

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΟΥ ΕΝΟΙΚΙΟΥ ΣΤΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ  
(OFF-HIRE) - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ  
ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ »**

**ΣΑΒΒΑΤΟΥΛΑ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ**

*Διπλωματική Εργασία*

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

**Πειραιάς  
Σεπτέμβριος 2017**



## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

«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»

## **ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε 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:

- Επιβλέπων: Γ. Σαμιώτης (Αναπληρωτής Καθηγητής)
- Γ. Βλάχος (Καθηγητής)
- Δ. Πολέμης (Επίκουρος Καθηγητής)

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



## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, για την βοήθεια και καθοδήγησή του. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστώ τους γονείς μου, τον αδελφό μου και τον αρραβωνιαστικό μου για την συνεχή υποστήριξη και τη υπομονή τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και στους οποίους αφιερώνω την παρούσα εργασία.



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	10
Abstract .....	11

Εισαγωγή.....	12
---------------	----

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 :**

#### **Η Χρονοναύλωση και η Υπογράωση Πληρωμής Ενοικίου :**

1.1. Η Χρονοναύλωση.....	14
1.2. Τύποι Χρονοναυλωσυσμφώνων.....	16
1.3. Κύριες Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών και Ναυλωτών.....	17
1.4. Η Πληρωμή του Ενοικίου.....	19

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

#### **Η Διακοπή Πληρωμής του Ενοικίου :**

2.1. Η Διακοπή του Ενοικίου (Off-Hire) .....	22
2.2. Βασικές Αρχές της Ρήτρας Off-Hire.....	26
2.3. Η Λειτουργία της Ρήτρας Off-Hire.....	27
2.3.1. ‘Αποτρέποντας τη Λειτουργία του Πλοίου’.....	27
2.3.2. Μερική Αναποτελεσματικότητα.....	35
2.4. Γεγονότα-Αιτίες της Ρήτρας Off-Hire.....	36
2.4.1. Ανεπάρκεια Αξιωματικών ή Πληρώματος .....	37
2.4.2. Βλάβες.....	39
2.4.3. Αίτια Πρόκλησης των Γεγονότων.....	40
2.4.4. «Άλλη Αιτία».....	44
2.5. Απώλεια χρόνου.....	45



2.5.1. Υπολογισμός "Καθαρής" Απώλειας Χρόνου (Net Loss of Time) & Περίοδου (Period Off-Hire).....	46
2.6. Πληρωμή των Πετρελαίων .....	49

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **Παρακράτηση Ενοικίου :**

3.1. Παρακράτηση του Ενοικίου .....	51
3.2. Μείωση της Ταχύτητας.....	55
3.3. Εξοικονόμηση καυσίμων.....	59

<b>Συμπεράσματα.....</b>	<b>61</b>
--------------------------	-----------

<b>Βιβλιογραφία.....</b>	<b>63</b>
--------------------------	-----------

<b>Παραρτήματα .....</b>	<b>66</b>
--------------------------	-----------

Παράρτημα Α : NYPE 46.....	67
----------------------------	----

NYPE 93.....	69
--------------	----

Παράρτημα Β : Baltimore 1939 (Revised 2001).....	81
--	----

## Περίληψη

Στη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης παραχωρεί τη χρήση του πλοίου του στο ναυλωτή έναντι πληρωμής. Η πληρωμή αυτή ονομάζεται ενοίκιο ή μίσθωμα (hire) και καταβάλλεται προκαταβολικά, συνήθως ανά δεκαπενθήμερο. Η πληρωμή του ενοικίου αποτελεί απόλυτη υποχρέωση του ναυλωτή, όπως αναφέρει ο Λόρδος Porter, στην υπόθεση *Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles*, «..Εκτός από κάποιες ειδικές περιστάσεις που δικαιολογούνται, η μη πληρωμή (του ενοικίου) αποτελεί παράβαση του συμβολαίου..». Μοναδική εξαίρεση στην απόλυτη αυτή υποχρέωση αποτελεί η ρήτρα διακοπής του ενοικίου (Off-Hire clause). Ρήτρες Off-Hire συναντάμε σε όλα σχεδόν τα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα. Αν και υπάρχει αναλυτική περιγραφή των γεγονότων/ αιτιών που θέτουν σε λειτουργία την ρήτρα Off-Hire και αν και ο όρος είναι αρκετά επεξηγηματικός, παρόλα αυτά υπάρχουν ερμηνευτικά προβλήματα, τα οποία καλούνται να λύσουν διαιτητές ή δικαστές. Με τις μέχρι τώρα υποθέσεις που έχουν φτάσει στα Αγγλικά Δικαστήρια, έχει διαλευκανθεί σχετικά το τοπίο. Σημαντικές υποθέσεις που αναλύονται εκτενώς στη συνέχεια είναι οι υποθέσεις *The Mareva AS, Hogarth v. Miller (Westfalia), The Doric Pride, The Nafri* και άλλες. Παρόλα αυτά, κάποια στοιχεία εξακολουθούν να μπερδεύουν πλοιοκτήτες και ναυλωτές και να τους οδηγούν σε συγκρούσεις. Ανάλογα με το χρονοναυλωσύμφωνο που χρησιμοποιείται και ανάλογα με την ακριβής διατύπωση της ρήτρας Off-Hire αλλάζει η λειτουργία της. Η κατανόηση της ρήτρας Off-Hire και της λειτουργίας της αναλόγως της κατάστασης είναι σπουδαίας σημασίας.

**Λέξεις κλειδιά: Ενοίκιο, Μίσθωμα, Διακοπή Ενοικίου, Διακοπή Μισθώματος, Χρονοναύλωση**

## **Abstract**

In a time charter, the shipowner lets his ship to the charterer in consideration of hire payment. The payment is done in advance and usually every fortnight. The charterer's primary obligation is the payment of hire and it is an absolute one. Lord Porter states in *Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles*, that "...apart from some special circumstances that are justified, the non-payment (of hire) is a breach of contract..". The only exception to this absolute obligation is the Off-Hire Clause. Off-Hire clauses exist in almost all the standard time charterparties. Although there is a detailed description of the events which trigger the Off-Hire clause and the term is quite explanatory, there are still interpretative problems that are referred to arbitrators and/ or judges to solve. The decisions and explanations produced from the cases that have been referred to the English Courts clear the picture a bit. Some of the important cases, which are detailed below, are the *The Mareva AS, Hogarth v. Miller (Westfalia)*, *The Doric Pride*, *The Nafri* and others. Nevertheless, some elements still confuse shipowners and charterers and lead to conflicts. Depending on the time charterparty used and the exact wording of the Off-Hire clause, its function can change. Therefore, the perusal and understanding of the Off-Hire clause is of utmost importance for both parties.

**Keywords: Hire, Off-Hire, Time Charter**

## Εισαγωγή

Μόνη εξαίρεση στην απόλυτη υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου από το ναυλωτή, αποτελεί η ρήτρα διακοπής του ενοικίου (Off-Hire clause). Η παρούσα διπλωματική εργασία θα προσπαθήσει να αναλύσει θέματα που αφορούν την πληρωμή του ενοικίου κατά τη χρονοναύλωση και ειδικότερα τα γεγονότα και τις αιτίες οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν στην διακοπή του. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στις υποθέσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων που ασχολούνται με την ρήτρα Off-Hire, καθώς αποτελούν τις βάσεις για τη λειτουργία της ρήτρας, λύνουν ερμηνευτικά προβλήματα που υπάρχουν και βοηθάνε στην επίλυση μελλοντικών διαφορών ανάμεσα στα δύο μέρη.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσει και στη συνέχεια να παρουσιάσει συνοπτικά το τοπίο που επικρατεί, βάση πάντα της νομολογίας που έχει παραχθεί στα Αγγλικά Δικαστήρια. Για τη σύνταξη της παρούσας εργασίας έγινε βιβλιογραφική αναζήτηση και αναζήτηση υποθέσεων των Αγγλικών δικαστηρίων και διαιτησιών. Για αυτό το σκοπό χρησιμοποιήθηκε κυρίως πρωτογενές αλλά και δευτερογενές υλικό και στη συνέχεια έγινε ταξινόμηση του ανά θεματικές ενότητες. Παρακάτω δίδεται μια σύνοψη του κάθε κεφαλαίου της εργασίας.

Στο 1ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της χρονοναύλωσης και αναφέρονται οι τύποι των ευρέως χρησιμοποιούμενων στη αγορά χρονοναυλωσυμφώνων. Ακόμα αναφέρονται οι κύριες υποχρεώσεις που έχουν οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές. Τέλος, αναλύεται ο όρος του ενοικίου, η φύση του και η υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου.

Στο 2ο Κεφάλαιο γίνεται εκτενής ανάλυση της ρήτρας Off-Hire, παρουσιάζονται οι βασικές αρχές της και αναλύεται ο τρόπος λειτουργίας της, ανάλογα με τη διατύπωση που υπάρχει στην κάθε μορφή χρονοναυλωσυμφώνου. Επίσης γίνεται παρουσίαση και ανάλυση των σχετικών αποφάσεων των Αγγλικών Δικαστηρίων. Παρακάτω αναλύονται τα γεγονότα- αιτίες που αναφέρονται στη ρήτρα off-hire και εξηγείται ο

πρώτα ο υπολογισμός του off-hire που γίνεται βάση της "καθαρής" απώλειας χρόνου (net loss of time και στη συνέχεια βάση της περιόδου (period off-hire clauses). Τέλος, αναλύεται το ποίο από τα δύο μέρη έχει υποχρέωση να πληρώσει τα πετρελαίων κατά την περίοδο του off-hire.

Το 3ο Κεφάλαιο αναφέρεται το δικαίωμα παρακράτησης ενοικίου, κάτι που μπορεί να γίνει μόνο στη χρονοναύλωση (Cooke et al. 2014). Ασχολείται επίσης με το δεύτερο μέρος της ρήτρας off-hire που έχει σχέση με την μειωμένη ταχύτητα και την μειωμένη απόδοση του πλοίου που οφείλεται σε κάποιο από τα γεγονότα- αιτίες της ρήτρας off-hire.

Η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα όπου συνοψίζονται οι κύριες οδηγίες εφαρμογής της ρήτρας off-hire και επισημαίνονται τα σημεία που χρήζουν ακόμα ανάλυσης από τα Αγγλικά δικαστήρια.

# 1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

## 1.1. Η Χρονοναύλωση

Στη σύμβαση ναύλωσης τα δύο μέρη καταγράφουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που έχουν απο κοινού αποδεχτεί ότι θα τους αποφέρει αυτή η συμφωνία. Επειδή ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής προσπαθούν και οι δύο να κερδίσουν όσα περισσότερα μπορούν στο στάδιο των διαπραγματεύσεων, η ναύλωση είναι μια αμφοτεροβαρής σύμβαση και μάλιστα μπορεί να χαρακτηριστεί ως τέλεια αμφοτεροβαρής (Κιάντου-Παμπούκη, 2005: 266). Οι δύο πιο σημαντικοί και ευρέως χρησιμοποιούμενοι τύποι ναύλωσης είναι η ναύλωση κατά ταξίδι και η ναύλωση περιόδου ή χρονοναύλωση. Στην εργασία αυτή θα ασχοληθούμε με τη δεύτερη μορφή ναύλωσης, στην οποία η πληρωμή γίνεται με την καταβολή ενοικίου (hire) και παρακάτω αναφέρονται τα βασικά χαρακτηριστικά της.

Στη χρονοναύλωση, όπως φανερώνεται και από το όνομα, ο πλοιοκτήτης διαθέτει το πλοίο του στο χρονοναυλωτή, για μια συμφωνημένη συνεχή περίοδο χρόνου, η οποία μπορεί να είναι από μερικούς μήνες έως και μερικά χρόνια (Williams, 1999). Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης ο πλοιοκτήτης διατηρεί τον έλεγχο του πλοίου, αλλά την εμπορική λειτουργία του την έχει ο χρονοναυλωτής (ή ναυλωτής), δηλαδή οι ναυλωτές αποφασίζουν σε ποια λιμάνια θα μεταβεί το πλοίο και πόσα ταξίδια θα εκτελέσει κατά τη χρονική περίοδο της ναύλωσης (Carr, 2014: 155).

Κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να έχει τη διαχείριση του πλοίου και παραμένει υπεύθυνος για τα πάγια κόστη του, όπως οι μισθοί και τα έξοδα ενδιαίτησης του πληρώματος, την ασφάλεια του πλοίου και την αποπληρωμή δανείου, αν αυτό υπάρχει. Στη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης δεν παραχωρεί ούτε μοιράζεται με το ναυλωτή την κυριότητα του πλοίου (Coghlin et al. , 2008). Όπως ανέφερε και ο δικαστής Diplock στην υπόθεση *Port Line v. Ben Line*, όπου η ναύλωση είχε γίνει σε NYPE ναυλοσύμφωνο, η χρονοναύλωση δεν μεταφέρει στους

ναυλωτές κανένα δικαίωμα ιδιοκτησίας του πλοίου, καθώς η χρονοναύλωση δεν είναι όπως η ναύλωση γυμνού πλοίου. Συγκεκριμένα, στην αρχή του όρου 26, στο NYPE 93, αναφέρεται ρητά ότι «*Τίποτα από τα αναφερόμενα εδώ (στοιχεία) δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως ναύλωση από τους ναυλωτές γυμνού πλοίου*». (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 281, “Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers.”)

Στην ουσία η χρονοναύλωση δεν είναι ενοικίαση ή μίσθωση (Coghlin et al. , 2008), παρόλο που στα περισσότερα χρονοναυλοσύμφωνα υπάρχουν λέξεις όπως ενοίκιο, μίσθωμα, παράδοση ("let", "hire", "delivery, "redelivery"). Στην υπόθεση *The London Explorer*, ο Λόρδος Reid εξήγησε ότι δεν υπάρχει η έννοια της ενοικίασης στη χρονοναύλωση. Καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης το πλοίο είναι ιδιοκτησία του πλοιοκτήτη καθώς ο πλοίαρχος και το πλήρωμα παραμένουν υπάλληλοί του. Ουσιαστικά, ανέφερε ο Λόρδος Reid, ο χρονοναυλωτής "αγοράζει" το δικαίωμα χρήσης του πλοίου. Οι παραπάνω λέξεις ("let", "hire", "delivery, "redelivery") έχει επικρατήσει να υπάρχουν στα χρονοναυλοσύμφωνα επειδή αυτά αποτελούν νέα μορφή των ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνταν στη ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat/ Demise charter). Στη ναύλωση γυμνού πλοίου όντως υπάρχει ενοικίαση του πλοίου και ο πλοιοκτήτης μοιράζεται την ιδιοκτησία του πλοίου.

Ο δικαστής Λόρδος Mackinnon, στην υπόθεση *Sea & Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co. Ltd.*, ανέφερε ότι οι λέξεις "παράδοση" και "επαναπαράδοση" είναι σχετικές λέξεις, επειδή ποτέ δεν υπήρξε ουσιαστική παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές, οι πλοιοκτήτες συμφώνησαν μόνο να μεταφέρουν με το πλοίο και το πλήρωμά τους το φορτίο των ναυλωτών. Μάλιστα ο ίδιος, χρησιμοποίησε ένα παράδειγμα για να κάνει κατανοητή τη διαφορά μεταξύ της ναύλωσης γυμνού πλοίου και της χρονοναύλωσης. Η διαφορά μεταξύ τους ανέφερε είναι όπως η διαφορά του να ναυλώνεις μια βάρκα με την οποία θα πλεύσεις στον προορισμό σου κάνοντας κουπί ο ίδιος και να συμφωνείς με κάποιον που έχει μια βάρκα να σε πάει στον προορισμό σου. Στην πρώτη περίπτωση νοικιάζεις τη βάρκα, ενώ στη δεύτερη απλά αγοράζεις την υπηρεσία. Παρακάτω στη εργασία θα χρησιμοποιηθούν οι όροι

ενοικίαση, μίσθωμα, παράδοση και επαναπαράδοση πλοίου, αλλά πλέον θα γνωρίζουμε την πραγματική τους διάσταση.

## **1.2. Τύποι Χρονοναυλωσυμφώνων**

Στη ναύλωση περιόδου υπάρχουν αρκετά τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, παρόλα αυτά τα πιο γνωστά και ευρέως χρησιμοποιούμενα είναι το NYPE (New York Produce Exchange Charterparty) και το Baltime από τη BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) (Carr, 2014: 155).

Το ναυλοσύμφωνο NYPE συντάχτηκε πρώτη φορά το 1913 στη Νέα Υόρκη (Todd, 2016: 14). Αν και από το 1913 υπήρξαν αρκετές ανανεωμένες εκδόσεις, η πιο επιτυχημένη θεωρείται αυτή του 1946 και στη συνέχεια αυτή του 1993 (Baatz, 2014). Η ευρύς αποδοχή και χρήση που γνώρισε το NYPE 46 θα μπορούσε να αποδοθεί εν μέρη στο γεγονός ότι πολλές διαιτησίες (arbitration) και υποθέσεις που έφτασαν στα Αγγλικά δικαστήρια, είχαν ως βάση τους την έκδοση του NYPE του 1946. Η πιο πρόσφατη αναθεώρηση του NYPE έγινε τον Οκτώβρη του 2015, ύστερα από τρία χρόνια συζητήσεων και αποτελεί προϊόν εργασίας της BIMCO, της Ένωσης Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (Association of Shipbrokers and Agents, ASBA) και του Ναυτιλιακού Ινστιτούτου της Σιγκαπούρης (Singapore Maritime Foundation, SMF). Η νέα έκδοση είναι μεγαλύτερη από παλαιότερες, έχοντας 57 ρήτρες και τετρασέλιδη αναλυτική περιγραφή του πλοίου. Σκοπός σύνταξης της νέας εκδόσεις ήταν η καλύτερη ανάλυση και κατανόηση των όρων και η μείωση συγκρούσεων μεταξύ των μερών. Η επιτυχία του NYPE 2015 αναμένεται να φανεί στο μέλλον από την αποδοχή και τη χρήση του από την αγορά.

Το ναυλοσύμφωνο Baltime, αν και για αυτό υπήρξαν ανανεωμένες εκδόσεις μετά την αρχική του 1939, δεν χρησιμοποιήθηκε τόσο πολύ όσο το NYPE (Βλάχος και Ψύχου, 2000: 227). Η πιο πρόσφατη αναθεώρηση του Baltime είναι αυτή του 2001.



### 1.3. Κύριες Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών και Ναυλωτών

Σημαντικότερη υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι καθ'ολη τη διάρκεια της ναύλωσης να παραμείνει το πλοίο στη ίδια κλάση και να διατηρεί το ίδιο και τα μηχανήματα πάνω σε αυτό σε ικανοποιητική κατάσταση (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 81-82, "*...shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.*"), οπότε και βαρύνεται με τα έξοδα συντήρησης, τα λιπαντικά και τις άλλες σχετικές προμήθειες που αφορούν τις καμπίνες, το κατάστρωμα και το μηχανοστάσιο του πλοίου. Στη ναύλωση αναφέρονται ρητά τα φορτία τα οποία δεν επιτρέπεται να φορτωθούν στο πλοίο, χαρακτηριζόμενα ως επικίνδυνα, καθώς και οι περιοχές στις οποίες επιτρέπεται να πλεύσει το πλοίο, εξαιρώντας έτσι κάποιες περιοχές, παραδείγματος χάρι περιοχές με πάγους ή παγόβουνα.

Η ναύλωση περιόδου καλύπτει τις ανάγκες των ναυλωτών για επιπλέον χωρητικότητα (Βλάχος και Ψύχου, 2000: 149), χωρίς να χρειάζεται να περιμένουν για την κατασκευή ενός νεού πλοίου και χωρίς να έχουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από ένα ιδιόκτητο πλοίο π.χ. την ασφάλεια, την αποπληρωμή δανείου και άλλα. Οι υποχρεώσεις του ναυλωτή αφορούν αρχικά την πληρωμή πετρελαίων για τα ταξίδια που θα κάνει το πλοίο κατά την περίοδο της χρονοναύλωσης και τα άλλα κόστη των επικείμενων ταξιδιών όπως τα λιμενικά, ρυμουλκικά, έξοδα πλοήγησης, καναλιάρια, φόρτωση, στοιβασίας και εκφόρτωσης (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 84-87, "*The Charterers' while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed, shall pay for port charges(including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel) and all other usual expenses except those stated in Clause 6..*").

