



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2019-2020

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Της Χαρίκλειας Π. Χατζηπαχούλη

A.M.: 7340010619024

**«Η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου στη χρονοναύλωση: νομική φύση
και συνέπειες παραβίασης»**

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

α) Καθηγήτρια κα Λία Ι. Αθανασίου

β) Επικ. Καθηγητής κος Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

γ) Επικ. Καθηγητής κος Νικόλαος Α. Βερβεσός

Επιβλέπουσα:

Καθηγήτρια κα Λία Ι. Αθανασίου

Αθήνα, Νοέμβριος 2020

Copyright © Χαρίκλεια Χατζηπαχούλη, 2021

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.

ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία, την οποία υποβάλλω, δεν περιλαμβάνει στοιχεία προσβολής δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους τους οποίους διάβασα και αποδέχομαι:

1. Η διπλωματική εργασία πρέπει να αποτελεί έργο του υποβάλλοντος αυτήν υποψήφιου διπλωματούχου.
2. Η αντιγραφή ή η παράφραση έργου τρίτου προσώπου αποτελεί προσωπική δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας και συνιστά σοβαρό αδίκημα, ισοδύναμο σε βαρύτητα με την αντιγραφή κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Στο αδίκημα αυτό περιλαμβάνεται τόσο η προσβολή δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας άλλου υποψήφιου διπλωματούχου όσο και η αντιγραφή από δημοσιευμένες πηγές, όπως βιβλία, εισηγήσεις ή επιστημονικά άρθρα. Το υλικό που συνιστά αντικείμενο λογοκλοπής μπορεί να προέρχεται από οποιαδήποτε πηγή. Η αντιγραφή ή χρήση υλικού προερχόμενου από το διαδικτυο ή από ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια επιφέρει τις ίδιες δυσμενείς έννομες συνέπειες με τη χρήση υλικού προερχόμενου από τυπωμένη πηγή ή βάση δεδομένων.
3. Η χρήση αποσπασμάτων από το έργο τρίτων είναι αποδεκτή εφόσον, αναφέρεται η πηγή του σχετικού αποσπάσματος. Σε περίπτωση επί λέξει μεταφοράς αποσπάσματος από το έργο άλλου, η χρήση εισαγωγικών ή σχετικής υποσημείωσης είναι απαραίτητη, ούτως ώστε η πηγή του αποσπάσματος να αναγνωρίζεται.
4. Η παράφραση καμένου, αποτελεί προσβολή δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας.
5. Οι πηγές των αποσπασμάτων που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να καταγράφονται πλήρως σε πίνακα βιβλιογραφίας στο τέλος της διπλωματικής εργασίας.
6. Η προσβολή δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Για την επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων, τα αρμόδια όργανα της Σχολής θα λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως το εύρος και το μέγεθος του τμήματος της διπλωματικής εργασίας που συνιστά προσβολή δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Οι κυρώσεις θα επιβάλλονται, ύστερα από γνώμη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής με απόφαση της Συνέλευσης της Σχολής, και μπορούν να συνίστανται στον μηδενισμό της διπλωματικής εργασίας (με ή χωρίς δυνατότητα επανυποβολής), τη διαγραφή από τα Μητρώα των μεταπτυχιακών φοιτητών, καθώς και την επιβολή πειθαρχικών ποινών, όπως η αναστολή της φοιτητικής ιδιότητας του υποψήφιου διπλωματούχου.

Επιπλέον, παρέχω τη συναίνεσή μου, ώστε ένα ηλεκτρονικό αντίγραφο της διπλωματικής εργασίας μου να υποβληθεί σε ηλεκτρονικό έλεγχο για τον εντοπισμό τυχόν στοιχείων προσβολής δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Ημερομηνία

Υπογραφή Υποψηφίου

27/11/2020



Ευχαριστίες

Πρώτη από όλους θα ήθελα να ευχαριστήσω την αξιότιμη Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής ΕΚΠΑ, κυρία Λ. Αθανασίου για την πολύτιμη αρωγή της στη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να την ευχαριστήσω για το πολύτιμο εκπαιδευτικό έργο που μας προσέφερε, δεδομένου ότι υπήρξε εξαιρετική ως καθηγήτρια με αξιοσημείωτη οργάνωση και μεταδοτικότητα, μετατρέποντας το μάθημα σε ευχαρίστηση.

Πολύ περισσότερο όμως, την ευχαριστώ για τη δημιουργία της κατεύθυνσης του ναυτικού δικαίου, ως μεταπτυχιακό πρόγραμμα σε ελληνικό πανεπιστήμιο, παρέχοντας σε όλους εμάς που αγαπάμε ιδιαίτερα τον κλάδο αυτόν, την ευκαιρία να ασχοληθούμε στη χώρα μας, σε ακαδημαϊκό επίπεδο, με την εξειδίκευση αυτή, η οποία μέχρι την έναρξη του παρόντος μεταπτυχιακού αποτελούσε μονοπώλιο των ξένων πανεπιστημίων.

Δεύτερον, ευχαριστώ πολύ όλους τους καθηγητές που συμβάλλουν στη λειτουργία του προγράμματος και δίνουν ζωή στο μεταπτυχιακό αυτό. Ομοίως ευχαριστώ και τους συνεργάτες της κυρίας Λ. Αθανασίου, οι οποίοι στηρίζουν το έργο της και ιδίως επειδή συνέδραμαν στην ολοκλήρωση της εργασίας αυτής, μέσω της αποστολής σημαντικού υλικού.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω εκ βάθέων τους γονείς μου καθώς και όλους τους συγγενείς και φίλους μου, για την ανεκτίμητη στήριξη που μου παρείχαν καθόλη τη διάρκεια της παρακολούθησής μου στο μεταπτυχιακό αυτό αλλά και για το λόγο ότι πάντα είναι δίπλα μου σε ό,τι αποφασίσω να κάνω στη ζωή μου.

Για όλα αυτά είμαι ευγνώμων,

Χαρά Χατζηπαχούλη

Αθήνα, 15 Φεβρουαρίου 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	1
---------------	---

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

§ 1 Σκοπός διπλωματικής.....	4
§ 2 Δομή και μεθοδολογία.....	4
§ 3 Εννοιολογική προσέγγιση της σύμβασης χρονοναύλωσης.....	4
§ 4 Η υποχρέωση καταβολής ναύλου και τρόπος υπολογισμού.....	7

Μέρος Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: Το περιεχόμενο της υποχρέωσης της έγκαιρης πληρωμής ναύλου

1.1 Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα.....	11
1.2 Τρόποι ερμηνείας των συμβατικών όρων.....	11
1.2.1 Αυστηρή γραμματική ερμηνεία.....	12
1.2.2 Άλλα συνήθη ερμηνευτικά εργαλεία.....	12
1.2.3 Συστηματική ερμηνεία στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου.....	13
1.2.4 Συστηματική ερμηνεία στο πλαίσιο του νομικού χαρακτηρισμού της ναύλωσης.....	13
1.2.5 Ερμηνεία κατά το ελληνικό δίκαιο.....	13
1.3 Η διατύπωση των πρότυπων χρονοναυλοσυμφώνων.....	14
1.3.1 NYPE.....	14
1.3.2 BALTIME.....	18
1.3.3 SHELLTIME.....	19
1.3.4 Σχολιασμός του τρόπου πληρωμής.....	19
1.4 Ζητήματα σχετικά με την καταβολή του ναύλου στη σημερινή εμπορική πρακτική.....	20
1.4.1 Τραπεζικά εμβάσματα.....	20
1.4.2 Λήξη προθεσμίας σε ημέρα αργίας τραπεζών (non banking day).....	23
1.4.3 Επιρροή της έγκαιρης καταβολής από τη ζώνη ώρας (time zone).....	25
1.4.4 Κριτική.....	25
1.5 Περιπτώσεις νόμιμης καταβολής μειωμένου ναύλου.....	26
1.5.1 Συμβατικό δικαίωμα παρακράτησης.....	26
1.5.2 Διακοπή ναύλου λόγω γεγονότων της ρήτρας off-hire.....	27

1.5.3 Μείωση ναύλου λόγω νόμιμου συμψηφισμού (equitable set off).....	28
1.5.4 Υπολογισμός μειωμένου ποσού.....	29
1.5.5 Παράνομη παρακράτηση ποσού.....	30
1.5.6 Ελληνικό δίκαιο.....	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: Η νομική φύση της υποχρέωσης έγκαιρης καταβολής ναύλου

2.1 Common Law.....	32
2.1.1 Κατηγορίες συμβατικών όρων.....	32
2.1.2 Ο χαρακτηρισμός της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου.....	35
I. Ως όρος condition - η απόφαση the Astra.....	36
II. Ως όρος intermediate/innominate - η απόφαση the Spar Shipping.....	39
2.2 Ελληνικό δίκαιο.....	44
2.2.1 Η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου ως παροχή ακριβόχρονης εκτέλεσης.....	44
2.2.2 Υπερμερία οφειλέτη.....	46
2.3 Συμπεράσματα - Κριτική.....	47

Μέρος Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I: Οι έννομες συνέπειες παραβίασης της μη έγκαιρης καταβολής ναύλου κατά το αγγλικό δίκαιο

1.1 Το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου (right of withdrawal the vessel).....	51
1.1.1 Τυπικές προϋποθέσεις.....	52
I. Καθυστέρηση πληρωμής.....	53
II. Επιστολή ειδοποίησης απόσυρσης (notice of withdrawal).....	55
III. Οι ρήτρες anti-technicality.....	56
1.1.2 Διαμόρφωση των σχέσεων των μερών μετά την απόσυρση του πλοίου.....	61
1.1.3 Περίπτωση απόσυρσης έμφορτου πλοίου.....	62
1.1.4 Παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης (waiver of the right to withdraw.).....	64
I. Αποδοχή μη έγκαιρης πληρωμής.....	65
II. Μη άσκηση του δικαιώματος σε εύλογο χρόνο.....	67
1.2 Διακοπή της λειτουργίας του πλοίου (suspend performance of the vessel).....	70
1.3 Δικαίωμα επίσχεσης (lien).....	74
1.4 Καταγγελία και λύση της σύμβασης χρονοναύλωσης και αναζήτηση αποζημίωσης.....	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: Τα έννομα αποτελέσματα της μη έγκαιρης πληρωμής ναύλου κατά το ελληνικό δίκαιο

2.1 Ανώμαλη εξέλιξη της ναύλωσης κατά τον ΚΙΝΔ.....	82
2.2 Δικαιώματα εκναυλωτή κατά τον ΑΚ.....	83
2.2.1 Δικαίωμα αποζημίωσης και υπολογισμός.....	85
2.2.2 Έλεγχος καταχρηστικότητας ως προς την καταγγελία.....	87
2.3 Σχέσεις μερών μετά τη λύση της σύμβαση.....	87
 Επίλογος.....	 90
Βιβλιογραφία/Νομολογία/Αρθρογραφία.....	92

Συντομογραφίες

Ελληνικά

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
βλ.	βλέπε
εδ.	εδάφιο
επ.	επόμενα
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κλπ	και λοιπά
ΚΠολΔ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
ΚΧΒ	Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ
λ.χ.	λόγου χάριν
ο.π.	όπως παραπάνω
π.χ	παραδείγματος χάριν
περ.	περίπτωση
σελ.	σελίδες

Αγγλικά

BALTIME	Baltic and Time
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
C.A	Court of Appeal
DWT	Dead Weight Tonnage
H.L	House of Lords
NYPE	New York Produce Exchange
pp.	pages
SHELLTIME	Shell (εταιρία παραγωγής πετρελαίου)
US	United States

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης, αποτελεί η σύμβαση χρονοναύλωσης και συγκεκριμένα, η υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλει τον συμφωνημένο ναύλο στον εκναυλωτή. Η εν λόγω υποχρέωση, ειδικά στις χρονοναυλώσεις, οι οποίες συνήθως χαρακτηρίζονται από μεγάλη διάρκεια, συνίσταται στην προκαταβολή ενός συμφωνημένου ποσού, ανά ορισμένα χρονικά διαστήματα. Το ζήτημα λοιπόν που θα μας απασχολήσει, επικεντρώνεται στο “έγκαιρο” της πληρωμής του εκάστοτε ποσού και ειδικότερα στη νομική φύση της έγκαιρης αυτής εκπλήρωσης, όπως επίσης και στις έννομες συνέπειες της παραβίασής της.

Πιο συγκεκριμένα, η υποχρέωση προς έγκαιρη καταβολή του ναύλου, χαρακτηρίζεται δικαίως, ως η σημαντικότερη υποχρέωση του ναυλωτή στο πλαίσιο της χρονοναύλωσης. Διότι κάθε ποσό, χρησιμοποιείται, αφενός μεν, για την κάλυψη των αναγκαίων εξόδων του υπό χρονοναύλωση πλοίου, αφετέρου δε, για την αποτελεσματική λειτουργία αυτού και την πλήρη ανταπόκρισή του στις υπηρεσίες που παρέχει στον ναυλωτή. Επομένως, η συνέπεια στην έγκαιρη πληρωμή κάθε οφειλόμενης δόσης, συνεπάγεται και την ομαλή εκτέλεση της σύμβασης, καθ’όλη τη διάρκεια αυτής.

Νομική φύση και έννομες συνέπειες παράβασης της υπό εξέταση υποχρέωσης του ναυλωτή, αποτελούν δύο έννοιες αλληλένδετες και αλληλοεξαρτώμενες, δεδομένου ότι τα αποτελέσματα της παραβίασης του έγκαιρου της πληρωμής, διαμορφώνονται ανάλογα με τη νομική φύση που θα προσδώσουμε στην υποχρέωση αυτή. Το θέμα του προσδιορισμού της νομικής φύσης, αποτελεί, όπως θα δούμε, ένα από τα πιο πολυσυζητημένα και αμφιλεγόμενα ζητήματα της αγγλικής νομολογίας και θεωρίας. Και αυτό, διότι επί πολλές δεκαετίες, τα αγγλικά δικαστήρια έχουν κληθεί να εξετάσουν το συγκεκριμένο θέμα, προκειμένου να διαμορφώσουν την κρίση τους, επί διαφορών που πηγάζουν από συμβάσεις χρονοναύλωσης. Επί της ουσίας, το κρίσιμο ανακύπτον ζήτημα, στο πλαίσιο του αγγλικού δικαίου, είναι ο χαρακτηρισμός της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου, είτε ως όρος *condition* είτε σε ως *innominate/intermediate*. Η κατάταξη της υποχρέωσης έγκαιρης πληρωμής σε μια εκ των δύο αυτών κατηγοριών, έχει εξαιρετική πρακτική σημασία, καθώς από αυτήν εξαρτώνται τα έννομα αποτελέσματα σε περίπτωση παράβασής της, ήτοι η δυνατότητα καταγγελίας και λύσης της σύμβασης από τον εκναυλωτή και επίσης το ύψος της αποζημίωσης που αυτός δικαιούται.

Κατά τη συνήθη ωστόσο εμπορική πρακτική, το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, παρέχεται συμβατικά, με τη μορφή του δικαιώματος απόσυρσης του πλοίου από τις υπηρεσίες του ναυλωτή, το οποίο συμπεριλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα και ενεργοποιείται μετά το πέρας της

καθορισμένης ημέρας εκπλήρωσης της εκάστοτε καταβολής. Πρόκειται για ένα ιδιαιτέρως δρακόντειο μέτρο έναντι του ναυλωτή, καθώς η άσκησή του, μπορεί να οδηγήσει στον τερματισμό μιας μακροχρόνιας χρονοναύλωσης, εξαιτίας μιας και μόνης μη έγκαιρης πληρωμής.

Κατ'ουσίαν, το προαναφερθέν δικαίωμα απόσυρσης, έχει ιδιαίτερη αξία για τους πλοιοκτήτες, διότι προσφέρει σε αυτούς μια ευκαιρία εκμετάλλευσης της ανοδικής πορείας της οικονομίας¹. Συγκεκριμένα, ο εκναυλωτής ο οποίος νομιμοποιείται να προβεί σε απόσυρση του πλοίου, έχει τη δυνατότητα να συνάψει νέα σύμβαση χρονοναύλωσης, είτε με τον ίδιο ναυλωτή είτε με διαφορετικό, με ποσό ναύλου που αντιστοιχεί, αυτή τη φορά, στη νέα αυξημένη τιμή της αγοράς.

Ως γνωστόν, η παγκόσμια οικονομία κινείται σε κύκλους, υπό την έννοια ότι υπάρχουν περίοδοι πτώσης και περίοδοι οικονομικής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και κατ'επέκταση και της αγοράς ναύλων². Οι συμβάσεις λοιπόν, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σε περίοδο ύφεσης, περιλαμβάνουν πληρωμή ποσού ναύλων σε ιδιαίτερα χαμηλή τιμή. Καθώς ο κύκλος προχωρά και η οικονομία σε βάθος χρόνου ακολουθεί ανοδική πορεία, οι τιμές αυξάνονται και ως εκ τούτου, χρονοναυλώσεις, οι οποίες συνήφθησαν στη βάση των προηγούμενων χαμηλών τιμών και συνεχίζουν να εκτελούνται με αυτές τις χαμηλές τιμές, θα ήταν πλέον δυνατό να έχουν μεγαλύτερο τίμημα.

Επομένως, οι εκναυλωτές σε αυτές τις περιόδους οικονομικής ευημερίας, εστιάζουν όλη την προσοχή τους στην κάθε οφειλόμενη πληρωμή, με την προσδοκία να αποσύρουν το πλοίο τους με την παραμικρή καθυστέρηση και να εκμεταλλευτούν την άνοδο της αγοράς³. Αντιθέτως, στις περιόδους οικονομικής ύφεσης, η απόσυρση του πλοίου φαίνεται να βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με τα οικονομικά τους συμφέροντα και για το λόγο αυτό παρουσιάζονται πιο ανεκτικοί στις καθυστερήσεις πληρωμών.

Καθώς λοιπόν, οι εκναυλωτές για τους ανωτέρω λόγους, έχουν συμπεριλάβει στα ναυλοσύμφωνα, συμβατικό δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, το σημαντικότερο ζήτημα που απομένει προς επίλυση, δυνάμει της νομικής φύσης της έγκαιρης πληρωμής των ναύλων, είναι, όπως θα εξετάσουμε, εκείνο της αποζημίωσης και ειδικότερα η συμπερίληψη ή μη του διαφυγόντος κέρδους σε αυτήν.

Τέλος, από άποψη ελληνικού δικαίου, θα εξεταστεί η νομική θέση του ναυλωτή, ο οποίος δεν εκπλήρωσε έγκαιρα την οφειλόμενη από αυτόν παροχή και το πλέγμα διατάξεων που ρυθμίζουν

¹ *Withdrawal Issues*, UK P&I, 10/01/2004 (διαθέσιμο στο www.ukpandi.com).

² *M. Stopford, Maritime Economics, 3rd Edition, 2008, Routledge London and New York*, pp. 93-134.

³ *J. Wilson, Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, 2010, MylawChamber*, pp. 102 §4.7.

