πρέπει να αποδείξει όμως ότι δεν υπήρχε άλλος τρόπος μεταφοράς του φορτίου στο σημείο φόρτωσης.

3. αν τα μέρη κατάρτισαν τη σύμβαση σε αναφορά με φορτίο από συγκεκριμένη πηγή και γνώριζαν τα πράγματα τα οποία μπορεί να καθυστερήσουν την προμήθεια του φορτίου από την συγκεκριμένη πηγή και η καθυστέρηση αυτή επέρχεται τελικώς, εφόσον η καθυστέρηση αυτή είναι εύλογη.¹⁶⁶

Στην υπόθεση Harris v. Dreesman πλοίο ναυλώθηκε να φορτώσει σε συγκεκριμένο ανθρακωρυχείο. Πριν υπογράψουν τη σύμβαση ναύλωσης τα δύο μέρη γνώριζαν ότι η μηχανή του ανθρακωρυχείου είχε βλάβη και επισκευαζόταν. Το δικαστήριο έκρινε ότι αν η μηχανή επισκευαζόταν και το πλοίο φόρτωνε σε εύλογο χρόνο, ο ναυλωτής απαλλάσσόταν της ευθύνης του καθώς ο εκναυλωτής γνώριζε κατά την υπογραφή της σύμβασης τη βλάβη της μηχανής.

Ο ναυλωτής θα πρέπει να εκπληρώσει την εκ μέρους του υποχρέωση και να φορτώσει το φορτίο στο πλοίο εκτός αν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αυτή από ρητές εξαιρέσεις και η αιτία της εξαίρεσης να αποδεικνύεται ότι όχι μόνο υφίσταται αλλά και ότι παρεμποδίζει ευθέως τη φόρτωση του πλοίου. Στην υπόθεση Bruce v. Nicolopulo η κρίση του δικαστηρίου ήταν ακόμη αυστηρότερη απαιτώντας οι κίνδυνοι να εμποδίζουν την φόρτωση οποιουδήποτε πλοίου όπως στην περίπτωση κατά την οποία ο στρατός κατοχής απαγορεύει την εξαγωγή σιτηρών.¹⁶⁷ Αν ο ναυλωτής αποδείξει ότι η συνήθης και κατάλληλη μέθοδος παρεμποδίστηκε από ξηαιρούμενο κίνδυνο, ο

¹⁶⁶ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,159

¹⁶⁷ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,159

πλοιοκτήτης θα πρέπει τότε να αποδείξει ότι υπάρχει εναλλακτική αποτελεσματική μέθοδος. Αν συμβεί αυτό ο ναυλωτής απαλλάσσεται μόνο αν αποδείξει ότι δεν θα υπήρχε κέρδος χρόνου ακόμη και με την εν λόγω μέθοδο.

Όταν η φόρτωση ολοκληρωθεί η υποχρέωση του ναυλωτή εκπληρώνεται και επικείμενες καθυστερήσεις από πάγο, ο εκτελωνισμός βαρύνουν τον εκναυλωτή εκτός αν προκλήθηκαν από τον ναυλωτή όπως στην περίπτωση κατά την οποία δεν εμφανίσει τις φορτωτικές για υπογραφή ή εξαιτίας της αδυναμίας του να συνεργαστεί με τις αρχές για τον εκτελωνισμό (Margaronis Navigation Agency v. Peabody & co). Ανάλογο καθήκον υφίσταται εκ μέρους του εκναυλωτή να συνεργαστεί με τον ναυλωτή προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία εκφόρτωσης και να αποδεσμευτεί το πλοίο (Total Transport Corporation v. Amoco Transport Co)¹⁶⁸.

Αν ο ναυλωτής ρητώς ή σιωπηρώς αρνείται να φορτώσει το πλοίο ο εκναυλωτής δεν απαιτείται να περιμένει την λήξη της περιόδου που έχει δοθεί στον ναυλωτή προκειμένου να φορτώσει. Αντιθέτως, μπορεί να στραφεί κατά του ναυλωτή λόγω της αθέτησης των όρων της σύμβασης μπορεί όμως να αποδεχτεί την πρόωρη αθέτηση της σύμβασης ως οριστική. Αν ο πλοιοκτήτης δεν εκλάβει την άρνηση για φόρτωση εκ μέρους του ναυλωτή ως οριστική, ο ναυλωτής μπορεί να την ανακαλέσει και να ξεκινήσει οποιαδήποτε στιγμή τη φόρτωση πριν εκπνεύσει η διορία που τίθεται από τον χρόνο αναμονής του πλοίου (σταλίες).

Αν ο ναυλωτής έχει καταστεί ολοκληρωτικά και οριστικά ανίκανος να βρει και να φορτώσει φορτίο πριν τη λήξη του χρόνου ο οποίος τίθεται προκειμένου να ματαιωθεί το ταξίδι, ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να αντιμετωπίσει τη ναύλωση ως περατωθείσα ακόμη και εάν ο ναυλωτής ουδέποτε αρνήθηκε τη φόρτωση αντιθέτως δήλωνε σε ετοιμότητα, ικανός και πρόθυμος να προχωρήσει στη φόρτωση. Το ζήτημα της ετοιμότητας εκ μέρους του ναυλωτή για φόρτωση καθορίζεται αφού ληφθούν υπόψη όλα τα στοιχεία της δίκης είτε αφορούν περιστατικά τα οποία τα οποία συνέβησαν πριν ή μετά την κρίσιμη ημερομηνία τα οποία είτε ήταν γνωστά είτε όχι στον εκναυλωτή τη συγκεκριμένη στιγμή (Universal Cargo Carriers v. Citati).¹⁶⁹ Αν παρόλα αυτά ο ναυλωτής με τη στάση και συμπεριφορά του ομολογεί ότι δεν μπορεί να εκπληρώσει τη σύμβαση ναύλωσης, αυτό από μόνο του καθιστά πρόωρη αθέτηση την οποία ο εκναυλωτής μπορεί να αποδεχτεί και σε μία τέτοια περίπτωση είναι αδιάφορο το αν ο ναυλωτής ήταν ή δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσει τη σύμβαση.¹⁷⁰

Σε ότι αφορά τη φόρτωση και εκφόρτωση οι όροι της σύμβασης θα πρέπει να ερμηνεύονται σύμφωνα με τα έθιμα του λιμένα της φόρτωσης ή εκφόρτωσης εκτός αν τα έθιμα αυτά έρχονται σε αντίθεση ή διαφοροποιούνται σημαντικά σε σχέση με το περιεχόμενο των ρητών όρων της σύμβασης. Τα εμπορικά

¹⁶⁸ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,159, υποσημείωση 55

¹⁶⁹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,163, υποσημείωση 79

¹⁷⁰ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,163

έθιμα μπορούν να ασκούν επιρροή στην εκτέλεση της σύμβασης δεν μπορούν όμως να μεταβάλουν τον ουσιαστικό χαρακτήρα της. Στην περίπτωση κατά την οποία οι όροι της σύμβασης δεν συνεχονται με το εμπορικό έθιμο το οποίο υποστηρίζεται ότι υφίσταται στον λιμένα τότε το έθιμο δεν θα γίνει δεκτό.¹⁷¹

Το έθιμο γίνεται δεκτό στις περιπτώσεις κατά τις οποίες γίνεται ερμηνεία αφηρημένων εμπορικών εκφράσεων σε μία σύμβαση είτε προκειμένου να προστεθούν περιστατικά ή να τεθούν σε παράρτημα συνήθεις όροι οι οποίοι δεν έρχονται σε αντίθεση με τη γραπτή σύμβαση μεταξύ των μερών και για κανέναν άλλο λόγο. Γενικά, θα μπορούσε να λεχθεί ότι ο όρος φόρτωση θα πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με τα έθιμα του λιμένα φόρτωσης, η μέθοδος πληρωμής σύμφωνα με το έθιμο του λιμένα όπου ο ναύλος πρόκειται να καταβληθεί εφόσον δεν υφίσταται ρητά διατυπωμένος αντίθετος όρος στη σύμβαση. Τα μέρη οφείλουν να εξοικειώνονται με τα έθιμα του λιμένα στον οποίο συναλλάσσονται (Russian SA Co . De Silva)¹⁷².

Τα έθιμα τα οποία γίνονται δεκτά από τα δικαστήρια θα πρέπει να προκύπτουν με βεβαιότητα, να είναι εύλογα, να συνάδουν με το περιεχόμενο της σύμβασης όχι μόνο με τους ρητώς διατυπωμένους όρους αλλά και με το ουσιαστικό περιεχόμενο της σύμβασης(London Export Corporation v. Jubilee Coffee Roasting),¹⁷³ να τυγχάνουν καθολικής αποδοχής και να μην αντίκεινται στον νόμο.

Η πρακτική η οποία ακολουθείται από κάποιους εμπόρους στον λιμένα δεν αποτελεί έθιμο αν και η πρακτική μιας εταιρίας κατά την εκφόρτωση στον λιμένα αποτελεί έθιμο ως προς την εταιρία αυτή. Το έθιμο μπορεί αν είναι καθολικό αλλά να εφαρμόζεται σε συγκεκριμένο τύπο ναυλοσυμφώνου.

Εφόσον διαμορφωθεί ένα έθιμο το γεγονός ότι δεν συμπεριελήφθη στους όρους της σύμβασης δεν το αποκλείει μπορεί όμως να το καθιστά ενεργό μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις.

Έχει κριθεί ότι αποτελεί έθιμο του λιμένα:

Στην υπόθεση British & Mexican Co v. Lockett το φορτίο έπρεπε να εκφορτωθεί με έναν ορισμένο ρυθμό ανά εργάσιμη μέρα. Υποστηρίχθηκε ότι λόγω εθίμου του λιμένα οι μέρες στις οποίες υπήρχε κύμα που εμπόδιζε τα πλοία να εκφορτώσουν δεν θεωρούνταν εργάσιμες μέρες. Το δικαστήριο δέχτηκε ότι το περιεχόμενο της φράσης εργάσιμη μέρα καθορίζεται από το συγκεκριμένο έθιμο.¹⁷⁴

¹⁷¹ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,17

¹⁷² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,17, υποσημείωση 41

¹⁷³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,18 υποσημείωση 43

¹⁷⁴ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, Scrutton on charterparties and Bills of Lading, London Sweet & Maxwell 1996,20

Αντιθέτως το έθιμο δεν έγινε δεκτό στην υπόθεση *les Affreteurs reunis v. Walford* όπου η σύμβαση προέβλεπε την καταβολή προμήθειας 3% επί του εκτιμώμενου ολικού ποσού ναύλου κατά την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου από τον πλοιοκτήτη σε ορισμένους ναυλομεσίτες. Λόγω επίταξης του πλοίου η σύμβαση ακυρώθηκε. Οι πλοιοκτήτες υποστήριξαν ότι η προμήθεια είθισται να μην καταβάλλεται στους ναυλομεσίτες παρά μόνο αν ο ναύλος καταβληθεί. Το δικαστήριο έκρινε ότι το έθιμο δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό καθώς δεν συνάδει με το περιεχόμενο της γραπτής σύμβασης.¹⁷⁵

β. Χρόνος φόρτωσης-Σταλίες-Lay Time

Ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να ολοκληρώσει την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου μέσα σε συμφωνημένο χρονικό διάστημα (ανώτατος επιτρεπόμενος χρόνος) χωρίς επιπλέον οικονομικής επιβάρυνσης πέραν της καταβολής του ναύλου.

Για την έναρξη του χρόνου αυτού θα πρέπει να πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

Άφιξη του πλοίου στο συμφωνημένο σημείο όπως αυτό περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο (*arrived ship*)

Ετοιμότητα του πλοίου προς φόρτωση

Ειδοποίηση ναυλωτών για άφιξη και ετοιμότητα προς φόρτωση (*notice of readiness*)

Το πλοίο θεωρείται ότι έφτασε στον λιμένα προορισμού πρέπει να εσέλθει όχι μόνο εντός νομικών και φυσικών ορίων αλλά και εντός εμπορικών ορίων του λιμένα. Έτσι στην υπόθεση *Leonis Steamship Co.Ltd V. Rank Ltd* το πλοίο *Leonis* λόγω συμφορήσεως στον λιμένα άφιξης δεν υπήρχε διαθέσιμη προβλήτα με αποτέλεσμα να δέσει σε αγκυροβόλιο περιμένοντας την σειρά του να φορτώσει για 34 ημέρες. Στην υπόθεση αυτή το δικαστήριο έκρινε ότι το πλοίο μπορούσε να θεωρηθεί ως αφιχθέν από τη στιγμή που το αγκυροβόλιο βρισκόταν εντός των εμπορικών ορίων του λιμένα.