Η κυριότερη υποχρέωση του ναυλωτή στη χρονοναύλωση όμως είναι η καταβολή προκαταβολικά και σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα του ενοικίου (hire) για την χρήση του πλοίου (Eder et al., 2011). Η υποχρέωση της πληρωμής του ενοικίου προκαταβολικά είναι στοιχειώδους σημασίας και αυτό φαίνεται καθαρά από τις ρήτρες που υπάρχουν στα χρονοναυλωσύμφωνα και ορίζουν ότι εάν το ενοίκιο δεν πληρωθεί πριν ή κατά την μέρα που έχει οριστεί, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποσύρει το πλοίο του (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 149-151, "*Failing the punctual and regular payment of the hire, ... the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without any prejudice to any claims they (the Owners may otherwise have on Charterers.*").

Τα παραπάνω φανερώνουν και την σημαντικότητα της λεπτομερούς περιγραφής του πλοίου, της ταχύτητας και της κατανάλωσής του. Στην ουσία, ο αριθμός των ταξιδιών που μπορεί να εκτελέσει ένα χρονοναυλωμένο πλοίο στη διάρκεια της ναύλωσης εξαρτάται άμεσα από την ταχύτητα με την οποία μπορεί αυτό να ταξιδέψει (Holman, 1977). Επιπλέον, βάση των σημερινών τιμών των πετρελαίων, το συνολικό κόστος τους αποτελεί μεγάλο βάρος για τους ναυλωτές. Σε περίπτωση υπερκατανάλωσης πετρελαίων, το κόστος ταξιδιού (voyage estimation) αυξάνεται αρκετά σε σχέση με αυτό που είχε υπολογιστεί εξ'αρχής από τους χρονοναυλωτές. Δεδομένου ότι το ενοίκιο υπολογίζεται ως δολάρια ανά μέρα, η πραγματική απόδοση του πλοίου είναι ουσιώδους σημασίας.

## 1.4. Η Πληρωμή του Ενοικίου (Hire)

Το ενοίκιο ή μίσθωμα είναι η χρηματική αποζημίωση που λαμβάνει ο πλοιοκτήτης για την παράδοση του πλοίου του στον χρονοναυλωτή (Βλάχος και Ψύχου, 2011). Ο όρος No.11 του NYPE 93, οι όροι No.4 και No.5 του NYPE 46 και ο όρος No.6 του Baltimore 2001 περιέχουν όλες τις λεπτομέρειες αναφορικά με το ενοίκιο και τον τρόπο πληρωμής του. Το ενοίκιο διαμορφώνεται ως ποσό (συνήθως δολάρια) ανά μέρα. Η πληρωμή του αρχίζει από τη μέρα και ώρα της παράδοσης του πλοίου στον ναυλωτή, μέχρι και την μέρα και ώρα της επαναπαράδοσης του πλοίου στον πλοιοκτήτη (Baughen, 2012: 185). Το ενοίκιο υπολογίζεται συνεχόμενα για όλη την περίοδο, από την παράδοση έως την επαναπαράδοση (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 129-130, "*..commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of the month; hire shall continue until the hour of the day of her delivery..*"), και δεν εξαρτάται από το αν κάνουν διαρκώς ή περιοδικά χρήση του πλοίου οι χρονοναυλωτές (Βλάχος και Ψύχου, 2000: 247). Το μίσθωμα πληρώνεται προκαταβολικά και συνήθως ανά δεκαπενθήμερο, ή σπανιότερα ανά τριάντα μέρες, αυτό συμφωνείται ανάλογα με τη διαπραγματευτική δύναμη των δύο μερών. Όλες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τους τραπεζικούς αριθμούς του πλοιοκτήτη παρέχονται εγκαίρως στο ναυλωτή, καθώς και επαρκής χρόνος για την εκτέλεση της πληρωμής (Βλάχος και Ψύχου, 2000: 247). Στην περίπτωση που ο χρόνος επαναπαράδοσης πλησιάζει και είναι λιγότερος από δεκαπέντε ημέρες, τότε ο ναυλωτής δεν χρειάζεται να πληρώσει προκαταβολικά για το επόμενο δεκαπενθήμερο, αλλά θα πληρώσει για τον πραγματικό χρόνο μέχρι την επαναπαράδοση του πλοίου, δηλαδή ως τη μέρα και την ώρα που θα αναγράφεται στο έγγραφο επαναπαράδοσης (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 168-174, "*Last Hire Payment. Should the Vessel be towards port of redelivery at the time the last and/or penultimate payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking into account bunkers actually on board to be taken over by the owners and estimated disbursements for the Owners' account before delivery, Should same not cover the actual time hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due. When the vessel has been*

*redelivered any deference is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be."*).

Η υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου είναι απόλυτη υποχρέωση του ναυλωτή και αυτό φαίνεται στα λόγια του Λόρδου Porter στην υπόθεση *Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles*, όπου ανέφερε ότι *"..Εκτός από κάποιες ειδικές περιστάσεις που δικαιολογούνται, η μη πληρωμή (ενοικίου) αποτελεί παράβαση του συμβολαίου, και δεν απαιτείται να ήταν σκόπιμη η μη εκτέλεση (της πληρωμής) ούτε (να αποδειχτεί ότι υπήρξε) αμέλεια κατά την εκτέλεση της σύμβαση.."* (*"Apart from some special circumstances excusing performance, it is enough to constitute default that payment has not in fact been made: neither deliberate nonperformance nor negligence in performing the contract is required."*). Αν η πληρωμή δεν εκτελεστεί, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα απόσυρσης. Η απόσυρση του πλοίου θα αποτελέσει και τον τερματισμό της σύμβασης της ναύλωσης (Coghlin et al, 2008).



## 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### 2.1. Η Διακοπή του Ενοικίου (Off-Hire)

Τα περισσότερα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα περιέχουν τον όρο διακοπής της πληρωμής του ενοικίου (Coghlin et al. , 2008). Στην υπόθεση *The Mareva*, ο δικαστής Kerr ανέφερε μεταξύ άλλων ότι, "*..οι πλοιοκτήτες παρέχουν το πλοίο και το πλήρωμα για να το λειτουργεί. Όσο αυτή η λειτουργία είναι αποδοτική και παρέχεται στους ναυλωτές η υπηρεσία που απαιτούν, τότε το ενοίκιο πληρώνεται συνεχόμενα. Όταν όμως το πλοίο για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι πλήρως λειτουργικό και δεν μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες τις οποίες χρειάζεται ο ναυλωτής, και κατά συνέπεια ο ναυλωτής υφίσταται απώλεια χρόνου (καθυστέρηση), τότε το ενοίκιο δεν πληρώνεται για το χρόνο τον οποίο έχασε*". Το σημαντικό σημείο είναι η απώλεια χρόνου ή καθυστέρηση. Αν ο ναυλωτής υποστεί απώλεια χρόνου από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου, θα απαιτήσει για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο δεν μπορούσε να παρέχει τις απαιτούμενες απο εκείνον υπηρεσίες, να μην πληρώσει το ενοίκιο. Βέβαια, απαιτείται να αποδείξει ο ίδιος ότι για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το πλοίο δεν παρείχε τις απαιτούμενες υπηρεσίες (Coghlin et al. , 2008).

Ο όρος 17 του NYPE 93, και αντίστοιχα ο όρος 15 του NYPE 46, αναφέρει στο πρώτο μέρος του τα εξής, "*Σε περίπτωση (που έχει προκληθεί στους ναυλωτές) απώλεια χρόνου (καθυστέρηση) λόγω προβλήματος ή/ και έλλειψης ή/ και απεργίας των αξιωματικών ή του πληρώματος, ή λόγω τεχνικών προβλημάτων, πυρκαγιάς, καταστροφής ή ζημιάς στο σκελετό του πλοίου, στα μηχανήματα ή στον εξοπλισμό του, λόγω προσάραξης, κράτησης του πλοίου (εκτός και αν αυτή η κράτηση είναι εξαιτίας γεγονότων των οποίων οι Ναυλωτές, οι υπάλληλοί τους, οι πράκτορες τους ή οι ειδικοί εργολάβοι τους είναι υπεύθυνοι), ή κράτηση λόγω ατυχημάτων στο πλοίο ή το φορτίο, εκτός και αν αυτά απορρέουν από εγγενές ελάττωμα, από την ποιότητα ή από ελάττωμα/ ατέλεια του φορτίου, λόγω δεξαμενισμού με σκοπό την εξέταση ή το βάνιμο της γάστρας, ή λόγω κάποιας άλλης παρόμοιας αιτίας, η οποία αποτρέπει την πλήρη λειτουργία του πλοίου, (τότε) η πληρωμές του ενοικίου και των υπερωριών,*

εφόσον αυτές υπάρχουν, θα σταματάνε για την περίοδο του χρόνου που χάθηκε" (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 220-226, "*In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the vessel,(unless such arrest is caused by the events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or Cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause, preventing the full working of the Vessel, the payment of hire an overtime, if any, shall cease for the time thereby lost.*").

Αν και το παραπάνω πρώτο μέρος του όρου φαίνεται εκτενές, δεν περιλαμβάνει όλες τις αιτίες εξαιτίας των οποίων μπορεί να αποτραπεί η πλήρης λειτουργία του πλοίου. Για το λόγο αυτό υπάρχει στο τέλος του όρου η διατύπωση "... ή λόγω κάποιας άλλης παρόμοιας αιτίας..", η οποία έχει εισαχθεί για να καλύπτει αιτίες ή γεγονότα που δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω. Παρόλα αυτά, η διατύπωση "κάποιας άλλης παρόμοιας αιτίας" είναι πολύ γενική και έτσι δεν μπορεί να οριστεί με ακρίβεια ποια γεγονότα ή αιτίες αποτροπής της πλήρους λειτουργίας του πλοίου θεωρούνται παρόμοια με τα υπόλοιπα και ποια δεν θεωρούνται. Αρκετές φορές η διάκριση αυτή πρέπει να γίνει από κάποιο δικαστή ή διαιτητή.

Η ρήτρα off-hire του Baltimore ναυλοσυμφώνου αποτελείται από δύο μέρη, το Α και το Β. Στο πρώτο μέρος αναφέρεται ότι «Σε περίπτωση δεξαμενισμού ή άλλων απαραίτητων μέτρων διατήρησης της αποδοτικότητας του πλοίου, ανεπάρκεια προσωπικού ή προμηθειών, βλάβης στα μηχανήματα, ζημιά στο σκελετό του πλοίου ή άλλο ατύχημα, που είτε καθυστερεί ή εμποδίζει τη λειτουργία του πλοίου και το οποίο συνεχίζει για διάρκεια μεγαλύτερη από είκοσι-τέσσερις συνεχόμενες ώρες, το ενοίκιο δεν θα καταβληθεί για το χρόνο που χάθηκε κατά τη διάρκεια που το πλοίο δεν μπορούσε να παρέχει την αμέσως επόμενη υπηρεσία που απαιτείται. Το ενοίκιο που έχει ήδη προπληρωθεί θα προσαρμόζεται ανάλογα» (BIMCO, 'Baltim 1939, As Revised in 2001', Γραμμές 143-152, «*In the event of dry docking or any other*

*necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.»*). Το δεύτερο μέρος της ρήτηρας αναφέρει τα γεγονότα κατά τα οποία το ενοίκιο θα καταβάλλεται κανονικά στον πλοιοκτήτη, ανεξάρτητα από το αν η πρόκληση αυτών των γεγονότων οφειλόταν σε αμέλεια των υπαλλήλων του. Στην ουσία το δεύτερο μέρος λειτουργεί ως ρήτρα εξαίρεσης μέσα στη ρήτρα off-hire, η οποία είναι από τη φύση της ρήτρα εξαίρεσης από την πληρωμή του ενοικίου. (Coghlin et al. , 2008)

Ο δικαστής Kerr, στην υπόθεση *The Mareva*, αναφέρει ότι η διατύπωση του όρου off-hire είναι πολύπλοκη και δημιουργεί ερμηνευτικά προβλήματα, επιπλέον σε κάποια σημεία παρουσιάζει και ταυτολογίες. Επίσης, ο δικαστής Kerr παρατήρησε ότι πριν προσπαθήσουμε να ορίσουμε αν άλλα γεγονότα, τα οποία δεν περιέχονται στη ρήτρα off-hire, θεωρούνται παρόμοια γεγονότα, θα πρέπει πρώτα να δούμε αν αυτά έχουν αρχικά εμποδίσει την πλήρη λειτουργία του πλοίου ή όχι.

Ο δικαστής Kerr, στην ίδια υπόθεση, αναφέρει ότι είναι υποχρέωση των ναυλωτών να αποδείξουν ότι τίθεται σε λειτουργία ο όρος της διακοπής πληρωμής του ενοικίου. Για να τεθεί σε λειτουργία ο όρος off-hire, αρχικά πρέπει ο ναυλωτής να υποστεί απώλεια χρόνου από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου και αυτό να οφείλεται σε ένα από τα γεγονότα που καταγράφονται στο όρο off-hire του ναυλοσύμφωνου. Δηλαδή, για παράδειγμα, αν υπάρξει πρόβλημα στην κύρια μηχανή του πλοίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι και εκφορτώνει το φορτίο του, ο ναυλωτής δεν θα υποστεί απώλεια χρόνου από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου, επειδή το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι εκφόρτωσης και δεν χρειάζεται να χρησιμοποιήσει την κύρια μηχανή για να πλεύσει (Wilson, 2010: 97). Οπότε, σε αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής δεν μπορεί να "βγάλει" το πλοίο off-hire. Αντίθετα, αν η βλάβη στη μηχανή παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια του πλου, τότε το πλοίο θα μπορούσε να βγει off-hire.



Στην υπόθεση *Sea & Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co. Ltd.*, ο δικαστής Λόρδος Mackinnon απέρριψε το αίτημα των χρονοναυλωτών να απαλλαγθούν από την πληρωμή του ενοικίου κατά την περίοδο που οι πλοιοκτήτες εγκαθιστούσαν νέο εξοπλισμό στο πλοίο. Το σημαντικό στοιχείο σε αυτή την υπόθεση, που είναι και ο λόγος για τον οποίο ο δικαστής πήρε αυτή την απόφαση, είναι ότι το πλοίο την περίοδο εκείνη περίμενε έξω από το λιμάνι για να αδειάσει κάποια προβλήτα ώστε να μεταβεί εκεί στη συνέχεια. Δηλαδή, η εγκατάσταση του νέου εξοπλισμού δεν επέφερε απώλεια χρόνου στους ναυλωτές από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου. Οπότε, είναι απόλυτης σημασίας όπως φαίνεται, να ορίζεται σε κάθε στάδιο του ταξιδιού ποια ή ποιες είναι οι παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου. Επιπλέον, η ακριβής διατύπωση του όρου off-hire του κάθε ναυλοσυμφώνου και τα γεγονότα/ αιτίες που αυτό περιλαμβάνει, πρέπει να διαβάζονται προσεκτικά και να κατανοούνται και από τα δύο μέρη.

Η παρακάτω ερμηνεία του όρου off-hire από τον δικαστή Bingham δεν φαίνεται να είναι πλήρως αποδεκτή από τους μελετητές του κλάδου. Στη υπόθεση του *The Lutetian*, όπου η ναύλωση είχε γίνει σε ναυλοσύμφωνο NYPE, ο δικαστής Bingham, βασιζόμενος στον όρο No.15, που αναφέρει επιγραμματικά ότι "..η πληρωμή του ενοικίου θα σταματάει..", αποφάνθηκε ότι οι ναυλωτές δεν ήταν υποχρεωμένοι να πληρώσουν το ενοίκιο κατά την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας πληρωμής αν το πλοίο βρισκόταν εκείνη την περίοδο σε off-hire. Ο δικαστής Bingham αποδέχθηκε τον ισχυρισμό των ναυλωτών ότι σε τέτοιες περιπτώσεις η υποχρέωση τους να καταβάλουν εκ των προτέρων το επόμενο μηνιαίο ενοίκιο αναστέλλεται μέχρις ότου το πλοίο να είναι και πάλι στην υπηρεσία των ναυλωτών. Η απόφασή του αυτή στηρίχτηκε στη διατύπωση του όρου off-hire, δεδομένου βέβαια ότι η απώλεια χρόνου αποδίδεται σε μια από τις αιτίες που αναφέρονται στον όρο off-hire. Η παραπάνω ερμηνεία του όρου off-hire No.15 είναι μια λογική ερμηνεία, παρόλα αυτά όχι και η μοναδική (Coghlin et al. , 2008).

## 2.2. Βασικές Αρχές της Ρήτρας Off-Hire

Ο όρος της διακοπής πληρωμής του ενοικίου στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές (Coghlin et al. , 2008). Η πρώτη αφορά το βάρος της απόδειξης (burden of proof), το οποίο πέφτει στο ναυλωτή. Η ρήτρα off-hire δεν θεωρείται ρήτρα σφάλματος (“no fault” clause), δηλαδή τα γεγονότα που αναφέρονται σε αυτή δεν είναι απαραίτητο να είναι σφάλμα του πλοιοκτήτη (Wilson, 2010: 96). Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω ο ναυλωτής είναι αρμόδιος να αποδείξει το αν τίθεται σε λειτουργία ο όρος off-hire σε μια δεδομένη κατάσταση. Την άποψη αυτή αποδέχτηκε και ανέλυσε ο δικαστής Λόρδος Bucknill στη υπόθεση *Royal Greek Government v. Minister of Transport*, όπου το πλοίο *The Ann Stathatos* είχε ναυλωθεί σε ναυλοσύμφωνο Baltimore, λέγοντας ότι “..ο βασικός κανόνας (...) για την ερμηνεία ενός τέτοιου ναυλοσυμφώνου, είναι ότι ο ναυλωτής θα πληρώσει ενοίκιο για τη χρήση του πλοίου, εκτός και αν μπορεί να αποδείξει ότι η δεδομένη κατάσταση αναφέρεται στις εξαιρέσεις. Νομίζω ότι πρέπει να αποδείξει σαφώς ότι η κατάσταση αφορά τις εξαιρέσεις (της υποχρέωσης πληρωμής ενοικίου). Αν υπάρχει αμφιβολία ως προς το την ερμηνεία των λέξεων (του όρου off-hire), τότε νομίζω ότι αυτές οι λέξεις πρέπει να ερμηνεύονται υπέρ των πλοιοκτητών επειδή ο ναυλωτής προσπαθεί να περιορίσει το δικαίωμα των πλοιοκτητών στην απολαβή του ενοικίου”.

Την ίδια άποψη εξέφρασε και ο δικαστής Λόρδος Rix στην υπόθεση του *Doric Pride*, όπου ανέφερε μεταξύ άλλων ότι στη χρονοναύλωση ο ναυλωτής είναι αυτός που έχει το ρίσκο της καθυστέρησης του πλοίου. Συνέχισε λέγοντας ότι ο ναυλωτής έχει πάντα την υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου προς τον πλοιοκτήτη, εκτός και αν μπορέσει να “φέρει τον εαυτό του εντός του όρου off-hire”. Δηλαδή, αν με βάση την ακριβή διατύπωση του όρου και τις υπάρχουσες συνθήκες, μπορεί επικαλούμενος τον όρο off-hire να διακόψει την πληρωμή του ναύλου.