τις συνέπειες που αυτός υφίσταται. Επί της ουσίας και στην περίπτωση αυτή, το κρίσιμο θέμα που θα εξεταστεί, είναι το δικαίωμα καταγγελίας του εκναλωτή, το οποίο ισοδυναμεί με λύση της σύμβασης και το ύψος του ποσού που δικαιούται ως αποζημίωση.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

§1 Σκοπός διπλωματικής

Βασικός σκοπός της εργασίας αυτής, είναι, αρχικά, η προσφορά μιας ακόμα ανάλυσης του θέματος της νομικής φύσης της υποχρέωσης προς έγκαιρη πληρωμή του ναύλου και ο προσδιορισμός αυτής με λογικά και νομικά επιχειρήματα. Σε δεύτερο επίπεδο, στόχος είναι να καταστούν σαφείς, οι έννομες συνέπειες παράβασης της ανωτέρω υποχρέωσης και ιδίως τα συμβατικά δικαιώματα των πλοιοκτητών και η ορθή άσκηση αυτών καθώς και ο υπολογισμός της αποζημίωσης που δικαιούνται. Τέλος, θα οριοθετηθούν και οι έννομες συνέπειες της ανωτέρω παράβασης, στη σπάνια περίπτωση, όπου εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο. Στόχος στην εν λόγω περίπτωση, είναι να καταστεί ξεκάθαρο, ποιες είναι οι νομοθετικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας, οι οποίες καλούνται σε εφαρμογή.

§2 Δομή και μεθοδολογία

Η δομή της συγκεκριμένης μελέτης, αποτελείται αρχικά από το παρόν κομμάτι της εισαγωγής, όπου εν συνεχεία θα διευκρινιστούν τα βασικότερα στοιχεία για τη σύμβαση της χρονοναύλωσης και των όρων αυτής. Ακολουθεί το πρώτο μέρος, το οποίο αποτελείται από δύο κεφάλαια, όπου στο πρώτο θα αναλυθεί εκτενώς η ουσία του “έγκαιρου” της πληρωμής του ναύλου ενώ στο δεύτερο θα εκτεθούν οι απόψεις γύρω από τη νομική φύση της υποχρέωσης προς έγκαιρη πληρωμή. Εν συνεχεία, ακολουθεί το δεύτερο μέρος, το οποίο είναι αφιερωμένο στις έννομες συνέπειες της παράβασης της εν λόγω υποχρέωσης. Ομοίως το μέρος αυτό, αποτελείται από δύο κεφάλαια, όπου στο πρώτο περιγράφονται τα δικαιώματα του εκναυλωτή, όπως αυτά ορίζονται στα ναυλοσύμφωνα και έχουν ερμηνευτεί από την αγγλική νομολογία και τέλος, στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται οι συνέπειες της ανωτέρω παράβασης κατά τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου.

Η συγγραφή της εργασίας είναι βασισμένη κατά πρώτο λόγο, στην ιδιαίτερα πλούσια επί του θέματος αγγλική νομολογία, σε βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές, αρθρογραφία, καθώς και σε ορισμένες ελληνικές δικαστικές αποφάσεις.

§3 Εννοιολογική προσέγγιση της σύμβασης χρονοναύλωσης

Η σύμβαση χρονοναύλωσης, αποτελεί μία εκ των τριών μορφών ναύλωσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται περισσότερο στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική⁴. Η διάκριση των διάφορων τύπων

⁴ Οι άλλες δύο μορφές είναι η ναύλωση κατά ταξίδι (*voyage charter*) και η ναύλωση γυμνού πλοίου (*bare boat charter*), οι οποίες συνιστούν τη ναύλωση εν στενή έννοια.

της ναύλωσης, πραγματοποιείται κυρίως με γνώμονα τις εξουσίες, τις οποίες παρέχει ο εκναυλωτής στον ναυλωτή και από την παράδοση ή μη του πλοίου επανδρωμένου με πλοίαρχο, πλήρωμα και εφόδια⁵.

Όσον αφορά στον ορισμό αυτής καθ' αυτής της χρονοναύλωσης, αυτός δεν περιλαμβάνεται στον ΚΙΝΔ ούτε και σε κάποιο άλλο νομοθέτημα, αλλά προκύπτει από τα συναλλακτικά ήθη καθώς και την εμπορική πρακτική⁶. Έτσι, ως χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά χρόνο (*time charter*), ορίζεται η σύμβαση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης/εκναυλωτής (χρονοεκναυλωτής), θέτει, έναντι ανταλλάγματος (ναύλου), στη διάθεση του ναυλωτή (χρονοναυλωτή) για ορισμένο χρόνο, πλοίο επανδρωμένο με πλοίαρχο και πλήρωμα, προκειμένου ο τελευταίος να διενεργήσει θαλάσσιες μεταφορές⁷. Ως εκ τούτου, την τεχνική - ναυτική διεύθυνση του πλοίου διατηρεί ο χρονοεκναυλωτής, τις οδηγίες του οποίου υποχρεούνται να ακολουθούν ο πλοίαρχος και το πλήρωμα και ο οποίος καλύπτει τα πάγια έξοδα του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, ο χρονοναυλωτής χρησιμοποιεί το πλοίο προς εκτέλεση θαλάσσιων μεταφορών για ίδιο λογαριασμό, με σκοπό την αποκόμιση κέρδους. Συνεπώς ο τελευταίος επωμίζεται την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου⁸.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω εκμετάλλευσης, ο ναυλωτής, δεν αποκτά νομή και έλεγχο του πλοίου⁹, ωστόσο δύναται να δίνει οδηγίες στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα, προς πραγμάτωση των εμπορικών σκοπών για τους οποίους το χρησιμοποιεί¹⁰. Οι οδηγίες αυτές όμως, πρέπει αφενός να εμπίπτουν στα όρια που θέτει το χρονοναυλοσύμφωνο και αφετέρου να αφορούν αποκλειστικώς την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου¹¹.

⁵ Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, σελ. 443.

⁶ βλ. αναλυτικά και Α. Γεωργακόπουλου, *Ναυτικό δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2006, σελ.255-256.

⁷ Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος ΙΙ, Σάκκουλας 2007, σελ.28, Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 449. Έτσι και στο αγγλικό δίκαιο βλ. *Scrutton on charterparties and bills of lading*, 23th Edition, 2015, pp. 425.

⁸ Στο πλαίσιο αυτής της κατανομής των εξουσιών, ο εκναυλωτής φέρει τα πάγια έξοδα του πλοίου, όπως οι μισθοί του πληρώματος καθώς και τα έξοδα συντήρησης αυτού. Επιπλέον, φέρει τις δαπάνες εξοπλισμού, επάνδρωσης και εφοδιασμού του. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής φέρει τη δαπάνη για τα καύσιμα καθώς και τις δαπάνες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης, φαρικών, λιμενικών, καναλιάτικων, προξενικών και τελωνειακών τελών, όπως και τελών πλοήγησης και ρυμούλκησης, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π. σελ.30, 32 και Γ. Βλάχου - Ε. Ψύχου, *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ.184. Ομοίως και στο αγγλικό δίκαιο, *Scrutton* ο.π. pp. 442 §17-034.

⁹ Ι. Ρόκα - Δ. Θεοχαρίδη, *Ναυτικό Δίκαιο* Γ' έκδοση, Σάκκουλας 2015, σελ. 139.

¹⁰ Ο χρονοεκναυλωτής, παραχωρεί τις συγκεκριμένες εξουσίες στον χρονοναυλωτή μέσω της ρήτρας *employment clause*, η οποία κατέχει εξαιρετική σημασία ως όρος του ναυλοσυμφώνου, καθώς μέσω αυτής ο πλοίαρχος και το πλήρωμα τίθενται στη διάθεση του ναυλωτή, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι, να καθίστανται προστεθέντες ή βοηθοί εκπλήρωσης όχι μόνο του εκναυλωτή αλλά και του ναυλωτή. Για τη ρήτρα *employment* βλ. *Wilson*, ο.π., pp.87.

¹¹ Α. Κιάντου - Παμπούκη ο.π. σελ.31.

Η συμφωνία προς σύναψη των συμβάσεων ναύλωσης, αποτυπώνεται στο ναυλοσύμφωνο (*charter party*), το οποίο αποτελεί και το βασικότερο έγγραφο των συμβάσεων ναύλωσης¹².

Εν συνεχεία, κατά την ορολογία του ελληνικού δικαίου, η χρονοναύλωση αποτελεί ενοχική, αμφοτεροβαρή σύμβαση¹³, με την έννοια ότι κάθε μέρος αναλαμβάνει ορισμένη παροχή, της οποίας τον κίνδυνο και αναλαμβάνει.

Από επιχειρηματικής σκοπιάς, η σύμβαση χρονοναύλωσης χρησιμοποιείται στη διεθνή ναυτιλιακή δραστηριότητα κατά κανόνα για θαλάσσιες μεταφορές υγρού και ξηρού χύδην φορτίου καθώς και για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων¹⁴. Στην πράξη, αξιοποιείται περισσότερο από ναυλωτές, οι οποίοι ναι μεν είναι πλοιοκτήτες και διαθέτουν ιδιότητα πλοία προς ναύλωση κάθε είδους αλλά επιθυμούν να αυξήσουν το στόλο τους, μέσω ναύλωσης πλοίων άλλων πλοιοκτητών¹⁵, για ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να ανταποκριθούν σε μεταφορές που ανέλαβαν και δεν επαρκεί για αυτές η διαθέσιμη, από αυτούς, χωρητικότητα¹⁶. Έτσι, εξοικονομούν παράλληλα το κεφάλαιο που θα διέθεταν για την αγορά νέων πλοίων. Από την πλευρά τους οι εκναυλωτές, μέσω της χρονοναύλωσης των πλοίων τους, αποκομίζουν ένα σταθερό ποσό για μια ορισμένη χρονική περίοδο. Με τον τρόπο αυτόν, ανταποκρίνονται στις δικές τους επιχειρηματικές και οικονομικές υποχρεώσεις, όπως η αποπληρωμή δανείων, στα οποία στηρίζεται και το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων των πλοιοκτητών¹⁷.

Ο κερδοσκοπικός αυτός χαρακτήρας της σύμβασης χρονοναύλωσης (και της ναύλωσης γενικά), καθιστά αυτήν εμπορική πράξη, για το μέρος που τη συνάπτει με αποκλειστικό σκοπό το κέρδος¹⁸.

Οι διατάξεις, οι οποίες ρυθμίζουν, στο ελληνικό δίκαιο, τη σύμβαση ναύλωσης, περιλαμβάνονται στον ΚΙΝΔ, στα άρθρα 107-189. Μάλιστα, οι διατάξεις αυτές¹⁹, αποτελούν ως επί

¹² Το ναυλοσύμφωνο κατά το άρθρο 108 ΚΙΝΔ διαθέτει μόνο αποδεικτική ισχύ και όχι συστατική, συνεπώς η έλλειψή του επιφέρει τις συνέπειες του ΚΠολΔ (αρ. 393) και όχι ακυρότητα της σύμβασης, κατά το 159 ΑΚ. Για ζητήματα σχετικά με την απόδειξη βλ. *Ι. Κοροτζή, Ναυτικό δίκαιο*, τόμος δεύτερος, 2005, σελ. 110-111 και *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, ο.π. σελ. 52. Για τη δομή βλ. *Α. Γεωργακόπουλου*, ο.π. σελ. 217-218.

¹³ *Α. Γεωργακόπουλου*, ο.π. σελ. 212, *Ι. Κοροτζή*, σελ. 275.

¹⁴ *Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου*, ο.π. σελ. 449.

¹⁵ Επίσης, είναι αρκετά σύνηθες, οι ναυλωτές να συνάπτουν συμβάσεις χρονοναύλωσης αποσκοπώντας στην καθαρή κερδοσκοπία με την περαιτέρω ναύλωση αυτού σε άλλου ναυλωτές (υποναύλωση) και έτσι λειτουργούν με την ιδιότητα του *disponent owner*, δηλαδή του πλοιοκτήτη που δύναται να ναυλώσει το πλοίο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, βλ. *Γ. Βλάχου - Ε. Ψύχου*, ο.π. σελ. 185.

¹⁶ *Γ. Βλάχου - Ε. Ψύχου*, ο.π. σελ. 183.

¹⁷ *Γ. Βλάχου - Ε. Ψύχου*, ο.π. 183-184.

¹⁸ *Ι. Κοροτζή*, ο.π. σελ. 96, όπου διευκρινίζει ότι πρόκειται για μονομερώς εμπορική πράξη ή αμφιμερώς εμπορική πράξη, όταν και τα δύο μέρη συνάπτουν τη σύμβαση με σκοπό το κέρδος.

¹⁹ Δηλαδή τη ναύλωση υπό την ευρεία έννοια, η οποία περιλαμβάνει τόσο τη ναύλωση *stricto sensu* (υπό στενή έννοια), όσο και τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων και επιβατών (ναύλωση εν ευρεία έννοια), βλ. *Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου*, ο.π. σελ. 427-428.

το πλείστον στην ελληνική έννομη τάξη²⁰ αλλά και διεθνώς, ενδοτικό δίκαιο, επιτρέποντας στα μέρη να διαμορφώνουν τους όρους των ναυλοσυμφώνων, στηριζόμενοι στην ελευθερία των συμβάσεων, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες και προτιμήσεις τους²¹. Φραγμό, ωστόσο, στην ελευθερία αυτή, θέτουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις, οι οποίες αφορούν στις υποχρεώσεις και την ευθύνη του εκναυλωτή και οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες ανεξαρτήτως οποιασδήποτε αντίθετης συμφωνίας²².

Τέλος, ως προς τη νομική της φύση, η σύμβαση ναύλωσης και κατ'επέκταση και χρονοναύλωσης, κατά κρατούσα γνώμη, αποτελεί σύμβαση έργου και όχι μίσθωση πράγματος ή υπηρεσιών, καθώς κύριο και βασικότερο αντικείμενο της σύμβασης, είναι η μεταφορά πραγμάτων (το μεταφορικό έργο)²³. Επομένως, συμπληρωματικά με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, χωρούν εφαρμογής και οι ειδικές διατάξεις του ΑΚ²⁴ για τη σύμβαση έργου, όπου στη θέση του εργολάβου βρίσκεται ο εκναυλωτής, στη θέση του εργοδότη ο ναυλωτής ενώ το έργο αποτελεί η μεταφορική διαδικασία (μεταφορικό έργο). Στην περίπτωση δε όπου προκύπτουν κενά επί των διατάξεων αυτών, θα εφαρμοστούν οι γενικές διατάξεις του ΑΚ περί εκπλήρωσης των ενοχών.

§4 Η υποχρέωση καταβολής ναύλου και τρόπος υπολογισμού

Ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της χρήσης του πλοίου²⁵, ο χρονοναυλωτής πληρώνει ορισμένο χρηματικό ποσό, τον ναύλο²⁶. Καθώς η σύμβαση χρονοναύλωσης αποτελεί διαρκή

²⁰ Τα άρθρα 107-173 ΚΙΝΔ, τα οποία ισχύουν για τη ναύλωση γενικά, εφαρμόζονται και στη χρονοναύλωση.

²¹ Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 430-431.

²² βλ. άρθρο 142 ΚΙΝΔ, όπου αντανακλάται η αντίστοιχη για την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, ρύθμιση των ΚΧΒ (άρθρο 3§8) για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.

²³ Α. Κιάντου - Παμπούκη, ο.π. σελ.36, Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 449, Ν. Δελούκα, Ναυτικό Δίκαιον, 2η Έκδοση, Αφοί Π. Σάκκουλα, 1979, σελ. 258-259, Ι. Ρόκα - Γ. Θεοχαρίδη, ο.π. σελ. 139, ΕφΠειρ 364/2019.

²⁴ Άρθρα 681-702 ΑΚ.

²⁵ Ο ναύλος ως αντάλλαγμα για το δικαίωμα χρήσης του πλοίου, για ορισμένο χρόνο στη χρονοναύλωση, διακρίνεται από τον ναύλο που οφείλεται στο πλαίσιο της ναύλωσης κατά ταξίδι, ο οποίος αποτελεί το αντάλλαγμα για τη θαλάσσια μεταφορά φορτίων από ένα μέρος σε άλλο.

²⁶ Η ορθότερα ενοίκιο, όπως αποδίδεται στην αγγλική ορολογία ως *hire* αντί της λέξης *freight*, η οποία χρησιμοποιείται κατά βάση στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, όπου το αντάλλαγμα καθορίζεται ανάλογα με τους πλούς και όχι με το βάρος τον χρόνο. Τη διάκριση των δύο όρων έχει τονίσει και ο *Lord Denning MR* στην υπόθεση *The Nanfri* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132, pp. 139 με τα εξής λόγια: 'So different are the two concepts that i do not think the law as to "freight" can be applied indiscriminately to "hire"'. Για την ανάλυση του όρου "ναύλος" (*freight*) βλ. *Wilson*, ο.π. pp. 289 και *Scrutton* ο.π. pp. 403 §16-001. Στην ελληνική ορολογία ωστόσο, ο όρος "ενοίκιο" είναι αδόκιμος, καθώς προσδίδει στη χρονοναύλωση τη νομική φύση της μίσθωσης πλοίου, άποψη μη επικρατούσα στην ελληνική θεωρία, η οποία, όπως αναφέρθηκε, χαρακτηρίζει τη σύμβαση ναύλωσης ως σύμβαση έργου.

σύμβαση²⁷, βάση υπολογισμού του ναύλου, αποτελεί ο χρόνος χρησιμοποίησης του πλοίου²⁸ ενώ το ύψος της τιμής, καθορίζεται σύμφωνα με τις διαμορφωμένες τιμές των διεθνών αγορών και με βάση τον κανόνα της προσφοράς και της ζήτησης²⁹.

Ο χρόνος λοιπόν, αποτελεί το κύριο και βασικό μέγεθος υπολογισμού του ποσού του ναύλου (χρονόναυλος). Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε άλλη μέθοδος, όπως ο υπολογισμός κατά δέμα ή κατά όγκο ή κατά βάρος του μεταφερόμενου φορτίου³⁰, μαρτυρά ότι πρόκειται για άλλου είδους ναύλωση. Το ίδιο ισχύει και για συμβάσεις ναύλωσης, οι οποίες αν και προβλέπουν ορισμένη διάρκεια χρήσης του πλοίου, ο ναύλος δεν υπολογίζεται με βάση το χρόνο αυτόν καθ'αυτόν αλλά κατ'αποκοπή για το σύνολο της διάρκειας ή κατ'απόσταση βάσει των διανυόμενων διαδρομών³¹.

Ωστόσο, τα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα, παρέχουν τη δυνατότητα στους συμβαλλόμενους, να ορίσουν ως τρόπο πληρωμής τον ημερήσιο ναύλο με βάση το συνολικό DWT³² του πλοίου ανά 30 ημέρες³³.