Τα εμπορικά όρια καθορίζονται αναλόγως του φορτίου το οποίο πρόκειται να φορτωθεί και να μεταφερθεί (*Sociedad Financiera etc. v. Agrimpex Hungarian (The Aello)*)¹⁷⁶

Διαφορετικά έκρινε όμως το δικαστήριο στην υπόθεση *Oldemorfl v. Tradax Export* με την οποία τα όρια της εμπορικής περιοχής εκτείνονται σημαντικά ώστε να περιλαμβάνει όχι μόνο την περιοχή φόρτωσης αλλά ολόκληρη την

¹⁷⁵ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,20

¹⁷⁶ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, *Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, ΕΝ. Σταυριδάκης,108

περιοχή μέσα στην οποία δραστηριοποιούνται οι Φορτωτές, οι Ναυλωτές, οι Πλοιοκτήτες.

Αν οι Αρχές διατάξουν την παραμονή του πλοίου σε αγκυροβόλιο διαφορετικό από το σύνηθες τότε το πλοίο θεωρείται ότι είναι «αφιχθέν» (Oldemorfl v. Tradax Export)¹⁷⁷.

Το πλοίο επίσης όταν καθορίζεται συγκεκριμένη προβλήτα άφιξης θεωρείται ως αφιχθέν από τη στιγμή που φτάσει στην προβλήτα αυτή (Straham v. Gabriel).

Μετά την άφιξη του πλοίου στον συγκεκριμένο προορισμό ο ναυλωτής θα πρέπει να είναι έτοιμος να φορτώσει/εκφορτώσει το φορτίο. Μάλιστα δεν είναι απαραίτητο το πλοίο να έχει έτοιμα τα φορτοεκφορτωτικά του μέσα αν ο ναυλωτής δεν είναι έτοιμος για την φορτοεκφόρτωση.

Μετά την άφιξη του πλοίου στο σημείο που έχει καθοριστεί και την ετοιμότητα του προς φόρτωση οι ναυλωτές θα πρέπει να ειδοποιηθούν. Η ειδοποίηση μπορεί να γίνει και προφορικά (Franco British SS Co v. Watson Youll).¹⁷⁸ Συνήθως η ειδοποίηση δίνεται γραπτώς. Σε περίπτωση που αμφισβητηθεί από τον ναυλωτή τότε ο Πλοίαρχος μπορεί να δώσει δεύτερη ή ακόμη και Τρίτη επιστολή ετοιμότητας. Κι αυτό γιατί η ετοιμότητα πρέπει να είναι γεγονός την στιγμή της επίδοσης προκειμένου να είναι έγκυρη (Christensen v. Hindustan Steel)¹⁷⁹ επιστολή ετοιμότητας η οποία αφορά στο μέλλον δεν είναι αποδεκτή ως άκυρη (Christensen v. Hindustan Steel).¹⁸⁰

γ. Επικίνδυνα φορτία

Ο ναυλωτής αναλαμβάνει έναντι του εκναυλωτή την υποχρέωση να μην φορτώσει επικίνδυνο φορτίο στο πλοίο.¹⁸¹ Στην υπόθεση Bamfield v. Goole το δικαστήριο έκρινε ότι αν ο ναυλωτής τοποθετήσει στο πλοίο φορτίο το οποίο πιθανόν να είναι επικίνδυνο χωρίς προηγουμένως να ενημερώσει τον εκναυλωτή τότε ο ναυλωτής εγγυάται ότι το φορτίο είναι ασφαλές και κατάλληλο προς μεταφορά χωρίς τη λήψη επιπλέον μέτρων προφύλαξης. Ο ναυλωτής καθίσταται υπεύθυνος για τραυματισμό ο οποίος προκύψει από την φόρτωση επικίνδυνου φορτίου εξαιτίας της μη λήψης των επιπλέον μέτρων προστασίας.

¹⁷⁷ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 109

¹⁷⁸ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 112

¹⁷⁹ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 112

¹⁸⁰ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 113

¹⁸¹ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 2: No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.

Επικίνδυνα φορτία δεν είναι μόνο εκείνα τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια το πλοίου όπως τα εκρηκτικά αλλά και εκείνα τα οποία μπορεί να προκαλέσουν την κράτησή του πλοίου στον λιμένα εξαιτίας απαγορεύσεων όπως στην περίπτωση *Mitcell Cotts & Co v. Steel Brothers & Co Ltd* κατά την οποία οι ναυλωτές φόρτωσαν ρύζι και κατευθύνθηκαν προς λιμένα ο οποίος απαιτούσε ειδική άδεια για την εκφόρτωση του ρυζιού χωρίς να ειδοποιήσουν σχετικά τον εκναυλωτή.¹⁸² Οι Αρχές αρνήθηκαν την εκφόρτωση στον λιμένα προορισμού με αποτέλεσμα την καθυστέρηση του πλοίου. Το δικαστήριο έκρινε ότι το φορτίο είναι επικίνδυνο και οι ναυλωτές ευθύνονται για τη ζημιά λόγω της καθυστέρησης που προκλήθηκε.

Εφόσον πλοιοκτήτης και ναυλωτής συμφωνήσουν τη μεταφορά επικίνδυνου φορτίου γνωστό και στους δύο ενώ είναι γνωστή και στους δύο η λήψη ιδιαίτερων μέτρων σε σχέση με αυτό, τότε ο ναυλωτής απαλλάσσεται της ευθύνης για οποιαδήποτε ζημιά ή καθυστέρηση η οποία προκύπτει εξαιτίας της επικινδυνότητας αυτής. Τα προηγούμενα δεν ισχύουν σε περίπτωση κατά την οποία το φορτίο έχει ιδιόμορφο και μη εμφανές χαρακτηριστικό το οποίο δημιουργεί κινδύνους πέρα από αυτούς που μπορούσε να προβλέψει ο πλοιοκτήτης ώστε να λάβει τα ανάλογα προστατευτικά μέτρα. Στην υπόθεση *Acatos v. Burns* τα μέρη γνώριζαν ότι το φορτίο ήταν καλαμπόκι και υπό ορισμένες συνθήκες το καλαμπόκι μπορεί να βγάλει βλαστούς. Υπήρξε ξεκάθαρη ειδοποίηση του πλοιοκτήτη που αφορούσε στη φύση του μεταφερόμενου φορτίου. Ο ναυλωτής δεν έφερε συνεπώς ευθύνη για την ζημιά ή την καθυστέρηση που υπήρξε εξαιτίας του επικίνδυνου φορτίου.¹⁸³

¹⁸² Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996,107 υποσημείωση 39

¹⁸³ Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxton David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996, 107 υποσημείωση 38

Έξοδα τα οποία αναλαμβάνουν τα μέρη

Εκ μέρους του πλοιοκτήτη

Τα έξοδα τα οποία αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης είναι αφενός τα έξοδα κεφαλαίου και αφετέρου τα τρέχοντα έξοδα.

Τα έξοδα κεφαλαίου αφορούν στην εξόφληση δανείων που τυχόν υπάρχουν για την απόκτηση του πλοίου και την πληρωμή των προβλεπόμενων τόκων.

Τα τρέχοντα έξοδα αφορούν στο λειτουργικό κόστος του πλοίου όπως είναι οι μισθοί, τα έξοδα μετακίνησης και νοσηλείας του πληρώματος, τα έξοδα εφοδίων, λιπαντικών, ανταλλακτικών, ασφάλιστρα, έξοδα συντήρησης και επισκευής του πλοίου, έξοδα διαχείρισης.

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει επίσης την καταβολή της προμήθειας του ναυλομεσίτη όπως αυτή διαμορφώνεται σε ποσοστό επί του ναύλου που συμφωνήθηκε στην σύμβαση ναύλωσης.¹⁸⁴ Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να καλύπτει τα έξοδα που έγιναν εκ μέρους του ναυλομεσίτη και μία λογική αμοιβή για την εργασία που παρείχαν. Σε περίπτωση αθέτησης του συμβολαίου εκ μέρους ενός εκ των συμβαλλομένων, ο ναυλομεσίτης θα αποζημιωθεί για την απώλεια της προμήθειάς του από το μέρος εκείνο που αθέτησε τη σύμβαση. Σε περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση ακυρώνεται με αμοιβαία συμφωνία των μερών τότε οι πλοιοκτήτες οφείλουν να αποζημιώσουν τους ναυλομεσίτες. Η αποζημίωσή τους αυτή δεν μπορεί να ξεπερνάει το ποσό της προμήθειας επί του ναύλου ενός έτους.

Εκ μέρους του ναυλωτή

Πέρα από την αυτονόητη υποχρέωση του ναυλωτή της καταβολής εκ μέρους του στον πλοιοκτήτη του ναύλου, ο ναυλωτής αναλαμβάνει κυρίως τα έξοδα ταξιδιού και κάθε ταξιδιού ξεχωριστά. Πληρώνει τα έξοδα καυσίμων, τα λιμενικά τέλη, τα έξοδα διέλευσης καναλιών και διωρύγων, τα τέλη

¹⁸⁴BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 24 “The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year’s hire.”

συντήρησης των φάρων, τα έξοδα των πλοηγών στους λιμένες καθώς και τα έξοδα από τη χρήση ρυμουλκών και αγκυροβόλιου.

Ο ναυλωτής πληρώνει επίσης τα έξοδα χειρισμού του φορτίου κατά τη διαδικασία φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του εμπορεύματος.

Σε αδρές γραμμές ο ναυλωτής αναλαμβάνει το κόστος που σχετίζεται άμεσα με την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου από τον ίδιο. Εντούτοις, κάποιες κατηγορίες εξόδων γίνονται αφορμή για διαφωνίες ως προς την οφειλή και υποχρέωση καταβολής τους εκ μέρους των μερών όπως συμβαίνει στην περίπτωση του κόστους των πρακτόρων.

Σε ότι αφορά τα καύσιμα, οι μεν ναυλωτές πληρώνουν τα υπάρχοντα καύσιμα κατά την παράδοση και οι πλοιοκτήτες κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στην τιμή που πωλείται στους αντίστοιχους λιμένες κατά τη παράδοση και επαναπαράδοση αντίστοιχα.¹⁸⁵ Σκοπός μιας ρήτρας όπως αυτή του *Baltim* 1939 (αριθ. 5) είναι να φέρει στο ίδιο επίπεδο ναυλωτές και εκναυλωτές σε ότι αφορά στο κόστος από την αγορά καυσίμων στους αντίστοιχους λιμένες παράδοσης και επαναπαράδοσης. Αν στον λιμένα παράδοσης και επαναπαράδοσης δεν υπάρχει αγορά καυσίμων τότε λαμβάνεται υπόψη η τιμή του λιμένα εφοδιασμού προσαυξημένη με το κόστος μεταφοράς από τον λιμένα όπου διατίθεται αγορά στο πλοίο το οποίο ανεφοδιάζεται. Συνηθίζεται τα ναυλοσύμφωνα να περιέχουν όρο ο οποίος να ορίζει το εύρος τιμής προμήθειας καυσίμου συγκεκριμένου τύπου στα λιμάνια παράδοσης και επαναπαράδοσης. Στο ναυλοσύμφωνο προβλέπεται η ποσότητα των καυσίμων η οποία πρέπει να έχει το πλοίο κατά την παράδοση και επαναπαράδοση (*Baltim* 1939, clause 5).

