

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΟΡΟΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ : ΣΤΑΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΟΥ MEMORANDUM OF AGREEMENT – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

**Βενετία Καραγιάννη**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

26 Οκτωβρίου 2016

## Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας

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



*Πίνακας «Η μαγεία της θάλασσας» της Αθηνάς Κοτσώνη Συνετού – ζωγράφου*

## Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής

« Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Γεώργιος Βλάχος. (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Βασίλειος Τσελέντης
- Καθηγητής Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

## Σελίδα ευχαριστιών

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή, κ Βλάχο Γεώργιο για το ξεχωριστό και ουσιαστικό μάθημα του καθώς και την κ. Μαρία Μπακόλα για την σωστή καθοδήγησή της και την άριστη συνεργασία μας καθ όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Επίσης ευχαριστώ πάρα πολύ τον κ. Διαμαντή Διαμαντίδη για την πολύτιμη εμπειρία και γνώση που έλαβα ως εργαζόμενη στο νομικό τμήμα της εταιρείας του αλλά και τον Διευθυντή μου κ. Ιωάννη Μασσώνο. Επίσης ευχαριστώ την οικογένεια μου για την υπομονή της και την αγάπη της.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τον πατέρα μου από τον οποίο κληρονόμησα την αγάπη μου για τη ναυτιλία και τον οποίο έχασα νωρίς αλλά ποτέ δεν σταμάτησα να τον αγαπώ , να τον σκέφτομαι και να πορεύομαι στη ζωή μου με τις αξίες και το ήθος που εκείνος μου μετέδωσε. Αυτή η εργασία είναι αφιερωμένη σε εκείνον.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η αναλυτική περιγραφή της διαδικασίας αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων (second hand) πλοίων είτε δεξαμενόπλοιων είτε φορτηγών με εκκίνηση το δίκαιο στο οποίο υπάγεται η εν λόγω δικαιοπραξία έως το στάδιο της αποπεράτωσης της αγοραπωλησίας και της μεταβίβασης της κυριότητας καθώς και της παράδοσης του πλοίου.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας , παρουσιάζονται οι βασικές αρχές του Αγγλικού Δικαίου όσον αφορά την πώληση πλοίων και εν γένει αγαθών. Κατά το αγγλικό δίκαιο η πώληση αγαθών υπάγεται στο Sale of Goods Act 1979 καθώς και στο νόμο περί διαστρέβλωσης της πραγματικότητας γνωστός ως Misrepresentation Act 1967.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το στάδιο προ της συνάψεως της συμβάσεως αγοράς ή πωλήσεως του πλοίου , από τα επιχειρηματικά κριτήρια για την επιλογή του κατάλληλου πλοίου , το στάδιο των διαπραγματεύσεων έως την κατάρτιση και δεσμευτικότητα των συμφωνημένων τελικών όρων που διαμορφώνουν το recap.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση των όρων της σύμβασης αγοραπωλησίας γνωστή ως Norwegian sale form, Memorandum of Agreement (MOA). Η εν λόγω σύμβαση , η οποία χρησιμοποιείται κατά κόρων στις αγοραπωλησίες πλοίων , αποτελείται από προ-διατυπωμένους όρους που περιγράφουν τα στάδια της αγοραπωλησίας και διέπουν την σχέση μεταξύ πωλητή και αγοραστή. Μνεία γίνεται επίσης και σε τυχόν προβλήματα που ανακύπτουν σχετικά με την εφαρμογή των ως άνω όρων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το τελικό στάδιο της αγοραπωλησίας από την υπογραφή της σύμβασης από τους συμβαλλομένους, την εφαρμογή των όρων του Addendum όσον αφορά την ανταλλαγή πιστοποιητικών και νομικών εγγράφων για τη νομιμότητα της αγοραπωλησίας και τη νομιμοποίηση της αγοράστριας και

πωλήτριας εταιρείας, έως την φυσική και νομική παράδοση του πλοίου στο νέο αγοραστή. (physical and legal delivery). Μια ιδιόζουσα συμφωνία όπως αυτή, ενδέχεται να λυθεί ακόμη και σε αυτό το τελικό στάδιο επιφέροντας σημαντικές συνέπειες και για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Η δε μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στο νέο αγοραστή απαιτεί διαδικασίες νηολόγησης στη νέα σημαία επιλογής του αγοραστή.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας.

## **ABSTRACT**

The purpose of this thesis is the detailed description of the second hand vessels sale and purchase processes, either tankers or bulk carriers starting from the law under which a sale and purchase functions, to the final step of the sale and purchase process and the transfer of the legal title of the vessel and its delivery.

The first chapter presents the basic principles of the English Law in relation to the sale of a vessel and generally the sale of an object. Under English law the sale of goods is based on the Sale of Goods Act 1979 as well as the law which is known as Misrepresentation Act 1967.

The second chapter presents the previous step, a step before a sale and purchase contract is drafted, starting from the business Criteria initiating from the choice of the right ship, the stage of negotiations till the final draft and bided contract which contains all the agreed terms based on the recap that has been previously agreed.

The third chapter presents and analyzes all the terms of the Vessels' Sales and purchase contract known as Norwegian sale form, Memorandum of Agreement (MOA). A contract which is widely used in the vessels' sale and purchase process. It consists of pre-made terms that describe the sale or purchase process and govern the relation of the Buyer and the Seller. It also refers to problems arising in relation to the appliance of the above mentioned law.

The forth chapter presents the final stage of the vessel starting from the signing of the contract from the parties involved , the appliance of the Addendum terms in relation to the exchange of legal documentation regarding the legality of the sale , the legalization of the Sellers and Buyers companies till the physical and legal delivery of the vessel to her new owner , a peculiar agreement that could be easily break even in the final stage resulting to major consequences for both parties involved. The transfer of the title of the vessel the new owner demands a registration procedure under the new owner's desired flag .

The last chapter presents the conclusions of the thesis.

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή .....	σελ.10
----------------	--------

### **Κεφάλαιο πρώτο: Το Αγγλικό δίκαιο στην αγοραπωλησία πλοίων**

1.1 Γενικά .....	σελ. 12
1.2 Το Δίκαιο των Συμβάσεων κατά το Αγγλικό Δίκαιο.....	σελ. 15
1.3 Η αρχή caveat emptor & οι εγγυήσεις (warranties) .....	σελ. 17
1.4 Sale of Goods Act 1979.....	σελ. 18
1.5 Η καλή πίστη στο αγγλικό δίκαιο.....	σελ. 21
1.6 Misrepresentation Act 1967.....	σελ. 22

### **Κεφάλαιο δεύτερο: Επιλογή πλοίου & στάδιο διαπραγματεύσεων , προδικασία & recap**

2.1 Είδη θαλάσσιων μεταφορών.....	σελ. 25
2.2 Μακροοικονομικό μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς.....	σελ. 26
2.3 Επιχειρηματικά κριτήρια αγοράς πλοίου.....	σελ. 28
2.4 Πώληση μεταχειρισμένου πλοίου - Στάδιο Διαπραγματεύσεων .....	σελ. 31
2.5 Στάδιο επιθεωρήσεων .....	σελ. 32
2.6 Προδικασία – Recap.....	σελ. 33

### **Κεφάλαιο τρίτο: Διαδικασία αγοραπωλησίας – ανάλυση όρων του MOA**

3.1 Memorandum of Agreement – Norwegian sales form .....	σελ. 34
3.2 Εισαγωγή (preamble) .....	σελ. 35
3.3 Όρος 1: Τίμημα (price) .....	σελ. 37
3.4 Όρος 2: Προκαταβολή (deposit) .....	σελ. 40
3.5 Όρος 3: πληρωμή του τιμήματος (payment of purchase price) .....	σελ. 41
3.6 Όρος 4: επιθεωρήσεις (inspections) .....	σελ. 42
3.7 Όρος 5: Χρόνος και Τόπος Παραδόσεως (Notice, time and place of delivery.....	σελ. 42
3.8 Όρος 6: Δεξαμενισμός (Drydocking) /Επιθεώρηση με δύτες .....	σελ. 45



3.9 Όρος 7: Εφεδρικά μέρη και Καύσιμα. (Spares and bunkers) .....	σελ. 48
3.10 Όρος 8: Έγγραφα (Documentation) .....	σελ. 49
3.11 Όρος 9: Βάρη (Encumbrances) .....	σελ. 52
3.12 Όρος 10: Φόροι (Taxes) .....	σελ. 54
3.13 Όρος 11: Κατάσταση παράδοσης (Condition on Delivery) .....	σελ. 55
3.14 Όρος 12: Όνομα και διακριτικά του πλοίου (Name/markings) .....	σελ. 56
3.15 Όρος 13: Υπερημερία Αγοραστή (Buyers' default) .....	σελ. 58
3.16 Όρος 14: Υπερημερία Πωλητή (Sellers' default) .....	σελ. 59
3.17 Όρος 15: Εκπρόσωποι του Αγοραστή (Buyers' Representatives) .....	σελ. 60
3.18 Όρος 16: Διαιτησία - (Arbitration) .....	σελ. 60

**Κεφάλαιο τέταρτο: Αποπεράτωση αγοραπωλησίας – φυσική & νομική παράδοση του πλοίου**

4.1 Στάδιο αποπεράτωσης αγοραπωλησίας .....	62
4.2 Πιστοποιητικά & έγγραφα του πλοίου κατά την παράδοση .....	63
4.3 Πράξη Νηολόγησης .....	64
4.4 Ένταξη του πλοίου στον στόλο .....	65

**Κεφάλαιο πέμπτο: Διάλυση πλοίων**

5.1 Γενικά.....	67
5.2 Νομοθετικό πλαίσιο.....	68
5.3 Τρόποι Διάλυσης των πλοίων.....	70

**Κεφάλαιο έκτο : Συμπεράσματα .....**σελ. 72

**Βιβλιογραφία .....**σελ.84

**Παραρτήματα .....**σελ. 88

Sale of Goods Act 1979

ΜΟΑ 1993

MOA 2012

Misrepresentation Law 1967

Arbitration Act 1996

## Εισαγωγή

Η Πώληση και αγορά ενός πλοίου είναι μία από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες στον τομέα της ναυτιλίας καθώς το πλοίο αποτελεί το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Η βάση της αγοραπωλησίας στηρίζεται στη διαπραγμάτευση και την σύμβαση, διέπεται δε από τις βασικές αρχές του Αγγλικού δικαίου για την πώληση και αγορά αγαθών και αποτυπώνεται σε προ-διατυπωμένη σύμβαση γνωστή ως Memorandum of Agreement, η οποία υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη και αποτελεί τον τύπο και στην ουσία την απόδειξη ύπαρξης συμφωνίας καθώς και τους όρους που τη διέπουν.

Αποτελεί μια πολύπλοκη, τυπική καθώς και χρονοβόρα διαδικασία η οποία εμπεριέχει λεπτομερή σχεδιασμό και εκτέλεση καθώς και πολλαπλούς κινδύνους οι οποίοι κρύβονται ακριβώς στη λεπτομέρεια. Για το λόγο αυτό το ανθρώπινο δυναμικό που ασχολείται με τις αγοραπωλησίες πλοίων απαιτείται εκτός από τις εξειδικευμένες του γνώσεις πάνω στο εν λόγω αντικείμενο να κατέχει και άλλου είδους προσόντα τα οποία θα τους επιτρέψουν να είναι σε θέση να συνεργάζονται αρμονικά μεταξύ τους , να συνδυάζουν τις γνώσεις και τις σκέψεις τους, ώστε να δίνονται λύσεις άμεσα, γρήγορα αλλά και ορθά για την αντιμετώπιση των εκάστοτε προβλημάτων που παρουσιάζονται καθώς τα εν λόγω προβλήματα είναι προβλήματα εκατομμυρίων δολαρίων και τόσο ο χρόνος όσο και η συνέπεια έχουν την ίδια βαρύτητα. Νομικές, τεχνικές , λειτουργικές αλλά και γνώσεις διπλωματίας και διαπραγμάτευσης θα πρέπει να συνδυαστούν αρμονικά, σε εύλογο χρόνο και με τα λιγότερα δυνατά έξοδα ώστε να πραγματοποιηθεί και να εκτελεστεί η αγοραπωλησία και η παράδοση του πλοίου.

Προκειμένου να ξεκινήσει η διαδικασία της αγοράς και της πώλησης του πλοίου και στη συνέχεια να είναι ομαλή, ο πλοιοκτήτης και ο αγοραστής είτε διορίζει

εξειδικευμένους εξωτερικούς μεσίτες για να χειριστούν την εκάστοτε συναλλαγή είτε αναθέτει την εν λόγω δικαιοπραξία στο τμήμα αγοραπωλησιών που λειτουργεί μέσα στην εταιρεία.

Τα βασικά στάδια για την πώληση και αγορά ενός πλοίου είναι η διαπραγμάτευση της σύμβασης, το στάδιο των επιθεωρήσεων και η ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας με την φυσική παράδοση του πλοίου στο νέο αγοραστή. Ακολουθεί η τυπική ένταξη του πλοίου σε νηολόγιο και σημαία επιλογής του νέου κτήτορα.

Τα εν λόγω στάδια είναι άμεσα συνυφασμένα μεταξύ τους με αποτέλεσμα αν παρουσιαστεί κώλυμα σε κάποιο από αυτά να μην μπορεί να συνεχίσει η διαδικασία μέχρι και να ακυρωθεί η συμφωνία για αυτό και η συνεργασία όλων των συμβαλλομένων αποτελεί προαπαιτούμενο.

## **Κεφάλαιο πρώτο**

### **Το αγγλικό δίκαιο στην αγοραπωλησία πλοίων**

#### **1.1 Γενικά**

Η πώληση και αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου διέπεται από τις βασικές αρχές του Αγγλικού δικαίου για την πώληση και αγορά αγαθών. Η συναλλαγή αυτή είναι ιδιαίτερη, λόγω πολλών παραγόντων (φύση και αξία μεταβιβαζόμενου αγαθού, διεθνικότητα συναλλαγής, νομική μορφή συμβαλλομένων, αντιπροσώπευση κτλ) και ως τέτοια καθιστά αναγκαία την ερμηνεία και εφαρμογή των διατάξεων του Αγγλικού δικαίου με τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις ειδικές περιστάσεις της συναλλαγής.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, για την πλειοψηφία των συμβάσεων, δεν είναι υποχρεωτικός ο έγγραφος τύπος, ήτοι δεν απαιτείται η κατάρτιση έγγραφης συμβάσεως για το κύρος αυτής.

Συγκεκριμένα δε, η σύμβαση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου δεν απαιτείται να καταρτίζεται εγγράφως, επομένως δεν επηρεάζεται η εγκυρότητα της συμβάσεως από την έλλειψη εγγράφου τύπου. Σε κάθε περίπτωση πάντως, αν κατά τις διαπραγματεύσεις έχει προβλεφθεί ο έγγραφος τύπος της συμβάσεως ως προαπαιτούμενο, τότε ο τύπος αυτός είναι συστατικός, άρα απαραίτητος για το κύρος της συμβάσεως, και όχι απλά αποδεικτικός.

Εν όψει των ανωτέρω και σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, προκειμένου να αποδειχθεί η ύπαρξη συμφωνίας απαιτούνται τα εξής στοιχεία:

A) Ύπαρξη προσφοράς, γραπτής ή προφορικής, η οποία είναι ισχυρή, δεν τελεί υπό αίρεση και είναι ορισμένη.

B) Αποδοχή της προσφοράς, γραπτή ή προφορική, με τους ίδιους όρους και περιεχόμενο, η οποία εξωτερικεύεται – εκφράζεται. Η σιωπή δεν δύναται να θεωρηθεί ως αποδοχή. Αν το περιεχόμενο της αποδοχής είναι διαφορετικό της προσφοράς, τότε δεν μπορεί αυτή να θεωρηθεί ως αποδοχή αλλά ως νέα προσφορά, αντιπροσφορά, οπότε και θα τελεί υπό την προϋπόθεση της αποδοχής της από το άλλο μέρος.

Γ) Οικονομική εκτίμηση του περιεχομένου της προσφοράς και της αποδοχής.

Δ) Πρόθεση δεσμεύσεως των μερών και δημιουργίας έννομης σχέσεως μέσω της καταρτίσεως συμβάσεως. Η κρίση για το αν υπάρχει δεσμευτική συμφωνία ή όχι γίνεται μόνο κατά περίπτωση και με εκτίμηση των συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών και όχι με βάση τους γενικούς κανόνες.

Μια βασική αρχή του αγγλικού δικαίου που διέπει τις συμβάσεις είναι η διάκριση και κατανομή των όρων μιας σύμβασης σε τουλάχιστον τρεις βασικές κατηγορίες ρητρών:

**Condition:** όροι η παραβίαση των οποίων δίνει το δικαίωμα στο θιγόμενο μέρος να ζητήσει τη λύση της σύμβασης.

**Intermediate:** όροι η παραβίαση των οποίων μπορεί να οδηγήσει σε λύση της σύμβασης, ανάλογα με τη βαρύτητα και σοβαρότητα της παραβίασης (ενδιάμεσοι όροι).

**Warranty:** όροι, η παραβίαση των οποίων δίνει το δικαίωμα στο θιγόμενο μέρος να απαιτήσει αποζημίωση για τις ζημίες που τυχόν έχει υποστεί από την παραβίαση αλλά όχι το δικαίωμα να λύσει την σύμβαση

Η σύμβαση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου, σύμφωνα με την ερμηνεία των προ-διατυπωμένων όρων του **Προσυμφώνου Αγοραπωλησίας Πλοίου – ΜΟΑ**, δεν περιλαμβάνει την αρχή της καλής πίστεως. Επομένως μια ερμηνεία ότι η καλή πίστη είναι εξυπακουόμενη αρχή που διέπει και την σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίου έρχεται σε αντίθεση με τους ρητούς όρους του Προσυμφώνου Αγοραπωλησίας Πλοίου – ΜΟΑ.

Δεν υπάρχει γενικό καθήκον αποκαλύψεως και τα μέρη είναι ελεύθερα να κάνουν τις έρευνες τους για την θέση του αντισυμβαλλόμενου και για την κατάσταση του πλοίου που πρόκειται να μεταβιβαστεί. Η αρχή «**caveat emptor**» εφαρμόζεται εν προκειμένω, και στην ουσία σημαίνει ότι ο αγοραστής πρέπει να προσέχει προ της συνάψεως της σύμβασης αγοραπωλησίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου περί Ψευδών Παρουσιάσεων του 1967 (Misrepresentation Act 1967), όταν ένα πρόσωπο έχει συνάψει μια σύμβαση μετά από μια ψευδή παρουσίαση που έγινε σε αυτό από το αντισυμβαλλόμενο μέρος, το άλλο μέρος ευθύνεται για τη ζημία που έχει υποστεί, σαν να έχει γίνει η ψευδής

παρουσίαση με σκοπό την εξαπάτηση, εκτός αν αποδείξει ότι είχε βάσιμους λόγους να πιστεύει και πίστευε μέχρι τη σύναψη του συμβολαίου ότι τα γεγονότα που παρουσιάστηκαν ήταν αληθή.

Ωστόσο το δικαίωμα του να ακυρώσει την σύμβαση μπορεί να χαθεί αν το αθώο μέρος, αφού λάβει γνώση της αλήθειας, δηλώσει ότι εξακολουθεί να δεσμεύεται από την συμφωνία ή αν προβεί σε πράξεις από τις οποίες προκύπτει η πρόθεση του να συνεχίσει την εκτέλεση της συμβάσεως.

Η φύση των συμβάσεων αγοράς πλοίων και οι όροι του συμβολαίου καθιστούν δύσκολη την έγερση απαιτήσεως λόγω ψευδούς δηλώσεως. Ο αγοραστής συνάπτει το ΜΟΑ μετά από μια επιφανειακή επιθεώρηση του πλοίου και των πιστοποιητικών του, με τον όρο ότι θα αγοράσει ένα πλοίο όπως είναι και με την κλάση του έγκυρη. Πέραν κάποιων βασικών στοιχείων, δεν γίνεται εκτενής περιγραφή του πλοίου στο ΜΟΑ.

Προ της συνάψεως του ΜΟΑ συνήθως ο μεσίτης του πωλητή δίνει μια περιγραφή των βασικών τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου αλλά προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ψευδούς παρουσιάσεως, η περιγραφή συνοδεύεται και από τον όρο “in good faith” ή “without guarantee” ώστε να αποσειεί ο πωλητής οποιαδήποτε ευθύνη με το επιχείρημα ότι η περιγραφή έγινε καλή τη πίστη δηλαδή ότι «έτσι θεωρούσαμε ότι ήταν το πλοίο, πιστεύαμε ότι όσα δηλώναμε ήταν αληθή ή ότι χωρίς εγγύηση δίναμε την περιγραφή ήτοι ότι δεν εγγυόμαστε πως ότι δηλώνουμε είναι αληθές».

Επίσης είναι δύσκολο ο αγοραστής να αποδείξει ότι η τυχόν ψευδής δήλωση έγινε με δόλο ή επί σκοπό, καθώς δεν μπορεί εκ του νόμου να βασιστεί στα λεγόμενα του πωλητή καθώς, όπως προελέχθη, ο πωλητής δεν έχει εκ του νόμου υποχρέωση αποκαλύψεως - δεν υπάρχει και κατά το Αγγλικό Δίκαιο το καθήκον της αποκαλύψεως.

Στη μεν σύμβαση πώλησεως ο πωλητής κατά το χρόνο καταρτίσεως της και ήδη με την ίδια μεταβιβάζει την κυριότητα του αγαθού (κινητού ή ακινήτου), στο δε προσύμφωνο συμφωνείται μεταξύ πωλητή και αγοραστή η πώληση σε μεταγενέστερο

χρόνο και αναλαμβάνονται κάποιες εκατέρωθεν υποχρεώσεις.

## 1.2 Το Δίκαιο των Συμβάσεων κατά το Αγγλικό Δίκαιο

Καταρχάς η θεμελιώδης αρχή που διέπει το δίκαιο των συμβάσεων (contract law) είναι ότι οι υποσχέσεις πρέπει να τηρούνται. (pacta sunt servanda). Έκαστος έχει το δικαίωμα του συμβάλλεσθε, αρχή που κατοχυρώνεται στο Ελληνικό δίκαιο με το άρθρο 26 του Συντάγματος, ελευθερία η οποία κατοχυρώνεται και στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

Στο Αγγλικό Δίκαιο πάνω στο οποίο στηρίζονται οι περισσότερες συμβάσεις αγοραπωλησιών πλοίων υφίσταται η αρχή του “freedom of contract”, οι αντισυμβαλλόμενοι έχουν ελευθερία στους όρους που θα συμφωνήσουν, παρέχεται μόνο ένα ελάχιστο προστασίας, ενώ υπάρχουν και οι καταχρηστικοί όροι (unfair terms) που μνημονεύονται στα νομοθετήματα «Unfair Contract terms Act 1977» ή «the Unfair terms in Consumer Contract Regulation 1999». Τέτοιοι όροι μπορούν να αφαιρεθούν από τα Αγγλικά Δικαστήρια με τη βοήθεια του office of fair trading. (OFT)<sup>1</sup>

Κάθε είδος συμβάσεως διέπεται, ρυθμίζεται και ερμηνεύεται κατά κύριο λόγο από ειδικές διατάξεις. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που ανακύπτουν ζητήματα τα οποία δεν ρυθμίζονται από τις ειδικές διατάξεις, είναι απαραίτητη η αναλογική εφαρμογή γενικών διατάξεων και αρχών για την ανάλογη ερμηνεία αυτών.

Η σύμβαση πωλήσεως κάθε είδους αγαθών κατά το αγγλικό δίκαιο, καταρτίζεται καταρχήν προφορικά. Συγκεκριμένα δε, η σύμβαση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου δεν απαιτείται να καταρτίζεται εγγράφως, επομένως δεν επηρεάζεται η εγκυρότητα της συμβάσεως από την έλλειψη εγγράφου τύπου. Σε κάθε περίπτωση πάντως, αν κατά τις διαπραγματεύσεις έχει προβλεφθεί ο έγγραφος τύπος της συμβάσεως ως προαπαιτούμενο, τότε ο τύπος αυτός είναι συστατικός, άρα απαραίτητος για το κύρος της συμβάσεως, και όχι απλά αποδεικτικός.

Το δικαίωμα του συμβάλλεσθε περιλαμβάνει το Δικαίωμα της προσχώρησης ή μη σε

---

<sup>1</sup> Μη κερδοσκοπικός και κυβερνητικός οργανισμός που ιδρύθηκε από το Fair Trading Act 1973 που επιβάλει συγχρόνως τόσο την προστασία του καταναλωτή όσο και τους κανόνες του ανταγωνισμού λειτουργώντας ως ρυθμιστής της.

σύμβαση, το Δικαίωμα επιλογής του αντισυμβαλλομένου, το Δικαίωμα διαμόρφωσης του περιεχομένου της σύμβασης και το Δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης

**Απαραίτητα στοιχεία μια σύμβασης βάση του Αγγλικού είναι τα εξής :**

1. Πρόταση και αποδοχή της πρότασης (Offer and acceptance)
2. Νόμιμη αντιπαροχή (legal consideration)
3. Πρόθεση για σύναψη νόμιμης σχέσης (intention to create legal relations)

Η πρόταση πρέπει να είναι συγκεκριμένη. Αόριστη πρόταση δεν θεωρείται νομικά ότι είναι πρόταση κατά την έννοια του Νόμου, και δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή ούτε και να δημιουργήσει «υπόσχεση»<sup>2</sup>

Μια σύμβαση αποτελείται από τους όρους της, οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις των μερών και καθορίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα τους. Σε μια σύμβαση υπάρχουν οι Ρητοί Όροι (express terms) και οι Εξυπακουόμενοι Όροι (implied terms). Ρητοί όροι είναι οι όροι που συμφωνούνται από τα μέρη ρητά, είτε προφορικά είτε γραπτώς. Στις γραπτές συμβάσεις οι ρητοί όροι εξαντλούνται στο κείμενο.

Εξυπακουόμενοι όροι (ή σιωπηροί όροι) είναι οι όροι οι οποίοι, αν και δεν έχουν συμφωνηθεί ρητά, εξυπακούεται ότι υφίστανται σε μια συμφωνία.

Ουσιώδεις όροι («Conditions», ή αλλιώς «terms that are of the essence of a contract»): βασική ρήτρα για την επίτευξη του κύριου σκοπού. Παράβαση ουσιώδους όρου συνιστά θεμελιώδη παράβαση της σύμβασης και καθιστά τη σύμβαση ακυρώσιμη κατ' εκλογή του αναίτιου (αθώου) μέρους. Επιπλέον, παρέχεται δικαίωμα αποζημίωσης στο αναίτιο μέρος.

Εγγυητικές διαβεβαιώσεις (warranties): ρήτρα συμπληρωματική για την επίτευξη του κύριου σκοπού της σύμβασης. Εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά, παράβαση εγγυητικής διαβεβαίωσης δεν καθιστά τη σύμβαση ακυρώσιμη αλλά παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης στο αναίτιο μέρος.

Ανώνυμοι ή Ακαθόριστοι όροι (Innominate terms). Όροι που δεν μπορούν να καταταγούν σε μία από τις δύο πιο πάνω κατηγορίες. Οι συνέπειες παράβασης ανώνυμου όρου εξαρτώνται από το πόσο θεμελιώδης είναι η παράβαση, δηλαδή εάν το αναίτιο μέρος αποστερείται βασικών συμβατικών ωφελημάτων του

---

<sup>2</sup> υπόθεση *Gunthing vs Lynn*, 1831



### 1.3 Η αρχή caveat emptor & οι εγγυήσεις (warranties)

**Caveat Emptor:** η λατινική αυτή φράση αποτελεί μια γενική αρχή του Δικαίου των συμβάσεων στο Αγγλικό εθνικό δίκαιο και διέπει την πώληση των αγαθών μετά τη συμφωνία (closing). Την ημερομηνία δηλαδή σύναψης της συμφωνίας και παράδοσης της κυριότητας . η αρχή αυτή προέρχεται από το γεγονός του ότι ο αγοραστής έχει λιγότερες πληροφορίες για το αγαθό ή την υπηρεσία που προτίθεται να αγοράσει από τον πωλητή. Ελαττώματα του πωληθέντος πράγματος μπορεί να μην αποκαλυφθούν από τον πωλητή στον αγοραστή οπότε ο αγοραστής πρέπει να προσέχει. (“let the Buyer beware”). Το Αγγλικό εθνικό δίκαιο απαιτεί τα αγαθά να είναι κατάλληλα για το συγκεκριμένο σκοπό αγοράς τους (“fit for the particular purpose”) και να έχουν εμπορευσιμότητα (“merchantable quality”) βάση του section 15 of the Sale of Goods Act. Αυτές οι δύο επιμέρους αρχές αποτελούν implied warranties.

