



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΟΜΕΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ:2016-2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Του Ιωάννη Λαζάρου Γεωργιάδη
ΑΜ : 7340010616005

**Frustration και απρόοπτη μεταβολή συνθηκών στα ναυλοσύμφωνα –
Συγκριτική μελέτη αγγλικού και ελληνικού δικαίου**

Επιβλέποντες:

Ονοματεπώνυμα επιβλεπόντων

Λία Ι. Αθανασίου

Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

Νικόλαος Α. Βερβεσός

Αθήνα, 7.12.2017

Copyright © [Ονοματεπώνυμο, χρονολογία]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εισαγωγικές Παρατηρήσεις

1. Απρόοπτη μεταβολή συνθηκών και ναυτιλία – Το αντικείμενο της μελέτης

Ο κίνδυνος μεταβολής των συνθηκών αποτελεί στοιχείο εγγενές των συμβάσεων ναύλωσης, καθώς κατά την εκτέλεσή τους το μέσο εκπλήρωσης του σκοπού τους, το πλοίο, ενόψει και του παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, συχνά προσεγγίζει χώρες στις οποίες επικρατούν συνθήκες πολιτικής και οικονομικής αστάθειας, ικανές να πλήξουν και να επηρεάσουν ποικιλοτρόπως την ομαλή εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων ή βρίσκεται αντιμέτωπο με ασυνήθιστα καιρικά φαινόμενα ή φαινόμενα κοινωνικών αναταραχών, που ομοίως ασκούν επίδραση στην εκπλήρωση των εκατέρωθεν παροχών, κατάσταση η οποία επιτείνεται όταν δεν μπορεί να γίνει ασφαλής πρόβλεψη περί της εμφάνισης, διάρκειας ή έντασης των φαινομένων αυτών.

Ζητήματα, όμως, ως προς τον αρχικό σχεδιασμό των μερών ανακύπτουν και στις περιπτώσεις που το πλοίο, προσεγγίζοντας εμπόλεμες περιοχές, υφίσταται καίρια πλήγματα που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ή καταστρέφεται ολοσχερώς, ή στις περιπτώσεις που για λόγους εξυπηρέτησης εθνικών συμφερόντων, διατάσσεται η επίταξη του πλοίου, με ορίζοντα επιστροφής του στην σφαίρα απόλυτης εξουσίας του πλοιοκτήτη μακρινό, λαμβανομένης υπόψη και της υπολειπόμενης διάρκειας της σύμβασης ναύλωσης.

Οι σκέψεις αυτές αν συνδυαστούν με τον, εξαιρετικά ευάλωτο σε παράγοντες εξωγενείς,¹ χαρακτήρα της ναυτιλιακής εν γένει βιομηχανίας, αλλά και την κυκλικότητα που διακρίνει τις ναυτιλιακές αγορές, καθιστούν ευχερή την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και, ειδικότερα, η μεταφορική δραστηριότητα διά θαλάσσης που μας απασχολεί στην παρούσα, αποτελεί τον κατεξοχήν χώρο άσκησης οικονομικής δραστηριότητας όπου αναδεικνύονται ζητήματα απρόοπτης μεταβολής στις συνθήκες εκπλήρωσης των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών².

Αντικείμενο της παρούσας αποτελεί η μελέτη του θεσμού της frustration, υπό την αγγλική του εκδοχή σε σύγκριση με την ελληνική ρύθμιση στις συμβάσεις ναύλωσης. Όπως θα προκύψει και από την ανάλυση που θα ακολουθήσει ο θεσμός της frustration διαμορφώθηκε, υπό τις συνθήκες που θα αναλύσουμε, από το αγγλικό common law των συμβάσεων με σκοπό την αντιμετώπιση ζητημάτων όπως αυτών που ήδη αναφέρθηκαν. Το γεγονός δε ότι η διαμόρφωση του θεσμού αυτού προήλθε κατά ένα μεγάλο βαθμό μέσα από την επεξεργασία υποθέσεων συμβάσεων ναύλωσης (charterparties)³, επιβεβαιώνει το συμπέρασμα που ήδη

¹ Martin Stopford, Maritime Economics, 3 εκδ, 2009, passim.

² Kate Lewins, Maritime arbitration, maritime cases and the common law : the early development of the doctrine of frustration, Journal of Business Law 2016, σελ . 591

³ Οι δύο άλλες κατηγορίες συμβάσεων όπου απαντάται μεγάλη νομολογιακή επεξεργασία του θεσμού είναι οι συμβάσεις μίσθωσης (lessees) και οι συμβάσεις εργολαβίας (building contracts).

διατυπώθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, περί των πολλαπλών κινδύνων που ανακύπτουν κατά την άσκηση της μεταφορικής δραστηριότητας διά θαλάσσης, οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την σύμβαση ναύλωσης. Οι κίνδυνοι που περιγράψαμε αναδεικνύουν την ιδιαιτερότητα της δραστηριότητας αυτής, ιδιαιτερότητα η οποία επιβεβαιώνεται και από θεσμούς που απαντώνται αποκλειστικά στο χώρο του ναυτικού δικαίου, όπως ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης⁴.

1.2. Η διαφορετική συλλογιστική αφετηρία της αγγλικής ρύθμισης του Common law.

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

Στο ζήτημα αυτό παρατηρείται ότι η αγγλική έννομη τάξη τηρεί στάση αυστηρή σε αντίθεση με την ελληνική, στην οποία, όχι μόνο αναγνωρίζεται η δυνατότητα επέμβασης στο περιεχόμενο της σύμβασης και διαγράφεται τάση διάσωσης της τελευταίας, αλλά η δυνατότητα αυτή πλαισιώνεται σε μεγάλο βαθμό από την κατίσχυση αντιλήψεων επιείκειας, που στόχο έχουν την κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη. Η θέση της κάθε έννομης τάξης ως προς το θέμα που μας απασχολεί αποτελεί ζήτημα στον καθορισμό του οποίου επιρροή ασκούν διάφοροι παράγοντες όπως ο διαφορετικός τρόπος ανάπτυξης του κάθε δικαϊκού συστήματος, οι διαφορετικές κοινωνικο – οικονομικές επιρροές που ασκήθηκαν κατά την διαμόρφωσή του, αλλά και γενικότερα η διαφορετική συλλογιστική του⁵.

1.3. Ο «ασφαλής λιμένας» της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ.

Η επιείκεια που ανωτέρω αναφέρθηκε ότι αποτελεί επιλογή της ελληνικής έννομης τάξης, στόχο έχει την προστασία του ασθενέστερου συμβαλλομένου μέσω της προσαρμογής της συμβατικής σχέσης σε περιστατικά έκτακτα ή απρόβλεπτα⁶, διάταξη δε με την οποία η αρχή αυτή εισχωρεί στο δίκαιο των συμβάσεων (αλλά και των συναλλαγών γενικότερα) αποτελεί η διάταξη του άρθρου 288 ΑΚ, διάταξη αναγκαστικού δικαίου η οποία καθιερώνει γενική ρήτρα.

⁴ Βλ. Λ.Αθανασίου, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Αθήνα 2005, σελ. 1

⁵ Βλ. Barry Nicholas, Civil Law and Common Law, 48 Tul L. Rev. 948, ο οποίος εντοπίζει μία από τις βασικές διαφορές ενός συστήματος common law έναντι ενός ηπειρωτικού δικαίου στο ότι το πρώτο αναζητά τις συνέπειες μιας σύμβασης στην βούληση των μερών σε αντίθεση με το δεύτερο όπου οι συνέπειες καθορίζονται στον νόμο.

⁶ Μιχ. Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4^η έκδ., 2004, σελ. 197

Με αφετηρία την έννοια της καλής πίστης και τα συναλλακτικά ήθη η διάταξη αυτή επιδιώκει να συνδυάσει τα συμφέροντα δανειστή και οφειλέτη, μέρη μίας σύμβασης τα οποία μολονότι, κατ' αρχήν, έχουν αντίθετα συμφέροντα δεν θεωρούνται ως αντιπάλοι, το δε δικαστήριο εξειδικεύοντας την γενική ρήτρα, προχωρεί στην υπαγωγή της βιοτικής σχέσης στη διάταξη αυτή κατά τρόπο ανταποκρινόμενο στις επιταγές της, έτσι ώστε να καθορίσει με ακρίβεια την συμπεριφορά που επιτάσσει η καλή πίστη στο υποκείμενο του συμβατικού δεσμού. Με δεδομένο τον προσανατολισμό της διάταξης στην προώθηση των ανωτέρω στόχων, όχι μόνο καθίσταται εμφανής η παροχή ευρείας ευχέρειας επέμβασης στην σύμβαση, αλλά προσθέτως, σε συνδυασμό με την γενική ρήτρα που καθιερώνει, η διάταξη μπορεί να αποτελέσει τον «ασφαλή λιμένα» του συμβαλλόμενου μέρους που επιδιώκει τη προσαρμογή της παροχής του στις νέες δυσμενέστερες για αυτό συνθήκες. Η διάταξη της 288 ΑΚ εφαρμόζεται σε κάθε ενοχή, ασχέτως αν αυτή απορρέει από ετεροβαρή ή αμφοτεροβαρή ή από άλλη δικαιοπραξία ή αν πηγάζει ευθέως από το νόμο, κατά συνέπεια εφαρμόζεται και στις συμβάσεις ναύλωσης⁷.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί και ότι η αρχή της επιείκειας που διατρέχει την ελληνική έννομη τάξη προκύπτει όχι μόνο από τον αναγκαστικό χαρακτήρα της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ, αλλά και από τον αναγκαστικό χαρακτήρα και της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ⁸, ο οποίος αντλείται και από το γεγονός ότι η τελευταία αποτελεί συγκεκριμενοποίηση της αρχής της καλής πίστης της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ.

1.4. Sanctity of contracts ή αλλιώς pacta sunt servanda

Από την άλλη πλευρά, για να γίνει κατανοητή η αυστηρή θέση που το αγγλικό δίκαιο λαμβάνει ως προς την αντιμετώπιση της απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών, εκτός του ελεγχόμενου από τις δυνάμεις της αγοράς οικονομικού περιβάλλοντος στο οποίο ασκείται η οικονομική δραστηριότητα στην χώρα αυτή και που σίγουρα ασκεί επιρροή στην αυστηρή αντιμετώπιση των συμβατικών σχέσεων, κανείς πρέπει να ανατρέξει στην ιστορία και να αναζητήσει τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε και διαμορφώθηκε το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων. Μέσω της ιστορικής αυτής αναδρομής εντοπίζονται και οι παράγοντες που συνέβαλαν στην τελική διαμόρφωση του θεσμού της frustration. Επιπροσθέτως, μέσα από την

⁷ Μ. Σταθόπουλος Μ., ό.π. σελ. 225, Ο ίδιος σε Αστικό Κώδικα Γεωργιάδη – Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό – Τόμος II (άρθρα 287-495), 1980, σελ. 34, Παπαντωνίου, Η καλή πίστις εις το Αστικόν Δίκαιον, 1957, σελ.169· Ι. Καρακώστας, Αστικός Κώδικας (Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία), Γενικό Ενοχικό (άρθρα 287-495), Τόμος III, 2006, σελ. 34. Η αναφορά του άρθρου 288 ΑΚ μόνο στον οφειλέτη και όχι και στον δανειστή δεν συνεπάγεται τη μη δέσμευση του τελευταίου από την υποχρέωση καλόπιστης συμπεριφοράς

⁸ Σχετικά με τον αναγκαστικό ή μη χαρακτήρα της διάταξης υπήρξε έντονη διχογνωμία η οποία ιστορική μόνο σημασία μπορεί να έχει μετά την θέση που έλαβε υπέρ του αναγκαστικού της χαρακτήρα η Ολομέλεια του ΑΠ με την υπ. αριθμ. 350/1985 απόφαση, με την οποία έγινε δεκτό ότι δια του άρθρου 388 ΑΚ «καθιερώνεται κανών αναγκαστικού δικαίου, από τον οποίον είναι άκυρος πάσα εκ των προτέρων γενική παραίτηση του οφειλέτου, συντελούμενη είτε ρητώς, δια της καταχωρήσεως στερεοτύπου περί ταύτης ρήτρας εις την σύμβασιν, είτε σιωπηρώς, δια της αποδοχής συμβατικών όρων εχόντων την έννοιαν ταύτην», θέση την οποία ασπάζεται και η θεωρία.

αναζήτηση αυτή προάγεται καίρια η κατανόηση της ρύθμισης, αλλά και η επίλυση των ζητημάτων που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή της.

Παρατηρείται ότι βασική αρχή που διατρέχει το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων και η οποία συνδέεται άρρηκτα με την επίσης θεμελιώδη αρχή περί της ελευθερίας των μερών να καταρτίζουν συμβάσεις και να αναλαμβάνουν υποχρεώσεις, αποτελεί η αρχή της «ιερότητας» των συμβάσεων (sanctity of contracts)⁹. Η τελευταία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί το ιστορικό θεωρητικό υπόβαθρο της αυστηρότητας που τηρεί η αγγλική έννομη τάξη ως προς το ενδεχόμενο επέμβασης στο συμβατικό περιεχόμενο ακόμη και επί απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών. Η υιοθέτηση δε της αρχής αυτής από το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων εντοπίζεται ήδη από τα πρώτα χρόνια ανάπτυξής του, στα οποία κρίνουμε σκόπιμο να αναφερθούμε συνοπτικά, προκειμένου να αναδείξουμε τις ισχυρές βάσεις που έχει στο τελευταίο η αναφερθείσα αρχή περί της ιερότητας των συμβάσεων, ώστε η επιφυλακτικότητα με την οποία το common law αναγνώρισε τελικώς και αντιμετωπίζει¹⁰ τον θεσμό της frustration να παρίσταται αν όχι δικαιολογημένη, τουλάχιστον αναμενομένη.

Ανατρέχοντας στην ιστορία παρατηρούμε ότι καθοριστικό για την διαμόρφωση του αγγλικού δικαίου γεγονός¹¹ αποτελεί η Νορμανδική κατάκτηση το 1066, όταν επιβλήθηκε στην Αγγλία το φεουδαρχικό σύστημα και ο Βασιλιάς άρχισε να συγκεντρώνει στο πρόσωπό του το σύνολο των εξουσιών, εκτελεστική, νομοθετική και δικαστική¹². Στο συγκεντρωτισμό αυτό αποδίδεται και η εμφάνιση των Βασιλικών Δικαστηρίων, όσο και η εγκαθίδρυση νέων θεσμών δικαιοσύνης, ιδίως μέσω της καθιέρωσης ενός συστήματος γραπτών διαταγών (writs) το οποίο αναπτύχθηκε με τέτοιο τυποποιημένο τρόπο, ώστε συχνά ο πολίτης να αναγκάζεται να προσφύγει σε ένα άλλο δικαστήριο που δημιουργήθηκε με σκοπό την επαναξιολόγηση της υπόθεσής του, το Court of Equity¹³.

Πολύ, όμως, πριν αναπτυχθεί από το common law σύστημα αποκατάστασης των συμβατικών παραβάσεων, αλλά και παράλληλα προς τα Βασιλικά Δικαστήρια, στην Αγγλία λειτουργούσαν εκκλησιαστικά δικαστήρια, τα οποία διέθεταν ολόκληρο σύστημα βαθμών δικαιοδοσίας. Στα δικαστήρια αυτά ο κατηγορούμενος παραβάτης των «επισκοπικών νόμων» καλούνταν να δώσει λόγο για τις πράξεις του, εφαρμόζοντας το canon law (κανονικό δίκαιο). Το τελευταίο άσκησε βαθύτατη επιρροή στην πρώιμη εξέλιξη και διαμόρφωση του αγγλικού

⁹ Anson's Law of Contract, 29^η έκδ., σελ. 8

¹⁰ G. Treitel, The Law of Contract, 11^η έκδ. Σελ. 866

¹¹ Βλ. Φ. Φραντζεσκάκη σε Φ.Φραντζεσκάκη, Δ. Ευρυγένη, Σ. Συμεωνίδη, Συγκριτικό Δίκαιο :θεωρητική και φροντιστηριακή ύλη για τη συγκριτική μελέτη του δικαίου, 1978, σελ. 298

¹² Βλ. Ε. Μουσταίρα, Συγκριτικό Δίκαιο, 2012, σελ. 58

¹³ Επίσης γνωστό ως The Court of Chancery, καθώς ξεκίνησε ως το δικαστήριο του King's Chancellor

δικαίου των συμβάσεων¹⁴. Τούτο καθίσταται εμφανές από το γεγονός και μόνο ότι το Court of Chancery (Equity), εφάρμοζε επίσης canon law, καθώς οι περισσότεροι Chancellors κατά τον μεσαίωνα προέρχονταν από την εκκλησία, αντιμετωπίζοντας τους παραβάτες των αναληφθεισών υποχρεώσεων ως παραβάτες της θρησκευτικής πίστης¹⁵. Η εκκλησία με τον τρόπο αυτό τάχθηκε από πολύ νωρίς υπέρ της αυστηρής θέσης ως προς την τήρηση των υποσχέσεων, αντιμετωπίζοντας την παράβαση αυτών ως παράβαση της θρησκευτικής πίστης. Ενόψει δε των εξελίξεων αυτών ήδη από τον μεσαίωνα στην Αγγλία δεν μπορούσε να τεθεί ζήτημα διάκρισης μεταξύ παράβασης μιας συμβατικής υποχρέωσης και παράβασης των κανόνων της πίστης. Με τον τρόπο αυτό άρχισαν να μπαίνουν οι βάσεις της αρχής της ιερότητας των συμβάσεων, η οποία μέσω της επιρροής του κανονικού δικαίου στο common law, μεταπήδησε στο τελευταίο.

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

1.5. Μεθοδολογία – Διάρθρωση ύλης - Βασικές αρχές ερμηνείας και συμπλήρωσης των κενών μιας σύμβασης σε σύστημα civil law και σε σύστημα common law.

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η συμβολή του ρωμαϊκού δικαίου στη διαμόρφωση του ηπειρωτικού ενοχικού, κυρίως, δικαίου, υπήρξε καθοριστική, σε αντίθεση με το common law, στο οποίο δεν ανιχνεύονται τέτοιου είδους επιρροές. Ενόψει και των διαφορετικών επιρροών τους, βασική διαφορά μεταξύ των δύο συστημάτων αποτελεί το γεγονός ότι το αγγλικό δίκαιο συμβάσεων επιδιώκει να αντλήσει όλες τις συνέπειες μιας σύμβασης από τους όρους των μερών που έχουν περιληφθεί σε αυτή, ενώ για τον ίδιο σκοπό στο ηπειρωτικό δίκαιο ορισμένες έννομες συνέπειες καθορίζονται στον νόμο. Απόρροια τούτου, αποτελεί το γεγονός ότι κατά την μελέτη και ερμηνεία μιας σύμβασης, τον Άγγλο νομικό ενδιαφέρουν οι όροι που έχουν συμφωνήσει τα μέρη της σύμβασης¹⁶, σε αντίθεση με τον Έλληνα νομικό, ο οποίος κατά την μελέτη και ερμηνεία μιας σύμβασης, αρχικώς αναζητά στον ΑΚ την νομική της φύση, δίνοντας έμφαση στα βασικά της χαρακτηριστικά, ώστε να εντοπίσει τις συνέπειες που απορρέουν σε κάθε περίπτωση.

Ενόψει αυτών, η ανάλυση που θα ακολουθήσει έχει ως βάση την μελέτη του θεσμού της frustration στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων ναύλωσης, του θεσμού δηλαδή εκείνου που

¹⁴ Οι βασικές αρχές του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων τέθηκαν κατά βάση από την νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων, διαμορφώθηκαν δε ως κυρίως σώμα κατά τελευταία 200 χρόνια

¹⁵ Sir D.H.Parry, The Sanctity of Contracts in English Law, 1959, σελ. 5 επ., 18

¹⁶ N. Barris, όπ.π., σελ 948 επ.

οδηγεί στην αυτόματη λύση μιας σύμβασης ναύλωσης όταν ενόψει μεταβολής των συνθηκών, η εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης καθίσταται αδύνατη, η μεταβολή δε των συνθηκών δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα των συμβαλλόμενων μερών ούτε θα μπορούσε να προβλεφθεί από τα τελευταία¹⁷. Βασικές κατηγορίες λόγων που μπορούν να οδηγήσουν στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration, είναι (α) η αδυναμία παροχής, φυσική (impossibility) ή νομική (illegality), (β) η σημαντική δυσχέρεια εκπλήρωσης (impracticability) και (γ) η ματαίωση του σκοπού χρήσης της παροχής (frustration of purpose)¹⁸.

Ιδιαίτερη θέση στην παρούσα μελέτη, κατέχει η περίπτωση της υπέρμετρης καθυστέρησης, η οποία μεθοδολογικά εντάσσεται στην υπό (α) περίπτωση της αδυναμίας παροχής, θα εξεταστεί δε ενδελεχώς, ενόψει και της ιδιαίτερη θέσης του στοιχείου του χρόνου στις συμβάσεις ναύλωσης. Η ανάλυση ξεκινά από την εξέταση της εφαρμογής της frustration στην περίπτωση της φυσικής αδυναμίας, για την κατανόηση δε της περίπτωσης αυτής στις συμβάσεις ναύλωσης, αναγκαία κρίνεται η προηγούμενη επισκόπηση της εμφάνισης του θεσμού σε συνδυασμό με το θεωρητικό του υπόβαθρο. Στο πλαίσιο της ιστορικής αυτής αναδρομής, θα αναφερθούν παραδείγματα περιπτώσεων που εντάσσονται στην υπό (γ) περίπτωση (frustration of purpose).

Ακολουθεί ανάλυση περί της νομικής αδυναμίας και στην συνέχεια εξετάζεται η περίπτωση της υπέρμετρης καθυστέρησης, στο πλαίσιο της οποίας γίνεται μνεία στην υπό (β) περίπτωση της σημαντικής δυσχέρειας εκπλήρωσης. Συγχρόνως, στις περιπτώσεις που θα αναφερθούμε θα εξετάσουμε υποθετικά την θέση του ελληνικού δικαίου, συμπεριλαμβάνοντας τα αποτελέσματα στα οποία θα οδηγούσε η εφαρμογή του. Έπεται η εξέταση των περιορισμών που τίθενται κατά την εφαρμογή του θεσμού της frustration και, τέλος, τα αποτελέσματα στα οποία οδηγεί.

¹⁷ Ο ορισμός αυτός προκύπτει από τον ευρύτερης αποδοχής ορισμό που έδωσε ο Λόρδος Radcliffe στην υπόθεση Davis Contractors v. Fareham U.D.C. [1956] A.C., 696 ότι «frustration occurs whenever the law recognizes that without default of either party a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically different from what which undertaken by the contract. Non Haec in foedera veni. It was not that I promised to do» σε συνδυασμό με τις λοιπές προϋποθέσεις για την εφαρμογή του θεσμού, που θα αναπτυχθούν στο Κεφάλαιο Α.

¹⁸ Την κατηγοριοποίηση αυτή αποδέχονται οι Treitel, όπ.π. σελ. 866 επ., Richard A. Posner and Andrew M. Rosenfield, Impossibility and Related Doctrines in Contract Law: An Economic Analysis The Journal of Legal Studies, Vol. 6, No. 1 (Jan., 1977), σελ. 85-86, οι οποίοι θεωρούν την περίπτωση της impracticability ως μία περίπτωση «a catch all for any discharge case that does not fit snugly into either the impossibility or the frustration pigeonhole», Michael G. Rapsomanikis, Frustration of Contract in International trade Law and Comparative Law, 18 Duquense Law Review (1979- 1980), σελ. 551

Κεφάλαιο Α : Θέση εκκίνησης (the rule as to absolute contracts) – Η διάσπαση της αρχής – οι θεωρίες που αναπτύχθηκαν κατά την αντιμετώπιση περιστατικών που οδηγούν στην λύση της σύμβασης με την θεσμό της frustration.

1. Εισαγωγή – the rule as to absolute contracts - Από την υπόθεση *Paradine* στην υπόθεση “*Music hall*” .

Πριν υπεισέλθουμε στην ανάλυση υποθέσεων που αφορούν συμβάσεις ναύλωσης, στις οποίες ο θεσμός της frustration εφαρμόστηκε λόγω φυσικής (ανυπαίτιας) αδυναμίας, σκόπιμη κρίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εμφάνιση του θεσμού σε συνδυασμό με το θεωρητικό υπόβαθρο που κατά καιρούς πλαισίωνε την εφαρμογή του. Η αναζήτηση αυτή πρέπει να ξεκινήσει από την παραδοχή ότι στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων η δυνατότητα λύσης μιας σύμβασης και περαιτέρω απαλλαγής των μερών από την εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε περίπτωση απρόοπτης μεταβολής συνθηκών, οφειλόμενης σε αδυναμία παροχής ουδέποτε αντιμετωπίστηκε ως κάτι αυτονόητο. Αντιθέτως, ενόψει και της περιοπτης θέσης που κατείχε η αρχή της ιερότητας των συμβάσεων, η οποία έστω με συντομία αναπτύχθηκε στην αρχή της παρούσας, τα αγγλικά δικαστήρια αντιμετώπιζαν με εξαιρετική δυσκολία την προοπτική απαλλαγής των μερών από την μεταξύ τους σύμβαση επί απρόοπτης μεταβολής συνθηκών, τούτο δε ίσχυε ακόμη και στις περιπτώσεις φυσικής αδυναμίας εκπλήρωσης.

Η στάση αυτή απηχούσε την θεμελιώδη αντίληψη περί της αντικειμενικής ευθύνης ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων¹⁹, υπόθεση δε η οποία με ενάργεια αναδεικνύει την ακαμψία αλλά και αυστηρότητα του common law ως προς την αντιμετώπιση της θέσης των μερών στην περίπτωση επέλευσης περιστατικών που καθιστούν την εκτέλεση της σύμβασης αδύνατη αποτελεί η υπόθεση *Paradine v Jane*²⁰. Στην υπόθεση αυτή ο εκμισθωτής επιδίωξε με την αγωγή του την καταβολή οφειλόμενων μισθωμάτων, κατά του μισθωτή ενός αγροκτήματός του, από το οποίο όμως ο μισθωτής είχε αποβληθεί από τον πρίγκηπα Ρουπέρτο, ο οποίος κατά το διάστημα εκείνο θεωρείτο εχθρός του βασιλιά²¹. Ο μισθωτής αντέτεινε τον ισχυρισμό ότι λόγω της αποβολής του από το μίσθιο και της συνεπαγόμενης αδυναμίας του να το καλλιεργήσει, συνεπώς να το εκμεταλλευτεί, δεν υπείχε ευθύνης καταβολής μισθώματος, υπολαμβάνοντας ότι η μίσθωση, συνεπεία του ανωτέρω συμβάντος, είχε λυθεί. Ωστόσο, το δικαστήριο τοποθετήθηκε υπέρ της θέσης ότι ο μισθωτής, από την στιγμή που με την κατάρτιση

¹⁹ Βλ. Barry Nicholas, όπ.π. σελ. 955

²⁰ 82 Eng. Rep. 897 (K.B. 1647) (Alyen 26), βλ. επίσης John D. Wladis, Common Law and Uncommon Events : The Development of the doctrine of impossibility of performance in English Contract Law, 75 The Georgetown Law Journal, 1575, 1632 (1987), ιδίως σελ. 1577 όπου περιγράφονται περιπτώσεις αδυναμίας εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων προγενέστερες της υπόθεσης αυτής.

²¹ Η υπόθεση χρονολογικά εντάσσεται στον αγγλικό εμφύλιο πόλεμο μεταξύ των ετών 1642 -1649, ανάμεσα στους υποστηρικτές του Βασιλιά Καρόλου Ι και των κοινοβουλευτικών δυνάμεων υπό τον Κρόμγουελ.

της σύμβασης μίσθωσης ανέλαβε την υποχρέωση καταβολής του μισθώματος, παρέμενε υποχρεωμένος ακόμη και υπό τις συνθήκες που αναφέρθηκαν να καταβάλλει το συμφωνηθέν μίσθωμα²².

1.1. Η υπόθεση *Music Hall* και η εμφάνιση της θεωρίας του σιωπηρού όρου (implied term) – η κλασσική θεωρία²³

Ο αυστηρός κανόνας της υπόθεσης *Paradine*²⁴, ο οποίος πρέπει να σημειωθεί ότι, με ορισμένες αποκλίσεις στις περιπτώσεις προσωποπαγών συμβάσεων ή στις περιπτώσεις νομικής αδυναμίας, επικράτησε μέχρι το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα, για πρώτη φορά αμφισβητήθηκε σθεναρά με την, γνωστή ως “*the Music hall*”, που δεν είχε σχέση με ναυτιλιακό δίκαιο, υπόθεση *Taylor v. Caldwell*²⁵.

Στην υπόθεση “*the Music hall*”, τα μέρη κατάρτισαν σύμβαση με την οποία οι εναγόμενοι παραχώρησαν τους κήπους του Σάρεϋ και το παρακείμενο κτίριο μουσικών εκδηλώσεων, προκειμένου οι ενάγοντες να τα χρησιμοποιήσουν για τέσσερις συναυλίες εντός του καλοκαιριού του έτους 1861²⁶. Μετά την κατάρτιση της σύμβασης και πριν την διεξαγωγή της πρώτης συναυλίας, το κτίριο μουσικών εκδηλώσεων καταστράφηκε από πυρκαγιά, η οποία δεν οφειλόταν σε πταίσμα των συμβαλλομένων, ως αποτέλεσμα δε της πυρκαγιάς²⁷ ήταν αδύνατο να λάβουν χώρα οι συναυλίες που είχαν προγραμματιστεί. Επί τη βάση των πραγματικών αυτών περιστατικών, το δικαστήριο επιλαμβανόμενο αξίωσης περί καταβολής δαπανών διαφήμισης για την διενέργεια των μουσικών εκδηλώσεων, έκρινε ότι η σύμβαση εμπεριείχε τον σιωπηρό όρο (implied term) περί διατήρησης της ύπαρξης του κτιρίου καθόλη

²² Ο κανόνας *Paradine* συμπεριλαμβάνεται στην κρίση του δικαστηρίου ότι «when a party by his own contract creates a duty or charge upon himself, he is bound to make it good. If he may, notwithstanding any accident by inevitable necessity, because he might have provided against it by his contract». βλ. J. Wladis, ό.π., σελ. 1587 όπου μνημονεύονται υποθέσεις συμβάσεων ναύλωσης κατά την περίοδο της Γαλλικής Επανάστασης και των Ναπολεόντιων Πολέμων όπου γίνεται αναφορά στον κανόνα *Paradine* αλλά και σελ. 1589 επ. για την εφαρμογή του κανόνα *Paradine* κατά την περίοδο 1799-1850.

²³ Arnold D. McNair, Frustration of Contract by War, 56 The law Quarterly Review 1940, σελ. 173

²⁴ Βλ. John Henry Schlegel, Of Nuts, and Ships and Sealing Wax, Suez and Frustrating Things – The doctrine of Impossibility of Performance, 23 Rutgers l Rev. , 1969, σελ. 420 για την αμφισβήτηση περί της αυστηρότητας και του απόλυτου χαρακτήρα του κανόνα, „ Επίσης για την αμφισβήτηση του κανόνα *Paradine*, αφετηρία της οποίας αποτελεί η φράση “if he may» βλ. J. Wladis, ό.π., σελ. 1987

²⁵ L. Fengiming, The doctrine of frustration : An overview of English Law, Journal of maritime law and Commerce, Vol 19, No2, April 198

²⁶ Ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι το δικαστήριο προχώρησε σε νομική υπαγωγή της συμβατικής σχέσης χαρακτηρίζοντας αυτήν ως σύμβαση παραχώρησης χρήσης αντί του εσφαλμένου χαρακτήρα της μίσθωσης που της απέδωσαν τα μέρη, Βλ. E.McKendrick, Contract Law, Text, Cases, and Materials, 3^η έκδ., 2009, σελ. 716

²⁷ Από δημοσίευμα των Times της εποχής προκύπτει ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε από μία φωτιά στην οροφή, την επίβλεψη της οποίας είχε ανεξάρτητος υδραυλικός, για τις πράξεις του οποίου συνεπώς δεν έφερε ευθύνη ο εκμισθωτής, ο οποίος (υδραυλικός) δεν επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια.

την διάρκεια των συναυλιών, ώστε η καταστροφή του λόγω της πυρκαγιάς να επιφέρει λύση της σύμβασης και την απαλλαγή των μερών από τις συμβατικές τους υποχρεώσεις²⁸.

Με τον τρόπο αυτό, ήτοι για να αντιμετωπιστεί η θέση στην οποία περιήλθαν τα μέρη στην υπόθεση *Taylor v Caldwell* εξαιτίας της ανυπαίτιας καταστροφής του κτιρίου των μουσικών εκδηλώσεων, αναπτύχθηκε στην νομολογία η θεωρία περί του σιωπηρού όρου. Με την θεωρία αυτή στην συγκεκριμένη περίπτωση υποστηρίχθηκε ότι η ανυπαίτια καταστροφή ή απώλεια του αντικειμένου της σύμβασης (ενός πράγματος ή μιας κατάστασης) αποτελεί λόγο που αναπότρεπτα οδηγεί στην λύση της, καθώς κατά την κατάρτιση αυτής, τα μέρη θεώρησαν ως δεδομένη την ύπαρξη όρου περί της διατήρησης αυτού καθόλη την διάρκειά της, ακόμη και αν στο κείμενο αυτής δεν εντοπίζεται διατύπωση της πρόβλεψης αυτής. Το δε δικαστήριο οφείλει ερμηνεύοντας αντικειμενικά την σύμβαση, λαμβάνοντας υπ' όψη τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των μερών, την γενικότερη πρακτική σε όμοιου είδους συναλλαγές αλλά και το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον, να εντοπίσει τον σιωπηρό αυτό όρο²⁹. Με βάση την θεωρία αυτή και την διαδικασία που ακολουθεί το δικαστήριο, το αποτέλεσμα που επέρχεται, ήτοι η λύση της σύμβασης, εμφανίζεται ως αποτέλεσμα καλυπτόμενο από την βούληση των μερών³⁰.

Η θεωρία αυτή επικρίθηκε για την ασάφειά της ως και για το ότι βασιζόταν σε μία παραδοχή περί της, συχνά ανύπαρκτης, βούλησης των μερών, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανεπιεκνή αποτελέσματα, παρακάμπτοντας την αρχή περί της ιερότητας των συμβάσεων³¹. Ειδικότερα, με βάση την θεωρία αυτή το δικαστήριο, διαθέτοντας την ευχέρεια να θεωρήσει ότι τα μέρη είχαν συμπεριλάβει σιωπηρά έναν όρο στην σύμβασή τους σχετικό με την ρύθμιση της κατάστασης που δημιουργήθηκε, την οποία όμως τα μέρη δεν είχαν προβλέψει κατά την σύναψη

²⁸ Δύο σημεία που είναι άξια μνείας στην υπόθεση αυτή είναι αφενός μεν το γεγονός ότι ο Λόρδος Blackburn πριν προβεί στην κρίση περί λύσης της σύμβασης, αξιολόγησε τα διδάγματα του ρωμαϊκού δικαίου, μολονότι το δίκαιο αυτό δεν αποτελεί πηγή του common law, αφετέρου δε η θέση που τελικώς έλαβε ότι δηλαδή η βούληση των μερών ήταν εκείνη που επέφερε την λύση της σύμβασης, επέτρεψε να νοηθεί ότι τελικώς δεν επήλθε διάσπαση της αρχής *Paradine*. Ο κανόνας *Taylor*, τροποποιούμενος ώστε να συμπεριλάβει την απώλεια ενός πράγματος απαραίτητου για την εκτέλεση της σύμβασης και όχι μόνο την απώλεια του αντικειμένου της σύμβασης, εφαρμόστηκε στην υπόθεση *Appleby v. Myers* (2 L.R.. –C.P. 651 [Ex. Ch. 1867]), υπόθεση που αφορούσε σύμβαση κατασκευής και εγκατάστασης μηχανημάτων στο εργοστάσιο καταστράφηκαν ολοσχερώς μετά από πυρκαγιά. Το δικαστήριο δίδοντας έμφαση στο ότι η ύπαρξη του εργοστασίου ήταν αναγκαία για την εκτέλεση της σύμβασης, οδηγήθηκε στην λύση της μετά την καταστροφή του εργοστασίου από την αιτία που αναφέρθηκε.

²⁹ *Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co, Ltd* [1926] A.C. 497, 510 (per Lord Sumner). Αναφέρουμε επίσης ότι η ύπαρξη σιωπηρού όρου δεν είναι κάτι ασυνήθιστο στο πεδίο του ναυτικού δικαίου όπου η αξιοπλοΐα του πλοίου στις συμβάσεις ναύλωσης αντιμετωπίζεται ως implied term.

³⁰ Γ. Καραμπατζός, Απρόοπτη μεταβολή συνθηκών στην αμοτεροβαρή σύμβαση, 2006, σελ. 292 επ., per Lord Sumner στην υπόθεση *Bank Line v Capel* (A.C. [1919] sel. 455) « The theory of dissolution of a contract by the frustration of the commercial object rests on an implication, which arises from the presumed common intention of the parties».

³¹ R.G. McElroy, Glanville Williams, *The Coronation Cases*, *The Modern Law Review*, Vol IV, 1941, σελ. 243. Επίσης, η θεωρία αυτή δεν μπορούσε να καλύψει περιπτώσεις νομικής αδυναμίας.

της σύμβασής τους, θα μπορούσε να καταλήξει σε αποτελέσματα αντίθετα με την πρακτική των μερών αλλά και την γενικότερη συναλλακτική πρακτική³². Έτσι αναδείχθηκε και το βασικό μειονέκτημα της θεωρητικής αυτής κατασκευής, που αποτέλεσε και τον λόγο για τον οποίο σταδιακά εγκαταλείφθηκε τόσο από την θεωρία όσο και από την νομολογία. Ο λόγος δεν ήταν άλλος από την αδυναμία της θεωρίας να αποτρέψει τον κίνδυνο να καταλήξει το δικαστήριο, υιοθετώντας την ύπαρξη του σιωπηρού όρου, σε αποτέλεσμα μη σύμφωνο με την βούληση των συμβαλλομένων μερών, εκ των οποίων κάποιο, θα μπορούσε να υποστηριχθεί, ότι υπό τις νέες συνθήκες θα επιθυμούσε την λύση της σύμβασης ή την αναπροσαρμογή της ενώ το άλλο θα επιθυμούσε την εκτέλεσή της κατά τους αρχικούς της όρους³³.

1.2. Από την υπόθεση *the Music hall* στις “Coronation cases” – Η ανάπτυξη της θεωρίας περί της εξαφάνισης του δικαιοπρακτικού θεμελίου της σύμβασης – Συμβολή στην ανάλυση της λύσης της σύμβασης λόγω ματαίωσης του σκοπού της (frustration of purpose)

Την κατά τους όρους που αναπτύχθηκαν διάσπαση της αρχής των «absolute contracts», ακολούθησε μία σειρά από αποφάσεις με τις οποίες αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε ο θεσμός της frustration, οι οποίες έγιναν γνωστές ως “coronation cases”³⁴. Για να γίνει κατανοητό το αποτέλεσμα στο οποίο έφτασαν τα δικαστήρια στις “coronation cases”, αξίζει να αναφερθούμε στο γενικότερο πλαίσιο των πραγματικών περιστατικών που έδωσαν αφορμή για αυτές. Κατά την ημέρα ενθρόνισης του βασιλιά Εδουάρδου VII, ο οποίος διαδέχτηκε την βασίλισσα Βικτώρια, είχε προγραμματιστεί πομπή από το Buckingham Palace προς το Αββαείο του Westminster και μετά επιστροφή πίσω στο Buckingham Palace, την επόμενη ημέρα είχε προγραμματιστεί βασιλική πομπή με επίσκεψη του βασιλιά στην συνοικία City του Λονδίνου και την τρίτη ημέρα, επιθεώρηση από τον βασιλιά του πολεμικού στόλου στο Spithead. Ωστόσο ο βασιλιάς δύο ημέρες πριν την προγραμματισμένη ημέρα ενθρονίσεως αρρώστησε και υπεβλήθη σε επέμβαση σκοληκοειδίτιδας, αποτέλεσμα δε αυτής της απρόσμενης εξέλιξης ήταν η αναβολή της ενθρονίσεως. Πρέπει να αναφερθεί ότι η διαδικασία αυτή προσέλκυσε το ενδιαφέρον τόσο των βρετανών όσο και ξένων αξιωματούχων οι οποίοι μίσθωσαν διαμερίσματα επί των σημείων που θα διέρχονταν η πομπή προκειμένου να την παρακολουθήσουν³⁵. Ενόψει όμως της περιγραφείσας εξέλιξης ανέκυψε το ζήτημα ως προς την εξέλιξη που θα είχαν οι συμβάσεις μίσθωσης των διαμερισμάτων και των χώρων ή θέσεων με θέα στις εκδηλώσεις που αναφέρθηκαν.

³² Leon E. Trakman, Frustrated Contracts and legal Fictions, The Modern law Review, Vol 46, 1983, σελ. 39 επ.

³³ Leon E. Trakman, όπ.π, σελ. 46, ιδίως 48επ., Anson’s Law of Contract, όπ.π., σελ. 485

³⁴ Βλ. R.G. McElroy, G.Williams, The Modern law Review Vol 4, 1941, The Coronation Cases I, σελ. 241 επ . R.G. McElroy, G.Williams, The Modern law Review Vol 5, 1941, The Coronation Cases II, σελ. 1επ

³⁵ J. Wladis, όπ.π. σελ. 1609

Τελικώς, παρατηρήθηκε ότι από την απρόσμενη αυτή εξέλιξη λίγες ήταν οι υποθέσεις οι οποίες οδηγήθηκαν ενώπιον των δικαστηρίων, καθώς πολλοί εκμισθωτές αποδέχτηκαν να επιστρέψουν τα ποσά που εισέπραξαν ή επί τη βάσει ρητρών substituted performance³⁶ προσέφεραν σε αυτούς που ήταν σε θέση να παρακολουθήσουν τις πομπές κατά την ημέρα αναβολής τους, την δυνατότητα να κάνουν χρήση των δωματίων αυτών. Εκείνο δε που έχει αξία να λεχθεί είναι ότι πολλοί ήταν εκείνοι οι οποίοι φρόντισαν να ασφαλισθούν έναντι του κινδύνου ματαίωσης ή αναβολής πραγματοποίησης της διαδικασίας ενθρόνισης κατά την προγραμματισθείσα ημερομηνία.

