

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΧΡΟΝΙΚΕΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ, ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ
ΠΛΟΙΩΝ, ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
ΑΥΤΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ.**

(ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ)

Χρήστος Παπανέστορας

MN 14071

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς, Νοέμβριος 2018

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα 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».

Παπανέστορας Χρήστος

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Βλάχος Γεώργιος
- Πολέμης Διονύσιος

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

Ευχαριστίες

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

Επίσης, είμαι ευγνώμων στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητές κκ. Γεώργιο Βλάχο και Διονύσιο Πολέμη για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις τους. Ευχαριστώ θερμά και όλους τους υπόλοιπους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για την συμβολή τους στην απόκτηση σημαντικών γνώσεων και εμπειριών.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που με βοήθησε με κάθε δυνατό τρόπο να ολοκληρώσω τις σπουδές μου και με στηρίζει σε κάθε μου προσπάθεια όλα αυτά τα χρόνια.

Περίληψη

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 έπληξε τον κλάδο της ναυτιλίας, οδηγώντας σε μείωση του όγκου συναλλαγών και χαμηλή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Εκτός από τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν και τις επιπτώσεις της «ελληνικής κρίσης» που ακολούθησε. Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιαστεί το ναυτικό δίκαιο και να εξεταστούν οι διαφορές όσον αφορά το ναυτικό δίκαιο της Ελλάδας και της Αγγλίας. Επιδίωξη μας αποτελεί η εργασία να είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για τη θεωρητική κατάρτιση στο Ναυτικό Δίκαιο, αλλά και ένα βοήθημα για όλους όσοι ασχολούνται με τις ναυτιλιακές διαφορές. Περιλαμβάνει πηγές του ναυτικού δικαίου, το πλοίο και τρόπους εκμετάλλευσής του, τις συμβάσεις της θαλάσσιας μεταφοράς και ασφάλισης, τις τελευταίες εξελίξεις στις υποχρεώσεις του ναυλωτή, τις νέες κατευθύνσεις στην ευθύνη του μεταφορέα, ορισμένα θέματα πολιτικής δικονομίας κ.ά.

Η ανάλυση που εμπεριέχεται στην εργασία έχει ως βάση την μελέτη της εφαρμογής του θεσμού της frustration επι των συμβάσεων ναύλωσης στο Ελληνικό και Αγγλικό δίκαιο, του θεσμού δηλαδή εκείνου που οδηγεί στην αυτόματη λύση μιας σύμβασης ναύλωσης όταν ενόψει μεταβολής των συνθηκών η εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης καθίσταται αδύνατη, η μεταβολή δε των συνθηκών δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα των συμβαλλομένων μερών ούτε θα μπορούσε να προβλεφθεί από τα τελευταία. Βασικές κατηγορίες λόγων που μπορούν να οδηγήσουν στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration, είναι (α) η αδυναμία παροχής, φυσική (impossibility) ή νομική (illegality) και (β) η σημαντική δυσχέρεια εκπλήρωσης (impracticability).

Λέξεις Κλειδιά: Ναυλώσεις, Ναυτικό Δίκαιο Αγγλίας, Ναυτικό Δίκαιο Ελλάδος

Abstract

The global financial crisis of 2008 has affected the shipping industry, leading to a reduction in trade volumes and a low demand for maritime transport. In addition to the consequences of the global financial crisis, Greek shipowners were also called upon to cope with the consequences of the "Greek crisis" that followed. The aim of this work is to present the maritime legislation and to examine differences in the maritime legislation of Greece and England. Our aim is that work is a useful tool for theoretical training in maritime law, but also a tool for all those who deal with maritime disputes. It includes sources of maritime law, the ship and its modes of operation, maritime transport and insurance contracts, latest developments in the obligations of the charterer, new directions on carrier liability, some issues of civil procedure, etc.

The analysis contained in the study is based on the study of the frustration of charter parties at the English and Greek law, the ordinance that leads to the automatic discontinuance of a maritime contract in the event of a change in the conditions, the fulfillment of the contractual obligation becomes impossible, and the change of circumstances it is the responsibility of the parties and could not be foreseen by the parties. The main categories of reasons that can lead to the termination of the contract by the application of disappointment are (a) inability to provide, physical (impossible) or legal (unlawfulness) and (b) significant difficulty in fulfilling.

Key words: Chartering, Maritime Law of England, Maritime Law of Greece

Περιεχόμενα

Περίληψη	v
Abstract	vi
Κεφάλαιο 1: Το ναυτικό δίκαιο	11
1.1 Η έννοια του Ναυτικού Δικαίου	11
1.2 Εθιμικό Ναυτικό Δίκαιο	12
1.3 Ο Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου.....	13
1.4 Το ναυτικό δίκαιο επί Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.....	16
1.5 Το βυζαντινό δίκαιο	17
1.6 Ναυτικοί Κώδικες της Μεσαιωνικής Περιόδου	18
1.7 Ενοποίηση και κωδικοποίηση του σύγχρονου Ναυτικού δικαίου.....	21
1.8 Το σύγχρονο Ναυτικό Δίκαιο	24
Κεφάλαιο 2: Ρήτρες και Αποζημιώσεις	27
2.1 Εισαγωγή – Βασικές Έννοιες	27
2.1.1 Μορφές των Ναυλαγορών	30
2.1.2 Ζήτηση και Προσφορά στην Ναυτιλία	31
2.1.3 Παγκόσμια Οικονομία	33
2.1.4 Ναύλοι (freight rates and expectations).....	34
2.2 Ρήτρες	35
2.2.1 Ρήτρες χρονοασφαλίσεως σκαφών (Institute Time Clause Hulls)	35
2.2.2 Ρήτρα συγκρούσεως (Running Down Clause)	35
2.2.3 Ρήτρα αδελφού πλοίου (Sister Ship Clause).....	37
2.2.4 Ρήτρα ρυμουλκήσεως (Tow and Assist Clause).....	37
2.2.5 Ρήτρα συνεχίσεως καλύψεως (Continuation Clause)	38
2.2.6 Ρήτρα παραβιάσεως εγγυήσεως (Breach of Warranty Clause)	38
2.2.7 Ρήτρα πωλήσεως πλοίου (Sale of Vessel Clause)	39
2.3 Αποζημίωση.....	39
Κεφάλαιο 3: Εισαγωγή στις Συμβάσεις Νάυλωσης	42
3.1 Ο θεσμός της Frustration και η λύση της σύμβασης νάυλωσης λόγω φυσικής αδυναμίας	42

3.2 Commercial Loss (The Moss v. Smith rule).....	45
3.3 The Kyla - Ο κανόνας Moss v. Smith και η διασπορά του κινδύνου κατά την σύνταξη της σύμβασης ναύλωσης.....	46
3.4 Προβλέψη για καταστροφή ή ζημιά του φορτίου.....	47
3.5 ΚΙΝΔ και οι προβλέψεις του στην απώλεια πλοίου	48
3.6 Η ελληνική θέση σε ζητήματα που άπτονται των φορτίων	50
Κεφάλαιο 4: Η έννοια των σταλιών και του laytime	51
4.1 Ορισμός της Σταλίας (Laytime).....	51
4.2 Η έναρξη των σταλιών (commencement of laytime)	51
4.2.1 Άφιξη του πλοίου (arrived ship)	52
4.2.2 Ετοιμότητα του πλοίου και επιστολή ετοιμότητας (Actual readiness to load & notice of readiness)	55
4.3 Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών (Delays to commencement).....	57
4.4 Η χρονική διάρκεια των σταλιών (duration of laytime)	58
4.4.1 Οριστική σταλία (Definite laytime).....	58
4.4.2 Αόριστη σταλία (Indefinite laytime).....	59
4.4.3 Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime).....	59
4.5 Διακοπή των σταλιών και ρήτρες εξαιρέσης (Interruptions to laytime and exceptions clause)	60
4.6 Επισταλίες (Demurrage)	62
4.7 Επίσπευση (despatch)	64
4.8 Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime)	64
Κεφάλαιο 5: Ο ρόλος του χρόνου στις συμβάσεις ναύλωσης.....	66
5.1 Η καθυστέρηση ως αιτία λύσης της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration	67
5.2 Εκτίμηση της καθυστέρησης - Ο υπολειπόμενος χρόνος της σύμβασης και η πιθανή διάρκεια του εμποδίου - Το παράδειγμα της επίταξης του πλοίου.....	69
5.3 Η περίπτωση που η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης είναι μικρή	71
5.4 Απεργία - Βαρύτητα στον αντίκτυπο της καθυστέρησης και όχι στην αιτία της	72
5.5 Η ρήτρα SCOPIIC και ο ρόλος της στην κατανομή του κινδύνου όταν υπάρχει καθυστέρηση.....	73
5.6 Η στάση της Ελληνικής νομοθεσίας στα ζητήματα που αναλύθηκαν.....	75

5.7 Από την υπόθεση the Massalia στην υπόθεση the Eugenia - Η τήρηση της σχεδιασμένης πορείας	77
5.8 Σημαντική δυσχέρεια εκπλήρωσης (impracticability) και η συμμετοχή της στην θεμελίωση της frustration.....	78
5.8.1 Η οικονομική κρίση ως αρωγός στην τάση για πιο αδιάβλητες συμβάσεις ναύλωσης	78
5.8.2 Η υπόθεση the Eugenia στην περίπτωση που emπίπτει στο ελληνικό δίκαιο	80
5.8.3. Η περίπτωση αξιοποίησης της νομολογίας με σκοπό την αναπροσαρμογή του ναύλου	81
Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία	91

Κεφάλαιο 1: Το ναυτικό δίκαιο

1.1 Η έννοια του Ναυτικού Δικαίου

Ναυτικό Δίκαιο ή **Εμπορικό Ναυτικό Δίκαιο** (Maritime Law) χαρακτηρίζεται το σύνολο των Κανόνων που ρυθμίζουν τις σχέσεις που ανάγονται στο ναυτικό ή θαλάσσιο εμπόριο, στη ναυσιπλοΐα και στη ναυτιλία γενικότερα.

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι ένας ιδιόμορφος κλάδος του Εμπορικού Δικαίου που ρυθμίζει αφενός μεν θέματα προστασίας του δημοσίου συμφέροντος και του κοινωνικού συνόλου που εξ αυτών και χαρακτηρίζεται ως **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** και αφετέρου σε θέματα προστασίας ιδιωτικών σχέσεων και συμφερόντων για τα οποία και χαρακτηρίζεται **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**.

Από τις παραπάνω διακρίσεις το μεν

A) Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται επιμέρους σε:

1. *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο* που αφορά θέματα που προκύπτουν μεταξύ Χωρών από την ναυσιπλοΐα,
2. *Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο* που ρυθμίζει τους τρόπους κτήσης και αποβολής της εθνικότητας πλοίου, τον έλεγχο των πλοίων καθώς και τις προϋποθέσεις εκείνες της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, (ναυτική εργασία) κ.ά.,
3. *Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο*, που αφορά ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών και το

B) Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο που διακρίνεται και σε επιμέρους

1. *Ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο* που ορίζει γενικά ποίου κράτους το εσωτερικό δίκαιο θα εφαρμοσθεί σε περιπτώσεις ναυτιλιακών σχέσεων, όταν αυτές δεν είναι καθορισμένες. Επ' αυτών ακολουθούν οι Διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Και τέλος το
2. *Ναυτεργασιακό Δίκαιο* ή *Ναυτεργατικό δίκαιο* που αποτελεί μέρος του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που ρυθμίζει θέματα ναυτικής εργασίας

1.2 Εθιμικό Ναυτικό Δίκαιο

Η Μεσόγειος θάλασσα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αποτελούσε από τα αρχαία χρόνια την πηγή της ναυτιλίας και το λίκνο του θαλάσσιου εμπορίου, παρά το γεγονός ότι η πλειονότητα των παροικούντων τα παράλια της λαών, όπως οι Αιγύπτιοι, οι Ασσύριοι, οι Πέρσες, οι Ρωμαίοι και οι Εβραίοι, δε χαρακτηρίζονταν ως κατ'εξοχήν ναυτικοί λαοί. Αντιθέτως, οι Έλληνες του Αιγαίου (με αυτό τον όρο αποκαλούνταν τότε), καθώς επίσης και οι Φοίνικες, είχαν εντονότατη ενασχόληση με την θάλασσα και κάλλιστα σήμερα, μπορεί να τους αποδοθεί ο τίτλος των δημιουργών και ιδρυτών της ναυτικής παράδοσης και κατ'επέκταση του Ναυτικού Δικαίου (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Μελετώντας τα έργα του Ομήρου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι μετά από το 1180 π. Χ. και την τελική επικράτηση των Ελλήνων στον Τρωικό Πόλεμο, το θαλάσσιο εμπόριο και η ελεύθερη ναυσιπλοΐα, εξαπλώθηκαν μέχρι τον Ελλήσποντο και τον Εύξεινο Πόντο (παγκοσμίως γνωστός ως “Μαύρη Θάλασσα”). Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την “Θαλασσοκρατία” της Κρήτης (την οποία οι ιστορικοί Θουκυδίδης και Ηρόδοτος, αποδίδουν στο βασιλιά Μίνωα της Κνωσσού και σήμερα τοποθετείται χρονολογικά γύρω στα 1570 – 1425 π.Χ.), γίνεται κατανοητό ότι οι Αρχαίοι Έλληνες, λόγω της αδιαφιλονίκητης θαλάσσιας κυριαρχίας τους, ήταν οι κύριοι υπαίτιοι της καθιέρωσης ποικίλων ναυτικών εθίμων. Πολλούς αιώνες αργότερα, η κωδικοποίηση των εθίμων αυτών σε ένα ενιαίο κείμενο, οδήγησε στη δημιουργία του πρώτου καταγεγραμμένου κώδικα Ναυτικού Δικαίου (“**Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου**”) (Σταθόπουλος, 1980).

Την εποχή εκείνη λοιπόν, για την επίλυση των διαφορών που προέκυπταν μέσα από τις θαλάσσιες μεταφορές, εφαρμόζονταν οι νόμοι της εκάστοτε πόλης, οι οποίοι ρύθμιζαν τις μεταφορές στην ξηρά. Όμως, όπως γίνεται άμεσα κατανοητό, οι νόμοι αυτοί δεν κάλυπταν πολλές περιπτώσεις ναυτικού δικαίου, ενώ επιπροσθέτως, οι κίνδυνοι που ενέχονται κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων μεταφορών, είναι πολύ μεγαλύτεροι και αρκετά πιο περίπλοκοι σε σχέση με αυτούς της ξηράς. Με την πάροδο των χρόνων, άρχιζαν να γεννιούνται και σταδιακά να επικρατούν διάφορα έθιμα. Ένα εξ' αυτών, με την ονομασία “*συνεισφορά*”, ουσιαστικά αποτελεί την εθιμική διαμόρφωση της κοινής αβαρίας. Η “*συνεισφορά*”, όριζε ότι σε περίπτωση που κάποιος πλοιοκτήτης ή έμπορος, έχανε το σύνολο ή μέρος των εμπορευμάτων και των

εξαρτημάτων του πλοίου του, προκειμένου να σωθούν τα εμπορεύματα άλλων, τότε οι αυτοί οι άλλοι, όφειλαν να συνεισφέρουν από κοινού, ούτως ώστε να αποζημιωθεί. Μετέπειτα, ένα ακόμη διαμορφωθέν έθιμο, αφορούσε στο είδος των ασφάλιστρων και της αποζημίωσης που λάμβαναν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί, εφόσον ήταν υποχρεωμένοι να ταξιδεύσουν κατά τη διάρκεια του χειμώνα (χρονολογικά, ως χειμώνας οριζόταν η περίοδος από τις 7 Νοεμβρίου μέχρι και τις 7 Μαρτίου κάθε χρόνου, οπότε και σταματούσε όλη η εμπορική ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο) (Σταθόπουλος, 1980).

Παράλληλα και λόγω των συνθηκών, γεννιούνται ορισμένα επαγγέλματα, τα οποία συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη και τη ραγδαία εξάπλωση του θαλάσσιου εμπορίου και της υπερπόντιας πλέον ναυσιπλοΐας. Τα κυριότερα από τα νέα επαγγέλματα, αποτελούν αυτό του επικεφαλής ναυτικού (*headseaman*) και αυτό του ναυτικού εκτιμητή (*surveyor*). Ο μεν επικεφαλής ναυτικού, εκλεγόταν από τον εκάστοτε έμπορο που ναύλωνε ένα πλοίο και ήταν υπεύθυνος για τον πλου και το πλήρωμα και ο λόγος του ήταν νόμος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ο δε ναυτικός εκτιμητής, ήταν αυτό που σήμερα θα ονομάζαμε γενικός ναυτικός πράκτορας (ή ακόμη και ναυλομεσίτης) και βασική αρμοδιότητά του, ήταν η εύρεση του κατάλληλου πλοίου, ανάλογα με την επιχείρηση για την οποία το χρειαζόταν ο έμπορος που τον προσλάμβανε. Με τον καιρό λοιπόν, δημιουργήθηκαν κατάλογοι καλοτάξιδων και αποδοτικών πλοίων. Τα μέλη των ενώσεων πλοιοκτητών, φρόντιζαν να περιλαμβάνονται τα πλοία τους στους καταλόγους αυτούς και για το λόγο αυτό προσλάμβαναν μηχανικούς της εποχής (κάτι σαν τους σημερινούς *νηογνώμονες*), ώστε να τα ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

1.3 Ο Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου

Όπως καταγράφεται από τις ιστορικές έρευνες, η πρώτη ουσιαστική απόπειρα συγκέντρωσης και κωδικοποίησης των ναυτικών εθίμων, σημειώθηκε γύρω στα 500 π.Χ. και είχε ως αποτέλεσμα μάλιστα, τη σύνταξη του “**Ροδιακού Νόμου**” ή αλλιώς του “**Ναυτικού Κώδικα της Ρόδου**”. Ο συγκεκριμένος νόμος, ο οποίος με σχετική ακρίβεια υπολογίζεται ότι συντάχθηκε μεταξύ του 479 και του 475 π. Χ., έγινε με την πάροδο των χρόνων καθολικά αποδεκτός και άρχισε να εφαρμόζεται ευρέως στις ναυτικές συναλλαγές μεταξύ των μεσογειακών λαών. Αξιοσημείωτο είναι δε, ότι ακόμη και στο τέλος του 19ου μ.Χ. αιώνα, ο Κώδικας αυτός αναφαιρέτο από το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας. Δύο

παράμετροι, διαδραμάτισαν καθοριστικότερο ρόλο στην καθιέρωσή του. Καταρχάς, το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι Έλληνες κατείχαν συντριπτικό μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της εποχής, ιδίως στην ανατολική Μεσόγειο και κατά δεύτερον, η αμελητέα επιρροή του ρωμαϊκού Δικαίου στο Ναυτικό Δίκαιο (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Ο “Ροδιακός Νόμος”, (για τον οποίο η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων, αλλά και των ξένων συγγραφέων υποστηρίζει ότι αποτελείτο από γραπτούς νόμους και όχι από απλές παραδόσεις ή άγραφα έθιμα), χωριζόταν σε τρία κύρια μέρη (Σταθόπουλος, 1980):

- *Το “Εισαγωγικό”, στο οποίο επισημαίνεται ότι η Κυβέρνηση της Ρόδου στηρίζει απόλυτα το νόμο. Εν συνεχεία και ενώ ενδιάμεσα πέρασε από διάφορες άλλες εξουσίες, στηρίζεται απόλυτα και από την κεντρική κυβέρνηση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στην οποία καταγράφεται ως “lexrhodiadejactu”.*
- *Το δεύτερο μέρος, περιέχει δεκαεννέα άρθρα με βασικότερους κανόνες, εκ των οποίων ο κυριότερος, αναφέρει ότι τα συμβόλαια ναυλώσεως και θαλάσσιας μεταφοράς, προκειμένου να έχουν ισχύ, οφείλουν να γίνονται εγγράφως και όχι προφορικά.*
- *Το τελευταίο μέρος του νόμου, αποτελείται από σαράντα επτά άρθρα, τα οποία εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα ζητήματα του Ναυτικού Δικαίου, όπως οι ποινές για την κλοπή των διαφόρων εξαρτημάτων των πλοίων. Ακόμη, καθιερώνει τον κανόνα ότι το πλήρωμα του πλοίου, οφείλει στα λιμάνια να κοιμάται πάνω στο πλοίο προληπτικά, για την αντιμετώπιση της περίπτωσης αιφνίδιας θαλασσοταραχής.*

Σύμφωνα με το Ρωμαίο ρήτορα και πολιτικό Μάρκο Τύλλιο Κικέρωνα (106-43 π. Χ.), ο νόμος των Ροδίων όριζε, ότι αν ένα πλοίο το οποίο είχε ναυλωθεί για πολεμικές επιχειρήσεις, έπλεε ακυβέρνητο πλησίον ξένου λιμανιού, μπορούσε να κατασχεθεί από τις αρχές αυτής της περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί, πως σ’ αυτόν το νόμο για πρώτη φορά, εμπεριέχεται ο κανόνας που ορίζει ότι, “τα πολύτιμα αντικείμενα πρέπει να δηλωθούν στον πλοίαρχο, αλλιώς δεν μπορεί να θεμελιωθεί απαίτηση σε περίπτωση απώλειάς τους”. Ο κανόνας αυτός μάλιστα, έχει μέχρι σήμερα ισχύ και παραμένει αμετάβλητος. Εξίσου σημαντικό όμως, είναι ότι κωδικοποιείται το παλαιότερο (και προαναφερθέν) έθιμο της “συνεισφοράς”. Επίσης, στο νόμο αυτό κωδικοποιείται η **θεωρία της κοινής αβαρίας** ενώ περιλαμβάνεται και η **έννοια της**

υποθήκης στο Ναυτικό Δίκαιο. Δυστυχώς, δεν έχει βρεθεί μέχρι σήμερα κάποιο αντίγραφο του Ροδιακού Νόμου και έτσι οι όποιες γνώσεις σχετικές με το περιεχόμενό του, πηγάζουν από ιστορικές πηγές. Εντούτοις, στο συγγραφικό έργο του Reinhard Zimmermann, “**The Law of Obligations**,” εμπεριέχεται μία λεπτομερής αναφορά και ανάλυση, στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούσε ο συγκεκριμένος νόμος. Παρακάτω, παρατίθεται ένα χαρακτηριστικό χωρίο (Σταθόπουλος, 1980):

- *Οποιοδήποτε ταξίδι με πλοίο, ήταν επικίνδυνο και περιπετειώδες εκείνη την εποχή. Ειδικότερα, στην περιοχή της Μεσογείου, η οποία ακόμη και σήμερα είναι γνωστή για τις μεγάλες καταιγίδες και θαλασσοταραχές, που εκδηλώνονται στα νερά της, τα ναυάγια αποτελούσαν πολύ συχνό φαινόμενο.*
- *Ορισμένες φορές, ο καπετάνιος του πλοίου είχε τη δυνατότητα να σώσει το μεγαλύτερο μέρος του εμπορεύματος και φυσικά το ίδιο το πλοίο από το ναυάγιο, ρίχνοντας στην θάλασσα εμπορεύματα, μειώνοντας έτσι το βάρος του. Βεβαίως, σε ορισμένες εξαιρετικά κρίσιμες καταστάσεις, δεν υπήρχε η πολυτέλεια του χρόνου, με αποτέλεσμα να αφαιρείται από το πλοίο ό, τι είχε το μεγαλύτερο βάρος, ανεξαρτήτως αξίας.*
- *Φυσικά, σ’ αυτές τις περιπτώσεις, ο ιδιοκτήτης των απωλεσθέντων εμπορευμάτων, αποζημιωνόταν από το σύνολο των υπολοίπων, των οποίων τα εμπορεύματα είχαν διασωθεί εξ’ αιτίας της απώλειάς του αυτής.*
- *Προφανώς, στην περίπτωση που το κέρδος ήταν κοινό, οι όποιες επιδιορθώσεις ή πιθανές απώλειες των εξαρτημάτων του πλοίου, καλύπτονταν εξ’ ίσου από όλους.*
- *Εκείνοι, των οποίων τα εμπορεύματα χάθηκαν στην θαλασσοταραχή, είχαν το δικαίωμα να μηνύσουν τον πλοιοκτήτη και να απαιτήσουν αποζημίωση για τις απώλειές τους. Η αποζημίωση, ισούταν με την αξία των απωλεσθέντων εμπορευμάτων, μειωμένη κατά το μερίδιο της κοινής συνεισφοράς που αντιστοιχούσε στον καθένα. Από την άλλη, ο πλοιοκτήτης είχε το δικαίωμα να μηνύσει τους υπόλοιπους, των οποίων το εμπόρευμα σώθηκε και να απαιτήσει το μερίδιο της κοινής συνεισφοράς τους (pro rata).*
- *Ο Ροδιακός Νόμος, εξελίχθηκε σταδιακά στην επίσημη νομοθεσία, με βάση την οποία συνάπτονταν όλες οι συμφωνίες και οι συμβάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές της εποχής.*

- *Ακόμη, ο Ροδιακός Νόμος όριζε, ότι σε περίπτωση πειρατείας κάποιου πλοίου, έπρεπε να χρησιμοποιηθεί μέρος του εμπορεύματος που μετέφερε, ως λύτρα για την επανάκτησή του.*

1.4 Το ναυτικό δίκαιο επί Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

Οι Ρωμαίοι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, δεν παρουσίαζαν ιδιαίτερη ενασχόληση με την θάλασσα, καθώς όλη η δύναμη της ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας συγκεντρωνόταν στις πανίσχυρες ρωμαϊκές Λεγεώνες. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια, το θαλάσσιο εμπόριο να βρίσκεται ακόμη στα χέρια των Ελλήνων κατά κύριο λόγο και δευτερευόντως σε αυτά των Καρχηδονίων, ειδικά στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Μεσογείου. Η Ρόδος και η Κρήτη εξακολουθούσαν να αποτελούν σημαντικά κέντρα εμπορίου και μεταφοράς. Το 146 π. Χ., σημειώθηκε η οριστική νίκη των Ρωμαίων επί των Καρχηδονίων, με αποτέλεσμα η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία να γίνει η αδιαφιλονίκητη ναυτική δύναμη της εποχής, όχι όμως και η εμπορική. Η θαλάσσια έκταση στην οποία κυριαρχούσε, περιελάμβανε ολόκληρη τη Μεσόγειο Θάλασσα και εκτεινόταν μέχρι τα Στενά του Γιβραλτάρ και τις δυτικές ακτές της Αφρικής, ενώ στα βόρεια έφτανε μέχρι την Αγγλία (Σταθόπουλος, 1980).

Το XIV βιβλίο της ρωμαϊκής *‘Digesta’*, το οποίο περιείχε όλες τις σχετικές με το Ναυτικό Δίκαιο νομολογίες, βασιζόταν αποκλειστικά στο τρίτο μέρος του Ροδιακού Νόμου ή *‘Lex Rhodia’* κατά τους Ρωμαίους. (Ο περίφημος Πανδέκτης ή *‘Digesta’* στα Ρωμαϊκά, συντάχθηκε το 533 μ. Χ. από το βυζαντινό Αυτοκράτορα Ιουστινιανό και θεωρείται ο σημαντικότερος κώδικας ρωμαϊκού Δικαίου). Ο μοναδικός θεσμός Ναυτικού Δικαίου, γνησίως θεσπισμένος από Ρωμαίους, ήταν το Πραιτωρικό Διάταγμα, το οποίο ρύθμιζε το *‘Receptum Nautarum’*. Ως *‘Receptum Nautarum’*, ορίζεται η ευθύνη που έχει ο θαλάσσιος μεταφορέας, η οποία μάλιστα είναι πολύ μεγαλύτερη και αυστηρότερη από άλλους μεταφορείς, που δεσμεύοντο με ένα αρκετά απλούστερο συμβόλαιο μίσθωσης, ονομαζόμενο *‘Locatio conductio’*.

Πέραν τούτου όμως, θεσμοί όπως αυτός της κοινής αβαρίας και του ναυτικού δανείου (στα ρωμαϊκά, *‘Foenus Nauticum’*), σαφώς υιοθετήθηκαν από το Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου. *“Είμαι πράγματι κύριος του κόσμου, αλλά ο Νόμος είναι ο κύριος της θάλασσας. Το θέμα αυτό πρέπει να αποφασιστεί βάσει του Νόμου των Ροδίων, εφόσον δεν είναι αντίθετος σε κάποιο νόμο μας”*. Η προηγούμενη φράση ειπώθηκε από το Ρωμαίο Αυτοκράτορα Αντονίνο (138-161 μ. Χ.)

και είναι χαρακτηριστική της επιρροής που ασκούσε επί ρωμαϊκής εποχής το Ναυτικό Δίκαιο της Ρόδου (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

1.5 Το βυζαντινό δίκαιο

Η διαίρεση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, σε Ανατολική με πρωτεύουσα το Βυζάντιο και σε Δυτική με πρωτεύουσα τη Ρώμη, είχε ως αντίκτυπο τον προοδευτικό εξελληνισμό του ανατολικού τμήματος, το οποίο εν συνεχεία ονομάστηκε Βυζάντιο. Ο αρχαίος ελληνικός πολιτισμός και κατά συνέπεια η ελληνική ναυτική παράδοση, κληροδοτήθηκαν στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, που με τη σειρά της, κατόρθωσε όχι μόνο να αφομοιώσει, αλλά και να αναπτύξει και να διευρύνει το Ναυτικό Δίκαιο. Στα χρόνια του αυτοκράτορα Βασίλειου του Μακεδονομάχου (867-886), καθώς και σε αυτά του γιου και διαδόχου του στο βυζαντινό θρόνο, Λέοντα του Σοφού (886-912), αποδίδεται η συγγραφή του νομοθετικού έργου με τίτλο “Βασιλικά”, το οποίο ουσιαστικά αποτελούσε, μια εξελληνισμένη και σαφώς πιο προσιτή και προσβάλαμε νομικά μορφή, του παλαιότερου Κώδικα του Ιουστινιανού. Στο πεντηκοστό τρίτο (LIII) Βιβλίο των Βασιλικών, το οποίο χωριζόταν σε επτά Τίτλους, είχαν καταχωρηθεί όλες οι ρυθμίσεις που αφορούσαν στο Ναυτικό Δίκαιο, οι οποίες μάλιστα είχαν προσαρμοστεί στις συνθήκες που επικρατούσαν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο (“τα κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’εκλογήν”). Μεταξύ αυτών των ρυθμίσεων, άξιες αναφοράς είναι οι διατάξεις που σχετίζονται με τους όρους της μεταφοράς επιβατών με πλοία (Σταθόπουλος, 1980):

- “θ’ Επιβάτου τόπος μήκος πήχεων τριών, πλάτος πήχεων μιας.”
- “ι’ Επιβάτης εν πλοίω ιχθύν μη τηγανίζετω (και) ο ναύκληρος αυτώ μη συγχωρείτω.”
- “ιβ’ Επιβάτης εν πλοίω ύδωρ μέτρω λαμβανέτω.”
- “ιγ’ Γυναίκας εν πλοίω λαμβάνειν τόπον πήχεως μιας. Το δε παιδίον το (μη) τέλειον πήχεως το ήμισυ.”
- “ιδ’ Εάν εισέλθη επιβάτης εν πλοίω και έχη χρυσίων, παρατιθέσθω αυτό τω ναυκλήρω, ει δε, μη παραθέμενον, είπε ότι χρυσίον απώλεσα ή αργύριον, άκυρα είτω επί των ναυκλήρων ό ου παρέθετο.”

– *Εάν πλοίον συμβή ναυάγιον παθείν, και σωθή μέρος του γόμου (φορτίο) και πλοίου, εάν οι επιβάται βαστάζωσι μεθ' εαυτόν χρυσίων ή αργύριον ή ολοσυρικά (ολομέταξα, γυαλιστερά υφάσματα), ή μαργαρίτας, ή τι των λίθων των πολυτίμων, του μεν χρυσίου το σωζόμενον δεκάτας παραχέτω, το δε αργύριον πέμπτας επιφερέτω, τα δε ολοσηρικά, εάν άβροχα σωθώσι δεκάτας επιφερέτωσαν, ως όμοια όντα τω χρυσίω, ει δε βραχώσιν, κουφιζέσθωσαν την υποτριβήν και την αποβροχήν, και ούτως εις συμβολήν ερχέτωσαν, οι δε μαργαρίται, καθώς εκτιμηθώσι, χρυσίου φορτίον τελείτωσαν την απώλειαν”.*

– “*Εάν πλέωμεν εν πλοίω επιβάται, και διαφθορή ή απόλλυται το πλοίον, τα δε των επιβατόν σωθή, επιφερέτωσαν οι επιβάται εις την απώλειαν του πλοίου, εάν δε επιβάται δύο και τρεις απολέσωσι το χρυσίον αυτών, ή τα είδη, από πάντων λαμβανέτωσαν κατά δύναμιν προς την απώλειαν, άμα τη συμβολή του πλοίου”* (Σταθόπουλος, 1980).