Αν το πλοίο παραδοθεί με ποσότητα καυσίμων μεγαλύτερη της συμφωνημένης τότε ο ναυλωτής οφείλει να αποδεχθεί την παραπάνω ποσότητα. Αν όμως η τιμή των καυσίμων είναι λιγότερη στον επόμενο λιμένα προορισμού ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να πληρώσει τον εκναυλωτή για το επιπλέον απόθεμα καυσίμου με την χαμηλότερη αυτή του λιμένα.

Στην περίπτωση κατά την οποία το μεγαλύτερο απόθεμα καυσίμων καταλαμβάνει χώρο τέτοιο ώστε να περιορίζεται η ποσότητα του προς μεταφορά φορτίου τότε ο ναυλωτής έχει δικαίωμα αποζημίωσης για την ζημία την οποία υπέστη.

Έτσι στην υπόθεση *Efplioia Shipping v. Canadian Transport Co Ltd*. Το πλοίο παραδόθηκε με παραπάνω ποσότητα καυσίμων. Η τιμή των καυσίμων διαμορφωνόταν στις 8,4 λίρες ο τόνος στο πρώτο λιμάνι ενώ στο επόμενο λιμάνι ανεφοδιασμού στις 5 λίρες. Το δικαστήριο έκρινε ότι οι πλοιοκτήτες ανέμεναν το πλοίο με συγκεκριμένη ποσότητα καυσίμων βασιζόμενοι όμως στις εσφαλμένες πληροφορίες του πλοιάρχου. Οι ναυλωτές δικαιούνται να

¹⁸⁵ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 5: The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel s bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel s bunkers stated in Box 18.

λάβουν τη διαφορά τιμής μεταξύ των δύο λιμένων για την επιπλέον τιμή των καυσίμων.¹⁸⁶

Ευθύνη των μερών

Ευθύνη μεταξύ των μερών

Στη σχέση μεταξύ των μερών η συμβατική ευθύνη του καθενός είναι αντίστοιχη με τις υποχρεώσεις του όπως αυτές περιγράφονται στους όρους του ναυλοσυμφώνου. Ο χρονοεκναυλωτής ευθύνεται για ζημία η οποία προκλήθηκε στον ναυλωτή και σχετίζεται με την τεχνική –ναυτική διαχείριση που εκείνος έχει στο πλοίο και την μη εκπλήρωση των όρων του ναυλοσυμφώνου που αφορούν στην αξιοπλοΐα του πλοίου του και την τήρηση όλων των εκ μέρους του υποχρεώσεων έναντι του ναυλωτή.

Ο χρονοναυλωτής ευθύνεται απέναντι στον χρονοεκναυλωτή για ζημία η οποία προκλήθηκε στο πλοίο κατά την εμπορική χρησιμοποίηση αυτού και είναι απόρροια της πλημμελούς ή μη εκπλήρωσης εκ μέρους του των υποχρεώσεων που απορρέουν από την σύμβαση ναύλωσης.

Ευθύνη έναντι τρίτων

Τίθενται ζητήματα τόσο αδικοπρακτικής όσο και δικαιοπρακτικής ευθύνης απέναντι στους τρίτους. Η ευθύνη κατανέμεται ανάλογα με το περιεχόμενο των όρων του ναυλοσυμφώνου:

Ο χρονοεκναυλωτής ευθύνεται έναντι τρίτων για πταίσμα των προστηθέντων του που σχετίζονται με την ναυτική διαχείριση του πλοίου του, ενώ ο χρονοναυλωτής ευθύνεται για τα πταίσματα ίδια ή των προστηθέντων του ή των βοηθών εκπλήρωσης που σχετίζονται με την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.

Η διπλή εξάρτηση του πλοιάρχου εξάλλου δημιουργεί προβλήματα στον καταλογισμό των ευθυνών του εκναυλωτή και του ναυλωτή για τα πταίσματα του πλοιάρχου και του πληρώματος.¹⁸⁷

¹⁸⁶ Γεωργακόπουλος Ιωάννης, Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του, ΕΝ. Σταυριδάκης, 48

¹⁸⁷ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2003, τ. Β, 30

Επίλυση Ναυτιλιακών Διαφορών

Ο Διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας δημιουργεί προβλήματα εφαρμογής διαφορετικών δικαίων. Τα μέρη έχουν την επιλογή να επιλύσουν τις διαφορές τους με τη βοήθεια της διαμεσολάβησης, της διαιτησίας ή και των δικαστηρίων. Η επιλογή των συμβαλλομένων εξαρτάται από το κόστος, την ταχύτητα, την αποτελεσματικότητα των διαφορετικών μεθόδων επίλυσης των διαφορών τους.

Ο φιλικότερος τρόπος διευθέτησης είναι η διαμεσολάβηση κατά την οποία ένας τρίτος καλείται να εξομαλύνει τις διαφορές μεταξύ των μερών χωρίς να αναλαμβάνει τον ρόλο του δικαστή. Η διαδικασία αυτή ως φιλικότερη κρίνεται ως καλή επιλογή στην περίπτωση κατά την οποία μεταξύ των μερών υπάρχει προοπτική συνέχισης της συνεργασίας τους και άρα επιδιώκεται μία φιλική διευθέτηση της διαφοράς με τον λιγότερο δαπανηρό τρόπο.

Καθώς η διαδικασία χαρακτηρίζεται από σημαντικά πλεονεκτήματα όπως η οικονομία χρόνου και χρήματος, η άμβλυνση των διαφορών, ως διαδικασία ενσωματώθηκε στην τυποποιημένη ρήτρα επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών που εκδίδει.¹⁸⁸

Η Διαιτησία αποτελεί έναν άλλο τρόπο επίλυσης των διαφορών όπου τα μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν προκειμένου να προχωρήσουν στη διαδικασία επίλυσης της διαφοράς τους με τη μέθοδο αυτή. Η συμφωνία γίνεται είτε πριν είτε μετά την εμφάνιση της διαφοράς.

Στους προδιατυπωμένους όρους του Baltimore 1939 δίνονται διαφορετικές επιλογές στα μέρη σε σχέση με τον τρόπο επίλυσης της διαφοράς του μέσω διαιτησίας. Δίνεται η δυνατότητα τα μέρη να προσφύγουν σε διαιτησία στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη ή να υπαχθούν στο δίκαιο του τόπου που εκείνα θα συμφωνήσουν. Ακόμη και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαιτησίας μπορούν να ζητήσουν τη βοήθεια διαμεσολαβητή και ο χρόνος ο οποίος απαιτεί η διαμεσολάβηση θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη Διαιτησία.

Εφόσον τα μέρη δεν συμπλήρωσαν το πλαίσιο¹⁸⁹ το οποίο αναφέρεται στον τόπο διαιτησίας και το δίκαιο το οποίο θα εφαρμοστεί τότε θεωρείται ότι τόπος επίλυσης των διαφορών μέσω διαιτησίας θα είναι το Λονδίνο.¹⁹⁰ Προβλέπεται

¹⁸⁸ BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 22: (D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter. ... Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.

¹⁸⁹ Box 23: Dispute resolution(state 22(A), 22(B)or 22(c)if agreed Place of Arbitration must be stated (Cl.22)

¹⁹⁰BALTIME 1939 Uniform Time charter (as revised in 2001), Part II Clause 22: (E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub- clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.

δε ότι σε κάθε περίπτωση και για κάθε διαφωνία και διαφορά τα μέρη μπορούν να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση.

Σε ότι αφορά το ζήτημα της εκτέλεσης των αποφάσεων των διαιτητικών δικαστηρίων το ερώτημα το οποίο γεννάται είναι κατά πόσο μπορεί να εφαρμοστεί και να εκτελεστεί μία απόφαση διαιτησίας η οποία έλαβε χώρα στην αλλοδαπή στο εσωτερικό μιας χώρας. Για τον λόγο αυτό υπάρχουν συμβάσεις οι οποίες προέκυψαν από διεθνείς διασκέψεις οι οποίες επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή των αποτελεσμάτων της διαιτησίας μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών. Σε διαφορετική περίπτωση εφαρμόζονται οι κανόνες το ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στο κράτος όπου θα εφαρμοστεί η απόφαση.

Η Διαιτησία ως διαδικασία είναι απλούστερη και ταχύτερη από την διαδικασία ενώπιον δικαστηρίου και τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν τα πρόσωπα των διαιτητών και το δίκαιο το οποίο θέλουν να εφαρμόσουν. Έχει χαρακτήρα εμπιστευτικό αφού κανένα έγγραφο και στοιχείο δεν δημοσιοποιείται εκτός αν υπάρχει σχετική υποχρέωση εκ του νόμου.

Προκειμένου τα μέρη να λύσουν τις διαφορές τους μπορούν να προσφύγουν στα δικαστήρια του κράτους το δίκαιο του οποίου επέλεξαν. Η λύση αυτή θεωρείται η πιο δαπανηρή και χρονοβόρα. Σε ένα δικαστήριο όμως επιλύονται διαφορές οι οποίες παρουσιάζουν μεγαλύτερη πολυπλοκότητα και δυσκολία.

Συμπεράσματα

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Το ναυλοσύμφωνο περιέχει όρους που άλλοτε ευνοούν τον εκναυλωτή και άλλοτε τον ναυλωτή. Σε έναν ιδανικό κόσμο το ναυλοσύμφωνο θα περιείχε τους όρους και τις συμφωνίες που θα έπρεπε να εφαρμοστούν και από τα δύο μέρη της σύμβασης. Εκτός από τους βασικούς όρους οι οποίοι εφαρμόζονται περιέχονται τα δικαιώματα, οι ελευθερίες, οι εξαιρέσεις και η συμπερίληψη των όρων που συμφωνούν τα μέρη. Η υπεροχή από άποψη ισχύος μεταξύ των δύο συμβαλλομένων κατά τον αγώνα διαπραγμάτευσης καθορίζει και το ποιος θα σηκώσει το βάρος της ευθύνης από την πλημμελή εκπλήρωση ή τη μη εκπλήρωση των όρων του συμβολαίου στους ώμους του.

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία τα ναυλοσύμφωνα αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σύντομης διάρκειας, αφού καταρτίζονται σε διάστημα ημερών- αν όχι ωρών- πριν την υπογραφή και θέση σε ισχύ τους. Η προσοχή η οποία απαιτείται για την εκτίμηση και αξιολόγηση των περιεχόμενων όρων είναι πολλή μεγαλύτερη σε σχέση με αυτήν που έχουν τη δυνατότητα τα μέρη να διαθέσουν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων. Τα μέρη, οι εκναυλωτές, οι ναυλωτές και οι ναυλομεσίτες τους επικεντρώνονται στα πιο βασικά σημεία του ναυλοσυμφώνου όπως είναι ο ναύλος ή οι λιμένες προορισμού χωρίς να έχουν την ευχέρεια να δουν με λεπτομέρεια και προσοχή άλλους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Η δυσκολία αυτή που αφορά στην διαπραγμάτευση των όρων του ναυλοσυμφώνου σε σύντομο χρονικό διάστημα όπως απαιτείται από την ταχύτητα των συναλλαγών μετριάζεται με την χρήση προδιατυπωμένων και προτυποποιημένων συμβάσεων οι οποίες περιέχουν συνοπτικά τα στοιχεία που αποτελούν το αντικείμενο συνήθους διαπραγμάτευσης. Σκοπός είναι η τυποποίηση ενός αριθμού ρητρών που χρησιμοποιούνται στη ναύλωση. Οι συμβαλλόμενοι συμπληρώνουν μόνο τα απαραίτητα στοιχεία (τα ονόματα των μερών του πλοίου, τα λιμάνια, τα φορτία, τον ναύλο κλπ) και δεν είναι υποχρεωμένοι να δημιουργήσουν ένα ναυλοσύμφωνο εξ αρχής.

Τα πλεονεκτήματα τα οποία παρουσιάζει η χρήση του τυποποιημένου ναυλοσυμφώνου είναι η ετοιμότητα και η γνώση του κάθε μέρους σε ότι αφορά το περιεχόμενο της σύμβασης η οποία συνάπτεται και άρα η γνώση των συνεπειών της ανάληψης της ευθύνης από τους επιμέρους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αυτό είναι εξάλλου λογικό αφού οι κύριοι όροι είναι καθορισμένοι και γνωστοί εξ αρχής οπότε και τα μέρη μπορούν να επικεντρωθούν στη συμπλήρωση των στοιχείων που αφορούν το συγκεκριμένο ποιο.