Η εγγύηση εμπορευσιμότητας (**warranty of merchantability**) αναγνωρίζεται σε μια σύμβαση με τις φράσεις “as is” ή “with all faults.” Τα αγαθά πρέπει να συμφωνούν με τις συνήθειες λογικές προσδοκίες των αγοραστών , η ποιότητα τους να ανταποκρίνεται στα standards του συγκεκριμένου είδους αγαθών. Να είναι κατάλληλα για το συγκεκριμένο σκοπό για τον οποίο πωλούνται. Πχ ένα φρούτο που μυρίζει όμορφα και μοιάζει καλό αλλά έχει κρυμμένα ελαττώματα θα παραβίαζε την αρχή αυτή αν η ποιότητα του δεν ήταν η standard ποιότητα για το συγκεκριμένο είδος φρούτου.

Η εγγύηση καταλληλότητας για το συγκεκριμένο σκοπό - της πώλησης (**warranty of fitness for a particular purpose**) υπονοείται όταν ο αγοραστής βασίζεται στον πωλητή να διαλέξει τα κατάλληλα για το σκοπό της αγοράς αγαθά. Πχ ο αγοραστής αγοράζει λάστιχα αυτοκινήτου για να αντέχουν στο χιόνι και τελικά λαμβάνει λάστιχα αυτοκινήτου ακατάλληλα για χιόνι.

Μια ακόμη αρχή είναι αυτή της εγγύησης του τίτλου (**warranty of title**) βάση της οποίας ο πωλητής εξυπακούεται πως έχει το δικαίωμα να πουλήσει τα συγκεκριμένα αγαθά, δεν είναι κλεμμένα , δεν έχουν ήδη πωληθεί αλλού.

Βάση απόφασης Αγγλικού Δικαστηρίου <sup>3</sup> αποφασίστηκε ότι ένας ορος που αφορά την ικανοποιητική ποιότητα (**satisfactory quality**) του μεταχειρισμένου πλοίου ήταν υπονοούμενος (implied) δυνάμει του Άρθρου 14π2 του Sales of Goods Act 1979, στη

---

<sup>3</sup> (Dalmare SpA v. Union Maritime Ltd and Valor Shipping Limited (Union Power) [2012] EWHC 3537 (Comm))

σύμβαση αγοραπωλησίας MOA τύπου NSF 93. Για το λόγο αυτό στη νέα Norwegian Sales form του 2012 και συγκεκριμένα στον όρο 18, ξεκάθαρα αποκλείονται όλοι οι εξυπακουόμενοι όροι : *“Any terms implied into this Agreement by any applicable statute or law are hereby excluded to the extent that such exclusion can legally be made”*.

#### **1.4 Sale of Goods Act 1979**

Ο Νόμος περί πώλησεως αγαθών του 1893 αποτέλεσε μια κωδικοποίηση του κοινού δικαίου. Εν συνεχεία ο ως άνω νόμος εμπλουτίστηκε με τον νέο Νόμο του 1979, ο οποίος με τη σειρά του τροποποιήθηκε από τον Νόμο περί πώλησεως και προμήθειας αγαθών 1994.

Ο Νόμος ρυθμίζει τη διαδικασία πώλησεως αγαθών, ωστόσο δεν αντικαθιστά το γενικό δίκαιο συμβάσεων, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει, εκτός αν έρχεται σε αντίθεση με ρητές διατάξεις του Νόμου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 62§2 του Νόμου ότι: « οι κανόνες του κοινού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου του εμπορικού δικαίου, στο βαθμό που δεν αντιβαίνουν τους όρους του παρόντος Νόμου και ιδιαίτερα τους κανόνες που σχετίζονται με την αντιπροσώπευση και τις συνέπειες της απάτης, ψευδούς δηλώσεως ,ισχύουν και στα συμβόλαια πώλησεως αγαθών».

Στο άρθρο 61, ο Νόμος ορίζει τον όρο «αγαθά» ως «όλα τα προσωπικά είδη εκτός “things in action” ή χρήμα». Ο όρος «αγαθά» ισχύει και για τα πλοία και δεν υπάρχει στο νόμο κάποια πρόβλεψη για την μη εφαρμογή του σε περίπτωση αγαθών μεταχειρισμένων<sup>4</sup> . Από το πνεύμα του νόμου προκύπτει άλλωστε ότι ο νομοθέτης δεν είχε κατά νου τα ιδιαίτερα και πολύπλοκα αγαθά, όπως τα πλοία, κατά τη σύνταξη του νόμου και έτσι κάποιοι όροι του είναι δύσκολο να ισχύουν στην περίπτωση των πλοίων.

Σύμφωνα με το άρθρο 2§1 του Νόμου: «Η σύμβαση πώλησεως είναι μια σύμβαση κατά την οποία ο πωλητής μεταβιβάζει ή συμφωνεί να μεταβιβάσει την κυριότητα ενός αγαθού στον αγοραστή με χρηματικό αντάλλαγμα, το οποίο ονομάζεται τιμή». Όπως φαίνεται από την διατύπωση του άρθρου, η μεταβίβαση αγαθών κατά το αγγλικό Δίκαιο είναι μονομερής δικαιοπραξία, ήτοι η κυριότητα μεταβιβάζεται από τον πωλητή χωρίς να απαιτείται απευθυντέα δήλωση του αγοραστή προς αποδοχή.

---

<sup>4</sup> Ernst Behnke v. Bebe Steam Shipping Co Ltd, 1927

Η εμπράγματη δικαιοπραξία της μεταβιβάσεως συντελείται με μόνη την παράδοση του πράγματος στον αγοραστή. Σύμφωνα με την §4 του ίδιου άρθρου: «Όταν σύμφωνα με τη σύμβαση πώλησεως, η κυριότητα επί των αγαθών μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή, η σύμβαση ονομάζεται πώληση». Αντίθετα σύμφωνα με την §5 του ίδιου άρθρου: «Όταν σύμφωνα με τη σύμβαση πώλησεως η μεταβίβαση της κυριότητος θα λάβει χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο από τη σύναψη της συμβάσεως και υπό τον όρο κάποιων προϋποθέσεων που πρέπει να εκπληρωθούν, η σύμβαση ονομάζεται συμφωνία προς πώληση». Η διαφοροποίηση εν προκειμένω προσομοιάζει στην διαφοροποίηση της συμβάσεως πώλησεως και του προσυμφώνου πώλησεως. Στη μεν σύμβαση πώλησεως ο πωλητής κατά το χρόνο καταρτίσεως της και ήδη με την ίδια μεταβιβάζει την κυριότητα του αγαθού (κινητού ή ακινήτου), στο δε προσύμφωνο συμφωνείται μεταξύ πωλητή και αγοραστή η πώληση σε μεταγενέστερο χρόνο και αναλαμβάνονται κάποιες εκατέρωθεν υποχρεώσεις.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της διαφοροποιήσεως είναι η εσφαλμένη διατύπωση στο ΜΟΑ του 1987 όπου αναφέρεται στο προοίμιο της συμβάσεως ότι « ο Πωλητής μεταβιβάζει σήμερα» και « ο Αγοραστής αγοράζει σήμερα», καθώς σύμφωνα με τους λοιπούς όρους του ΜΟΑ η μεταβίβαση της κυριότητος του πλοίου γίνεται σε χρόνο μεταγενέστερο της συνάψεως της συμβάσεως με την παράδοση του Bill of Sale και έναντι της πληρωμής του τιμήματος από τον αγοραστή. Με την αλλαγή του ΜΟΑ, στην Sale form '93 διορθώθηκε η διατύπωση αυτή και πλέον διαμορφώθηκε ως «ο Πωλητής συμφώνησε να πωλήσει» και «ο Αγοραστής συμφώνησε να αγοράσει». Σύμφωνα με το άρθρο 55 του Νόμου: «όταν προκύπτει κάποιο δικαίωμα, υποχρέωση ή ευθύνη κατά τους όρους μιας συμβάσεως πώλησεως και σύμφωνα με το νόμο, αυτά μπορούν <sup>5</sup> να μην γίνουν αποδεκτά ή να τροποποιηθούν με ρητή συμφωνία των μερών ή με βάση την πορεία της διαπραγματεύσεως μεταξύ των μερών ή με τέτοια χρήση που να δεσμεύει και τα δύο μέρη του συμβολαίου».

Η βασική αρχή που διέπει τη σύμβαση πώλησεως είναι η ελευθερία των συμβάσεων με ορισμένους, βέβαια, περιορισμούς, κυρίως για την καταχρηστικότητα συμβατικών όρων. Τα άρθρα 12 ως 14 αφορούν σε κάποιους εξυπακουόμενους όρους σε σχέση με τον τίτλο κυριότητος, την περιγραφή και την ποιότητα των αγαθών. Η εφαρμογή των άρθρων αυτών και στην πώληση μεταχειρισμένων πλοίων είναι κάτι που δεν έχει

---

<sup>5</sup> υπό τους όρους πάντα του νόμου για την καταχρηστικότητα όρων συμβάσεως 1977

κατηγορηματικά προσδιοριστεί. Το άρθρο 12 αναφέρεται στις εξυπακουόμενες δεσμεύσεις του πωλητή σε σχέση με τον τίτλο κυριότητας και συγκεκριμένα προβλέπει (αρ 12 §1) ότι: «υπάρχει μια εξυπακουόμενη προϋπόθεση από την πλευρά του πωλητή ότι σε περίπτωση πώλησεως, έχει το δικαίωμα να πουλήσει το αγαθό και σε περίπτωση συμφωνίας προς πώληση, θα έχει τέτοιο δικαίωμα κατά το χρόνο κατά τον οποίο η κυριότητα θα πρέπει να μεταβιβασθεί». Επί παραδείγματι, η συμφωνία πώλησεως πλοίου από πωλητή ο οποίος κατά το χρόνο καταρτίσεως της συμβάσεως δεν είναι κύριος αλλά είναι ναυλωτής γυμνού πλοίου (bareboat charterer) με δικαίωμα επιλογής (purchase option), είναι στην ουσία εφοπλιστής ο οποίος κατά το χρόνο της λήξεως της συμβάσεως εφοπλισμού έχει το δικαίωμα να αγοράσει έναντι ενός μικρού συνήθως ποσού το πλοίο. Οπότε κατά το χρόνο συνάψεως της συμβάσεως ο πωλητής δεν είναι ακόμα κύριος του πλοίου αλλά θα είναι κατά το χρόνο που έχει συμφωνηθεί να μεταβιβασθεί η κυριότητα του πλοίου στον αγοραστή. Στην §2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι α) υπάρχει μια εξυπακουόμενη εγγύηση (warranty) ότι τα αγαθά είναι ελεύθερα και θα παραμείνουν ελεύθερα μέχρι τον χρόνο της μεταβίβασης της κυριότητας από κάθε χρέωση ή βάρος, τα οποία δεν έγιναν γνωστά στον αγοραστή πριν την κατάρτιση της συμβάσεως, και β) ο αγοραστής θα απολαύσει την κυριότητα στο βαθμό που επιτρέπει ο κύριος ή τρίτο πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα στο πράγμα λόγω χρέωσης ή βάρους που είναι ήδη γνωστό. Στην παράγραφο αυτή, λοιπόν, προβλέπεται μια εγγύηση, η παραβίαση της οποίας δίνει στο θιγόμενο μέρος (τον αγοραστή) δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση για τυχόν ζημίες αλλά όχι και να ακυρώσει τη σύμβαση, σε περίπτωση παραβίασεως. Η διατύπωση της §2 του άρθρου 12 προσομοιάζει σε μεγάλο βαθμό στην διατύπωση της ρήτρας 9 του MOA (Sale form '93), ωστόσο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και συμπληρωματικά για τις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τη διατύπωση της ρήτρας 9.

Το άρθρο 13 αναφέρεται στην περίπτωση της πώλησεως με περιγραφή. Συγκεκριμένα η §1 αναφέρει ότι: «όταν υπάρχει μια σύμβαση πώλησεως αγαθών με περιγραφή, υπάρχει ένας εξυπακουόμενος όρος ότι τα αγαθά θα ανταποκρίνονται στην περιγραφή». Η σύμβαση του MOA μπορεί να καθιερωθεί ως σύμβαση πώλησεως με περιγραφή στο βαθμό που στο προοίμιο αναφέρονται τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου (σημαία, τύπος και χρόνος ναυπηγήσεως, νηογνώμονας, διαστάσεις πλοίου). Ωστόσο, δεν συνηθίζεται να γίνεται αναλυτική περιγραφή του πλοίου στο MOA καθώς η μεταβίβαση της κυριότητας γίνεται μετά από μια επιφανειακή επιθεώρηση

και τυχόν προβλήματα ανακύπτουν αφού έχει γίνει η μεταβίβαση και το συμβόλαιο έχει ολοκληρωθεί. Είναι σε κάθε περίπτωση η πρόβλεψη του άρθρου 13§1 πολύ σημαντική καθώς πρόκειται για προϋπόθεση (condition) ήτοι αν ο πωλητής αποτύχει να παραδώσει το αγαθό στην κατάσταση που περιγράφεται μπορεί να δώσει στον αγοραστή το δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση. Παρά ταύτα, στην περίπτωση πώλησεως πλοίου είναι πολύ απίθανο ο αγοραστής να μην έχει δει το πλοίο και να βασίζεται αποκλειστικά στην περιγραφή<sup>6</sup>.

### **1.5 Η καλή πίστη στο αγγλικό δίκαιο**

Σε αντίθεση με τα συστήματα δικαίου της ηπειρωτικής Ευρώπης, στα οποία αναγνωρίζεται και εφαρμόζεται η βασική αρχή της καλής πίστεως τόσο στην διαμόρφωση της συμβάσεως όσο και στην εκτέλεση της, αντίστοιχη αρχή δεν υπάρχει στο Αγγλοσαξονικό δίκαιο. Σε όλα σχεδόν τα συστήματα δικαίου πλην του Αγγλοσαξονικού, ο Νόμος αναγνωρίζει και επιβάλλει μια επιτακτική αρχή ότι κατά την σύναψη και εκτέλεση συμβάσεων, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να λειτουργούν με βάση την αρχή της καλής πίστεως. Αυτό δεν σημαίνει απλά ότι δεν πρέπει να εξαπατούν αλλήλους, μια αρχή που αναγνωρίζεται από όλα τα συστήματα δικαίου.

Το αγγλικό δίκαιο δεν έχει επιβάλλει την εφαρμογή μιας τέτοιας αρχής, αλλά έχει αναπτύξει λύσεις στοχευόμενες σε συνήθη προβλήματα αδικίας. Πολλά τέτοια παραδείγματα μπορούν να δοθούν. Στην υπόθεση *Walford v Miles*, ο Οίκος των Λόρδων επιβεβαίωσε με ακόμα πιο έντονο τρόπο ότι η αρχή της καλής πίστεως κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων για την σύναψη μιας συμβάσεως δεν είναι συμβατή με την αντιθετική θέση των αντισυμβαλλόμενων μερών: «... Η έννοια της υποχρεώσεως να διενεργηθούν οι διαπραγματεύσεις με καλή πίστη είναι αντιφατική σε σχέση με την αντιθετική θέση των αντισυμβαλλόμενων μερών που εμπλέκονται στις διαπραγματεύσεις. Κάθε μέρος δικαιούται να επιδιώκει και να εξυπηρετεί τα δικά του συμφέροντα, χωρίς ωστόσο να καταφεύγει σε απατηλές ή ψευδείς δηλώσεις. Προκειμένου δε να προάγουν τα μέρη αυτά τα συμφέροντα τους, πρέπει να δικαιούνται, εφόσον το θεωρούν απαραίτητο, να μπορούν να απειλούν ότι θα αποσυρθούν από τις διαπραγματεύσεις, ελπίζοντας ότι το άλλο μέρος θα πιεστεί έτσι

---

<sup>6</sup> Malcolm Strong and Paul Herring, 2004

να προσφέρει βελτιωμένους όρους.»<sup>7</sup> Ωστόσο, υπάρχει ακόμα και στο αγγλικό δίκαιο, η ερμηνεία ότι η καλή πίστη είναι μια εξυπακουόμενη αρχή που διέπει τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη κάθε συμβάσεως. Παρόλα αυτά, η σύμβαση αγοραπωλησίας μεταχειρισμένου πλοίου, σύμφωνα με την ερμηνεία των προδιατυπωμένων όρων του Προσυμφώνου Αγοραπωλησίας Πλοίου – ΜΟΑ, δεν περιλαμβάνει την αρχή της καλής πίστεως. Επομένως μια ερμηνεία ότι η καλή πίστη είναι εξυπακουόμενη αρχή που διέπει και την σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίου έρχεται σε αντίθεση με τους ρητούς όρους του Προσυμφώνου Αγοραπωλησίας Πλοίου – ΜΟΑ.

### **1.6 Ο νόμος περί ψευδούς δηλώσεως - Misrepresentation Act 1967**

Η Ψευδής Δήλωση είναι η αναληθής δήλωση για κάποιο γεγονός . Σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο δεν υπάρχει γενικό καθήκον αποκαλύψεως εκτός από την περίπτωση των συμβολαίων όπου απαιτείται η μεγίστη καλή πίστη, όπως τα ασφαλιστικά συμβόλαια. Η αρχή “caveat emptor” ισχύει εν προκειμένω, και στην ουσία σημαίνει ότι ο αγοραστής πρέπει να προσέχει προ της συνάψεως της συμβάσεως αγοραπωλησίας.

Η σιωπή κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων δεν συνεπάγεται ψευδή δήλωση. Η δήλωση που κατά το χρόνο που διατυπώνεται είναι αληθής αλλά εν συνεχεία διαψεύδεται μπορεί να θεωρηθεί ψευδής αν δεν διορθωθεί. Το ίδιο και αν η δήλωση είναι εν μέρει αληθής και εν μέρει ψευδής. Η ψευδής δήλωση μπορεί να μην είναι ρητή δήλωση αλλά να συναχθεί από τη συμπεριφορά των συμβαλλομένων. Αν το ένα μέρος αφεθεί να συμπεράνει κάτι ως αποτέλεσμα συμπεριφοράς του αντισυμβαλλόμενου, χωρίς ωστόσο αυτό να είναι αληθές, μπορεί να έχουμε ψευδή δήλωση. Θα πρέπει βέβαια να αποδειχθεί ότι αυτή η ψευδής δήλωση οδήγησε τελικά στην αποδοχή της συμφωνίας από το απατώμενο μέρος, χωρίς βέβαια να απαιτείται να είναι η μοναδική αιτία.

Οι αναληθείς και ψευδείς δηλώσεις απαγορεύονται βάση νόμου με την εφαρμογή εξυπακουόμενων όρων για την ποιότητα του πωλούμενου αγαθού.

Μια ψευδής δήλωση όμως είτε μπορεί να αποτελέσει ρητό όρο της σύμβασης πράγμα που συνεπάγεται παραβίαση των όρων του συμβολαίου. Ο αθώος συμβαλλόμενος

---

<sup>7</sup> Walford v Miles, 1992

έχει δικαίωμα είτε να ακυρώσει τη σύμβαση είτε να απαιτήσει την καταβολή αποζημιώσεως λόγω της ζημίας που έχει υποστεί, ή και ανάλογα με το είδος της παραβιάσεως να απαιτήσει παράλληλα αποζημίωση και να ακυρώσει το συμβόλαιο. Η απαίτηση για ζημιές που προκλήθηκαν από αναληθείς - ψευδείς δηλώσεις που διαμορφώθηκαν σε ρητούς όρους της σύμβασης δεν εξαρτάται από την απόδειξη αμελείας ή δόλου. Εάν ο όρος είναι βασικός ή η σοβαρότητα της παραβιάσεως θίγει το κύρος της συμβάσεως, το αθώο μέρος μπορεί να θεωρήσει ότι το συμβόλαιο παραβιάστηκε από το άλλο μέρος και να ακυρώσει τη σύμβαση παράλληλα με την έγερση απαιτήσεως για τυχόν ζημιές που έχει υποστεί από την εξαπάτηση. Αντίθετα η περίπτωση της ψευδούς παρουσιάσεως, δεν αποτελεί τμήμα της συμβάσεως.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Act 1967, όταν ένα πρόσωπο έχει συνάψει μια σύμβαση μετά από μια ψευδή παρουσίαση που έγινε σε αυτό από το αντισυμβαλλόμενο μέρος, το άλλο μέρος ευθύνεται για τη ζημία που έχει υποστεί, σαν να έχει γίνει η ψευδής παρουσίαση με σκοπό την εξαπάτηση, εκτός αν αποδείξει ότι είχε βάσιμους λόγους να πιστεύει και πίστευε μέχρι τη σύναψη του συμβολαίου ότι τα γεγονότα που παρουσιάστηκαν ήταν αληθή. Όταν το κάθε μέρος έχει την δυνατότητα να κρίνει το αν μια παρουσίαση είναι αληθής ή όχι, είναι δυσκολότερος ο εντοπισμός της ψευδούς παρουσιάσεως. Ο έλεγχος γίνεται από τη έρευνα αν η παρουσίαση ήταν κατά βάση σωστή και αληθής. Για να αποτελέσει μια παρουσίαση λόγο συνάψεως του συμβολαίου θα πρέπει αυτή να αποτελεί σημαντικό παράγοντα της όλης συμφωνίας και δεν είναι απλά μία δήλωση που ενθαρρύνει ή υποστηρίζει την σύναψη της συμβάσεως.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 § 2 του ανωτέρω Νόμου, ο αθώος συμβαλλόμενος έχει δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση αντί να απαιτήσει αποζημίωση, αν σύναψε την σύμβαση βασιζόμενο σε ψευδή εξ αμελείας παρουσίασεως. Το δικαίωμα του να ακυρώσει την σύμβαση μπορεί να χαθεί αν το αθώο μέρος, αφού λάβει γνώση της αλήθειας, δηλώσει ότι εξακολουθεί να δεσμεύεται από την συμφωνία ή αν προβεί σε πράξεις από τις οποίες προκύπτει η πρόθεση του να συνεχίσει την εκτέλεση της συμβάσεως. Επίσης το δικαίωμα του να ακυρώσει την συμφωνία πρέπει να ασκηθεί μέσα σε ένα εύλογο διάστημα, αφού λάβει γνώση το αθώο μέρος, καθώς η καθυστέρηση ασκήσεως του μπορεί να οδηγήσει σε ένσταση καταχρηστικότητας.

Η φύση των συμβάσεων αγοράς πλοίων και οι όροι του συμβολαίου καθιστούν δύσκολη την έγερση απαιτήσεως λόγω ψευδούς δηλώσεως. Ο αγοραστής συνάπτει το ΜΟΑ μετά από μια επιφανειακή επιθεώρηση του πλοίου και των πιστοποιητικών του,

με τον όρο ότι θα αγοράσει ένα πλοίο όπως είναι και με την κλάση του έγκυρη. Πέραν κάποιων βασικών στοιχείων, δεν γίνεται εκτενής περιγραφή του πλοίου στο ΜΟΑ. Προ της συνάψεως του ΜΟΑ συνήθως ο μεσίτης του πωλητή δίνει μια περιγραφή των βασικών τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου αλλά προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ψευδούς παρουσιάσεως, η περιγραφή συνοδεύεται και από τον όρο “in good faith” ή “without guarantee” ώστε να αποσείσει ο πωλητής οποιαδήποτε ευθύνη με το επιχείρημα ότι η περιγραφή έγινε καλή τη πίστη δηλαδή ότι «έτσι θεωρούσαμε ότι ήταν το πλοίο, πιστεύαμε ότι όσα δηλώναμε ήταν αληθή ή ότι χωρίς εγγύηση δίναμε την περιγραφή ήτοι ότι δεν εγγυόμαστε πως ότι δηλώνουμε είναι αληθές». Με αυτές τις ρήτρες ο πωλητής προσπαθεί και ως ένα βαθμό επιτυγχάνει να αποσείσει την ευθύνη του για περίπτωση ψευδούς ή εσφαλμένης δηλώσεως και καθίσταται δύσκολο ο αγοραστής να αποδείξει ευθύνη. Άλλωστε, δεν είναι και καταχρηστικές τέτοιου είδους ρήτρες, αν ληφθεί ως δεδομένο ότι τα αντισυμβαλλόμενα μέρη είναι όμοιας διαπραγματευτικής δυνάμεως και ότι ο αγοραστής γνωρίζει ότι δεν μπορεί να βασιστεί στα λεγόμενα του πωλητή, καθώς δεν υπάρχει και κατά το Αγγλικό Δίκαιο το καθήκον της αποκαλύψεως. Επίσης είναι δύσκολο ο αγοραστής να αποδείξει ότι η τυχόν ψευδής δήλωση έγινε με δόλο ή επί σκοπό, καθώς δεν μπορεί εκ του νόμου να βασιστεί στα λεγόμενα του πωλητή καθώς, όπως προελέχθη, ο πωλητής δεν έχει εκ του νόμου υποχρέωση αποκαλύψεως. Τέλος, ένα βασικό εμπόδιο στην εφαρμογή των διατάξεων της ψευδούς δηλώσεως είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις ο αγοραστής μετά την παράδοση του πλοίου σε αυτόν μπορεί και λαμβάνει γνώση λεπτομερή της καταστάσεως του πλοίου και τότε μόνο μπορεί να ανακαλύψει ελαττώματα και προβλήματα. Τότε πλέον ο πωλητής, συνήθως με την μορφή μονοβάπορης εταιρείας, έχει μεταβιβάσει το μοναδικό ίσως περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας και έχει στο λογαριασμό μόνο το τίμημα. Πολλές φορές μάλιστα, μέρος του τιμήματος έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για την εξόφληση της υποθήκης επί του πλοίου, προ της πωλήσεως ή αμέσως μετά. Εν όψει των ανωτέρω είναι σχεδόν αδύνατο πλέον ο αγοραστής να ζητήσει την αναστροφή της πωλήσεως και την επαναφορά στην πρότερα κατάσταση.



## Κεφάλαιο δεύτερο

### Επιλογή πλοίου & στάδιο διαπραγματεύσεων , προδικασία & recap

#### 2.1 Είδη θαλάσσιων μεταφορών

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα κεντρικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας από τα τέλη του 15ου αιώνα, συμβάλλοντας σημαντικά στο παγκόσμιο εμπόριο. Όσο αυξάνεται η παραγωγικότητα και η παγκόσμια ζήτηση σε εμπορεύματα, οι ανάγκες για μεταφορές αυξάνονται. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 80% των μεταφορών παγκοσμίως πραγματοποιείται από τη θάλασσα γίνεται άμεσα αντιληπτή η συμβολή της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και ανάπτυξη. Σύμφωνα με τα δεδομένα του M. Stopford, η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης από το 1840 αυξάνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 4.2%.

Η παρεχόμενη υπηρεσία της εμπορική ναυτιλίας, οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, χωρίζεται σε 3 μεγάλες κατηγορίες:

##### **a. Liner ναυλαγορά**

Η ναυλαγορά liner μεταφέρει ανομοιογενή φορτία σε μικρές σχετικά ποσότητες (container, βαρέλια, μεγάλες παλέτες, κτλ).

##### **b. Bulk ναυλαγορά**

Η ναυλαγορά bulk (χύδην) μεταφέρει ομοιογενές φορτίο σε πολύ μεγάλες ποσότητες είτε ξηρό (dry) όπως σιτηρά, σίδηρος, τσιμέντο, κ.τ.λ. με πλοία dry bulk carriers ή bulk carriers, είτε υγρό φορτίο (liquid) όπως το αργό πετρέλαιο με πλοία liquid bulk carriers ή oil tankers ή tankers.

##### **c. Εξειδικευμένη (specialized) ναυλαγορά**

Σε αυτήν την ναυλαγορά εντάσσονται τα πλοία που μεταφέρουν φορτία με εξειδικευμένες απαιτήσεις σχεδίασης και εξοπλισμού για φόρτωση. Τέτοια πλοία

είναι τα Ro-Ro που μεταφέρουν αυτοκίνητα, τα LNG που μεταφέρουν το υγροποιημένο φυσικό αέριο και τα LPG για το υγροποιημένο προπάνιο/βουτάνιο, τα Reefers (ψυγεία) για μεταφορά εμπορευμάτων με ανάγκες για ψύξη κ.τ.λ.

Από τις ως άνω κατηγορίες η bulk ναυλαγορά αποτελεί το 20% της παγκόσμιου εμπορικού στόλου<sup>8</sup> με συνολική μκτική χωρητικότητα (gross tonnage) σε 215 εκατομμύρια τόνους για τα bulk carriers και σε 200 εκατομμύρια τόνους για τα tankers<sup>9</sup>, ήτοι συνολικά το 55% της παγκόσμιας προσφοράς μκτικής χωρητικότητας.

