

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΛΙΜΕΝΕΣ»
«SAFE PORTS»**

Χαϊκάλης Κωνσταντίνος

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

Σεπτέμβριος 2009

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής *Γκιζιάκης Κωνσταντίνος* (Επιβλέπων)

- Επικ.καθηγητής *Παζαρζής Μιχαήλ*

- Λέκτορας *Σαμιώτης Γιώργος*

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

Δήλωση αυθεντικότητας / 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.

Εξήγηση του όρου ‘Ασφαλείς Λιμένες’ στα ναυλοσύμφωνα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

«Εξήγηση του όρου ‘Ασφαλείς Λιμένες’ στα ναυλοσύμφωνα».

Η υποχρέωση του ναυλωτή να υποδείξει ασφαλή λιμένα έχει αποδειχθεί πολύ ευπροσάρμοστη και ελαστική έννοια, ενώ στην πραγματικότητα, είναι ένας από τους θεμέλιους λίθους της απαλλαγής των πλοιοκτητών κάτω από τους όρους ενός ναυλοσυμφώνου.

Η ασφάλεια πρέπει, καταρχήν, να εξεταστεί σε σχέση με συγκεκριμένο πλοίο. Ένα λιμάνι που έχει χαρακτηριστεί ανασφαλές για ένα συγκεκριμένο πλοίο, μπορεί να είναι ασφαλές για ένα άλλο πλοίο με διαφορετικά χαρακτηριστικά που εισέρχεται στο λιμάνι την ίδια χρονική περίοδο.

Επίσης, οι προσωρινοί κίνδυνοι, οι οποίοι εκθέτουν σε κίνδυνο τα πλοία στο λιμάνι, μπορεί να το καταστήσουν ανασφαλές. Αντιθέτως, αν ικανοποιητικές προειδοποιήσεις τέτοιων κινδύνων δοθούν στα πλοία που βρίσκονται μέσα στο λιμάνι και μπορούν να αποπλεύσουν από αυτό, τότε το λιμάνι θα θεωρείται ασφαλές.

Παρ’ όλα αυτά, δεν είναι απαραίτητο για ένα πλοίο να βρίσκεται σε φυσικούς κινδύνους ώστε το λιμάνι να χαρακτηριστεί ανασφαλές. Απλώς και μόνο ο κίνδυνος να διακοπεί η ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου, μπορεί να καταστήσει ένα λιμάνι ανασφαλές.

Ακόμα, η ασφάλεια ενός λιμανιού μπορεί να επεκταθεί και πέρα από τα φυσικά του όρια, περιλαμβάνοντας και το στάδιο της προσέγγισης του, όπου η προσέγγιση του λιμανιού είναι μακροσκελής, όπως για παράδειγμα κατά μήκος ενός μεγάλου ποταμού σαν τον Μισσισσίπη.

Εξήγηση του όρου ‘Ασφαλείς Λιμένες’ στα ναυλοσύμφωνα

Πρέπει να επισημανθεί ότι ο ναυλωτής δεν εγγυάται την απόλυτη ασφάλεια του επονομαζόμενου λιμανιού ή της προβλήτας, προσδοκώντας ότι ο καπετάνιος θα εξασκήσει καλή ναυσιπλοΐα. Αν η ζημία δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα, τότε το λιμάνι θα καταστεί ανασφαλές. Ενώ, αντίθετα, σε περίπτωση που το πλοίο υποστεί ζημιά λόγω απροσδόκητων γεγονότων, δεν ευθύνεται ο ναυλωτής.

Τέλος, στην περίπτωση που οι ναυλωτές αντί για την ονομασία ενός ασφαλούς λιμένα δίνουν ονομασία ασφαλούς προβλήτας, η εγγύηση αφορά στην προβλήτα και όχι στο λιμάνι

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑ, ΕΓΓΥΗΣΗ
ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ, ΟΡΟΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ**

Εξήγηση του όρου ‘Ασφαλείς Λιμένες’ στα ναυλοσύμφωνα

The safe port obligation has been proved to be a highly adaptable and elastic concept and is one of the cornerstones of shipowners’ immunity under a charterparty.

First of all, safety must be decided by reference to the particular vessel. A port, which has been characterized as unsafe for a particular vessel, may well be held to be safe for a vessel with different characteristics entering the port at the same time.

Moreover, temporary dangers, which expose ships in port to danger, can render a port unsafe. On the contrary, if sufficient warning of such danger can be given to ships in the port that allow them to depart for a safe refuge, the port may be treated as safe.

However, it is not necessary for the vessel to be in physical danger for a port to be treated as unsafe. The risk that the trading of the vessel will be seriously disrupted can constitute unsafety.

Moreover, the safety of a port can be extended beyond the port limits and to include the approach to the port; where for instance, the approach to a port is lengthy, e.g., along a major river such as the Mississippi.

It must be highlighted that the charterer does not absolutely guarantee the safety of a nominated port or berth because at the same time the master is expected to use reasonably skilful navigation. If the damage could not be avoided by good navigation and seamanship, the port will however be unsafe. On the contrary, if the ship sustains damage due to abnormal occurrences the charterer is not responsible.

Finally, when the charterers nominate a safe berth instead of a safe port then the warranty of safety applies to the berth and not to the port

Εξήγηση του όρου ‘Ασφαλείς Λιμένες’ στα ναυλοσύμφωνα

KEYWORDS: SAFE PORTS, SAFE BERTHING, SAFETY, WARRANTY OF A SAFE PORT, CHARTERPARTY CLAUSES

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
1.1) TANKER VOYAGE CHARTER PARTY	3
1.2) BAL TIC CODE 2000	4
1.3) ‘BAL TIME 1939 Uniform Time-Charter.....	4
2. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ	10
2.1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΧΡΟΝΙΚΗ ΣΤΙΓΜΗ	10
2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΠΛΟΙΟ ...	15
2.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ.....	16
2.4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ.....	17
3.ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ.....	21
3.1.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ .	21
3.2.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΟΥΝ	25
4.ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗ ΦΑΣΗ	27
4.1.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	27
4.2.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	28
4.3.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ...	33
4.4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ	35
5.ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗ ΦΑΣΗ	38
5.1.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΠΟΠΛΟΥ	38
5.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΟΥΝ	39
5.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ.....	41
6. ΡΗΤΡΑ: «SO NEAR THERETO AS SHE MAY SAFELY GET» ...	42
7. ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	44
8. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	47
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.....	50
Βιβλιογραφία.....	53

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Θα ξεκινήσουμε την εργασία αυτή, δίνοντας αρχικά τον ορισμό του λιμανιού:

Το πρώτο λιμάνι ήταν το φυσικό λιμάνι, δηλαδή ήταν ένας όρμος που παρείχε προστασία στα πλοία από τους ανέμους και την τρικυμία της θάλασσας. Με το πέρασμα του χρόνου το φυσικό λιμάνι εξελίσσεται σε τεχνητό ύστερα από μια σειρά έργων υποδομής. Στην αρχή, τα τεχνικά έργα διαμόρφωναν και βελτιώναν τις φυσικές συνθήκες προστασίας. Έτσι, ένας φυσικός όρμος με τις ανθρώπινες βελτιώσεις και διευθετήσεις μετατρέπεται σε τεχνητό λιμάνι. Τα πρώτα λιμάνια παρείχαν ασφαλές αγκυροβόλιο, δυνατότητα ανεφοδιασμού με νερό και τρόφιμα και έδιναν την δυνατότητα παροχής επισκευαστικών υπηρεσιών. Σταδιακά, το λιμάνι γίνεται σημείο συγκέντρωσης κάθε είδους εμπορευμάτων και σιγά - σιγά διαμορφώνονται γύρω από αυτό πόλεις με μεγάλη εμπορική δραστηριότητα (παραδοσιακό λιμάνι).

Πρέπει να σημειωθεί ότι, όλα τα φυσικά λιμάνια δεν εξελίχθηκαν με τον ίδιο τρόπο, λόγω γεωγραφικών, κλιματολογικών και κοινωνικό-οικονομικών παραγόντων.

Λέγοντας παραδοσιακό λιμάνι εννοούμε μια παράκτια θαλάσσια περιοχή με χερσαία ζώνη που έχει τεχνικά διαμορφωθεί για να παρέχει στο πλοίο ασφαλή κατάπλοο και ελλιμενισμό. Επίσης, στον ορισμό μπορεί να εμπίπτει, ο τόπος φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών. Στο παραδοσιακό λιμάνι οι παρεχόμενες υπηρεσίες αφορούσαν πρωτίστως στο πλοίο και μετά στο φορτίο.

Στη συνέχεια, το παραδοσιακό λιμάνι εξελίχθηκε σε σύγχρονο, όπου σύγχρονο εννοούμε εκείνο το λιμάνι που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς και με συντονισμένες ενέργειες αποσκοπεί στο χαμηλό κόστος παροχής των λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και του κόστους μεταφοράς.

Στις μέρες μας, η τάση που παρατηρείται είναι η εγκατάσταση των λιμανιών σε περιοχές μακριά από τα αστικά κεντρα, είτε για λόγους ασφαλείας (π.χ. αγωγοί για φορτοεκφόρτωση LNG, LPG που εκτείνονται στα ανοιχτά) είτε για να είναι κοντά στις πρώτες ύλες (π.χ. σε λιμάνια της Βραζιλίας όπου οι ταινίες φορτοεκφόρτωσης μπορούν να εκτείνονται και 2 χιλιόμετρα μέσα στην θάλασσα.)

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Τα τελευταία χρόνια, θέματα ασφαλείας έχουν χαρακτηριστεί ως ιδιάζουσας σημασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κύρια αιτία είναι ότι ένα πλοίο μπορεί να εκτεθεί σε πιθανούς κινδύνους και αυτό ανησυχεί τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους διαχειριστές λιμανιών τόσο από τεχνική όσο και από λειτουργική πλευρά. Ένα λιμάνι μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανασφαλές εξαιτίας φυσικών αιτιών, πολιτικών γεγονότων αλλά και επιχειρησιακών κινδύνων. Κάτω από αυτές τις συνθήκες τα δικαστήρια πολύ συχνά αναγνωρίζουν ότι ο καπετάνιος του πλοίου πολλές φορές βρίσκεται σε δίλημμα και του δίνουν το δικαίωμα να επιλέξει μεταξύ της απώλειας κερδών και της ασφάλειας του πλοίου.

Λόγω αυτών των κινδύνων, ο ναυλωτής ή ο χρονοναυλωτής έχει υποχρέωση να δώσει εντολή για ασφαλή λιμένα¹. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο λιμένας αναμένεται να είναι ασφαλής την χρονική στιγμή που οι ναυλωτές δίνουν την εντολή.

Τι σημαίνει όμως υποχρέωση για ασφαλή λιμένα; Παραδοσιακά, είναι το καθήκον του ναυλωτή ενός πλοίου να διασφαλίσει ότι το λιμάνι στο οποίο στέλνει το πλοίο είναι ασφαλές για τον κατάπλου, την εκφόρτωση ή την φόρτωση αλλά και τον απόπλου του πλοίου. Η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή, είτε σε ναύλωση ανά ταξίδι, είτε σε χρονοναύλωση έχει αποδειχθεί πολύ ευπροσάρμοστη και ελαστική έννοια, ενώ είναι ένας από τους θεμέλιους λίθους της απαλλαγής των πλοιοκτητών κάτω από τους όρους ενός ναυλοσυμφώνου.

Στην συνέχεια παρατίθενται μερικές ρήτρες ναυλοσυμφώνων σχετικές με την υποχρέωση του ναυλωτή για ασφαλή λιμένα:

1.1) TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

‘ΑΣΦΑΛΗΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ – ΜΕΘΟΡΜΙΣΗ: Το πλοίο πρέπει να φορτώσει και να ξεφορτώσει σε οποιαδήποτε ασφαλή προβλήτα ή παραπλεύρως σε πλοίο ή σε φορτηγίδες, διαθέσιμα κατά την άφιξη του πλοίου. Το πού θα φορτώσει ή θα ξεφορτώσει

¹ Όταν ένα πλοίο αντιμετωπίζει μια έκτακτη ανάγκη χωρίς να υπάρχει άμεσος κίνδυνος για την ζωή αυτών που επιβαίνουν σε αυτό, δεν ισχύουν οι διατάξεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου για έρευνα και διάσωση ή οι διατάξεις του Solas. Σε τέτοιες καταστάσεις θα πρέπει το πλοίο να προσεγγίσει σε προστατευμένο αγκυροβόλιο αντί να πλέει στην ανοιχτή θάλασσα με κίνδυνο να επιδεινωθεί η κατάσταση. Το προστατευμένο αγκυροβόλιο ορίζεται ως λιμάνι καταφυγής και δεν πρέπει να συγχέεται με τον ορισμό για «ασφαλή λιμένα»

‘Ασφαλείς Λιμένες’

θα πρέπει να είναι οριζόμενο από τον ναυλωτή, προβλέποντας ότι το πλοίο μπορεί να προσεγγίσει το σημείο αυτό, να παραμείνει εκεί και να αποπλεύσει πάντα πλέοντας με ασφάλεια. Κάθε κόστος μεταφόρτωσης χρεώνεται στο ναυλωτή όπως επίσης και κάθε κίνδυνος που μπορεί να προκληθεί.

Ο ναυλωτής πρέπει να έχει το δικαίωμα της μεθόρμισης του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και / ή εκφόρτωσης από μια ασφαλή προβλήτα σε μία άλλη, επιπρόσθετες χρεώσεις πρακτόρων και έξοδα, συνηθισμένες υπερωρίες και κάθε άλλη επιπλέον χρέωση από το λιμάνι ή έξοδα λιμένα λόγω της χρήσης περισσότερων από μία προβλήτα. Ο χρόνος που καταναλώθηκε κατά την μεθόρμιση πρέπει να μετρηθεί ως Lay time εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπεται διαφορετικά στην ρήτρα 15’.

1.2) BALTIMORE CODE 2000

‘ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ Ή ΠΑΝΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ - σημαίνει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει στο πλοίο μια διαθέσιμη και προσβάσιμη προβλήτα κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου αυτού από το λιμάνι, την οποία προβλήτα θα μπορεί να προσεγγίσει με ασφάλεια και χωρίς καθυστέρηση. Όταν ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση του να είναι η προβλήτα πάντα προσβάσιμη, επιπλέον αναλαμβάνει και το ότι το πλοίο θα μπορεί να αποπλεύσει με ασφάλεια από την προβλήτα χωρίς καθυστέρηση οποιαδήποτε χρονική στιγμή, κατά την διάρκεια ή μετά την συμπλήρωση της διαδικασίας φόρτωσης ή εκφόρτωσης.’

1.3) ‘BALTIME 1939 Uniform Time-Charter

TRADE

Το πλοίο να απασχολείται σε νόμιμο εμπόριο και για την μεταφορά νόμιμου εμπορεύματος μόνο μεταξύ καλών και ασφαλών λιμένων όπου μπορεί πάντα να πλέει με ασφάλεια και μέσα στα όρια που αναγράφονται στο κουτί 17 (του ναυλοσυμφώνου).

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Να μην φορτώνονται ζωντανά εμπορεύματα, επιβλαβή, εύφλεκτα ή επικίνδυνα αγαθά όπως εκρηκτικά, οξύ, νάφθα, πίσσα ή οποιοδήποτε από τα υποπροϊόντα τους’.

Στην συνέχεια θα αναφερθούμε στις πέντε κρίσιμες φάσεις από νομικής πλευράς της διαδικασίας της ναύλωσης, που σχετίζονται με την ασφάλεια των λιμανιών.

Η Πρώτη φάση είναι πριν την υπογραφή του συμβολαίου. Ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να σκεφτεί το οικονομικό συμφέρον του πλοιοκτήτη όταν επιλέγει ένα λιμάνι, αρκεί αυτό να είναι μέσα στην γκάμα των λιμανιών που έχει συμφωνηθεί. Επίσης, ο ναυλωτής εγγυάται ότι το λιμάνι που θα ονομάσει θα είναι ασφαλές. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αρνηθεί να προσεγγίσει ή να εισέλθει το πλοίο του στο επονομαζόμενο λιμάνι αν γνωρίζει ότι συνήθως είναι ανασφαλές.

Η Δεύτερη φάση είναι όταν το συμβόλαιο συντάσσεται και υπογράφεται. Το δικαίωμα του ναυλωτή να ονομάσει ένα ασφαλές λιμάνι είναι όρος (express term)² που περιλαμβάνεται στο ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος όρος, το Αγγλικό δίκαιο υπονοεί μια υποχρέωση (implied term) με την ίδια επίδραση. Η υποχρέωση του ναυλωτή σχετικά με την ασφάλεια του λιμανιού εξαρτάται από την χρονική στιγμή που δόθηκε η εντολή στον πλοιοκτήτη για τον συγκεκριμένο λιμένα. Την συγκεκριμένη χρονική στιγμή, το λιμάνι πρέπει να αναμένεται να είναι ασφαλές για το πλοίο κατά την άφιξή του σε αυτό.

Η Τρίτη φάση είναι όταν το πλοίο προσεγγίζει το λιμάνι. Το πλοίο πρέπει να μπορεί να φτάσει στο λιμάνι με ασφάλεια. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο καπετάνιος δεν γνωρίζει τους πιθανούς κινδύνους και υποθέτει ότι ο ναυλωτής έχει στην πραγματικότητα ονομάσει έναν ασφαλή λιμένα. Κατά συνέπεια, αν κατά την άφιξη του

²Λέγοντας express term ή express warranty εννοούμε έναν όρο του ναυλοσυμφώνου. Σε περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο μέρος παραβιάσει αυτόν τον όρο τότε το αντισυμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει ακύρωση της ναύλωσης (με όλες τις νομικές συνέπειες που αυτή συνεπάγεται για τον παραβάτη) και αποζημίωση. Η νομική ισχύς ενός όρου είναι μεγαλύτερη από αυτήν της εγγύησης (Warranty) καθώς σε περίπτωση παραβίασης μιας εγγύησης ο θιγόμενος δεν έχει το δικαίωμα ακύρωσης της ναύλωσης αλλά έχει μόνο το δικαίωμα της αποζημίωσης για την ζημιά που υπέστη. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένας όρος που υπονοείται (Implied term) έχει τις ίδιες νομικές επιπτώσεις με μία εγγύηση.

‘Ασφαλείς Λιμένες’

πλοίου στο λιμάνι, ο καπετάνιος αντιληφθεί κάποιον κίνδυνο, έχει δικαίωμα να αρνηθεί να εισέλθει.