Υπόθεση ορόσημο εκ των “coronation cases” αποτελεί η υπόθεση *Krell v. Henry*³⁷. Στην υπόθεση αυτή, ο εναγόμενος μισθωτής είχε μισθώσει από τον εκμισθωτή διαμέρισμα επί της οδού Pall Mall στο Λονδίνο, για διάρκεια δύο ημερών και συγκεκριμένα για τις 26-27 Ιουνίου, με σκοπό να παρακολουθήσει από εκεί τις δύο πομπές της ενθρόνισης, μολονότι τούτο δεν είχε αναφερθεί ρητά στην αλληλογραφία που τα μέρη αντάλλαζαν πριν από την σύναψη της σύμβασης. Ως μίσθωμα συμφωνήθηκε το ποσό των 75£, εκ των οποίων το ένα τρίτο συμφωνήθηκε να καταβληθεί την 20^η Ιουνίου το δε υπόλοιπο κατά την 24^η Ιουνίου. Μετά την εξέλιξη όμως που ανωτέρω αναφέρθηκε ως προς την πραγματοποίηση της διαδικασίας ενθρόνισης ο μισθωτής θεώρησε ότι πλέον δεν δεσμεύεται από την καταρτισθείσα σύμβαση ο δε εκμισθωτής επεδίωξε δικαστικά την καταβολή του υπολοίπου ποσού μισθώματος.

Το δικαστήριο αποδέχτηκε τον ισχυρισμό του μισθωτή ότι η αναβολή της προγραμματισθείσας ενθρόνισης επέφερε την λύση της σύμβασης μίσθωσης και την απαλλαγή των μερών από τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, καθώς η πραγματοποίηση των διαδικασιών αυτών θεωρήθηκε ότι αποτελούσε το δικαιοπρακτικό θεμέλιο άλλως την βάση για την σύναψη της σύμβασης μίσθωσης, η δε έκλειψη αυτού για λόγο άσχετο με τα μέρη, κατέστησε αδύνατη την επίτευξη του βασικού και ουσιώδους σκοπού της σύμβασης, με συνέπεια την λύσης της³⁸ και την απαλλαγή των μερών από την περαιτέρω εκτέλεση των υποχρεώσεών τους.

³⁶ Συμβάσεις που περιείχαν τέτοιου είδους ρήτρες βλ. *Clark v Lindsay* (1903) , *Victoria Seats Agency v Paget* (1902)

³⁷ [1903] 2 K.B. 740 (C.A.).

³⁸ per Lord Williams “it is a licence to use rooms for a particular purpose and none other. An in my judgment the taking place of those processions on the days proclaimed along the proclaimed route, which passed 56A Pall Mall, was regarded by both contracting parties as the foundation of the contract”. Στην υπόθεση αυτή ο κανόνας *Paradine* διευρύνθηκε ώστε να συμπεριλάβει την περίπτωση όπου «(if) the contract becomes impossible of performance by reason of the non-existence of the state of things assumed by both contracting parties as the foundation of the contract, there will be no breach of the contract...», η δε απώλεια αυτής της κατάστασης, δεν ήταν αναγκαίο να προκύπτει από κάποιον όρο της σύμβασης αλλά αρκούσε ότι αποδείχθηκε από τις διαπραγματεύσεις που είχαν προηγηθεί μεταξύ των μερών . Αξίζει δε αναφερθεί ότι από απόγνωση αποτελεσμάτων frustration, δεν διατάχθηκε η επιστροφή του ποσού των 25 λιρών, που κατέβαλε ο μισθωτής στον εκμισθωτή ποσό που θα μπορούσε να διεκδικήσει υπό την μη ισχύουσα κατά τον χρόνο κρίσης της απόφασης ρύθμισης του Law Reform (frustrated Contracts) Act 1943, όπως θα αναπτυχθεί και σε επόμενο κεφάλαιο της παρούσας.

Έτσι, αναδείχθηκε η θεωρία περί της εξαφάνισης του δικαιοπρακτικού θεμελίου της σύμβασης, η οποία ως θεωρητική κατασκευή υιοθετήθηκε και στην υπόθεση *Tatem Ltd v. Gamboa*,³⁹ αλλά και στην υπόθεση *Tamplin v Anglo-Mexican Petroleum*⁴⁰. Στην τελευταία ο Λόρδος Haldane υποστήριξε ότι για να τύχει εφαρμογή ο θεσμός της frustration, η μεταβολή των συνθηκών πρέπει να είναι «τόσο θεμελιώδης ώστε να εξέλιπε πλέον το θεμέλιο εκείνου που τα μέρη θεωρείται ότι είχαν υπόψιν τους κατά την σύναψη της σύμβασης και η ίδια η σύμβαση να εξαφανίστηκε μαζί με το θεμέλιο αυτό».

Βασικά μειονεκτήματα της θεωρίας αυτής θεωρήθηκε ότι είναι αφενός η δυσχέρεια εντοπισμού της ταυτότητας του δικαιοπρακτικού θεμελίου, η οποία αμβλύνεται μέσω της ερμηνείας της σύμβασης με σκοπό την ανεύρεση αυτού⁴¹ ως και η αδυναμία εφαρμογής της στις περιπτώσεις που δεν τίθεται ζήτημα απώλειας του αντικειμένου της σύμβασης αλλά ζητήματα σημαντικής δυσχέρειας εκπλήρωσης⁴². Για τους λόγους αυτούς η θεωρία αυτή απορρίφθηκε μεταγενέστερα από το House of Lords⁴³. Περαιτέρω, η απόφαση αυτή δημιούργησε προβληματισμό στην θεωρία και αντιμετωπίστηκε με επιφυλακτικότητα από την νομολογία, καθώς παρείχε τη δυνατότητα να αξιοποιηθεί σε υποθέσεις μεταβολής των συνθηκών όταν το συμβαλλόμενο μέρος, θεωρούσε ότι η σύμβασή του έχει μετατραπεί απλώς σε μία κακή συναλλαγή (“bad bargain”), θέση που έβαλε ευθέως κατά της ιερότητας των συμβάσεων⁴⁴.

Παρά τα μειονεκτήματα της θεωρία αυτής που αναφέρθηκαν, αξίζει να σημειωθεί ότι η ότι η αναφερθείσα υπόθεση εκ των *coronation cases* αποτελεί αδιαμφισβήτητη περίπτωση κατά την οποία η ορθή αξιολόγηση του αποδεικτικού υλικού κατέληξε στην ορθή δικαστική κρίση, καθώς η επίδικη σύμβαση, μόνο ως σύμβαση για την πραγματοποίηση του συγκεκριμένου σκοπού θα μπορούσε να νοηθεί, δηλαδή σύμβαση μίσθωσης παρακολούθησης των σχετικών με την διαδικασία ενθρονίσεως εκδηλώσεων, μολονότι τούτο δεν αναφερόταν ρητώς στην σύμβαση. Στοιχεία δε που ενισχύουν την κρίση αυτή αποτελούν η χρονική της διάρκεια σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα υψηλό για αυτήν συμφωνηθέν μίσθωμα⁴⁵. Έτσι, μετά την ματαίωση

³⁹ [1939] 1 K.B. 132, per Goddard J «if the foundation of the contract goes, either by the destruction of the subject matter or by a reason of such long interruption or delay that the performance is really in effect that of a different contract, and the parties have not provided what in that event is to happen, the performance of the contract is to be regarded as frustrated»

⁴⁰ [1916] 2 A.C.. 397,406

⁴¹ Chitty on Contracts, 29 εκδ., 2004, σελ. 1321

⁴² Ansosn's, όπ.π., σελ. 487

⁴³ National Carriers Ltd v. Panalpina (Northern) Ltd [1981] A.C. 675

⁴⁴ British Movietononews per Lord Simon «the parties to an executory contract are often faced in the course of carrying it out, with a turn of events which they did not at all anticipate – a wholly abnormal rise of fall in prices, a sudden depreciation of currency, an unexpected obstacle to the execution or the like. Yet this does not in itself affect the bargain which they have made». Άλλωστε και στην υπόθεση *The super Servant Two* ο λόρδος Roskill διατύπωσε την θέση ότι ο θεσμός της frustration «not lightly to be invoked to relieve contracting parties of the normal consequences of imprudent commercial bargains».

⁴⁵ G. Treitel, όπ.π., σελ. 887

του συγκριμένου σκοπού, ήταν δικαιολογημένο η σύμβαση να αποδεσμεύσει πλέον τα συμβαλλόμενα μέρη. Ενόψει λοιπόν αυτών, η περίπτωση αυτή αποτελεί περίπτωση στην οποία η σύμβαση λύθηκε λόγω ματαίωσης του σκοπού της, η οποία συνιστά ένας από τους λόγους που όπως αναφέρθηκε στην αρχή της παρούσας μπορεί να εφαρμοστεί ο θεσμός της frustration. Η περίπτωση όμως αυτή, μετά την υπόθεση *Krell v Henry*, δεν εμφανίστηκε ξανά στην αγγλική νομολογία.

Για να γίνει κατανοητή η περίπτωση της frustration of purpose, της λύσης δηλαδή μιας σύμβασης ενόψει της ματαίωσης του σκοπού της, συχνά γίνεται αντιπαραβολή της *Krell v Henry* με την υπόθεση *Herme Bay Steamboat*⁴⁶. Στην περίπτωση αυτή ο εναγόμενος μίσθωσε από την ενάγουσα εταιρεία ένα πλοίο με τη ρητώς διατυπωθείσα πρόθεση να εξασφαλίσει στο κοινό που επιθυμούσε, την παρακολούθηση της επιθεωρήσεως του στόλου από τον βασιλιά και περαιτέρω την διενέργεια μιας ημερήσιας κρουαζιέρας γύρω από τον στόλο. Ωστόσο, μολονότι όπως ανωτέρω ελέγχθη η διαδικασία ενθρονίσεως στην περίπτωση αυτή ματαιώθηκε το δικαστήριο δεν δέχθηκε την λύση της σύμβασης, κρίνοντας ότι ο μισθωτής διατηρούσε το δικαίωμα να εκτελέσει κανονικά τον έτερο σκοπό για τον οποίο προέβη στην κατάρτιση της σύμβασης. Έτσι η δυνατότητα πραγματοποίησης του έτερου σκοπού φάνηκε ότι αποτέλεσε τον λόγο διαφορετικής αντιμετώπισης σε σχέση με την *Krell v. Henry*⁴⁷.

1.3. Η θεωρία της δίκαιης και εύλογης λύσης

Τα δυσχερή ζητήματα που ανακύπτουν κατά την ερμηνεία της βούλησης των μερών, στην οποία καταλήγουν οι ανωτέρω θεωρίες, επιχειρήθηκε να υπερκεραστούν με την θεωρία της δίκαιης και εύλογης λύσης, με την οποία αναζητήθηκαν λύσεις προσαρμοσμένες στις αρχές της επιείκειας και της δικαιοσύνης. Σε μια πρώιμη φάση ανάπτυξης της θεωρίας αυτής παρατηρούμε ότι ο Lord Sumner διατύπωσε την θέση ότι ο θεσμός της frustration αποτελεί «μία κατασκευή μέσω της οποίας οι κανόνες για την υποχρεωτικότητα των συμβάσεων συμφιλιώνονται με μια ειδική εξαίρεση που απαιτεί η δικαιοσύνη⁴⁸».

Ωστόσο, τις βάσεις για την θεωρία αυτή έθεσε ο Λόρδος Wright στην δεκαετία του 1940, όταν στην μεν υπόθεση *Constantine Steamship*⁴⁹ υποστήριξε ότι «όταν το δικαστήριο αποφασίζει ότι μία σύμβαση λύθηκε, ασκεί τέτοιες εξουσίες ώστε να επιτύχει ένα δίκαιο και λογικό αποτέλεσμα», στην δε υπόθεση *Denny Mott* υποστήριξε ότι «κατά την εκτίμηση των

⁴⁶ *Herme bay Steamboat Co v. Hutton* [1903] K.B. 683, βλ. και σχόλιο Scrutton, *Scrutton on charterparties and bills of lading*, 22^η έκδ, σελ. ότι «the decision in *Herme Bay Co v Hutton*, differs not as to the principle but as to its application to the facts»

⁴⁷ *J. Wladis*, όπ.π. σελ. 1618

⁴⁸ *Hirji Mulji v Cheong Yue SS Co Ltd* [1926] A.C. 497, 510

⁴⁹ [1942] A.C. 154, 182-187

πραγματικών περιστατικών ένα δικαστήριο οφείλει να αποφασίζει σε συνδυασμό με το τι θεωρείται για αυτό δίκαιο και εύλογο⁵⁰».

Υπό την έννοια αυτή, το δικαστήριο μόνο του εντοπίζει τα κριτήρια στην βάση των οποίων θα κρίνει τι θεωρεί εύλογο, προσθέτως δε το δικαστήριο διαθέτει την εγγενή δύναμη να μην παραμείνει προσκολλημένο στους ρητούς όρους της σύμβασης, αλλά να προχωρήσει και να κάνει τις αλλαγές, που κρίνει δίκαιες και εύλογες υπό τις νέες συνθήκες. Βασικό μειονέκτημα της θεωρίας αυτής αποτελεί το γεγονός ότι έρχεται σε σύγκρουση με την βασική αφετηριακή σύλληψη ότι τα μέρη είναι αυτά και όχι το δικαστήριο που καταρτίζουν την σύμβαση και ότι το δικαστήριο πρέπει απλώς να επιβάλλει την εκτέλεσή της όπως το περιεχόμενό της έχει διαμορφωθεί από τα μέρη, χωρίς την διακριτική ευχέρεια να τροποποιεί αυτό προς την κατεύθυνση που θεωρεί το ίδιο ότι είναι εύλογη και δίκαιη. Αντίθετα, παρέχοντας στο δικαστήριο την ευχέρεια να εντοπίζει μόνο του τι θεωρεί δίκαιο και εύλογο η θεωρία αυτή λαμβάνει εμφανείς αποστάσεις από την αρχή των απόλυτων συμβάσεων που αποτελεί βασική προτεραιότητα του αγγλικού δικαίου, ως υιοθετήθηκε στην υπόθεση *Paradine*, βάλλοντας με τον τρόπο αυτό και κατά της αρχής περί της ιερότητας των συμβάσεων⁵¹. Επίσης, μειονέκτημα της θεωρίας αυτής αποτελεί το γεγονός ότι με βάση αυτή μία σύμβαση μπορεί να οδηγηθεί στην λύση ακόμη και στην περίπτωση που ως μοναδικό αποτέλεσμα της μεταβολής των συνθηκών αποτελεί η περιέλευση των μερών σε οικονομικά επαχθέστερη θέση, αποτέλεσμα όμως που δεν αρκεί από μόνο του για να τύχει εφαρμογής ο θεσμός της frustration⁵².

Η διατύπωση της θεωρίας αυτής επέτρεψε να θεωρηθεί ότι η εφαρμογή της μπορεί να οδηγήσει ακόμη και στην αναπροσαρμογή του συμβατικού περιεχομένου αφού και αυτή η επιλογή μπορεί να οδηγήσει σε δίκαιο και εύλογο αποτέλεσμα. Τελικώς όμως το αποτέλεσμα αυτό δεν έγινε αποδεκτό, καθώς επικράτησε η θέση ότι το αποτέλεσμα και οι έννομες συνέπειες της frustration δεν μπορούν να επηρεαστούν από την θεωρία αυτή, η οποία περιορίζεται μόνο στην διατύπωση των προϋποθέσεων για την εφαρμογή της.

1.4. Θεωρία της θεμελιώδους ή ριζικής μεταβολής της φύσης της συμβατικής υποχρέωσης (change in the obligation theory)

Στην υπόθεση *Davis Contractors Ltd v. Fareham Urban District Council*⁵³ ο Λόρδος Radcliffe ανέπτυξε ενδεχομένως την πιο αποδεκτή από τις θεωρίες, και αυτή που έτυχε της πιο

⁵⁰ *Denny Mott & Dickinson, Ltd v James B Fraser & Co* [1944] A.C. 265, 274-276, βλ. John Henry Schlegel, όπ.π, σελ. 426

⁵¹ L. Fengming, όπ.π., σελ. 270

⁵² *Anson's*, όπ.π. σελ 486

⁵³ [1956] A.C. 696, 729

θερμής αποδοχής⁵⁴. Σύμφωνα με αυτήν λύση της σύμβασης στις περιπτώσεις που εξετάζουμε λαμβάνει χώρα όταν «το δίκαιο αναγνωρίζει ότι χωρίς υπαιτιότητα κάποιου μέρους μία συμβατική υποχρέωση καθίσταται αδύνατη να εκπληρωθεί ενόψει του ότι οι συνθήκες υπό τις οποίες καλείται πλέον να εκπληρώσει ο οφειλέτης θα την καθιστούσαν την υποχρέωση αυτή κάτι εντελώς διαφορετικό από αυτό που αρχικά αναλήφθηκε με την σύμβαση⁵⁵».

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι αυτή η θεωρία έχει γίνει αποδεκτή από το House of Lords σε δύο μεταγενέστερες αποφάσεις του, στην υποθεση *National Carriers Ltd v. Panalpina (Northern) Ltd*⁵⁶ και στην υπόθεση *Pioneer Shipping Ltd v. B.T.P. Tioxide Ltd (The Nema)*⁵⁷. Στην πρώτη ο βασικός ορισμός του Λόρδου Radcliff ενισχύθηκε από τον Λόρδο Simon ο οποίος προσέθεσε ότι η λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration επέρχεται όταν το περιστατικό που εμφιλοχωρεί διαφοροποιεί την φύση των βασικών συμβατικών υποχρεώσεων, ώστε αμφότερα τα μέρη εύλογα πλέον να θεωρούν ότι δεν είναι δίκαιο να εκτελέσουν την μεταξύ τους σύμβαση υπό τις νέες συνθήκες.

Τέλος, ο Λόρδος Roskill προχώρησε περαιτέρω υποστηρίζοντας ότι από τότε που το House of Lords αποδέχτηκε την θεωρία του Λόρδου Radcliff⁵⁸ «δεν είναι πλέον αναγκαίο στις μελλοντικές υποθέσεις, όπου ανακύπτουν υποθέσεις λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, να αναζητήσει κανείς πίσω μεταξύ των προγενέστερων αποφάσεων σε αυτόν τον τομέα δικαίου όπου ακόμη η θεωρία ήταν σε “παιδική” ηλικία».

Ενόψει των ανωτέρω, συνοψίζοντας, πρέπει να σημειώσουμε, ότι ασχέτως του τι μπορεί να ειπωθεί σε άλλες υποθέσεις, η θεωρία του Λόρδου Radcliffe υπερσχύει στο αγγλικό δίκαιο σήμερα⁵⁹, αν και η θέση αυτή δεν είναι αδιαμφισβήτητη καθώς το ίδιο θα μπορούσε να λεχθεί και για την θεωρία της δίκαιης λύσης⁶⁰, ενώ η εφαρμογή της, όπως θα καταδειχθεί από τις υποθέσεις που είναι γνωστές ως *Suez Cases* (της περιόδου 1960), μπορεί να οδηγήσει ανεπιεικείς θέσεις.

Πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την θεωρία αυτή προκειμένου να κριθεί αν συντρέχει περίπτωση λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration πρέπει να προηγηθεί ερμηνεία της σύμβασης, στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να δοθεί έμφαση στην διερεύνηση της φύσης της και στις συνθήκες υπό τις οποίες καταρτίστηκε, με απώτερο στόχο το δικαστήριο να διαμορφώσει εικόνα του βασικού της σκοπού. Μετά από την διεργασία αυτή το δικαστήριο

⁵⁴ Anson's law of Contract, όπ.π., σελ. 544

⁵⁵ Βλ. και υποσημείωση 17

⁵⁶ [1981] A.C. 675, 700

⁵⁷ [1981] A.C. 239

⁵⁸ Βλ. R.Glenn Bauer, Effects of War on Charter parties, 13 Tul. Mar. L.J. 13,24 (1988), σελ 443

⁵⁹ Μεταξύ άλλων βλ. και B. Mak, Physical impossibility and frustration, Arbitration, 1998, σελ. 143

⁶⁰ βλ. Α. Καραμπατζός, όπ.π., σελ. 299

συγκρίνοντας τις αρχικές συνθήκες κατάρτισης της σύμβασης και τις συνθήκες που διαμορφώθηκαν κατά τον χρόνο επίκλησης της αρχής, αναζητά αν μπορεί να καταλήξει στο πόρισμα ότι η εκτέλεση της σύμβασης υπό τις νέες συνθήκες καθιστά την σύμβαση από την άποψη του σκοπού της μία εμπορική συναλλαγή εντελώς διαφορετική. Κατά τον σχηματισμό της κρίσης του αυτής, το δικαστήριο εφαρμόζει σε αντίθεση με την θεωρία του σιωπηρού όρου, αντικειμενικά κριτήρια, ενόψει του ότι η λύση της σύμβασης λόγω απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών δεν εξαρτάται από την βούληση των μερών.

Η παράθεση των ανωτέρω θεωριών εκτός της ιστορικής της αξίας, έχει και έντονο πρακτικό ενδιαφέρον. Έτσι, στην υπόθεση *W.F. Tatem Ltd v Gamboa*, εφαρμόζοντας το δικαστήριο την θεωρία του δικαιοπρακτικού θεμελίου, άφησε περιθώριο να νοηθεί ότι το δικαστήριο μπορούσε να εφαρμόσει τον θεσμό της frustration και να οδηγηθεί στην λύση της σύμβασης ακόμη και στην περίπτωση που τα μέρη είχαν προβλέψει τις συνθήκες που δημιουργήθηκαν. Περαιτέρω, στην υπόθεση *Davis Contractors* το δικαστήριο επί τη βάσει της θεωρίας του δικαιοπρακτικού θεμελίου δεν μπορούσε να ακυρώσει την διαιτητική απόφαση, καθώς το ζήτημα περί της εξαφάνισης του δικαιοπρακτικού θεμελίου ήταν ζήτημα πραγματικό, ωστόσο μπορούσε να πράξει τούτο επί τη βάσει της implied term θεωρίας καθώς κατά αυτήν το ζήτημα ερμηνείας ήταν ζήτημα νομικό.

Κεφάλαιο Β: Εισαγωγή στον χώρο των συμβάσεων ναύλωσης

1. Φυσική αδυναμία – Η απώλεια του πλοίου ως περιστατικό που προκαλεί εφαρμογή του θεσμού της frustration

Εισαγωγικά πρέπει να αναφερθεί ότι απώλεια του πλοίου στις συμβάσεις ναύλωσης στοιχειοθετείται στην περίπτωση της υλικής καταστροφής του, όταν για παράδειγμα αυτό βυθιστεί, καταστραφεί, ή υποστεί ζημίες τέτοιας έκτασης οι οποίες δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν αλλά και στην περίπτωση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης του απωλέσει, όχι παροδικά, την φυσική του εξουσία επ' αυτού⁶¹. Το τελευταίο μπορεί να συμβεί στην περίπτωση πειρατείας. Παρενθετικά αναφέρουμε ότι στην μελέτη αυτή δεν θα μας απασχολήσουν οι περιπτώσεις όπου για την απώλεια του πλοίου ευθύνεται ο εκναυλωτής, όταν για παράδειγμα η απώλεια του πλοίου αποδίδεται στην αναξιοπλοΐα, ή αντίστροφα για την απώλεια του πλοίου ευθύνεται ο ναυλωτής όταν για παράδειγμα ο τελευταίος παραβαίνει την υποχρέωσή του να υποδεικνύει ασφαλείς λιμένες⁶². Στις περιπτώσεις αυτές το συμβαλλόμενο μέρος που παραβαίνει

⁶¹ Βλ. Δημήτρη Χριστοδούλου, Προϋποθέσεις και αποτελέσματα της εγκατάλειψης στη θαλάσσια ασφάλιση, σελ. 180, όπου και περαιτέρω ανάλυση, Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, *Time Charters*, σελ. 477

⁶² Βλ. Simon Baughen, *Shipping Law*, 6^η εκδ. σελ. 263

την αντίστοιχη υποχρέωσή του θα ευθύνεται απέναντι στο άλλο μέρος και θα είναι υπόχρεο για αποζημίωση, η δε εφαρμογή του θεσμού της frustration θα εμποδίζεται καθώς θα πρόκειται για περιπτώσεις πρόδηλης self induced frustration, φυσικής δηλαδή αδυναμίας παροχής, η οποία προκλήθηκε από υπαιτιότητα του ίδιου του εκναυλωτή ή ναυλωτή αντίστοιχα.

Η απώλεια του πλοίου και τα περιστατικά που συνδέονται με αυτήν μπορεί να προβλέπονται πλήρως στην σύμβαση ναύλωσης, με αποτέλεσμα η σύμβαση να ρυθμίζει τα δικαιώματα των μερών στις περιπτώσεις που το πλοίο απωλεσθεί υπό την έννοια που στην αρχή της παρούσας αναφέρθηκε (ship loss clauses)⁶³. Αν βέβαια στην σύμβαση δεν περιέχεται σχετική πρόβλεψη, πράγμα σπάνιο, και για την απώλεια του πλοίου δεν είναι υπαίτιο κάποιο συμβαλλόμενο μέρος, τότε θα πρόκειται για περίπτωση φυσικής αδυναμίας, παρόμοιας με αυτήν της υπόθεσης *Paradine*, οπότε θα επέρχεται λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration και η απαλλαγή των μερών από την υποχρέωση της περαιτέρω εκτέλεσής της⁶⁴. Υποστηρίζεται ότι στο ίδιο αποτέλεσμα, ήτοι λύση της σύμβασης λόγω στοιχειοθέτησης της αδυναμίας σε πραγματικό επίπεδο μπορεί να οδηγηθεί η σύμβαση και στην περίπτωση που απωλεσθεί ή καταστραφεί κάτι ουσιώδες για την εκτέλεση της σύμβασης με βάση τους όρους της⁶⁵.

Είναι σύνηθες όμως, κάποιες ρήτρες από αυτές που αναφέρονται στο ενδεχόμενο απώλειας του πλοίου, να περιέχουν απλώς πρόβλεψη περί αναστολής καταβολής του ναύλου⁶⁶. Στην τελευταία περίπτωση ανακύπτει το ζήτημα αν η πρόβλεψη αυτή επαρκεί για να θέσει εκποδών την εφαρμογή του θεσμού της frustration ή αν υπάρχει ακόμη περιθώριο για την εφαρμογή της, η οποία στην περίπτωση των συμβάσεων ναύλωσης κατά χρόνο και των συμβάσεων bareboat θα ενεργοποιήσει, όπως θα δούμε σχετικώς, την εφαρμογή του Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943.

Στην αναζήτηση αυτή χρήσιμη βοήθεια μπορεί κανείς να αντλήσει από την υπόθεση *Blame Steamships Ltd v Minister of Transport*⁶⁷, στην οποία με αφορμή τα ιδιαίτερα πραγματικά περιστατικά που έδωσαν αφορμή για την ερμηνεία της ρήτρας που μας απασχολεί, το δικαστήριο διατύπωσε ως *obiter*, την θέση ότι το αποτέλεσμα της λύσης της σύμβασης εμπεριέχεται στην πρόβλεψη ρήτρας η οποία αναφερόμενη στην περίπτωση απώλειας του

⁶³ Τέτοιες είναι οι ρήτρες η ρήτρα 15 του ναυλοσυμφώνου *Baltimex* 1939, η ρήτρα 10 του ναυλοσυμφώνου *Gentime*, η ρήτρα 16 του ναυλοσυμφώνου *NYPE* 46 και η ρήτρα 20 του *NYPE* 93, η ρήτρα 18 του ναυλοσυμφώνου *Intertanktime* 80, η ρήτρα 20 του *Shelltime* 4, η ρήτρα 3(d) του *STB Time*.

⁶⁴ Χαρακτηριστική ως προς τούτο είναι η υπόθεση *Nickoll & Knight v. Ashton, Edridge & Co* [1901] 2 K.B.126, στην οποία η σύμβαση ναύλωσης (φορτίου με σπόρους βαμβακιού) λύθηκε και τα μέρη αποδεσμεύτηκαν από αυτήν, επειδή το πλοίο που καθορίστηκε στην σύμβαση ναύλωσης μετά την προσάραξή του απώλεσε την αξιοπλοΐα του.

⁶⁵ *Scrutton on charterparties and bills of lading*, 22η έκδ., 31

⁶⁶ Ρήτρα 15 *Baltimex* 1939. Το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής δεν πρέπει να συγχέεται με την ρήτρα *off-hire*, καθώς η τελευταία καλύπτει το ενδεχόμενο προσωρινής μη διαθεσιμότητας του πλοίου.

⁶⁷ [1951] 2 KB 965 (C.A.)

πλοίου κάνει λόγο μόνο περί αναστολής καταβολής του ναύλου, ώστε να μην τίθεται ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration⁶⁸. Επί συμβάσεως ναύλωσης by demise, του σκάφους Empire Gladstone, η διάρκεια της οποίας ορίστηκε πενταετής, ο ναυλωτής ανέλαβε την υποχρέωση να ασφαλίσει το πλοίο μέχρι το ποσό των 130.000£, διατηρούσε δε το δικαίωμα να προβεί στην εξαγορά του πλοίου στην τρέχουσα αξία του, υπό τον όρο ότι θα έπραττε τούτο 3 μήνες πριν λήξη της σύμβασης. Στις 5 Σεπτεμβρίου 1950 το πλοίο προσάραξε και καταστράφηκε ολοσχερώς, δύο μέρες δε αργότερα, ο ναυλωτής δήλωσε ότι θα ασκήσει το δικαίωμα αγοράς του πλοίου⁶⁹, όμως το Court of Appeal, έκρινε ότι η σύμβαση είχε λυθεί ήδη από την καταστροφή του πλοίου πριν την άσκηση του δικαιώματος του ναυλωτή⁷⁰. Ενόψει της θέσης αυτής, περιπτώσεις εφαρμογής της αρχής της frustration με αφορμή την απώλεια του πλοίου θα είναι σπάνιες⁷¹. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι η λύση της σύμβασης με τον τρόπο που αναφέρθηκε, καθιστά ανίσχυρη την ρήτρα περί υποκατάστασης του πλοίου (substitution clause), εκτός και αν η ρήτρα αυτή έχει διατυπωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει λόγος περί ύπαρξης δυνατότητας υποκατάστασης του πλοίου μετά την καταστροφή του αρχικού ορισθέντος^{72,73}.

⁶⁸ Σημειώνουμε όμως ως προς το ζήτημα τούτο, το δικαστήριο δεν έλαβε ξεκάθαρη θέση αν τελικώς η σύμβαση στην περίπτωση αυτή τερματίστηκε με τον θεσμό της frustration ή αν τελικώς θεωρήθηκε ότι υφίσταται σιωπηρός όρος που οδήγησε στην λύση της. Αφορμή για την διατύπωση αυτής της αμφισβήτησης έδωσαν τα όσα υποστήριξε ο δικαστής Morris. ότι «This ship. . . was on Sept. 6 in such a state that she could not again be used for the purposes of the charter. There must, I think, be implied into the contract a term to the effect that in those circumstances the charter-party was at an end», όπως επίσης και ότι «I have come to the conclusion that it is necessary to imply a term in the charterparty to the effect that as from the time when hire- payments cease to be due, the charter-party terminates. Such termination would end the hiring, and its date would mark 'the expiration' of the charterparty.»

⁶⁹ Ο ναυλωτής με τον τρόπο αυτό επιδίωξε να κερδίσει την διαφορά μεταξύ της χαμηλής αξίας του πλοίου και του ασφαλισματος που θα εισέπραττε σε περίπτωση πραγματοποίησης της εξαγοράς του πλοίου. Επίσης εκείνο που προκύπτει από την υπόθεση αυτή είναι και το ότι μία σύμβαση ναύλωσης μπορεί να λυθεί όχι μόνο από την ολική απώλεια του ναυλωμένου πλοίου, αλλά και όταν το πλοίο είναι τόσο ζημιωμένο που οι ζημιές του αυτές ισοδυναμούν με ολική του καταστροφή και απώλεια ως μέσο άσκησης επιχειρηματικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

⁷⁰ Αντίθετη θέση εκφράζεται στην έκδοση 2003 του βιβλίου Time charters των Wilford, Coghlin και Kimball σελ. 439, όπου σχετικά με την παρόμοια ρήτρα 16 του NYPE αναφέρεται ότι «are incomplete provisions, so that in appropriate circumstances the doctrine of frustration will apply to discharge the parties automatically and the term as to repayment of hire may be modified by the law reform (Frustrated Contracts) Act 1954».

⁷¹ Ωστόσο, στην υπόθεση Terkol Rederierne v Petroleo Brasileiro Sa (*The Badagry*)[1985] 1 Lloyd's Rep 395 το Court of Appeal, φάνηκε ότι αμφιταλαντεύεται ως προς την ερμηνεία της ρήτρας που εξετάζουμε υπολαμβάνοντας ότι θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο θεσμός της frustration. Ειδικότερα, επιλαμβανόμενο υποθέσεως χρονοναύλωσης με ναυλοσύμφωνο NYPE 46 διάρκειας οκτώ ετών, η ρήτρα 16 του οποίου έχει παρόμοια όπως και η εξεταζόμενη ρήτρα διατύπωση, στην οποία το πλοίο καταστράφηκε εξαιτίας πυρκαγιάς και έκρηξης στο μηχανοστάσιό του, το δικαστήριο διατύπωσε την θέση ότι «it was eventually agreed by Mr bateson {for the owner} that the charterer would not need the second sentence to excuse him from continuing to pay hire after the loss of the vessel. This would follow either on the basis of frustration or by reason of a necessary implication from the provisions of the first sentence of clause 16».

⁷²βλ. Niarchos v. Shell Tankers [1961] 2 Lloyd's rep 496, υπόθεση στην οποία ο δικαστής McNair έκανε λόγο περί λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration μετά την ολική απώλεια του πλοίου.

⁷³ Με τον τρόπο αυτό το δικαστήριο έπαιρνε απόσταση από την θέση που είχε υιοθετηθεί στην υπόθεση Societe Anonyme Maritime et Commerciale v. Anglo-iranian Oil [1953] 2 Lloyd's Rep 466 , 469

1.1. Commercial Loss – Η Θέση

Ζήτημα ανακύπτει στην περίπτωση που το πλοίο δεν έχει καταστραφεί ολοσχερώς, αλλά έχει υποστεί ζημίες σε τέτοια έκταση, ώστε η αποκατάστασή τους κρίνεται ασύμφορη⁷⁴, καθώς εκτιμάται ότι η εμπορική του αξία μετά την αποκατάσταση θα υπολείπεται του κόστους αποκατάστασης (commercial loss). Η περίπτωση που εξετάζουμε υπό όρους ελληνικού ναυτικού ασφαλιστικού δικαίου θυμίζει την πρόβλεψη της διάταξης του άρθρου 281 εδ. β ΚΙΝΔ, η οποία εισάγει όρια ως προς την οικονομική επιβάρυνση για την αποκατάσταση της ζημίας του πλοίου.

Η αγγλική νομολογία επιχειρεί να αντιμετωπίσει τις περιπτώσεις αυτές υπό το πρίσμα όρων που εξαιρούν την ευθύνη του εκναυλωτή για απώλεια που προκλήθηκε από θαλάσσιο κίνδυνο⁷⁵. Με τον τρόπο αυτό η αγγλική νομολογία καταλήγει στην απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη του για την μη εκτέλεση της σύμβασης, καθώς υιοθετεί την θέση ότι οι όροι αυτοί κατατείνουν στην προστασία του, έτσι ώστε στην περίπτωση που το κόστος αποκατάστασης των ζημιών που έχει υποστεί το πλοίο υπερβαίνει την αξία του και ο εκναυλωτής δεν επιλέξει να τις αποκαταστήσει να μην γεννάται ζήτημα ευθύνης του από την μη εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης. Υπό την εκδοχή αυτή καθίσταται σαφές ότι στις περιπτώσεις αυτές, δεν τίθεται ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration.

1.2. The Kyla⁷⁶ – η αμφισβήτηση της θέσης

Η αμφισβήτηση της θέσης ως προς το ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration τέθηκε στην περίπτωση της υπόθεσης *the Kyla*, υπόθεση στην οποία το πλοίο μετά από σύγκρουση υπέστη εκτενείς ζημίες, οι οποίες υπερέβαιναν κατά πολύ την εμπορική του αξία, η σχετική δε σύμβαση ναύλωσης περιείχε όρο ότι ο εκναυλωτής είχε την υποχρέωση καθ' όλη την διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης, να διατηρεί το πλοίο ασφαλισμένο σε αξία που υπερέβαινε κατά πολύ την αξία αποκατάστασης των ζημιών που είχε υποστεί κατά την σύγκρουση. Υπό τα δεδομένα αυτά ο εκναυλωτής μετά την σύγκρουση επικαλέστηκε ότι η σύμβαση ναύλωσης είχε λυθεί με την εφαρμογή του θεσμού της frustration.

Στην υπόθεση αυτή, σε αντίθεση με τις περιπτώσεις όπου το ζήτημα της αδυναμίας εκτέλεσης της σύμβασης λόγω ζημιών που υπέστη το πλοίο αντιμετωπίστηκε στο πλαίσιο των όρων που αναφέρθηκαν ανωτέρω, για πρώτη φορά τέθηκε ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της

⁷⁴ Βεβαίως ο πλοιοκτήτης πάντα έχει την υποχρέωση αξιοπλοΐας καθόλη την διάρκεια της σύμβασης

⁷⁵ Πρόκειται για την γνωστή ως “perils of the sea” ρήτρα. Αναφέρουμε ότι τέτοιας ρήτρης, οι οποίες απαριθμούν περιστατικά η επέλευση των οποίων οδηγεί στην απαλλαγή του εκναυλωτή ή του ναυλωτή από την ευθύνη τους, περιέχονται σε πολλά ναυλοσύμφωνα και ενδεικτικά : στο ναυλοσύμφωνο *Baltim* 1939 (ρήτρα 12), *Gentime* (ρήτρα 19), *NYPE* 46 (ρήτρες 16 και 24), *NYPE* 93 (ρήτρες 21 και 31^α), *Intertanktime* 80 (ρήτρα 28), *BPTIME* (ρήτρα 35.1), *Shelltime* (ρήτρα 27^α)

⁷⁶ *Bunge SA v Kyla Shipping Co Ltd (The “Kyla”)* [2012] EWHC 3522 (Comm), βλ. Th.Nikaki, *International Recent Development : United Kingdom*, 37 *Tul. Mar. L. J.* 591,604 (2013), σελ. 599 -601 για σύντομη περιγραφή της υπόθεσης

frustration. Τελικώς, ο ισχυρισμός περί λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration δεν έγινε αποδεκτός, ο λόγος δε για τον οποίο δεν κατέστη εφικτό να ευδοκιμήσει η αξίωση αυτή του εκναυλωτή οφειλόταν στο γεγονός ότι η ρήτρα που τον υποχρέωνε να διατηρεί ασφάλεια hull and machinery σε ύψος που υπερέβαινε κατά πολύ την αξία του πλοίου, θεωρήθηκε ότι λειτουργούσε ως λόγος αποκλεισμού εφαρμογής του θεσμού της frustration, τούτο δε καθώς η ύπαρξη αυτής δημιουργούσε το έρεισμα να θεωρηθεί ότι τα μέρη με τον τρόπο αυτό όχι μόνο είχαν προβλέψει και ρυθμίσει την περίπτωση αυτή αλλά επιπροσθέτως, κατά την κατανομή του κινδύνου είχαν επιρρίψει αυτόν στον εκναυλωτή. Έχει αξία να σημειωθεί ότι η κρίση του δικαστηρίου στην υπόθεση *the Kyla*, επανέφερε στο προσκήνιο την μεγάλη σημασία που έχει η συνολική θεώρηση της σύμβασης, των όρων περί της ασφαλιστικής κάλυψης συμπεριλαμβανομένων, πριν κάποιο συμβαλλόμενο μέρος προβεί στην διατύπωση του αιτήματος λύσης της με τον θεσμό της frustration.

Βέβαια, μετά την υπόθεση *the Kyla*, ζήτημα ανοιχτό παραμένει η περίπτωση που η σύμβαση δεν περιέχει την ανωτέρω ρήτρα, το δε κόστος αποκατάστασης υπερβαίνει την εμπορική αξία του πλοίου ⁷⁷. Τούτο καθώς το επιχείρημα ότι η σύμβαση ναύλωσης στην υπόθεση *the kyla*, δεν είχε λυθεί με την εφαρμογή του θεσμού της frustration λόγω της ύπαρξης της προαναφερθείσας ρήτρας ασφαλιστικής κάλυψης, άφησε περιθώριο εφαρμογής του θεσμού στην αντίθετη περίπτωση. Η υιοθέτηση της άποψης αυτής δημιουργεί ζητήματα στο δίκαιο της frustration και εγείρει ερωτήματα όχι μόνο αναφορικά με την ταυτότητα του περιστατικού που προκαλεί frustration της σύμβασης ναύλωσης αλλά και του ακριβούς χρονικού σημείου επέλευσης αυτής. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι στις περιπτώσεις αυτές, frustration της σύμβασης επέρχεται κατά την επέλευση του γεγονότος που την προκαλεί. Περαιτέρω όμως, στην περίπτωση που γίνει αποδεκτή η θέση περί λύσης της σύμβασης με τον θεσμό που εξετάζουμε, η σχέση των συμβαλλομένων στην σύμβαση ναύλωσης μερών μπορεί να έχει την ακόλουθη εξέλιξη, ήτοι ο εκναυλωτής από την μία πλευρά να δύναται να αποκαταστήσει την ζημία και συγχρόνως από την άλλη πλευρά να επικαλείται frustration της σύμβασης ναύλωσης, ισχυρισμός που θα κατατείνει στην απαλλαγή του από την υποχρέωση εκτέλεσης της σύμβασης.