Κατά το ελληνικό δίκαιο, το άρθρο 150 ΚΙΝΔ αναφέρεται στον υπολογισμό του ναύλου στις συμβάσεις χρονοναύλωσης και ορίζει ότι ο ναύλος υπολογίζεται, αν δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, από την ημέρα έναρξης της φόρτωσης ως την ημέρα ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης στον τόπο προορισμού³⁴. Όπως ευλόγως προκύπτει, και ο ίδιος ο ΚΙΝΔ, χρησιμοποιεί ως κύρια βάση υπολογισμού το σύνολο του χρόνου χρήσης του πλοίου. Πρόκειται ωστόσο, όπως

²⁷ Ο διαρκής χαρακτήρας της σύμβασης έγκειται στο γεγονός του συνεχούς χρονικού διαστήματος χρήσεως του πλοίου. βλ. *Α. Γεωργακόπουλου*, ο.π. σελ. 256.

²⁸ Είναι αυτονόητο, ότι εφόσον ο ναύλος, καθορίζεται με γνώμονα πάντα το χρόνο παροχής του πλοίου προς χρήση, αυτός θα οφείλεται για όλο το διάστημα, κατά το οποίο ο ναυλωτής δύναται να χρησιμοποιήσει το πλοίο για το σκοπό που επιθυμεί. Εάν δεν το χρησιμοποιεί και δεν το εκμεταλλεύεται, ο ναύλος οφείλεται και πάλι (νεκρός ναύλος). Μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η χρήση του πλοίου εμποδίζεται εξαιτίας του εκναυλωτή, διακόπτεται η καταβολή του ναύλου, καθώς είναι υποχρέωση του τελευταίου να διαθέτει το πλοίο προς χρήση, καθόλη τη διάρκεια του συμφωνημένου χρόνου. βλ. *Α. Γεωργακόπουλου*, ο.π. σελ. 256 και *Wilson*, ο.π. pp.96-99 §4.5.

²⁹ *Ι. Κοροτζή*, ο.π. σελ. 280.

³⁰ Τα μεγέθη αυτά χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του ναύλου σε άλλες μορφές ναύλωσης, κυρίως στις ναυλώσεις κατά ταξίδι.

³¹ *Α. Γεωργακόπουλου*, ο.π. σελ. 256.

³² *Dead Weight Tonnage*. Πρόκειται για το νεκρό βάρος του πλοίου. Αποτελείται από το φορτίο που φορτώνει το πλοίο, τα καύσιμα, το γλυκό νερό και τα σταθερά βάρη (π.χ. προμήθειες), όταν το βύθισμα του πλοίου βρίσκεται σε γραμμή φόρτωσης. *Α. Γιαννάκης*, *Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων*, Εκδόσεις Αμφιτρίτη, 2009, σελ. 54.

³³ *Γ. Βλάχου - Ε. Ψύχου*, ο.π. σελ. 358-359.

³⁴ Σύμφωνα με την άποψη *Ι. Κοροτζή*, ο.π. σελ. 286. ο οποίος ενστερνίζεται την άποψη της *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, η διάταξη αυτή αντανάκλα τη λεγόμενη καταχρηστική χρονοναύλωση, κατά την οποία ο ναύλος υπολογίζεται με βάση το χρόνο που θα διαρκέσουν τα ταξίδια που θα πραγματοποιηθούν, καθώς δεν μπορεί να οριστεί με βεβαιότητα συγκεκριμένη ημέρα ολοκλήρωσης του τελευταίου πλου. Η αντίθετη άποψη που υποστηρίζει, ότι πρόκειται για γνήσια χρονοναύλωση, της οποίας ο ναύλος υπολογίζεται για ένα ορισμένο διάστημα χρήσης του πλοίου, οδηγεί κατά την άποψη αυτή, σε ανεπιική αποτελέσματα, καθώς ο χρόνος εκφόρτωσης μετά το τελευταίο ταξίδι μπορεί να τοποθετείται σε χρονικό σημείο μετά τη συμφωνημένη ημέρα λήξης της σύμβασης. Έτσι, θα ήταν ορθότερο ο εθνικός νομοθέτης, να προτιμήσει τη διατύπωση άλλων ευρωπαϊκών νομοθεσιών για το άρθρο αυτό, έτσι ώστε να ορίζεται ότι ο χρόνος υπολογισμού του ναύλου, αντιστοιχεί ακριβώς στο χρόνο, κατά τον οποίο το πλοίο τέθηκε στη διάθεση του χρονοναυλωτή. Εξάλλου και τα ίδια τα χρονοναυλοσύμφωνα, ορίζουν ότι το ποσό της τελευταίας δόσης του ναύλου προσαρμόζεται ανάλογα με τις μέρες που απαιτούνται για την επαναπαράδοση και πληρώνεται μέρα με τη μέρα (... and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day ...).

καταδεικνύεται και από την ίδια τη διάταξη, για ενδοτικό δίκαιο και συνεπώς ο καθορισμός είναι επιτρεπτό να επαφίεται στην ελεύθερη βούληση των μερών³⁵. Έτσι, θα μπορούσε π.χ. να συμφωνηθεί ότι ο ναύλος αντιστοιχεί στον πραγματικό χρόνο³⁶ χρήσης του πλοίου, δηλαδή στον χρόνο παράδοσής του στον ναυλωτή έως τη στιγμή της επαναπαράδοσης αυτού στον εκναυλωτή³⁷.

Εν συνεχεία, ο τρόπος καταβολής του ποσού του ναύλου στο πλαίσιο της χρονοναύλωσης, καθορίζεται ομοίως από την εκάστοτε συμφωνία των μερών. Συνήθως συμφωνείται, ως προκαταβλητέος ανά ορισμένα χρονικά διαστήματα³⁸. Στην περίπτωση, μάλιστα, των μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων, το ποσό του ναύλου συνήθως καταβάλλεται, όπως εκτίθεται και στη συνέχεια, προκαταβολικά (*in advance*) σε δόσεις κάθε μήνα³⁹ ή κάθε δεκαπέντε ημέρες, αναλόγως τους ορισμούς του ισχύοντος χρονοναυλοσυμφώνου⁴⁰.

Επιπλέον, ο ναύλος είναι δυνατόν να καταβληθεί σε είδος⁴¹, ωστόσο το σύνηθες είναι η πληρωμή σε χρηματική αξία⁴². Το ίδιο ισχύει και υπό το αγγλικό δίκαιο, καθώς τα ναυλοσύμφωνα, ορίζουν ότι η πληρωμή του ναύλου πρέπει να γίνεται σε μετρητά (*cash*). Κατά την αγγλική νομολογία⁴³ μάλιστα, ο όρος “*cash*” ερμηνεύεται ευρέως, ώστε να περιλαμβάνει, όπως θα δούμε, κάθε καθιερωμένο στις εμπορικές συναλλαγές τρόπο πληρωμής, ο οποίος κατά την τραπεζική πρακτική θεωρείται ισάξιος με μετρητά⁴⁴.

Τέλος, η καταβολή του ναύλου, αποτελεί από νομικής πλευράς, τη βασικότερη υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή. Μάλιστα, κατά το αγγλικό

³⁵ Στις συναλλαγές, εμφανίζονται διάφορες μορφές ναύλων, των οποίων η ονομασία μαρτυρά και τον τρόπο πληρωμής, βλ. Μ. Βρανίκου - Ε. Δεμεστίχα, ο.π. σελ. 101-107, όπου αναλύονται εκτενώς όλες οι μορφές ναύλου.

³⁶ Το ναυλοσύμφωνο NYPE 1946, ορίζει ότι ο χρόνος θα υπολογίζεται από τις 7a.m., όταν η επιστολή ετοιμότητας αποσταλεί πριν τις 4p.m., εκτός αν οι ναυλωτές ζητήσουν να αρχίσει ο χρόνος να μετρά αμέσως (γραμμές 63-64).

³⁷ Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π. σελ.32.

³⁸ Ι. Κοροτζή, ο.π. σελ. 283.

³⁹ Όπου αναφέρεται η λέξη “μήνας” (*month*) στα ναυλοσύμφωνα, εννοείται ο ημερολογιακός μήνας (*calendar month*), εκτός αντίθετης συμφωνίας, *Time Charters* (Lloyd's Shipping Law Library), 7th Edition, pp. 273 §16.44.

⁴⁰ βλ. και Ν. Δελούκα, ο.π. σελ. 379-380 §227.

⁴¹ Κατά το άρθρο 151 ΚΙΝΔ, απαγορεύεται η δόση εμπορευμάτων αντί ναύλου. Η διάταξη αυτή εναρμονίζεται με την 419 ΑΚ, σύμφωνα με την οποία, ο δανειστής δεν είναι υποχρεωμένος να δεχτεί αντί καταβολής άλλη παροχή. Ωστόσο, εξαίρεση στον κανόνα της απαγόρευσης δόσης αντί καταβολής του ναύλου, αποτελεί η §2 του 151 ΚΙΝΔ, η οποία επιτρέπει την εγκατάλειψη στον εκναυλωτή, των βυτίων υγρού φορτίου, εάν αυτό διέρρευσε όλο ή το μεγαλύτερο μέρος του. βλ. και Ι. Κοροτζή, ο.π. σελ. 287.

⁴² Σχετικά με τον τόπο καταβολής του ναύλου, εφόσον πρόκειται για χρηματική οφειλή, κατά το ελληνικό δίκαιο, σε περίπτωση αμφιβολίας, πρέπει να καταβληθεί στον τόπο της κατοικίας ή της επαγγελματικής εγκατάστασης του δανειστή, στην περίπτωση μας του εκναυλωτή, όπως ορίζει το άρθρο 321 ΑΚ. Στην πράξη ωστόσο, δεδομένων των τραπεζικών συναλλαγών, με τις οποίες εκπληρώνονται οι χρηματικές παροχές στις συμβάσεις ναύλωσης, το συγκεκριμένο ζήτημα δεν κρίνεται ουσιώδες, καθώς ο λογαριασμός κατάθεσης του οφειλόμενου ποσού, καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Επιπλέον, στα ναυλοσύμφωνα σχεδόν πάντοτε περιλαμβάνεται ειδικός όρος που καθορίζει τον τόπο, τον τρόπο, το πληρωτέο ποσό, τη συχνότητα πληρωμής και το νόμισμα, έτσι όπως συμφωνήθηκαν από τα μέρη.

⁴³ *Time Charters*, ο.π., pp. 263-266.

⁴⁴ βλ. Wilson, ο.π. σελ.94, *Time Charters* ο.π. pp. 264.

δίκαιο, η εν λόγω υποχρέωση χαρακτηρίζεται ως απόλυτη (*absolute obligation*)⁴⁵, με την έννοια ότι πρέπει να εκπληρώνεται έγκαιρα, ήτοι στον συμφωνημένο χρόνο. Εάν η πληρωμή δεν πραγματοποιηθεί στον χρόνο αυτόν, τα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα, παρέχουν μεταξύ άλλων, όπως θα δούμε, ως άμυνα στον εκναυλωτή, το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου από την κατοχή του ναυλωτή, το οποίο ισοδυναμεί με καταγγελία της σύμβασης.

Προκειμένου, λοιπόν, ο ναυλωτής να μην υποστεί τη βαρύτατη αυτή συνέπεια της λύσης της σύμβασης, θα πρέπει να καταβάλει εγκαίρως το οφειλόμενο ποσό στον εκναυλωτή. Η οριοθέτηση του “έγκαιρου” της πληρωμής περιγράφεται αμέσως παρακάτω, έτσι όπως προκύπτει από τη διατύπωση των, ευρέως χρησιμοποιούμενων στις συναλλαγές, πρότυπων χρονοναυλοσυμφώνων.

⁴⁵ *Time Charters*, ο.π. pp. 274 §16.51.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Το περιεχόμενο της υποχρέωσης προς έγκαιρη πληρωμή του ναύλου

1.1 Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το βασικό έγγραφο στο οποίο αποτυπώνεται η σύμβαση ναύλωσης, είναι το ναυλοσύμφωνο. Στη σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική χρησιμοποιούνται έτοιμα έντυπα ναυλοσύμφωνα (*standard charter forms*) για κάθε μορφή ναύλωσης, τα οποία περιέχουν τυποποιημένους όλους τους όρους της αντίστοιχης ναύλωσης, με σημαντικότερους τους αναφερόμενους στις υποχρεώσεις και τα βάρη που αναλαμβάνει ο ναυλωτής⁴⁶. Τα πρότυπα αυτά ναυλοσύμφωνα, έχουν συνταχθεί κατόπιν συνεργασίας μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών, προς χάραξη κοινής οικονομικής πολιτικής και καθιερώθηκαν στις συναλλαγές διότι εξασφαλίζουν οικονομία χρόνου και προάγουν τα συμφέροντα τόσο των ναυλωτών όσο και των εκναυλωτών⁴⁷.

Ως προς τη δομή τους, αποτελούνται συνήθως από δύο μέρη. Στο πρώτο, περιλαμβάνονται τα στοιχεία των συμβαλλομένων, η περιγραφή του ή των πλοίων, τα οποία πρόκειται να αποτελέσουν το αντικείμενο της σύμβασης καθώς και όλοι οι προδιατυπωμένοι βασικοί όροι (*recap*). Στο δεύτερο μέρος, περιλαμβάνονται οι πρόσθετοι όροι, τους οποίους τα μέρη επιθυμούν να συμπεριλάβουν (*additional clauses*).

Τα πιο γνωστά τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα στις ναυλώσεις κατά χρόνο (χρονοναυλοσύμφωνα) θεωρούνται τα NYPE⁴⁸, BALTIME⁴⁹ και SHELLTIME⁵⁰ της BIMCO, τα οποία στη συνέχεια θα εξεταστούν, με επίκεντρο ανάλυσης τα εδάφια, στα οποία περιγράφεται η υποχρέωση του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου, αφού προηγηθεί αναφορά στον τρόπο ερμηνείας των συμβατικών όρων των ναυλοσυμφώνων εν γένει.

1.2 Τρόποι ερμηνείας των συμβατικών όρων⁵¹

⁴⁶ Για τα το γενικό πλαίσιο των πρότυπων ναυλοσυμφώνων βλ. και Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 435-437, P. Todd, *Principles of the carriage of goods by sea*, Routledge Taylor and Francis group, London and New York, 2015, pp. 12-16.

⁴⁷ Μ. Βρανίκου - Ε. Δεμεστίχα, ο.π. σελ. 67-68.

⁴⁸ *New York Produce Exchange charter party*.

⁴⁹ Συνδυασμός των όρων *Baltic και Time*.

⁵⁰ Σύνηθες συμβόλαιο για μεταφορές πετρελαιοειδών (από την ομώνυμη εταιρία Shell).

⁵¹ Η ανάλυση των τρόπων ερμηνείας του αγγλικού δικαίου, βασίζεται στο Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 432-435.

Η ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων, πραγματοποιείται με κανόνες οι οποίοι διαμορφώθηκαν από το αγγλικό δίκαιο, το οποίο κατά κανόνα καλείται σε εφαρμογή επί συμβάσεων ναύλωσης. Στην παράγραφο αυτή εκτίθενται συνοπτικά οι τρόποι αυτοί ερμηνείας συμβατικών όρων, όπως και οι αντίστοιχοι του ελληνικού δικαίου, με απώτερο σκοπό να καταστεί κατανοητή και η επίδρασή τους στην ερμηνεία της ρήτρας καταβολής του ναύλου, όπως αυτή θα εκτεθεί αμέσως μετά.

1.2.1 Αυστηρή γραμματική ερμηνεία

Η εν λόγω ερμηνεία, χρησιμοποιείται προκειμένου να ανευρεθεί η πραγματική βούληση των συμβαλλομένων, όπως αυτή αποτυπώνεται ακριβώς στις λέξεις της έγγραφης συμφωνίας τους. Οι όροι οι οποίοι χρησιμοποιούνται, τεκμαίρεται ότι είναι κατανοητοί από όλα τα μέρη, καθώς οι συμβάσεις ναύλωσης καταρτίζονται πάντοτε από έμπειρους επαγγελματίες, οι οποίοι κατανοούν πλήρως όλες τις συνήθειες και τους όρους του εμπορίου.

Έτσι, κάθε λέξη, θεωρείται ότι έχει το νόημα που της αποδίδεται από τη συνήθη εμπορική πρακτική και από κάθε επιχειρηματία του κλάδου. Παράλληλα, στις περιπτώσεις όπου υπάρχει νομολογία, η οποία ερμήνευσε κάποιον όρο και του απέδωσε ορισμένο νόημα, τότε λαμβάνεται υπόψη το νόημα αυτό. Στην περίπτωση της πληρωμής του ναύλου, όπως θα αναλυθεί και στην πορεία, υπάρχει ευρύτατη νομολογία, η οποία χρησιμοποιείται για την ερμηνεία των σχετικών συμφωνιών.

1.2.2 Άλλα συνήθη ερμηνευτικά εργαλεία

Αναφορικά με τη γενικότερη ερμηνευτική προσέγγιση των συμβατικών όρων, κάθε ερμηνευτικό συμπέρασμα πρέπει να προκύπτει από λογικό συλλογισμό, σύμφωνα πάντα με λογική επιχειρηματολογία, χωρίς το συμπέρασμα να θεωρείται παράλογο. Σε καμία περίπτωση τα μέρη, δεν αποβλέπουν, σε συμφωνία όρων που οδηγούν σε παράλογα αποτελέσματα.

Ακόμη, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η συνολική διάρθρωση της σύμβασης, εν προκειμένω του ναυλοσυμφώνου, με την έννοια ότι οποιαδήποτε αναφορά ή επανάληψη ή έμφαση σε κάποιο σημείο, δεν συνέβη τυχαία ούτε εκ παραδρομής, αλλά επιτηδευμένα τα μέρη έσπευσαν να τονίσουν το εν λόγω σημείο.

Εν συνεχεία, σημαντικότερη μορφή ερμηνείας αποτελεί ο κανόνας *contra proferentem*, κατά τον οποίο, όλες οι συμφωνίες που εισάγουν εξαίρεση από τον βασικό συμβατικό κανόνα, ερμηνεύονται στενά και σε βάρος του μέρους προς όφελος του οποίου ετέθησαν.

Τέλος, οι όροι οι οποίοι συμπεριλαμβάνονται στο δεύτερο μέρος των ναυλοσυμφώνων και προστίθενται στη σύμβαση, υπερισχύουν των προδιατυπωμένων, κατ'εφαρμογή του κανόνα ότι ο ειδικότερος όρος υπερισχύει του γενικότερου και ο μεταγενέστερος του προγενέστερου⁵².

1.2.3 Συστηματική ερμηνεία στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου

Τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα, περιλαμβάνουν ένα σύνολο όρων, με το οποίο επιδιώκεται να καλυφθεί πλήρως κάθε διαφορά που ανακύπτει από τυχόν ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης. Ενόψει αυτού, εφόσον παρουσιαστεί ορισμένο ζήτημα κατά την εκτέλεση της σύμβασης, σε αρχικό στάδιο, η επίλυση αυτού θα πρέπει αρχικά να αναζητηθεί εντός του ναυλοσυμφώνου, μέσω αξιολόγησης σχετικών όρων του ή λαμβάνοντας υπόψη προβλέψεις σε παρόμοιες ή σχετικές περιπτώσεις.