Η Τέταρτη φάση είναι κατά την χρήση του λιμανιού. Πολλές υποθέσεις εξετάζουν το θέμα της ασφάλειας του πλοίου, καθώς αυτό βρίσκεται στο λιμάνι. Στην πραγματικότητα, η υποχρέωση αναφέρεται περισσότερο στην ασφάλεια του λιμανιού το χρονικό διάστημα που θα χρησιμοποιηθεί παρά στην ασφάλειά του την στιγμή της ονομασίας. Το λιμάνι πρέπει να είναι φυσικώς ασφαλές στην τοποθεσία του, στο μέγεθος του και στις εγκαταστάσεις του για την χρήση του από ένα συγκεκριμένο πλοίο για μια σχετική χρονική περίοδο. Σε καταστάσεις όπου το πλοίο είναι μέσα στο λιμάνι και έρχεται αντιμέτωπο με κινδύνους όπως π.χ. εχθροπραξίες, ο ναυλωτής πρέπει να δώσει νέα εντολή και να στείλει το πλοίο έξω από τα όρια του λιμανιού μόνο αν μπορεί να αποφύγει τον κίνδυνο ή περαιτέρω ζημιές.

Η τελευταία φάση είναι κατά τον απόπλου του πλοίου. Το λιμάνι δεν θα είναι ασφαλές αν το πλοίο τεθεί αντιμέτωπο με κινδύνους κατά τον απόπλου του από αυτό. Δυστυχώς δεν έχει ακόμα αποσαφηνιστεί κατά πόσο επεκτείνεται η υποχρέωση του ναυλωτή για την ασφάλεια του λιμένα μετά τον απόπλου του πλοίου.

Κάθε μία από τις παραπάνω φάσεις επηρεάζεται από ορισμένους παράγοντες που επιδρούν στην ασφάλεια ενός λιμένα.

Η Πρώτη και η Δεύτερη φάση (πριν και κατά την διάρκεια της υπογραφής και σύνταξης του ναυλοσυμφώνου) επηρεάζονται από:

1) Την σχετική χρονική περίοδο. Ένα λιμάνι μπορεί να είναι ανασφαλές για ένα πλοίο συνέχεια ή μόνο συγκεκριμένες χρονικές στιγμές. Έτσι, είναι ξεκάθαρο ότι πρέπει καλύπτει όλη την περίοδο κατά την διάρκεια της οποίας το πλοίο χρησιμοποιεί το λιμάνι, από την στιγμή που θα εισέλθει έως την στιγμή του απόπλου. Κάτω από ορισμένες συνθήκες μπορεί να καλύπτει και κινδύνους κατά την προσέγγιση του λιμανιού. Επίσης,

‘Ασφαλείς Λιμένες’

την χρονική περίοδο που δίνεται εντολή απο τον ναυλωτή για ένα λιμάνι, το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές

2) Προσωρινούς κινδύνους: Οι προσωρινοί κίνδυνοι μπορεί να αποτελέσουν σημαντικό στοιχείο ανασφάλειας όταν δεν τους γνωρίζει ο καπετάνιος. Προσωρινοί κίνδυνοι θα μπορούσαν για παράδειγμα να θεωρηθούν η απουσία βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, προηγούμενα ναυάγια και πάγοι.

3) Καθυστερήσεις: Αν οι καθυστερήσεις είναι τόσο μεγάλης διάρκειας που αναστέλλουν τον σκοπό της ναύλωσης, τότε μπορεί να καταστεί το λιμάνι ανασφαλές.

4) Το ίδιο το πλοίο: Δεν έχει σημασία αν το λιμάνι είναι ασφαλές για πλοία διαφορετικού μεγέθους ή χαρακτηριστικών, αλλά αν είναι ασφαλές για το συγκεκριμένο πλοίο που έχει ναυλωθεί.

Η Τρίτη φάση (προσέγγιση στο λιμάνι) επηρεάζεται από:

1) Την προσέγγιση του πλοίου. Το πλοίο πρέπει να μπορεί να προσεγγίσει το λιμάνι και να ξεφορτώσει χωρίς να προσαράξει, πλέοντας πάντα με ασφάλεια. Επίσης, θα πρέπει να μπορεί να προσεγγίσει το λιμάνι χωρίς να αποσυνδέσει κάποιο μέρος του π.χ. κεραιές, δορυφορικά πιάτα κτλ. Τέλος, ο κίνδυνος της σύλληψης ή της επίθεσης κατά την προσέγγιση του λιμανιού ίσως κάνει το λιμάνι ανασφαλές.

2) Κινδύνους που μπορούν να αποφευχθούν από τον καπετάνιο. Η ασφάλεια του λιμανιού θα πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με το αν το πλοίο είναι κατάλληλα επανδρωμένο και εξοπλισμένο. Επιπλέον, θα πρέπει να ισχύει το ότι πλέει και κυβερνάται χωρίς αμέλεια και πάντα σύμφωνα με τις αρχές της ναυτικής πρακτικής. Ένα λιμάνι δεν είναι ασφαλές αν απαιτείται περισσότερη προσοχή και ικανότητες από το συνηθισμένο έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος.

Η Τέταρτη φάση (χρήση του λιμανιού) επηρεάζεται από:

‘Ασφαλείς Λιμένες’

1) Τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Το γεγονός ότι το λιμάνι είναι ασφαλές κατά την είσοδο του πλοίου δεν είναι αρκετό, αν το λιμάνι γίνει ανασφαλές κατά την παραμονή του πλοίου.

2) Πιθανές τοπικές προειδοποιήσεις. Αν είναι απαραίτητο ένα πλοίο στην αρχή της κακοκαιρίας να αποπλεύσει από το λιμάνι, πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες έτσι ώστε να προμηθευτεί ο καπετάνιος τις κατάλληλες αναφορές και προειδοποιήσεις. Επίσης το λιμάνι πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα τέτοιο σύστημα που να ερευνά αναφορές για τυχόν αντικείμενα στο βυθό του ή να τα εντοπίζει ή να τα απομακρύνει, δίνοντας πάντα τις κατάλληλες προειδοποιήσεις στα πλέοντα πλοία.

3) Τα συστήματα πρόσδεσης του πλοίου κατά τον κατάπλου. Η ασφάλεια του λιμανιού εξαρτάται από την ύπαρξη αποτελεσματικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας όπως (σημαδούρες, πιλότους, φάροι κτλ).

4) Πιθανούς πολιτικούς κινδύνους. Ένα λιμάνι μπορεί να είναι ανασφαλές αν υπάρχει κίνδυνος για το πλοίο και το φορτίο στο να προσεγγίσουν, να εισέλθουν και να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι λόγω πολιτικών αιτιών π.χ. απεργία ή εχθροπραξίες.

Τέλος η πέμπτη φάση (απόπλους του πλοίου από το λιμάνι) επηρεάζεται από τα εξής:

1) Προσωρινοί κίνδυνοι κατά τον απόπλου. Το λιμάνι είναι ανασφαλές αν το πλοίο κατά τον απόπλου κινδυνεύει. Δεν είναι ξεκάθαρο ακόμα πόσο μακριά εκτείνεται η εγγύηση της ασφάλειας αφού το πλοίο έχει αποπλεύσει.

2) Ασυνήθιστα γεγονότα. Για την απαλλαγή των ναυλωτών, το γεγονός πρέπει να είναι και μη αναμενόμενο και ασυνήθιστο. Για παράδειγμα, ένα γεγονός μπορεί να είναι πολύ ασυνήθιστο αλλά κάτω από ορισμένες συνθήκες αναμενόμενο, όπως ένας πόλεμος.

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Τότε ο ναυλωτής θα έχει παραβιάσει τους όρους του συμβολαίου αν δεν δώσει καινούργια εντολή για άλλο λιμένα.

3) Κίνδυνοι κατά τον απόπλου που μπορούν να αποφευχθούν με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική. Κίνδυνοι μπορεί να δημιουργηθούν από παλίρροιες, ρεύματα, κύματα κατά τον απόπλου του πλοίου. Αν απαιτούνται περισσότερες από τις συνηθισμένες ικανότητες ενός καπετάνιου για να αποφευχθεί ο κίνδυνος το λιμάνι είναι ανασφαλές.

Στο επόμενο μέρος της εργασίας θα εξεταστούν νομικές υποθέσεις που αναφέρονται σε συγκεκριμένη φάση και σε συγκεκριμένο στοιχείο ασφαλείας. Για παράδειγμα, η υπόθεση του πλοίου Dagmar η οποία διαδραματίστηκε κατά την φάση της χρήσης του λιμανιού και αναφέρεται στο παράγοντα των τοπικών προειδοποιήσεων.

Στο τέλος, θα υπάρχει ένας συγκεντρωτικός πίνακας που θα συνοψίζει την κάθε φάση, τους παράγοντες ασφαλείας της και τις υποθέσεις που αναφέρονται στους συγκεκριμένους παράγοντες.

‘Ασφαλείς Λιμένες’

2. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ

2.1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΧΡΟΝΙΚΗ ΣΤΙΓΜΗ

Για να εξεταστεί ο παραπάνω παράγοντας θα πρέπει να αναφερθούμε και στις υποχρεώσεις του ναυλωτή, καθώς αυτές ανακύπτουν όταν ένα πλοίο έχει εντολή να προσεγγίσει ένα λιμάνι.

Η πρωταρχική υποχρέωση

Στην υπόθεση THE TENTONIA³ το πλοίο είχε εντολή να πλεύσει προς το Dunkirk. Όταν δόθηκε η εντολή το λιμάνι ήταν ασφαλές. Όμως, αφού είχε δοθεί η εντολή, είχε ξεσπάσει πόλεμος και το πλοίο έπλευσε προς το Dover. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν υπήρχε παραβίαση των όρων του ναυλοσυμφώνου καθώς την στιγμή που δόθηκε στο πλοίο η εντολή το Dunkirk ήταν ασφαλές

Εξετάζοντας λοιπόν την παραπάνω απόφαση μπορεί να απαντηθεί το ερώτημα: Πότε ένα λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές;

Η απάντηση είναι την στιγμή που δίνεται η εντολή, το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές αλλά και να υπάρχει βάσιμη προσδοκία ότι το χρονικό διάστημα που το πλοίο θα φθάνει στο λιμάνι δεν θα αντιμετωπίσει απρόβλεπτα και ασυνήθιστα γεγονότα. Αν το λιμάνι κριθεί ανασφαλές μετά την άφιξη του πλοίου λόγω κάποιου απρόβλεπτου ή ασυνήθιστου γεγονότος, οι ναυλωτές δεν θα είναι υπεύθυνοι για αυτά τα γεγονότα.

Η δευτερεύουσα υποχρέωση

Η δευτερεύουσα υποχρέωση είναι για να ακυρώσει την προηγούμενη εντολή που δόθηκε στο πλοίο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, όταν σε μεταγενέστερο στάδιο το προκαθορισμένο λιμάνι δεν είναι πια ασφαλές. Ενώ η πρωταρχική υποχρέωση του

³ Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd's of London Press LTD, 1995

‘Ασφαλείς Λιμένες’

ναυλωτή ήταν να ονομάσει ένα ασφαλές λιμάνι, η δευτερεύουσα υποχρέωση αρχίζει να ισχύει όταν, ενώ το πλοίο πλέει προς τον αρχικά καθορισμένο λιμένα, λαμβάνονται πληροφορίες ότι το λιμάνι δεν είναι ασφαλές.

Στην υπόθεση THE EVIA⁴, το χρονοναυλωμένο πλοίο το Μάρτιο του 1980 είχε εντολή να φορτώσει στην Κούβα και να εκφορτώσει στο Basrah. Την 1 Ιουλίου έφτασε στο Shatt-al-Arab. Στις 22 Σεπτεμβρίου είχε ολοκληρώσει την εκφόρτωση αλλά εκείνη την ημέρα ξέσπασε πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ. Εξαιτίας της επικίνδυνης ναυσιπλοΐας στο Shatt-al-Arab, το πλοίο είχε παγιδευτεί για ένα χρονικό διάστημα, το οποίο ήταν αρκετό για να ακυρωθεί η ναύλωση. Ο δικαστής είπε ότι το Basrah ήταν ασφαλές λιμάνι για το πλοίο όταν του δόθηκε εντολή να πλεύσει προς τα εκεί αλλά και μέχρι να καταπλεύσει σε αυτό. Ανασφαλές έγινε στις 22 Σεπτεμβρίου, όμως μέχρι τότε ήταν αδύνατον για το πλοίο να αποπλεύσει από το λιμάνι.

Οι πλοιοκτήτες κάτω από αυτές τις συνθήκες ισχυρίστηκαν ότι οι ναυλωτές παραβίασαν την υποχρέωση τους για ασφαλή λιμένα. Η πλειοψηφία των δικαστηρίων αποφάνθηκαν ότι οι ναυλωτές δεν παραβίασαν καμία υποχρέωσή τους με την αιτιολογία ότι κατά το χρονικό διάστημα που δώσανε την εντολή το Basrah ήταν ασφαλές, ενώ κατέστη ανασφαλές μετά τη άφιξη του πλοίου και λόγω ασυνήθιστων και απρόβλεπτων γεγονότων. Αν υπήρχε δυνατότητα για το πλοίο να αποπλεύσει από το λιμάνι, τότε οι ναυλωτές είχαν δευτερεύουσα υποχρέωση να ονομάσουν άλλον λιμένα. Όμως στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν υπήρχε δευτερεύουσα υποχρέωση καθώς το πλοίο δεν μπορούσε να αποπλεύσει.

Στην περίπτωση των χρονοναυλώσεων είναι ξεκάθαρο τι γίνεται όταν ο προκαθορισμένος λιμένας δεν είναι πια ασφαλής. Ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση (δευτερεύουσα) να ονομάσει ένα άλλο λιμάνι. Αντιθέτως, στην περίπτωση των ναυλώσεων ανά ταξίδι δεν είναι και τόσο ξεκάθαρο. Επιπλέον, η δομή των χρονοναυλοσυμφώνων δίνει απαντήσεις για το αν ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής αναλαμβάνει το ρίσκο της καθυστέρησης ή των εξόδων που δημιουργούνται λόγω της ονομασίας καινούργιου λιμένα. Από την άλλη πλευρά, τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού δεν

⁴ Kodros shipping corporation v Empresa Cubana De Fletes [1982] 1 Lloyd's Rep 334

‘Ασφαλείς Λιμένες’

δίνουν απαντήσεις εκτός και αν περιλαμβάνουν ρήτρες για εξαιρετικές περιπτώσεις όπως ρήτρες για πόλεμο, πάγο, απεργίες.

Το αναφαίρετο δικαίωμα του ναυλωτή για να επονομάσει καινούργιο λιμένα μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην εφαρμογή των προαναφερθέντων ρητρών. Μπορεί επίσης, ειδικά στις ναυλώσεις όπου η γκάμα των επιτρεπόμενων λιμανιών είναι μεγάλη, να υποχρεώσει το πλοίο να διανύσει περισσότερα μίλια από τα συμφωνημένα σε ένα ταξίδι υπό έρμα ή στο κύριο ταξίδι της ναύλωσης, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης να κερδίσει τον συμφωνημένο ναύλο τον οποίο θα κέρδιζε αν εξαιτίας της απουσίας των ειδικών ρητρών εκτελούσε το αρχικά συμφωνημένο ταξίδι. Από την άλλη πλευρά, μπορούν να προκύψουν καταστάσεις, όπου η ύπαρξη τέτοιας υποχρέωσης μπορεί να εκπληρωθεί πολύ δύσκολα από τον ναυλωτή.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούμε σε ένα σχόλιο του δικαστή Roukll στη υπόθεση THE EVIA: *«Για να αναρωτηθούμε αν υπάρχει καμιά υποχρέωση μετά την ονομασία του λιμανιού, είναι απαραίτητο να καταλάβουμε την ειδοποιό διαφορά μεταξύ ενός χρονοναυλοσύμφωνου και ενός ναυλοσύμφωνου ταξιδιού. Στην χρονοναύλωση, ο ναυλωτής έχει τον έλεγχο του πλοίου, το καθοδηγεί ανάλογα με τις ανάγκες του. Μπορεί με κατάλληλες και έγκυρες εντολές να αλλάξει τον προορισμό του πλοίου αν το λιμάνι που είχε αρχικά ονομασθεί έγινε ανασφαλές. Αλλά στην ναύλωση ανά ταξίδι ίσως δεν έχει την ίδια δύναμη. Αν αρχικά, έχει ορισθεί ένα λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης στο ναυλοσύμφωνο, τότε δεν μπορεί ο ναυλωτής να δώσει εντολή στο πλοίο για να πλεύσει προς άλλο λιμένα εκτός αν υπάρχει ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση που έχει ορισθεί μια γκάμα λιμανιών, από την στιγμή που ο ναυλωτής στη ναύλωση ανά ταξίδι επιλέξει ένα λιμάνι, το ναυλοσύμφωνο λειτουργεί σαν αυτά τα λιμάνια ή το λιμάνι να έχουν ονομασθεί από την αρχή της ναύλωσης και ο ναυλωτής να μην έχει περαιτέρω δικαίωμα για να ονομάσει άλλο».*

Αν δεν υπάρχει δικαίωμα ή υποχρέωση του ναυλωτή για να ονομάσει ένα καινούργιο λιμάνι που θα είναι ασφαλές και δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο Liberty Clause τότε προκύπτουν ερωτήματα για το αν ο πλοιοκτήτης:

1) πρέπει να συνεχίσει το συμφωνημένο ταξίδι παρ’ όλους τους ενδεχόμενους κινδύνους

‘Ασφαλείς Λιμένες’

2) απαλλάσσεται της υποχρέωσης του να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι και από την ακύρωση της ναύλωσης.

Η πρώτη περίπτωση είναι εκείνη η οποία, τα δικαστήρια αναμφίβολα δεν θα υιοθετήσουν και θα ήταν αντίθετη με την προσέγγιση στην υπόθεση *The Tentonia*.

Ο δικαστής Roukill συνεχίζει: *‘Αν, παρά το γεγονός ότι η υπόδειξη του λιμανιού ήταν σύμφωνη με τις προδιαγραφές για ασφαλή λιμένα, το λιμάνι είναι ανασφαλές όταν το πλοίο φτάνει, αυτό δεν σημαίνει ότι οι ναυλωτές παραβίασαν τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Επίσης, το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να προσεγγίσει το συγκεκριμένο λιμάνι.’*

Αντιθέτως, η δεύτερη εναλλακτική ίσως φαίνεται υπερβολική, ειδικά όταν το φορτίο μπορεί χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες να φορτώσει ή να εκφορτώσει σε ένα άλλο λιμάνι που είναι μέσα στην επιτρεπόμενη γκάμα λιμανιών του ναυλοσυμφώνου. Επίσης, πρέπει να υπολογιστεί και το επίπεδο του κινδύνου που επηρεάζει την ασφάλεια του λιμένα την στιγμή της ονομασίας του. Το επίπεδο αυτό μπορεί να είναι αμελητέο ή τόσο μεγάλο που να καθιστά το λιμάνι αδύνατο να χρησιμοποιηθεί.