Στην υπόθεση του πλοίου *The Ioanna*, ο δικαστής Staughton ανέφερε ότι τα γεγονότα που οδηγούν στο off-hire events δεν υποδεικνύουν απαραίτητως και αθέτηση του συμβολαίου της ναύλωσης (breach of contract). Η δεύτερη αρχή του όρου off-hire

έγκειται στο ότι η διακοπή πληρωμής του ενοικίου δεν έχει σχέση με παραβίαση της σύμβασης της ναύλωσης από τον πλοιοκτήτη (Coghlin et al., 2008). Ο δικαστής Staughton συνέχισε λέγοντας ότι η εφαρμογή του όρου off-hire οδηγεί σε διαφορετικό αποτέλεσμα από το αίτημα αποζημίωσης για αθέτηση συμβολαίου.

## **2.3. Η Λειτουργία της Ρήτρας Off-Hire**

Το να συμβεί ένα γεγονός από αυτά που εμπεριέχονται στη ρήτρα off-hire, π.χ. ζημιά στη μηχανή του πλοίου, δεν επιφέρει την άμεση εφαρμογή της ρήτρας. Για να τεθεί σε λειτουργία η ρήτρα off-hire, έτσι ώστε να παύσει η υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου, ο ναυλωτής θα πρέπει να αποδείξει τρία πράγματα. Αρχικά, θα πρέπει να αποδείξει ότι το πλοίο δεν παρείχε τις απαιτούμενες από το ναυλωτή υπηρεσίες. Δεύτερον, ότι το γεγονός/ η αιτία που απέτρεψε την πλήρη λειτουργία του πλοίου εμπεριέχεται στη ρήτρα off-hire. Τρίτον, ο ναυλωτής θα πρέπει να παρουσιάσει και να αποδείξει το πόσο χρόνο έχασε εξαιτίας της ανικανότητας του πλοίου να παρέχει τις απαιτούμενες υπηρεσίες (Baughen, 2012: 240). Τα τρία αυτά θέματα καθώς και σημαντικά κομμάτια τη ρήτρας off-hire αναλύονται εκτενώς παρακάτω.

### **2.3.1. “Αποτρέποντας τη Λειτουργία του Πλοίου”**

Το πρώτο θέμα αφορά την πλήρη λειτουργία του πλοίου. Στη ρήτρα off-hire του NYPE 93 υπάρχει η παρακάτω διατύπωση, “..η οποία αποτρέπει την πλήρη λειτουργία του πλοίου..”, η οποία ακολουθεί τη λίστα των γεγονότων που μπορεί να συμβούν και να βγει το πλοίο off-hire. Στη ρήτρα off-hire του Baltimore 2001, υπάρχει παρόμοια διατύπωση που αναφέρει “..είναι ανίκανο να εκτελέσει την αμέσως επόμενη υπηρεσία που απαιτείται” (BIMCO, 'Baltimore 1939, As Revised in 2001', Γραμμές 149-151, “..no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during

*the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required..").*

Αρχικά ο ναυλωτής καλείται να αποδείξει ότι έχασε χρόνο, επειδή το πλοίο δεν μπόρεσε να παρέχει υπηρεσίες, οι οποίες στα πλαίσια της χρονοναύλωσης αποτελούν συνηθισμένες υπηρεσίες που παρέχει το πλοίο. Για να βρεθεί αν πληρείται το πρώτο κομμάτι του 'τεστ', θα πρέπει να οριστούν οι παραπάνω φράσεις. Η διατύπωση της ρήτρας off-hire του *Baltim* 2001 είναι πιο ξεκάθαρη, επειδή κάνοντας την ερώτηση "ποια είναι η επόμενη υπηρεσία που απαιτείται το πλοίο να παρέχει ;" μας επιτρέπει να παρατηρήσουμε αν η λειτουργία του πλοίου έχει αποτραπεί ή όχι. Για παράδειγμα, αν η επόμενη υπηρεσία που απαιτείται είναι να πλεύσει προς στο λιμάνι εκφόρτωσης και το πλοίο δεν είναι σε θέση να το κάνει (εξαιτίας κάποιας βλάβης), αυτό αποτρέπει την πλήρη λειτουργία του πλοίου. Σε αντίθετη περίπτωση, αν η επόμενη υπηρεσία που απαιτείται είναι να παραμείνει στο αγκυροβόλιο και να εκφορτώσει το φορτίο του, τότε η πλήρης λειτουργία του πλοίου δεν εμποδίζεται.

Παρόλα αυτά, η ερώτηση δεν αφορά το ποιες θα ήθελαν οι ναυλωτές να είναι οι επόμενες εντολές τους προς το πλοίο. Στη υπόθεση του *The Berge Sund*, ο δικαστής Λόρδος Staughton ανέφερε ότι η παραπάνω ερώτηση πρέπει να αφορά την επόμενη υπηρεσία την οποία ουσιαστικά αναμένουν οι ναυλωτές να τους παρέχει το πλοίο. Η καθυστέρηση που προέρχεται από τον καθαρισμό των αμπαριών, ανέφερε, δεν αποτελεί γενικά αιτία αποτροπής της πλήρους λειτουργίας του πλοίου. Συνέχισε λέγοντας ότι στα πλαίσια της χρονοναύλωσης, ο καθαρισμός των αμπαριών θεωρείται μια από τις συνηθισμένες και βασικές λειτουργίες του πλοίου.

Στη υπόθεση του *The Berge Sund*, αφού είχε ολοκληρωθεί η μεταφορά ενός ελαττωματικού φορτίου βουτανίου, το πλήρωμα καθάρισε τα αμπάρια του πλοίου αλλά ο καθαρισμός αυτό δεν ήταν επαρκής. Παρόλο που δεν παρατηρήθηκε αμέλεια σε βάρος του πληρώματος σχετικά με τον αρχικό καθαρισμό, στο επόμενο λιμάνι φόρτωσης το πλοίο χρειάστηκε να καθαριστεί περαιτέρω πριν φορτώσει το επόμενο φορτίο. Οι ναυλωτές θεώρησαν ότι αυτός ο χρόνος που χρειάστηκε για το δεύτερο καθαρισμό των αμπαριών έπρεπε να βγει off-hire, με βάση το ότι το ναυλοσύμφωνο

περιείχε την παρακάτω διατύπωση, "...ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας, η οποία αποτρέπει την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου..".

Η υπόθεση αρχικά ανατέθηκε σε διαιτητή ο οποίος συμφώνησε με τους ναυλωτές ότι αυτός ο χρόνος έπρεπε να θεωρηθεί off-hire. Στη συνέχεια η υπόθεση πήγε στο Εμπορικό Δικαστήριο της Αγγλίας (Commercial Court), όπου και εκεί ο δικαστής Steyn πήρε το μέρος των ναυλωτών και ανέφερε ότι ο περαιτέρω καθαρισμός εμπόδισε την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου και δεν του επέτρεψε να παρέχει την επόμενη υπηρεσία που απαιτείται από αυτό, δηλαδή να φορτώσει το επόμενο φορτίο. Όταν η υπόθεση έφτασε στο Εφετείο της Αγγλίας (Court of Appeal), ο δικαστής Λόρδος Staughton είχε αντίθετη γνώμη με τους προηγούμενους. Η επόμενη υπηρεσία που απαιτείται να παρέχει το πλοίο, ανέφερε ότι ήταν ο περαιτέρω καθαρισμός και όχι η επόμενη φόρτωση. Η ουσιώδης ερώτηση που πρέπει να γίνει σε αυτή την περίπτωση, τόνισε ότι ήταν το ποιά είναι η υπηρεσία που απαιτείται να παρέχει το πλοίο. Η μόνη εντολή που μπορούσαν να δώσουν στο πλοίο οι ναυλωτές τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή ήταν να καθαριστούν τα αμπάρια. Αφού το πλοίο ήταν σε θέση να καθαρίσει τα αμπάρια, το πλοίο μπορούσε να παρέχει την επόμενη υπηρεσία που απαιτείται από αυτό, οπότε το πλοίο δεν μπορούσε να θεωρηθεί off-hire για το χρόνο που χρειάστηκε ο δεύτερος καθαρισμός.

Η υπόθεση του *The Berge Sund* θέτει τον παρακάτω κανόνα στη διαδικασία αξιολόγησης. Ένα πλοίο θεωρείται ότι δεν παρεμποδίζεται η πλήρης και αποδοτική λειτουργία του, όταν προκειμένου να εκτελέσει τις εντολές των ναυλωτών, εκτελεί μια λειτουργία που "είναι κατά κανόνα μια δραστηριότητα που απαιτείται από έναν χρονοναυλωτή". Λειτουργίες όπως ο ανεφοδιασμός καυσίμων (bunkering), ο ερματισμός (ballast operation) και η μερική εκφόρτωση του πλοίου για να μπορέσει αν εισέλθει σε ένα λιμένα (lightering) θεωρούνται συνιθισμένες λειτουργίες της χρονοναύλωσης. Το τελευταίο αναλύεται στην υπόθεση παρακάτω.

Το πλοίο *The Aquacharm*, ήταν χρονοναυλωμένο σε NYPE ναυλοσύμφωνο για ένα ταξίδι. Ο πλοίαρχος είχε λάβει εντολές να φορτώσει το πλοίο με βάση το μέγιστο βύθισμα του, που θα του επιτρέψει και διέλευση μέσω του καναλιού του Παναμά. Ο

ίδιος όμως εσφαλμένα δεν έλαβε υπόψη του ότι το βύθισμα της πλώρης θα αυξανόταν κατά τη διέλευση από μια λίμνη γλυκού νερού που αποτελεί μέρος της διώρυγας του Παναμά. Ως αποτέλεσμα δεν επιτράπηκε η είσοδος του πλοίου στο κανάλι. Ύστερα από αρκετή καθυστέρηση, αποφασίστηκε ότι ένα μέρος του φορτίου έπρεπε να εκφορτωθεί (lightering). Το φορτίο αυτό μεταφέρθηκε σε άλλο πλοίο και αφού διέσχισε το κανάλι, στη συνέχεια φορτώθηκε εκ νέου στο *Aquacharm*. Οι ναυλωτές υποστήριξαν ότι το πλοίο ήταν off-hire για αυτή την περίοδο της φόρτωσης και μεταφόρτωσης.

Η υπόθεση έφτασε μέχρι το Εφετείο της Αγγλίας (Court of Appeal) όπου ο δικαστής Λόρδος Denning M.R. εξέφρασε την άποψη ότι η λειτουργία της εκφόρτωσης μέρους του φορτίου (lightering) δεν εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου. Ανέφερε μάλιστα ότι αυτό αποτελεί συχνό φαινόμενο και το πλοίο εξακολουθεί να λειτουργεί πλήρως, παρόλο που υπάρχει καθυστέρηση εξαιτίας της εκφόρτωσης μέρους του φορτίου.

Οι παραπάνω δύο υποθέσεις, αν είναι αποφάσεις του Εφετείου της Αγγλίας (Court of Appeal) και η νομική ισχύς τους είναι απόλυτη, βρίσκουν κάποια μέρη στις αγορές αντίθετα.

Στη υπόθεση του *The Mareva*, το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο σε NYPE ναυλοσύμφωνο για μεταφορά σιτηρών από προς το Αλγέρι. Επειδή το πλοίο είχε ελαττωματικά καλύμματα στα αμπάρια, το φορτίο υπέστη ζημιά καθώς νερό έμπαινε μέσα από τα καλύμματα. Εξαιτίας της υγρασίας του φορτίου η εκφόρτωση στο Αλγέρι χρειάστηκε 15 ημέρες περισσότερες από ότι κανονικά θα χρειαζόταν. Ο δικαστής Kerr ανέφερε ότι καθ'όλη τη διάρκεια της εκφόρτωσης, το πλοίο ήταν σε θέση να εκτελέσει την υπηρεσία που απαιτείτο από αυτό, συγκεκριμένα, ήταν πλήρως ικανό να εκφορτώσει το φορτίο από τα αμπάρια του. Οπότε, το πλοίο δεν αποτράπηκε η πλήρης λειτουργία του πλοίου και συνεπώς η περίοδος της εκφόρτωσης, παρόλο που διήρκεσε 15 μέρες παραπάνω από το σύνηθες, δεν μπορεί να βγει off-hire.

Ουσιαστικά, η παραπάνω απόφαση στην υπόθεση του *The Mareva*, δείχνει ότι όταν εκτελείται μια συνηθισμένη λειτουργία της χρονοαύλωσης, το πλοίο δεν μπορεί να βγει off-hire μόνο και μόνο εξαιτίας του ότι αυτή η λειτουργία ήταν πιο χρονοβόρα και διήρκησε περισσότερο από το συνηθισμένο, ή εξαιτίας του ότι ήταν πιο δύσκολη. Συγκεκριμένα, ο αυξημένος χρόνος εκφόρτωσης του φορτίου δεν εμποδίζει τη λειτουργία του, παρόλο που στην παραπάνω υπόθεση η καθυστέρηση προκλήθηκε από διαρροή η οποία οφειλόταν σε ζημιά των καλυμμάτων των αμπαριών.

Παρομοίως, στην υπόθεση *The Hermosa*, όταν το πλοίο ταξίδευε προς το λιμάνι φόρτωσης παρατηρήθηκε ότι καλύμματα στα αμπάρια ήταν ελαττωματικά. Και σε αυτή την περίπτωση, το πλοίο μπορούσε να παρέχει στους ναυλωτές τις απαιτούμενες υπηρεσίες, αφού δεν είχε φορτωθεί ακόμα το φορτίο και η καλή λειτουργία των καλυμμάτων δεν ενδιέφερε το ναυλωτή.

Επίσης, ένα πλοίο δεν θεωρείται ότι παρεμποδίζεται η λειτουργία του όταν συναντά κάποιο εμπόδιο κατά την πλοήγηση (Coghlin et al., 2008). Ο δικαστής Rix, στην υπόθεση του *The Laconian Confidence*, ανέφερε μεταξύ άλλων ότι "Ένα πλοίο δεν είναι off-hire επειδή δεν μπορεί να προχωρήσει εξαιτίας κάποιου φυσικού εμποδίου, όπως για παράδειγμα ένας αμμόλοφος ή μειωμένη στάθμη της θάλασσας, τα οποία εμποδίζουν τον πλου".

Λογικό επακόλουθο των παραπάνω αποφάσεων είναι η υπόθεση ότι αν εκτελείται μια λειτουργία η οποία δεν είναι συνηθισμένη λειτουργία της χρονοαύλωσης, τότε όντως μπορεί να αποτραπεί η πλήρης λειτουργία του πλοίου.

Στη υπόθεση του *The Clipper Sao Luis*, το πλοίο ήταν ναυλωμένο για να εκτελεί ταξίδια μεταξύ Δυτικής Αφρικής και Νότιας Αμερικής. Το πλοίο φορτώθηκε μερικώς με μπάλες βαμβακιού στο λιμάνι του Κοτονού και προχώρησε να φορτώσει επιπλέον φορτίο στο Ρίο ντε Τζανέιρο. Αμέσως μόλις ολοκληρώθηκε η φόρτωση στο Ρίο ντε Τζανέιρο, το φορτίο έπιασε φωτιά εξαιτίας ενός τσιγάρου που πέταξε αμελώς ένα μέλος των στοιβαδóρων. Εξαιτίας της πυρκαγιάς, το πλοίο καθυστέρησε για αρκετές εβδομάδες προσπαθώντας να σβήσει τη φωτιά. Οι ναυλωτές θεώρησαν ότι αυτός ο

χρόνος ήταν off-hire. Οι ιδιοκτήτες με τη σειρά τους αρνήθηκαν ότι αυτός ο χρόνος ήταν off-hire και υποστήριξαν ότι δεν είχε αποτραπεί η πλήρης λειτουργία του πλοίου, επειδή όπως ισχυρίστηκαν, το πλοίο παρείχε την υπηρεσία που απαιτείτο από αυτό, παραμένοντας στην προβλήτα και προσπαθώντας να σβήσει η φωτιά. Ο παραπάνω ισχυρισμός των πλοιοκτητών απορρίφθηκε από το δικαστή David Steel, ο οποίος τον χαρακτήρισε μάλιστα "εξ ολοκλήρου εξωπραγματικό"!

Στην υπόθεση *Hogarth v. Miller*, το πλοίο Westfalia που είχε ναυλωθεί για να εκτελέσει ταξίδια μεταξύ Δυτικής Αφρικής και Ευρώπης, περιείχε την εξής ρήτρα off-hire «Σε περίπτωση απώλειας χρόνου εξαιτίας έλλειψης πληρώματος ή μηχανημάτων, βλάβη στη μηχανή, ανάγκη επισκευών, ή βλάβη, εξαιτίας των οποίων η λειτουργία του πλοίου διακόπτεται για περισσότερο από 48 συνεχείς εργάσιμες ώρες, η πληρωμή του ενοικίου θα παύει έως να είναι και πάλι (το πλοίο) ικανό να συνεχίσει την υπηρεσία του». Το πλοίο Westfalia είχε μια σύνθετη μηχανή με δύο κυλίνδρους. Κατά τη διάρκεια που το πλοίο έπλεε προς το λιμάνι του Αμβούργου, ο ένας κύλινδρος παρουσίασε βλάβη και το πλοίο αναγκάστηκε να πάει στο λιμάνι Λας Πάλμας για επισκευές. Παρόλα αυτά λόγω της ιδιομορφίας της μηχανής και της βλάβης δεν μπορούσαν να γίνουν οι απαραίτητες επισκευές. Οπότε, το πλοίο λειτουργώντας τον ένα μόνο κύλινδρο της μηχανής, αναγκάστηκε να ρυμουλκηθεί μέχρι το Αμβούργο. Αφού έφτασε στο Αμβούργο και χωρίς να γίνουν επισκευές, η εκφόρτωση εκτελέστηκε κανονικά. Οι ναυλωτές θεώρησαν ότι με βάση τη ρήτρα off-hire του πλοίου, το πλοίο ήταν off-hire και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στο Αμβούργο αλλά και κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης.

Η υπόθεση αυτή έφτασε μέχρι το ανώτατο επίπεδο εκδίκασης της Αγγλίας, τη Βουλή των Λόρδων (House of Lords η οποία πλέον ονομάζεται Supreme Court), όπου όλοι οι δικαστές συμφώνησαν ότι όντως το πλοίο ήταν off-hire κατά την περίοδο που ταξίδευε ρυμουλκούμενο από το Λας Πάλμας έως το Αμβούργο. Σχετικά όμως με την περίοδο της εκφόρτωσης στο Αμβούργο, η πλειοψηφία των Λόρδων θεώρησε ότι δεν ήταν off-hire και οι πλοιοκτήτες έπρεπε να λάβουν το ενοίκιο. Η ρήτρα off-hire του πλοίου αναφέρει ότι «..η πληρωμή του ενοικίου θα παύει έως να είναι και πάλι (το πλοίο) ικανό να συνεχίσει την υπηρεσία του». Αφού δεν έγιναν επισκευές στο



Αμβούργο πριν την έναρξη της εκφόρτωσης, κάποιος θα μπορούσε να εξάγει το συμπέρασμα ότι δεν έγινε «και πάλι (το πλοίο) ικανό».

Παρόλα αυτά, όπως έχει αναφερθεί και πιο πάνω, για τη σωστή εφαρμογή της ρήτρας off-hire πρέπει σε κάθε στάδιο της χρονοναύλωσης να αναζητούμε ποια είναι η υπηρεσία που απαιτείται από τον ναυλωτή. Όταν ένα φορτωμένο πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι εκφόρτωσης, η υπηρεσία που ζητάει ο ναυλωτής είναι η εκφόρτωση, οπότε δεν ενδιαφέρεται εάν το πλοίο έχει μηχανή καθ'όλα έτοιμη να πλεύσει. Ο Λόρδος Halsbury, ο οποίος ανήκε στην πλειοψηφία των Λόρδων που θεώρησαν ότι ο χρόνος εκφόρτωσης στο Αμβούργο ήταν on-hire, ανέφερε στη απόφασή του μεταξύ άλλων ότι «..Θεωρώ επομένως ότι κατά την περίοδο αυτή ο πλοιοκτήτης είχε το δικαίωμα να απαιτήσει την καταβολή του ενοικίου, διότι εκείνη την περίοδο το πλοίο του εργαζόνταν αποτελεσματικά, η λειτουργία του πλοίου προχωρούσε όσο πιο αποτελεσματικά μπορούσε, σε σχέση με τη συγκεκριμένη απασχόληση που απαιτείτο από το πλοίο τη συγκεκριμένη περίοδο».