Επίσης, στην εξεταζόμενη ανωτέρω περίπτωση, λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration θα μπορούσε να επικαλεστεί και ο ναυλωτής. Ενόψει των ζητημάτων αυτών, υποστηρίζεται ότι στις περιπτώσεις που η αξία αποκατάστασης υπερβαίνει την αξία του πλοίου, χωρίς να τίθεται ζήτημα αναλογίας με την υπόθεση *the Kyla*, ορθότερη παρίσταται η λύση να παρέχεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να μην προβεί στην αποκατάσταση της ζημίας χωρίς

⁷⁷ Βλ. σχόλιο στην ιστοσελίδα της δικηγορικής εταιρείας Ince & Co <http://www.incelaw.com/en/knowledge-bank/no-frustration-of-charterparty>

να τίθεται ζήτημα ευθύνης του καθώς θα βρίσκεται υπό την προστασία της σχετικής ρήτρας, τα δε μέρη να απαλλάσσονται από την υποχρέωση περαιτέρω εκτέλεσης της σύμβασης, λόγω λύσης της με τον θεσμό της frustration.

1. 3. Καταστροφή η ζημία στο φορτίο

Στο σημείο αυτό χρήσιμες κρίνονται ορισμένες επισημάνσεις αναφορικά με την περίπτωση που αντικείμενο καταστροφής δεν είναι το πλοίο αλλά το φορτίο. Το ζήτημα αυτό αναδεικνύεται ιδιαίτερα κρίσιμο κυρίως στις περιπτώσεις ναύλωσης κατά ταξίδι, ληφθέντος υπόψη και του οικονομικού σκοπού της τελευταίας, ο οποίος συνίσταται στην μεταφορά «συγκεκριμένου φορτίου, σε συγκεκριμένο χρόνο και μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων»⁷⁸. Στις συμβάσεις αυτές, παρατηρείται ότι όταν το φορτίο έχει ολοσχερώς καταστραφεί ή έχει υποστεί εκτεταμένες ζημιές ώστε να καθίσταται αδύνατο (impossible) να μεταφερθεί στον λιμένα προορισμού, για τα περιστατικά δε αυτά δεν βαρύνονται με υπαιτιότητα τα συμβαλλόμενα μέρη, υπάρχει περιθώριο εφαρμογής του θεσμού της frustration, η οποία θα σηματοδοτήσει την λύση της σύμβασης ναύλωσης⁷⁹. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω αναφορικά με τις ζημιές που έχει υποστεί το πλοίο, στο ίδιο αποτέλεσμα οδηγούμαστε και όταν οι ζημιές που έχει υποστεί το φορτίο μπορούν να αποκατασταθούν αλλά τούτο κρίνεται οικονομικά ασύμφορο⁸⁰.

Περίπτωση που ο θεσμός της frustration, επίσης θα τύχει εφαρμογής αποτελεί η περίπτωση καταστροφής φορτίου κατά γένος ειδικού, οπότε και δεν μπορεί να τεθεί ζήτημα αντικατάστασής του⁸¹, ομοίως δε πρέπει να αντιμετωπιστεί και η περίπτωση στην οποία ζήτημα ανακύπτει ως προς την δυνατότητα ανεύρεσης πηγής εναλλακτικής για την προμήθεια του φορτίου, το οποίο όταν είναι κατά γένος μόνο ορισμένο ο ναυλωτής υποχρεούται στην αντικατάστασή του. Και πάλι η τελευταία περίπτωση πρέπει να διακριθεί από την περίπτωση που ο προμηθευτής αδυνατεί να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις απέναντι στον

⁷⁸ Α. Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 5^η έκδ., σελ. 42

⁷⁹ Julian Cooke, Timothy Young Q.C., Julian Kegny, Johnny D. Kimbal and Thomas H. Belknap Jr Voyage Charters, 4^η έκδ., σελ. 704

⁸⁰ ibid

⁸¹ Βλ. την υπόθεση the Faro, E.B. Aaby's Radeeri v. Λεπ Transport (1948) 82 LIL Rep. 465, στην οποία ο εναγόμενος ναυλωτής ναύλωσε το πλοίο Faro, για να μεταφέρει φορτίο με μαλλί από το Goole στο Rostock. Το φορτίο ήταν αποθηκευμένο στην αποθήκη στο Goole για αποστολή όταν μία από τις αποθήκες αυτές κάηκε και κατέστρεψε το φορτίο στον μεγαλύτερο βαθμό. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι η σύμβαση είχε λυθεί με την εφαρμογή της frustration, αλλά το δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορούσε να στοιχειοθετηθεί frustration, καθώς απέμεινε μία μη αμελητέα ποσότητα, αλλά κυρίως επειδή ο ναυλωτής είχε την δυνατότητα να αποκτήσει το φορτίο από άλλη πηγή.

ναυλωτή, περίπτωση η οποία δεν μπορεί να οδηγήσει στην λύση της σύμβασης ναύλωσης με τον θεσμό της frustration⁸².

1.4. Η θέση του ΚΙΝΔ στην περίπτωση απώλειας του πλοίου

Ρύθμιση του βασικού ζητήματος που αναλύσαμε ανωτέρω, περί της αδυναμίας παροχής του εκναυλωτή, συνεπεία της απώλειας του πλοίου προβλέπεται στην διάταξη του άρθρου 159 του ΚΙΝΔ, η οποία ενόψει του ότι συνιστά ρύθμιση ειδική σε σχέση με τις γενικές διατάξεις του ΑΚ περί αδυναμίας παροχής στις αμφοτεροβαρείς συμβάσεις, αποκλείει κατ'αρχήν την εφαρμογή των τελευταίων⁸³. Στην εν λόγω διάταξη αναφέρονται εκτός από την περίπτωση της απώλειας του πλοίου και ορισμένα άλλα περιστατικά που επιφέρουν λύση της σύμβασης ναύλωσης. Ωστόσο για λόγους μεθοδολογικούς στην παρούσα ενότητα, αναφερόμαστε στις περιπτώσεις εκείνες που σχετίζονται με την απώλεια και την ανικανότητα του πλοίου, σε επόμενη δε ενότητα θα αναφερθούμε και στις περιπτώσεις εκείνες που αναφέρονται σε περιστατικά που μπορεί να προκαλέσουν υπέρμετρη καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης.

Από την περιοριστική απαρίθμηση των λόγων λύσης της σύμβασης ναύλωσης στην διάταξη του άρθρου 159 παρ. 1 ΚΙΝΔ, προκύπτει ότι η σύμβαση ναύλωσης λύεται όταν το πλοίο εξαιτίας τυχαίας απώλειας, τυχαίας περιέλευσης σε κατάσταση μόνιμης ανικανότητας πλού, διαρπαγής ή λεηλάτησης μετά την κατάρτιση της σύμβασης και πριν από την έναρξη του πλού δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον συγκεκριμένο πλού⁸⁴. Το αποτέλεσμα αυτό επέρχεται ακόμη και στην περίπτωση ύπαρξης ρήτρας υποκαταστάσεως στην σύμβαση (substitute clause), καθώς και πάλι θα υπάρχει ανυπαίτια αδυναμία παροχής. Περαιτέρω, η λύση της σύμβασης στην περίπτωση που εξετάζουμε επιφέρει ελευθέρωση των μερών και απαλλαγή από κάθε άλλη υποχρέωση που απορρέει από την σύμβαση ναύλωσης. Σε περίπτωση δε που ναυλωτής έχει καταβάλει ναύλο, τούτος αναζητείται με τις διατάξεις περί αδικαιολόγητου πλουτισμού.

Όμοίως ο ΚΙΝΔ προβλέπει λύση της σύμβασης, στην περίπτωση που τα ίδια περιστατικά, ήτοι η απώλεια του πλοίου και η περιέλευση τούτου σε μόνιμη ανικανότητα, η διαρπαγή ή λεηλάτιση συμβούν μετά την έναρξη του πλου, με την διαφοροποίηση ότι η

⁸² Atisa v Aztec [1983] 2 Lloyd's Rep. 579, Societe Co- Operative Suisse des Cereales et matieres Fourrageres v La Plata Cereal Co S.A. (1947) 80 LIL Rep. 530.

⁸³ Α. Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 2^{ος}, 5^η εκδ., 2005, σελ. 259

⁸⁴ Ιωάννης Ρόκας/Γεώργιος Θεοχαρίδης, Ναυτικό Δίκαιο, 3^η έκδ., 2015, σελ. 222

ελευθέρωση του ναυλωτή από την υποχρέωση καταβολής ναύλου τελεί υπό την προϋπόθεση να μην έχει διασωθεί το φορτίο εν όλω ή εν μέρει (160 παρ. 1 ΚΙΝΔ). Αντίθετα, αν έχει διασωθεί το φορτίο εν όλω ή εν μέρει ο ναυλωτής υποχρεώνεται να καταβάλλει ναύλο για τον πλου που διανύθηκε μέχρι το σημείο που έλαβε χώρα το περιστατικό, εφόσον όμως η αξία του διασωθέντος φορτίου υπερκαλύπτει την αξία του ναύλου.

Τέλος, πριν την ολοκλήρωση των ζητημάτων που συνδέονται με το πλοίο, δύο χρήσιμες επισημάνσεις αξίζει να γίνουν. Αρχικά, περί της πρόβλεψης του ΚΙΝΔ για την περίπτωση απώλειας του πλοίου κατά τον υπό έρμα πλου μέχρι τον λιμένα φόρτωσης. Ειδικότερα, στην περίπτωση που τα μέρη με την σύμβασή τους συμπεριέλαβαν και τον υπό έρμα πλου, με βάση την προβλεπόμενη στην διάταξη του άρθρου 164 ρύθμιση του ΚΙΝΔ, στην περίπτωση αυτή επέρχεται μεν λύση της ναύλωσης αλλά αυτή συνοδεύεται από την υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλλει ναύλο, ο οποίος θα καθορισθεί κατά εύλογη κρίση. Η δεύτερη επισημάνση, συνδέεται με την περίπτωση που ανωτέρω αναφέρθηκε ως commercial loss. Ως προς αυτήν, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι στην έννοια της ανικανότητας προς πλου, που ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ, θα μπορούσε να ενταχθεί και η περίπτωση αυτή, ώστε οι προβλεπόμενες εκ των προμνησθέντων διατάξεις να καλύπτουν και την περίπτωση αυτή.

2. Η εξέταση της νομικής αδυναμίας ως λόγος που επιφέρει frustration στην σύμβαση ναύλωσης

Περίπτωση λύσης της σύμβασης ναύλωσης με την επίκληση της αρχής της frustration αποτελεί η περίπτωση, κατά την οποία μεταγενέστερη της κατάρτισης της σύμβασης αλλαγή στην νομοθεσία καθιστά την εκπλήρωση της παροχής νομικά αδύνατη. Αυτό παρατηρείται όταν κατά την άσκηση της κυριαρχικής της εξουσίας η νομοθετική εξουσία εισάγει πράξεις νομοθετικές οι οποίες επηρεάζουν την θέση των συμβαλλομένων μερών. Στις περιπτώσεις αυτές το δικαστήριο αναλαμβάνει έναν ευρύτερο ρόλο, καθώς βρίσκεται επιφορτισμένο με την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και την τήρηση και εφαρμογή της μεταγενέστερης της κατάρτισης της σύμβασης νομοθεσίας⁸⁵.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης όπου τυγχάνει εφαρμογής η αρχή της frustration αποτελεί η περίπτωση που στο πλαίσιο πολέμου η εμπορική συναλλαγή με το αντισυμβαλλόμενο μέρος καθίσταται νομικά απαγορευμένη συνεπεία απαγόρευσης διατήρησης εμπορικών συναλλαγών με εχθρό της πολιτείας. Στην υπόθεση Fibrosa⁸⁶, το Court of Appeal ασχολήθηκε με την περίπτωση σύμβασης για την πώλησης μηχανημάτων με προορισμό την

⁸⁵ G. Treitel, όπ.π., σελ. 887

⁸⁶ Fibrosa Spolka Ackcyjna v Fairbairn, Lawson Combe Barbour Ltd [1943] A.C. 32. Πρέπει να αναφερθεί ότι η σύμβαση εμπεριείχε όρο που προέβλεπε παράταση της σύμβασης σε περίπτωση πολέμου, ο οποίος όμως κρίθηκε ότι δεν μπορεί να καλύψει τη περίπτωση που ανέκυψε.

Γντύνια, στην Πολωνία, η οποία κρίθηκε ότι λύθηκε με επίκληση της αρχής της frustration όταν το λιμάνι της πόλης αυτής καταλήφθηκε από τους εχθρούς κατά την διάρκεια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου. Στην περίπτωση αυτή μολονότι η ναυτική αποστολή θα μπορούσε να εκπληρωθεί υπό την καθαρά τεχνική του όρου έννοια, παρόλαυτα η σύμβαση λύθηκε λόγω της υπερίσχυσης του δημοσίου συμφέροντος το οποίο στην προκειμένη περίπτωση επέβαλε την απαγόρευση εμπορικής συναλλαγής με τον εχθρό, έτσι ώστε να αποκλεισθεί η πιθανότητα να ενισχυθεί η οικονομία εχθρικής χώρας κατά την διάρκεια πολέμου⁸⁷.

Περαιτέρω, περιπτώσεις λύσης της σύμβασης με την επίκληση της αρχής της frustration, δύναται να ανακύψουν κατά την διάρκεια πολέμου όταν με νομοθετική παρέμβαση εισάγεται απαγόρευση εμπορίας συγκεκριμένων προϊόντων αλλά γενικότερα όταν καθιερώνεται περιορισμός ή απαγόρευση εισαγωγών και εξαγωγών. Στις περιπτώσεις αυτές, η ανάγκη προστασίας του δημοσίου συμφέροντος ανακύπτει με μικρότερη ένταση, με αποτέλεσμα να δύναται να αποκλεισθεί η εφαρμογή της αρχής της frustration με ρητή πρόβλεψη στην σύμβαση. Παράδειγμα τέτοιας ρήτρας αποτελεί η περίπτωση πρόβλεψης αναστολής της εκτέλεσης της σύμβασης για το χρονικό διάστημα της απαγόρευσης, καθώς η πρόβλεψη αυτή δεν προσκρούει στην θεσπισθείσα απαγόρευση, πρόβλεψη που δεν θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής στην περίπτωση συναλλαγής με εχθρό της πολιτείας.

Είναι προφανές ότι στις αναφερθείσες περιπτώσεις εξετάζονται ζητήματα όπου η νομοθεσία εισάγει περιορισμούς που επενεργούν στην σύμβαση, μετά την έγκυρη κατάρτισή της. Ωστόσο, ανακύπτουν περιπτώσεις όπου κατά την κατάρτιση της σύμβασης υφίσταται νομοθεσία που προβλέπει την δυνατότητα έγκυρης εκτέλεσής της μόνο υπό την προϋπόθεση λήψης έγκρισης από την πολιτεία υπό τη μορφή συνήθως χορήγησης κάποιας άδειας. Κάποια από τα ζητήματα αυτά σκόπιμο κρίνεται να τα εξετάσουμε κατά την ανάλυση των προϋποθέσεων της self induced frustration, καθώς η περίπτωση της, χαρακτηριστικής ως προς το ζήτημα τούτο, υπόθεσης *Maritime National Fish Ltd* βοηθά στην κατανόησή τους.

Ζητήματα ανακύπτουν στις περιπτώσεις μερικής και προσωρινής νομικής αδυναμίας. Στις περιπτώσεις αυτές ζητούμενο είναι η, μέσω της ορθής ερμηνείας, ανεύρεση του βασικού σκοπού της σύμβασης έτσι ώστε σε επόμενο στάδιο να κριθεί ότι η αδυναμία εκπλήρωσης αυτού θέτει σε εφαρμογή την αρχή της frustration. Χαρακτηριστικό ως προς αυτό αποτελεί το παράδειγμα της πολυετούς σύμβασης μίσθωσης, κατά την οποία προσωρινή απαγόρευση

⁸⁷ Πρέπει να αναφερθεί ότι στις περιπτώσεις αυτές οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος κατισχύουν των προβλέψεων της ρύθμισης με αποτέλεσμα η λύση της σύμβασης με την εφαρμογή της αρχής της frustration αποτελεί αδιέξοδο.

ανέγερσης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οδηγεί σε ανατροπή του δικαιοπρακτικού της θεμελίου ώστε να τεθεί ζήτημα εφαρμογής της αρχής της frustration⁸⁸.

2.1. Η θέση της ελληνικής έννομης τάξης στην περίπτωση νομικής αδυναμίας

Ζητήματα που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, δεν φαίνεται ότι έχουν προβλεφθεί στη ρύθμιση του ΚΙΝΔ. Το κενό λοιπόν αυτό θα καλυφθεί με τις ισχύουσες επί νομικής αδυναμίας προβλέψεις του ΑΚ. Ειδικότερα, η νομική αδυναμία τυγχάνει μορφή της αδυναμίας παροχής, η οποία συνεπάγεται την απαλλαγή του οφειλέτη, εκναυλωτή ή ναυλωτή.

Κεφάλαιο Γ : Το στοιχείο του χρόνου στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης

Το ότι ο χρόνος εκπλήρωσης της παροχής διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην σύμβαση ναύλωσης⁸⁹, αναδεικνύεται πολύ παραστατικά μέσα από την θέση που εξέφρασε ο Λόρδος Mustill, στην υπόθεση *the Gregos*⁹⁰, ότι δηλαδή στην εμπορική ναυτιλία ο χρόνος είναι χρήμα («*in merchant shipping, time is money*»). Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η θέση αυτή επιβεβαιώνεται από την ενδελεχή ρύθμιση που επιφυλάσσει τόσο ο νόμος (ΚΙΝΔ) όσο και το σύνολο των συμβάσεων ναύλωσης για τα ζητήματα που συνδέονται με την ακριβόχρονη εκτέλεση της σύμβασης⁹¹, συμπεριλαμβανομένων στις ρυθμίσεις αυτές ζητημάτων που σχετίζονται με την καθυστέρηση. Προσθέτως, στοιχείο ενδεικτικό της σημασίας που έχει ο χρόνος στις συμβάσεις ναύλωσης, αποτελεί και το γεγονός ότι στην περίπτωση που η σύμβαση δεν εμπεριέχει ρητή αναφορά περί της υποχρέωσης εκτέλεσής της με εύλογη επιτάχυνση (*reasonable dispatch*), η υποχρέωση αυτή θεωρείται ότι απορρέει από σιωπηρό όρο (*implied term*) ο οποίος υπάρχει στην σύμβαση. Βασικός δε στόχος της υποχρέωσης αυτής είναι η αποτροπή καθυστέρησης η οποία κατ'επέκταση μπορεί να επιφέρει ζημία στον ναυλωτή/φορτωτή⁹².

Από την άλλη πλευρά, αυτό που μόλις ειπώθηκε, ότι δηλαδή κάθε σύμβαση ναύλωσης περιέχει όρους οι οποίοι αναφέρονται σε ζητήματα καθυστέρησης, ρυθμίζοντας αντίστοιχα περιπτώσεις που ανακύπτουν κατά την διάρκεια εκτέλεσής της, αρκεί ώστε να διατυπωθεί η θέση ότι για να τύχει εφαρμογής ο θεσμός της frustration και να λυθεί δηλαδή η σύμβαση ναύλωσης λόγω καθυστέρησης που έχει προκληθεί κατά την εκτέλεσή της, η καθυστέρηση

⁸⁸ *Criklewood Property investment Trust Ltd v. Leighton's Investment Trust Ltd* [1945] A.C

⁸⁹ Ιωάννης Ρόκας/Γεώργιος Θεοχαρίδης, *Ναυτικό Δίκαιο*, Γ' έκδοση, σελ. 157., J.E. Stannard, *Frustrating Delay*, *Modern law Review* November 1983.

⁹⁰ *The gregos* [1995] 1 Lloyd's law Rep. 1 HL

⁹¹ Βλ. ΑΠ 593/1977, στην οποία διατυπώνεται η θέση περί της νομικής φύσης της σύμβασης ναύλωσης ως σύμβασης ακριβόχρονης εκτέλεσης

⁹² Η φύση της σύμβασης αποτελεί στοιχείο που αξιολογείται κατά την εκτίμηση της καθυστέρησης για να κριθεί αν αυτή είναι ικανή να προκαλέσει την λύση της λόγω frustration. βλ. *Impossibility of performance* Roy Granville McElroy

πρέπει να είναι τέτοιας έκτασης ώστε εξαιτίας της, η εμμονή στην εκτέλεση της σύμβασης να καθιστά την τελευταία «εμπορικώς ή θεμελιωδώς» διαφορετική συναλλαγή από την αρχικώς σχεδιασθείσα⁹³.

1. Η υπέρμετρη καθυστέρηση ως περιστατικό που οδηγεί στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration

Στην ενότητα αυτή θα εξετάσουμε περιπτώσεις στις οποίες το ναυλωμένο πλοίο, μολονότι εξακολουθεί να υφίσταται, ήτοι δεν έχει απωλεσθεί ή καταστραφεί (υπό τις έννοιες που αναλύθηκαν ανωτέρω), δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εκτέλεση της σύμβασης. Τούτο μπορεί να οφείλεται ενδεικτικώς στο γεγονός ότι το ναυλωμένο πλοίο έχει κατασχεθεί ή κατακρατείται από τις αρχές ενός κράτους, ή έχει επιταχθεί. Προσθέτως, ζητήματα μπορεί να ανακύψουν στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο λόγω απεργίας στον λιμένα φορτώσεως. Τα περιστατικά αυτά προκαλούν καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, η εκτέλεση της οποίας μετά την άρση του κωλύματος που προκάλεσε την καθυστέρηση δεν θα έχει πλέον χρησιμότητα για τον ναυλωτή με αποτέλεσμα να τίθεται ζήτημα λύσης της με τον θεσμό της frustration.

Παρενθετικά αναφέρουμε ότι γενικότερα με τις υποθέσεις frustration στις συμβάσεις ναύλωσης παρατηρείται η εύλογη τάση να ανακύπτουν αυτές ανά ομάδες. Η τάση αυτή οφείλεται στο ότι πολλές από αυτές τυγχάνει να εκτελούνται στον ίδιο χώρο και χρόνο και κατά συνέπεια επόμενο είναι ένα εξωτερικό γεγονός να τις επηρεάζει. Ήδη μπορεί να αναφερθεί ότι υποθέσεις frustration ανά ομάδες στις συμβάσεις ναύλωσης, έχουν ανακύψει κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, κατά τον Ισπανικό εμφύλιο πόλεμο, κατά την κρίση στην διώρυγα του Σουέζ κατά τα έτη 1956⁹⁴, όπως και από τον πόλεμο μεταξύ Ιράν-Ιράκ κατά τα έτη μεταγενέστερα του 1980.

Περίπτωση σαν αυτές που αναφέρθηκαν ανωτέρω, καθυστέρησης δηλαδή της σύμβασης ναύλωσης, είναι η περίπτωση που απασχόλησε το Court of Exchequer Chamber⁹⁵ το 1874 στην υπόθεση *Jacson v. Union Marine Insurance*⁹⁶, όταν το τελευταίο επιλήφθηκε αξιώσεως εκναυλωτή κατά της ασφαλιστικής του εταιρείας περί καταβολής του ναύλου ο οποίος, κατά τους ισχυρισμούς του, είχε απωλεσθεί πλήρως λόγω θαλασσίων κινδύνων. Για να γίνει

⁹³ Goddard J. in *Tatem v. Gamboa* (1938) 61 LIL. Rep

⁹⁴ Bernard J. Hibbitts, *The impact of the Iran-Iraq Cases in the law of Frustration of Charterparties*, JMLC Vol 16, 1985 σελ. 441

⁹⁵ Πρόκειται περί εφετείου, αρμόδιου για αστικές υποθέσεις του common law, το οποίο διατηρήθηκε μέχρι την αναμόρφωση του δικαστικού συστήματος με τους *Judicature Acts* των ετών 1873-1875

⁹⁶ (1874) L.R. 10 C.P. 125,

κατανοητή η εφαρμογή του θεσμού της frustration στην υπόθεση αυτή, αξίζει να αναφερθούμε στα πραγματικά της περιστατικά. Ειδικότερα, η υπόθεση αφορούσε ναύλωση κατά ταξίδι για την μεταφορά σιδηρογραμμών από το λιμάνι του Newport στο San Francisco, σύμφωνα με τους όρους της οποίας ο εκναυλωτής ανέλαβε την υποχρέωση να βρίσκεται το πλοίο του τον Ιανουάριο του 1872 στο λιμάνι του Newport «with all possible dispatch (dangers and accidents of navigation excepted)»⁹⁷, με σκοπό την φόρτωση του ανωτέρω φορτίου προς τον προορισμό που αναφέρθηκε. Ωστόσο, το πλοίο κατά το ταξίδι του προς το Newport, προσάραξε και απαιτήθηκε ένας μήνας για την αποκόλληση και ανέλκυσή του, συνολικά δε η επιδιόρθωσή του, η οποία έλαβε χώρα στο Liverpool, διήρκεσε μέχρι το τέλος του Αυγούστου του έτους 1872.

Ενόψει των περιστατικών αυτών, το δικαστήριο, προκειμένου να κρίνει περί της βασιμότητας της αξίωσης του εκναυλωτή, θεώρησε αναγκαίο να αξιολογήσει προηγουμένως το ζήτημα αν ο ναυλωτής όφειλε να αναμένει μέχρι την επιδιόρθωση του πλοίου με σκοπό την πρόοδο της φόρτωσής⁹⁸. Επί του ζητήματος αυτού το δικαστήριο θεώρησε ότι η καθυστέρηση που προκλήθηκε είχε ως αποτέλεσμα την λύση της, μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή, σύμβασης, καθώς έκρινε ότι αν η τελευταία ελάμβανε χώρα μετά την πλήρη επιδιόρθωση του πλοίου, θα επρόκειτο περί θαλάσσιας αποστολής πλήρως διαφορετικής από αυτήν που είχαν σχεδιάσει τα μέρη κατά την κατάρτιση της μεταξύ τους σύμβασης. Μετά την κατάληξη δε αυτή ως προς το ζήτημα αυτό, επόμενο ήταν να απορρίψει την αξίωση του εκναυλωτή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το δικαστήριο κατέληξε στο ανωτέρω πόρισμα αξιοποιώντας και την implied term θεωρία, που προαναφέραμε, ο δε σιωπηρός όρος που εντόπισε το δικαστήριο στην σύμβαση ήταν η υποχρέωση του εκναυλωτή να αφιχθεί το πλοίο του στο Newport το συντομότερο δυνατό και η ανυπαίτια αδυναμία του να ανταποκριθεί στην υποχρέωσή του αυτή, ήταν ένας από τους λόγους που επέφερε την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration⁹⁹.

1.1. Αξιολόγηση της καθυστέρησης – Η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης και η πιθανή διάρκεια του εμποδίου – το παράδειγμα της επίταξης του πλοίου

Ενόψει της εισαγωγής που επιχειρήθηκε μέσω της υπόθεσης *Jacson v. Union marine Insurance* στην προβληματική που εξετάζουμε, σαφώς προκύπτει ότι ένα από τα πλέον κρίσιμα ζητήματα που ανακύπτει στις περιπτώσεις αυτές (επίταξης, παρεμπόδισης κλπ) συνδέεται με την (χρονική) έκταση που θα πρέπει να χαρακτηρίζει το εμπόδιο που προκαλεί καθυστέρηση στην

⁹⁷ Για το ότι η ρήτρα έπαιξε ρόλο ως προς την αντιμετώπιση της υπόθεσης ως υπόθεσης που ήγειρε ζήτημα εφαρμογής της frustration και όχι περίπτωση repudiation βλ. J.E. Stannard, όπ.π. σελ. 740

⁹⁸ Anson's όπ.π. 476, J. Wladis, όπ.π. σελ. 1606.

⁹⁹ per Bramwell B «The adventure was frustrated by perils of the seas, both parties were discharged, and a loading of cargo in August would have been a new adventure, a new agreement».

εκτέλεση της σύμβασης, καθώς για να λυθεί η σύμβαση με την εφαρμογή του θεσμού της frustration, η καθυστέρηση που προκαλείται πρέπει να κριθεί υπέρμετρη¹⁰⁰.

Ειπώθηκε και ανωτέρω ότι περίπτωση καθυστέρησης στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης παρατηρείται όταν λαμβάνει χώρα επίταξη ή παρεμπόδιση κατά τον απόπλου του πλοίου¹⁰¹. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό, ένας βασικός παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του ουσιώδους ή μη χαρακτήρα της καθυστέρησης που παρατηρείται κατά την εκτέλεση της σύμβασης, αποτελεί η διάρκεια της σύμβασης που υπολείπεται, ή που πιθανολογείται ότι θα απομείνει¹⁰², προς εκτέλεση¹⁰³, ώστε στην περίπτωση που η τελευταία είναι μεγάλης διάρκειας να μην μπορεί να οδηγηθεί η σύμβαση στην λύση με την εφαρμογή του θεσμού της frustration¹⁰⁴.

Το ζήτημα αυτό απασχόλησε το House of Lords στην υπόθεση *Tamplin v Anglo-Mexican Petroleum*¹⁰⁵. Στην υπόθεση αυτή το πετρελαιοφόρο *F.A. Tamplin*, το οποίο ναυλώθηκε τον Δεκέμβριο του 1912 για πέντε χρόνια¹⁰⁶, δυνάμει σύμβασης ναύλωσης η οποία εμπεριείχε τον όρο «liberty of subletting the steamer on Admiralty or other service», τον Δεκέμβριο του 1914 επιτάχθηκε, για περίοδο την οποία αρχικά η κυβέρνηση προσδιόρισε ότι θα λήξει περί τα μέσα Ιανουαρίου του επόμενου έτους, πρόβλεψη η οποία διαψεύστηκε, καθώς αρχές Φεβρουαρίου του επόμενου έτους το πλοίο επιτάχθηκε εκ νέου, υπέστη δε εκτεταμένες τροποποιήσεις προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως αρματαγωγό/επιβατηγό. Κατά το χρόνο που η υπόθεση συζητήθηκε ενώπιον του House of Lords, για την λήξη της σύμβασης υπολείπονταν 19 μήνες, αξίζει δε να σημειωθεί ότι στην υπόθεση αυτή το συμβαλλόμενο μέρος που επικαλέστηκε την εφαρμογή της frustration ήταν ο εκναυλωτής. Ότι η αξίωση περί λύσης της σύμβασης στην βάση της frustration προβλήθηκε από τον εκναυλωτή δεν ήταν τυχαίο, καθώς η αποζημίωση που

¹⁰⁰ Καραμπατζός, όπ.π. 247 επ.

¹⁰¹ Βλ. *Heilgers v. Cambrian Steam Navigation* (1917) 34 T.L.R. 72 (C.A.), *Pacific Phosphate v Empire Transport* (1920) 36 T.L.R. 750

¹⁰² T. Coghlin, J. Kimball, A. Baker, T. Belknap, J. Kenny, *Time Charters*, 7^η, εκδ. 2014, σελ. 488

¹⁰³ Αρχικά μάλιστα αυτός θεωρήθηκε ο βασικός και καθοριστικός παράγοντας, William Herbert Page, *The development of the doctrine of Impossibility of Performance*, *Michigan Law Review*, Vol18 No 7(May 1920), σελ. 612

¹⁰⁴ *Anglo – Northern v Jones* [1917] 2 K.B. 78, *Bank Line v Capel* [1919] A.C. 435. Η περίπτωση αναφέρεται σε συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο. Στις περιπτώσεις συμβάσεων ναύλωσης κατά ταξίδι η ίδια μέθοδος ακολουθείται, διαφοροποιείται όμως ως προς το ότι στις ναυλώσεις κατά ταξίδι υπολογίζεται η συνολική διάρκεια του ταξιδιού χωρίς τα γεγονότα που μεσολάβησαν και εν συνεχεία συγκρίνεται αυτή με την συνολική διάρκεια που θα απαιτηθεί υπό το φώς των νέων δεδομένων., βλ. *Trade & Transport v. Lino kaiun Kaisha (The Angelia)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 154 Η αντίθετη όψη της θέσης αυτής, αντανακλάται στην υπόθεση *Port Line Ltd v Ben Line Steamers Ltd*, [1958] 2 Q.B. 146, υπόθεση στην οποία κρίθηκε ότι η τρίμηνη περίοδος της επίταξης σε σύμβαση ναύλωσης τριάντα μηνών δεν μπορούσε να οδηγήσει στην εφαρμογή της αρχής. Ομοίως ότι μία μικρή διάρκειας καθυστέρηση δεν μπορεί να οδηγήσει σε frustration βλ. *J.E. Stannard* όπ.π. σελ. 744, επίσης *Treitel*, όπ.π. σελ. 874

¹⁰⁵ [1916] 2 A.C. 397

¹⁰⁶ Επρόκειτο περί της πρώτης υπόθεσης χρονοναύλωσης όπου η εφαρμογή του θεσμού της frustration καλούνταν σε εφαρμογή

προσδοκούσε από το Υπουργείο Ναυτικών, υπερέβαινε τον συμφωνηθέν ναύλο που εισέπραττε από τον ναυλωτή, ο δε τελευταίος προφανώς είχε συμφέρον από την παράταση της επίταξης.

Ενόψει των πραγματικών αυτών περιστατικών, το δικαστήριο κατά πλειοψηφία (η μειοψηφία τάχθηκε υπέρ της εφαρμογής¹⁰⁷) τελικώς έκρινε ότι δεν επήλθε η λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, στην κρίση του δε αυτή κυρίαρχο ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι αν και η διάρκεια της καθυστέρησης ήταν αόριστη, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής διάρκειας της ναύλωσης, υπήρχαν ενδείξεις ότι, μετά την παύση της επίταξης, το πλοίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για αρκετό χρονικό διάστημα μέχρι την λήξη της σύμβασης ναύλωσής του. Κρίσιμος δε χρόνος για την αξιολόγηση των στοιχείων αυτών, κρίθηκε η στιγμή που έλαβε χώρα η επίταξη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η κρίση του δικαστηρίου ενδεχομένως να ήταν διαφορετική στην περίπτωση που το συμβαλλόμενο μέρος που επιδίωκε την λύση της σύμβασης ναύλωσης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration ήταν ο ναυλωτής, ο οποίος κατά την περίοδο της επίταξης θα στερούνταν τις υπηρεσίες του ναυλωμένου πλοίου και όχι ο εκναυλωτής ο οποίος από την πλευρά του θα επιδίωκε να του καταβληθεί ναύλος για το χρονικό διάστημα της επίταξης¹⁰⁸. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι στην απόφαση που εξετάζεται ο Λόρδος Atkinson διατύπωσε την ενδιαφέρουσα για την παρούσα μελέτη άποψη ότι η ρήτρα “restraint of princes”, δεν μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration.

1.2. Η περίπτωση που η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης είναι μικρή

Από την άλλη πλευρά, όταν η χρονική διάρκεια που υπολείπεται μετά την λήξη της επίταξης αναμένεται ότι θα είναι μικρή, θα είναι ευχερέστερη η κατάφαση της frustration. Η υπόθεση *the Bank Line v Capel*,¹⁰⁹ αποτελεί την αντίθετη όψη της θέσης που διατυπώσαμε ανωτέρω ως προς τον ρόλο που παίζει ο παράγοντας του υπολειπόμενου, μετά την ενδεχόμενη παύση του περιστατικού που προκαλεί καθυστέρηση, χρόνου στην εκτίμηση της στοιχειοθέτησης της frustration. Στην υπόθεση αυτή το πλοίο *Quito*, ναυλώθηκε για περίοδο 12 μηνών, ως ημερομηνία έναρξης της σύμβασης, τέθηκε η 16η Φεβρουαρίου του 1915 με ημερομηνία ακύρωσης 30 Απριλίου. Ωστόσο, μολονότι το πλοίο δεν παραδόθηκε μέχρι τις 30 Απριλίου, ο ναυλωτής δεν άσκησε το δικαίωμα ακύρωσης της σύμβασης. Ακολούθως, στις 11

¹⁰⁷ Πρέπει να σημειωθεί ότι στην υπόθεση αυτή, ρόλο έπαιξε επίσης το γεγονός ότι το δικαστήριο δεν επιθυμούσε να ενισχύσει με την κρίση του την «καταχρηστική» και αποβλέπουσα σε άλλους σκοπούς χρήση της frustration. Επίσης και στην υπόθεση *Tsakiroglou & Co Ltd v Noble Thorl GmbH* [1962] A.C. 93, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι οδηγούμενο το δικαστήριο στην απόρριψη του ισχυρισμού περί frustration της σύμβασης πωλησης c.i.f. προϊόντων, επηρεάστηκε από την εξωσυμβατική παράμετρο ότι ο πωλητής επιδίωκε να αποκομίσει μεγαλύτερο κέρδος από νέες συμβάσεις, για ανάλυση της υπόθεσης βλ. Α. Καραμπατζός, ό.π.261 επ.

¹⁰⁸ Βλ. εισήγηση Lord Nunedin στην υπόθεση *Metropolitan Water Board v. Dick, Kerr* [1918] A.C. 119 (H.L.), σελ. 129

¹⁰⁹ *Bank Line v Capel*, [1919] A.C. 435

Μαΐου και στις 11 Ιουνίου του ίδιου έτους το πλοίο επιτάχθηκε. Κατά την διάρκεια του Μαΐου και Ιουνίου ο εκναυλωτής προσπάθησε να άρει την επίταξη του πλοίου, αλλά μάταια. Τον Αύγουστο 1915 ο εκναυλωτής αποδέχθηκε να πουλήσει το πλοίο υπό την προϋπόθεση ότι η κυβέρνηση θα ανακαλούσε την επίταξη, η ανάκληση όμως της οποίας συμφωνήθηκε να λάβει χώρα μόνο υπό τον όρο ότι ο εκναυλωτής θα παρείχε υποκατάστατο πλοίο. Η επίταξη του πλοίου τελικώς έπαυσε τον Σεπτέμβριο του ανωτέρω έτους, όταν και το πλοίο πουλήθηκε. Όταν ο ναυλωτής στράφηκε κατά του εκναυλωτή ζητώντας αποζημίωση για μη παράδοση του πλοίου, η υπόθεση οδηγήθηκε τελικώς ενώπιον του House of Lords, το οποίο κατά πλειοψηφία, αφού προφανώς έλαβε υπόψη του το γεγονός ότι η σύμβαση ήταν διάρκειας μόνο ενός έτους, θεώρησε ότι η σύμβαση λύθηκε με τον θεσμό της frustration. Για την υιοθέτηση της κρίσης του αυτής το δικαστήριο αξιολόγησε το γεγονός ότι η υπολειπόμενη, μετά την παύση της επίταξης, διάρκεια της σύμβασης θα ήταν μικρή, δοθέντος ότι η περίοδος που ακολούθησε την αναβολή της ημέρας έναρξης της σύμβασης, δεν ήταν ορισμένη και ενδεχομένως θα ήταν μεγάλη¹¹⁰.

Παρενθετικά σημειώνουμε ότι από την υπόθεση που μόλις αναφέραμε, προκύπτει ότι καθυστέρηση η οποία μπορεί να οδηγήσει στην εφαρμογή της αρχής της frustration, λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που αναφέραμε μέχρι το σημείο αυτό, απαντάται όχι μόνο κατά την εκτέλεση της σύμβασης, αλλά και κατά το στάδιο εκείνο που το πλοίο ακόμη δεν έχει τεθεί στην διάθεση του ναυλωτή, ήτοι κατά την έναρξη της σύμβασης και η χρονική διάρκεια ακύρωσης της σύμβασης υπό την ισχύ της σχετικής ρήτρας (cancelling clause) δεν έχει ακόμη παρέλθει¹¹¹. Έτσι, λοιπόν και η καθυστέρηση που απαντάται στο στάδιο αυτό της σύμβασης, μπορεί να κριθεί ότι καθιστά την σύμβαση θεμελιωδώς διαφορετική από αυτή που καταρτίσθηκε μεταξύ των μερών, ώστε να επιφέρει την λύση της με την frustration.

Το ότι ο χρόνος της σύμβασης που υπολείπεται αποτελεί παράγοντα που αξιολογείται κατά τον σχηματισμό της κρίσης περί συνδρομής των προϋποθέσεων λύσης της με τον θεσμό της frustration, επιβεβαιώθηκε μέσα και από την υπόθεση *W.F. Tatem Ltd v. Gamboa*¹¹², στην οποία αναδείχθηκε ότι η αξιολόγηση πρέπει να συνδυάζεται με την συνολική θεώρηση της σύμβασης. Ειδικότερα, στην υπόθεση αυτή, το πλοίο Molton εκναυλώθηκε από τους ενάγοντες στην Ρεπουμπλικανική Κυβέρνηση της Ισπανίας (για την οποία συμβλήθηκε ως αντιπρόσωπος

¹¹⁰per Lord Sumner « I am of opinion that the requisitioning of the Quito destroyed the identity of the chartered service and made the charter as a matter of business a totally different thing. It hung up the performance for a time, which was wholly indefinite and probably long. The return of the ship depended on considerations beyond the ken or control of either party», βλ. και υποσ. Υπ. αριθμ. 15 υπόθεση Port Line Ltd v Ben Line Steamers Ltd, όπου η επίταξη που έλαβε χώρα ήταν σαφέστατα μικρότερης διάρκειας, τρεις μήνες ενώ υπολειπόταν περίοδος 17 μηνών για την ολοκλήρωση της σύμβασης.