Στην προαναφερθείσα υπόθεση (*The Tentonia*) όπου έγινε ναύλωση για ένα συγκεκριμένο ταξίδι, αφού πρώτα είχε ορισθεί το λιμάνι εκφόρτωσης έπειτα άρχισαν εχθροπραξίες. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η ναύλωση δεν ματαιώνεται και ότι ο πλοιοκτήτης δικαιούταν τον συμφωνημένο ναύλο με την παράδοση του φορτίου σε ένα κοντινό λιμάνι που μπορεί να επιλεγεί από τον ίδιο αρκεί να βρίσκεται μέσα στα εναλλακτικά λιμάνια που προτείνονται στο ναυλοσύμφωνο.

Τι γίνεται όμως στην περίπτωση που το λιμάνι είναι ανασφαλές τη στιγμή που ονομαστεί ως λιμάνι προορισμού από τους ναυλωτές, αλλά κάτω από κάθε ανθρώπινη δυνατότητα τα εμπόδια πάψουν να υφίστανται πριν το πλοίο αφιχθεί; Το πρόβλημα που ανακύπτει είναι η ερμηνεία του όρου «Ανθρώπινη δυνατότητα». Για παράδειγμα δίνεται εντολή σε ένα πλοίο να πλεύσει προς ένα λιμάνι που την στιγμή εκείνη είναι αποκλεισμένο λόγω πάγου, αλλά αναμένεται να μην υπάρχουν πάγοι κατά την στιγμή της άφιξης του πλοίου. Τι γίνεται σε περίπτωση που το ψυχρό κλίμα επιστρέψει και το λιμάνι αποκλειστεί πάλι λόγω πάγου;

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Στην επόμενη υπόθεση θα εξεταστεί τι γίνεται σε περίπτωση που εξαιτίας της κακοκαιρίας το πλοίο δεν μπορεί να εισέλθει στο λιμάνι και αγκυροβολεί για ένα χρονικό διάστημα. Η αιτία αυτή καθιστά το λιμάνι ανασφαλές ή όχι?

Το πλοίο Eastern city⁵ έπρεπε να παραλάβει το φορτίο από ένα ή δύο ασφαλή λιμάνια στο Μαρόκο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Οι ναυλωτές δώσανε εντολή για το Mogador. Δύο μέρες μετά αγκυροβόλησε εκεί, όμως ο καιρός επιδεινούνταν και ο καπετάνιος, πιστεύοντας ότι η άγκυρα του παρασυρόταν, αποφάσισε να βγει στα ανοιχτά. Στην προσπάθεια αυτή, το πλοίο παρασύρθηκε στα βράχια λόγω του άσχημου καιρού.

Το εφετείο (court of Appeal) αποφάνθηκε ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές γιατί ήταν εκτεθειμένο σε ξαφνικές νότιες ανεμοθύελλες, οι οποίες δεν μπορούσαν να προβλεφθούν και ήταν η κύρια αιτία για την μετατόπιση της άγκυρας και κατά συνέπεια του πλοίου λόγω του αναξιόπιστου εδάφους στο βυθό της περιοχής του αγκυροβολίου. Επιπλέον η απόφαση του καπετάνιου να αποπλεύσει από το αγκυροβόλειο και να κάνει μανούβρες ήταν σύμφωνη με τις αρχές της καλής ναυσιπλοΐας και ναυτικής πρακτικής.

Αντίθετα ο λόρδος Sellers υποστήριξε: *«Τα περισσότερα, αν όχι όλα, ποτάμια, κανάλια, λιμάνια και προβλήτες ενέχουν μερικούς κινδύνους όπως παλίρροιες, ρεύματα, κύματα και κινδύνους στις όχθες. Η πιθανότητα εμφάνισης τέτοιων κινδύνων συχνά ελαττώνεται από την χρήση βοηθημάτων στην ναυσιπλοΐα. Κατά συνέπεια μπορούν να αποφευχθούν με την κατάλληλη ναυσιπλοΐα και την σωστή χρήση του πλοίου σε συνδυασμό με καλή ναυτική πρακτική.»*

Αν δεν είχαν τηρηθεί οι βασικοί κανόνες ναυσιπλοΐας και η χρήση του πλοίου Eastern city ήταν ελλιπής, θα ήταν πολύ δύσκολο να αντικρουστεί ο ισχυρισμός για ανασφαλή λιμένα. Πράγματι δεν παρουσιάστηκαν κίνδυνοι κατά την διάρκεια της φόρτωσης στο λιμάνι Mogador αλλά και να υπήρχαν τέτοιои, το πλοίο μπορούσε και έπρεπε να τους αντιμετωπίσει χωρίς να προσκρούσει στα βράχια.»

Στην συνέχεια έδωσε τον εξής ορισμό για το ασφαλές λιμάνι: *«Ένα λιμάνι δεν θα είναι ασφαλές εκτός αν την σχετική χρονική περίοδο, το πλοίο μπορεί να το προσεγγίσει, να το χρησιμοποιήσει και να αποπλεύσει από αυτό χωρίς, με εξαίρεση τα ασυνήθιστα*

⁵ Leeds Shipping Co Ltd v Society Francaise Bunge [1958] 2 Lloyd's Rep 127

‘Ασφαλείς Λιμένες’

γεγονότα, να εκτεθεί σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική.»

2.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΠΛΟΙΟ

Το γεγονός ότι το λιμάνι είναι ασφαλές, για πλοία διαφορετικού μεγέθους ή χαρακτηριστικών δεν είναι επαρκές. Το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές για το συγκεκριμένο πλοίο που έχει ναυλωθεί, ακόμα και αν είναι φορτωμένο την σχετική περίοδο. Παρακάτω θα μελετηθεί μια σχετική υπόθεση.

Το πλοίο Sagoland⁶ ήταν πολύ μεγάλο για να προσεγγίσει το Londonberry στην Βόρεια Ιρλανδία μέσα από το Lough Foyle χωρίς την βοήθεια ρυμουλκών, που όμως δεν υπήρχαν διαθέσιμα στην περιοχή, αλλά στην Γλασκόβη. Στην ναύλωση υπήρχε ο όρος «Το πλοίο να ξεφορτώσει σε ασφαλές λιμάνι», έτσι οι πλοιοκτήτες ζήτησαν τα έξοδα για τα ρυμουλκά να πληρωθούν από τους ναυλωτές στηριζόμενοι στο ότι το λιμάνι Londonberry ήταν ανασφαλές για το πλοίο χωρίς την βοήθεια ρυμουλκών.

Το δικαστήριο αποφάσισε ότι τα έξοδα για τα ρυμουλκά έπρεπε να πληρωθούν από τους ναυλωτές με την αιτιολογία ότι το λιμάνι του Londonberry δεν ήταν ασφαλές με την έννοια του ναυλοσυμφώνου για το συγκεκριμένο πλοίο. Η απόφαση του δικαστηρίου δεν πρέπει να παρερμηνευτεί, καθώς δεν αποφάνθηκε ότι το λιμάνι δεν είναι ασφαλές για 99 από τα 100 πλοία που θα το προσεγγίσουν (ή ακόμα και για μεγαλύτερο ποσοστό), αλλά ότι δεν ήταν ασφαλές για το πλοίο Sagoland το οποίο ήταν ένα πλοίο μεγάλων διαστάσεων.

Παρ’ όλα αυτά, ένα λιμάνι δεν είναι ανασφαλές επειδή χρειάζεται συνήθως ρυμουλκά ή παγοθραυστικά για την προσέγγισή του (όπως αποφάνθηκε η δικαιοσύνη για την υπόθεση Limerick v Stott) αλλά μπορεί να γίνει ανασφαλές αν η μη χρήση παγοθραυστικών κριθεί λογική (όπως στην υπόθεση The Sussex Oak). Η υποχρέωση του καπετάνιου για ασφαλή ναυσιπλοΐα πρέπει να τον οδηγήσει στην απόφαση να χρησιμοποιήσει ρυμουλκά ή παγοθραυστικά όπου αυτά είναι διαθέσιμα αλλά και όπου συνήθως χρησιμοποιούνται. Η ανάγκη για την χρησιμοποίησή τους δεν καθιστά το λιμάνι ανασφαλές.

⁶ Brostrom v Dreyfus [1932] 44 Ll.L Rep 136

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Στην υπόθεση Axel Brostrom & Son VS Louis Dreyfus αναφέρεται: «Τα πλοία μπορούσαν να περνούν με την βοήθεια ρυμουλκών, η χρήση τους ήταν κοινή πρακτική. Το γεγονός ότι η είσοδος του λιμανιού ήταν τόσο στενή ώστε να μην μπορεί να περάσει ένα πλοίο χωρίς την βοήθεια ρυμουλκών δεν καθιστούσε το λιμάνι ανασφαλές. Αν αποδειχθεί μεταγενέστερα ότι κανένα ρυμουλκό δεν ήταν εκεί ή κάπου κοντά ή ότι δεν είναι πολύ πιθανό να είναι εκεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, τότε το λιμάνι είναι ανασφαλές».

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθούμε στο κόστος των ρυμουλκών και της μεθόρμισης του πλοίου. Το κόστος των ρυμουλκών ή της αλλαγής προβλήτας (μεθόρμιση) βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Κατά συνέπεια όταν ένα πλοίο φορτώνεται σε μια προβλήτα που επηρεάζεται από την παλίρροια ή όταν κατά την συνήθη πρακτική του λιμανιού τα πλοία προσδένουν στις προβλήτες με την βοήθεια ρυμουλκών ή όταν λόγω κακοκαιρίας αλλάζουν προβλήτα, τα έξοδα που προκύπτουν βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, εκτός και αν στο ναυλοσύμφωνο προβλέπεται διαφορετικά. Κύρια αιτία είναι ότι η εγγύηση του ναυλωτή για ασφαλή λιμένα δεν έχει παραβιαστεί. Μόνο αν παραβιαστεί, τα έξοδα βαρύνουν τους ναυλωτές.

2.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Κίνδυνοι με τους οποίους αναπόφευκτα έρχονται αντιμέτωπα τα πλοία καθώς πλέουν προς ένα συγκεκριμένο λιμάνι καθιστούν το λιμάνι ανασφαλές. Τέτοιοι κίνδυνοι είναι εχθρικά υποβρύχια, πάγοι, ναυάγια. Επομένως η εγγύηση για ασφαλή λιμένα περιλαμβάνει περιοχές, εισόδους και κανάλια από όπου μοιραία το πλοίο πρέπει να διέλθει για να προσεγγίσει στο λιμάνι. Το ίδιο ισχύει και για την εγγύηση ασφαλών προβλητών.

Στην υπόθεση Mary Lou⁷, το λιμάνι της Νέας Ορλεάνης βρίσκεται στον ποταμό Μισισσιπί και απέχει 100 μίλια από τον Ωκεανό. Το λιμάνι προσεγγίζεται από το κανάλι South West. Το παραπάνω κανάλι είναι βυθοκορισμένο και το βάθος του διαφέρει σε τακτά χρονικά διαστήματα. Καθώς το πλοίο έπλεε προς το λιμάνι προσάραξε. Πέρα από τα υπόλοιπα ζητήματα ανέκυψε το ερώτημα αν η εγγύηση ότι το

⁷ Transoceanic Petroleum Carriers v Cook Industries Inc [1981] 2 Lloyd's Rep 272

‘Ασφαλείς Λιμένες’

λιμάνι της Νέας Ορλεάνης θα είναι ασφαλές επεκτείνεται και στους κινδύνους έξω από το λιμάνι.

Σε αυτό το σημείο ο δικαστής Mustill υποστήριξε: «Πρέπει να αναρωτηθούμε αν ο όρος για ασφαλή λιμάνια του ναυλοσυμφώνου μπορεί να επεκταθεί και στους κινδύνους με τους οποίους έρχεται αντιμέτωπο το πλοίο έξω από το λιμάνι και σε μια λογική απόσταση από αυτό. Απλώς αυτό το ερώτημα πρέπει να περιοριστεί στους κινδύνους που επηρεάζουν την προσέγγιση του λιμανιού και τους κινδύνους όπου αν το πλοίο έρθει αντιμέτωπο με αυτούς δεν έχει άλλη επιλογή από το να εγκαταλείψει, λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών του λιμανιού, ή λόγω μεγέθους και άλλων χαρακτηριστικών του πλοίου ή και τα δύο. Η εγγύηση δεν μπορεί να παραβιαστεί αν μπορεί να υιοθετηθεί εναλλακτική διαδρομή. Τα παραπάνω προϋποθέτουν ότι το ίδιο το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές. Έτσι, σε ένα λιμάνι που βρίσκεται στις όχθες ενός ποταμού πρέπει ο ποταμός, η πρόσβαση στον ποταμό αλλά και το ίδιο το λιμάνι να μπορούν να διαπλέονται με ασφάλεια για να μην παραβιαστεί η παραπάνω εγγύηση των ναυλωτών».

Παραμένει όμως το εξής ερώτημα: η εγγύηση επεκτείνεται μόνο σε περιοχές που βρίσκονται σε λογική απόσταση από το λιμάνι; Βεβαίως, δεν είναι εύκολο να δεχτούμε αβίαστα το γεγονός ότι οι κίνδυνοι που βρίσκονται 100 μίλια μακριά αντιμετωπίζονται ως χαρακτηριστικά του λιμανιού, αλλά λογικά η απόσταση δεν έχει σημασία παρά το γεγονός ότι όσο πιο μακριά είναι ο κίνδυνος τόσο πιο απίθανο είναι να μην υπάρχει εναλλακτική διαδρομή έτσι ώστε να μπορεί το πλοίο να πλεύσει με ασφάλεια προς τον λιμένα προορισμού. Στην παρούσα υπόθεση όμως, δεν υπήρχε τέτοια εναλλακτική. Το κανάλι South West Pass ήταν η μόνη διαδρομή με αποτέλεσμα κάθε κίνδυνος που παρουσιαζόταν σε αυτό οδηγούσε σε παραβίαση του όρου για ασφαλείς λιμένες. Συνεπώς, αποφασίστηκε η υπαιτιότητα των ναυλωτών για ονομασία μη ασφαλούς λιμένα.

2.4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Το ερώτημα εδώ είναι: Μπορεί μια καθυστέρηση να καταστήσει ένα λιμάνι ανασφαλές;

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Στην υπόθεση The Count⁸ το πλοίο ήταν ναυλωμένο κάτω από το Asbatankvoy για μεταφορά πετρελαιοειδών από Sitra σε 1,2,3 λιμάνια στην Ανατολική Αφρική. Οι ναυλωτές ονόμασαν ως λιμάνι προορισμού το λιμάνι Beira. Το ναυλοσύμφωνο περιείχε τους εξής όρους:

«1.Warranty-Voyage-Cargo. The vessel...being...loaded shall forth with proceed, as ordered on signing bills of landing, direct to the discharging port, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo...»

«9.SAFE BERTH-SHIFTING. The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on arrival, which shall be designated and procured by the charterer, provided the vessel can proceed therero lie at, and depart therefrom always safely afloat...»

Στις 29 Ιουνίου του 2004 το πλοίο φτάνει στο λιμάνι Beira και στέλνει επιστολή ετοιμότητας. Την ίδια μέρα, ένα άλλο πλοίο το British Enterprise προσαράζει στο κανάλι και την 1 Ιουλίου προσαράζει για δεύτερη φορά. Το Count πρόσδεσε στη προβλήτα εκφόρτωσης στις 4 Ιουλίου και ολοκλήρωσε την εκφόρτωση στις 9 Ιουλίου. Παρ’ όλα αυτά, το πλοίο δεν μπόρεσε να φύγει από το λιμάνι γιατί ένα δεύτερο πλοίο το Pongola είχε προσαράξει στο ίδιο σημείο του καναλιού που είχε προσαράξει και το British Enterprise, με αποτέλεσμα το Count να μην μπορεί να αποπλεύσει από το λιμάνι μέχρι τις 13 Ιουλίου.

Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αποζημίωση για τις απώλειες που προέκυψαν από την καθυστέρηση βασιζόμενοι στο ότι οι ναυλωτές παραβίασαν την εγγύησή τους (warranty) για ασφαλή λιμένα.

Πριν το πρωτοβάθμιο δικαστήριο, οι πλοιοκτήτες είχαν ισχυριστεί ότι το λιμάνι αναμένονταν να είναι ανασφαλές από την στιγμή που ονομάστηκε από τους ναυλωτές λόγω του ότι:

- Οι σημαδούρες δεν είχαν τοποθετηθεί σωστά
- Το κανάλι δεν είχε επαρκές σύστημα παρακολούθησης
- Το κανάλι άλλαζε αμμόδες όχθες

⁸ www.asbem.co.uk/newsletterindex.asp

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Οι πλοιοκτήτες βασίστηκαν στις προσαράξεις των δύο πλοίων και στα παραπάνω τρία σημεία έτσι ώστε να υποστηρίξουν την αγωγή τους για αποζημίωση (Claim).

Από την άλλη πλευρά, οι ναυλωτές βάσισαν την υπεράσπισή τους στα εξής σημεία:

- Αποτυχία να αποδειχθεί αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ισχυριζόμενης ανασφάλειας του λιμανιού και της ζημιάς που υπέστη ο πλοιοκτήτης
- Οι σημαδούρες μετακινήθηκαν λόγω της κακοκαιρίας
- Οι προσαράξεις θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτοσύνη
- Αποτυχία να αποδειχθεί η έκθεση του επικείμενου πλοίου σε κίνδυνο
- Κάθε καθυστέρηση πρέπει να είναι τέτοια ώστε να ματαιώνει τον σκοπό της ναύλωσης για να καταστεί ένα λιμάνι ανασφαλές.

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ανασφάλειας του λιμανιού και της ζημιάς που υπέστη ο πλοιοκτήτης. Επίσης, υποστήριξε ότι η προσαράξη του πλοίου Pongola προκλήθηκε από την λάθος τοποθέτηση των σημαδούρων που οφείλεται στο φτωχό σύστημα παρακολούθησης και όχι στην κακοκαιρία όπως ισχυρίστηκαν οι ναυλωτές. Κατά συνέπεια, το λιμάνι ήταν ανασφαλές το χρονικό διάστημα μεταξύ 29 Ιουνίου και 13 Ιουλίου οπότε και οι σημαδούρες επανατοποθετήθηκαν και το κανάλι ξανάνοιξε. Επιπλέον, το δικαστήριο αποφάσισε ότι κατά την στιγμή της ονομασίας του λιμανιού από τους ναυλωτές οι σημαδούρες ήταν απίθανο να έχουν τοποθετηθεί σωστά, έτσι το λιμάνι ήταν ανασφαλές.