Και στην υπόθεση του *The TS Singapore*, το πλοίο ύστερα από ατύχημα στην Ιαπωνία χρειάστηκε επισκευές. Για να επισκευαστεί το πλοίο χρειάστηκε να μεταβεί μέσω του Hong Kong στο λιμάνι του Quangzhou, οπότε το πρώτο σκέλος του ταξιδιού συνέπεσε με την πορεία που θα ακολουθούσε το πλοίο αν πήγαινε κανονικά στο επόμενο λιμάνι που είχαν καθορίσει οι ναυλωτές, το λιμάνι της Shanghai. Το γεγονός ότι για μέρος του ταξιδιού η πορεία συνέπεσε δεν αποτελούσε απόδειξη ότι το πλοίο εκτελούσε την υπηρεσία που απαιτείτο από αυτό.

Με βάση τις παρακάτω υποθέσεις, η λειτουργία του πλοίου μπορεί επίσης να αποτραπεί και από άλλους εξωγενείς παράγοντες, όπως για παράδειγμα η πειρατεία ή κάποια νομική ενέργεια.

Στην υπόθεση *The Laconian Confidence*, το πλοίο είχε ναυλωθεί σε ναυλοσύμφωνο NYPE για να εκτελέσει ένα ταξίδι με προορισμό το Μπαγκλαντές. Μετά την εκφόρτωση του πλοίου στην Τσιταγκόνγκ, οι λιμενικές αρχές λόγω υποτιθέμενων

γραφειοκρατικών προβλημάτων καθυστέρησαν τον απόπλου του πλοίου για 18 ημέρες. Ο δικαστής Rix έκρινε ότι για την περίοδο των 18 ημερών το πλοίο δεν ήταν off-hire και ανέφερε στην απόφασή του ότι το ρίσκο της καθυστέρησης λόγω της παρέμβασης των αρχών, βάση της ρήτρας off-hire, δεν το αναλαμβάνουν οι πλοιοκτήτες, ειδικά μάλιστα όταν αυτού του είδους η παρέμβαση προέρχεται από αιτία μη φυσική ή εύλογα προβλέψιμη. Ο δικαστής Rix ανέφερε ακόμα στην μεταξύ άλλων ότι «..κατά την γνώμη μου, η φράση 'αποτροπή της πλήρους λειτουργίας του πλοίου' δεν απαιτεί το πλοίο να είναι το ίδιο μη ικανό προς λειτουργία. Η λειτουργία του πλοίου μπορεί να εμποδιστεί και με νομικά όσο και με φυσικά μέσα, (μπορεί να εμποδιστεί επίσης) και από εξωτερικές αλλά και εσωτερικές αιτίες (του πλοίου)».

Παρόμοια είναι η υπόθεση *The Mastro Giorgis*, όμως εδώ η έκβαση είναι διαφορετική. Το πλοίο, το οποίο ήταν χρονοναυλωμένο σε NYPE ναυλοσύμφωνο, έκανε ένα ταξίδι από τη Νότια Αμερική προς την Ιταλία. Στη ρήτρα off-hire, στη γραμμή 98 είχε προστεθεί η έκφραση "οτιδήποτε" ("whatsoever"). Το πλοίο φόρτωσε φορτίο σιτηρών στην Αργεντινή μέρος του οποίου προοριζόταν να εκφορτωθεί στη Barletta. Μόλις το πλοίο έφτασε στη Barletta, οι παραλήπτες του φορτίου ισχυρίστηκαν ότι το φορτίο είχε καταστραφεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και συνέλαβαν το πλοίο με αυτή την αιτιολογία. Το πλοίο δεν μπορούσε αν αποπλεύσει και παρέμεινε στη Barletta για αρκετές ημέρες.

Ο δικαστής Lloyd σε αυτή την υπόθεση έκρινε ότι, λόγω της έκφρασης "οτιδήποτε" ("whatsoever") που είχε προστεθεί στη ρήτρα off-hire, το πλοίο ήταν off-hire για όλη την περίοδο που παρέμεινε στη Barletta. Ανέφερε επίσης ότι «..Όπου, όπως εδώ (σε παρόμοια περίπτωση), προστίθεται η λέξη 'απολύτως', οποιαδήποτε αιτία είναι αρκετή για να θέσει το πλοίο off-hire, είτε (αιτία είναι) φυσική ή νομική, το ερώτημα σε κάθε (περίπτωση) είναι αν (η αιτία αυτή) εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου στο να παρέχει την επόμενη υπηρεσία που απαιτείται..», και συμπλήρωσε ότι «κανένας λογικός άνθρωπος δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει το πλοίο στην προκειμένη περίπτωση, όπου βρίσκεται υπό κράτηση». Αν και προστέθηκε μόνο μία επιπλέον λέξη στη ρήτρα off-hire, παρόλα αυτά η ερμηνεία της επηρέασε καθοριστικά την τελική απόφαση του δικαστηρίου.

### 2.3.2. Μερική Αναποτελεσματικότητα

Μέχρι τώρα αναφερθήκαμε στην ερμηνεία της φράσης «πλήρης λειτουργία του πλοίου» που ακολουθεί τη λίστα των γεγονότων/ αιτιών που μπορεί να εμποδίσουν την πλήρη λειτουργία του πλοίου. Αν και στη ρήτρα off-hire αναφέρεται τις περισσότερες φορές η παραπάνω διατύπωση, σε περίπτωση που ένα από τα γεγονότα εμποδίσει την εν μέρη λειτουργία του πλοίου, και αυτό θα μπορούσε να θέσει σε λειτουργία τη ρήτρα off-hire (Coghlin et al. , 2008).

Στην υπόθεση *Hogarth v. Miller*, που έχει αναφερθεί πιο πάνω αναλυτικά, η πλήρης λειτουργία του πλοίου εμποδίστηκε από τη ζημιά που παρουσιάστηκε στο ένα κύλινδρο της μηχανής και χρειάστηκε να ρυμουλκηθεί το πλοίο στο Αμβούργο. Παρόλο που ο ένας κύλινδρος της μηχανής δούλευε, θεωρήθηκε ότι λόγω της ζημιάς αποτράπηκε η πλήρης λειτουργία του πλοίου.

Στην υπόθεση *Tynedale v. Anglo-Soviet*, το πλοίο ήταν ναυλωμένο σε μια παλαιότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου *Baltim*, το οποίο προέβλεπε ότι: «Σε περίπτωση απώλειας χρόνου που οφείλεται σε δεξαμενισμό (dry-docking) ή σε άλλα απαραίτητα μέτρα για τη διατήρηση της απόδοσης του σκάφους ή σε ... ζημιά στο σκελετός του πλοίου ή άλλο ατύχημα που εμποδίζει τη λειτουργία του σκάφους και διαρκεί περισσότερο από 24 συνεχόμενες ώρες, το ενοίκιο να σταματήσει από την έναρξη τέτοιας απώλειας χρόνου μέχρι το σκάφος να είναι πάλι σε ικανοποιητική κατάσταση για να συνεχίσει την υπηρεσία του ..». Το πλοίο ταξιδεύοντας φορτωμένο ξυλεία για εκφόρτωση στο Λίβερπουλ, υπέστη σοβαρές ζημιές στον προωραίος ιστό (foremast) εξαιτίας μια μετατόπισης του φορτίου το οποίο ήταν φορτωμένο στο κατάστρωμα του πλοίου.

Οι ζημιές δεν επηρέασαν το υπόλοιπο ταξίδι προς το Λίβερπουλ, όμως όταν άρχισε η εκφόρτωση φάνηκε ότι το πλοίο μπορούσε να εκφορτώσει μόνο το κομμάτι της πρύμνης με τα δικά του εκφορτωτικά μέσα. Οπότε τα μπροστινά κομμάτια δεν μπορούσαν να εκφορτωθούν. Εξαιτίας αυτού, οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο

ήταν off-hire για όλη την περίοδο της εκφόρτωσης. Αντίθετα, οι πλοιοκτήτες υποστήριξαν ότι όσο το πλοίο μπορούσε να εκφορτώσει, παρόλο που ο ρυθμός ήταν αργός, το πλοίο θεωρείται λειτουργικό και η υποχρέωση πληρωμής ενοικίου ισχύει. Το Εφετείο (Court of Appeal) έκρινε ότι η πλήρης λειτουργία του πλοίου είχε παρεμποδιστεί από τη μερική ανεπάρκεια των εκφορτωτικών μέσων του πλοίου και ότι το πλοίο για ολόκληρη την περίοδο εκφόρτωση ήταν off-hire.

Ο Λόρδος Roche μάλιστα ανέφερε ότι ".. (η ζημιά στον) προωραίο ιστό (foremast) δεν απέτρεπε ούτε εμπόδιζε τον πλου, αλλά απέτρεψε ή εμπόδισε την εκφόρτωση ». Στα ναυλοσύμφωνα που στη ρήτρα off-hire υπάρχει η διατύπωση «..και διαρκεί περισσότερο από 24 συνεχόμενες ώρες.. », όταν περάσουν οι 24 συνεχόμενες ώρες και αρχίσει να μετράει η περίοδος off-hire, οι πρώτες 24 συνεχόμενες ώρες προστίθενται στη συνολική περίοδο του off-hire. (Coghlin et al. , 2008)

## **2.4. Γεγονότα-Αιτίες της Ρήτρας Off-Hire**

Σχετικά με το τεστ που αναφέρθηκε ότι πρέπει να γίνεται για να δούμε αν μια περίοδος μπορεί να βγει off-hire, αφού αρχικά έχει αποδειχτεί ότι η πλήρης λειτουργία του πλοίου έχει εμποδιστεί, το επόμενο βήμα είναι να ελεγχθεί εάν αυτό έχει συμβεί εξαιτίας κάποιου γεγονότος από αυτά που αναφέρονται στη ρήτρα off-hire.

Η ρήτρα off-hire του NYPE 93 αναφέρει τα πιο συνηθισμένα γεγονότα/ αιτίες τα οποία είναι « ... ανεπάρκεια ή/ και απεργία των αξιωματικών ή του πληρώματος, ή λόγω τεχνικών προβλημάτων, πυρκαγιάς, καταστροφής ή ζημιάς στο σκελετό του πλοίου, στα μηχανήματα ή στον εξοπλισμό του, λόγω προσάραξης, κράτησης του πλοίου (εκτός και αν αυτή η κράτηση είναι εξαιτίας γεγονότων των οποίων οι Ναυλωτές, οι υπάλληλοί τους, οι πράκτορες τους ή οι ειδικοί εργολάβοι τους είναι υπεύθυνοι), ή κράτηση λόγω ατυχημάτων στο πλοίο ή το φορτίο, εκτός και αν αυτά απορρέουν από εγγενές ελάττωμα, από την ποιότητα ή από ελάττωμα/ ατέλεια του

φορτίου, λόγω δεξαμενισμού με σκοπό την εξέταση ή το βάψιμο των υφάλων, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης παρόμοιας αιτίας.. » (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 220-225 “*..deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the vessel,(unless such arrest is caused by the events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or Cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause..*”).

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα η λίστα των γεγονότων εξαντλείται στη ρήτρα off-hire. Παρόλα αυτά, σε κάποια ναυλοσύμφωνα υπάρχουν μικρές ρήτρες off-hire αναφερόμενες σε συγκεκριμένα γεγονότα όπως σε δεξαμενισμό ή μειωμένη ταχύτητα, οι οποίες είναι διασκορπισμένες μέσα στο ναυλοσύμφωνο. Αυτές οι μικρές ρήτρες off-hire υπάρχει περίπτωση να δημιουργήσουν αντιφάσεις μεταξύ αυτών και της κύριας ρήτρας off-hire (Wilson, 2010: 96). Οπότε η προσεκτική ανάγνωση και ερμηνεία τους είναι άκρως σημαντική και για τα δύο μέρη.

#### **2.4.1. Ανεπάρκεια Αξιωματικών ή Πληρώματος**

Η πρώτη έκφραση αναφέρει την « ..ανεπάρκεια των αξιωματικών ή του πληρώματος», («*..deficiency and/or default and/or strike of officers or crew..*»). Η Αυτή η έκφραση δεν αναφέρεται στην περίπτωση όπου το πλοίο έχει όλο το απαραίτητο προσωπικό αλλά μερικοί αρνούνται την εκτέλεση των καθηκόντων τους. (Coghlin et al. , 2008)

Στην υπόθεση *Royal Greek Government v. Minister of Transport*, το 1943, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου *Ilissos* αρνήθηκαν να αποπλεύσουν από το λιμάνι του Newcastle για πάνω από έξι μέρες, ζητώντας το πλοίο τους να ταξιδέψει

με την συνοδεία άλλων πλοίων, με κομβόι. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι ο χρόνος κατά τον οποίο οι αξιωματικοί και το πλήρωμα αρνούνταν να αποπλεύσουν ήταν off-hire, ισχυριζόμενοι ότι το γεγονός εμπίπτει στη φράση «ανεπάρκεια των αξιωματικών ή του πληρώματος». Το Εφετείο της Αγγλίας (Court of Appeal) είχε αντίθετη άποψη και τεκμηρίωσε την απόφαση που πάρθηκε αναφέροντας ότι στην ουσία δεν υπήρχε ανεπάρκεια προσωπικού, δεν υπήρχε έλλειψη των αξιωματικών ή του πληρώματος. Επίσης, η ρήτρα off-hire σε αυτή την υπόθεση δεν περιείχε την έκφραση «.. οποιαδήποτε άλλης παρόμοιας αιτίας που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου..», το οποίο είναι σύνηθες. Αν υπήρχε αυτή η εισαγωγή στη ρήτρα, ίσως οι ναυλωτές θα μπορούσαν να ισχυριστούν ότι η έκφραση αυτή καλύπτει και αιτίες όπου το πλήρωμα αρνείται τον απόπλου.

Αυτή η απόφαση του Εφετείου της Αγγλίας (Court of Appeal) οδήγησε σε πολλές από τις επόμενες ναυλώσεις να εμπεριέχεται και η προσθήκη «..ή/ και απεργία των αξιωματικών ή του πληρώματος» στις ρήτρες off-hire των ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνταν.

Όταν η ρήτρα είναι τροποποιημένη και σε αυτή έχουν προστεθεί και φράσεις που περιλαμβάνουν την απεργία του πληρώματος, την παράβαση οδηγιών ή την αμέλεια καθηκόντων, τότε αυτές οι αιτίες μπορούν να θέσουν τη ρήτρα off-hire σε λειτουργία. (Baatz 2014)

Πρέπει να σημειωθεί ότι το κομμάτι αυτό της ρήτρας off-hire αναφέρεται ρητά στους αξιωματικούς και το πλήρωμα του πλοίου, ως εκ τούτου δεν περιλαμβάνει άτομα που δεν ανήκουν σε αυτές τις κατηγορίες και δεν μπορεί να επεκταθεί σε άλλα άτομα. (Coghlin et al. , 2008) Για παράδειγμα, οι ένοπλοι φρουροί που ανεβαίνουν στο πλοίο αφού προληφθούν για να το προστατεύσουν κατά τον πλου σε πειρατικές περιοχές, δεν θεωρούνται μέρος του πληρώματος και η ρήτρα δεν μπορεί να επεκταθεί ώστε να περιλαμβάνει και εκείνους.

## 2.4.2. Βλάβες

Το επόμενο γεγονός που αναφέρεται στη ρήτρα και το οποίο είναι σύνηθες, είναι τα τεχνικά προβλημάτων που μπορεί να ανακύψουν. Εκτός από τα τεχνικά προβλήματα, περιλαμβάνονται και οι οποιοσδήποτε καταστροφές ή ζημιές στον σκελετό του πλοίου, στα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του («.. *breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment* ..»). Μόνο ένα μικρό ποσοστό από τα πλοία που ταξιδεύουν ανά τον κόσμο είναι καινούργια. Ένα πλοίο που ταξιδεύει και λειτουργεί είναι λογικό να παρουσιάζει μια φυσιολογική γήρανση και μικροβλάβες. Η ρήτρα off-hire δεν αναφέρεται σε αυτά τα γεγονότα, αλλά σε βλάβες και τεχνικά προβλήματα τα οποία δεν επιτρέπουν την πλήρη λειτουργία του πλοίου.

Στην υπόθεση *The Afrapearl*, ο δικαστής Λόρδος Clarke έκρινε ότι θα πρέπει να υπάρξει μια διαφοροποίηση μεταξύ της βλάβης και της αιτίας που την προκάλεσε. Σε μια προσπάθεια να ορίσει το τι είναι η βλάβη, ανέφερε ότι «..η βλάβη (που μπορεί να παρουσιαστεί) σε εξοπλισμό, όπως στους σωλήνες εκφόρτωσης, επέρχεται όταν δεν μπορούν να λειτουργήσουν ως σωλήνες». Το μικρό αυτό τεστ βοηθάει να οριστεί τότε ξεκινάει η βλάβη. Η αιτία όμως μπορεί να προηγείται της βλάβης και να προέρχεται είτε από το εσωτερικό του εξοπλισμού είτε από το εξωτερικό του περιβάλλον.

Σε περίπτωση που η κατάσταση των μηχανημάτων του πλοίου χειροτερεύει σταδιακά, τότε θεωρείται ότι αρχίζει η βλάβη όταν κρίνεται απαραίτητο πλέον να γίνουν επισκευές στο πλοίο.

Στην υπόθεση *The Bauta*, το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για έξι μήνες και η ρήτρα off-hire, όριζε ότι σε περίπτωση «..βλάβης κάποιου μηχανήματος (...) η πληρωμή του ενοικίου θα σταματήσει από την στιγμή της έναρξης της βλάβης και θα διαρκέσει μέχρι να αποκατασταθεί η βλάβη και να είναι το πλοίο πάλι ικανό να συνεχίσει τη λειτουργία του». Ταξιδεύοντας το πλοίο προς το λιμάνι Jaffa ακούστηκε ένας δυνατός ήχος από το δωμάτιο της μηχανής, παρόλα αυτά η ταχύτητα του πλοίου δεν

επηρεάστηκε. Οι ήχοι από τη μηχανή συνεχίστηκαν να ακούγονται και αφού το πλοίο φόρτωσε στο λιμάνι Jaffa και ξεκίνησε το ταξίδι προς το επόμενο λιμάνι. Οι ήχοι γίνονταν όλο και δυνατότεροι και οχτώ μέρες μετά τον απόπλου από το λιμάνι Jaffa, ο μηχανικός του πλοίου κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προπέλα είχε κάποια βλάβη. Την ίδια μέρα ο πλοίαρχος του πλοίου αποφάσισε να αλλάξει πορεία και να μεταβεί στο κοντινότερο λιμάνι με χαμηλή ταχύτητα ώστε να γίνουν επισκευές. Ο δικαστής Λόρδος *Andrell* ανέφερε ότι ουσιαστικά η βλάβη ξεκινάει να υφίσταται όταν την ανακαλύπτει το πλήρωμα.