1.2.4 Συστηματική ερμηνεία στο πλαίσιο του νομικού χαρακτηρισμού της ναύλωσης

Εάν, η προσπάθεια ανεύρεσης της πραγματικής βούλησης των συμβαλλομένων αποβεί άκαρπη, παρά την εφαρμογή των ανωτέρω τρόπων ερμηνείας του ναυλοσυμφώνου, τότε η επίλυση του ανακύψαντος ζητήματος, θα αναζητηθεί εκτός των ορίων αυτού, δυνάμει του νομικού χαρακτηρισμού της σύμβασης ναύλωσης, ανάλογα με την εκάστοτε δικαιοδοσία. Στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου, τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου, στην οποία εντάσσεται η ναύλωση, όπως ήδη εκτέθηκε, καθώς και οι διατάξεις του κοινού δικαίου του ΑΚ, προς συμπλήρωση κενών. Και στην παρούσα περίπτωση βέβαια, το ερμηνευτικό αποτέλεσμα, είναι αναγκαίο να συνάδει με τον γενικότερο χαρακτήρα, τον σκοπό και το επιχειρηματικό πλαίσιο αυτής καθ'αυτής της σύμβασης ναύλωσης.

1.2.5 Ερμηνεία κατά το ελληνικό δίκαιο

Στην περίπτωση κατά την οποία καταστεί αναγκαίο, η ερμηνεία ενός ναυλοσυμφώνου, να πραγματοποιηθεί με βάση το ελληνικό δίκαιο, τότε θα εφαρμοστούν τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ⁵³, τα οποία αποτελούν τα βασικά εργαλεία για την ερμηνεία των συμβάσεων. Έτσι, κατά τις εν λόγω διατάξεις, η αληθινή βούληση των συμβαλλομένων αναζητείται χωρίς προσήλωση στις λέξεις.

Περαιτέρω, οι συμβάσεις ερμηνεύονται όπως απαιτεί η καλή πίστη και αφού ληφθούν

⁵² Αρχή η οποία ισχύει και στο ελληνικό δίκαιο.

⁵³ *Ι. Κοροτζί, ο.π. σελ. 114.*

υπόψη και τα συναλλακτικά ήθη, κατά τις επιταγές του άρθρου 288 ΑΚ, το οποίο επιβάλλει στα μέρη να συμπεριφέρονται κατά το πρότυπο του μέσου συνετού ανθρώπου⁵⁴.

Τέλος, η συμπεριφορά κάθε συναλλασσόμενου εξετάζεται από άποψη καταχρηστικότητας, δυνάμει του άρθρου 281 ΑΚ, το οποίο επιβάλλει την άσκηση όλων των δικαιωμάτων εντός των ορίων που επιβάλλουν η καλή πίστη, τα χρηστά ήθη και ο οικονομικός και κοινωνικός σκοπός του δικαιώματος.

Συμπεραίνοντας, ο παρόν τρόπος ερμηνείας του ελληνικού, παρατηρούμε ότι διαφέρει από την αυστηρή γραμματική ερμηνεία, η οποία κατά κύριο λόγο εφαρμόζεται στο αγγλοσαξονικό δίκαιο και προσδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα ιδίως στο λεκτικό των συμβατικών όρων, παρά στη συνολική εξέταση και το περιεχόμενο της σύμβασης, τα οποία διερευνώνται σε δεύτερο επίπεδο, κατόπιν αποτυχίας της ανεύρεσης της βούλησης των μερών στο γράμμα της σύμβασης.

1.3 Η διατύπωση των πρότυπων χρονοναυλοσυμφώνων

Ο τρόπος, ο χρόνος καθώς και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο σχετίζεται με την καταβολή του ναύλου, περιλαμβάνονται σε ειδική ρήτρα σε όλα τα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα. Το πότε λοιπόν, η πληρωμή του ναύλου χαρακτηρίζεται έγκαιρη, θα αναζητηθεί από τη διατύπωση του εκάστοτε συμβολαίου. Τα πρότυπα, τα οποία χρησιμοποιούνται περισσότερο στις συναλλαγές παρατίθενται αμέσως παρακάτω.

1.3.1 NYPE

Το ναυλοσύμφωνο NYPE, είναι από τα πλέον χρησιμοποιούμενα έγγραφα στις χρονοναυλώσεις. Το πρότυπο αυτό έχει υποστεί αρκετές αναθεωρήσεις, με πιο διαδεδομένες σήμερα στις συναλλαγές, τις εκδόσεις των ετών 1946 και 1993 ενώ υπάρχει πλέον και η νεότερη αναθεώρηση, του έτους 2015. Στην παράγραφο αυτή, θα εξεταστεί η σχετική με την πληρωμή του ναύλου ρήτρα, όπως αυτή περιγράφεται εντός των τριών αυτών εκδόσεων.

NYPE 1946: Η ρήτρα με αριθμό 5 (γραμμές 58-60) περιγράφει τον τρόπο καταβολής ναύλου με την εξής διατύπωση: *“Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by*

⁵⁴ Για την πλήρη ανάλυση της ερμηνείας των συμβάσεων κατά το ελληνικό δίκαιο, βλ. Δ. Παπαστερίου-Δ. Κλαβανίδου, *Δίκαιο της δικαιοπραξίας*, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2008, σελ.241-256, §39-40.

day, as it becomes due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers ...”.

Κατά την διατύπωση του παρόντος χρονοναυλοσυμφώνου, ενός από τα παλαιότερα του τύπου αυτού, η πληρωμή του ναύλου προκαταβάλλεται σε μετρητά (*cash*) ανά δεκαπέντε ημέρες (*semi-monthly*).

Κατά την εποχή της σύνταξης του εν λόγω ναυλοσυμφώνου, η οποία τοποθετείται στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η πρακτική των συναλλαγών δεν περιελάμβανε μεταφορές χρημάτων με ηλεκτρονικά μέσα. Για το λόγο αυτόν, το παρόν έντυπο αναφέρεται απλώς σε μετρητά, δεδομένης της έλλειψης ποικίλων τρόπων μεταφοράς χρημάτων, σε αντίθεση με πιο σύγχρονες εποχές.

Στην περίπτωση βέβαια αυτή, θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι ο τρόπος πληρωμής εξαρτάται πολλές φορές από τη συνήθη πρακτική των μερών. Έτσι, όταν η πληρωμή των δόσεων του ναύλου, λαμβάνει χώρα με έναν συγκεκριμένο τρόπο, ο οποίος αν και δεν ανταποκρίνεται πλήρως στις επιταγές των ναυλοσυμφώνων περί πληρωμής σε μετρητά, εντούτοις έχει γίνει αποδεκτός από τον εκναυλωτή για μεγάλο χρονικό διάστημα, τότε ο τελευταίος δεν δικαιούται να μεταβάλει τη συμπεριφορά του αυτή, χωρίς προηγούμενη έγκαιρη ειδοποίηση του ναυλωτή. Διότι όταν τα μέρη εφαρμόζουν μια ορισμένη πρακτική στη μεταξύ τους σχέση, για μεγάλο χρονικό διάστημα, τεκμαίρεται ότι αυτή έχει παγιωθεί, και συνεπώς η αιφνίδια εναντίωση του ενός προς την πρακτική που εφαρμόζεται, δεν θεωρείται νόμιμη. Συνεπώς, ο εκναυλωτής που αποδέχεται έναν ορισμένο τρόπο πληρωμής, ο οποίος δεν εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση σε μετρητά ή ενέχει κινδύνους καθυστερήσεων, τότε εάν η πληρωμή καθυστερήσει αποκλειστικά εξαιτίας του τρόπου αυτού, δεν υφίσταται και παράβαση της έγκαιρης πληρωμής⁵⁵.

Περαιτέρω, όσον αφορά στο ακριβές χρονικό σημείο, στο οποίο λήγει η προθεσμία πληρωμής, κατά την αγγλική νομολογία, όταν τα μέρη έχουν συμφωνήσει ότι ορισμένη προθεσμία λήγει σε συγκεκριμένη ημέρα, ο οφειλέτης υποχρεούται να εκπληρώσει την υποχρέωσή του, μέχρι

⁵⁵ *Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles* (1948) 82 L.I.L Rep. 43: Στην υπόθεση αυτή, οι ναυλωτές κατέβαλλαν μέσω επιταγής κάθε δόση του ναύλου, αποστέλλοντας αυτήν, κατά συνήθη πρακτική, ταχυδρομικά δύο μέρες πριν τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής, από τις Βρυξέλλες, όπου βρισκόταν η τράπεζα τους, προς την τράπεζα των εκναυλωτών στο Λονδίνο. Η πρακτική αυτή λάμβανε χώρα σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης και ήταν αποδεκτή από τους εκναυλωτές. Όταν όμως, η επιταγή μιας ορισμένης πληρωμής, καθυστέρησε να φτάσει στο Λονδίνο, εξαιτίας του ξεσπάσματος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι εκναυλωτές απέσυραν το πλοίο. Το δικαστήριο έκρινε ότι δεν νομιμοποιούνταν να το πράξουν, καθώς ο εν λόγω τρόπος πληρωμής αν και ενέχει κίνδυνο καθυστερήσεων, εντούτοις ήταν ο συνήθης και αποδεκτός από αυτούς και εάν επιθυμούσαν να τον μεταβάλλουν, όφειλαν να ειδοποιήσουν εγκαίρως τους ναυλωτές.

τα μεσάνυχτα της τελευταίας αυτής ημέρας (*midnight rule*)⁵⁶. Συνεπώς, στο υπό εξέταση ναυλοσύμφωνο, το ποσό της κάθε δόσης του ναύλου, προκειμένου να θεωρηθεί ως εγκαίρως καταβληθέν, θα πρέπει να έχει καταβληθεί στον εκναυλωτή, ως τα μεσάνυχτα της ορισθείσας μέρας. Στην αντίθετη περίπτωση, αν το ποσό για οποιονδήποτε λόγο, ακόμα και χωρίς ευθύνη του ναυλωτή, δεν έχει ληφθεί από τον πλοιοκτήτη, η πληρωμή δεν θεωρείται έγκαιρη.

Το αυτό ισχύει και στην ελληνική έννομη τάξη. Συγκεκριμένα, στο παρόν ζήτημα αναφέρεται το άρθρο 242 ΑΚ, κατά το οποίο, “*η προθεσμία λήγει όταν περάσει ολόκληρη η τελευταία ημέρα ...*”. Επομένως μέχρι το τέλος (τα μεσάνυχτα) της τελευταίας ημέρας⁵⁷, θα πρέπει το οφειλόμενο ποσό να έχει καταβληθεί στον εκναυλωτή.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί, ότι το παρόν ναυλοσύμφωνο αποτελεί και τον περισσότερο χρησιμοποιούμενο τύπο NYPE στις συμβάσεις χρονοναύλωσης, κυρίως διότι η πλειοψηφία των συμβαλλομένων επιδεικνύει αυξημένη εμπιστοσύνη προς το πρότυπο αυτό. Η εμπιστοσύνη αυτή πηγάζει από το γεγονός, ότι ο παρόν τύπος είναι ο παλαιότερος και ο περισσότερο χρησιμοποιούμενος στις συναλλαγές και ως εκ τούτου η εκδοθείσα νομολογία με βάση το πρότυπο αυτό είναι πλουσιότερη. Ως εκ τούτου, έχει παγιωθεί ένα κλίμα ασφάλειας δικαίου στα μέρη καθώς για τις περισσότερες διαφορές που ενδέχεται να προκύψουν, υπάρχει ήδη νομολογιακό προηγούμενο το οποίο μπορεί να αποτελέσει τη βάση επίλυσης⁵⁸.

NYPE 1993: Η ρήτρα 11 (a) (γραμμές 139-149) του εν λόγω χρονοναυλοσυμφώνου, είναι αφιερωμένη στην υποχρέωση του ναυλωτή προς πληρωμή του ναύλου και παρατίθεται με την εξής διατύπωση: “*payment of hire shall be made so as to be received by the owners or their designated payee [...] in funds available to the owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the owners [...]*”.

Το παρόν ναυλοσύμφωνο αποτελεί μια αναθεωρημένη έκδοση του προηγούμενου, με βασικό σκοπό τον εκσυγχρονισμό του τρόπου καταβολής των ναύλων και την προσαρμογή αυτού στις σύγχρονες εμπορικές συναλλαγές⁵⁹. Από τη διατύπωση της ρήτρας πληρωμής καθίσταται

⁵⁶ *The Afonos* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 469: “*charterers cannot be in default of payment until after midnight on the due date for payment*”. Παρομοίως έκρινε το HL στην ίδια υπόθεση, σύμφωνα με τα λόγια του Lord Hailsham: “*I take it to be a general principle of law not requiring authority that where a person under an obligation to do a particular act has to do it on or before a particular date he has the whole of that day to perform his duty*”, βλ. επίσης *Time Charters* ο.π. pp. 274. Το ίδιο και στις *The Zographia* [1976] 2 Lloyd’s Rep. 382, *The Laconia* [1977] Lloyd’s Rep 315.

⁵⁷ Αναλυτικά για τη λήξη προθεσμίας, βλ. Δ. Παπαστερίου, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, Β’ Έκδοση, 2009, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 591-594.

⁵⁸ Δ. Αντάπαση - Δ. Αθανασίου, ο.π. σελ. 450.

⁵⁹ Γ. Βλάχος - Ε. Ψύχου, ο.π. σελ. 354-355.

σαφές, ότι η καταβολή του ναύλου, κατατίθεται και στο παρόν ναυλοσύμφωνο, προκαταβολικά (*in advance*), σε δόσεις ανά δεκαπενθήμερο (*15 days*) και λαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη, σε κεφάλαια, τα οποία θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στον τελευταίο, κατά την ημέρα λήξης της προθεσμίας πληρωμής.

Κρίσιμη για τον καθορισμό του έγκαιρου της καταβολής του ναύλου κρίνεται, στο παρόν συμβόλαιο, η φράση “*in funds available to the owners*”, η οποία δεν υπήρχε στην παλαιότερη εκδοχή του ναυλοσυμφώνου αυτού. Είναι προφανές, ότι η πρόταση αυτή προστέθηκε, ώστε να συμπεριλάβει όλους τους σύγχρονους τρόπους αποστολής χρημάτων μέσω τραπεζών, ιδίως τα τραπεζικά εμβάσματα (*telex transfers*). Ειδικά για τις μεταφορές εμβασμάτων, όπως θα εκτεθεί αναλυτικότερα στη συνέχεια, δεν αρκεί η εντολή μεταφοράς και η εκκίνηση των εσωτερικών τραπεζικών διαδικασιών προς μεταφορά του εκάστοτε ποσού αλλά θα πρέπει τα χρήματα κατά τη λήξη της προθεσμίας, να έχουν ήδη πιστωθεί στον λογαριασμό του εκναυλωτή⁶⁰.

Ακολουθώντας, η αγγλική νομολογία έχει κρίνει, ότι ο συγκεκριμένος όρος, πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως, ώστε να περιλαμβάνει και κάθε άλλο τρόπο πληρωμής, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως ισοδύναμος με πληρωμή μετρητών κατά την τραπεζική πρακτική⁶¹. Έτσι, έγκυρες έχουν κριθεί οι πληρωμές μέσω δελτίων τραπεζικών πληρωμών (*banker's payment slips*)⁶², τραπεζικών επιταγών (*banker's draft/cheque*)⁶³ και εντολών πληρωμής (*payment orders*)⁶⁴, όταν τα έγγραφα αυτά έχουν παραδοθεί στην τράπεζα του εκναυλωτή και έχουν εγκριθεί από αυτήν.

Συμπεραίνοντας, αποδεκτή, κατά τη νομολογία, θεωρείται, κατά γενικό κανόνα, κάθε πληρωμή, η οποία παρέχει αμετάκλητο δικαίωμα άμεσης και άνευ όρων πρόσβασης στο εκάστοτε χρηματικό ποσό⁶⁵.

⁶⁰ βλ. §1.4.1 του κεφ. αυτού.

⁶¹ *The Brimnes* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465, pp. 476: Χαρακτηριστική είναι η κρίση του *Brandon J*, ο οποίος σχολιάζοντας τη φράση “*payment ... in cash*” ανέφερε ότι “*In my view these words must be interpreted against the background of modern commercial practice. So interpreted it seems to me that they cannot mean only payment in dollar bills or other legal tender of the U.S. They must, as the shipowners contend, have a wider meaning, comprehending any commercially-recognised method of transferring funds, the result of which is to give the transferee the unconditional right to the immediate use of the funds transferred*”. Παρομοίως και στην υπόθεση *The Laconia* [1976] 1 Lloyd's Rep. 395, pp. 402.

⁶² *The Georgios C.* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 (C.A.).

⁶³ *The Brimnes* [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 σελ. 248 (C.A.): “... *if the parties had used different banks, delivery and acceptance of a banker's draft or equivalent document would have constituted the time payment*”.

⁶⁴ *The Laconia* [1977] 1 Lloyd's Rep. 315 (H.L.), όπου ο *Lord Salmon* τόνισε ότι “*there is no real difference between a payment in dollar bills and a payment by payment orders which in the banking world are generally regarded and accepted as cash*”.

⁶⁵ *The Chikuma* [1981] 1 Lloyd's Rep. 371 (H.L.), *Scrutton*, ο.π. 433 §17-016.

Ερμηνεύοντας, λοιπόν, τη φράση “*in funds available*”, με βάση τον σύγχρονο τρόπο συναλλαγών, οι οποίες λαμβάνουν χώρα ως επί το πλείστον μέσω τραπεζικών μεταφορών⁶⁶, ο όρος διαθέσιμο ποσό, αναφέρεται στο διαθέσιμο υπόλοιπο, το οποίο αναγράφεται στον λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Έτσι, προκειμένου, να χαρακτηριστεί η καταβολή του ποσού ως έγκαιρη, το αντίστοιχο ποσό της οικείας δόσης, είναι αναγκαίο να περιλαμβάνεται στο διαθέσιμο υπόλοιπο του τραπεζικού λογαριασμού του εκναυλωτή, αμέσως μόλις αποπνεύσει η προθεσμία πληρωμής. Εν προκειμένω, καθώς η κάθε δόση κατατίθεται ανά δεκαπέντε ημέρες, τα χρήματα του ναύλου πρέπει να έχουν πιστωθεί και να είναι διαθέσιμα προς χρήση ευθύς αμέσως, μετά την πάροδο κάθε δεκάτης πέμπτης ημέρας του ημερολογιακού μήνα.

Ο κανόνας της καταβολής μέχρι τα μεσάνυχτα της ληξιπρόθεσμης ημέρας, ισχύει αναλογικά και στην παρούσα περίπτωση της πίστωσης του ποσού.

NYPE 2015: Όπως και στην έκδοση του 1993, έτσι και στην παρούσα νεότερη, η υποχρέωση της καταβολής ναύλου περιγράφεται στην με αριθμό 11(a) ρήτρα ως εξής: “*Payment of hire shall be made without deductions due to charterers’ bank charges so as to be received by the Owners or their designated payee into the bank account [...] , in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance [...]*”.