Η ναυτιλία, ιδιαιτέρως η εμπορική ναυτιλία, είναι από τις λίγες βιομηχανίες όπου το κυρίως κεφάλαιο, το πλοίο, εμπορεύεται. Πράγμα που υποδηλώνει την σημασία που έχει για τον πλοιοκτήτη/ επενδυτή η τρέχουσα αξία του (spot price) του πλοίου κατά την διάρκεια του κύκλου ζωής του.

## 2.2 Μακροοικονομικό μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς

Γενικά η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητη λόγω της άμεσης εξάρτησής της από την κατάσταση του ναυτιλιακού κύκλου. Ο ναυτιλιακός κύκλος<sup>10</sup>, έχει τα παρακάτω στάδια:

- **Δυσπραγία:** Στη φάση αυτή έχουμε υπερπροσφορά χωρητικότητας πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα πλοία να συγκεντρώνονται στα λιμάνια, να λειτουργούν με μειωμένη ταχύτητα<sup>11</sup> λόγω του μικρού φορτίου που συγκεντρώνεται στα λιμάνια προς ναύλωση. Μια τέτοια υπερπροσφορά χωρητικότητας στην ναυτιλιακή αγορά οδηγεί σε δραστική μείωση των ναύλων και αυτό μπορεί να οδηγήσει σε παροπλισμό πλοίων. Τέτοια πλοία είναι συνήθως μεγάλης ηλικίας που έχουν μεγάλα έξοδα συντήρησης, τα οποία αδυνατούν να αποδώσουν έσοδα λόγω της αρνητικής κατάστασης της ναυλαγοράς. Αυτά τα πλοία οδηγούνται σε παροπλισμό<sup>12</sup>. Αυτή η αρνητική κατάσταση της ναυλαγοράς οδηγεί τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πώληση πλοίων ή ενδεχομένως και σε διάλυσή του. Υπό αυτές τις συνθήκες τα μεταχειρισμένα πλοία έχουν χαμηλή αξία, τέτοια που ενδεχομένως να συμφέρει μια

---

<sup>8</sup> Clarksons 2012

<sup>9</sup> Clarksons 2015

<sup>10</sup> Μεταξάς 1988

<sup>11</sup> slow streaming

<sup>12</sup> Lay up

ναυτιλιακή εταιρεία να διαλύσει ένα πλοίο, ιδιαίτερα δε αν είναι μεγάλης ηλικίας

• **Αναζωογόνηση:** Στη φάση αυτή η προσφορά των πλοίων έχει μειωθεί σημαντικά σε τέτοιο βαθμό σε σχέση με την ζήτηση ώστε να παρατηρείται μια αύξηση των ναύλων. Τα παροπλισμένα πλοία, μειώνονται και υπάρχει μια τάση εξισορρόπησης της σχέσης προσφοράς και ζήτησης. Το κλίμα της αγοράς είναι μεν αβέβαιο αλλά σιγά σιγά αρχίζει να μεταστρέφεται σε θετικό. Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται και ταυτόχρονα το ίδιο συμβαίνει και στις τιμές διάλυσης.

• **Ευδαιμονία:** Η αγορά των ναύλων παρουσιάζει ραγδαία αύξηση ώστε η ναύλωση να υπερβαίνει δύο και τρεις φορές το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Τα πλοία ταξιδεύουν με την μέγιστη ταχύτητα, προκειμένου να ικανοποιήσει τη ζήτηση, ενώ τα λίγα πλοία τα οποία αδυνατούν να ανταποκριθούν σε αυτές τις ανάγκες, παροπλίζονται. Οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις ακολουθούν αυξητική πορεία καθώς στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχει συσσωρευτεί κεφάλαιο και το κλίμα επιτρέπει τις νέες παραγγελίες. Στα ναυπηγεία εμφανίζεται σημαντική ουρά αναμονής και τα πλοία παραδίδονται αρκετά καθυστερημένα. Κατά συνέπεια τα σύγχρονα και μικρής ηλικίας πλοία, σε αρκετές περιπτώσεις ξεπερνούν σε αξία τα νεότευκτα πλοία. Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, ξεπερνούν την λογιστική τους αξία. Οι τράπεζες σε αυτό το κλίμα δανειοδοτούν με μεγαλύτερη ευκολία τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

• **Ύφεση:** Τα υπό παραγγελία πλοία που παραδίδονται με αργούς ρυθμούς και η προσφορά χωρητικότητας υπερβαίνει τη ζήτηση. Η αρνητική ψυχολογία που επικρατεί μπορεί να επιδεινώσει την αγοράς λόγω έλλειψης προσδοκιών για επενδύσεις, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε «δυσπραγία». Οι τιμές των ναύλων μειώνονται, τα πλοία ταξιδεύουν με μειωμένη ταχύτητα (slow steaming) και αυξάνεται ο αριθμός των παροπλισμένων. Ο αριθμός των νέων παραγγελιών μειώνεται, και ταυτόχρονα μειώνονται και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων.

Σε περιόδους «ευδαιμονίας» λοιπόν, η ζήτηση για αγορά πλοίων ανεβαίνει κατακόρυφα, οπότε οι πλοιοκτήτες ή επενδυτές στρέφονται σε ναυπηγεία χωρών της

Άπω Ανατολής<sup>13</sup> με εξαιρετικά υψηλή παραγωγικότητα στην κατασκευή πλοίων. Όμως, αυτό έχει ως συνέπεια την διόγκωση του δελτίου παραγγελιών<sup>14</sup> με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις σε περιόδους όπου τα ναύλα είναι εξαιρετικά υψηλά. Σε αυτό ακριβώς το σημείο η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το μεταχειρισμένο πλοίο από την στιγμή της αγοραπωλησίας θα είναι διαθέσιμο για ναύλωση από την επόμενη ημέρα. Έτσι ανεβαίνει ραγδαία η ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία. Υπάρχουν και περίοδοι στο παρελθόν όπου οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξεπέρασαν τις αντίστοιχες τιμές των νεότευκτων πλοίων.

Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα του M.Stopford, ένα πλοίο χάνει κάθε χρόνο περίπου 5-6% της αρχικής του εμπορικής αξίας.

Γενικά η εκτίμηση της πραγματικής εμπορικής αξίας ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι ένα πολύπλοκο πρόβλημα, δεδομένων των πολλών παραμέτρων που έχει το πλοίο. Απαιτείται αρκετή εμπειρία και εξειδίκευση σε αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων καθώς και γνώσεις όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου (ηλικία, κατάσταση γάστρας, κυρίων μηχανών, κ.α.) προκειμένου να γίνει μια ορθή εκτίμηση για να ληφθεί μια σημαντική επενδυτική απόφαση. Επιπροσθέτως, επειδή η ναύλωση του πλοίου αποτελεί πηγή εσόδων για ένα πλοιοκτήτη/επενδυτή μιας ναυτιλιακής εταιρείας, οι τιμές των ναύλων και επομένως και όλα τα χρηματοοικονομικά χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού κύκλου παίζουν καθοριστικό ρόλο στην εκτίμηση της τρέχουσας (spot) πραγματικής εμπορικής αξίας των μεταχειρισμένων πλοίων.

### **2.3 Επιχειρηματικά κριτήρια αγοράς πλοίου**

Κατά την σχεδίαση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, ένα κύριο ζήτημα, που απασχολεί τον πλοιοκτήτη επιχειρηματία είναι η επιλογή μεταξύ της ναυπηγήσεως ενός νέου πλοίου ή της αγοράς ενός μεταχειρισμένου. Βασικό και καθοριστικό κριτήριο επιλογής είναι η τιμή του πλοίου, είτε πρόκειται για το κόστος ναυπηγήσεως είτε για το τίμημα αγοράς, ακολουθεί ως δεύτερο κριτήριο ο χρόνος αποκτήσεως,

---

<sup>13</sup> Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία, Ινδία

<sup>14</sup> Order book

ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς και ως τρίτο κριτήριο η ζητούμενη ποιότητα, ανάλογα με την ειδικότερη δραστηριότητα.

Η ναυπήγηση ενός πλοίου περιλαμβάνει μακρές διαπραγματεύσεις σχετικά με την κατασκευή του, τα τεχνικά χαρακτηριστικά, τα στάδια κατασκευής, το κόστος και την ποιότητα των υλικών. Το τίμημα είναι υψηλό, ανάλογα πάντα και με την κατηγορία του πλοίου και ο χρόνος ολοκλήρωσης του σχεδίου είναι μεγάλος. Άλλωστε, ο χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωση της κατασκευής αποτελεί και ένα επιχειρηματικό ρίσκο, καθώς ο επιχειρηματίας επενδύει σήμερα ένα μεγάλο ποσό, με την προσδοκία ότι κατά τον χρόνο ολοκλήρωσης του σχεδίου και της παραλαβής του πλοίου, η αγορά θα είναι σε επίπεδα που θα αποφέρουν κέρδος, ώστε να έχει την δυνατότητα αποσβέσεως της επενδύσεως του. Δεδομένου ότι το κόστος ναυπηγήσεως είναι υψηλό, είναι επίσης απαραίτητη η χρηματοδότηση του όλου εγχειρήματος, το οποίο σημαίνει δέσμευση κεφαλαίου και ανάληψη υποχρεώσεων έναντι του δανειστή (κατά κύριο λόγο Τράπεζες).

Αντίθετα, με την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου, ο επιχειρηματίας αποφεύγει ως ένα βαθμό τα μειονεκτήματα της ναυπηγήσεως. Οι τιμές κυμαίνονται σε χαμηλότερα επίπεδα (συνήθως) του κόστους ναυπηγήσεως και ο χρόνος παραδόσεως είναι κατά πολύ συντομότερος. Όμως, η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου κρύβει διαφορετικούς κινδύνους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα κρυφά ελαττώματα του πλοίου, τα οποία δεν είναι δυνατό να εντοπιστούν κατά την επιθεώρηση του προ της συνάψεως της συμβάσεως αγοραπωλησίας, καθώς η επιθεώρηση αυτή είναι επιφανειακή.

Περαιτέρω, από το πρώτο του ακόμα ταξίδι ένα πλοίο παύει να είναι σε άριστη κατάσταση, καθώς οι φθορές ξεκινούν από την στιγμή που το πλοίο αρχίζει την εμπορική του δραστηριότητα<sup>15</sup>. Σημαντικός παράγοντας για την επιλογή μεταξύ της ναυπηγήσεως και της αγοράς μεταχειρισμένου και δη αναφορικά με τον χρόνο αποκτήσεως του πλοίου είναι και το επίπεδο των ναύλων της εκάστοτε αγοράς και η πρόβλεψη για την μελλοντική πορεία της αγοράς τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Η πτώση των ναύλων έχει επιπτώσεις και στις τιμές των πλοίων.

---

<sup>15</sup> Malcolm Strong and Paul Herring, 2004

Σημαντικός επίσης παράγοντα αποτελεί η ναυλαγορά η οποία προσφέρει την δυνατότητα να προβλέψει ο επιχειρηματίας, παίρνοντας βέβαια και το επιχειρηματικό ρίσκο, την πορεία των ναύλων ώστε να προβεί στην κατάλληλη και πιο προσοδοφόρα για αυτόν αγορά.

Ένας ακόμα παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει την επιλογή του επιχειρηματία ώστε να τείνει προς την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου είναι η εκτίμηση για την μελλοντική πορεία των τιμών των πλοίων. Ωστόσο η προσδοκία κέρδους σε αυτές τις περιπτώσεις απορρέει όχι τόσο από την λειτουργία και εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου όσο από την πώληση του σε μεταγενέστερο χρόνο σε τιμή υψηλότερη αυτής της αγοράς του. Η διαδικασία αυτή, γνωστή ως «asset play», δίνει την δυνατότητα στον επενδυτή να κερδίσει από την κίνηση των τιμών των αγαθών, εν προκειμένω των μεταχειρισμένων πλοίων, βάσει της προσφοράς και ζήτησης, καθώς αγοράζει αγαθά σήμερα σε χαμηλές τιμές, εκμεταλλεύομενος τις συγκυρίες και προσβλέπει στην πώληση αυτών στο μέλλον σε υψηλότερη τιμή με σκοπό να καρπωθεί την διαφορά.

Η ναυτιλία ως αγορά συνδέεται αναπόσπαστα με το παγκόσμιο εμπόριο και η ανάπτυξη ή συρρίκνωση αυτού επηρεάζει την ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες και κατά συνέπεια οδηγεί σε αύξηση ή μείωση των ναύλων. Με την σειρά του το παγκόσμιο εμπόριο επηρεάζεται και εξαρτάται από την διεθνή οικονομία. Οι αλληπάλληλες αυτές συνδέσεις και εξαρτήσεις συντελούν στην αστάθεια, την χαμηλή προβλεψιμότητα και στο υψηλό ρίσκο των επενδύσεων στην ναυτιλία. Πέραν όμως της εξάρτησης της ναυτιλίας από το παγκόσμιο εμπόριο και την διεθνή οικονομία, η αγορά αυτή έχει και κάποια εγγενή χαρακτηριστικά που την καθιστούν ιδιόμορφη. Τα ίδια τα εργαλεία αυτής της αγοράς, τα πλοία αποτελούν αντικείμενο συναλλαγής και πολλές φορές παράγοντα αποκόμισης κέρδους. Η ναυτιλία είναι μια αγορά, μέσα στην οποία ενυπάρχει μια δεύτερη αγορά για την εμπορία των ίδιων των πλοίων. Τα πλοία δηλαδή από μέσα συναλλαγής μετατρέπονται σε συναλλασσόμενα αγαθά και η τιμή τους διαμορφώνεται πλέον με βάση εμπορικά κριτήρια. Η εμπορική αξία ενός πλοίου εξαρτάται έτσι από την προσδοκία αποκόμισης κέρδους.

Η διττή ιδιότητα του πλοίου ως μέσου και ως αγαθού, οδηγεί σε πολύπλοκους σχεδιασμούς και αποφάσεις του επιχειρηματία, σχετιζόμενες με προσδοκώμενα κόστη και έσοδα είτε από την ναυπήγηση ενός πλοίου είτε από την αγορά ενός

μεταχειρισμένου πλοίου. Είναι λοιπόν αναμενόμενο η αστάθεια της αγοράς των ναύλων να επηρεάζει και τα επίπεδα τιμών των πλοίων, καθώς, όπως είναι φυσικό, ανάλογα με τα επίπεδα ναύλων είναι και τα περιθώρια κέρδους ή μη από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Έτσι αλλάζει και η τιμή αγοραπωλησίας του πλοίου. Ειδικότερα, στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, όπου ελλείπει η μακρόχρονη αναμονή για την παράδοση του πλοίου, η οποία χαρακτηρίζει τα νεότευκτα πλοία, οι τιμές των πλοίων ακολουθούν σε μεγάλο βαθμό τις διακυμάνσεις των ναύλων.

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζονται και από τις τιμές και την διαθεσιμότητα των νεότευκτων πλοίων. Ο συσχετισμός αυτός οφείλεται τόσο στην διαθεσιμότητα χωρητικότητας ανάλογα με την ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας, όσο και με την διαθεσιμότητα ναυπηγείων για την κατασκευή νέων πλοίων. Για παράδειγμα σε περιόδους υψηλής ζήτησης και συμφόρησης στα ναυπηγεία, η τιμή ενός μεταχειρισμένου πλοίου θα είναι αυξημένη. Αντίθετα, σε περιόδους χαμηλής ζήτησης και μεγάλης προσφοράς χωρητικότητας, η τιμή του μεταχειρισμένου πλοίου μειώνεται αρκετά.

Είναι λοιπόν, εμφανές ότι η πορεία των ναύλων αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην διαμόρφωση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων και αποτελεί έναν από τους κυριότερους παράγοντες που επηρεάζει την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων, συνεπώς αποτελεί κριτήριο για την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου.

#### **2.4 Πώληση μεταχειρισμένου πλοίου - Στάδιο Διαπραγματεύσεων**

Η πώληση ενός μεταχειρισμένου πλοίου περιλαμβάνει διάφορα στάδια προετοιμασίας προ της καταρτίσεως της σύμβασης πώλησης και προ της παραδόσεως του πλοίου στον αγοραστή. Αυτά τα στάδια μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες: (α) τις διαπραγματεύσεις και την σύναψη του συμβολαίου, (β) τις επιθεωρήσεις και (γ) το στάδιο της ολοκλήρωσεως της αγοραπωλησίας και της φυσικής και νομικής παράδοσης του πλοίου.

Κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων, οι οποίες διεξάγονται συνήθως από τους διορισμένους προς τον σκοπό αυτό μεσίτες (sale and purchase brokers) των δύο συμβαλλόμενων μερών, οι πωλητές απευθύνουν πρόσκληση προς τους υποψήφιους αγοραστές και ανταλλάσσονται μηνύματα μεταξύ των δύο πλευρών. Το κυριότερο θέμα που απασχολεί τα μέρη είναι η τιμή πώλησεως του πλοίου. Η τιμή πώλησεως

είναι συνήθως το πρώτο θέμα της διαπραγματεύσεως και ταυτόχρονα το τελευταίο, καθώς αυτή διαμορφώνεται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου, τα τεχνικά του χαρακτηριστικά και παράλληλα ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Τα μέρη ασχολούνται επίσης με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου και τις ημερομηνίες παραδόσεως προκειμένου να αποφασίσουν αν η συναλλαγή είναι συμφέρουσα. Οι διαπραγματεύσεις για την τιμή και για τους βασικούς όρους της συμβάσεως ακολουθούν της πρώτης προσεγγίσεως και γίνονται συνήθως μέσω των μεσιτών των δύο μερών. Σε περίπτωση που τα μέρη συμφωνήσουν στους βασικούς όρους, συντάσσεται συνήθως μια σύνοψη των βασικών όρων η οποία καλείται «recapitulation» (recap), ήτοι ανακεφαλαίωση των βασικών όρων που συμφωνήθηκαν και θα συμπεριληφθούν στη σύμβαση πώλησης, η οποία ανταλλάσσεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και τελεί υπό την προϋπόθεση της συνάψεως του τελικού συμβολαίου. Το στάδιο των διαπραγματεύσεων επομένως χωρίζεται σε δύο φάσεις: την φάση κατά την οποία οι βασικοί όροι συζητούνται μέσω της ανταλλαγής μηνυμάτων και τελικά συμφωνούνται σε γενικές γραμμές, και η φάση κατά την οποία συζητούνται οι λεπτομέρειες της συμβάσεως. Η δεύτερη φάση έπεται της πρώτης καθώς συνήθως έχει προηγηθεί η σύνταξη και ανταλλαγή του recap. Εφόσον συμφωνηθούν οι βασικοί όροι που διέπουν την σύμβαση (τιμή, ημερομηνίες παραδόσεως, τόπος παραδόσεως, μέθοδος πληρωμής) και διευθετηθούν οι σχετικές λεπτομέρειες, συντάσσεται το έγγραφο της συμβάσεως πώλησεως του πλοίου, το Memorandum of Agreement (MOA), το οποίο συνήθως ενσωματώνει προδιατυπωμένους όρους, οι οποίοι τροποποιούνται ανάλογα με την συμφωνία των μερών.

## **2.5 Στάδιο επιθεωρήσεων**

Το στάδιο των επιθεωρήσεων περιλαμβάνει πρώτον, την φυσική επιθεώρηση του ίδιου του πλοίου από τον αγοραστή ή τον επιθεωρητή που αυτός έχει ορίσει, συνήθως ο εντεταλμένος αρχιμηχανικός του πλοιοκτήτη ή ένας εξειδικευμένος μηχανικός και δεύτερον την επιθεώρηση των εγγράφων και πιστοποιητικών του πλοίου, όπως για παράδειγμα τα πιστοποιητικά του Νηογνώμονα (Class records), τα πιστοποιητικά ασφαλείας του (SMC, ISSP, IOPP κτλ). Η φυσική επιθεώρηση του πλοίου είναι συνήθως επιφανειακή και γίνεται για να σχηματίσει ο αγοραστής μια γενική εικόνα του πλοίου, των τεχνικών του χαρακτηριστικών και της καταστάσεως του εξοπλισμού



του προκειμένου να αποφασίσει αν θα προχωρήσει στην αγορά ή όχι. Μετά από αυτή την επιθεώρηση, ο αγοραστής είτε θα επιβεβαιώσει την πρόθεση του να αγοράσει το πλοίο είτε θα αποσυρθεί από την συμφωνία.

Στην πράξη προηγείται ένα μήνυμα από το ενδιαφερόμενο αγοραστή στον πωλητή μέσω του μεσίτη του πρώτου με το οποίο δηλώνει το ενδιαφέρον του να μελετήσει τα class records του εν λόγω πλοίου και να του δοθεί σχετική άδεια και κατόπιν αυτού αν ο αγοραστής βρίσκει το πλοίο κατάλληλο προβαίνει στην φυσική επιθεώρηση του και ζητά την άδεια με τον ίδιο τρόπο να στείλει τον μηχανικό του με δικά του έξοδα στο λιμάνι που θα βρίσκεται το πλοίο προκειμένου να ολοκληρωθεί και η φυσική επιθεώρηση του.

## 2.6 Προδικασία – Recap

Όπως προελέχθη, σε περίπτωση που τα μέρη συμφωνήσουν στους βασικούς όρους, συντάσσεται μια σύνοψη των βασικών όρων (recap - ανακεφαλαίωση), η οποία ανταλλάσσεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και τελεί υπό την προϋπόθεση της συνάψεως του τελικού συμβολαίου. Η ανταλλαγή του recap μπορεί να θεωρηθεί ως δεσμευτική συμφωνία μεταξύ των μερών, εκτός εάν τα μέρη ρητά το έχουν αποκλείσει ή υπάρχουν ακόμα εκκρεμή θέματα σημαντικά για την κατάρτιση της συμβάσεως, τα οποία δεν έχουν ρυθμιστεί στο recap<sup>16</sup>.

Η κρίση για το αν πράγματι υπάρχει δεσμευτική συμφωνία ή όχι εξαρτάται από το σύνολο της αλληλογραφίας που έχει ανταλλαγή κατά τις διαπραγματεύσεις και από την πρόθεση των μερών σε κάθε περίπτωση. Κάθε υπόθεση κρίνεται ad hoc και εξατομικευμένα καθώς οι συνθήκες καθορίζουν την ύπαρξη ή μη δεσμευτικής συμφωνίας.

Βασικό επίσης κριτήριο για το αν υπάρχει δεσμευτική συμφωνία των μερών ή όχι είναι ο τρόπος που καταρτίζεται η λίστα των εγγράφων, στο ίδιο το MOA ή σε Addendum, και ανάλογα με την βαρύτητα που έχουν προσδώσει σε αυτή τα μέρη, μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν υπάρχει δεσμευτική συμφωνία για την αγοραπωλησία, αν δεν υπάρχει παράλληλα και συμφωνία στο ποια έγγραφα θα παραδοθούν. Αν προβλεφθεί ότι μέχρι την ολοκλήρωση της λίστας των εγγράφων και την συμφωνία σε αυτή δεν μπορεί να υπάρξει δεσμευτική συμφωνία, τότε μόνο με την υπογραφή

---

<sup>16</sup> (Ateni Maritime Corp v Great Marine Ltd (Great Marine No. 2), 1990).

της λίστας υπάρχει δέσμευση των μερών. Η επιλογή του λεκτικού για να περιγράψει αυτή την διαδικασία είναι χαρακτηριστική για το αν υπάρχει συμφωνία ή όχι.

## Κεφάλαιο τρίτο

### Διαδικασία αγοραπωλησίας – ανάλυση όρων του MOA

#### 3.1 Memorandum of Agreement – Norwegian sales form

Η φόρμα που χρησιμοποιείται συχνότερα ως βάση για την κατάρτιση της συμβάσεως αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων είναι η Norwegian Sale Form (Memorandum of Agreement, Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships, Codename "SALEFORM 1993"). Στο παρελθόν υπήρξαν διάφορες εναλλακτικές φόρμες, ωστόσο η NSF έχει επικρατήσει. Δημιουργήθηκε προκειμένου να τυποποιηθούν οι όροι της αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων και μέχρι σήμερα παραμένει το "απόλυτο" υπόδειγμα για την κατάρτιση της σχετικής συμβάσεως. Η φόρμα έχει υιοθετηθεί από την BIMCO<sup>17</sup> και έχει κατά διαστήματα τροποποιηθεί προκειμένου οι όροι της να αντικατοπτρίζουν με επιτυχία την ναυτιλιακή πρακτική, να είναι σαφείς και εμπεριστατωμένοι. Μετά από αλλεπάλληλες αλλαγές και τροποποιήσεις του περιεχομένου της φόρμας, σήμερα, η φόρμα NSF '93 είναι αυτή που χρησιμοποιείται συχνότερα, ωστόσο και η φόρμα NSF '87 εξακολουθεί να χρησιμοποιείται από κάποιους brokers. Η NSF '87 δεν διαφέρει σημαντικά από τις προηγούμενες φόρμες ('83, '66, κτλ) και αφήνει, όπως και οι προηγούμενες φόρμες, στην διακριτική ευχέρεια των μερών την επιλογή να προσθέσουν εκείνους τους όρους που θεωρούν απαραίτητους. Η τελευταία τροποποίηση της φόρμας έλαβε χώρα το 2012, χωρίς να φέρει σημαντικές αλλαγές από την φόρμα του 1993 παρά μόνο διασαφηνίσεις σε συγκεκριμένους όρους, γι αυτό και κατά κύριο λόγο ακόμη χρησιμοποιείται η φόρμα του 1993 με τις απαιτούμενες αλλαγές βασισμένες στη φόρμα του 2012. Στις δε χώρες της Άπω Ανατολής και ιδιαίτερα στην Ιαπωνία χρησιμοποιείται ευρέως η φόρμα Nipponsale. Η NSF φέρει τον τίτλο Memorandum of Agreement – MOA, ήτοι Μνημόνιο

---

<sup>17</sup> The Baltic and International Maritime Council

Συμφωνίας στην ουσία προσύμφωνο συμφωνίας και αποτελείται από 16 όρους οι οποίοι καλύπτουν και ρυθμίζουν τα κυριότερα ζητήματα της διαδικασίας, όπως τον τρόπο πληρωμής του τιμήματος, την επιθεώρηση του πλοίου, τον τρόπο, τόπο και χρόνο παραδόσεως του πλοίου, τα απαιτούμενα έγγραφα κλπ. Επίσης, στο ΜΟΑ γίνεται μνεία για την περίπτωση υπερημερίας είτε του πωλητή είτε του αγοραστή, ποιες διαδικασίες θα ακολουθηθούν σε περίπτωση αδυναμίας εκπληρώσεως εκατέρωθεν και προβλέπεται το δίκαιο που διέπει την σύμβαση και την όλη συναλλαγή και ορίζεται η διαδικασία της Διαιτησίας για την επίλυση των διαφορών.

### **3.2 Εισαγωγή (preamble)**

Στην εισαγωγή του ΜΟΑ κατονομάζονται καταρχάς οι αντισυμβαλλόμενοι, πωλητής και αγοραστής, δίνεται μια σύντομη περιγραφή του Πλοίου και ορίζονται κάποιες βασικές έννοιες, οι οποίες επαναλαμβάνονται συχνά στο κείμενο του ΜΟΑ.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου Περί Πωλήσεως Αγαθών (Sale of Goods Act 1979) και ειδικά σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 η σύμβαση πώλησεως είναι η σύμβαση με την οποία ο πωλητής μεταβιβάζει ή συμφωνεί να μεταβιβάσει την κυριότητα ενός αγαθού στον αγοραστή με χρηματικό αντάλλαγμα, το οποίο ονομάζεται τιμή. Σύμφωνα δε με την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, όταν, σύμφωνα με την σύμβαση πώλησεως, η κυριότητα των αγαθών μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή, η σύμβαση ονομάζεται πώληση. Αντίθετα, στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι όταν, σύμφωνα με την σύμβαση, η μεταβίβαση της κυριότητας των αγαθών θα λάβει χώρα σε χρόνο μεταγενέστερο της συνάψεως της συμβάσεως και υπό τον όρο της συνδρομής κάποιων προϋποθέσεων, η σύμβαση ονομάζεται συμφωνία προς πώληση. Η διαφοροποίηση αυτή προσομοιάζει στην διάκριση, κατά το ελληνικό δίκαιο, μεταξύ του προσυμφώνου πώλησεως και της συμβάσεως πώλησεως. Ο πωλητής του Πλοίου συμφωνεί να πωλήσει και ο αγοραστής συμφωνεί να αγοράσει το Πλοίο σε χρόνο μεταγενέστερο και υπό τον όρο της εκπληρώσεως των προϋποθέσεων που αναφέρονται στο ΜΟΑ, έναντι της καταβολής του τιμήματος, συνεπώς μιλάμε για προσύμφωνο πώλησης.