### **2.4.3. Αίτια Πρόκλησης των Γεγονότων**

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι οι βλάβες του πλοίου, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού θα πρέπει να είναι τυχαία γεγονότα και όχι φυσικό επακόλουθο της λειτουργίας του πλοίου. (*Baughen 2012*)

Το πλοίο *Rijn* είχε ναυλωθεί σε *NYPE* ναυλοσύμφωνο. Κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης, επειδή το πλοίο παρέμεινε στο λιμάνι περιμένοντας το φορτίο για μεγάλη περίοδο χρόνου, τα ύφαλα του πλοίου ρυπάνθηκαν από θαλάσσια ανάπτυξη (*fouled by marine growth*). Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο ήταν *off-hire* εξαιτίας της θαλάσσιας ρύπανσης και στήριξαν τη θέση τους στη διατύπωση που υπήρχε στη ρήτρα *off-hire* «.. οποιαδήποτε άλλη αιτία που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου..». Επίσης ισχυρίστηκαν ότι είχαν το δικαίωμα να κάνουν παρακράτηση του επόμενου ενοικίου επειδή η ταχύτητα του πλοίου μειώθηκε εξαιτίας βλάβης στο σκελετό του πλοίου («..by defect in (...) her hull..»). Ο δικαστής *Mustill* δεν συμφώνησε με τους ναυλωτές λέγοντας ότι από τη σύνταξη της ρήτρας *off-hire* δεν απορρέει ότι η υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου θα πρέπει να σταματάει σε κάθε κατάσταση όπου παρεμποδίζεται η πλήρης λειτουργία του πλοίου, γιατί κάτι τέτοιο θα ήταν εμπορικά παράλογο. Συνέχισε λέγοντας ότι τα γεγονότα που αναφέρονται στη ρήτρα θα πρέπει να είναι τυχαία γεγονότα. Η ρήτρα, είπε, δεν αναφέρεται σε γεγονότα που παρουσιάστηκαν στο πλοίο επειδή το ίδιο ακολουθούσε



τις εντολές των ναυλωτών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το πλοίο είχε ρυπανθεί από θαλάσσια ανάπτυξη επειδή σύμφωνα με τις εντολές των ναυλωτών, παρέμεινε στο λιμάνι για μεγάλο χρονικό διάστημα περιμένοντας το φορτίο.

Στην παραπάνω υπόθεση, ο δικαστής Mustill δεν επέτρεψε ένα γεγονός για το οποίο υπαίτιοι ήταν οι ναυλωτές να θεωρηθεί αιτία για να βγει το πλοίο off-hire. Στο ναυλοσύμφωνο του Berge Sund υπήρχε ειδική διατύπωση που εξαιρούσε από τη ρήτρα off-hire τα γεγονότα που μπορεί να συνέβαιναν εξαιτίας των ναυλωτών. Παρόλα αυτά δεν υπάρχει ακόμη κάποια υπόθεση που να ξεκαθαρίζει τι γίνεται αν δεν υπάρχει σχετική διατύπωση και αν το πλοίο πρέπει να βγει off-hire, σε περίπτωση που ναι μεν παρεμποδίζεται η πλήρης λειτουργία του αλλά υπεύθυνος της αιτία της παρεμπόδισης είναι ο ναυλωτής.

Στην υπόθεση *The Laconian Confidence*, όπου οι λιμενικές αρχές λόγω υποτιθέμενων γραφειοκρατικών προβλημάτων καθυστέρησαν τον απόπλου του πλοίου για 18 ημέρες, ο δικαστής Rix αιτιολογώντας την απόφαση του, αναφέρθηκε στο παρακάτω υποθετικό σενάριο. Σε περίπτωση που οι λιμενικές αρχές ανακάλυπταν πάνω στο πλοίο αγαθά που προέρχονταν από λαθρεμπόριο και υπεύθυνοι για αυτά ήταν οι ναυλωτές, τότε ανέφερε ο δικαστής Rix ότι θα δεν ήταν λογικό να βγει το πλοίο off-hire. Συνέχισε λέγοντας ότι ο ίδιος πιστεύει ότι και στην περίπτωση που η ρήτρα off-hire περιείχε την έκφραση «..οποιαδήποτε άλλη αιτία παρεμπόδιζε την πλήρη λειτουργία του πλοίου..» ('any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel') το πλοίο δεν θα έπρεπε να βγει off-hire αν τα γεγονότα που παρεμπόδισαν τη λειτουργία του πλοίου οφείλονται στους ναυλωτές.

Πολλές φορές ένα γεγονός, όπως μια βλάβη στον εξοπλισμό του πλοίου, μπορεί να προκληθεί από παραπάνω από μία αιτίες, όπως για παράδειγμα αυξημένη θερμοκρασία και αμέλεια του μηχανικού. Παρομοίως, η πλήρης λειτουργία του πλοίου μπορεί να οφείλεται σε παραπάνω από ένα γεγονότα. Σε αυτή την περίπτωση είναι δύσκολο να ξεκαθαριστεί ποιο από όλα ήταν το συμβάν που απέτρεψε πρώτο τη λειτουργία του πλοίου (Coghlin et al. , 2008). Τα πράγματα γίνονται ακόμη πιο περίπλοκα αν κάποια από αυτά τα γεγονότα αναφέρονται στη ρήτρα off-hire, ενώ τα

υπόλοιπα όχι. Σε τέτοιες δύσκολες περιπτώσεις ο διαιτητής ή ο δικαστής θα πρέπει να κοιτάξει το πώς έχει συνταχθεί η ρήτρα off-hire και πώς μέσα σε αυτή έχουν μοιραστεί στα δύο μέρη οι κάθε είδους κίνδυνοι.

Στην υπόθεση του *The Doric Pride* το πλοίο είχε χρονοναυλωθεί για να εκτελέσει ένα ταξίδι από την τον Κόλπο της Αμερικής με προορισμό την Κορέα. Η ρήτρα off-hire ανέφερε ότι το πλοίο μπορούσε να βγει off-hire σε περίπτωση που γινόταν σύλληψη του πλοίου από οποιαδήποτε αρχή, αλλά εξαιρούνταν οι περιπτώσεις στις οποίες η σύλληψη θα γινόταν α) εξαιτίας κάποιας πράξης ή παράληψης των ναυλωτών ή των πρακτόρων τους και β) αν γινόταν εξαιτίας της προσέγγισης του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης σε κάποιο λιμάνι. Το πλοίο καθυστέρησε να προσεγγίσει το λιμάνι της Νέας Ορλεάνης, επειδή όντας η πρώτη φορά που προσέγγιζε Αμερικάνικο λιμάνι, έπρεπε να περάσει τους ελέγχους της Αμερικανικής ακτοφυλακής, όπως όριζε ο αντιτρομοκρατικός νόμος της χώρας. Παρουσιάστηκε θέμα σχετικά με το εάν η καθυστέρηση αυτή εμπίπτει στο β μέρος της εξαίρεσης. Αναφερόμενος πάνω σε αυτό, ο δικαστής Rix συμφώνησε με τον Λόρδο Hoffman και είπε ότι όταν αναζητάτε η αιτία ενός πράγματος, θα πρέπει αρχικά να αναρωτιόμαστε για ποιον λόγο ψάχνουμε την αιτία αυτού του γεγονότος. Σε αυτή την περίπτωση, το ενδιαφέρον μας για την αιτία, είπε, είναι εξαιτίας του διαχωρισμού ευθυνών που υπάρχει στη ρήτρα off-hire.

Η ρήτρα off-hire του *Doric Pride*, παρατήρησε ο δικαστής Rix, έχει συνταχθεί με σκοπό να μην υπάρχει περίπτωση οι ναυλωτές να απαλλαγθούν από την υποχρέωση πληρωμής ενοικίου σε περίπτωση που συμβεί κάποιο από τα αναφερόμενα στη ρήτρα γεγονότα, αλλά του οποίου υπεύθυνοι είναι οι ίδιοι οι ναυλωτές. Λαμβάνοντας υπόψη του την παραπάνω άποψη του δικαστή Rix, το Εφετείο (Court of Appeal) θεώρησε ότι η αιτία της καθυστέρησης εισόδου στο λιμάνι της Νέας Ορλεάνης ήταν η κατάσταση του πλοίου, για την οποία υπεύθυνοι ήταν οι πλοιοκτήτες και έκριναν ότι η κράτηση του πλοίου δεν περιλαμβανόταν στις εξαιρέσεις της ρήτρας off-hire.

Στην υπόθεση του *The Essex Envoy* το πλοίο χρειάστηκε να πάει για δεξαμενισμό κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης για να επισκευάσουν ζημιές που υπέστη το

πλοίο εξαιτίας ατυχήματος (grounding) το οποίο συνέβη πριν την χρονοναύλωση. Ο δικαστής Bateson έκρινε ότι το πλοίο ήταν εκτός-ενοικίου (off-hire) την περίοδο που βρισκόταν για δεξαμενισμό, γιατί παρόλο που το ατύχημα συνέβη πριν την αρχή της ναύλωσης, η πλήρης λειτουργία του πλοίου είχε παρεμποδιστεί. Αν υπάρχει απώλεια χρόνου για τους ναυλωτές, δεν έχει σημασία αν το περιστατικό που την προκάλεσε ήταν πριν ή κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

Άλλη μια παρόμοια περίπτωση είναι η υπόθεση του *The Apollonius*. Το πλοίο είχε υποναυλωθεί για ένα ταξίδι σε χρονοναυλωτές για να μεταφέρει σίδηρα από το λιμάνι της Fukiyama με προορισμό την Ensenada. Πριν τη ναύλωση, το πλοίο είχε παραμείνει αρκετές μέρες στο λιμάνι Whampoa και εξαιτίας της εκτεταμένης παραμονής στο πλοίο αναπτύχθηκε βιορύπανση από θαλάσσιους οργανισμούς (fouling). Ως συνέπεια, κατά το ταξίδι προς την Ensenada το πλοίο έπλευσε με μειωμένη ταχύτητα σε σχέση με αυτή που ήταν προσυμφωνημένη στο ναυλοσύμφωνο. Αν και η βιορύπανση (fouling) είχε συμβεί πριν τη ναύλωση, ο δικαστής Mocatta έκρινε ότι η ρήτρα 11A που περιείχε τη φράση «ή άλλου περιστατικού» κάλυπτε αυτή τη περίπτωση βιορύπανσης, η οποία παρεμπόδισε την κανονική λειτουργία του πλοίου κάνοντάς το να πλέει με μειωμένη ταχύτητα σε σχέση με αυτή που ήταν ικανό να αναπτύξει.

#### 2.4.4. «Άλλη Αιτία»

Αναφορικά με το κομμάτι της ρήτρας off-hire που αναφέρει «..άλλη παρόμοια αιτία..» (*or by any other similar cause*'), όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω αυτή η διατύπωση είναι γενική και δεν ορίζει με ακρίβεια ποια άλλα γεγονότα ή αιτίες που εμποδίζουν την πλήρη λειτουργία του πλοίου θεωρούνται παρόμοια με τα υπόλοιπα. Παρόλα αυτά, όταν δεν υπάρχει κάποια επιπλέον λέξη, η φράση αυτή υπόκειται στην αρχή του *ejusdem generis*, το οποίο στα λατινικά σημαίνει «του ίδιου είδους» (Shipping Law, 2012: 242). Οπότε, η φράση «άλλη παρόμοια αιτία» περιορίζεται μόνο σε άλλα παρόμοια γεγονότα με τα παραπάνω που αναφέρονται στη ρήτρα off-hire. Σε περίπτωση όμως που έχει αλλαχτεί η διατύπωση και αναφέρεται ««οποιαδήποτε άλλης αιτίας», οι αιτίες δεν περιορίζονται πλέον στο να είναι όμοιες με τις υπόλοιπες.

Στην υπόθεση *The Saldanha*, το πλοίο χρονοναυλώθηκε το 2008 σε NYPE ναυλοσύμφωνο. Καθώς έπλεε στον Κόλπο του Άντεν το Φεβρουάριο του 2009, το πλοίο καταλήφθηκε από Σομαλούς πειρατές και παρέμεινε υπό ομηρία μέχρι Απρίλιο του 2009 στο λιμάνι Eyl. Η υπόθεση αρχικά ανατέθηκε σε διαιτητή, ο οποίος έκρινε ότι για την περίοδο που το πλοίο παρέμενε υπό ομηρία, η υποχρέωση πληρωμής ναύλου ίσχυε. Ο δικαστής Gross, οποίος εξέτασε στη συνέχεια την υπόθεση ανέφερε ότι η κατάσταση ομηρίας δεν περιλαμβανόταν στα αναφερόμενα γεγονότα της ρήτρας off-hire, ούτε περιλαμβανόταν στη φράση της ρήτρας «..κάποιας άλλης αιτίας..». Στη απόφασή του, στη οποία συμφώνησε με τον διαιτητή, ο δικαστής Gross ανέφερε μεταξύ άλλων ότι «Ενστικτωδώς, (..) η κατάληψη από πειρατές είναι κλασσικό παράδειγμα μιας εντελώς ξένης αιτίας».

Ο δικαστής Gross σχολίασε επίσης ότι αν η ρήτρα είχε τροποποιηθεί και περιείχε μέσα και την λέξη «οποιαδήποτε» τότε το πλοίο θα μπορούσε να βγει off-hire, θεωρώντας ότι το γεγονός της κατάληψης από πειρατές θα περιεχόταν στην τροποποιημένη φράση «οποιαδήποτε άλλης αιτίας» ('any other cause whatsoever'). Δηλαδή όπως συνέβη και στην περίπτωση του πλοίου *Mastro Giorgi* που έχει

αναλυθεί πιο πάνω, όπου ο δικαστής Lloyd στηριζόμενος στην έκφραση "οποιαδήποτε" ("whatsoever") που είχε προστεθεί στη ρήτρα off-hire, αποφάσισε ότι το πλοίο ήταν off-hire για όλη την περίοδο που παρέμεινε στο λιμάνι εξαιτίας των παραληπτών του φορτίου.

## **2.5. Απώλεια Χρόνου - Καθυστέρηση**

Σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να γίνει μια μικρή ανακεφαλαίωση. Στην αρχή του κεφαλαίου 2 αναφέρθηκαν τα τρία βήματα που πρέπει να εκτελέσει ο ναυλωτής έτσι ώστε να τεθεί σε λειτουργία η ρήτρα off-hire και να παύσει η υποχρέωση πληρωμής του ενοικίου για τη συγκεκριμένη περίοδο. Τα τρία αυτά βήματα είναι πρώτον, να αποδείξει ότι το πλοίο δεν μπορούσε να παρέχει τις απαιτούμενες από το ναυλωτή υπηρεσίες. Δεύτερον, να αποδείξει ότι η αιτία που απέτρεψε την πλήρη λειτουργία του πλοίου περιλαμβάνεται μέσα στη ρήτρα off-hire. (Baughen, 2012) Τα πρώτα δύο βήματα αναλύθηκαν εκτενώς παραπάνω και παρουσιάστηκαν οι σχετικές υποθέσεις που παρείχαν διευκρινήσεις για διάφορες περιπτώσεις. Τέλος, ο ναυλωτής θα πρέπει να παρουσιάσει το ποσό του χρόνου που έχασε, αφού πρώτα το υπολογίσει με βάση τη μέθοδο που ορίζει η ρήτρα off-hire.

Η απώλεια χρόνου ορίζεται ως καθυστέρηση ή διακοπή των παρεχόμενων υπηρεσιών του πλοίου προς τους ναυλωτές. Οι ρήτρες off-hire ορίζουν ότι για να υπάρξει αναστολή της υποχρέωσης πληρωμής του ενοικίου, οι ναυλωτές πρέπει να αποδείξουν ότι έχουν υποστεί απώλεια χρόνου. Στην υπόθεση *The Athena*, ο δικαστής Λόρδος Tomlinson ανέφερε ότι αν κάποιος θέλει να υπολογίσει την απώλεια χρόνου/ καθυστέρηση που υπέστη, θα πρέπει να κοιτάξει την αμέσως επόμενη υπηρεσία που το πλοίο πρέπει να παρέχει.

### **2.5.1. Υπολογισμός "Καθαρής" Απώλειας Χρόνου (Net Loss of Time) & Περιόδου (Period Off-Hire)**

Η ρήτρα off-hire του NYPE ναυλοσυμφώνου αποτελεί κλασσικό παράδειγμα ρήτρας υπολογισμού της "καθαρής" απώλειας χρόνου (net loss of time clause). Η ρήτρα αναφέρει ότι η πληρωμή του ενοικίου θα σταματάει για τον χρόνο που χάθηκε από την κανονική λειτουργία του πλοίου εξαιτίας ενός γεγονότος («..payment of hire shall cease for the time thereby lost..»). Η ρήτρα off-hire του Baltime ναυλοσυμφώνου χαρακτηρίζεται και αυτή ρήτρα υπολογισμού "καθαρής" απώλειας χρόνου, καθώς αναφέρεται στο χρόνο που χάθηκε ως αποτέλεσμα της παρουσίας των αναγραφόμενων αιτιών/ γεγονότων («..any time lost thereby during the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required..»).

Αντίθετα, στη ρήτρα off-hire περιόδου (period off-hire clause) ο υπολογισμός της καθυστέρησης/ απώλειας χρόνου αρχίζει αφού συμβεί ένα γεγονός και συνεχίζει μέχρι να συμβεί ένα άλλο. (Baughen, 2012: 240) Δηλαδή, σε αυτή την περίπτωση η διακοπή του ενοικίου αρχίζει όταν, για παράδειγμα, σταματήσει να δουλεύει η μηχανή του πλοίου και συνεχίζει να μην πληρώνει ενοίκιο ο ναυλωτής έως ότου να επανέλθει το πλοίο στην κανονική του λειτουργία. Δεν υπολογίζεται ο χρόνος που έχασε το πλοίο εξαιτίας της βλάβης που υπέστη, αλλά υπολογίζεται όλος ο χρόνος από την έναρξή μέχρι το τέλος της βλάβης. Στην υπόθεση *Hogarth v. Miller*, εξαιτίας της ρήτρας off-hire περιόδου που υπήρχε στο ναυλοσύμφωνο, η περίοδος off-hire ξεκίνησε να υπολογίζεται από όταν παρουσιάστηκε η βλάβη στη μηχανή, συνέχισε για όλο το διάστημα που το πλοίο έπλεε ρυμουλκούμενο μέχρι το λιμάνι του Αμβούργου και σταμάτησε όταν το πλοίο άρχισε να εκφορτώνει. Η εκφόρτωση ήταν η αμέσως επόμενη υπηρεσία που το πλοίο έπρεπε να παρέχει στους ναυλωτές και στην οποία η βλάβη στη μηχανή δεν είχε καμία επίδραση.

Σημαντική διαφορά των δύο τρόπων υπολογισμού είναι το πώς υπολογίζει η κάθε μια μέθοδος την απώλεια χρόνου στην περίπτωση μερικής μη αποδοτικότητας του πλοίου (partial inefficiency). Με βάση τη ρήτρα off-hire περιόδου, η μερική μη

αποδοτικότητα του πλοίου θεωρείται ως πλήρης παρεμπόδιση της κανονικής λειτουργίας του (Baughen, 2012: 243). Οπότε, σε περίπτωση που παρουσιαστεί ένα γεγονός το οποίο επιφέρει μερική μη αποδοτικότητα στο πλοίο, ο χρόνος off-hire θα ξεκινήσει να υπολογίζεται από την αρχή της μερικής μη αποδοτικότητας έως την επαναφορά του πλοίου στην κανονική του λειτουργία. Στην υπόθεση *Hogarth v. Miller*, το πλοίο βοηθούσε κατά τη ρυμούλκηση, έχοντας σε λειτουργία τον ένα κύλινδρο της μηχανής, παρόλα αυτά, το γεγονός αυτό δεν μετρίασε το χρόνο off-hire. Το ναυλοσύμφωνο το πλοίου περιείχε ρήτρα off-hire περιόδου, οπότε η μερική μη-αποδοτικότητα του πλοίου αντιμετωπίστηκε ως ολική ανεπάρκεια του πλοίου να παρέχει τις απαιτούμενες υπηρεσίες. Αντίθετα, στις ρήτρες υπολογισμού της "καθαρής" απώλειας χρόνου, για τον υπολογισμό του χρόνου off-hire υπολογίζεται η καθυστέρηση που επέφερε η μερική μη αποδοτικότητα του πλοίου, ακριβώς όπως και στην ολική μη αποδοτικότητα.