Η νεότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου NYPE, περιέχει παρεμφερή διατύπωση με το NYPE 1993, συνεπώς η ερμηνεία των αντίστοιχων εδαφίων παραμένει ίδια.

1.3.2 BALTIME

Το πιο γνωστό στις συναλλαγές ναυλοσύμφωνο τύπου BALTIME, είναι εκείνο του έτους 1939, όπως αυτό αναθεωρήθηκε το 2001. Ο τρόπος πληρωμής του ναύλου αναφέρεται στην με αριθμό 6 ρήτρα (γραμμές 84-86) με την εξής διατύπωση: “[...] *Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner described in Box 20 [...]*”.

Η συγκεκριμένη διατύπωση ομοιάζει με εκείνη του ναυλοσυμφώνου NYPE 1946 και επομένως η ουσία του περιεχομένου της υποχρέωσης της πληρωμής του ναύλου παραμένει η ίδια. Συνεπώς ο όρος *cash* περιλαμβάνει όλους τους προαναφερθέντες σύγχρονους τρόπους πληρωμής.

⁶⁶ Καθώς το σύνηθες είναι ναυλωτής και εκναυλωτής να έχουν την εγκατάστασή τους σε διαφορετικές χώρες ή ακόμα και σε διαφορετικές ηπείρους.

1.3.3 SHELLTIME

Το ευρέως χρησιμοποιούμενο ναυλοσύμφωνο του εν λόγω τύπου, είναι το SHELLTIME 4, του έτους 1984 με αναθεώρηση το 2003. Η ρήτρα *payment of hire* αντιστοιχεί στον αριθμό 9 (γραμμές 179-185) και ο τρόπος καταβολής ορίζεται ως εξής: “[...] *payment of hire shall be made in immediately available funds to [...] in United States Dollars per calendar month in advance [...]*”.

Ισχύει ό, τι υποστηρίχθηκε στην ανωτέρω ανάλυση, τη σχετική με το NYPE 1993, καθώς και εδώ η διατύπωση, ανταποκρίνεται στη σύγχρονη εμπορική πρακτική συναλλαγών. Σημειωτέον ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση η ρήτρα δίνει έμφαση στην άμεση πρόσβαση του εκναυλωτή στο ποσό του ναύλου, χρησιμοποιώντας τον όρο “*immediately*”, προσδίδοντας έμφαση στην άμεση διάθεση του ποσού στον εκναυλωτή, ήτοι στην ανάγκη πίστωσης του ποσού.

1.3.4 Σχολιασμός του τρόπου πληρωμής

Συμπεραίνοντας, γίνεται ερμηνευτικά δεκτό, ότι όλες οι μορφές χρονοναυλοσυμφώνων διατυπώνουν την υποχρέωση προς πληρωμή του ναύλου με τέτοιον τρόπο (προκαταβολικά), ώστε να προκύπτει ότι το ποσό του οφειλόμενου ναύλου, θα πρέπει να έχει μεταβιβαστεί κατ’ ουσία και οριστικά στον πλοιοκτήτη κατά τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής. Με άλλα λόγια, ακόμα και μέσω ηλεκτρονικών μεταφορών, το ποσό απαιτείται να έχει “φτάσει” και να υπάρχει κατά τη ληξιπρόθεσμη μέρα, διαθέσιμο και ελεύθερο προς χρήση στον τραπεζικό λογαριασμό του δικαιούχου, υπό την έννοια ότι, εάν το επόμενο λεπτό, αμέσως μετά την τελευταία ημέρα πληρωμής, επιθυμούσε να το αποσύρει, να μπορεί να το πράξει αμέσως και άνευ όρων.

Ο δικαιολογητικός λόγος της ανάγκης προς άμεση χρήση του ποσού από τον εκναυλωτή, είναι κατά βάση εμπορικός. Έγκειται δηλαδή στο γεγονός, ότι και αυτός ο ίδιος ως επιχειρηματίας, πιθανότατα υποχρεούται να εκπληρώσει άμεσα τις υποχρεώσεις του από τον δικό του κύκλο επιχειρησιακών δραστηριοτήτων. Μάλιστα, στις υποχρεώσεις αυτές, εντάσσονται και οι δαπάνες και τα πάγια έξοδα του πλοίου της συγκεκριμένης ναύλωσης, καθώς όπως αναφέρθηκε και στο εισαγωγικό μέρος, επί χρονοναύλωσης, ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική - ναυτική διαχείριση του πλοίου και συνεπώς επωμίζεται όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τη διαχείριση αυτή⁶⁷.

⁶⁷ Άλλωστε, το ίδιο έχει κριθεί και νομολογιακά: “*The importance of this advance payment to be made by the charterer is that it is the substance of the consideration given to the shipowner for the use and service of the ship and crew which the shipowner agrees to give. He is entitled to have the periodical payment as stipulated in advance of his performance so long as the charter-party continues*” (*Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles* (1948) 82 L.I.L Rep. 43).

1.4 Ζητήματα σχετικά με την καταβολή του ναύλου στη σημερινή εμπορική πρακτική

Στην πράξη, ο τρόπος καταβολής του ναύλου παρουσιάζει αρκετές ιδιομορφίες. Και αυτό, διότι όπως προαναφέρθηκε, οι ναυλωτές σήμερα καταβάλλουν το εκάστοτε οφειλόμενο ποσό ηλεκτρονικά, μέσω τραπεζικής μεταφοράς, με αποτέλεσμα πολλές φορές τα χρήματα να καθυστερούν να πιστωθούν στο λογαριασμό του εκναυλωτή, όχι εξαιτίας του ίδιου του ναυλωτή αλλά λόγω των εσωτερικών διαδικασιών των τραπεζών. Στην ενότητα αυτή, θα εξεταστούν τα βασικότερα ζητήματα που ανακύπτουν συχνότερα λόγω της μεσολάβησης της τραπεζικής διαδικασίας και επηρεάζουν το “έγκαιρο” της καταβολής του ναύλου.

1.4.1 Τραπεζικά εμβάσματα

Στο πλαίσιο της σημερινής εμπορικής πρακτικής, ο ναυλωτής συχνά επιλέγει να μεταφέρει το ποσό του ναύλου στην τράπεζα του εκναυλωτή, με τη διαδικασία μεταφοράς τραπεζικού εμβάσματος (*telex transfer*). Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του το χρονικό περιθώριο, το οποίο απαιτείται από διαφορετικές τράπεζες, προκειμένου να πιστωθεί το ποσό από τον έναν λογαριασμό στον άλλο.

Η ιδιομορφία που παρουσιάζει ο τρόπος αυτός, εντοπίζεται στο γεγονός, ότι ο χρόνος εκκίνησης της διαδικασίας μεταφοράς από την τράπεζα του μεταβιβάζοντος, δεν συμπίπτει με τον χρόνο πίστωσης του ποσού στον λογαριασμό της τράπεζας του δικαιούχου.

Πιο συγκεκριμένα, η ημέρα, κατά την οποία, η τράπεζα του ναυλωτή κατόπιν εντολής αυτού, αποστέλλει μήνυμα στην τράπεζα του εκναυλωτή, προκειμένου να διενεργήσει την πίστωση των χρημάτων, ονομάζεται κατά την τραπεζική πρακτική, ημερομηνία εκτέλεσης (*order date*). Εν συνεχεία, κατά την εσωτερική διαδικασία μεταφοράς των χρημάτων από τη μία τράπεζα στην άλλη, απαιτείται ένα χρονικό διάστημα, ώστε να ληφθούν και να πιστωθούν τα χρήματα στον υποδεικνυόμενο λογαριασμό. Η ημέρα αυτή της πίστωσης των χρημάτων, είναι η ημερομηνία αξίας (*value date*), η οποία τοποθετείται μερικές μέρες αργότερα, συνήθως περίπου τρεις με τέσσερις εργάσιμες ημέρες, από την ημερομηνία της αποστολής του μηνύματος της μεταβίβασης. Η μεσολάβηση αυτού του διαστήματος, ήταν αναγκαία τόσο στις παλαιότερες εποχές, όταν οι τράπεζες επικοινωνούσαν μέσω τηλεμοιτυπίας όσο και σήμερα, με τις ηλεκτρονικές πλέον μεταφορές χρημάτων.

Έτσι, συχνά συμβαίνει, ο ναυλωτής να δώσει στην τράπεζά του την εντολή μεταβίβασης του οφειλόμενου ποσού, κατά ημερομηνία εντός της προθεσμίας εκπλήρωσης, το ποσό όμως, να

πιστωθεί κάποιες μέρες αργότερα στον λογαριασμό του εκναυλωτή, κατά την ημερομηνία αξίας, η οποία τοποθετείται σε χρονικό σημείο μεταγενέστερο της ληξιπρόθεσμης ημέρας πληρωμής.

Το ζήτημα αυτό απασχόλησε εκτενώς την αγγλική νομολογία, η οποία κλήθηκε σε μεγάλο αριθμό υποθέσεων, να εξετάσει κατά πόσο ο ναυλωτής έχει εκπληρώσει εγκαίρως την οφειλόμενη πληρωμή, στις περιπτώσεις όπου προέβη εμπρόθεσμα σε εντολή μεταβίβασης του ποσού αλλά αυτό πιστώθηκε μετά τη λήξη της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Ειδικότερα, μια από τις πιο σημαντικές υποθέσεις, στις οποίες εξετάστηκε το παρόν θέμα, είναι η υπόθεση *the Chikuma*⁶⁸. Σύμφωνα με τα περιστατικά της υπόθεσης αυτής, ο ναυλωτής πλήρωσε τη μηνιαία δόση του ναύλου κατά την ημέρα λήξης της προθεσμίας πληρωμής, μέσω μεταφοράς τραπεζικού εμβάσματος. Η τράπεζα του εκναυλωτή, ήταν ιταλική και κατά την πρακτική των ιταλικών τραπεζών, ως ημερομηνία αξίας, οριζόταν η τέταρτη ημέρα μετά την ημέρα εντολής προς πληρωμή. Ο δικαιούχος λοιπόν του εμβάσματος, δεν διέθετε τη δυνατότητα να αποσύρει από το λογαριασμό του το σχετικό ποσό, νωρίτερα από τις τέσσερις αυτές μέρες, παρά την ύπαρξη της σχετικής εντολής προς μεταφορά του ποσού. Κατά την πρακτική της τράπεζάς του, απαιτείτο η καταβολή προμήθειας από αυτόν, εάν επιθυμούσε να κάνει χρήση του εν λόγω ποσού άμεσα. Εν όψει αυτού, το *House of Lords*, έκρινε ότι η πληρωμή αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμη, με τη συμφωνία που αποτυπωνόταν στο ναυλοσύμφωνο, το οποίο όριζε προκαταβολική πληρωμή σε μετρητά⁶⁹, καθώς στην προκειμένη περίπτωση, δεν επιτρεπόταν η άνευ όρων πρόσβαση στο ποσό κατά την λήξη της προθεσμίας πληρωμής.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το ζήτημα της μεταφοράς τραπεζικού εμβάσματος, δεν ήταν από την αρχή τόσο διαυγές, με αποτέλεσμα να διχάσει τη νομολογία, καθώς υπήρξαν αποφάσεις οι οποίες έκριναν ότι ο ναυλωτής, έχοντας προβεί εμπροθέσμως στο πρώτο βήμα της μεταφοράς, ήτοι στην εντολή προς μεταβίβαση του οφειλόμενου ποσού, δεν διαπράττει παράβαση του έγκαιρου της πληρωμής. Διότι αν και το ποσό δεν έχει ακόμα πιστωθεί, εντούτοις έχει ληφθεί η σχετική εντολή της μεταβίβασης από την τράπεζα του εκναυλωτή και απομένει μόνο η τυπική/διαδικαστική πράξη της πίστωσης⁷⁰. Ωστόσο, οι εν λόγω κρίσεις δεν επικράτησαν και επομένως ως κατευθυντήρια γραμμή, ορθό είναι να λαμβάνεται υπόψη η κρίση επί της ανωτέρω εκτεθείσας απόφασης (*the Chikuma*).

⁶⁸ *The Chikuma* [1981] 1 Lloyd's Rep. 371 (H.L.).

⁶⁹ *Wilson*, ο.π. pp.95, *Time Charters* ο.π. σελ. 264.

⁷⁰ Χαρακτηριστικό παράδειγμα υπήρξε η απόφαση *The Afonos*, όπου κατά τον Lloyd J, "when payment is made by telex transfer from one bank to another for the account of a customer, the payment is complete when the telex is received and tested by the receiving bank; so that if the owners were to make an enquiry at their bank they would be told, 'Yes, the money has arrived for your account ...'" ([1980] 2 Lloyd's Rep. 469). Ωστόσο η άποψη αυτή δεν επικράτησε και ανατράπηκε σε ανώτερο βαθμό *The Afonos* [1982] 1 Lloyd's Rep. 562 (C.A.).

Στην περίπτωση λοιπόν του τραπεζικού εμβάσματος, η πληρωμή θεωρείται ολοκληρωμένη μόνον, όταν το ποσό έχει πιστωθεί κατά την οριζόμενη στο ναυλοσύμφωνο ημέρα στον λογαριασμό του εκναυλωτή και είναι άμεσα διαθέσιμο προς χρήση.

Ανάλογη είναι η αντιμετώπιση του ζητήματος των τραπεζικών μεταβιβάσεων χρημάτων, στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου. Συγκεκριμένα, η εκπλήρωση οφειλής με κατάθεση του οφειλόμενου ποσού σε τραπεζικό λογαριασμό του οποίου δικαιούχος είναι ο δανειστής (εκναυλωτής), ισοδυναμεί με εκπλήρωση της παροχής μέσω λογιστικού χρήματος⁷¹. Εάν ο οφειλέτης δύναται να καταβάλλει το οφειλόμενο ποσό διά του τρόπου αυτού, εξαρτάται από τη συμφωνία των μερών. Στην περίπτωση βέβαια των συμβάσεων ναύλωσης, όπου το σύνθημα είναι οι συμβαλλόμενοι να προέρχονται από διαφορετικές δικαιοδοσίες, η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη, (200 ΑΚ) θα επέτρεπαν την δυνατότητα αποστολής τραπεζικού εμβάσματος προς εκπλήρωση της παροχής⁷². Όταν λοιπόν, η δυνατότητα κατάθεσης του οφειλόμενου ποσού σε τραπεζικό λογαριασμό επιτρέπεται είτε από την καλόπιστη εκπλήρωση των ενοχών είτε από τη συμφωνία των μερών, ο δανειστής-εκναυλωτής υποχρεούται να δεχτεί την εν λόγω εκπλήρωση της παροχής ως προσηκόντα⁷³. Ωστόσο η απόσβεση της παρούσας ενοχής επέρχεται με τη ρευστοποίηση του κατατεθέντος ποσού, ήτοι τη δυνατότητα είσπραξης αυτού από τον δικαιούχο⁷⁴. Ακολούθως, η ανάληψη των χρημάτων από τον εκναυλωτή αποτελεί σύμπραξη αυτού στην εκπλήρωση της παροχής (351 ΑΚ). Επομένως, βάσει και του ελληνικού δικαίου, η πίστωση του ποσού στον λογαριασμό του εκναυλωτή είναι κρίσιμη, ώστε να θεωρηθεί η παροχή (καταβολή ναύλου) ως προσηκόντος εκπληρωθείσα.

Τέλος, κατά τη διατύπωση των ναυλοσυμφώνων, παραβίαση της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου υφίσταται, όχι μόνο εξαιτίας του ναυλωτή, αλλά και όταν η εκπρόθεσμη μεταβίβαση

⁷¹ Μ. Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 5η Έκδοση, 2018, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 1211-1212.

⁷² Μ. Σταθόπουλου, ο.π. σελ. 1212-1213, όπου αναφέρεται ότι ακόμα και αν έχει συμφωνηθεί η μη αποδοχή της εκπλήρωσης της παροχής μέσω λογιστικού χρήματος, εντούτοις ο τρόπος αυτός καταβολής θα πρέπει να γίνει αποδεκτός από τον δανειστή, εάν κρίνεται πρόσφορος και αναγκαίος για την εκπλήρωση της συγκεκριμένης ενοχής, πχ. μεγάλα χρηματικά ποσά των οποίων η αυτούσια μεταφορά ενέχει κινδύνους και πρακτικές δυσχέρειες. Περαιτέρω για την ερμηνεία του συνόλου της σύμβασης και των συνθηκών αυτής, χρήσιμες καθίστανται και οι διατάξεις 288, 281 ΑΚ. Όταν λοιπόν ο η εκπλήρωση της παροχής με τραπεζική κατάθεση επιβάλλεται, τότε ισοδυναμεί με απόσβεση της ενοχής, κατά την 416 ΑΚ. Αντιθέτως όταν έχει συμφωνηθεί η μη αποδοχή του λογιστικού χρήματος, χωρίς να προκύπτει ότι η συμφωνία αντίκειται στις ανωτέρω διατάξεις και ο δανειστής αποδεχθεί την εκπλήρωση αυτή, τότε θα πρόκειται για δόση αντί καταβολής (419 ΑΚ).

⁷³ Πάντως κατά τις σημερινές αντίληψεις και τη σύγχρονη οικονομία, ορθότερο είναι σε περίπτωση αμφιβολίας, να αναγνωρίζεται στον οφειλέτη η χρήση του λογιστικού χρήματος ως μέσου πληρωμής και να επιβάλλεται στον δανειστή το βάρος να δεχθεί κατ' αρχήν το χρήμα αυτό, βλ. Μ. Σταθόπουλου, ο.π. σελ. 1217.

⁷⁴ Μ. Σταθόπουλου, ο.π. σελ. 1214.

οφείλεται αποκλειστικά σε σφάλμα των τραπεζών⁷⁵. Όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο, στην παρούσα περίπτωση, ο ναυλωτής ευθύνεται λόγω καθυστέρησης εκπλήρωσης της παροχής ακόμα και αν η καθυστέρηση οφείλεται σε πταίσμα των τραπεζών, μέσω των οποίων πραγματοποιείται η μεταβίβαση του οφειλόμενου ποσού. Διότι πρόκειται περί τυχαίου γεγονότος, το οποίο όταν λαμβάνει χώρα ενόσω ο οφειλέτης-ναυλωτής βρίσκεται σε υπερημερία, κατά το άρθρο 344 ΑΚ⁷⁶, ο τελευταίος δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του⁷⁷.

1.4.2 Λήξη προθεσμίας σε ημέρα αργίας τραπεζών (*non banking day*)

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το ζήτημα της τύχης του ναύλου, όταν η τελευταία ημέρα πληρωμής (*due date*), συμπίπτει με ημέρα αργίας των τραπεζών (*non banking day*). Συγκεκριμένα, δεν αποτελεί σπάνια περίπτωση, η προθεσμία καταβολής να λήγει σε ημέρα Σαββάτου, Κυριακής ή γενικότερα σε ημέρα, κατά την οποία δεν λειτουργούν οι τράπεζες. Στην περίπτωση αυτή, κατά την επικρατούσα άποψη στην αγγλική νομολογία, η εντολή πληρωμής θα πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί την αμέσως προηγούμενη εργάσιμη ημέρα⁷⁸, ώστε να έχει ήδη λάβει χώρα η πίστωση κατά τη λήξη της προθεσμίας. Συνεπώς εάν η καταληκτική ημέρα είναι η Κυριακή, τότε ο ναυλωτής οφείλει να προβεί στην αποστολή της εντολής προς πληρωμή στην τράπεζα του την ημέρα Παρασκευή ώστε το ποσό να έχει πιστωθεί κατά την ημέρα Δευτέρα στο λογαριασμό του εκναυλωτή και να είναι άμεσα διαθέσιμο προς χρήση σε αυτόν.