Η γνώση των όρων του ναυλοσυμφώνου ελαττώνει τον χρόνο των διαπραγματεύσεων καθιστώντας τα εύχρηστα και προσιτά στην εφαρμογή τους.

Πολλές φορές πάνω σε αυτά τα μέρη προσθέτουν και αφαιρούν όρους που αφορούν στη συγκεκριμένη διαπραγμάτευση οπότε η σύμβαση διαμορφώνεται κατά τρόπο που να εκφράζει τα μέρη μέχρι έναν βαθμό. Η χρήση αυτή του αρχικού πλαισίου του ναυλοσυμφώνου από τα μέρη και η συμπλήρωση του κατόπιν ή η εξάλειψη όρων από αυτό ως πρακτική είναι ευρέως διαδεδομένη αλλά είναι και αυτή η οποία στερεί ουσιαστικά μεγάλο μέρος των πλεονεκτημάτων του.

Οι επιπλέον ή οι τροποποιημένες ρήτρες δεν γίνονται αντικείμενο διαπραγμάτευσης κάθε φορά αλλά συχνά υιοθετούνται αυτούσιες από προηγούμενη σύμβαση η οποία καταρτίστηκε μεταξύ των μερών. Αυτή η επαναλαμβανόμενη χρήση ρητρών με επιπλέον ρήτρες επί των νέων αυτών ρητρών γίνονται η αιτία για την έγερση διαφωνιών και για την γέννηση διαφορών σε σχέση με το περιεχόμενο των προδιατυπωμένων όρων και των επιπλέον όρων οι οποίοι υιοθετούνται. Επιπλέον υφίσταται και το ζήτημα του καθορισμού του περιεχομένου των ήδη διατυπωμένων όρων της σύμβασης ναύλωσης.

Η επιβολή μίας συγκεκριμένης φόρμας ναυλοσυμφώνου δεν θα ήταν αποτελεσματική για τα μέρη καθώς δεν είναι δυνατόν να περιέχονται όλες οι παράμετροι της διαπραγμάτευσης της σύμβασης. Επιπλέον δεν είναι δυνατόν να καλύπτει μία φόρμα την πληθώρα των φορτίων και ταξιδιών τα οποία τυγχάνουν να είναι το αντικείμενο των διαπραγματεύσεων. Υπάρχει όμως η ανάγκη ομαδοποίησης των ρητρών οι οποίες καλύπτουν τα ίδια βασικά στοιχεία που αφορούν τα μέρη και παρέχουν όμοιες ρυθμίσεις. Στις ρήτρες αυτές θα πρέπει να διασαφηνίζονται οι έννοιες προκειμένου να εξαλείφονται οι διαφορές.

Η κατάρτιση των ναυλοσυμφώνων είναι ανάλογη των διαπραγματευτικών θέσεων των μερών και της ισχύος του ενός έναντι του άλλου. Ιδανικά όμως, μία ρήτρα η οποία η οποία ευνοεί τον εκναυλωτή ή μία ρήτρα η οποία ευνοεί τον ναυλωτή δεν μπορεί να υπάρχει αν δεν αντισταθμίζεται με μία άλλη ρήτρα η οποία να παρέχει ένα αντίστοιχο ευνοϊκό αντίκρισμα για το άλλο μέρος αν το ζητούμενο είναι η διαμόρφωση μίας ισορροπημένης σύμβασης ναύλωσης.

Η έλλειψη σαφήνειας στην διατύπωση μιας ρήτρας μπορεί να αποδίδει ένα συγκεκριμένο νόημα για ένα μέλος της ναυτιλιακής αγοράς μπορεί όμως να αποδίδει άλλο νόημα όταν γίνεται αντικείμενο νομικής ανάλυσης από νομικούς ή διαιτητές ενώπιον των δικαστηρίων. Πολλές φορές η χρήση ενός συμπυκνωμένου όρου δεν καθιστά σαφές το περιεχόμενό του. Η χρήση λίγων λέξεων με τις οποίες επιχειρείται η πρόληψη πληθώρας πολύπλοκων καταστάσεων έχει προκαλέσει πληθώρα διαφωνιών καθώς οι όροι δεν είναι συμπυκνωμένοι αλλά ανεπαρκείς να επιτελέσουν τη λειτουργία τους. Ένας όρος γραμμένος πιο αναλυτικά πιθανόν να προκαλούσε λιγότερες διενέξεις.

Υπάρχουν ρήτρες οι οποίες είναι σε χρήση σήμερα οι οποίες μπορούν να ενσωματωθούν σε μία σύμβαση ναύλωσης ως μία βασική ρήτρα η οποία να αποτελέσει τμήμα το πυρήνα ενός ναυλοσυμφώνου.

Η εφαρμογή ενός υποχρεωτικού περιεχομένου στη σύμβαση χρονοναύλωσης ίσως να περιόριζε σημαντικά την ευελιξία η οποία απαιτείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία όμως πιθανόν να περιόριζε σημαντικά τον κίνδυνο δημιουργίας

διαφορών από την διαφορετική ερμηνεία του περιεχομένου των ρητρών οι οποίες δημιουργούνται υπό την πίεση της επίτευξης της συμφωνίας προκειμένου να γίνει η μεταφορά.

Η σημερινή ταχύτητα των συναλλαγών και οι συνέπειες που έχει αυτή στην ασφάλεια που επιδιώκουν τα μέρη να υπάρχει θέτει πιθανόν το ζήτημα δημιουργίας κανόνων δικαίου οι οποίοι θα έχουν εφαρμογή στην σύμβαση χρονοναύλωσης και θα προσφέρουν την ασφάλεια που απαιτείται στις συμβάσεις αυτού του είδους.

Καθώς πολλές φορές οι διαφορές οι οποίες προκύπτουν είναι πολύ μεγάλης αξίας σε επίπεδο αποζημιώσεων οι οποίες πρέπει να καταβληθούν, και εξόδων που αφορούν την διαδικασία προσφυγής ενώπιον διαιτητών ή δικαστηρίου, γίνεται εμφανές ότι η ασφάλεια σε ότι αφορά το ναυλοσύμφωνο και τους όρους του είναι πρωταρχικής σημασίας. Τα ναυλοσύμφωνα απαιτείται να διέπονται από μεγαλύτερη ασφάλεια άρα μεγαλύτερη σαφήνεια, βεβαιότητα και ομοιομορφία.

Οι διαφορές θα μπορούσαν να περιοριστούν πιθανόν με τον προσδιορισμό του περιεχομένου των όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στα ναυλοσύμφωνα υπό την αιγίδα μεγάλων ναυτιλιακών οργανισμών και ενώσεων ώστε να υπάρξει η μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση. Σε αυτή τη διαδικασία η συμβολή των νομικών θεωρείται καίρια προκειμένου το περιεχόμενο ενός όρου το οποίο δίνεται από την ναυτιλιακή κοινότητα να βρίσκεται σε αρμονία με το περιεχόμενο το οποίο μπορεί να γίνει αντιληπτό από τον νομικό κόσμο.

Η ερμηνεία και το περιεχόμενο το οποίο δίνεται σε έναν όρο θα έχει εφαρμογή και στην περίπτωση χρήσης του σε φράση ή ρήτρα η οποία τον περικλείει. Ο προσδιορισμός του περιεχομένου ενός όρου εφόσον ενσωματωθεί σε ένα ναυλοσύμφωνο θα μπορούσε να μειώσει τις διαφορές οι οποίες δημιουργούνται. Σε δεύτερο χρόνο θα μπορούσαν να ενσωματωθούν σε ναυλοσύμφωνα πρότυπα τα οποία θα χρησιμοποιούνται από τα μέρη

Είναι βέβαιο ότι απαιτούνται πολύ σκληρές διαπραγματεύσεις ανάμεσα σε ενώσεις πλοιοκτητών, ναυλωτών ναυλομεσιτών πριν την τελική επικύρωση και υιοθέτηση ενός αμερόληπτου ναυλοσυμφώνου το οποίο να μην αδικεί κανένα από τα μέρη και κυρίως τους δύο συμβαλλόμενους τον εκναυλωτή και τον ναυλωτή.

Ορισμένα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται επίσημα και έχουν επικυρωθεί από διεθνείς και έγκυρους οργανισμούς. Οι οργανισμοί αυτοί αναλαμβάνουν την παρακολούθηση των ναυλοσυμφώνων και προτείνουν διορθώσεις και αλλαγές. Κάθε οργανισμός όμως υφίσταται για να προασπίσει τα συμφέροντα των μελών του. Στην περίπτωση του ναυλοσυμφώνου Baltimore 1939 το οποίο έχει καταρτιστεί και διατεθεί από τον οργανισμό BIMCO είναι εμφανές ότι η πλευρά των πλοιοκτητών είναι και η πιο ευνοημένη από τους περιεχόμενους όρους. Κι αυτό, παρόλο που στον οργανισμό αυτόν πλέον εντάσσονται και ως μέλη του όχι μόνο πλοιοκτήτες, όπως ίσχυε αρχικά, αλλά και ναυλωτές και ναυλομεσίτες.

Ο κόσμος της ναυτιλίας παρουσιάζει πολλές αντιθέσεις:

Μερικά από τα ναυλοσύμφωνα που βρίσκονται σήμερα σε ισχύ έχουν εκδοθεί πριν πολλά έτη, ίσως και ογδόντα έτη πριν. Παίζουν ζωτικό ρόλο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και έχουν αναθεωρηθεί και προσαρμοστεί προκειμένου να προσαρμοστούν στη νέα εποχή. Οι σύγχρονες εξελίξεις όμως απαιτούν την προσαρμογή των μερών στα νέα δεδομένα των ταχύτατων συναλλαγών, η προσπάθεια για δημιουργία νέων ναυλοσυμφώνων εντούτοις δεν έχει την ίδια ανταπόκριση αλλά και η τάση των παραγόντων της ναυτιλιακής αγοράς στην υιοθέτηση ενός νέου ναυλοσυμφώνου δεν είναι ισχυρή.

Η παραβίαση ή η πλημμελής εκπλήρωση των όρων της σύμβασης χρονοναύλωσης συνεπάγεται διαφωνίες, διενέξεις οι οποίες καταλήγουν σε διακοπή συνεργασιών, δικαστικά έξοδα και οικονομικές αποζημιώσεις οι οποίες ανέρχονται σε μεγάλα ποσά. Οι συνέπειες αυτές δεν καθίστανται ικανές να «συνετίσουν» τα συμβαλλόμενα μέρη ώστε να επιδιώξουν τη θέσπιση κανόνων δικαίου οικουμενικής αποδοχής ως προς το περιεχόμενο της έννοιας των όρων που χρησιμοποιούνται στις συμβάσεις ναύλωσης.

Τουλάχιστον στην σύμβαση χρονοναύλωσης όπου κεντρικό εννοιολογικό στοιχείο της είναι ο χρόνος της διάρκειας της ναύλωσης και δεν αφορά συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένη εμπορική διαδρομή, η τυποποίηση των όρων που χρησιμοποιούνται στις ρήτρες του πιθανόν να είναι και πιο εύκολη. Η πληθώρα των δικαστικών αποφάσεων του αγγλικού ναυτικού δικαίου -το οποίο και επικρατεί στην επιλογή των συμβαλλομένων μερών κατά την συμφωνία τους σε ότι αφορά το εφαρμοστέο δίκαιο σε περίπτωση δημιουργίας διαφορών ανάμεσά τους -μπορεί να χαράξει το σχήμα των εννοιών που θα διαμορφωθούν και θα περιέχονται στις συμβάσεις ναύλωσης. Το σμίλευμα του κάθε όρου όμως θα πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα που τίθενται στην ναυτιλία και μεταξύ αυτών και της αλλαγής των ισορροπιών που έχουν επέλθει ώστε και οι υποχρεώσεις των ναυλωτών να μετριαστούν σε σχέση με εκείνες των πλοιοκτητών τουλάχιστον σε ότι αφορά το χρονοναυλοσύμφωνα και το ιδιαίτερα δημοφιλές Baltimore 1939.