Στην συνέχεια, οι ναυλωτές βασίστηκαν στην απόφαση της υπόθεσης *The Hermine*⁹ και ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο Pongola ήταν ένα προσωρινό εμπόδιο που δεν καθιστούσε το λιμάνι ανασφαλές, καθώς η καθυστέρηση που δημιουργήθηκε δεν ήταν αναίτια και δεν εμπόδιζε το σκοπό της ναύλωσης. Το δικαστήριο απέρριψε και αυτό το επιχείρημα υποστηρίζοντας ότι σε εκείνη την υπόθεση δεν υπήρχε στο λιμάνι ουσιαστικό χαρακτηριστικό που να το έκανε ανασφαλές όπως στη υπόθεση αυτή. Συνεπώς, δεν χρειάζεται η καθυστέρηση που δημιουργήθηκε να είναι τόσο μεγάλης χρονικής διάρκειας ώστε να ματαιώνεται ο σκοπός της ναύλωσης.

Στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο ο δικαστής Toulson δέχτηκε την άποψη ότι η λάθος τοποθέτηση των σημαδούρων και το ανεπαρκές σύστημα παρακολούθησης του λιμανιού

⁹ *Unitramp v Gamac Grain Co* [1979] 1 Lloyd's Rep 212

‘Ασφαλείς Λιμένες’

δεν είναι ένα προσωρινό εμπόδιο, αλλά ένας διαρκής κίνδυνος για όλα τα πλοία, που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική.

Από την παραπάνω απόφαση μπορούν να εξαχθούν μερικά βασικά συμπεράσματα σχετικά με τον νόμο για ασφαλείς λιμένες.

1. Μια τέτοια ρήτρα υποχρεώνει τους ναυλωτές να ονομάσουν ένα λιμάνι όπου, εξαιρώντας τα μελλοντικά απρόβλεπτα γεγονότα, τα χαρακτηριστικά του λιμανιού το κάνουν ασφαλές για τα πλοία την στιγμή που θα το χρησιμοποιήσουν.
2. Ένα λιμάνι θεωρείται ασφαλές αν το πλοίο μπορεί να φτάσει, να το χρησιμοποιήσει και να αποπλεύσει από αυτό χωρίς να εκτεθεί σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα.
3. Ένα λιμάνι δεν μπορεί να θεωρηθεί ανασφαλές εξαιτίας μια καθυστέρησης ή ενός κινδύνου που προκαλεί καθυστέρηση εκτός και αν ματαιώνει τον σκοπό της ναύλωσης ή ο κίνδυνος προέρχεται από χαρακτηριστικό του λιμανιού όπως στην υπόθεση The Count.

3.ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗ ΦΑΣΗ

3.1.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Αν το λιμάνι που έχει υποδειχθεί δεν μπορεί να προσεγγιστεί με ασφάλεια, εξαιρώντας τα προσωρινά εμπόδια, τότε είναι ανασφαλές. Ο συγκεκριμένος παράγοντας ασφαλείας μπορεί να διαχωριστεί σε τέσσερις ξεχωριστές περιπτώσεις.

1) Κάθε πλοίο που προσεγγίζει το λιμάνι πρέπει να μπορεί να εκφορτώσει χωρίς να προσαράξει (The ship to remain always afloat). Στην υπόθεση The Alhambra¹⁰, το πλοίο είχε εντολή να ξεφορτώσει στο λιμάνι Lowestoft. Συνήθης πρακτική σε αυτό το λιμάνι είναι τα πλοία να ξεφορτώνουν ένα μέρος του φορτίου τους πριν εισέλθουν στο λιμάνι, στους δρόμους του Lowestoft. Ο λόγος είναι ότι το λιμάνι είναι πολύ ρηχό για μεγάλα πλοία με πλήρες φορτίο. Ο καπετάνιος του πλοίου αρνήθηκε να πλεύσει προς το συγκεκριμένο λιμάνι με τον ισχυρισμό ότι ήταν πολύ ρηχό και κατά συνέπεια ανασφαλές. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι οι πλοιοκτήτες έπρεπε να καταλάβουν για τους δρόμους του Lowestoft καθώς εκεί το πλοίο θα εκφόρτωνε ένα ποσοστό του φορτίου του και το λιμάνι θα ήταν ασφαλές πια. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο η εντολή έπρεπε να εννοεί το λιμάνι και όχι τους δρόμους του λιμανιού. Άρα το λιμάνι ήταν ανασφαλές και ο καπετάνιος μπορούσε να αρνηθεί να εκτελέσει την εντολή των ναυλωτών. Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε ότι ασφαλές λιμάνι είναι εκείνο στο οποίο το πλοίο μπορεί να ξεφορτώσει χωρίς να προσαράξει.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι: Πρώτον, αν ένας πλοιοκτήτης δεχτεί μια εντολή για ένα λιμάνι στο οποίο η μεταφόρτωση μέρος του φορτίου σε φορηγίδες είναι συνήθης πρακτική ή απαραίτητο και Δεύτερον οι ναυλωτές είναι έτοιμοι να δεχτούν την παράδοση στις φορηγίδες χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις ή κίνδυνο για το πλοίο, τότε ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να εισέλθει στο λιμάνι μετά την μεταφόρτωση. Παρ’ όλα αυτά, αν οι ναυλωτές δεν έχουν κάνει τις απαραίτητες ενέργειες και δεν είναι έτοιμοι να παραλάβουν μέρος του φορτίου από το σημείο μεταφόρτωσης, ενώ η

¹⁰ C.H.Spurin, Charterparties, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd

‘Ασφαλείς Λιμένες’

μεταφόρτωση είναι απαραίτητη έτσι ώστε το πλοίο να μπορεί να προσεγγίσει το λιμάνι με ασφάλεια, τότε ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να αρνηθεί να πλεύσει το πλοίο πέρα από το σημείο της μεταφόρτωσης.

Η αποδοχή του λιμανιού από τον πλοιοκτήτη δεν απαλλάσσει τους ναυλωτές από την υποχρέωση να πληρώσουν το κόστος της μεταφόρτωσης. Οποιαδήποτε συνθήκη πρακτική που να συνηγορεί προς το αντίθετο, παραβιάζει τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Τέλος, στο ερώτημα αν ο χρόνος της μεταφόρτωσης θα υπολογίζεται ως Laytime ή ως Demurrage, η απάντηση εξαρτάται από την συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

2) Ο κίνδυνος της σύλληψης ή της επίθεσης καθώς το πλοίο πλέει προς το λιμάνι που του έχει υποδειχθεί, ίσως κάνει το λιμάνι ανασφαλές.

Το πλοίο Frankby¹¹ ήταν χρονοναυλωμένο και έπρεπε να απασχολείται μεταξύ ασφαλών λιμένων μέσα σε μια προεπιλεγμένη περιοχή. Το πλοίο είχε εντολή να πλεύσει προς το Newcastle, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η γερμανική κυβέρνηση είχε ανακοινώσει ότι εχθρικά πλοία θα βυθίζονται στα χωρικά ύδατα της Μεγάλης Βρετανίας. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι ο κίνδυνος το πλοίο να βυθιστεί από υποβρύχια έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπ’ όψιν. Ο δικαστής Sankey ανέφερε: «*Το λιμάνι πρέπει να είναι και φυσικώς (physically) και πολιτικώς (politically) ασφαλές, πιστεύω ότι οι ενέργειες ή της φύσης ή του ανθρώπου μπορούν να καταστήσουν ένα λιμάνι ανασφαλές.*»

Όμως ο κίνδυνος της επίθεσης πρέπει να είναι πραγματικός για να αποτρέψει έναν πλοιοκτήτη ή καπετάνιο να προσεγγίσει το λιμάνι. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι οι ναυλωτές δεν εγγυώνται απόλυτη πολιτική ασφάλεια.

Στην υπόθεση The Saga Cob¹² το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο κάτω από το Shelltime, το οποίο περιείχε ρήτρα για ασφαλείς λιμένες που απαιτούσε από τους ναυλωτές την διενέργεια ελέγχων έτσι ώστε να διασφαλιστεί η εργασία του πλοίου μεταξύ ασφαλών λιμένων. Οι ναυλωτές όμως δεν είναι υποχρεωμένοι να εγγυηθούν την ασφάλεια οποιουδήποτε λιμένα και δεν έχουν καμία υποχρέωση σε περίπτωση ζημιάς που προκλήθηκε από την αποτυχία τους στην διενέργεια του ελέγχου.

¹¹ Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD

¹² K/S Penta Shipping v Ethiopian Shipping Lines Corp. [1992] 2Lloyd’s Rep 545

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Το πλοίο είχε εντολή να πλεύσει προς το Massawa όπου και δέχτηκε επίθεση από αντάρτες με αποτέλεσμα τον τραυματισμό του καπετάνιου και διάφορες ζημιές στο πλοίο. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ο κίνδυνος για θαλάσσια επίθεση ήταν μικρός με την αιτιολογία ότι:

- Η μόνη επίθεση που είχε καταγραφεί μέχρι τότε ήταν πριν τρεις μήνες και
- πριν ή μετά από αυτό το γεγονός δεν είχε καταγραφεί καμιά επίθεση.

Ως φυσικό επακόλουθο των παραπάνω υποστήριξε ότι το λιμάνι Massawa ήταν ασφαλές όταν δόθηκε η εντολή από τους ναυλωτές, κατά συνέπεια δεν ήταν υπεύθυνοι σύμφωνα με την παραπάνω ρήτρα.

Όπως και στην παραπάνω υπόθεση, μερικά ναυλοσύμφωνα υποβαθμίζουν την υποχρέωση του ναυλωτή να υποδείξει ασφαλή λιμένα, σε μια ρήτρα ελέγχου. Για παράδειγμα παραθέτουμε την ρήτρα 3 του χρονοναυλοσυμφώνου Shelltime, η οποία είναι η εξής:

«Charterers shall exercise due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe ports...charterers shall not be deemed to warrant the safety of any port...and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence...»

Στην περίπτωση ενός λιμανιού που αποδεικνύεται ότι είναι πολιτικώς ανασφαλές, οι ναυλωτές δεν θα παραβιάσουν μια τέτοια ρήτρα εάν έχουν κάνει τους απαραίτητους ελέγχους και κατέληξαν στο λογικό συμπέρασμα ότι ο υπάρχων κίνδυνος δεν είναι επαρκής ώστε να καταστεί το λιμάνι ανασφαλές.

Στην υπόθεση που ακολουθεί οι ναυλωτές παραβίασαν την ρήτρα ελέγχου. Το Λιβεριανό tanker Chemical Venture¹³ ναυλωμένο κάτω από το ναυλοσύμφωνο Shelltime 3, είχε εντολή να φορτώσει στο λιμάνι Mina Al Ahmadi κατά την διάρκεια του πολέμου μεταξύ Ιράν-Ιράκ. Λίγο καιρό πριν, το Ιράν είχε ξεκινήσει αεροπορικές επιδρομές εναντίον οποιουδήποτε tanker χρησιμοποιούσε τερματικά της Σαουδικής Αραβίας ή του Κουβέιτ. Στην αρχή, ο καπετάνιος και το πλήρωμα αρνήθηκαν να προχωρήσουν στη διαδικασία της ναύλωσης, αλλά με την βοήθεια των πλοιοκτητών με τους οποίους είχαν

¹³ Pearl Carriers v Japan Line [1993] 1 Lloyd's Rep 508

‘Ασφαλείς Λιμένες’

ανταλλάξει αρκετά τέλεξ, οι ναυλωτές κατάφεραν να πείσουν το πλήρωμα να προχωρήσει στη ναύλωση υποσχόμενοι ότι θα πληρώσουν και war bonuses.

Το πλοίο υπέστη τελικά εκτεταμένες ζημιές από ένα πύραυλο καθώς έπλεε στο κανάλι που οδηγούσε στο Mina Al Ahmadi. Σε αυτό το κανάλι τρία άλλα tankers είχαν δεχτεί επίθεση τις προηγούμενες 11 μέρες και στο ίδιο κανάλι άλλα έντεκα tankers διαφορετικής σημαίας δέχτηκαν επίθεση κατά την διάρκεια των επόμενων πέντε ημερών.

Ο δικαστής Gatehouse αποφάνθηκε ότι:

- Η ρήτρα ελέγχου έχει εφαρμογή τόσο σε κινδύνους που σχετίζονται με την πολιτική ανασφάλεια του λιμανιού όσο και με κινδύνους που αφορούν την φυσική ασφάλειά του.
- Το λιμάνι Mina Al Ahmadi ήταν ανασφαλές καθώς οι Ιρακινές αεροπορικές επιθέσεις ήταν τόσο συχνές, που θεωρούνταν ένα χαρακτηριστικό του λιμανιού στο ταξίδι προσέγγισης του από ένα δεξαμενόπλοιο, παρά ένα μη αναμενόμενο και ασυνήθιστο γεγονός.
- Οι ναυλωτές απέτυχαν στην διενέργεια του ελέγχου και κατά συνέπεια παραβίασαν την ρήτρα 3 του ναυλοσυμφώνου.

Αλλά:

- Ότι είχε ειπωθεί μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών στα Τέλεξ καθώς γίνονταν η διαπραγμάτευση για το ύψος των War Bonuses, αφορούσε την διαβεβαίωση των πλοιοκτητών ότι δεν θα μεταχειριστούν τις εντολές για το συγκεκριμένο λιμάνι σαν παραβίαση της ρήτρας 3.

Το αποτέλεσμα ήταν να μην μπορούν τελικά να εγείρουν απαιτήσεις από τους ναυλωτές για τις ζημιές που υπέστησαν.

3) Αν κατά την προσέγγιση του λιμανιού, το πλοίο χρειάζεται να αποσυνδέσει μέρος του, τότε το λιμάνι είναι ανασφαλές.

Στην υπόθεση του πλοίου The Vanduara¹⁴, το οποίο ήταν χρονοναλωμένο κατά την περίοδο του ταξιδιού του στην Αγγλία, το εφετείο αποφάσισε ότι το λιμάνι προορισμού του (Manchester) ήταν ανασφαλές. Κύρια αιτία ήταν ότι για να καταστεί

¹⁴ Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters Lloyd's of London Press LTD

‘Ασφαλείς Λιμένες’

αφιχθέν το πλοίο έπρεπε να περάσει την γέφυρα Runcorn (24 μίλια από το λιμάνι) αλλά αυτό δεν ήταν δυνατόν αν δεν αποσυνέδεε τα κατάρτια του.

4) Τέλος ένα λιμάνι είναι ανασφαλές, αν ένα πλοίο χρειάζεται να μεταφορτώσει μέρος του φορτίου του για να εισέλθει σε αυτό.

Στην υπόθεση The Peerless¹⁵ το πλοίο είχε ναυλωθεί για την μεταφορά καλαμποκιού σε ένα ασφαλές λιμάνι της Αγγλίας. Του δόθηκε εντολή να ξεφορτώσει στο λιμάνι King’s Lynn, το βύθισμα του οποίου ήταν τέτοιο που καθιστούσε αδύνατη την είσοδο του πλοίου σε οποιοδήποτε ύψος της παλίρροιας. Ο μόνος τρόπος ήταν η μεταφόρτωση μέρος του φορτίου του σε φορηγίδες. Η μεταφόρτωση έγινε 10 μίλια μακριά από την είσοδο του λιμανιού αλλά μέσα στα νομικά του όρια. Ο πλοιοκτήτης ζήτησε αποζημίωση για τα επιπλέον έξοδα που προέκυψαν λόγω της μεταφόρτωσης.

Ο δικαστής Sankey αποφάσισε ότι το King’s Lynn ήταν ανασφαλές καθώς ασφαλές λιμάνι είναι αυτό όπου το πλοίο μπορεί να φορτώσει και εκείνο στο οποίο μπορεί να καταπλεύσει και να ξεφορτώσει, πάντα επιπλέοντας. Επίσης αποφάσισε ότι, οι πλοιοκτήτες δικαιούνταν αποζημίωση για τα επιπλέον έξοδα που προέκυψαν.

3.2.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΟΥΝ

Ο συγκεκριμένος παράγοντας ασφαλείας αναφέρεται σε κινδύνους με τους οποίους τίθεται αντιμέτωπο το πλοίο κατά την είσοδο του στο λιμάνι οι οποίοι όμως μπορούν να αποφευχθούν με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική. Στην επόμενη υπόθεση θα παρουσιαστεί ένας τέτοιος κίνδυνος.

Κατά την εκτέλεση ενός χρονοναυλοσυμφώνου, το πλοίο Chesapeake Bay¹⁶ προσέκρουσε στην βραχονησίδα Benghajsa έξω από την είσοδο του λιμανιού Marsaxlokk στην Μάλτα.

Οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι το συγκεκριμένο λιμάνι ήταν ανασφαλές κατά την στιγμή της ονομασίας του για πολλούς λόγους:

¹⁵ Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD

¹⁶ Society of Maritime Arbitrators.Inc, The Arbitrator, Volume 32, Number 4, July 2001

‘Ασφαλείς Λιμένες’

- Η σημαδόουρα στη βραχονησίδα έλειπε και το πλοίο δεν έλαβε καμία προειδοποίηση για τον κίνδυνο που υπήρχε πριν την πρόσκρουση
- Η ναυτιλιακή αρχή της Μάλτας απέτυχε στην σωστή διαχείριση των συστημάτων του λιμανιού. Δεν εξασφάλισε την σωστή συντήρηση των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και αμέλησε την έκδοση προειδοποιήσεων για την απουσία αυτών.

Από την άλλη πλευρά, οι ναυλωτές υποστήριζαν ότι το λιμάνι ήταν ασφαλές και ότι ο καπετάνιος θα μπορούσε να είχε αποφύγει τον κίνδυνο. Ακόμα ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο δεν μπορούσε επιτυχώς ούτε να σχεδιάσει αλλά ούτε και να προσαρμόσει την πορεία του γιατί δεν χρησιμοποίησε σωστά το GPS του και βασίστηκε σε ένα πλωτό βοήθημα για να καθορίσει την θέση του.

Το δικαστήριο αποφάσισε ότι το πλοίο δεν θα είχε έρθει αντιμέτωπο με τον κίνδυνο της πρόσκρουσης αν ο καπετάνιος είχε χρησιμοποιήσει σωστά τις ευκολίες που του παρέχονταν και αυτό γιατί θα είχε καταλάβει ότι η σημαδόουρα δεν βρισκονταν στην θέση της. Τέλος, το δικαστήριο βρήκε ως μοναδική αιτία του ατυχήματος την απρόσεκτη ναυσιπλοΐα του καπετάνιου.

4.ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΕΤΑΡΤΗ ΦΑΣΗ

4.1.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές στην τοποθεσία του, στο μέγεθος του και στη δομή του για ένα συγκεκριμένο πλοίο ώστε να χρησιμοποιηθεί σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το γεγονός ότι το πλοίο μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια στο λιμάνι δεν είναι αρκετό αν το λιμάνι καταστεί ανασφαλές και το πλοίο δεν μπορεί να παραμείνει σε αυτό.