¹¹¹ Η ύπαρξη της ρήτρας αυτής δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει περιθώριο για την εφαρμογή της frustration, ωστόσο εξηγεί τον λόγο που αριθμητικά οι περιπτώσεις επίκλησης του θεσμού της frustration κατά την διενέργεια του ταξιδιού προσέγγισης (approach voyage) είναι λίγες.

¹¹²[1939] 1 K.B. 132

της ο Gamboa), κατά την διάρκεια του ισπανικού εμφυλίου πολέμου¹¹³ για περίοδο τριάντα ημερών από την 1^η Ιουλίου (μέχρι 31 Ιουλίου), με σκοπό την διαφυγή προσφύγων από βόρεια ισπανικά λιμάνια με προορισμό την Γαλλία.

Ο ναύλος που έπρεπε να πληρωθεί αντιστοιχούσε σε 250 £ την ημέρα, υπολογιζόταν δε ότι ο ναύλος αυτός ήταν τρεις φορές υψηλότερος του συμβατικού για την εποχή ναύλου και είχε προκαταβληθεί. Στις 14 Ιουλίου του αυτού έτους, το πλοίο κατασχέθηκε από τους εθνικιστές μέχρι τις 11 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, ημερομηνία κατά την οποία παραδόθηκε στον εκναυλωτή. Ο τελευταίος, στηρίζοντας την αξίωσή του σε όρο της σύμβασης ότι ο ανωτέρω ημερήσιος ναύλος έπρεπε να καταβάλλεται μέχρι την επαναπαράδοση του πλοίου, επιδίωξε την καταβολή του για την περίοδο που αντιστοιχούσε στο διάστημα από αρχές Αυγούστου μέχρι τις 11 Σεπτεμβρίου. Η πλευρά του ναυλωτή αρνήθηκε την βασιμότητα της αξίωσης αυτής, ισχυριζόμενη ότι η σύμβαση είχε λυθεί με τον θεσμό της frustration, καθώς η «κοινή αποστολή» των συμβαλλομένων μερών είχε ματαιωθεί λόγω της κατάσχεσης του πλοίου. Το δικαστήριο, αποδέχτηκε τον ισχυρισμό αυτό, ο δε δικαστής Goddard, όπως είδαμε, έθεσε τις βάσεις της θεωρίας περί του δικαιοπρακτικού θεμελίου της σύμβασης, η απώλεια του οποίου οδηγεί την σύμβαση στην λύση της με τον θεσμό της frustration.

1.3. Απεργία – Έμφαση στο αποτέλεσμα της καθυστέρησης και όχι στην αιτία αυτής.

Στο ίδιο πλαίσιο που εξετάζουμε, αξιολόγησης δηλαδή της υπολειπόμενης διάρκειας της σύμβασης μετά την λήξη του περιστατικού που προκάλεσε καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, αναφέρουμε ότι καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης η οποία μπορεί να προκαλέσει καταστάσεις τις οποίες τα συμβαλλόμενα μέρη ουδέποτε είχαν προβλέψει μπορεί εκ πρώτης όψεως να δημιουργήσει και μία απεργία (αλλά και κάθε εργατική διαφορά που μπορεί να προκαλέσει πρόβλημα στην εκπλήρωση της παροχής¹¹⁴), εφόσον η απεργία αυτή τυγχάνει ασυνήθιστη ως προς την αιτία της, τα αποτελέσματά της, την προβλεπόμενη διάρκειά της¹¹⁵. Βασικό όμως στοιχείο ανασταλτικό ως προς την κατάφαση της frustration στην περίπτωση αυτή από τα αγγλικά δικαστήρια αποτελεί το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι απεργίες τυγχάνουν από την φύση τους απροσδιόριστης διάρκειας, κατά συνέπεια μπορούν να λήξουν ανά πάσα στιγμή¹¹⁶. Παρατηρείται με τον τρόπο αυτό ότι, περιπτώσεις

¹¹³ Ο ισπανικός εμφύλιος πόλεμος διήρκεσε από 17 Ιουλίου 1936 μέχρι 1^η Απριλίου 1939, ήταν ο πόλεμος των Ισπανών Εθνικιστών και των Δημοκρατικών κομμουνιστικών δυνάμεων

¹¹⁴ Ewan McKEndrick όπ.π. 202 επ.

¹¹⁵ Βλ. Chitty on Contracts όπ.π. σελ. 1329

¹¹⁶ Βλ. Bailhache J στην υπόθεση Ropner v. Ronnebeck [1914] Com Cas., στην οποία απορρίφθηκε το αίτημα ναυλωτή περί frustration της σύμβασης ναύλωσης λόγω απεργίας στην οποία είχαν προβεί οι μηχανικοί του εκναυλωτή, συνεπεία της οποίας ο ναυλωτής σταμάτησε την φόρτωση του φορτίου, ίδια θέση έλαβε περί της frustration λόγω απεργίας και ο Sellers L. J. στην υπόθεση Reardon Smith v. Ministry of Agriculture [1961]1

frustration της σύμβασης ναύλωσης λόγω καθυστέρησης αυτής με αφορμή μία απεργία είναι εξαιρετικά λίγες.

Η δυσχέρεια εφαρμογής της frustration λόγω απεργίας, αναδείχθηκε στην υπόθεση *the Nemma*¹¹⁷, στην οποία το ομώνυμο πλοίο ναυλώθηκε για την πραγματοποίηση 6 έως 7 συνεχόμενων ταξιδιών προκειμένου να μεταφέρει σκωρία τιτανίου από το Sorel του Saint Lorens του Καναδά, στο Calais ή στο Hartpoul, μεταξύ Απριλίου και Δεκεμβρίου 1979. Σύμφωνα με όρο της σύμβασης, ο χρόνος κατά οποίο η σύμβαση δεν μπορούσε να εκτελεστεί λόγω απεργιών εξαιρούνταν από το laytime ενώ συγχρόνως παρεχόταν η δυνατότητα στον εκναυλωτή να ακυρώσει την σύμβαση αν η αποστολή εμποδιζόταν από γενική απεργία. Ωστόσο, μετά το πρώτο ταξίδι, στο εργοστάσιο που παρήγαγε το τιτάνιο στο Sorel του Καναδά, ξεκίνησε απεργία με αποτέλεσμα να μην καταστεί εφικτό να συνεχιστεί η φόρτωση για τα ταξίδια που συμφωνήθηκαν. Ενόψει των συνθηκών αυτών, τα μέρη προέβησαν σε τροποποίηση της μεταξύ τους σύμβασης, ώστε η φόρτωση να εκκινήσει πάλι από το επόμενο έτος (1980). Κάτι τέτοιο όμως και πάλι δεν ήταν δυνατό καθώς η απεργία συνεχίστηκε, ώστε τον Σεπτέμβριο, και ενώ δεν υπήρχαν σημάδια ότι η απεργία θα έληγε τα μέρη οδηγήθηκαν σε διαιτησία. Ο διαιτητής έκρινε ότι τα ταξίδια που είχαν προγραμματιστεί να γίνουν από το 1980 αποτελούσαν αυτοτελή σύμβαση από τα προηγούμενα ταξίδια και ότι η πρώτη σύμβαση είχε λυθεί με frustration.

Η υπόθεση τελικώς έφτασε στο House of Lords¹¹⁸, όπου επιβεβαιώθηκε η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου και τέθηκαν οι βάσεις ώστε να ενταχθεί και η καθυστέρηση που προκαλείται στην εκτέλεση της σύμβασης από απεργία στα περιστατικά που μπορεί να οδηγήσουν την σύμβαση ναύλωσης στην λύση της με τον θεσμό της frustration. Εκείνο που επισημάνθηκε από το δικαστήριο, και έχει αξία να ειπωθεί, είναι ότι δεν μπορεί να γίνει μια κατηγοριοποίηση των περιστατικών που προκαλούν frustration αλλά ότι έμφαση θα πρέπει κάθε φορά να δίνεται στα αποτελέσματα που προκαλεί κάθε περιστατικό στην εκτέλεση της σύμβασης¹¹⁹. Με τον τρόπο αυτό το δικαστήριο έκρινε ότι δεν ήταν η απεργία καθεαυτή που οδήγησε στην frustration της σύμβασης αλλά το γεγονός ότι μετά από τρεις μήνες ακόμη δεν διαφαινόταν ότι θα έληγε, η δε υπολειπόμενη χρονική διάρκεια της σύμβασης ήταν μόλις τρεις

Lloyd' s Rep. 385, ομοίως *Braemont v. Weir* (1910 Com Cas. 101). Στην υπόθεση αυτή το πλοίο είχε ναυλωθεί με σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι για την διάρκεια ενός ταξιδιού από Νέα Νότια Ουαλία για την Νότια Αμερική με επιστροφή, ο δε ναύλος καταβαλλόταν μηνιαίως. Τελικώς, κρίθηκε ότι απεργία που εμπόδιζε τον ναυλωτή από την φόρτωση του πλοίου και η οποία είχε διαρκέσει τέσσερις εβδομάδες όταν τα μέρη προσέφυγαν στην διαιτησία δεν επέφερε frustration της σύμβασης, Ομοίως βλ. *Scrutton* στην υπόθεση *J. Metropolitan Water Board v. Dick, Kerr & Co.* [1917] 2 K.B. 1, σελ. 35.

¹¹⁷ *The Nema* [1980] 2 Lloyd's Rep. 83 and 339 (C.A.) and [1981] 2 Lloyd's Rep. 239 (H.L.).

¹¹⁸ Το Court of Appeal έκρινε εαυτό αναρμόδιο θεωρώντας ότι η υπόθεση έπρεπε να κριθεί από το House of Lords, με βάση το άρθ. 1 παρ. 2 περ. α της Arbitration Act του 1979, αναφερόμενο δε (Robert Goff J.) στην ουσία της υπόθεσης θεώρησε ότι η σύμβαση ήταν ενιαία και ότι δεν είχε λυθεί με frustration.

¹¹⁹ Βλ. Lord Roskill σελ. 255, για μία γενικότερη συζήτηση που δημιούργησε η υπόθεση αυτή.

μήνες. Συγχρόνως αναδείχθηκε έτι μία φορά ότι η επίκληση της frustration μπορεί να λάβει χώρα όταν δεν υπάρχει κάποιος σαφής όρος στην σύμβαση που να ρυθμίζει την απαλλαγή από την ευθύνη υπό τις συνθήκες που ανέκυψαν.

1.4.Πόλεμος – Η ανεξαρτησία του διαιτητή κατά την κρίση των πραγματικών περιστατικών – Συμβολή στον καθορισμό του χρονικού σημείου επέλευσης της frustration

Στο πλαίσιο που εξετάζουμε, αναφορικά με τους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση των προϋποθέσεων επέλευσης της λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, αξίζει να αναφερθούμε στις υποθέσεις λύσεως συμβάσεων ναύλωσης με αφορμή τον πόλεμο του Κόλπου μεταξύ Ιραν- Ιρακ τον Σεπτέμβριο του 1980. Εκ προοιμίου, πρέπει να αναφερθεί ότι ο πόλεμος ή οι πολεμικές επιχειρήσεις στην θάλασσα επηρεάζουν τις συμβάσεις ναύλωσης κυρίως ως προς την ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας αποστολής αλλά και ως προς την εκπλήρωση της υποχρέωσης ορισμού ασφαλούς λιμένα¹²⁰. Στο πλαίσιο αυτό, ο εφαρμοστής αλλά και ο ερευνητής του δικαίου βρίσκεται αντιμέτωπος με σειρά ερωτημάτων όπως περί του ακριβούς χρονικού σημείου επέλευσης της frustration, της σχέσης μεταξύ frustration και των όρων της σύμβασης ναύλωσης και κυρίως αυτών που αντιμετωπίζουν ζητήματα από την ύπαρξη ενός πολέμου.

Θέση που ήδη από το σημείο αυτό μπορεί να διατυπωθεί είναι ότι η σύμβαση ναύλωσης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις της νομικής αδυναμίας που αναλύσαμε, δεν λύεται λόγω frustration επ' αφορμή ενός πολέμου¹²¹. Αντιθέτως θα πρέπει κανείς να εξετάσει τις συνθήκες που διαμορφώνονται συνεπεία ενός πολέμου και να εκτιμήσει αν οι πολεμικές εχθροπραξίες επηρεάζουν τον χρόνο εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων ή καθιστά αυτές αδύνατο να εκπληρωθούν εξαιτίας της επικινδυνότητας. Συνεκτιμώντας κανείς του παράγοντες αυτούς, μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η εκτέλεση της σύμβασης υπό τις συνθήκες αυτές καθίσταται μία ριζικώς διαφορετική συναλλαγή και συνεπώς μπορεί να επέλθει frustration αυτής¹²².

¹²⁰ R.Glenn Bauer, Effects of War on Charter parties, 13 Tul. Mar. L.J. 13,24 (1988)

¹²¹ Bernard J. Hibbitts, όπ.π., βλ.ομοίως Lord Arnold McNair εις The Legal effects of War, Cambridge University Press, ο οποίος αναφέρει ότι η έκφραση “frustration by war is an elliptical expression”. Είναι διαφορετικό το ζήτημα που αναπτύχθηκε σε έτερη ενότητα της παρούσας αναφορικά με την νομική αδυναμία ως προς την εκτέλεση της σύμβασης, καθώς η κήρυξη ενός πολέμου, λύει αυτόματα κάθε σύμβαση που προσβάλλει την απόλυτη απαγόρευση εμπορικής συναλλαγής με κάποιο εχθρό του στέμματος, η δε σύμβαση αυτή δεν δύναται να διασωθεί από ρήτρα που αναστέλλει την εκτέλεσή ης κατά τη διάρκεια της απαγόρευσης.

¹²² Βλ. Mustill J. στην υπόθεση The Chrysalis (1983) 1 Lloyd's Rep. 503 “it is the acts done in furtherance of the war which may or may not prevent performance of a contract depending on the individual circumstances of the case”

Παρενθετικά στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι η νομολογία *Geipel v. Smith, Horlock v Neal*¹²³, δεν μπορεί να συμβάλει στην διερεύνηση των ζητημάτων που αναφέρθηκαν, καθώς η μεν πρώτη μάλλον ως περίπτωση νομικής αδυναμίας πρέπει να αντιμετωπίζεται¹²⁴, η δε δεύτερη ως μεταγενέστερη της πρώτης στηρίχθηκε σε αυτήν και στα όσα έγιναν δεκτά σε αυτή, ότι δηλαδή ένας πόλεμος παρέχει τεκμήριο ότι η καθυστέρηση που θα προκληθεί θα διαρκέσει καθ' όλη την διάρκειά του θα είναι δε τέτοιας υπερβολικής διάρκειας για να προκαλέσει frustration των εμπορικών συμβάσεων. Χρήσιμη βοήθεια μπορεί να αντλήσει κανείς από την υπόθεση *Acties.Nord- Osterso Rederiet v.Casper, Edgar*¹²⁵, στην οποία εκφράστηκε η θέση ότι η απλή κήρυξη ενός πολέμου με εξαίρεση τις περιπτώσεις της νομικής αδυναμίας, για να οδηγήσει σε frustration της σύμβασης, θα εξαρτάται από τα αποτελέσματα στην ναύλωση, καθώς οι πόλεμοι διαφέρουν πολύ όσον αφορά την έντασή τους και το γεωγραφικό τους πεδίο, ενόψει δε των χαρακτηριστικών τους αυτών κάποιος μπορεί να έχουν ολέθριο αποτέλεσμα στην ναύλωση ενώ άλλοι μπορεί να έχουν ήπιο αποτέλεσμα ή να μην τους επηρεάσουν καθόλου.

Ενόψει των ανωτέρω ένα από τα πιο δύσκολα ζητήματα του δικαίου της frustration που αναδείχθηκε μέσα από τις υποθέσεις της κρίσης του Ιράν –Ιράκ του 1980¹²⁶, είναι αυτό που συνδέεται με τον προσδιορισμό του ακριβούς χρονικού σημείου κατά οποίο η καθυστέρηση ως προς την εκτέλεση της σύμβασης είναι τέτοια ώστε να θεωρηθεί ότι η σύμβαση λύεται με frustration. Η μελέτη των υποθέσεων *The Evia* και *The Wenjiang* κατέδειξε ότι επί τη βάσει ιδίων πραγματικών περιστατικών το αποτέλεσμα ως προς τον χρόνο επέλευσης της frustration ήταν διαφορετικό¹²⁷, το πλήγμα δε που υπέστη η εμπορική πρακτική από την διαφοροποίηση αυτή καίριο¹²⁸.

¹²³ Bernard J. Hibbitts (1872) L.R. 7 : Q. B. 404, που αφορούσε την παρακώλυση ενός ταξιδιού από το γαλλικό αποκλεισμό του Αμβούργου, [1916] 1 A.C. 265

¹²⁴ Bernard J. Hibbitts, ό.π.

¹²⁵ (1923) 14 Ll.LRep. 203

¹²⁶ *The Wenjiang* (1981) 2 Ll R. 308 Q.B. (1982) 1 LlR 128 (C.A.), *The Evia* (1981) 2 llR 613 Q.b. (1982) LlR334 (C.A.), *The Wenjiang* (1983) 1 LlR. 613 400, *The Chryssalis* (1983)LlRep. 503

¹²⁷ Λόγω του Περσικού πολέμου μεταξύ Ιράν και Ιράκ, περίπου 60 πλοία εγκλωβίστηκαν στο Σατ Αλ Αράμπ. Ο εν λόγω πόλεμος γενικότερα θεωρείται ότι άρχισε στις 22 Σεπτεμβρίου 1980, ωστόσο κατά τη φάση αυτή η εικόνα που υπήρχε ήταν ότι ο πόλεμος γρήγορα θα τελείωνε και ότι τα εμπορικά πλοία που παρεμποδίστηκαν θα μπορούσαν να συνεχίσουν την πορεία τους. Ωστόσο, αργότερα τα περιστατικά που έλαβαν χώρα διέψευσαν αυτές τις προσδοκίες, ώστε να υπάρχουν πλέον αμφισβήτηση ότι η διάρκεια της παρεμπόδισης του πλου θα ήταν τέτοιας διάρκειας ώστε να λυθούν οι συμβάσεις με τον θεσμό της frustration. Διατυπώθηκε δε η κρίση ότι οι συμβάσεις αυτές θα μπορούσαν να είχαν λυθεί με την επίκληση της frustration σε χρονικό σημείο πολύ προγενέστερο, ήδη μόλις ήταν εφικτή η πρόβλεψη ότι η καθυστέρηση θα ήταν τέτοιας διάρκειας ώστε να εμποδίζει κατ' ουσιώδη ρόλο την εξέλιξη της σύμβασης.

¹²⁸ Bernard J. Hibbitts, ό.π. σελ. 444. Επίσης με αφορμή τα αποτελέσματα αυτά ο Lord Diplock στην υπόθεση *The Nema* εξέφρασε ανησυχία ως προς την επίδρασή τους στην φήμη του Λονδίνου ως κέντρο διεθνούς διαιτητικής επίλυσης διαφορών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι διαιτητές που επιλήφθηκαν των υποθέσεων που ανέκυψαν από τον πόλεμο του κόλπου, στην μεν περίπτωση της υπόθεσης *the Evia*¹²⁹ είχαν ορίσει ως ημερομηνία που επήλθε η λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration την 4^η Οκτωβρίου 1980, στην δε υπόθεση *The Wenjiang*¹³⁰ και *The Chrysalis*, την 24^η Νοεμβρίου 1980, από την άλλη πλευρά τα δικαστήρια δεν εξέφρασαν άποψη ως προς την κρίση για την ημερομηνία που κρίθηκε από τους διαιτητές ως προς το περιστατικό που επέφερε frustration, κρίνοντας ότι τα διαιτητικά δικαστήρια εφάρμοσαν σωστά το νόμο θεωρώντας ότι η frustration επήλθε στο χρονικό σημείο που όρισαν¹³¹, αφήνοντας περιθώριο στην διατύπωση του ισχυρισμού ότι εφαρμογή της frustration σε πολλές περιπτώσεις καθίσταται δυσχερής¹³².

Συγχρόνως ένα από τα ζητήματα που ανακύπτουν στις περιπτώσεις frustration με αφορμή τον πόλεμο, αποτελεί η ύπαρξη ρητρών στις συμβάσεις ναύλωσης (war clauses), οι οποίες ρυθμίζουν ζητήματα που δημιουργούνται με σκοπό την αποτροπή της frustration. Οι ρήτρες αυτές μπορούν να προβλέπουν τους όρους υπό τους οποίους το πλοίο μπορεί να προσεγγίζει εμπόλεμες ζώνες και συνακόλουθα το μέρος της σύμβασης που θα αναλάβει το αντίστοιχο κόστος ασφάλισης, επίσης μπορούν να περιέχουν προβλέψεις σχετικά με τον χρόνο που δεν προσμετράται στην εκτέλεση της σύμβασης ενόψει προσέγγισης τέτοιων εμπόλεμων

¹²⁹ Το πλοίο *The Evia*, ναυλώθηκε με σύμβαση *Baltim* για 18 μήνες, με περιθώριο επέκτασης της διάρκειας ναύλωσης κατά δύο μήνες ή μείωσής της επίσης κατά δύο μήνες, και υπό την επιφύλαξη αυτής της δυνατότητας, έπρεπε να επαναπαραδοθεί στις 20 Μαΐου 1981. Στις 22 Σεπτεμβρίου 1980 βρισκόταν στην *Bashra*, όταν ξέσπασε ο πόλεμος μεταξύ Ιραν και Ιρακ και οι εχθροπραξίες στην περιοχή του *Shaat – al- Arab* κατέστησαν απαγορευτικό τον απόπλου του. Αρχικά γενικά θεωρούνταν ότι οι εχθροπραξίες θα ήταν μικρής διάρκειας, αλλά στις 4 Οκτωβρίου κατέστη ορατό ότι στην περιοχή θα ελάμβαναν σοβαρές πολεμικές συγκρούσεις. Τελικώς το *Court of Appeal* επικύρωσε την απόφαση του διαιτητή ότι η σύμβαση λύθηκε με τον θεσμό της frustration στις 4 Οκτωβρίου, θέση που επικροτήθηκε και από το *House of Lords*.

¹³⁰ Ενώπιον διαιτητικού δικαστηρίου με το ίδιο ζήτημα, ήτοι την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, με παρόμοια, με την ανωτέρω υπόθεση, πραγματικά περιστατικά οδηγήθηκε και η υπόθεση *The Wenjiang*, στην οποία επίσης η σύμβαση ναύλωσης ήταν δωδεκάμηνης διάρκειας λήξεως Μαρτίου ή Απριλίου του 1981. Ωστόσο, στην υπόθεση αυτή ο διαιτητής θεώρησε ότι frustration της σύμβασης έλαβε χώρα στις 24 Νοεμβρίου 1980. Η θέση αυτή επικρίθηκε από το *Court of Appeal*, το οποίο κατά την χορήγηση άδειας προς άσκηση έφεσης (*leave*), θεώρησε ότι η frustration της σύμβασης ναύλωσης είχε επέλθει σε προγενέστερο χρονικό σημείο. Το ότι το ζήτημα καθορισμού του ακριβούς χρονικού σημείου λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration είναι εξαιρετικά δυσχερές, αναδεικνύεται και μέσα από την υπόθεση *The Chrysalis*, στην οποία το δικαστήριο επιλαμβανόμενο επί παρόμοιας υποθέσεως θεώρησε ότι η σύμβαση ναύλωσης λύθηκε με frustration στις 24 Νοεμβρίου 1980.

¹³¹ Προέκυψε ότι στις υποθέσεις που οδηγήθηκαν σε διαιτησία από τον πόλεμο μεταξύ Ιράκ και Ιραν το 1980, τα δικαστήρια κλήθηκαν να επανεξετάσουν τις διαιτητικές αποφάσεις και επίσης ότι διαφορετικοί διαιτητές καταλήξαν σε διαφορετικά αποτελέσματα αναφορικά με την ημερομηνία λύσης λόγω frustration, επί τη βάση ιδίων όμως πραγματικών περιστατικών. Εκείνο που έχει σημασία να ειπωθεί είναι ότι με τις αποφάσεις του *House of Lords* στις περιπτώσεις των υποθέσεων *The Nemma* και *The Evia*, αποκαταστάθηκε η αρχή ότι δεν είναι αποδεκτό για τα δικαστήρια όταν επιλαμβάνονται εφέσεων να εστιάζουν στις αποφάσεις άλλων διαιτητών, με σκοπό να επιτυγχάνεται ενότητα νομολογίας. Τα δικαστήρια μπορούν να αναθεωρούν τις αποφάσεις των διαιτητών, μόνο αν προκύπτει ότι οδηγήθηκαν σε εσφαλμένο νομικό συμπέρασμα, ή αν η απόφαση είναι τέτοια την οποία κανείς εύλογος διαιτητής δεν θα ελάμβανε

¹³² R.Glenn Bauer, όπ.π. σελ. 24

περιοχών και γενικότερα ρυθμίζουν ζητήματα κατανομής του κινδύνου αλλά και του κόστους που δημιουργείται από την μη ομαλή εκτέλεση της σύμβασης¹³³.

Ωστόσο, οι ρήτρες αυτές δεν αποκλείουν την εφαρμογή του θεσμού της frustration, καθώς στην πράξη τα περιστατικά επί τη βάσει των οποίων γίνεται επίκληση του θεσμού της frustration και επιδιώκεται η λύση της σύμβασης, δεν μπορούν να αποτελέσουν περιεχόμενο κάποιας ρήτρας. Βεβαίως διαφορετική είναι η περίπτωση στην οποία το ναυλοσύμφωνο περιέχει ρήτρα που δίδει την δυνατότητα στα μέρη να ακυρώσουν την σύμβαση με την κήρυξη του πολέμου¹³⁴.

1.5. Η επίδραση της ρήτρας Scorpic στην αξιολόγηση της κατανομής του κινδύνου σε περίπτωση καθυστέρησης.

Αναφέρθηκε ότι η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης, είναι παράγοντας που μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στον υπολογισμό της καθυστέρησης ως λόγου που οδηγεί στην λύση της σύμβασης, ωστόσο δεν είναι αποκλειστικός. Προσθέτως, ιδιαίτερη αξία έχουν η συνολική εκτίμηση του αντικειμένου της σύμβασης ναύλωσης, οι όροι με τους οποίους επιδιώκεται η κατανομή του κινδύνου και της ευθύνης¹³⁵ ως και η φύση και τα αποτελέσματα των περιστατικών που απρόβλεπτα έλαβαν χώρα¹³⁶. Το ότι κατά την αξιολόγηση της καθυστέρησης που παρατηρείται στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες, μεταξύ των οποίων και οι περί της κατανομής του κινδύνου όροι, γίνεται πιο κατανοητό μέσα από την υπόθεση *the Sea Angel*¹³⁷. Το ομώνυμο πλοίο ναυλώθηκε με ναυλοσύμφωνο Shelltime 4 για χρονική περίοδο είκοσι ημερών προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για την παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής, ειδικότερα δε για την απάντληση πετρελαίου από το πλοίο *Tasman Spirit* που προσάραξε έξω από την πρωτεύουσα του Πακιστάν, το Karachi. Τρεις μέρες πριν την λήξη της σύμβασης ναύλωσης, διατάχθηκε απαγόρευση απόπλου του από το λιμάνι του Karachi, καθώς οι αρμόδιες αρχές (Karachi Port Trust) αρνούνταν να χορηγήσουν πιστοποιητικό περί μη ύπαρξης ανεξόφλητων λιμενικών τελών (no demand certificate-NDC), η άρνηση δε τούτη, όπως και εκ των υστέρων διαπιστώθηκε από το δικαστήριο που επιλήφθηκε

¹³³ Άλλωστε και η ένσταση που προέβαλε ο εκναυλωτής στην υπόθεση *The Evia* απέρρεε από την ρήτρα πολέμου που εμπεριείχε η σύμβαση *Baltimex* που χρησιμοποιήθηκε.

¹³⁴ “In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter ...” (*Baltimex*, 12 clause 21(E)) “In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries . . . either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party.” (*NYPE* 93, 13 clause 32) “If war or hostilities break out between any two or more of the following countries . . . both Owners and Charterers shall have the right to cancel this charter.” (*Shelltime* 4, 14 clause 33)

¹³⁵ *Bunge S.A. v Kyla Shipping Co (The Kyla)* [2013] 1 Lloyd’s Rep 565 και *Hidron Finance v Sunley Goldings* [2010] EWHC 1681

¹³⁶ Paul Todd, *όπ.π.*, σελ. 41

¹³⁷ *Edwinton Commercial Corporation, Global Tradeways Limited v Tsavlis Russ (Worldwide Salvage & Towage) Ltd* [2006] EWHC 1713 (Comm); [2007] EWCA Civ 547; [2007] 2 Lloyd’s Rep 517, βλ. σχόλιο Pr. D Rhidian Thomas, *JIML* 13(2007), 226-227, ίδιος, *JIML* 14 (2008), 5-6

της διαφοράς για την άρση της απαγόρευσης απόπλου, δεν ήταν βάσιμη. Προσθέτως, δεν ετέθη ζήτημα υπαιτιότητας, των συμβαλλομένων μερών ως προς την πρόκληση της άρνησης αυτής.

Όταν όμως, μετά την παρέλευση 108 ημερών, κατάφερε ο ναυλωτής να αποκτήσει άδεια για τον απόπλου του *Sea Angel* και το παρέδωσε στον εκναυλωτή, ο τελευταίος ήγειρε σε βάρος του αξίωση περί καταβολής του ναύλου για το χρονικό διάστημα που κάλυπτε την περίοδο από την απαγόρευση, για τους ανωτέρω λόγους, του απόπλου του πλοίου μέχρι την επαναπαράδοσή του. Την αξίωση αυτή, ο ναυλωτής επιχείρησε να αποκρούσει προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι η μεταξύ τους σύμβαση ναύλωσης είχε λυθεί με την εφαρμογή του θεσμού της frustration. Αν λοιπόν στην περίπτωση αυτή, ως κύριο κριτήριο για την εφαρμογή του θεσμού της frustration λαμβανόταν υπόψη μόνο η χρονική διάρκεια που υπολείπετο για την ολοκλήρωση της σύμβασης (3 μέρες), είναι σίγουρο ότι, ενόψει και των όσων ανωτέρω αναφέρθηκαν και είχαν ήδη γίνει δεκτά από την νομολογία, ο ισχυρισμός του ναυλωτή περί λύσης της σύμβασης θα είχε αίσια έκβαση.

Ωστόσο, το δικαστήριο τηρώντας διακριτή απόσταση από τις προγενέστερες αποφάσεις, θεώρησε ότι στις περιπτώσεις αυτές ενδείκνυται μία προσέγγιση που θα λαμβάνει περισσότερους παράγοντες υπ' όψη (multifactorial approach), εστιάζοντας την προσοχή του στο γεγονός ότι η επιχείρηση της επιθαλάσσιας αρωγής περιείχε της ρήτρα SCOPIC, η οποία κρίθηκε ότι συμπεριλαμβάνει τον κίνδυνο που ανέλαβε ο διασώστης, στην περίπτωση που μας απασχολεί, ο ναυλωτής του *Sea Angel*, ο οποίος για τον σκοπό αυτόν κρίθηκε ότι έπρεπε να επιρριφθεί σε αυτόν¹³⁸, απορρίπτοντας το αίτημά του για λύση της σύμβασης λόγω frustration.

1.6. The embiricos principle

Παρόμοια ζητήματα με αυτά που δημιουργούνται στην περίπτωση απεργίας, τίθενται και στις περιπτώσεις εκείνες που κατά το στάδιο επίκλησης της frustration δεν υφίσταται ζήτημα παρεμπόδισης ως προς την εκτέλεση της σύμβασης, ωστόσο λόγω των γεγονότων που έχουν ήδη λάβει χώρα κατά την στιγμή της επίκλησης της frustration αναμένεται ότι θα προκληθεί τέτοιας διάρκειας καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης η οποία θα την αλλοιώσει ουσιωδώς (the embiricos principle¹³⁹). Αφορμή για τις σκέψεις αυτές αποτέλεσε η υπόθεση *Embiricos v. Sydney Reid Co*¹⁴⁰, βασικό δε πυρήνα της *embiricos principle*, αποτελεί το γεγονός ότι όταν

¹³⁸ Στην περίπτωση αυτή πραγματικό ενδιαφέρον για να επέλθει η λύση της σύμβασης με την frustration είχε το P&I Club (American Club) που κλήθηκε να αποζημιώσει την εταιρεία Tsavliris, η οποία υποχρεώθηκε να καταβάλλει ναύλο 13.000 USD την ημέρα μέχρι την επαναπαράδοση του πλοίου.

¹³⁹ Η οποία συνοψίζεται στην θέση του Scrutton J. στην υπόθεση *the embiricos* «Commercial men must not be asked to wait till the end of a long delay to find out from a what in fact happens whether they are bound by a contract or not; they must be entitled to act on reasonable commercial probabilities at the time when they are called upon to make up their minds».

¹⁴⁰ *Embiricos v. Sydney Reid & Co* [1914] 3 K.B. 45,54, στην οποία το πλοίο *Embiricos* είχε ναυλωθεί για την μεταφορά δημητριακών από το βόρεια τμήμα της Μαύρης Θάλασσας (θάλασσα του Αζόφ) προς την Αγγλία, ταξίδι

κατά αντικειμενική κρίση μπορεί να θεωρηθεί ότι εξαιτίας συγκεκριμένων γεγονότων θα λάβει χώρα μακρά καθυστέρηση ως προς την εκτέλεση της σύμβασης, το συμβαλλόμενο μέρος δεν είναι υποχρεωμένο να αναμένει μέχρι μία τέτοιου είδους καθυστέρηση λάβει χώρα, αλλά μπορεί να επικαλεστεί την αρχή της frustration, ανεξαρτήτως της εξέλιξης που θα ακολουθήσει¹⁴¹.

Με τον τρόπο αυτό, καθίσταται σαφές ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα το μέρος της σύμβασης (στην περίπτωση της υπόθεσης *The embiricos* ο ναυλωτής) που επιδιώκει την λύση της με frustration επί τη βάσει της πρόβλεψης ότι ένας κίνδυνος η επέλευση του οποίου είχε προβλεφθεί κατά την κατάρτιση της σύμβασης (restraint of princes), έχει ήδη επέλθει και τυγχάνει βέβαιο ότι θα επηρεάσει την εκτέλεσή της. Κρίνεται δε σκόπιμο το αποτέλεσμα που μπορεί να έχει ένα περιστατικό στην εκτέλεση της σύμβασης να αξιολογείται κατά την στιγμή που εμφανίζεται και όχι να πρέπει να παρέλθει χρόνος ώστε να αξιολογείται η επίδραση που μπορεί να έχει στην εκτέλεση της σύμβασης¹⁴².

2. Η αντιμετώπιση των ζητημάτων που αναφέρθηκαν από την ελληνική έννομη τάξη.

Στις περιπτώσεις που αναφερθήκαμε, βασικό ζήτημα που ανακύπτει είναι η καθυστέρηση που παρατηρείται κατά την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, η οποία άλλες φορές οδηγεί στην λύση της και άλλες φορές όχι. Ζητήματα που προκαλούν καθυστέρηση στην σύμβαση ναύλωσης, έχει συμπεριλάβει στην ρύθμισή του και ο ΚΙΝΔ. Παρατηρούμε, σχετικά ότι στις διατάξεις των άρθρων 159 και 161 προβλέπεται ρύθμιση αναφορικά με περιστατικά που προκαλούν καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης. Ειδικότερα, σύμφωνα με την πρώτη αναφερθείσα διάταξη η επίταξη του πλοίου ή η παρεμπόδιση του απόπλου του κατόπιν πολιτειακής διαταγής, επιφέρουν λύση της σύμβασης ναύλωσης, αν ,υπό τις προϋποθέσεις που αναφέραμε, λάβουν χώρα πριν την έναρξη του πλου, στο ίδιο δε αποτέλεσμα οδηγούμαστε και στην περίπτωση αποκλεισμού του λιμένα προορισμού ή παρεμπόδισης της ελεύθερης ναυσιπλοΐας προς αυτόν κατά το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 159 ΚΙΝΔ.

που περιελάμβανε τον διάπλου από τα στενά των Δαρδανελίων. Μετά την έναρξη της φόρτωσης η τουρκική κυβέρνηση προέβη στην κατάσχεση των ελληνικών συμφερόντων πλοίων που διέσχιζαν τα στενά και στις 12 Οκτωβρίου 1912 κηρύχθηκε ο πόλεμος μεταξύ της Ελλάδας και Τουρκίας. Επί τη βάσει των δεδομένων αυτών ο ναυλωτής μετά τις 7 Οκτωβρίου αρνήθηκε να συνεχίσει την φόρτωση, στις 21 Οκτωβρίου επιδίωξε να ακυρώσει την ναύλωση, μολονότι ο χρόνος laytime έληγε στις 22 Οκτωβρίου. Στην πράξη βέβαια αν η φόρτωση συνεχιζόταν κανονικά το πλοίο θα μπορούσε να διασχίσει τα στενά καθώς η τουρκική κυβέρνηση είχε απρόσμενα επιτρέψει στα ελληνικά πλοία να διασχίζουν τα στενά για μια χρονική περίοδο στην οποία θα μπορούσε να εκτελεσθεί η συγκεκριμένη ναύλωση κατά ταξίδι

¹⁴¹ J.W. Carter, *The Embiricos Principle and the Law of anticipatory breach*, *The Modern law review*, 1984, vol 47, σελ. 421, Ενδιαφέρουσα, ως προς το ζήτημα αυτό, αποτελεί και η θέση του Λόρδου Summer, στην υπόθεση *Bank Line*, ότι και για το δικαστήριο κρίσιμος χρόνος για την αξιολόγηση της επιρροής ενός συμβάντος στην εκτέλεση της σύμβασης είναι ο πραγματικός χρόνος που λαμβάνει χώρα αυτό

¹⁴² Per Scrutton J «Commercial Men „must be entitled to act on reasonable commercial probabilities at the time when they are called upon to make up their minds”. *Bank Line Ltd v Arthur Capel & Co* [1919], *National Carriers Ltd v Panalpina (Northern) Ltd* [1981]A.C. 675 και 706

Όμοια μεταχείριση με αυτήν που ισχύει στην περίπτωση της απώλειας του πλοίου που λαμβάνει χώρα μετά την έναρξη του πλου εφόσον διασώθηκε το φορτίο εν όλω ή εν μέρει, επιφυλάσσεται, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 160 παρ. 3 και για τα περιστατικά που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο.

Ιδιαίτερο, όμως, ενδιαφέρον για την έρευνα που πραγματοποιούμε εδώ έχει και η διάταξη του άρθρου 161 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με την οποία τυχαία περιστατικά που προκαλούν ζημία στο πλοίο ώστε να χρειάζεται επισκευή του ή προκαλούν προσωρινή διακοπή του πλου, δεν επιφέρουν κατ'αρχή λύση της σύμβασης ναύλωσης. Τέτοια περιστατικά θα μπορούσαν να είναι η προσάραξη λόγω μηχανικής βλάβης, η πρόσκρουση ή η σύγκρουση του πλοίου¹⁴³. Σε αντίθεση όμως με τις περιπτώσεις του άρθρου 159 – 160 ΚΙΝΔ, η καθυστέρηση που οφείλεται στο κώλυμα αυτό, επιφέρει λύση της σύμβασης, στην περίπτωση που αυτή είναι υπέρμετρη, καθώς παρέχεται δικαίωμα στον ναυλωτή να υπαναχωρήσει από την σύμβαση, αναλαμβάνοντας το φορτίο ως και τον ναύλο που αντιστοιχεί στον πλου που δεν διανύθηκε. Στο σημείο αυτό, η ανάλυση που προηγήθηκε αναφορικά με τις θέσεις του common law μπορεί να αποβεί χρήσιμη, καθώς και πάλι αντιμέτωποι βρισκόμαστε με το ζήτημα της διάρκειας που πρέπει να χαρακτηρίζει την καθυστέρηση που προκαλείται από τα τυχαία περιστατικά που αναφέρονται στην διάταξη, ώστε αυτή να θεωρηθεί υπέρμετρη και να μπορεί ο ναυλωτής να ασκήσει το δικαίωμα που του χορηγείται να υπαναχωρήσει από την σύμβαση. Στην περίπτωση βέβαια του ΚΙΝΔ, η εκτίμηση για το υπέρμετρο της διάρκειας γίνεται από τον ναυλωτή, ενόψει δε του ότι η διάταξη δεν διαλαμβάνει συγκεκριμένους κανόνες για τον τρόπο που πρέπει να λάβει χώρα η εκτίμηση αυτή, παρατηρείται ότι αυτή πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών¹⁴⁴, στοιχεία που μπορούν να συναξιολογηθούν κατά την εκτίμηση αυτή είναι οι ιδιαίτερες συνθήκες της κάθε ναύλωσης, η φύση και η ευπάθεια του φορτίου, ο επείγων χαρακτήρας της μεταφοράς¹⁴⁵.