Βιβλιογραφία

Ξένη Βιβλιογραφία

Boyd Stewart C./ Burrows Andrew S./ Foxtan David, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London Sweet & Maxwell 1996

Gorton Lars/ Ihre Rolf/ Sandevärn Arne, *Shipbroking and chartering practice*, LLP, London Hong Kong 1999

Rogers Anthony /Chuah Jason/ Dockray Martin, **Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, Routledge, 2016**

Williams Harvey, *Chartering documents*, Lloyd's of London Press Ltd, 1996

Ελληνική Βιβλιογραφία

Γεωργακόπουλος Ιωάννης, *Το Ναυλοσύμφωνο και οι όροι του*, ΕΝ. Σταυριδάκης

Γιαννάκης Αθανάσιος Ν., *Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων*, Αμφιπρίτη, 2009

Γκιζιάκης Κωνσταντίνος/ Παπαδόπουλος Αντωνης Ι./ Πλωμαρίτου Εύη Η., *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης 2010

Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σάκκουλα, 2003

Παναγιωτακόπουλος Βασίλης Π., *Ναυλοσύμφωνα Ναυτασφάλιση*, Εκδόσεις Ελλην, 1994

Αρθρογραφία

Calliess Galf-Peter, Lex mercatoria, Center of transnational studies of the Universities of Bremen and Oldenburg, working paper 52/2015, April 2015, www.ssrn.com/link/ZenTra-RES.html

Maniruzzaman Abul F.M., *The lex mercatoria and international contracts: a challenge for international commercial arbitration?* *American University International Law Review* 14, no. 3 (1999): 657-734.

Δικτυογραφία

Κορρές Αλκης Ι. Ε., Σημειώσεις Πανεπιστημιακών παραδόσεων για Ναυλώσεις, <https://city.academia.edu/AlkisJohnCorres/Teaching-Documents>

A century of BIMCO Documents, bulletin 2013, vol.108, pg. 5
https://www.bimco.org/en/news/2013/02/~/_media/.../BIMCO.../Bulletin_2013_01.ashx

www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Artic

Παράρτημα Ι: Μετάφραση BALTIME 1939

1. Ναυλομεσίτης	ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ BIMCO (ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 2001) ΚΩΔΙΚΟ ΟΝΟΜΑ “BALTIME 1939” ΜΕΡΟΣ Ι
	2. Τόπος και Ημ/νία Ναύλωσης
3. Έδρα Πλοιοκτήτη	4. Έδρα Ναυλωτή
5. Όνομα Πλοίου	6. MB/KB
7. Κλάση	8. Ιπποδύναμη φρένων
9. Συνολικοί τόνοι νεκρού βάρους (δεξαμενή έρματος αέρα) στο θερινό ύψος εξάλων	10. χωρητικότητα χύδην/συσκευασμένου φορτίου σε κυβικούς πόδες
11. Μόνιμα εφόδια (δεξαμενή έρματος αέρα)	12. Ταχύτητα σε κόμβους(δεξαμενή έρματος αέρα) με κατανάλωση σε τόνους (δεξαμενή έρματος αέρα)
13. Παρούσα θέση	14. Περίοδος Ναύλωσης (Ρήτρα 1)
15. Λιμένας παράδοσης (Ρήτρα 1)	16. Χρόνος παράδοσης (Ρήτρα 1)
17. (α) Όρια άσκησης εμπορίας (Ρήτρα 2)	
(β) Φορτία τα οποία αποκλείονται κατόπιν ειδικής συμφωνίας	
18. Ποσότητα καυσίμων κατά την επαναπαράδοση (δήλωση ελάχιστης- μέγιστης ποσότητας)(Ρήτρα 5)	19. Μίσθωμα ναύλωσης (Ρήτρα 6)
20. (πληρωμή μισθώματος (δήλωση νομίσματος, μεθόδου και τόπου πληρωμής, επίσης δικαιούχος και αριθμός λογαριασμού) (Ρήτρα 6)	
21. Τόπος ή περιοχή επαναπαράδοσης (Ρήτρα 7)	22. Ημ/νία ακύρωσης (ρήτρα 21)
23. Επίλυση Διαφορών (χώρα 22(A),22(B) ή 22(Γ) αν 22(Γ) πρέπει να δηλωθεί ο τόπος Διαιτησίας) (Ρήτρα 22)	24. Προμήθεια Μεσιτείας και σε ποιον καταβάλλεται (Ρήτρα 24)
25. Αριθμός επιπλέον ρητρών οι οποίες καλύπτουν ειδικούς όρους εφόσον συμφωνηθούν	

Γίνεται αμοιβαία δεκτό ότι η παρούσα σύμβαση θα εκτελεστεί υπό τους όρους που περιέχονται στη σύμβαση αυτή η οποία περιλαμβάνει το Μέρος Ι καθώς επίσης και το Μέρος ΙΙ. Σε περίπτωση σύγκρουσης των όρων, όσα προβλέπονται στο Μέρος Ι υπερισχύουν αυτών του Μέρους ΙΙ στο βαθμό που αφορούν τη σύγκρουση αυτή.

Υπογραφή(Πλοιοκτήτες)	Υπογραφή(Ναυλωτές)
-----------------------	--------------------

Τυπώνεται και πωλείται από Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701 Πνευματική ιδιοκτησία και Έκδοση του Οργανισμού BIMCO, Κοπεγχάγη

Έχει συμφωνηθεί μεταξύ του μέρους που αναφέρεται στο Πλαίσιο 3 ως Ιδιοκτήτες του Πλοίου το οποίο αναφέρεται στο Πλαίσιο 5 ολικής / καθαρής χωρητικότητας όπως αναγράφεται στο πλαίσιο 6, κλάσεως όπως αναφέρεται στο πλαίσιο 7 και της εμφανιζόμενης ιπποδύναμη φρένων (bhp), όπως αναγράφεται στο Πλαίσιο 8 , το οποίο μεταφέρει τον αριθμό των τόνων νεκρού βάρους ο οποίος αναγράφεται στο πλαίσιο 9 στο θερινό ύψος εξάλων συμπεριλαμβανομένων καυσίμων, αποθηκών και προμηθειών, το οποίο έχει σύμφωνα με το σχέδιο κατασκευής του την χωρητικότητα σε κυβικούς πόδες σιτηρών/συσκευασμένων φορτίων, όπως αναφέρονται στο πλαίσιο 10, μη συμπεριλαμβανομένων των μόνιμων καυσίμων, χωρητικότητας σε τόνους όπως αναφέρεται στο πλαίσιο 11, και ικανό να πλέει σε ταχύτητα με τον αριθμό των κόμβων αναγράφεται στο πλαίσιο 12 πλήρως φορτωμένο, με καλό καιρό και ήρεμα νερά, με μια κατανάλωση περίπου στον αριθμό τόνων του πετρελαίου καυσίμου όπως αναφέρεται στο πλαίσιο 12, το οποίο βρίσκεται τώρα στη θέση όπως αναφέρεται στο πλαίσιο 13 και το μέρος το οποίο αναφέρεται ως Ναυλωτές στο πλαίσιο 4, ως εξής:

1. Διάρκεια / Λιμάνι Παράδοσης / Χρόνος Παράδοσης

Οι ιδιοκτήτες εκναυλώνουν, και οι ναυλωτές ναυλώνουν το Πλοίο για μία περίοδο ημερολογιακών μηνών όπως αυτή αναγράφεται στο πλαίσιο 14 από τη στιγμή που (εκτός Κυριακής ή επίσημης αργίας, εκτός αν συμπεριλαμβάνονται) το πλοίο παραδίδεται και τίθεται στη διάθεση των ναυλωτών μεταξύ 9 π.μ. και 18:00, ή μεταξύ 9 π.μ. και 14:00 αν πρόκειται για Σάββατο, στο λιμάνι αναφέρεται στο Πλαίσιο 15 σε διαθέσιμο ασφαλές αγκυροβόλιο, όπου το πλοίο μπορεί να επιπλέει, όπως οι Ναυλωτές μπορεί να ορίσουν, Πλοίο κατάλληλο σε κάθε περίπτωση για τη συνήθη μεταφορά φορτίου. Το Πλοίο πρέπει να παραδοθεί κατά το χρόνο αναγράφεται στο πλαίσιο 16.

2. Εμπόριο

Το πλοίο πρέπει να χρησιμοποιείται σε νόμιμες συναλλαγές για την μεταφορά των νόμιμων εμπορευμάτων μόνο μεταξύ ασφαλών λιμένων ή σημείων όπου το πλοίο μπορεί να επιπλέει με ασφάλεια, εντός των ορίων που αναφέρονται στο Πλαίσιο 17. Δεν πρέπει να μεταφέρονται ζώντα εμπορεύματα, φορτία που μπορεί να προκαλέσουν ζημιά, εύφλεκτα ή επικίνδυνα εμπορεύματα (όπως οξέα, εκρηκτικά, καρβίδιο ασβεστίου, σιδήρου-πυριτίου, νάφθα, βενζίνη, πίσσα, ή κάποιο από τα προϊόντα τους).

3. Υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη

Οι πλοιοκτήτες φροντίζουν και πληρώνουν για όλες τις προμήθειες και μισθούς, για την ασφάλεια του πλοίου, για κάθε κατάστρωμα και μηχανοστάσιο και να διατηρούν το πλοίο κατάλληλο για την εκπλήρωση του σκοπού του σε ότι αφορά το σκάφος τα κήτη και τη μηχανή κατά τη λειτουργία του. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να παρέχουν Χειριστές από το πλήρωμα να χειρίζονται τα μηχανήματα χειρισμού του φορτίου, εκτός αν το απαγορεύουν οι συνθήκες απασχόλησης του πληρώματος ή το τοπικό σωματείο ή οι κανονισμοί λιμένος οπότε στην περίπτωση αυτή εξειδικευμένοι χειριστές φορτίου θα προσλαμβάνονται και θα πληρώνονται από τους πλοιοκτήτες.

4. Υποχρεώσεις του ναυλωτή

Οι ναυλωτές θα προμηθεύονται και θα πληρώνουν όλα τα καύσιμα, λιμενικά τέλη, τους πλοηγούς (είτε αυτό είναι υποχρεωτικό είτε όχι) πλοηγούς καναλιών, φώτα, ρυμουλκά, προξενικά τέλη,(εκτός από αυτά τα οποία αφορούν τον πλοίαρχο τους αξιωματικούς και πλήρωμα), πορθμειακά τέλη και τέλη ελλιμενισμού καθώς και άλλα τέλη και χρεώσεις συμπεριλαμβανομένων αλλοδαπών γενικών δημοτικών ή κρατικών φόρων καθώς και όλα τα τέλη νεοδώχου, λιμενικά τέλη και τέλη χωρητικότητας πλοίου στους λιμένες παράδοσης και επαναπαράδοσης (εκτός αν προέκυψαν από φορτίο το οποίο μεταφέρθηκε πριν την παράδοση ή μετά την επαναπαράδοση), χρεώσεις πρακτόρων, προμήθειες, καθώς επίσης είναι υπεύθυνος και επιβαρύνεται με έξοδα φόρτωσης, τακτοποίησης, στοιβασίας (συμπεριλαμβανομένου του υποστρώματος φορτίου και της μετατόπιση των πινάκων εκτός αυτών που είναι ήδη φορτωμένοι), εκφόρτωσης, ζύγισματος, καταμέτρησης και παράδοσης φορτίων, επιθεώρησης καλυμμάτων στομίου κύτους, γευμάτων τα οποία παρέχονται στους αξιωματικούς και τους άνδρες που βρίσκονται στην υπηρεσία τους και κάθε άλλη χρέωση και έξοδο όποιο κι αν είναι αυτό συμπεριλαμβανομένων εξόδων κράτησης και εξόδων κατά τη διάρκεια θέσης πλοίου σε καραντίνα (συμπεριλαμβανομένου του κόστους απολύμανσης και απολύμανσης δια καπνού). Όλα τα σχοινιά, αλυσίδες και ειδικοί διάδρομοι οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την φόρτωση και εκφόρτωση και κάθε ειδικός μηχανισμός, συμπεριλαμβανομένων ειδικών σχοινιών και αλυσίδων τα οποία απαιτούνται κατά την πρακτική του λιμανιού για την αγκυροβόληση,θα επιβαρύνουν τον Ναυλωτή. Το πλοίο θα πρέπει να είναι συμβατό με βαρούλκα, φορτωτήρες, τροχούς και συνήθεις διαδρόμους ικανούς να αντέχουν φορτίο μέχρι δύο τόνους.