Το παρόν θέμα, ομοίως με την περίπτωση των τραπεζικών εμβασμάτων, υπήρξε αντικείμενο διχογνωμίας στην αγγλική νομολογία, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την υπόθεση *the Laconia*, όπου κρίθηκε αρχικά ότι, όταν η τελευταία ημέρα καταβολής του ναύλου είναι η

⁷⁵ *The Afonos* [1982] 1 Lloyd's Rep 562 σελ. 565-566. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας περίπτωσης αποτελεί η υπόθεση *the Afonos*. Κατά τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης αυτής, ο ναυλωτής έστειλε στην τράπεζά του, μήνυμα με το οποίο της έδινε εγκαίρως εντολή, να αποστείλει τα χρήματα της δόσης του ναύλου στην τράπεζα του εκναυλωτή. Όμως η τελευταία, η οποία μέχρι τότε διέθετε τρεις αριθμούς αποστολής τηλεομοιοτυπικών μηνυμάτων, είχε καταργήσει τον τελευταίο από τους αριθμούς αυτούς, κατά το χρόνο της εν λόγω εντολής προς πληρωμή. Η αλλαγή αυτή δεν καταχωρήθηκε στο ευρετήριο των αριθμών αποστολής μηνυμάτων προς την εν λόγω τράπεζα, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται και οι τρεις αριθμοί, με τον τελευταίο να μην είναι πλέον σε ισχύ. Το γεγονός που οδήγησε στην αποτυχία της μεταβίβασης των χρημάτων, ήταν η αποστολή στον τρίτο καταργηθέντα αριθμό του μηνύματος για πίστωση του ποσού του ναύλου στον λογαριασμό του εκναυλωτή καθώς η τράπεζα του ναυλωτή δεν κατόρθωσε να αποστείλει επιτυχώς το μήνυμα, χρησιμοποιώντας τους άλλους δύο έγκυρους αριθμούς. Ενόψει αυτού, η εντολή προς μεταβίβαση του ποσού δεν ελήφθη ποτέ. Η συγκεκριμένη παρασπονδία οφειλόταν, τόσο σε σφάλμα της τράπεζας του εκναυλωτή, η οποία δεν αναδιάρθρωσε τον κατάλογο των αριθμών της όσο και σε πταίσμα της τράπεζας του ναυλωτή, η οποία παρέλειψε να ελέγξει, εάν το μήνυμα που απέστειλε διαβιβάστηκε επιτυχώς, ώστε να επιβεβαιώσει ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε. Τελικώς, όταν το σφάλμα αυτό ανακαλύφθηκε, η προθεσμία πληρωμής είχε παρέλθει.

⁷⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 344 ΑΚ, ο οφειλέτης κατά τη διάρκεια της υπερημερίας ευθύνεται για κάθε αμέλεια. Ευθύνεται επίσης για τα τυχαία γεγονότα, εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία θα επερχόταν και αν η παροχή εκπληρωνόταν εγκαίρως.

⁷⁷ Μ. Σταθόπουλου, (2018) ο.π. σελ. 380-382. Πρόκειται για την επίταση της ευθύνης του οφειλέτη ενόσω διαρκεί η υπερημερία του.

⁷⁸ *Wilson*, ο.π. pp.95

Κυριακή, η πληρωμή μπορεί να πραγματοποιηθεί την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα, δηλαδή τη Δευτέρα, μέχρι την ώρα κατά την οποία κλείνει η τράπεζα του εκναυλωτή. Μάλιστα, στην εν λόγω υπόθεση, παρατέθηκε ένας παραλληλισμός της έγκαιρης πληρωμής με τις διαδικασίες των δικαστηρίων, όπου οποιαδήποτε διαδικαστική πράξη πρέπει να γίνει ορισμένη ημέρα, εάν η ημέρα αυτή δεν είναι εργάσιμη, τότε η πράξη μετατίθεται για την αμέσως επόμενη εργάσιμη και όχι την προηγούμενη, γεγονός που θα μπορούσε να συμβαίνει και στις πληρωμές των ναύλων⁷⁹. Κατά τη γνώμη του παρόντος δικαστηρίου, η πληρωμή μόνο την ημέρα Δευτέρα θα ήταν ορθό να πραγματοποιηθεί, καθώς εάν έπρεπε να λάβει χώρα την Παρασκευή, τότε αυτό πρακτικά θα σήμαινε πως ο εκναυλωτής θα μπορούσε να αποσύρει το πλοίο του το Σάββατο ή την Κυριακή⁸⁰.

Η άποψη αυτή ωστόσο, απορρίφθηκε, καθώς το *House of Lords*, όπου έφτασε εν συνεχεία η υπόθεση, έκρινε τελικά, ότι όταν στο συμβόλαιο ορίζεται πως η πληρωμή του ναύλου, πρέπει να καταβάλλεται προκαταβολικά, στα μέσα κάθε μήνα, σημαίνει ότι εάν η τελευταία ημέρα είναι Σάββατο ή Κυριακή, η διαδικασία τραπεζικής μεταφοράς του ποσού είναι αναγκαίο να εκκινεί από την Παρασκευή, ώστε το ποσό να έχει πιστωθεί και να είναι άμεσα διαθέσιμο κατά τη μέρα πληρωμής (Δευτέρα). Στην αντίθετη περίπτωση, θα υπάρξει καθυστέρηση ως προς την πίστωση του ποσού στον λογαριασμό του δικαιούχου, με αποτέλεσμα να αναιρείται ο προκαταβολικός χαρακτήρας της πληρωμής που ορίζει το ναυλοσύμφωνο⁸¹.

Τέλος, αξιοσημείωτο ενδιαφέρον, παρουσιάζει και η περίπτωση, κατά την οποία οι τράπεζες ναυλωτή και εκναυλωτή λειτουργούν με βάση διαφορετικές ημέρες αργίας, δεδομένου του πολύ συχνού φαινομένου, τα μέρη να δραστηριοποιούνται σε έννομες τάξεις, οι οποίες διεφέρουν. Εν προκειμένω, ο ναυλωτής διατηρεί τραπεζικό λογαριασμό λ.χ. στην Ελλάδα και ο εκναυλωτής στην Αίγυπτο ή τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, όπου οι ημέρες αργίας δεν είναι το Σάββατο και η Κυριακή αλλά η Παρασκευή και το Σάββατο. Εάν λοιπόν, η καταληκτική ημέρα πληρωμής, είναι η ημέρα του Σαββάτου, ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει υπόψη του, ότι στην τοποθεσία της τράπεζας του εκναυλωτή, η Παρασκευή αποτελεί ημέρα αργίας. Συνεπώς, θα πρέπει να προβεί στην εντολή της μεταβίβασης, την αμέσως προηγούμενη εργάσιμη ημέρα της χώρας του εκναυλωτή (δηλαδή την Πέμπτη), ώστε το ποσό να είναι διαθέσιμο στον καθορισμένο λογαριασμό, κατά τη λήξη της προθεσμίας, η οποία θα συμπίπτει με ημέρα Κυριακή (εργάσιμη στη χώρα του εκναυλωτή). Κατά τη γνώμη μας λοιπόν, το ποσό θα πρέπει να έχει κατατεθεί με γνώμονα τη δικαιοδοσία του

⁷⁹ *The Laconia* [1976] 1 Lloyd's Rep. 399 (C.A).

⁸⁰ *The Laconia* [1976] 1 Lloyd's Rep. 398 (C.A).

⁸¹ *The Laconia* [1976] 1 Lloyd's Rep. 323 (H.L).

εκναυλωτή, καθώς με αυτόν τον τρόπο, εξυπηρετείται ο προκαταβολικός χαρακτήρας της πληρωμής, τον οποίο απαιτεί το γράμμα των ναυλοσυμφώνων.

1.4.3 Επιρροή της έγκαιρης καταβολής από τη ζώνη ώρας (*time zone*)

Προηγουμένως επισημάνθηκε, ότι όταν οποιαδήποτε προθεσμία προς εκπλήρωση ενοχής λήγει σε ορισμένη μέρα, ο οφειλέτης διαθέτει ολόκληρη την ημέρα αυτή, ώστε να προβεί σε εκπλήρωση της παροχής. Άλλως, κατά τη διατύπωση της νομολογίας, η προθεσμία λήγει τα μεσάνυχτα της τελευταίας ημέρας (*midnight rule*).

Τί συμβαίνει όμως, στην περίπτωση όπου ο ναυλωτής διαθέτει εγκατάσταση και ασκεί τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες σε χώρα ή ακόμα και σε ήπειρο, διαφορετική από την εγκατάσταση του εκναυλωτή και συνεπώς η ζώνη ώρας των δύο συμβαλλομένων παρουσιάζει μεγάλη διαφορά; Ποιό θα είναι το ακριβές χρονικό σημείο λήξης της προθεσμίας πληρωμής;

Κατά λογική ακολουθία με την ερμηνεία που προσδώσαμε στα πρότυπα χρονοναυλοσύμφωνα καθώς και αναλογικά με την περίπτωση των εργάσιμων και μη ημερών, οι ώρες της τελευταίας ημέρας, ορθό είναι, να υπολογίζονται με βάση τη ζώνη ώρας της τοποθεσίας της τράπεζας του εκναυλωτή. Και αυτό, διότι εφόσον τους όρους για την πληρωμή του ναύλου τους θέτει ο τελευταίος, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η χρονική στιγμή, κατά την οποία ο ίδιος υπολογίζει, ότι θα ληφθεί στον λογαριασμό του το οφειλόμενο ποσό. Και η στιγμή αυτή δεν είναι άλλη, από τα μεσάνυχτα της καταληκτικής ημέρας, κατά τη ζώνη ώρας της τοποθεσίας της δικής του τράπεζας⁸².

Είναι δε αυτονόητο, ότι στην περίπτωση κατά την οποία τα μέρη επιθυμούν να ορίσουν ως βάση υπολογισμού της προθεσμίας καταβολής του ναύλου μια συγκεκριμένη ζώνη ώρας, διαθέτουν την ευχέρεια να συμπεριλάβουν σχετικό όρο στο ναυλοσύμφωνο⁸³.

1.4.4 Κριτική

Τόσο στην τελευταία περίπτωση, τη σχετική με το ζήτημα της ζώνης ώρας όσο και στην προηγούμενη με τις ημέρες αργίας, υποστηρίζεται και η άποψη της λήψης υπόψη πάντοτε της μεταγενέστερης ημέρας και ώρας, χάριν ασφάλειας δικαίου και επειδή δεν υπάρχει, τουλάχιστον

⁸² *Steamship Mutual, Payment of Hire and Freight - Time and Voyage Charters, June 1999* (διαθέσιμο στο www.steamshipmutual.com).

⁸³ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αναφορά “*payment of hire to be made in New York in cash ...*” στο ναυλοσύμφωνο NYPE 1946. Κατά κανόνα τα μέρη υποδεικνύουν στα συμβόλαια το μέρος και την τράπεζα πληρωμής, οπότε το έγκαιρο της πληρωμής εξαρτάται από την ορισμένη τοποθεσία.

μέχρι στιγμής, κάποια κατεύθυνση υπαγορευόμενη από το αγγλικό δίκαιο⁸⁴. Ωστόσο, φρονούμε, όπως εκτέθηκε, ότι ορθότερο είναι να θεωρηθεί ως γνώμονας του έγκαιρου της πληρωμής, η τοποθεσία της τράπεζας του εκναυλωτή. Διότι η άποψη αυτή, αντικατοπτρίζει ορθότερα το γράμμα της ρήτηρας πληρωμής (*available to the owners on the due date*) των ναυλοσυμφώνων, τα οποία επιβάλλουν την πλήρη διάθεση του ποσού του ναύλου στον εκναυλωτή, κατα τη ληξιπρόθεσμη ημέρα. Άλλωστε, όπως είδαμε, η γραμματική ερμηνεία αποτελεί ένα από τα βασικότερα εργαλεία για την ερμηνεία των συμβατικών όρων στο αγγλικό δίκαιο και επομένως βάσει αυτής πρέπει να αναζητηθεί και η λύση στα ανωτέρω ζητήματα. Κατά το ελληνικό δίκαιο, θα ήταν δυνατό να κριθεί, ότι η τελευταία μέρα πληρωμής θα καθοριστεί με βάση το αργότερο χρονικό σημείο, εάν αυτό προκύπτει από τη βούληση των μερών στη συγκεκριμένη περίπτωση και τη συναλλακτικά καλή πίστη, κατά τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ, με βάση τα οποία, όπως αναφέρθηκε, επιτυγχάνεται η ερμηνεία των συμβάσεων.

1.5 Περιπτώσεις νόμιμης καταβολής μειωμένου ναύλου

Η μη έγκαιρη πληρωμή του ναύλου, δεν στοιχειοθετείται μόνο από την καθυστέρηση κατάθεσης της εκάστοτε δόσης, αλλά και από την καταβολή, αδικαιολογήτως, του ποσού αυτού μειωμένου. Στην περίπτωση αυτή, η πληρωμή θεωρείται μη έγκαιρη, ως προς το ποσό που δεν καταβλήθηκε και στοιχειοθετεί παράβαση της σύμβασης από την πλευρά του ναυλωτή που αποφέρει τις ίδιες έννομες συνέπειες.

Υπάρχουν ωστόσο περιπτώσεις, όπου ο ναυλωτής νομίμως δικαιούται σε καταβολή μειωμένου ναύλου και συνεπώς η μη καταβολή ολόκληρου του ποσού, δεν συνιστά παράβαση και δεν ενεργοποιεί τις δυσμενείς σε βάρος του συνέπειες⁸⁵. Στη συνέχεια θα αναλυθούν συνοπτικά, οι βασικές περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυλωτής δικαιούται να προβεί νομίμως σε μείωση του ποσού του ναύλου.

1.5.1 Συμβατικό δικαίωμα παρακράτησης

Τα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν όρους, οι οποίοι επιτρέπουν στον ναυλωτή να αφαιρέσει από τον καταβαλλόμενο ναύλο, τα συνήθη έξοδα του πλοίου σε κάθε λιμάνι (*disbursements*), τα οποία ο ίδιος κατέβαλε προκαταβολικά για λογαριασμό του εκναυλωτή και

⁸⁴ Julien Rabeux, *WEST Defence Guides: Withdrawal and suspension of service of a ship in a nutshell* (διαθέσιμο στο www.westpandi.com).

⁸⁵ βλ. επίσης για τη νόμιμη μείωση ναύλου Wilson, ο.π. pp. 100-102, άρθρο των S. Kendall-Marsden, M. de Plater, *Defence class cover: Legitimate deductions from charter hire, Standard Club, July 2018* (διαθέσιμο στο www.standard-club.com).

υπόκεινται σε προμήθεια 2 1/2%. Τέτοια έξοδα αποτελούν αρχικά, τα συνήθη έξοδα του πλοίου⁸⁶, τα καύσιμα που παραμένουν στις δεξαμενές του πλοίου⁸⁷ κατά την επαναπαράδοση αυτού⁸⁸, τα έξοδα πρακτόρων για λογαριασμό του εκναυλωτή, οι δαπάνες για τυχόν καθυστέρηση κλπ⁸⁹.

1.5.2 Διακοπή ναύλου λόγω γεγονότων της ρήτρας *off-hire*

Μία από τις πιο σημαντικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων κατά χρόνο, αποτελεί η ρήτρα *off-hire*, κατά την οποία, διακόπτεται η καταβολή ναύλου όταν λαμβάνουν χώρα μια σειρά από γεγονότα τα οποία παρεμποδίζουν για ορισμένο διάστημα τη χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή και ανάγονται στη σφαίρα ευθύνης του εκναυλωτή⁹⁰.

Ως τέτοια γεγονότα, αναφέρονται λ.χ. η ανάγκη επισκευής του πλοίου εξαιτίας μηχανικών βλαβών, η παρατεταμένη κράτησή του σε λιμένα λόγω κατάσχεσης αυτού, η ανάγκη δεξαμενισμού του και άλλα περιστατικά, τα οποία ανάγονται αποκλειστικά στη σφαίρα ευθύνης του εκναυλωτή⁹¹, είτε λόγω κακής συντήρησης του πλοίου είτε για οικονομικούς και άλλους λόγους.

Έτσι, όταν το πλοίο, βρίσκεται *off-hire*, δηλαδή εκτός ναύλου, για ένα ορισμένο διάστημα, τότε ο ναυλωτής, δικαιούται να αφαιρέσει από το σύνολο της συγκεκριμένης δόσης που εμπίπτει στο διάστημα αυτό, το ποσό εκείνο που αντιστοιχεί στο χρόνο που στερήθηκε τη χρήση του πλοίου. Επιπλέον, σε περίπτωση που η λειτουργία του πλοίου έχει διακοπεί για όλο το διάστημα μιας ή περισσότερων δόσεων, τότε η καταβολή της επόμενης δόσης, μπορεί να πραγματοποιηθεί μετά την επανάκτηση της χρήσης του πλοίου⁹².

⁸⁶ Ρήτρα 5 (γραμμές 65-67) του NYPE 1946: “Cash for vessel’s ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject to 2,1/2%, commissions and such advances shall be deducted from the hire. The charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances”, βλ. επίσης και ρήτρα 11 (γραμμές 176-178) του NYPE 1993.

⁸⁷ Ε. Κούκιος, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Πειραιάς 2013, σελ. 59.

⁸⁸ βλ. υπόθεση *The Tropwind* (No 2) [1981] 1 Lloyd’s Rep. 45, όπου το δικαστήριο έκρινε ότι η μείωση του ναύλου για το ποσό των καυσίμων του τελευταίου ταξιδιού, δεν περιλαμβάνει τη διαδικασία φόρτωσης και την τελευταία μεταφορά, ακόμα και αν ο συμφωνημένος χρόνος της ναύλωσης έχει παρέλθει. Αντιθέτως η φράση “voyage to the port of redelivery” περιλαμβάνει μόνο τα καύσιμα της τελευταίας διαδρομής προς το σημείο επαναπαράδοσης (to the final leg of the voyage).

⁸⁹ Ρήτρα 15 (γραμμές 99-101) του NYPE 1946: “if upon the voyage the speed is reduced by defect in ... machinery ... the time so lost and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof ... to be deducted from hire”, βλ. επίσης ρήτρα 17 (γραμμές 235-236) του NYPE 1993.

⁹⁰ για τη ρήτρα *off-hire* βλ. *Wilson*, ο.π. pp.96-99 και *Time Charters* ο.π., pp. 267, τέτοιες ρήτρες αποτελούν λ.χ. οι 15 του NYPE 1946, η 17 του NYPE 1993 κλπ.