Πωλητής του πλοίου κατονομάζεται φυσικά ο κύριος του πλοίου. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων το Πλοίο ανήκει σε εταιρεία και η κυριότητα του διαμοιράζεται νοητά σε μετοχές τις οποίες κατέχουν οι μέτοχοι της εταιρείας. Η κοινή πρακτική είναι η αγορά του Πλοίου ως συνόλου δηλαδή το 100% της κυριότητας, και όχι η

αγορά ποσοστού αυτού. Προκειμένου ο αγοραστής να εξασφαλίσει ότι όντως το σύνολο των μετόχων της πωλήτριας και πλοιοκτήτριας εταιρείας συναινούν στην πώληση του Πλοίου, ζητά κατά την παράδοση του Πλοίου και σχετικού Πρακτικού τους Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων της εταιρείας, από το οποίο προκύπτει η τριαύτη συναίνεση τους.

Αγοραστής κατονομάζεται συνήθως κάποια εταιρεία, η οποία έχει συσταθεί ακριβώς για αυτό το σκοπό, ήτοι την απόκτηση της κυριότητας του Πλοίου. Είναι συχνό φαινόμενο, αρχικά στο ΜΟΑ να κατονομάζεται ως αγοράστρια μια εταιρεία, η οποία ωστόσο διατηρεί ρητά το δικαίωμα να κατονομάσει στην συνέχεια ως αγοράστρια κάποια άλλη εταιρεία. Αυτό συμβαίνει γιατί η εταιρεία που θα αποκτήσει την κυριότητα του Πλοίου συνήθως συστήνεται αποκλειστικά για αυτό το σκοπό. Επομένως είναι πολύ πιθανό ότι κατά τον χρόνο συνάψεως του ΜΟΑ, ο αγοραστής δεν έχει ακόμα συστήσει την εταιρεία και προκειμένου να ολοκληρώσει την συμφωνία, ορίζει ως αγοράστρια κάποια άλλη εταιρεία, όπως για παράδειγμα την διαχειρίστρια εταιρεία. Σ' αυτή την περίπτωση, ο πωλητής δεν γνωρίζει αν τελικά ο αντισυμβαλλόμενος του θα παραμείνει ο ίδιος. Η ανασφάλεια που προκαλείται από την ρύθμιση αυτή, μπορεί να καλυφθεί με ρήτρες που ορίζουν ότι ο αρχικός αγοραστής δεν απαλλάσσεται των ευθυνών του έναντι του πωλητή ή ότι ο αρχικός αγοραστής εγγυάται υπέρ του τελικού αγοραστή ο οποίος θα κατονομαστεί.

Αμέσως μετά ακολουθεί η περιγραφή του πωλούμενου αγαθού ήτοι του πλοίου. Η περιγραφή του Πλοίου περιλαμβάνει το όνομα του, τον Νηογνώμονα (Κλάση), την χρονολογία κατασκευής και τον κατασκευαστή, την σημαία νηολογήσεως και το λιμάνι νηολογήσεως, το διεθνές διακριτικό σήμα (Call sign), τους κόρους ολικής και καθαρής χωρητικότητας (gross registered tonnage / net registered tonnage) και τον αριθμό Νηολογίου. Είναι επίσης συχνή η προσθήκη του αριθμού ΙΜΟ του Πλοίου, καθώς αυτός ο μοναδικός αριθμός παραμένει ίδιος σε όλη την εμπορική ζωή του Πλοίου. Οι πληροφορίες αυτές αποτελούν την ταυτότητα του Πλοίου και είναι απαραίτητες ώστε να προκύπτει με σαφήνεια το Πλοίο που αποτελεί αντικείμενο της αγοραπωλησίας. Τα δε στοιχεία μνημονεύονται στο Έγγραφο Εθνικότητας του Πλοίου.

Ακολουθούν οι ορισμοί των βασικών όρων, οι οποίοι επαναλαμβάνονται στο ΜΟΑ, προς διευκόλυνση των συμβαλλομένων μερών και προκειμένου να αποφευχθούν παρερμηνείες και ασάφειες. Ορίζεται λοιπόν, ο όρος των εργασίμων ημερών, οι οποίες είναι οι ημέρες κατά τις οποίες οι τράπεζες είναι ανοικτές τόσο στην χώρα του

νομίσματος (συνήθως οι Η.Π.Α., καθώς το νόμισμα συναλλαγής είναι το Δολάριο Η.Π.Α.) και στην χώρα όπου θα πραγματοποιηθεί η συνάντηση πωλητή και αγοραστή κατά τον χρόνο ολοκλήρωσης της συναλλαγής (closing). Επίσης, ορίζεται ο όρος «γραπτώς» και προσδιορίζεται συγκεκριμένα τι συνίσταται γραπτή ειδοποίηση. Τέλος, δίνεται ορισμός για τον όρο Κλάση, ήτοι τον Νηογνώμονα του Πλοίου.

### **3.3 Όρος 1: Τίμημα (price)**

Η πώληση του Πλοίου γίνεται έναντι ορισμένου τιμήματος, το οποίο καταβάλει ο αγοραστής στο πωλητή. Η τιμή πώλησεως αποτελεί ένα από τα βασικά σημεία διαπραγματεύσεως μεταξύ των μερών. Διαμορφώνεται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του Πλοίου και τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Στο ΜΟΑ, πέραν της τιμής ορίζεται και το νόμισμα. Η συναλλαγή συνήθως γίνεται σε Δολάρια Η.Π.Α. Η τιμή του πλοίου μνημονεύεται αριθμητικά και ολογράφως και σε περίπτωση ερμηνείας λαμβάνεται υπόψη η λεκτική εγγραφή. Δίπλα από την τιμή συνήθως χωρίς να είναι υποχρεωτικό αναγράφεται η προμήθεια των μεσιτών για την πώληση και κατονομάζεται ο μεσίτης δηλαδή η μεσίτρια εταιρεία καθώς και το λεγόμενο address commission , προμήθεια που παρακρατεί ο πωλητής. Στην πράξη μεταξύ των πλοιοκτητών και των μεσιτών καταρτίζεται ξεχωριστή σύμβαση που καλείται «Commission Agreement» και υπογράφεται μεταξύ τους προκειμένου να διασφαλίζεται το δικαίωμα των μεσιτών στην συμφωνηθείσα αμοιβή τους. Συνήθως η προμήθεια των μεσιτών συμφωνείται στο 1% της τιμής και μνημονεύεται στο Memorandum of Agreement (less one percent total commission). Η προμήθεια συμφωνείται ελεύθερα μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ή των μεσιτών που εμπλέκονται στην αγοραπωλησία. Σε κάποιες περιπτώσεις δύναται να συμφωνείται και address commission ήτοι προμήθεια του παρακρατά από την τιμή ο πωλητής ως δική του προμήθεια.

### **3.4 Όρος 2: Προκαταβολή (deposit)**

*As security for the correct fulfillment of this Agreement the Buyers shall pay a deposit of 10% (ten per cent) of the Purchase Price within banking days from the date of this Agreement. This deposit shall be placed with and held by them in a joint account for the Sellers and the Buyers, to be released in*

*accordance with joint written instructions of the Sellers and the Buyers. Interest, if any, to be credited to the Buyers. Any fee charged for holding the said deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.*

Δυνάμει του όρου 2 του ΜΟΑ, ο αγοραστής οφείλει να καταβάλει μια προκαταβολή αντίστοιχη με το 10% του τιμήματος του Πλοίου, ως εγγύηση για την τήρηση των όρων του ΜΟΑ και την καλή εκτέλεση των υποχρεώσεων του που απορρέουν από αυτό. Η προκαταβολή πρέπει να καταβληθεί μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την υπογραφή του ΜΟΑ, σε τράπεζα ή άλλο οργανισμό που ορίζεται από τα μέρη και μνημονεύεται λεπτομερώς στο ΜΟΑ. (συνήθως η τράπεζα του αγοραστή). Η προθεσμία ξεκινά μετά την ανταλλαγή του ΜΟΑ, υπογεγραμμένου και από τα δύο μέρη και συνήθως στον υπολογισμό της προθεσμίας δεν περιλαμβάνεται η ημέρα που αναγράφεται στο ΜΟΑ. Επειδή η γνώση του αγοραστή είναι απαραίτητη για τον υπολογισμό της προθεσμίας για την καταβολή της προκαταβολής το ανάλογο λεκτικό προστίθεται στον όρο 2 προκειμένου να αποφευχθούν ανασφάλειες και παρερμηνείες. Η προκαταβολή κρατείται σε ειδικό κοινό λογαριασμό στο όνομα του πωλητή και του αγοραστή (joint account) και απελευθερώνεται δυνάμει κοινών οδηγιών του πωλητή και του αγοραστή. Ο αγοραστής δικαιούται να λάβει τυχόν τόκους. Παράλληλα πωλητής και αγοραστής βαρύνονται έκαστος με το ήμισυ των εξόδων για το άνοιγμα του κοινού λογαριασμού και την διατήρηση του. Σε κάποιες περιπτώσεις η προκαταβολή κρατείται σε λογαριασμό που διατηρεί ένας μεγάλος μεσιτικός οίκος ή ένα μεγάλο δικηγορικό γραφείο το οποίο αναγνωρίζεται ως αξιόπιστο και από τον πωλητή και από τον αγοραστή, κατόπιν κοινής συμφωνίας των συμβαλλομένων.

Ο χρόνος καταβολής της προκαταβολής και η τήρηση της προθεσμίας είναι κρίσιμα στοιχεία, καθώς ο όρος είναι «condition». Αθέτηση της υποχρέωσης του αγοραστή παρέχει το δικαίωμα στον πωλητή να καταγγείλει την σύμβαση και να ζητήσει αποζημίωση για τις ζημίες που έχει υποστεί<sup>18</sup>.

Ο πωλητής πρέπει να είναι προσεκτικός στον υπολογισμό της προθεσμίας καταβολής, γιατί τυχόν καταγγελία της συμβάσεως προ της λήξεως της προθεσμίας, είναι αδικαιολόγητη και άρα θα ευθύνεται έναντι του αγοραστή για τυχόν ζημίες που ο τελευταίος έχει υποστεί. Με την προσθήκη του λεκτικού ότι η προθεσμία ξεκινά από

---

<sup>18</sup> (Schelde Delta Shipping BV v Astarte Shipping BV (The Pamela), 1995).

την ανταλλαγή του υπογεγραμμένου ΜΟΑ και από τα δύο μέρη επωφελείται ο αγοραστής. Υπάρχει ωστόσο πάντα ο κίνδυνος ο αγοραστής να καθυστερήσει υπαίτια την υπογραφή του ΜΟΑ προκειμένου να αναβάλει την έναρξη της προθεσμίας. Όπως έχει κριθεί νομολογιακά, ο αγοραστής οφείλει να υπογράψει και να αποστείλει στον πωλητή το ΜΟΑ εντός εύλογου χρονικού διαστήματος ειδάλλως ο πωλητής θα έχει το δικαίωμα να καταγγείλει την σύμβαση.

Η προκαταβολή να κρατείται στη τράπεζα του πωλητή σε ειδικό κοινό λογαριασμό στον όνομα του πωλητή και του αγοραστή. Είναι σημαντικό για τον αγοραστή να βεβαιωθεί ότι ο κοινός λογαριασμός θα έχει ανοίξει πριν την λήξη της προθεσμίας καταβολής και ότι θα είναι όντως κοινός λογαριασμός. Για τον πωλητή είναι σημαντικό να βεβαιωθεί ότι η τράπεζα του δέχεται να ανοίξει τέτοιου είδους λογαριασμό και ότι η τράπεζα του αγοραστή έχει εμβάσει την προκαταβολή σωστά και χωρίς να συνοδεύεται από ειδικούς όρους για την απελευθέρωση της. Η τράπεζα του πωλητή συνήθως ζητά από τον αγοραστή να παρασχεθεί σχετική νομιμοποίηση, ιδίως αν πρόκειται για εταιρεία (πιστοποιητικά ισχύος της εταιρείας και νομιμοποιητικά έγγραφα), και να υπογράψει εξουσιοδοτημένο πρόσωπο τους όρους συναλλαγής και την σχετική σύμβαση ανοίγματος λογαριασμού. Κατά τον χρόνο παραδόσεως του Πλοίου και προκειμένου να απελευθερώσει την προκαταβολή, η τράπεζα ζητά εξουσιοδοτημένο πρόσωπο του αγοραστή να υπογράψει σχετική επιστολή (letter) που της επιτρέπει να απελευθερώσει τα χρήματα υπέρ του πωλητή.

Σε περίπτωση που ο αγοραστής δεν καταβάλει τη συμφωνηθείσα προκαταβολή, ο πωλητής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την καταβολή αποζημιώσεως για κάθε ζημία που έχει υποστεί εξαιτίας της μη εμπρόθεσμης καταβολής της προκαταβολής, επιπλέον του δικαιώματος του να καταγγείλει την σύμβαση αυτή καθαυτή. Ως αποζημίωση δέχεται η νομολογία ότι κρατείται η προκαταβολή ανεξάρτητα από το πραγματικό μέγεθος της ζημίας, που μπορεί να ναι μικρότερο. Αυτό γιατί η προκαταβολή καταβάλλεται από τον αγοραστή ως εγγύηση καλής εκτελέσεως της συμβάσεως. Σε περίπτωση που ο αγοραστής δεν εκπληρώσει τις αναληφθείσες υποχρεώσεις του, η προκαταβολή εκπίπτει υπέρ του πωλητή.

Αν ο αγοραστής δεν καταβάλλει εμπρόθεσμα και προσηκόντως το υπόλοιπο του τιμήματος, ο πωλητής δικαιούται να λάβει την προκαταβολή συν τους τόκους. Όμως, το γεγονός ότι η προκαταβολή συνήθως τοποθετείται σε κοινό λογαριασμό στο όνομα και του πωλητή και του αγοραστή, έχει ως συνέπεια ότι ο πωλητής δεν μπορεί να λάβει την προκαταβολή άμεσα. Για να κινηθούν τα χρήματα από τον κοινό

λογαριασμό απαιτούνται κοινές οδηγίες των δικαιούχων προς την τράπεζα. Ο αγοραστής όπως είναι φυσικό και αναμενόμενο αρνείται τις περισσότερες φορές να δώσει οδηγίες προς την τράπεζα να απελευθερώσει τα χρήματα στον πωλητή, οπότε ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να προσφύγει στην Διαιτησία ή στο αρμόδιο Δικαστήριο και να ζητήσει την πίστωση της προκαταβολής στο όνομα του. πράγμα όμως που σημαίνει καθυστέρηση, η οποία στη ναυτιλία σημαίνει κίνδυνος και χάσιμο χρημάτων.

### **3.5 Όρος 3: πληρωμή του τιμήματος (payment of purchase price)**

*The said Purchase Price shall be paid in full free of bank charges to on delivery of the Vessel, but not later than 3 banking days after the Vessel is in every respect physically ready for delivery in accordance with the terms and conditions of this Agreement and Notice of Readiness has been given in accordance with Clause 5*

Το τίμημα είναι πληρωτέο από τον αγοραστή εντός τριών εργασίμων ημερών από την ημέρα κατά την οποία το Πλοίο είναι έτοιμο προς παράδοση από κάθε άποψη, σύμφωνα με τους όρους του ΜΟΑ και ο πωλητής έχει απευθύνει στον αγοραστή την Ειδοποίηση Ετοιμότητας (Notice of Readiness ) σύμφωνα με τον όρο 5 του ΜΟΑ.

Η Ειδοποίηση Ετοιμότητας απευθύνεται από τον πωλητή στον αγοραστή μέσω του μεσίτη (broker) ο οποίος διαχειρίζεται όλη την επικοινωνία μεταξύ των μερών. Η δε ημέρα της Ειδοποίησης Ετοιμότητας (NOR) δεν υπολογίζεται στην τριήμερη προθεσμία.

Το υπόλοιπο του τιμήματος καταβάλλεται από τον αγοραστή στον λογαριασμό που θα υποδείξει ο πωλητής. Ο αγοραστής συνήθως εμβάζει τα χρήματα ήδη μια ημέρα πριν την συνάντηση πωλητή και αγοραστή, ώστε τα χρήματα να βρίσκονται στην τράπεζα του πωλητή την ημέρα της παραδόσεως του Πλοίου, αλλά υπό τον έλεγχο του αγοραστή. Την ημέρα παραδόσεως του Πλοίου, εξουσιοδοτημένος προς τούτο αντιπρόσωπος του Αγοραστή θα απελευθερώσει τα χρήματα υπέρ του Πωλητή, έναντι της παραδόσεως του Πλοίου. Η τράπεζα του πωλητή είναι πολύ συχνά και η δανείστρια αυτού. Σε αυτή την περίπτωση, το Πλοίο είναι βεβαρημένο με υποθήκη υπέρ της τράπεζας και η υποθήκη αυτή πρέπει να αρθεί προ της παραδόσεως του Πλοίου στον αγοραστή. Κατά την συνάντηση πωλητή και αγοραστή, προηγείται η άρση της υποθήκης του Πλοίου από την τράπεζα του πωλητή, ακολουθεί η παράδοση



του πλοίου στον αγοραστή και η καταβολή του τιμήματος και τελικά, εάν το Πλοίο αγοράζεται με χρηματοδότηση, η διαδικασία ολοκληρώνεται με την εγγραφή της υποθήκης από την τράπεζα του αγοραστή.

Ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το Πλοίο στον αγοραστή ελεύθερο από κάθε είδους βάρος και ναυτικό δεσμό (Lien), στην κατάσταση που βρίσκονταν κατά τον χρόνο της επιθεωρήσεως του, λαμβανομένης υπόψη της λογικής φθοράς, χωρίς παρατηρήσεις από τον Νηογνώμονα του, και μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της επιθεωρήσεως των υφάλων του Πλοίου ή του δεξαμενισμού του, σύμφωνα με του όρους του ΜΟΑ. Στην περίπτωση που ο πωλητής απευθύνει άκυρη Ειδοποίηση Ετοιμότητας (NOR) προς τον αγοραστή, επειδή δεν πληροί κάποιες από τις ανωτέρω προϋποθέσεις, τότε ο αγοραστής έχει το δικαίωμα να απορρίψει την Ειδοποίηση Ετοιμότητας με την αιτιολογία ότι το Πλοίο δεν είναι στην πραγματικότητα έτοιμο προς παράδοση. Ο πωλητής οφείλει εν συνεχεία να θεραπεύσει τον λόγο ακυρότητας και να επανέλθει με νέα Ειδοποίηση Ετοιμότητας.

### **3.6 Όρος 4: Επιθεωρήσεις (inspections)**

a) \* *The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in \_\_\_\_\_ on and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement.*

b) \* *The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within \_\_\_\_\_*

*The Seller shall provide for inspection of the Vessel at/in \_\_\_\_\_*

*The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred.*

*The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers. During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers. If the Vessel is accepted after such inspection, the sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided the Sellers receive written notice of acceptance from the Buyers within 72 hours after completion of such inspection. Should notice of acceptance of the Vessel's classification records and of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.*

*4a) and 4b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 4a) to apply.*

Κατά τον όρο 4 του ΜΟΑ, ο αγοραστής έχει δύο εναλλακτικές επιλογές: είτε α) να επιθεωρήσει το Πλοίο και τα σχετικά πιστοποιητικά του Νηογνώμονα προ της συνάψεως της συμβάσεως, ή β) να προβεί στην ανωτέρω επιθεώρηση μετά την σύναψη της συμβάσεως και την καταβολή της προκαταβολής και μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα να δηλώσει εάν θα αγοράσει το Πλοίο. Οι δύο πρακτικές περιγράφονται στους όρους 4α και 4β και όπως, αναφέρεται μέσα στο κείμενο του ΜΟΑ είναι εναλλακτικές.

Ο σκοπός της επιθεωρήσεως του Πλοίου και των πιστοποιητικών του είναι να εξακριβώσει ο αγοραστής την πραγματική κατάσταση του Πλοίου, ανάλογα με την ηλικία του, και να αποφασίσει αν πραγματικά είναι προς το συμφέρον του η αγορά του Πλοίου. Με την επιθεώρηση του Πλοίου ο αγοραστής μπορεί να εντοπίσει τα ελαττώματα του Πλοίου, στο μέτρο του δυνατού, και ανάλογα είτε να αποσύρει το ενδιαφέρον του για το Πλοίο είτε να διαπραγματευθεί την μείωση του τιμήματος αγοράς. Επίσης, με την επιθεώρηση του Πλοίου, ο αγοραστής σχηματίζει μια ολοκληρωμένη εικόνα της καταστάσεως του κατά την υπογραφή της συμβάσεως ώστε να μπορεί κατά το χρόνο της παραδόσεως του να εντοπίσει τυχόν υποβάθμιση της καταστάσεως του Πλοίου, πέραν της φυσιολογικής φθοράς.

Στην πρακτική, ο αγοραστής πριν την κατάρτιση της σύμβασης έχει ήδη επιθεωρήσει το Πλοίο, έχει σχηματίσει εικόνα της καταστάσεως του και διαπραγματεύεται το τίμημα ανάλογα με αυτά τα δεδομένα.

Συνήθως η επιθεώρηση ξεκινάει από τον έλεγχο των πιστοποιητικών του πλοίου παρουσία πλοιάρχου, έπειτα ο επιθεωρητής έχει βάση του χρόνου του ένα έτοιμο πλάνο επιθεωρήσεως που όμως στην πράξη δεν τηρείται λόγω του ότι το πλοίο κατά τη διάρκεια της επιθεωρήσεως είναι φορτωμένο και δεν έχει σταματήσει τις εργασίες του, οπότε κάποιους χώρους θα είναι αδύνατο η και δύσκολο να τους ελέγξει. Κάποιους άλλους χώρους πιθανός να μην του επιτραπεί να τους ελέγξει από το πλήρωμα του πλοίου σε σχέση με τη συμφωνία που έκανε ο αγοραστής με τον πωλητή σε σχέση με τους επιτρεπόμενους χώρους προς επιθεώρηση.

### **3.7 Όρος 5: Χρόνος και Τόπος Παραδόσεως (Notice, time and place of delivery)**

*a) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with            and            days notice of the estimated time of arrival at the intended place of drydocking / underwater inspection / delivery. When the Vessel is at the place of*

*delivery and in every respect physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery.*

*b) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/ in in the Sellers' option.*

*Expected time of delivery:*

*Date of canceling (see Clauses 5 c), 6 b) (iii) and 14):*

*c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the canceling date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and propose a new canceling date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either canceling this Agreement in accordance with Clause 14 within 7 running days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new canceling date. If the Buyers have not declared their option within 7 running days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new canceling date and shall be substituted for the canceling date stipulated in line 61.*

*If this Agreement is maintained with the new canceling date all other terms and conditions hereof including those contained in Clauses 5 a) and 5 c) shall remain unaltered and in full force and effect. Cancellation or failure to cancel shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under Clause 14 for the Vessel not being ready by the original canceling date.*

*d) Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers where after this Agreement shall be null and void.*

Στον όρο 5 του ΜΟΑ προσδιορίζεται ο τόπος καθώς και ο χρόνος παραδόσεως του Πλοίου και μνημονεύεται η υποχρέωση ενημέρωσης του πωλητή όπως αποτυπώνεται στη σύμβαση. Σύμφωνα με τον όρο 5 του ΜΟΑ, ο πωλητής οφείλει να ενημερώνει τον αγοραστή πότε θα είναι το Πλοίο έτοιμο για παράδοση και συγκεκριμένα να κρατά ενήμερο τον αγοραστή για το ακριβές πρόγραμμα του Πλοίου και να του απευθύνει ειδοποίηση με τον εκτιμώμενο χρόνο αφίξεως του Πλοίου στο τόπο που έχει συμφωνηθεί να λάβει χώρα η φυσική του παράδοση.

Όταν πλέον το Πλοίο είναι στον τόπο παραδόσεως και έτοιμο για την φυσική παράδοση από κάθε άποψη ήτοι σε πλήρη ετοιμότητα προς παράδοση, ο πωλητής απευθύνει στον αγοραστή την Ειδοποίηση Ετοιμότητας (Notice of Readiness) εγγράφως και στην πράξη με ένα ηλεκτρονικό μήνυμα. Η Ειδοποίηση Ετοιμότητας είναι σημαντική, καθώς ο αγοραστής πρέπει να καταβάλει το υπόλοιπο του τιμήματος και να παραλάβει το Πλοίο μέσα σε καθορισμένο χρονικό διάστημα από την

παραλαβή της Ειδοποίησης Ετοιμότητας.

Προκειμένου ο πωλητής να απευθύνει έγκυρη Ειδοποίηση Ετοιμότητας (NOR) απαιτείται: (α) Το Πλοίο να βρίσκεται στον λιμένα παραδόσεως, (β) Το Πλοίο να είναι σε φυσική ετοιμότητα.

Ο τόπος παραδόσεως συνήθως είναι συγκεκριμένο λιμάνι ή αγκυροβόλιο σε προκαθορισμένη τοποθεσία. Στην πράξη, αναφέρεται μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, το «delivery range», μέσα στη οποία ο πωλητής έχει το δικαίωμα να παραδώσει το Πλοίο οπουδήποτε, αρκεί να ενημερώσει προσηκόντως και εμπρόθεσμα τον αγοραστή, ώστε ο τελευταίος να προβεί σε όλες τις απαραίτητες προετοιμασίες παραλαβής. Ο πωλητής έχει δικαίωμα εναλλακτικά να παραδώσει το Πλοίο είτε σε συγκεκριμένη θέση παραβολής, είτε σε αγκυροβόλιο εντός του λιμένα αλλά όχι πλαγιοδετημένο (safe and accessible berth or anchorage). Είναι σημαντικό για τον αγοραστή να βεβαιωθεί ότι ο λιμένας παραδόσεως εκτός από ασφαλής είναι και εύκολα προσβάσιμος, ώστε να μπορέσει να παραλάβει το Πλοίο και να επιβιβάσει το νέο πλήρωμα.

Ο χρόνος παραδόσεως συμφωνείται μεταξύ των συμβαλλομένων με καταληκτική ημερομηνία την ημέρα ακυρώσεως. Σε περίπτωση που ο πωλητής, παρά τις προσπάθειες του, δεν είναι έτοιμος να παραδώσει το Πλοίο μέχρι την ημερομηνία ακυρώσεως, μπορεί να απευθύνει στον αγοραστή γραπτή ειδοποίηση και να προτείνει νέα ημερομηνία ακυρώσεως. Σε αυτή την περίπτωση ο αγοραστής εναλλακτικά μπορεί είτε να ακυρώσει την σύμβαση ή να αποδεχθεί την νέα ημερομηνία ακυρώσεως μέσα σε επτά (7) ημέρες από την λήψη της ειδοποίησης.

Σε περίπτωση που το Πλοίο χαθεί ή καταστραφεί πριν την παράδοση του στον αγοραστή, η προκαταβολή επιστρέφεται στον αγοραστή και η σύμβαση ακυρώνεται.

Εάν ο πωλητής δεν παραδώσει το πλοίο στον αγοραστή εντός του συμφωνηθέντος χρονικού διαστήματος έως την ημέρα ακυρώσεως, ο αγοραστής έχει δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση. Αν το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να παραδοθεί μέσα στην μνημονευόμενη ημερομηνία παρά την απαιτούμενη επιμέλεια που έδειξε ο πωλητής τότε ο τελευταίος μπορεί να προτείνει εγγράφως στον αγοραστή νέα ημερομηνία ακύρωσης και ο αγοραστής έχει το δικαίωμα είτε να την αποδεχτεί είτε να την απορρίψει και να ακυρώσει τη σύμβαση κατ' επιλογήν του βάση του όρου 14 του ΜΟΑ.

Ο αγοραστής μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα του μέσα σε προθεσμία επτά ημερολογιακών ημερών από την λήψη της ειδοποίησης του πωλητή, αν δεν το

ασκήσει, θεωρείται ότι η πρόταση του πωλητή έγινε δεκτή και παρατείνεται ο χρόνος παραδόσεως του Πλοίου. Στην περίπτωση δε που το πλοίο απολεσθεί ολικά (actual total loss) πριν την παράδοση του στον αγοραστή, η προκαταβολή μαζί με τους τόκους πρέπει να επιστραφεί σε αυτόν και η σύμβαση θεωρείται άκυρη και άνευ περιεχομένου (null and void).