Στην υπόθεση Saxon Queen¹⁷ το πλοίο είχε χρονοναλωθεί και έπρεπε να απασχολείται σε οποιοδήποτε ασφαλή λιμένα μεταξύ του Αμβούργου, του Brest και του Ηνωμένου Βασιλείου. Το πλοίο έλαβε εντολή για το λιμάνι Craster του Ηνωμένου Βασιλείου στο οποίο μπορούσαν να εισέλθουν πλοία με ασφάλεια λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή. Παρ’ όλα αυτά, το λιμάνι θα γινόταν ανασφαλές αν μια αλλαγή του ανέμου επιδείνωνε τις καιρικές συνθήκες. Βασισμένο σε αυτό το χαρακτηριστικό του λιμανιού το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές.

Πρέπει να αναφερθεί ότι ένα λιμάνι ή μια προβλήτα δεν χρειάζεται να είναι ασφαλή καθ’ όλη την διάρκεια της χρήσης τους από τα πλοία. Αρκεί να μπορούν να εκκενωθούν με ασφάλεια, αν και όταν προκύψει κίνδυνος.

Στην υπόθεση The Khian sea¹⁸ το πλοίο είχε ναλωθεί για ένα κυκλικό ταξίδι μέσω ασφαλών λιμένων συμπεριλαμβανομένου και του Valparaiso. Έλαβε εντολή από τους ναυλωτές για μια προβλήτα του Valparaiso, η οποία όμως δεν περιβάλλονταν από κυματοθραύστες. Στην αρχή της κακοκαιρίας συμβούλεψαν τον καπετάνιο να βγει στα ανοιχτά αλλά, παρ’ όλο που ο πιλότος και το ρυμουλκό έφτασαν έγκαιρα, ήταν αδύνατον για το πλοίο να φύγει από την προβλήτα για αρκετές ώρες, καθώς έπρεπε να αποπλεύσουν δύο άλλα πλοία τα οποία είχαν αγκυροβολήσει εκεί κοντά.

¹⁷ Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD

¹⁸ Islander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado [1979] 1 Lloyd’s Rep 545

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Μέχρι να αποπλεύσουν τα άλλα δύο πλοία, το Khian sea είχε υποστεί εκτεταμένες ζημιές. Στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο, ο δικαστής Donaldson αποφάνθηκε ότι οι ναυλωτές ήταν υπεύθυνοι για τις ζημιές του πλοίου. Η προβλήτα ήταν ανασφαλής γιατί δεν υπήρχε κανένα σύστημα που να διασφαλίζει ότι τα πλοία που πρέπει να αποπλεύσουν γρήγορα πριν αρχίσει η κακοκαιρία, θα έχουν επαρκή θαλάσσιο χώρο για να το πράξουν.

Ο λόρδος Denning είχε υποστηρίξει ότι, όταν ένα πλοίο πρέπει να αποπλεύσει από την προβλήτα που έχει προσδέσει, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά είναι ιδιάζουσας σημασίας:

1. Να υπάρχει επαρκές μετεωρολογικό σύστημα
2. Να υπάρχει διαθεσιμότητα ρυμουλκών και πιλότων
3. Να υπάρχει επαρκής θαλάσσιος χώρος για μανούβρες και
4. Να υπάρχει σύστημα που να διασφαλίζει ότι ο θαλάσσιος χώρος καθώς και χώρος για μανούβρες είναι πάντα διαθέσιμος.

4.2.ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Συνήθως οι λόγοι που μπορούν να οδηγήσουν στο χαρακτηρισμό ενός λιμανιού ως «Νομικά ανασφαλές» είναι χαρακτηριστικά που περιλαμβάνουν ναυτικές πρακτικές ή θέματα ναυσιπλοΐας όπως τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμανιού και οι ιδιότητές του. Είναι όμως πάγια καθιερωμένη η άποψη ότι, η ασφάλεια ενός λιμένα εξαρτάται και από την πολιτική του ασφάλεια. Το πρόβλημα που ανακύπτει είναι η αναγνώριση του τι περιλαμβάνεται σε αυτόν τον όρο.

Στην υπόθεση Respigadera¹⁹, το πλοίο είχε ναυλωθεί για ένα ταξίδι προς ένα ασφαλές λιμάνι της Χιλής, όμως ο περιορισμός του από τις αρχές ήταν ένας αναμενόμενος κίνδυνος. Οι ναυλωτές δώσανε εντολή να ξεφορτώσει στο Carrisal Bajo, το οποίο απαιτούσε για την προσέγγιση του κυβερνητική άδεια. Αναπάντεχα όμως για τους συμβαλλόμενους και αφού είχε δοθεί η εντολή στο πλοίο, η Χιλιανή κυβέρνηση ανακήρυξε ότι ένας αριθμός λιμανιών, συμπεριλαμβανομένου και του Carrisal Bajo, θα

¹⁹ C.H.Spurin, Charterparties, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd, 2005

‘Ασφαλείς Λιμένες’

είναι κλειστά εξαιτίας επαναστάσεων και αρνήθηκε όλες τις άδειες. Κατά συνέπεια, αν ένα πλοίο προσέγγιζε το λιμάνι χωρίς άδεια, θα κατάσχονταν. Το πλοίο κρατήθηκε στο Valparaiso (πλησίον του Carrisal Bajo) για 38 μέρες περιμένοντας την άδεια, με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να ζητήσει αποζημίωση για τα διαφυγόντα κέρδη του το εν λόγω διάστημα.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η αποζημίωση έπρεπε να δοθεί στον πλοιοκτήτη, καθώς το λιμάνι ήταν ανασφαλές. Πιο συγκεκριμένα ο δικαστής Blackburn είπε: *«Σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, οι ναυλωτές πρέπει να ονομάσουν ένα λιμάνι που κατά την στιγμή της ονομασίας του πρέπει να είναι σε τέτοια κατάσταση ώστε ο καπετάνιος να μπορεί να οδηγήσει το πλοίο με ασφάλεια μέσα σε αυτό. Σε περίπτωση που το συγκεκριμένο λιμάνι από φυσικής πλευράς είναι ασφαλές, αλλά το πλοίο λόγω πολιτικών ή άλλων αιτιών δεν μπορεί να εισέλθει σε αυτό γιατί θα κατασχεθεί, τότε το λιμάνι δεν είναι ασφαλές όπως ορίζει το ναυλοσύμφωνο. Αν οι ναυλωτές είχαν ονομάσει το λιμάνι και μεταγενέστερα γεγονότα είχαν σαν αποτέλεσμα το πλοίο να μην μπορεί να εισέλθει σε αυτό, τότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να επωφεληθεί από την ρήτρα εξαίρεσης που αναφέρεται στον περιορισμό του πλοίου από κυβερνήσεις ή βασιλιάδες. Κατά συνέπεια, μπορεί να αρνηθεί να προσεγγίσει το πλοίο του το λιμάνι αλλά δεν δικαιούται και τον ναύλο στην περίπτωση αυτή.»*

Στην παραπάνω υπόθεση, ο κίνδυνος της κατάσχεσης του πλοίου ήταν ένα χαρακτηριστικό του λιμανιού που μπορούσε εύκολα να το καταστήσει ανασφαλές. Παρ’ όλα αυτά, το πρόβλημα δεν ήταν αυτό της ασφάλειας αλλά νομικό. Πολλά λιμάνια είχαν θέσει ως προϋπόθεση για την είσοδο ενός πλοίου στο λιμάνι, την κατοχή άδειας για να ξεφορτώσουν. Αν εκφόρτωναν χωρίς να έχουν άδεια ήταν παράνομο.

Μία άλλη υπόθεση που αναδεικνύει την σημασία της πολιτικής ασφάλειας είναι εκείνη του πλοίου Island Archon²⁰, το οποίο ήταν χρονοναυλωμένο κάτω από ναυλοσύμφωνο τύπου NYPE. Οι ναυλωτές έδωσαν εντολή στον πλοίαρχο να αποπλεύσει από την Ευρώπη με σκοπό την μεταφορά του φορτίου στο Ιράκ. Μετά την εκφόρτωση στο Ιράκ, οι παραλήπτες του φορτίου ήγειραν αξιώσεις επικαλούμενοι ζημιά ή έλλειμμα του φορτίου και οι τοπικές λιμενικές αρχές εξέδωσαν βεβαιώσεις οι οποίες στήριζαν αυτές τις απαιτήσεις. Στην πραγματικότητα, λόγω της κατάστασης που επικρατούσε την

²⁰ Queen’s Bench, [1993] 2 Lloyd’s Rep 388

‘Ασφαλείς Λιμένες’

εποχή εκείνη στο Ιράκ, η πάγια τακτική των λιμενικών αρχών ήταν να εκδίδουν τέτοια έγγραφα, τα οποία, ενώ είχαν μηδαμινή αξιοπιστία, γίνονταν εντούτοις δεκτά από τα Ιρακινά δικαστήρια ως μέσα απόδειξης με πλήρη αποδεικτική ισχύ εις βάρος του μεταφορέα.

Σύμφωνα με τον διαιτητή, ο οποίος επιλήφθηκε σε πρώτο στάδιο της διαφοράς μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ναυλωτών, την εποχή που ανέκυψε η διαφορά, κάθε πλοίο που προσέγγιζε Ιρακινό λιμένα προκειμένου να εκφορτώσει οποιοδήποτε φορτίο, αντιμετώπιζε σχεδόν αναπόφευκτα απαιτήσεις από τους παραλήπτες του φορτίου. Η εκδίκαση γινόταν στα τοπικά δικαστήρια και οι αποφάσεις που εκδίδονταν ήταν πάντοτε αρνητικές για τους πλοιοκτήτες, ανεξαρτήτως πραγματικών περιστατικών. Ο διαιτητής χαρακτήρισε αυτή την πρακτική των επίσημων Ιρακινών αρχών ως «Ιρακινό σύστημα».

Πέρα όμως από αυτό, η κρατική επιχείρηση ναυτιλιακής πρακτορείας, η οποία ήταν ο ανταποκριτής του P&I club των πλοιοκτητών, αλλά και ο μόνος πράκτορας που μπορούσε να διορισθεί για λογαριασμό του πλοίου, απαιτούσε σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις όπου προβάλλονταν ισχυρισμοί ζημιάς ή ελλείψεως φορτίου, την καταβολή εγγύησης από τον πλοιοκτήτη. Μέχρι να καταβληθεί η εγγύηση αυτή, που σκοπό είχε την κάλυψη ενδεχόμενων απαιτήσεων των παραληπτών του φορτίου, οι ιρακινές αρχές δεν επέτρεπαν τον απόπλου. Αυτό είχε προφανώς ως συνέπεια μεγάλη οικονομική ζημιά. Οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι η έκθεση του πλοίου στο «Ιρακινό σύστημα» προκλήθηκε από τις εντολές των ναυλωτών. Η απαίτησή τους όμως δεν μπορούσε να στηριχθεί σε κανέναν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Οι μόνοι όροι που προέβλεπαν δικαίωμα αποζημίωσης αφορούσαν την περίπτωση που οι ναυλωτές εξέδιδαν φορτωτικές που δεν ανταποκρίνονταν στο ναυλοσύμφωνο.

Το ερώτημα που τέθηκε στο δικαστήριο ήταν εάν είναι δυνατόν να υπονοηθεί η ύπαρξη σιωπηρής υποχρέωσης των ναυλωτών να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για τις συνέπειες συμμόρφωσης με μια οδηγία που αφορά την χρήση του πλοίου, η οποία έχει εξ’ ορισμού παραχωρηθεί στους ναυλωτές, τη στιγμή μάλιστα που η εν λόγω οδηγία ήταν νόμιμη και σύμφωνη προς τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Κατά τον σχετικό όρο του ναυλοσυμφώνου NYPE:

«Ο πλοίαρχος, καίτοι διοριζόμενος από τους πλοιοκτήτες, θα υπόκειται στις εντολές και οδηγίες των ναυλωτών, σχετικά με την χρήση του πλοίου...»

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Ενώ δεν υπήρχε αμφιβολία ότι ο πλοιοκτήτης δικαιούται αποζημίωσης όταν η εντολή του ναυλωτή δόθηκε κατά παράβαση του ναυλοσυμφώνου, τα περιστατικά στο ‘The Island Archon’ δεν μπορούσαν να καλυφθούν από δεδικασμένο που να υποστηρίζει με σαφήνεια την ύπαρξη δικαιώματος αποζημίωσης σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο έδινε στο ναυλωτή το δικαίωμα να πράξει όπως έπραξε και ο πλοιοκτήτης είχε την υποχρέωση να ακολουθήσει τις εντολές του ναυλωτή.

Όμως για πρώτη φορά το δευτεροβάθμιο δικαστήριο έκανε δεκτή την ύπαρξη στο NYPE, ενός τέτοιου σιωπηρού όρου, με την επιφύλαξη ρητών αντίθετων όρων στο ναυλοσύμφωνο, μεταξύ άλλων και για λόγους επιχειρηματικής αποτελεσματικότητας. Δηλαδή, προκειμένου ο ναυλωτής να έχει το πλοίο στη διάθεσή του, και να είναι ελεύθερος να επιλέγει ταξίδια, φορτία και όρους φορτωτικής, ο πλοιοκτήτης πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα να παρέχει αυτή την ευχέρεια στο ναυλωτή μόνον με αντάλλαγμα το δικαίωμα αποζημίωσης για απώλειες και ευθύνες που αυτή η ευχέρεια ενδεχομένως συνεπάγεται.

Οι πλοιοκτήτες θα στερηθούν αυτού του δικαιώματος εφόσον η ζημιά αφορά θέμα που εμπίπτει στην σφαίρα ευθύνης του πλοιοκτήτη (π.χ. ναυσιπλοΐα), όπως επίσης και όταν μεταξύ εντολής των ναυλωτών και ζημιάς μεσολαβήσει κάποιο γεγονός που διακόπτει την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ ζημιάς και εντολής των ναυλωτών

Η συγκεκριμένη απόφαση αφορά νόμιμες εντολές των ναυλωτών. Αν οι εντολές είναι αντισυμβατικές, αν δηλαδή ζητηθεί για παράδειγμα η φόρτωση επικίνδунου φορτίου, τότε οι πλοιοκτήτες έχουν δικαίωμα να αρνηθούν να τις εκτελέσουν.

Σε αυτό το σημείο προκύπτει το ερώτημα: εφόσον η κατάσταση που επικρατούσε στο Ιράκ ήταν τόσο γνωστή, ώστε να χαρακτηριστεί από τον διαιτητή ως ‘Ιρακινό σύστημα’, τότε η εντολή των ναυλωτών για εκφόρτωση στο Ιράκ ήταν ‘προφανώς παράνομη’ και θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι ο πλοιοκτήτης είχε υποχρέωση να αρνηθεί να την εκτελέσει. Όμως το δευτεροβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι κατά τον χρόνο σύναψης του ναυλοσυμφώνου το Ιρακινό σύστημα δεν είχε αποκρυσταλλωθεί.

Επίσης, όπου υπάρχει εμπόλεμη κατάσταση που μπορεί να προκαλέσει κινδύνους στο πλοίο, το λιμάνι καθίσταται πολιτικά ανασφαλές.

Όμως αν ο πλοιοκτήτης, έχοντας πλήρη γνώση των γεγονότων δεχτεί την ονομασία ενός μη ασφαλούς λιμανιού στο οποίο επικρατεί εμπόλεμη κατάσταση, τότε θα χάσει το

‘Ασφαλείς Λιμένες’

δικαίωμά του να το απορρίψει κατά την διάρκεια του ταξιδιού ή να τερματίσει την ναύλωση. Με την συμμόρφωσή του σε αυτή την εντολή δεν θα χάσει, ωστόσο, το δικαίωμα του να ζητήσει αποζημίωση για τυχόν ζημιές που υπέστη λόγω αυτής του της συμμόρφωσης, είτε η ζημιά είναι υλική είτε προκλήθηκε λόγω καθυστερήσεων.

Στην υπόθεση The Kanchenjunga²¹, το πλοίο είχε ναυλωθεί για την εκτέλεση συνεχόμενων ταξιδιών μεταξύ ασφαλών λιμένων στον Αραβικό κόλπο. Σε ένα ταξίδι, πήρε εντολή να φορτώσει στο Kharg Island, το οποίο δεν ήταν ασφαλές λόγω ιρακινών αεροπορικών επιθέσεων. Το γεγονός αυτό ήταν γνωστό στους πλοιοκτήτες, παρ’ όλα αυτά, προχώρησαν στη ναύλωση και μόλις το πλοίο ήταν καθ’ όλα έτοιμο για φόρτωση ο καπετάνιος έστειλε επιστολή ετοιμότητας. Λίγο μετά την αποστολή της επιστολής ετοιμότητας, το λιμάνι δέχθηκε αεροπορική επίθεση και ο καπετάνιος απέπλευσε και αρνήθηκε να φορτώσει σε αυτό το λιμάνι.

Η βουλή των Λόρδων (House of Lords) αποφάνθηκε ότι η εντολή για φόρτωση στο λιμάνι Kharg Island ήταν μη συμβατική και οι πλοιοκτήτες είχαν την δυνατότητα να αρνηθούν να την εκτελέσουν. Όμως οι πλοιοκτήτες παράβλεψαν το δικαίωμα τους (waived their right) να αρνηθούν να προσεγγίσουν το λιμάνι με την επιστολή ετοιμότητας που έστειλε ο καπετάνιος. Με αυτή την ενέργεια, μπορεί να χάσανε το δικαίωμά τους να υποστηρίξουν ότι η εντολή είναι άκυρη αλλά μπορούσαν να ισχυριστούν ότι η εντολή δόθηκε κατά παράβαση των όρων του ναυλοσυμφώνου και κατά συνέπεια δικαιούνται αποζημίωση για όποια ζημιά υπέστησαν λόγω της ανασφάλειας του λιμανιού.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, η αποδοχή της εντολής δεν είχε καμία επίπτωση στα άλλα δικαιώματα των πλοιοκτητών που απορρέουν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Έτσι ο καπετάνιος του πλοίου μπορούσε να αρνηθεί την επιστροφή στο λιμάνι Kharg Island, αν σύμφωνα με την κρίση του αποφάσιζε ότι είναι επικίνδυνο. Παρ’ όλα αυτά, από την στιγμή που υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο ότι ο ναυλωτής δεν έχει υποχρέωση να ονομάσει καινούργιο λιμάνι, κανένας συμβαλλόμενος δεν μπορεί να σπάσει το συμβόλαιο.