Σημειώνεται, ότι την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, δημιουργήθηκε μια συλλογή, γνωστή με τον τίτλο “Ναυτικό Δίκαιο των Ροδίων”, στην οποία περιλαμβάνονταν διάφορα έθιμα, κυρίως ναυτικά, που χρονολογούνται από τον τέταρτο μέχρι και τον ένατο αιώνα μ. Χ.. Η συλλογή αυτή, ήταν ιδιωτική, δεν είχε απολύτως καμία σχέση με το “Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου” και ουδέποτε υιοθετήθηκε από την κυβέρνηση. Συγγραφείς της εποχής, προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε συγχύσεις με τον επίσημο “Ναυτικό Νόμο των Ροδίων”, την ονόμασαν “Ψευτό-νόμο των Ροδίων” ή ακόμη “Ψευτό-Δίκαιο των Ροδίων” (‘Pseudo jus navale hodiourum’, στα ρωμαϊκά) (Σταθόπουλος, 1980).

1.6 Ναυτικοί Κώδικες της Μεσαιωνικής Περιόδου

Το τέλος της τέταρτης Σταυροφορίας και την πρώτη πτώση της Κωνσταντινούπολης το 1204 μ. Χ., διαδέχτηκε ως φυσικό επακόλουθο, η παρακμή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, με επιστέγασμα την κατάκτησή της από την Οθωμανική, το 1453 μ. Χ.. Άμεση συνέπεια των παραπάνω, ήταν η ανάδειξη νέων διεκδικητών του θαλάσσιου εμπορίου, όχι μόνο σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου, αλλά και στις ανατολικές ακτές του Ατλαντικού και στη Βόρεια Θάλασσα. Τα ισχυρότερα, μέχρι πρότινος, κέντρα του θαλάσσιου εμπορίου, άλλαξαν χέρια ή και μετατοπίστηκαν δυτικότερα, ενώ νέες ναυτικές δυνάμεις και παράκτιες μητροπόλεις, έκαναν την εμφάνισή τους στον ευρωπαϊκό χάρτη, με αποτέλεσμα την εμφάνιση καινούριων ναυτικών νόμων και κωδίκων. Οι νέοι αυτοί κώδικες και νόμοι, αναμιγνυόμενοι με: α) *τα ελληνικά*

ναυτικά έθιμα της ανατολικής Μεσογείου, β) το “Ναυτικό Νόμο των Ροδίων”, γ) τα διάφορα τοπικά ναυτικά έθιμα και επηρεασμένοι από τα νεοσύστατα δικαστήρια των Ιεροσολύμων (*Assises*), κυοφόρησαν πλειάδα νομοθετικών συγγραμμάτων σε ολόκληρη τη μεσαιωνική Ευρώπη. Τα σημαντικότερα από αυτά τα νομοθετήματα και πιο συγκεκριμένα εκείνα με τη μεγαλύτερη επιρροή, διάρκεια και απήχηση, παρατίθενται με χρονολογική σειρά, συνοπτικά παρακάτω (Κιάντου-Παμπούκη, 2005):

– Στις αρχές του δωδέκατου αιώνα (1135-1137 μ. Χ.), στην πόλη Amalfi της νοτιοδυτικής Ιταλίας, συντάχθηκε μία σημαντική νομοθετική συλλογή, με την ονομασία “**Tabula**” ή “**Tavole Amalfitane**”, η οποία μάλιστα αναγνωριζόταν επίσημα σε αρκετές περιοχές της Μεσογείου έως και το 1570 μ. Χ.

– Στα τέλη του δωδέκατου αιώνα και πιο συγκεκριμένα το 1160 μ. Χ., συντάχθηκε το Δίκαιο του νησιού Oléron, στις δυτικές ακτές της Γαλλίας, στον Ατλαντικό Ωκεανό, με την ονομασία “**Rôlesd ‘Oléron**”. Το έργο αυτό, αποτελείτο από σαράντα επτά άρθρα, τα οποία μάλιστα είχαν εφαρμοστεί σε τριάντα εθνικές υποθέσεις, από το 1171 μέχρι και το 1187 μ. Χ.. Σημειώνεται, ότι ξένοι συγγραφείς, απέδειξαν την ομοιότητα των “**Rôlesd ‘Oléron**” με το Ναυτικό Δίκαιο που ίσχυε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Ακόμη, η ομοιότητά τους με τα βιβλία **XIV** και **XV** της **Digesta**, αλλά και με το **LIII** βιβλίο των **Βασιλικών**, όπως επίσης και με τον “**Ψευτο-Νόμο των Ροδίων**” είναι εμφανής και άκρως σημαντική.

– Το δωδέκατο και το δέκατο τρίτο αιώνα, στις δυτικές ακτές της Ιταλίας, στις νότιες ακτές της Γαλλίας και κατά κύριο λόγο στις ανατολικές ακτές της Ισπανίας, έβρισκε ευρέως εφαρμογή, ένα νομοθετικό έργο, το οποίο έπαιξε μείζονα ρόλο στη μετεξέλιξη του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου, όπως υποστηρίζουν διάφοροι συγγραφείς. Το ονομαζόμενο ως “**Consolato del Mar**” ή “**Consulat dela Mer**”, αποτελούσε μια συλλογή ναυτικών εθίμων της δυτικής Μεσογείου, η οποία κωδικοποιήθηκε στην πόλη της Βαρκελώνης το 1272 μ. Χ.. Διαιρεμένο σε σαράντα δύο κεφάλαια και αποτελούμενο από 294 άρθρα συνολικά, κρίνεται ως πλήρες για την εποχή, παρά τις όποιες σημαντικές παραλείψεις του, σε φλέγοντα ζητήματα, όπως αυτό της ναυτικής ασφάλειας.

– Στα μέσα του δεκάτου τέταρτου αιώνα, ορισμένες εμπορικές, γερμανικές πόλεις συνασπίστηκαν, με σκοπό τον έλεγχο του εμπορίου, τη διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας

και την απαλλαγή από τελωνιακούς δασμούς στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα. Έτσι, το 1358 μ. Χ. δημιουργήθηκε η “*Τευτονική Χάνσα*” ή “*Χανσεατική Ένωση*” ή “*Ligue*”, με πρώτη πρωτεύουσα το Wisby του νησιού Gotland, στα νότια της Στοκχόλμης. Στις αρχές του δέκατου πέμπτου αιώνα, συγγράφονται οι “**νόμοι του Wisby**”, οι οποίοι ακόμη και σήμερα αποτελούν σημείο αναφοράς, σε υποθέσεις Ναυτικού Δικαίου στα αμερικανικά Δικαστήρια.

– Στη συνέχεια και προς τα μέσα του δέκατου πέμπτου αιώνα, η “*Χανσεατική Ένωση*”, με νέα πρωτεύουσα το μεγάλο λιμάνι του Αμβούργου και εμπορικόκέντρο το Λύμπεκ, όπου και συνέρχονταν οι συνελεύσεις της, επεκτάθηκε ακόμη και σε περιοχές της σημερινής Ολλανδίας και του Βελγίου, με αποτέλεσμα να φτάσει τις ενενήντα πόλεις-μέλη. Την χρυσή αυτή περίοδο της Ένωσης, άρχισαν να ισχύουν τα “**Διατάγματα της Χάνσα**” ή “**Les Reces dela Hanse**”. Το πρώτο από τα εν λόγω διατάγματα, έκανε την εμφάνισή του το 1369 μ. Χ., ενώ το τελευταίο και σπουδαιότερο το 1614 μ. Χ.. Οι δικαστές και οι αρχές της Ένωσης, σε περιπτώσεις διαφορών και απαιτήσεων σχετικών με τη ναυσιπλοΐα και το θαλάσσιο εμπόριο, λάμβαναν τις αποφάσεις τους μέσω των νομοθετικών αυτών διαταγμάτων, τα οποία πήγαζαν από τις διάφορες εξουσίες και τα ποικίλα ναυτικά έθιμα των πόλεων-μελών (Σταθόπουλος, 1980).

– Στα τέλη του δέκατου έκτου αιώνα, στη γαλλική πόλη Rouen, ένα νομοθετικό σύγγραμμα πραγματεύεται για πρώτη φορά, το σημαντικότερο ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας. Επομένως, πρόκειται για ένα έργο μεγάλης θεωρητικής και ιστορικής αξίας, το οποίο συνηθίζεται να αποκαλείται “**Οδηγός της Θάλασσας**” ή “**Le Guidon dela Mer**”. Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο τίτλος του έργου αυτού σε ελεύθερη μετάφραση ήταν:

“Οδηγός χρήσιμος και αναγκαίος, για όλους αυτούς που εμπορεύονται και που ταξιδεύουν στην θάλασσα.”

– Ολοκληρώνοντας την παράθεση των σημαντικότερων νομοθετικών συγγραμμάτων, αυτής της μακράς και συνάμα κρίσιμης περιόδου για τη σύγχρονη Ευρώπη, άξιο αναφοράς είναι το ακόλουθο έργο. Το 1681 μ. Χ., ο Υπουργός των Οικονομικών του βασιλιά Λουδοβίκου του 14ου, ονόματι Colbert, συνέταξε το περίφημο “**Διάταγμα**” ή “**Ordonnance**”, το οποίο περιείχε πλήθος προοδευτικών διατάξεων, σχετικών με το Ναυτικό Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας.

1.7 Ενοποίηση και κωδικοποίηση του σύγχρονου Ναυτικού δικαίου

Στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα, παρατηρούνται σε διεθνές επίπεδο, οι πρώτες οργανωμένες απόπειρες ενοποίησης και κωδικοποίησης του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου. Πρωτεργάτης αυτής της προσπάθειας, η Ένωση Διεθνούς Δικαίου (**International Law Association, ILA**), η οποία συστάθηκε το 1873 στις Βρυξέλλες και εδρεύει σήμερα στο Λονδίνο. Ακολούθως, το 1897 ιδρύθηκε επίσημα στις Βρυξέλλες, ο παλαιότερος διεθνής ναυτικός οργανισμός, με την ονομασία “**Comité Maritime International**” (**Διεθνής Ναυτική Επιτροπή**). Παρότι η εμφάνιση αυτού του οργανισμού συνέβη μεταγενέστερα από ότι αυτή του **ILA**, ήταν ουσιαστικά ο πρώτος που ασχολείτο αποκλειστικά με το Ναυτικό Δίκαιο. Δημιουργήθηκε, από μία ομάδα Βέλγων οικονομολόγων, εμπόρων και πολιτικών, με σκοπό να προτείνουν στα μέλη του **ILA**, την εξ’ ολοκλήρου κωδικοποίηση του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου. Οι δύο αυτές οργανώσεις, κατόρθωσαν να επιτύχουν σε πολλά θέματα, την ενοποίηση των κανόνων του Ναυτικού Δικαίου. *Το 1890, συντάχθηκαν οι Κανόνες της Υόρκης-Αμβέρσας (York-Antwerp Rules), οι οποίοι αποτελούσαν ένα σύνολο διεθνώς αποδεκτών κανόνων, σχετικών με τη γενική εφαρμογή του Δικαίου στην θάλασσα. Ειδικότερα, πραγματεύονταν την εφαρμογή της γενικής αβαρίας. Οι κανόνες αυτοί, αναθεωρήθηκαν και εμπλουτίστηκαν σε επόμενες συνεδριάσεις (1924, 1994, 2004) (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).*

Ακόμη, το 1924, νομοθετήθηκαν οι **Κανόνες της Χάγης (Hague Rules)**, οι οποίοι αφορούσαν κυρίως στις απαλλακτικές ρήτρες των φορτωτικών. Αντικατόπτριζαν, την πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας, ώστε να βρεθεί μια λειτουργική και ομοιόμορφη λύση, για την αντιμετώπιση του τακτικού προβλήματος των πλοιοκτητών, σχετικά με την αποκλειστική τους ευθύνη για την όποια απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων που μετέφεραν. Στόχος ήταν, να θεσπιστεί μια ελάχιστη υποχρεωτική ευθύνη των μεταφορέων, η οποία βέβαια θα μπορούσε να παρεκκλίνει ανάλογα με την περίπτωση. Σύμφωνα με τους **Κανόνες της Χάγης** λοιπόν, ο φορτωτής αναλαμβάνει το κόστος της απώλειας ή της καταστροφής των εμπορευμάτων, εάν δεν μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοον ή ελλιπώς επανδρωμένο ή ανίκανο για την ασφαλή μεταφορά και διατήρηση του φορτίου. Δηλαδή, ο μεταφορέας μπορεί να αποφύγει την ευθύνη για τους κινδύνους που απορρέουν από τα ανθρώπινα λάθη, εφόσον επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια και το πλοίο είναι σωστά επανδρωμένο και αξιόπλοο. Οι διατάξεις αυτές, έχουν συχνά αποτελέσει αντικείμενο συζητήσεων, ως προς το αν παρέχουν την κατάλληλη ισορροπία στον

καταμερισμό της ευθύνης. Παρά το γεγονός αυτό όμως, οι **Κανόνες της Χάγης**, αποτελούν τη βάση της εθνικής νομοθεσίας πλειονότητα των σημαντικότερων εμπορικών κρατών του κόσμου και κατά πάσα πιθανότητα καλύπτουν πάνω από το ενενήντα τοις εκατό του παγκοσμίου εμπορίου. Έχουν ενημερωθεί από δύο πρωτόκολλα, κανένα εκ των οποίων δεν αναθεώρησε τις βασικές διατάξεις περί ευθύνης, οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες. Ο **Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.)** και πιο συγκεκριμένα δύο όργανά του, η **Επιτροπή για το Διεθνές Δίκαιο του Εμπορίου (UNCITRAL)** καθώς επίσης και η **Επιτροπή για το Διεθνές Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)**, συνέβαλαν σημαντικά και εν τέλει πέτυχαν την ενοποίηση και την κωδικοποίηση αρκετών διατάξεων Ναυτικού Δικαίου (Σταθόπουλος, 1980).

Στη **Σύμβαση του Αμβούργου** (31 Μαρτίου του 1978), αναγνωρίστηκε επισήμως η επιθυμία, να καθοριστούν ορισμένοι κανόνες σχετικοί με τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Η σύμβαση αυτή, η οποία τέθηκε εν τέλει σε ισχύ το 1992, χωριζόταν σε επτά μέρη και περιείχε τριάντα τέσσερα άρθρα, σχετικά με την ενοποίηση του δικαίου της φορτωτικής. Ακολούθησαν πολλές διεθνείς συμβάσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων ήταν υπό την αιγίδα του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)** και αφορούσαν κυρίως θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τη μόλυνση από διαφόρων ειδών πλοία (πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς πυρηνικών όπλων). *Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη, στα πλαίσια του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.* Το **“Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο” (Chambre International de Commerce)**, το οποίο ιδρύθηκε στο Παρίσι το 1919, με σκοπό την προώθηση του εμπορίου και των επενδύσεων, κατέβαλε αξιοπρόσεκτες προσπάθειες για την κωδικοποίηση των *Ναυτικών Συνηθειών και των Γενικών Όρων Συναλλαγών, σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.* Οι προσπάθειες αυτές, είχαν ως αποτέλεσμα την θέσπιση των **“Διεθνών Κανόνων για τη Μετάφραση των Εμπορικών Όρων” (Incoterms)**, που αφορούν: α) στην κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (RISKS) και β) στις δαπάνες (COSTS) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής, από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί. Οι όροι αυτοί, είναι απαραίτητοι για την ταχύτητα των

συναλλαγών και την εναρμόνιση των διαφόρων συνηθειών και νομοθεσιών και ομαδοποιούνται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες (Κιάντου-Παμπούκη, 2005):

α) Όρος όπου ο πωλητής θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή (όρος 'E'): **EXW**=*Ex Works*=εκ του εργοταξίου (..... κατονομαζόμενος τόπος).

β) Όροι όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής (οι όροι 'F'): **FCA**=*Free Carrier*=ελεύθερο στον μεταφορέα (..... κατονομαζόμενος τόπος). **FAS**=*Free Alongside Ship*=ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης). **FOB**=*Free On Board*= ελεύθερο επί του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης).

γ) Όροι όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή των πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά τη φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων (όροι 'C'): **CFR**=*Cost And Freight*=αξία και ναύλος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού). **CIF**=*Cost, Insurance and Freight*=αξία, ασφάλεια και ναύλος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού). **CPT**=*Carriage Paid To*=μεταφορά πληρωμένη μέχρι (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού). **CIP**=*Carriage And Insurance Paid To*=μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

δ) Όροι όπου ο πωλητής αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού (όροι 'D'): **DES**=*Delivered Ex Ship*=παραδοτέο εκ του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού). **DEQ**=*Delivered Ex Quay (Duty Paid)*=παραδοτέο εκ της προκυμαίας, δασμός πληρωμένος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού).

DDU=*Delivered Duty Unpaid*=παραδοτέο, δασμός απλήρωτος (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού). **DDP**=*Delivered Duty Paid*=παραδοτέο, δασμός πληρωμένος (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

Έτσι, κατόπιν των προσπαθειών του “Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου” (1953, 1980, 1991), οι παραπάνω όροι έχουν σε όλες τις χώρες του κόσμου την ίδια έννοια. Ακόμη, αξιοσημείωτα

είναι ορισμένα νομοθετικά μέτρα, που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα (δεκαπέντε τότε) μέλη της :

– **Ο Κανονισμός 3577 / 92**, για την ελευθερία των θαλάσσιων μεταφορών στοεσωτερικό των κρατών μελών.

– **Η Κοινοτική Οδηγία 95/21/EC**, της 19ης Ιουνίου του 1995, για τον έλεγχο των πλοίων από τρίτες χώρες, μέσα στα χωρικά ύδατα των κρατών-μελών. Επίσης, στην Κοινοτική αυτή Οδηγία προβλέπεται και η τήρηση από τις αρχές των κρατών- μελών της Ε. Ε. και “μαύρης λίστας” των πλοίων που δεν πληρούν τους όρους της Οδηγίας αυτής της Ε. Ε., καθώς και των ονομάτων των ιδιοκτητών τους και της σημαίας που φέρουν.

1.8 Το σύγχρονο Ναυτικό Δίκαιο

Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα και ενώ η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη υπό τον τουρκικό ζυγό, οι Έλληνες ναυτικοί έκαναν χρήση του **γαλλικού Εμπορικού Κώδικα** (“*Codex de Commerce*”). Η Α΄ Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1.1.1822), που είχε ως αποτέλεσμα το πρώτο επαναστατικό σύνταγμα, τον αναγνώρισε και του προσέδωσε νομική ισχύ (*Άρθρο 98: «διά δε τα εμπορικά, ο εμπορικός της Γαλλίας Κώδιξ μόνος ισχύει εις την Ελλάδα»*). Εν συνέχεια και η Β΄ Εθνοσυνέλευση (1823), του ‘Αστρους Κυνουρίας και η Γ΄ Εθνοσυνέλευση της Τροιζήνας (1827) επικύρωσαν την εφαρμογή του. Ο περίφημος αυτός Κώδικας, συντάχθηκε το 1807, με προσωπική επιμέλεια του Μεγάλου Ναπολέοντα και εισάχθηκε αυτούσιος, με την επί λέξει μετάφρασή του στη χώρα μας. Στο δεύτερό του βιβλίο, περιελάμβανε το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, με αποτέλεσμα και αυτό να αποκτήσει ισχύ, να αναγνωριστεί επίσημα και να αποτελέσει το Ναυτικό Δίκαιο της Ελλάδος. Ο πρώτος Κυβερνήτης του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, Ιωάννης Καποδίστριας, με το ψήφισμα της 15ης Δεκεμβρίου του 1828, όρισε ότι τα ελληνικά δικαστήρια, θα ακολουθούν το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα. Το ψήφισμα αυτό, παρέμεινε σε ισχύ για λίγα χρόνια, αφού στις 19 Απριλίου του 1835, αντικαταστάθηκε κατόπιν Διατάγματος με το “Εμπορικό Δίκαιο”, του Βασιλιά Όθωνα. Με το ψήφισμα του Ιωάννη Καποδίστρια, καθώς και με το Διάταγμα του Βασιλιά Όθωνα, το οποίο ελάμβανε ελάχιστα υπόψιν του το γαλλικό Δίκαιο, *περιορίστηκε η ισχύ του Γαλλικού Εμπορικού Κώδικα στα τρία πρώτα βιβλία* (*Σε αντικατάσταση του τέταρτου βιβλίου εκδόθηκε το Διάταγμα για την “αρμοδιότητα των*

εμποροδικείων”, το οποίο μετά από διάφορες τροποποιήσεις, εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Με το εν λόγω Διάταγμα, θεσπίστηκε ο πρώτος ελληνικός “**Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας**”, μέσω των διατάξεων του οποίου ρυθμίστηκαν ποικίλα σημαντικά ζητήματα τα οποία σχετίζοντο με πλοία. Ο Κώδικας αυτός, αποτελούσε ουσιαστικά μια επανάληψη των διατάξεων που ίσχυαν σε αυτόν τον τομέα του Δικαίου στη Βαυαρία, αλλά και στη Γερμανία εν γένει, βάσει της Κοινής Γερμανικής Δικονομίας. Συντάχθηκε στη γερμανική γλώσσα, από το διακεκριμένο Βαυαρό νομομαθή **Γεώργιο von Maurer**, ο οποίος ήταν μέλος της τριμελούς επιτροπής της αντιβασιλείας, μέχρι την ενηλικίωση του Βαυαρού πρίγκιπα Όθωνα, του πρώτου Βασιλιά της Ελλάδας μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Ο ανωτέρω Γερμανός νομομαθής, είχε λάβει στα υπόψη του, μόνο σε ένα πολύ μικρό βαθμό το γαλλικό Δίκαιο. Αξίζει να αναφερθεί, ότι σε περίπτωση αμφιβολίας μεταξύ των δύο κειμένων, σχετικά με την ακριβή έννοια μιας διάταξης, το γερμανικό κείμενο υπερίσχυε του ελληνικού κειμένου, αφού ήταν το πρωτότυπο. Βέβαια, με την πάροδο των χρόνων, πολλές από τις διατάξεις αυτές συμπληρώθηκαν ή καιτροποποιήθηκαν από νεότερους νόμους. Στις αρχές του εικοστού αιώνα, ο Ελευθέριος Βενιζέλος, με τη νομοθετική του μεταρρύθμιση, αντικατέστησε το δίκαιο που ίσχυε στην Ελλάδα μέχρι πρότινος. Βασιζόμενος στο γερμανικό δίκαιο, στον ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1822 και στο βελγικό νόμο του 1908, συνέταξε **το νόμο ΓΨΙΖ΄ του 1910**, ο οποίος είχε ισχύ για μισό σχεδόν αιώνα (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Το 1946, ο **Αστικός Κώδικας** εισήχθη και άρχισε να εφαρμόζεται στην Ελλάδα και το 1948 οι Υπουργοί Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας σύστησαν μια επιτροπή με σκοπό τη δημιουργία ενός νέου κώδικα Ναυτικού Δικαίου. Την 1η Σεπτεμβρίου του 1958, ο **Νόμος 3816** επικύρωσε τον **Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)**. Επιπροσθέτως, στον Αστικό Κώδικα του 1946, καθώς και στον **Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΑΝΔ, Ν. Α. 187 / 73)**, όπως επίσης και σε νεότερους ελληνικούς νόμους, εμπεριέχονται διατάξεις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Το 1971, ορίστηκε μια Επιτροπή Αναθεώρησης, με σκοπό τη σύνταξη του νέου ελληνικού “**Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας**” (**Νομοθετικό Διάταγμα, υπ’ αριθμ. 958 του 1971**).

Η Επιτροπή αυτή, προκειμένου να αναθεωρήσει τον παλαιότερο Κώδικα, ουσιαστικά βασίστηκε στο σύστημα που ίσχυε σε εκείνον, με αποτέλεσμα ακόμη και ο σύγχρονος, να είναι

επηρεασμένος από τους γερμανικούς νόμους περί πολιτικής δικονομίας. Αυτή η γερμανική επιρροή στο ελληνικό σύστημα πολιτικής δικονομίας, είχε ως αποτέλεσμα μία βραδύτερη απονομή της δικαιοσύνης σε αστικές υποθέσεις στην Ελλάδα, σε σχέση με τις αντίστοιχες υποθέσεις στη Γερμανία και τις Αγγλο-Σαξονικές χώρες. Αυτό οφείλεται, κατά κάποιο τρόπο, στην παραποίηση του γερμανικού συστήματος, στην πρακτική των ελληνικών δικαστηρίων. Εν τούτοις, αρκετές περαιτέρω τροποποιήσεις του νέου ελληνικού Κώδικα έγιναν τα τελευταία χρόνια, ούτως ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων. Εν κατακλείδι, λαμβάνοντας υπόψιν τα προαναφερθέντα και μελετώντας τις κωδικοποιήσεις του σύγχρονου ελληνικού Δικαίου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι υπάρχει μια σχετικά μεγάλη επιρροή του γερμανικού κυρίως Ναυτικού Δικαίου και δευτερευόντως του γαλλικού, στο ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Κεφάλαιο 2: Ρήτρες και Αποζημιώσεις

2.1 Εισαγωγή – Βασικές Έννοιες

Η Ναυτιλιακή Αγορά είναι ένα σύνολο από διάφορες και ποικίλες αγορές οι οποίες ξεχωρίζουν ως προς το τύπο του πλοίου καθώς και το τι είδος φορτίου μεταφέρουν ακριβώς, τον γεωγραφικό καταμερισμό καθώς και τις απαιτήσεις που έχουν οι θαλάσσιες διαδρομές. Παρ' όλα αυτά κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορούμε να την θεωρήσουμε ως μία οικονομική μονάδα.

Ένας πλήρης και διαχρονικός ορισμός για τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία δόθηκε το 1970 από το 'Rochdale Report' σχολιάζοντας ως εξής: (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

‘Η Ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές ή μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονισθεί πως το μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.’ (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

Ο διαχωρισμός του φορτίου που καλείται να μεταφέρει ένα πλοίο καθορίζεται από τον τύπο του φορτίου που θα μεταφερθεί. Άρα αυτό που καθορίζει την δομή της ναυτιλιακής αγοράς είναι η δομή του θαλάσσιου εμπορίου. (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010). Απαραίτητο σε αυτό το σημείο θα ήταν να δώσουμε κάποιους ορισμούς για μερικές βασικές έννοιες της ναυτιλίας. (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

Με βάση την ελεύθερη ναυτιλία (εξαιρώντας την ναυτιλία γραμμών), όταν αναφερόμαστε στον όρο ναύλωση περιγράφουμε μία συμφωνία για εμπορική αξιοποίηση κάποιου ελεύθερου πλοίου μεταξύ δύο εμπλεκομένων μερών, εκείνο του πλοιοκτήτη ή αλλιώς εκναυλωτή (shipowner) και του ναυλωτή (charterer). Για να γίνει πιο συγκεκριμένο υπογράφεται μία σύμβαση μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή, ο μεν εκναυλωτής παρέχει το πλοίο και στον δε ναυλωτή παρέχεται το πλοίο(Schofield, 2005).

Με βάση την συμφωνία ναύλωσης ο εκναυλωτής αποδέχεται να χρησιμοποιήσει ο ναυλωτής το πλοίο του σύμφωνα πάντα με τον τρόπο και τις απαιτήσεις που θεσπίζει ο ναυλωτής. Φυσικά για τις υπηρεσίες που τους παρέχει ο πλοιοκτήτης, λαμβάνει και κάποιο χρηματικό αντάλλαγμα το οποίο καλείται ναύλος ή μίσθωμα. Μεταξύ των δύο αντισυμβαλλόμενων η συμφωνία αυτή θεωρείται έγκυρη μετά την υπογραφή του συμβολαίου ναύλωσης το οποίο καλείται ναυλοσύμφωνο. Με βάση το Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, καλούμε πλοιοκτήτη εκείνον ο οποίος έχει στην κατοχή του κάποιο πλοίο και έχει σκοπό το κέρδος. Κύριος του πλοίου καλείται εκείνος ο οποίος έχει την κυριότητα του πλοίου ωστόσο δεν το εκμεταλλεύεται εκείνος. Εφοπλιστής καλείται εκείνος που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου το οποίο ανήκει σε άλλον, ενώ εκείνος ο συμβαλλόμενος ο οποίος καλείται εκναυλωτής διαθέτει το πλοίο καθώς εκφράζει και τα συμφέροντα του στη συμφωνία της ναύλωσης. Από αυτό συμπεραίνουμε ότι ο όρος εκναυλωτής μπορεί να αναφέρεται είτε στον πλοιοκτήτη (ιδιοκτήτη και διαχειριστή του εν λόγω πλοίου), είτε στον εφοπλιστή (δηλαδή εκείνον που έχει την εμπορική διαχείριση του πλοίου, ο οποίος παρ' ότι χωρίς να έχει το πλοίο στην κατοχή του μπορεί να το διαχειρίζεται εμπορικά και να αναφέρεται απλά σαν ένας εκπρόσωπος των εκάστοτε συμφερόντων του πλοίου μέσα στο ναυλοσύμφωνο(Schofield, 2005).

Ο δε όρος του ναυλωτή (charterer) αναφέρεται σε εκείνον τον συμβαλλόμενο στον οποίο και διατίθεται το πλοίο για απασχόληση κατά την διάρκεια της ναύλωσης. Αναλύοντας την εμπορική διαχείριση ενός πλοίου μπορούμε να διακρίνουμε τις τέσσερις κύριες κατηγορίες ναύλωσης οι οποίες είναι: (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

Την ναύλωση ταξιδιού (Voyage Charter):

Η ναύλωση αυτή είναι βραχυχρόνια. Ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος ο οποίος και αναλαμβάνει να μεταφέρει με το δικό του πλοίο για τον λογαριασμό του ναυλωτή μια

καθορισμένη ποσότητα φορτίου και σε συγκεκριμένα λιμάνια. Από την μεριά του ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να καταβάλλει ένα χρηματικό αντάλλαγμα (ναύλο- freight), το οποίο συνήθως υπολογίζεται ανά τόνο του μεταφερόμενου φορτίου(Schofield, 2005).

Την ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat ή Demise Charter):

Η ναύλωση αυτή είναι μακροχρόνια. Ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος ο οποίος ναυλώνει στον καλούμενου ως ναυλωτή το κουφάρι του πλοίου για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα και συνήθως για πάνω από δύο χρόνια. Ωστόσο σε αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής είναι εκείνος ο οποίος παίρνει τον έλεγχο του πλοίου όσον αφορά την επάνδρωση του, την ασφάλιση, την συντήρηση κλπ, για όσο χρόνο καθορίζεται από την συμφωνία, λειτουργεί δηλαδή σαν τον πλοιοκτήτη ενώ δίνει στον ίδιο τον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο αντάλλαγμα το οποίο καλείται μίσθωμα (hire). Το μόνο το οποίο αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης είναι το κόστος του κεφαλαίου του πλοίου (Γ.Π .Βλάχος & Σ. Ψύχου, 2000)

Τη χρονοναύλωση (Time Charter):

Η ναύλωση αυτή μπορεί να είναι είτε βραχυχρόνια, είτε μεσοχρόνια είτε μακροχρόνια, εξαρτάται από τη χρονική διάρκεια που θα έχει (ανάλογα την διάρκεια του ταξιδιού). Ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος ο οποίος παρέχει το πλοίο μαζί με το εκάστοτε πλήρωμα στον ναυλωτή για κάποιο συμφωνημένο χρόνο αλλά ο πλοιοκτήτης διακρατεί τον έλεγχο για τη λειτουργία του πλοίου(operation). Από την μεριά του ναυλωτής είναι εκείνος ο οποίος κάνει την εμπορική διαχείριση (commercial employment) για το πλοίο αλλά όχι όμως και την ναυσιπλοΐα (navigation). Ενώ ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανάλογα με το τι έχει συμφωνηθεί πληρώνει ένα μίσθωμα(hire) στον πλοιοκτήτη(Schofield, 2005).