### **3.8 Όρος 6: Δεξαμενισμός (Drydocking) /Επιθεώρηση με δύτες**

a) *\*\* The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation\*.*

b) *\*\* (i) The Vessel is to be delivered without drydocking. However, the Buyers shall have the right at their expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification society prior to the delivery of the Vessel. The Sellers shall at their cost make the Vessel available for such inspection. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification Society. If the conditions at the port of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port.*

*(ii) If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to effect the Vessel's class, then unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to effect the Vessel's class, such defects shall be made good by the Sellers at their expense to the satisfaction of the classification society without condition/recommendation\*. In such event the Sellers are to pay also for the cost of the underwater inspection and the Classification Society's attendance.*

*(iii) If the Vessel is to be drydocked pursuant to Clause 6 b) (ii) and no suitable drydocking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per Clause 5 b). Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per clause 5 b) which shall, for the purpose of this clause, become the new port of delivery. In such event the canceling date provided for in clause 5 b) shall be extended by the additional time required*

*for the dry-docking and extra steaming, but limited to a maximum of 14 running days.*

*c) If the vessel is drydocked pursuant to Clause 6 a) or 6 b) above*

*(i) the Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the right to require the tailshaft to be drawn and surveyed by Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection of the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to effect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation\*.*

*(ii) the expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out, in which case the Sellers shall pay these expenses. The Sellers shall also pay the expenses if the Buyers require the survey and parts of the system are condemned or found defective or broken so as to effect the vessel's class\*.*

*(iii) the expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees shall be paid by the Sellers if the Classification Society issues any condition/recommendation\* as a result of the survey or if it requires survey of the tailshaft system. In all other cases the Buyers shall pay the aforesaid expenses, dues and fees.*

*(iv) the Buyers' representative shall have the right to be present in the drydock, but without interfering with the work or decisions of the Classification surveyor.*

*(v) the Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk and expense without interfering with the Sellers' or the Classifications surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk and expense. In the event that the Buyers' work requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with Clause 3, whether the vessel is in drydock or not and irrespective of Clause 5 b).*

*\* Notes, if any, in the surveyor's report which are accepted by the classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.*

*\*\* 6a) and 6 b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 a) to apply.*

Ο όρος 6 του ΜΟΑ αναφέρεται στην επιθεώρηση του πλοίου και στον ενδεχόμενο δεξαμενισμό του. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα εναλλακτικά είτε να γίνει δεξαμενισμός του Πλοίου (drydocking) προκειμένου ο αγοραστής να επιθεωρήσει τα ύφαλα του, είτε να γίνει υποβρύχια επιθεώρηση (underwater inspection) του Πλοίου από δύτες της επιλογής του αγοραστή και με δικά του έξοδα. Και στις δύο εναλλακτικές περιπτώσεις, η διαδικασία τελεί υπό την εποπτεία του Νηογνώμονα του Πλοίου. Στην περίπτωση της επιθεώρησης, αν βρεθούν ζημιές που επηρεάζουν την κλάση του πλοίου, ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να τις επισκευάσει με δικά του έξοδα.

Κοινή συναινέσει οι συμβαλλόμενοι μπορούν να επιλέξουν να γίνει υποβρύχια επιθεώρηση του Πλοίου, από δύτες της επιλογής του αγοραστή και με δικά του έξοδα. Ο δε πωλητής οφείλει με δικά του έξοδα να ετοιμάσει το Πλοίο για την υποβρύχια επιθεώρηση και σε περίπτωση που οι συνθήκες στο λιμάνι παραδόσεως (ποιότητα υδάτων, φτωχή ορατότητα, ρεύματα) δεν επιτρέπουν την υποβρύχια επιθεώρηση, ο πωλητής οφείλει να μεταφέρει το Πλοίο σε εναλλακτική τοποθεσία, κατάλληλη για την εν λόγω επιθεώρηση. Εάν οι δύτες εντοπίσουν βλάβες στα ύφαλα του Πλοίου, τα οποία επηρεάζουν την κλάση του Πλοίου, η επιδιόρθωση αυτών μπορεί να γίνει είτε εν πλω, εφόσον αυτό είναι εφικτό, είτε σε δεξαμενή. Εάν δε απαιτείται ο δεξαμενισμός του Πλοίου, ο Νηογνώμονας του Πλοίου θα επιθεωρήσει τις ζημιές και θα επιβλέπει όλη την διαδικασία επιδιορθώσεως. Το κόστος του δεξαμενισμού, της επισκευής καθώς και της υποβρύχιας επιθεωρήσεως σε αυτή την περίπτωση βαρύνει τον πωλητή.

Η διαδικασία αυτή γίνεται πριν την παράδοση του Πλοίου και λαμβάνει χώρα στο λιμάνι παραδόσεως, όπου είναι παρόντες οι εκπρόσωποι του πωλητή και του αγοραστή.

Στον ίδιο όρο γίνεται πρόβλεψη για την διαδικασία επιθεωρήσεως του συστήματος πρόωσης. Η επιθεώρηση αυτή γίνεται με έξοδα του αγοραστή, εκτός εάν έχει ζητηθεί από τον Νηογνώμονα, οπότε ο πωλητής βαρύνεται με αυτά. Επίσης, τα έξοδα θα βαρύνουν τον πωλητή εφόσον βρεθούν ελαττώματα ή βλάβες στο σύστημα πρόωσης, οι οποίες πρέπει να επιδιορθωθούν, αντίθετα, εάν δεν βρεθούν ελαττώματα ή βλάβες που επηρεάζουν την κλάση του Πλοίου, τα έξοδα δεξαμενισμού βαρύνουν τον αγοραστή.

### **3.9 Όρος 7: Εφεδρικά μέρη και Καύσιμα. (spares and bunkers)**

*The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are to be excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s) / propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. The radio installation and navigational equipment shall be included in the sale without extra payment if they are the property of the Sellers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.*

*The Sellers have the right to take ashore crockery, plates, cutlery, linen and other articles bearing the Seller's flag or name, provided they replace same with similar unmarked items. Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessel(s), shall be excluded without compensation. Captain's, Officers' and Crew's personal belongings including the slop chest are to be excluded from the sale, as well as the following additional items (including items on hire):*

*The Buyers shall take over the remaining bunkers and unused lubricating oils in storage tanks and sealed drums and pay the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel. Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.*

Σύμφωνα με τον όρο 7 του ΜΟΑ, ο πωλητής υποχρεούται να παραδώσει στον αγοραστή το Πλοίο μαζί με όλα τα παραρτήματα του, είτε αυτά βρίσκονται επί του Πλοίου είτε όχι. Εξαιρούνται μόνο τα εφεδρικά μέρη επί παραγγελία (spares on order). Όλα τα εφεδρικά μέρη, προπέλες, πηδάλια, και όλος ο εφεδρικός εξοπλισμός περιλαμβάνεται στα παραδοτέα πράγματα, εφόσον αποτελούν παραρτήματα του Πλοίου κατά τον χρόνο της επιθεωρήσεως του. Επίσης δεν υποχρεούται να αντικαταστήσει τυχόν εφεδρικό εξοπλισμό που χρησιμοποίησε μέχρι την παράδοση, αλλά τα αντικείμενα που έχουν αντικατασταθεί ανήκουν και αυτά στον αγοραστή. Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας και όλος ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας περιλαμβάνεται στα παραδοτέα πράγματα, εκτός εάν δεν ανήκει στον πωλητή. Επίσης, στον αγοραστή θα παραδοθούν και όλες οι προμήθειες που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί, χωρίς επιπλέον πληρωμή.

Ο πωλητής δικαιούται να αφαιρέσει και να πάρει από το Πλοίο όλο τον εξοπλισμό



που φέρει το όνομα του Πλοίου και τα διακριτικά σήματα του πωλητή, αλλά οφείλει να τα αντικαταστήσει με άλλα ανάλογα αντικείμενα. Της μεταβιβάσεως εξαιρούνται, τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος και του Πλοιάρχου του Πλοίου. Επίσης, είναι δυνατόν να εξαιρεθούν ορισμένα αντικείμενα, τα οποία θα κατονομάζονται και θα περιγράφονται αναλυτικά μέσα στο κείμενο του ΜΟΑ ή σε ξεχωριστή λίστα που θα αποτελεί παράρτημα του ΜΟΑ (Addendum) και αναπόσπαστο τμήμα του, είτε γιατί ο πωλητής επιθυμεί να εξαιρεθούν της μεταβιβάσεως είτε γιατί δεν αποτελούν ιδιοκτησία του πωλητή αλλά είναι εκμισθωμένα σε τρίτους. (excluded items)

Τέλος, ο αγοραστής προκειμένου να πάρει και όλα τα καύσιμα και λιπαντικά που υπάρχουν στο Πλοίο, θα πρέπει να καταβάλει στον πωλητή την αξία αυτών σύμφωνα με τις τρέχουσες καθαρές τιμές στο λιμάνι παραδόσεως και κατά τον χρόνο παραδόσεως. Η πληρωμή γίνεται στο ίδιο νόμισμα με αυτό του τιμήματος αγοράς του Πλοίου και ταυτόχρονα με την παράδοση του Πλοίου. Ο προσδιορισμός της αξίας των καυσίμων και λιπαντικών που απομένουν επί του Πλοίου κατά τον χρόνο της παραδόσεως είναι ένα θέμα που δημιουργεί προστριβές μεταξύ πωλητή και αγοραστή και μπορεί να φτάσει και μέχρι την ακύρωση της συμφωνίας. Προς αποφυγήν προστριβών τα καύσιμα μετρώνται κατά την παράδοση του πλοίου με παρόντες εκπροσώπους και των δύο μερών και η αξία τους αναδεικνύεται με τιμολόγια.

Εάν ο πωλητής δεν τηρήσει τον όρο και δεν παραδώσει στον αγοραστή όλα τα παραρτήματα του Πλοίου ή όλο τον εφεδρικό του εξοπλισμό, ο αγοραστής μπορεί να αξιώσει ως αποζημίωση το κόστος αντικαταστάσεως των αντικειμένων που δεν παραδόθηκαν σε αυτόν

### **3.10 Όρος 8: Έγγραφα (Documentation)**

#### **The place of closing:**

*In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall furnish the Buyers with delivery documents, namely:*

a) *Legal Bill of Sale in a form recordable in (the country in which the Buyers are to register the Vessel), warranting that the Vessel is free from all encumbrances, mortgages and maritime liens or*

*any other debts or claims whatsoever, duly notarially attested and legalized by the consul of such country or other competent authority. b) Current Certificate of Ownership issued by the competent authorities of the flag state of the Vessel. c) Confirmation of Class issued within 72 hours prior to delivery. d) Current Certificate issued by the competent authorities stating that the Vessel is free from register encumbrances. e) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and furnish a Certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within 4 (four) weeks after the purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered. f) Any such additional documents as may reasonably be required by the competent authorities for the purpose of registering the Vessel provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of this Agreement.*

*At the time of delivery the Buyers and the Sellers shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.*

*At the time of delivery the Sellers shall hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans etc., which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers to have the right to take copies. Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall be promptly forwarded to the Buyers at Buyers' expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers to have the right to take copies of same.*

Ο όρος αυτός αποτελεί τον σημαντικότερο όρο της σύμβασης αγοραπωλησίας καθώς μνημονεύει τα έγγραφα που θα πρέπει να ανταλλάγουν μεταξύ των συμβαλλομένων με τα οποία αφενός νομιμοποιούνται στην εν λόγω δικαιοπραξία και ουσιαστικά λαμβάνει χώρα η νομική μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στο νέο αγοραστή. (legal delivery)

Στην πράξη και για συντομία χρόνου καθώς πολλά έγγραφα απαιτούν θεωρήσεις, πράγμα που καθιστά χρονοβόρα τη διαδικασία έκδοσης τους, τα εν λόγω έγγραφα έχουν ήδη ανταλλαχτεί μεταξύ των συμβαλλομένων σε πρόχειρη μορφή (draft) έτσι ώστε να γίνει ένας πρώτος έλεγχος τόσο για την νομιμότητα τους όσο και για το λεκτικό που έχει συμφωνηθεί να αποτυπωθεί στο σώμα των εγγράφων, όπου αυτό καθίσταται δυνατό και βάση του συμφωνηθέντος όρου.

Στην πράξη επίσης και λόγω σημαντικότητας του όρου καταρτίζεται ένα ξεχωριστό

Addendum το οποίο περιλαμβάνει όλα τα έγγραφα που υποχρεούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να ανταλλάξουν μεταξύ τους το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ΜΟΑ.

Τόσο ο πωλητής όσο και ο αγοραστής παραδίδουν κατά κύριο λόγο έγγραφα τα οποία αποδεικνύουν ουσιαστικά την νομιμότητα της αγοραπωλησίας. Ο δε πωλητής την κυριότητα του και την νομιμοποίηση της πωλήτριας εταιρίας να προβεί στην εν λόγω δικαιοπραξία και ο δε αγοραστής την αντίστοιχη νομιμοποίηση του.

Ένα καράβι συνήθως αποτελεί περιουσία μιας μονοβάπορης εταιρίας η οποία διέπεται από το νομικό καθεστώς του τόπου σύστασης της. Προκειμένου να είναι νόμιμη η αγοραπωλησία θα πρέπει η εν λόγω πωλήτρια εταιρεία βάση καταστατικού της να έχει δικαίωμα να πωλήσει το εν λόγω πλοίο και η δε αγοράστρια να νομιμοποιείται να το αγοράσει καθώς και τα πρόσωπα που τις εκπροσωπούν θα πρέπει να έχουν δικαίωμα υπογραφής. Συνεπώς αμφότεροι θα παραδώσουν επικυρωμένα αντίγραφα του καταστατικού της εταιρίας (articles of incorporation), πρακτικά του διοικητικού της συμβουλίου το οποίο αποφασίζει και εγκρίνει την πώληση (resolutions) και αντίστοιχα που αποφασίζει και εγκρίνει την αγορά, πιστοποιητικό στο οποίο εμφανίζονται οι αξιωματούχοι της εταιρίας (certificate of incumbency), πληρεξούσιο με το οποίο έχει δοθεί εξουσία για υπογραφή καθώς και για οτιδήποτε άλλο μνημονεύεται σ αυτό (power of attorney), βεβαίωση σύστασης και ισχύος της εταιρίας ήτοι η εταιρεία βρίσκεται σε λειτουργία (certificate of goodstanding) , και οτιδήποτε άλλο συμφωνηθεί μεταξύ των συμβαλλομένων για περισσότερη εξασφάλιση της συναλλαγής. Τα εν λόγω πιστοποιητικά θα είναι επικυρωμένα ή θεωρημένα από αρμόδιες αρχές όπως ακριβώς συμφωνήθηκε και αποτυπώθηκε στον εν λόγω όρο του ΜΟΑ ή σε ξεχωριστό Addendum.

Ο πωλητής επιπροσθέτως θα πρέπει να παραδώσει και το σχετικό πιστοποιητικό κυριότητας και βαρών του πλοίου που εκδίδεται από το νηολόγιο που ανήκει καθώς και πιστοποιητικό διαγραφής του από το εν λόγω νηολόγιο και τα σχετικά τιμολόγια στα οποία φαίνεται η τιμή του πλοίου και των καυσίμων που θα παραδοθούν. Το σημαντικότερο έγγραφο το οποίο παραδίδει ο πωλητής στον αγοραστή και με το οποίο μεταβιβάζεται η κυριότητα του πλοίου στον νέο αγοραστή είναι το Bill of Sale και αποτελεί τον τίτλο κυριότητας του. Στο σώμα του εγγράφου γίνεται πλήρης

αναφορά των συμβαλλόμενων μερών, της ταυτότητας του πλοίου και αναφέρεται με σαφήνεια ότι το πλοίο μεταβιβάζεται χωρίς βάρη, υποθήκες, χρέη κλπ, και το έγγραφο υπογράφεται.

Το τελευταίο και σημαντικό έγγραφο με το οποίο ολοκληρώνεται η διαδικασία είναι το πρωτόκολλο παραλαβής παράδοσης (protocol of delivery and acceptance) η απόδειξη δηλαδή ότι επήλθε η παράδοση και από το ακριβές χρονικό σημείο που αναγράφεται εκεί, ο νέος κύριος του πλοίου έχει την πλήρη ευθύνη και κατοχή του, φέρει δε πλέον τον κίνδυνο αυτού.

Στην περίπτωση που το πλοίο υποστεί καταστροφή, ζημία ή οτιδήποτε προκύψει πλέον ευθύνη φέρει ο νέος κύριος, γι αυτό και έχει τεράστια σημασία η ακριβής ώρα που αναγράφεται στο πρωτόκολλο παραλαβής παράδοσης. Με τον τρόπο αυτό τελειώνει και το στάδιο της φυσικής παράδοσης του πλοίου. (Physical delivery)

Το πλοίο ανήκει πλέον στο στόλο της νέας πλοιοκτήτριας εταιρείας η οποία στην πράξη συστήνεται για το σκοπό αγοράς του πλοίου, στο όνομα της οποίας ανοίγεται τραπεζικός λογαριασμός. Το εν λόγω πλοίο αποτελεί πλέον περιουσιακό της στοιχείο.

### **3.11 Όρος 9: Βάρη (Encumbrances)**

*The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.*

Καταρχάς ο όρος βάρος αναφέρεται σε δικαιώματα τρίτων επί του πλοίου, είτε εμπράγματα είτε ενοχικά. Ο αγοραστής ως καλόπιστος συμβαλλόμενος θέλει να εξασφαλίσει ότι κατά το χρόνο της παράδοσης το πλοίο θα είναι ελεύθερο υποθήκης (mortgage) και λοιπών βαρών ήτοι ναυτικών απαιτήσεων (maritime liens), ελεύθερο ναύλωσης (charter free) και ότι σε περίπτωση που υπάρχει βάρος ή υποθήκη ή οποιαδήποτε αξίωση τρίτου κατά του Πλοίου, θα αποζημιωθεί από τον πωλητή για την ζημία που τυχόν υποστεί. Με τον όρο 9 ο πωλητής εγγυάται ότι το πλοίο θα παραδοθεί ελεύθερο από οποιοδήποτε βάρος και εξασφαλίζεται ότι ο αγοραστής θα

αποζημιωθεί από τον πωλητή για οποιαδήποτε απαίτηση που γεννήθηκε προ της παράδοσης του πλοίου. Τα μνημονεύμενα στον όρο σημαντικότερα βάρη του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

**Υποθήκη (mortgage)** : συστήνεται κατά το νόμο μόνο για τα ακίνητα και αντίστοιχα ενέχυρο για τα κινητά. Κατ' εξαίρεση στο πλοίο συστήνεται υποθήκη. Δικαιολογητικός λόγος για τη σύσταση υποθήκης και όχι ενεχύρου σε πλοίο αν και αυτό είναι κινητό είναι η μεγάλη αξία του πλοίου και η μεγάλη σημασία του για την εθνική οικονομία. Στην υποθήκη επίσης δεν χρειάζεται παράδοση του πράγματος σε αντίθεση με το ενέχυρο.

Ναυτική υποθήκη καλείται το εμπράγματο βάρος πάνω σε πλοίο το οποίο παραχωρείται από τον πλοιοκτήτη, τον κύριο του πλοίου ή τον αντιπρόσωπο αυτού με σκοπό την εξασφάλιση απαίτησης του δανειστή. Η υποθήκη συστήνεται σε Πλοίο ή ιδανική μερίδα πλοίου (συμπεριλαμβανομένων των συστατικών και των παραρτημάτων κατά το άρθρο 1 ΚΙΝΔ ή Ναυπηγούμενο πλοίο εφόσον έχει νηολογηθεί ( α.1 ΚΙΝΔ). Συστήνεται με μονομερή δήλωση του πλοιοκτήτη και συμβολαιογραφικό έγγραφο ως συστατικό τύπο.

Η παραπάνω απλή ναυτική υποθήκη αποτελούσε μεταφορά του θεσμού της υποθήκης επί ακινήτων στο ναυτικό δίκαιο. Ξένοι θεσμοί<sup>19</sup> καθιστούσαν ευχερέστερη τη δανειοδότηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξαιτίας της αδυναμίας αυτοχρηματοδότησης στην κατασκευή ή την αγορά νέων πλοίων συχνά κατέφευγαν σε τραπεζικά δάνεια του εξωτερικού τα οποία δίνονταν μεν ευκολότερα επέβαλαν όμως όρους διαφορετικούς από αυτούς του ελληνικού δικαίου (απλή ναυτική υποθήκη) προσφέροντας αυξημένες εγγυήσεις υπέρ του ενυπόθηκου δανειστή. Με το Ν.Δ. 3899/1958 καθιερώθηκε νομοθετικά η προτιμώμενη υποθήκη. Προτιμώμενη υποθήκη καλείται η ναυτική υποθήκη πάνω σε πλοίο χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 κόρων με την οποία παρέχονται στο δανειστή διευρυμένες εξουσίες που ενεργοποιούνται κατά το χρόνο που η απαίτηση καθίσταται ληξιπρόθεσμη. Ουσιαστικά και στην πράξη ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής εξασφαλίζει πια καλύτερα την απαίτηση του και προβαίνει πιο πρόθυμα σε δανειοδότηση. Συστήνεται με σύμβαση μεταξύ των συμβαλλομένων και συστατικό

---

<sup>19</sup> Preferred mortgage

τύπο τον συμβολαιογραφικό.

Η υποθήκη εγγράφεται στο υποθηκολόγιο του λιμένα στον οποίο είναι νηολογημένο το υποθηκευόμενο πλοίο (από τότε υπάρχει η υποθήκη, βάσει του χρόνου εγγραφής κρίνεται η τάξη των υποθηκών.) (ΚΙΝΔ α.197)

Στην απλή ναυτική υποθήκη ο δανειστής έχει δικαίωμα να εκποιήσει το πλοίο σε αναγκαστικό πλειστηριασμό και να ικανοποιηθεί κατά προτίμηση από το προϊόν του πλειστηριασμού. Στην προτιμώμενη πέρα από το δικαίωμα αυτό έχει και περαιτέρω δικαιώματα, όπως να αναλάβει τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου και να ικανοποιηθεί από τα καθαρά έσοδα του. (Ν.Δ. 3899/1958 α.1) αλλά και όσα δικαιώματα προκύπτουν από την σύμβαση σύστασης της υποθήκης. (Ν.Δ. 3899/1958 α.5)

**Ναυτικές απαιτήσεις (Maritime liens):** αφορούν απαιτήσεις από ζημιά που έχει τυχόν προκαλέσει το πλοίο αλλά και απαιτήσεις από τραυματισμό ή απώλεια ζωής που βρίσκονται σε άμεση σχέση με τη λειτουργία του πλοίου, απαιτήσεις από οφειλές σε λιμάνια, κανάλια και πλοηγούς, απαιτήσεις για αποζημίωση μετά από τη διάσωση του πλοίου (salvage), απαιτήσεις από μισθούς του πληρώματος, έξοδα επαναπατρισμού, οφειλές κοινωνικής ασφάλισης καθώς και απαιτήσεις για τα έξοδα του πλοιάρχου. οι απαιτήσεις οι οποίες στην ουσία γεννούν προνόμια υπέρ τρίτων και συνεπώς αξιώσεις περιλαμβάνονται στη Διεθνή Συνθήκη περί Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993<sup>20</sup>.

Οι εν λόγω απαιτήσεις διέπονται από το δικαίωμα της χώρας που γεννήθηκαν και ο τρίτος που έχει μια απαίτηση δύναται να πετύχει την κατάσχεση του πλοίου παρά την αλλαγή της πλοιοκτησίας και τη μεταβίβαση της κυριότητας σε νέο κύριο με αποτέλεσμα ο αγοραστής να προβεί σε μια αγορά και στην ουσία να κατασχεθεί το πλοίο του για να ικανοποιηθεί η απαίτηση τρίτου.

### **3.12 Όρος 10: Φόροι (Taxes)**

*Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration under the Buyers' flag shall be for the Buyers account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers'*

<sup>20</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993

*register shall be for the Sellers' account.*

Ο όρος 10 του MoA αναφέρεται στα έξοδα που απαιτούνται για την διαγραφή του Πλοίου από την προηγούμενη σημαία του και την εγγραφή του στην νέα σημαία. Τα μεν έξοδα (φόροι, τέλη, δικηγορικά έξοδα κτλ) για την διαγραφή του Πλοίου βαρύνουν τον πωλητή, τα δε ανάλογα έξοδα για την εγγραφή του Πλοίου υπό την νέα σημαία του ή σε περίπτωση μη αλλαγής σημαίας της εγγραφής της νέας πλοιοκτησίας, βαρύνουν τον αγοραστή.

### **3.13 Όρος 11: Κατάσταση παράδοσης (Condition on Delivery)**

*The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted. However, the Vessel shall be delivered with her class maintained without condition/recommendation\*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition /recommendation\* by Class or relevant authorities at the time of delivery.*

*"Inspection" in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4 a) or 4 b), if applicable, or the Buyers' inspection prior to the signing of this Agreement. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.*

*\* Notes, if any, in the surveyor's reports which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.*

Ο όρος 11 αφορά δύο βασικά στοιχεία της πώλησης : αφενός την κατάσταση του πλοίου τη στιγμή της παράδοσης του και αφετέρου ποιο συμβαλλόμενο μέρος θα φέρει τον κίνδυνο του πλοίου. Όπως έχει προαναφερθεί όσον αφορά τον κίνδυνο , μέχρι την παράδοση του πλοίου, τον κίνδυνο φέρει ο πωλητής. Αμέσως μετά την φυσική παράδοση του πλοίου στον αγοραστή και την υπογραφή του σχετικού πρωτόκολλου παράδοσης ήτοι μετά τον ακριβή χρόνο που μνημονεύεται στο πρωτόκολλο , τον κίνδυνο φέρει ο αγοραστής.

Όσον αφορά την κατάσταση του πλοίου, ο πωλητής οφείλει να παραδώσει το Πλοίο στην ίδια κατάσταση όπως όταν αυτό επιθεωρήθηκε από τον αγοραστή λαμβανομένης ωστόσο υπόψη της φυσικής φθοράς, φθορές δηλαδή οφειλόμενες στη

συνήθη χρήση (fair, wear and tear excepted). Επιπλέον, κατά τον χρόνο παραδόσεως το Πλοίο πρέπει να είναι ελεύθερο ζημίας (average damage), να διατηρεί την κλάση του χωρίς παρατηρήσεις και όλα τα πιστοποιητικά του να είναι έγκυρα, εν ισχύει χωρίς παρατηρήσεις, όπως κατά το χρόνο της επιθεώρησής του, δεδομένου ότι το πλοίο βρίσκεται σε συνεχή κίνηση.

Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η υποχρέωση του πωλητή να διατηρεί το πλοίο σε καλή κατάσταση αλλά και η υποχρέωση του αγοραστή να μην μπορεί να ακυρώσει τη συμφωνία με την αιτιολογία της χειροτέρευσης του.

Σε σπάνιες περιπτώσεις που το πλοίο αγοράζεται χωρίς επιθεώρηση, ως χρόνος κρίσιμος για τον προσδιορισμό της κατάστασης παράδοσης είναι η ημερομηνία υπογραφής του ΜΟΑ.

Ο πωλητής οφείλει να παραδώσει το πλοίο στην κατάσταση που βρίσκονταν αυτό κατά τη στιγμή της επιθεώρησής του ήτοι με όλα τα κρυφά και φανερά ελαττώματα του, με εξαίρεση μόνο τις φθορές που οφείλονται στη συνήθη χρήση και ο αγοραστής οφείλει να το παραλάβει εφόσον εξακριβώσει ότι δεν έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές από το χρόνο της επιθεώρησής του.

### **3.14 Όρος 12 – Όνομα και διακριτικά του πλοίου (Name/markings)**

*Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.*

Σύμφωνα με τον όρο 12 του ΜΟΑ, ο αγοραστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αλλάξει το όνομα και τα διακριτικά του Πλοίου με την παραλαβή του. Με την μεταβίβαση του Πλοίου, αφενός ο πωλητής, εφόσον αποξενώνεται της κυριότητας του, επιθυμεί να γίνει αυτό διεθνώς γνωστό μέσω της αλλαγής των δύο πιο σημαντικών διακριτικών του πλοίου του, αυτών του ονόματος του και της σημαίας του. Αφετέρου, ο αγοραστής επιθυμεί να επισημάνει την αλλαγή της πλοιοκτησίας προκειμένου να αποφύγει τον κίνδυνο, τυχόν πιστωτές του πωλητή να ισχυριστούν ότι το Πλοίο είναι των ιδίων συμφερόντων.

### **3.15 Όρος 13 - Υπερημερία Αγοραστή (Buyers' default)**



*Should the deposit not be paid in accordance with Clause 2, the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest. Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3, the Sellers have the right to cancel the Agreement, in which case the deposit together with interest earned shall be released to the Sellers. If the deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.*

Υπερημερία καλείται νομικά η συνηθέστερη περίπτωση αθέτησης της υποχρέωσης του οφειλέτη κατά την οποία από υπαιτιότητά του δε γίνεται εμπρόθεσμη εκπλήρωση της παροχής

Σύμφωνα με τον όρο 13 του ΜΟΑ, σε περίπτωση υπερημερίας του αγοραστή, ο πωλητής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει την συμφωνία και να απαιτήσει αποζημίωση για τις ζημίες που υπέστη και για όλα τα έξοδα του, και όλα αυτά με τον νόμιμο τόκο.