Οι διαφορές των δύο τρόπων υπολογισμού της περιόδου off-hire φαίνονται καλύτερα παρακάτω. Στην υπόθεση *The HR Macmillan*, το πλοίο, το οποίο ήταν σχεδιασμένο για να μεταφέρει ξυλεία και σίδερα, ήταν χρονοναλωμένο για 8 χρόνια σε NYPE. Το πλοίο είχε τρεις μεγάλους γερανούς σχεδιασμένους ειδικά για τα φορτία που προοριζόταν να μεταφέρει. Γι' αυτό το λόγο, το ναυλοσύμφωνο του πλοίου, εκτός από τις βασικές ρήτρες οι οποίες περιελάμβαναν και την κανονική ρήτρα off-hire του NYPE τη ρήτρα No.15, είχε και ειδική ρήτρα που αναφερόταν σε πιθανή βλάβη των γερανών, ρήτρα No.38. Κατά τη διάρκεια εκφόρτωσης στο λιμάνι του Tilbury το βαγόνι του γερανού No.1 έπεσε στην αποβάθρα. Ο πλοίαρχος ζήτησε να σταματήσουν τη λειτουργία τους οι γερανοί No.2 και No.3 για να ελεγχθούν. Ο έλεγχος κράτησε δύο μέρες και ύστερα συνεχίστηκε κανονικά η εκφόρτωση με τους δύο γερανούς, ενώ ο πρώτος απομακρύνθηκε από το πλοίο. Το πλοίο συνέχισε τα ταξίδια του και φόρτωεκφόρτωνε χρησιμοποιώντας τους δύο γερανούς στα επόμενα λιμάνια. Όταν επέστρεψε στο λιμάνι του Tilbury για εκφόρτωση έγινε και η αντικατάσταση του γερανού No.1 ο οποίος ήταν εκτός λειτουργίας για συνολικά 31,2 μήνες.

Η παύση λειτουργίας των δύο γερανών που έγινε με σκοπό να ελεγχθούν, δεν είχε σχέση με βλάβη των γερανών. Οπότε η ρήτρα Νο.38 που αναφερόταν σε πιθανή βλάβη των γερανών δεν ήταν σχετική. Ο δικαστής Denning ανέφερε ότι η ρήτρα off-hire που διέπει την παύση λειτουργίας των δύο γερανών είναι η κλασική ρήτρα off-hire του NYPE. Για να υπολογιστεί αυτή η απώλεια χρόνου, ο δικαστής Denning είπε ότι θα πρέπει να βρεθεί το πόσο πιο σύντομα θα είχε τελειώσει η εκφόρτωση αν οι γερανοί ήταν διαθέσιμοι. Η ερώτηση αυτή, η απάντησή της η οποίας είναι δύσκολο να υπολογιστεί, είναι η έννοια του υπολογισμού της "καθαρής" απώλειας χρόνου.

Η αιτία της παύσης λειτουργίας του γερανού Νο.1 ήταν η βλάβη που παρουσιάστηκε. Οπότε η σχετική ρήτρα off-hire σε αυτή τη περίπτωση είναι η ρήτρα Νο.38. Η ρήτρα αυτή όριζε ότι σε περίπτωση βλάβης σε κάποιον από τους γερανούς, τότε το ενοίκιο θα μειωθεί αναλογικά για την περίοδο της βλάβης, σε σχέση με τους διαθέσιμους γερανούς. Αυτή η ρήτρα απ'ότι φαίνεται είναι ρήτρα off-hire περιόδου καθώς αναφέρει ότι η μείωση του ενοικίου θα διαρκέσει όσο και η βλάβη του γερανού. Οπότε, ο υπολογισμός αυτής της περιόδου off-hire είναι οι συνολικές μέρες τις οποίες δεν δούλεψε ο γερανός Νο.1 διαιρούμενο δια τρία, καθώς συνολικά τρεις ήταν οι γερανοί.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητή η ουσιώδης σημασία της σύνταξη της ρήτρας off-hire καθώς και η ορθή ερμηνεία της σε περίπτωση διαμάχης. Βάση της ρήτρας off-hire του ναυλοσυμφώνου όλος ο χρόνος από την αρχική βλάβη του γερανού Νο.1 έως την αντικατάστασή του θεωρήθηκε ως περίοδος off-hire. Διαφορετική διατύπωση της ρήτρας, θα είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί off-hire μόνο η περίοδος καθυστέρησης της φορτοεκφόρτωσης, που ήταν ως αποτέλεσμα της βλάβης του γερανού Νο.1. Σε οικονομικά μεγέθη οι διαφορετικές διατυπώσεις της ρήτρας off-hire αποφέρουν τελείως διαφορετικό αποτέλεσμα.



## 2.6. Πληρωμή των Πετρελαίων

Στη ρήτρα 17 του ναυλοσυμφώνου NYPE 93, αναφέρεται ρητά ότι «τα πετρέλαια που θα χρησιμοποιήσει το πλοίο κατά το χρονικό διάστημα που θα είναι εκτός-ενοικίου θα είναι για λογαριασμό των πλοιοκτητών». Η παραπάνω διατύπωση αφορά μόνο την πληρωμή πετρελαίων και δεν εξαιρεί οποιαδήποτε άλλα έξοδα. Το ναυλοσύμφωνο Baltimore δεν περιέχει κάποια ανάλογη διατύπωση.

Παρόλα αυτά αν δεν υπάρχει σχετικός όρος στο ναυλοσύμφωνο, τότε αυτό δεν εξυπακούεται ότι θα συμβεί. Το γεγονός ότι το ενοίκιο δεν καταβάλλεται δεν έχει σχέση με την υποχρέωση του ναυλωτή για πληρωμή των πετρελαίων του πλοίου. Στην υπόθεση *Owner of "Arild" v. Societe Anonyme de Navigation Hovrani*, ο δικαστής McCardie έκρινε ότι κατά τη διάρκεια που το πλοίο ήταν off-hire, οι ναυλωτές παρέμεναν υπεύθυνοι για τα πετρέλαια του. Συμπλήρωσε ότι η υποχρέωση πληρωμής των πετρελαίων είναι βασική και ότι η ρήτρα που υποχρεώνει τους ναυλωτές στην πληρωμή πετρελαίων είναι αρκετά γενική, με τρόπο που δεν επιτρέπει την αποφυγή της υποχρέωσης.

Είτε περιέχεται στους βασικούς όρους του ναυλοσύμφωνου σχετική αναφορά για τα πετρέλαια, είτε όχι, είναι συνετό να τροποποιούνται οι ρήτρες που αφορούν τα πετρέλαια και τα λοιπά έξοδα. Αποτελεί συνήθης πρακτική να εισάγεται στην αρχή της ρήτρας No.7 του NYPE 93, η οποία αναφέρεται στις υποχρεώσεις των ναυλωτών, διατύπωση που αναφέρει «..όσο το πλοίο βρίσκεται υπό ενοικίαση» (“while on hire”). Το ίδιο συνήθως εισάγεται και στην αρχή της ρήτρας No.4 του Baltimore ναυλοσυμφώνου. (Coghlin et al. , 2008)

Σε περίπτωση που το πλοίο πλέει με μειωμένη ταχύτητα, εξαιτίας κάποιου γεγονότος που αναφέρεται στη ρήτρα off-hire, τότε αναφέρεται ρητά στη ρήτρα No.17 του NYPE 93 ότι το κόστος των επιπλέον πετρελαίων καθώς και όλα τα επιπλέον αποδεδειγμένα έξοδα θα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Η περίπτωση της μείωσης ταχύτητας του πλοίου αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο.



## 3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### 3.1. Παρακράτηση του Ενοικίου

Ο ναυλωτής, ανάλογα με τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, μπορεί να έχει το δικαίωμα παρακράτησης του ενοικίου σε διάφορες περιπτώσεις όπως για προκαταβολές εξόδων του πλοίου που έγιναν για λογαριασμό των πλοιοκτητών, παρακρατήσεις για περιόδους off-hire ή λόγω μειωμένης ταχύτητας του πλοίου. (Wilson, 2010).

Οι καλές σχέσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή είναι απαραίτητες για την ομαλή έκβαση της ναύλωσης. Από αυτή εξαρτάται και η μελλοντική συνεργασία των δύο μερών. Οι καλές σχέσεις δεν είναι όμως σύνηθες, επειδή κατά τη ναύλωση η κάθε πλευρά έχει δικά της συμφέροντα που συγκρούονται με αυτά της άλλης. Για παράδειγμα, ο πλοιοκτήτης επιθυμεί να λάβει το μεγαλύτερο δυνατό ποσό ενοικίου και να θέσει υπεύθυνο το ναυλωτή για κάθε πιθανή βλάβη που μπορεί να παρουσιαστεί στο πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Αντίθετα ο ναυλωτής επιθυμεί να είναι πλήρως υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης για οτιδήποτε συμβεί και παράλληλα να καταβάλει το μικρότερο δυνατό ενοίκιο. Οπότε, μέσω διαπραγμάτευσης και με βάση τις τιμές της αγοράς συμφωνείται το πληρωτέο ποσό του ενοικίου και όλοι οι όροι του ναυλοσυμφώνου. Έχοντας το κάθε μέρος διαφορετικά συμφέροντα, προσπαθεί να τα εξυπηρετήσει όσο καλύτερα γίνεται.

Σε περίπτωση που το ενοίκιο έχει προπληρωθεί για παράδειγμα, για τις επόμενες δεκαπέντε μέρες και από τη δεύτερη μέρα έως τη δέκατη το πλοίο θεωρείται off-hire, εξαιτίας κάποιου γεγονότος, ο πλοιοκτήτης δεν είναι πιθανό να επιστρέψει πίσω στο ναυλωτή το ποσό του ενοικίου το οποίο αντιστοιχεί στην περίοδο off-hire. Είτε διαφωνεί με το ναυλωτή ως προς την περίοδο off-hire, είτε συμφωνεί, θα προσπαθήσει να παρουσιάσει τα γεγονότα και να εκμεταλλευτεί προς το συμφέρον του τις σχετικές ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, έτσι ώστε να μειώσει ή να μην αναγνωρίσει την ύπαρξη της περιόδου off-hire.

Η διαφωνία σχετικά με μια περίοδο off-hire μπορεί να διαρκέσει αρκετό καιρό και ίσως να παραπεμφθεί η υπόθεση σε διαιτησία προς επίλυσή της. Πολλά προβλήματα απορρέουν από αυτό. Για παράδειγμα, μέχρι να βγει μια απόφαση διαιτητών ή δικαστηρίου, η πλοιοκτήτρια εταιρία θα μπορούσε να είχε ήδη χρεοκοπήσει. Ακόμα, όντας η ναυτιλία μια παγκόσμια δραστηριότητα, είναι δύσκολο να βρεθεί ο πραγματικός ιδιοκτήτης της εταιρίας στην οποία ανήκει ένα πλοίο, ώστε να εκτελεστεί η οποιαδήποτε απόφαση των δικαστών ή των διαιτητών.

Επειδή εξαιτίας των παραπάνω είναι δύσκολη, έως αδύνατη, η επιστροφή ενοικίου πίσω στο ναυλωτή, αποτελεί συνήθης πρακτική η παρακράτηση του ενοικίου.

Την έκταση του δικαιώματος παρακράτησης ενοικίου ορίζουν οι σχετικές ρήτρες του ναυλοσυμφώνου. Ανάλογα με το είδος του ναυλοσυμφώνου και τις οποιεσδήποτε τροποποιήσεις έχουν γίνει, αλλάζει και η έκταση του δικαιώματος των ναυλωτών. Στην περίπτωση που δεν αναφέρεται τίποτα σχετικό στο ναυλοσύμφωνο, τα Αγγλικά δικαστήρια είναι απρόθυμα να επιτρέψουν οποιαδήποτε παρακράτηση ενοικίου, θεωρώντας ότι έτσι ερμηνεύεται η συμφωνία των δύο μερών.

Στην υπόθεση του *The "Brede"* το 1973, η οποία αφορούσε ναύλωση ανά ταξίδι (voyage charter), ο δικαστής Mocatta έκρινε ότι δεν επιτρέπεται η παρακράτηση οποιουδήποτε ποσού από το ναύλο. Βάση αυτής της απόφασης, ο δικαστής Donaldson, στην υπόθεση *Seven Seas Transportation v Atlantic Shipping* το 1975 έκρινε ότι το ενοίκιο έπρεπε να αντιμετωπιστεί με τον ίδιο τρόπο όπως και ο ναύλος, δηλαδή ότι ούτε στο ενοίκιο πρέπει να επιτρέπεται παρακράτηση. Ο δικαστής Donaldson σχολίασε ότι στο παρελθόν το ενοίκιο αναφερόταν ως «χρονοναύλος» ή ως «ναύλος χρονοναύλωσης» και ότι κατά την ορολογία των ναυτασφαλίσεων ο ναύλος εμπεριέχει ένα είδος ενοικίου, επειδή είναι σαν να νοικιάζεται το πλοίο για να εκτελέσει τη μεταφορά κατά ταξίδι.

Το 1977 όμως στη υπόθεση του *The Teno* παρουσιάστηκε από το δικαστή Parker μια διαφορετική οπτική στο θέμα. Ο δικαστής Parker ανέφερε ότι «θα ήταν κατάφωρα

άδικο να επιτραπεί σε έναν πλοιοκτήτη να λάβει ενοίκιο για μια περίοδο κατά την οποία, λόγω παραβίασης της σύμβασης (breach of contract) απέτυχε στο να παράσχει αυτό (τις υπηρεσίες) για το οποίο πληρώνεται το ενοίκιο». Ο δικαστής Parker υποστήριξε την ύπαρξη του ‘δίκαιου δικαιώματος συμψηφισμού’ (equitable right of set-off). Βάση αυτού του δικαιώματος, ανέφερε ότι ο ναυλωτής είχε το δικαίωμα να παρακρατήσει από μελλοντικές πληρωμές του ενοικίου ποσά για προκαταβολές εξόδων του πλοίου που έγιναν για λογαριασμό των πλοιοκτητών και ποσά για περιόδους όπου το πλοίο ήταν off-hire εξαιτίας βλάβης των μηχανημάτων του. Ακόμα, ανέφερε ότι αυτό το δικαίωμα μπορούσε να το ασκήσει ο ναυλωτής σε περίπτωση ολικής αλλά και μερικής παρεμπόδισης της λειτουργίας του πλοίου.

Στην υπόθεση του *The Nafri* το 1978, αναφέρθηκαν οι παραπάνω αποφάσεις και γνώμες των δικαστών, καθώς και άλλες σχετικές υποθέσεις που είχαν ληφθεί από τα Αγγλικά δικαστήρια μέχρι τότε. Στην υπόθεση αυτή οι ναυλωτές κάνει μια παρακράτηση στο ενοίκιο για μια μείωση της ταχύτητας του πλοίου η οποία είχε συμβεί στο παρελθόν. Σχετικά με την απόφαση του δικαστή Mocatta, κατά τον οποίο ο ναύλος και το ενοίκιο ήταν παρόμοιες έννοιες, ο δικαστής Λόρδος Denning τόνισε ότι οι δύο έννοιες είναι τελείως διαφορετικές μεταξύ τους και κατά τη γνώμη του οι νομικές αρχές που διέπουν το ναύλο δεν μπορούν να εφαρμόζονται αδιακρίτως και στο ενοίκιο. Ανέφερε επίσης ότι θα πρέπει να υπάρξει μια ξεκάθαρη διάκριση μεταξύ του δικαιώματος συμψηφισμού (right of set-off), και των διασταυρούμενων αξιώσεων (cross claim) των ναυλωτών, επειδή το δικαίωμα παρακράτησης υπάρχει μόνο όταν η διασταυρούμενη αξίωση (cross claim) αφορά συγκεκριμένες περιπτώσεις, δηλαδή αξιώσεις για απώλεια χρόνου, επειδή μόνο αυτές είναι καθ’ορισμού πιο κοντά εννοιολογικά στην υποχρέωση καταβολής του ενοικίου (“..and it’s only cross-claims which go directly to impeach the plaintiff’s demand, that is, so closely connected with his demands that it would be manifestly unjust to allow him to enforce payment without taking into account the cross-claim..”).

Με βάση τα παραπάνω λόγια του δικαστή, η παρακράτηση ενοικίου δεν αφορά αξιώσεις σχετικές με το φορτίο. Ο δικαστής Λόρδος Denning έκρινε ότι «αν ο πλοιοκτήτης εσφαλμένα και κατά παράβαση της σύμβασης στερεί από τον ναυλωτή

για κάποιο χρονικό διάστημα τη χρήση του πλοίου, ο ναυλωτής μπορεί να παρακρατήσει ένα ποσό ισοδύναμο προς το ενοίκιο για το χρόνο που έχει χάσει». Ο δικαστής Mocatta σχολιάζοντας την παραπάνω απόφαση, στην υπόθεση *The "Chrysovaladou Dyo"* ανέφερε μεταξύ άλλων ότι αυτή είναι σε συμφωνία με την εμπορική διάσταση της χρονοναύλωσης. Από τα παραπάνω λόγια του Λόρδου Denning φαίνεται ότι η όποια παρακράτηση ενοικίου γίνει, πρέπει να αφορά κάποια περίοδο χρόνου που έχει εμποδιστεί η χρήση του πλοίου. Η παρεμπόδιση της λειτουργίας πρέπει να έχει γίνει στο παρελθόν και όχι να είναι αναμενόμενη περίοδος στη οποία θα παρεμποδιστεί η λειτουργία του πλοίου. Όπως αποφασίστηκε στην υπόθεση του *The Lutetian*, δεν μπορεί να γίνει παρακράτηση ενοικίου για μια αναμενόμενη περίοδο off-hire.

Ο δικαστής Λόρδος Denning ανέφερε επιπλέον ότι ο υπολογισμός της παρακράτησης του ενοικίου πρέπει να γίνει καλή τη πίστη (in good faith). Αν η παρακράτηση είναι λογική και γίνει με καλή πίστη, τότε ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να αποσύρει το πλοίο του λόγω μη καταβολής όλου του ενοικίου, ούτε μπορεί να θεωρήσει το ναυλωτή υπεύθυνο για παραβίαση της σύμβασης (breach of contract). Το ποσό της παρακράτησης δεν χρειάζεται να έχει εγκριθεί από τον πλοιοκτήτη και μπορεί να είναι υπό αμφισβήτηση όταν θα γίνει η παρακράτηση.

Οι επόμενες υποθέσεις οριοθέτησαν περαιτέρω το δικαίωμα παρακράτησης ενοικίου. Στην υπόθεση του *The Ioanna*, ο δικαστής Staughton έκρινε ότι μπορεί να γίνει παρακράτηση ενοικίου εξαιτίας κάποιου γεγονότος που ξεκίνησε πριν την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές. Η υπόθεση του *The Ioanna* αναλύεται εκτενώς παρακάτω. Στην υπόθεση του *The Aditya Vaibav*, ο δικαστής αποφάσισε ότι οι ναυλωτές δεν μπορούσαν να παρακρατήσουν ποσό μεγαλύτερο του ενοικίου που θα έπρεπε να είχε πληρωθεί κατά την περίοδο που οι απαιτούμενες υπηρεσίες του πλοίου δεν παρέχονταν.