Τη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment):

Η ναύλωση αυτή είναι μακροχρόνιας μορφής. Στην συγκεκριμένη αυτή ναύλωση ο πλοιοκτήτης δίνει υπόσχεση πως θα ικανοποιήσει τον ναυλωτή και τις ανάγκες του όσον αφορά την μεταφορά του φορτίου και στην συμφωνημένη χρονική διάρκεια. Τυπικά η εν λόγω ναύλωση θεωρείται σαν ένα είδος συμφωνίας για τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω της θάλασσας το οποίο εμπόρευμα θα φτάσει στον προορισμό του μετά από μεγάλο χρονικό

διάστημα. Τις περισσότερες φορές το συμβόλαιο αυτό έχει χρονική διάρκεια αρκετά μεγάλη η οποία και μπορεί να υπολογιστεί από έξι μήνες μέχρι και μερικά χρόνια ενώ περιλαμβάνει και περισσότερα από ένα ταξίδια. Παρ' όλα αυτά δεν μπορούμε να εξαιρέσουμε το παράδειγμα αυτό από περιπτώσεις που περιλαμβάνουν μικρό χρονικό διάστημα. (Γ.Π. Βλάχος & Σ. Ψύχου, 2000)

Ο ναύλος (freight) του ταξιδιού αποτελεί τον όρο με τον οποίο μπορούμε να χαρακτηρίσουμε την πληρωμή του πλοιοκτήτη, η οποία και συνήθως εκφράζεται σε USD για κάθε τόνο του μεταφερόμενου φορτίου. Από την άλλη όταν αναφερόμαστε στον τύπο ναύλωσης το οποίο περιέχει το χρόνο, κατά κύριο λόγο, (γυμνό φορτίο, χρονοναύλωση κλπ) όταν μιλάμε για την αμοιβή του πλοιοκτήτη, ο οποίος και έχει παραχωρήσει τη διαχείριση του πλοίου του στον εκάστοτε ναυλωτή, τότε την αμοιβή αυτή την καλούμε μίσθωμα (hire) η οποία ναύλωση πληρώνεται και αυτή συνήθως σε USD για κάθε ημέρα που απασχολείται το πλοίο. (Γ.Π. Βλάχος & Σ. Ψύχου, 2000)

Διαφορετικά η ναυλαγορά θα μπορούσε να ορισθεί και σαν ένα σύστημα με βάση το οποίο μπορούν να καθορισθούν οι ναύλοι. Προκειμένου όμως να αναλύσουμε αυτό το σύστημα θα πρέπει να λάβουμε υπόψη τα τέσσερα πιο βασικά συστατικά, τα οποία είναι:

- Τα πρόσωπα τα οποία και εκτελούν διαδικασίες
- Το χώρο μέσα στον οποίο προσδιορίζει την αγορά
- Τον τρόπο λειτουργίας της
- Τον τρόπο αλληλεπίδρασης των προσώπων και των καταστάσεων μέσα στην αγορά (Γ.Π. Βλάχος & Σ. Ψύχου, 2000).

2.1.1 Μορφές των Ναυλαγορών

Σύμφωνα με τα πέντε κριτήρια που ακολουθούν θα μπορέσουμε να διαχωρίσουμε την ναυλαγορά: (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010). Με βάση τον τύπο του πλοίου, οι πιο σημαντικές αγορές είναι:

- Αγοράδεξαμενόπλοιων (Chemical, Tanker, LPG/LNG Market)
- Αγοράπλοίωνεμπορευματοκιβωτίων (Containership Market)
- Αγορά πλοίων ξηρού φορτίου και πλοίων με διπλά καταστρώματα (Bulk Carrier & Tweendecker Market)

- Αγοράπλοίωνμικτούφορτίου (Combined Carrier Market)
- Αγορά πλοίων ψυγείων (ReeferMarket)
- Αγορά των πλοίων (RO/ROMarket)

Ανάλογα τον τύπο καθώς και τη φύση του φορτίου που μεταφέρεται:

- Αγοράυγρούφορτίου (Liquid Bulk Cargo Market)
- Αγοράξηρούφορτίου (Dry Bulk Cargo Market)
- Αγοράγενικούφορτίου (General Cargo Market)
- Αγοράειδικούφορτίου (Special Cargo Market)

Με βάση τον γεωγραφικό καταμερισμό: Ανάλογα με το γεωγραφικό πεδίο που απασχολεί και τον γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων δρόμων μεταφοράς μπορεί να δημιουργηθεί μια σειρά από άλλες επιμέρους αγορές. Με βάση την χρονική διάρκεια των ναύλων: Η κάθε ναυλαγορά ανάλογα με την χρονική διάρκεια χωρίζεται σε: βραχυχρόνια ναύλωση (spotmarket) και μακροχρόνια ναύλωση.Ακόμη η κάθε κύρια ναυλαγορά μπορεί να διακριθεί ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης: (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

- Αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου
- Αγορά εργολαβικών μεταφορών
- Αγορά ναυλώσεων ταξιδιού
- Αγορά χρονοναυλώσεων

2.1.2 Ζήτηση και Προσφορά στην Ναυτιλία

Η ναυτιλία καθώς και κάθε άλλη ελεύθερη ανταγωνιστική αγορά ορίζεται από τους κανόνες τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης θαλάσσιων υπηρεσιών. Ωστόσο το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς εμπεριέχει και την αγορά ναύλων, η οποία και είναι ο συνδετικός κρίκος ανάμεσα στην ζήτηση και την προσφορά και καθορίζει το επίπεδο των χρηματοροών το οποίο θα μετακινηθεί από τον ένα στον άλλο τομέα. (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010) Η ζήτηση των θαλάσσιων υπηρεσιών είναι παράγωγος της ζήτησης άρα εξαρτάται κατά απόλυτο βαθμό από την ζήτηση εμπορευμάτων, ημικατεργασμένων προϊόντων και πρώτων υλών. Οι αναμενόμενες μεταβλητές της ζήτησης επηρεάζουν άμεσα τις μεταβολές στα ναύλα, διότι μια ενδεχόμενη αύξηση των επιπέδων ναύλου, εξαιτίας της περιορισμένης μεταφορικής

ικανότητας σε κάποια κατηγορία πλοίου, οδηγεί σε μια παράλληλη αύξηση της ζήτησης για δημιουργία (κατασκευή) νέων πλοίων και επομένως στην αύξηση της αξίας των εν λόγω πλοίων. Αντίθετα, μια μείωση της ζήτησης θα προκαλέσει μείωση των ναύλων, σε μείωση για κατασκευή νέων πλοίων το οποίο και συνεπάγεται με τη μείωση της αξίας των πλοίων αυτών. (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010) Επομένως εξαιτίας της περιπλοκότητας αυτής θα πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη μόνο τους δέκα παράγοντες που μπορούν να επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση.

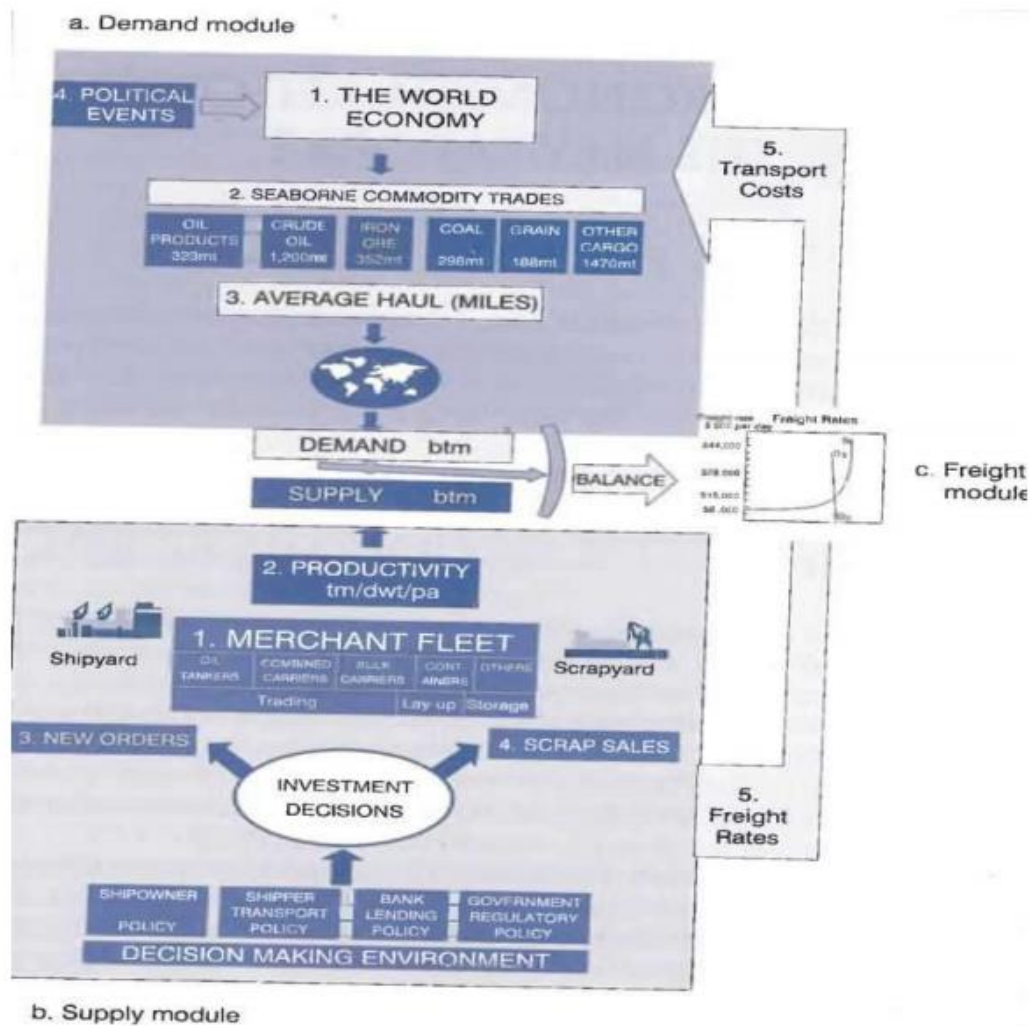
Οι πέντε βασικές μεταβλητές των θαλάσσιων αγορών είναι (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010):

- η παγκόσμια οικονομία (world economy)
- η μέση απόσταση που διανύει το πλοίο στην θαλάσσια διαδρομή του (average haul)
- οι διαδρομές των θαλάσσιων εμπορικών των φορτίων (seaborn commodity trades)
- τα πολιτικά γεγονότα (political events) καθώς και οι υπόλοιποι εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors)
- το κόστος της μεταφοράς (transport cost)

Οι άλλες πέντε μεταβλητές είναι:

- Η χωρητικότητα εμπορικών πλοίων παγκοσμίως (world fleet capacity)
- Οι ομάδες για τη λήψη αποφάσεων (decision makers)
- Οι διαλύσεις πλοίων (losses)
- καθώς και οι παραδόσεις νέων (ολοκαίνουργιων) πλοίων (ship building deliveries)
- Οι προσδοκίες που προκύπτουν από τις εξελίξεις στα ναύλα (freight rates and expectations)

Διάγραμμα 1.1 Το ενιαίο Μοντέλο της Ναυτιλιακής Αγοράς



Πηγή: Stopford M. "Maritime Economics" (Routledge, 1997, σελ. 116), www.economicsarena.com

2.1.3 Παγκόσμια Οικονομία

Η παγκόσμια οικονομία αναμφίβολα επηρεάζει την ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές. Έχει υπολογιστεί ότι το 80-85% από το παγκόσμιο εμπόριο (με βάση τους όρους του μεταφερόμενου φορτίου) φτάνει στον προορισμό τους μέσω θάλασσας, ενώ αν υπολογίσουμε σε τονομύλια τότε αυτό αυξάνεται σε 90-95%. Ακόμη έχει αποδειχτεί ότι οι αυξομειώσεις των ναύλων συνδέονται

με τις αντίστοιχες των κύκλων στην οικονομία παγκοσμίως. (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

2.1.4 Ναύλοι (freight rates and expectations)

Οι ναύλοι είναι ένα σημαντικό κομμάτι για τον καθορισμό της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών. Το επίπεδο στο οποίο κινούνται τα ναύλα λειτουργεί ουσιαστικά σαν ένα ρυθμιστή με βάση τον οποίο η αγορά προσφέρει κίνητρα σε εκείνους που λαμβάνουν αποφάσεις προκειμένου να προσαρμόσουν την προσφορά (των πλοίων) σε ένα βραχυχρόνιο επίπεδο ούτως ώστε να εντοπίσουν τρόπους για τη μείωση του κόστους σε ένα μακροχρόνιο επίπεδο. Παρ' όλα αυτά η εν λόγω αυτή σχέση είναι αμφίδρομη διότι το επίπεδο των ναύλων δέχεται επιρροή από τις ανθρώπινες αποφάσεις των ατόμων που είναι στην ναυτιλία (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

Στην ναυτιλιακή βιομηχανία έχουμε δύο βασικές πολιτικές για την τιμολόγηση, αυτή που διέπεται από την αγορά γραμμών καθώς και εκείνη που διέπεται από την ανοικτή ναυλαγορά (των ελεύθερων εμπορικών πλοίων). Η ναυτιλία γραμμών είναι μία ναυτιλιακή βιομηχανία που ασχολείται με την 'λιανική' πώληση υπηρεσιών μεταφοράς (retail shipping business), αφού παρέχει την μεταφορά προϊόντων μικρών ποσοτήτων από διαφορετικούς πελάτες με τιμές οι οποίες είναι προκαθορισμένες από τα εκάστοτε ναυλολόγια. Από την άλλη πλευρά η ναυτιλιακή βιομηχανία των χύδην φορτίων ασχολείται με την 'χονδρική' πώληση υπηρεσιών μεταφοράς (whole sale shipping business) διότι παρέχει υπηρεσίες σε λιγότερους πελάτες ενώ έχει μεγαλύτερες ποσότητες φορτίου και οι τιμές καθορίζονται σύμφωνα με την ελεύθερη αγορά. Το σύστημα τιμολόγησης, και στις δύο περιπτώσεις είναι καθοριστικό για την προφορά στις θαλάσσιες μεταφορές(Schofield, 2005).

Σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα η προσφορά στη χύδην ναυτιλία μπορεί και ανταποκρίνεται στις τιμές των ναύλων, αφού τα πλοία μπορούν να μεταβάλλουν την επιχειρησιακή τους ταχύτητα καθώς και να μετακινούνται από και προς τον παροπλισμό (lay-up). Ανάλογα εκείνοι που διαχειρίζονται πλοία των γραμμών μεταφοράς προσαρμόζουν την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφοράς τους. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα οι ναύλοι μπορούν να επηρεάζουν τις επενδυτικές αποφάσεις οι οποίες σχετίζονται και με τη διάλυση μεγαλύτερων ηλικιακά πλοίων ή ακόμα και με την παραγγελία καινούργιων. Αξίζει να σημειωθεί στο μέλλον πως η προσφορά μπορεί να επηρεαστεί και από διάφορα τεχνολογικά επιτεύγματα ή ακόμα και από τις διάφορες μεταβολές

στις τιμές των εισροών (όπως η αύξηση στις τιμές των καυσίμων) (Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, 2010).

2.2 Ρήτρες

Τα συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρητούς όρους (ρήτρες), με τους οποίους να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας (Schofield, 2005).

2.2.1 Ρήτρες χρονοασφάλισεως σκαφών (Institute Time Clause Hulls)

Οι ρήτρες χρονοασφάλισεως σκαφών I.T.C. HULLS εκδόθηκαν για πρώτη φορά το 1888 και από τότε είναι οι ευρύτερα διαδεδομένοι όροι ασφάλισεως πλοίων. Υπάρχουν διάφορα είδη I.T.C. Hulls όπως (Cookeetal., 2014):

- All Risks
- F.P.A. (Free of Particular Average)
- F.P.A. (Absolutely free of Particular Average)
- W.A. (With Average)

2.2.2 Ρήτρα συγκρούσεως (Running Down Clause)

Σ' αυτό τον όρο τα πιο σημαντικά σημεία είναι τα ακόλουθα (Schofield, 2005):

- Αστική Ευθύνη. Οι ασφαλιστές ενδιαφέρονται μόνο για την αστική ευθύνη του ασφαλιζομένου.
- Σύγκρουση. Σύγκρουση σημαίνει φυσική επαφή μεταξύ δύο πλοίων. Με τον όρο ευθύνη του ασφαλιζομένου συνεπεία συγκρούσεως εννοείται η ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται σε άλλο πλοίο και όχι στο ασφαλιζόμενο. Η συγκεκριμένη ρήτρα δεν ασχολείται με ζημιές του ασφαλιζομένου πλοίου, οι οποίες

καλύπτονται από άλλους όρους διότι η σύγκρουση είναι ένας από τους θαλάσσιους κινδύνους.

- Ποσά που ήδη πληρώθηκαν Οι ασφαλιστές δεν ασχολούνται με την ευθύνη του ασφαλιζόμενου μέχρις ότου τούτος πληρώσει για τις ζημιές που προξένησε επί άλλου πλοίου.
- Ζημιές του άλλου πλοίου Μόνο οι κάτωθι ζημιές του άλλου πλοίου καλύπτονται :
α) Ολική απώλεια του άλλου πλοίου β) Το κόστος επισκευής των ζημιών του άλλου πλοίου γ) Απώλεια κέρδους από το άλλο πλοίο ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου, λόγω καθυστέρησης ή απώλειας χρήσεως. δ) Έξοδα Γενικής αβαρίας που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου. ε) Έξοδα Ναυαγιστηρίων που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου.
- Το όριο των 3/4

Οι ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι για ζημιές που φθάνουν μέχρι και τα $\frac{3}{4}$ της ασφαλιζόμενης αξίας συν τα $\frac{3}{4}$ των εξόδων που θα κάνει ο ασφαλιζόμενος για να υπερασπίσει τις απόψεις του στο δικαστήριο, αν χρειασθεί. Το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ της ζημιάς καλύπτεται από τα P & I Clubs. Ας υποθεθεί ότι λόγω συγκρούσεως από λάθος του ασφαλιζόμενου πλοίου αυτό βυθίζεται και προκαλούνται και ζημιές σε άλλο πλοίο. Τότε οι ασφαλιστές εκτός από την ασφαλιζόμενη αξία που θα πληρώσουν για την ολική απώλεια του ασφαλισμένου πλοίου, θα πληρώσουν και τα $\frac{3}{4}$ της ζημιάς επί του άλλου πλοίου. Το υπόλοιπο $\frac{1}{4}$ θα καλυφθεί από το P & I Clubs. Εφ' όσον, όπως προαναφέρθηκε, η ευθύνη των ασφαλιστών φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας, βλέπουμε ότι σ' αυτή την περίπτωση οι ασφαλιστές πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία, και γι' αυτό το λόγο λέγεται ότι η ρήτρα σύγκρουσης είναι επιπρόσθετος όρος στο ασφαλιστήριο(Schofield, 2005).

2.2.3 Ρήτρα αδελφού πλοίου (Sister Ship Clause)

Ο όρος αυτός ορίζει ότι αν το πλοίο συγκρουσθεί με άλλο πλοίο που ανήκει ολόκληρο ή εν μέρει στους ίδιους πλοιοκτήτες ή το διαχειρίζεται η ίδια εταιρία, τότε ο ασφαλιζόμενος θα έχει τα ίδια δικαιώματα όπως στη ρήτρα συγκρούσεως (Cookeetal., 2014).

2.2.4 Ρήτρα ρυμούλκησης (Tow and Assist Clause)

Ενώ παλαιότερα δεν υπήρχαν περιορισμοί στη ρυμούλκηση του πλοίου, σήμερα οι ασφαλιστές τους έχουν επιβάλλει στις επιχειρήσεις ρυμούλκησης, λόγω του πρόσθετου κινδύνου που παρουσιάζεται κατ' αυτές. Το ασφάλιστρο που χρεώνεται αρχικά στους ασφαλιζόμενους δεν προβλέπει ποσοστό για πρόσθετους κινδύνους ρυμούλκησης, παρά μόνο για συνηθισμένες ρυμούλκησης στους λιμένες ή σε καταστάσεις ανάγκης. Δεν προβλέπεται ότι το πλοίο θα ρυμουλκηθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή ότι θα ρυμουλκήσει άλλο πλοίο, συνεπώς ρυμούλκηση επιτρέπεται μόνο όταν τα ασφαλιζόμενο πλοίο ή το πλοίο που βοηθά το ασφαλιζόμενο πλοίο, βρίσκεται σε κίνδυνο, ή πρόκειται για τις συνηθισμένες ρυμούλκησης στα λιμάνια ή με τη σύμφωνη γνώμη των ασφαλιστών. Ανακεφαλαιώνοντας, συμπεραίνουμε ότι η ρυμούλκηση μπορεί να αναληφθεί μόνο από το ασφαλιζόμενο πλοίο για να βοηθήσει πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο ή στην περίπτωση που υπάρχει συγκατάθεση των ασφαλιστών και εάν έχει γίνει πριν σύμβαση ρυμούλκησης (Schofield, 2005).

Το ασφαλιζόμενο πλοίο μπορεί να ρυμουλκηθεί χωρίς πρόσθετο ασφάλιστρο μόνο όταν βρίσκεται σε κίνδυνο, ή όταν βρίσκεται στον πλησιέστερο ασφαλή λιμένα ή τοποθεσία, ή όπως συνηθίζεται μέσα στα λιμάνια. Για πολλούς και διάφορους λόγους ένα πλοίο πιθανόν να χρειαστεί να πέσει δίπλα σ' ένα άλλο πλοίο. Σ' αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο δεν καλύπτεται. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το άλλο πλοίο είναι μια μπάριζα που συνήθως χρησιμοποιείται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Παρ' όλα αυτά η πρόθεση των ασφαλιστών δεν είναι να αποκλείσουν την ευθύνη τους για ζημιές του ασφαλιζόμενου πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση. Έτσι, όταν ο ασφαλιζόμενος γνωρίζει ότι θα πραγματοποιηθούν τέτοιες επιχειρήσεις, ειδοποιεί τους ασφαλιστές, οι οποίοι, χρεώνοντας ένα πρόσθετο ασφάλιστρο, αναλαμβάνουν να καλύψουν πιθανές ζημιές επί του

ασφαλισμένου πλοίου, καθώς επίσης και ζημιές επί του άλλου πλοίου, όπως στο R.D.C. (Cookeetal., 2014).

2.2.5 Ρήτρα συνεχίσεως καλύψεως (Continuation Clause)

Ένα χρονοασφαλιστήριο εκπνέει σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα, ανεξάρτητα από την κατάσταση ή την τοποθεσία του πλοίου. Η λήξη του ασφαλιστηρίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος, έχοντας υποστεί ζημιά, δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα για όλους τους ενδιαφερόμενους. Είναι λοιπόν προτιμότερο να καλύπτεται το πλοίο από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρά να αγωνίζονται οι πλοιοκτήτες να το ασφαλίσουν σε μια αγορά που θα είναι δύσκολο αν όχι αδύνατο να βρεθεί λόγω της καταστάσεως του πλοίου. Γι' αυτόν το λόγο το Continuation Clause συμπεριελήφθη στα I.T.C., ούτως ώστε, εάν υπάρξει ανάγκη να συνεχίζεται η παρεχόμενη από το ασφαλιστήριο κάλυψη μέχρι το λιμάνι προορισμού (Schofield, 2005).

Γενικά, πρέπει να δίνεται ειδοποίηση από πριν στους ασφαλιστές ότι υπάρχει πρόθεση να συνεχισθεί η ασφάλιση. Ο όρος δεν σκοπεύει να προστατεύσει αυτούς που παραβλέπουν την ημερομηνία λήξεως του συμβολαίου. Ακόμη, ο ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το Continuation Clause για να συνεχίσει μια ασφάλιση επί πλοίου παρά μόνο όταν τούτο βρίσκεται σ' ένα ενδιάμεσο λιμένα ή λιμένα καταφυγής. Τέλος, η συνέχιση της ασφαλίσεως δεν γίνεται επί χρονικής βάσεως, αλλά συνεχίζεται από την τοποθεσία που βρίσκεται το πλοίο κατά τη στιγμή της φυσικής λήξεως του ασφαλιστηρίου συμβολαίου μέχρι του τελικού προορισμού (Schofield, 2005).

2.2.6 Ρήτρα παραβιάσεως εγγυήσεως (Breach of Warranty Clause)

Γενικά, εγγύηση είναι μια υποχρέωση που δίνει ο ασφαλιζόμενος με την οποία βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας καταστάσεως ή αναλαμβάνει να πράξει ή να μη πράξει κάτι. Οι εγγυήσεις περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο για να εξασφαλίσει ο ασφαλιστής ότι ο κίνδυνος θα παραμείνει σ' όλη τη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου όπως ακριβώς τον είχε υπ' όψιν του όταν του προτάθηκε να τον καλύψει. Μερικές καταστάσεις οπωσδήποτε μεγαλώνουν τον κίνδυνο και σε τέτοιες περιπτώσεις επιβάλλεται από τους ασφαλιστές ένα πρόσθετο ασφαλιστρο για να καλυφθεί αυτός ο πρόσθετος κίνδυνος (Schofield, 2005).

Οι καταστάσεις που μεγαλώνουν τον κίνδυνο συνδέονται, σε γενικές γραμμές, με το φορτίο που μεταφέρεται επί του ασφαλισμένου πλοίου, το είδος του εμπορίου με το οποίο

ασχολείται το ασφαλισμένο πλοίο, τα γεωγραφικά όρια ναυσιπλοΐας του, τη ρυμούλκηση και την ναυαγιαίρεση. Παραβίαση των ανωτέρω εγγυήσεων συγχωρείται μόνον όταν δοθεί ειδοποίηση αμέσως στους ασφαλιστές αφού οι πλοιοκτήτες μάθουν ότι έγινε μια παραβίαση ή ότι πρόκειται να γίνει, ή όταν συμφωνηθεί οποιοσδήποτε όρος, ή όταν συμφωνηθεί το ύψος του προσθέτου ασφαλιστρού (Γκιζιάκης και συν., 2006).

2.2.7 Ρήτρα πωλήσεως πλοίου (Sale of Vessel Clause)

Ο όρος αυτός συμπερασματικά σημαίνει ότι (Schofield, 2005) :

- Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ακυρώνεται με την πώληση του πλοίου ή τη μεταβίβαση της διαχείρισής του.
- Ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αποφεύγεται μόνον εάν οι ασφαλιστές συμφωνήσουν γραπτώς ότι επιθυμούν να συνεχίσουν την ασφάλιση.
- Η ακύρωση σύμφωνα με το Continuation Clause αναβάλλεται μέχρις ότου το πλοίο φθάσει στον τελικό προορισμό του.
- Οι ασφαλιστές είναι υποχρεωμένοι να επιστρέψουν την αναλογία των ασφαλιστρού που αναλογεί από την ακύρωση μέχρι την λήξη της ασφαλιστικής περιόδου.
- Ο όρος αυτός ενεργοποιείται από την πώληση του πλοίου έστω και αν αυτό παραμένει υπό την αυτή διαχείριση, μολονότι σ' αυτές τις περιπτώσεις είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι ασφαλιστές θα θελήσουν να συνεχίσουν την ασφάλιση.
- Δεν πρέπει κανείς να βγάλει το συμπέρασμα ότι είναι μια προστασία για τους ασφαλιστές που μπορούν έτσι να εμποδίσουν μια μεταβίβαση του συμβολαίου χωρίς την έγκρισή τους.
- Η ρήτρα αυτή έχει μεγαλύτερη ισχύ από κάθε άλλη που φαίνεται ότι είναι αντίθετη.

2.3 Αποζημίωση

Το ποσό το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει από το ασφαλιστήριο που τον καλύπτει εξ αιτίας κάποιας απώλειας, στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλίσιμης αξίας, ή στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου μέχρι την

πλήρη έκταση της αξίας που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, καλείται μέτρο αποζημίωσης. Όταν υπάρχει απώλεια καλυπτόμενη από το ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής ή ο κάθε ασφαλιστής εάν υπάρχουν περισσότεροι από ένας, είναι υπεύθυνος για αναλογία στο μέτρο αποζημίωσης ίση με την αναλογία του ποσού της συνεισφοράς του προς την αξία που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου, ή προς την ασφαλίσιμη αξία στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου (Schofield, 2005).

Όταν το πλοίο υφίσταται ζημιά, αλλά δεν καταστρέφεται ολοσχερώς, το μέτρο της αποζημίωσης σύμφωνα και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, υπολογίζεται ως ακολούθως (Schofield, 2005):

- Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος των επισκευών, μείον τις συνηθισμένες κρατήσεις, αλλά το ασφαλιστικό ποσό σχετικά με οποιαδήποτε ζημιά δεν θα ξεπερασθεί.
- Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί μόνο μερικώς, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος τέτοιων επισκευών, υπολογισμένο όπως παραπάνω και δικαιούται ακόμη να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας, αν υφίσταται, που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβεί το κόστος επισκευής ολόκληρης της ζημιάς, υπολογισμένο όπως παραπάνω.
- Όταν το πλοίο δεν έχει επισκευασθεί και δεν έχει πουληθεί ανεπισκεύαστο κατά τη διάρκεια του κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, αλλά όχι υπεράνω του λογικού κόστους επισκευής της ζημιάς, υπολογισμένου όπως παραπάνω.

Σύμφωνα με τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα (Marine Insurance Act, 1906), όταν δύο ή περισσότερα ασφαλιστήρια συνάπτονται από τον ασφαλισμένο ή εκ μέρους του ίδιου, για το ίδιο εγχείρημα και συμφέρον ή οποιοδήποτε τμήμα τους και τα ασφαλισθέντα ποσά υπερβαίνουν την αποζημίωση που επιτρέπεται από το Νόμο, τότε λέγεται ότι ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση (Cookeetal., 2014).

Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλισμένος μπορεί να διεκδικήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές με όποια σειρά ο ίδιος θεωρεί κατάλληλη, με την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει ποσό που να υπερβαίνει την αποζημίωση που επιτρέπεται από το Νόμο. Όταν το συμβόλαιό του είναι

εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την εκτίμηση για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστή, ανεξάρτητα από την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου. Όταν το συμβόλαιο δεν είναι εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει σε σχέση με την ολική ασφαλίσιμη αξία για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε ασφαλιστή (Cookeetal., 2014).

Σύμφωνα με το τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα επίσης, όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλον κατά θαλασσίων κινδύνων, τότε λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση. Σ' αυτή την περίπτωση δεν ισχύουν οι διατάξεις του Νόμου που σχετίζονται με το ασφαλιστήριο, αλλά εγγύηση ή άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί, αντικαθιστά το ασφαλιστήριο. Επίσης, οι διατάξεις του Νόμου αυτού μπορούν να τροποποιηθούν μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων, η οποία θα διέπεται από τους όρους των ασφαλιστηρίων και τους κανονισμούς των συνεταιρισμών. Εκτός των παραπάνω εξαιρέσεων οι διατάξεις του Νόμου ισχύουν στην αμοιβαία ασφάλιση (Schofield, 2005).

Κεφάλαιο 3: Εισαγωγή στις Συμβάσεις Νάυλωσης

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε ανάλυση κάποιων βασικών εννοιών των ναυλοσυμφώνων και της ναύλωσης, καθώς και των ρητρών και της αποζημίωσης. Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει περιγραφή όσον αφορά το πώς οι έννοιες αυτές εφαρμόζονται σε διαφορετικά περιστατικά τόσο στο ελληνικό, όσο και στο αγγλικό ναυτικό δίκαιο.

3.1 Ο θεσμός της Frustration και η λύση της σύμβασης ναύλωσης λόγω φυσικής αδυναμίας

Απώλεια του πλοίου στις συμβάσεις ναύλωσης παρατηρείται στην περίπτωση ολοσχερούς υλικής του καταστροφής, όταν το πλοίο βυθιστεί, ή υποστεί ζημίες σε βαθμό που είναι αδυνατόν να επιδιορθωθούν. Ομοίως, η μή παροδική απώλεια της φυσικής εξουσίας του πλοιοκτήτη επ' αυτού, που παρατηρείται σε περιπτώσεις πειρατείας ισοδυναμεί με απώλεια του πλοίου¹. Παρεμπιμπτόντως σημειώνεται πως στην ενότητα αυτή δεν θα λάβουμε υπόψιν συμβάντα όπου για την απώλεια του πλοίου την ευθύνη έχει ο εκναυλωτής, όπως συμβαίνει στην περίπτωση που η απώλεια του πλοίου καταλογίζεται σε αναξιοπλοΐα του² ή αντίθετα, για την απώλεια του πλοίου την ευθύνη έχει ο ναυλωτής, όπως συμβαίνει στην περίπτωση που ο τελευταίος αθετεί την υποχρέωσή του να προτείνει ασφαλείς λιμένες³ (Χριστοδούλου, 2007).

Στις τελευταίες περιπτώσεις η ευθύνη βαρύνει το μέρος το οποίο καταστρατηγεί την αντιστοιχη υποχρέωση και ως εκ τούτου οφείλει να αποζημιώσει το έτερο μέλος. Η εφαρμογή της frustration κωλύεται καθώς πρόκειται για περιπτώσεις προφανούς εκούσιας εμπλοκής, η οποία προκλήθηκε από υπαιτιότητα του ίδιου του εκναυλωτή ή ναυλωτή αντίστοιχα³.

Τα γεγονότα που σχετίζονται με την απώλεια του караβιού συχνά αποτελούν αντικείμενο πλήρους συμβατικής πρόβλεψης (ship loss clauses)⁴. Σε τέτοια περιστατικά η αντίστοιχη ρήτρα της σύμβασης, προβλέπει συνήθως ότι η απώλεια του πλοίου επιφέρει τη λύση

¹ Βλ. Δ. Χριστοδούλου, Προϋποθέσεις και αποτελέσματα της εγκατάλειψης στη θαλάσσια ασφάλιση, Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά διημερίδας - Χίος Μαΐου 2006, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2007, σελ. 180, όπου και περαιτέρω ανάλυση.

² Monarch Steamship Co. Limited v. Karshamns Oljefabriker (A/B) [1919] A.C. 196.