²¹Motor Oil Hellas Refineries v Shipping Corp of India [1990] 1 Lloyd’s Rep 391

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Τέλος, αν σε ένα λιμάνι υπάρχει επιδημία που έχει σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό και την απαγόρευση απόπλου του πλοίου από ένα μεταγενέστερο λιμάνι, τότε το λιμάνι θα είναι ανασφαλές καθώς το πλοίο θα καταστεί αναξιώπλοο εξαιτίας της επιδημίας και θα αποτελεί απειλή.

Πιο συγκεκριμένα στην υπόθεση The Apollo²² οι λιμενικές αρχές ανακοίνωσαν ότι υπάρχει επιδημία τύφου και δεν έδωσαν την ελευθεροκοινωνία στο πλοίο με αποτέλεσμα να υπάρξει καθυστέρηση. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι για το διάστημα της καθυστέρησης το πλοίο δεν δικαιούνταν ναύλο.

4.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

i) Μετεωρολογικές αναφορές

Η ασφάλεια του πλοίου στο λιμάνι ίσως εξαρτηθεί από τις μετεωρολογικές αναφορές και από άλλες πληροφορίες σχετικές με τις συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι. Αν είναι απαραίτητο στην αρχή της κακοκαιρίας το πλοίο να αποπλεύσει από το λιμάνι, πρέπει να έχουν γίνει οι απαραίτητες διαδικασίες, έτσι ώστε ο καπετάνιος να λάβει επαρκείς προειδοποιήσεις για την επερχόμενη κακοκαιρία.

Στην υπόθεση The Dagmar²³, το πλοίο είχε ναυλωθεί για ένα ταξίδι από τον Καναδά στην Ιταλία κάτω από το ναυλοσύμφωνο Baltimore. Είχε εντολή να φορτώσει ξυλεία στο Cape Chat, ένα μικρό λιμάνι στον ποταμό Saint Lawrence. Η προβλήτα στην οποία πρόσδεσε άφηνε εκτεθειμένο το πλοίο στους κινδύνους που δημιουργούνται από τον άνεμο αλλά και τα ρεύματα. Κατά συνέπεια, σε συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες έπρεπε να αποπλεύσει και να αναζητήσει ασφάλεια στην ανοιχτή θάλασσα. Οι ναυλωτές δεν προέβησαν στις απαραίτητες ενέργειες έτσι ώστε να είναι δυνατόν να λάβει ο καπετάνιος προειδοποιήσεις και αναφορές για την κακοκαιρία. Επίσης δεν διεμήνυσαν στον καπετάνιο ότι θα πρέπει να προβεί ο ίδιος σε αυτές τις ενέργειες και ότι εξαρτάται αποκλειστικά από αυτόν.

²² Sidermar v Apollo Navigation [1978] 1 Lloyd's Rep 200

²³ Tage Berglund v Montoro Shipping Corporation [1968] 2 Lloyd's Rep 563

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Ο δικαστής Mocatta αποφάσισε ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές και ότι οι ναυλωτές ήταν υπεύθυνοι για την ζημιά που προκλήθηκε στο πλοίο όταν έσπασαν οι κάβοι και προσάραξε εξαιτίας της ξαφνικής κακοκαιρίας.

ii) Διάφορες συνθήκες

Όπως προαναφέρθηκε η ασφάλεια του λιμανιού ίσως εξαρτάται και από άλλες συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι όπως για παράδειγμα στην υπόθεση The Marinicki²⁴. Το πλοίο είχε χρονοναυλωθεί στις 9 Φεβρουαρίου του 2000 και είχε εντολή από τους ναυλωτές να ξεφορτώσει στην Τζακάρτα. Πριν από τον κατάπλου στην προβλήτα εκφόρτωσης, το πλοίο υπέστη ζημιές κάτω από την ίσαλο γραμμή του. Η πλοιοκτήτρια εταιρία υποστήριξε ότι η ζημιά προκλήθηκε από ένα αντικείμενο στον βυθό του βυθοκορισμένου καναλιού, το οποίο ήταν και η επιλεγμένη διαδρομή για το λιμάνι της Τζακάρτα.

Η πλοιοκτήτρια εταιρία ζήτησε αποζημίωση ισχυριζόμενη ότι:

1. Το λιμάνι της Τζακάρτα ήταν ανασφαλές κατά το χρονικό διάστημα που υποδείχθηκε από τους ναυλωτές
2. Η παρουσία ενός αντικειμένου στην επιλεγμένη διαδρομή είναι επαρκές στοιχείο για την ανασφάλεια του λιμένα.
3. Δεν υπήρχε κατάλληλο σύστημα στο λιμάνι της Τζακάρτα για να ελέγχει την ασφάλεια του κατάπλου στην προβλήτα ή να προειδοποιεί για ενδεχόμενους κινδύνους που ίσως υπάρχουν

Όμως η πλοιοκτήτρια εταιρία δεν μπορούσε να αποδείξει ότι στις 9 Φεβρουαρίου 2000, όταν το πλοίο πήρε εντολή για την Τζακάρτα, το λιμάνι ήταν ανασφαλές λόγω του υποθαλάσσιου αντικειμένου.

Παρ’ όλα αυτά, το δικαστήριο αποφάσισε ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές στις 9 Φεβρουαρίου γιατί δεν υπήρχε κατάλληλο σύστημα που να ερευνά αναφορές για αντικείμενα στο κανάλι ή να τα βρίσκει και να τα μετακινεί ή να προειδοποιεί τα πλοία για την παρουσία τους.

²⁴ Maintop Shipping Co v Bulkindo Lines [2003] 2 Lloyd’s Rep 655

4.4. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ

Ένα λιμάνι μπορεί να είναι ανασφαλές λόγω διαφορετικών κινδύνων από εκείνους που προκαλούνται εξαιτίας των γεωγραφικών ή μετεωρολογικών χαρακτηριστικών του. Για παράδειγμα, τα συστήματα πρόσδεσης του πλοίου κατά τον κατάπλου ίσως είναι ανεπαρκή ή η προβλήτα στην οποία κατευθύνεται το πλοίο ίσως είναι επικίνδυνη λόγω κάποιου εμποδίου. Οποιοσδήποτε τέτοιος παράγοντας μπορεί να καταστήσει το λιμάνι ανασφαλές για ένα συγκεκριμένο πλοίο τη στιγμή που το χρησιμοποιεί.

Στην υπόθεση The Houston city²⁵, το πλοίο είχε ναυλωθεί για ένα ταξίδι. Έλαβε εντολή να πλεύσει προς ένα ή δυο ασφαλή λιμάνια στην Ανατολική Αυστραλία και εκεί να φορτώσει σε μια ασφαλή προβλήτα. Η προβλήτα που υποδείχθηκε ήταν στο Geraldton, το οποίο ήταν εκτεθειμένο σε βόρειους ανέμους, αλλά συνήθως ήταν ασφαλές για πλοία στο μέγεθος του Houston City. Για να μειωθεί ο κίνδυνος από τους βόρειους ανέμους υπήρχαν δύο σημαδούρες και λαστιχένιοι προφυλακτήρες (fenders) στην προβλήτα. Όμως, μία από τις σημαδούρες έλειπε καθώς ήταν για επισκευή ενώ ο καπετάνιος του πλοίου επέμενε για την άμεση επιστροφή της. Επίσης ένας τομέας (μήκους περίπου 50 ποδιών) του λαστιχένιου προφυλακτήρα της προβλήτας έλειπε. Το πλοίο υπέστη ζημιές από μία βόρεια ανεμοθύελλα ως επακόλουθο της απουσίας της σημαδούρας και του τομέα που έλειπαν. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το Geraldton ήταν ανασφαλές για το πλοίο λόγω αυτών των δυσλειτουργιών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι, αν σε ένα ναυλοσύμφωνο υπάρχει ο όρος να ονομασθεί ένας ασφαλής λιμένας τότε υπονοείται ότι και η προβλήτα που θα υποδειχθεί μέσα στο λιμάνι θα είναι ασφαλής, το αντίθετο όμως δεν ισχύει. Δηλαδή, αν ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να υποδείξει μια προβλήτα σε ένα λιμάνι, δεν υπονοείται ότι και ο λιμένας ή τουλάχιστον η προσέγγιση σε αυτόν θα είναι ασφαλής. Η υποχρέωση του ναυλωτή να υποδείξει ασφαλή προβλήτα πρέπει να περιλαμβάνει και την ασφαλή προσέγγιση και αναχώρηση από αυτήν μέσα στο λιμάνι. Η εγγύηση του ναυλωτή δεν σχετίζεται με εκείνους τους κινδύνους που επηρεάζουν όλο το λιμάνι ή κάθε προβλήτα

²⁵ Reardon Smith Line v Australian Wheat Board [1956] 1 Lloyd's Rep 1

‘Ασφαλείς Λιμένες’

μέσα στο λιμάνι, καθώς τα χαρακτηριστικά της προβλήτας είναι αυτά που επηρεάζουν την εγγύηση και όχι τα χαρακτηριστικά του λιμανιού. Αυτό σημαίνει ότι, ένας ναυλωτής που έχει υποχρέωση να ορίσει ασφαλή προβλήτα σε ένα λιμάνι του οποίου την ασφάλεια δεν έχει εγγυηθεί, δεν παραβιάζει το ναυλοσύμφωνο αν κατά την προσέγγιση της προβλήτας το πλοίο έρθει αντιμέτωπο με κινδύνους που επηρεάζουν ισόποσα όλο το λιμάνι και κάθε προβλήτα μέσα σε αυτό. Αντιθέτως, αν ο συγκεκριμένος κίνδυνος δεν έχει την ίδια επίδραση σε όλο το λιμάνι τότε ο ναυλωτής έχει παραβιάσει την υποχρέωση του για ασφαλή λιμένα.

Στην υπόθεση του πλοίου A.P.J. Priti²⁶ είχαμε τα εξής: το πλοίο είχε ναυλωθεί για ένα ταξίδι από το Damman με προορισμό μια ή δύο ασφαλείς προβλήτες στο Bandar Abbas ή στο Bandar Bushire ή στο Bandar Khomeni με επιλογή του ναυλωτή. Η ναύλωση έγινε κατά την διάρκεια του πολέμου Ιράν - Ιράκ. Το πλοίο έλαβε εντολή να ξεφορτώσει στο Bandar Khomeni. Στο ναυλοσύμφωνο δεν υπήρχε όρος (express warranty) για την ασφάλεια των τριών λιμανιών που είχαν αρχικά ονομασθεί. Υπήρχε όμως ένας σύνθετος όρος σχετικά με τους κινδύνους πολέμου, ο οποίος έδινε το δικαίωμα στον καπετάνιο να σταματήσει το ταξίδι αν το πλοίο βρισκόταν σε κίνδυνο λόγω πολέμου. Κατά την προσέγγιση του λιμανιού το πλοίο χτυπήθηκε από πύραυλο.

Στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο ο δικαστής Bingham υποστήριξε ότι δεν υπήρχε σημείο στο ναυλοσύμφωνο που να υπονοεί εγγύηση ότι το λιμάνι που υποδείχθηκε θα αναμένεται να είναι ασφαλές, γιατί η παράλειψη του όρου ίσως έγινε με σκοπό να εξασφαλίσει την επιχειρηματική αποτελεσματικότητα του ναυλωτή. Στην συνέχεια, το δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό του πλοιοκτήτη ότι μπορούσε να βασιστεί στον όρο του ναυλοσυμφώνου για ασφαλείς προβλήτες. Με την απουσία του όρου για ασφαλή λιμάνια, ο όρος για ασφαλείς προβλήτες περιορίζεται στις κινήσεις μέσα στο λιμάνι και δεν μπορεί να επεκταθεί στην προσέγγιση του λιμανιού. Επίσης, ο συγκεκριμένος όρος σχετίζεται με κινδύνους που δεν επηρεάζουν όλο το λιμάνι ή όλες τις προβλήτες του. Τέλος ο δικαστής είπε: «*Αν κάθε προβλήτα του λιμανιού αναμένεται να είναι ανασφαλής με τον ίδιο τρόπο και στον ίδιο βαθμό, δεν θα υπάρχει παραβίαση των όρων του*

²⁶ Atkins International v Islamic republic of Iran Shipping Lines [1987] 2 Lloyd's Rep 37

‘Ασφαλείς Λιμένες’

ναυλοσυμφώνου από τους ναυλωτές ακόμα και αν η προβλήτα που υποδείχθηκε αναμένεται να είναι ανασφαλής».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

5. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΜΠΤΗ ΦΑΣΗ

5.1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΠΟΠΛΟΥ

Ένα πλοίο πρέπει να μπορεί να προσεγγίσει, να χρησιμοποιήσει και να αποπλεύσει από ένα λιμάνι με ασφάλεια. Η τυχόν εμφάνιση προσωρινών κινδύνων δεν το καθιστούν ανασφαλές εξαρχής. Αρκεί το γεγονός ότι, ο καπετάνιος του πλοίου γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει αυτούς τους κινδύνους αλλά και την προσωρινή τους φύση και ότι μπορεί να περιμένει μέχρι να πάψουν να υφίστανται. Το ερώτημα που προκύπτει είναι ποια πρέπει να είναι η διάρκεια του χρονικού διαστήματος όπου υφίστανται αυτοί οι κίνδυνοι έτσι ώστε το λιμάνι να καταστεί ανασφαλές. Η επικρατούσα άποψη είναι ότι αυτή η διάρκεια πρέπει να οδηγεί σε ματαίωση του σκοπού της ναύλωσης.

Στην υπόθεση The Hermine²⁷ το πλοίο είχε εντολή να φορτώσει σιτηρά στο λιμάνι Destrehon, το οποίο βρίσκεται στον ποταμό Mississippi και απέχει 140 μίλια από την θάλασσα. Επίσης, το λιμάνι συνδέεται και με το κανάλι Southwest Pass το οποίο είναι βυθοκορισμένο όπως έχει προαναφερθεί σε προηγούμενη υπόθεση. Μετά την φόρτωση, ο απόπλους του πλοίου καθυστέρησε καθώς είχε συμφωνηθεί για τις 27 Ιανουαρίου και τελικώς πραγματοποιήθηκε στις 5 Μαρτίου. Η πλειοψηφία αυτών των ημερών της καθυστέρησης οφείλονταν στην ανεπαρκές βυθοκόρηση του καναλιού που οδήγησε στην προσάραξη πλοίων στο κανάλι, καθώς το γεγονός αυτό ήταν η κύρια αιτία για την δημιουργία συμφόρησης στο λιμάνι. Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αποζημίωση με την αιτιολογία ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές.

Το δικαστήριο αποφάσισε ότι το λιμάνι ήταν ασφαλές καθώς η καθυστέρηση ήταν προσωρινή, γιατί το χρονικό διάστημα που καθυστέρησε το πλοίο δεν ήταν αρκετό έτσι ώστε να οδηγήσει σε ματαίωση της ναύλωσης.

Παρόμοια προσέγγιση πρέπει να υιοθετείται σε σχέση με τις παλίρροιας, εκτός και αν ο ναυλωτής εγγυάται ότι το λιμάνι θα είναι προσβάσιμο “at any time of tide” ή το ναυλοσύμφωνο περιέχει κάποιο παρόμοιο όρο. Ακόμα και τότε όμως, μια μικρή

²⁷ Unitramp v Garnac Grain Co [1979] 1 Lloyd’s Rep 212

‘Ασφαλείς Λιμένες’

παλίρροια μπορεί να δημιουργήσει την υποχρέωση στους ναυλωτές να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη για τυχόν ζημιές. Επίσης δεν αναγκάζει τον πλοιοκτήτη να δώσει εντολή στο πλοίο του για να ξεφορτώσει αλλού. Με την απουσία τέτοιου όρου, το πλοίο πρέπει να περιμένει μέχρι η παλίρροια να φτάσει στο κατάλληλο ύψος, χωρίς καμιά υποχρέωση των ναυλωτών, εκτός και αν το χρονικό διάστημα που περιμένει το πλοίο είναι αρκετό ώστε να ματαιωθεί η ναύλωση. Το ερώτημα όμως που προκύπτει είναι ποιο χρονικό διάστημα είναι αρκετό έτσι ώστε να αναστείλει το σκοπό της ναύλωσης και να οδηγήσει στην ματαίωσή της. Η απόφαση για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα είναι καθαρά υποκειμενική και επαφίεται στο εκάστοτε φορτίο και στους όρους του ναυλοσυμφώνου.

5.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΟΥΝ

Κίνδυνοι που δημιουργούνται από παλίρροιες, ρεύματα, εμπόδια και μπορούν να αποφευχθούν από καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική, δεν καθιστούν ένα λιμάνι ανασφαλές. Αν όμως, ένας κίνδυνος χρειάζεται περισσότερες ικανότητες από τις συνηθισμένες έτσι ώστε να αποφευχθεί, τότε το λιμάνι καθίσταται ανασφαλές.

Στην υπόθεση του πλοίου *The Polyglory*²⁸, το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι La Nouvelle για να ξεφορτώσει πετρέλαιο, όταν οι άγκυρες του χτύπησαν έναν υπόγειο αγωγό. Ο πλοιοκτήτης, έχοντας τακτοποιήσει τις απαιτήσεις που δημιουργήθηκαν λόγω της ζημιάς στον αγωγό, ζήτησε αποζημίωση από τον χρονοναυλωτή καθώς προέβλεπε ότι το πλοίο θα εργαζόταν ‘μεταξύ ασφαλών λιμένων’. Ο διαιτητής αποφάσισε ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές με την αιτιολογία ότι η ζημιά στον αγωγό προκλήθηκε από αμέλεια του πιλότου όμως η αμέλεια αυτή δεν έσπασε την αιτιώδη συνάφεια.

Σε μια υποστηρικτική δήλωση για την απόφαση του διαιτητή ειπώθηκε:

«Παρ’ όλες τις δυσκολίες που υπήρξαν κατά την επιλογή των κατάλληλων λέξεων από τον διαιτητή...Είναι απλό νομίζω, να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι το λιμάνι La Nouvelle ήταν ένα λιμάνι στο οποίο η συνήθης πρακτική και ικανότητα των μελών του πληρώματος

²⁸Kristiansands Tankrederi a/s v Standard Tankers Ltd [1977] 2Lloyd’s Rep 353

‘Ασφαλείς Λιμένες’

δεν θα εμπόδιζε το πλοίο να εκτεθεί σε κίνδυνο. Κατά συνέπεια το εν λόγω λιμάνι ήταν ανασφαλές.»