Στο πλαίσιο, όμως της ανάλυσης αυτής, χρήσιμες κρίνονται ορισμένες παρατηρήσεις που σχετίζονται με την συμφωνία των μερών ως προς τον χρόνο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης και τον χαρακτήρα της ως σύμβασης απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης ή σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης. Στην περίπτωση, λοιπόν που ο ναυλωτής έχει συμφέρον στην εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς εντός του συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου ή στην εκτέλεση αυτής σε συγκεκριμένο χρόνο που έχει καθορισθεί στην σύμβαση και όπως προκύπτει από αυτήν η παροχή του εκναυλωτή δεν μπορεί να εκτελεστεί σε άλλο χρόνο, πρόκειται δηλαδή περί

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

¹⁴⁴ Α. Παμπούκη, όπ.π., σελ. 267

¹⁴⁵ Α. Ζυγούρος, όπ.π. 146

σύμβασης απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης, εφαρμογής τυγχάνουν οι διάταξης περί αδυναμίας παροχής, καθώς στην περίπτωση αυτή η εκπλήρωση της παροχής στον συγκεκριμένο χρόνο, ήτοι η εκτέλεση της μεταφοράς στον συγκεκριμένο χρόνο, αποτελεί περιεχόμενο και ιδιότητα της παροχής του εκναυλωτή, με την πάροδο δε του ορισθέντος χρόνου επέρχεται αδυναμία παροχής¹⁴⁶.

Αντίθετα αν από τους όρους της σύμβασης συνάγεται ότι η εκπλήρωση της παροχής ναί μεν πρέπει να εκτελεσθεί μόνο εντός του ορισθέντος χρόνου ή της ορισθείσας προθεσμίας αλλά από την φύση και το σκοπό της μπορεί να εκπληρωθεί και μεταγενέστερα, πρόκειται δηλαδή περί σύμβασης σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης, τότε εφαρμογής τυγχάνει η διάταξη του ΚΙΝΔ, η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ειδικότερη εκείνης του άρθρου 401 ΑΚ.

3.Από την υπόθεση *the Massalia* στην υπόθεση *the Eugenia* – Η τήρηση της σχεδιασμένης πορείας

Ως αρχική θέση θα μπορούσε να υποστηριχθεί η άποψη ότι όταν η διαδρομή μέσω της οποίας έχουν συμφωνήσει τα μέρη ότι θα λάβει χώρα η θαλάσσια αποστολή καθίσταται ανέφικτο να τηρηθεί, η σύμβαση λύεται λόγω frustration, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί αν το πλοίο μπορεί να ακολουθήσει άλλη πορεία. Η θέση αυτή υιοθετήθηκε στην υπόθεση *the Massalia*¹⁴⁷, στην οποία, ενόψει του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ, η σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι από την Ανατολική ακτή της Ινδίας στην Γένοβα, λύθηκε με την επίκληση του θεσμού της frustration.

Ωστόσο, υπό το φώς όμοιων πραγματικών περιστατικών και μολονότι όπως καταδείχθηκε καθυστέρηση οφειλόμενη σε επίταξη του πλοίου δύναται να επιφέρει την λύση της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration, στην υπόθεση *the Eugenia*¹⁴⁸, η επιγενόμενη επαύξηση στην διάρκεια του ταξιδιού λόγω κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ στην οποία θα οδηγούσε η εκτέλεση της σύμβασης γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κρίθηκε ότι δεν επαρκούσε για την εφαρμογή του εξεταζόμενου θεσμού. Στην υπόθεση αυτή το πλοίο *Eugenia* χρονοναυλώθηκε με ναυλοσύμφωνο *Baltimex*, με σκοπό να πραγματοποιήσει το ταξίδι Γένοβα Ινδία διά μέσου της Μαύρης Θάλασσας¹⁴⁹, στην δε σύμβαση συμπεριλαμβανόταν όρος περί της υποχρέωσης του ναυλωτή να εκτελέσει της σύμβαση δια μέσω της συνηθισμένης πορείας (“via the usual and customary route”). Αφού προηγουμένως το πλοίο φόρτωσε φορτίο

¹⁴⁶ Βλ. Βαθρακοκοίλη, ΕΡΝΟΜΑΚ, άρθρ. 401, σελ. 415-416

¹⁴⁷ *Societe Franco Tunisienne D Armenent v Sidermar SPA (The Massalia)* [1961] 2 QB 278, η οποία αποτελεί την μοναδική υπόθεση στην οποία αναγνωρίστηκε frustration ενόψει του διπλασιασμού της διάρκειας της σύμβασης.

¹⁴⁸ *Ocean tramp tankers v. Sovfracht (the Eugenia)* [1963] 2 Lloyd’s Rep. 381

¹⁴⁹ Πριν καταρτισθούν οι όροι της σύμβασης, τα μέρη που γνώριζαν για τον κίνδυνο κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ, διαπραγματεύθηκαν ειδικούς όρους για το ζήτημα αυτό. Στο τέλος κανείς τέτοιος όρος δεν συμφωνήθηκε, αλλά η σύμβαση συμπεριέλαβε την έντυπη ρήτρα πολέμου της τρέχουσας έκδοσης.

(σιδήρου και προϊόντα ατσαλιού) στην Μαύρη Θάλασσα, ξεκίνησε την πορεία του για το Λιμάνι Said, στο οποίο ήδη είχαν ξεκινήσει πολεμικές επιχειρήσεις από τα αιγυπτιακά ανταεροπορικά και η περιοχή ήταν όπως έκρινε το δικαστήριο επικίνδυνη, σύμφωνα με το νόημα και της ρήτρας πολέμου που είχε συμπεριληφθεί στο ναυλοσύμφωνο. Αποτέλεσμα της εισόδου του πλοίου, κατόπιν υποδείξεως του ναυλωτή, στην διώρυγα του Σουέζ ήταν να μείνει παγιδευμένο εκεί μέχρι τις αρχές Ιανουαρίου του επόμενου έτους.

3.1. “on passing the Suez Canal” ν “via the usual and customary route”

Στην υπόθεση *The Eugenia* ο ισχυρισμός του ναυλωτή περί λύσης της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration, προβλήθηκε επί τη βάση της ισχυρισμού ότι αν ο ναυλωτής επέλεγε να μην διέλθει από την διώρυγα του Σουέζ (στις 31.10.1956), συμμορφούμενος και με τις υποδείξεις του εκναυλωτή¹⁵⁰, θα αναγκαζόταν να ακολουθήσει πορεία, κατευθυνόμενος προς την Ινδία, γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Ωστόσο, ερμηνεύοντας τον όρο που προαναφέρθηκε, το Court of Appeal κατέληξε στο ότι το αληθές του νόημα ήταν ότι ο χρόνος κατά τον οποίο έπρεπε να αξιολογηθεί ποια ήταν η συνηθισμένη πορεία ήταν ο πραγματικός χρόνος εκτέλεσης της σύμβασης και όχι ο χρόνος κατάρτισής της, η οποία ενόψει του κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ, ήταν η πορεία από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, η δε καθυστέρηση που, ομολογουμένως, θα προκαλούσε ως προς την συνολική εκτέλεση της σύμβασης η επιλογή της εν λόγω διαδρομής, δεν ήγειρε ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration καθώς, δοθέντος ότι το φορτίο δεν ήταν αναλώσιμο και δεν υπήρχε ασφυκτικό πλαίσιο ως προς την παράδοσή του, δεν θεωρήθηκε ότι η καθυστέρηση θα ήταν τόσο μεγάλη ώστε να καταστήσει το ταξίδι γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, ένα ταξίδι θεμελιωδώς και ριζικώς διαφορετικό από αυτό που αρχικώς, κατά την κατάρτιση της σύμβασης, τα μέρη είχαν σχεδιάσει¹⁵¹. Η μόνη, πράγματι, αισθητή διαφορά σχετίζονταν με το μεγαλύτερο κόστος, στοιχείο όμως που δεν αποτελεί βάση ούτε λόγο επίκλησης της εφαρμογής της frustration. Ως προς το τελευταίο, ήδη από το σημείο αυτό όμως αξίζει να ειπωθεί ότι η θέση που πήρε ο Λόρδος Denning ότι για να φτάσει η οικονομική επάχθεια να οδηγήσει στην frustration της σύμβασης θα πρέπει αυτή να είναι “more than more onerous or more expensive”, ίσως θα επέτρεπε την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι, υπό τις αρκετά απαιτητικές αυτές προϋποθέσεις, θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο θεσμός της frustration σε περιπτώσεις όπου η

¹⁵⁰ Πριν της είσοδο στην διώρυγα, στις 30.10.1956 υπήρξε επικοινωνία μεταξύ εκναυλωτή ναυλωτή, καθώς ο πρώτος επιδίωξε να ενεργοποιήσει την ρήτρα πολέμου, ώστε να μην εισέλθει το πλοίο ούτε στο λιμάνι του Σαίντ ούτε στην διώρυγα του Σουέζ. Ο ναυλωτής όμως παραβίασε την ρήτρα πολέμου, επιτρέποντας το πλοίο να εισέλθει στην διώρυγα. Δοθέντος ότι η παγίδευση του πλοίου οφειλόταν σε υπαιτιότητα του ναυλωτή, ο τελευταίος δεν μπορούσε να επικαλεστεί της εφαρμογής της αρχής της frustration επί της βάσει της καθυστέρησης αυτής, καθώς αυτό θα θεωρούνταν self induced frustration.

¹⁵¹ Το ταξίδι από την Γένοβα μέχρι δια μέσω της διώρυγας ήταν 108 ημέρες ενώ μέσω της διώρυγας του Σουέζ ήταν 138 ημέρες.

εκτέλεσης της σύμβασης απαιτεί εξαιρετικά μεγάλη οικονομική θυσία για τον ένα συμβαλλόμενο.

Συναφώς πρέπει να λεχθεί ότι ο όρος περί υποχρέωσης του πλοιάρχου να δώσει ειδοποίηση άφιξης (ETA)¹⁵² “on passing the Suez Canal”, στην υπόθεση *The Massalia* ερμηνεύτηκε ως υποχρέωση τήρησης συγκεκριμένης πορείας (η οποία κατέστη αδύνατο να τηρηθεί), εν αντιθέσει με τον όρο “via the usual and customary route”, που υπήρχε στην υπόθεση *The Eugenia*, που ερμηνεύτηκε ότι παρείχε διακριτική ευχέρεια ως προς την πορεία.

Η θέση που εκφράστηκε στην υπόθεση *The Eugenia* αποτέλεσε βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε ο δικαστής Mocatta, ο οποίος επιφορτίστηκε της, επί τη βάσει παρόμοιων πραγματικών περιστατικών, υποθέσεως *The Captain George K*¹⁵³, όπου το πλοίο ναυλώθηκε κατά ταξίδι για να μεταφέρει θειάφι χύδην από το Μεξικό στην πόλη Kandla και στην πόλη Bombay σε χρονικό σημείο που η διώρυγα του Σουέζ ήταν ανοιχτή και ενόψει της κατάστασης στην περιοχή δεν θα μπορούσε κανείς να προβλέψει ότι θα κλείσει. Ωστόσο, όταν το πλοίο έφτασε το βόρειο τμήμα της διώρυγας, ο πλοίαρχος πληροφορήθηκε ότι η διώρυγα έχει κλείσει από τις πολεμικές εχθροπραξίες που πρόσφατα είχαν ξεκινήσει στην περιοχή. Μετά τις εξελίξεις αυτές, ο εκναυλωτής αποφάσισε το ταξίδι να γίνει μέσω της άλλης διαθέσιμης διαδρομής γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Τελικώς, όμως για την πραγματοποίηση του ταξιδιού αυτού, το πλοίο χρειάστηκε να διανύσει απόσταση 18.400 μιλίων έναντι 9.700 που θα απαιτούνταν αν το ταξίδι γινόταν μέσω της διώρυγας του Σουέζ.

Ενόψει τούτων, ο εκναυλωτής αξίωσε την καταβολή του επιπρόσθετου ναύλου που απαιτήθηκε για την μεγαλύτερη διαδρομή που τελικώς ακολουθήθηκε, ύψους 67.969\$, ισχυριζόμενος ότι η αρχική σύμβαση είχε λυθεί με τον θεσμό της frustration. Ωστόσο το δικαστήριο, απέρριψε την αξίωση αυτή, κρίνοντας ότι τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίχθηκε η αξίωση του εκναυλωτή ήταν όμοια με αυτά της υπόθεσης *the Eugenia* και ότι συνεπώς δεν μπορούσε να αποκλίνει από την απόφαση του Court of Appeal. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι το δικαστήριο διατύπωσε συγχρόνως τον προβληματισμό ότι υπό τις συνθήκες που τελικώς εκτελέστηκε το ταξίδι, η εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης απείχε θεμελιωδώς από τον αρχικό σχεδιασμό των μερών. Ο προβληματισμός αυτός επιτρέπει την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι (αν δεν υπήρχε ο περιορισμός από την υπόθεση *The Eugenia*), τα πραγματικά περιστατικά που εκτέθηκαν θα αποτελούσαν λόγους ικανούς να οδηγήσουν στην εφαρμογή της frustration. Τέλος, έχει σημασία να ειπωθεί ότι και στην σύμβαση αυτή το μεταφερόμενο φορτίο ήταν τέτοιας φύσης, η καθυστέρηση στην μεταφορά του οποίου δεν

¹⁵² Βλ. k Lewins, Journal of Business law, 2016

¹⁵³ *Palmco Shipping Inc v Continental Ore Corp (The Captain George K)* [1970] 2 Lloyd’s Rep 21.

δημιουργούσε ζητήματα φθοράς του, ώστε το στοιχείο αυτό σίγουρα συνέβαλε στην κρίση του δικαστηρίου, το δε γεγονός ότι επρόκειτο περί ναύλωσης κατά ταξίδι υποδήλωνε ότι τον κίνδυνο καθυστέρησης είχε αναλάβει ο εκναυλωτής, ώστε τα ζητήματα αυτά, μόνο υπό το φως ιδιαίτερα υπερβολικών συνθηκών, θα μπορούσαν να υπερκερασθούν¹⁵⁴.

4. Συμβολή στην ανάλυση της στοιχειοθέτησης frustration λόγω σημαντικής δυσχέρειας εκπλήρωσης (impracticability)

Οι υποθέσεις *The Eugenia* και *The Captain George K*, σκοπίμως επιλέχθηκαν να παρατεθούν μετά την ανάλυση της θέσης του ελληνικού δικαίου στα ζητήματα που ανακύπτουν στην περίπτωση που προκληθεί καθυστέρηση κατά την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, καθώς και οι δύο συνιστούν περιπτώσεις σαν αυτές που θα εξετάσουμε στην ενότητα που ακολουθεί, δηλαδή περιπτώσεις στις οποίες η παροχή είναι μεν φυσικά και νομικά δυνατή, συγχρόνως δε και εξαιρετικά δυσχερής η εκπλήρωσή της. Χρήσιμο, λοιπόν, κρίθηκε οι υποθέσεις αυτές να προηγηθούν της ανάλυσης που θα ακολουθήσει.

4.1. Η οικονομική κρίση και η αργή της ιερρότητας των συμβάσεων στην ακραιφνή της μορφή.

Ζητήματα αναπροσαρμογής συμβατικών όρων έθεσε με ιδιαίτερη ένταση η οικονομική κρίση, η οποία ξεκινώντας από τις χρηματιστηριακές αγορές επηρέασε όλους τους τομείς της οικονομίας ανεξαρτήτως μεγέθους δραστηριότητας, έτσι ώστε τα συμβαλλόμενα μέρη αναπόφευκτα επεδίωξαν να διαμορφώσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις υπό το φως των νέων οικονομικών δεδομένων και συνθηκών, που όπως αποδείχθηκε δεν ήταν εφικτό να προβλεφθούν. Στην παρούσα ενότητα θα επιχειρήσουμε μία προσέγγιση στον τρόπο αντιμετώπισης της σύμβασης ναύλωσης όταν ενόψει απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών, η εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων υποχρεώνει τον οφειλέτη σε υπέρμετρη θυσία, εστιάζοντας στην πλευρά του ναυλωτή ως προς την καταβολή ναύλου.

Παρόμοια, με τα ζητήματα που δημιούργησε η οικονομική κρίση, ζητήματα έχουν ήδη απασχολήσει τα αγγλικά δικαστήρια, ώστε η μελέτη των περιπτώσεων αυτών να δώσει τα απαραίτητα εκείνα ερείσματα για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Κατά την αναζήτηση αυτή, ιδιαίτερα σημαντική αποτελεί η θέση του Λόρδου Simon, στην υπόθεση *British Movietonews v. London District Cinemas*¹⁵⁵ ότι «..τα μέρη μιας σύμβασης συχνά βρίσκονται αντιμέτωπα κατά την διάρκεια εκτέλεσης αυτής με μεταβολή συνθηκών την οποία δεν ανέμεναν, μία εντελώς ασυνήθη άνοδο ή πτώση τιμών, μια ξαφνική υποτίμηση του νομίσματος, ένα μη αναμενόμενο

¹⁵⁴ Βλ. Paul Todd, *Carriage of Goods by sea*, σελ. 43

¹⁵⁵ [1952] AC 166

εμπόδιο στην σύμβαση και άλλα παρόμοια, ωστόσο κάτι τέτοιο δεν επηρεάζει την συμφωνία που έκαναν...».

Μολονότι όμως το αυξημένο κόστος ως προς την εκτέλεση της σύμβασης μπορεί να δίνει την εντύπωση ότι την καθιστά θεμελιωδώς διαφορετική συναλλαγή από αυτήν που είχαν αρχικώς σχεδιάσει τα μέρη κατά την σύναψη αυτής, το δίκαιο της frustration δεν εφαρμόζεται¹⁵⁶. Έτσι στην υπόθεση *Davis Contractors v. Fareham Urban DC*¹⁵⁷, το House of Lords έκρινε ότι οι δυσκολίες κατά την εκτέλεση της σύμβασης δεν αρκούν για την εφαρμογή της frustration¹⁵⁸. Συνεπώς, η εφαρμογή της frustration δεν καθίσταται επιβεβλημένη μόνο από το γεγονός ότι συνέβησαν περιστατικά που επέβαλαν βαρύτερο οικονομικό φορτίο στο ένα μέρος της σύμβασης από ό,τι ανέμενε. Όπως ήδη έχουμε δει την θέση αυτή ακολούθησε και ο Λόρδος Denning, στην υπόθεση *The Eugenia*. Ακολούθως, ο Λόρδος Summer στην υπόθεση *Larrinaga v. Societe franco-Americaine des Phosphates*¹⁵⁹, υποστήριξε την θέση ότι η λύση της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration στις περιπτώσεις που εξετάζουμε πρέπει να εφαρμόζεται με μεγάλη φειδώ¹⁶⁰. Ενδεικτικό αυτής της θέσης αποτελεί η υπόθεση *The Sea Angel* που ήδη αναφέρθηκε, όπου η σύμβαση δεν λύθηκε με την εφαρμογή της frustration, μολονότι ο ναυλωτής υποβλήθηκε στο απροσδόκητο κόστος καταβολής ναύλου για 113 μέρες έναντι του προσδοκώμενου που θα διαρκούσε μόνο τρεις μέρες.

Συναφώς με όσα έχουν ήδη λεχθεί, οι απώλειες που προκλήθηκαν σε ένα μέρος της σύμβασης συνεπεία μιας απρόσμενης ανόδου στις τιμές των καυσίμων ή περιοδικών διακυμάνσεων στην αγορά ναύλων δεν θα οδηγήσουν στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration¹⁶¹.

4. 2. Η αντιμετώπιση της υπόθεσης *the Eugenia* στην περίπτωση που εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο

Η υπόθεση *The Eugenia* (αλλά και η *The Captain George K*) αναδεικνύεται ως περίπτωση στην οποία ο ισχυρισμός περί της λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration

¹⁵⁶ The effects of fianancial Crises on the binding Force of Contracts – Renegotiation, Rescission or Reversion

¹⁵⁷ Στην υπόθεση αυτή ομάδα εργολάβων συμφώνησε με μία τοπική αρχή να κατασκευάσει 78 σπίτια μέσα σε χρονικό διάστημα 8 μηνών, έναντι αμοιβής ύψους 94.000 λιρών. Ωστόσο, λόγω έλλειψης σε εργατικά χέρια και υλικά (οι οποίες ανέκυψαν μετά το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου, οι εργασίες διήρκεσαν τελικώς 22 μήνες και κόστισαν στους εργολάβους 115.000. Συνεπεία τούτου οι τελευταίοι ισχυρίστηκαν ότι η σύμβαση είχε λυθεί και ότι νομιμοποιούντο να ζητήσουν πρόσθετη αμοιβή για το παρασχεθέν έργο επί τη βάσει της quantum merit αξιώσεως.

¹⁵⁸ Βλ. Lord Radcliffe «it is not hardship or inconvenience or material loss itself which calls the principle of frustration into play. There must be as well such a change in the significance of the obligation the the thing undertaken would if performed be a different hing from that contracted for”.

¹⁵⁹ (1923) 14 LILRep. 457

¹⁶⁰ «all the uncertainties of a commercial contract can ultimately be expressed, though not very accurately, in terms of money, and rarely, if ever, is it a gorund for inferring frustration of an adventure that the contract has turned out to be a loss or ever a commercial diasaster for somebody”.

¹⁶¹ βλ. Michael Wilford, Terence Coghlin, John D. Kimball, όπ.π. 494, ομοίως και ο δικαστής Kerr στην υπόθεση *Occidental v. Skibs A/S Avanti*, [1976] 1 Lloyd’s 293, σελ. 325

προβλήθηκε λόγω σημαντικής δυσχέρειας εκπληρώσεως. Το δικαστήριο, ακολουθώντας την νομολογία *British Movietonenews Ltd v. London District Cinemas*¹⁶² και *Davis Contractors Ltd v. Fareham Urban DC*¹⁶³, έλαβε έτι μία φορά αρνητική στάση ως προς το ζήτημα αυτό, ότι δηλαδή η δυσχέρεια εκπλήρωσης δεν μπορεί να οδηγήσει σε λόγο απαλλαγής από τις συμβατικές υποχρεώσεις. Το ότι το δικαστήριο οδηγήθηκε στην κρίση του αυτή αποδίδεται κατά κύριο λόγο στις επιταγές της θεμελιώδους αρχής περί της ιερότητας των συμβάσεων, ενδεχομένως όμως θα μπορούσε να αποδοθεί και σε ένα άλλο «δομικό ελάττωμα»¹⁶⁴ του θεσμού της frustration, που συνίσταται στην αδυναμία του δικαστηρίου να επέμβει στην σύμβαση και να την αναπροσαρμόσει με σκοπό την εξισορρόπηση των συμφερόντων των μερών.

Αντιθέτως, η δυνατότητα αυτή αναδεικνύεται μέσα από την ρύθμιση της 388 ΑΚ, η οποία θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο εργαλείο στην περίπτωση που εξετάζουμε, ενόψει του ότι η μεταβολή των συνθηκών που προκάλεσε το κλείσιμο τη διώρυγας του Σουέζ, οδήγησε στην πλήρη ανατροπή της οικονομικής ισορροπίας. Υπό την επιφύλαξη δε της προϋπόθεσης ότι η διάταξη παρέχει στον οφειλέτη μόνο αμφοτεροβαρούς σύμβασης, στην περίπτωση δηλαδή της υπόθεσης *The Eugenia*, τον ναυλωτή, την δυνατότητα να ζητήσει την αναπροσαρμογή της, κρίσιμο είναι να εξετάσουμε τους όρους εφαρμογής της στις συμβάσεις ναύλωσης, αντλώντας πολύτιμα επιχειρήματα από την πλούσια νομολογία στο ζήτημα αναπροσαρμογής του μισθώματος στο πλαίσιο της σύμβασης μίσθωσης. Επίσης, κρίνουμε σκόπιμο από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης *the Eugenia* να αφήσουμε εκτός της παρούσας υπόθεσης εργασίας το ζήτημα υπαιτιότητας του ναυλωτή, που αναφέρθηκε, καθώς και στην διάταξη της 388 ΑΚ η ύπαρξη πταίσματος του οφειλέτη ως προς την μη πρόβλεψη της μεταβολής αποτελεί στοιχείο που αποκλείει την εφαρμογή της¹⁶⁵.

Προκαταβολικά αναφέρουμε ότι στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ στις συμβάσεις ναύλωσης, η απάντηση θεωρούμε ότι πρέπει να είναι καταφατική. Η θέση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι ήδη η θεωρία αναγνωρίζει την δυνατότητα εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ στις συμβάσεις ναύλωσης, ενόψει δε του ότι η διάταξη του άρθρου 388 ΑΚ αποτελεί συγκεκριμενοποίηση της καλής πίστης που εισάγεται στην διάταξη του άρθρου 288 ΑΚ, η εφαρμογή της συμβάσεις ναύλωσης θα πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη.

¹⁶² *British Movietonenews Ltd v. London District Cinemas* [1952] A.C. 696, *Davis Contractors Ltd v. Fareham Urban DC* [1956] A.C. 696

¹⁶³ Κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε ότι στην υπόθεση αυτή, εάν εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο, ενόψει του ότι η αξίωση υποβλήθηκε μετά το πέρας της σύμβασης δεν θα ετύγχανε εφαρμογής η 388 ΑΚ.

¹⁶⁴ Βλ. Καραμπατζός, όπ.π. 264, ο οποίος χαρακτηρίζει την ανελαστική αρχή του «όλα ή τίποτα» ως δομικό ελάττωμα που βαρύνει μέχρι σήμερα τον θεσμό της frustration.

¹⁶⁵ Βλ. Μ.Σταθόπουλο, όπ.π., σελ. 1235

4.3.Η περίπτωση αναπροσαρμογής του ναύλου ως παράδειγμα αξιοποίησης της πλούσιας νομολογίας ως προς την αναπροσαρμογή του μισθώματος

Ως προς την εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 388 παρατηρούμε σχετικώς ότι εκτός από τις ρητώς συναγόμενες προϋποθέσεις του άρθρου 388 ΑΚ, απαιτείται η παροχή να κατέστη υπερμέτρως επαχθής εξαιτίας της απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών. Ειδικότερα, η πλούσια νομολογία ως προς την αναπροσαρμογή μισθώματος μπορεί να αξιοποιηθεί στις συμβάσεις ναύλωσης προς την κατεύθυνση αναπροσαρμογής του ναύλου (ή άλλου όρου της σύμβασης), σύμφωνα δε με τις γενικές προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ αλλά και την κρατούσα άποψη στη νομολογία¹⁶⁶ απαιτείται σωρευτικά:

α) Μεταβολή των περιστατικών, στα οποία κυρίως ενόψει της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών τα μέρη στήριζαν τη σύναψη της αμοτεροβαρούς σύμβασης. β) Η μεταβολή αυτή να είναι μεταγενέστερη της κατάρτισης της σύμβασης και να οφείλεται σε λόγους που ήταν έκτακτοι και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν. Τέτοια έκτακτα περιστατικά είναι εκείνα τα οποία δεν επέρχονται κατά την κανονική πορεία των πραγμάτων, αλλά προκαλούνται από ασυνήθιστα γεγονότα, φυσικά, πολιτικά, κοινωνικά ή οικονομικά, συνεπεία των οποίων επέρχεται πλήρης κατάλυση της ισορροπίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής, ώστε ο μὲν οφειλέτης εκτελώντας τη σύμβαση να υφίσταται ουσιώδη και υπερμεγέθη ζημία, που προκλήθηκε εκτάκτως και απροβλέπτως, ο δε αντισυμβαλλόμενος να ωφελείται υπέρμετρα από την περιουσία του υπόχρεου, ενώ αν εξελισσόταν ομαλά η σύμβαση, η οικονομική επιβάρυνση θα ήταν συνήθης και αυτή που είχε προβλεφθεί. Παρατηρούμε σχετικά ότι στην περίπτωση της υπόθεσης *The Eugenia* στην θέση αυτή βρίσκεται ο ναυλωτής.

Ζήτημα γεννάται κατά πόσον η οικονομική κρίση δύναται να αποτελέσει έκτακτο και απρόβλεπτο περιστατικό, το οποίο να δικαιολογεί την κατ' άρθρο 388 ΑΚ αναπροσαρμογή του ναύλου, ζήτημα που μπορεί να ανακύψει κυρίως στις μακροχρόνιες συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο. Και στην περίπτωση αυτή χρήσιμη μπορεί να αποβεί η μέχρι σήμερα επεξεργασία της διάταξης του 388 ΑΚ. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη μάλλον κρατούσα άποψη στη νομολογία¹⁶⁷, η γενική οικονομική κρίση, η επιβολή μέτρων λιτότητας και επαχθών δημοσιονομικών και

¹⁶⁶ ΑΠ 1225/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΑΠ 998/2014 Αρμ 2016 σελ. 2061, ΑΠ 1592/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 67/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 130/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΘρ 115/2015 Α' Δημοσίευση ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ· ΕφΠατρ 26/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 316/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΠειρ 87/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 92/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 17564/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΑθ 219/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΠειρ 2042/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΘεσ 8690/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης· ΜΠρΘεσ 8703/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης.

¹⁶⁷ Βλ. ΑΠ 1171/2004 ΕλλΔνη 2005 σελ. 157, ΕφΛαρ 163/2017 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 379/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 190/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 92/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΑθ 1650/2011 ΕΔικΠολ 2012 σελ. 315, ΕφΑθ 7313/2006 ΕλλΔνη 2006 σελ. 295, ΕφΑθ 3627/1997 ΑρχΝ 1998 σελ. 602, ΜΠρΠειρ 2042/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 8690/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΜΠρΘεσ 8703/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης.

φορολογικών μέτρων, με όλες τις συνέπειες σε όλες τις εκφάνσεις της οικονομίας δεν συνιστούν από μόνα τους γεγονότα έκτακτα και απρόβλεπτα, ιδίως στην ελληνική οικονομία, στην οποία από μακρού χρόνου είναι συνεχείς οι διακυμάνσεις της σταθερότητας, κάτω από τις σημερινές κρατούσες συνθήκες ρευστότητας και της διεθνούς οικονομίας. Ωστόσο, δεν λείπει και η πιο μετριοπαθής (νεότερη) στάση της νομολογίας¹⁶⁸, σύμφωνα με την οποία τα ως άνω γεγονότα δύναται να θεωρηθούν γεγονότα έκτακτα και απρόβλεπτα, αν όμως δεν ήταν εφικτό για τα μέρη να τα προβλέψουν υπό τις ισχύουσες κατά την κατάρτιση της σύμβασης συνθήκες. Οι θέσεις αυτές αν συνδυαστούν με τις διακυμάνσεις των ναυλαγορών, θα μπορούσαν να στηρίξουν ανάλογο αποτέλεσμα στην περίπτωση της σύμβασης ναύλωσης

Περαιτέρω, από τη μεταβολή αυτή η παροχή του οφειλέτη, ενόψει και της αντιπαροχής να καθίσταται υπέρμετρα επαχθής. Η παροχή καθίσταται υπέρμετρα επαχθής όταν συνεπεία έκτακτων γεγονότων, επέρχεται πλήρης κατάλυση της ισορροπίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής και μάλιστα σε τέτοια έκταση, ώστε ο μεν οφειλέτης εκτελώντας τη σύμβαση, να υφίσταται ουσιώδη και υπερμεγέθη ζημία, ο δε αντισυμβαλλόμενος να ωφελείται υπέρμετρα από την περιουσία του υπόχρεου, ενώ αν εξελισσόταν ομαλά η σύμβαση, η οικονομική επιβάρυνση θα ήταν η συνήθης και αυτή που είχε προβλεφθεί.

Βέβαια, ενόψει της ανάγκης συνδρομής όλων των ανωτέρω προϋποθέσεων για την κατάφαση εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ και δη της ύπαρξης λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων, οι συμβαλλόμενοι προτιμούν να καταφεύγουν στην εφαρμογή της ευρύτερης και ελαστικότερης (ως προς τους όρους εφαρμογής) διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ, συνήθως σωρεύοντας επικουρικά, κατ' άρθρο 219 παρ. 2 ΚΠολΔ τη σχετική αγωγική βάση. Άλλωστε και η νομολογία παγίως δέχεται τη δυνατότητα αναπροσαρμογής του μισθώματος επαγγελματικής – εμπορικής μίσθωσης με βάση το άρθρο 288 ΑΚ, εφόσον δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 388 ΑΚ, κρίνουμε δε ότι η ίδια θέση μπορεί να τύχει εφαρμογής και όταν η σύμβαση ναύλωσης διέπεται από το ελληνικό δίκαιο.

¹⁶⁸ ΑΠ 998/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 67/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 130/2016 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης, ΕφΛαρ 316/2015 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης. Βλ. και τη διατύπωση της ΑΠ 1592/2014 ΤΝΠ ΔΣΑ Ισοκράτης «... απρόοπτη μεταβολή των περιστατικών στα οποία στηρίχθηκαν τα μέρη μπορεί να αποτελέσει και η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας, όταν είναι έκτακτης φύσης και τόσο μεγάλη ώστε να υπερβαίνει τις συνήθεις ή λογικά προβλεπόμενες διακυμάνσεις της σταθερότητας και να ανατρέπει τους υπολογισμούς των μερών κατά την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Για να στοιχειοθετηθεί, όμως, περίπτωση εφαρμογής του προαναφερόμενου άρθρου δεν αρκεί μόνη η κατά τα άνω επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας, αλλά θα πρέπει να κριθεί σε σχέση και με τις υπόλοιπες συνθήκες και ιδίως το αναμενόμενο κέρδος από την σύμβαση, την οικονομική κατάσταση των μερών, την εξυπηρετούμενη ανάγκη αυτών με την σύμβαση και τις υποχρεώσεις προς τρίτους που εξαρτώνται από τη σύμβαση, έτσι ώστε οι συνέπειες από την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της Χώρας να έγιναν δυσβάστακτες για το ένα των συμβληθέντων μερών και να υπερβαίνουν τον κίνδυνο που, κατά τις συνηθισμένες συνθήκες, αναλαμβάνει κάθε συμβαλλόμενος, όταν μάλιστα αποφασίζει σύναψη σύμβασης που πρόκειται να εκτελεσθεί στο μέλλον».

5. Ζητήματα από την καθυστέρηση κατά την απόκτηση ή φόρτωση του φορτίου στις συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι.

Παρατηρείται ότι στις συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι, στην περίπτωση καταστροφής του φορτίου κατά την διάρκεια του πλου, από εξαιρούμενους κινδύνους, επέρχεται λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, ώστε ο μεν ναυλωτής απαλλάσσεται της υποχρέωσής του να αντικαταστήσει το φορτίο ο δε εκναυλωτής δεν υπέχει υποχρέωση εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς. Περαιτέρω, ό,τι αναφέραμε ότι ισχύει στην περίπτωση που το πλοίο έχει υποστεί ζημιές και η αποκατάστασή τους κρίνεται οικονομικά ασύμφορη, εφαρμόζεται ομοίως και στην περίπτωση που εξετάζουμε αναφορικά με το φορτίο, στις συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι¹⁶⁹. Χρήσιμη κρίνεται στο σημείο αυτό η επισήμανση ότι όταν η καταστροφή του φορτίου λάβει χώρα πριν τον απόπλου, η σύμβαση δεν λύεται λόγω frustration, αλλά ο ναυλωτής υποχρεούται να ανεύρει νέο φορτίο, ο κανόνας όμως αυτός δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση που η σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι έχει καταρτιστεί για την μεταφορά συγκεκριμένου κατά είδους ορισμένου πράγματος¹⁷⁰. Αντιστοίχως, καθυστέρηση που παρατηρείται κατά την διαδικασία απόκτησης του φορτίου από τον ναυλωτή, δεν μπορεί να οδηγήσει στην εφαρμογή της frustration, στις περιπτώσεις κατά γένους ορισμένου φορτίου.

Ζήτημα καθυστέρησης ανέκυψε στην υπόθεση *The Angelia*,¹⁷¹ στην οποία οι εναγόμενοι είχαν ναυλώσει το ομώνυμο πλοίο *Angelia* για να μεταφέρουν φορτίο φωσφορικών πετρωμάτων από το Έilat στην Ιαπωνία, η δε σύμβαση ναύλωσης περιελάμβανε ρήτρα που εξαιρούσε την ευθύνη στις περιπτώσεις καθυστέρησης στην προμήθεια του φορτίου, αναγόμενη σε ανυπέρβλητα αίτια. Ο αναμενόμενος χρόνος άφιξης του πλοίου (ETA) ήταν 12 Ιουνίου, αλλά λόγω αδυναμίας μεταφοράς του φορτίου από το ορυχείο του ναυλωτή στο Eilat, ο εκναυλωτής ενημερώθηκε ότι δεν θα υπήρχε διαθέσιμο φορτίο, για τον λόγο αυτό ο εκναυλωτής στις 10 Ιουνίου προέβη στην ενεργοποίηση της ρήτρας cancelling. Κατά την κρίση του διαιτητή που επιλήφθηκε της υπόθεσης η καθυστέρηση δεν οφειλόταν σε υπαιτιότητα του ναυλωτή, η δε καθυστέρηση θα προκαλούσε υπέρμετρη παράταση της σύμβασης (από 47 σε 117 ημέρες), ικανής να επιφέρει την λύση της με τον θεσμό της frustration. Ενόψει δε της ρήτρας που αναφέραμε δεν μπορούσε να τεθεί ζήτημα ευθύνης του ναυλωτή. Αργότερα, όμως το δικαστήριο ανέτρεψε την διαιτητική απόφαση, κρίνοντας ότι η ρήτρα που αναφέραμε περιείχε πρόβλεψη για την καθυστέρηση (συνεπώς ενόψει όσων αναφέρονται στην σχετική, με τις προϋποθέσεις εφαρμογής της frustration, ενότητα δεν μπορούσε να γίνει λόγος περί εφαρμογής της) και ότι

¹⁶⁹ Julian Cooke, John D. Kimball, Timothy Young, David Martowski, Michael Ashcroft, Leroy Lambert, Andrew Taylor, Michael Sturley, 4η εκδ., 2014, σελ. 704

¹⁷⁰ *ibid*

¹⁷¹ *Trade & Transport v. Iino Kaiun Kaisha (The Angelia)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 154

προσθέτως η καθυστέρηση που σημειώθηκε δεν κατέστησε την σύμβαση θεμελιωδώς διαφορετική συναλλαγή από την συναλλαγή που είχαν αρχικώς σχεδιάσει τα μέρη, απλώς επέφερε αύξηση στο κόστος εκτέλεσής της, στοιχείο που είδαμε ότι δεν επαρκεί για την εφαρμογή του θεσμού.

5.1. Η ελληνική ρύθμιση ως προς τα ζητήματα σχετικά με το φορτίο

Αναφορικά με την περίπτωση του φορτίου, η διάταξη του άρθρου 162 παρ. 1 εδ α' του ΚΙΝΔ, προβλέπει ότι στην περίπτωση που το φορτίο έχει εξατομικευτεί και απωλεσθεί από τυχαίο γεγονός πριν την φόρτωση, η σύμβαση λύεται και τα μέρη απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους αμοιβαία. Τούτο δε ισχύει και στην περίπτωση που το φορτίο απωλεσθεί από τυχαίο γεγονός μετά την φόρτωση ή μετά την παράδοση προς φόρτωση αλλά πριν τον απόπλου, στην τελευταία όμως περίπτωση παρέχεται στον ναυλωτή το δικαίωμα, εφόσον δηλώσει και προσκομίσει μέσα στον χρόνο που διαρκεί η αναμονή και η υποχρεωτική υπεραναμονή άλλο φορτίο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η διατύπωση της διάταξης επιτρέπει την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι τούτη τυγχάνει εφαρμογής μόνο στην περίπτωση που το φορτίο αφορά πράγματα ατομικώς ορισμένα. Όταν τα πράγματα είναι κατά γένος ορισμένα (φορτία χύμα) τότε δεν επέρχεται λύση της σύμβασης καθώς ο ναυλωτής εξακολουθεί να υπέχει υποχρέωση προσκόμισης άλλων πραγμάτων, ως τούτο συνάγεται από την διάταξη του άρθρου 290 παρ. 2 ΑΚ. Προσθέτως στην αυτή θέση, ήτοι λύση και ελευθέρωση των μερών επέρχεται και στην περίπτωση τυχαίας ολικής απώλειας του φορτίου μετά την έναρξη του απόπλου. Ωστόσο, στην περίπτωση μερικής τυχαίας απώλειας του φορτίου, ορθότερο κρίνεται¹⁷² να μην επέρχεται λύση της σύμβασης ναύλωσης, αλλά τούτη να περιορίζεται στα διασωθέντα πράγματα και να διαμορφώνεται με βάση τις νέες συνθήκες, πράγμα που σημαίνει ότι η υποχρέωση καταβολής ναύλου θα πρέπει να προσαρμοστεί, ήτοι να μειωθεί στα νέα δεδομένα.

¹⁷² Α. Παμπούκη, όπ.π. 272, ομοίως και Ρόκας/Θεοχαρίδης, όπ.π., σελ. 224.

Κεφάλαιο Δ : Λοιπές προϋποθέσεις εφαρμογής του θεσμού της frustration

1. «Reliance can not be placed on Self Induced Frustration¹⁷³» – Εισαγωγικά

Προλεγόμενα

Κάθε ανάλυση περί του θεσμού της frustration πρέπει να εκκινεί από την γενική παραδοχή ότι πρόκειται περί θεσμού του οποίου η σύλληψη στόχο είχε την αποτροπή εμμονής στην εκτέλεση της σύμβασης υπό συνθήκες ακραίων περιπτώσεων συμβατικής εκτροπής. Ενόψει τούτου, επόμενο ήταν να τεθούν όρια στην εφαρμογή του, ώστε να αποτραπούν φαινόμενα κατάχρησης του θεσμού από τον συμβαλλόμενο ο οποίος προκαλεί με την συμπεριφορά του την επέλευση του περιστατικού, βάσει του οποίου πλέον επιδιώκει την απαλλαγή του από την συμβατική δέσμευση. Τούτο πρέπει να ισχύει και στην περίπτωση που η συμπεριφορά του είναι ένας μόνο από τους παράγοντες που συνέβαλαν στην πρόκληση του περιστατικού αυτού. Συνεπώς, το συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να επικαλεσθεί την αρχή της frustration, όταν τα γεγονότα που ισχυρίζεται ότι συνιστούν απρόοπτη μεταβολή συνθηκών συνεπεία - των οποίων επιδιώκει την λύση της σύμβασης και την απαλλαγή του από τις συμβατικές του υποχρεώσεις - έχουν προκληθεί από δική του συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη) ή από συμπεριφορά προσώπων για τα οποία ο ίδιος είναι υπεύθυνος¹⁷⁴. Πρόκειται για την περίπτωση της self induced frustration.