Ο αγοραστής θεωρείται ως υπερήμερος σε δύο περιπτώσεις: α) περίπτωση που δεν καταβάλει την προκαταβολή σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον όρο 2 του ΜΟΑ β) σε περίπτωση που δεν καταβάλει το τίμημα σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον όρο 3 του ΜΟΑ . Στην δεύτερη αυτή περίπτωση, η προκαταβολή απελευθερώνεται στον πωλητή, εν είδει αποζημιώσεως και αν αυτή δεν επαρκεί να καλύψει τις ζημίες και τα έξοδα του, μπορεί να ζητήσει περαιτέρω αποζημίωση.

Εν προκειμένω, αγοραστής καθίσταται υπερήμερος εάν δεν καταβάλει την προκαταβολή ή το τίμημα εν γένει. Η μεν προκαταβολή πρέπει να τοποθετηθεί σε κοινό λογαριασμό (joint account) στο όνομα του πωλητή και του αγοραστή μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την υπογραφή του ΜΟΑ, ενώ το τίμημα πρέπει να καταβληθεί στον πωλητή κατά την παράδοση του Πλοίου από τον πωλητή στον αγοραστή. Επομένως, σε περίπτωση αδυναμίας του αγοραστή να τηρήσει τους όρους του ΜΟΑ και να καταβάλει την προκαταβολή ή το τίμημα εν γένει, τότε ο πωλητής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει την σύμβαση, κηρύσσοντας τον αγοραστή υπερήμερο και να αξιώσει αποζημίωση. Προϋπόθεση αξίωσης αποζημίωσης αποτελεί η ύπαρξη και απόδειξη ζημίας.

Το μέτρο της ζημίας υπολογίζεται βάση του άρθρου 50 του Νόμου περί πώλησης

αγαθών 1979<sup>21</sup>. Για τον δε υπολογισμό της ζημίας θα πρέπει κατά το εν λόγω άρθρο να πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ως εξής :

(α) η απώλεια να είναι άμεσο επακόλουθο της παραβάσεως του όρου εκ μέρους του αγοραστή, (β) η απώλεια να αποτελεί φυσικό επακόλουθο της ανωτέρω παραβάσεως. Πρέπει να υπάρχει άμεσος δεσμός μεταξύ της παραβάσεως και της ζημίας του πωλητή.

### **3.16 Όρος 14 - Υπερημερία Πωλητή (Sellers' default)**

*Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with Clause 5 a) or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the date stipulated in line 61 the Buyers shall have the option of canceling this Agreement provided always that the Sellers shall be granted a maximum of 3 banking days after Notice of Readiness has been given to make arrangements for the documentation set out in Clause 8. If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again in every respect by the date stipulated in line 66 and new Notice of Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement the deposit together with interest earned shall be released to them immediately. Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the date stipulated in line 61 or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.*

Ο όρος 14 προβλέπει τις περιπτώσεις υπερημερίας του πωλητή. Ο πωλητής καθίσταται υπερήμερος ως προς την παράδοση του Πλοίου εφόσον αποτύχει να δώσει Ειδοποίηση Ετοιμότητας ή να ολοκληρώσει επιτυχώς την νομική παράδοση του Πλοίου. Σε περίπτωση, λοιπόν, που (α) ο πωλητής αποτύχει να δώσει Ειδοποίηση Ετοιμότητας (Notice of Readiness - NOR) σύμφωνα με όσα προβλέπει το ΜΟΑ ή (β) αποτύχει να ολοκληρώσει επιτυχώς την μεταβίβαση του Πλοίου μέχρι την ημερομηνία ακυρώσεως, ο αγοραστής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει την σύμβαση.

Εν τω μεταξύ, ο αγοραστής οφείλει να παράσχει στον πωλητή και προθεσμία τριών (3) εργασίμων ημερών μετά την Ειδοποίηση Ετοιμότητας, προκειμένου ο αγοραστής να προλάβει να ετοιμάσει τα απαιτούμενα έγγραφα για την μεταβίβαση του τίτλου του πλοίου, σύμφωνα με τον όρο 8 του ΜΟΑ ή τα όσα με ξεχωριστό Addendum συμφωνήθηκαν μεταξύ των συμβαλλομένων στην πώληση. Πρόκειται για όλα τα

---

<sup>21</sup> Sale of Goods Act 1079

νομικά έγγραφα που συμφωνήθηκε να ανταλλάγουν μεταξύ των μερών

Βάση του όρου 3 του ΜΟΑ, ο αγοραστής έχει προθεσμία (3) εργασίμων ημερών για να παραλάβει το Πλοίο μετά την Ειδοποίηση Ετοιμότητας. Στην πράξη και επειδή το πλοίο δεν βρίσκεται ακινητοποιημένο αλλά πάντα σε κίνηση, πριν δοθεί η Ειδοποίηση Ετοιμότητας για την φυσική του παράδοση στο νέο αγοραστή και η μετάθεση της κατοχής και του κινδύνου του πλοίου στο νέο αγοραστή, είναι ταυτόχρονα έτοιμη και η νομική του παράδοση ήτοι τα νομικά έγγραφα που αφορούν το πλοίο, τις συμβαλλόμενες εταιρείες και τα απαιτούμενα και συμφωνηθέντα συνοδευτικά έγγραφα της πώλησης.

Σε περίπτωση που το Πλοίο παύσει να είναι έτοιμο για φυσική παράδοση αφού έχει δοθεί η Ειδοποίηση Ετοιμότητας αλλά πριν την παράδοση του στον αγοραστή, ο αγοραστής έχει δικαίωμα να ακυρώσει την σύμβαση, αλλά εφόσον έχει παρέλθει η ημερομηνία ακυρώσεως και το Πλοίο δεν έχει καταστεί και πάλι έτοιμο για φυσική παράδοση, ούτε έχει δοθεί νέα Ειδοποίηση Ετοιμότητας. Σε περίπτωση, λοιπόν υπερημερίας του πωλητή, η προκαταβολή επιστρέφεται στον αγοραστή αμέσως, ενώ ταυτόχρονα εφόσον η αποτυχία του πωλητή να παραδώσει το Πλοίο οφείλεται σε αποδεδειγμένη αμέλεια του, αυτός υποχρεούται να αποζημιώσει τον αγοραστή για κάθε ζημία που τυχόν έχει υποστεί και για όλα τα έξοδα του με τον νόμιμο τόκο, ανεξάρτητα αν ο τελευταίος θα ακυρώσει την σύμβαση ή όχι.

### **3.17 Όρος 15 – Εκπρόσωποι του Αγοραστή (Buyers' Representatives)**

*After this Agreement has been signed by both parties and the deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two representative(s) on board the Vessel at their sole risk and expense upon arrival at                    on or about                    These representatives are on board for the purpose of familiarization and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers' representatives shall sign the Sellers' letter of indemnity prior to their embarkation*

Μετά την υπογραφή της συμβάσεως και από τα δύο μέρη και την τοποθέτηση της προκαταβολής από τον αγοραστή, ο τελευταίος έχει το δικαίωμα να τοποθετήσει επί του Πλοίου δύο (2) εκπροσώπους, με δική του ευθύνη και έξοδα, όταν το Πλοίο αφιχθεί σε ορισμένο λιμάνι. Οι εκπρόσωποι του αγοραστή επιβιβάζονται στο Πλοίο

με μόνο σκοπό την εξοικείωση τους με το Πλοίο και τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό του. Οι εκπρόσωποι αυτοί δεν επιτρέπεται να επέμβουν καθ' οιονδήποτε τρόπο με την λειτουργία του Πλοίου, καθώς είναι απλοί παρατηρητές. Κατά την επιβίβαση τους, οι εκπρόσωποι του πωλητή πρέπει να υπογράψουν και τις ανάλογες επιστολές προς τον πωλητή με τις οποίες αναλαμβάνουν να αποζημιώσουν τον πωλητή για κάθε ζημία που θα προκαλέσουν επί του Πλοίου και έναντι τρίτων προσώπων. Σε κάποιες δε περιπτώσεις μπορεί να συμφωνηθεί και ένα συγκεκριμένο ποσό που συμπεριλαμβάνει τα έξοδα του κάθε εκπρόσωποι τις ημέρες που θα μείνει στο πλοίο και τα οποία θα πληρωθούν από τον αγοραστή στον πωλητή.

Στην πράξη ο αγοραστής επιδιώκει να επιβιβάζει όσους περισσότερους εκπροσώπους μπορεί ενώ ο πωλητής να περιορίσει το δυνατόν τον αριθμό τους αλλά και την τυχόν επέμβαση τους στο πλοίο πριν την φυσική του παράδοση.

### **3.18 Όρος 16 – Διαιτησία (Arbitration)**

*a) \* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final. b) \* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Law of the State of New York and should any dispute arise out of this Agreement, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this Agreement may be made a rule of the Court.*

*The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc. New York. c) \* Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration at [redacted], subject to the procedures applicable there. The laws of [redacted] shall govern this Agreement.*

Ο όρος 16 του ΜΟΑ ρυθμίζει το δίκαιο στο οποίο θα υπάγεται η εν λόγω σύμβαση, ουσιαστικά το δικαίον που διέπει την σύμβαση καθώς και τη συμφωνία της Διαιτησίας, βάση της οποίας τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν το δίκαιο

που θα διέπει την σύμβαση καθώς και τα αρμόδια δικαστήρια που θα επιληφθούν της όποιας διαφοράς. Επομένως, εναλλακτικά, τα μέρη μπορούν να επιλέξουν το αγγλικό δίκαιο ή το αμερικανικό δίκαιο ή οποιοδήποτε άλλο δίκαιο αυτοί επιθυμούν. Ανάλογα, μπορούν να ορίσουν ως αρμόδια δικαστήρια τα δικαστήρια του Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης ή οποιασδήποτε άλλης επικράτειας. Στην πράξη επιλέγεται το Αγγλικό δίκαιο και το αγγλικό νομοθέτημα του 1996 που ρυθμίζει την πράξη διαιτησίας<sup>22</sup>

Σύμφωνα με την διαδικασία που προβλέπεται στον όρο, κάθε μέρος ορίζει τον Διαιτητή που επιθυμεί και κοινοποιεί στο άλλο μέρος την επιλογή του. Κάθε μέρος έχει δικαίωμα να ορίσει τον Διαιτητή της επιλογής του μέσα σε δεκατέσσερις (14) ημέρες από την ανακοίνωση της επιλογής του άλλου μέρους. Σε περίπτωση αδυναμίας διορισμού Διαιτητή μέσα στην ανωτέρω προθεσμία, θα αποφασίσει ο μόνος Διαιτητής και η απόφαση του θα είναι δεσμευτική. Σε περίπτωση δε που οι δύο Διαιτητές δεν καταλήξουν σε απόφαση, μπορούν να αποταθούν σε τρίτο Διαιτητή, του οποίου η απόφαση θα είναι δεσμευτική. Η απόφαση των Διαιτητών, είτε από κοινού είτε κατά πλειοψηφία είναι δεσμευτική για τα μέρη.

Η διαιτησία είναι τρόπος επιλύσεως διαφορών όχι από τα πολιτειακά δικαστήρια αλλά από ιδιώτες, τους διαιτητές, τους οποίους ορίζουν τα μέρη, δηλαδή οι συμβαλλόμενοι σε συμφωνία διαιτησίας που είναι ταυτόχρονα και διάδικοι στη διαιτητική διαδικασία. Η Διαιτησία επομένως, παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα να επιλύσουν τις διαφορές τους αποφεύγοντας την αντιδικία ενώπιον των πολιτειακών δικαστηρίων. Η διαφορά υπάγεται και επιλύεται από αμερόληπτο τρίτο πρόσωπο κατ' επιλογή των μερών, το οποίο εκδίδει απόφαση, σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας.

Επιπλέον, η Διαιτησία χαρακτηρίζεται από την εμπιστευτικότητα και την ιδιωτικότητα, καθώς η διεξαγωγή της διαδικασίας δεν είναι δημόσια. Το διαιτητικό δικαστήριο παρέχει ακόμη ταχύτητα, καθώς οι χρόνοι είναι σύντομοι και προκαθορισμένοι, επαρκείς όμως για την εις βάθος εξέταση της υπόθεσης, και αρκετές φορές χαμηλότερο κόστος, καθώς αποφεύγεται η καταβολή δικαστικού ενσήμου και αποφεύγεται η μακροχρόνια δικαστική διαμάχη.

---

<sup>22</sup> Arbitration Act 1996

## Κεφάλαιο τέταρτο

### Αποπεράτωση αγοραπωλησίας – φυσική & νομική παράδοση του πλοίου

#### 4.1 Στάδιο αποπεράτωσης αγοραπωλησίας

Το τρίτο και τελευταίο στάδιο, το στάδιο της αποπεράτωσης, περιλαμβάνει θέματα σχετικά με την παράδοση του πλοίου που πρέπει να διευθετηθούν προ της παραδόσεως, συμπεριλαμβανομένης της επιθεωρήσεως των υφάλων του πλοίου από τον Νηογνώμονα, την προετοιμασία των εγγράφων που θα παραδοθούν και την παράδοση του ίδιου του πλοίου, με την ταυτόχρονη πληρωμή του τιμήματος που έχει συμφωνηθεί.

Η παράδοση των εγγράφων που καλείται νομική παράδοση του πλοίου και η φυσική παράδοση του πλοίου συνήθως λαμβάνουν χώρα σε διαφορετικές τοποθεσίες, ανάλογα με το που βρίσκεται το πλοίο και που βρίσκονται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες καθώς και η τράπεζα στην οποία θα καταβληθεί το ολικό τίμημα. Η τελική επιθεώρηση του πλοίου, η οποία γίνεται από τον επιθεωρητή του Νηογνώμονα γίνεται στον τόπο της φυσικής παραδόσεως και ελέγχονται τα ύφαλα του πλοίου, ενώ αυτό βρίσκεται σε δεξαμενή (dry dock), ώστε κατά την παράδοση να παραδοθεί και ένα «καθαρό», ήτοι το πιστοποιητικό κλάσης του να μην έχει παρατηρήσεις. Ο επιθεωρητής μπορεί να ζητήσει να γίνουν κάποιες επισκευές, οι οποίες κατά το στάδιο αυτό επιβαρύνουν τον πωλητή, καθώς ακόμα δεν έχει μεταβιβαστεί η κυριότητα του πλοίου στον αγοραστή και ο πωλητής φέρει ακόμα τον κίνδυνο του πλοίου. Επίσης, εναλλακτικά, υπάρχει η δυνατότητα, ανάλογα με την συμφωνία μεταξύ πωλητή και αγοραστή, ο αγοραστής να ορίσει δύτες, εγκεκριμένους από τον Νηογνώμονα του πλοίου, και αυτοί να επιθεωρήσουν τα ύφαλα του πλοίου όσο αυτό βρίσκεται μέσα στο νερό.

Στο ΜΟΑ περιγράφονται επακριβώς οι διαδικασίες που προηγούνται της παραδόσεως του πλοίου καθώς και η ίδια η διαδικασία παραδόσεως.

Στην πράξη λίγες μέρες προ της φυσικής παράδοσης του πλοίου και για λόγους οικονομίας πολύτιμου χρόνου, τα συμβαλλόμενα μέρη, οι δύο μονοβάπορες εταιρίες του πωλητή και του αγοραστή συμφωνούν και ανταλλάσσουν με ηλεκτρονικό μήνυμα, τα πιστοποιητικά τα οποία έχουν συμφωνηθεί και συμπεριληφθεί στο ΜΟΑ ή σε ένα ξεχωριστό Addendum, υπό τη μορφή draft ήτοι πρόχειρη μορφή, προκειμένου να βεβαιωθούν αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη ότι όσα συμφωνήθηκαν έχουν συμπεριληφθεί καθώς και όσα πιστοποιητικά συμφωνήθηκαν να ανταλλαχθούν,

έχουν εκδοθεί ή βρίσκονται υπό έκδοση και περιέχουν το λεκτικό που συμφωνήθηκε.

#### **4.2 Πιστοποιητικά & έγγραφα του πλοίου κατά την παράδοση**

Στο ΜΟΑ περιγράφονται τα έγγραφα που πρέπει να παραδοθούν από τον πωλητή στον αγοραστή και αντίστροφα κατά την νομική παράδοση του πλοίου. Η λίστα των εγγράφων μπορεί να περιλαμβάνεται είτε στο ίδιο το σώμα του ΜΟΑ είτε σε ξεχωριστό έγγραφο, που αποτελεί παράρτημα και αναπόσπαστο τμήμα του ΜΟΑ, το Addendum, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της συμβάσεως και συνέχεια του ΜΟΑ.

Τα έγγραφα έχουν να κάνουν κυρίως με την φύση και την νομική υπόσταση τόσο της πωλήτριας όσο και της αγοράστριας εταιρίας γι αυτό και ποικίλουν ανάλογα με την δικαιοδοσία της εταιρίας ήτοι τον τόπο σύστασης της. Στην πράξη προ της αγοράς ενός πλοίου συστήνεται μια εταιρεία κυρίως δικαιοδοσίας Liberia, Panama, Marshall Islands και αυτό διότι τα εν λόγω κράτη προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες σύστασης εταιρίας με μικρό κόστος και σε σύντομο χρόνο, γνωστές ως υπεράκτιες εταιρίες (offshore), οι οποίες δεν έχουν άλλο περιουσιακό στοιχείο παρά μόνο το εν λόγω πλοίο που θα αποκτηθεί.

Τα συνηθέστερα έγγραφα είναι: πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου της πωλήτριας εταιρείας, με τα οποία αποφασίζεται η πώληση του πλοίου, πρακτικά της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων της πωλήτριας εταιρείας, με τα οποία εγκρίνεται η απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου, Πιστοποιητικό Καλής Ισχύος (Goodstanding Certificate) της πωλήτριας εταιρείας με το οποίο διαπιστώνεται ότι η εταιρεία είναι εν ισχύ άρα έχει την ικανότητα να πωλήσει, Πληρεξούσιο της πωλήτριας εταιρείας με το οποίο εξουσιοδοτούνται κάποια φυσικά πρόσωπα, Διευθυντές ή μη της εταιρείας, δικηγόρους, να προβούν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την ολοκλήρωση της πωλήσεως του πλοίου, το Bill of Sale, το έγγραφο με το οποίο συντελείται η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου και αποτελεί τον τίτλο κυριότητας του, πιστοποιητικά του Νηογνώμονα, με σημαντικότερο το Πιστοποιητικό Κλάσης, πιστοποιητικά της σημαίας του πλοίου και ιδιαίτερα τυχόν έγγραφο συναινέσεως της σημαίας για την μεταβίβαση του πλοίου, το οποίο εκδίδεται από το Νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο καθώς και το καταστατικό της εταιρείας στο οποίο μνημονεύεται η ικανότητα της εταιρείας να προβεί στις ως άνω ενέργειες, δηλαδή να έχει τη δυνατότητα να πουλήσει πλοίο και να έχει στην κυριότητα της πλοίο.

Επίσης ο πωλητής πρέπει να προχωρήσει και στην διαγραφή του πλοίου από το τρέχον Νηολόγιο του πλοίου και να παραδώσει στον αγοραστή το σχετικό Πιστοποιητικό Διαγραφής του Πλοίου, το οποίο ο αγοραστής με την σειρά του πρέπει να το παραδώσει στο νέο Νηολόγιο, όπου έχει πλέον εγγράψει το πλοίο. Το Πιστοποιητικό Διαγραφής του πλοίου δεν απαιτείται σε περίπτωση που ο αγοραστής επιλέξει να διατηρήσει την ήδη υπάρχουσα σημαία του πλοίου, όποτε θα εγγραφεί στη μερίδα του πλοίου μόνο η μεταβίβαση και αλλαγή της πλοιοκτησίας. Επίσης ο πωλητής πρέπει να προβεί στην ακύρωση της ασφαλιστικής καλύψεως, να εξοφλήσει την υποθήκη που τυχόν είναι εγγεγραμμένη επί του μεταβιβαζόμενου πλοίου, να τακτοποιήσει τυχόν άλλα χρέη του πλοίου προς τρίτους (πρακτορικά, τροφοδοσία, πετρέλαια κτλ.) και να φροντίσει για τον επαναπατρισμό του πληρώματος του.

Όταν ο πωλητής είναι, από κάθε άποψη έτοιμος να παραδώσει το πλοίο, ενημερώνει τον αγοραστή με την Ειδοποίηση Ετοιμότητας Παραδόσεως (Notice of Readiness for delivery). Εφόσον το πλοίο είναι όντως έτοιμο προς παράδοση, ο αγοραστής πρέπει να κανονίσει την πληρωμή των πετρελαίων και λιπαντικών που υπάρχουν πάνω στο πλοίο τη στιγμή της φυσικής του παράδοσης, όπως έχει συμφωνηθεί και να δώσει οδηγίες στην τράπεζα του να καταβάλει το συμφωνημένο τίμημα την ημέρα της παραδόσεως.

### **4.3 Πράξη νηολόγησης**

Κάθε πλοίο για να μπορεί να ταξιδεύει σε διάφορα λιμάνια διεθνώς υποχρεούται να έχει μια εθνικότητα δηλαδή να είναι νόμιμα δηλωμένο σε μια χώρα και να φέρει τη σημαία του εκάστοτε κράτους. Η δήλωση του πλοίου σε μια χώρα καταρτίζεται με τη εγγραφή στο νηολόγιο της, ένα δημόσιο βιβλίο στο οποίο εγγράφονται όλα τα εμπορικά πλοία που ανήκουν στο λιμάνι και φέρουν τη σημαία του κράτους του εν λόγω λιμανιού. Με την πράξη νηολόγησης, το οποίο εγγράφεται στο λιμένα της χώρας και μπορεί να υψώσει την σημαία της χώρας, ο δε πλοιοκτήτης δεσμεύεται να τηρεί το θαλάσσιο νόμο ή το νόμο της εμπορικής ναυτιλίας της εκάστοτε χώρας. Όπως τα φυσικά πρόσωπα έτσι και το πλοίο έχει κάποια μόνιμη κατοικία. Ο τόπος αυτός για τα πλοία είναι ο λιμένας νηολόγησης, που επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη, που χρησιμεύει όχι μόνο ως χαρακτηριστικό στοιχείο του πλοίου, αλλά και ως τόπος στον οποίο πραγματοποιούνται όλες οι πράξεις που αφορούν υποθήκευση, παραχώρηση, δικαστική εκποίηση αυτού κλπ.



Συμφώνα με το άρθρο 2 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και τα άρθρα 5-19 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), ένα πλοίο θεωρείται ελληνικό από τη στιγμή που εγγράφεται στο νηολόγιο του. Βάσει της εγγραφής αυτής χορηγείται το "Πιστοποιητικό νηολόγησης (ship's certificate of registry) αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του σκάφους για κάθε ζήτησή του από τις Αρχές. Ο λιμένας νηολόγησης (port of registry) αναγράφεται κάτω από το όνομα του πλοίου στη πρύμνη (μόνο για τα εμπορικά).

Η επιλογή της σημαίας γίνεται κατόπιν αξιολόγησης σημαντικών παραγόντων όπως ενδεικτικά και όχι περιοριστικά: η φορολογία, το κόστος νηολόγησης, η ταχύτητα νηολόγησης, η αξιοπιστία της σημαίας, η οργάνωση του κράτους σημαίας κλπ. Με την απόκτηση σημαίας το πλοίο αποκτά νομική προσωπικότητα. Η νηολόγηση του πλοίου αποτελεί την θεμελιώδη πράξη για την απόκτηση εθνικότητας και ύψωση της σημαίας του.

#### **4.4 Ένταξη του πλοίου στον στόλο**

Τα πλοία αποτελούν περιουσία ενός νομικού προσώπου, μιας εταιρείας. Όπως συνάγεται από το άρθρο 61 του Αστικού Κώδικα, νομικά πρόσωπα είναι οι ενώσεις προσώπων που επιδιώκουν ορισμένο σκοπό ή σύνολα περιουσίας που έχουν ταχθεί στην υπηρεσία ενός σκοπού και αποκτούν νομική προσωπικότητα, αν τηρηθούν οι όροι που αναγράφει ο νόμος. Ο Πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου που εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο του με σκοπό το κέρδος. Ο πλοιοκτήτης είναι έμπορος δεδομένου ότι ο ίδιος ασκεί ναυτιλιακή επιχείρηση σαν συνηθισμένο επάγγελμα. Αν πολλοί συνιδιοκτήτες εκμεταλλεύονται κοινό πλοίο, υπάρχει συμπλοιοκτησία. Το όνομα του πλοιοκτήτη είναι καταχωρισμένο στο νηολόγιο.

Υπάρχει διαφορά μεταξύ πλοιοκτήτη και εφοπλιστή. Το βασικό χαρακτηριστικό του εφοπλιστή, που τον διακρίνει από τον κύριο του πλοίου, είναι ότι δεν είναι κύριος του πλοίου, αλλά εκμεταλλεύεται αυτό με σκοπό το κέρδος. Η εκμετάλλευση του πλοίου γίνεται από μια διαχειρίστρια εταιρεία είτε με έμπρακτη σύμβαση με τον κύριο του πλοίου ή με ενοχική. Το όνομα του εφοπλιστή είναι και αυτό καταχωρισμένο στο νηολόγιο σαν πρόσωπο που ασκεί ναυτιλιακή εκμετάλλευση του πλοίου.

Στην πράξη άλλη εταιρεία έχει την κυριότητα του πλοίου και άλλη τη διαχείριση. Συνήθως η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι μια μονοβάπορη εταιρεία οιασδήποτε εταιρικής μορφής ακόμη και υπεράκτια εταιρεία (offshore) συνήθως οι Λιβεριάνικες

εταιρίες, οι εταιρίες της νήσου Μάρσαλ, του Παναμά κλπ. Οι εταιρικές αυτές μορφές είναι εύχρηστες λόγω του ότι συστήνονται εύκολα και γρήγορα, με λιγότερο κόστος και φορολογία καθώς και πιο ευέλικτους κανόνες. Συστήνονται κατά κύριο λόγο από δικηγόρους. Η σύσταση των Offshore Companies γίνεται μέσω εξουσιοδοτημένων νομικών ή φυσικών προσώπων για κάθε χώρα που επιτρέπει παρόμοια σύσταση. Συνεπώς, οι συνιστώσες παρόμοιες εταιρίες δεν είναι καν αναγκαίο να μεταβούν στην χώρα της Offshore Company, διότι εξουσιοδοτημένα πρόσωπα σαν τα παραπάνω υπάρχουν σ όλες τις σημαντικές ναυτιλιακές χώρες.

Το 1979 με το νόμο 959 θεσπίστηκε μια νέα μορφή εταιρίας στο ελληνικό δίκαιο, η ναυτική εταιρία που είναι και αυτή μία ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρία που διέπεται από ειδικό νομοθετικό καθεστώς που στοχεύει στη διευκόλυνση της λειτουργίας της εφοπλιστικής επιχείρησης με ένα θεσμό απλό και εύκαμπτο. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου αυτού η ναυτική εταιρία είναι η συνιστώμενη κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου και έχοντας ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα εκμετάλλευση ή την διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων

Κάθε καράβι ανήκει σε μία μόνο εταιρεία με αποτέλεσμα οτιδήποτε και αν προκύψει και χρειαστεί να κατασχεθεί εταιρικό περιουσιακό στοιχείο να κατασχεθεί ένα μόνο πλοίο και όχι όλος ο στόλος που πιθανόν διαθέτει η διαχειρίστρια εταιρεία. Επιπλέον δεν κινδυνεύει η περιουσία της διαχειρίστριας εταιρείας, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η ευθύνη του πλοιοκτήτη. Η όποια δε αξίωση αποζημίωσης κατά της εταιρείας θα περιορίζεται στην περιουσία της.

## **Κεφάλαιο πέμπτο**

### **Διάλυση πλοίων**

## 5.1 Γενικά

Στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή όταν η λειτουργία τους γίνεται πλέον οικονομικά ασύμφορη τα πλοία πωλούνται στα διαλυτήρια πλοίων. Η αγορά της διάλυσης των πλοίων αποτελεί ένα αναπόσπαστο τμήμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και συνεισφέρει στην ισορροπία της . Σε περιόδους κρίσης το διεθνές εμπόριο μειώνεται, με αποτέλεσμα τον περιορισμό ναυπήγησης νέων πλοίων και την αύξηση της διάλυσης των πλοίων μεγάλης ηλικίας. Η αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας αυξάνει τη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές, με αποτέλεσμα καλύτερες τιμές για τα μεταχειρισμένα πλοία, μείωση του αριθμού των πλοίων που διαλύονται, με συνέπεια την αύξηση των τιμών αγοράς των πλοίων προς διάλυση. Κατά τη διάλυσή ενός πλοίου, έως και το 95-98% του βάρους του μπορεί να ανακυκλωθεί και πολύτιμα υλικά όπως ο χάλυβας, το ξύλο και άλλος εξοπλισμός επαναχρησιμοποιούνται . Έτσι, η ανακύκλωση των πλοίων θεωρείται ένα στοιχείο<sup>23</sup> στρατηγικής ανάπτυξης με πολλαπλά οικονομικά οφέλη<sup>24</sup>

Παγκοσμίως, περίπου 200-600 μεγάλα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους διαλύονται κάθε χρόνο για τον σίδηρο, το ατσάλι, άλλα μέταλλα και εξοπλισμό που φέρουν<sup>25</sup> . Ο μεγαλύτερος όγκος διάλυσης πλοίων σήμερα λαμβάνει χώρα στην νότια Ασία. Αρχικά αναπτύχθηκε στις ΗΠΑ και την Ευρώπη, όμως σταδιακά από τη δεκαετία του '70 μεταφέρθηκε σε αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτή η μετακίνηση συνέβη για δύο κυρίως λόγους : Ο πρώτος ήταν το κόστος. Η ανακύκλωση πλοίων αποτελεί τομέα εντάσεως εργασίας με αποτέλεσμα να πάψει να είναι επικερδής στις δυτικές χώρες, όπου το κόστος εργασίας είναι υψηλό. Ο δεύτερος λόγος σχετίζεται με την επικινδυνότητα των εργασιών διάλυσης λόγω της εργασίας καθαυτής, αλλά και των επικίνδυνων υλικών που υπάρχουν πάνω στα πλοία .