³ Βλ. Simon Baughen, Shipping Law, 6η εκδ. σελ. 263

⁴ Ρήτρα 15 του ναυλοσυμφώνου Balttime 1939, ρήτρα 1 του ναυλοσυμφώνου Gentime, η ρήτρα 18 του ναυλοσυμφώνου Intertanktime 80, η ρήτρα 20 του Shelltime 4, η ρήτρα 3(d) του STB Time, ρήτρα 28(c) του ναυλοσυμφώνου Barecon 2001.

της σύμβασης, ενώ συγχρόνως ρυθμίζονται και τα σχετικά με τον ναύλο ζητήματα. Ενόψει της θέσης αυτής, περιπτώσεις εφαρμογής του θεσμού της frustration με αφορμή την απώλεια του πλοίου, θα είναι σπάνιες. Σε περίπτωση όμως που η σύμβαση ναύλωσης δεν περιέχει σχετική πρόβλεψη, και για την απώλεια του πλοίου δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη, τότε θα έχει να κάνει με περίπτωση φυσικής αδυναμίας, αντίστοιχης με αυτήν της υπόθεσης Paradine, οπότε θα επακολουθεί διακοπή της σύμβασης με τον θεσμό της frustration και αποδέσμευση των μερών από το καθήκον περαιτέρω εκτέλεσής της⁵ (Goldberg, 2011).

Ταυτόχρονα το ίδιο αποτέλεσμα, δηλαδή την απότομη διακοπή της σύμβασης εξαιτίας στοιχειοθέτησης της αδυναμίας σε πραγματικό επίπεδο, μπορεί να προκληθεί και στην περίπτωση που χαθεί ή καταστραφεί καταλυτικό στοιχείο για την εκτέλεσή της, όπως τούτο συνάγεται από τους όρους της⁶.

Ωστόσο, σε ορισμένες συμβάσεις ναύλωσης, οι ρήτρες που ρυθμίζουν τις σχετικές με την απώλεια του πλοίου, συνέπειες διαλαμβάνουν απλώς ότι σε περίπτωση απώλειας του πλοίου αναστέλλεται η υποχρέωση καταβολής του ναύλου χωρίς να περιέχουν ρητή πρόβλεψη περί λύσης της σχετικής σύμβασης συνεπεία του περιστατικού απώλειας του πλοίου⁷. Η διατύπωση αυτή εγείρει ζητήματα ερμηνείας και καθορισμού της θέσης στην οποία περιέρχονται τα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα, διερευνάται αν η διατύπωση αυτή επαρκεί για να θέσει εκτός πεδίου εφαρμογής τον θεσμό της frustration ή αν υπάρχει ακόμη περιθώριο για την εφαρμογή της (Χριστοδούλου, 2007).

Η απάντηση στο ερευνώμενο ζήτημα τυγχάνει μείζονος σημασίας, καθώς θα καθορίσει τον τρόπο διαμόρφωσης των σχέσεων των συμβαλλομένων μερών και στην περίπτωση των συμβάσεων time charters αλλά και των συμβάσεων bareboat θα ενεργοποιήσει, όπως θα δούμε σχετικώς, την εφαρμογή του Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943.

⁵ Χαρακτηριστική ως προς τούτο είναι η υπόθεση Nickoll & Kinght v. Ashton, Edridge & Co [1901]2 K.B.126, στην οποία η σύμβαση ναύλωσης (φορτίου με σπόρους βαμβακιού) λύθηκε και τα μέρη αποδεσμεύτηκαν από αυτήν, επειδή το πλοίο που καθορίστηκε στην σύμβαση ναύλωσης μετά την προσάραξή του απώλεσε την αξιοπλοία του.

⁶Βλ. Scrutton, ό.π., σελ. 31, J. Wadis" ό.π.π. σελ. 1597.

⁷ Ρήτρα 15 Baltimore 1939. Το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής δεν πρέπει να συγχέεται με την ρήτρα off-hire, καθώς η τελευταία καλύπτει το ενδεχόμενο προσωρινής μη διαθεσιμότητας του πλοίου.

Χρήσιμη βοήθεια θα μπορούσε κάποιος να αντλήσει στην αναδίφιση αυτή, από την υπόθεση *Blane Steam ships Ltd v Minister of Transport*⁸, για την οποία το δικαστήριο προέβη στην ερμηνεία της ρήτρας που μας απασχολεί, κλίνοντας υπέρ της θέσης ότι η διατύπωσή της με τον τρόπο που αναφέραμε, αφήνει περιθώριο εφαρμογής του θεσμού της frustration στην περίπτωση απώλειας του πλοίου⁹. Με σύμβαση ναύλωσης γυμνού πλοίου σε ισχύ, το πλοίο *Empire Gladstone*, της οποίας ναύλωσης η χρονική διάρκεια καθορίστηκε στα 5 έτη, ο ναυλωτής επελήφθη την δέσμευση να ασφαλίσει το πλοίο μέχρι το ποσό των £130.000 λιρών, διαφύλασσε δε το δικαίωμα να προχωρήσει στην εξαγορά του πλοίου στην τρέχουσα αξία του, με τον όρο ότι θα έκανε τούτο 3 μήνες πριν λήξη της σύμβασης. Στις 5 Σεπτεμβρίου 1950 το πλοίο προσάραξε και καταστράφηκε ολοσχερώς, δύο μέρες δε αργότερα, ο ναυλωτής δήλωσε ότι θα ασκήσει το

⁸ [1951] 2 KB 965 (C.A.)

⁹ Θα μπορούσε να επωθεί ότι ως προς το κρινόμενο ζήτημα, το δικαστήριο δεν έλαβε ξεκάθαρη θέση εκμεταλλεζόμενο και το γεγονός ότι το ζήτημα που τέθηκε ενώπιον του αφορούσε την άσκηση του δικαιώματος εξαγοράς του πλοίου που προϋπέθετε ενεργή την σύμβαση ναύλωσης. Αφορμή για την διατύπωση αυτής της αμφισβήτησης έδωσαν τα όσα υποστήριξε ο δικαστής Morris ότι « This ship ... was on Sept. 6 in such a state that she could not again be used for the purposes of the charter. There must, I think, be implied into the contract a term to the effect that in those circumstances the charter-party was at an end», όπως επίσης και ότι «I have come to the conclusion that it is necessary to imply a term in the charterparty to the effect that as from the time when hire-payments cease to be due, the charter-party terminates. Such termination would end the hiring, and its date would mark 'the expiration' of the charterparty.»

Τη θέση ότι η σύμβαση ναύλωσης στην υπόθεση αυτή λύθηκε με την εφαρμογή του θεσμού της frustration στη θεωρία υιοθετούν οι Mark Davis, *ό.π.*, σελ 247, John Wi/son, *ό.π.*, σελ 39, Scrutton, *ό.π.* σελ 30, John Wea/e, *Hypothetical test with a practical application*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2013, σελ 260-261, Thomas Carver, *Carriage of Goods by sea*, σελ. 546, πιο επιφυλακτικοί οι συγγραφείς του *Time Charters*, *ό.π.*, σελ 477, αν τελικώς η ρήτρα αφήνει περιθώριο εφαρμογής του θεσμού της frustration ή αν η ρήτρα εμπεριέχει πλήρη πρόβλεψη ώστε η λύση της σύμβασης να επέρχεται με την τεχνική των implied terms. Αντίθετη θέση εκφράζεται στην έκδοση 2003 του βιβλίου *Time Charters των Wi/ford, Coghlin, Kimba/l* σελ. 439, όπου σχετικά με την παρόμοια ρήτρα 16 του NYPE αναφέρεται ότι «are incomplete provisions, so that in appropriate circumstances the doctrine of frustration will apply to discharge the parties automatically and the term as to repayment of hire may be modified by the law reform (Frustratt Contracts) Act 1954».

Επίσης και η (μεταγενέστερη) νομολογία υιοθετεί τη θέση ότι η εν λόγω υπόθεση αποτελεί υπόθεση στην οποία η λύση της σύμβασης επήλθε με το θεσμό της frustration, βλ. *The Kyla* [2013] 1 *Lloyd'sRep*. Ωστόσο, στην υπόθεση *Terko Rederiernev Petroleo Brasileiro Sa (The Badagry)* [1985] 1 *Lloyd'sR395* το Court of Appeal, φάνηκε ότι αμφιταλαντεύεται ως προς την ερμηνεία της ρήτρας που εξετάζουμε, υπολαμβάνοντας ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο θεσμός της frustration. Ειδικότερα, επιλαμβανόμενο υποθέσεως χρονοναύλωσης με ναυλοσύμφωνο NYPE 46 διάρκειας οκτώ ετών, η ρήτρα 1 του οποίου έχει παρόμοια όπως και η εξεταζόμενη ρήτρα διατύπωση, όπου το πλοίο καταστράφηκε εξαιτίας πυρκαγιάς και έκρηξης στο μηχανοστάσιό του, το δικαστήριο διατύπωσε την θέση ότι «it was eventually agreed by Mr Bateson {for the owner} that the charterer would not need these condensation to excuse him from continuing to pay hire after the loss of the vessel. This would follow either on the basis of frustration or by reason of a necessary implication from the provisions of the first sentence of clause 16».

απορρέον, από την σε ισχύ ευρισκόμενη, κατά τους ισχυρισμούς του, σύμβαση ναύλωσης, δικαίωμα αγοράς του πλοίου¹⁰ (Χριστοδούλου, 2007).

Τελικώς το Court of Appeal, απεφάνθη ότι η σύμβαση είχε τερματισθεί με το θεσμό της frustration ήδη από την καταστροφή του πλοίου προτού δηλαδή ο ναυλωτής προβεί στην σχετική του δήλωση περί εξαγοράς του πλοίου, η οποία προϋπέθετε σύμβαση ναύλωσης ενεργή. Αξίζει να αναφερθεί ότι η διακοπή της σύμβασης με τον παραπάνω τρόπο, καθιστά μη ισχυρή την ρήτρα που αφορά την υποκατάσταση του πλοίου (substitution clause), εκτός και αν η ρήτρα αυτή έχει διατυπωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δύναται να δημιουργηθεί, λόγος περί ύπαρξης δυνατότητας υποκατάστασης του πλοίου κατόπιν της καταστροφής του αρχικού ορισθέντος¹¹ (Χριστοδούλου, 2007).

3.2 Commercial Loss (The Moss v. Smith rule)

Η υποχρέωση που φέρει ο εκναυλωτής περί αποκατάστασης των ζημιών του πλοίου ή επισκευής του¹², δημιουργεί ζητήματα στην εξέλιξη της σύμβασης όταν το πλοίο δεν έχει καταστραφεί ολοκληρωτικά, αλλά έχει υποστεί ζημιές σε τέτοιο βαθμό, ώστε η αποκατάστασή του να κρίνεται μη συμφέρουσα, διότι υπάρχει η εκτίμηση ότι η εμπορική αξία του πλοίου μετά την αποκατάσταση θα υπολείπεται του κόστους αποκατάστασης (commercial loss). Το περιστατικό που εξετάζουμε υπό όρους ελληνικού ναυτικού ασφαλιστικού δικαίου προσιδιάζει την πρόβλεψη της διάταξης του άρθρου 281 εδ. β' ΚΙΝΔ, η οποία θέτει όρια ως προς την οικονομική επιβάρυνση για την αποκατάσταση της ζημίας του πλοίου (Χριστοδούλου, 2007).

Αρχικώς τα δικαστήρια, αντιμετωπίζοντας αξιώσεις που προβλήθηκαν με αφορμή τις περιπτώσεις αυτές, θεμελίωσαν την κρίση τους στην βάση των συμβατικών εκείνων όρων που εξαιρούν την ευθύνη του εκναυλωτή για απώλεια που προκλήθηκε από θαλάσσιο κίνδυνο¹³. Η θέση στην οποία κατέληξε η νομολογία και άρχισε ήδη από την υπόθεση Moss v. Smith να

¹⁰ Ο ναυλωτής με τον τρόπο αυτόν επιδίωξε να κερδίσει την διαφορά μεταξύ της χαμηλής αξίας του πλοίου και του ασφαλισματος που θα εισέπραττε σε περίπτωση πραγματοποίησης της εξαγοράς του πλοίου.

¹¹ Με τον τρόπο αυτό το δικαστήριο έπαιρνε απόσταση από την θέση που είχε υιοθετηθεί στην υπόθεση Societe Anonyme Maritime et Commerciale v. Anglo-iranian Oil [1953] 2 Lloyd's Rep 466 , 469

¹² Βεβαίως ο πλοιοκτήτης πάντα έχει την υποχρέωση αξιοπλοίας καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης.

¹³ Πρόκειται για την γνωστή ως “perils of the sea” ρήτρα. Αναφέρουμε ότι τέτοιες ρήτρες, οι οποίες απαριθμούν περιστατικά η επέλευση των οποίων οδηγεί στην απαλλαγή του εκναυλωτή ή του ναυλωτή από την ευθύνη τους, περιέχονται σε πολλά ναυλοσύμφωνα και ενδεικτικά : στο ναυλοσύμφωνο Baltimore 1939 (ρήτρα 12), Gentime (ρήτρα 19), NYPE 46 (ρήτρες 16 και 24), NYPE 93 (ρήτρες 21 και 31α), Intertanktime 80 (ρήτρα 28), BPTIME (ρήτρα 35.1), Shelltime (ρήτρα 27α)

υιοθετείται, εκκινώντας από την παραδοχή ότι οι όροι αυτοί κατατείνουν στην προστασία του εκναυλωτή, οδηγεί στην αποδέσμευση του εκναυλωτή από την ευθύνη του για την μη επιτέλεση της σύμβασης, στην περίπτωση που το κόστος επιδιόρθωσης των ζημιών που έχει υποστεί το πλοίο υπερβαίνει την αγοραία, μετά την επιδιόρθωση αυτών, αξία του, ο δε εκναυλωτής, θεωρώντας εύλογα ότι η επιδιόρθωση τους κρίνεται ασύμφορη οικονομικά, επιλέγει να μην προβεί σε εργασίες επιδιόρθωσης του πλοίου. Με τις σκέψεις αυτές και μολονότι στις αποφάσεις αυτές γίνεται λόγος περί απαλλαγής του εκναυλωτή από την υποχρέωση εκτέλεσης της σύμβασης, δεν ετέθη ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration (Goldberg, 2011).

3.3 The Kyla - Ο κανόνας Moss v. Smith και η διασπορά του κινδύνου κατά την σύνταξη της σύμβασης ναύλωσης

Το ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration στην περίπτωση που το κόστος αποκατάστασης των ζημιών υπερβαίνει την αξία του πλοίου επανεξετάσθηκε στην υπόθεση the Kyla¹⁴. Το δικαστήριο απασχόλησε υπόθεση στην οποία το πλοίο μετά από σύγκρουση υπέστη ζημιές τέτοιες, οι οποίες ξεπερνούσαν κατά πολύ σε κόστος επιδιόρθωσης την εμπορική του αξία, η σχετική όμως σύμβαση ναύλωσης περιλάμβανε τον όρο ότι ο εκναυλωτής είχε την δέσμευση να διατηρεί το πλοίο, καθ' όλη την διάρκεια της σύμβασης, ασφαλισμένο σε αξία που ξεπερνούσε κατά πολύ την αξία επιδιόρθωσης των ζημιών που είχε υποστεί κατά την σύγκρουση. Με βάση την δεδομένη κατάσταση ο εκναυλωτής μετά την σύγκρουση ισχυρίσθηκε ότι η σύμβαση ναύλωσης είχε λυθεί με την εφαρμογή του θεσμού της frustration (Χριστοδούλου, 2007).

Σε αυτή την υπόθεση και πάλι εμφανίστηκε στο προσκήνιο το ζήτημα αδυναμίας εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης όταν το κόστος επιδιόρθωσης των ζημιών που υπέστη το πλοίο υπερβαίνει την αξία του (μετά την αποκατάσταση). Στον αντίποδα όμως με τις υποθέσεις που αναφέραμε παραπάνω όπου η προβληματική εντάχθηκε στο πλαίσιο ερμηνείας της ρήτρας "perils of sea", στην υπόθεση the Kyla για πρώτη φορά τέθηκε ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration. Το δικαστήριο, αφού προηγουμένως επισκόπησε την νομολογία Moss v. Smith ως και τις μεταγενέστερες αυτής αποφάσεις, επικεντρώθηκε στην ερμηνεία του όρου εκείνου της σύμβασης ναύλωσης με τον οποίο ο εκναυλωτής αναλάμβανε την υποχρέωση να διατηρεί

¹⁴ Bunge SA v. Kyla Shipping Co Ltd (The "Kyla") [2012] EWHC 3522 (Comm), The Kyla [2013] 1 Lloyd's Rep. 565, βλ. Th.Nikaki, International Recent Development : United Kingdom, 37 Tul. Mar. L. J. 591,604 (2013), σελ. 599 - 601 για σύντομη περιγραφή της υπόθεσης.

ασφάλεια hull and machinery σε ύψος που ξεπερνούσε κατά πολύ την αξία του πλοίου μετά από μια ενδεχόμενη αποκατάσταση των (εκτεταμένων) ζημιών που πράγματι είχε υποστεί (Goldberg, 2011).

Τελικώς το δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό περί λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, ανατρέποντας την σχετική διαιτητική απόφαση, κρίνοντας ότι τα μέρη με την ρήτρα αυτή όχι μόνο είχαν προβλέψει και ρυθμίσει την περίπτωση πρόκλησης ζημιών στο πλοίο, (η αξία του οποίου μετά την αποκατάσταση τους θα υπολειπόταν του κόστους αποκατάστασης) αλλά επιπροσθέτως, κατά την κατανομή του κινδύνου είχαν επιρρίψει αυτόν στον εκναυλωτή. Με τον τρόπο αυτό, και επί τη βάσει των συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών, η ρήτρα που επέβαλλε στον εκναυλωτή να διατηρεί ασφάλεια hull and machinery σε ύψος που ξεπερνούσε κατά πολύ την αξία του πλοίου μετά την επιδιόρθωση των ζημιών που υπέστη, λειτούργησε ως λόγος αποκλεισμού εφαρμογής του θεσμού της frustration.

3.4 Προβλέψη για καταστροφή ή ζημιά του φορτίου

Δεν θα πρέπει να παραλειφθούν κάποιες σημαντικές αναφορές σχετικά με το ενδεχόμενο που το αντικείμενο καταστροφής δεν είναι το καράβι αλλά το φορτίο. Το πρόβλημα αυτό κρίνεται ιδιαίτερα σοβαρό κυρίως στα περιστατικά ναύλωσης ταξιδιού, αν λάβουμε υπόψη και τον σκοπό της εν λόγω ναύλωσης, ο οποίος συνίσταται στην μεταφορά «συγκεκριμένου φορτίου, σε συγκεκριμένο χρόνο και μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων»¹⁵. Στις συγκεκριμένες συμβάσεις, γίνεται σαφές ότι όταν το φορτίο, μετά την φόρτωση, έχει ολοκληρωτικά καταστραφεί ή έχει υποστεί τέτοιες ζημιές ώστε να καθίσταται μη δυνατό να μεταφερθεί στον λιμένα προορισμού και όταν για τα συγκεκριμένα γεγονότα δεν φέρουν ευθύνη τα συμβαλλόμενα μέρη, υφίσταται δυνατότητα εφαρμογής του θεσμού της frustration, η οποία και θα προμηνύει την διακοπή της σύμβασης ναύλωσης¹⁶. Όπως ειπώθηκε και παραπάνω όσον αφορά τις ζημιές τις οποίες έχει δεχθεί το πλοίο, στο ίδιο αποτέλεσμα θα οδηγηθούμε και όταν οι ζημιές που έχει δεχθεί το φορτίο δύναται να αποκατασταθούν αλλά κάτι τέτοιο χαρακτηρίζεται οικονομικά ασύμφορο.

¹⁵ Α. Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 5η έκδ., σελ. 42

¹⁶ Julian Cooke, Timothy Young Q.C., Julian Kegny, Johny D. Kimbal and Tohmas H. Belknap Jr *Voyage Charters*, 4η έκδ., σελ. 704

Περιστατικό όπου ο θεσμός της frustration επιπροσθέτως θα τύχει εφαρμογής, συγκροτεί και αυτο της καταστροφής φορτίου εν γένει οπότε και δεν τίθεται και ανάλογο ζήτημα περι αντικατάστασής αυτού. Θα πρέπει ταυτόχρονα να αντιμετωπιστεί και το ενδεχόμενο ανάκυψης ζητήματος ως προς την δυνατότητα ανεύρεσης εναλλακτικής πηγής για την προμήθεια του φορτίου, το οποίο όταν είναι εν γένει μόνο ορισμένο ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να το αντικαταστήσει¹⁷. Σε κάθε περίπτωση, το τελευταίο ενδεχόμενο πρέπει να διαχωρισθεί από το ενδεχόμενο κατά το οποίο ο προμηθευτής δεν δύναται να τηρήσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις έναντι στον ναυλωτή, ενδεχόμενο το οποίο δεν μπορεί να προκαλέσει τη λύση της σύμβασης ναύλωσης με τον θεσμό της frustration¹⁸.

3.5 ΚΙΝΔ και οι προβλέψεις του στην απώλεια πλοίου

Ρύθμιση στα σοβαρά αυτά ζητήματα που αναφέραμε παραπάνω, περί της αδυναμίας δηλαδή παροχής του εκναυλωτή, σαν αποτέλεσμα της απώλειας του πλοίου ορίζεται στην διάταξη του άρθρου 159 του ΚΙΝΔ, η οποία καθότι αποτελεί ρύθμιση ειδική σε σύγκριση με τις γενικές διατάξεις του ΑΚ περί αδυναμίας παροχής στις αμφοτεροβαρείς συμβάσεις, εξαιρεί, κατ' αρχήν, την εφαρμογή των τελευταίων¹⁹.

Στην προκειμένη διαταξη γίνεται λόγος εκτός από το ενδεχόμενο της απώλειας του πλοίου και για ορισμένα άλλα γεγονότα που προξενούν διακοπή της σύμβασης ναύλωσης. Εντούτοις, για λόγους μεθοδολογικούς στην παρούσα ενότητα, θα αναφερθούμε σε περιστατικά τα οποία συνδέονται με την απώλεια και την αδυναμία του πλοίου, ενώ σε επόμενη ενότητα θα γίνει αναφορά και στα περιστατικά που αφορούν ζητήματα τα οποία θα μπορούσαν να προξενήσουν μεγάλη καθυστέρηση στην περάτωση της σύμβασης (Goldberg, 2011).

Από την περιοριστική απαρίθμηση των λόγων λύσης της σύμβασης ναύλωσης στην διάταξη του άρθρου 159 παρ. 1 ΚΙΝΔ, προκύπτει ότι η σύμβαση ναύλωσης λύεται όταν το πλοίο

¹⁷ Βλ. την υπόθεση the Faro, E.B. Aaby's Radeeri v. Lep Transport (1948) 82 LIL Rep. 465, στην οποία ο εναγόμενος ναυλωτής ναύλωσε το πλοίο Faro, για να μεταφέρει φορτίο με μαλλί από το Goole στο Rostock. Το φορτίο ήταν αποθηκευμένο στην αποθήκη στο Goole για αποστολή όταν μία από τις αποθήκες αυτές κάηκε και κατέστρεψε το φορτίο στον μεγαλύτερο βαθμό. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι η σύμβαση είχε λυθεί με την εφαρμογή της frustration, αλλά το δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορούσε να στοιχειοθετηθεί frustration, καθώς απέμεινε μία μη αμελητέα ποσότητα, αλλά κυρίως επειδή ο ναυλωτής είχε την δυνατότητα να αποκτήσει το φορτίο από άλλη πηγή

¹⁸ Atisa v Aztec [1983] 2 Lloyd's Rep. 579, Societe Co- Operative Suisse des Cereales et matieres Fourrageres v La Plata Cereal Co S.A. (1947) 80 LIL Rep. 530.

¹⁹ Α. Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τομος 2ος, 5η εκδ., 2005, σελ. 259

εξαιτίας τυχαίας απώλειας, τυχαίας περιέλευσης σε κατάσταση μόνιμης ανικανότητας πλού, διαρπαγής ή λεηλάτησης μετά την κατάρτιση της σύμβασης και πριν από την έναρξη του πλού δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον συγκεκριμένο πλού²⁰. Το αποτέλεσμα τούτο θα επακολουθήσει ακόμα και στο ενδεχόμενο ύπαρξης ρήτρας υποκαταστάσεως στην σύμβαση (substitute clause), καθότι και πάλι θα υφίσταται ανυπαίτια αδυναμία παροχής μεταφορικής υπηρεσίας. Επιπλέον, η διακοπή της σύμβασης στην συνθήκη που εξετάζουμε συνεπάγεται ελευθέρωση των μερών και αποδέσμευση από κάθε άλλη δέσμευση που πηγάζει από την σύμβαση ναύλωσης.

Αντίστοιχα, ο ΚΙΝΔ ορίζει διακοπή της σύμβασης στο ενδεχόμενο που τα ίδια συμβάντα, δηλαδή η απώλεια του πλοίου και η περιέλευσή του σε μόνιμη ανικανότητα, η διαρπαγή ή λεηλάτιση, γίνουν μετά την έναρξη του πλού, με την διαφοροποίηση ότι η απαλλαγή του ναυλωτή από την υποχρέωση καταβολής ναύλου τελεί υπό την προϋπόθεση να μην έχει διασωθεί το φορτίο εν όλω ή εν μέρει (160 παρ. 1 ΚΙΝΔ). Από την άλλη μεριά, αν έχει διασωθεί το φορτίο εν όλω ή εν μέρει, ο ναυλωτής υποχρεώνεται να καταβάλει ναύλο για τον πλού που διανύθηκε μέχρι το σημείο που έλαβε χώρα το συμβάν, εφόσον όμως η αξία του διασωθέντος φορτίου υπερκαλύπτει την αξία του ναύλου (Χριστοδούλου, 2007).

Συμπερασματικά, πριν την ολοκλήρωση των ζητημάτων που σχετίζονται με το πλοίο, υπάρχει η ανάγκη να γίνουν δύο σημαντικές επισημάνσεις. Προτίστως, περί της πρόβλεψης του ΚΙΝΔ για το ενδεχόμενο απώλειας του πλοίου κατά τον υπό έρμα πλού μέχρι τον λιμένα φόρτωσης. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση που τα μέρη με την σύμβασή τους συμπεριέλαβαν και τον υπό έρμα πλού, με βάση την προβλεπόμενη στην διάταξη του άρθρου 164 ρύθμιση του ΚΙΝΔ, τότε επέρχεται μεν λύση της ναύλωσης, αλλά αυτή συνοδεύεται από την υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλει ναύλο, ο οποίος θα καθορισθεί κατά εύλογη κρίση. Η επόμενη αναφορά, σχετίζεται με το περιστατικό που αναφέρθηκε παραπάνω ως commercial loss. Πάνω σε αυτό, θα ήταν δυνατό να υποστηριχθεί ότι στην έννοια της ανικανότητας προς πλού, που ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ, θα μπορούσε να ενταχθεί και το εν λόγω περιστατικό, ώστε οι προβλεπόμενες εκ των προμνησθέντων διατάξεων ρυθμίσεις να καλύπτουν και την περίπτωση αυτήν(Χριστοδούλου, 2007).

²⁰ Ιωάννης Ρόκας/Γεώργιος Θεοχαρίδης, Ναυτικό Δίκαιο, 3η έκδ., 2015,σελ. 222

3.6 Η ελληνική θέση σε ζητήματα που άπτονται των φορτίων

Όσον αφορά την περίπτωση του φορτίου, η διάταξη του άρθρου 162 παρ. 1 εδ α' του ΚΙΝΔ, ορίζει πως στο ενδεχόμενο που το φορτίο έχει εξατομικευτεί και απωλεσθεί από τυχαίο συμβάν πριν την φόρτωση, η σύμβαση διακόπτεται και τα μέρη αποδεσμεύονται από τις υποχρεώσεις τους αμοιβαία. Το ίδιο θα ισχύει και σε περιστατικό όπου το φορτίο έχει απωλεσθεί από τυχαίο συμβάν μετά την φόρτωση ή μετά την παράδοση προς φόρτωση αλλά πριν τον απόπλου. Μόνο όμως κατά το δεύτερο ενδεχόμενο, παρέχεται στον ναυλωτή το δικαίωμα, υπο την προϋπόθεση ότι έχει δηλώσει και έχει προσκομίσει μέσα στον χρόνο που διαρκεί η αναμονή και η υποχρεωτική υπεραναμονή άλλο φορτίο(Χριστοδούλου, 2007).

Σημαντικό επίσης θα ήταν να ειπωθεί ότι η ερμηνεία της διάταξης επιτρέπει την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι τούτη τυγχάνει εφαρμογής μόνο στην περίπτωση που το φορτίο αφορά πράγματα ατομικώς ορισμένα. Όταν τα πράγματα είναι κατά γένος ορισμένα (φορτία χύμα) τότε δεν επακολουθεί λύση της σύμβασης καθώς ο ναυλωτής συνεχίζει να υπέχει υποχρέωση προσκόμισης άλλων πραγμάτων, ως τούτο συνάγεται από την διάταξη του άρθρου 290 παρ. 2 ΑΚ. Προσθέτως στην αυτή θέση, δηλαδή λύση και ελευθέρωση των μερών επέρχεται και στην περίπτωση τυχαίας ολικής απώλειας του φορτίου μετά την έναρξη του απόπλου. Ωστόσο, στην περίπτωση μερικής τυχαίας απώλειας του φορτίου, ορθότερο κρίνεται να μην επακολουθεί λύση της σύμβασης ναύλωσης, αλλά αυτή να περιορίζεται στα διασωθέντα πράγματα και να διαμορφώνεται με βάση τις νέες συνθήκες, πράγμα που σημαίνει ότι η δέσμευση καταβολής ναύλου θα πρέπει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα (Goldberg, 2011).

Κεφάλαιο 4: Η έννοια των σταλιών και του laytime

4.1 Ορισμός της Σταλίας (Laytime)

Σταλία (Laytime) ορίζεται το χρονικό διάστημα που διαθέτει ο ναυλωτής (charterer) για να ολοκληρώσει την φόρτωση/εκφόρτωση των εμπορευμάτων του πλοίου. Το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα προκύπτει μετά από διαδικασίες υπολογισμών των διάφορων όρων του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής υπερβεί το συγκεκριμένο χρονικό δεδομένο, θα πρέπει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, είτε με την μορφή των επισταλιών (demurrage), είτε με την μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for detention). Σε αντίθετη περίπτωση, αν ο ναυλωτής επιτύχει την ολοκλήρωση της φόρτωσης/εκφόρτωσης νωρίτερα από τον καθορισμένο χρόνο τότε είναι αυτός σε θέση να εισπράξει την αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίστευσης (dispatch) (Βλάχος και συν., 1999).

Οι σταλίες (laytime) μπορούν να εκφραστούν με διάφορους τρόπους (Wilson, 1993):

- Από έναν συγκεκριμένο αριθμό ημερών ή ωρών που χρειάζεται για να ολοκληρωθεί η φόρτωση/εκφόρτωση. Για παράδειγμα μπορεί να έχει την εξής διατύπωση : “cargo to be loaded within 5 weather working days of 24 consecutive hours” .
- Από μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο εντός της οποίας το πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο για την φόρτωση/εκφόρτωση. Για παράδειγμα αν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο με “laydays 10/28 June”, σημαίνει ότι ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αρχίσει την φόρτωση πριν τις 10 Ιουνίου και ότι 28 Ιουνίου είναι η τελευταία ημέρα κατά την οποία το βαπόρι πρέπει να είναι έτοιμο για φόρτωση. Η τελευταία επιτρεπόμενη ημέρα φορτώσεως αναφέρεται ως “cancelling date” .
- Επ' αόριστον για παράδειγμα : by custom of the port (COP), using customary dispatch (CD), or as fast as you can (FAC).
- Με υπολογισμό χρησιμοποιώντας την ποικιλία παραγόντων των διαφόρων ναυλοσυμφώνων (C/P clauses).

4.2 Η έναρξη των σταλιών (commencement of laytime)

Η έναρξη των σταλιών (laytime) είναι η μόνη συζήτηση και εξέταση σε βάθος σχετικά με την πιο σημαντική οικονομική πτυχή των σταλιών, η οποία μπορεί να επηρεάσει όλα τα

ναυλοσύμφωνα και τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με τις πωλήσεις των αγαθών. Η έναρξη των σταλιών (laytime) πραγματοποιείται με (Βλάχος και συν., 1999):

- ✓ την άφιξη του πλοίου
- ✓ την ετοιμότητα του πλοίου για φόρτωση ή εκφόρτωση
- ✓ την υποβολή του “notice of readiness (NOR)”

4.2.1 Άφιξη του πλοίου (arrived ship)

Από τότε που υπήρξε η ναυτιλιακή βιομηχανία, ναυλωτές και πλοιοκτήτες διαφωνούσαν μεταξύ τους για το ποιός από τους δύο πρέπει να πληρώσει, για τον χρόνο μεταξύ της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι και την έναρξη της φόρτωσης/εκφόρτωσης του. Αν βέβαια το ναυλοσύμφωνο αναφέρει συγκεκριμένη τοποθεσία μέσα στο λιμάνι, όπως για παράδειγμα ένα συγκεκριμένο αγκυροβόλιο ή αποβάθρα φορτώσεως, τότε το ζήτημα είναι απλό. Αν όμως, αναφέρεται μόνο το λιμάνι, τότε η περιοχή όπως καταλαβαίνουμε είναι μεγαλύτερη και συνάμα απροσδιόριστο το σημείο φορτώσεως ή εκφορτώσεως με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφωνίες με το πότε πραγματοποιείται η “άφιξη” του караβιού (arrived ship) (Βλάχος και συν., 1999).

Υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να φτάσει το πλοίο του στο λιμάνι φορτώσεως κατά την χρονική περίοδο που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Το πλοίο θεωρείται “arrived ship” όταν ολοκληρώσει το προκαταρκτικό του ταξίδι (preliminary trip) και εισαχθεί στο λιμάνι φόρτωσης (port) ή προβλήτα (berth) ή ντόκο (dock) ή σε μία συμφωνημένη γεωγραφική τοποθεσία την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση που δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο συγκεκριμένη τοποθεσία εντός του λιμανιού (port charter party), τότε για να θεωρηθεί το πλοίο “arrived”, πρέπει να προσεγγίσει μία θέση εντός των φυσικών, νομικών και εμπορικών ορίων του λιμένα (Wilson. 1993).

Σε ένα “port charter party” ο προσδιορισμός του “arrived ship” είναι πολύ δυσνόητος, καθώς και τα όρια του λιμένα από γεωγραφικής και εμπορικής άποψης είναι ασαφή. Την απάντηση στο ερώτημα για το πότε ένα πλοίο θεωρείται “arrived”, θα δοθεί από δύο υποθέσεις. Η πρώτη είναι αυτή της “The Johanna Oldendorff (1973)” κατά την οποία για να θεωρηθεί ένα πλοίο “arrived” πρέπει να πληρεί τις ακόλουθες προϋποθέσεις (Βλάχος και συν., 1999):

1. Το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται εντός των γεωγραφικών και νομικών ορίων του λιμανιού.

2. Το πλοίο θα πρέπει να είναι σε θέση να βρεθεί άμεσα στη διάθεση του ναυλωτή, μόλις ενημερωθεί ότι υπάρχει κενή προβλήτα ή ντόκο για την φόρτωση του.
3. Το πλοίο θα πρέπει να είναι αγκυροβολημένο σε τοποθεσία του λιμανιού, όπου συνηθίζεται να περιμένουν πλοία αντίστοιχου τύπου και μεγέθους προς φόρτωση.

Η δεύτερη υπόθεση είναι αυτή της “The Maratha Envoy (1973)” κατά την οποία ορίστηκε μόνο ένα κριτήριο για να θεωρηθεί ένα πλοίο “arrived”. Το κριτήριο αυτό, είναι το πλοίο να βρίσκεται στην άμεση και ουσιαστική διάθεση του ναυλωτή προς φόρτωση και συγκεκριμένα θα πρέπει να προσδιορίζεται με σαφήνεια στο ναυλοσύμφωνο, το ακριβές χρονικό και τοπικό σημείο, στο οποίο ο κίνδυνος και το κόστος του χαμένου χρόνου μεταβιβάζονται από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή (Basoglou, 2015).

Ενώ στο προκαθορισμένο ταξίδι (preliminarytrip) ο κίνδυνος καθυστέρησης παραμένει στον πλοιοκτήτη, στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, τότε ο κίνδυνος καθυστέρησης μοιράζεται μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Προκειμένου όμως ο πλοιοκτήτης να αποφύγει έναν τέτοιο κίνδυνο, αρχικά θα προτιμήσει να καθορίσει στο ναυλοσύμφωνο ένα λιμάνι και όχι μια συγκεκριμένη προβλήτα φορτώσεως αφού με αυτό τον τρόπο είναι πολύ πιο εύκολο να θεωρηθεί το πλοίο “arrived” ακόμα και αν υπάρχει συμφόρηση στο λιμάνι (Βλάχος και συν., 1999).

Ρήτρες μείωσης κινδύνου που συνήθως περιλαμβάνονται εντός των ναυλοσυμφώνων για εξυπηρέτηση του πλοιοκτήτη, είναι οι εξής (Wilson. 1993):

- ✓ **“Clauses designed for specific ports”** : Σε λιμάνια που παρατηρείται συχνά συμφόρηση, ενσωματώνονται στο ναυλοσύμφωνο ρήτρες που ορίζουν ότι το “laytime” θα ξεκινά να μετράει από την στιγμή που το πλοίο φτάνει σε συγκεκριμένο σημείο του λιμανιού, αλλά αδυνατεί να προσεγγίσει το σημείο φορτώσεως λόγω έλλειψης ελεύθερων προβλητών.
- ✓ **“Time lost waiting for a berth” clause** : Η συγκεκριμένη ρήτρα του ναυλοσυμφώνων “Gencon”, είναι η πιο συνηθισμένη ρήτρα μεταφοράς του κινδύνου καθυστέρησης και ορίζει “time lost in waiting for berth to count as loading (or discharging) time”. Στόχος της είναι να μεταθέσει τον κίνδυνο στον ναυλωτή πριν το πλοίο γίνει “arrived” δηλαδή από την στιγμή που το πλοίο θα μπορούσε να έχει κατευθυνθεί στην προβλήτα, εάν υπήρχε κάποια διαθέσιμη. Στην περίπτωση του “berth charter party”, καλύπτει το

χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο περιμένει να μεταφερθεί από το λιμάνι στην διαθέσιμη προβλήτα. Στην περίπτωση του “port charter party” καλύπτει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο βρίσκεται έξω από το λιμάνι ή μέσα στο λιμάνι, χωρίς όμως να βρίσκεται στην άμεση διάθεση του ναυλωτή για φόρτωση (The Johanna Oldendorff).

- ✓ **“Clauses requiring charterer to nominate a reachable berth”** : Η συγκεκριμένη ρήτρα απαιτεί από τον ναυλωτή να ονομάσει μια προσβάσιμη προβλήτα (reachable berth) κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Έτσι μεταφέρεται η ευθύνη και ο κίνδυνος στον ναυλωτή [case “The Angelos Lusia (1964)”]. Η εφαρμογή της δεν περιορίζεται σε περιπτώσεις φυσικών εμποδίων, καλύπτοντας την περίπτωση η προβλήτα να είναι διαθέσιμη (available), όχι όμως προσβάσιμη (reachable) εξαιτίας κακοκαιρίας ή ομίχλης [case “The Kyzikos (1989)”]. Το πλοίο δεν είναι αναγκαίο να θεωρείται “arrived ship”, το μόνο που απαιτείται είναι να έχει φτάσει εντός ή εκτός του λιμανιού. Από αυτό το σημείο, ο κίνδυνος καθυστέρησης μεταφέρεται στον ναυλωτή και θα είναι υπεύθυνος να καταβάλει αποζημίωση για παραβίαση του συμβολαίου, στην περίπτωση που δεν ονομάσει την προσβάσιμη προβλήτα [case “The Laura Prima” (1982)]. Στην περίπτωση που το πλοίο θεωρηθεί “arrived” φτάνοντας στο συγκεκριμένο σημείο που έχει καθοριστεί από το ναυλοσύμφωνο και ο χρόνος του “laytime” έχει ξεκινήσει να μετράει, τότε ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει δύο φορές για το ίδιο διάστημα [case “The Delian Spirit” (1971)].
- ✓ **“Time to count whether in berth or not” clause** : Η επονομαζόμενη ρήτρα “WIBON” η οποία εφαρμόζεται μόνο σε “berth charter party” και αφορά την περίπτωση στην οποία το πλοίο φτάνει στον προορισμό του, αλλά δεν βρίσκει διαθέσιμη προβλήτα. Έτσι η ρήτρα αυτή μετατρέπει ένα “berth charter party” σε “port charter party” και επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να δώσει επιστολή ετοιμότητας προς φόρτωση/εκφόρτωση με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι. Μόλις το πλοίο θεωρηθεί “arrived” στο λιμάνι, ξεκινά να μετράει ο χρόνος του “laytime”. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης ρήτρας δεν έχει ισχύ σε περίπτωση καθυστέρησης εισόδου του πλοίου στη προβλήτα διαθέσιμη λόγω κακοκαιρίας [case “The Kyzikos (1989)”].

4.2.2 Ετοιμότητα του πλοίου και επιστολή ετοιμότητας (Actual readiness to load & notice of readiness)

Από την στιγμή που το πλοίο εισέλθει στο συμφωνημένο λιμάνι κατά την συμφωνημένη περίοδο, για να ξεκινήσει να μετράει το “laytime” θα πρέπει να ικανοποιούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις (Wilson. 1993):

1. Το πλοίο θα πρέπει να είναι “arrived ship”.
2. Το πλοίο θα πρέπει να είναι σε φυσική και νομική ετοιμότητα για να ξεκινήσει η φόρτωση/εκφόρτωση.
3. Το πλοίο θα πρέπει να αποστείλει προς τους ναυλωτές επιστολή ετοιμότητας [Notice of Readiness (NOR)] προς φόρτωση/εκφόρτωση, κατά τον χρόνο και με τον τρόπο που προσδιορίζονται στο ναυλοσύμφωνο.

Ο όρος ετοιμότητα του πλοίου περιλαμβάνει την έννοια της φυσικής και νομικής ετοιμότητας. Συγκεκριμένα (Βλάχος και συν., 1999):

Φυσική ετοιμότητα σημαίνει, ότι το πλοίο είναι “cargo worthy” δηλαδή κατάλληλα εξοπλισμένο και επανδρωμένο να παραλάβει και να χειριστεί με ασφάλεια το φορτίο. Το πλοίο πρέπει να διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό για την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου και παράλληλα τα αμπάρια θα πρέπει να διατηρούνται για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρηση του φορτίου(Goldberg, 2011).

Νομική ετοιμότητα σημαίνει, ότι το πλοίο είναι ελεύθερο από διάφορες διατυπώσεις όπως τελωνειακές, υγειονομικές, λιμενικές κ.ά. ώστε να διαπιστωθεί η τήρηση των απαραίτητων πιστοποιητικών και να αρχίσει η διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης σύμφωνα με τους κανονισμούς του λιμένα.

Όταν το πλοίο γίνεται “arrived”, ο καπετάνιος (Master) υποχρεούται να δώσει στους ναυλωτές και στον πράκτορα του λιμανιού την αποστολή ετοιμότητας του πλοίου προς φόρτωση/εκφόρτωση, γνωστή ως “Notice of Readiness (NOR)”. Από την στιγμή που η ειδοποίηση γίνεται αποδεκτή από τους ναυλωτές (accepted notice of readiness) και το πλοίο είναι πραγματικά έτοιμο, ξεκινά να μετρά ο συμφωνημένος χρόνος προς φόρτωση/εκφόρτωση. Ο κύριος λόγος ύπαρξης της επιστολής είναι η έγκαιρη ειδοποίηση των ναυλωτών οι οποίοι

χρειάζονται χρόνο για την προετοιμασία της φόρτωσης/εκφόρτωσης. Η ειδοποίηση μπορεί να πραγματοποιείται προφορικά, τηλεγραφικά ή με άλλο γραπτό μήνυμα εκτός αν προβλέπεται κάτι άλλο στο ναυλοσύμφωνο. Προς αποφυγή δυσκολιών και διαφωνιών, αποφεύγεται η προφορική ειδοποίηση. Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η επιστολή ετοιμότητας πρέπει να δίνεται στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης, ενώ στα επόμενα λιμάνια προσέγγισης του πλοίου δεν είναι υποχρεωτική εκτός αν πάλι κάτι άλλο προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο (Γκιζιάκης και συν., 2006).

Όπως προαναφέραμε, στη ναύλωση ταξιδιού, ο ναυλωτής παρέχει εγγύηση/υπόσχεση (warranty) ότι θα εκτελέσει όλα τα καθήκοντά του σε σχέση με την φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου, μέσα στο συμφωνημένο χρόνο (allowed laytime). Ως “laytime (σταλίες)” ορίζεται ο ανώτατος χρόνος που έχει στη διάθεσή του ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει την φόρτωση ή εκφόρτωση. Εάν υπερβεί αυτόν το δεδομένο χρόνο, χωρίς να ολοκληρώσει τη συγκεκριμένη διαδικασία, θα πρέπει να πληρώσει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη, είτε με την μορφή επισταλιών (demurrage), είτε σπανιότερα με την μορφή αποζημιώσεων καθυστέρησης (damages for detention). Αντίθετα, εάν ολοκληρώσει την διαδικασία νωρίτερα από τον επιτρεπόμενο χρόνο είναι δυνατόν να εισπράξει αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη για τον κερδισμένο χρόνο της επίσπευσης (dispatch) (Basoglou, 2015).

Ο αριθμός των ημερών που καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο για την πραγματοποίηση των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης καλούνται “laydays”. Για τον λόγο ότι υπάρχει μία μεγάλη ποικιλία όρων που αναφέρονται στον προσδιορισμό του “laytime”, μόνο οι σημαντικότεροι θα περιγραφούν συνοπτικά παρακάτω (Βλάχος και συν., 1999):

- ✓ “Days” ή “Running Days” ή “Consecutive Days”: Ημέρες που εννοούνται σαν συνεχείς περίοδοι των 24 ωρών χωρίς διακοπή (δηλαδή από 00:00 ως 24:00), εκτός από τις περιπτώσεις που συγκεκριμένες ημέρες εξαιρούνται, π.χ. “Sundays and holidays excepted (SHEX)” ή “Fridays and holidays excepted (FHEX)”. Σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και στις αργίες ο χρόνος δεν εξαιρείται αντιθέτως υπολογίζεται, π.χ. “Saturdays and holidays included (SHING)”. Υπάρχει περίπτωση πολλές φορές να εξαιρούνται (SHEX) ή (FHEX) αλλά να αναφέρει την φράση “unless used (UU)” που σημαίνει ότι σε περίπτωση αργίας αν από την αργία χρησιμοποιηθεί χρόνος για την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου, ο χρόνος αυτός θα μετρηθεί ως σταλία (laytime).

- ✓ “Working Days”: Αφορά τις εργάσιμες μέρες του λιμανιού. Εξαιρούνται Κυριακές και αργίες (Παρασκευή στα μουσουλμανικά κράτη και Σάββατο στο Ισραήλ). Η ημέρα θα μετράει ως ολόκληρη, ακόμα και αν ο ναυλωτής δεν σκοπεύει να φορτώσει/εκφορτώσει εκείνη την μέρα ή εμποδίζεται από άσχημες καιρικές συνθήκες ή άλλους παράγοντες, που δεν καλύπτονται από εξαιρέσεις του ναυλοσυμφώνου.
- ✓ “Weather Working Days” and “Weather Permitting” : Ο πρώτος όρος περιγράφει τις εργάσιμες μέρες κατά τις οποίες λογικά ο καιρός θα επέτρεπε την εργασία στο λιμάνι. Εξαιρούνται από το “laytime” οι μέρες κατά τις οποίες εμποδίστηκε πραγματικά η φόρτωση/εκφόρτωση λόγω κακοκαιρίας ή θα εμποδιζόταν εάν βρισκόταν σε εξέλιξη. Ο δεύτερος όρος (weather permitting) είναι παρόμοιος με τον προηγούμενο. Έτσι, εάν συμβεί κακοκαιρία κατά το διάστημα αναμονής διάθεσης προβλήτας και όχι κατά την πραγματική διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης, τότε ο χρόνος αυτός θα μετράει ως “laytime”.

4.3 Καθυστερήσεις στην έναρξη των σταλιών (Delays to commencement)

Οι περιπτώσεις που μπορεί να καθυστερήσουν την έναρξη του laytime είναι οι εξής (Γκιζιάκης και συν., 2006):

- ✓ **Free in pratique not granted** : Όταν το πλοίο εισέρχεται στο λιμάνι και πριν περάσει τον καθορισμένο έλεγχο από το τελωνείο, θα πρέπει να ελεγχθεί με επιτυχία από τις υγειονομικές αρχές του λιμανιού αλλιώς θα υποστεί καθυστερήσεις.
- ✓ **Holds inspections (επιθεώρηση αμπαριών πλοίου)** : Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως και πριν την έναρξη της φόρτωσης του, είναι απαραίτητο να επιθεωρηθούν τα αμπάρια από την τοπική αρχή έτσι ώστε να επιβεβαιώσουν ότι όλα είναι αρκετά καθαρά και μπορούν να δεχτούν το φορτίο. Στα λιμάνια της Αμερικής για παράδειγμα τα πράγματα είναι πολύ πιο αυστηρά. Είναι απαραίτητο, το πλοίο πριν ξεκινήσει την φόρτωσή του να το επιθεωρήσουν τουλάχιστον τρεις επιθεωρητές (surveyors) ξεχωριστά και αφού όλα τα αμπάρια του πλοίου κριθούν ότι είναι καθαρά τότε μπορεί να ξεκινήσει η φόρτωση τους. Σε αντίθετη περίπτωση αν έστω και ένας επιθεωρητής από τους τρεις δεν είναι ικανοποιημένος με την απαραίτητη καθαριότητά τους, μπορεί να αρνηθεί στην έναρξη της φόρτωσης εωσότου παρθούν τα διορθωτικά μέτρα είτε από τον καπετάνιο είτε από τον πλοιοκτήτη. Από την μεριά του ο ναυλωτής

πρέπει να γνωρίζει την πληρότητα για μια τέτοια επιθεώρηση που επρόκειτο να λάβει για το φορτίο που επιδιώκει να μεταφέρει, και σίγουρα θα επιμείνει σε μια σωστή διατύπωση του ναυλοσυμφώνου περί αυτού, με την έννοια ότι ο καπετάνιος δεν θα δικαιούται να υποβάλει επιστολή ετοιμότητας μέχρις ότου τα αμπάρια του πλοίου να κριθούν κατάλληλα να δεχτούν το φορτίο.

- ✓ **Strikes (απεργίες)** : Οι καθυστερήσεις που προκαλούνται στο λιμάνι λόγω απεργιών, είναι ένα ρίσκο που λαμβάνει κυρίως ο ναυλωτής, εκτός αν υπάρχει προστατευτική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που του επιτρέπει ακόμα και την ματαίωση του ναυλοσυμφώνου.

4.4 Η χρονική διάρκεια των σταλιών (duration of laytime)

Με την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως και συγκεκριμένα στην προβλήτα ή ντόκο φορτώσεως, ο χρόνος του laytime έχει αρχίσει να μετρά αντίστροφα για τον ναυλωτή, ο οποίος υπόκειται στην άμεση φόρτωση του, χωρίς κανένα λάθος το οποίο μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση στο πλοίο και συνάμα χρηματική αποζημίωση στον πλοιοκτήτη μετά το πέρας του συνολικού ταξιδιού. Για αυτόν λοιπόν τον λόγο υπάρχουν κάποιες προκαθορισμένες και ρητές εκφράσεις σε διάφορες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου οι οποίες προστατεύουν τους πλοιοκτήτες από περιστάσεις καθυστέρησης όπως καιρικές συνθήκες, απεργίες, συμφόρηση ή έλλειψη φορτίου υπό τον όρο ότι δεν ευθύνονται για οποιαδήποτε από αυτές συνθήκες. Η χρονική διάρκεια των σταλιών μπορεί να υποδιαιρεθεί σε τρεις κατηγορίες (Wilson. 1993):

- ✓ Οριστική σταλία (Definite laytime)
- ✓ Αόριστη σταλία (Indefinite laytime)
- ✓ Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime)

4.4.1 Οριστική σταλία (Definite laytime)

Είναι η απλούστερη από τις τρεις κατηγορίες και καθορίζει πόσες μέρες / ώρες επιτρέπονται είτε για να ολοκληρωθεί η φόρτωση ή η εκφόρτωση του πλοίου, είτε και για τις δύο δραστηριότητες. Και για τις δύο δραστηριότητες, είναι γνωστό μερικές φορές ως “all purposes”. Για παράδειγμα, οι όροι μπορεί να είναι γραμμένοι ως εξής: “Cargo to be loaded within 5 weather working days of 24 consecutive hours” ή “7 working days of 24 consecutive hours, weather permitting, for all purposes” . Τέλος, η οριστική σταλία είναι αυτή που συνηθίζεται να χρησιμοποιείται στις μεταφορές των δεξαμενοπλοίων και συγκεκριμένα ο χρόνος

που καθορίζεται για την ολοκλήρωση είτε της φόρτωσης είτε της εκφόρτωσης ανεξαρτήτως μεγέθους του πλοίου, είναι οι 72 ώρες (Βλάχος και συν., 1999).

4.4.2 Αόριστη σταλία (Indefinite laytime)

Ενίοτε, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα συμφωνήσει να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί το πλοίο του με τους εξής όρους: “Customary of the port (COP)”, “Customary dispatch (CD)” ή “Fast as can (FAC)”. Σύμφωνα με τον όρο “Customary of the port (COP)”, είναι στην ευθύνη του ναυλωτή να φορτώσει και να εκφορτώσει το εμπόρευμα του πλοίου μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, στην περίπτωση που, αυτό δεν αναγράφεται κάπου στο ναυλοσύμφωνο ή δεν υπάρχει κάποιος άλλος τρόπος υπολογισμού του. Αυτό λοιπόν το εύλογο χρονικό διάστημα για την διακίνηση του φορτίου, εξαρτάται από την συγκεκριμένη φράση “...according to the custom of the port...”. Σε περίπτωση που η ρήτρα αυτή γίνει αποδεκτή στο ναυλοσύμφωνο, οι συμβαλλόμενοι θα πρέπει να είναι σίγουροι ότι πληροί τις εξής προϋποθέσεις (Γκιζιάκης και συν., 2006):

- Οι συνήθειες λειτουργίες του λιμανιού πρέπει γενικά να είναι γνωστές
- Οι συνήθειες λειτουργίες του λιμανιού πρέπει γενικά να είναι συγκεκριμένες
- Οι συνήθειες λειτουργίες του λιμανιού πρέπει γενικά να είναι εύλογες
- Οι συνήθειες λειτουργίες του λιμανιού πρέπει γενικά να είναι νόμιμες

Σύμφωνα με τον όρο “Customary dispatch (CD)”, ο ναυλωτής πρέπει να φορτώσει και/ή να ξεφορτώσει το πλοίο το συντομότερο δυνατό, ανάλογα βεβαίως και με τις επικρατούσες συνθήκες στο λιμάνι φορτώσεως/εκφορτώσεως. Η φράση φαίνεται να τροποποιεί την υποχρέωση του ναυλωτή να φορτώσει ή να εκφορτώσει το πλοίο σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, αλλά δεν υπάρχουν σταθερά κριτήρια για το πόσο γρήγορα πρέπει να γίνει το “customary dispatch” ούτε για τον επιτρεπτό χρόνο που θα διαθέτει ο ναυλωτής για την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης. Ακόλουθα, με τον όρο “Fast as can (FAC)”, ο ναυλωτής του πλοίου πρέπει να φορτώσει ή / και να ξεφορτώσει το φορτίο όσο πιο γρήγορα μπορεί υπό όποιες συνθήκες επικρατούν κατά την στιγμή της φόρτωσης/εκφόρτωσης (Phang, 1992).

4.4.3 Υπολογίσιμη σταλία (Calculable laytime)

Η εν λόγω σταλία είναι δυνατόν να οριστεί μόνο εφόσον έχει πραγματοποιηθεί ένας εκ των δύο υπολογισμούς:

- Υπολογισμός γενικής χωρητικότητας πλοίου σε τόνους (tonnage calculation) ή
- Υπολογισμός χωρητικότητας στομίων (hatch calculation)

Υπολογισμός γενικής χωρητικότητας πλοίου σε τόνους (tonnage calculation). Εδώ, υπολογίζεται ο ρυθμός με τον οποίο φορτώνονται ή εκφορτώνονται οι τόνοι φορτίου ανά ώρα ή ανά μέρα για να οριστεί αντίστοιχα ο χρόνος σταλίας. Έτσι για παράδειγμα, για την φόρτωση ενός πλοίου 40,000 μετρικών τόνων, με ποσοστό φορτώσεως 10,000 μετρικούς τόνους ανά μέρα θα χρειαστούν 4 ημέρες.

Υπολογισμός χωρητικότητας στομίων (hatch calculation). Σε αυτή την κατηγορία υπάρχει περαιτέρω διαίρεση σε: per hatch per day, όπου το αποτέλεσμα προκύπτει εφόσον διαιρέσουμε την συνολική ποσότητα του πλοίου, με το αποτέλεσμα του γινομένου μεταξύ του ποσοστού φορτώσεως ανά αμπάρι ανά ημέρα και του συνολικού αριθμού των αμπαριών, και per workable hatch per day (WHD) όπου η σταλία προκύπτει διαιρώντας το αμπάρι με την μεγαλύτερη χωρητικότητα φορτίου με το αποτέλεσμα του γινομένου μεταξύ του ημερήσιου ποσοστού φορτώσεως του και τον αριθμό των στομίων που το περιλαμβάνουν (Πλωμαρίτου, Ε., Γκιζιάκη, Κ., Παπαδόπουλος Α., 2010) .

4.5 Διακοπή των σταλιών και ρήτρες εξαιρέσεως (Interruptions to laytime and exceptions clause)

Ένας αριθμός κοινών και συγκεκριμένων ρητρών που βρίσκονται εντός του ναυλοσυμφώνου, είναι αυτός που καθορίζει ή όχι ορισμένα δρώμενα και προϋποθέσεις που θα επηρεάσουν στον υπολογισμό του χρόνου των σταλιών. Η ρήτρα εξαιρέσεων θα πρέπει κανονικά να εφαρμόζεται μόνο για την περίοδο κάλυψης των σταλιών. Δεν προστατεύει το ναυλωτή αφού το σκάφος έχει έρθει σε σταλία, εκτός αν το ναυλοσύμφωνο το προβλέπει. Επίσης, οι ρήτρες εξαιρέσεως συνήθως είναι περιορισμένες κατά την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης, εκτός αν υπάρχει συμφωνία εντός του ναυλοσυμφώνου που να δηλώνει ότι ισχύουν για την προκαταρκτική

λειτουργία τόσο της φορτώσεως όσο και της εκφορτώσεως. Οι εν λόγω ρήτρες συνοψίζονται ως εξής (Γκιζιάκης και συν., 2006):

- Η μετατόπιση μεταξύ προβλητών ή/και αγκυροβολίων (Shifting or/and between berths/anchorages)
- Ρήτρες απεργιών (strike clauses)
- Σαββατοκύριακα και αργίες (Weekends and holidays)
- Κακοκαιρία (Bad weather)
- Εξαιρέσεις (Exceptions). Αφορά στις εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες ως τον καιρίο παράγοντα καθυστέρησης. Αναφέρεται σε κάτι παραπάνω από μία απλή κακοκαιρία.
- CONOCO Weather Clause. Μόνο στην περίπτωση που και το φορτίο και η προβλήτα ήταν διαθέσιμα, αλλά λόγω καιρικών συνθηκών καθυστέρησε η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, μπορεί ο ναυλωτής να επωφεληθεί από την ρήτρα “CONOCO”.
- Λάθος του πλοιοκτήτη (Fault of the shipowner)
- Ερματισμός – Αφερματισμός (Ballasting – Deballasting). Αν ο αφερματισμός (deballasting) ή ερματισμός (ballasting) του πλοίου διεξαχθεί ταυτόχρονα με τις λειτουργίες του φορτίου, το πλοίο θεωρείται “arrived ship” και οι σταλίες θα μετρούν μέχρι την ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων. Εάν ξεκινήσουν μετά την διαδικασία φόρτωσης/εκφόρτωσης του πλοίου, τότε οι σταλίες δεν προσμετρούνται. Τέλος, αν είναι απαραίτητο να διεξαχθούν οι διαδικασίες αυτές για την ασφάλεια του πλοίου, τότε ο χρόνος που χάνεται δεν θα οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη.
- Παρουσίασητηςαυθεντικήςφορτωτικής (Presentation of original Bill of Landing). Ο καπετάνιος έχει το δικαίωμα να αναστείλει ή να διακόψει την λειτουργία εκφόρτωσης του πλοίου έως ότου να παρουσιαστεί και υπογραφεί το έγγραφο αυθεντικής φορτωτικής.
- Μετακίνηση του πλοίου (Shifting), από το αγκυροβόλιο σε αποβάθρα είτε από μία αποβάθρα σε άλλη.

Η συνήθης πρακτική για την διατύπωση της σύμβασης που επιτρέπει την φόρτωση/εκφόρτωση σε περισσότερα από ένα σημείο αγκυροβολίου ή προβλητών σε κάθε λιμάνι, ονομάζουμε “shifting”. Κατά συνέπεια, ο χρόνος που δαπανείται για την μετατόπιση

ενός πλοίου από μία προβλήτα σε μία άλλη, προσκομίζεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ωστόσο θα πρέπει να γίνεται γνωστό και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη που υπογράφουν το ναυλοσύμφωνο, πλοιοκτήτη και ναυλωτή, ο αριθμός των προβλητών ή των αγκυροβολίων. Αυτό γιατί, σε περίπτωση που υπερβούν τον συμφωνηθέν αριθμό, είναι δεδομένο ότι ο χρόνος μετατόπισης, αρχίζει να μετράει σαν χρόνος σταλιών και αυτή την φορά για λογαριασμό του ναυλωτή (π.χ. ο χρόνος ρυμούλκησης και πλοήγησης). Σε όλες σχεδόν τις συμφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών, όταν το πλοίο κατά την άφιξη του περιμένει ανοιχτά του λιμανιού για να βρεθεί μία ελεύθερη προβλήτα, ο συγκεκριμένος χρόνος δεν προσμετράται ως σταλία. Μία περίπτωση, ωστόσο, είναι αυτή κατά την οποία έχει συμφωνηθεί ότι τα έξοδα μετακίνησης του πλοίου από μία προβλήτα σε άλλη, ανέρχονται στο λογαριασμό του ναυλωτή. Σε αυτή λοιπόν την περίπτωση, θα πρέπει τα συμβαλλόμενα μέρη να ενημερώσουν κατάλληλα και σωστά τους τοπικούς πράκτορες, ώστε και αυτοί με την σειρά τους να κατανεύμουν τα έξοδα, στα οποία υποβλήθηκαν, στον κατάλληλο λογαριασμό εκταμίευσης (Βλάχος και συν., 1999).

Τα έξοδα λοιπόν της μετακίνησης αυτής μπορεί να περιλαμβάνουν έξοδα του λιμανιού όπως βαρκάρηδες, χειριστές γραμμών, ρυμούλκηση και πλοήγηση αλλά και άμεσα έξοδα του πλοιοκτήτη όπως τα καύσιμα που καταναλώθηκαν και, ίσως, υπερωρίες του πληρώματος, αν και συνήθως αυτό αναφέρεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο να είναι πάντα για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ο άνθρωπος που υπολογίζει τις σταλίες και ενεργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, θα πρέπει να λάβει τις κατάλληλες και λεπτομερείς ενημερώσεις από τον καπετάνιο του πλοίου, για τις ποσότητες καυσίμου που καταναλώθηκαν, τις υπερωρίες του πληρώματος αλλά και για όποια πρόσθετη δαπάνη προέκυψε από τις τυχόν μετακινήσεις για λογαριασμό του ναυλωτή, και όπου αυτό ισχύει, οι δαπάνες αυτές θα ληφθούν υπόψη στην τελική ανάλυση του ναύλου και των σταλιών κατά την ολοκλήρωση του ταξιδιού (Wilson. 1993).

4.6 Επισταλίες (Demurrage)

Σε αυτή την περίπτωση, υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που ορίζει ότι ο ναυλωτής δικαιούται να κρατήσει το πλοίο στο λιμάνι για επιπρόσθετες ημέρες (πέραν των laydays) μέχρι να ολοκληρώσει τη φόρτωση / εκφόρτωση. Γι' αυτό το λόγο, θα καταβάλλει στον πλοιοκτήτη ένα συμφωνημένο ημερήσιο ποσό, γνωστό ως "demurrage". Το συμφωνημένο ποσό των επισταλιών (demurrage) θα καθορίζεται σε τιμή σχετική με τα επίπεδα ναύλων κατά το κλείσιμο της ναύλωσης. Το "demurrage" αποτελεί ρευστοποιημένη μορφή αποζημίωσης (liquidated

damages) προς τον πλοιοκτήτη, για την καθυστέρηση του πλοίου του. Επομένως, ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει τη ζημιά που έχει υποστεί, αλλά ακόμα και αν η ζημιά αυτή είναι μεγαλύτερη από την αποζημίωση του "demurrage", αυτός δικαιούται μόνο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί. Αντίθετα, έστω και αν η πραγματική ζημιά είναι χαμηλότερη από την αποζημίωση του "demurrage", ο πλοιοκτήτης δικαιούται όλο το "demurrage rate" που έχει συμφωνηθεί από την αρχή. Η ευθύνη για την πληρωμή του "demurrage" προκύπτει αμέσως μετά τη λήξη των "laydays". Για τον υπολογισμό του "demurrage" η ημέρα μετράται ως ημερολογιακή των 24 ωρών (Γκιζιάκης και συν., 2006).