Η γενική αυτή θέση καθίσταται κατανοητή μέσα από την ανάγνωση της υπόθεσης *the Eugenia*, τα πραγματικά περιστατικά της οποίας έχουμε ήδη εκθέσει¹⁷⁵. Ενόψει, λοιπόν, των ανωτέρω θέσεων, δεν δύναται να επιδιώξει λύση της σύμβασης λόγω υπέρμετρης καθυστέρησης, επικαλούμενος τον θεσμό της frustration, ο ναυλωτής ο οποίος αξίωσε, κατά παράβαση σχετικής ρήτρας του ναυλοσυμφώνου, να εισέλθει το πλοίο σε ζώνη πολέμου, με αποτέλεσμα την αναγκαστική του ακινητοποίηση και τη συνακόλουθη καθυστέρηση στην εκτέλεση της σύμβασης. Η αδυναμία εκπλήρωσης σε αυτήν την περίπτωση είναι αποτέλεσμα δικής του επιλογής. Από την πλευρά τώρα του εκναυλωτή, καθυστέρηση που παρατηρείται στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης η οποία όμως οφείλεται στην αναξιοπλοΐα του πλοίου, ενόψει του ότι η αξιοπλοΐα συνιστά βασική υποχρέωση του εκναυλωτή¹⁷⁶, δεν μπορεί να αποτελέσει έδαφος για την από την μέρους του επίκληση της εφαρμογής του θεσμού της frustration¹⁷⁷.

¹⁷³ Per Lord Summer (Bank Kine Ltd v Arthur Capel & Co [1919] 432), έτσι και J. Morgan, Repudiatory Breach : inability, election and discharge, Cambridge Law Journal, 2017, P. Todd, Journal of International Banking Law, 1989, σελ. 167

¹⁷⁴ «The essence of frustration is should not be due to the act or election of the party seeking to rely on it» (*The Super Servant Two*)

¹⁷⁵ Βλ. κεφ. Γ, ενότητα υπ. αριθμ. 3

¹⁷⁶ Πρβλ. και άρθρ. 111 ΚΙΝΔ

¹⁷⁷ Επίκληση του θεσμού της frustration, δεν μπορεί να γίνει ούτε στην περίπτωση που κατά το διάστημα που η σύμβαση δεν εκτελείται ενόψει της αναξιοπλοΐας, μεσολαβήσει η κήρυξη πολέμου (βλ. *Monarch SS Co v. A/B Karlshamns Oljefabriker* [1949] 1 Lloyd's rep. 244), εκτός κι αν ο μεταφορέας αποδείξει την έλλειψη αιτιώδους

Ομοίως, το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που η επέλευση του περιστατικού αποδίδεται εν μέρει στην συμπεριφορά του ενός συμβαλλόμενου και εν μέρει στην συμπεριφορά του άλλου¹⁷⁸, ακόμη και όταν η εκούσια πράξη (ή παράλειψη) του συμβαλλόμενου μέρους δεν συνιστά συγχρόνως παράβαση της σύμβασης¹⁷⁹.

Η βασική αρχή που αναφέρθηκε (self induced frustration), η οποία εισάγει αρνητική προϋπόθεση για τη λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, αποτελεί τον γενικό κανόνα, τα όριά της όμως δεν έχουν καθορισθεί με συγκεκριμένο τρόπο. Σε γενικές γραμμές μπορεί να ειπωθεί ότι στις περιπτώσεις που καταφάσκει self induced frustration, δεν θα μπορεί να στοιχειοθετηθεί το απρόβλεπτο ως προς τα γεγονότα που έλαβαν χώρα μετά την κατάρτιση της σύμβασης αλλά ούτε και το στοιχείο της αδυναμίας ως προς την εκτέλεση της σύμβασης¹⁸⁰.

Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται κατανοητό, ότι η εκούσια συμπεριφορά του προσώπου στην οποία αποδίδεται, έστω και εν μέρει, η επέλευση του περιστατικού το οποίο επικαλείται πλέον το πρόσωπο αυτό ως λόγο απαλλαγής του, συνιστά περίπτωση self induced frustration και συνεπώς στην περίπτωση αυτή δεν μπορεί να τεθεί ζήτημα λύσης της σύμβασης. Ζήτημα όμως ανακύπτει στην περίπτωση που το περιστατικό αυτό αποδίδεται σε αμέλεια του προσώπου που επικαλείται το περιστατικό για την απαλλαγή του, καθώς ξεκάθαρη απάντηση στη νομολογία δεν ανευρίσκεται περί του ζητήματος τούτου.

1.1.Το ζήτημα της αμέλειας

Η νομολογία εκκινεί από την θέση του Λόρδου Simon ο οποίος στην υπόθεση *Joseph Constantine Steamship Line Ltd v Imperial Smelting Corporation Ltd*¹⁸¹, επιχειρώντας να οριοθετήσει το ζήτημα της υπαιτιότητας επικαλέστηκε το παράδειγμα της prima donna, η οποία δεν μπορεί να εκπληρώσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις ως υψίφωνος εξαιτίας κρυολογήματος, για το οποίο όμως η ίδια με την αμελή της συμπεριφορά ευθυνόταν, καθώς από αβλεψία της κάθισε κοντά σε ρεύμα. Στην περίπτωση αυτή ο Λόρδος Simon θεώρησε ότι το κρυολόγημα αυτό δεν προκλήθηκε με σκοπό να αποφύγει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων

συνάφειας μεταξύ της συμβατικής παράβασης και του περιστατικού που αποτελεί την βάση για την επίκληση του θεσμού της frustration (βλ. *The Silver Sky* [1981]2 Lloyd's Rep).

¹⁷⁸ Βλ. G. Treitel, ό.π., σελ. 905

¹⁷⁹ Βλ. Treitel, ό.π. σελ. 905 ο οποίος αναφέρει ως χαρακτηριστικό το παράδειγμα του εργαζόμενου ο οποίος απολύεται ως συνέπεια της φυλάκισής του, γεγονός που ο εργοδότης του μπορεί να επικαλεσθεί ως περιστατικό που οδηγεί σε εφαρμογή της αρχής της frustration με σκοπό να αποκρούσει τυχόν αξίωση εναντίον του επί της βάσει παράνομης απόλυσης, ακόμη και στην περίπτωση που η παράνομη πράξη του δεν έχει σχέση με την σύμβαση εργασίας, ώστε η παράνομη πράξη δεν θα προκαλούσε από μόνη της frustration της σύμβασης εργασίας. Ο ίδιος όμως ο εργαζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το περιστατικό του εγκλεισμού του και να ζητήσει τη εφαρμογή της αρχής, καθώς τότε ακριβώς θα πρόκειται για self induced frustration.

¹⁸⁰ Chitty in Contracts, ό.π., σελ. 1346

¹⁸¹ [1942] A.C. 154

της¹⁸², υποστηρίζοντας με τον τρόπο αυτό ότι για να λάβει χώρα αποκλεισμός συνεπεία αμελούς συμπεριφοράς, θα πρέπει να υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της αμελούς συμπεριφοράς και του περιστατικού που οδηγεί στην αδυναμία παροχής. Ενόψει τούτων, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω στην υπόθεση σταθμό για το δίκαιο της self induced frustration, *The Super Servant Two*¹⁸³, για να γίνει κατανοητή η προβληματική που μας απασχολεί, μπορούμε να αναφέρουμε ότι ο εκναυλωτής δεν δύναται να επικαλεστεί την απώλεια του πλοίου ως περιστατικό που επιφέρει frustration στην σύμβαση ναύλωσης λόγω επιγενόμενης απώλειάς του, για την οποία ο ίδιος όμως είναι υπαίτιος.

Επιπροσθέτως πρέπει να αναφερθεί ότι η έννοια της αμέλειας στην περίπτωση αυτή πρέπει να ερμηνεύεται με ευρύ τρόπο, ώστε να καταλαμβάνει κάθε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο μέρος που επικαλείται την εφαρμογή της αρχής της frustration είχε την δυνατότητα αλλά και τα μέσα να προβλέψει και να αποτρέψει τα πραγματικά περιστατικά που κατά τους ισχυρισμούς του προκαλούν την εφαρμογή του θεσμού αλλά παρ' όλα αυτά δεν έπραξε τούτο¹⁸⁴. Η δυνατότητα πρόβλεψης του κινδύνου και η επίδειξη αμέλειας (αδιαφορίας) ως προς την πρόκληση, αλλά και έστω στην αποτροπή ή άρση του, οδηγεί στον αποκλεισμό της frustration, καθώς αναιρεί την θεμελιώδη προϋπόθεση του θεσμού, ήτοι το έκτακτο και απρόβλεπτο του κινδύνου ή του περιστατικού¹⁸⁵.

1. 2. Το ζήτημα της επιλογής μεταξύ περισσότερων συμβάσεων – Από την υπόθεση the Maritime National fish στην υπόθεση the Super Servant two

Το ζήτημα γίνεται πιο περίπλοκο όταν ένα πρόσωπο έχει καταρτίσει περισσότερες συμβάσεις ναύλωσης, δεν είναι όμως σε θέση, ενόψει της απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών που επικαλείται ότι έχει εμφιλοχωρήσει, να τις εκτελέσει όλες. Στην περίπτωση αυτή εξετάζεται αν το πρόσωπο αυτό μπορεί επικαλεστεί την λύση κάποιας εκ των συμβάσεων αυτών με τον θεσμό της frustration, ώστε να προχωρήσει στην εκτέλεση των υπολοίπων. Αναφέρθηκε ήδη ότι υπόθεση σταθμό για το δίκαιο της self induced frustration, αποτελεί η υπόθεση *The Super Servant Two*¹⁸⁶. Πριν όμως αναλύσουμε τα ζητήματα που τέθηκαν στην υπόθεση αυτή, κρίνεται σκόπιμο να εξετάσουμε μία άλλη καθοριστική για το δίκαιο της, self induced frustration,

¹⁸² Α. Καραμπατζός, όπ.π. σελ. 282, ο οποίος υποστηρίζει ότι ο ενδεχόμενος καταλογισμός σε βάρος επαγγελματιών καλλιτεχνών τέτοιου επιπέδου των περιστατικών αυτών μέσω της καθιέρωσης υποχρέωσης αυξημένης προσοχής, ίσως αντέκειται στην ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητάς τους.

¹⁸³ Σύμφωνα με τον συγγραφέα McKendrick, η εν λόγω υπόθεση είναι ιδιαίτερη σημαντική για το ζήτημα που μας απασχολεί, καθώς καταδεικνύει το εύρος της έννοιας, εμπεριέχει επικαιροποιημένο ορισμό της self induced frustration και τέλος καταδεικνύει τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι ρήτρες ανωτέρας βίας στις σύγχρονες εμπορικές συμβάσεις.

¹⁸⁴ G. Treitel, όπ.π. σελ. 906

¹⁸⁵ Α. Καραμπατζός, όπ.π. 282

¹⁸⁶ J. lauritzen A/S/ v. Wijsmuller BV (*The Super Servant Two*), [1990], 1 Lloyd' s Rep.1

υπόθεση η οποία απασχόλησε το Privy Council αρκετά χρόνια πριν, την υπόθεση *Maritime National Fish Ltd v. Ocean Trawlers Ltd*¹⁸⁷.

Ειδικότερα, στη υπόθεση *Maritime National Fish* η εναγόμενη εταιρεία διατηρούσε στόλο από ψαρότρατες για αλιεία με ειδικά διαμορφωμένα δίχτυα, τρεις δε από αυτές ανήκαν στην κυριότητα θυγατρικών της και δύο είχαν ήδη ναυλωθεί από άλλους εκναυλωτές, εκ των οποίων η μία ήταν η *St Cuthbert*, κυριότητας των εναγόντων. Η χρήση αυτών των ειδικά διαμορφωμένων δικτύων προϋπέθετε την προγενέστερη απόκτηση άδειας από το αρμόδιο υπουργείο, στοιχείο που γνώριζαν αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη¹⁸⁸, η δε εναγόμενη εξαιτίας αλλαγής στην κυβερνητική πολιτική κατάφερε να εξασφαλίσει μόνο τρεις από τις πέντε άδειες που είχε ζητήσει. Κατόπιν αυτών, η εναγόμενη εταιρεία επέλεξε να καταναείμει τις άδειες που της χορηγήθηκαν κατά τρόπο ώστε δυο από αυτές να ακολουθούν τα δικά της σκάφη και η τρίτη το έτερο ναυλωμένο από άλλη εταιρεία σκάφος, με αποτέλεσμα το ναυλωμένο από την ενάγουσα εταιρεία σκάφος *St Cuthbert* να απομείνει χωρίς άδεια.

Ενόψει αυτής της κατάστασης, η εναγόμενη εταιρεία ενώπιον των δικαστηρίων του Καναδά, επικαλέστηκε ότι η σύμβαση ναύλωσης του *St Cuthbert* είχε λυθεί με την εφαρμογή του θεσμού τη frustration, ισχυρισμός όμως ο οποίος απορρίφθηκε, καθώς το δικαστήριο¹⁸⁹ θεώρησε ότι η εναγόμενη εταιρεία έχοντας γνώση περί της υποχρέωσης προηγούμενης απόκτησης και εφοδιασμού των σκαφών με άδειες, ανέλαβε τον κίνδυνο να μην είναι σε θέση να αποκτήσει άδειες για όλα τα σκάφη της. Το ζήτημα έφτασε ενώπιον του Privy Council, το οποίο μολονότι δεν διαφοροποιήθηκε από την θέση αυτή και διατήρησε το ίδιο αποτέλεσμα, τροποποίησε την αιτιολογία, στηρίζοντας την κρίση του στο γεγονός ότι η συμπεριφορά της εναγόμενης εταιρείας, συνιστούσε περίπτωση self induced frustration, καθώς θεώρησε ότι η περιέλευσή της σε θέση αδυναμίας εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης του επίδικου σκάφους (*St Cuthbert*), ήταν αποτέλεσμα δικής της συμπεριφοράς και ειδικότερα δικής της επιλογής. Δοθείσας της γνώσης της περί του ενδεχομένου μη απόκτησης αδειών για όλα τα σκάφη της (ναυλωμένα και μη), ανέλαβε τον κίνδυνο να υποσχεθεί νόμιμη λειτουργία όλων των σκαφών της, και με τον τρόπο οδηγήθηκε στην αδυναμία ταυτόχρονης εκτέλεσης όλων των συμβάσεων και εν συνεχεία κατόπιν άσκησης της διακριτικής της ευχέρειας να επιλέξει ποια θα ήταν τα σκάφη με τα οποία θα εφοδίαζε τις άδειες που, τελικώς, είχε αποκτήσει, στην αδυναμία εκτέλεσης της επίδικης σύμβασης.

¹⁸⁷ [1935] A.C. 524, Τεχνικώς οι αποφάσεις του (The Judicial Committee of the) Privy Council δεν δεσμεύουν τα αγγλικά δικαστήρια, η επιρροή τους όμως στο common law δεν αμφισβητείται

¹⁸⁸ Το Privy Council, τάχθηκε υπέρ της θέσης του Λόρδου Sumner, in *Hirji Mulji v. Chong Yue Steamship Co.* [1926] A. C. 497, ότι από την στιγμή που τα μέρη γνώριζαν ότι υπήρχε το ενδεχόμενο να μην χορηγηθούν οι άδειες θα μπορούσαν να θέσουν την συμφωνία του υπό την (αναβλητική) αίρεση απόκτησής τους

¹⁸⁹ The Supreme Court of Nova Scotia

Με τον τρόπο αυτό, η απόφαση εισήγαγε στο γενικό πλαίσιο της frustration λόγω απαγορευτικής διάταξης νόμου την προϋπόθεση, ότι όταν τα μέρη γνωρίζουν την ρύθμιση της απαγορευτικής διάταξης, δεν μπορούν μεταγενέστερα να την επικαλεστούν ως λόγο για την εφαρμογή του θεσμού της frustration¹⁹⁰. Στο πλαίσιο αυτό, το ζήτημα θα αντιμετωπιζόταν διαφορετικά στην υποθετική περίπτωση που η εναγόμενη εταιρεία είχε ναυλώσει δύο μόνο σκάφη και είχε αποκτήσει μία μόνο άδεια, η δε η υποχρέωση εφοδιασμού των σκαφών με άδεια από το υπουργείο αλιείας, θεσπιζόταν μετά την κατάρτιση των συμβάσεων ναύλωσης των δύο σκαφών¹⁹¹.

Η εξέταση του ζητήματος που ανακύπτει στην περίπτωση αυτή, αν δηλαδή η εναγόμενη εταιρεία θα μπορούσε να επικαλεστεί την λύση της μίας εκ των συμβάσεων ναύλωσης λόγω frustration, για το σκάφος εκείνο που αναγκαστικά δεν θα εφοδιαζόταν με άδεια, συντονίζει το βήμα με την ανάλυση της υπόθεσης *J. Lauritzen AS v Wijsmuller BV (The Super Servant Two)*.

Στην υπόθεση αυτή ο εκναυλωτής ανέλαβε την υποχρέωση να μεταφέρει ένα γεωτρύπανο του ναυλωτή από την Ιαπωνία στο Ρότερνταμ χρησιμοποιώντας το πλοίο *The Super Servant Two*, πλοίο κατάλληλο για την μεταφορά τέτοιου είδους φορτίου¹⁹². Η σύμβαση που καταρτίστηκε μεταξύ των μερών εμπεριείχε τον όρο ότι ο εκναυλωτής διέθετε την δυνατότητα να εκτελέσει την μεταφορά χρησιμοποιώντας άλλο πλοίο από τον στόλο του, επίσης κατάλληλο για την συγκεκριμένη μεταφορά, το πλοίο *The Super Servant One* και επίσης τον όρο ότι ο εκναυλωτής είχε την δυνατότητα να ακυρώσει την σύμβαση σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή άλλου περιστατικού που εύλογα θα εμπόδιζε την εκτέλεση της σύμβασης. Το πλοίο *Super Servant Two*, ωστόσο ναυάγησε κατά την μεταφορά ενός άλλου γεωτρύπανου στον ποταμό Zaire, με αποτέλεσμα την ολική του απώλεια, το δε άλλο πλοίο του εκναυλωτή (*The Super Servant One*) είχε ήδη ναυλωθεί.

Δύο βδομάδες μετά την επέλευση του ναυαγίου που προκάλεσε την ολική απώλεια του πλοίου, η πλοιοκτήτρια εταιρεία δήλωσε στην ναυλώτρια ότι ενόψει του ναυαγίου του *Super Servant Two* και του ότι το άλλο πλοίο είχε ήδη ναυλωθεί, δεν μπορούσε να εκτελέσει την σύμβαση που είχε καταρτίσει μαζί της. Τελικώς η υπόθεση ήχθη ενώπιον του Court of Appeal, το οποίο κλήθηκε να λάβει θέση επί της βασιμότητας του ισχυρισμού της ναυλώτριας περί καταβολής των πρόσθετων εξόδων στα οποία υποβλήθηκε για την μεταφορά του γεωτρύπανου με άλλο μέσο μεταφοράς, αξίωση που θεμελιώθηκε στην βάση της breach of contract, προς απόρριψη της οποίας η εκναυλώτρια εταιρεία αντέτεινε, αφενός, μεν τον ισχυρισμό περί λύσης

¹⁹⁰ P. J. K. The Cambridge Law Journal, 1939, Contract—Frustration of Charterparty—Repudiation of contract due to default of repudiating party held not to be frustration, σελ. 100

¹⁹¹ G. Treitel, ό.π., σελ. 907

¹⁹² Στην σύμβαση περιγραφόταν ως «transportation unit».

της μεταξύ τους σύμβασης με τον θεσμό της frustration, αφετέρου δε τον ισχυρισμό ότι η αξίωση της ναυλώτριας ήταν αβάσιμη, λόγω της ρήτρας περί έλλειψης ευθύνης της.

Ως προς το κυρίως ζητούμενο, το Court of Appeal απέρριψε τον ισχυρισμό περί λύσης της σύμβασης με την αρχή της frustration, καθώς έκρινε ότι η απόφαση της εκναυλώτριας εταιρείας να χρησιμοποιήσει το έτερο πλοίο για την εκτέλεση της άλλης σύμβασης ναύλωσης, στοιχειοθετούσε επιλογή της εκναυλώτριας εταιρείας και συνεπώς η επιγενόμενη αδυναμία της να εκτελέσει την σύμβαση ναύλωσης με την ενάγουσα δεν μπορούσε οδηγήσει στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration. Θεώρησε δε το δικαστήριο ότι το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο ακόμη και στην περίπτωση που το αρχικό πλοίο ναυάγησε χωρίς υπαιτιότητα της εκναυλώτριας εταιρείας. Τυγχάνει δε προφανές ότι στην περίπτωση που η σύμβαση προέβλεπε την εκτέλεσή του ταξιδιού μόνο με το πλοίο που ναυάγησε, αδιαμφισβήτητα θα επρόκειτο περί υπόθεσης frustration¹⁹³.

Την απόφασή του αυτή το δικαστήριο στήριξε σε τρεις βάσεις¹⁹⁴. Αρχικώς θεώρησε ότι η υπόθεση *Maritime National Fish*, παρείχε κατευθυντήριες γραμμές, συνεπώς το δικαστήριο έκρινε ότι έπρεπε να ακολουθήσει το dictum της απόφασης αυτής και να απορρίψει τον ισχυρισμό της εναγόμενης εταιρείας περί λύσης της σύμβασης με την αρχή της frustration, θεωρώντας ότι η αδυναμία εκτέλεσης της σύμβασης οφειλόταν σε δική της επιλογή, λόγος που όπως προαναφέρθηκε αποκλείει την εφαρμογή της frustration. Ωστόσο, η θέση αυτή δικαίως επικρίθηκε¹⁹⁵, καθώς μεταξύ των δύο υποθέσεων υπήρχε η θεμελιώδης διαφορά ότι στην *Maritime National Fish* ο ναυλωτής ήταν σε θέση να εκτελέσει όλες τις συμβάσεις ναύλωσης που είχε καταρτίσει με τους άλλους εκναυλωτές, μολονότι οι άδειες που είχε τελικώς αποκτήσει ήταν μόνο τρεις, ενώ στη υπόθεση που εξέτασε το Court of Appeal, μετά την απώλεια του *Super Servant Two*, δεν ήταν πλέον εφικτό για τον εκναυλωτή να εκτελέσει όλες τις συμβάσεις κατά την επίδικη χρονική στιγμή.

Περαιτέρω, το δικαστήριο δεν μπορούσε να αποδεχτεί την διάσπαση που θα προκαλούσε στην αρχή περί της αυτόματης λύσης της σύμβασης λόγω frustration, η αναγνώριση στον εκναυλωτή της δυνατότητας να επιλέξει ποια σύμβαση θα εκτελέσει και από ποια σύμβαση θα αποδεσμευτεί με τον θεσμό της frustration. Όμως, και η θέση αυτή επικρίθηκε από την θεωρία¹⁹⁶, υποστηρίχθηκε δε ότι στην προκειμένη περίπτωση θα ήταν ορθότερο ο καθορισμός της σύμβασης που θα έπρεπε να λυθεί με τον θεσμό της frustration, να γίνει επί τη βάση της

¹⁹³ Chesire, Fifoot and Furmston's, *Law of Contract*, 15^η εκδ., 2007, σελ. 734.

¹⁹⁴ G. Treitel, *όπ.π.*, σελ. 907, ο οποίος θεωρεί ότι η απόφαση δεν έχει πειστική αιτιολογία

¹⁹⁵ *ibid*

¹⁹⁶ *Ibid*, Anson's, *οπ.π.* 495

χρονικής σειράς κατάρτισης αυτών, ώστε στην προκείμενη περίπτωση προτεραιότητα έπρεπε να δοθεί στην εκτέλεση της επίδικης με την ενάγουσα¹⁹⁷.

Τέλος, η απόφαση στηρίχθηκε και στο ότι τελικώς το ζήτημα περί του αριθμού των συμβάσεων ναύλωσης που επιθυμούσε να καταρτίσει ο εκναυλωτής ήταν ζήτημα δικής του κυριαρχικής επιλογής, ο οποίος όμως με τον τρόπο αυτό αναλάμβανε και τον αντίστοιχο κίνδυνο περιέλευσής του σε αδυναμία εκτέλεσης μίας εξ αυτών. Ωστόσο, και η θέση αυτή δεν θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα να θεωρηθεί ότι ο θεσμός της frustration δεν μπορεί να τύχει της ίδιας εφαρμογής στην περίπτωση που το ένα μέρος επιλέγει να καταρτίσει περισσότερες της μίας συμβάσεις έχοντας απέναντι του περισσότερα αντισυμβαλλόμενα μέρη. Αυτή είναι η θεμελιώδης ένσταση στην αιτιολογία της υπόθεσης *The Super Servant Two*, ότι δηλαδή η επίκληση της αρχής αυτής θα έπρεπε να οδηγήσει στην λύση της σύμβασης εκείνης από τις περισσότερες υφιστάμενες όταν η εκτέλεσή της έχει καταστεί αδύνατη ενόψει των περιστατικών που έχουν δημιουργηθεί, στο δε συμβαλλόμενο μέρος που επικαλείται την εφαρμογή της αρχής δεν μπορεί να καταλογιστεί πταίσμα ως προς την επέλευση των περιστατικών αυτών.

Με την απόφαση αυτή το Court of Appeal, προχώρησε περαιτέρω απορρίπτοντας και το ισχυρισμό του εκναυλωτή, ότι κάποιος μπορεί να αποκλεισθεί από το να επικαλεστεί την θεωρία της frustration, μόνο στην περίπτωση που ενήργησε με δόλο ή στην περίπτωση που παρενέβη συμβατική του υποχρέωση. Το δικαστήριο υιοθέτησε την άποψη ότι στην περίπτωση αυτή δεν έπαιζε ρόλο ο έλεγχος περί της πιστής εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων όσο το γεγονός ότι η απώλεια του πλοίου δεν δημιούργησε από μόνη της το αδιέξοδο αλλά η επιλογή του εκναυλωτή να διαθέσει το έτερο πλοίο σε άλλο σκοπό και με τον τρόπο αυτό να μην είναι διαθέσιμο το δεύτερο αυτό πλοίο για την εκτέλεσή της.

1. 3. Αποδεικτική διαδικασία - Βάρος απόδειξης

Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα που συνδέεται με το δίκαιο της self induced frustration σχετίζεται με το πρόσωπο που είναι επιφορτισμένο με το βάρος απόδειξης του ισχυρισμού ότι συντρέχει περίπτωση self induced frustration, η οποία κατ' επέκταση αποκλείει την λύση της σύμβασης με την εφαρμογή της frustration. Το ζήτημα αυτό απασχόλησε το House of Lords στην υπόθεση *Joseph Constantine SS Line v Imperial Smelting Corp Ltd*, η οποία επρόκειτο περί περίπτωσης φυσικής αδυναμίας εκπλήρωσης της σύμβασης ναύλωσης. Ειδικότερα, στην υπόθεση αυτή ο εκναυλωτής κατάρτισε σύμβαση ναύλωσης ενός ατμόπλοιου, το οποίο όμως καταστράφηκε ολοσχερώς εξαιτίας έκρηξης, η οποία σημειώθηκε στους καυστήρες του πλοίου

¹⁹⁷ ibid

για την οποία ο ίδιος δεν βαρυνόταν με υπαιτιότητα. Προσθέτως, όμως η αιτία της έκρηξης δεν μπορούσε να προσδιοριστεί.

1. 3. 1. Η θέση

Στην απόφαση αυτή Το House of Lords, απορρίπτοντας την αξίωση του ναυλωτή για αποζημίωση, ενόψει λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, η οποία κατά συνέπεια επέφερε τον αποκλεισμό του εκναυλωτή από την υποχρέωση εκτέλεσης της σύμβασης, διατύπωσε την θέση ότι ο επικαλούμενος τον ισχυρισμό περί του ότι ένα περιστατικό που κατά την κρίση του αντιδίκου του οδηγεί στην λύση της σύμβασης λόγω frustration οφείλεται σε υπαιτιότητα του τελευταίου και ότι συνεπώς δεν μπορεί να τεθεί ζήτημα εφαρμογής της frustration, υπέχει και το βάρος απόδειξης του ισχυρισμού τούτου. Προκύπτει όμως, ότι η θέση αυτή οδηγεί σε ανεπιεική αποτελέσματα, έρχεται δε σε αντίθεση και με την κοινή λογική. Τούτο καθίσταται καλύτερο κατανοητό μέσα από την εξεταζόμενη υπόθεση, καθώς, σε αυτή ο ναυλωτής δεν είχε την ευχέρεια να αποδείξει τις συνθήκες της έκρηξης σε κάθε δε περίπτωση τα συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά ανάγονταν στην σφαίρα επιρροής του εκναυλωτή, πρόσωπο το οποίο είχε μεγαλύτερη ευχέρεια αποδεικτική και συνεπώς δικαιοπολιτικά το βάρος απόδειξης έπρεπε να επιρριφθεί σε αυτόν.

1. 3. 2. Η αμφισβήτηση της θέσης

Η τελευταία θέση ως προς το ότι η επίρριψη του βάρους απόδειξης στον αντισυμβαλλόμενο εκείνου που επικαλείται την frustration οδηγεί σε ανεπιεική αποτελέσματα, ενισχύεται από την κρίση ότι στις περιπτώσεις εκείνες, που το πρόσωπο στο οποίο τα πράγματα έχουν δοθεί ως μεσεγγύηση, και το οποίο επιδιώκει να απαλλαγεί με την επίκληση της αρχής της frustration μετά την καταστροφή τους είναι εκείνο που πρέπει να αποδείξει ότι η καταστροφή τους αυτή δεν μπορεί να σχετιστεί με παράβαση των υποχρεώσεών του που απορρέουν από την σύμβαση μεσεγγύησης¹⁹⁸. Ωστόσο, η εκ πρώτης όψεως ανεπιεικής θέση της *Constantine Steamship* αμβλύνεται αν αναλογιστεί κανείς ότι στις περισσότερες περιπτώσεις λύσης της σύμβασης εξαιτίας φυσικής αδυναμίας η οποία οφείλεται σε καταστροφή του αντικειμένου της σύμβασης, το περιστατικό που προκαλεί την φυσική αδυναμία εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων δεν ανάγεται σε υπαιτιότητα κάποιου μέρους, ώστε η επίρριψη του βάρους απόδειξης των στοιχείων που συγκροτούν την self induced frustration στον πρόσωπο που την επικαλείται να παρίσταται εύλογο ότι θα οδηγήσει, τις περισσότερες φορές στο σωστό αποτέλεσμα¹⁹⁹.

¹⁹⁸ Julius Stone, Burden of proof and the Judicial Process : A Commentary on Joseph Constantine Steamship Ltd v. Imperial Smelting Corporation Ltd, 60 L.Q.Rev. 262,284(1944)

¹⁹⁹ G. Treitel, όπ.π. 908

2. Γεγονότα που έχουν προβλεφθεί ή θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί.

Όπως γίνεται δεκτό και στην περίπτωση της απρόοπτης μεταβολής των συνθηκών της διάταξης του άρθρου 388 ΑΚ, σύμφωνα με την οποία τα περιστατικά που προκαλούν την μεταβολή πρέπει να είναι απρόβλεπτα και έκτακτα, έτσι και στο δίκαιο της frustration, στην περίπτωση που τα περιστατικά που συνιστούν την μεταβολή των συνθηκών έχουν προβλεφθεί (foreseen) ή θα μπορούσαν να προβλεφθούν (foreseeable), δεν τίθεται ζήτημα λύσης της σύμβασης με τον θεσμό που εξετάζουμε, στο δε σημείο αυτό, εύλογα, παρατηρούνται σημεία σύγκλισης μεταξύ των δύο έννομων τάξεων.

Με τον τρόπο αυτό καθιερώνεται στο δίκαιο της frustration ένας έτερος λόγος αποκλεισμού της εφαρμογής του θεσμού. ο οποίος δικαιολογείται από την απλή παραδοχή ότι όταν τα μέρη, κατά την κατάρτισή της σύμβασής τους, προβλέπουν την επέλευση ενός περιστατικού, το οποίο θεωρούν ότι θα επηρεάσει δυσμενώς την σχέσης τους, διαμορφώνουν, συνήθως, αναλόγως το περιεχόμενο αυτής²⁰⁰, ώστε με τον τρόπο αυτό να επέλθει και η κατανομή του κινδύνου επέλευσης του περιστατικού αυτού²⁰¹.

Αποκλείεται λοιπόν η λύση της σύμβασης λόγω frustration, στις περιπτώσεις που τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν προβλέψει ή θα μπορούσαν να προβλέψουν ότι θα επέλθει το περιστατικό ή γενικότερα ο κίνδυνος την επέλευση του οποίου επικαλείται κάποιο συμβαλλόμενο μέρος με σκοπό την εφαρμογή του θεσμού. Η θέση δε αυτή τυγχάνει εφαρμογής με σχετική αυστηρότητα, ως τούτο προκύπτει από την υπόθεση *Walton Harley Ltd v Walker & Homfrays Ltd*. Στην υπόθεση αυτή η εναγόμενη εταιρεία η οποία διατηρούσε ξενοδοχειακή επιχείρηση παραχώρησε την δυνατότητα στον ενάγοντα να διατηρεί διαφημιστική πινακίδα στο ξενοδοχείο του για περίοδο επτά ετών, όταν όμως το ξενοδοχείο απαλλοτριώθηκε και κατεδαφίστηκε, το δικαστήριο έκρινε ότι η εναγόμενη εταιρεία είχε λάβει υπόψη της τον κίνδυνο απαλλοτρίωσης και ότι συνεπώς δεν μπορούσε να τεθεί ζήτημα λύσης της σύμβασης που είχε καταρτίσει με την πλευρά του ενάγοντος λόγω frustration, αναγνωρίζοντας ως βάσιμη την αξίωση του τελευταίου για αποζημίωση. Πρέπει συγχρόνως να παρατηρηθεί ότι ούτε το γεγονός ότι ένα περιστατικό δεν έχει προβλεφθεί αρκεί για να οδηγήσει αυτομάτως στην εφαρμογή της frustration²⁰², ενώ στην περίπτωση που το ένας μέρος μόνο της σύμβασης

²⁰⁰ Έτσι στην υπόθεση που εξετάσαμε από τις *coronation cases*, *Krell v Henry*, θεωρούσε πιθανό να αναβληθεί η διαδικασία ενθρονίσεως, θα επιδίωκε να οριστεί στην σύμβαση χαμηλότερο μίσθωμα.

²⁰¹ *Ansons's*, όπ.π. σελ. 490

²⁰² *Chitty's*, όπ.π. 1344, όπου και νομολογία σχετική (*Davis Contractors Ltd v Fareham U.D.C.* [1956] A.C.696)

προέβλεψε την επέλευση του περιστατικού και όχι και τα δύο, τίθενται όρια στο μέρος που έκανε την πρόβλεψη να επικαλεστεί λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration²⁰³.

Από την άλλη πλευρά, εκτός της περίπτωσης που πράγματι ένα περιστατικό προβλέφθηκε, για να θεωρηθεί ότι πληρείται η περίπτωση της δυνατότητας πρόβλεψης ως λόγος αποκλεισμού της frustration θα πρέπει να υπάρχουν πολλές πιθανότητες πρόβλεψής του. Προκρίνεται δε, όπως εν μέρει ισχύει και στην περίπτωση της ελληνικής ρύθμισης, ότι η πιθανολόγηση πρέπει να εκτιμάται με αντικειμενικά κριτήρια –στην περίπτωση της ελληνικής ρύθμισης το απρόβλεπτο θα κριθεί και με υποκειμενικά κριτήρια- και εκτός του περιστατικού να προβλέπονται με κάποιες λεπτομέρειες και οι συνέπειες του περιστατικού. Στο πλαίσιο αυτό, δεν θα κριθεί επαρκές για να αποκλειστεί η λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, το γεγονός ότι τα μέρη είχαν προβλέψει ότι κατά την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης θα λάβει χώρα καθυστέρηση στην εκτέλεση αυτής για κάποιο περιστατικό, στην περίπτωση που η καθυστέρηση που πράγματι έλαβε χώρα υπερέβαινε κατά πολύ την χρονική διάρκεια της καθυστέρησης που τα μέρη θεώρησαν ότι μπορεί να λάβει χώρα.

Εξαίρεση εισάγεται στην περίπτωση της frustration λόγω νομικής αδυναμίας, η οποία προκαλείται εξαιτίας πολέμου, Στην περίπτωση αυτή λόγοι δημοσίας τάξης επιβάλλουν την λύση της σύμβασης. Έτσι, στις περιπτώσεις αυτές δεν παίζει ρόλο αν το περιστατικό αυτό, ήτοι ο πόλεμος είχε προβλεφθεί και περιληφθεί ως λόγος που δεν επιφέρει την λύση της σύμβασης, καθώς το αποτέλεσμα αυτής ανάγεται σε λόγους δημοσίας τάξης. Ζήτημα ανακύπτει στις περιπτώσεις που τα μέρη μολονότι είχαν προβλέψει την επέλευση ενός περιστατικού παρόλαυτά δεν συμπεριέλαβαν στην σύμβασή τους ρύθμιση περί τούτου. Στις περιπτώσεις αυτές, εάν το περιστατικό επέλθει, η σύμβαση δεν οδηγείται αναγκαία στην λύση της.

Επίσης σύμφωνα με την ρύθμιση της 388 ΑΚ, γίνεται δεκτό ότι η προϋπόθεση του απρόβλεπτου συντρέχει και όταν τα μέρη είχαν μεν προβλέψει τα περιστατικά, αλλά όχι την έκταση της ανατροπής που προκλήθηκε. Το αυτό θα μπορούσε ότι ισχυριστεί κανείς ότι ισχύει και στο πλαίσιο της ρύθμισης του common law για το ζήτημα που εξετάζουμε. Στο συμπέρασμα αυτό, καταλήγουμε μέσα από την ανάλυση της υπόθεσης *the Eugenia*. Στην υπόθεση αυτή γίνεται δεκτό ότι τα μέρη δεν είχαν προβλέψει ότι η διώρυγα του Σουέζ θα κλείσει για το χρονικό διάστημα που έκλεισε και το οποίο ήταν πράγματι υπέρμετρο. Ωστόσο, από την ρήτρα της σύμβασης ναύλωσης περί υπολογισμού του ναύλου με βάση την διάρκεια του ταξιδιού, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι στην πράξη, τα μέρη είχαν προβλέψει τον κίνδυνο καθυστέρησης, επιρρίπτοντας τον κίνδυνο αυτό στην πλευρά του ναυλωτή, όμως δεν είχαν

²⁰³ Ibid

προβλέψει την υπέρμετρη χρονική διάρκεια αυτής, η οποία καθιστούσε εξαιρετικά δυσχερή την θέση του ναυλωτή, ακόμη και συνεκτιμώμενου του κινδύνου της καθυστέρησης που συμβατικά είχε αναλάβει.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί και μία ακόμη περίπτωση που έχει αξία και προέκυψε στην υπόθεση *Bank Line v Capel*,²⁰⁴ στην οποία η σύμβαση ναύλωσης περιείχε όρο περί του ενδεχόμενου επίταξης του πλοίου, σύμφωνα με τον οποίο επί επίταξης του πλοίου ο ναυλωτής είχε δικαίωμα να ακυρώσει την σύμβαση, ωστόσο ο όρος αυτός δεν ήταν πλήρης καθώς δεν προέβλεπε σχετικά με την διαμόρφωση της ευθύνης του εκναυλωτή. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μολονότι τα μέρη προέβλεψαν ότι μπορεί να λάβει χώρα επίταξη του πλοίου, δεν ρύθμισαν την ευθύνη του εκναυλωτή, αφήνοντας με τον τρόπο αυτό περιθώριο να εφαρμοστεί ο θεσμός της frustration.

3. Συμβατική πρόβλεψη και frustration

Ο τίτλος της ενότητας, αναδεικνύει την ιδιαίτερη σημασία που έχει η αναδρομή στην σύμβαση και η ερμηνεία αυτής κάθε φορά που τίθεται ζήτημα εφαρμογής του θεσμού της frustration, ώστε σε πρώτο επίπεδο να διακριβωθεί αν η σύμβαση περιέχει πρόβλεψη για την ρύθμιση της κατάστασης που έχει προκληθεί. Αν συμβαίνει τούτο, δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να γίνει λόγος για εφαρμογή του θεσμού της frustration. Σε δεύτερο όμως επίπεδο η ερμηνεία της σύμβασης θα αναδείξει την έκταση των απορреουσών από αυτήν υποχρεώσεων, ώστε να κριθεί αν η εκτέλεσή της υπό τις νέες συνθήκες καθιστά αυτή κάτι το εντελώς διαφορετικό από αυτό που αρχικά αναλήφθηκε. Με τον τρόπο αυτό προκύπτει ότι η ερμηνεία της σύμβασης αποτελεί το πρώτο βήμα της έρευνας περί των προϋποθέσεων εφαρμογής της frustration²⁰⁵.