Στο συγκεκριμένο σημείο ανακύπτει το ερώτημα τι σημαίνει ‘συνήθης πρακτική και ικανότητα’. Αυτό εξαρτάται από τις επικρατούσες συνθήκες στο λιμάνι. Στην υπόθεση The Vellox, ο δικαστής Willer είχε πει: «*Η σύγκρουση αυτή έγινε σε μία περίοδο όπου ο καιρός είχε επιδεινωθεί πάρα πολύ και κανένας ναύτης δεν μπορούσε να κάνει τίποτα παραπάνω από τη συνήθη πρακτική. Όμως, νομίζω ότι πρέπει να παρατηρήσουμε ότι όταν ένας ναύτης καλείται να αντιμετωπίσει ακραίες καταστάσεις, η συνήθης πρακτική θεωρεί απαραίτητο να υιοθετηθούν πιο ακραία μέτρα προστασίας.*»

Ένα λιμάνι πρέπει να έχει ικανοποιητικό αριθμό ρυμουλκών και πιλότων. Ανεπάρκεια των παραπάνω μπορεί να το καταστήσει ανασφαλές. Οι πιλότοι και τα ρυμουλκά συνήθως θεωρούνται πράκτορες του πλοιοκτήτη με σκοπό την ναυσιπλοΐα σε περιορισμένα νερά και τυχόν λάθη τους αποδίδονται στους πλοιοκτήτες. Σε ορισμένα λιμάνια είναι υποχρεωτική η χρήση πιλότων, όμως και σε αυτήν ακόμα την περίπτωση, τυχόν λάθη τους αποδίδονται στους πλοιοκτήτες. Όταν αυτά τα λάθη επαναλαμβάνονται από τους πιλότους ή τα ρυμουλκά είτε λόγω υιοθέτησης εσφαλμένων κριτηρίων για είσοδο στο λιμάνι λόγω κακοκαιρίας, είτε εξαιτίας του συστήματος πληροφόρησης των πιλότων για αλλαγές στις συνθήκες ναυσιπλοΐας στο λιμάνι, τότε τα λάθη αποδίδονται στο λιμάνι, κάτι βέβαια που το καθιστά ανασφαλές

Επίσης, ένα λιμάνι καθίσταται ανασφαλές αν το πλοίο για να αποπλεύσει χρειάζεται να μεταβάλει την δομή του. Για παράδειγμα στην υπόθεση The Innisboffin²⁹, το πλοίο πήρε εντολή να ξεφορτώσει στο Manchester. Αφού η διαδικασία της εκφόρτωσης ολοκληρώθηκε, το πλοίο διέπλεε το κανάλι Manchester ship για να βγει στην ανοιχτή θάλασσα. Όμως ήταν αδύνατον να περάσει κάτω από μια γέφυρα χωρίς να κόψει τα κατάρτια του. Η ετυμηγορία του δικαστηρίου ήταν υπέρ του πλοιοκτήτη καθώς οι ναυλωτές παραβίασαν την εγγύησή τους για ασφαλή λιμένα, συνεπώς έπρεπε να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη για την ζημία που υπέστη. Το παραπάνω πρόβλημα είναι δυνατόν να δημιουργηθεί ακόμα και σήμερα μόνο που στην θέση των καταρτιών μπορεί να βρίσκονται δορυφορικά πιάτα ή κεραίες από ραντάρ.

²⁹ Limerick v Stott [1920] 5 Ll.L Rep 190

5.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Ένα λιμάνι δεν είναι ανασφαλές μόνο αν τα χαρακτηριστικά του δημιουργούν κινδύνους. Κατά την απάντηση στο ερώτημα «Αν ένα λιμάνι είναι ασφαλές», πρέπει να υποθέσουμε ότι όλα είναι φυσιολογικά και να εξαιρέσουμε τον κίνδυνο που δημιουργείται από ασυνήθιστα γεγονότα.

Στην υπόθεση The Lucille³⁰, το πλοίο είχε εντολή να φορτώσει τσιμέντο. Έφτασε στο Basrah στις 25 Αυγούστου όπου και περίμενε λόγω συμφόρησης. Πιο συγκεκριμένα, εισήλθε στις 20 Αυγούστου στο λιμάνι και άρχισε να ξεφορτώνει στις 21 Σεπτεμβρίου, ενώ το ξεφόρτωμα ολοκληρώθηκε στις 20 Οκτωβρίου. Όμως στις 23 Οκτωβρίου το πλοίο είχε παγιδευτεί λόγω εχθροπραξιών. Ο διαιτητής αποφάσισε ότι το λιμάνι αναμενόταν να είναι ανασφαλές στις 20 Σεπτεμβρίου αφού στην περιοχή υπήρχε προφανές πολεμικό κλίμα.

Κατά συνέπεια, ο ναυλωτής δεν τήρησε την συμβατική του υποχρέωση καθώς υπέδειξε έναν λιμένα που αναμενόταν να είναι ανασφαλής. Στην συνέχεια, ο διαιτητής μίλησε για μη αναμενόμενα και ασυνήθιστα γεγονότα, τα οποία είναι σωρευτικά και συνδυετικά. Υποστήριξε ότι, για να απαλλαχθούν των ευθυνών τους οι ναυλωτές το γεγονός πρέπει να είναι και ασυνήθιστο και μη αναμενόμενο. Στην συγκεκριμένη υπόθεση, ο πόλεμος που ξέσπασε ήταν ασυνήθιστο γεγονός αλλά αναμενόμενο και για αυτό δεν μπορούν να απαλλαχθούν οι ναυλωτές.

Αφού ολοκληρώθηκε η περιγραφή των πέντε φάσεων από νομικής πλευράς στη διαδικασία της ναύλωσης που σχετίζονται με την ασφάλεια του λιμένα, καθώς και των παραγόντων ασφαλείας που τις επηρεάζουν, έγινε μια προσπάθεια για λεπτομερή κατανόηση των παραγόντων μέσα από νομικές υποθέσεις. Στο τέλος της εργασίας παρατίθεται συγκεντρωτικός πίνακας αυτών των υποθέσεων. Στην παράγραφο 6 θα γίνει αναφορά σε μια ιδιαίτερος δημοφιλή ρήτρα και στην παράγραφο 7 στις διαφορές που παρουσιάζει το αγγλικό νομικό σύστημα με το αμερικάνικο στο θέμα των ασφαλών λιμένων.

³⁰ Uni- Ocean Lines v C Trade [1984] 1 Lloyd's Rep 244

6. ΡΗΤΡΑ: «SO NEAR THERETO AS SHE MAY SAFELY GET»

Η συγκεκριμένη ρήτρα παρέχει μια εναλλακτική λύση σε περίπτωση που η προσέγγιση, η φόρτωση ή η εκφόρτωση στο πρωταρχικά καθορισμένο λιμάνι είναι αδύνατη και ο αναμενόμενος χρόνος καθυστέρησης του πλοίου είναι αρκετός για να αναστείλει το σκοπό της ναύλωσης. Επίσης, η παραπάνω ρήτρα δεν μπορεί να εφαρμοστεί για προσωρινά εμπόδια όπως παλίρροιες ή πάγους.

Φαίνεται ότι η ρήτρα βρίσκει εφαρμογή περισσότερο από ελεύθερη βούληση του πλοιοκτήτη να επιλέξει άλλο λιμάνι παρά από καθήκον. Ωστόσο, δεν είναι ακόμα ξεκάθαρο, αν μόνο αυτή η βούληση θα παραχωρηθεί στον πλοιοκτήτη ή και το καθήκον μαζί. Αν υπάρχει μόνο η βούληση του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλεια του καινούργιου λιμανιού στο οποίο ο πλοιοκτήτης στέλνει το πλοίο του, εξασκώντας το δικαίωμα της ελεύθερης επιλογής που του δόθηκε.

Αντιθέτως, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση για την διενέργεια ελέγχου κατά την επιλογή του λιμανιού. Συνεπώς, αν για παράδειγμα το πλοίο προσαράξει και υποστεί ζημιά το φορτίο του, ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος. Αν, παρ’ όλα αυτά, ο ναυλωτής δώσει εντολή στο πλοίο να φορτώσει ή να ξεφορτώσει «κοντά» στο λιμάνι που είχε υποδειχθεί και ονομάσει εναλλακτικό λιμάνι όπου το πλοίο θα μπορεί να προσεγγίσει με ασφάλεια τότε οι ναυλωτές εγγυώνται την ασφάλεια του καινούργιου λιμανιού.

Το δικαίωμα που δίνεται να επιλεγεί ένας καινούργιος λιμένας με την βούληση είτε των ναυλωτών είτε του πλοιοκτήτη, δεν καθορίζει αν ο καινούργιος λιμένας θα είναι γεωγραφικά κοντά στο προκαθορισμένο. Ο κύριος περιορισμός είναι ότι θα πρέπει να είναι το κοντινότερο και ασφαλέστερο λιμάνι στο προκαθορισμένο, που να εξυπηρετεί τα οικονομικά συμφέροντα και των δύο συμβαλλόμενων. Σε άλλες υποθέσεις είχε αναφερθεί ότι, ο καινούργιος προορισμός πρέπει να είναι μέσα στην γεωγραφική περιφέρεια του προκαθορισμένου λιμένα, αλλά αυτό το επιχείρημα έχει απορριφθεί ως ελλιπές.

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Στην υπόθεση The Athamas³¹, το πλοίο είχε ναυλωθεί για την μεταφορά τσιμέντου στη Saigon και το Phnom-Penh ή όσο πιο κοντά μπορεί με ασφάλεια να καταπλεύσει. Μετά την εκφόρτωση στο λιμάνι της Saigon, οι λιμενικές αρχές στο Phnom-Penh αρνήθηκαν να παραχωρήσουν πιλότο 250 μίλια μακριά από τον ποταμό Mekong καθώς το πλοίο δεν τηρούσε τον κανονισμό για ελάχιστη ταχύτητα. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να περιμένει πέντε μήνες για να πλεύσει με ασφάλεια τον ποταμό, προτίμησε να ξεφορτώσει στη Saigon.

Συμπεραίνοντας ότι ο πλοιοκτήτης είχε δικαίωμα να ξεφορτώσει στη Saigon, ο δικαστής Sellers είπε: *«Όταν αναρωτιόμαστε αν ένα εμπόδιο είναι προσωρινό ή μόνιμο, πρέπει να σκεφτούμε λογικά σε σχέση με τον χρόνο. Ακόμα, όταν αναρωτιόμαστε αν ένα λιμάνι εμπίπτει στην φράση ‘so near thereto as she may safely get’ πρέπει να σκεφτούμε λογικά σε σχέση με την απόσταση. Η απόσταση ίσως είναι μεγάλη σε σχέση με την διάρκεια και την φύση του ταξιδιού παρ’ όλο που μπορεί να είναι το κοντινότερο και ασφαλέστερο λιμάνι. Συνεπώς δεν μπορεί να θεωρηθεί από τους συμβαλλόμενους ως η πιο δίκαια και λογική επιλογή.»*

Στην παραπάνω υπόθεση ο πλοιοκτήτης δεν μπορούσε να είχε προβλέψει την απαίτηση για τον περιορισμό στην ταχύτητα που εμπόδισε το πλοίο να φτάσει στο Phnom-Penh. Αν ο πλοιοκτήτης όφειλε να γνωρίζει ή να πληροφορηθεί τον παραπάνω περιορισμό τότε δεν θα μπορούσε να βασιστεί στην ρήτρα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να προσέξουμε το γεγονός ότι, ο πλοιοκτήτης πρέπει να ειδοποιήσει τον ναυλωτή ή τον κάτοχο της φορτωτικής ότι θα εξασκήσει το δικαίωμα του να επιλέξει ένα ασφαλές λιμάνι, παρ’ όλο που δεν υπάρχει στην ρήτρα σημείο στο οποίο να αναφέρεται τέτοια ειδοποίηση. Η απουσία τέτοιας ειδοποίησης από τον πλοιοκτήτη μπορεί να μην του δημιουργεί προβλήματα όσον αφορά την παραβίαση της ρήτρας του ναυλοσυμφώνου αλλά δεν θα μπορεί να εγείρει απαιτήσεις για σταλίες ή για ζημιές που προκλήθηκαν από τον περιορισμό του πλοίου, ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης που προκλήθηκε από την μη ειδοποίηση του ναυλωτή για το καινούργιο λιμάνι.

³¹ Athamas (owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. [1963] 1 Lloyd’s Rep. 287

7. ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ο Αγγλικός και ο Αμερικάνικος νόμος έχουν σαν αφετηρία την υπόθεση Leeds Shipping vs Societe Francaise Bunge (The Eastern City³²) και πιο συγκεκριμένα τον ορισμό του ασφαλούς λιμένα που δόθηκε «Ένα λιμάνι δεν θα είναι ασφαλές εκτός αν την σχετική χρονική περίοδο, το πλοίο μπορεί να το προσεγγίσει, να το χρησιμοποιήσει και να αποπλεύσει από αυτό χωρίς, με εξαίρεση τα ασυνήθιστα γεγονότα, να εκτεθεί σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική».

Παρ’ όλα αυτά, τα δύο νομικά συστήματα διαφέρουν σε τρία σημεία ως προς την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου θέματος.

1) Συνέπειες Από Την Είσοδο Σε Ανασφαλές Λιμάνι

Ο Αγγλικός νόμος αναφέρει ότι, αν ο καπετάνιος του πλοίου γνωρίζει την ανασφάλεια του λιμένα και δώσει εντολή να εισέλθει το πλοίο σε αυτό, τότε ο πλοιοκτήτης χάνει μόνο το δικαίωμά του να απορρίψει την ονομασία του ασφαλούς λιμένα ως μη συμβατική ενώ δεν χάνει το δικαίωμα του να αξιώσει αποζημιώσεις για τις ζημιές που υπέστη το πλοίο λόγω της είσοδος του στο λιμάνι. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον Αμερικάνικο νόμο, ο οποίος προβλέπει ότι μια τέτοια επιλογή του καπετάνιου ή του πλοιοκτήτη θα οδηγήσει στην απώλεια και των δύο δικαιωμάτων. Δηλαδή, και της απόρριψης της ονομασίας ως μη συμβατική αλλά και της αποζημίωσης σε περίπτωση που το πλοίο υποστεί ζημιές λόγω της παραβίασης της εγγύησης από την πλευρά των ναυλωτών.

2) Συμμετρικό Λάθος

Ο αγγλικός νόμος συνήθως αξιολογεί αν η ζημιά προκλήθηκε από μία ενέργεια του ναυλωτή (επιλογή ενός ασφαλούς λιμένα) ή από απόφαση του καπετάνιου και χρεώνει το λάθος στο συμβαλλόμενο μέρος που ευθύνεται.

³²Leeds Shipping Co Ltd v Society Francaise Bunge [1958] 2 Lloyd’s Rep 127

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Ο δικαστής Scrutton ανέφερε: «Αν ένα πλοίο λάβει εντολή για ένα ανασφαλές λιμάνι και ο καπετάνιος από αμέλεια αποφασίσει την είσοδο ή την παραμονή στο λιμάνι, οι ναυλωτές δεν θα έχουν ευθύνη αν, και μόνο αν, η αμέλεια είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αναιρεί την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της εντολής που δόθηκε στο πλοίο και της ζημιάς που προκλήθηκε σε αυτό.»

Ο Αγγλικός νόμος θεωρεί γενικώς ότι οι ενέργειες του καπετάνιου βρίσκονται στο υπόβαθρο (context) της εντολής του ναυλωτή. Αν ο καπετάνιος ενεργήσει λογικά, αλλά λανθασμένα, σε ένα δίλημμα που προέκυψε από την ονομασία του ναυλωτή, τότε η εντολή αυτή θα θεωρηθεί η αληθινή αιτία των ζημιών και ο ναυλωτής θα είναι εξ’ ολοκλήρου υπεύθυνος. Όπου, παρ’ όλα αυτά, οι ενέργειες του καπετάνιου δεν είναι λογικές, θα θεωρηθούν ως η αληθινή αιτία της ζημιάς και οι ναυλωτές δεν θα είναι υπεύθυνοι. Στις διαφωνίες μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή, είτε η εντολή του ναυλωτή είτε η λανθασμένη απόφαση του καπετάνιου είναι η αιτία της ζημιάς και τίποτα άλλο.

Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον νόμο των Ηνωμένων Πολιτειών όπου καθορίζεται μερίδιο ευθύνης για τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή, ανάλογα με το βαθμό της ευθύνης του καθενός για την ζημιά.

3) Πεδίο Εφαρμογής της Εγγύησης Για Ασφαλή Λιμένα

Στον νόμο των Ηνωμένων Πολιτειών η φράση «safely lie, always afloat» θεωρείται εγγύηση (warranty) των ναυλωτών και όχι όρος (condition). Απουσία της παραπάνω φράσης μπορεί να οδηγήσει τα δικαστήρια στο συμπέρασμα ότι, στο ναυλοσύμφωνο δεν υπονοούταν καμία εγγύηση.

Το Αγγλικό δίκαιο είναι πιο αυστηρό. Στην υπόθεση του πλοίου A.P.J. Priti³³ το ναυλοσύμφωνο περιείχε την φράση “safely lie, always afloat”, όμως το δικαστήριο αρνήθηκε την υπονοούμενη εγγύηση για ασφαλή λιμένα.

Είναι εμφανές ότι το φάσμα της εφαρμογής της εγγύησης είναι πιο διευρυμένο στο Αμερικάνικο δίκαιο από ότι στο Αγγλικό. Στο Αγγλικό δίκαιο, η παραπάνω φράση δεν σημαίνει ότι ο ναυλωτής εγγυάται την ασφάλεια του επιλεγμένου λιμανιού αλλά αναφέρεται στα χαρακτηριστικά του. Ενώ, σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο, η εγγύηση

³³ Atkins International v Islamic republic of Iran Shipping Lines [1987] 2 Lloyd’s Rep 37

‘Ασφαλείς Λιμένες’

υπάρχει ή υπονοείται στις περισσότερες ναυλώσεις, φαίνεται ότι δεν συμβαίνει τίποτα από τα δύο σε μερικές υποθέσεις (π.χ. A.P.J Priti).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

8. ΕΠΙΛΟΓΟΣ (ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ)

Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι η ασφάλεια πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με συγκεκριμένο πλοίο. Για παράδειγμα, το πλοίο πρέπει να μπορεί να εισέλθει σε ένα λιμάνι ή να αποπλεύσει από αυτό χωρίς να προσαράξει, είτε φορτωμένο είτε όχι. Επίσης, αν είναι απαραίτητο μέρος του φορτίου να μεταφορτωθεί σε φορηγίδες έτσι ώστε να μπορεί το πλοίο να εισέλθει στο λιμάνι και δεν αποτελεί συνήθης πρακτική η μεταφόρτωση, τότε το λιμάνι είναι ανασφαλές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, στη διαιτησία οφείλεται η πλειονηφία των νομικών αποφάσεων που σχετίζονται με το παραπάνω ερώτημα. Σαν αποτέλεσμα, οι διαιτητές έχουν μεγάλη ευελιξία στον καθορισμό της ερώτησης και ο ορισμός του ‘ασφαλούς λιμένα’ δεν είναι σταθερός αλλά εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου και άλλα γεγονότα στην εκάστοτε υπόθεση. Ένα λιμάνι που έχει χαρακτηριστεί ανασφαλές για ένα συγκεκριμένο πλοίο, μπορεί να είναι ασφαλές για ένα άλλο πλοίο με διαφορετικά χαρακτηριστικά που εισέρχεται στο λιμάνι την ίδια χρονική περίοδο.