Οι εξαιρούμενες κατά το "laytime" περίοδοι όπως Κυριακές, εορτές, άσχημες καιρικές συνθήκες κ.λ.π., δεν αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό του "demurrage" (once on demurrage always on demurrage), εφ' όσον βέβαια έχει εξαντληθεί ο διαθέσιμος χρόνος του "laytime" και το πλοίο είναι ήδη "on demurrage". Μόνο όταν υπάρχει καλά διατυπωμένη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο, ο χρόνος του "demurrage" μπορεί να περιορίζεται. Αυτός ο περιορισμός, για παράδειγμα, φαινόταν στη ρήτρα 7 της παλαιότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου Gencon (edition 1976): "ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at parts of loading and discharging". Στην πρακτική, συνήθως διαγράφονται από τον όρο οι φράσεις "ten running days on" και "payable day by day". Όταν η καθυστέρηση οφείλεται σε σφάλμα του πλοιοκτήτη ή γίνεται για διευκόλυνσή του, τότε δεν προκύπτει υποχρέωση του ναυλωτή για πληρωμή "demurrage". Πολλές φορές η ευθύνη για την καταβολή του "demurrage" μεταφέρεται είτε στον παραλήπτη του φορτίου (όταν στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνεται η "cesserclause") είτε στον κάτοχο της φορτωτικής ή στο φορτωτή (όταν στη φορτωτική υπάρχει ο όρος: "freight and all other conditions as per charter"). Σύμφωνα με τη ρήτρα αυτή, το "demurrage" είναι πληρωτέο ανά ημέρα (payable day by day). Η συγκεκριμένη φράση επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να απαιτήσει πληρωμή για κάθε μέρα που το πλοίο του είναι σε "demurrage" και στη συνέχεια να ασκήσει το δικαίωμα επίσχεσης επί των αγαθών κατά την εκφόρτωσή τους, εφ' όσον δεν εισπράξει το "demurrage". Επίσης, εάν δεν υπήρχε η φράση "payable pro rate for any part of a day", κάθε τμήμα της ημέρας στο οποίο έγινε φόρτωση / εκφόρτωση κατά τη διάρκεια του "demurrage", θα μετρούσε ως ολόκληρη ημέρα (implied term) (Cookeetal., 2014).

4.7 Επίσπευση (despatch)

Στην περίπτωση που η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης ολοκληρωθεί πριν την περάτωση του χρόνου "laytime", τότε ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη γνωστή ως "dispatch money" (επίσπευση). Συνήθως, το ποσό της επίσπευσης ισούται με το μισό του συμφωνημένου "demurrage", μολονότι είναι δυνατόν να συμφωνείται κάτι διαφορετικό. Ο χρόνος της επίσπευσης υπολογίζεται με διάφορους τρόπους. Έτσι, άλλοτε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση για όλο το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι τη στιγμή που θα έληγε ο χρόνος "laytime" συμπεριλαμβανομένων εορτών, αργιών, κακοκαιρίας και λοιπών εξαιρέσεων του "laytime" (all time saved) και άλλοτε για το χρόνο από τη στιγμή που ολοκληρώθηκε η φόρτωση / εκφόρτωση μέχρι το καθαρό υπόλοιπο έως την εκπνοή του χρόνου "laytime" (all laytime saved), δηλαδή σε αυτή την περίπτωση αφαιρούνται οι χρόνοι που εμπίπτουν σε εξαιρέσεις του "laytime". Η τελευταία περίπτωση είναι η πιο συνηθισμένη στην πράξη. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το εθιμικό δίκαιο δεν προβλέπει υπονοούμενο όρο επίσπευσης (not implied termin common law) (Γκιζιάκης και συν., 2006).

4.8 Αντιστρέψιμες σταλίες (reversible laytime) και μέσες σταλίες (average laytime)

Εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, οι υπολογισμοί των επισταλιών και της επίσπευσης γίνονται χωριστά για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Αν υπάρχουν περισσότερα από ένα λιμάνια φόρτωσης ή εκφόρτωσης, μόνο ένας υπολογισμός γίνεται για όλα μαζί τα λιμάνια φόρτωσης και άλλος ένας για όλα τα λιμάνια εκφόρτωσης. Η βασική αρχή των χωριστών υπολογισμών συχνά παραβιάζεται από ειδική συμφωνία στο ναυλοσύμφωνο. Αυτή η συμφωνία μπορεί να έχει την ακόλουθη διατύπωση: "time allowed for loading and discharging, 8 days altogether" ή "time allowed 8 days all purposes". Μερικές φορές επίσης χρησιμοποιούνται οι λέξεις "reversible" ή "average", όπως για παράδειγμα στις ρήτρες: "3 days for loading and 5 for discharging, loading and discharging times to be reversible", ή "3 days for loading and 5 for discharging. Charterers have the right to average loading and discharging times" (Schofield, 2005).

Στην πρώτη περίπτωση (reversible laytime), οι χωριστοί χρόνοι φόρτωσης και εκφόρτωσης προστίθενται και δίνουν ένα συνολικό χρόνο, που θα πρέπει να δαπανηθεί συνολικά και για τις δύο διαδικασίες (φόρτωση - εκφόρτωση). Έτσι, αν αφαιρεθεί από το συνολικό χρόνο αυτός που δαπανήθηκε για τη φόρτωση, ο υπόλοιπος χρόνος που θα μείνει θα πρέπει να δαπανηθεί για την εκφόρτωση. Αν υποθεθεί ότι το πλοίο "ξοδεύει" όλο το συνολικό του χρόνο στη φόρτωση, τότε το πλοίο θα βρίσκεται σε επισταλίες (on demurrage) από τη στιγμή της άφιξής του στο λιμάνι εκφόρτωσης (Schofield, 2005).

Στη δεύτερη περίπτωση (average laytime), οι υπολογισμοί της φόρτωσης και της εκφόρτωσης γίνονται χωριστά. Έπειτα, οι χρόνοι επισταλιών (demurrage) και επίσπευσης (despatch) συμψηφίζονται, και τελικά πληρώνεται το αντίστοιχο ποσό επισταλιών ή επίσπευσης, ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα. Πάντως, το αποτέλεσμα θα είναι συνήθως το ίδιο, είτε χρησιμοποιηθεί το "reversible laytime", είτε το "average laytime" (Phang, 1992).

Οι ρήτρες του "laytime" δίνουν συχνά στο ναυλωτή το δικαίωμα επιλογής της μεθόδου υπολογισμού, όπως π.χ. η ρήτρα "laytime for loading and laytime for discharging to be reversible in charterer's option". Σε αυτή την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης είναι πάντα ζημιωμένος, από την άποψη ότι ο ναυλωτής πραγματοποιεί χωριστό υπολογισμό και υπολογισμό με "reversible laytime", διαλέγοντας τελικά την οικονομικότερη γι' αυτόν μέθοδο (Basoglou, 2015).

Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί ότι η λειτουργία της φόρτωσης ολοκληρώνεται με τη φόρτωση και στοιβασία του φορτίου επί του πλοίου, ενώ η διαδικασία της εκφόρτωσης ολοκληρώνεται με την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού, στην προβλήτα, δίπλα στο πλοίο. Οι διαδικασίες αυτές έχουν περιγραφεί αναλυτικά στην ενότητα που αφορά τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη στη ναύλωση ταξιδίου (Phang, 1992).

Μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, ο κίνδυνος περνά στον πλοιοκτήτη, ο οποίος πρέπει να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι (carrying voyage). Θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει επίσης τα έξοδα καυσίμων κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο συμφωνημένο λιμάνι (Mammoth Bulk CarriersLtdv. Holland Bulk Transport BV/ Harmony Shipping CoS Av. Saudi-Europe Line Ltd) (Basoglou, 2015).

Κεφάλαιο 5: Ο ρόλος του χρόνου στις συμβάσεις ναύλωσης

Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί για την εκπλήρωση της παροχής μεταφορικής υπηρεσίας παίζει καθοριστικό ρόλο στην σύμβαση ναύλωσης²¹ και σε αυτό συνηγορεί και η θέση που εξέφρασε ο Λόρδος Mustill, στην υπόθεση the Gregos²², ότι δηλαδή στην εμπορική ναυτιλία ο χρόνος είναι χρήμα ("in merchant shipping, time is money"). Η στάση αυτή τεκμαίρεται από την επιμελή ρύθμιση που επιφυλάσσει τόσο ο νόμος (ΚΙΝΔ) όσο και το σύνολο των συμβάσεων ναύλωσης για τα προβλήματα που σχετίζονται με την ακριβόχρονη εκτέλεση της σύμβασης. Σημειώνεται ότι στις ρυθμίσεις αυτές εμπεριέχονται ζητήματα που συνδέονται με την καθυστέρηση. Επιπροσθέτως, την σημασία του χρόνου στις συμβάσεις ναύλωσης καταδεικνύει και το γεγονός ότι στην περίπτωση που η σύμβαση δεν εμπεριέχει ρητή αναφορά περί της δέσμευσης εκτέλεσής της με εύλογη επιτάχυνση (reasonable dispatch), θεωρείται πως η υποχρέωση αυτή πηγάζει από σιωπηρό όρο (implied term) ο οποίος υφίσταται στην σύμβαση (Phang, 1992).

Η υποχρέωση αυτή αποσκοπεί στην αποφυγή καθυστερήσεων οι οποίες δυνητικά είναι ζημιογόνες για τον ναυλωτή/φορτωτή. Αντιθέτως, σε σχέση με αυτό που μόλις αναφέρθηκε, ότι δηλαδή κάθε σύμβαση ναύλωσης περιλαμβάνει όρους οι οποίοι αφορούν ζητήματα καθυστέρησης, ρυθμίζονται αντίστοιχα περιπτώσεις που ανακύπτουν κατά την διάρκεια εκτέλεσής της, και αυτό αρκεί ώστε να διατυπωθεί η θέση ότι για να τύχει εφαρμογής ο θεσμός της frustration και να λυθεί δηλαδή η σύμβαση ναύλωσης λόγω καθυστέρησης που έχει προκληθεί κατά την εκτέλεσή της, η καθυστέρηση πρέπει να είναι τέτοιας έκτασης ώστε λόγω αυτής, η επιμονή στην εκτέλεση της σύμβασης να καθιστά την τελευταία «εμπορικώς ή θεμελιωδώς» αλλιώτικη συναλλαγή από αυτήν που σχεδιάστηκε αρχικά²³.

²¹ Ιωάννης Ρόκας/Γεώργιος Θεοχαρίδης, Ναυτικό Δίκαιο, Γ' έκδοση, σελ. 157., J.E. Stannard, Frustrating Delay, Modern Law Review November 1983.

²² The Gregos [1995] 1 Lloyd's Law Rep. 1 HL

²³ Goddard J. in Tatem v. Gamboa (1938) 61 LIL. Rep

5.1 Η καθυστέρηση ως αιτία λύσης της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration

Στο σημείο αυτό θα διερευνήσουμε περιστατικά στα οποία το ναυλωμένο πλοίο, παρότι εξακολουθεί να υφίσταται, δηλαδή δεν έχει χαθεί ή καταστραφεί (υπό τις έννοιες που αναλύθηκαν παραπάνω), δεν δύναται να χρησιμοποιηθεί για την εκτέλεση της σύμβασης. Αυτό θα μπορούσε να οφείλεται ενδεικτικώς στο γεγονός ότι το ναυλωμένο πλοίο έχει κατασχεθεί ή κατακρατείται από τις αρχές ενός κράτους, ή έχει επιταχτεί. Το ίδιο ζήτημα ανακύπτει και στην περίπτωση που δεν είναι καθίσταται εφικτή η φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο λόγω απεργίας στον λιμένα φορτώσεως (Ρόκας, 2015).

Τα γεγονότα αυτά προξενούν καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, η εκτέλεση της οποίας μετά την άρση του κωλύματος που προξένησε την αργοπορία δεν θα έχει πλέον χρησιμότητα για τον ναυλωτή με επακόλουθο να τίθεται ζήτημα διακοπής της με τον θεσμό της frustration (Goldberg, 2011).

Σημαντικό επίσης θα ήταν να σημειωθεί πως διαπιστώνεται η τάση, οι υποθέσεις στις οποίες η σύμβαση ναύλωσης λύεται με την εφαρμογή του θεσμού της frustration να ανακύπτουν ανά ομάδες. Η τάση αυτή οφείλεται στο γεγονός πως πολλές από τις συμβάσεις αυτές τυχαίνει να εκτελούνται στον ίδιο χώρο και χρόνο, με αποτέλεσμα ένα εξωτερικό συμβάν να τις επηρεάζει. Επιπροσθέτως θα μπορούσε να αναφερθεί ότι υποθέσεις διακοπής συμβάσεων ναύλωσης με τον θεσμό της frustration, έχουν ανακύψει ανά ομάδες κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, κατά τον Ισπανικό εμφύλιο πόλεμο, κατά την κρίση στην διώρυγα του Σουέζ κατά τα έτη 1956, όπως και από τον πόλεμο μεταξύ Ιράν-Ιράκ κατά τα έτη μεταγενέστερα του 1980 (Bernardetal., 1985).

Περιστατικά σαν αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω, καθυστέρησης ήτοι ως προς την επιτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, είναι το περιστατικό το οποίο απασχόλησε το Court of Exchequer Chamber²⁴ το 1874 στην υπόθεση *Jacson v. Union Marine Insurance*²⁵, όταν το τελευταίο επιλήφθηκε αξιώσεως εκναυλωτή κατά της ασφαλιστικής του εταιρείας περί

²⁴ Πρόκειται περί εφετείου, αρμόδιου για αστικές υποθέσεις του common law, το οποίο διατηρήθηκε μέχρι την αναμόρφωση του δικαστικού συστήματος με τους Judicature Acts των ετών 1873-1875.

²⁵(1874) L.R. 1 O.C.P. 125.

καταβολής του ναύλου ο οποίος, κατά τους ισχυρισμούς του, είχε απολεσθεί πλήρως λόγω θαλασσιών κινδύνων. Προκειμένου να καταστεί αντιληπτή η εφαρμογή του θεσμού της frustration στην συγκεκριμένη περίπτωση, κρίνεται σημαντικό να ανατρέξουμε στα πραγματικά της περιστατικά. Συγκεκριμένα, η υπόθεση αφορούσε σύμβαση ναύλωσης ταξιδιού προκειμένου να μεταφερθούν σιδηρογραμμές από το λιμάνι του Newport στο San Francisco, με βάση τους όρους της οποίας ο εκναυλωτής ανέλαβε την υποχρέωση να βρίσκεται το πλοίο του τον Ιανουάριο του 1872 στο λιμάνι του Newport “with all possible dispatch (dangers and accidents of navigation excepted)”²⁶, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η φόρτωση του ανωτέρω φορτίου προς τον προορισμό που αναφέρθηκε (Basoglou, 2015).

Ωστόσο, το πλοίο κατά το ταξίδι του προς το Newport, προσάραξε και χρειάστηκε ένας μήνας για την αποκόλληση και ανέλκυσή του, συνολικά δε η επισκευή του, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Liverpool, διήρκησε μέχρι το τέλος του Αυγούστου του έτους 1872. Ενόψει των περιστατικών αυτών, το δικαστήριο, προκειμένου να κρίνει περί της βασιμότητας της αξίωσης του εκναυλωτή, θεώρησε αναγκαίο να αξιολογήσει προηγουμένως το ζήτημα αν ο ναυλωτής όφειλε να αναμένει μέχρι την επιδιόρθωση του πλοίου με σκοπό την πρόοδο της φόρτωσης (Basoglou, 2015).

Επί του ζητήματος αυτού το δικαστήριο θεώρησε ότι η καθυστέρηση που προκλήθηκε είχε ως αποτέλεσμα την λύση της, μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή, σύμβασης, καθώς έκρινε ότι αν η τελευταία ελάμβανε χώρα μετά την πλήρη επιδιόρθωση του πλοίου, θα επρόκειτο περί θαλάσσιας αποστολής πλήρως διαφορετικής από αυτήν που είχαν σχεδιάσει τα μέρη κατά την κατάρτιση της μεταξύ τους σύμβασης. Μετά την κατάληξη αυτή, επόμενο ήταν να απορρίψει την αξίωση του εκναυλωτή. Επισημαίνεται επίσης ότι το δικαστήριο κατέληξε στο παραπάνω πόρισμα αξιοποιώντας και την implied term θεωρία, που προαναφέραμε, ο δε σιωπηρός όρος που εντόπισε το δικαστήριο στην σύμβαση ήταν η υποχρέωση του εκναυλωτή να αφιχθεί το πλοίο του στο Newport το συντομότερο δυνατό και η ανυπαίτια αδυναμία του να ανταποκριθεί στην υποχρέωσή του αυτή, ήταν ένας από τους λόγους που επέφερε την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration (Goldberg, 2011).

²⁶ Για το ότι η ρήτρα έπαιξε ρόλο ως προς την αντιμετώπιση της υπόθεσης ως υπόθεσης που ήγειρε ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration και όχι περίπτωση repudiation βλ. J.E. Stannard, ό.π.π, σελ 740.

5.2 Εκτίμηση της καθυστέρησης - Ο υπολειπόμενος χρόνος της σύμβασης και η πιθανή διάρκεια του εμποδίου - Το παράδειγμα της επίταξης του πλοίου

Κατόπιν της εισαγωγής που πραγματοποιήθηκε μέσα από την υπόθεση *Jacson v. Union marine Insurance* στην περίπτωση που εξετάζουμε, καθίσταται σαφές ότι ένα από τα πλέον κρίσιμα ζητήματα που κάνει την εμφάνιση του στις περιπτώσεις αυτές (επίταξης, παρεμπόδισης κ.λπ.) σχετίζεται με την (χρονική) έκταση που θα πρέπει να προσδιορίζει το εμπόδιο που προξενεί καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης, καθώς προκειμένου να διακοπεί η σύμβαση με την εφαρμογή του θεσμού της *frustration*, η καθυστέρηση που προκαλείται πρέπει να κριθεί υπέρμετρη²⁷.

Αναφέρθηκε και παραπάνω ότι περιστατικό αργοπορίας στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης μπορεί να προκληθεί όταν πραγματοποιείται επίταξη ή παρεμπόδιση κατά τον απόπλου του πλοίου²⁸. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ένας κύριος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εκτίμηση του σημαντικού ή μη χαρακτήρα της καθυστέρησης που δημιουργείται κατά την εκτέλεση της σύμβασης, αποτελεί η διάρκεια της σύμβασης που υπολείπεται, ή που πιθανολογείται ότι θα απομείνει²⁹, προς εκτέλεση³⁰, ώστε στο ενδεχόμενο που η τελευταία είναι μεγάλης διάρκειας να μην μπορεί να οδηγηθεί η σύμβαση στην διακοπή της με την εφαρμογή του θεσμού της *frustration*³¹.

Το πρόβλημα αυτό απασχόλησε το House of Lords στην υπόθεση *Tamplin v. Anglo-Mexican Petroleum*³². Σε αυτήν την υπόθεση το πετρελαιοφόρο *FA. Tamplin*, το οποίο

²⁷ Καραμπατζός, *οπ.π.* 247 επ.

²⁸ Βλ. *Heilgers v. Cambrian Steam Navigation (1917) 34 T.L.R. 72 (C.A.)*, *Pacific Phosphate v Empire Trasport (1920) 36 T.L.R. 750*

²⁹ T. Coghlin, J.Kimball, A. Baker, T Belknap, J. Kenny, *Time Charters*, 7η, εκδ. 2014, σελ. 488

³⁰ Αρχικά μάλιστα αυτός θεωρήθηκε ο βασικός και καθοριστικός παράγοντας, William Herbert Page, *The development of the doctrine of Impossibility of Performance*, *Michigan Law Review*, Vol18 No 7(May 1920), σελ. 612

³¹ *Anglo – Northern v Jones [1917] 2 K.B. 78*, *Bank Line v Capel [1919] A.C. 435*. Η περίπτωση αναφέρεται σε συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο. Στις περιπτώσεις συμβάσεων ναύλωσης κατά ταξίδι η ίδια μέθοδος ακολουθείται, διαφοροποιείται όμως ως προς το ότι στις ναυλώσεις κατά ταξίδι υπολογίζεται η συνολική διάρκεια του ταξιδιού χωρίς τα γεγονότα που μεσολάβησαν και εν συνεχεία συγκρίνεται αυτή με την συνολική διάρκεια που θα απαιτηθεί υπό το φώς των νέων δεδομένων., βλ. *Trade & Transort v. Lino kai iun Kaisha (The Angelia) [1972] 2 Lloyd’s Rep. 154* Η αντίθετη όψη της θέσης αυτής, αντανakλάται στην υπόθεση *Port Line Ltd v Ben Line Steamers Ltd, [1958] 2 Q.B. 146*, υπόθεση στην οποία κρίθηκε ότι η τρίμηνη περίοδος της επίταξης σε σύμβαση ναύλωσης τριάντα μηνών δεν μπορούσε να οδηγήσει στην εφαρμογή της αρχής. Ομοίως ότι μία μικρή διάρκειας καθυστέρηση δεν μπορεί να οδηγήσει σε *frustration* βλ. *J.E.Stannard οπ.π.* σελ. 744, επίσης *Treitel, οπ.π.* σελ. 874

³² 1916] 2 A.C. 397

ναυλώθηκε τον Δεκέμβριο του 1912 για πέντε χρόνια³³, με σύμβασης ναύλωσης που περιείχε τον όρο «Liberty of subletting the steamer of Admiralty of other service», επιτάχθηκε τον Δεκέμβριο του 1914, για διάστημα το οποίο αρχικά η κυβέρνηση προσδιόρισε ότι θα λήξει περί τα μέσα Ιανουαρίου του επόμενου έτους, εικασία η οποία διαψεύστηκε, καθώς αρχές Φεβρουαρίου του επόμενου έτους το πλοίο επιτάχθηκε εκ νέου, δέχθηκε μάλιστα πληθώρα τροποποιήσεων ώστε να χρησιμοποιηθεί ως αρματαγωγό/επιβατηγό. Το διάστημα που το ζήτημα συζητήθηκε ενώπιον του House of Lords, για την αποπεράτωση της σύμβασης απέμεναν 19 μήνες. Σημαντικό επίσης θα ήταν να αναφερθεί ότι στην υπόθεση αυτή το συμβαλλόμενο μέρος που επικαλέστηκε την εφαρμογή του θεσμού της frustration ήταν ο εκναυλωτής. Το γεγονός πως η αξίωση περί διακοπής της σύμβασης στην βάση της frustration εκφράστηκε από τον εκναυλωτή δεν ήταν τυχαίο, καθώς η αποζημίωση που προσδοκούσε από το Υπουργείο Ναυτικών, ξεπερνούσε τον συμφωνηθέν ναύλο που λάμβανε από τον ναυλωτή, ο τελευταίος άλλωστε είχε συμφέρον από την παράταση της επίταξης(Basoglou, 2015).

Με βάση τα περιστατικά αυτά, η πλειονότητα του δικαστήριο τελικά έκρινε ότι δεν συντελέστηκε η λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration. Στην απόφαση αυτή καθοριστικό ρόλο συνετέλεσε το γεγονός ότι αν και το διάστημα της καθυστέρησης ήταν απροσδιόριστο, σε σχέση με την συνολική διάρκεια της ναύλωσης, υπήρχαν σημάδια ότι, μετά την παύση της επίταξης, το πλοίο θα ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθεί για ικανοποιητικό χρονικό διάστημα μέχρι την αποπεράτωση της σύμβασης ναύλωσης του. Καθοριστικός χρόνος για την εκτίμηση των στοιχείων αυτών, κρίθηκε η στιγμή που έγινε η επίταξη(Basoglou, 2015).

Σημαντικό θα ήταν επίσης να αναφερθεί ότι η κρίση του δικαστηρίου πιθανώς να ήταν διαφορετική αν το συμβαλλόμενο μέρος που απέβλεπε στην διακοπή της σύμβασης ναύλωσης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration ήταν ο ναυλωτής, ο οποίος κατά την περίοδο της επίταξης δεν θα λάμβάνει υπηρεσίες από το πλοίο και όχι ο εκναυλωτής ο οποίος από την πλευρά του θα αποσκοπούσε να του καταβληθεί ναύλος για το χρονικό διάστημα της επίταξης³⁴.

³³ Επρόκειτο περί της πρώτης υπόθεσης χρονοναύλωσης όπου η εφαρμογή του θεσμού της frustration καλούνταν σε εφαρμογή

³⁴ Βλ. εισήγηση Lord Nunedin στην υπόθεση Metropolitan Water Board v. Dick, Kerr [1918] A.C. 119 (H.L.), σελ. 129

Επιπροσθέτως, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην απόφαση που εξετάζεται ο Λόρδος Atkinson εξέφρασε την ενδιαφέρουσα για την παρούσα μελέτη άποψη ότι η ρήτρα "restraint of princes", δεν δύναται να οδηγήσει στην διακοπή της σύμβασης με τον θεσμό της frustration.

5.3 Η περίπτωση που η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης είναι μικρή

Αντιθέτως, όταν η χρονική διάρκεια που απομένει μετά το πέρας της επίταξης προβλέπεται ότι θα είναι μικρή, θα καταστεί ευκολότερη η αποδοχή λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration. Η υπόθεση *Bank Line v. Cape*³⁵, αποτελεί την αντίθετη όψη της θέσης που εκφράσαμε παραπάνω ως προς τον ρόλο που ενέχει ο παράγοντας του υπολειπόμενου, μετά την πιθανή παύση του γεγονότος που προξενεί καθυστέρηση, χρόνου κατά την εκτίμηση της στοιχειοθέτησης της frustration. Στην υπόθεση αυτή το πλοίο *Quito*, ναυλώθηκε για περίοδο 12 μηνών, ως ημερομηνία έναρξης της σύμβασης, τέθηκε η 16η Φεβρουαρίου του 1915 με ημερομηνία λήξης σύμβασης 30 Απριλίου. Παρά το γεγονός όμως ότι το πλοίο δεν παραδόθηκε μέχρι τις 30 Απριλίου, ο ναυλωτής δεν άσκησε το, απορρέον από την ρήτρα ακύρωσης ή λήξης σύμβασης, δικαίωμά του. Σε συνέχεια, στις 11 Μαΐου και στις 11 Ιουνίου του ίδιου έτους το πλοίο επιτάχθηκε.

Το διάστημα από τον Μαΐο μέχρι τον Ιούνιο ο εκναυλωτής επιχείρησε να τερματίσει την επίταξη του πλοίου δίχως αποτέλεσμα. Τον Αύγουστο του έτους 1915 ο εκναυλωτής δέχθηκε να πουλήσει το πλοίο με τον όρο ότι η κυβέρνηση θα ανακαλούσε την επίταξη, η ανάκληση όμως της οποίας συμφωνήθηκε να πραγματοποιηθεί μόνο υπό τον όρο παροχής υποκατάστατου πλοίου. Η επίταξη του πλοίου τελικώς έπαυσε τον Σεπτέμβριο του ανωτέρω έτους, όταν και το πλοίο πουλήθηκε. Όταν ο ναυλωτής στράφηκε κατά του εκναυλωτή ζητώντας αποζημίωση για μη παράδοση του πλοίου, η υπόθεση κατέληξε εν τέλει ενώπιον του House of Lords, η πλειονότητα του οποίου, αφού προτίστως έλαβε υπόψη του το γεγονός ότι η σύμβαση ήταν μονοετούς διάρκειας, απεφάνθη ότι αυτή διεκόπει με τον θεσμό της frustration. Προκειμένου να λάβει την απόφαση αυτή το δικαστήριο έλαβε σοβαρά υπόψιν το γεγονός ότι η διάρκεια που θα απέμενε, μετά την παύση της επίταξης, θα ήταν μικρή, συνυπολογίζοντας και το γεγονός πως η

³⁵ *Bank Line v Capel*, [1919] A.C. 435

περίοδος που ακολούθησε την αναβολή της ημέρας έναρξης της σύμβασης, δεν ήταν καθορισμένη και πιθανώς να ήταν μεγάλη³⁶.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από την υπόθεση που μόλις αναφέραμε, προκύπτει ότι καθυστέρηση η οποία δύναται να οδηγήσει στην εφαρμογή του θεσμού της frustration, λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που αναφέραμε μέχρι το σημείο αυτό, απαντάται όχι μόνο κατά την εκτέλεση της σύμβασης, αλλά και κατά το στάδιο εκείνο που το πλοίο ακόμη δεν έχει τεθεί στην διάθεση του ναυλωτή, ήτοι κατά την έναρξη της σύμβασης και η χρονική περίοδος άσκησης του απορρέοντος από την ρήτρα ακύρωσης (cancellation) δικαιώματος δεν έχει ακόμη παρέλθει³⁷. Με τον τρόπο αυτό, αργοπορία που συναντάται στο στάδιο αυτό της σύμβασης, μπορεί να θεωρηθεί ότι η σύμβαση διαφέρει σε πολύ μεγάλο βαθμό από εκείνη που συντάχθηκε αρχικά μεταξύ των συμβαλλομένων, ώστε να προκαλέσει την διακοπή της με τον θεσμό της frustration.

5.4 Απεργία - Βαρύτητα στον αντίκτυπο της καθυστέρησης και όχι στην αιτία της

Η δυσκολία εφαρμογής του θεσμού της frustration εξαιτίας απεργίας, αποκρυσταλώθηκε στην υπόθεση the Nemma³⁸, κατά την οποία το ομώνυμο πλοίο είχε ναυλωθεί για να πραγματοποιήσει 6 έως 7 συνεχόμενα ταξίδια με σκοπό την μεταφορά σκωρίας τιτανίου από το Sorel του Saint Lorens του Καναδά, στο Calais ή στο Hartpoul, κατά τη περίοδο Απριλίου έως Δεκεμβρίου 1979. Όπως όριζε όρος της σύμβασης, για όλη τη διάρκεια κατά την οποία η σύμβαση δεν εκτελούνταν λόγω απεργιών, ο εν λόγω χρόνος δεν προσμετρούσε στο laytime ενώ παράλληλα δε υπήρχε και η δυνατότητα ο εκναυλωτής να τερματίσει την σύμβαση αν η μεταφορά κωλύονταν από γενική απεργία. Παρόλα αυτά, μετά το πρώτο ταξίδι, στο εργοστάσιο που παραγόταν το τιτάνιο στο Sorel του Καναδά, ξέσπασε απεργία με συνέπεια να μην είναι δυνατή η συνέχιση της φόρτωσης για τα συμφωνηθέντα ταξίδια (Todd, 2016).

³⁶ per Lord Sumner « I am of opinion that the requisitioning of the Quito destroyed the identity of the chartered service and made the charter as a matter of business a totally different thing. It hung up the performance for a time, which was wholly indefinite and probably long. The return of the ship depended on considerations beyond the ken or control of either party», βλ. και υποσ. Υπ. αριθμ. 15 υπόθεση Port Line Ltd v Ben Line Steamers Ltd, όπου η επίταξη που έλαβε χώρα ήταν σαφέστατα μικρότερης διάρκειας, τρεις μήνες ενώ υπολειπόταν περίοδος 17 μηνών για την ολοκλήρωση της σύμβασης.

³⁷ Η ύπαρξη της ρήτρας αυτής δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει περιθώριο για την εφαρμογή της frustration, ωστόσο εξηγεί τον λόγο που αριθμητικά οι περιπτώσεις επίκλησης του θεσμού της frustration κατά την διενέργεια του ταξιδιού προσέγγισης (approach voyage) είναι λίγες.

³⁸ The Nema [1980] 2 Lloyd's Rep. 83 and 339 (C.A.) and [1981] 2 Lloyd's Rep. 239 (H.L.).

Αναμένοντας αυτές τις συνθήκες, τα συμβαλλόμενα μέρη τροποποίησαν την μεταξύ τους σύμβαση, έτσι ώστε η εκκινήση της φόρτωσης να γίνει από το επόμενο έτος (1980). Αυτό όμως δεν κάτεστη εφικτό καθώς η απεργία δεν σταμάτησε, έχοντας ως αποτέλεσμα τον Σεπτέμβριο του 1980, και εν τη απουσία σημαδιών για τη λήξη της απεργίας, τα μέρη να παραπεμφθούν σε διαιτησία. Ο διαιτητής απεφάνθη ότι τα ταξίδια που είχαν δρομολογηθεί να πραγματοποιηθούν από το 1980 αποτελούσαν αυτοτελή σύμβαση από τα προγενέστερα ταξίδια και ότι η πρώτη σύμβαση είχε διακοπεί με το θεσμό της frustration (Todd, 2016).

Με το θέμα τελικώς ασχολήθηκε το House of Lords³⁹, όπου καταχωρώθηκε η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου και δώθηκε το έναυσμα ώστε να συμπεριληφθούν και οι απεργίες σαν αιτία λύσης της σύμβασης νάυλωσης μέσω του θεσμού της frustration. Εκείνο που τονίστηκε από το δικαστήριο, και είναι αξιο λόγου, είναι ότι δεν υπάρχει δυνατότητα κατηγοριοποίησης των περιστατικών που εμπίπτουν στη frustration και η προσοχή θα πρέπει προσανατολίζεται στα αποτελέσματα που προκαλούνται μεμονομένα από κάθε περιστατικό στην έκβαση της σύμβασης⁴⁰ (Todd, 2016).