Αποτελεί συνήθη πρακτική, στον αγγλοσαξωνικό και όχι μόνο χώρο, οι εμπορικές, κυρίως, συμβάσεις να περιέχουν ρήτρες ανωτέρας βίας (force majeure), οι οποίες ρυθμίζουν τις έννομες συνέπειες ζητημάτων που τα μέρη θεωρούν ότι μπορούν να δημιουργηθούν κατά την εκτέλεση της σύμβασής τους, αποκλείοντας συνήθως το ενδεχόμενο λύσης της σύμβασης με την επιλογή μορφών συμβατικής της αναπροσαρμογής, ή ρήτρες δυσχέρειας εκπληρώσεως (hardship clause) οι οποίες τις περιπτώσεις ανατροπής της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης εισάγουν υποχρέωση επαναδιαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών, ώστε να προσαρμοστεί η σύμβαση στις νέες συνθήκες²⁰⁶

²⁰⁴ *Bank Line v Capel*, βλ. *Blane Steamships Ltd v Minister of Transport* (1951) 2 K.B. 965, στην οποία ο θεσμός της frustration εφαρμόστηκε σε σύμβαση γυμνού σκάφους

²⁰⁵ E. McKendrick, *Contract Law, Text, Cases and Materials*, 3^η εκδ., 2009, σελ. 724 και 726

²⁰⁶ E. McKendrick, όπ.π. 403 και 408. Το ότι η υποχρέωση επαναδιαπραγμάτευσης δεν οδηγεί αναγκαστικά στην επίλυση του προβλήματος είναι από τα μειονεκτήματα της ρήτρας αυτής κατά τον W.Kotzur, *Termination of contracts – frustrated parties*, *Journal of International banking Law*, 1998, σελ. 346

Ωστόσο, στην περίπτωση που η σύμβαση περιέχει πρόβλεψη περί της μεταβολής των συνθηκών, πολλές φορές ανακύπτει το ερώτημα αν από μόνη της η πρόβλεψη αυτή είναι αρκετή για να επιφέρει τον αποκλεισμό του θεσμού της frustration²⁰⁷. Βέβαια σε κάθε περίπτωση η ύπαρξη ενός τέτοιου όρου δύναται να αποτελέσει το κριτήριο εκείνο για την αποδοχή της θέσης ότι τα μέρη είχαν προβλέψει την κατάσταση που έχει ανακύψει²⁰⁸, ώστε και πάλι να μην μπορεί να τύχει εφαρμογής ο θεσμός της frustration, με την εξαίρεση της λύσης που επέρχεται για λόγους νομικής αδυναμίας και προστασίας δημοσίου συμφέροντος που αναπτύξαμε ανωτέρω. Πριν λοιπόν επιχειρήσουμε να δώσουμε εξήγηση στο ερώτημα γιατί δεν μπορεί μια τέτοια συμβατική πρόβλεψη να θέσει άνευ ετέρου εκτός εφαρμογής τον θεσμό της frustration, κρίνουμε σκόπιμο να παραθέσουμε ένα νομολογιακό παράδειγμα που αφενός μεν θα καταστήσει πιο σαφή την προβληματική αφετέρου δε θα συμβάλει στην κατανόηση του ζητήματος.

Στην υπόθεση *Metropolitan Water Board v Dick Kerr and Co*²⁰⁹ οι κατασκευαστές συμφώνησαν το έτος 1914 να κατασκευάσουν μία τεχνητή δεξαμενή η οποία θα ολοκληρώνονταν εντός 6 ετών. Ωστόσο μετά από δύο χρόνια οι κατασκευαστές διατάχθηκαν από την κυβέρνηση να σταματήσουν τις εργασίες και να εκποιήσουν το εργοστάσιό τους. Υπό τις συνθήκες αυτές οι κατασκευαστές ισχυρίστηκαν ότι η σύμβασή τους με το Water Board έχει λυθεί στην βάση της frustration, ωστόσο ο εργοδότης αντέτεινε ότι κάτι τέτοιο δεν ήταν δυνατόν ενόψει της ρήτρας “whatsoever and howsoever occasioned”, η οποία είχε συμπεριληφθεί στην σύμβαση αναφορικά με ζητήματα καθυστέρησης. Το House of Lords απέρριψε τον ισχυρισμό αυτό, κρίνοντας ότι η ρήτρα περί καθυστέρησης η οποία είχε συμπεριληφθεί στην σύμβαση των μερών, δεν κατέτεινε στο να καλύψει και περιπτώσεις όπως αυτές που ανέκυψαν οι οποίες συνεπάγονταν θεμελιώδη αλλαγή συνθηκών αλλά ότι η ρήτρα αποσκοπούσε να καλύψει προσωρινές δυσκολίες²¹⁰. Το ιδιαίτερο ζήτημα που ανέκυψε από την ρήτρα αυτή, ωστόσο ήταν ότι η χρήση των λέξεων whatsoever και howsoever, καταμαρτυρούσε ότι η αιτία της καθυστέρησης δεν έπαιζε ρόλο. Από την άλλη πλευρά όμως ήταν αδύνατο να γίνει δεκτό ότι οι κατασκευαστές ανέλαβαν την εκπλήρωση μιας υποχρέωσης η οποία ήταν αδύνατο να λάβει χώρα ενόψει της έντασης και της υπέρμετρης διάρκειας της καθυστέρησης η οποία υπήρξε²¹¹.

Με την αποδοχή της εφαρμογής του θεσμού της frustration στην ανωτέρω απόφαση, κατέστη σαφές ότι παρά την ευρεία διατύπωση της ανωτέρω ρήτρας (μέσω των ανωτέρω λέξεων), η ερμηνεία της από το δικαστήριο οδήγησε στο συμπέρασμα ότι δεν θα μπορούσε να

²⁰⁷ E. MvKendrick, Frustration and Force Majeure, σελ. 34, ομοίως Coglin, σελ. . 484

²⁰⁸ G. Treitel, όπ.π.898

²⁰⁹ 1918] A.C. 119

²¹⁰ per Lord Finlay ο οποίος αναφερόμενος στην επίμαχη ρήτρα υποστήριξε ότι “it did not cover the case in which the interruption is of such a character and duration that it vitally and fundamentally changes the conditions of the contract, and could not possibly have been in the contemplation of the parties to the contract when it was made”.

²¹¹ Βλ. ομοίως την υπόθεση *The Playa Larga* [1983] 2 Lloyd’s Rep. 171.

συμπεριλάβει περιστατικά, που με βάση την γραμματική ερμηνεία της ρήτρας μπορούσαν μεν να ενταχθούν στην πρόβλεψή της, λόγω όμως της ιδιαίτερη έντασης τους έπρεπε τελολογικά να αποκλειστούν από αυτήν, καθώς ανέτρεπαν πλήρως κάθε συμβατική ισορροπία και καθιστούσαν την σύμβαση υπέρμετρα επαχθή για το ένα συμβαλλόμενο μέρος²¹².

Επίσης περιπτώσεις που με βάση την γραμματική ερμηνεία θα μπορούσαν να ενταχθούν στις ρήτρες *force majeure* αλλά βάσει τελολογικής ερμηνείας εξαιρούνται, συνεπώς προκαλούν λύση της σύμβασης λόγω *frustration*, αποτελούν οι περιπτώσεις παρατεταμένων απεργιών ή πολέμων βεληνεκούς πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Παρατηρείται ότι οι περιπτώσεις αυτές απαριθμούνται στην λίστα των περιστατικών που ρυθμίζονται από μία τέτοια ρήτρα, όταν όμως έχουν το μέγεθος ή την ένταση αυτών που αναφέραμε, τελολογικά δεν πρέπει να καλύπτονται από αυτήν.

Επανερχόμενοι πάλι στο ανωτέρω ερώτημα, από την απόφαση που παραθέσαμε προκύπτει ότι ο λόγος που μία συμβατική πρόβλεψη περί ενός περιστατικού, που υπό την ανυπαρξία της συμβατικής πρόβλεψης θα οδηγούσε στην λύση της σύμβασης με την *frustration*, δεν επαρκεί για να θέσει εκποδών τον θεσμό της *frustration*, ανάγεται στην στενή ερμηνεία στη οποία τις υποβάλλουν τα δικαστήρια²¹³. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ζήτημα που ανέκυψε στην υπόθεση *Metropolitan* θα αντιμετωπιζόνταν με τον ίδιο τρόπο και από το ελληνικό δίκαιο. Χρήσιμο προς τούτο παράδειγμα αποτελούν οι ρήτρες σταθερής τιμής, τις οποίες συναντούμε σε συμβάσεις προμήθειας²¹⁴, όπου με τις ρήτρες αυτές τίθεται συγκεκριμένη τιμή πώλησης, ή στις εργολαβικές συμβάσεις με τις οποίες ο εργολάβος αναλαμβάνει την υποχρέωση να μην προβεί σε αναθεώρηση προς τα άνω της αμοιβής λόγω ανατίμησης των πρώτων υλών. Ωστόσο, όπως και στην υπόθεση που αναφέραμε, οι ρήτρες αυτές δεν φτάνουν στο σημείο να καλύψουν και υπερβολικές αυξομειώσεις των τιμών.

Επίσης, η εφαρμογή του θεσμού της *frustration* δύναται να ανακύψει και στις περιπτώσεις ρητρών, οι οποίες μολονότι περιέχουν πρόβλεψη για μια κατάσταση που έχει προκύψει, δεν περιέχουν πλήρη πρόβλεψη για αυτήν. Παράδειγμα προς τούτο αποτελεί η ρήτρα που δίδει στον ναυλωτή μόνο το δικαίωμα να ακυρώσει την σύμβαση ναύλωσης σε περίπτωση επίταξης του πλοίου ή η ρήτρα που του δίνει δικαίωμα ακύρωσης αν το πλοίο δεν παραδοθεί μέχρι συγκεκριμένη ημερομηνία. Οι ρήτρες αυτές, ερμηνευτικά γίνεται δεκτό ότι δεν αποκλείουν την λύση της σύμβασης με την *frustration*, καθώς περιέχουν πρόβλεψη για ορισμένα μόνο από τα αποτελέσματά των περιστατικών στα οποία αναφέρονται, ώστε για παράδειγμα

²¹² G. Treitel, όπ.π. 899

²¹³ E.Mckendric, όπ.π. σελ. Frustration and Force Majeure, σελ. 35

²¹⁴ Α. Καραμπατζός, όπ.π., σελ. 269

όταν η καθυστέρηση που προκαλείται είναι μεγάλης διάρκειας η σύμβαση να μπορεί να λυθεί με τον θεσμό της frustration.

Το ζήτημα που αναλύουμε περί των όρων που δεν περιέχουν πλήρη πρόβλεψη, ώστε να μην αποκλείουν την εφαρμογή της frustration, γίνεται πιο κατανοητό μέσα από την υπόθεση *Jacson v Union Marine Insurance Co*, στην οποία η σύμβαση ναύλωσης περιείχε τον όρο περί υποχρέωσης του εκναυλωτή να αφιχθεί στον λιμάνι φόρτωσης «with all possible dispatch, dangers and accidents of navigation excepted». Η σύμβαση λύθηκε με τον θεσμό της frustration, λόγω βλάβης του πλοίου, παρά την πρόβλεψη που αναφέραμε, καθώς κρίθηκε ότι αυτή προστατεύει τον εκναυλωτή από αξιώσεις που μπορεί να εγερθούν σε βάρος του, λόγω καθυστέρησης που παρατηρείται εξαιτίας των λόγων της ρήτρας, αλλά δεν του χορηγεί το δικαίωμα να αξιώσει την εκτέλεσή της και ότι εκτός του πεδίου εφαρμογής της ήταν η καθυστέρηση που ως πραγματικό περιστατικό θα μπορούσε να επιφέρει την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, ώστε να αποκλείσει την εφαρμογή της τελευταίας.

Κεφάλαιο Ε : Ανάλυση της θέσης στην οποία περιέχονται τα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration σύμφωνα με την ρύθμιση του common law .

1. Από την υπόθεση *Chandler* στην υπόθεση *Fibrosa* – Χαρακτηριστικά και αδυναμίες ρύθμισης.

Στην ενότητα αυτή αναπτύσσεται η θέση στην οποία περιέχονται τα συμβαλλόμενα μέρη μετά την αναγνώριση της συνδρομής των προϋποθέσεων εφαρμογής του θεσμού της frustration. Η ανάλυση που ακολουθεί αναδεικνύει για μία ακόμη φορά τον άκαμπο και σε πολλά σημεία ανεπιεική, και ως προς το ζήτημα των συνεπειών, χαρακτήρα των προβλέψεων του common law. Οι ανεπιεικείς προβλέψεις της ρύθμισης του common law στο ζήτημα που μας απασχολεί, αποτελούν τους λόγους που οδήγησαν στην νομοθετική παρέμβαση με σκοπό την ρύθμιση των συνεπειών της frustration. Εκ προοιμίου αναφέρουμε ότι η μελέτη των συνεπειών της frustration θα αναπτυχθεί αρχικά στο πλαίσιο της ρύθμισης του common law και έπειτα στον πλαίσιο της νομοθετικής ρύθμισης.

Η προηγούμενη της νομοθετικής ρύθμισης μελέτη της ρύθμισης του common law, εκτιμάται ότι είναι αναγκαία καθώς εκτός του ότι αποτελεί θετικό δίκαιο για πολλές χώρες του Commonwealth, αποτελεί την ισχύουσα ρύθμιση που διέπει ορισμένες συμβάσεις που, όπως θα αναπτυχθεί και στην οικεία θέση, ρητά εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της νομοθετικής ρύθμισης. Επιπροσθέτως, τα ζητήματα που θα αναδείξουμε κατωτέρω καταδεικνύουν και τις αδυναμίες της ρύθμισης του common law αλλά και τα αδιέξοδα στα οποία αυτή οδηγεί, ώστε μέσα από την μελέτη και κατανόηση αυτών να προάγεται η καλύτερη κατανόηση και ερμηνεία

της νομοθετικής ρύθμισης, μέσω της οποίας καθίσταται πιο αποτελεσματική και η εφαρμογή της.

1.1. Η υπόθεση Chandler

Η αντιμετώπιση των συνεπειών που επιφέρει ο θεσμός της frustration στο πλαίσιο της ρύθμισης του common law μπορεί χρονολογικά να κατηγοριοποιηθεί σε δύο στάδια²¹⁵. Σε ένα πρώτο στάδιο, σημείο αναφοράς ως προς το ζήτημα αντιμετώπισης των συνεπειών της frustration αποτελεί η απόφαση *Chandler v. Webster*²¹⁶, με την οποία αναδείχθηκε η βασική αρχή του common law στο δίκαιο της frustration, ότι δηλαδή όταν καλείται σε εφαρμογή ο ομώνυμος θεσμός ενόψει συνδρομής των περιστατικών που τον δικαιολογούν, η σύμβαση λύεται. Η σύμβαση λύεται όχι κατόπιν επιλογής κάποιου μέρους αλλά άμεσα και αυτόματα^{217, 218}. Κατά συνέπεια την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration μπορεί να επικαλεστεί κάθε συμβαλλόμενο μέρος²¹⁹. Τα μέρη που επιθυμούν διαφορετική ρύθμιση της κατάστασης σε περίπτωση εφαρμογής του θεσμού της frustration πρέπει να πράξουν τούτο εισάγοντας στην σύμβασή τους σχετική ρήτρα²²⁰.

Υπό τα δεδομένα αυτά, με την απόφαση *Chandler* για πρώτη φορά κρίθηκε ότι οι αξιώσεις που γεννήθηκαν πριν την επέλευση της λύσης διατηρούνται και παράγουν έννομες συνέπειες, οι αξιώσεις, όμως, που δεν είχαν ακόμη γεννηθεί δεν παράγουν καμία έννομη συνέπεια. Απόρροια της ανωτέρω παραδοχής αποτελεί παραπέρα η συνέπεια ότι οι απορρέουσες από την σύμβαση αξιώσεις, οι οποίες, κατά το χρονικό σημείο λύσης της, δεν έχουν καταστεί ληξιπρόθεσμες, δεν μπορούν να καταστούν ληξιπρόθεσμες μετά την λύση της. Αντιθέτως οι αξιώσεις που έχουν ήδη πριν την λύση της σύμβασης λόγω frustration καταστεί ληξιπρόθεσμες παραμένουν ληξιπρόθεσμες, στην πιο συνηθισμένη δε περίπτωση που οι αξιώσεις αυτές είναι

²¹⁵ Ewan Mckendrick, Contract Law, text Cases, and Materials, 3d Edition, σελ. 745

²¹⁶ *Chandler v. Webster* [1904] KB 493, επρόκειτο για άλλη μία εκ των «coronation cases», στην οποία η σύμβαση αφορούσε μίσθωση δωματίου, το οποίο λόγω θέσης είχε δυνατότητα θέας στην βασιλική πομπή. Η σύμβαση προέβλεπε την προκαταβολική πληρωμή του μισθώματος ύψους 141,15£, εκ των οποίων προκαταβολικά πληρώθηκε τμήμα μόνο και συγκεκριμένα 100,00£

²¹⁷ Ewan Mckendrick, Contract law, Text, Cases and Materials, 3d edition, σελ. 745

²¹⁸ Anson's Law of Contract, 2002, σελ. 555, *Hirji Mulji v. Cheong Yue Steamship Co* [1926] AC 497 όπου γίνεται λόγος ότι «Whatever the consequences of the frustration may be upon the conduct of the parties, its legal effect does not depend on their opinions, or even Knowledge, as to the event». Στο σημείο αυτό εντοπίζεται και η διαφορά της frustration από την breach of contract, στην οποία το αντισυμβαλλόμενο μέρος εκείνου που προβαίνει σε πράξη που συνιστά breach of contract έχει την διακριτική ευχέρεια να επιλέξει την λύση της σύμβασης.

²¹⁹ Treitel, όπ.π., σελ. 909

²²⁰ Έτσι και ο W. Kotzur, Termination of contracts – frustrated parties, Journal of International banking Law, 1998, σελ. 346, ο οποίος αναφέρει ότι το αποτέλεσμα της frustration, ήτοι η λύση της σύμβασης μπορεί αφενός μεν να οδηγήσει στην επίκληση του θεσμού με φειδώ αφετέρου δε να οδηγήσει στην κατάρτιση συμβάσεων που θα περιέχουν λεπτομερείς προβλέψεις.

χρηματικές και έχουν ήδη, πριν την λύση της σύμβασης, καταβληθεί από τον οφειλέτη, δεν δύνανται, μετά την λύση της σύμβασης, να αναζητηθούν από αυτόν²²¹.

Έτσι στην υπόθεση *Chandler*, στην οποία η σύμβαση μίσθωσης προέβλεπε την προκαταβολή του συνόλου του μισθώματος και ο μισθωτής κατέβαλε μόνο τμήμα αυτού, μετά την επέλευση της frustration όχι μόνο δεν μπορούσε να αναζητήσει το ποσό που είχε ήδη καταβάλει αλλά εξακολουθούσε να οφείλει και το υπόλοιπο τμήμα της προκαταβολής, ενώ στην υπόθεση *Applebey v Myers*²²², ο εργολάβος που ανέλαβε την κατασκευή μηχανημάτων έναντι αμοιβής καταβλητέας στο πέρας του έργου δεν μπορούσε να αξιώσει καταβολή της αμοιβής του, στην περίπτωση λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, πριν την περάτωση του έργου.

Είναι εμφανές ότι το αποτέλεσμα αυτό στο οποίο οδηγούσε η ρύθμιση του common law κατά το στάδιο αυτό εξέλιξής του (στάδιο *Chadler*) ήταν ανεπιεικές, σε βάρος δε της απόφασης ασκήθηκε δριμεία κριτική²²³. Πρωτίστως, όμως, η θέση ότι ο οφειλέτης που κατέβαλε το ληξιπρόθεσμο, πριν την λύση της σύμβασης, ποσό, δεν μπορούσε να το αναζητήσει μετά την λύση της με την frustration, δεν μπορούσε να παραμείνει αμετάβλητη. Το δε επιχείρημα, με το οποίο το δικαστήριο επιχείρησε να δικαιολογήσει το γεγονός αυτό ότι δηλαδή επιστροφή της παρασχεθείσας παροχής θα μπορούσε να λάβει χώρα μόνο στην περίπτωση που η αντιπαροχή είχε εκλείψει πλήρως (total failure of consideration), η οποία, λόγω της ex nunc, λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration και απαλλαγής των μερών από την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, δεν ήταν νοητή, δεν ήταν ικανοποιητικό.

1.2. Η υπόθεση Fibrosa

Το αδιέξοδο αυτό επιχειρήθηκε να αρθεί σε ένα δεύτερο στάδιο εξέλιξης τη ρύθμισης του common law στο ερευνώμενο ζήτημα, η οποία καταγράφεται με την έκδοση της απόφασης *Fibrosa*²²⁴. Με την απόφαση αυτή τέθηκαν οι βάσεις του σύγχρονου δικαίου της frustration από την άποψη των συνεπειών που επιφέρει η λύση της σύμβασης, οι δε καινοτομίες στόχο είχαν να ανατρέψουν τα ανεπιεική αποτελέσματα στα οποία οδηγούσε η ρύθμιση της υπόθεσης *Chandler*. Και στην υπόθεση αυτή (*Fibrosa*), η συμφωνία, που αφορούσε την πώληση μηχανημάτων, εμπεριείχε τον όρο προκαταβολής τμήματος του τιμήματος, η δε αγοράστρια πολωνική εταιρεία

²²¹ Βλ. *Lloyd Royal v. Stathatos* (1917) 34 *Tulane law Review*, στην οποία το Court of Appeal, απέρριψε τον ισχυρισμό περί επιστροφής του ναύλου που είχε προκαταβληθεί. Στην περίπτωση αυτή κρίθηκε ότι οι ναυλωτές θα μπορούσαν να διεκδικήσουν τον ναύλο υπό τους όρους της σύμβασής τους, ωστόσο λόγω της λύσης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration δεν μπορούσε να γίνει επίκληση των όρων της.

²²² (1867)LR 2 CP

²²³ *McKendrick*, όπ.π.224

²²⁴ *Fibrosa Spolka Akcyjna v Fairbairn Lawson Combe barbour Ltd* (1943) AC.32, για τα πραγματικά περιστατικά της οποίας βλ. Κεφάλαιο νομικής αδυναμίας.

πράγματι προκατέβαλε τμήμα από το ορισθέν ποσό προκαταβολής. Κατά το χρονικό σημείο, όμως, λύσης της σύμβασης με τον θεσμό της frustration η πωλήτρια αγγλική εταιρεία δεν είχε παραδώσει²²⁵ στην αγοράστρια πολωνική κανένα από τα συμφωνηθέντα μηχανήματα.

Εξετάζοντας την αξίωση της πολωνικής εταιρείας περί επιστροφής του τιμήματος, το House of Lords, σαφώς διαφοροποιούμενο από την θέση *Chandler*, υιοθέτησε την επιεικέστερη εκδοχή ότι δοθείσας της μη παράδοσης των μηχανημάτων δεν μπορούσε να νοηθεί συμβατικό όφελος υπέρ της πολωνικής εταιρείας αλλά αντιθέτως ότι υφίστατο πλήρης έλλειψη αντιπαροχής (total failure of consideration) η οποία παρείχε το αναγκαίο έρεισμα για να αξιολογηθεί ως βάσιμη η αξίωση της πολωνικής εταιρείας με την οποία η τελευταία επιδίωκε την επιστροφή της προκαταβολής της.

Αναμφισβήτητα, με την υπόθεση *Fibrosa* καταγράφηκαν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση άρσης των δυσμενών συνεπειών στην ρύθμιση του common law ως προς το δίκαιο των συνεπειών της frustration. Εκείνο, όμως, που δεν αντιμετωπίστηκε και μένει ακόμη ανοικτό σε επίπεδο ρύθμισης common law συνδέεται με την θέση του οφειλέτη χρηματικής παροχής στην περίπτωση που υφίσταται μερική εκπλήρωση της αντιπαροχής, όταν πλέον αυτός όχι μόνο δεν δύναται να αναζητήσει την ήδη καταβληθείσα χρηματική παροχή του αλλά επιπροσθέτως υπό τον όρο ότι πριν την frustration η χρηματική αξίωση σε βάρος του κατέστη ληξιπρόθεσμη, καλείται να καταβάλλει το σύνολο αυτής²²⁶. Το ζήτημα αυτό έχει μεγάλο ενδιαφέρον για τις συμβάσεις ναύλωσης που αποτελούν αντικείμενο εξέτασης, όπου όχι μόνο σύνηθες αλλά και λογικό παρίσταται, μετά την έναρξη της ναύλωσης (ιδίως μετά την φόρτωση και την έναρξη του πλού) να μη μπορεί να στοιχειοθετηθεί ολική έλλειψη αντιπαροχής σε βάρος του εκναυλωτή και κατά συνέπεια ο ναυλωτής να μην δύναται να θεμελιώσει δικαίωμα αναζήτησης της προκαταβολής του ναύλου, περιερχόμενος από απόψεως συνεπειών frustration, στην προ της υπόθεσης *Fibrosa* θέση.

Η παρουσίαση της ρύθμισης του common law αναφορικά με την θέση των μερών μετά την λύση της σύμβασης λόγω frustration, θα ήταν ελλιπής αν στο σημείο αυτό δεν προχωρούσαμε σε μία ακόμη επισήμανση, η οποία σχετίζεται με τον δικαιούχο της χρηματικής αξίωσης και οφειλέτη της υπηρεσίας, ήτοι στην περίπτωση μας τον εκναυλωτή²²⁷. Η επισήμανση αυτή αναδεικνύει ακόμη μία ατέλεια της ρύθμισης του common law, η οποία δεν κατέστη εφικτό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υπόθεσης *Fibrosa*.

²²⁵ Το αποτέλεσμα αυτό θα μπορούσε να επέλθει στην περίπτωση που με την frustration αναγνωριζόταν ότι η λύση της σύμβασης είχε αναδρομικό αποτέλεσμα και καθιστούσε την σύμβαση εξ αρχής ανίσχυρη, κάτι που όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που εξετάζουμε.

²²⁶ Treitel, όπ.π 911, 912

²²⁷ Ως προς το ότι η σύμβαση ναύλωσης αποτελεί σύμβαση έργου βλ. Α. Παμπούκη, όπ.π., σελ. 41

Ειδικότερα, εκκινώντας από την θέση *Fibrosa*, όπως είδαμε και ανωτέρω ο οφειλέτης των υπηρεσιών –δανειστής ως προς την χρηματική παροχή– στην περίπτωση πλήρους έλλειψης παροχής, οφείλει να επιστρέψει ολόκληρο το ποσό που έχει λάβει προκαταβολικά. Ωστόσο, η θέση αυτή οδηγεί στο άδικο αποτέλεσμα ότι το εν λόγω πρόσωπο οφείλει να επιστρέψει ένα ποσό, το οποίο όμως έχει αξιοποιήσει για την προετοιμασία ή την εκτέλεση της σύμβασης ή επίσης κάτι που ισχύει πολλές φορές να έχει ήδη υποβληθεί σε έξοδα για την εκτέλεση της σύμβασης. Υπό τις παραδοχές της ρύθμισης *Fibrosa*, το πρόσωπο αυτό μπορεί να περιέλθει σε εξαιρετικά δυσμενή θέση, καθώς στις περιπτώσεις αυτές η πρόβλεψη του common law μπορεί να οδηγηθεί στο εντελώς αντίθετο αποτέλεσμα της θέσης *Chandler*, επιρρίπτοντας δηλαδή στο πρόσωπο αυτό το σύνολο της ζημίας από την λύση της σύμβασης λόγω frustration²²⁸.

2. Η υιοθέτηση της Law Reform (frustrated contracts) Act 1943. Πεδίο εφαρμογής.

2.1. Γενικές Επισημάνσεις

Η έλλειψη ευελιξίας που χαρακτηρίζει τις προβλέψεις του common law από την άποψη της θέσης στην οποία περιέρχονται τα μέρη μετά την λύση της μεταξύ τους σύμβασης λόγω frustration, αναδεικνύεται εναργώς στην υποθετική περίπτωση κατά την οποία λαμβάνει χώρα μερική εκπλήρωση της παροχής, οπότε ο χρηματικός οφειλέτης όχι μόνο δεν δύναται να αναζητήσει την ήδη καταβληθείσα προκαταβολή του αλλά όπως αναπτύχθηκε ανωτέρω υποχρεούται, σε περίπτωση που η σε βάρος του αξίωση καταστεί ληξιπρόθεσμη πριν την επέλευση της frustration, να καταβάλλει και το σύνολο αυτής. Συγχρόνως, όπως είδαμε, με βάση τις προβλέψεις του common law σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να γίνει λόγος περί δυνατότητας συμψηφισμού των εξόδων στα οποία είχε υποβληθεί το μέρος που έλαβε την χρηματική παροχή, η θέση δε ότι δεν μπορούν να εγερθούν αξιώσεις που δεν έχουν ακόμη γεννηθεί μέχρι το χρονικό σημείο λήξης της σύμβασης με την frustration, οδηγεί στο μη αποδεκτό, από την έννομη τάξη αποτέλεσμα, για τον δανειστή της χρηματικής οφειλής στην περίπτωση που η καταβολή της έχει συμφωνηθεί ότι θα γίνει μετά την ολοκλήρωση της παροχής του και ο δανειστής της χρηματικής αυτής οφειλής έχει εκπληρώσει πλήρως την παροχή του πριν την λύση της σύμβασης με την frustration, περιερχόμενος μετά την λύση της σε θέση αδυναμίας επιδίωξης ακόμη και τμήματος αυτής²²⁹.

Η ανάγκη αντιμετώπισης των ζητημάτων αυτών οδήγησε στην τροποποίηση των ρυθμίσεων του common law μέσω της θέσπισης της Law Reform (Frustrated Contracts) Act

²²⁸ Για τα ανεπιεική αποτελέσματα της ρύθμισης του common law, ως προς τα ζητήματα αυτά βλ. Victor P. Goldberg, *After Frustration : Three Cheers for Chandler v. Webster*, 68 Wash & Lee L. Rev. 1133 (2011), 1135

²²⁹ *Appleby v. Myers* (1867) L.R.2 C.P.651

1943²³⁰. Με τον τρόπο αυτό επιδιώχθηκε να καλυφθούν οι αδυναμίες και τα ανεπιεική αποτελέσματα στα οποία οδηγούσε η ρύθμιση του common law. Ωστόσο, ο νόμος αυτός έτυχε δυσμενούς κριτικής με αποτέλεσμα μολονότι αρχικώς ενέπνευσε τον νομοθέτη και άλλων χωρών του Commonwealth, τελικώς σε πολλές από αυτές οι αρχικές ρυθμίσεις αναθεωρήθηκαν και υιοθετήθηκαν προτάσεις που δεν έχουν ως σημείο αναφοράς το νόμο αυτό²³¹.

2.2. Πεδίο Εφαρμογής – Σκοπός – Ερμηνευτική προσέγγιση

Όπως και σε άλλες περιπτώσεις νομοθετικής ρύθμισης²³² ο Law Reform Act δεν προβλέπει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες λαμβάνει χώρα λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, αλλά αντιθέτως, απλώς ρυθμίζει τα ζητήματα που συνδέονται με τις έννομες συνέπειες της λύσης της²³³. Αρχικά, ως προς το ζήτημα που μας απασχολεί πρέπει να σημειωθεί ότι ο νόμος αυτός εφαρμόζεται μόνο στις συμβάσεις ναύλωσης κατά χρόνο και στις συμβάσεις γυμνού σκάφους (charter by demise). Οι συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι και οι φορτωτικές εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής του, στις συμβάσεις όμως αυτές εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις του common law που αναπτύξαμε, οι οποίες τουλάχιστον ως προς τα ζητήματα του ναύλου καλύπτουν τα αναφερόμενα ζητήματα²³⁴.

Ειδικότερα, η εξαίρεση των συμβάσεων κατά ταξίδι από το πεδίο εφαρμογής του Law Reform Act 1943 δικαιολογείται κυρίως από την αποδεκτή από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη πρακτική στις συμβάσεις αυτές, σύμφωνα με την οποία ο ναύλος που έχει πληρωθεί ή έπρεπε να πληρωθεί προκαταβολικά να μην δύναται να αναζητηθεί ακόμη και αν η ολοκλήρωση του ταξιδιού ματαιωθεί, για παράδειγμα λόγω απώλειας του πλοίου ή του φορτίου²³⁵. Επιπροσθέτως, η εξαίρεση των συμβάσεων αυτών από το αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής του νόμου, κρίθηκε δικαιολογημένη, καθώς στις περιπτώσεις ναύλωσης κατά ταξίδι, όταν λόγω frustration, ο εκναυλωτής οδηγείται στην εναπόθεση του φορτίου σε ενδιάμεσο λιμένα δεν μπορεί να νοηθεί αποζημίωσή του pro rata²³⁶. Ενόψει της ρητής αυτής εξαίρεσης των συμβάσεων ναύλωσης κατά ταξίδι από το πεδίο εφαρμογής του νόμου το νομικό ζήτημα της διάκρισης μεταξύ σύμβασης

²³⁰ Ο νόμος αυτός βασίστηκε στην έκθεση «Seventh Interim Report (Rule in Chandler v Webster) της επιτροπής Law Revision που συστάθηκε το 1939.

²³¹ McKendrick, όπ.π., σελ. 223 επ.

²³² Ένα παράδειγμα από τον χώρο του ποινικού δικαίου μπορεί να καταστήσει πιο σαφές αυτό που επιδιώχθηκε με τον Law Reform Act. Ειδικότερα, η αντικειμενική υπόσταση της ανθρωποκτονίας δεν ορίζεται σε κάποιο νόμο αλλά αποτελεί ζήτημα του common law. Μάλιστα ο αρχικός ορισμός είχε δοθεί από τον δικαστή Coke, τον δέκατο όγδοο αιώνα (μεταγενέστερα ο ορισμός αυτός τροποποιήθηκε με τον Law Reform {Year and a Day Rule} Act 1996), και παραμένει ζήτημα του common law. Ωστόσο, οι ποινές που προβλέπονται σε περίπτωση τέλεσης της πράξης ρυθμίζονται με νομοθετική πράξη (Murder [Abolition of Death Penalty] Act 1965).

²³³ Ορθώς υιοθετείται η θέση ότι υπό τον όρο ματαίωση ο νόμος συμπεριλαμβάνει και τις περιπτώσεις νομικής αδυναμίας βλ. ²³³ Chitty in contracts, London Sweet & Maxwell 2004

²³⁴ Βλ. P. Todd, όπ.π., σελ. 167

²³⁵ Compania Naviera General S.A. v Kerametal Ltd. (The Lorna I) [1983] 1 Lloyd's Rep. 373

²³⁶ St Enoch Sipping Co Ltd v Phosphate Mining Co [1916] 2 K.B. 625

ναύλωσης κατά χρόνο και κατά ταξίδι εμφανίζεται και πάλι με ιδιαίτερη σπουδαιότητα²³⁷. Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι στο πεδίο εφαρμογής του νόμου δεν εντάσσονται οι περιπτώσεις εκείνες στις οποίες η λύση της σύμβασης επέρχεται λόγω μεταγενέστερης συμφωνίας των μερών ή λόγω παράβασης της σύμβασης (breach of contract).

Επιπλέον, ο νόμος αυτός εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις συμβάσεων που διέπονται από το Αγγλικό Δίκαιο ενώ σύμφωνα με την πρόβλεψη που υπάρχει στο άρθρο 2 περ. 3, όταν μία σύμβαση στην οποία αρχικά εφαρμόζεται ο νόμος περιέχει ρητή πρόβλεψη η οποία, κατά την αληθινή βούληση των μερών, αποσκοπεί να ρυθμίσει τις συνέπειες στην περίπτωση λύσης της σύμβασης λόγω απρόβλεπτων συνθηκών, το δικαστήριο θα εφαρμόσει την συμφωνία των μερών και θα εφαρμόσει τις ρυθμίσεις του νόμου μόνο στην περίπτωση που αυτές είναι σύμφωνες με την πρόβλεψη των μερών²³⁸. Στην περίπτωση που η πρόβλεψη δεν είναι ξεκάθαρη το δικαστήριο με μεγάλη προσοχή πρέπει να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι βούληση των μερών ήταν η ρήτρα να τύχει εφαρμογής στην περίπτωση απρόοπτης μεταβολής συνθηκών. Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι όταν τα μέρη εξαιρούν την εφαρμογή του νόμου με ρήτρα στην σύμβασή τους, πρέπει να εξειδικεύουν συγχρόνως και τις συνέπειες που θα επέλθουν στην περίπτωση λύσης της σύμβασης με την frustration, καθώς σε διαφορετική περίπτωση εφαρμοστέα τυγχάνει η ρύθμιση του common law.

Περαιτέρω, εκείνο που πρέπει να γίνει κατανοητό και προκύπτει και από τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω είναι το γεγονός ότι βασική επιδίωξη του νόμου, αν και όχι πανηγυρικά διατυπωμένη, είναι η αποτροπή του αδικαιολόγητου πλουτισμού και όχι τόσο η κατανομή της απώλειας μεταξύ των μερών²³⁹, κάθε ερμηνευτική δε προσπάθεια οφείλει να έχει ως αφετηρία την παραδοχή αυτή.

²³⁷ Ενδεικτική ως προς τούτο είναι η αμφισβήτηση της φύσης της σύμβασης ως χρονοναύλωσης στην υπόθεση *Ocean Tramp Tankers v. Sovfracht (The Eugenia)* 2 Lloyd's Rep 155 και 381, όπως επίσης και η υπόθεση *Temple Steamship v. Sovfracht*, LIL Rep 1 και *The Democritos*, Lloyd's Rep 149.

²³⁸ Αναφέρεται ότι οι προβλέψεις 102 και 103 του NYP form και οι προβλέψεις 208 και 2013 του Baltime form, αναφορικά με τον τρόπο που πρέπει να πληρωθεί ο ναύλος σε περίπτωση απώλειας του πλοίου είναι περιπτώσεις που καλούν σε εφαρμογή της διάταξη του άρθρου 2 περ. 3.

²³⁹ *B.P. Exploration (Libya) Co. Ltd v. Hunt (No2)*[1979] 1 W.L.R. 783 ειδικά Robert Goff J. σελ. 799-800

3. Ανάλυση της θέσης στην οποία περιέχονται τα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration σύμφωνα με τον Law reform (frustrated contracts) Act του 1943

3.1. Αξιώσεις άρθρ. 1 περ. 2

Βασική αρχή που εισάγεται αναφορικά με τα δικαιώματα και την γενικότερη θέση στην οποία περιέχονται τα μέρη η σύμβαση των οποίων έχει λυθεί με τον θεσμό της frustration, είναι ότι οι καταβολές που έλαβαν χώρα πριν την επέλευση της frustration μπορούν να αναζητηθούν, οι δε αξιώσεις που είχαν καταστεί ληξιπρόθεσμες πριν την frustration, δεν μπορούν να καταστούν απαιτητές και συνεπώς δεν οφείλονται²⁴⁰. Θεσπίζεται με τον τρόπο αυτό δικαίωμα ανάκτησης προκαταβολών χωρίς την συνδρομή της αυστηρής προϋπόθεσης του common law περί πλήρους έκλειψης της αντιπαροχής (total failure of consideration) και συγχρόνως καθιερώνεται η απαλλαγή του οφειλέτη από αξιώσεις σε βάρος του που έχουν καταστεί ληξιπρόθεσμες πριν την λύση της σύμβασης με frustration.

Περαιτέρω καινοτομία που χαρακτηρίζει την νομοθετική πρωτοβουλία αποτελεί η ρύθμιση της κατάστασης στην περίπτωση που το συμβαλλόμενο μέρος έχει υποβληθεί σε έξοδα πριν την λύση της σύμβασης λόγω frustration, τα οποία έγιναν με σκοπό την ομαλή εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Υπό την έννοια έξοδα ο νόμος εκλαμβάνει δαπάνες εύλογες που αντιστοιχούν σε γενικής φύσεως έξοδα²⁴¹. Στην περίπτωση αυτή χορηγείται διακριτική ευχέρεια στο δικαστήριο να επιτρέψει στο συμβαλλόμενο εκείνο μέρος, το οποίο έχει υποβληθεί στα ανωτέρω έξοδα να διατηρήσει ολόκληρο ή τμήμα του χρηματικού ποσού που είχε καταβληθεί σε αυτό πριν την λύση της σύμβασης ή στην περίπτωση που μολονότι το ποσό αυτό είχε καταστεί ληξιπρόθεσμο πριν την λύση της σύμβασης και δεν του είχε καταβληθεί να επιδιώξει την καταβολή ολόκληρου του ποσού ή τμήματος αυτού.

Στην εξεταζόμενη περίπτωση, το δικαστήριο έχει την δυνατότητα να αποδεχτεί το αίτημα μόνο όταν η σύμβαση περιέχει όρο περί προκαταβολής, καθώς στην περίπτωση που το συμβαλλόμενο μέρος υποβάλλεται σε έξοδα για την ομαλή εκπλήρωση της σύμβασης χωρίς η τελευταία να εμπεριέχει όρο περί λήψης προκαταβολής ή στην περίπτωση που τα έξοδα υπερβαίνουν το ποσό που έχει οριστεί ως προκαταβολή, πράττει τούτο με δικό του κίνδυνο, συνεπώς το δικαστήριο δεν υπέχει υποχρέωση να μεριμνήσει για την αποκατάστασή τους.

²⁴⁰ Στο σημείο αυτό ομοιάζει η περίπτωση διάκρισης μεταξύ ληξιπρόθεσμού και απαιτητού

²⁴¹ *Gamerco S.A. v. I.C.M./Fair Warning (Agency) Ltd.*[1995] 1 W.L.R. 1226, σελ. 1235. Στην υπόθεση αυτή οι promoters μιας συναυλίας έπρεπε να πληρώσουν στους Guns n' Roses το ποσό των 775.000 \$ κατά την στιγμή ματαίωσης, εκ των οποίων 421.500 είχα ήδη πληρωθεί. Και τα δύο μέρη είχα υποβληθεί σε έξοδα οι εναγόμενοι 50.000\$ και οι promoters 412.500. και κανένα μέρος δεν διατήρησε κάποιο όφελος από τη ματαίωση. Στην περίπτωση αυτή κρίθηκε η επιστροφή όλου του ποσού.