Οι δυτικές χώρες ήταν απρόθυμες να αναλάβουν το κόστος των εργασιών, που θα γίνονταν με υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ αντίθετα οι αναπτυσσόμενες το είδαν ως μια καλή ευκαιρία εργασίας και υψηλών κερδών, μια και τα εργασιακά πρότυπα σε αυτές είναι εξαιρετικά χαμηλά. Με δυο λόγια, η επιβολή αυστηρότερων περιβαλλοντικών και εργασιακών όρων αύξησε το

---

<sup>23</sup> (Lloyd's Register, 2011).

<sup>24</sup> (Stopford, 2009).

<sup>25</sup> Samiotis et al., 2013

κόστος της διάλυσης και η αγορά στράφηκε προς ορισμένες ασιατικές χώρες που παρέχουν φθηνότερες υπηρεσίες λόγω της ανυπαρξίας μέτρων προστασίας των εργαζομένων και του περιβάλλοντος. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 η διάλυση πλοίων γινόταν κυρίως στην Ταιβάν, την Κορέα και την Κίνα, που μπήκε στην αγορά στις αρχές της δεκαετίας του '80, λόγω αυξημένων αναγκών για σίδηρο. Ακολούθησε μια περίοδος μετάβασης, που οδήγησε στη σημερινή κατάσταση, όπου πρωτοστατούν η Ινδία, το Πακιστάν, το Μπαγκλαντές, η Κίνα και η Τουρκία. Τη δεκαετία 2004-2013, το 96-98% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gross tonnage) ανακυκλωνόταν στις χώρες αυτές<sup>26</sup>. Το Μπαγκλαντές καλύπτει το 80-90% των αναγκών του σε ατσάλι από τη διάλυση των πλοίων. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους η ανακύκλωση των πλοίων με τον απαιτούμενο σεβασμό σε περιβαλλοντικούς όρους δεν είναι οικονομικά βιώσιμη, όπως :

- η αστάθεια της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών (κυρίως των δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου),
- η ποικιλία των υλικών πάνω σε ένα πλοίο και το γεγονός ότι ορισμένα ανακυκλώνονται δύσκολα (μικτά υλικά) ή δεν χρησιμοποιούνται πια ή έχουν απαγορευτεί (αμιάντος),
- το μεγάλο κόστος ανακύκλωσης ορισμένων υλικών,
- η απουσία αγοράς στην Ευρώπη για την ανακύκλωση μεταλλικών κατασκευών και χρησιμοποιημένου εξοπλισμού πλοίων

## 5.2 Νομοθετικό πλαίσιο

Το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environmental Program – UNEP) εκτιμά ότι το 90% των τοξικών αποβλήτων παγκοσμίως παράγεται από τις πλούσιες βιομηχανικές χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Προκειμένου να αποφύγουν τις πολυδάπανες διεργασίες διαχείρισης αυτών των αποβλήτων, οι βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες έβρισκαν διέξοδο εξάγοντας τα απόβλητά τους στις φτωχές αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες τα δέχονταν για οικονομικούς λόγους, αλλά δεν είχαν τα μέσα και την τεχνογνωσία να τα επεξεργαστούν με ασφαλή τρόπο. Μετά από σκάνδαλα αυτού του είδους που αποκαλύφθηκαν κατά τη δεκαετία του '80, υπήρξε γενική κατακραυγή ενάντια σε τέτοιες πρακτικές και το 1992 τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση της Βασιλείας για τη Διασυνοριακή Μεταφορά Επικίνδυνων Αποβλήτων

---

<sup>26</sup> IMO/MEPC, 2014

και τη Διάθεσή τους<sup>27</sup>, η οποία έχει στόχο την ελαχιστοποίηση της παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων, την επεξεργασία και απόθεσή τους κοντά στην πηγή παραγωγής και την ελαχιστοποίηση της διασυνοριακής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων. Η σύμβαση ενσωματώθηκε στο ευρωπαϊκό δίκαιο με τον κανονισμό 259/93/ΕΟΚ και κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ν. 2203/1994 (ΦΕΚ 58/Α). Με την τροπολογία «Ban Amendment» στη Σύμβαση της Βασιλείας, απαγορεύονται οι εξαγωγές αποβλήτων από τις πλούσιες χώρες του ΟΟΣΑ προς τρίτες χώρες, όπως είναι οι χώρες της Αφρικής και οι περισσότερες χώρες της Ασίας. Η τροπολογία αυτή δεν έχει τεθεί σε ισχύ, έχει όμως επικυρωθεί από αρκετά κράτη, όπως το σύνολο της ΕΕ, η Κίνα και η Τουρκία, αλλά όχι η Ινδία. Η τροπολογία συνδυάζεται με την απόφαση της Σύμβασης της Βασιλείας ότι τα προς διάλυση πλοία μπορούν να χαρακτηριστούν ως επικίνδυνα απόβλητα λόγω των τοξικών ουσιών που ενδεχομένως φέρουν. Ο συνδυασμός των ανωτέρω δύο στοιχείων σημαίνει ότι εάν δηλωθεί ότι ένα πλοίο πρόκειται να διαλυθεί και βρίσκεται σε ένα λιμάνι χώρας του ΟΟΣΑ που έχει επικυρώσει τα ανωτέρω, τότε μπορεί να μη δύναται να ανακυκλωθεί σε χώρα εκτός ΟΟΣΑ. Παρά την ισχύ της όμως, η Σύμβαση της Βασιλείας καταστρατηγείται ή παρακάμπτεται συνεχώς στο πεδίο της ανακύκλωσης των πλοίων, διότι αποτελεί ένα γενικό εργαλείο που δεν λαμβάνει υπόψη το κανονιστικό πλαίσιο, τις δομές διακυβέρνησης και άλλες ειδικές απαιτήσεις του τομέα. Για παράδειγμα, ένα πλοίο είναι δυνατό να καταστεί επικίνδυνο απόβλητο σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης της Βασιλείας και συγχρόνως να χαρακτηρίζεται πλοίο δυνάμει άλλων διεθνών κανόνων. Αυτό το νομικό κενό αποτελεί αντικείμενο συστηματικής εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα τα περισσότερα πλοία της ΕΕ να διαλύονται στην Ασία, χωρίς προηγουμένως να έχουν αφαιρεθεί τα τοξικά τους απόβλητα, παρακάμπτοντας πλήρως την απαγόρευση της Βασιλείας και των αντίστοιχων διατάξεων του κανονισμού για τη μεταφορά αποβλήτων.

### 5.3 Τρόποι Διάλυσης των πλοίων

---

<sup>27</sup> (Basel Convention, 2014)

Η διάλυση των πλοίων γίνεται με τις ακόλουθες μεθόδους<sup>28</sup>:

**Προσάραξη στην ακτή ή προσγειάλωση (Beaching):** Χρησιμοποιείται στο 95% της διάλυσης πλοίων σήμερα. Κατά τις εαρινές παλίρροιες, στη διάρκεια της πλημμυρίδας, τα πλοία βγαίνουν όσο το δυνατόν πιο κοντά στην ακτή. Αν το πλοίο δεν καταφέρει να βγει αρκετά έξω στην ακτή και προσαράξει στα λασπώδη πεδία της διαπαλιρροιακής ζώνης, κόβεται με οξυγόνο στη θέση προσάραξης και καθώς γίνεται ελαφρύτερο, σε επόμενη πλημμυρίδα, έλκεται σταδιακά προς την ακτή με βαρούλκα και βαριά συρματόσχοινα. Άλλος τρόπος είναι η κοπή μεγάλων κομματιών του πλοίου που αποτίθενται στα λασπώδη πεδία. Κατόπιν τα κομμάτια αυτά σύρονται προς την ακτή. Η διάλυση γίνεται από έξω προς τα μέσα. Είναι η φθηνότερη και πιο κερδοφόρα μέθοδος αλλά και η λιγότερο περιβαλλοντικά ορθή και η λιγότερο ασφαλής. Χρησιμοποιείται κυρίως στην Ινδία (Αλάνγκ), το Μπαγκλαντές (Τσίταγκον) και το Πακιστάν (Γκαντάνι). Οι περιοχές αυτές έχουν μεγάλο εύρος παλίρροιας και εκτεταμένες αμμώδεις ακτές.

**Σε νεωλκείο, κοινώς γλίστρα (Landing ή slipway):** Στη μέθοδο αυτή το πλώριο τμήμα του πλοίου βρίσκεται στην ξηρά, σε νεωλκείο ή γλίστρα, ενώ η πρύμνη επιπλέει. Όλη η εργασία επιτελείται στην ξηρά. Κομμάτια χάλυβα ή άλλος εξοπλισμός κόβονται με τη βοήθεια σταθερών ή πλεόντων γερανών και κατόπιν μεταφέρονται σε δευτερεύουσες περιοχές κοπής στην ξηρά. Καθώς το πλοίο ελαφραίνει, τραβιέται σταδιακά προς την ξηρά. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως στην Αλιάγα της Τουρκίας. Υπάρχουν όμως και άλλες μικρής κλίμακας και ιστορικές τοποθεσίες που λειτουργούν κατά τον ίδιο τρόπο στην Ευρώπη, όπως το Ινβερκίθινγκ στο Ηνωμένο Βασίλειο, που χρησιμοποιήθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η μέθοδος αυτή αποτελεί τροποποίηση της προσγειάλωσης, με ουσιώδεις διαφορές: το πλοίο βγαίνει και στην περίπτωση αυτή με φόρα στην ακτή ή (στις περισσότερες περιπτώσεις) σε τσιμεντένιο νεωλκείο. Η βασική διαφορά είναι η απουσία παλίρροιας, με αποτέλεσμα να είναι ευκολότερο να ελεγχθεί η διαδικασία, να συγκρατηθούν οι διαρροές και να μειωθεί ο περιβαλλοντικός κίνδυνος.

**Παρά την αποβάθρα (Afloat ή alongside):** Στη μέθοδο αυτή το πλοίο επιπλέει αγκυροβολημένο ασφαλώς κατά μήκος ενός κρηπιδώματος, αποβάθρας ή προβλήτας.

<sup>28</sup> (IMO/MEPC, 2007· Lloyd's Register, 2011)

Συχνά χρησιμοποιούνται εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις για τον σκοπό αυτό. Κομμάτια χάλυβα κόβονται καθώς το πλοίο είναι αγκυροβολημένο, με τη βοήθεια σταθερών ή πλεόντων γερανών. Κατόπιν μεταφέρονται σε δευτερεύουσες περιοχές κοπής στην ξηρά. Η διαδικασία επιτελείται από πάνω προς τα κάτω. Πρώτα αφαιρείται η υπερδομή και τα ανώτερα τμήματα και κατόπιν η διάλυση συνεχίζεται έως το μηχανοστάσιο, μέχρι να απομείνει μόνο ο πυθμένας του πλοίου. Μέσω μιας διαδικασίας διαδοχικής ανύψωσης και ερματισμού, διαλύεται σταδιακά το πίσω και το εμπρός τμήμα του πυθμένα, έως ότου είτε ανυψώνεται το τελευταίο κομμάτι είτε στέλνεται σε δεξαμενή για το τελικό κόψιμο. Η διαδικασία αυτή τυποποιήθηκε στην Κίνα. Οι τοπικές επιπτώσεις της ρύπανσης μπορεί να είναι εμφανείς, μια και δεν υφίσταται παλίρροια για να διασπείρει τους ρύπους. Από την άλλη πλευρά, η απουσία παλίρροιας, όπως και στην περίπτωση της Τουρκίας, βοηθάει στην παρακολούθηση, τη συλλογή και τον καθαρισμό της ρύπανσης.

**Ξηρή μέθοδος σε δεξαμενές (Dry method):** Η αποσυναρμολόγηση επιτελείται σε δεξαμενές και τα απόβλητα μπορούν να συλλεχθούν χωρίς να ρυπάνουν τη θάλασσα. Η μέθοδος αυτή είναι η πιο ασφαλής, καθαρή και περιβαλλοντικά ορθή, όμως δεν χρησιμοποιείται λόγω του υψηλού κόστους της κατασκευής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων. Μια από τις κυριότερες τέτοιες εγκαταστάσεις παγκοσμίως είναι το Leavesley International Facility στο Λίβερπουλ του Ηνωμένου Βασιλείου. Το πλοίο εκεί εισέρχεται στη δεξαμενή και διαλύεται κομμάτι κομμάτι. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας, η δεξαμενή καθαρίζεται και πλημμυρίζει και πάλι για να δεχτεί το επόμενο πλοίο. Η πιθανότητα ατυχηματικής ρύπανσης είναι ουσιαστικά μηδενική, καθώς όλα τα απόβλητα συγκρατούνται στη δεξαμενή.

## **Κεφάλαιο έκτο**

### **Συμπεράσματα**

Καταρχάς η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μια επιχείρηση διαφορετική από τις άλλες καθώς παρουσιάζει ιδιομορφίες που δεν συναντώνται σε άλλους τύπους εταιρειών. Η ιδιαιτερότητα της δεν έγκειται μόνο στο ότι ασχολείται κατά κύριο λόγο με πλοία, αλλά επεκτείνεται και στο ότι λειτουργεί μέσα σε ένα ιδιαίτερα αυστηρά ελεγχόμενο πλαίσιο με τυπικό χαρακτήρα καθώς και στο γεγονός του ότι είναι συνεχώς υποχρεωμένη να αναζητά κοινό τρόπο συνεννόησης ανάμεσα σε δυο διαφορετικής φιλοσοφίας καθεστώτα: αυτό της στεριανής επιχείρησης που κινείται ελεύθερα μέσα στα πλαίσια που ορίζει το σημερινό οικονομικό και νομικό σύστημα και σε εκείνο του πλοίου που αίρει την καταγωγή του από στρατιωτικού τύπου παρελθόν. Οι δυο κόσμοι συνεργάζονται και συγκρούονται ταυτόχρονα μέσα στην εξέλιξη του χρόνου σε ένα διεθνή κόσμο που κινείται και αλλάζει, όπως αλλάζει το νομικό, το τεχνολογικό και το διοικητικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Παρά την συνεχή αλλαγή, λίγο πολύ σε όλα τα επίπεδα, η διάφορα στην νοοτροπία παραμένει σταθερή, πέρα από άτομα, ομάδες ή επιχειρήσεις. Παρόλα αυτά η ισορροπία και η οργάνωση που χαρακτηρίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση την κάνει να ξεχωρίζει από άλλες και της προσδίδει κύρος και σταθερότητα.

Η ναυτιλία αποτέλεσε ένα σημαντικό στοιχείο της Ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από τα αρχαία χρόνια. Σήμερα το ναυτικό αποτελεί μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της χώρας. Κατά το 1960, το μέγεθος του ελληνικού ναυτικού εμπορικού στόλου σχεδόν διπλασιάστηκε, κυρίως από τις επενδύσεις που έγιναν από τους επιχειρηματίες μεγιστάνες Αριστοτέλη Ωνάση και Σταύρο Νιάρχο. Η βάση της σύγχρονης ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας δημιουργήθηκε μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο όταν αρκετοί Έλληνες επιχειρηματίες μπόρεσαν να



συσσωρεύσουν περίσσειμα πλοίων που πουλήθηκαν σε αυτούς από την κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών μέσω της πράξης πώλησης πλοίων του εποχής του 1940. Σύμφωνα με το BTS ο ελληνικός στόλος είναι σήμερα ο μεγαλύτερος στον κόσμο, με 3.079 πλοία και το 18% της ικανότητας του παγκόσμιου στόλου με σύνολο dwt από 141,931 χιλιάδες (142 εκατομμύρια dwt). Στις κατηγορίες πλοίων σύμφωνα με τα στατιστικά του 2001, η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη στα τάνκερ και στα μεταφορικά πλοία φορτίου (*bulk carriers*), τέταρτη στους αριθμούς κοντέινερ, και επίσης τέταρτη στα υπόλοιπα είδη πλοίων. Σύμφωνα με τον υπολογισμό της ΕΛΣΤΑΤ, η ποντοπόρος ναυτιλία συνεισφέρει γύρω στο 4-7,5% του ελληνικού ΑΕΠ, ενώ σύμφωνα με μια ανάλυση του πρακτορείου Reuters η συνεισφορά της αντιστοιχεί σε περίπου 1% του ΑΕΠ.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Η ναυτιλία είναι διεθνής, και αυτό την κάνει να ξεχωρίζει αλλά και να αποτελεί σημαντικό τομέα οικονομίας. Το αντικείμενο της ναυτιλιακής επιχείρησης, το μέσο με το οποίο αποκτάται το κέρδος αλλά και το μέσο με το οποίο μεταφέρονται διεθνώς τα αγαθά ήτοι το πλοίο, αποτελεί από μόνο του μια επιχείρηση μέσα στην οποία ζουν και εργάζονται άνθρωποι, μεταφέρονται επιβάτες και φορτία ανά τον κόσμο και συντελούνται οι παγκόσμιες μεταφορές. Το πλοίο αποτελεί την περιουσία της ναυτιλιακής επιχείρησης, είναι ο λόγος ύπαρξης της και ο λόγος που τη διαφοροποιεί από τις άλλες εταιρικές μορφές. Για το λόγο αυτό η αγορά αλλά και η πώληση ενός πλοίου αποτελούν τη σημαντικότερη απόφαση για μια εταιρεία καθώς και την πιο σημαντική δραστηριότητα της. Η απόκτηση ενός πλοίου προϋποθέτει μια σειρά από διαδικασίες

και στάδια τα οποία ακολουθούνται ιεραρχικά και μέσα σε αυστηρά χρονικά πλαίσια. Αρχίζοντας από την απόφαση αγοράς ενός πλοίου η οποία θα πρέπει να πληρεί τις δυνατότητες και ικανότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης καθώς και το σκοπό της , μια τέτοια απόφαση επένδυσης ενός σημαντικού χρηματικού κεφαλαίου απαιτεί χρονοβόρους και περίπλοκους σχεδιασμούς οι οποίοι όμως πρέπει να γίνουν τάχιστα και συνάμα σωστά. Ακολουθεί η εξεύρεση του απαιτούμενου κεφαλαίου και η ανεύρεση του πλοίου που πληρεί τα κριτήρια μεταφοράς του υπό μεταφοράν φορτίου καθώς και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου σε σχέση με την τιμή του αλλά και με το οικονομικό εύρος κίνησης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η δανειοδότηση συχνά αποτελεί την κύρια πηγή κεφαλαίου. Ακολουθεί η διαδικασία αγοράς του κατά την οποία απαιτείται ένα ευρύ φάσμα γνώσεων προκειμένου να καταρτιστεί αφενός αλλά και αφετέρου να συντελεστεί η αγορά του πλοίου. γνώσεις οι οποίες προέρχονται από διαφορετικούς κλάδους αλλά αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της ναυτιλιακής εταιρείας. Απαιτείται δε άριστη συνεργασία λόγω της ιδιαιτερότητας του εν λόγω είδους πώλησης καθώς εν προκειμένω η πώληση δεν καταρτίζεται σε ένα μόνο στάδιο όπως η πώληση ενός κοινού αγαθού αλλά χωρίζεται σε δύο στάδια αυτό της αγοράς και σε εκείνο της φυσικής παράδοσης, κι αυτό γιατί απέχουν χρονικά. Η αγοραπωλησία λοιπόν ενός πλοίου είναι μια ξεχωριστή διαδικασία σε όλες τις πτυχές της.

**Στο πρώτο κεφάλαιο** της παρούσας εργασίας περιγράφεται το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο κατά κύριο λόγο διέπει την αγοραπωλησία ενός πλοίου. το Αγγλικό δίκαιο διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην εν λόγω δικαιοπραξία αλλά και στην ναυτιλιακή δραστηριότητα εν γένει. Το Αγγλικό δίκαιο χαρακτηρίζεται για την παλαιότητά του καθώς η θέσπισή του αρχίζει με την κατάληψη των Άγγλων από τους Νορμανδούς τον 11ο αιώνα. Σε αντίθεση με τα δίκαια της ρωμαιογερμανικής οικογένειας (περιλαμβάνει τα δίκαια των χωρών της κεντρικής και νότιας Ευρώπης, μεταξύ αυτών και το ελληνικό), η βάση του Αγγλικού δικαίου δε στηρίζεται στην εξουσία του νομοθέτη, αλλά στη νομολογία. Ενώ αποστολή των Ελλήνων π.χ. δικαστών είναι η ερμηνεία του νόμου, που έχει τεθεί από άλλα όργανα, και η απονομή δικαιοσύνης, οι δικαστές του Αγγλικού δικαίου καλούνται να δημιουργήσουν δικαιικούς κανόνες, απονέμοντας κάθε φορά δικαιοσύνη, κι αυτό λόγω της δεσμευτικής δύναμης του δικαστικού προηγούμενου. Οι κανόνες αυτοί δεν παύουν να είναι δεσμευτικοί και αν ακόμη έχουν πέσει σε αχρησία για μεγάλο χρονικό διάστημα. Στην Αγγλία

δημιουργήθηκαν δύο κλάδοι δικαίου, το δίκαιο των βασιλικών δικαστηρίων (common law) και το δίκαιο του δικαστηρίου της Καγκελαρίας (δίκαιο της επιείκειας, επειδή προσπαθούσε να συμπληρώσει και να αμβλύνει την αυστηρότητα του common law, «equity»). Αργότερα, υπήρξε νομοθετική κινητικότητα η οποία επηρεασμένη από το ρωμαϊκό δίκαιο διαμόρφωσε το ναυτικό, εμπορικό και εκκλησιαστικό δίκαιο, τα οποία αποτέλεσαν τον τρίτο κλάδο δικαίου της Αγγλίας.

Για κάθε κλάδο δικαίου, αρμόδιο να αποφανθεί ήταν διαφορετικό είδος δικαστηρίου, μέχρι την ενοποίηση τους με την Judicature Act το 1873. Η νομολογιακή αυτή φύση του Αγγλικού δικαίου εξακολουθεί να επικρατεί έως σήμερα, παρά τις εκτεταμένες νομοθετικές αναδιαρθρώσεις του 20ου αιώνα στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η αγοραπωλησία ενός πλοίου στηρίζεται κυρίως σε αγγλικά νομοθετήματα και κατά κύριο λόγο στο Sale of Goods Act 1979, το νομοθέτημα το οποίο διέπει γενικά τις πωλήσεις αγαθών. Ως αποδεικτικός τύπος έγγραφης σύμβασης χρησιμοποιείται η φόρμα του Norwegian Shipbrokers Association , το Memorandum of Agreement η οποία υιοθετήθηκε από την BIMCO (Baltic and International Maritime Council το 1956 και έχει έκτοτε τροποποιηθεί το 1983, το 1987, το 1993 και τέλος το 2012. Η φόρμα που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται περισσότερο στην πράξη είναι αυτή του 1993 με κάποιες προσθήκες , αξίζει να αναφερθεί δε, ότι έχει τροποποιηθεί ελάχιστες φορές και οι εν λόγω τροποποιήσεις είχαν να κάνουν περισσότερο με την ανάγκη προσαρμογής της διαδικασίας με τον εκμοντερνισμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τη δημιουργία νέων αναγκών. Παρόλα αυτά στην πράξη και παρά την τελευταία τροποποίηση η οποία έλαβε χώρα το 2012, οι συμβαλλόμενοι εμμένουν στην χρησιμοποίηση της φόρμας του 1993. Βασικό συμπέρασμα είναι το γεγονός του ότι ο έγγραφος τύπος δεν είναι υποχρεωτικός για να καταρτιστεί μια αγοραπωλησία μεταχειρισμένου πλοίου , έχει μόνο αποδεικτική αξία, βάση του αγγλικού δικαίου πράγμα που ισχύει και στο ελληνικό δίκαιο αυστηρά όμως για τα κινητά πράγματα και όχι για τα ακίνητα που απαιτείται συμβολαιογραφικός τύπος προκειμένου να καταρτιστεί έγκυρα μια πώληση ακινήτου. Συνεπώς κατά το αγγλικό δίκαιο το πλοίο υπάγεται όσον αφορά την πώληση του στα κινητά αγαθά ενώ κατά το ελληνικό δίκαιο στα ακίνητα, κυρίως λόγω της μεγάλης αξίας του. Ένα δεύτερο βασικό συμπέρασμα αποτελεί το γεγονός του ότι σε αντίθεση με τα συστήματα δικαίου της ηπειρωτικής Ευρώπης στα οποία αναγνωρίζεται και εφαρμόζεται η αρχή της καλής πίστης όπως άλλωστε και στο ελληνικό δίκαιο τόσο στην κατάρτιση και διαμόρφωση της σύμβασης όσο και στην εκτέλεση της, τέτοια αρχή στο αγγλοσαξονικό δίκαιο

δεν υπάρχει. Ως αποτέλεσμα αυτού στο ΜΟΑ δεν περιλαμβάνεται κανένας όρος που να αφορά την καλή πίστη πράγμα που σημαίνει ότι η αρχή της καλής πίστης δεν διέπει τη σύμβαση αγοραπωλησίας άρα και μια σχετική ερμηνεία ότι η καλή πίστη αποτελεί εξυπακουόμενη αρχή έρχεται σε αντίθεση με τους όρους του ΜΟΑ και δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Το γεγονός του ότι η αρχή της καλής πίστης δεν λαμβάνεται υπόψη έχει μεγάλη σημασία και επίπτωση στην αγοραπωλησία καθώς ελαχιστοποιούνται οι περιπτώσεις να ακυρωθεί μια σύμβαση για λόγους που αφορούν την καλή πίστη ενώ παραδόξως η φύση της αγοραπωλησίας πλοίου είναι τέτοια ώστε μεγάλο μέρος της στην πράξη έχει να κάνει με την καλή πίστη αφού το αντικείμενο της πώλησης δεν παραδίδεται αμέσως στο πωλητή αλλά σε δεύτερο χρόνο. Κατά το αγγλικό δίκαιο ισχύει και εφαρμόζεται η αρχή περί ψευδούς δηλώσεως ήτοι κάθε συμβαλλόμενος πρέπει και έχει δικαίωμα να εξυπηρετεί τα δικά του συμφέροντα χωρίς όμως να καταφεύγει σε ψευδείς δηλώσεις. Ενώ κατά το αγγλικό δίκαιο δεν υπάρχει γενικό καθήκον αποκάλυψης , υπάρχει όμως καθήκον να μην γίνονται αναληθείς δηλώσεις είτε αυτό σημαίνει ρητή ψευδή δήλωση είτε συμπερασματική. Ωστόσο για να ακυρωθεί η σύμβαση θα πρέπει να αποδειχτεί ότι αυτή ακριβώς η ψευδής δήλωση ήταν η αιτία που καταρτίστηκε η εν λόγω σύμβαση. Αν η συμφωνία θα καταρτίζονταν και χωρίς αυτή δεν τίθεται θέμα ακύρωσης. Αν όμως μια ψευδής δήλωση αποτελεί ρητό όρο στη σύμβαση μπορεί να ακυρωθεί η σύμβαση και να ζητηθεί αποζημίωση από τον καλόπιστο συμβαλλόμενο. Στην πράξη η εφαρμογή των διατάξεων περί ψευδούς δήλωσης είναι περιορισμένη και αυτό γιατί είναι δύσκολη η απόδειξη της. Ουσιαστικά ο αγοραστής μαθαίνει για την πραγματική και λεπτομερή κατάσταση του πλοίου μόνο μετά την παράδοση του και μόνο τότε μπορεί να ανακαλύψει το όποιο υφιστάμενο ελάττωμα. Ωστόσο τότε έχει ήδη συντελεστεί η αγοραπωλησία, πληρωθεί το τίμημα με αποτέλεσμα η αναστροφή της πώλησης να είναι πλέον αδύνατη. Το ίδιο δύσκολο είναι να αποδειχτεί και η ύπαρξη δόλου από μέρους του πωλητή. Κατά το αγγλικό δίκαιο αντί της αρχής της καλής πίστης ισχύει η αρχή *caveat emptor* , λατινική έκφραση που σε ελεύθερη ,μετάφραση σημαίνει «ας προσέχει ο αγοραστής», και στην ουσία προειδοποιεί τον αγοραστή ότι θα πρέπει να καταβάλει την απαιτούμενη προσοχή περί του τι αγοράζει και πώς πριν την κατάρτιση της σύμβασης διότι μετά δεν θα μπορεί να υπαναχωρήσει καθιστώντας τον αγοραστή υπαίτιο για το στάδιο πριν τη σύναψη της σύμβασης. Οποιοσδήποτε λοιπόν έλεγχος θα πρέπει να προηγηθεί πριν την αγοραπωλησία. Ένα ακόμη συμπέρασμα που συνάγεται από τα παραπάνω είναι ότι στόχος του σχετικά μικρού σε μέγεθος και

με λίγους και μεστούς όρους προσύμφωνο πώλησης είναι η ελαχιστοποίηση των περιπτώσεων ακύρωσης του και αυτό λόγω της ιδιαίτερης φύσης της εν λόγω πώλησης αλλά και σε συνάρτηση με την κυμαινόμενη αγορά που επιτρέπει στους συμβαλλόμενους να «εκμεταλλευτούν» την ερμηνεία ενός όρου προς όφελος τους όταν η αγορά δεν είναι με το μέρος τους ώστε να επιτύχουν είτε ακύρωση της πώλησης είτε μείωση του τιμήματος.