Όπως είναι αναμενόμενο, κίνδυνοι που δημιουργούνται εξαιτίας εχθροπραξιών είναι ικανοί να καταστήσουν ένα λιμάνι ανασφαλές. Τα αγγλικά δικαστήρια θα θεωρήσουν ένα λιμάνι σε εμπόλεμη κατάσταση ανασφαλές, αν ο πλοιοκτήτης ή ο καπετάνιος είχαν αποφασίσει να μην προσεγγίσουν το συγκεκριμένο λιμάνι.

Οι προσωρινοί κίνδυνοι, συμπεριλαμβανομένων και των καιρικών συνθηκών, οι οποίοι εκθέτουν σε κίνδυνο τα πλοία στο λιμάνι μπορεί να καταστήσουν ένα λιμάνι ανασφαλές. Αντιθέτως, αν ικανοποιητικές προειδοποιήσεις τέτοιων κινδύνων δοθούν στα πλοία που βρίσκονται μέσα στο λιμάνι και μπορούν να αποπλεύσουν από αυτό, τότε το λιμάνι θα θεωρείται ασφαλές.

Η ασφάλεια είναι μια εξελισσόμενη έννοια και δεν θα μπορούσε να μην περιλαμβάνει την παρουσία βοηθημάτων ναυσιπλοΐας στο λιμάνι. Έτσι, στην περίπτωση που ένα πλοίο χρειαστεί την βοήθεια ρυμουλκών για μανούβρες μέσα στο λιμάνι, η απουσία τους μπορεί να καταστήσει το λιμάνι ανασφαλές. Επίσης, το σύστημα που χρησιμοποιούν οι πιλότοι του λιμανιού μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στο λιμάνι και να το καταστήσει ανασφαλές.

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Όπως αναφέρθηκε, δεν είναι απαραίτητο για ένα πλοίο να βρίσκεται σε φυσικούς κινδύνους ώστε το λιμάνι να χαρακτηριστεί ανασφαλές. Ο κίνδυνος να διακοπεί η ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου μπορεί να καταστήσει ένα λιμάνι ανασφαλές. Μια ασυνήθιστη καθυστέρηση που προκλήθηκε για παράδειγμα από πάγο ή από συμφόρηση μπορεί να οδηγήσει στο χαρακτηρισμό ενός λιμανιού ως ανασφαλές. Το χρονικό διάστημα της καθυστέρησης πρέπει να είναι τέτοιας έκτασης που να αναστείλει τον εμπορικό σκοπό της ναύλωσης. Είναι ξεκάθαρο ότι η διάρκεια του χρονικού διαστήματος θα είναι μικρότερη σε μια χρονοναύλωση ενός χρόνου, από μια χρονοναύλωση δύο χρόνων για παράδειγμα.

Πολιτικά γεγονότα επίσης μπορούν να οδηγήσουν στο χαρακτηρισμό ενός λιμανιού ως ‘ανασφαλές’. Για παράδειγμα ο κίνδυνος της σύλληψης του πλοίου από την λιμενική αρχή.

Η ασφάλεια ενός λιμανιού μπορεί να επεκταθεί και πέρα από τα φυσικά του όρια, περιλαμβάνοντας και το στάδιο της προσέγγισης του. Όπου η προσέγγιση του λιμανιού είναι μακροσκελής, όπως για παράδειγμα κατά μήκος ενός μεγάλου ποταμού σαν τον Μισισσιππή, αμφισβητείται έντονα το γεγονός ότι η υποχρέωση για την ονομασία ενός ασφαλούς λιμένα επεκτείνεται λόγω του μεγάλου μήκους του ποταμού, ακόμα και όταν το πλοίο υποστεί ζημιά εκατοντάδες μίλια μακριά από το λιμάνι.

Αν το πλοίο υποστεί ζημιές λόγω των συνθηκών που επικρατούν στο λιμάνι, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αξιώσει αποζημίωση από τον ναυλωτή ισχυριζόμενος παραβίαση του ναυλοσυμφώνου. Η έννοια ζημιά μπορεί να περιλαμβάνει, προσάραξη, ζημιά λόγω πάγων, σύλληψη ή περιορισμό του πλοίου λόγω ραγδαίων και επικίνδυνων ενεργειών στο λιμάνι.

Ο ναυλωτής δεν εγγυάται την απόλυτη ασφάλεια του επονομαζόμενου λιμανιού ή της προβλήτας. Η υποχρέωση της ονομασίας ασφαλούς λιμένα υποστηρίζεται ότι είναι εγγύηση, αλλά επιπλέον προσδοκάται ότι ο καπετάνιος θα εξασκήσει καλή ναυσιπλοΐα και θα έρθει σε αντιπαράθεση, για παράδειγμα με τους πιλότους όπου αυτός κρίνει αναγκαίο. Αν η ζημιά δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα τότε το λιμάνι θα καταστεί ανασφαλές.

Σε περίπτωση που το πλοίο υποστεί ζημιά λόγω απροσδόκητων γεγονότων, δεν ευθύνεται ο ναυλωτής. Λέγοντας απροσδόκητα γεγονότα, εννοούμε γεγονότα που δεν

‘Ασφαλείς Λιμένες’

είναι χαρακτηριστικά του λιμανιού και δεν αναμένονταν. Τέτοια γεγονότα μπορεί να είναι η σύγκρουση που προκλήθηκε από αμελή ναυσιπλοΐα του πληρώματος ενός άλλου πλοίου ή εχθροπραξίες που ξέσπασαν απροειδοποίητα.

Η υποχρέωση του ναυλωτή είναι να ονομάσει ένα λιμάνι που αναμένεται να είναι ασφαλές την στιγμή που θα δοθεί η εντολή για την προσέγγισή του. Για παράδειγμα, είναι δυνατόν ο ναυλωτής με καλή πίστη να δώσει εντολή για ένα λιμάνι που αναμένεται ασφαλές, όμως την επόμενη μέρα ξεσπάει εμφύλιος πόλεμος και το λιμάνι βρίσκεται στην εμπόλεμη ζώνη. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα δεν ευθύνεται ο ναυλωτής, γιατί την στιγμή που έδωσε την εντολή, το λιμάνι ήταν ασφαλές.

Προκύπτει και μια δευτερεύουσα υποχρέωση του ναυλωτή για την υπόδειξη ενός καινούργιου λιμένα. Συνεπώς, αν το λιμάνι που είχε ονομασθεί αρχικώς καταστεί ανασφαλές στη συνέχεια και μέχρι να το προσεγγίσει το πλοίο, ο ναυλωτής πρέπει να δώσει εντολή για ένα καινούργιο λιμάνι.

Σε μερικά ναυλοσύμφωνα, οι ναυλωτές αντί για την ονομασία ενός ασφαλούς λιμένα, δίνουν εντολή για ασφαλή προβλήτα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η εγγύηση είναι μόνο για την προβλήτα και όχι για το λιμάνι. Δηλαδή αν το πλοίο υποστεί ζημιά κατά την προσέγγιση του λιμανιού, δεν ευθύνεται ο ναυλωτής. Πρέπει να προσεχθεί το γεγονός ότι, όταν όλες οι προβλήτες του λιμανιού αντιμετωπίζουν τον ίδιο κίνδυνο και στον ίδιο βαθμό, πάλι δεν ευθύνεται ο ναυλωτής (για παράδειγμα, αν υπάρχει πάγος σε όλες τις προβλήτες του λιμανιού).

Όπως μπορούμε να συμπεράνουμε, η απόφαση για την ασφάλεια ή όχι ενός λιμένα είναι αντικειμενική και δεν εξαρτάται από το επίπεδο της γνώσης του ναυλωτή όσον αφορά τις συνθήκες στο λιμάνι, εκτός και αν έχει τροποποιηθεί η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή με την εισαγωγή ρήτρας που να προαπαιτεί την διενέργεια ελέγχου από την πλευρά του στο λιμάνι που έχει υποδείξει ως το λιμάνι προορισμού.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Φάσεις	Παράγοντας Ασφάλειας		Νομικές Υποθέσεις
1^η και 2^η: Σύνταξη και υπογραφή ναυλοσυμφώνου	Σχετική Χρονική Περίοδος	<ul style="list-style-type: none"> • Την χρονική περίοδο που δίνεται η εντολή από τους ναυλωτές το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές • Το λιμάνι μπορεί να είναι ανασφαλές για ένα πλοίο συγκεκριμένες χρονικές περιόδους ή συνέχεια • Αν για λόγους κακοκαιρίας ένα πλοίο χρειαστεί να αγκυροβολήσει πριν εισέλθει στο λιμάνι, το γεγονός αυτό δεν καθιστά το λιμάνι ανασφαλές 	The Tentonia The Evia The Eastern city
	Προσωρινοί Κίνδυνοι	Οι προσωρινοί κίνδυνοι θα αποτελούσαν ένα σημαντικό στοιχείο ανασφάλειας, αν δεν ήταν γνωστοί στο καπετάνιο. Π.χ. απουσία βοηθημάτων ναυσιπλοΐας	The Mary lou
	Καθυστερήσεις	Αν ο χρόνος της καθυστέρησης είναι τέτοιος ώστε να εμποδίζει ή να αναστέλλει το σκοπό της ναύλωσης, τότε μπορεί να καταστεί το λιμάνι ανασφαλές	The Count
	Το συγκεκριμένο πλοίο	Το γεγονός ότι ένα λιμάνι είναι ασφαλές για πλοία διαφορετικού μεγέθους ή χαρακτηριστικών δεν είναι επαρκές. Το λιμάνι πρέπει να είναι ασφαλές για το συγκεκριμένο πλοίο που θα ναυλωθεί, ακόμα και αν είναι φορτωμένο την σχετική περίοδο	The Sagoland
3^η: Προσέγγιση του λιμανιού	Προσέγγιση του πλοίου	Το πλοίο πρέπει να μπορεί να ξεφορτώσει χωρίς να προσαράξει.	The Alhambra
		Το λιμάνι είναι ανασφαλές, αν κατά την προσέγγιση του το πλοίο πρέπει να αποσυνδέσει μέρος του. π.χ. δορυφορικές κεραίες	The Vanduara

‘Ασφαλείς Λιμένες’

		Το λιμάνι είναι ανασφαλές, αν ένα πλοίο χρειάζεται να μεταφορτώσει μέρος του φορτίου του για να εισέλθει σε αυτό.	The Peerless
		Ο κίνδυνος της σύλληψης ή της επίθεσης καθώς το πλοίο πλέει προς το λιμάνι που του έχει υποδειχθεί, ίσως κάνει το λιμάνι ανασφαλές. Οι ναυλωτές δεν μπορούν να εγγυηθούν απόλυτη πολιτική ασφάλεια	The Saga Cob
	Κίνδυνοι που μπορούν να αποφευχθούν με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική	Κίνδυνοι που δημιουργούνται από παλίρροιες, ρεύματα και διάφορα εμπόδια.και μπορούν να αποφευχθούν με καλη ναυσιπλοΐα	The Chesapeake
4 ^η : Χρήση του λιμανιού	Εγκαταστάσεις του λιμανιού	<ul style="list-style-type: none"> • Το γεγονός ότι το πλοίο μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια στο λιμάνι δεν είναι αρκετό, αν το λιμάνι καταστεί ανασφαλές και το πλοίο δεν μπορεί να παραμείνει σε αυτό • Το λιμάνι πρέπει να μπορεί να εκκενωθεί με ασφάλεια, αν και όταν προκύψει κίνδυνος 	The Saxon Queen The Khian Sea
	Τοπικές προειδοποιήσεις	<ul style="list-style-type: none"> • Αν λόγω επερχόμενης κακοκαιρίας, το πλοίο είναι απαραίτητο να αποπλεύσει από το λιμάνι, πρέπει να έχουν γίνει οι απαραίτητες διαδικασίες έτσι ώστε ο καπετάνιος να λάβει επαρκείς προειδοποιήσεις • Για να είναι ένα λιμάνι ασφαλές πρέπει να είναι εφοδιασμένο με σύστημα που να ερευνά αναφορές για αντικείμενα στο κανάλι. 	The Dagmar The Marinicki

‘Ασφαλείς Λιμένες’

	Συστήματα πρόσδεσης του πλοίου	Η ασφάλεια ενός λιμανιού εξαρτάται από την ύπαρξη αποτελεσματικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας. Πρέπει να δίνεται προτεραιότητα σε ένα τέτοιο σύστημα λειτουργίας του λιμανιού που να μην καθιστά υπεύθυνο τον ναυλωτή λόγω ενός μεμονωμένου λάθους.	The Houston City
	Πολιτική ασφάλεια	<ul style="list-style-type: none"> • Ένα λιμάνι είναι πολιτικά ανασφαλές αν υπάρχει κίνδυνος περιορισμού του ή κατάσχεσης από την τοπική κυβέρνηση ή τον βασιλιά • Πρακτικές που αναπτύσσονται από τις τοπικές λιμενικές αρχές μπορούν να καταστήσουν ένα λιμάνι πολιτικά ανασφαλές • Όπου υπάρχει εμπόλεμη κατάσταση που μπορεί να προκαλέσει κινδύνους στο πλοίο, το λιμάνι είναι ανασφαλές 	<p>The Respigadera</p> <p>The Island Archon</p> <p>The Kanchenjunga</p>
5 ^η : Απόπλους	Προσωρινοί κίνδυνοι	Η εμφάνιση προσωρινών κινδύνων σε ένα λιμάνι δεν το καθιστούν ανασφαλές, αρκεί ο καπετάνιος να γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει αυτούς τους κινδύνους και την προσωρινή τους φύση και να μπορεί να περιμένει μέχρι να πάντων να υφίστανται	The Hermine
	Κίνδυνοι που μπορούν να αποφευχθούν με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική	Κίνδυνοι που δημιουργούνται από παλίρροιες, ρεύματα, εμπόδια και για να αποφευχθούν χρειάζεται περισσότερες από τις συνηθισμένες ικανότητες ενός καπετάνιου ή του πληρώματος, καθιστούν ένα λιμάνι ανασφαλές	The Polyglory
	Ασυνήθιστα γεγονότα	Κίνδυνοι που δημιουργούνται από ασυνήθιστα και μή αναμενόμενα γεγονότα δεν καθιστούν ένα λιμάνι ανασφαλές	The Lucille

Βιβλιογραφία

1. Χαραλαμπος Ι. Ζωγραφάκης, Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, ειδική έκδοση της ναυτεμπορικής
2. Αγγελική Ι. Παρδάλη, Η Λιμενική Βιομηχανία, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2001
3. Αγγελική Ι. Παρδάλη, Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, εκδόσεις Interbooks, Αθήνα, 1997
4. Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2006
5. Julian Cooke, John D. Kimball, Timothy Young, David Martowski, Andrew Taylor, Leroy Lambert, Voyage Charters, Lloyd's of London Press LTD, 1993
6. Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd's of London Press LTD, 1995
7. C.H.Spurin, Charterparties, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd, 2005
8. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc., Currents, Issue 24, May 2007 (Ηλεκτρονικό περιοδικό)
9. Holmes Hardingham (Maritime and Commercial Solicitors), Newsletter, Number 41, January 2004
10. DLA PIPER, Marine Bulletin, February 2007
11. Richards Butler (International Law Firm), Shipping Briefing Note, December 2005
12. Society of Maritime Arbitrators.Inc, The Arbitrator, Volume 35, Number 3, April 2004
13. Society of Maritime Arbitrators.Inc, The Arbitrator, Volume 32, Number 4, July 2001
14. Swedish Club Letter, Unsafe ports on account of ice, Newsletter, February 2006
15. Haugen Consulting LLC, The TANKVOYager, Volume 13, Number 2, April/june 2007

‘Ασφαλείς Λιμένες’

Βιβλιογραφική Αναφορά Υποθέσεων

- The Evia** Kodros shipping corporation v Empresa Cubana De Fletes [1982] 1 Lloyd’s Rep 334
- The Eastern city** Leeds Shipping Co Ltd v Society Francaise Bunge [1958] 2 Lloyd’s Rep 127
- The Sagoland** Brostrom v Dreyfus [1932] 44 Ll.L Rep 136
- The Mary Lou** Transoceanic Petroleum Carriers v Cook Industries Inc [1981] 2 Lloyd’s Rep 272
- The Count** Από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.asbem.co.uk/newsletterindex.asp
- The Alhambra** C.H.Spurin, Charterparties, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd, 2005, Σελίδα 52
- The Frankby** Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD, 1995, Σελίδα 180-182
- The Saga cob** K/S Penta Shipping v Ethiopian Shipping Lines Corp. [1992] 2 Lloyd’s Rep 545
- The Chemical Venture** Pearl Carriers v Japan Line [1993] 1 Lloyd’s Rep 508
- The Vanduara** Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD, 1995, Σελίδα 180
- The Peerless** Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD, 1995, Σελίδα 180
- The Chesapeake Bay** Society of Maritime Arbitrators.Inc, The Arbitrator, Volume 32, Number 4, July 2001, Σελίδα 4
- The Saxon Queen** Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, Time Charters, Lloyd’s of London Press LTD, 1995, Σελίδα 181
- The Khian Sea** Islander Shipping Enterprises S.A. v Empresa Maritima Del Estado [1979] 1 Lloyd’s Rep 545
- The Island Archon** Queen’s Bench, [1993] 2 Lloyd’s Rep 388
- The Kanchenjunga** Motor Oil Hellas Refineries v Shipping Corp of India [1990] 1 Lloyd’s Rep 391
- The Apollo** Sidermar v Apollo Navigation [1978] 1 Lloyd’s Rep 200

‘Ασφαλείς Λιμένες’

The Dagmar Tage Berglund v Montoro Shipping Corporation [1968] 2

Lloyd’s Rep 563

The Marinicki Maintop Shipping Co v Bulkindo Lines [2003] 2 Lloyd’s Rep 655

The Houston City Reardon Smith Line v Australian Wheat Board [1956] 1

Lloyd’s Rep 1

The APJ. Priti Atkins International v Islamic republic of Iran Shipping Lines [1987]

2 Lloyd’s Rep 37

The Hermine Unitramp v Garnac Grain Co [1979] 1 Lloyd’s Rep 212

The Polyglory Kristiansands Tankrederi a/s v Standard Tankers Ltd [1977] 2

Lloyd’s Rep 353

The Innisboffin Limerick v Stott [1920] 5 Ll.L Rep 190

The Lucille Uni- Ocean Lines v C Trade [1984] 1 Lloyd’s Rep 244

The Athamas Athamas (owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. [1963] 1

Lloyd’s Rep. 287