Βάση της υπόθεσης του *The Lutetian* και του *The Nafri*, έχει τεθεί ο κανόνας ότι δεν μπορεί να γίνει παρακράτηση ενοικίου για μελλοντικές περιόδους off-hire. Στην υπόθεση του *The Li Hai*, το πλοίο είχε προγραμματιστεί να πάει για δεξαμενισμό

όταν έπρεπε να πληρωθεί η επόμενη προκαταβολή του ενοικίου. Ο δεξαμενισμός αναμενόταν να κρατήσει οχτώ μέρες. Έχοντας αυτές τις πληροφορίες οι ναυλωτές θέλησαν να παρακρατήσουν το ποσό του ενοικίου που αντιστοιχούσε στις οχτώ μέρες του δεξαμενισμού. Βάση των παραπάνω υποθέσεων, ο δικαστής Jonathan Hirst δεν επέτρεψε αυτή την παρακράτηση. Μάλιστα σχολίασε ότι πριν την οποιαδήποτε παρακράτηση πρέπει να αναρωτηθεί πρώτα ο ναυλωτής ένα όντως έχει υπάρξει περίοδος όπου η λειτουργία του πλοίου παρεμποδίστηκε ή αν μια τέτοια περίοδος αναμένεται να συμβεί. Συνέχισε λέγοντας ότι αν τα Αγγλικά δικαστήρια όντως επέτρεπαν την παρακράτηση ενοικίου για αναμενόμενα γεγονότα, αυτό θα εισήγαγε μεγάλη αβεβαιότητα σε αυτή την πρακτική και ως εκ τούτου θα οδηγούσε σε πολλές αντιδικίες.

Παρόλα αυτά η πρόταση του Λόρδου Denning, στην υπόθεση του *The Nafri*, για λογικό υπολογισμό (reasonable assessment) της παρακράτησης του ενοικίου καλή τη πίστη, αφήνει έδαφος για πολλές αντιδικίες. Αυτός όμως θεωρείται ως ο μοναδικός τρόπος λειτουργίας αυτής της πρακτικής. Εάν απαιτείτο ο υπολογισμός της παρακράτησης να είναι ακριβής ή / και να γίνει αποδεκτός και από τον πλοιοκτήτη, τότε η αρχή της παρακράτησης ενοικίου δεν θα μπορούσε ποτέ να λειτουργήσει.

### **3.2. Μείωση της Ταχύτητας**

Το δεύτερο μέρος της ρήτρας off-hire του NYPE 93 προβλέπει ότι «..αν.. η ταχύτητα μειωθεί λόγω ελαττώματος ή βλάβης οποιουδήποτε τμήματος του σκελετού του πλοίου, των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του, ο χρόνος που θα χαθεί (εξαιτίας των παραπάνω) και το κόστος των επιπλέον πετρελαίων που θα καταναλωθούν ως συνεπεία αυτών καθώς και όλα τα επιπλέον αποδεδειγμένα έξοδα μπορούν να αφαιρεθούν από το ενοίκιο». (BIMCO, 'NYPE 1993', Γραμμές 233-236, *"..if..the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or*

*equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire".)*

Στη χρονοναύλωση σημαντικό στοιχείο για το ναυλωτή αποτελεί η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου. Στο ναυλοσύμφωνο καταγράφεται η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου και αναφέρονται οι οικονομικές ταχύτητες που αυτό διαθέτει (eco speed & consumption figures), εάν όντως διαθέτει. Τα παραπάνω στοιχεία εμπεριέχονται στην περιγραφή του πλοίου και ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο μπορεί και θα πλέει κατά τη διάρκεια της ναύλωσης βάση αυτών των στοιχείων. Η έκταση της εγγύησης εξαρτάται από την ακριβή διατύπωση της περιγραφής του πλοίου και από τις αρχές που έχουν θέσει τα Αγγλικά Δικαστήρια αναφορικά με αυτό το θέμα. Για παράδειγμα, μπορεί δίπλα στις διάφορες ταχύτητες και καταναλώσεις να υπάρχει η έκφραση “wog”, της οποίας η ερμηνεία είναι «χωρίς εγγύηση» (without guarantee) και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από αυτή του την υποχρέωση. Η πραγματική ταχύτητα του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντική στη χρονοναύλωση επειδή όντας το πλοίο ναυλωμένο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, η ταχύτητα είναι αυτή που θα καθορίσει τον αριθμό των ταξιδιών που είναι δυνατό να εκτελεστούν σε αυτό το χρονικό διάστημα.

Όταν το πλοίο δεν μπορεί να πλεύσει με την ταχύτητα και την κατανάλωση που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο, τότε υπάρχει υποαπόδοση του πλοίου (underperformance) και ο ναυλωτής μπορεί να αιτηθεί αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη (claim for damages). Σε περίπτωση όμως που η μείωση της ταχύτητας οφείλεται σε κάποιο γεγονός από αυτά που αναφέρονται στο δεύτερο μέρος της ρήτρας off-hire του NYPE, όπως για παράδειγμα βλάβη στην κύρια μηχανή του πλοίου, τότε η απαίτηση θα πρέπει να παρουσιαστεί υπό τις αρχές του που ορίζονται στην έννοια του off-hire. Δηλαδή, θα πρέπει αρχικά να αποδειχτεί ότι η βλάβη εμπόδισε την κανονική λειτουργία του πλοίου και ότι η βλάβη της μηχανής είναι ένα από τα γεγονότα που περιλαμβάνονται στη ρήτρα off-hire. Τέλος θα πρέπει να υπολογιστεί ο χρόνος που χάθηκε εξαιτίας της βλάβης.



Σχετικά με τα γεγονότα που μπορούν να θέσουν σε λειτουργία τη ρήτρα off-hire δεν είναι σαφές εάν τα γεγονότα που αναφέρονται στο πρώτο μέρος της ρήτρας ισχύουν και για τη μείωση της ταχύτητας. Στην υπόθεση του *The Ioanna*, ο δικαστής Staughton σχολίασε αφού η μείωση της ταχύτητας αναφέρεται στο δεύτερο μέρος της ρήτρας off-hire, αυτό δείχνει σε μεγάλο βαθμό ότι δεν εξετάστηκε στο πρώτο μέρος της ρήτρας. Άρα η μείωση ταχύτητας μπορεί να οδηγήσει το πλοίο εκτός ενοικίου (off-hire) αλλά μόνο όταν συνδέεται με τα γεγονότα που απαριθμούνται στο δεύτερο μέρος της ρήτρας και όχι με αυτά στο πρώτο μέρος.

Στην υπόθεση του *The Pearl C*, οι ναυλωτές παρακράτησαν μέρος του ναύλου επειδή το πλοίο έπλεε με μειωμένη ταχύτητα. Το πρώτο μέρος της ρήτρας off-hire είχε τροποποιηθεί και περιελάμβανε και τη φράση « εξαιτίας παράληψης του πλοιάρχου». Οι ναυλωτές θεωρώντας ότι τα γεγονότα που αναφέρονται στο πρώτο μέρος της ρήτρας ισχύουν και για το δεύτερο, ισχυρίστηκαν ότι ήταν λάθος του πλοιάρχου η απόφασή του να πλεύσει το πλοίο με μειωμένη ταχύτητα (slow steaming). Ο δικαστής Popplewell έκρινε ότι αφού τα υπόλοιπα γεγονότα που αναφέρονταν στο πρώτο μέρος της ρήτρας κάλυπταν περιπτώσεις μερικής μη αποδοτικότητας του πλοίου, θεώρησε ότι μπορούν να καλύψουν και τη μείωση της ταχύτητας. Ο δικαστής Popplewell ανέφερε ότι το πρώτο μέρος της ρήτρας off-hire θεωρείται ρήτρα υπολογισμού "καθαρής" απώλειας χρόνου (net loss of time). Με αυτό τον τύπο υπολογισμού μπορεί να υπολογιστεί η απώλεια χρόνου που επέφερε ένα γεγονός μερικής μη αποδοτικότητας, σε αυτή την περίπτωση η μείωση της ταχύτητας.

Αντίθετα, στην υπόθεση του *The Ioanna*, ο δικαστής Staughton υποστήριξε ότι τα γεγονότα που αναφέρονται στο πρώτο μέρος της ρήτρας δεν πρέπει να μπερδεύονται με αυτά που βρίσκονται στο δεύτερο μέρος. Άλλωστε υπάρχουν γεγονότα που αναφέρονται και στα δύο μέρη της ρήτρας και η ενεργοποίησή τους και στα δύο μέρη αποφέρει δύο διαφορετικά αποτελέσματα.

Στην υπόθεση του *The Rijn* ο δικαστής Mustill έκρινε ότι η μείωση της ταχύτητας η οποία προήλθε από βιορύπανση (bottom fouling) που απέκτησε η γάστρα του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, δεν αποτελούσε λόγο για να βγει το πλοίο off-hire. Η

βιορύπανση στο Rijn δημιουργήθηκε λόγω της παρατεταμένης παραμονής του πλοίου σε τροπικά νερά ακολουθώντας τις οδηγίες των ναυλωτών, επομένως οι ναυλωτές δεν μπορούσαν να ζητήσουν αποζημίωση για τη μειωμένη ταχύτητα του πλοίου. Ως εκ τούτου, ο δικαστής Mustill έκρινε ότι η βιορύπανση (bottom fouling) ήταν φυσική απόρροια της λειτουργίας του πλοίου και ανέφερε ότι δεν θα πρέπει να θεωρείται ελάττωμα του πλοίου.

Ο δικαστής Staughton όμως, στην υπόθεση του *The Ioanna*, δεν συμφώνησε με τα παραπάνω σχόλια του δικαστή Mustill και θεώρησε ότι η βιορύπανση (bottom fouling) αποτελούσε όντως ελάττωμα του πλοίου και επέφερε μείωση της ταχύτητάς του. Ανέφερε συγκεκριμένα ότι «..μου φαίνεται (..) ότι όταν ένα πλοίο ξεκινά σε ένα ταξίδι έχοντας βιορύπανση ελάττωμα στη γάστρα του, τότε υπάρχει ένα ελάττωμα στη γάστρα του (...) Ο ορισμός της λέξης «ελάττωμα» ('defect') σύμφωνα με το λεξικό της Οξφόρδης σημαίνει ατέλεια (...) υπήρχε οπότε μια ατέλεια σε αυτό το πλοίο ..».

Στον υπόθεση *The Apollonius*, ο δικαστής Mocatta έκρινε ότι η βιορύπανση του πλοίου οδήγησε στο να βγει το πλοίο off-hire επειδή η βιορύπανση δεδομένου των συνθηκών, ήταν κάτι απροσδόκητο και εκτός της κανονικής λειτουργίας του πλοίου. Ο δικαστής Mocatta στήριξε αυτή του την απόφαση στο γεγονός ότι το νερό στο λιμάνι της Whampoa, όπου παρέμεινε το πλοίο αρκετές μέρες, ήταν γλυκό νερό ή έστω ελαφρά υφάλμυρο και τα μαλάκια που προκαλούν τη βιορύπανση βρίσκονται συνήθως σε αλμυρό νερό.

### 3.3. Εξοικονόμηση καυσίμων

Όταν το πλοίο πλέει με μειωμένες στροφές και μειωμένη ταχύτητα σε σχέση με αυτή που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο, λογικό επακόλουθο είναι να καταναλώνει και λιγότερα πετρέλαια. Γενικά σε απαιτήσεις που αφορούν τη μείωση ταχύτητας, αν υπάρξει υποκατανάλωση (underconsumption) ενός τύπου πετρελαίου τότε η εξοικονόμηση (saving) που θα υπάρξει, μπορεί να συμψηφιστεί με την υπερκατανάλωση (overconsumption) ενός άλλου τύπου πετρελαίου, αν αυτή υπάρχει. (Coghlin T. et al., 2008) Παρόλα αυτά, όταν υπάρχει απαίτηση που αφορά περίοδο off-hire, τότε οι πλοιοκτήτες, σε περίπτωση που υπάρχει εξοικονόμηση καυσίμων, δεν επιτρέπεται να επωφεληθούν από κάποιον συμψηφισμό. Η έννοια του συμψηφισμού (set off) αφορά μόνο τις αξιώσεις για αποζημίωση (claims for damages). Σε αυτές τις περιπτώσεις συμψηφισμός μπορεί να υπάρξει είτε μεταξύ των τύπων καυσίμου, είτε μεταξύ οποιαδήποτε υποκατανάλωσης καυσίμου (underconsumption) και υποαπόδοσης της ταχύτητας (underperformance).

Στην υπόθεση του *The Ioanna*, ήταν χρόνοναυλωμένο για ένα ταξίδι από τη Σιγκαπούρη με προορισμό κάποιο λιμάνι της Ευρώπης. Το ναυλοσύμφωνο εμπεριείχε ρήτρα που όριζε ότι το πλοίο είχε «το σκελετό του πλοίου, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του σε πλήρως αποτελεσματική κατάσταση και εμφάνιση» ('..hull machinery and equipment in a thoroughly efficient state and appearance'). Επίσης, η ρήτρα off-hire όριζε ότι «αν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μειωθεί η ταχύτητα εξαιτίας ελαττώματος στο ή βλάβη οποιουδήποτε μέρους του σκελετού του πλοίου, των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του, ο χρόνος που χάθηκε ως συνέπεια αυτών των αιτιών και το κόστος οποιουδήποτε επιπλέον καυσίμου καταναλώθηκε ως συνέπεια των παραπάνω, και όλα τα επιπλέον έξοδα θα είναι για λογαριασμό των πλοιοκτητών και θα μπορούν να παρακρατηθούν από το ενοίκιο» ('and if upon the voyage the speed be reduced by defect in . . . any part of her hull machinery or equipment the time so lost and the cost of any extra fuel consumed . . . and all extra expenses are to be for owners' account and may be deducted from the hire'). Το πλοίο παραδόθηκε στους ναυλωτές όντας 'βρώμικο' με βιορύπανση (bottom fouling), οπότε το πλοίο δεν ήταν 'σε πλήρως αποτελεσματική κατάσταση και εμφάνιση' όπως

όριζε το ναυλοσύμφωνο. Κατά συνέπεια δεν κατάφερε να διατηρήσει την ταχύτητα που είχε συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο και παράλληλα η κατανάλωση του κυρίως καυσίμου της μηχανής (fuel oil) μειώθηκε. Ταυτόχρονα όμως η κατανάλωση του ντίζελ πετρελαίου αυξήθηκε. Και τα δύο μέρη, ναυλωτές και πλοιοκτήτες, συμφώνησαν πως το πλοίο είχε βιορύπανση κατά την παράδοσή του και ότι αυτή ήταν η αιτία της μειωμένης ταχύτητας του πλοίου. Οι ναυλωτές θέλοντας να διεκδικήσουν όλα τα επιπλέον κόστη που τους επέφερε η μείωση της ταχύτητας του πλοίου, χωρίς όμως να συμψηφιστεί και η μειωμένη κατανάλωση του κυρίως καυσίμου, ζήτησαν την βοήθεια του δικαστηρίου. Η απόφαση του δικαστή Staughton περιείχε τα παρακάτω σημαντικά σημεία. Πρώτον, ο δικαστής Staughton ανέφερε ότι αν η αξίωση των ναυλωτών ήταν για αποζημίωση (claim for damages), τότε οι πλοιοκτήτες θα είχαν το δικαίωμα συμψηφισμού της οποιαδήποτε εξοικονόμησης πετρελαίων με την απώλεια χρόνου που προήλθε από τη μείωση της ταχύτητας. Αν όμως η αξίωση των ναυλωτών γινόταν με βάση την αρχή του off-hire, τότε οι πλοιοκτήτες έχαναν το δικαίωμα συμψηφισμού. Επίσης ανέφερε ότι οι ναυλωτές θα μπορούσαν να θέσουν το πλοίο off-hire, ισχυριζόμενοι ότι ένα πλοίο που κατά την παράδοσή του έχει βιορύπανση πάνω στη γάστρα του, σημαίνει ότι έχει ένα ελάττωμα πάνω στο σκελετό του πλοίου, κάτι που αναφέρεται ξεκάθαρα στη ρήτρα 51 του ναυλοσυμφώνου. Τέλος, ο δικαστής Staughton ανέφερε ότι εάν η μειωμένη κατανάλωση του κυρίως καυσίμου της μηχανής, χρηματικά υπερέβαινε το κόστος της υπερκατανάλωσης του ντίζελ καυσίμου, τότε οι ναυλωτές δεν θα μπορούσαν να αξιώσουν αποζημίωση για την αυξημένη κατανάλωση του ντίζελ καυσίμου.

## Συμπεράσματα

Όπως αναλύθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, η πληρωμή του ενοικίου είναι απόλυτη υποχρέωση του ναυλωτή. Η πληρωμή ξεκινάει από τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου και διαρκεί συνεχόμενα έως και την επαναπαράδοση του πλοίου πίσω στον πλοιοκτήτη. Η πληρωμή γίνεται πάντα προκαταβολικά. Η μοναδική εξαίρεση σε αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή είναι η ρήτρα off-hire.

Σε περίπτωση που η πληρωμή του ενοικίου δεν εκτελεστεί κατά ορισμένο χρόνο και στο ορισμένο ποσό που έχει συμφωνηθεί, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της απόσυρσης του πλοίου. Η χρήση αυτού του δικαιώματος θα αποτελέσει και τον τερματισμό της σύμβασης της ναύλωσης. Γι' αυτό το λόγο, η ρήτρα off-hire είναι μία από τις σημαντικές ρήτρες του ναυλωσυμφώνου. Με αυτήν επιτρέπεται η μη πληρωμή του ενοικίου για μια συγκεκριμένη περίοδο και υπό συγκεκριμένους όρους.

Η ύπαρξη ενός γεγονότος από εκείνα που εμπεριέχονται στη ρήτρα off-hire, π.χ. ζημιά στη μηχανή του πλοίου, δεν επιφέρει την άμεση εφαρμογή της ρήτρας. Τρία πράγματα οφείλει να αποδείξει ο ναυλωτής ότι συμβαίνουν για τεθεί σε λειτουργία η ρήτρα off-hire, αρχικά ότι το πλοίο δεν παρείχε τις απαιτούμενες από το ναυλωτή υπηρεσίες, ότι το γεγονός/η αιτία που απέτρεψε την πλήρη λειτουργία του πλοίου εμπεριέχεται στη ρήτρα off-hire και τέλος θα πρέπει να υπολογίσει το χρόνο που έχασε. Ο υπολογισμός του χρόνου που χάθηκε γίνεται βάση της διατύπωσης της ρήτρας off-hire. Ο υπολογισμός μπορεί να γίνει με μία από τις δύο μεθόδους, τον υπολογισμό της "καθαρής" απώλειας χρόνου (net loss of time clause) ή τον υπολογισμό περιόδου (period clause).

Έχοντας ένας ναυλωτής να εκτελέσει αυτά τα τρία βήματα, ώστε να μπορέσει να θεωρήσει ότι μια χρονική περίοδος είναι off-hire, διάφορα προβλήματα παρουσιάζονται. Όπως ανέφερε ο δικαστής Kerr, στην υπόθεση *The Mareva*, η διατύπωση του όρου off-hire είναι πολύπλοκη και δημιουργεί ερμηνευτικά προβλήματα. Γι' αυτό παρουσιάζονται πολλές διαφωνίες μεταξύ ναυλωτών και

πλοιοκτητών, οι οποίες τις περισσότερες φορές επιζητώντας λύση καταλήγουν στα Αγγλικά δικαστήρια ή σε διαιτησία.

Αν και αυτό επιφέρει μεγάλα κόστη στα δύο μέρη, οι αποφάσεις των δικαστών που γίνονται γνωστές στο κοινό, βοηθούν πολύ την ερμηνεία της ρήτρας. Βέβαια σε κάποιες περιπτώσεις, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, οι δικαστές δεν συμφωνούν με τις αποφάσεις προηγούμενων δικαστηρίων ή διαιτητών. Σε αυτές τις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει μια κοινά αποδεκτή απάντηση για ένα θέμα σχετικό με τη ρήτρα off-hire, οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να είναι σίγουροι για την έκβαση μιας υπόθεσης που θέλουν να λυθεί μέσω των Αγγλικών δικαστηρίων. Αν και με την υπάρχουσα νομολογία έχουν διαλευκανθεί πολλά διφορούμενα θέματα, υπάρχουν και άλλα ακόμη που περιμένουν επίλυση.