5. Δεξαμενές

Οι ναυλωτές στο λιμάνι της παράδοσης και οι ιδιοκτήτες στο λιμάνι της επαναπαράδοσης αναλαμβάνουν και να πληρώνουν για όλα τα καύσιμα

τα οποία απέμειναν στις δεξαμενές του Πλοίου σε τρέχουσες τιμές στους αντίστοιχους λιμένες. Το Πλοίο πρέπει να επαναπαραδίδεται με την ποσότητα καυσίμου στις δεξαμενές του να μην είναι μικρότερη ή μεγαλύτερη από αυτήν που σημειώνεται στο πλαίσιο 18.

6. Ναύλος

Οι ναυλωτές καταβάλλουν ως ναύλο το ποσό που αναφέρεται στο Πλαίσιο 19

ανά 30 ημέρες, αρχής γενομένης σύμφωνα με τον όρο 1 μέχρι την εκ νέου παράδοση του στους πλοιοκτήτες.

Η καταβολή του ναύλου θα πρέπει να προκαταβάλλεται σε μετρητά, στο νόμισμα το οποίο αναφέρεται στο πλαίσιο 20, χωρίς έκπτωση, κάθε 30 ημέρες, και με τον τρόπο που προβλέπεται στο Πλαίσιο 20. Σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να αποσύρουν το σκάφος από την υπηρεσία των ναυλωτών, χωρίς να απαιτείται προηγούμενη διαμαρτυρία και χωρίς τη μεσολάβηση κανενός δικαστηρίου ή οποιοδήποτε άλλη τυπική διαδικασία απολύτως και χωρίς καμία επιφύλαξη σε τυχόν αξίωση που μπορεί να έχουν οι Πλοιοκτήτες έναντι των Ναυλωτών υπό την Σύμβαση.

7. Επαναπαράδοση

Το Πλοίο πρέπει να επαναπαραδοθεί κατά τη λήξη της Σύμβασης στην ίδια καλή κατάσταση στην οποία βρισκόταν όταν παρελήφθη από τους Ναυλωτές (η συνήθης φθορά εξαιρείται) σε λιμένα χωρίς πάγο, επιλογής των Ναυλωτών στον τόπο ή στην περιοχή αναφέρεται στο πλαίσιο 21, μεταξύ 9 π.μ. και 18:00, και 9 π.μ. και 14:00 το Σάββατο, αλλά η ημέρα της επαναπαράδοσης δεν πρέπει να είναι Κυριακή ή επίσημη αργία.

Οι Ναυλωτές οφείλουν να ειδοποιήσουν δέκα μέρες νωρίτερα τους Πλοιοκτήτες σε ποιο λιμένα και περίπου ποια μέρα το Πλοίο θα επαναπαραδοθεί. Σε περίπτωση κατά την οποία το Πλοίο δοθεί εντολή να εκτελέσει ταξίδι με το οποίο θα ξεπεράσει τη διάρκεια περιόδου ναύλωσης, οι Ναυλωτές δικαιούνται να ολοκληρώσουν το ταξίδι με το Πλοίο, εφόσον έχει υπολογιστεί σε λογικά πλαίσια ότι η εκτέλεση του ταξιδιού θα επιτρέψει την επαναπαράδοση περίπου κατά τον χρόνο που έχει συμφωνηθεί για τη λήξη της Ναύλωσης, όμως για τον χρόνο κατά τον οποίο ξεπερνά την ημερομηνία λήξης της Σύμβασης, οι

Ναυλωτές θα καταβάλουν τον ναύλο όπως αυτός διαμορφώνεται από την αγορά αν είναι υψηλότερος εκείνου που έχει συμφωνηθεί με την παρούσα σύμβαση.

8. Χώρος φορτίου

Κάθε χώρος και βάρος του Πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της νόμιμης χωρητικότητας καταστρώματος θα τίθεται στη διάθεση του Ναυλωτή αφήνοντας κατάλληλο και αρκετό χώρο για τον Πλοίαρχο, τους Αξιωματικούς, το πλήρωμα, τον ανυψωτήρα, τον εξοπλισμό τα έπιπλα, τις προμήθειες και τις αποθήκες του πλοίου.

9. Ο Πλοίαρχος

Ο πλοίαρχος θα εκτελέσει όλα τα δρομολόγια χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και προς τον σκοπό αυτό θα διαθέτει τη συνήθη συνδρομή του πληρώματος του Πλοίου. Ο πλοίαρχος είναι υπό τις διαταγές των Ναυλωτών όσον αφορά την απασχόληση, την αντιπροσώπευση ή άλλες ρυθμίσεις. Οι Ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους Πλοιοκτήτες έναντι όλων των συνεπειών ή υποχρεώσεων που προκύπτουν από την υπογραφή των φορτωτικών ή άλλων εγγράφων από τον Πλοίαρχο, τους Αξιωματικούς ή τους Πράκτορες που αφορούν στη συμμόρφωσή τους με τέτοιου είδους εντολές, καθώς και εξαιτίας κάθε ασυμφωνίας στα έγγραφα του Πλοίου ή εξαιτίας της υπερφόρτωσης αγαθών ή άλλου λόγου.

Οι Πλοιοκτήτες δεν θα ευθύνονται για έλλειψη, μίξη, σημάδια ή τον αριθμό δεμάτων ή συσκευασιών, ούτε για τις ζημιές ή απαιτήσεις που αφορούν στο φορτίο εξαιτίας κακής στοιβασίας ή άλλου λόγου. Εάν οι Ναυλωτές έχουν λόγο να είναι δυσαρεστημένοι με την συμπεριφορά του Πλοίαρχου ή οποιουδήποτε αξιωματικού, οι Πλοιοκτήτες, μετά την λήψη των σχετικών στοιχείων που αφορούν τη διαμαρτυρία, ερευνούν σε σύντομο χρονικό διάστημα το ζήτημα, και αν είναι απαραίτητο και εφικτό αλλάζουν τον διορισμό.

10. Οδηγίες και ναυτικά έγγραφα

Οι Ναυλωτές θα παρέχουν στον Πλοίαρχο όλες τις οδηγίες και τις κατευθύνσεις πλεύσης και ο Πλοίαρχος θα τηρεί πλήρη και ορθά ναυτικά έγγραφα προσβάσιμα στους Ναυλωτές ή στους Πράκτορές τους.

11. Αναστολή Ναύλωσης κλπ.

(Α) Σε περίπτωση δεξαμενισμού ή άλλων απαραίτητων μέτρων για την διατήρηση της αποτελεσματικότητας του Πλοίου, ελλιπούς στελέχωσης ή αποθηκευτικών χώρων των Πλοιοκτητών, βλάβης της μηχανής, βλάβης στα κήτη ή άλλου ατυχήματος που εμποδίζει ή αποτρέπει τη λειτουργία του Πλοίου και συνεχίζει για περισσότερο από εικοσιτέσσερις συνεχόμενες ώρες, δεν θα καταβληθεί ναύλος για τον χρόνο ο οποίος χάθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου που το πλοίο δεν είναι σε θέση να διεκπεραιώσει την εργασία η οποία ζητείται άμεσα. Όποιος ναύλος έχει προκαταβληθεί προσαρμόζεται αναλόγως.

(Β) Σε περίπτωση κατά την οποία το Πλοίο οδηγείται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εξαιτίας της έντασης του καιρού, ταξιδεύει σε ρηχούς λιμένες ή ποτάμια ή λιμένες με δοκούς ή έχει υποστεί ένα ατύχημα στο φορτίο του, η όποια καθυστέρηση του Πλοίου ή/και έξοδα τα οποία επέρχονται εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης θα βαρύνουν τους Ναυλωτές ακόμη και αν η καθυστέρηση αυτή ή/και τα έξοδα ή ο λόγος για τον οποίο προκλήθηκαν αμφότερα, αποδίδεται ή θεωρείται ότι συνέβαλε σε αυτά η αμέλεια των προστηθέντων των Πλοιοκτητών.

12. Βάρος Ευθύνης και Εξαιρέσεις

Οι Πλοιοκτήτες φέρουν ευθύνη για την καθυστέρηση στην παράδοση του Πλοίου ή για καθυστέρηση κατά τη διάρκεια της Ναύλωσης και για απώλεια ή βλάβη των αγαθών που μεταφέρονται, αν αυτή η καθυστέρηση ή απώλεια προκλήθηκε από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους των Πλοιοκτητών ή του Διευθυντή τους στο να καταστήσουν το Πλοίο αξιόπλοο και κατάλληλο για το ταξίδι ή οποιαδήποτε άλλη προσωπική πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια των Πλοιοκτητών ή του Διευθυντή τους. Οι Πλοιοκτήτες δεν θα φέρουν ευθύνη σε καμία άλλη περίπτωση, για καμία φθορά ή καθυστέρηση με όποιο τρόπο και αν προκλήθηκαν, ακόμη και αν προκλήθηκαν από την αμέλεια ή παράλειψη των προστηθέντων τους. Οι Πλοιοκτήτες δεν ευθύνονται για απώλεια ή ζημία η οποία προκύπτει ή απορρέει από τις απεργίες, λοκ-άουτ ή διακοπή ή περιορισμό της εργασίας (συμπεριλαμβανομένου του Πλοιάρχου, των αξιωματικών ή μελών του πληρώματος) είτε μερικής είτε γενικής. Οι Ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για την απώλεια ή ζημία που προκαλείται στο Πλοίο ή στους Πλοιοκτήτες από αγαθά που φορτώνονται παρά των αντίθετων προβλέψεων της Σύμβασης Ναύλωσης ή από ακατάλληλο ή απρόσεκτο ανεφοδιασμό ή φόρτωση, στοιβασία ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή οποιαδήποτε άλλη ανάρμοστη ή αμελή πράξη εκ μέρους τους ή των προστηθέντων τους.

13. Προκαταβολές

Οι Ναυλωτές ή Πράκτορες τους θα προκαταβάλουν στον Πλοίαρχο, εάν αυτό απαιτείται, τα απαραίτητα κεφάλαια για τα συνήθη έξοδα που αφορούν το Πλοίο σε οποιαδήποτε λιμένα χρεώνοντας μόνο τόκο 6% τον χρόνο, αυτού του είδους οι προκαταβολές αφαιρούνται από τον Ναύλο.

14. Εξαιρούμενοι λιμένες

Το σκάφος δεν πρέπει να υποχρεωθεί να ούτε δεσμεύεται να εισέλθει: **(Α)** σε οποιοδήποτε σημείο διαδίδεται πυρετός ή επιδημίες ή όπου ο Πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα από το νόμο, δεν δεσμεύονται να ακολουθήσουν το Πλοίο

(Β) κάθε σημείο το οποίο έχει κατακλυστεί από πάγο ή οποιοδήποτε μέρος όπου τα φώτα, οι φάροι, τα σήματα και οι σημαντήρες είναι ή ενδέχεται να είναι προς απόσυρση λόγω του πάγου, κατά τον χρόνο άφιξης του Πλοίου ή όπου υπάρχει κίνδυνος υπό φυσιολογικές συνθήκες ένα Πλοίο να μην είναι σε θέση, εξαιτίας του πάγου, να φτάσει στο σημείο ή να βγει από το σημείο μετά το πέρας της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Το Πλοίο δεν μπορεί να υποχρεωθεί να σπάσει τον πάγο. Αν λόγω του πάγου ο Πλοίαρχος το θεωρεί επικίνδυνο να παραμείνει στο σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης, φοβούμενος ότι το Πλοίο θα πιάσει πάγο ή / και θα καταστραφεί, έχει την ευχέρεια να πλεύσει προς κατάλληλο ανοιχτό χώρο και να περιμένει νέες οδηγίες από τους Ναυλωτές. Απρόβλεπτη κράτηση εξαιτίας των παραπάνω λόγων βαρύνει τους Ναυλωτές.