Έτσι το δικαστήριο θεώρησε ότι ο λόγος που η σύμβαση κατέληξε στη διακοπή με το θεσμό της frustration δεν ήταν η απεργία αλλά η αδυναμία πρόβλεψης της κατάληξης της ύστερα από 3 μήνες, τη στιγμή που η σύμβαση εξέπνεε σε μόλις τρεις μήνες. Ταυτόχρονα αποδείχθηκε ότι η frustration μπορεί να κληθεί όταν υπάρχει ασάφεια στους όρους της σύμβασης οι οποίοι υπαγορεύουν πότε υπάρχει απαλλαγή από την ευθύνη λόγω των περιστάσεων .

5.5 Η ρήτρα SCOPIC και ο ρόλος της στην κατανομή του κινδύνου όταν υπάρχει καθυστέρηση

Προαναφέρθηκε ότι ο υπολοιπόμενος χρόνος της σύμβασης, αποτελεί παράγοντα που μπορεί να παίζει σημαντικό ρόλο στην εκτίμηση της καθυστέρησης όταν αυτή αποτελεί λόγο για να λυθεί η σύμβαση, παρόλα αυτά δεν είναι ο μοναδικός. Ξεχωριστή σημασία έχουν, η εν γένει εκτίμηση του αντικειμένου της σύμβασης νάυλωσης, οι όροι, οι οποίο ορίζουν πως θα

³⁹ Το Court of Appeal έκρινε εαυτό αναρμόδιο θεωρώντας ότι η υπόθεση έπρεπε να κριθεί από το House of Lords, με βάση το άρθ. 1 παρ. 2 περ. α της Arbitration Act του 1979, αναφερόμενο δε (Robert Goff J.) στην ουσία της υπόθεσης θεώρησε ότι η σύμβαση ήταν ενιαία και ότι δεν είχε λυθεί με frustration.

⁴⁰ Βλ. Lord Roskill σελ. 255, για μία γενικότερη συζήτηση που δημιούργησε η υπόθεση αυτή.

κατενεμηθεί η ευθύνη⁴¹ καθώς και η φύση και τα αποτελέσματα των γεγονότων που απρόσμενα συνέβησαν⁴². Η περίπτωση του Sea Angel⁴³ βοηθά στην καλύτερη κατανόηση των όσων προαναφέρθηκαν και συγκεκριμένη στο να γίνει αντιληπτό ότι κατά την εκτίμηση της καθυστέρησης στην εκτέλεση μιας σύμβασης, συμβαλλουν διάφοροι παράγοντες ,συμπεριλαμβανομένων και των όρων για την κατανομή του κινδύνου. Το εν λόγω πλοίο ναυλώθηκε με ναυλοσύμφωνο Shelltime 4 για διάρκεια είκοσι ημερών, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί για την παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής, συγκεκριμένα για την απάντληση πετρελαίου από το πλοίο Tasman Spirit το οποίο προσέκρουσε λίγο έξω από την πρωτεύουσα του Πακιστάν, το Karachi. Τρεις μέρες πριν εκπνέυσει η σύμβασης ναύλωσης, απαγορεύτηκε ο απόπλους του από το λιμάνι του Karachi, ως αποτέλεσμα άρνησης των αρμόδιων αρχών (Karachi Port Trust) να χορηγήσουν πιστοποιητικό το οποίο βεβαιώνει ότι δεν υπάρχουν ανεξόφλητα λιμενικά τέλη (no demand certificate-NDC). Η εν λόγω άρνηση , όπως διαπιστώθηκε σε κατοπινό χρόνο από το δικαστήριο που ανέλαβε το θέμα κρίθηκε αβάσιμη. Επιπροσθέτως, δεν επιρίφθηκαν ευθύνες στα συμβαλλόμενα μέρη για την πρόκληση της άρνησης αυτής(Todd, 2016).

Αφού παρήλθαν 108 ημερες, ο ναυλωτής κατάφερε να λάβει άδεια για τον απόπλου του Sea Angel και το παρέδωσε στον εκναυλωτή, ο εκναυλωτής αξίωσε σε βάρος καταβολή του ναύλου που αφορά το διάστημα από την απαγόρευση, για τους προαναφερθέντες λόγους, του απόπλου του πλοίου μέχρι την παράδοση του. Ο ναυλωτής προσπάθησε να αντικρούσει την εν λόγω αξίωση προφασιζόμενος ότι είχε τεθεί σε ισχύ η frustration και ως εκ τούτου είχε λυθεί η μεταξύ τους σύμβαση. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι στην προκειμένη περίπτωση αν είχε ληφθεί υπόψιν μόνο ο χρονικός παραγοντας, το γεγονός δηλαδή ότι απέμεναν 3 μέρες για την εκποή της σύμβασης, η επιδίωξη του ναυλωτή για λύση της σύμβασης θα είχε επιτευχθεί.(Todd, 2016).

Παρόλα αυτά, το δικαστήριο τηρώντας μια πιο αποστασιοποιημένη στάση από τις εως τότε αποφάσεις, θεώρησε ότι στην προκειμένη περίπτωση είναι προτιμότερη μια προσέγγιση που θα συνυπολογίζει περισσότερους παράγοντες (multifactorial approach), δίνοντας έμφαση

⁴¹ Bunge S.A.v Kyla Shipping Co (The Kyla) [2013] 1 Lloyd's Rep 565 και Hidron Finance v Sunley Goldings[2010]EWHC 1681

⁴² Paul Todd, όπ.π., σελ. 41

⁴³ Edwinton Commercial Corporation, Global Tradeways Limited v Tsavliris Russ (Worldwide Salvage & Towage) Ltd [2006] EWHC 1713 (Comm); [2007] EWCA Civ 547; [2007] 2 Lloyd's Rep 517, βλ. σχόλιο Pr. D Rhidian Thomas, JIML 13(2007), 226-227, ίδιος, JIML 14 (2008), 5-6

στο ότι η ρήτρα SCOPIC περιλαμβάνονταν από την επιχείρηση της επιθαλάσσιας αρωγής, η οποία θεωρήθηκε ότι εμπεριέχει τον κίνδυνο που ανέλαβε ο διασώστης, (στην προκειμένη, ο ναυλωτής του Sea Angel), κίνδυνος ο οποίος αποφάνθηκαν ότι έπρεπε να καταλογιστεί σε αυτόν, κάνοντας έτσι το αίτημά του για λύση της σύμβασης λόγω frustration μη αποδεκτό (Todd, 2016).

5.6 Η στάση της Ελληνικής νομοθεσίας στα ζητήματα που αναλύθηκαν

Στα περιστατικά που προαναφερθήκαν, βασικό ζήτημα που προκύπτει είναι η αργοπορία που σημειώνεται κατά την εφαρμογή της σύμβασης ναύλωσης, η οποία άλλες φορές οδηγεί στην λύση της ενώ άλλες όχι. Θέματα που προκαλούν κωλυσιεργία στην σύμβαση ναύλωσης, έχουν συμπεριληφθεί στην ρύθμισή του ΚΙΝΔ. Βλέπουμε, ότι οι διατάξεις των άρθρων 159 και 161 προβλέπουν ρύθμιση σχετικά με συμβάντα που οδηγούν σε καθυστέρηση την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την πρώτη προαναφερθείσα διάταξη η επίταξη του πλοίου ή η απαγόρευση του απόπλου του ύστερα από διαταγή της πολιτείας, οδηγούν σε διακοπή τη σύμβαση ναύλωσης, αν ,υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν, συμβούν πριν την έναρξη του ταξιδιού. Στην ίδια έκβαση οδηγούμαστε και κατά την περίπτωση που αποκλειστεί το λιμάνι προορισμού ή παρακωλυθεί η ελεύθερη πλεύση προς αυτόν κατά τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 159 ΚΙΝΔ.

Ίδια αντιμετώπιση με αυτήν που ισχύει κατά την απώλεια του πλοίου που συμβαίνει μετά την έναρξη του ταξιδιού , εφόσον διασώθηκε όλο ή μέρος του φορτίου, επιφυλάσσεται, όπως ορίζει το άρθρο 160 παρ. 3 και για τα γεγονότα που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ιδιαίτερη σημασία για την συγκεκριμένη εργασία έχει και η διάταξη του άρθρου 161 ΚΙΝΔ, κατά την οποία αναπάντεχα γεγονότα που προξενούν τέτοια ζημιά στο πλοίο ώστε να είναι απαραίτητη η επισκευή του ή προκαλούν προσωρινή διακοπή του ταξιδιού, δεν οδηγούν αναγκαία σε λύση τη σύμβαση ναύλωσης. Παραδείγματα τέτοιων περιστατικών είναι η προσάραξη λόγω μηχανικής βλάβης, ή η σύγκρουση του πλοίου⁴⁴. Αντίθετα όμως με τις περιπτώσεις του άρθρου 159 - 160 ΚΙΝΔ, η αργοπορία που οφείλεται στο εμπόδιο αυτό, αποτελεί αιτία λύσης της σύμβασης, όταν αυτή είναι υπέρβαλουσα, αφού ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να παραιτηθεί από τη σύμβαση, παίρνοντας το φορτίο έως και τον ναύλο που αναλογεί

⁴⁴ Βλ. Α. Ζυγούρος, Η υπαναχώρηση από την σύμβαση ναύλωσης, ελληνικό και συγκριτικό δίκαιο, διδ.διατρ. 2011, σελ. 143

στον πλου που δεν διανύθηκε. Σε αυτό το σημείο, η ανάλυση που προηγήθηκε σχετικά με τις τοποθετήσεις του common law μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο, καθώς είμαστε αντιμέτωποι με το θέμα του χαρακτηρισμού του χρόνου καθυστέρησης που προκαλείται από τα απρόβλεπτα συμβάντα που αναφέρονται στην διάταξη, ως υπέρμετρου και ως εκ τούτου να δύναται ο ναυλωτής να ασκήσει το δικαίωμα για λύση της σύμβασης (Lewins, 2016).

Όταν μιλάμε για τον ΚΙΝΔ, η απόφαση για το αν η διάρκεια κρίνεται υπέρμετρη γίνεται από τον ναυλωτή, τη στιγμή κιόλας που η διάταξη δεν προβλέπει συγκεκριμένους κανόνες για την εν λόγω εκτίμηση, έχει επικρατήσει ότι αυτή πρέπει να συμβαίνει σύμφωνα με τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών⁴⁵. Στοιχεία που μπορούν να συμπεριληφθούν στην αξιολογήση αυτή είναι οι ιδιαίτερες συνθήκες της κάθε ναύλωσης, η φύση του φορτίου και το πόσο ευπαθές είναι καθώς και αν η μεταφορά κρίνεται επείγουσα⁴⁶.

Στα πλαίσια όμως της διερεύνησης αυτής, είναι απαραίτητες μερικές επισημάνσεις σχετικά με την επίτευξη συμφωνίας των μερών σχετικά με τον χρόνο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης και τον χαρακτηρισμό της ως «σύμβασης απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης» ή «σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης». Στο ενδεχόμενο, όπου ο ναυλωτής έχει συμφέρον να εκτελεστεί η σύμβαση μεταφοράς εντός των δοθέντων χρονικών ορίων ή να εκτελεστεί σε προκαθορισμένο χρόνο που ορίζεται στην σύμβαση και όπως συνεπάγεται από αυτήν η παροχή του εκναυλωτή δεν μπορεί να συμβεί σε διαφορετικό χρόνο, μιλάμε δηλαδή για σύμβαση απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης, εφαρμόζονται οι σχετικές διάταξεις που αφορούν αδυναμία παροχής, καθώς στην προκειμένη η ολοκλήρωση της παροχής τη συγκεκριμένη στιγμή, δηλαδή η πραγματοποίηση της μεταφοράς στον δοθέντα χρόνο, αποτελεί περιεχόμενο και ιδιότητα της παροχής του εκναυλωτή, όσο δε παρέρχεται ο ορισθέντας χρόνος επισυμβαίνει αδυναμία παροχής⁴⁷.

Σε αντίθεση με τα προηγούμενα εαν από τους όρους της σύμβασης έπεται ότι η πραγματοποίηση της παροχής να μεν πρέπει να συμβεί μόνο μεσα στα ορισθέντα χρονικά πλαίσια ή εντός της συμφωνηθείσας προθεσμίας αλλά λόγω της φύσης και του σκοπού της δύναται να πραγματοποιηθεί και κατοπινά, αναφερόμαστε δηλαδή σε σύμβαση σχετικά

⁴⁵ Α. Παμπούκη, όπ.π., σελ. 267

⁴⁶ Λ. Ζυγούρος, όπ.π. 146

⁴⁷ Βλ. Βαθρακοκόιλη, ΕΡΝΟΜΑΚ, άρθρ. 401, σελ. 415-416

ακριβόχρονης εκτέλεσης, τότε εφαρμόζεται η διάταξη του ΚΙΝΔ, η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ειδικότερη από αυτή του άρθρου 401 ΑΚ.

5.7 Από την υπόθεση the Massalia στην υπόθεση the Eugenia - Η τήρηση της σχεδιασμένης πορείας

Αρχικά θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε την άποψη ότι στην περίπτωση που η συμφωνηθείσα διαδρομή μέσω της οποίας θα πραγματοποιηθεί η θαλάσσια μεταφορά κρίνεται αδύνατο να ακολουθηθεί, η σύμβαση διακόπτεται λόγω frustration, χωρίς να κρίνεται αναγκαία περαιτέρω εξέταση για τον αν το πλοίο μπορεί να ακολουθήσει άλλη πορεία. Η στάση αυτή ακολουθήθηκε στην υπόθεση the Massalia⁴⁸, κατά την οποία, ενόψει της είδησης για το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, η σύμβαση ναύλωσης ταξιδιού από την Ανατολική ακτή της Ινδίας στην Γένοβα, διεκόπη χρησιμοποιώντας της frustration.

Εντούτις, υπό το φως όμοιων αληθινών περιστατικών και παρότι όπως καταδείχθηκε καθυστέρηση εξαιτίας επίταξης του πλοίου μπορεί να οδηγήσει στην λύση της σύμβασης με την χρήση του θεσμού της frustration, στην υπόθεση the Eugenia, η συνεπακόλουθη αύξηση της διάρκειας του ταξιδιού λόγω του επικείμενου κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ στην οποία θα οδηγούσε η εκτέλεση της σύμβασης γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κρίθηκε ανεπαρκής για να τεθεί σε ισχύ ο εξεταζόμενος θεσμός (Todd, 2016).

Στην προκειμένη περίπτωση το πλοίο Eugenia χρονοναυλώθηκε με ναυλοσύμφωνο *Baritime*, για να κάνει το ταξίδι Γένοβα Ινδία μέσω της Μαύρης Θάλασσας⁴⁹, στην σύμβαση επίσης περιλαμβανόταν πρόβλεψη για την υποχρέωση του ναυλωτή να εκπληρώσει τη σύμβαση δια μέσω της συνηθισμένης πορείας ("via the usual and customary route"). Έχοντας προηγουμένως το πλοίο φόρτωσε φορτίο (σιδήρο και προϊόντα ατσαλιού) στην Μαύρη Θάλασσα, απέπλευσε για το Λιμάνι Said, όπου ήδη μαίνονταν πολεμικές συρραξεις με τη συμμετοχή αιγυπτιακών αντιαεροπορικών και η περιοχή κρίθηκε όπως ήταν λογικό επικίνδυνη από το δικαστήριο, σε αντιστοιχία με την έννοια και της ρήτρας πολέμου που περιελάμβανε το ναυλοσύμφωνο. Η είσοδος του πλοίου, ύστερα από την υποδείξη του ναυλωτή, στην διώρυγα

⁴⁸ Societe Franco Tunisienne D Armentent v Sidermar SPA (The Massalia) [1961] 2 QB 278, η οποία αποτελεί την μοναδική υπόθεση στην οποία αναγνωρίστηκε frustration ενόψει του διπλασιασμού της διάρκειας της σύμβασης.

⁴⁹ Πριν καταρτισθούν οι όροι της σύμβασης, τα μέρη που γνώριζαν για τον κίνδυνο κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ, διαπραγματεύθηκαν ειδικούς όρους για το ζήτημα αυτό. Στο τέλος κανείς τέτοιος όρος δεν συμφωνήθηκε, αλλά η σύμβαση συμπεριέλαβε την έντυπη ρήτρα πολέμου της τρέχουσας έκδοσης.

του Σουέζ οδήγησε στην ακινητοποίηση του εκεί μέχρι τις αρχές Ιανουαρίου του επόμενου έτους (Lewins, 2016).

Παρομοίως, στην περίπτωση του The Captain George K., το πλοίο χρονοναυλώθηκε με σκοπό να εκτελέσει το ταξίδι Μεξικό Ινδία. Κατά την περίοδο της ναυλώσης η διώρηγα του Σουέζ ήταν ανοιχτή και η συμφωνία συντελέστηκε δεδομένου ότι το πλοίο όντως θα διερχόταν από εκεί. Παρόλα αυτά, την ημέρα που το πλοίο πλησίαζε την διώρηγα ανακοινώθηκε πως τούτη ήταν κλειστή λόγω στρατιωτικής σύρραξης μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ. Ως εκ τούτου, το πλοίο χρησιμοποίησε διαφορετική διαδρομή, περνώντας ανταντού απο το Ακρωτήριο Καλής Ελπίδας προέβη στην παράδοση του φορτίου (Lewins, 2016).

5.8 Σημαντική δυσχέρεια εκπλήρωσης (impracticability) και η συμμετοχή της στην θεμελίωση της frustration

Οι περιπτώσεις του the Eugenia και the Captain George K. τεχνιέντως επιλέχτηκαν να παρουσιαστούν μετά την ανάλυση της θέσης του ελληνικού δικαίου στα θέματα που προκύπτουν στην περίπτωση που επέλθει καθυστέρηση κατά την πραγματοποίηση της σύμβασης ναύλωσης, καθώς αποτελούν περιστατικά σαν αυτά που θα εξεταστούν στην επόμενη παράγραφο, ήτοι περιπτώσεις κατά τις οποίες η πραγματοποίηση της μεταφοράς επιτρέπεται φυσικά και νομικά, είναι όμως ταυτόχρονα εξαιρετικά δύσκολη η ολοκλήρωση της. Για τον λόγο αυτό, λοιπόν, εύλογα οι υποθέσεις αυτές προηγούνται της επικείμενης ανάλυσης.

5.8.1 Η οικονομική κρίση ως αρωγός στην τάση για πιο αδιάβλητες συμβάσεις ναύλωσης

Θέματα αναπροσαρμογής συμβατικών όρων έθεσε με ιδιαίτερη ένταση η οικονομική κρίση, η οποία εκκινώντας από τις χρηματιστηριακές αγορές επίδρασε σε όλους τους τομείς της οικονομίας ανεξαρτήτως μεγέθους δραστηριότητας, έτσι ώστε τα συμβαλλόμενα μέρη αναπόφευκτα επεδίωξαν να διαμορφώσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις υπό το φως των νέων οικονομικών δεδομένων και συνθηκών, που όπως αποδείχθηκε δεν ήταν εφικτό να προβλεφθούν. Στο σημείο τούτο θα πραγματοποιηθεί μιας προσπάθεια προσέγγισης του τρόπου αντιμετώπισης της σύμβασης ναύλωσης όταν ενόψει απρόσμενης μεταβολής των συνθηκών, η

ικανοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων υποχρεώνει τον οφειλέτη σε υπέρμετρη θυσία, επικεντρώνοντας στην πλευρά του ναυλωτή ως προς την πληρωμή ναύλου (Cooke., 2014).

Αντίστοιχα, με τα προβλήματα που προκάλεσε η οικονομική κρίση, ζητήματα έχουν ήδη απασχολήσει τα αγγλικά δικαστήρια, ώστε η παρακολούθηση των περιστατικών αυτών να δώσει τα απαραίτητα εκείνα ερείσματα προκειμένου να προκειμένου να ανακúψουν τα ανάλογα συμπεράσματα. Σημείο απαραίτητο ώστε να πραγματοποιήσουμε την διερεύνηση μας αυτή, αποτελεί η θέση του Λόρδου Simon, στην υπόθεση *British Movie to news v. London District Cinemas*⁵⁰. Δηλαδή ότι « ... τα μέρη μιας σύμβασης συχνά βρίσκονται αντιμέτωπα κατά την διάρκεια εκτέλεσης αυτής με μεταβολή συνθηκών την οποία δεν είχαν υπολογίσει, μια εντελώς πρωτόγνωρη άνοδο η υποχώρηση τιμών, μια αιφνίδια υποτίμηση του νομίσματος, ένα μη αναμενόμενο εμπόδιο στην σύμβαση και άλλα παρόμοια, ωστόσο κάτι τέτοιο δεν επιδρά την συμφωνία που έκαναν .. » (Cooke., 2014).

Έτσι, παρότι το αυξημένο κόστος που διέπει την επιτέλεση της σύμβασης μπορεί να δίνει την εντύπωση ότι την καθιστά κατά βάση αλλιώτικη συναλλαγή από αυτήν που είχαν σχεδιάσει σε πρώτη φάση τα μέρη κατά την σύναψη αυτής, το δίκαιο της frustration δεν δύναται να εφαρμοστεί⁵¹. Ομοίως, στην υπόθεση *Davis Contractors v. Fareham Urban DC*⁵², το House of Lords απεφάνθει ότι οι δυσκολίες κατά την επιτέλεση της σύμβασης δεν είναι αρκετές για την λύση αυτής με εφαρμογή του θεσμού της frustration⁵³.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή του θεσμού της frustration δεν κρίνεται αναγκαία αποκλειστικά και μόνο από το γεγονός ότι οι συνθήκες που μεσολάβησαν υποχρεώσανε σε μεγαλύτερο οικονομικό φορτίο, το ένα μέρος της σύμβασης από ό,τι περίμενε. Έχει ήδη ειπωθεί πως την θέση αυτή υιοθέτησε και ο Λόρδος Denning, στην υπόθεση *the Eugenia*. Το ίδιο έπραξε

⁵⁰Βλ. P. Todd, σελ. 43

⁵¹ [1952] AC 166.

⁵² Στην υπόθεση αυτή ομάδα εργολάβων συμφώνησε με μία τοπική αρχή να κατασκευάσει 78 σπίτια μέσα σε χρονικό διάστημα 8 μηνών, έναντι αμοιβής ύψους 94.000 λιρών. Ωστόσο, λόγω έλλειψης σε εργατικά χέρια και υλικά (οι οποίες ανέκυψαν μετά το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου, οι εργασίες διήρκεσαν τελικώς 22 μήνες και κόστισαν στους εργολάβους 115.000. Συνεπεία τούτου οι τελευταίοι ισχυρίστηκαν ότι η σύμβαση είχε λυθεί και ότι νομιμοποιούντο να ζητήσουν πρόσθετη αμοιβή για το παρασχεθέν έργο επί τη βάσει της quantum merit αξιώσεως.

⁵³ Βλ. Lord Radcliffe «it is not hardship or inconvenience or material loss itself which calls the principle of frustration into play. There must be as well such a change in the significance of the obligation the the thing undertaken would if performed be a different hing from that contracted for”.

⁵³ The effects of fianancial Crises on the binding Force of Contracts – Renegotiation, Rescission or Reversion

και ο Λόρδος Summer στην υπόθεση *Larrinaga v. Societe Franco-Americaine des Phosphates*⁵⁴, ο οποίος υποστήριξε την στάση ότι η διακοπή της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration στα περιστατικά που διερευνούμε πρέπει να πραγματοποιείται με μεγάλη φειδώ⁵⁵. Χαρακτηριστικό της στάσης αυτής είναι η υπόθεση *The Sea Angel* που ήδη αναφέρθηκε, καθώς η σύμβαση δεν διεκόπη με την εφαρμογή του θεσμού frustration, παρα το γεγονός ότι ο ναυλωτής υποβλήθηκε στο μη αναμενόμενο κόστος καταβολής ναύλου για 113 μέρες συγκριτικά με το προσδοκώμενο που θα είχε διάρκεια 3 ημερών μόνο.

Με βάση όλα τα προαναφερθέντα, οι απώλειες που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν σε ένα μέρος της σύμβασης εξαιτίας μιας απρόοπτης ανόδου στις τιμές των καυσίμων ή περιοδικών διακυμάνσεων στην αγορά ναύλων δεν θα οδηγήσουν στην διακοπή της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration⁵⁶.

5.8.2 Η υπόθεση the Eugenia στην περίπτωση που εμπίπτει στο ελληνικό δίκαιο

Οι υποθέσεις the *Eugenia* και the *Captain George K* παρουσιάζονται σαν περιστατικά στα οποία η θέση σχετικά με την διακοπή της σύμβασης με τον θεσμό της frustration έλαβε χώρα εξαιτίας σημαντικής δυσκολίας εκπλήρωσης. Το δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη την νομολογία *British Movie to news Ltd v. London District Cinemas* και *Davis Contractors Ltdv. Fareham Urban DC*⁵⁷, τήρησε για ακόμα μια φορά αρνητική στάση όσον αφορά το ζήτημα αυτό, ήτοι ότι το γεγονός της δυσκολίας εκπλήρωσης δεν μπορεί να οδηγήσει σε λόγο αποδέσμευσης από τις συμβατικές δεσμεύσεις. Το γεγονός ότι το δικαστήριο οδηγήθηκε στην κρίση αυτή σχετίζεται κατά κύριο λόγο στους κανόνες της θεμελιώδους αρχής περί της ιερότητας των συμβάσεων. Πιθανό θα ήταν επίσης και να οφείλεται σε ένα άλλο «δομικό ελάττωμα»⁵⁸ του θεσμού της frustration, που εντοπίζεται στην αδυναμία του δικαστηρίου να παρέμβει στην σύμβαση και να την τροποποιήσει με στόχο να ισοσταθμιστούν τα συμφέροντα των συμβαλλομένων (Wilson, 1993).

⁵⁴(1923) 14 LILRep. 457

⁵⁵ «all the uncertainties of a commercial contract can ultimately be expressed, though not very accurately, in terms of money, and rarely, if ever, is it a ground for inferring frustration of an adventure that the contract has turned out to be a loss or ever a commercial diasaster for somebody”.

⁵⁶ βλ. Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, όπ.π. 494, ομοίως και ο δικαστής Kerr στην υπόθεση *Occidental v. Skibs A/S Avanti*, [1976] 1 Lloyd’s 293, σελ. 325

⁵⁷ *British Movietononews Ltd v. London District Cinemas* [1952] A.C. 696, *Davis Contractors Ltd v. Fareham Urban DC* [1956] A.C. 696

⁵⁸ Βλ. Καραμπατζός, όπ.π. 264, ο οποίος χαρακτηρίζει την ανελαστική αρχή του «όλα ή τίποτα» ως δομικό ελάττωμα που βαραίνει μέχρι σήμερα τον θεσμό της frustration.

Από την άλλη μεριά, τονίζεται η δυνατότητα αυτή μέσα από την ρύθμιση της 388 ΑΚ, η οποία θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο εργαλείο στο ζήτημα που διερευνούμε, λαμβάνοντας υπόψιν ότι η μεταβολή των συνθηκών που προξένησε το κλείσιμο τη διώρυγας του Σουέζ είχε σαν αποτέλεσμα την πλήρη ανατροπή της οικονομικής ισορροπίας. Με βάση την τήρηση της προϋπόθεσης ότι η διάταξη παρέχει στον οφειλέτη μόνο αμφοτεροβαρούς σύμβασης, στην περίπτωση δηλαδή της υπόθεσης the Eugenia, τον ναυλωτή, την δυνατότητα να απαιτήσει την αναδιαπραγμάτευσης της, σημαντικό είναι να διερευνήσουμε τις συνθήκες εφαρμογής της στις συμβάσεις ναύλωσης, λαμβάνοντας πολύτιμα επιχειρήματα από την πλούσια νομολογία στο ζήτημα αναδιαπραγμάτευσης του μισθώματος στο πλαίσιο της σύμβασης μίσθωσης. Συμπληρωματικά, θεωρούμε σημαντικό από τα πραγματικά γεγονότα της υπόθεσης the Eugenia να μην λάβουμε υπόψιν το ζήτημα υπαιτιότητας του ναυλωτή, στο οποίο έγινε αναφορά, καθώς και στην διάταξη της 388 ΑΚ η ύπαρξη πταίσματος του οφειλέτη ως προς την μη πρόβλεψη της μεταβολής συναποτελεί παράγοντα που δεν επιτρέπει την εφαρμογή της⁵⁹.

Θα πρέπει να σημειώσουμε πως στο ερώτημα αν υπάρχει δυνατότητα εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ στις συμβάσεις ναύλωσης, η απάντηση αναμένεται να είναι θετική. Η στάση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι ήδη η θεωρία αποδέχεται την δυνατότητα εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ στις συμβάσεις ναύλωσης, λόγω του γεγονότος ότι η παραγραφος του άρθρου 388 ΑΚ καθιστά πιο σαφή την έννοια της καλής πίστης, η χρήση της στις συμβάσεις ναύλωσης θα πρέπει να καθίσταται επιβεβλημένη.

5.8.3. Η περίπτωση αξιοποίησης της νομολογίας με σκοπό την αναπροσαρμογή του ναύλου

Όσον αφορά την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ διακρίνουμε ότι εκτός από τις ρητώς συναγόμενες προϋποθέσεις του άρθρου 388 ΑΚ, κρίνεται απαραίτητο η παροχή να οριστεί ως υπερμέτρως επαχθής λόγω της απρόσμενης μεταβολής των συνθηκών. Συγκεκριμένα, η πλούσια νομολογία ως προς τον αναπροσδιορισμό μισθώματος δύναται να αξιοποιηθεί στις συμβάσεις ναύλωσης προς την κατεύθυνση αναπροσαρμογής του ναύλου (η

⁵⁹ Βλ. Μ. Σταθόπουλο, όπ.π., σελ. 1235

άλλου όρου της σύμβασης), σύμφωνα δε με τις γενικές προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ αλλά και την κρατούσα άποψη στη νομολογία⁶⁰ απαιτείται σωρευτικά:

α) Μεταβολή των γεγονότων, στα οποία κυρίως ενόψει της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών τα συμβαλλόμενα πρόσωπα έως τη δεδομένη στιγμή υποστήριζαν.

β) Η μεταβολή αυτή να είναι μεταγενέστερη της σύνταξης της σύμβασης και να οφείλεται σε λόγους που ήταν έκτακτοι και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν. Αντίστοιχα απρόβλεπτα περιστατικά είναι εκείνα τα οποία δεν επακολουθούν κατά την κανονική πορεία των πραγμάτων, αλλά προκαλούνται από έκτακτα γεγονότα, φυσικά, πολιτικά, κοινωνικά ή οικονομικά, και ως αποτέλεσμα εκείνων επέρχεται πλήρης ανατροπή της ισορροπίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής, ώστε ο μεν οφειλέτης επιτελώντας τη σύμβαση να δέχεται ουσιώδη και υπερμεγέθη ζημία, που προκλήθηκε εκτάκτως και απροβλέπτως, ο δε αντισυμβαλλόμενος να ωφελείται υπέρμετρα από την περιουσία του υπόχρεου, ενώ αν εξελισσόταν ομαλά η σύμβαση, η οικονομική επιβάρυνση θα ήταν συνήθης και αυτή που είχε προβλεφθεί. Παρατηρούμε σχετικά ότι στην περίπτωση της υπόθεσης the Eugenia στην θέση αυτή βρίσκεται ο ναυλωτής (Wilson, 1993).

Ερώτημα εγείρεται με το κατά πόσον η οικονομική κρίση μπορεί να αποτελέσει έκτακτο και μη προβλέψιμο γεγονός, το οποίο να αιτιολογεί την κατ' άρθρο 388 ΑΚ αναπροσαρμογή του ναύλου, πρόβλημα που μπορεί να κάνει την εμφάνιση του κυρίως στις μακροχρόνιες συμβάσεις ναύλωσης. Επίσης στην υπόθεση αυτή χρήσιμη μπορεί να θεωρηθεί η μέχρι σήμερα επεξεργασία της διάταξης του 388 ΑΚ. Συγκεκριμένα, κατά την επικρατούσα άποψη στην νομολογία⁶¹, η γενική οικονομική κρίση, η επιβολή μέτρων λιτότητας και επαχθών δημοσιονομικών και φορολογικών μέτρων, με όλες τις συνέπειες σε όλες τις εκφάνσεις της οικονομίας δεν αποτελούν από μόνα τους περιστατικά μη προβλέψιμα ή έκτακτα, ιδίως στην

⁶⁰ ΑΠ 1225/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΑΠ 998/2014 Αρμ 2016 σελ. 2061, ΑΠ 1592/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 67/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 130/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΘρ 115/2015 Α' Δημοσίευση ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ· ΕφΠατρ 26/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 316/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΠειρ 87/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 92/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 17564/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΑθ 219/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΠειρ 2042/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΘεσ 8690/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΘεσ 8703/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης.