⁹¹ Όπως επίσης και η μη νόμιμη άρνηση του πλοιάρχου να εκτελέσει τις εντολές εμπορικού σκοπού του εκναυλωτή (*Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles* (1948) 82 L.I.L Rep. 43).

⁹² *The Lutetian* [1982] 2 Lloyd’s Rep. 140, *The Nanfri* [1977] 2 Lloyd’s Rep. 315.

Συνήθως, στη ρήτρα *off-hire* των χρονοναυλοσυμφώνων, αναφέρεται ρητώς ότι η καταβολή του ναύλου διακόπτεται, κατά το χρόνο που λαμβάνουν χώρα τα επίμαχα περιστατικά⁹³. Επομένως, όταν η ληξιπρόθεσμη ημέρα συμπίπτει με ημέρα που το πλοίο βρίσκεται *off-hire*, η μη καταβολή δεν συνιστά παράβαση της έγκαιρης πληρωμής διότι η εν λόγω υποχρέωση διακόπτεται.

1.5.3 Μείωση ναύλου λόγω νόμιμου συμψηφισμού (*equitable set-off*)

Η περίπτωση του συμψηφισμού, επιτρέπει επίσης στον ναυλωτή, να καταβάλει νομίμως μειωμένο ναύλο⁹⁴. Στην προκειμένη περίπτωση, εμπίπτουν κυρίως οι αξιώσεις από ζημίες, τις οποίες υφίσταται ο ναυλωτής, εξαιτίας στέρησης της χρήσης του πλοίου λόγω παραβάσεων από τον εκναυλωτή, των ανειλημμένων εκ του ναυλοσυμφώνου υποχρεώσεών του⁹⁵.

Η συγκεκριμένη περίπτωση δεν έχει οριοθετηθεί ακόμα πλήρως από την αγγλική νομολογία και συνεπώς δεν υπάρχει σαφής εικόνα του συνόλου των απαιτήσεων, οι οποίες μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία αυτή⁹⁶.

Από την ελάχιστη μέχρι στιγμής αγγλική νομολογία, φαίνεται αρχικά να χωρεί συμψηφισμός, σε απαιτήσεις που σχετίζονται με παράβαση πλεύσης με τη συμφωνημένη ταχύτητα⁹⁷. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της σύμβασης χρονοναύλωσης, ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελεί τα υποδεικνυόμενα από τον ναυλωτή ταξίδια με τη μέγιστη δυνατή σπουδή (*due despatch*), δηλαδή σε όσο το δυνατόν πιο σύντομο χρόνο, καθώς επί χρονοναύλωσης ο χρόνος “τρέχει” σε βάρος του ναυλωτή⁹⁸. Ως εκ τούτου, στην πράξη, τα μέρη συμφωνούν ότι το πλοίο πρέπει να ταξιδεύει με καθορισμένη ταχύτητα, η οποία εάν κριθεί χωρίς σοβαρή αιτία (π.χ. κακοκαιρία, έντονη θαλασσοταραχή⁹⁹) ανεπαρκής, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να συμψηφίσει την απαίτηση που απέκτησε για τον χρόνο που απωλέσθη λόγω της επιβράδυνσης του πλοίου, μέσω της αφαίρεσης του ανάλογου ποσού από το σύνολο της επικείμενης δόσης¹⁰⁰.

⁹³ κατά τη ρήτρα 15 του NYPE 1946, “*That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores ... the payment of hire shall cease for the time thereby lost ...*”.

⁹⁴ P. Todd, ο.π. pp. 191-193.

⁹⁵ *The Nanfri* [1978] 2 Lloyd’s Rep. 132: “... in a time charter, if the shipowner wrongly and in breach of contract deprives the charterer from the time of the use of the vessel, the charterer can deduct a sum equivalent to the hire for the time so lost”.

⁹⁶ *Time Charters* ο.π. σελ. 269.

⁹⁷ *The Chrysovalandou Dyo* [1981] 1 Lloyd’s Rep. 159, όπου έγινε δεκτή η μείωση του ποσού του ναύλου λόγω παράβασης της υποχρέωσης προς πλεύση με τη συμφωνημένη ταχύτητα (*speed warranty*), E. Κούκιος, ο.π. σελ. 59.

⁹⁸ Πρόκειται για τη ρήτρα 8 (*performance of the voyages*) των ναυλοσυμφώνων τύπου NYPE 1993.

⁹⁹ Συνήθως σε καιρικές συνθήκες άνω της κλίμακας *Beaufort* 4, βλ. για ανάλυση A. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 529-533.

¹⁰⁰ η ταχύτητα συμφωνείται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου στην περιγραφή του πλοίου, στις γραμμές 18-20 του NYPE 1993.

Άλλες απαιτήσεις, οι οποίες κρίθηκε ότι εμπίπτουν σε συμψηφισμό, είναι εκείνες που προκύπτουν από παράβαση της υποχρέωσης προς παράδοση του πλοίου με καθαρισμένα τα αμπάρια από προηγούμενο φορτίο¹⁰¹, της αποτυχίας στη φόρτωση ολόκληρου του φορτίου στο πλοίο¹⁰² και την καθυστέρηση λόγω ανάγκης μετακίνησης του πλοίου από το συμβατικώς ορισμένο λιμάνι εκφόρτωσης σε διαφορετική τοποθεσία, εξαιτίας ανάγκης εκφόρτωσης μολυσμένου φορτίου¹⁰³ από υπαιτιότητα του εκναυλωτή. Αντιθέτως, έχει κριθεί, ότι δεν εμπίπτει σε συμψηφισμό, απαίτηση από ζημία λόγω πρόκλησης βλάβης στο φορτίο¹⁰⁴, ζημία λόγω καταχώρησης ανακριβών στοιχείων στα ημερολόγια του πλοίου¹⁰⁵, από τη μη ορθή έκδοση των πιστοποιητικών καυσίμων από σφάλμα του πλοιάρχου¹⁰⁶ ή την άρνηση αυτού να προβεί σε ανεφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα¹⁰⁷.

Εάν μια περίπτωση ζημιών που υφίσταται ο ναυλωτής δεν περιλαμβάνεται στις ανωτέρω υποδεικνυόμενες από τη νομολογία κατηγορίες, τότε δεν υφίσταται δυνατότητα μείωσης του ναύλου λόγω συμψηφισμού¹⁰⁸.

Καταλήγοντας, οι κρίσεις που έχουν διατυπωθεί μέχρι στιγμής για το ζήτημα του συμψηφισμού ως προς την καταβολή του ναύλου, δεν θεωρούνται απολύτως ολοκληρωμένες και επαρκώς αιτιολογημένες και για το λόγο αυτό αναμένεται και μελλοντική νεότερη νομολογία, η οποία να είναι πληρέστερη. Μέχρι τότε όμως, οι ανωτέρω κατευθύνσεις από τις εκδοθείσες αποφάσεις, θα πρέπει να αποτελούν τη βάση επίλυσης των διαφορών που ανακύπτουν από το παρόν ζήτημα.

Έτσι, με βάση τις υπάρχουσες κρίσεις, θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ως έναν γενικό κανόνα, ότι το δικαίωμα συμψηφισμού ενεργοποιείται για απαιτήσεις, οι οποίες αφενός προβλέπονται ρητά στο ναυλοσύμφωνο ως τέτοιες και αφετέρου πηγάζουν από τη στέρηση από τον ναυλωτή, της χρήσης όλου ή μέρους του πλοίου και όχι από όλες τις αξιώσεις από παραβάσεις της σύμβασης.

1.5.4 Υπολογισμός μειωμένου ποσού

¹⁰¹ *Aditya Vaibhav* [1991] 2 Lloyd's Rep. 573.

¹⁰² *The Teno* [1977] 2 Lloyd's Rep. 289: "it would be grossly unjust to allow an owner to recover hire in respect of a period during which he had, in breach of contract, failed to provide that for which the hire was payable".

¹⁰³ *The Sargasso* [1994] 1 Lloyd's Rep. 412.

¹⁰⁴ *The Nanfri* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.).

¹⁰⁵ *The Leon* [1985] 2 Lloyd's Rep. 470.

¹⁰⁶ *The Leon* [1985] 2 Lloyd's Rep. 470.

¹⁰⁷ *The Li Hai* [2005] 2 Lloyd's Rep. 389, βλ. επίσης, βλ. επίσης άρθρο S. Kendall-Marsden, M. de Plate, ο.π.

¹⁰⁸ *Time Charters* ο.π. pp. 270.

Όταν ο ναυλωτής, ενόψει μιας εκ των παραπάνω περιπτώσεων, δικαιούται να καταβάλει κάποια ή κάποιες δόσεις του ναύλου μειωμένες, τότε ανακύπτει το ζήτημα του υπολογισμού από αυτόν του ακριβούς ποσού που δικαιούται να μην καταβάλει. Δεν είναι λοιπόν, απίθανο, το ποσό που υπολόγισε ότι δικαιούται να παρακρατήσει να υπερβαίνει το νόμιμο. Στην εν λόγω περίπτωση, ο λανθασμένος υπολογισμός, ο οποίος έγινε καλή τη πίστει και βασίζεται σε μια λογική βάση, δεν οδηγεί σε παράβαση σύμβασης που θα επισύρει τις συνέπειες της ενεργοποίησης του δικαιώματος απόσυρσης. Ο εκναυλωτής δικαιούται βέβαια να ζητήσει την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ του νόμιμου αυξημένου ποσού και του καταβληθέντος αλλά σε καμία περίπτωση δεν έχει τη δυνατότητα, κατά επικρατούσα στη νομολογία άποψη¹⁰⁹, να θεωρήσει την μη καταβολή του εναπομείναντος ποσού ως καθυστέρηση και μη εκπλήρωση.

1.5.5 Παράνομη παρακράτηση ποσού

Εκτός από τις εξαιρέσεις που αναλύθηκαν ανωτέρω, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις ο ναυλωτής δεν έχει δικαίωμα να παρακρατήσει μέρος του ποσού κάποιας δόσης του ναύλου και συνεπώς εάν το πράξει, η πληρωμή θα καθίσταται ανεπαρκής και συνεπώς μη έγκαιρη για το μη καταβληθέν ποσό. Ακόμα και αν καλόπιστα (*bona fide*) θεωρεί ότι έχει δικαίωμα μείωσης και ως εκ τούτου δεν καταβάλει ολόκληρο το ποσό, τότε, σε αντίθεση με ό, τι συμβαίνει με τον λανθασμένο υπολογισμό, ο εκναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα απόσυρσης και αν ασκήσει αυτό επιτυχώς, η σύμβαση λύεται¹¹⁰. Διότι, στην περίπτωση αυτή, δεν πρόκειται απλώς για έναν μη έγκυρο υπολογισμό επί νόμιμης μείωσης αλλά για μη ύπαρξη γενικώς δυνατότητας μείωσης. Τέλος, αξίζει να διευκρινισθεί, ότι εάν ο εκναυλωτής δεν αντιδράσει στη λανθασμένη αντίληψη του ναυλωτή, περί παράνομης καταβολής μειωμένου ποσού αλλά με την όλη συμπεριφορά του δημιουργήσει στον αντισυμβαλλόμενο του την αντίληψη ότι, ορθώς προβαίνει στη μείωση αυτή, τότε παύει να διαθέτει το δικαίωμα να προβεί στην απόσυρση του πλοίου και την καταγγελία της σύμβασης¹¹¹.

1.5.6 Ελληνικό δίκαιο

Κατ'αρχήν, όπως και στο αγγλικό δίκαιο, έτσι και στο ελληνικό, ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει ολόκληρη την παροχή, ήτοι ολόκληρη την εκάστοτε συμφωνημένη δόση του ναύλου.

¹⁰⁹ *The Nanfri* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581, κατά την οποία ο ναυλωτής, δεν βρίσκεται σε παράβαση όταν πιστεύει καλόπιστα ότι δικαιούται να παρακρατήσει αυξημένο ποσό ("any sum which they claim bona fide and assess on a reasonable basis"). Την ίδια κρίση υιοθέτησε για την υπόθεση αυτή και το Εφετείο. Παρομοίως κρίθηκε και στις αποφάσεις *The Chrysovalandou Dyo* [1981] 1 Lloyd's Rep. 159 και *The Kostas Melas* [1981] 1 Lloyd's Rep. 18.

¹¹⁰ *The Lutetian* [1982] 2 Lloyd's Rep. 140, βλ. επίσης *Time Charters* ο.π. σελ. 269, *Scrutton* ο.π. σελ. 431, §17-012.

¹¹¹ *Time Charters* ο.π. σελ. 273, *The Lutetian* [1982] 2 Lloyd's Rep. 140.

Και τούτο, διότι σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του ενοχικού δικαίου, οι οποίες συμπληρωματικά εφαρμόζονται στις συμβάσεις ναύλωσης, ο οφειλέτης-ναυλωτής δεν έχει δικαίωμα σε μερική εκπλήρωση (314 ΑΚ). Εάν το πράξει, τότε η καταβολή θα θεωρηθεί ως μη προσήκουσα.

Ωστόσο, και στην περίπτωση του ελληνικού δικαίου, υπάρχει δυνατότητα για νόμιμη μη καταβολή της οφειλόμενης παροχής. Η δυνατότητα αυτή, παρέχεται από το δικαίωμα συμψηφισμού (440επ. ΑΚ)¹¹². Συγκεκριμένα, ο ναυλωτής δικαιούται, να συμψηφίσει κατά την καταβολή της εκάστοτε δόσης του ναύλου, το ποσό των εξόδων που κατέβαλε για λογαριασμό του εκναυλωτή καθώς και των αξιώσεών του προς αποζημίωση από παραβάσεις όρων του ναυλοσυμφώνου. Έτσι, η καταβολή μειωμένου ποσού κρίνεται νόμιμη όταν το μη καταβληθέν ποσό οφείλεται σε αφαίρεση λόγω συμψηφισμού.

Μάλιστα, καθώς, κατά το ελληνικό δίκαιο, προκειμένου να συμψηφιστούν δύο απαιτήσεις, θα πρέπει να είναι αμοιβαίες, ομοειδής, έγκυρες και ληξιπρόθεσμες, δεν προκύπτει από πουθενά ότι η απαίτηση του ναυλωτή είναι αναγκαίο να σχετίζεται αποκλειστικά με τη στέρηση της χρήσης του πλοίου. Συνεπώς, σε αντίθεση με το αγγλικό δίκαιο, ο ναυλωτής έχει την ευχέρεια να προβεί κατά την πληρωμή των ναύλων, σε συμψηφισμό ευρύτερου κύκλου απαιτήσεων έναντι του εκναυλωτή.

¹¹² βλ. αναλυτικά το δικαίωμα συμψηφισμού σε *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ 653-668 και *Μ. Σταθόπουλου*, (2018) ο.π. σελ.1556 -1580.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Η νομική φύση της υποχρέωσης έγκαιρης καταβολής του ναύλου

Εφόσον προσδιορίστηκε, ο ακριβής χαρακτήρας της καταβολής των δόσεων του ναύλου και οριοθετήθηκε επαρκώς το “έγκαιρο” της πληρωμής, τόσο κατά τους ορισμούς των χρονοναυλοσυμφώνων όσο και κατά τη συνήθη πρακτική και τις κατευθύνσεις της νομολογίας, έπεται η εξέταση της νομικής φύσης της παρούσας υποχρέωσης.

2.1 Common law

2.1.1 Κατηγορίες συμβατικών όρων

Το αγγλοσαξονικό δίκαιο των συμβάσεων, είναι δημιούργημα αποκλειστικά της νομολογίας και όχι προϊόν οποιασδήποτε νομοθετικής λειτουργίας¹¹³. Έτσι, τα βρετανικά δικαστήρια, προκειμένου να καταλήξουν στον νομικό χαρακτηρισμό ενός συμβατικού όρου, εξετάζουν αφενός μεν τη σπουδαιότητα της παράβασής του στο πλαίσιο μιας συμβατικής σχέσης, αφετέρου δε τις συνέπειες που επέρχονται εξαιτίας της παράβασης αυτής¹¹⁴.

Έτσι, παραδοσιακά κατά το αγγλικό δίκαιο, οι συμβατικοί όροι (*contractual terms*), διακρίνονταν, αρχικά, στις κατηγορίες των *conditions* και των *warranties*¹¹⁵.

Ως *conditions*¹¹⁶ χαρακτηρίζονται οι θεμελιώδεις (ή βασικοί) όροι των συμβάσεων (κατ'επέκταση και των ναυλοσυμφώνων), οι οποίοι θεωρούνται τόσο σημαντικοί, ώστε εάν παραβιαστούν από κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη, παρέχουν στο έτερο, ανυπαίτιο μέρος το δικαίωμα να θεωρήσει, ότι η σύμβαση έχει καταγγελθεί ή λυθεί, ανεξαρτήτως της σοβαρότητας του αποτελέσματος της παράβασης. Επιπλέον, εκτός από την ακύρωση της σύμβασης παρέχεται και

¹¹³ J. Beatson, A. Burrows, J. Cartwright, *Anson's Law of Contracts*, Oxford, 2016, pp.1-2.

¹¹⁴ *Anson's Law of Contracts*, ο.π. pp.148.

¹¹⁵ Περαιτέρω, κατά το αγγλικό δίκαιο, οι όροι των συμβάσεων διακρίνονται και στις δύο μεγάλες κατηγορίες των *express terms* και των *implied terms*. Οι *express terms* αναφέρονται στους όρους, οι οποίοι διατυπώνονται ρητά στη σύμβαση ενώ οι *implied terms* είναι οι αυτονόητοι όροι ή σιωπηλά αποδεκτοί, με την έννοια ότι ακόμη και αν παραλείπονται, χαρακτηρίζονται τόσο μείζονος σημασίας, ώστε χωρίς αυτούς να καταστρατηγείται το θεμέλιο όλης της σύμβασης. Η ένταξη κάθε όρου σε μία εκ των ανωτέρω κατηγοριών, εξαρτάται από τη διατύπωση με την οποία περιγράφεται ο όρος, σε συνδυασμό με την ερμηνεία του συνόλου της σύμβασης και του εμπορικού της σκοπού. Οι κατηγορίες αυτές, δε θα μας απασχολήσουν στο πλαίσιο της εργασίας αυτής, βλ. *Scrutton*, ο.π. pp. 125 §7-002, *Wilson*, ο.π. pp. 348-350 §16.2.1.

¹¹⁶ Θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι ο αγγλικός όρος *condition*, κατ'ουσίαν έχει τη σημασία της υπόσχεσης ότι κάποιο μέρος θα εκπληρώσει, αυτό το οποίο υπόσχεται. Για το λόγο αυτόν διαθέτει και εξαιρετική σημασία στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων, καθώς το έτερο μέρος της σύμβασης, προσδοκά ακριβώς την εκπλήρωση αυτή. Παρόλα ταύτα, αν και το αγγλικό δίκαιο καθιστά σαφή τη σημασία του όρου αυτού, εντούτοις, δεν είναι απίθανο ο όρος να προσλαμβάνει και άλλες σημασίες και γι' αυτό πρέπει να ερμηνεύεται με προσοχή από τα δικαστήρια. *Time Charters*, ο.π. pp. 93.