15. Απώλεια Πλοίου

Σε περίπτωση που το Πλοίο χαθεί ή εξαφανιστεί, η ναύλωση παύει από την ημερομηνία κατά την οποία χάθηκε το Πλοίο. Εάν η ημερομηνία της απώλειας δεν μπορεί να εξακριβωθεί, ο ναύλος καταβάλλεται κατά το ήμισυ από την ημερομηνία κατά την οποία το Πλοίο αναφέρθηκε τελευταία φορά μέχρι την εκτιμώμενη ημερομηνία άφιξης στον προορισμό του. Κάθε ναύλος που προκαταβλήθηκε θα προσαρμοστεί αναλόγως.

16. Υπερωρίες.

Το Πλοίο θα λειτουργεί μέρα και νύχτα αν αυτό απαιτείται. Οι Ναυλωτές θα αποζημιώσουν στους Πλοιοκτήτες για τις δαπάνες που πραγματοποίησαν σε ότι αφορά όλες τις υπερωρίες που καταβάλλονται σε αξιωματικούς και το πλήρωμα σύμφωνα με τις ώρες και τις αμοιβές που ορίζονται στο ναυτολόγιο του Πλοίου.

17. Δικαίωμα επίσχεσης

Οι Πλοιοκτήτες πρέπει να έχουν δικαίωμα επίσχεσης επί όλων των φορτίων και τους ναύλους υποναυλωτών που ανήκουν στους Χρονοναυλωτές και κάθε φορτωτικής μεταφοράς εμπορευμάτων, για όλες τις αξιώσεις βάσει της παρούσας Σύμβασης Ναύλωσης, και οι Ναυλωτές θα έχουν δικαίωμα επίσχεσης επί του Πλοίου για όλα τα χρήματα που καταβάλλονται εκ των προτέρων αχρεωστήτως.

18. Επιθαλάσσια Αρωγή

Κάθε επιθαλάσσια αρωγή και βοήθεια προς άλλα σκάφη είναι προς όφελος εξίσου Πλοιοκτητών και Ναυλωτών κατόπιν αφαίρεσης όσων νομίμως αναλογούν στον Πλοίαρχο, στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα και όλα τα άλλα έξοδα συμπεριλαμβανομένου του ναύλου που προβλέπεται από τη σύμβαση για τον χρόνο που χάθηκε κατά την επιθαλάσσια αρωγή, καθώς επίσης των επισκευών των ζημιών και του πετρελαίου που καταναλώθηκε. Οι Ναυλωτές θα δεσμεύονται από όλα τα μέτρα που λαμβάνονται από τους Πλοιοκτήτες, προκειμένου να εξασφαλίσουν την πληρωμή της επιθαλάσσιας αρωγής και να καθορίσουν το ύψος της.

19. Υπενοικίαση

Οι Ναυλωτές έχουν την δυνατότητα της υπενοικίασης του σκάφους, αφού παράσχουν τη προσηκουσα ειδοποίηση προς τους Πλοιοκτήτες, αλλά οι αρχικοί Ναυλωτές παραμένουν σε κάθε περίπτωση υπεύθυνοι απέναντι στους Πλοιοκτήτες για την προσηκουσα εκτέλεση της Σύμβασης.

20. Πόλεμος («Conwartime 1993»)

(A) Για τους σκοπούς της παρούσας ρήτρας, οι λέξεις:
(i) Πλοιοκτήτες περιλαμβάνει τους εφοπλιστές, ναυλωτές γυμνού πλοίου, χρονοναυλωτές, διευθυντές ή άλλους φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείριση του πλοίου, και του Πλοίαρχου και
(ii) Οι κίνδυνοι πολέμου περιλαμβάνουν κάθε πόλεμο (είτε πραγματικό είτε επαπειλούμενο), πολεμική πράξη, εμφύλιο πόλεμο, εχθροπραξίες, επανάσταση, εξέγερση, πολιτική ταραχή, πολεμικές επιχειρήσεις, ναρκοθέτηση (είτε πραγματική είτε ισχυριζόμενη), πράξεις πειρατείας, οι πράξεις τρομοκρατών, εχθρικές πράξεις ή κακόβουλη ζημιά, μπλόκα (είτε επιβάλλονται εναντίον όλων των πλοίων είτε επιβάλλονται επιλεκτικά εναντίον πλοίων υπό ορισμένες σημαίες ή συγκεκριμένης κυριότητας ή κατά ορισμένων φορτίων ή πληρωμάτων ή με

οποιοδήποτε άλλο τρόπο), από οποιοδήποτε πρόσωπο, σώμα, τρομοκρατική ή πολιτική ομάδα, ή την Κυβέρνηση οποιουδήποτε κράτους κι αν πρόκειται, το οποίο, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου και / ή των Πλοιοκτητών, μπορεί να είναι επικίνδυνο ή είναι πιθανό να είναι ή να γίνει επικίνδυνο για το σκάφος, το φορτίο, το πλήρωμα ή άλλα πρόσωπα που βρίσκονται επί του Πλοίου.

(B) το Πλοίο, εκτός αν ληφθεί πρώτα η έγγραφη συναίνεση των Πλοιοκτητών, δεν μπορεί να υποχρεωθεί να ή να απαιτηθεί να συνεχίσει προς ή διαμέσου οποιουδήποτε λιμένα, τόπου, περιοχής ή ζώνης (είτε χερσαίας είτε θαλάσσιας), ή οποιασδήποτε πλωτής οδού ή καναλιού, όπου φαίνεται ότι το Πλοίο, το φορτίο του, το πλήρωμα του ή άλλα πρόσωπα που βρίσκονται επί του Πλοίου, κατά την εύλογη κρίση του Πλοιάρχου ή / και των Πλοιοκτητών, μπορεί ή ενδέχεται να εκτεθούν, σε Κινδύνους Πολέμου. Σε περίπτωση που το Πλοίο είναι μέσα σε οποιαδήποτε τέτοια θέση όπως προαναφέρθηκε, η οποία γίνεται επικίνδυνη, ή είναι πιθανό να είναι ή να γίνει επικίνδυνη, μόνο μετά την είσοδο του σε αυτή, πρέπει να δίνεται το ελεύθερο να φύγει από την περιοχή αυτή.

(Γ) το Πλοίο δεν μπορεί να υποχρεωθεί να φορτώσει λαθραία φορτία, ή να περάσει μέσα από κάθε αποκλεισμό είτε τέτοιου είδους αποκλεισμός επιβάλλεται σε όλα τα πλοία, είτε επιβάλλεται επιλεκτικά με οποιονδήποτε τρόπο κατά Πλοίων υπό ορισμένη σημαία ή κυριότητα ή κατά ορισμένων φορτίων ή πληρωμάτων ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, ή να πλεύσει σε περιοχή όπου υπόκεινται, ή είναι πιθανό να υπόκειται σε έρευνα ή / και σε δήμευση λόγω εμπόλεμης κατάστασης.

(i) οι Πλοιοκτήτες μπορούν να ενεργοποιήσουν την ασφάλιση για πόλεμο σε ότι αφορά το κύτος του Πλοίου και τη μηχανή του και την κάλυψη των άλλων συμφερόντων τους (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς η απαρίθμηση να είναι περιοριστική, απώλειας κερδών και κράτησης, πλήρωματος και προστασίας και αποζημίωσης των κινδύνων τους), και τα ασφάλιστρα ή / και οι συνεισφορές ως εκ τούτου, θα γίνουν για λογαριασμό τους.

(ii) Εάν οι Ασφαλιστές των εν λόγω ασφαλίσεων απαιτήσουν την καταβολή των ασφαλίσεων ή / και συνεισφορών, επειδή, σύμφωνα με τις εντολές των Ναυλωτών, το Πλοίο βρίσκεται μέσα, ή πρόκειται να εισέλθει και να παραμείνει σε περιοχή ή περιοχές που καθορίζονται από τους εν λόγω Ασφαλιστές ως υποκείμενες σε καταβολή επιπλέον ασφαλίσεων λόγω των Κινδύνων Πολέμου, τότε, τέτοιου είδους ασφάλιστρα ή / και συνεισφορές επιστρέφονται από τους Ναυλωτές στους Πλοιοκτήτες κατά τον χρόνο στον οποίο καταβάλλεται ο επόμενος ναύλος.

(E) Αν οι Πλοιοκτήτες υποχρεούνται βάση των διατάξεων της σύμβασης εργασίας να καταβάλουν στο πλήρωμα οποιοδήποτε

μπόνους ή επιπλέον μισθό που αφορά σε ταξίδι σε μια περιοχή η οποία είναι επικίνδυνη με τον τρόπο που ορίζεται από τους εν λόγω όρους, τότε αυτό το μπόνους ή ο επιπλέον μισθός θα πρέπει να επιστραφεί στους Πλοιοκτήτες από τους Ναυλωτές κατά την ίδια στιγμή που καταβάλλεται ο επόμενος ναύλος.

(Στ) το Πλοίο έχει την δυνατότητα: -

(i) να συμμορφώνεται με όλες τις εντολές, οδηγίες, συστάσεις ή συμβουλές ως προς την αναχώρηση, την άφιξη, τις διαδρομές, την κίνηση σε νηοπομπή, τα λιμάνια προσέγγισης, τις στάσεις, τους προορισμούς, τις εκφορτώσεις εμπορεύματος, παράδοσεις, ή με οποιαδήποτε άλλη οδηγία, που δίνεται από την Κυβέρνηση του Έθνους υπό τη σημαία του οποίου βρίσκεται το Πλοίο, ή άλλη Κυβέρνηση στους νόμους της οποίας υπόκεινται οι Πλοιοκτήτες, ή οποιαδήποτε άλλη Κυβέρνηση, Σώμα ή ομάδα ενεργεί έχοντας εξουσία να επιβάλει τη συμμόρφωση με τις εντολές ή οδηγίες του

(ii) να συμμορφωθεί με τις εντολές, τις οδηγίες ή συστάσεις ασφαλιστών πολεμικών κινδύνων που έχουν την εξουσία να παράσχουν αυτές υπό τους όρους της ασφάλισης έναντι κινδύνων πολέμου.

(iii) να συμμορφώνεται με τους όρους του οποιοδήποτε ψηφίσματος του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τις άμεσα εφαρμοζόμενες εντολές από οποιοδήποτε άλλο Υπερεθνικό όργανο που έχει το δικαίωμα να εκδίδει και να δίνει τέτοιου είδους ψηφίσματα και οδηγίες, και με τους εθνικούς νόμους στους οποίους υπόκεινται οι Πλοιοκτήτες που στοχεύουν στην επιβολή τέτοιου είδους ψηφισμάτων και εντολών, και να υπακούν τις εντολές και τις οδηγίες εκείνων που είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή τους

(iv) να αλλάζει πορεία και να εκφορτώνει σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι οποιοδήποτε φορτίο ή μέρος αυτού, το οποίο μπορεί να καταστήσει το Πλοίο υποκείμενο δήμευσης ως μεταφορέα λαθραίων

(v) να αλλάζει πορεία και να κατευθύνεται προς οποιοδήποτε άλλο λιμάνι προκειμένου να αλλάξει πλήρωμα ή μέρος αυτού ή άλλα πρόσωπα επί του Πλοίου, όταν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί υποκείμενο εγκλεισμού, φυλάκισης ή άλλων κυρώσεων.