⁶¹ Βλ. ΑΠ 1171/2004 ΕλλΔνη 2005 σελ. 157, ΕφΛαρ 163/2017 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 379/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 190/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 92/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΑθ 1650/2011 ΕΔικΠολ 2012 σελ. 315, ΕφΑθ 7313/2006 ΕλλΔνη 2006 σελ. 295, ΕφΑθ 3627/1997 ΑρχΝ 1998 σελ. 602, ΜΠρΠειρ 2042/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 8690/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 8703/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης

ελληνική οικονομία, στην οποία είναι συνεχόμενες οι διακυμάνσεις της σταθερότητας, κάτω από τις σημερινές κρατούσες συνθήκες ρευστότητας και της διεθνούς οικονομίας. Παρόλα αυτά, δεν λείπει και η πιο μετριοπαθής (νεότερη) θέση της νομολογίας⁶², με βάση την οποία τα παραπάνω γεγονότα καθίσταται δυνατό να χαρακτηριστούν γεγονότα μη προβλέψιμα και έκτακτα, υπό την προϋπόθεση όμως ότι δεν ήταν δυνατόν να διαγνωστούν υπό ομαλές συνθήκες. Οι θέσεις αυτές βέβαια για να στηρίξουν ανάλογο αποτέλεσμα στην περίπτωση της σύμβασης ναύλωσης θα πρέπει να συνδυαστούν και με τις διακυμάνσεις των ναυλαγορών αλλά και την αυξημένη δυνατότητα πρόβλεψης όλων των δεδομένων αυτών από τους παράγοντες που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία.

Αναμφίβολα, λόγω της ανάγκης συνδρομής όλων των παραπάνω προϋποθέσεων για την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ και κυρίως της ύπαρξης έκτακτων και απρόβλεπτων συνθηκών, τα μέρη της σύμβασης συνηθίζουν να προσφεύγουν και στην εφαρμογή της ευρύτερης και ελαστικότερης ως προς τους όρους εφαρμογής διάταξη του άρθρου 288 ΑΚ, τη διάταξη που προσφέρεται τελικώς ως «ασφαλής λιμένας» .

Εξάλλου και η συντριπτική νομολογία παγίως δέχεται τη δυνατότητα αναδιαμόρφωσης του μισθώματος επαγγελματικής - εμπορικής μίσθωσης με βάση το άρθρο 288 ΑΚ, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 388 ΑΚ .

⁶² ΑΠ 998/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 67/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 130/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 316/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης. Βλ. και τη διατύπωση της ΑΠ 1592/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης «... απρόοπτη μεταβολή των περιστατικών στα οποία στηρίχθηκαν τα μέρη μπορεί να αποτελέσει και η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας, όταν είναι έκτακτης φύσης και τόσο μεγάλη ώστε να υπερβαίνει τις συνήθειες ή λογικά προβλεπόμενες διακυμάνσεις της σταθερότητας και να ανατρέπει τους υπολογισμούς των μερών κατά την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Για να στοιχειοθετηθεί, όμως, περίπτωση εφαρμογής του προαναφερόμενου άρθρου δεν αρκεί μόνη η κατά τα άνω επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας, αλλά θα πρέπει να κριθεί σε σχέση και με τις υπόλοιπες συνθήκες και ιδίως το αναμενόμενο κέρδος από την σύμβαση, την οικονομική κατάσταση των μερών, την εξυπηρετούμενη ανάγκη αυτών με την σύμβαση και τις υποχρεώσεις προς τρίτους που εξαρτώνται από τη σύμβαση, έτσι ώστε οι συνέπειες από την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας να έγιναν δυσβάστακτες για το ένα των συμβληθέντων μερών και να υπερβαίνουν τον κίνδυνο που, κατά τις συνηθισμένες συνθήκες, αναλαμβάνει κάθε συμβαλλόμενος, όταν μάλιστα αποφασίζει σύναψη σύμβασης που πρόκειται να εκτελεσθεί στο μέλλον».

Συμπεράσματα

Η εμπορική και η επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνουν το σύνολο των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και ένα δίκτυο ιδιωτικών επιχειρήσεων, δημοσίων υπηρεσιών και ναυτιλιακών επαγγελματιών. Υπάρχει άμεση συνάφεια της ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας με το είδος διοικήσεως που αυτή απαιτεί, ενώ επίσης συναρτάται αναγκαία με τις ανθρώπινες σχέσεις, που αναπτύσσονται επί του πλοίου. Η δημοσιοποίηση της ταυτότητας του εμπορικού πλοίου αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τη νομιμοποίησή του ως οργανισμού, μέσου και επίκεντρου της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Πρόσωπα υπεύθυνα για το πλοίο είναι ο κύριός του (πλοιοκτήτης) ή ο εφοπλιστής του και ο κυβερνήτης του (πλοίαρχος). Επειδή ως εκ της φύσεώς της η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν είναι δυνατόν να ανταπεξέλθει με αυτάρκεια (από μόνη της) στην πληθώρα των απαιτήσεων εξυπηρέτησεως του πλοίου, από την έδρα της και ασκώντας γραμμική διοίκηση, λειτουργεί επιτελικά διεθνώς με τη δραστηριοποίηση των ναυτικών γραφείων και πρακτόρων. Το πολυσχιδές δίκτυο σχέσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας αναγκαστικά ακολουθεί κανόνες διοικήσεως και οργανώσεως, που αφενός σέβονται τα δικαιώματα των εργαζομένων (και των επιβατών), αφετέρου δε είναι απόλυτα συνεπείς προς τις νομικές δεσμεύσεις βάσει του Ιδιωτικού (ΚΙΝΔ) και του Δημόσιου Ναυτικού Κώδικα (ΔΝΚ).

Η επίγνωση των ορίων δικαιοδοσίας και η αναλογία ευθύνης κατά τη λήψη αποφάσεων εκ μέρους των παραγόντων της ναυτιλίας έχει καταλυτική σημασία πρώτον για τη γενική αναπτυξιακή της πορεία και δεύτερον για την εύρυθμη λειτουργία του εμπορικού πλοίου. Οι ευθύνες και υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και σε συνδυασμό με τον πλοίαρχο, αφορούν στην πρώτη περίπτωση, ενώ ο τομέας ευθύνης της δεύτερης περιστάσεως αφορά στον πλοίαρχο, στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα του πλοίου. Το πλοίο διοικείται κι αυτό επιτελικά (μη γραμμική διοίκηση) ως επιχειρηματικός οργανισμός, ωστόσο ως ιδιόμορφη περίπτωση οργανισμού, απαιτεί απόλυτη πειθαρχία στην ιεραρχία, αλλά και σαφή καταμερισμό των έργων ανά τμήμα (γέφυρα, μηχανή, λογιστήριο κ.λπ.). Ο πλοίαρχος καλείται να ασκήσει μετασχηματιστική αρχηγεία επικεντρωμένη στη δράση, οι αξιωματικοί επωμίζονται επιτελικές ευθύνες και το πλήρωμα οφείλει να εφαρμόζει αυστηρά την ιεραρχική υπαγωγή κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων του, υπακούοντας πιστά τις εντολές αξιωματικών και υπαξιωματικών. Όλα γίνονται με την επικοινωνία και τις διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ των

ανθρώπων, για την καλή διοίκηση και συμβίωση μέσα στο πλοίο. Οι διαπροσωπικές επικοινωνίες και σχέσεις πρέπει να είναι προσεγμένες από τους ανωτέρους προς τους υφιστάμενους αλλά και μεταξύ των αξιωματικών για την καλή λειτουργία ενός εργοστάσιου θα μπορούσαμε να πούμε το πλοίο. Επικοινωνία όπως είπαμε γίνεται λεκτικά και μη λεκτικά, ο τρόπος μετάδοσης των καθηκόντων από τον πλοίαρχο γίνεται λεκτικά βάσει καθηκόντων του πληρώματος αλλά πάντα με βάσει τις διαπροσωπικές σχέσεις που πρέπει να έχει με το πλήρωμα του. Η ποιότητα της επικοινωνίας είναι καθοριστική σε κάθε μορφής σχέση που έχουμε είτε στην προσωπική μας ζωή είτε στο επαγγελματικό μας περιβάλλον. Η δημιουργία και ανάπτυξη σχέσεων με άλλους είναι ο θεμέλιος λίθος της κοινωνίας. Η επικοινωνία, μας επιτρέπει να οργανωνόμαστε, να παίρνουμε αποφάσεις από κοινού, να εργαζόμαστε μαζί, να υποστηρίζουμε ο ένας τον άλλο. Μέσα στη δουλειά η αποτελεσματική επικοινωνία αφορά το πως μιλούμε, τον τρόπο που ακούμε τους άλλους και τέλος αλλά εξ ίσου σημαντικό τη γλώσσα του σώματος.

Από όσα αναφέρθηκαν προκύπτει ότι στις περιπτώσεις που συνεπεία ενός περιστατικού επέρχεται ανυπαίτια αδυναμία παροχής λόγω καταστροφής ή απώλειας του πλοίου το αποτέλεσμα της ρύθμισης τόσο του αγγλικού όσο και του ελληνικού δικαίου είναι το ίδιο. Ακόμη και στις περιπτώσεις που παρατηρείται καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μέσω της ρύθμισης του άρθρου 161 ΚΙΝΔ, κατά την οποία ο ναυλωτής, πριν ασκήσει το δικαίωμα υπαναχώρησης πρέπει να χαρακτηρίσει τον χαρακτήρα της καθυστέρησης ως υπέρτερης, οδηγούμαστε στο ίδιο αποτέλεσμα, την λύση δηλαδή της σύμβασης ναύλωσης, κατόπιν προηγούμενης αντικειμενικής εκτίμησης της καθυστέρησης. Ομοίως, σε περιπτώσεις ματαίωσης του σκοπού της παροχής μεταφορικής υπηρεσίας δεν παρατηρούνται διαφοροποιήσεις.

Ωστόσο, στις περιπτώσεις που γίνεται λόγος για σημαντική δυσχέρεια εκπλήρωσης, η ελληνική έννομη τάξη παρέχει πρόβλεψη με σκοπό την διάσωση της σύμβασης. Η ρύθμιση αυτή σίγουρα κρίνεται επιεικής, καθώς κινείται προς την κατεύθυνση διατήρησης της ισχύος της σύμβασης. Από την άλλη πλευρά, τέτοιου είδους δυνατότητα δεν παρέχει το αγγλικό δίκαιο που με την αυστηρή αρχή του «όλα ή τίποτα», δεν προβλέπει δυνατότητα αναπροσαρμογής, αλλά αντιθέτως η επέλευση ενός απρόοπτου περιστατικού επιφέρει την λύση της σύμβασης. Η θέση αυτή, αποδοκιμαστέα από πολλούς, οδηγεί τα μέρη να επιδεικνύουν μεγαλύτερη προσοχή κατά την διαπραγμάτευση που προηγείται της κατάρτισής της σύμβασής τους, ώστε να επιδιώκουν να

προβλέψουν περιστατικά αλλά και να επιλέξουν την κατάλληλη διατύπωση των όρων της σύμβασης.

Συγχρόνως, η θέση στην οποία περιέχονται τα συμβαλλόμενα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, συμβάλλει στην επίκληση του θεσμού με ιδιαίτερη φειδώ. Στον εξαιρετικά απαιτητικό χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, φαίνεται ότι ταιριάζει αυτή η επιλογή και η αποτροπή της αβεβαιότητας που συνεπάγεται πολλές φορές η ρύθμιση του ελληνικού δικαίου ως και η δυνατότητα καταστρατήγησης της ρύθμισης. Άλλωστε, το γεγονός ότι τελικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κάνουν την ανωτέρω επιλογή επιβεβαιώνει την ορθότητα της γενικής αυτής ρύθμισης.

Με δεδομένο ότι αντικείμενο της παρούσας μελέτης αποτελεί η θέση που λαμβάνει η αγγλική έννομη τάξη, από την μια πλευρά, και η ελληνική, από την άλλη, απέναντι στον τρόπο διαμόρφωσης των συμβατικών υποχρεώσεων, όταν η σύμβαση ναύλωσης εισέρχεται σε δοκιμασία ενόψει του ότι οι συνθήκες που διαμορφώθηκαν δεν ανταποκρίνονται στον αρχικό, κατά την κατάρτιση της σύμβασης, σχεδιασμό των μερών, σκόπιμη κρίνεται η επιστροφή στο γενικό δίκαιο των συμβάσεων κάθε έννομης τάξης και η αναζήτηση σε αυτό των γενικών αρχών που διέπουν την δυνατότητα επέμβασης στο συμβατικό περιεχόμενο λόγω μεταβολής των συνθηκών (Σταθόπουλος, 1980).

Στο ζήτημα αυτό παρατηρείται ότι η αγγλική έννομη τάξη τηρεί στάση αυστηρή σε αντίθεση με την ελληνική, στην οποία όχι μόνο αναγνωρίζεται η δυνατότητα επέμβασης στο περιεχόμενο της σύμβασης και διαγράφεται τάση διάσωσης της τελευταίας, αλλά η δυνατότητα αυτή πλαισιώνεται σε μεγάλο βαθμό από την κατίσχυση αντιλήψεων επιείκειας, που στόχο έχουν την κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη. Η θέση της κάθε έννομης τάξης ως προς το θέμα που μας απασχολεί αποτελεί ζήτημα στον καθορισμό του οποίου επιρροή ασκούν διάφοροι παράγοντες όπως ο διαφορετικός τρόπος ανάπτυξης του κάθε συστήματος, οι διαφορετικές κοινωνικο - οικονομικές συνθήκες που επηρέασαν την διαμόρφωσή του, αλλά και γενικότερα η διαφορετική συλλογιστική του (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Με αφετηρία την έννοια της καλής πίστης και τα συναλλακτικά ήθη η διάταξη αυτή επιδιώκει να συμφιλιώσει τα συμφέροντα δανειστή και οφειλέτη, μέρη μιας σύμβασης τα οποία δεν αντιμετωπίζει ως αντιπάλους, το δε δικαστήριο εξειδικεύοντας την γενική ρήτρα, προχωρεί

στην υπαγωγή της βιοτικής σχέσης στη διάταξη αυτή κατά τρόπο ανταποκρινόμενο στις επιταγές της, έτσι ώστε να καθορίσει με ακρίβεια την συμπεριφορά που επιτάσσει η καλή πίστη στο υποκείμενο του συμβατικού δεσμού. Με δεδομένο τον προσανατολισμό της διάταξης στην προώθηση των ανωτέρω στόχων, όχι μόνο καθίσταται εμφανής η παροχή ευρείας ευχέρειας επέμβασης στην σύμβαση, αλλά προσθέτως, σε συνδυασμό με την γενική ρήτρα που καθιερώνει, η διάταξη μπορεί να αποτελέσει τον «ασφαλή λιμένα» του συμβαλλόμενου μέρους που επιδιώκει τη προσαρμογή της παροχής του στις νέες δυσμενέστερες για αυτό συνθήκες. Η διάταξη της 288 ΑΚ εφαρμόζεται σε κάθε ενοχή, ασχέτως αν αυτή απορρέει από ετεροβαρή ή αμφοτεροβαρή ή από άλλη δικαιοπραξία ή αν πηγάζει ευθέως από τον νόμο, κατά συνέπεια εφαρμόζεται και στις συμβάσεις ναύλωσης⁶³.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί και ότι η αρχή της επιείκειας που διατρέχει την ελληνική έννομη τάξη προκύπτει όχι μόνο από τον αναγκαστικό χαρακτήρα της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ, αλλά και από τον αναγκαστικό χαρακτήρα και της διάταξης του άρθρου 388 Ακ⁶⁴, ο οποίος αντλείται και από το γεγονός ότι η τελευταία αποτελεί συγκεκριμενοποίηση της αρχής της καλής πίστης της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ.

Από την άλλη πλευρά, για να γίνει κατανοητή η αυστηρή θέση που επιφυλάσσει το αγγλικό δίκαιο κατά την αντιμετώπιση περιπτώσεων απρόοπτης μεταβολής ή διαφοροποίησης των συνθηκών εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων πρέπει να αναζητηθεί στην ιστορία ο τρόπος με τον οποίον αναπτύχθηκε και διαμορφώθηκε το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων. Μέσω της ιστορικής αυτής αναδρομής εντοπίζονται και οι παράγοντες που συνέβαλαν στην τελική διαμόρφωση του θεσμού της frustration. Επιπροσθέτως, μέσα από την αναζήτηση αυτή

⁶³ Μ. Σταθόπουλος, ό.π., σελ 225, ο ίδιος σε Αστικό Κώδικα Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό - Τόμος 11 (άρθρα 287-495), 1980, σελ 34, Παπαντωνίου, Η καλή πίστις εις το Αστικόν Δίκαιον, 1957, σελ 169, Ι. Καρακώστας, Αστικός Κώδικας (Ερμηνεία - Σχόλια - Νομολογία), Γενικό Ενοχικό (άρθρα 287-495), Τόμος 111,2006, σελ. 34. Η αναφορά του άρθρου 288 ΑΚ μόνο στον οφειλέτη και όχι και στον δανειστή δεν συνεπάγεται τη μη δέσμευση του τελευταίου από την υποχρέωση καλόπιστης συμπεριφοράς.

⁶⁴ Σχετικά με τον αναγκαστικό ή μη χαρακτήρα της διάταξης υπήρξε έντονη διχογνωμία, η οποία ιστορική μόνο σημασία μπορεί να έχει μετά την θέση που έλαβε υπέρ του αναγκαστικού της χαρακτήρα η Ολομέλεια του ΑΠ με την υπ. αριθμ. 350/1985 απόφαση του, με την οποία έγινε δεκτό ότι διά του άρθρου 388 ΑΚ «καθιερούται καγών αναγκαστικού δικαίου, από τον οποίον είναι άκυρος πάσα εκ των προτέρων γενική παραίτησις του οφειλέτου, συντελούμενη είτε ρητώς, διά της καταχωρήσεως στερεοτύπου περί ταύτης ρήτρας εις την σύμβασιν, είτε σιωπηρώς, διά της αποδοχής συμβατικών όρων εχόντων την έννοιαν ταύτην», θέση την οποία ασπάζεται και η θεωρία

προάγεται καίρια η κατανόηση της ρύθμισης, αλλά και η επίλυση των ζητημάτων που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή της (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Παρατηρείται ότι βασική αρχή που διατρέχει το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων και η οποία συνδέεται άρρηκτα με την επίσης θεμελιώδη αρχή περί της ελευθερίας των μερών να καταρτίζουν συμβάσεις και να αναλαμβάνουν υποχρεώσεις, αποτελεί η αρχή της «ιερότητας» των συμβάσεων (sanctity of contracts)⁶⁵. Η τελευταία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί το ιστορικό θεωρητικό υπόβαθρο της αυστηρότητας που τηρεί η αγγλική έννομη τάξη ως προς το ενδεχόμενο επέμβασης στο συμβατικό περιεχόμενο ακόμη και επί απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών. Η υιοθέτηση δε της αρχής αυτής από το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων εντοπίζεται ήδη από τα πρώτα χρόνια ανάπτυξής του, στα οποία κρίνουμε σκόπιμο να αναφερθούμε συνοπτικά, προκειμένου να αναδείξουμε τις ισχυρές βάσεις που έχει στο τελευταίο η αναφερθείσα αρχή περί της ιερότητας των συμβάσεων, ώστε η επιφυλακτικότητα με την οποία το common law αναγνώρισε τελικώς και αντιμετωπίζει⁶⁶ τον θεσμό της frustration να παρίσταται αν όχι δικαιολογημένη, τουλάχιστον αναμενομένη (Σταθόπουλος, 1980).

Ανατρέχοντας στην ιστορία παρατηρούμε ότι καθοριστικό για την διαμόρφωση του αγγλικού δικαίου γεγονός⁶⁷ αποτελεί η νορμανδική κατάκτηση το 1066, όταν επιβλήθηκε στην Αγγλία το φεουδαρχικό σύστημα και ο Βασιλιάς άρχισε να συγκεντρώνει στο πρόσωπό του το σύνολο των εξουσιών, εκτελεστική, νομοθετική και δικαστική⁶⁸. Στον συγκεντρωτισμό αυτό αποδίδεται και η εμφάνιση των Βασιλικών Δικαστηρίων, όσο και η εγκαθίδρυση νέων θεσμών δικαιοσύνης, ιδίως μέσω της καθιέρωσης ενός συστήματος γραπτών διαταγών (writs) το οποίο αναπτύχθηκε με τέτοιο τυποποιημένο τρόπο, ώστε συχνά ο πολίτης να αναγκάζεται να προσφύγει σε ένα άλλο δικαστήριο που δημιουργήθηκε με σκοπό την επαναξιολόγηση της υπόθεσής του, το Court of Equity⁶⁹.

Πολύ, όμως, πριν αναπτυχθεί από το common law σύστημα αποκατάστασης των συμβατικών παραβάσεων, αλλά και παράλληλα προς τα Βασιλικά Δικαστήρια, στην Αγγλία λειτουργούσαν εκκλησιαστικά δικαστήρια, τα οποία διέθεταν ολόκληρο σύστημα βαθμών

⁶⁵ Anson's Law of Contract, 29^η έκδ.,σελ. 8.

⁶⁶ G. Treitel, The Law of Contract, 11^η έκδ., σελ 866.

⁶⁷ Βλ. Φ. Φραντζεσκάκη σε Φ. Φραντζεσκάκη / Δ. Ευρυγένη / Σ. Συμεωνίδη, Συγκριτικό Δίκαιο: θεωρητική και φροντιστηριακή ύλη για τη συγκριτική μελέτη του δικαίου, 1978, σελ 298.

⁶⁸ Βλ Ε. Μουσταίρα, Συγκριτικό Δίκαιο, 2012, σελ 58.

⁶⁹ Επίσης γνωστό ως The Court of Chancery, καθώς ξεκίνησε ως το δικαστήριο του King's Chancellor.

δικαιοδοσίας. Στα δικαστήρια αυτά ο κατηγορούμενος παραβάτης των «επισκοπικών νόμων» καλούνταν να δώσει λόγο για τις πράξεις του με εφαρμοστέο δίκαιο το canon law (κανονικό δίκαιο). Το τελευταίο άσκησε βαθύτατη επιρροή στην πρώιμη εξέλιξη και διαμόρφωση του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων⁷⁰. Τούτο καθίσταται εμφανές από το γεγονός και μόνο ότι το Court of Chancery (Equity), εφάρμοζε επίσης canonlaw, καθώς οι περισσότεροι Chancellors κατά τον μεσαίωνα προέρχονταν από την εκκλησία, αντιμετωπίζοντας τους παραβάτες των αναληφθεισών υποχρεώσεων ως παραβάτες της θρησκευτικής πίστης⁷¹. Η εκκλησία με τον τρόπο αυτόν τάχθηκε από πολύ νωρίς υπέρ της αυστηρής θέσης ως προς την τήρηση των υποσχέσεων, αντιμετωπίζοντας την παράβαση αυτών ως παράβαση της θρησκευτικής πίστης. Ενόψει δε των εξελίξεων αυτών ήδη από τον μεσαίωνα στην Αγγλία δεν μπορούσε να τεθεί ζήτημα διάκρισης μεταξύ παράβασης μιας συμβατικής υποχρέωσης και παράβασης των κανόνων της πίστης. Με τον τρόπο αυτόν άρχισαν να τίθενται οι βάσεις της αρχής της ιερότητας των συμβάσεων, η οποία μέσω της επιρροής του κανονικού δικαίου στο common law, μετεπήδησε στο τελευταίο (Κιάντου-Παμπούκη, 2005).

Από την σύντομη αυτή επισκόπηση αναδεικνύεται ότι τα ίχνη της ιερότητας των συμβάσεων, η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί αρχή περισσότερο άκαμπτη σε σχέση με την αρχή της pactasuntservanta, εντοπίζονται πριν τον μεσαίωνα, ήδη από την εποχή που το Court of Chancery (Equity), ως δικαστήριο συνείδησης, εφάρμοζε δίκαιο εκκλησιαστικό.

Η σύμβαση ναύλωσης έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος: α) ολική ή μερική χρησιμοποίηση του πλοίου για θαλάσσια μεταφορά (κριτήριο η χρήση του πλοίου), β) τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, γ) τη μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης (κριτήριο στα β και γ) το αντικείμενο της μεταφοράς). Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι στο ελληνικό Δίκαιο δεν γίνεται σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στη ναύλωση και τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, όπως συμβαίνει στην αγγλική έννομη τάξη (Σταθόπουλος, 1980).

Η σύμβαση για την αρωγή ή τη διάσωση (τυποποιημένο συμφωνητικό από τους νηογνώμονες, κυρίως τον αγγλικό Lloyd) που συνάφθηκε εν καιρώ κινδύνου και υπό την επίδρασή του μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο μετά από σχετική

⁷⁰ Οι βασικές αρχές του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων τέθηκαν κατά βάση από την νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων, διαμορφώθηκαν δε ως κυρίως σώμα κατά τελευταία 200 χρόνια.

⁷¹ Βλ. N. Barry, Civil Law and Common Law, 48 TulL. Rev. 948, ο οποίος εντοπίζει μία από τις βασικές διαφορές ενός συστήματος common law έναντι ενός ηπειρωτικού δικαίου.

αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον, εφόσον το περιεχόμενό της αντίκειται στην επιείκεια, ιδίως εάν η συμφωνηθείσα αμοιβή είναι προδήλως υπερβολική ή δυσανάλογη προς την υπηρεσία που προσφέρθηκε. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, το ποσό της αμοιβής ορίζεται από το δικαστήριο (Σταθόπουλος, 1980).

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αθανασίου Λ. (2005) Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Βλάχος, Γ. Π. (1999) Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης / Βλάχος Γεώργιος Π., Νικολαΐδης Εμμανουήλ. - Πειραιάς : Τζέι & Τζέι Ελλάς.

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., Πλωμαρίτου Ε. (2006) Ναυλώσεις. Εκδ. Σταμούλη.

Καράκωστας, Αστικός Κώδικας (Ερμηνεία - Σχόλια - Νομολογία).

Καράκωστας, Γενικό Ενοχικό (άρθρα 287-495), Τόμος 111, 2006.

Καραμπατζός Α., Απρόοπτη μεταβολή των συνθηκών στην αμφοτεροβαρή σύμβαση, 2006.

Κιάντου-Παμπούκη Α. (2005) Ναυτικό Δίκαιο, 5η έκδοση, Τόμος 2^{ος}.

Μουσταίρα Ε., Συγκριτικό Δίκαιο, 2012.

Μπόσδας, Δ., Το αμετάβλητο των συνθηκών ως αλάλητος όρος της συμβάσεως, ΝοΒ 1971, σελ. 156.

Παπανικολάου Π. Το μέτρο της επάχθειας της παροχής και η έκταση της διορθωτικής επεμβάσεως του δικαστή στη σύμβαση κατ' ΑΚ 388, ΝοΒ 1985, σελ. 956 επ.

Ραψομανίκης Σ., Έννομες συνέπειες και πεδίο εφαρμογής του άρθρου 388 ΑΚ, ΕΕΝ 1978, σελ. 617 επ.

Χριστοδούλου Δ. Προϋποθέσεις και αποτελέσματα της εγκατάλειψης στη θαλάσσια ασφάλιση, Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά διημερίδας – Χίος: Μάιος 2006, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007.

Παπαντωνίου, Ν. Η καλή πίστις εις το Αστικόν Δίκαιον, 1957.

Πλωμαρίτου, Ε. (2006). Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων: Εργαλείο Βελτίωσης της Πολιτικής Ναυλώσεων, Α. Σταμούλης, Αθήνα.

Πλωμαρίτου, Ε., Γκιζιάκη, Κ., Παπαδόπουλος Α., (2010). Ναυλώσεις. Α. Σταμούλης, Αθήνα.

Ρόκας, Ι., Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' έκδ., 2015.

Σταθόπουλος Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Δ' έκδ., 2004.

Σταθόπουλος Μ., Αστικός Κώδικας Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό - Τόμος 11 (άρθρα 287-495), 1980.

Φραντζεσκάκης Φ., Ευρυγένης Δ., Συμεωνίδης Σ., Συγκριτικό Δίκαιο: θεωρητική και φροντιστηριακή ύλη για τη συγκριτική μελέτη του δικαίου. Εκδ. Σάκκουλα, 1978.

Ψύχου Ε., Βλάχος Γ.Π., (2000), .Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων: Ανάλυση Ναυλαγορών & Ναυλοσυμφώνων, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Anderson A., Frustration of Contract - A Rejected Doctrine, 3 DePaul I Rev. 1. 1953.

Anson's Law of Contract, 29th ed. Oxford University Press.

Barry N., Rules and Terms-Civil Law and Common Law , 48 Tul. I. Rev. 946, 972, 1973-1974.

Basoglou B., The effects of financial Crises on the binding Force of Contracts - Renegotiation, Rescission, Reversion. 2015.

Bauer G., Effects of War on Charterparties, 13 Tulane Maritime L.J. 13,24, 1988.

Baughen S., Shipping Law, 6th edition. Routledge.

Carter J., The Embiricos Principle and the law of anticipatory Breach, The modern law review, vol 47, July 1984.

Chandler P., Self Induced Frustration, Forseeability and Risk, 44 Northern Ireland Legal Quarterly 362, 369, 1990.

Cheshire, Fifoot and Furmston's, Law of Contract. Oxford University Press.

Chitty on Contracts, 29th ed., London Sweet and Maxwell, 2004.

Cooke J., Kimball J.D., Young T., Martowski D., Ashcroft M., Lambert I., (2007). Voyage Charters. 3thed. Informa.

Cooke, J, Kimball, J., D., Young, T., Martowski, D., Ashcroft, M. et al. (2014). Voyage Charters. 4thed.

Fengiming I., The doctrine of frustration : An overview of English Law, Journal of maritime law and Commerce, vol 19, No2.

Gibbon W., Discharge of Contract by Frustration, Sch. J., 1948.

Goldberg, V., After Frustration: Three Cheers for Chandler v. Webster, 68 ,2011.

HaII C., Frustration and the question of Foresight, Legal Studies.

Herbert W., The Development of the Doctrine of Impossibility of Performance, Michigan Law Review, vol18, No 7, pp 589-614, May, 1920.

Hibbitts B., The Impact of the Iran - Iraq Cases on the Law of Frustration of Charterparties, 16 Journal Maritime Law and Commerce 441, 466,1985.

Hudson A.H. , Prorating in English Law of Contracts, The modern Law Review, (Sept 1948).

Kotzur W., Termination of contracts - frustrated parties, Journal of International banking Law, 1998, p. 346.

Lewins K., Maritime Arbitration, Maritime Cases and the Common Law: the early development of the doctrine of frustration, Journal of Business Law, 2016.

Liu F., The doctrine of frustration: An overview of English Law, Journal of maritime law and Commerce, Vol19, No2, APRIL 1988.

Mak B., Physical impossibility and frustration, Arbitration, 1998, σελ. 137.

McKendrick E., Contract Law, Text, Cases, and Materials, 3rded.

McKendrick E., Force majeure and Frustration of Contract, 2nded.

Melroy R. - Williams G., The coronation Cases 11, The Modern Law Review, July 1941.

Morgan J., Repudiatory Breach: inability, election and discharge, Cambridge Law Journal, 2017.

Neil A., Arbitration and Contract Law, Common law Perspectives, 2016.

Nikaki Th., International Recent Developments, 37 Tulane Maritime Law Journal, United Kingdom, 2013.

P. J. K. The Cambridge Law Journal, 1939, Contract - Frustration of. Charterparty - Repudiation of contract due to default of repudiating party held not to be frustration.

Phang A., Frustration in English Law - A Reappraisal, Anglo-American Law Review 278,309, 1992.

Posner R.A. and Rosenfield A.M., Impossibility and Related Doctrines in Contract Law: An Economic Analysis. The Journal of Legal Studies, Vol. 6, No. 1. Jan., 1977.

Rapsomanikis M.G., Frustration of Contract in International trade Law and Comparative Law, 18 Duquense Law review (1979- 1980) 551- 605.

Schlegel J., Of Nuts, and Ships, and Sealing Wax, Suez, and Frustrating Things - The Doctrine of Impossibility of Performance, 23 Rutgers L. Rev.419,448,1969.

Schofield, C. (2005) Cooperative Mechanisms and Maritime Security in Areas of Overlapping Claims to Maritime Jurisdiction. Faculty of Law.

Stannard J., Frustrating Delay, The Modern Law Review, vol46, Nov. 1983.

Stone J., Burden of Proof and the Judicial Process: A commentary on Joseph Constantine Steamship Ltd v Imperial Smelting Corporation Ltd, 60 L .Q. Rev. 262,284, 1944.

Todd P., Journal of International Banking Law, 1989, 167.

Trakman I., Frustrated Contracts and Legal Fictions, The Modern Law Review, Sept 1983.

Wladis J., Common Law and Uncommon Events: The development of the Doctrine of Impossibility of permormance in English Contract Law, The Georgetown law Journal, 1987.

Wilson, K. (1993) 'Thinking about the Ethics of Fieldwork', 179-199 in S. Devereux and J. Hodinott, *Fieldwork in Developing Countries*. Boulder: Lynne.