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ**

### **1. Ελληνική**

1. Βλάχος Γ. Π., Ψύχου Ε., (2000), «Θεωρία και πρακτική των ναυλώσεων» Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
2. Βλάχος Γ. Π., Ψύχου Ε., (2011), «Ναυλώσεις» Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα
3. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ., (2003), «Ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική», Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
4. Κιάντου Παμπούκη Α., (2005), «Ναυτικό δίκαιο», Σάκουλα, Αθήνα

### **2. Ξενόγλωσση**

1. Baughen, S., (2012), "Shipping Law", 5η εκδ. Routledge London
2. Baatz Y., (2014), "Maritime Law", 4η εκδ., Informa Law Routledge London
3. Carr I., (2014), "International Trade Law", 5η εκδ., Routledge London
4. Coghlin T. et al., (2008), "Time Charters" 6η εκδ., London Informa
5. Cooke J. et al. (2014), "Voyage Charters" 4η εκδ., London Informa
6. Eder B.(Sir) et al., (2011), "Scrutton on Charterparties and Bills of Lading", 22η εκδ., Sweet & Maxwell, London
7. Holman M. R., "Speed and Consumption Warranties in Time Charters" in Lloyd's of London press ltd (ed), Time charters: why the confusion? : a two-day seminar", London : Lloyd's of London Press Ltd 1977, London.
8. Todd P., (2016,) "Principles of the Carriage of Goods by Sea", 1η εκδ., Routledge London
9. Williams H., (1999), "*Chartering documents*", 4η εκδ., London : Lloyd's of London Press
10. Wilson J., (2010), "Carriage of Goods by Sea", 7η εκδ. Pearson London



### 3. Cases - Υποθέσεις:

- ACTIS CO. LTD. v. THE SANKO STEAMSHIP CO. LTD. (THE "AQUACHARM")
- ANDRE & CIE S.A. v. ORIENT SHIPPING (ROTTERDAM) B.V. (THE "LACONIAN CONFIDENCE")
- BELCORE MARITIME CORPORATION v. F.LLI. MORETTI CEREALI S.p.A. (THE "MASTRO GIORGIS")
- BULK SHIP UNION SA v CLIPPER BULK SHIPPING LTD (THE "PEARL C")
- CANADIAN PACIFIC (BERMUDA) LTD. v. CANADIAN TRANSPORT CO. LTD. (THE "H. R. MACMILLAN")
- CHILEAN NITRATE SALES CORPORATION v. MARINE TRANSPORTATION CO. LTD. AND PANSUIZA COMPANIA DE NAVEGACION S.A. (1978 C. No. 2915). MARINE TRANSPORTATION CO. LTD. v. PANSUIZA COMPANIA DE NAVEGACION S.A. (1978 M. No. 2083). (THE "HERMOSA")
- COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES v. SHIPMAIR B.V. (THE "TENNO") Lloyd's Law Reports , [1977] 2 Lloyd's Rep. 289
- COSCO BULK CARRIER CO LTD v TEAM-UP OWNING CO LTD (THE "SALDANHA")
- COSMOS BULK TRANSPORT INC. v. CHINA NATIONAL FOREIGN TRADE TRANSPORTATION CORPORATION (THE "APOLLONIUS")
- FORESTSHIPS INTERNATIONAL LTD. v. ARMONIA SHIPPING AND FINANCE CORPORATION (THE "IRA")
- HENRIKSENS REDERI A/S v. T. H. Z. ROLIMPEX (THE "BREDE") Lloyd's Law Reports , [1972] 2 Lloyd's Rep. 511
- HYUNDAI MERCHANT MARINE CO LTD v FURNACE WITHY (AUSTRALIA) PTY THE "DORIC PRIDE"

- MACIEO SHIPPING LTD. v. CLIPPER SHIPPING LINES LTD. (THE “CLIPPER SAO LUIS”)
- MAREVA NAVIGATION CO. LTD. v. CANARIA ARMADORA S.A. (THE "MAREVA A.S.")
- MINERVA NAVIGATION INC v OCEANA SHIPPING AG (THE “ATHENA”)
- NYK BULKSHIP (ATLANTIC) NV v CARGILL INTERNATIONAL SA (THE "GLOBAL SANTOSH")
- OCEAN GLORY COMPANIA NAVIERA S.A. v. A/S P.V. CHRISTENSEN (THE "IOANNA")
- PORTOLANA COMPANIA NAVIERA LTD. v. VITOL S.A., INC. AND ANOTHER (THE “AFRAPEARL”)
- ROYAL GREEK GOVERNMENT v. MINISTER OF TRANSPORT (1948) 82 L.L.Rep. 196
- SANTA MARTHA BAAY SCHEEPVAART AND HANDELSMAATSCHAPPIJ N.V. v. SCANBULK A/S (THE "RIJN")
- SANTIREN SHIPPING LTD V UNIMARINER [1981] 1 LLOYDS REP 159
- SEA & LAND SECURITIES, LTD. v. WILLIAM DICKINSON & CO., LTD. Lloyd's Law Reports , (1942) 72 L.L.Rep. 159
- SEVEN SEAS TRANSPORTATION LTD. AND ANOTHER v. ATLANTIC SHIPPING COMPANY S.A. Lloyd's Law Reports , [1975] 2 Lloyd's Rep. 188
- SIG. BERGESEN D.Y. & CO. AND OTHERS v. MOBIL SHIPPING AND TRANSPORTATION CO. (THE “BERGE SUND”)
- TANKEEXPRESS V. COMPAGNIE FINANCIÈRE BELGE DES PÉTROLES
- TRADAX EXPORT S.A. v. DORADA COMPANIA NAVIERA S.A. (THE "LUTETIAN")
- TYNEDALE V. ANGLO-SOVIET (1936) 41 COM. CAS. 206 (C.A.).

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

## NYPE 46

Form No. 136 Printed and Sold by ENCLCO 190 Baldwin Ave., Jersey City, N.J. 07306 • (609) 531-3095 • (201) 736-5400

### Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

1 **This Charter Party**, made and concluded in ..... day of ..... 19 .....

2 Between .....

3 Owners of the good ..... of .....  
4 of ..... tons gross register, and ..... tons net register, having engines of ..... indicated horse power  
5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed .....  
6 at ..... of about ..... cubic feet bale capacity, and about ..... ton of 2240 lbs.  
7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,  
8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of ..... feet ..... inches on ..... Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,  
9 which are of the capacity of about ..... tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather  
10 conditions about ..... knots on a consumption of about ..... tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,  
11 now .....  
12 ..... and ..... Charterers of the City of .....

13 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for  
14 about .....  
15 ..... within below mentioned trading limits.  
16 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for  
17 the fulfillment of this Charter Party.  
18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at .....  
19 .....  
20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all time of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as  
21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 6. Vessel on her delivery to be  
22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and  
23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same  
24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchan-  
25 dise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding .....  
26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,  
27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North  
28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or  
29 Mexico, and/or South America ..... and/or Europe  
30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between  
31 October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,  
32 .....  
33 .....  
34 .....  
35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:  
36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the  
37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep  
38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.  
39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,  
40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into  
41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners, Fumigations ordered because of  
42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this  
43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period  
44 of six months or more.  
45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but  
46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards  
47 for dunnage, they making good any damage thereto.  
48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on  
49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than ..... tons and not more than  
50 ..... tons and to be re-delivered with not less than ..... tons and not more than ..... tons.  
51 4. That Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of .....  
52 ..... United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and  
53 stores, on ..... summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at  
54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary  
55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at .....  
56 ..... unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than ..... days  
57 notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.  
58 5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or  
59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes  
60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the  
61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-  
62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day  
63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they  
64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.  
65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers on their Agents, subject  
66 to 2% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application  
67 of such advances.  
68 6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may  
69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely  
70 lie aground.  
71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also  
72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,  
73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers  
74 paying Owners ..... per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are  
75 incurred in the consequences of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.  
76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and  
77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and  
78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for  
79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.  
80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on  
81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.  
82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted  
83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the  
84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally  
85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.  
86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the  
87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-  
88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-  
89 sumption of fuel.  
90 12. That the captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.  
91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of .....

92 .....  
93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents ..... days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.  
94 14. That if required by Charterers, time not to commence before ..... and should vessel  
95 not have given written notice of readiness on or before ..... but not later than 4 p.m. Charterers or  
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.  
97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,  
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause  
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by  
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time, so lost, and the cost of any extra fuel consumed in-consequence  
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.  
102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be  
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,  
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.  
105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the  
106 purpose of saving life and property.  
107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,  
108 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  
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.  
110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average  
111 contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess  
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which  
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.  
114 19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and  
115 Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of  
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these  
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into  
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at  
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or  
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier  
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if  
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the  
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the  
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in  
125 United States money.  
126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,  
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the  
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,  
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the  
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or  
131 ships belonged to strangers.  
132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.  
133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the  
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.  
135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a  
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from  
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.  
138 .....  
139 .....  
140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also  
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for  
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for  
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The  
144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.  
145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;  
146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,  
147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the port,  
148 or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or  
149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned  
150 thereby.  
151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained  
152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels,  
153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both  
154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:  
155 **U.S.A. Clause Paramount**  
156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April  
157 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of  
158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading  
159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.  
160 **Both-to-Blame Collision Clause**  
161 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the  
162 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried  
163 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss  
164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-  
165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her  
166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.  
167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-  
168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the  
169 port or to get out after having completed loading or discharging.  
170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the  
171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.  
172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to .....  
173 .....  
174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.  
175 28. An address commission of 2½ per cent payable to ..... on the hire earned and paid under this Charter.

By cable authority from

The original Charter Party in our possession.  
BROKERS.

As ..... For Owners

# NYPE 93

Code Name: "NYPE 93"

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



## **TIME CHARTER®**

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

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

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in this day of	19	1 2
Between		3 4
<u>Owners</u> of the Vessel described below, and		5 6 7
<u>Charterers</u> .		8
<u>Description of Vessel</u>		9
Name	Flag	Built (year).
Port and number of Registry		Classed
Deadweight	in	long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and
stores not exceeding	long*/metric* tons)	on a salt water draft of
on summer freeboard.		
Capacity	cubic feet grain	cubic feet bale space.
Tonnage	GT/GRT.	
Speed about	knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum	
Force	on the Beaufort wind scale, on a consumption of about	long*/metric*
tons of		
<i>* Delete as appropriate.</i>		21
<i>For further description see Appendix "A" (if applicable)</i>		22
1. <u>Duration</u>		23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period		24
of		25
		26
		27
	within below mentioned trading limits.	28
2. <u>Delivery</u>		29
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at		30
		31
		32
	The Vessel on her delivery	33
shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted		34
for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear		35
simultaneously.		36
The Owners shall give the Charterers not less than	days notice of expected date of	37

delivery.	38
<b>3. <u>On-Off Hire Survey</u></b>	39
Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.	40 41 42 43 44
If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.	45 46
On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time.	47
<b>4. <u>Dangerous Cargo/Cargo Exclusions</u></b>	48
(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials,	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64
(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to _____ tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at the Charterers' risk and expense.	65 66 67 68 69
<b>5. <u>Trading Limits</u></b>	70
The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within _____ excluding _____ as the Charterers shall direct.	71 72 73 74 75 76
<b>6. <u>Owners to Provide</u></b>	77
The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.	78 79 80 81 82
<b>7. <u>Charterers to Provide</u></b>	83
The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members	84 85 86 87

or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

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

**8. Performance of Voyages**

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

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

**9. Bunkers**

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

\* Same tons apply throughout this clause.

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

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

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

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

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



For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be adjusted to GMT.	137 138
<b>11. <u>Hire Payment</u></b>	139
(a) <u>Payment</u>	140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in _____, viz _____ in _____ currency, or in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.	141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.	153 154 155 156 157 158
(b) <u>Grace Period</u>	159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners _____ clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those _____ days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual.	160 161 162 163 164
Failure by the Charterers to pay the hire within _____ days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.	165 166
(c) <u>Last Hire Payment</u>	167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.	168 169 170 171 172 173 174
(d) <u>Cash Advances</u>	175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to 2S percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.	176 177 178
<b>12. <u>Berths</u></b>	179
The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat at any time of tide.	180 181 182

<b>13. <u>Spaces Available</u></b>	<b>183</b>
(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	184 185 186 187
(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.	188 189 190
<b>14. <u>Supercargo and Meals</u></b>	<b>191</b>
The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of _____ per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of _____ per meal for all such victualling.	192 193 194 195 196 197
<b>15. <u>Sailing Orders and Logs</u></b>	<b>198</b>
The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.	199 200 201 202 203 204
<b>16. <u>Delivery/Cancelling</u></b>	<b>205</b>
If required by the Charterers, time shall not commence before _____ and should the Vessel not be ready for delivery on or before _____ but not later than _____ hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	206 207 208
<b><u>Extension of Cancelling</u></b>	<b>209</b>
If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.	210 211 212 213 214 215 216 217 218
<b>17. <u>Off Hire</u></b>	<b>219</b>
In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination	220 221 222 223 224 225 226 227 228 229

and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	230 231 232 233 234 235 236
<b>18. <u>Sublet</u></b>	237
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	238 239 240
<b>19. <u>Drydocking</u></b>	241
The Vessel was last drydocked	242
*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	243 244 245
*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	246 247
* <i>Delete as appropriate</i>	248
<b>20. <u>Total Loss</u></b>	249
Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	250 251
<b>21. <u>Exceptions</u></b>	252
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	253 254 255
<b>22. <u>Liberties</u></b>	256
The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	257 258
<b>23. <u>Liens</u></b>	259
The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267
<b>24. <u>Salvage</u></b>	268
All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270

<b>25. <u>General Average</u></b>	271
General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in currency.	272 273 274
The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
Time charter hire shall not contribute to general average.	279
<b>26. <u>Navigation</u></b>	280
Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
<b>27. <u>Cargo Claims</u></b>	284
Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.	285 286 287
<b>28. <u>Cargo Gear and Lights</u></b>	288
The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:	289 290 291 292
providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on hire.	293 294 295 296 297 298 299 300 301 302
<b>29. <u>Crew Overtime</u></b>	303
In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents, the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hire or pro rata.	304 305 306
<b>30. <u>Bills of Lading</u></b>	307
(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts.	308 309 310
(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.	311 312 313 314
(c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and	315

Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."	316 317
<b>31. Protective Clauses</b>	318
This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of lading or waybills issued hereunder:	319 320
(a) CLAUSE PARAMOUNT	321
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."	322 323 324 325 326 327 328
and	329
(b) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE	330
"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.	331 332 333 334 335 336 337
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."	338 339 340
and	341
(c) NEW JASON CLAUSE	342
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.	343 344 345 346 347 348
If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."	349 350 351 352
and	353
(d) U.S. TRADE - DRUG CLAUSE	354
"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel.	355 356 357
Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account and the Vessel shall remain on hire.	358 359 360 361 362 363

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel.	364 365 366
The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the Vessel's personnel."	367 368 369
and	370
(e) WAR CLAUSES	371
"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).	372 373 374 375 376 377
(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of _____ In addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain in any such port or zone.	378 379 380 381 382 383
(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.	384 385 386 387
(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account."	388 389
<b>32. <u>War Cancellation</u></b>	390
In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries:	391 392 393 394 395
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.	396 397 398 399 400 401 402
<b>33. <u>Ice</u></b>	403
The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.	404 405 406 407 408 409
<b>34. <u>Requisition</u></b>	410

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.	411 412 413 414 415
If the period of requisition exceeds _____ months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.	416 417
<b>35. <u>Stevedore Damage</u></b>	418
Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.	419 420 421 422 423
(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.	424 425 426 427
(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.	428 429 430 431 432
<b>36. <u>Cleaning of Holds</u></b>	433
The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of _____ per hold.	434 435 436
In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/upswept holds against a lumpsum payment of _____ in lieu of cleaning.	437 438 439
<b>37. <u>Taxes</u></b>	440
Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).	441 442 443 444
<b>38. <u>Charterers' Colors</u></b>	445
The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.	446 447 448 449
<b>39. <u>Laid up Returns</u></b>	450
The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	451 452 453
<b>40. <u>Documentation</u></b>	454
The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the	455

Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear.

**41. Stowaways** 460

(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers. 461-463

(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire. 464-470

(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel. 471-474

(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire. 475-478

(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel. 479-482

**42. Smuggling** 483

In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof. 484-485

**43. Commissions** 486

A commission of \_\_\_\_\_ percent is payable by the Vessel and the Owners to \_\_\_\_\_ on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter. 487-491

**44. Address Commission** 492

An address commission of \_\_\_\_\_ percent is payable to \_\_\_\_\_ on hire earned and paid under this Charter. 493-496

**45. Arbitration** 497

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



One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	501 502 503 504 505
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	** 506 507 508
(b) LONDON All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder shall be governed by English Law.	509 510 511 512 513 514 515 516
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$ the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	** 517 518 519
<i>*Delete para (a) or (b) as appropriate</i>	520
<i>** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions of this clause shall have full force and remain in effect.</i>	521 522
If mutually agreed, clauses _____ to _____, both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.	523 524

**APPENDIX "A"**

<b>APPENDIX "A"</b>	525
To Charter Party dated _____	526
Between _____	527
and _____	528
Further details of the Vessel:	529 530

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β  
**BALTIME 1939 (Revised 2001)**

Issued 1939; Amended 1971; 1972; 1974; 1974; and 2001

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

**BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER  
(AS REVISED 2001)  
CODE NAME: "BALTIME 1939"**

**PART I**

1. Shipbroker	
	2. Place and Date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/TNT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)  (b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 6)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment, also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II  
 "BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1	and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	67 68 69 70 71
<b>1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery</b>	16	<b>5. Bunkers</b>	72
The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.	17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	73 74 75 76 77 78 79
<b>2. Trade</b>	28	<b>6. Hire</b>	80
The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.	29 30 31 32 33 34 35 36	The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92
<b>3. Owners' Obligations</b>	37	<b>7. Re-delivery</b>	93
The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.	38 39 40 41 42 43 44 45 46 47	The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111
<b>4. Charterers' Obligations</b>	48	<b>8. Cargo Space</b>	112
The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66	The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	113 114 115 116 117
		<b>9. Master</b>	118
		The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If 131	119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any officer, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	132 133 134 135 136	able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes shall be for the Charterers account.	198 199 200 201 202 203 204 205 206
<b>10. Directions and Logs</b> The Charterers shall furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master shall keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	137 138 139 140 141	<b>15. Loss of Vessel</b> Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.	207 208 209 210 211 212 213
<b>11. Suspension of Hire etc.</b> (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly. (B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners servants.	142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161	<b>16. Overtime</b> The Vessel shall work day and night if required. The Charterers shall refund the Owners their outlays for all overtime paid to officers and crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	214 215 216 217 218
<b>12. Responsibility and Exemption</b> The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182	<b>17. Lien</b> The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	219 220 221 222 223 224
<b>13. Advances</b> The Charterers or their Agents shall advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances shall be deducted from hire.	183 184 185 186 187 188	<b>18. Salvage</b> All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners and the Charterers equal benefit after deducting the Master's, officers and crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	226 227 228 229 230 231 232 233
<b>14. Excluded Ports</b> The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter: (A) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, officers and crew by law are not bound to follow the Vessel; (B) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	189 190 191 192 193 194 195 196 197	<b>19. Sublet</b> The Charterers shall have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	234 235 236 237 238
		<b>20. War ("Conwartime 1993")</b> (A) For the purpose of this Clause, the words: (i) Owners shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and (ii) War Risks shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel. (B) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where	239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

**21. Cancelling**

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

**22. Dispute Resolution**

(A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract 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 the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

**PART II**  
**"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)**

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	403 404 405 406 407 408	necessary to protect its interest.	445
*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	409 410 411 412 413 414	(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	446 447 448 449 450
(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.	415 416 417 418	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	451 452 453 454
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-	419 420 421	(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	455 456 457 458 459
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the Mediation Notice) calling on the other party to agree to mediation.	422 423 424 425	(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)	460 461
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal (the Tribunal) or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438	(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.	462 463 464
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	439 440 441 442	*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.	465 466
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers	443 444	<b>23. General Average</b> General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.	467 468 469 470
		<b>24. Commission</b> The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483