Ήδη από το σημείο αυτό καθίσταται ορατή η απομάκρυνση από τον κανόνα του common law περί ενεργοποίησης του δικαιώματος ανάκτησης προκαταβολών μόνο στην περίπτωση ολικής έκλειψης παροχής και η καθιέρωση της δυνατότητας συμψηφισμού των εξόδων που έγιναν πριν την λύση της σύμβασης με frustration.

3.2.Υποχρέωση παροχής μη χρηματικής- άρθρ. 1 περ. 3

Η περ. 3 του άρθρου 1, η οποία θεωρείται ως η διάταξη του νόμου που δημιουργεί τα περισσότερα ερμηνευτικά ζητήματα²⁴², επιχειρεί να καλύψει το κενό που δημιούργησε η νομολογία *Appleby*, παρέχοντας πρόβλεψη για την περίπτωση στην οποία το ένα μέρος της σύμβασης αποκτά κάποιο όφελος αξίας (valuable benefit), πριν λάβει χώρα το περιστατικό που προκαλεί την λύση της σύμβασης με frustration, από ενέργειες του αντισυμβαλλομένου του οι οποίες αποσκοπούσαν στην ομαλή εκπλήρωση των δικών του συμβατικών υποχρεώσεων. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο έχει την διακριτική ευχέρεια να ορίσει ότι το επωφελούμενο μέρος πρέπει να καταβάλλει στο άλλος μέρος, ποσό το οποίο δεν θα υπερβαίνει την αξία του οφέλους που αποκόμισε, την αξία του οποίου εκτιμά το δικαστήριο με γνώμονα το τι κρίνει δίκαιο αφού λάβει υπόψη του όλες τις περιστάσεις της κρινόμενης υπόθεσης.

Ενδεικτικώς δε κατά τον σχηματισμό της κρίσης του δικαστηρίου περί του ποσού που θεωρεί δίκαιο να καταβληθεί στον αντισυμβαλλόμενο εκείνου που αποκτά το όφελος, το δικαστήριο εκτιμά τα έξοδα στα οποία έχει υποβληθεί ο επωφελούμενος, προσμετρώντας τα ποσά που κατέβαλε σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 1 (2) αλλά και την θέση του επωφελούμενου μετά την επέλευση της frustration.

Η ερμηνεία της διάταξης γεννά ζητήματα καθώς πρέπει να αναζητηθεί το αληθές περιεχόμενο που έχει η έννοια του «οφέλους ιδιαίτερης αξίας». Για την οριοθέτηση αυτή, η διαδικασία που προκρίνεται αρχικά προβλέπει την εξατομίκευση του οφέλους²⁴³, το οποίο όπως προκύπτει από την διάταξη είναι μη χρηματικό. Έπειτα, προτείνεται ότι το όφελος αυτό πρέπει να αποτιμηθεί. Στο σημείο αυτό ζητήματα δυσχερή ανακύπτουν στην περίπτωση που κριθεί ότι ως όφελος πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί μόνο ένα τελικό προϊόν και ότι οι υπηρεσίες που έχουν παρασχεθεί δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στην έννοια του οφέλους όπως την απαιτεί ο νόμος. Περαιτέρω, η αποτίμηση του οφέλους, κατά την κρατούσα γνώμη, λαμβάνει χώρα κατά τον χρόνο επέλευσης του γεγονότος που προκαλεί την λύση της σύμβασης με frustration. Τελικό στάδιο της διαδικασίας που περιγράφουμε, είναι αυτό κατά το οποίο το δικαστήριο πρέπει να αξιολογήσει ποιο ποσό θεωρεί δίκαιο για να καταβληθεί στο άλλο μέρος, λαμβάνοντας υπόψη (α) την αξία στην οποία αποτίμησε το όφελος που αναφέρθηκε ότι έχει προσποριστεί το έτερο

²⁴² Chitty, ibid σελ. 1358

²⁴³ Chitty, ibid σελ. 1359

συμβαλλόμενο πρόσωπο, αξία η οποία επέχει θέση ορίου το οποίο δεν μπορεί το δικαστήριο να υπερβεί, (β) τον τρόπο με τον οποίο τα συμβαλλόμενα μέρη προέβησαν στην κατανομή του κινδύνου, όπως τουλάχιστον τούτο προκύπτει από την σύμβαση και (γ) τέλος το γεγονός ότι το ποσό που θα επιδικάσει πρέπει να είναι εύλογο.

3.2.1. Η υπόθεση BP Exploration

Για την πληρέστερη κατανόηση των ζητημάτων αυτών χρήσιμη αναδεικνύεται η θέση που πήρε η νομολογία με την χαρακτηριστική ως προς αυτά απόφαση *BP Exploration Co (Libya) Ltd v. Hunt (No2)*²⁴⁴, το ενδιαφέρον της οποίας για τα ζητήματα που μας απασχολούν στην παρούσα ενότητα αναδεικνύεται όχι μόνο από την ίδια την περίπλοκη φύση της συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών, αλλά και από το γεγονός ότι η κρίση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διήλθε και από το στάδιο του Court of Appeal και από το στάδιο του House of Lords, δικαστήρια που επικύρωσαν την κρίση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου²⁴⁵.

Ειδικότερα, δυνάμει σύμβασης μεταξύ της εταιρείας BP και του κ. Hunt στον οποίο είχε παραχωρηθεί από την Λιβυκή κυβέρνηση άδεια εκμετάλλευσης πετρελαίου στην Λιβύη, η BP ανέλαβε την υποχρέωση να πραγματοποιήσει όλες τις αναγκαίες για την εξόρυξη του πετρελαίου εργασίες με κεφάλαια που η ίδια όφειλε να επενδύσει καταβάλλοντας τίμημα τόσο σε χρήμα όσο και σε πετρέλαιο, λαμβάνοντας ως αντάλλαγμα το μισό μερίδιο της άδειας που διέθετε ο κ. Hunt ενώ μόλις η περιοχή εξόρυξης άρχιζε να παράγει πετρέλαιο η BP θα ελάμβανε πετρέλαιο για την αποκατάσταση των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε (reimbursement oil), μέχρι να καλυφθεί ποσοστό 125% του συνολικού ποσού των εξόδων της, μετά δεν την έναρξη παραγωγής πετρελαίου ο κ. Hunt όφειλε να αναλάβει κατά ποσοστό 50% τα έξοδα παραγωγής πετρελαίου και ανάπτυξης της πετρελαιοπηγής. Πρέπει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την ανωτέρω συμφωνία το παραγόμενο πετρέλαιο θα ανήκε κατά ποσοστό 50% στο κάθε μέρος, το δε reimbursement oil θα προερχόταν από το μερίδιο πετρελαίου που θα ανήκε στον κ. Hunt.

Η προσπάθεια της BP στέφθηκε με επιτυχία, καθώς ανακαλύφθηκε μια μεγάλη πετρελαιοπηγή και η εξόρυξη του πετρελαίου ξεκίνησε το 1967. Ωστόσο, τούτο δεν κράτησε πολύ καθώς το 1971 το μερίδιο της BP απαλλοτριώθηκε από την λιβυκή κυβέρνηση, την ίδια δε τύχη είχε και το μερίδιο του κ. Hunt, δύο χρόνια μετά, το 1973. Στο σημείο αυτό η BP η οποία είχε λάβει μόλις ποσοστό περίπου ενός τρίτου του πετρελαίου που δικαιούτο ως reimbursement oil, θεωρώντας ότι η σύμβαση είχε λυθεί λόγω frustration, αξίωσε την καταβολή της

²⁴⁴ [1979] 1 W.L.R., Goldberg, όπ.π. σελ. 1147 ο οποίος αναφέρει ότι η εν λόγω απόφαση και η απόφαση *Gamerco S.A. v. ICM/Fair Warning(Agency)Ltd* [1995] 1 W.L.R. .1226 (Q.B.) είναι οι μόνες δύο αποφάσεις που ασχολήθηκαν με τα ζητήματα που αναφέρονται στον νόμο, αποδίδοντας την έλλειψη case law στην απροθυμία των μερών να υποβάλλουν το ζήτημα της «just resolution» σε δικαστική κρίση.

²⁴⁵ Με μικρές διαφοροποιήσεις ως προς την αιτιολογία της απόφασης.

προβλεπόμενης στο άρθρο 1 παρ. 3 του Law Reform Act, παροχής. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε βάσιμη την αξίωση της BP και επιχειρώντας μία σε βάθος θεώρηση των στοχεύσεων του Law Reform Act, κατέληξε σε ορισμένα χρήσιμα πορίσματα αναφορικά με την διαδικασία που πρέπει να ακολουθεί το δικαστήριο που επιλαμβάνεται αξιώσεων ερειδομένων στη πρόβλεψη της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 3 του νόμου, η οποία λαμβάνει χώρα σε τρία επίπεδα²⁴⁶.

Ειδικότερα, σε ένα πρώτο επίπεδο το δικαστήριο αναζητά τι συνιστά όφελος για την πλευρά που καλείται να καταβάλλει την αξίωση που στηρίζεται στο άρθρο 1 παρ. 3. Υπό την έννοια της αναφερθείσας διάταξης ως όφελος δεν νοείται το χρηματικό αλλά είτε το τελικό προϊόν των υπηρεσιών ή υπηρεσίες καθαυτές ²⁴⁷. Τελικώς βέβαια το πρωτοβάθμιο δικαστήριο υιοθέτησε την θέση ότι η ορθή ερμηνευτική προσέγγιση της διάταξης ήταν να θεωρηθεί ως όφελος το τελικό προϊόν. Σε ένα δεύτερο επίπεδο το όφελος αυτό πρέπει να αποτιμηθεί. Στο σημείο αυτό η αποδοχή της θέσης ότι και οι υπηρεσίες εντάσσονται στην έννοια του οφέλους, μπορεί να οδηγήσει σε ανεπιεική αποτελέσματα καθώς μικρού εύρους υπηρεσίες μπορεί να προκαλέσουν μεγάλο όφελος αλλά και το αντίστροφο μεγάλου εύρους υπηρεσίες να δημιουργήσουν ένα μικρό όφελος. Ωστόσο, κατά την αποτίμηση της αξίας του οφέλους τα βασικότερα ζητήματα συνδέονται αφενός μεν με το χρόνο που πρέπει να λάβει χώρα η αποτίμηση αυτή αφετέρου δε με την πραγματική έννοια της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 3 περ. α. Ως προς το πρώτο ζήτημα το δικαστήριο στην υπόθεση που αναλύουμε έλαβε την θέση ότι ο χρόνος αποτίμησης πρέπει να είναι ο χρόνος που έλαβε χώρα το περιστατικό που προκάλεσε την λύση της σύμβασης με την frustration, ως προς δε το δεύτερο ζήτημα το δικαστήριο θεώρησε ότι τα έξοδα πρέπει να αφαιρούνται από το ποσό που κρίνει το δικαστήριο ως δίκαιο. Σε ένα τελικό πλέον στάδιο το δικαστήριο προσδιορίζει το ποσό που κρίνει ως δίκαιο να επιδικαστεί υπέρ του υποβάλλοντος την σχετική αξίωση. Στο σημείο αυτό η θέση του δικαστηρίου ήταν καθοριστική για την ερμηνευτική προσέγγιση του νόμου, θεωρώντας ότι κατά την αξιολόγηση που λαμβάνει χώρα στο στάδιο αυτό το δικαστήριο πρέπει να λαμβάνει υπόψη του ότι βασική αρχή που διέπει το πνεύμα του νόμου είναι ότι πρέπει να επιδιώκεται η αποτροπή του αδικαιολόγητου πλουτισμού του προσώπου σε βάρος του οποίου εγείρεται η αξίωση του προσώπου που έχει υποστεί έξοδα για την εκπλήρωση της σύμβασης²⁴⁸. Στο πλαίσιο αυτό, ως όριο κατά τον προσδιορισμό του ποσού που πρέπει να επιδικασθεί τίθεται η αξία του οφέλους, υπό την έννοια

²⁴⁶ McKendrick, Frustration 235, Chitty on Contracts σελ. 1359 κατά άλλους συγγραφείς δύο στάδια βλ. Treitel.

²⁴⁷ Η αποδοχή της θέσης αυτής δεν έρχεται σε σύγκρουση με την θέση του common law ότι και οι υπηρεσίες εντάσσονται στην έννοια του οφέλους.

²⁴⁸ Στο σημείο αυτό το Court of Appeal διαφοροποιήθηκε από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο θεωρώντας ότι ο δικαστής έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά τον προσδιορισμό του τι θεωρεί ως δίκαιο ποσό, θέση η οποία δεν παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τα κατωτέρω δικαστήρια και για τον λόγο αυτό επικρίθηκε.

ότι στην περίπτωση που κριθεί ποσό ως δίκαιο που υπερβαίνει την αξία του οφέλους ο ενάγων αποκτά μόνο την αξία του οφέλους.

Μετά την ανάλυση που προηγήθηκε, αξίζει να αναφερθεί ότι το δικαστήριο στην περίπτωση που εξετάζουμε, αρχικά έκρινε ότι το όφελος του κ Hunt κατά την στιγμή λύσης της σύμβασης λόγω frustration, συνίστατο στην αύξηση της αξίας του μεριδίου του στην άδεια εκμετάλλευσης καθώς και στην καθαρή ποσότητα πετρελαίου που μέχρι το σημείο εκείνο είχε λάβει, κατά τον προσδιορισμό όμως του οφέλους έλαβε υπόψη του το γεγονός ότι αυτό έπρεπε να προσανυξηθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να συνυπολογίζονται και τα θετικά αποτελέσματα που σηματοδότησε για τον ίδιο το γεγονός της απαλλοτριώσεως, και συγκεκριμένα το ποσό που έλαβε ως αποζημίωση από την κυβέρνηση της Λιβύης. Σε επόμενο στάδιο το δικαστήριο έκρινε ότι από το συνολικό αυτό όφελος το μισό έπρεπε να αποδοθεί στην δραστηριότητα της BP, ενώ το άλλο μισό στον ίδιο επί τη βάση της άδειας έρευνας και εξορύξεως που κατείχε αρχικώς. Τελικώς το όφελος του κ. Hunt ανήλθε κατά την κρίση του δικαστηρίου στο ποσό των 85 περίπου εκατομμυρίων δολαρίων, αφού δε αφαιρέθηκε από το ποσό αυτό η αξία του πετρελαίου για την αποκατάσταση των αρχικών εξόδων στα οποία υποβλήθηκε η BP, το ποσό που τελικώς κρίθηκε ως δίκαιο για αυτήν και της επιδικάστηκε για το έργο που είχε εκτελέσει μέχρι την λύση της σύμβασης, ανήλθε περίπου στα τριάντα πέντε περίπου εκατομμύρια δολάρια.

3.3. Η επέμβαση στην σύμβαση - κατάτμηση της σύμβασης σε τμήματα που έχουν εκτελεσθεί κατά την πρόβλεψη του άρθρου 2 παρ. 4.

Με την διάταξη αυτή επιδιώχθηκε να δοθεί λύση στο πρόβλημα που δημιουργεί η ρύθμιση του common law στην περίπτωση κατά την οποία, ενώ η εξυπηρέτηση της σύμβασης γίνεται με δόσεις, η καταβολή των οποίων έχει συμφωνηθεί να γίνεται κατά χρονικά διαστήματα, λαμβάνει χώρα το περιστατικό που προκαλεί frustration και ακόμη κάποια δόση δεν έχει καταστεί ληξιπρόθεσμη. Με την ρύθμιση που εισήχθη, όταν το δικαστήριο διαπιστώσει ότι η σύμβαση μπορεί διαχωριστεί σε διακριτά μέρη, κάποια από τα οποία έχουν πλήρως εκτελεσθεί, πρέπει να θεωρήσει ότι τα μέρη της σύμβασης που έχουν εκτελεσθεί αποτελούν ξεχωριστό μέρος της σύμβασης και να εφαρμόσει τις προβλέψεις του νόμου μόνο ως προς σκέλος της σύμβασης που ακόμη δεν έχει εκτελεσθεί²⁴⁹. Αλλά η διάταξη μπορεί να διαβαστεί και αντίστροφα, από την πλευρά εκείνου του συμβαλλόμενου μέρους, το οποίο στην ίδια σύμβαση έχει προκαταβάλλει το σύνολο της αμοιβής. Σύμφωνα λοιπόν με την ρύθμιση του common law επί σύμβασης στην οποία προβλέπεται η εκπλήρωση της παροχής του ενός μέρους

²⁴⁹ Κατά την άποψη του δικαστηρίου, περίπτωση που υπό την έννοια του οφέλους μπορεί να νοηθεί εκτός του τελικού προϊόντος και οι υπηρεσίες, αποτελεί το παράδειγμα των υπηρεσιών μεταφοράς ή επιθεώρησης αλλά και η περίπτωση κατά την οποία το τελικό προϊόν δεν μπορεί να αποτιμηθεί αντικειμενικά, οι υπηρεσίες καθαυτές πρέπει να νοηθούν ως όφελος έναντι του τελικού προϊόντος.

σε τμήματα, όταν η χρηματική αντιπαροχή έχει καταβληθεί στο σύνολό της, μπορεί να αναζητηθεί η επιστροφή της δόσης που αντιστοιχεί σε κάποιο τμήμα της σύμβασης, μόνο στην περίπτωση ολικής έκλειψης παροχής ως προς το τμήμα αυτό ακόμη και αν στην περίπτωση που δεν υπάρχει ολική έκλειψη παροχής ως προς το σύνολο της σύμβασης. Υπό την νέα ρύθμιση, αντιμετωπίζεται το ζήτημα αυτό έτσι ώστε από τον συνδυασμό των δύο διατάξεων να μπορεί να αξιωθεί και η επιστροφή του ποσού αυτού.

4. Η ελληνική ρύθμιση – διαφορές -ομοιότητες.

Έγινε ήδη λόγος στην αρχή της παρούσας περί της υπέρ της επιείκειας στάση που τηρεί ο Έλληνας νομοθέτης στην περίπτωση που ανακύπτει περίπτωση απρόοπτης μεταβολής συνθηκών. Σε αντίθεση λοιπόν με όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, κατά την διάταξη του άρθρου 388ΑΚ ο οφειλέτης μόνο αποκτά το διαπλαστικό δικαίωμα να επιδιώξει από το αρμόδιο δικαστήριο τη δικαστική λύση (μερική ή ολική) ή την αναπροσαρμογή της σύμβασης, έτσι ώστε να επέλθει αποκατάσταση της διαταραχθείσας ισορροπίας παροχής και αντιπαροχής, που οφείλεται στην απρόοπτη μεταβολή των συνθηκών²⁵⁰. Αξίζει στο σημείο αυτό να επισημανθεί ότι, όπως το άρθρο 288 ΑΚ, έτσι και το άρθρο 388 ΑΚ συνιστά κανόνα δικαίου που περιέχει γενική ρήτρα, με αποτέλεσμα να ανακύπτει κι εδώ η ανάγκη συγκεκριμενοποίησής της με βάση τα πραγματικά περιστατικά κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης²⁵¹.

Η διακριτική ευχέρεια του δικαστή, αναφορικά με το είδος της παρεχόμενης στον οφειλέτη προστασία, τελεί σε άμεση εξάρτηση με τις αρχές που διέπουν την πολιτική δίκη. Ενόψει λοιπόν της αρχής της διαθέσεως (άρθρο 106 ΚΠολΔ), το δικαστήριο δεσμεύεται από την αίτηση του διαδίκου, σε περίπτωση που ο τελευταίος ζήτησε τη λήψη συγκεκριμένου μέτρου και όχι διαζευκτικά την αναπροσαρμογή ή τη λύση της σύμβασης²⁵². Έτσι, όταν ο οφειλέτης αιτείται την αναπροσαρμογή της σύμβασης, το δικαστήριο δεν μπορεί να διατάξει τη λύση της

²⁵⁰ Γεωργιάδης Αστ., Ενοχικό Δίκαιο – Γενικό Μέρος, Τόμος II, 2003, σελ. 145, Σταθόπουλος Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 2004, σελ. 1241, Ο ίδιος σε Αστικό Κώδικα Γεωργιάδη – Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό – Τόμος II (άρθρα 287-495), 1980, σελ. 372, Καρακώστας Ι., Αστικός Κώδικας (Ερμηνεία – Νομολογία – Σχόλια), Γενικό Ενοχικό (άρθρα 285-497), Τόμος III, 2006, σελ. 524, Καραμπατζός Α., όπ.π., σελ. 407, Ραψομανίκης, Έννομες συνέπειες και πεδίο εφαρμογής του άρθρου 388 ΑΚ, ΕΕΝ 1978, σελ. 617, Μπόσδας, Το αμετάβλητο των συνθηκών ως αλάλητος όρος της συμβάσεως, ΝοΒ 1971, σελ. 156

²⁵¹ Ιδιαίτερη προσοχή οφείλει κυρίως να επιδείξει ο εφαρμοστής του δικαίου ως την εξειδίκευση της αόριστης έννοιας της υπέρμετρης επάχθειας της παροχής, αξιοποιώντας τα προαναφερόμενα κριτήρια του βαθμού του απορρόπησης, του είδους της σύμβασης, του περιεχομένου της συγκεκριμένης σύμβασης, της περιουσιακής κατάστασης των μερών κλπ. Ο δικαστής στο πλαίσιο των αντικειμενικών κριτηρίων της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών, θα κρίνει ποια ειδικότερη μορφή θα προσλάβει η δικαστική προστασία εν προκειμένω, ήτοι εκείνη της αναγωγής ή της ολικής ή μερικής λύσης της σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση πάντως, η δικαστική απόφαση που θα εκδοθεί επ' αυτού του ζητήματος θα έχει ενοχική και όχι εμπράγματη ενέργεια, υπό την έννοια εάν γίνει δεκτή η αναπροσαρμογή της σύμβασης τότε οι συμβαλλόμενοι υποχρεούνται να δεχθούν τη λειτουργία της σύμβασης σύμφωνα με το προσδιορισμένο στην απόφαση περιεχόμενο, ενώ αν γίνει δεκτή η λύση της σύμβασης τότε εφαρμογή έχει η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 388 ΑΚ (υποχρέωση σε αμοιβαία απόδοση των παροχών που έχουν λάβει και εφαρμοστέες είναι οι διατάξεις των άρθρων 904 επ. ΑΚ)

²⁵² Ραψομανίκης, Έννομες συνέπειες και πεδίο εφαρμογής του άρθρου 388 ΑΚ, ΕΕΝ 1978, σελ. 619. 204

σύμβασης, διαφορετικά η απόφασή του καθίσταται αναιρετέα βάσει άρθρου 559 αριθμ. 9 ΚΠολΔ («επιδίκασε κάτι που δεν ζητήθηκε η επιδίκασε σε περισσότερα από όσα ζητήθηκαν»). Εξάλλου, η οδός της αναπροσαρμογής της σύμβασης συνιστά την ηπιότερη λύση και θα πρέπει να προτιμάται από το δικαστήριο, από τη στιγμή που είναι πρόσφορη να συμβάλλει πιο αποτελεσματικά στην αποκατάσταση των σχέσεων των μερών και στην επίτευξη του οικονομικού σκοπού της σύμβασης²⁵³, πλήρως εναρμονισμένη και με την αρχή της αναλογικότητας (άρθρο 25 παρ. 1 δ' Συντ.).

Τώρα, αν ο οφειλέτης αιτείται την ολική λύση της σύμβασης, το δικαστήριο δύναται να αποφασίσει είτε τη μερική λύση της σύμβασης, είτε την αναπροσαρμογή αυτής, είτε το συνδυασμό αυτών των δύο (μερική λύση και μερική αναπροσαρμογή)²⁵⁴. Όσον αφορά ειδικότερα την αναπροσαρμογή, γίνεται δεκτό ότι το δικαστήριο, στο πλαίσιο της κατά το άρθρο 388 ΑΚ δυνατότητας που του παρέχεται να αναπροσαρμόσει την σύμβαση, έχει την ευχέρεια όχι μόνο να μειώσει την υπερμέτρως επαχθή παροχή κατά το προσήκον μέτρο αλλά και να προβεί σε αύξηση της αντιπαροχής και γενικά να λάβει οποιοδήποτε μέτρο κριθεί *in concreto* πρόσφορο για την εκπλήρωση του ρυθμιστικού σκοπού του άρθρου 388 ΑΚ, όπως και να θέσει στον οφειλέτη νέα προθεσμία εκπλήρωσης της παροχής του.

Κατά τον προσδιορισμό του προσήκοντος μέτρου της αναγωγής, ο δικαστής πρέπει να διακατέχεται από τις αρχές της επιείκειας, της συμβιβαστικότητας και του αισθήματος δικαίου, οι οποίες και επιβάλλουν την αποκατάσταση μίας σχετικής ισορροπίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η εξέλιξη της ενοχής, με τον μετριασμό της επιζήμιας για τον οφειλέτη κατάστασης²⁵⁵. Από την άλλη πλευρά, η λύση της σύμβασης συνεπάγεται την κατάργηση του ενοχικού δεσμού μεταξύ των συμβαλλομένων και μπορεί να αναφέρεται στο σύνολο ή σε μέρος μόνο της σύμβασης. Σε περίπτωση ολικής λύσης ανεκτέλεστης σύμβασης, η σύμβαση ανατρέπεται εξ αρχής (δηλαδή η λύση ενεργεί αναδρομικώς²⁵⁶) και οι συμβαλλόμενοι απαλλάσσονται από τις συμβατικές τους υποχρεώσεις, ενώ σε περίπτωση ολικής λύσης σε σύμβαση που ήδη έχει αρχίσει να εκτελείται, τότε εφαρμογή έχουν οι διατάξεις περί αδικαιολόγητου πλουτισμού (αρ. 904 επ. ΑΚ)²⁵⁷. Επίσης, εάν διαταχθεί

²⁵³ Ραψομανίκης,όπ.π, σελ. 618.

²⁵⁴ Γεωργιάδης Αστ., Ενοχικό Δίκαιο – Γενικό Μέρος, Τόμος II, 2003, σελ. 146 – 147. Βλ. και Ραψομανίκη, όπ.π, σελ. 619, ο οποίος δέχεται ότι εν προκειμένω, το δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει μόνο μερική λύση και όχι αναπροσαρμογή, με βάση την αρχή του επιτρεπτού της επιδίκασης λιγότερων από τα ζητηθέντα (άρθρο 559 αριθμ. 9 ΚΠολΔ), η οποία ισχύει όταν τα επιδικαζόμενα είναι λιγότερα σε σχέση με το αίτημα του διαδίκου και όχι όταν είναι διαφορετικά από αυτό.

²⁵⁵ Ραψομανίκης, όπ.π σελ. 620. Βλ. και Παπανικολάου, Το μέτρο της επάχθειας της παροχής και η έκταση της διορθωτικής επεμβάσεως του δικαστή στη σύμβαση κατ' ΑΚ 388, ΝοΒ 1985, σελ. 956 – 957

²⁵⁶ Ραψομανίκης, όπ.π σελ. 620. Βλ. και Παπανικολάου, Το μέτρο της επάχθειας της παροχής και η έκταση της διορθωτικής επεμβάσεως του δικαστή στη σύμβαση κατ' ΑΚ 388, ΝοΒ 1985, σελ. 956 – 957

²⁵⁷ Γεωργιάδης Αστ., Ενοχικό Δίκαιο – Γενικό Μέρος, Τόμος II, 2003, σελ. 147· Ραψομανίκης, όπ.π, σελ. 621.

η μερική λύση σύμβασης που ήδη έχει αρχίσει να εκτελείται, τότε δεν ανατρέπεται αναδρομικά ολόκληρη η σύμβαση αλλά μόνο οι υποχρεώσεις του ανεκτέλεστου μέρους της.

Επίλογος

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

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

Συγχρόνως, η θέση στην οποία περιέρχονται τα συμβαλλόμενα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον θεσμό της frustration, συμβάλλει στην επίκληση του θεσμού με ιδιαίτερη φειδώ. Ενόψει αυτών η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου, συνάδει και με την φύση της οικονομικής δραστηριότητας που καλείται να ρυθμίσει. Στον εξαιρετικά δε απαιτητικό χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, φαίνεται ότι προσαρμόζει η δεύτερη επιλογή και η αποτροπή της αβεβαιότητας που συνεπάγεται πολλές φορές η ρύθμιση του ελληνικού δικαίου ως και η δυνατότητα καταστρατήγησης της ρύθμισης. Άλλωστε, το γεγονός ότι τελικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κάνουν την ανωτέρω επιλογή επιβεβαιώνει την ορθότητα της γενικής αυτής θέσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες / Συλλογικά έργα

Αθανασίου Α. , Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Αθήνα, 2015

Αθανασίου Α., Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Αθήνα, 2005

Καράκωστας, Αστικός Κώδικας (Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία)

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

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

Κιάντου – Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, Ε' έκδοση, Τόμος 2, Θεσ/νικη, 2005

Μουσταῖρα Ε., Συγκριτικό Δίκαιο, 2012

Ρόκας Ι./ Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' έκδοση, Αθήνα, 2015

Σταθόπουλος Μ. , Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Δ' έκδοση, Αθήνα – Θεσ/νικη, 2004

Σταθόπουλος Μ., Αστικό Κώδικα Γεωργιάδη – Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό – Τόμος II (άρθρα 287-495), 1980

Παπαντωνίου, Η καλή πίστις εις το Αστικόν Δίκαιον, 1957

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

II. Άρθρα – Μελέτες

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

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

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

Χριστοδούλου Δ., Προϋποθέσεις και αποτελέσματα της εγκατάλειψης στη θαλάσσια ασφάλιση

Αλλοδαπή

I. . Εγχειρίδια/ Μονογραφίες / Συλλογικά έργα

Anson's Law of Contract, 29η έκδ

Scrutton on charterparties and bills of lading, 22^η εκδ.

Terence Coghlin, John D. Kimball, Andrew Baker, Thomas H. Belknar Jr, Julian Kenny, Time Charters, 7^η εκδ,

Julian Cooke,, John D. Kimball, Timothy Young, David Martowski, Michael Ashcroft, Lerroy Lambert, Andrew Taylor, Michael Sturley Voyage Charters, 4^η εκδ., 2014

Simon Baughen, Shipping Law, 6^η εκδ.

Paul Todd, Principles of the carriage of goods by sea,

E.McKendrick, Contract Law, Text, Cases, and Materials, 3^η έκδ.

Cheshire, Fifoot and Furmston's, Law of Contract

Chitty on Contracts, 29^η εκδ., London Sweet and Maxwell, 2004,

Ewan McKendrick,frustration and force majeure, 3^η εκδ. ,

Sir Guenter Treitel, The Law of contract, 11^η εκδ.

Sir David Hughes Parry, The sanctity of contracts in English law, Stevens and Sons limited 1959
σελ. 5

Impossibility of performance, A treatise on the law of supervening impossibility of performance of contract, Failure of Consideration and Frustration, Roy Granville McElroy (edited by Glanville L.. Williams) Cambridge at the University Press 1941

Besac Basoglou, The effects of financial Crises on the binding Force of Contracts – Renegotiation, Rescission or Reversion, 2015

Neil Andrews, Arbitration and Contract Law, Common law Perspectives, 2016

Martin Stopford, Maritime Economics, 3 εκδ, 2009

II. Άρθρα / Μελέτες / Σχόλια

- Anderson A.**, Frustration of Contract - A Rejected Doctrine, 3 DePaul L Rev. 1,22, 1953
- Barry N.**, Rules and Terms--Civil Law and Common Law , 48 Tul. L. Rev. 946, 972, 1973-1974
- Bauer G.**, Effets of War on Charterparties, 13 Tulane Maritime L.J. 13,24, 1988
- Carter J.**, The Embiricos Principle and the law of anticipatory Breach, The modern law review, vol 47, July 1984
- Chandler P.**, Self Induced Frustration, Forseeability and Risk, 44 Northern Ireland Legal Quarterly 362, 369, 1990
- Hall C.**, Frustration and the question of Foresight, Legal Studies
- A. H. Hudson**, Prorating in English Law of Contracts, The modern Law Review, (Sept 1948)
- Herbert W.**, The Development of the Doctrine of Impossibility of Permormance, Michigan Law Review, Vol 18, No 7, pp 589-614, May, 1920
- Hibbitts B.** , The Impact of the Iran – Iraq Cases on the Law of Frustration of Charterparties, 16 Journal Maritime Law and Commerce 441, 466, 1985
- Lewins K.** , Maritime Arbitration, Maritime Cases and the Common Law: the early development of the doctrine of frustration, Journal of Business Law, 2016
- Goldberg V.**, After Frustration: Three Cheers for Chandler v. Webster, 68 WASH & LEE L. REV. 1133, 2011
- Gibbon W.**, Discharge of Contract by Frustration, 2 U.N.B.L. Sch. J. 12, 27, 1948
- Liu F.** , The doctrine of frustration : An overview of English Law, Journal of maritime law and Commerce, Vol 19, No2, April 1988
- Melroy R. –Williams G.**, The coronation Cases II, I The Modern Law Review, July 1941
- McNair A.**, Frustration of Contract by War, 56 The Law Quarterly Review 173,207, 1940
- Nikaki Th.**, International Recent Developments, 37 Tulane Maritime Law Jurnal, United Kingdom, 2013
- Schlegel J.** , Of Nuts, and Ships, and Sealing Wax, Suez, and Frustrating Things - The Doctrine of Impossibility of Performance, 23 Rutgers L. Rev. 419, 448, 1969
- Stannard J.**, Frustrating Delay, The Modern Law Review, vol 46, Nov. 1983
- Stone J.**, Burden of Proof and the Judicial Process: A commentary on Joseph Constantine Steamship Ltd v Imperial Smelting Corporation Ltd, 60 L .Q. Rev. 262, 284, 1944
- Trakman L.** , Frustrated Contracts and Legal Fictions, The Modern Law Review, Sept 1983,
- Wladis J.** , Common Law and Uncommon Events: The development of the Doctrine of Impossibility of permormance in English Contract Law, The Georgetown law Journal, 1987

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

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

L. Fengiming, The doctrine of frustration : An overview of English Law, *Journal of maritime law and Commerce*, Vol 19, No2, April 198

McNair Arnold, *The Legal effects of War*, Cambridge University Press, σελ. 9

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

Wolfgang.Kotzur, Termination of contracts – frustrated parties, *Journal of International banking Law*, 1998, σελ. 346

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

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

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

Michael G. Rapsomanikis, Frustration of Contract in International trade Law and Comparative Law, 18 *Duquense Law review* (1979- 198

Περιεχόμενα

Εισαγωγικές Παρατηρήσεις	1
1. Απρόοπτη μεταβολή συνθηκών και ναυτιλία – Το αντικείμενο της μελέτης.....	3
1.2. Η διαφορετική συλλογιστική αφετηρία της αγγλικής ρύθμισης του Common law.....	4
1.3. Ο «ασφαλής λιμένας» της διάταξης του άρθρου 288 ΑΚ.....	4
1.4. Sanctity of contracts ή αλλιώς pacta sunt servanda	5
1.5. Μεθοδολογία – Διάρθρωση ύλης - Βασικές αρχές ερμηνείας και συμπλήρωσης των κενών μιας σύμβασης σε σύστημα civil law και σε σύστημα common law.	7
Κεφάλαιο Α : Θέση εκκίνησης (the rule as to absolute contracts) – Η διάσπαση της αρχής – οι θεωρίες που αναπτύχθηκαν κατά την αντιμετώπιση περιστατικών που οδηγούν στην λύση της σύμβασης με την θεσμό της frustration.	9
1. Εισαγωγή – the rule as to absolute contracts - Από την υπόθεση <i>Paradine</i> στην υπόθεση “ <i>Music hall</i> ”	9
1.1. Η υπόθεση <i>Music Hall</i> και η εμφάνιση της θεωρίας του σιωπηρού όρου (implied term) – η κλασσική θεωρία.....	10
1.2. Από την υπόθεση <i>the Music hall</i> στις “ <i>Coronation cases</i> ” – Η ανάπτυξη της θεωρίας περί της εξαφάνισης του δικαιопρακτικού θεμελίου της σύμβασης – Συμβολή στην ανάλυση της λύσης της σύμβασης λόγω ματαίωσης του σκοπού της (frustration of purpose)	12
1.3. Η θεωρία της δίκαιης και εύλογης λύσης.....	15
1.4. Θεωρία της θεμελιώδους ή ριζικής μεταβολής της φύσης της συμβατικής υποχρέωσης (change in the obligation theory)	16
Κεφάλαιο Β: Εισαγωγή στον χώρο των συμβάσεων ναύλωσης.....	18
1. Φυσική αδυναμία – Η απώλεια του πλοίου ως περιστατικό που προκαλεί εφαρμογή του θεσμού της frustration	18
1.1. Commercial Loss – Η θέση	21
1.2. <i>The Kyla</i> – η αμφισβήτηση της θέσης.....	21
1. 3. Καταστροφή ή ζημία στο φορτίο	23
1.4. Η θέση του ΚΙΝΔ στην περίπτωση απώλειας του πλοίου.....	24
2. Η εξέταση της νομικής αδυναμίας ως λόγος που επιφέρει frustration στην σύμβαση ναύλωσης.....	25
2.1. Η θέση της ελληνικής έννομης τάξης στην περίπτωση νομικής αδυναμίας.....	27
Κεφάλαιο Γ : Το στοιχείο του χρόνου στην εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης.....	27
1. Η υπέρμετρη καθυστέρηση ως περιστατικό που οδηγεί στην λύση της σύμβασης με την εφαρμογή του θεσμού της frustration	28
1.1. Αξιολόγηση της καθυστέρησης – Η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης και η πιθανή διάρκεια του εμποδίου – το παράδειγμα της επίταξης του πλοίου.....	29
1.2. Η περίπτωση που η υπολειπόμενη διάρκεια της σύμβασης είναι μικρή	31
1.3. Απεργία – Έμφαση στο αποτέλεσμα της καθυστέρησης και όχι στην αιτία αυτής.	33
1.4.Πόλεμος – Η ανεξαρτησία του διαιτητή κατά την κρίση των πραγματικών περιστατικών – Συμβολή στον καθορισμό του χρονικού σημείου επέλευσης της frustration.....	35

1.5. Η επίδραση της ρήτρας Scorpic στην αξιολόγηση της κατανομής του κινδύνου σε περίπτωση καθυστέρησης.....	38
1.6. The embiricos principle	39
2. Η αντιμετώπιση των ζητημάτων που αναφέρθηκαν από την ελληνική έννομη τάξη.....	40
3. Από την υπόθεση <i>the Massalia</i> στην υπόθεση <i>the Eugenia</i> – Η τήρηση της σχεδιασμένης πορείας ...	42
3.1. “on passing the Suez Canal” ν “via the usual and customary route”	43
4. Συμβολή στην ανάλυση της στοιχειοθέτησης frustration λόγω σημαντικής δυσχέρειας εκπλήρωσης (impracticability)	45
4.1. Η οικονομική κρίση και η αρχή της ιερότητας των συμβάσεων στην ακραιφνή της μορφή.	45
4. 2. Η αντιμετώπιση της υπόθεσης <i>the Eugenia</i> στην περίπτωση που εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο	46
4.3. Η περίπτωση αναπροσαρμογής του ναύλου ως παράδειγμα αξιοποίησης της πλούσιας νομολογίας ως προς την αναπροσαρμογή του μισθώματος	48
5. Ζητήματα από την καθυστέρηση κατά την απόκτηση ή φόρτωση του φορτίου στις συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι.....	50
5.1. Η ελληνική ρύθμιση ως προς τα ζητήματα σχετικά με το φορτίο.....	51
Κεφάλαιο Δ : Λοιπές προϋποθέσεις εφαρμογής του Θεσμού της frustration	52
1. « <i>Reliance can not be placed on Self Induced Frustration</i> » – Εισαγωγικά Προλεγόμενα.....	52
1.1. Το ζήτημα της αμέλειας	53
1. 2. Το ζήτημα της επιλογής μεταξύ περισσότερων συμβάσεων – Από την υπόθεση <i>the Maritime National fish</i> στην υπόθεση <i>the Super Servant two</i>	54
1. 3. Αποδεικτική διαδικασία - Βάρος απόδειξης.....	58
1. 3. 1. Η θέση.....	59
1. 3. 2. Η αμφισβήτηση της θέσης	59
2. Γεγονότα που έχουν προβλεφθεί ή θα μπορούσαν να έχουν προβλεφθεί	60
3. Συμβατική πρόβλεψη και frustration	62
Κεφάλαιο Ε : Ανάλυση της θέσης στην οποία περιέρχονται τα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον Θεσμό της frustration σύμφωνα με την ρύθμιση του common law	65
1. Από την υπόθεση <i>Chandler</i> στην υπόθεση <i>Fibrosa</i> – Χαρακτηριστικά και αδυναμίες ρύθμισης.....	65
1.1. Η υπόθεση <i>Chandler</i>	66
1.2. Η υπόθεση <i>Fibrosa</i>	67
2. Η υιοθέτηση της Law Reform (frustrated contracts) Act 1943. Πεδίο εφαρμογής.....	69
2.1. Γενικές Επισημάνσεις.....	69
2.2. Πεδίο Εφαρμογής – Σκοπός – Ερμηνευτική προσέγγιση.....	70
3. Ανάλυση της θέσης στην οποία περιέρχονται τα μέρη μετά την λύση της σύμβασης με τον Θεσμό της frustration σύμφωνα με τον Law reform (frustrated contracts) Act του 1943	72
3.1. Αξιώσεις άρθρ. 1 περ. 2.....	72
3.2. Υποχρέωση παροχής μη χρηματικής- άρθρ. 1 περ. 3.....	73
3.2.1. Η υπόθεση <i>BP Exploration</i>	74

3.3. Η επέμβαση στην σύμβαση - κατάτμηση της σύμβασης σε τμήματα που έχουν εκτελεσθεί κατά την πρόβλεψη του άρθρου 2 παρ. 4.	76
4. Η ελληνική ρύθμιση – διαφορές -ομοιότητες.	77
Επίλογος	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	80