**Στο δεύτερο κεφάλαιο** περιγράφεται το στάδιο της επιχειρηματικής απόφασης αγοράς ενός πλοίου. το πλοίο αποτελεί μια μικρή κοινωνία στην οποία ζουν και εργάζονται άνθρωποι. Είναι το μόνο μέρος εργασίας το οποίο δεν αποχωρίζεται ποτέ τον εργαζόμενο. Αποτελεί το μικρόκοσμο και μάλιστα μοναδικό μικρόκοσμο όλων των εργαζομένων εν πλω για όσο χρόνο διαρκεί το πλου. Οι εργαζόμενοι έχουν εργασιακά αλλά ταυτόχρονα και προσωπικά δικαιώματα πάνω σε περιορισμένο τόπο. Το πλοίο είναι ένας ζωντανός οργανισμός και μάλιστα πολυέξοδος και εκτεθειμένος σε κινδύνους . Το πλοίο προστατεύεται κάτω από τη ναυτιλιακή εταιρεία στην οποία ανήκει και αποτελεί το περιουσιακό της στοιχείο. Εκείνη το νηολογεί, το ασφαλίζει, επιλέγει και προσλαμβάνει το προσωπικό του, το διευθύνει, το ναυλώνει και το διαχειρίζεται. Η νόμιμη κατοχή ενός πλοίου διαφέρει από την δυνατότητα της νόμιμης εκμετάλλευσής του με σκοπό το κέρδος που αποτελεί το αντικείμενο της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το πλοίο για να είναι σε θέση να ταξιδεύει νόμιμα θα πρέπει να πληρεί συγκεκριμένες προϋποθέσεις που αφορούν τόσο το ίδιο όσο και την εταιρεία στην οποία ανήκει. Το πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με συγκεκριμένα έγγραφα και πιστοποιητικά τα οποία εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές με τους νόμιμους τύπους και η εταιρεία θα πρέπει να έχει συσταθεί νόμιμα και να έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα, να έχει τηρήσει τους προβλεπόμενους από το νόμο τύπους και διαδικασίες ίδρυσης και εγκατάστασης και να είναι σε θέση να αποκτήσει πλοίο. Η απόφαση αγοράς ενός πλοίου στηρίζεται σε όλα τα παραπάνω και αποτελεί κρίσιμη απόφαση για την ύπαρξη αλλά και συνέχεια της εταιρείας. Σαφέστατα λαμβάνεται με τη νόμιμη πλειοψηφία ανάλογα με τον τύπο της εταιρείας και λαμβάνεται για το συμφέρον της και βάση κάποιων κριτηρίων που η ίδια η εταιρεία θέτει ανάλογα με την οικονομική της δυνατότητα και γενική ικανότητα. Πρωτίστως ανάλογα τον τύπο και το είδος της μεταφοράς επιλέγει τον κατάλληλο τύπο πλοίου που θα αγοράσει και έπειτα ψάχνει στην αγορά για την ανεύρεση του. το ιδανικό είναι η αγορά ενός πλοίου σε όσο το δυνατόν άριστη κατάσταση και

συντήρηση στην πιο συμφέρουσα και οικονομική τιμή της αγοράς. Η τιμή κυμαίνεται ανάλογα με την ηλικία, τις διαστάσεις, την εν γένει κατάσταση του καθώς και τις τάσεις της αγοράς. Συνήθως ένα δεξαμενόπλοιο είναι ακριβότερο από ένα φορτηγό πλοίο στα ίδια χαρακτηριστικά και ηλικία. Ένα πλοίο για να είναι αποδοτικό θα πρέπει το λειτουργικό του κόστος να είναι όσο το δυνατόν χαμηλό και οι ανάγκες συντήρησης του να είναι όσο το δυνατόν πιο σπάνιες. Στην κλάση του πλοίου καταγράφονται όλες οι εργασίες συντήρησης του πλοίου καθώς αυτό υποχρεούται να περνάει από τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις ώστε να είναι πάντοτε αξιόπλοο και ασφαλές. Σχετικά πιστοποιητικά εκδίδονται από την κλάση τα οποία βρίσκονται πάντα επί του πλοίου και στη διάθεση των αρχών. Όταν ληφθεί η απόφαση αγοράς και το κατάλληλο πλοίο είτε μέσω εξωτερικών εξειδικευμένων συνεργατών των μεσιτών είτε από εσωτερικό τμήμα αγοραπωλησιών στην εταιρεία, ακολουθεί η επιθεώρηση του και οι διαπραγματεύσεις αγοράς του μέχρι να καταρτιστεί το προσύμφωνο πώλησης του. Η επιθεώρηση καθυστερεί την πώληση λόγω της απόστασης που χωρίζει τον αγοραστή με το αντικείμενο της πώλησης, απαιτεί δε έξοδα και εξειδικευμένο μηχανικό ικανό να διακρίνει την πραγματική κατάσταση του πλοίου από τα λιγοστά μέρη που θα μπορεί να επισπευτεί λόγω των γρήγορων ρυθμών του πλοίου αλλά και της κατάστασης του καθώς είναι εμφορτο κατά τη στιγμή της επιθεώρησης. Το επιθυμητό πλοίο μπορεί να βρίσκεται οπουδήποτε ανά τον κόσμο συνεπώς η επιλογή του είναι χρονοβόρα και πολυέξοδη. Σημαντικό στοιχείο της αγοράς του πλοίου αποτελεί η διαφορά της κατάστασης του από τη στιγμή της επιθεώρησης ως τη στιγμή της παράδοσης. Σε απόσταση βρίσκονται επίσης και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες τους η αγοράστρια και η πωλήτρια.

**Στο τρίτο κεφάλαιο** περιγράφεται η διαδικασία αγοραπωλησίας ενός πλοίου καθώς και το νομικό πλαίσιο που τη διέπει αλλά και της σύμβασης αγοραπωλησίας με την οποία καταρτίζεται η πώληση. Η αγορά ενός πλοίου αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη επιχειρηματική απόφαση μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας. Για το λόγο αυτό η διαδικασία αγοραπωλησίας διέπεται από ένα αυστηρά τυπικό πλαίσιο και λαμβάνει χώρα μέσα σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα. Η πώληση ενός πλοίου είναι ένα ιδίομορφο είδος πώλησης κυρίως λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζει το ίδιο το αντικείμενο της πώλησης, το πλοίο. Το πλοίο δεν είναι ένα συνηθισμένο αγαθό πώλησης καταρχάς διότι συνεχώς κινείται και αυτός είναι και ο προορισμός του. συνεπώς κατά τον κοινό αστικό κώδικα θα αποτελούσε ένα κινητό αγαθό όπως το

αυτοκίνητο. Αντίθετα λόγω της μεγάλης του αξίας αντιμετωπίζεται από το νόμο ως προς την πώληση του σαν ακίνητο συνεπώς προσομοιάζει με σπίτι. Η διαδικασία αγοράς του μάλιστα προσομοιάζει διαδικαστικά και τυπικά με την διαδικασία αγοράς ενός ακινήτου , αφού και για το πλοίο γίνεται έλεγχος τίτλων στο νηολόγιο και όχι στο υποθηκοφυλακείο στα ακίνητα και η διαδικασία υπόκειται σε τύπους και έγγραφα, παρά σε προφορική συμφωνία όπως συμβαίνει σε μια τυπική αγοραπωλησία ενός κινητού. Το δε πλοίο αποτελεί το αντικείμενο ύπαρξης της ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και το μόνο, αν όχι το μόνο, τότε το κύριο περιουσιακό στοιχείο της εταιρείας. Κύριο αγγλικό νομοθέτημα το sale of goods act το οποίο εφαρμόζεται στη διαδικασία αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων πλοίων και ρυθμίζει γενικά την πώληση αγαθών. Η διαδικασία αναλύεται κυρίως σε στάδια με πρώτο το στάδιο των διαπραγματεύσεων όπου κυριαρχούν οι βουλήσεις των συμβαλλόμενων μερών, τα ουσιώδη στοιχεία που αφορούν την πώληση ήτοι το τίμημα και την παράδοση κυρίως και μετέπειτα οι δευτερεύοντες όροι. Οι διαπραγματεύσεις γίνονται κυρίως από μεσίτες ειδικούς για αγοραπωλησίες πλοίων και εκφράζονται με τη μορφή προσφοράς και αντιπροσφοράς μέχρι την τελική συμφωνία που αποτυπώνεται σε ένα «recap» που περιλαμβάνει τους βασικούς όρους και μνημονεύει τη συμφωνία των μερών. Αργότερα το recap αυτό θα αποτελέσει τους όρους του ΜΟΑ οι οποίοι θα υπογραφούν από τα συμβαλλόμενα μέρη και θα επικυρωθεί η συμφωνία. Το δε recap είναι το ίδιο δεσμευτικό με το ΜΟΑ και τελεί υπό την προϋπόθεση της σύναψης της τελικής σύμβασης. Στην πράξη λίγοι είναι οι όροι που είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ των συμβαλλομένων και αυτοί είναι κατά πρώτο λόγο η τιμή η οποία διαμορφώνεται ανάλογα με το είδος του πλοίου την ηλικία και την κατάσταση του και κατά δεύτερο λόγο η παράδοση. Σε δεύτερο στάδιο και αφού έχει συνταχθεί το recap , καταρτίζεται η σύμβαση πώλησης ήτοι το ΜΟΑ που αποτυπώνει στην ουσία τους συμφωνημένους όρους , ανταλλάσσεται και υπογράφεται μεταξύ των συμβαλλομένων. Ακολουθεί το στάδιο των επιθεωρήσεων και εδώ είναι σημαντικό να αναφερθεί το γεγονός του ότι σε αυτό το στάδιο ο αγοραστής δεν έχει πλήρη έλεγχο και εικόνα της κατάστασης του πλοίου τόσο λόγω της επιθεώρησης όσο και λόγω του χρόνου δηλαδή καταρχάς ο αγοραστής μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα θα πρέπει να επιθεωρήσει την κατάσταση ενός έμφορτου πλοίου γεμάτου με το πλήρωμα του πλοίου. Κάποια δε σημεία του πλοίου δεν θα είναι προσβάσιμα λόγω της κατάστασης του ούτε είναι δυνατό να σταματήσει το πλοίο το χρονοδιάγραμμά του ή τη φόρτωση για να γίνει αντικείμενο επιθεώρησης . συνεπώς ο

αγοραστή δεν θα έχει λεπτομερή εικόνα τα κατάσταση του πόσο μάλλον όταν αυτή η κατάσταση θα αλλάξει κι άλλο αφού από την επιθεώρηση έως τη φυσική παράδοση θα μεσολαβήσει κι άλλο χρονικό διάστημα. Αυτό άλλωστε αποτελεί και το στοιχείο που κάνει ιδιαίτερη την εν λόγω πώληση και ενέχει τους ουσιαστικούς κινδύνους για τον αγοραστή ήτοι το κατά πόσον θα χειροτερέψει η κατάσταση του αγαθού το οποίο έχει να μην αγοράσει, δεν έχει όμως ακόμη αποκτήσει την πλήρη κυριότητα. Η δε πλήρη κυριότητα θα περάσει στον αγοραστή μετά την παράδοση, το ίδιο και η ευθύνη του αντικειμένου. Μετά την παράδοση και την πληρωμή του τιμήματος που γίνεται ταυτόχρονα στην ουσία, η ακύρωση της σύμβασης είναι πρακτικά αδύνατη εκτός αν το πλοίο έχει καταστραφεί ολοσχερώς . ακριβώς για το λόγο αυτό είναι σημαντικό να υπάρχουν ρήτρες που να προστατεύουν τον αγοραστή από ενδεχόμενη χειροτέρευση, ιδιαίτερα όταν η αγορά δεν τον ευνοεί. Ένα σημαντικό συμπέρασμα λοιπόν αποτελεί το γεγονός του ότι θα πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή στη σύναψη της σύμβασης από πλευράς του αγοραστή όσον αφορά την κατάσταση του πλοίου δεδομένου του μεσοδιαστήματος που μεσολαβεί από την αγορά έως τη φυσική παράδοση και να περιλαμβάνονται όσο το δυνατόν περισσότερες δικλίδες ασφαλείας περί χειροτέρευσης του μέσα στη σύμβαση εκ των προτέρων. Επειδή λοιπόν το ΜΟΑ είναι ευέλικτο και μπορεί να δεχτεί πληθώρα νέων όρων, τροποποιήσεων και ερμηνειών , είναι σημαντικό να αποτυπωθούν σωστά και ρητά οι συμφωνημένοι όροι μέσα στο ΜΟΑ διότι αν κάτι παραληφθεί σημαίνει πως δεν συμφωνήθηκε και συνεπώς μπορεί να αποβεί μοιραίο στον ένα συμβαλλόμενο δεδομένου μάλιστα του γεγονότος του ότι η αρχή της καλής πίστης δεν συνάδει με τους όρους του ΜΟΑ. Σημαντικό επίσης είναι το στάδιο της ανταλλαγής των απαιτούμενων εγγράφων που συνιστούν και νομιμοποιούν την πώληση τα οποία όπως μνημονεύονται στο ΜΟΑ , θα παραδοθούν κατά την παράδοση του πλοίου με την ταυτόχρονη πληρωμή του τιμήματος. Στην πράξη ανταλλάσσονται κάποιες μέρες πριν την φυσική παράδοση μεταξύ των συμβαλλομένων ώστε να ελεγχτούν, να γίνουν τυχόν διορθώσεις και να μην χαθεί πολύτιμος χρόνος. Στο ΜΟΑ περιγράφονται ακριβώς όλα τα στάδια της αγοραπωλησίας καθώς και τα ως άνω έγγραφα, το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση, ορίζεται η διαιτησία καθώς και όροι που αφορούν την υπερημερία είτε αγοραστή είτε πωλητή, την παράδοση , την επιθεώρηση, τον τόπο και χρόνο της χρηματικής καταβολής. Ένα ακόμη σημαντικό συμπέρασμα είναι το γεγονός του ότι ενώ το ΜΟΑ είναι μια απλή προ-διατυπωμένη σύμβαση , είναι κάθε φορά μοναδική γιατί ακριβώς εμπλουτίζεται με τέτοιο τρόπο



ώστε αποτυπώνει κάθε φορά τις βουλήσεις των συμβαλλομένων, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε πώλησης αλλά και τους ιδιαίτερους όρους που συμφωνούνται κατά περίπτωση. Συνεπώς κάθε σύμβαση είναι μοναδική, αγορά συγκεκριμένη αγοραπωλησία και ερμηνεύεται ad hoc. Ερμηνεύεται δηλαδή κατά περίπτωση και βάση των χαρακτηριστικών της κάθε πώλησης αλλά και των βουλήσεων των συμβαλλόμενων. Η ερμηνεία είναι πολύ σημαντική διότι βάση αυτής θα κριθεί η όποια διαμάχη μεταξύ των συμβαλλομένων καθώς δεν υπάρχει κάποιος κώδικας όπως στο ελληνικό δίκαιο που διέπει γενικά την πώληση αλλά η κάθε περίπτωση κρίνεται με βάση της ερμηνείας των όρων της και κυρίως νομολογιακά. Το αν υπάρχει παραβίαση ενός όρου σε μια σύμβαση βασίζεται στο κατά πόσον ο όρος θεωρείται condition ή warranty πράγμα που διαφαίνεται από τη συμφωνία των μερών, τους όρους στους οποίους συμφώνησαν, στα μηνύματα που ανταλλάξαν μέχρι την κατάρτιση της τελικής συμφωνίας κατά τις διαπραγματεύσεις και από το τελικό υπογεγραμμένο ΜΟΑ.

**Στο τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται μνεία των διαδικασιών που έπονται της αγοραπωλησίας του πλοίου από το στάδιο της τελικής αποπεράτωσης της αγοραπωλησίας μέχρι και την νηολόγηση του πλοίου και την ένταξη του στο στόλο της εταιρείας. Αμέσως μετά την φυσική παράδοση του πλοίου και ενώ αυτό συνεχίζει να ταξιδεύει, το πλοίο νηολογείται, αποκτά σημαία στην ουσία αλλάζει σημαία και αρχίζει να υπάγεται στους νόμους του κράτους της σημαίας του. η νηολόγηση αποτελεί προϋπόθεση για να δύναται το πλοίο να ταξιδεύει. Η νηολόγηση είναι η ταυτότητα του πλοίου και από την πράξη νηολόγησης γίνονται γνωστά τα στοιχεία του, η πλοιοκτήτρια εταιρεία στις οποίας την κυριότητα ανήκει το πλοίο καθώς και άλλα στοιχεία τα οποία συνιστούν την ιστορία του πλοίου, τα τεχνικά στοιχεία του και την εταιρεία στην οποία ανήκει. Για το λόγο αυτό και τα έγγραφα που ανταλλάσσονται κατά τη διάρκεια της αγοραπωλησίας του πλοίου καθώς και αυτά τα οποία ανταλλάσσονται κατά τη νομική παράδοση του πλοίου και τέλος κατά την φυσική του παράδοση έχουν μέγιστη σημασία. Αφενός εξασφαλίζουν τη νομιμότητα της δικαιπραξίας ενώπιων όλων των αρχών και δικαίων. Αφετέρου παραδίδουν τον τίτλο κυριότητας και επισφραγίζουν την παράδοση, στοιχεία τα οποία αποτελούν ιστορικό του πλοίου και καταγράφονται στα νηολόγια για λόγους διαφάνειας. Άλλωστε εκεί ανατρέχει ο νομικός εκπρόσωπος της εταιρείας όταν υπάρχει σκοπός αγοράς ενός μεταχειρισμένου πλοίου. επίσης με τα έγγραφα αυτά μετατίθεται η

ευθύνη απέναντι σε τρίτους από τον αγοραστή στον πωλητή και συνεπώς δεν έχουν έννομες συνέπειες μόνο για τον ναυτιλιακό κύκλο αλλά και για άλλους τρίτους συναλλασσόμενους οι οποίοι είναι πολλοί αριθμητικά, δεδομένου του εύρους και της δύναμης της ναυτιλίας. Η νομική διεργασία των εγγράφων αυτών απαιτεί λεπτομερή ανάλυση και λιτή αλλά ουσιαστική λεκτική διατύπωση. Δεν είναι τυχαίο που μια τόσο ιδιόμορφη δικαιοπραξία σαν την αγοραπωλησία πλοίου καταρτίζεται με ένα προ-διατυπωμένο συμφωνητικό με 16 όρους ικανούς να προσαρμοστούν σε κάθε τύπο αγοραπωλησίας πλοίου. Σκοπός του εν λόγω ιδιωτικού συμφωνητικού, ο έγγραφος τύπος του οποίου δεν αποτελεί προϋπόθεση έγκυρης σύστασης δικαιοπραξίας αλλά απλό αποδεικτικό μέσο κατ'επιλογήν των συναλλασσόμενων, ήταν η πώληση να μπορεί να καταρτίζεται όσο το δυνατόν ορθά, σύννομα αλλά και σύντομα, γιατί ο χρόνος είναι χρήμα στη ναυτιλία. Μια μέγιστης σημασίας και κόστους δικαιοπραξία μέσα από ένα απλό και απέριττο συμφωνητικό στο οποίο όμως δεν λείπει η παραμικρή λέξη και μπορεί να χωρέσει η παραμικρή φράση και χωράει άπειρους όρους και είναι και νόμιμο και αποδεκτό από τους συναλλασσόμενους. Ο τρόπος αυτός κατάρτισης της πώλησης στη ναυτιλία δεν αντικατοπτρίζει μόνο την διαφορετικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και τους έντονους και γρήγορους ρυθμούς δράσης της.

**Στο πέμπτο κεφάλαιο** αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται η διάλυση (ή ανακύκλωση) των πλοίων στο τέλος της ωφέλιμης ζωής τους. Αυτή τη στιγμή ο μεγαλύτερος όγκος των διαλύσεων πραγματοποιείται στην Ινδία, το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν, υπό εξαιρετικά επικίνδυνες συνθήκες για την ανθρώπινη υγεία (ιδίως των εργαζομένων) και το περιβάλλον. Και αυτό διότι τα πλοία περιέχουν επικίνδυνα υλικά, όπως αμίαντο, PCBs, πετρελαιοειδή κ.ά., τα οποία διαρρέουν στο περιβάλλον, ιδίως όταν η διάλυση γίνεται με τη μέθοδο της προσγειάωσης. Βάσει της Σύμβασης της Βασιλείας για τη Διασυνοριακή Μεταφορά Επικίνδυνων Αποβλήτων και τη Διάθεσή τους, τα προς διάλυση πλοία δύναται να χαρακτηριστούν επικίνδυνα απόβλητα, οπότε απαγορεύεται η διάλυσή τους σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ, εκτός και αν έχει προηγηθεί πλήρης και επιμελής απομάκρυνση των επικίνδυνων τοξικών ουσιών από το πλοίο. Επειδή όμως η σύμβαση αυτή δεν προορίζεται ειδικά για τις δομές της ναυτιλίας, καταστρατηγείται συνεχώς. Πρόσφατα ο IMO υιοθέτησε την Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση των πλοίων, με σκοπό να θέσει κανόνες στο στάδιο του σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου αλλά και στη

λειτουργία των μονάδων ανακύκλωσης πλοίων. Στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δεν απαγορεύτηκε η προσγείαλωση, λόγω της αντίδρασης των χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας, που έχουν βρει στη διάλυση των πλοίων με τον τρόπο που γίνεται σήμερα μια επικερδή δραστηριότητα. Έως ότου τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση του Χόνγκ Κονγκ, η ΕΕ λαμβάνει μέτρα μονομερώς για τη βελτίωση των συνθηκών διάλυσης των ευρωπαϊκών πλοίων.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κιάντου – Παμπούκη, Α. (2003). *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλας
- Πουλαντζάς, Ν. (2005). *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ρόκας, Ν. (2006). *Εμπορικές Εταιρίες*, Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας
- Γεωργακόπουλος, Α. (2006). *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Π.Ν Σάκκουλας
- Αντάμπασης, Α. (2009) *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλας
- Μεταξάς Ν. Βασίλης (1985) *Η οικονομική των σημαίων Ευκολίας*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση
- Βλάχος Γ.Π. *Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο Περιβάλλον*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Παπαθανασόπουλος Κωνσταντίνος, (2001), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856)* Αθήνα, *Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης*
- Μυλωνόπουλος Ν. Δημ Δρ. (1999), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Κουλουμπής Γ.Σ (Πλοίαρχος Ε.Ν), *Στοιχεία για τις αγοραπωλησίες πλοίων και τα έγγραφα τους*, Εκδόσεις *Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων Εμμανουήλ Ν. Σταυριδάκη*
- «Εισαγωγή στη Ναυτιλιακή Οικονομική», Έκδοση 1996, Γ.Π. Βλάχος – Μ. Λεκάκου
- «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική Ι», Αναθεωρημένη Έκδοση 1997, Γ.Π. Βλάχος
- «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική ΙΙ», Αναθεωρημένη Έκδοση 1997, Γ.Π. Βλάχος – Χ. Καραμπέτσου
- «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Αναθεωρημένη Έκδοση 1999, Γ.Π. Βλάχος, (172 σελίδες)
- «Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο Ναυτιλίας Ι», Αναθεωρημένη Έκδοση 1997, Γ.Π. Βλάχος – Α.Β. Αλεξόπουλος

- «Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο Ναυτιλίας II», Αναθεωρημένη Έκδοση 1997, Γ.Π. Βλάχος – Α.Β. Αλεξόπουλος
- «Ειδικά Θέματα Ναυτιλίας», Έκδοση 1997, Γ.Π. Βλάχος – Μ. Λεκάκου – Η. Χατζηθωμάς
- «Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική», Έκδοση 2001, Γ.Π. Βλάχος – Εμμ. Νικολαΐδης,
- Σημειώσεις για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών «Διοίκηση Επιχειρήσεων» (κατεύθυνση Ναυτιλία) του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Έκδοση 2004, Γ.Π. Βλάχος,
- «Στρατηγική και Πολιτική Ναυπηγείων», Αναθεωρημένη Έκδοση 2004, Γ.Π. Βλάχος
- «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας» Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθήνα 1997
- «Θεωρία και Πρακτική Ναυλώσεων: Ανάλυση Ναυλαγορών και Ναυλοσυμφώνων» , Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2000
- «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J&J Hellas, Γ.Π. Βλάχος , Πειραιάς 1997, Επανέκδοση αναθεωρημένη, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2002
- «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 1999, Επανέκδοση αναθεωρημένη, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2007
- «Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική», Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2002, Επανέκδοση αναθεωρημένη, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 200
- «Ναυτιλιακή Οικονομία», Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2011
- «Ναυλώσεις», Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2011
- «Ναυπηγική Οικονομική», Γ.Π. Βλάχος , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2014

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- *Misrepresentation Act 1967*
- *Sale of Goods Act 1979*
- *Arbitration Act 1996*
- *Memorandum of Agreement, Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships. Codename "SALEFORM 1993"& SALEFORM 2012*
- *Legal Principles in Shipping Business, Institute of Chartered Shipbrokers edition 2010/2011, Witherby Seamanship International Ltd.*
- *Shipping Law, Institute of Chartered Shipbrokers edition 2010/2011, Witherby Seamanship International Ltd.*
- *Shipbroking and Chartering Practice. (2009), London, Gorton, Hillenius, Ihre and Sandeværn (7<sup>th</sup> edition), Informa*
- *The Law of Shipbuilding Contracts, Simon Curtis. (2002), LLP*
- *Maritime Law, (2011), Yvonne Baatz, Ainhoa Campas Velasco, Charles Debattista, Johanna Hjalmarsson, Andrea Lista, Filippo Lorenzon, Captain Richard Pilley, Rob Merkin, Andrew Serdt, Richard Shaw, Michael Tsimplis, SWEET & MAXWELL (2<sup>nd</sup> edition)*
- *Ship Sale and Purchase, (2003). Iain Goldrein, QC, Paul Turner, LLP*
- *Ship Sale and Purchase, (2008). Institute of Chartered Shipbrokers edition, Witherby Seamanship International Ltd.*
- *International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993*
- *Misrepresentation under the Law of Ship Sale & Purchase: A comparative study of various sale forms (2013), Abhinayan Basu Bal, LUND UNIVERSITY Faculty of Law Master's Program in Maritime Law*
- *Basel Convention (2014). Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal. <http://archive.basel.int/index.html> (Προσπέλαση Φεβ. 2015).*
- *Lloyd's Register (2011). Ship recycling Practice and regulation today. [http://www.lr.org/en/\\_images/213-35820\\_shiprecycling\\_040711\\_tcm155-223320.pdf](http://www.lr.org/en/_images/213-35820_shiprecycling_040711_tcm155-223320.pdf) (Προσπέλαση Σεπτ. 2015).*

- «*The Choice of Flag in the Light of Non-Complied Vessels*», Article published in the “*Archives of Economic History*”, Vol.7, No2 (2001, G.P. Vlachos)
- «*The Mediterranean Fleet Analysis: Current Situation and Prospects*», Article published in the “*Annals of Maritime Studies*”, No.39 (G.P. Vlachos)
- «*Vessels’ Specification and Substitution of Markets in Merchant Shipping: Recent Developments*», Piraeus 1993, Article Published in the Honorary Volume of Peer professor of the University Piraeus Frixou Letsa

## *παραρτήματα*