(Ζ) εάν, σύμφωνα με τα δικαιώματά τους κατά τις ανωτέρω διατάξεις της παρούσας ρήτρας, οι Πλοιοκτήτες αρνηθούν να προσέλθουν στους λιμένες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ή σε οποιονδήποτε ή στους περισσότερους από αυτούς, οφείλουν να ενημερώσουν αμέσως τους

Ναυλωτές. Κανένα φορτίο δεν πρέπει να εκφορτώνεται σε διαφορετικό λιμένα χωρίς προηγουμένη ενημέρωση των Ναυλωτών από τους Πλοιοκτήτες για την πρόθεσή τους αυτή και την ταυτόχρονη υπόδειξη ασφαλούς λιμένα προκειμένου να εκφορτώσουν. Ελλείψει τέτοιας υπόδειξης εκ μέρους των Ναυλωτών εντός 48 ωρών από την λήψη της ειδοποίησης και του αιτήματος, οι Πλοιοκτήτες μπορούν να εκφορτώσουν το φορτίο σε οποιοδήποτε ασφαλές λιμάνι της δικής τους επιλογής.

(H) Οτιδήποτε γίνει ή δεν γίνει σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις διατάξεις των υπο-όρων (B) έως (G) του παρόντος όρου, δεν θα θεωρηθεί απόκλιση, αλλά θα θεωρηθεί ως προσήκουσα εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης.

21. Ακύρωση/Ματαίωση

Σε περίπτωση που το Πλοίο δεν παραδοθεί μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται στο πλαίσιο 22, οι Ναυλωτές θα έχουν τη δυνατότητα ακύρωσης. Εάν το Πλοίο δεν μπορεί να παραδοθεί από την ημερομηνία ακύρωσης/ ματαίωσης, οι Ναυλωτές, εάν αυτό απαιτείται, θα πρέπει να δηλώσουν μέσα σε 48 ώρες μετά από την παραλαβή της κοινοποίησης αυτής αν θα ακυρώσουν ή θα παραλάβουν το Πλοίο.

22. Επίλυση Διαφορών

(A) Η Σύμβαση αυτή θα διέπεται από και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο και οποιαδήποτε διαφορά προκύψει από ή σε σχέση με την παρούσα Σύμβαση θα επιλύεται μέσω διαιτησίας στο Λονδίνο, σύμφωνα με τον Νόμο περί Διαιτησίας (Arbitration Act) του 1996 ή οποιαδήποτε τροποποίησή του ή επαναφορά διατάξεών του στον βαθμό που καθιστούν αποτελεσματικές τις διατάξεις της παρούσας Ρήτηρας.

Η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με τους όρους της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών του Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association LMAA) που ισχύουν κατά το χρόνο που κινήθηκαν οι διαδικασίες διαιτησίας.

Θα πρέπει γίνεται παραπομπή σε τρεις διαιτητές. Το μέρος που επιθυμεί να παραπέμψει μια διαφορά σε διαιτησία θα πρέπει να διορίσει διαιτητή και να στείλει έγγραφη ειδοποίηση του διορισμού στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος απαιτώντας από το άλλο μέρος να διορίσει δικό του διαιτητή εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την ειδοποίηση αυτή δηλώνοντας ταυτόχρονα αν δεν το πράξει θα ορίσει τον διαιτητή

του ως μοναδικό διαιτητή, εκτός εάν το άλλο μέρος διορίσει δικό του διαιτητή και στείλει ειδοποίηση ότι το έπραξε εντός των 14 ημερών που τέθηκαν. Εάν το άλλο μέρος δεν ορίσει τον δικό του διαιτητή γνωστοποιώντας ταυτόχρονα ότι το έπραξε εντός των 14 ημερών που ορίζεται, το μέρος το οποίο προσφεύγει στη διαιτησία μπορεί, χωρίς την υποχρέωση άλλης προηγούμενης ειδοποίησης προς το άλλο μέρος, να διορίσει τον διαιτητή του ως μοναδικό διαιτητή και να ενημερώσει το άλλο μέρος σχετικά. Ο διορισμός ενός μοναδικού διαιτητή θα είναι δεσμευτικός για τα δύο μέρη σαν να είχε διοριστεί κατόπιν κοινής συμφωνίας.

Τίποτα στο παρόν δεν εμποδίζει τα μέρη να συμφωνήσουν εγγράφως να μεταβάλλουν τις εν λόγω διατάξεις που προβλέπουν τον διορισμό ενός μόνου Διαιτητή.

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ούτε απαίτηση ούτε οποιαδήποτε ανταπαίτηση υπερβαίνει το ποσό των 50.000 \$ ΗΠΑ (ή οποιοδήποτε άλλο ποσό το οποίο τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν) η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με την LMAA διαδικασία μικροδιαφορών υπό τους όρους που ισχύουν κατά το χρόνο έναρξης της διαδικασίας διαιτησίας.

(B) Η Σύμβαση αυτή θα διέπεται από και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με τον Τίτλο 9 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών και του Ναυτικού Δικαίου των Ηνωμένων Πολιτειών και οποιαδήποτε διαφορά που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Σύμβαση θα αναφέρεται τρία πρόσωπα στη Νέα Υόρκη, ένα από κάθε συμβαλλόμενο μέρος, και το τρίτο κατόπιν επιλογής και των δύο μερών. Η απόφασή τους ή των δύο εκ των τριών τους θα είναι οριστική και σε ότι αφορά την επιβολή της, η απόφαση μπορεί να ληφθεί από κάθε αρμόδιο δικαστήριο αρμόδια διακαιοδοτικής αρχής. Η διαδικασία θα διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators Inc.).

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ούτε η απαίτηση ούτε καμία ανταπαίτηση υπερβαίνει το ποσό των 50.000 \$ ΗΠΑ (ή οποιοδήποτε άλλο ποσό τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν) η διαιτησία θα διεξάγεται σύμφωνα με τη Σύντομη Διαδικασία Διαιτησίας της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators Inc.) υπό τους όρους που υφίστανται κατά το στιγμή κατά την οποία η διαδικασία διαιτησίας ξεκίνησε.

***) (Γ)** Η Σύμβαση αυτή θα διέπεται από και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με τους νόμους του τόπου που έχει συμφωνηθεί αμοιβαία από τα μέρη και οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει από ή σε σχέση με αυτή τη Σύμβαση θα επιλύεται μέσω διαιτησίας του τόπου που έχει γίνει αμοιβαία αποδεκτός από τα μέρη, υποκείμενη στις διαδικασίες που ισχύουν εκεί.

(Δ) Παρά τα ανωτέρω (A), (B) ή (Γ), τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν οποτεδήποτε να απευθυνθούν στη διαμεσολάβηση για

οποιαδήποτε διαφορά ή/και διαφωνία που προκύπτει από ή σε σχέση με αυτή τη Σύμβαση Ναύλωσης.

Σε περίπτωση διαφωνίας για την οποία έγινε προσφυγή στη διαμεσολάβηση υπό τις (Α), (Β) ή (Γ) ανωτέρω, ισχύουν τα ακόλουθα: -

(i) Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί ανά πάσα στιγμή και από καιρού εις καιρόν να επιλέξει να παραπέμψει τη διαφορά ή μέρος της διαφοράς σε διαμεσολάβηση με κοινοποίηση στο άλλο μέρος της έγγραφης ειδοποίησης (Ανακοίνωση Διαμεσολάβησης) καλώντας το άλλο μέρος να συμφωνήσει για τη διαμεσολάβηση

(ii) Το άλλο μέρος εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή της Ανακοίνωσης Διαμεσολάβησης θα επιβεβαιώσει ότι συμφωνεί για την διαμεσολάβηση, οπότε και τα μέρη καταλήγουν σε συμφωνία στη συνέχεια ως προς τον μεσολαβητή μέσα σε ένα περαιτέρω 14 ημερολογιακές ημέρες, και σε περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρξει τέτοια συμφωνία, διορίζεται διαμεσολαβητής από το Διαιτητικό Δικαστήριο (εφεξής Δικαστήριο) κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε εκ των μερών ή άλλο αντίστοιχο πρόσωπο το οποίο θα ορίσει το Δικαστήριο για τον σκοπό αυτόν. Η διαμεσολάβηση πρέπει να διεξάγεται στον τόπο και σύμφωνα με τη διαδικασία και με τους όρους που συμφωνούν τα μέρη ή, σε περίπτωση διαφωνίας, καθ' υπόδειξη του διαμεσολαβητή.

(iii) Αν το άλλο μέρος δεν συμφωνεί στη διαμεσολάβηση, το γεγονός αυτό μπορεί να τεθεί υπόψη του Δικαστηρίου και μπορεί να ληφθεί υπόψη από το Δικαστήριο κατά την κατανομή των δαπανών της διαιτησίας μεταξύ των μερών.

(iv) Η διαμεσολάβηση δεν θίγει το δικαίωμα του κάθε μέρους να αναζητήσει τέτοιου είδους βοήθεια ή να λάβει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για την προστασία των συμφερόντων του.

(v) Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να πληροφορεί το Δικαστήριο ότι έχουν συμφωνήσει σε διαμεσολάβηση. Η διαδικασία διαιτησίας θα συνεχιστεί κατά τη διεξαγωγή της διαμεσολάβησης, αλλά το Δικαστήριο μπορεί να λάβει υπόψη το χρονοδιάγραμμα της διαμεσολάβησης κατά τον καθορισμό του χρονοδιαγράμματος για τα στάδια της διαιτησίας.

(vi) Εφόσον δεν έχει συμφωνηθεί ή προσδιοριστεί διαφορετικά στους όρους που αφορούν τη διαμεσολάβηση, κάθε διάδικος επωμίζεται τα δικαστικά του έξοδα που προκύπτουν από τη διαμεσολάβηση και το κόστος και τα έξοδα του μεσολαβητή κατανέμονται εξίσου μεταξύ των μερών.

(vii) Η διαδικασία της διαμεσολάβησης εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη διαφύλαξης της εμπιστευτικότητας και πληροφορίες ή έγγραφα που παρουσιάζονται κατά τη διάρκειά της δεν δημοσιοποιούνται ενώπιον του Δικαστηρίου, παρά μόνο στο βαθμό που υπάρχει υποχρέωση προς

δημοσιοποίηση σύμφωνα με τον νόμο και τη διαδικασία που διέπουν τη δισαιτησία.

(Σημείωση: Τα μέρη πρέπει να γνωρίζουν ότι η διαδικασία διαμεσολάβησης δεν είναι υποχρεωτικό να διακόψει προθεσμίες.)

(Ε) Αν το πλαίσιο 23 στο Μέρος Ι δεν είναι ορθά συμπληρωμένο, εφαρμόζεται υπορήτρα (Α) της παρούσας ρήτρας. Η Υπορήτρα (Δ) εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση.

Τα υπό (Α), (Β) και (Γ) αποτελούν εναλλακτικές, η εναλλακτική η οποία συμφωνήθηκε φαίνεται στο πλαίσιο 23.

23. Γενική Αβαρία

Η Γενική Αβαρία θα καθορίζεται σύμφωνα με τους Κανόνες της Υόρκης / Αμβέρσας, του 1994 και κάθε μεταγενέστερης τροποποίησής τους. Ο Ναύλος δεν συνεισφέρει στη Γενική Αβαρία.

24. Προμήθεια

Οι Πλοιοκτήτες πρέπει να πληρώσουν μια προμήθεια σε ποσοστό το οποίο αναφέρεται στο πλαίσιο 24 στο μέρος που αναφέρεται στο πλαίσιο 24 για κάθε Ναύλο που καταβάλλεται στο πλαίσιο της Σύμβασης, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από το ποσό το οποίο είναι απαραίτητο για την κάλυψη των εξόδων των Ναυλομεσιτών και μιας λογικής αμοιβής για την εργασία τους. Εάν δεν καταβληθεί πλήρως ο Ναύλος εξαιτίας διακοπής της Σύμβασης από οποιοδήποτε εκ των μερών, το μέρος το οποίο ευθύνεται υποχρεούται να αποζημιώσει τους Ναυλομεσίτες για την απώλεια της προμήθειάς τους. Σε περίπτωση που τα μέρη συμφωνήσουν να ακυρώσουν τη Σύμβαση, οι Πλοιοκτήτες θα αποζημιώσουν τους Ναυλομεσίτες έναντι οποιασδήποτε απώλειας προμήθειας, αλλά στην περίπτωση αυτή, η προμήθεια δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μεσιτεία για Ναύλωση διάρκειας ενός έτους.

Παράρτημα II: BALTIME 1939