δικαίωμα πλήρους αποζημίωσης για τις ζημιές που προκλήθηκαν ως αποτέλεσμα της παράβασης και του τερματισμού της σύμβασης¹¹⁷.

Πιο συγκεκριμένα, κατά την αγγλική θεωρία, ένας συμβατικός όρος χαρακτηρίζεται ως *condition* σε τέσσερις περιπτώσεις¹¹⁸:

- όταν υπάρχει ρητή αναφορά σε μία σύμβαση ότι συγκεκριμένος όρος θεωρείται ως *condition*.
- όταν ένας όρος εντάσσεται από τη νομολογία στην κατηγορία των *conditions*.
- όταν συνάγεται από τη διάρθρωση της σύμβασης ή από τις συνέπειες της παράβασης ενός όρου, ότι ο όρος αυτός υπέχει θέση *condition*. Η βασική συνέπεια σε περίπτωση παράβασης, η οποία και πρέπει να εκφράζεται ρητά στο συμβόλαιο, είναι η παροχή δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης από το ζημιωθέν μέρος και η αναζήτηση πλήρους αποζημίωσης.
- όταν από τη φύση της σύμβασης και τις συνέπειες που επήλθαν από ορισμένη παράβαση, συνάγεται ότι τα μέρη απέβλεψαν, ότι σε μια τέτοια έκβαση, ο ζημιωθείς δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση.

Ως *warranties*¹¹⁹, θεωρούνται οι ήσσονος σημασίας συμβατικές δεσμεύσεις, η παράβαση των οποίων δεν παρέχει στο αθώο μέρος το δικαίωμα να θεωρήσει τη σύμβαση ως καταγγελλείσα ή λυθείσα, αλλά επιτρέπει μόνο την αναζήτηση αποζημίωσης για τυχόν ζημία που υπέστη λόγω της παράβασης αυτής¹²⁰.

Επί σειρά ετών, τα αγγλικά δικαστήρια, ακολουθούσαν τον κανόνα να χαρακτηρίζουν *ab initio* (εξ αρχής) τους όρους των συμβάσεων ως *conditions* ή *warranties*. Δικαιολογητικός λόγος της κατεύθυνσης αυτής, ήταν κυρίως η εξασφάλιση βεβαιότητας στους συμβαλλόμενους, η οποία αποτελεί στοιχείο εξαιρετικής σημασίας ειδικά στις εμπορικές συμβάσεις, στις οποίες εντάσσεται και η χρονοαύλωση. Και αυτό διότι τα μέρη, με την κατάταξη των όρων σε μία εκ των δύο κατηγοριών, γνώριζαν εξ αρχής με ακρίβεια τα δικαιώματα και τις αξιώσεις τους σε περίπτωση κάθε παραβατικής συμπεριφοράς. Από την άλλη πλευρά όμως, η διασφάλιση της βεβαιότητας

¹¹⁷ *Time Charters*, ο.π. pp. 92, *Scrutton* ο.π. pp. 124 §7-001, *Anson's Law of Contracts*, ο.π. pp. 152, *Αντάπαση - Α. Αθανασίου*, ο.π. σελ. 518.

¹¹⁸ *J. Chitty, Chitty on Contracts, General Principles*, τόμος I, 31st Edition, 2012, *Sweet & Maxwell*, §12-039, όπου διατυπώνονται οι τέσσερις αυτές περιπτώσεις.

¹¹⁹ Στους όρους των *warranties*, κρίνεται ακόμα πιο σημαντική, από εκείνη των *conditions*, (βλ.υποσημείωση 116) η διευκρίνιση, ότι η έννοια του εν λόγω όρου διαφοροποιείται αρκετές φορές στο αγγλικό δίκαιο. Ειδικότερα, στις συμβάσεις τις σχετικές με την ασφάλιση, ο όρος χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια υπόσχεση σοβαρότατης αξίας για τα μέρη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η υποχρέωση αξιοπλοΐας, η οποία αναφέρεται ως *warranty of seaworthiness* στη θαλάσσια ασφάλιση ενώ στις συμβάσεις ναύλωσης δεν εντάσσεται πάντοτε στην παρούσα κατηγορία.

¹²⁰ *Time Charters*, ο.π. pp. 93, *Scrutton* ο.π. pp. 124-125 §7-001, *Anson's Law of Contracts*, ο.π. pp.152, *Αντάπαση - Α. Αθανασίου*, ο.π. σελ. 518.

αυτής, οδηγούσε πολλές φορές σε αποφάσεις όχι τόσο δίκαιες για αμφοτέρωτα τα μέρη μιας σύμβασης, καθώς η αντιμετώπιση ενός παραβιασθέντος όρου ως *condition*, επέφερε την επαχθή επίπτωση της ακύρωσης της σύμβασης, ακόμα και αν η εν λόγω παράβαση προκαλούσε ασήμαντες σε έκταση ζημιές¹²¹.

Ενόψει λοιπόν του προβληματισμού αυτού, το έτος 1962, προτάθηκε με αφορμή την υπόθεση *the Hongkong Fir*¹²², μία τρίτη ενδιάμεση κατηγορία, αυτή των *intermediate/innominate terms*¹²³, η οποία προσφέρει ένα πιο ευέλικτο κριτήριο για τον νομικό χαρακτηρισμό του εκάστοτε συμβατικού όρου.

Συγκεκριμένα, κατά την κρίση του δικαστηρίου που επιλήφθηκε της υπόθεσης αυτής, ως *intermediate* ή *innominate* χαρακτηρίζονται οι ενδιάμεσοι όροι, εκείνοι δηλαδή οι οποίοι εκ πρώτης όψεως δεν μπορούν να θεωρηθούν ούτε *conditions* ούτε *warranties*. Ως εκ τούτου, η σπουδαιότητα ενός τέτοιου όρου, θα κριθεί σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά, ανάλογα δηλαδή με τις συνέπειες της παράβασής του στο πλαίσιο της εκάστοτε σύμβασης. Έτσι, εάν η παράβαση ανάγεται στον δικαιολογητικό λόγο ή αλλιώς στον πυρήνα της σύμβασης (*the root of the contract*) με αποτέλεσμα να αποστερεί από τον ζημιωθέντα, ολόκληρη την ωφέλεια την οποία εδικαιούτο να προσδοκά από τη σύμβαση¹²⁴, τότε μόνο παρέχεται στο μέρος αυτό το δικαίωμα ακύρωσης της σύμβασης και συνεπώς ο εν λόγω όρος θα συνιστά *condition*¹²⁵.

Η συγκεκριμένη παράβαση, η οποία αποτελεί και την πιο σοβαρή μορφή συμβατικής παράβασης, ονομάζεται κατά την αγγλική ορολογία *repudiatory breach*¹²⁶.

¹²¹ *Anson's Law of Contracts*, ο.π. pp.153

¹²² *The Hongkong Fir* [1961] 1 Lloyd's Rep. 159, *The Hongkong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 (C.A.). Αντικείμενο της υπόθεσης αποτέλεσε ο συμβατικός όρος της αξιοπλοΐας, ο οποίος κατά την κρίση του δικαστηρίου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σε όλες τις περιπτώσεις ως *condition*, διότι η παράβασή του δεν επιφέρει πάντοτε μεγάλης έκτασης ζημιές και επομένως δεν θα πρέπει να παρέχει κατά κανόνα δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης. Την κρίση αυτή ακολούθησαν αργότερα και άλλα δικαστήρια, όπως στις υποθέσεις, *The Diana Prosperity* [1976] 2 Lloyd's Rep. 261, *Bunge v Tradax* [1981] 2 Lloyd's Rep. 1 κλπ.

¹²³ *Wilson*, ο.π. pp. 350 §16.2.2.

¹²⁴ "...when the breach of them allows the charterers to treat the charter as discharged depends on the nature and the consequences of the breach." (*The HongKong Fir*).

¹²⁵ Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 518, *Wilson*, ο.π. σελ. 15.

¹²⁶ Εκτός από αυτή τη μορφή παράβασης, τον τερματισμό της σύμβασης επιφέρει, κατά το αγγλικό δίκαιο και η παράβαση *renunciatory/anticipatory breach*, κατά την οποία το ένα μέρος, είτε δηλώνει ρητώς, ότι αρνείται να προβεί σε εκπλήρωση βασικής του υποχρέωσης είτε προκύπτει από την όλη συμπεριφορά του, ότι δεν θα εκπληρώσει την παροχή που οφείλει, πριν αυτή καταστεί ληξιπρόθεσμη. Ειδικά στις συμβάσεις ναύλωσης όμως, η μορφή αυτή παράβασης, κατά το αγγλικό δίκαιο, δεν παρέχει δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης (*The Madeleine* [1967] 2 Lloyd's Rep 224). Με άλλα λόγια, το ανυπαίτιο μέρος, δεν δύναται να τερματίσει τη σύμβαση, πριν παρέλθει η οριζόμενη μέρα εκπλήρωσης. Συνεπώς, στην περίπτωση μας, ο εκναυλωτής, δεν νομιμοποιείται να ασκήσει το δικαίωμα απόσυρσης, πριν παρέλθει η ορισμένη μέρα πληρωμής (*due date*), ακόμα και αν ο ναυλωτής δήλωσε ρητά, ότι δεν πρόκειται να καταβάλει τον οφειλόμενο ναύλο. βλ. *G. Treitel, Treitel on the Law of Contract*, Eleventh edition, 2003, Thomson Sweet & Maxwell. pp. 861, 789, *Wilson*, ο.π. pp. 351-353 §16.2.3. Τη μόνη εξαίρεση στον κανόνα αυτόν, αποτελεί η παράβαση *anticipatory repudiation*, όπου η άρνηση του ενός μέρους είναι επανειλημμένη και σε βαθμό που επηρεάζει το βασικό θεμέλιο της σύμβασης ("it is to fundamental breaches alone that the doctrine of anticipatory breach is applicable"-*Lord Diplock, The Afovos* [1983] 1 W.L.R. 195, pp. 203).

2.1.2 Ο χαρακτηρισμός της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου

Αρχικά, η υποχρέωση προς έγκαιρη καταβολή του ναύλου στις συμβάσεις χρονοναύλωσης, δεν κατατασσόταν συγκεκριμένα σε ορισμένη εκ των ανωτέρω κατηγοριών, καθώς δεν υπήρχε σχετική δικαστική απόφαση, η οποία να πραγματεύεται το εν λόγω θέμα και να καταλήγει στη σχετική κρίση¹²⁷. Συνεπώς δεν θα ήταν όρθρο εκ πρώτης όψεως, να χαρακτηριστεί η εν λόγω υποχρέωση ως *condition*. Εξάλλου με τα δεδομένα αυτά, δεν θα ήταν δυνατό να ενταχθεί και σε κάποια από τις τέσσερις περιπτώσεις, με βάσει τις οποίες αναφέραμε ανωτέρω, ότι μπορεί ένας συμβατικός όρος να θεωρηθεί ως τέτοιος¹²⁸.

Το ζήτημα λοιπόν της νομική φύσης της υποχρέωσης έγκαιρης πληρωμής των ναύλων, εξαιτίας ακριβώς της έλλειψης μιας οριστικής αντιμετώπισης, είχε αρχικά οδηγήσει τα αγγλικά δικαστήρια στη διατύπωση αμφιλεγόμενων κρίσεων, όταν καλούνταν να αξιολογήσουν αυτό προκειμένου να αποφανθούν για διαφορές, οι οποίες σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την καταβολή ναύλων επί χρονοναύλωσης.

Έτσι, υπάρχουν νομολογιακές κρίσεις, όπως λ.χ. η απόφαση *the Afonos*¹²⁹, στις οποίες υποστηρίχθηκε ότι ο όρος της έγκαιρης καταβολής του ναύλου, ορθό είναι να καταταχθεί, ως προς τη νομική του φύση, στους συμβατικούς όρους των *conditions*. Το κύριο και βασικό επιχείρημα, όλων των παρόμοιων αυτών αποφάσεων προς θεμελίωση της κρίσης αυτής, είναι το γεγονός ότι η σπουδαιότητα του “έγκαιρου” της εν λόγω πληρωμής, έχει ενσωματωθεί στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα με τη μορφή της ρήτρας απόσυρσης, η οποία κατά την άποψη αυτή, ισοδυναμεί με ρητή δήλωση των συμβαλλομένων ότι ο χρόνος πληρωμής ανάγεται σε θελιώδη όρο της σύμβασης.

Από την άλλη πλευρά, άλλα δικαστήρια υποστήριζαν αντίθετη άποψη, εξετάζοντας το θέμα από διαφορετική οπτική γωνία, καταλήγοντας ότι η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου, αποτελεί όρο *intermediate/innominate*. Βασικό επιχείρημα της μερίδας αυτής της νομολογίας αποτελούσε η παραδοχή, ότι είναι αναγκαία η εξέταση της βαρύτητας της εκάστοτε παράβασης και αναλόγως αυτής θα πρέπει να λαμβάνει χώρα και η τελική κατάταξη του όρου σε κάποια από τις κατηγορίες συμβατικών όρων. Η πιο γνωστή σχετική δικαστική κρίση, είναι εκείνη της υπόθεσης *the*

¹²⁷ Μόνο παρεμπιπτόντος (*obiter*) είχε κριθεί το ζήτημα αυτό, στο πλαίσιο ορισμένων υποθέσεων προς επίλυση άλλων ζητημάτων και συνεπώς οι κρίσεις αυτές δεν μπορούσαν να καταστούν δεσμευτικές.

¹²⁸ βλ. 2.1.1 του κεφαλαίου αυτού.

¹²⁹Εν προκειμένω, ο *Lord Diplock* αναφερόμενος στη ρήτρα απόσυρσης υποστήριξε ότι “...it goes on to provide expressly what the rights of the owners are to be in the event of such breach by the charterers of their primary obligation to make punctual payment of an instalment. The owners are to be at liberty to withdraw the vessel from the service of the charterers; in other words they are entitled to treat the breach when it occurs as a breach of condition...” (*The Afonos* [1983] 1 Lloyd’s Rep. 335, HL). Ομοίως κρίθηκε στις υποθέσεις *The Antaios* (No 2) [1984] Lloyd’s Rep. 235, *The Laconia* [1977] 1 Lloyd’s Rep. 315 κ.α.

*Brimnes*¹³⁰. Στην παρούσα υπόθεση, κατά την κρίση του δικαστή *Brandon J* επί του ζητήματος¹³¹, οι εκναυλωτές νομιμοποιούνταν να αποσύρουν το πλοίο και κατ'επέκταση να καταγγείλουν τη σύμβαση, για το λόγο ότι το δικαίωμα αυτό παρεχόταν συμβατικά, στη ρήτρα 5 του χρονοναυλοσυμφώνου NYPE και όχι επειδή η μη καταβολή του ναύλου εγκαίρως αποτελεί κατά γενική παραδοχή όρο *condition*¹³².

I. Ως όρος *condition* - η απόφαση *the Astra*¹³³

Ο προβληματισμός της νομικής φύσης της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου, αποτέλεσε για πρώτη φορά αντικείμενο ενδεδειγμένης εξέτασης, στην υπόθεση *the Astra*, όπου το δικαστήριο επιχείρησε να ανεύρει μια οριστική λύση επί του συγκεκριμένου θέματος. Κατά τα πραγματικά περιστατικά της εν λόγω υπόθεσης, την 6η Οκτωβρίου 2008, οι ναυλωτές, συνήψαν ναυλοσύμφωνο τύπου NYPE 1946 (αναθεωρημένο) για χρονοναύλωση πέντε ετών του πλοίου *Astra*. Κατά τη ρήτρα 5 του ναυλοσυμφώνου¹³⁴, η πληρωμή του ναύλου θα καταβαλλόταν προκαταβολικά (*in advance*), σε δόσεις κάθε 30 ημέρες. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην καταβολή κάποιας δόσης, οι εκναυλωτές θα είχαν δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου και καταγγελίας της σύμβασης.

Εν συνεχεία, λίγο μετά τη σύναψη της χρονοναύλωσης, το 2008, συνέβη η κατάρρευση της *Lehman Brothers*, η οποία προμήνυε την παγκόσμια οικονομική ύφεση που θα ακολουθούσε. Η κρίση αυτή, επέφερε την πτώση της αγοράς των ναύλων, με αποτέλεσμα το ποσό της κάθε συμφωνημένης δόσης (US\$28,600 *per day*) να είναι πλέον υπερβολικά υψηλό σε σχέση οικονομικά δεδομένα της εποχής. Εξαιτίας λοιπόν της δυσμενούς παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης, οι ναυλωτές αδυνατώντας να αποκομίζουν το κέρδος, το οποίο υπολόγιζαν ότι θα εισέπρατταν από την εκμετάλλευση του πλοίου, ζήτησαν μείωση του ναύλου από τους εκναυλωτές και απείλησαν ότι θα κηρύξουν πτώχευση σε περίπτωση που δεν ικανοποιηθεί το αίτημά τους. Τον Ιούλιο του 2009, οι εκναυλωτές συμφώνησαν στη μείωση του καταβαλλόμενου ναύλου για ένα έτος, καταρτίζοντας νέα συμφωνία ως προς το ποσό. Ωστόσο, η συμφωνία αυτή δεν ικανοποίησε του ναυλωτές, οι οποίοι εξακολουθούσαν να επιδιώκουν την επιπλέον μείωση του συμφωνημένου ποσού. Τον Ιούλιο

¹³⁰ *The Brimnes* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465.

¹³¹ "I have reached the conclusion that there is nothing in the clause 5 [of the NYPE] which shows clearly that the parties intended the obligation to pay hire punctually to be an essential term of a contract, as distinct from being a term, for breach of which an express right to withdraw was given."

¹³² Ομοίως κρίθηκε και στις υποθέσεις *The Kos* [2010] 1 Lloyd's Rep. 87: "The general view is ... that the failure to pay hire when it is due is a breach of an intermediate term, and not necessarily repudiatory and does not of itself entitle the owners to claim damages for loss of the resulting termination of the charter", *The Georgics C.* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7 C.A κ.α.

¹³³ *The Astra* [2013] 2 Lloyd's Rep. 69.

¹³⁴ βλ. και ανωτέρω §1.3.1 της εργασίας.

του 2010, ένα χρόνο μετά την πτώση των τιμών της αγοράς, τα μέρη συμφώνησαν νέα αναπροσαρμογή του ναύλου, στην οποία όμως οι ναυλωτές απέτυχαν, και πάλι, τελικώς να ανταποκριθούν.

Τελικώς, οι εκναυλωτές, έχοντας υποστεί εκτεταμένες ζημίες από την επαναλαμβανόμενη μη καταβολή των δόσεων των ναύλων, κίνησαν τις διαδικασίες προς διαιτησία κατά των αντισυμβαλλόμενων τους. Βασικό αίτημα αυτών, ήταν η αποζημίωσή τους για το διαφυγόν κέρδος που αντιστοιχούσε στο σύνολο των δόσεων των ναύλων για το εναπομείναν διάστημα της σύμβασης. Ως νομική βάση χρησιμοποίησαν το επιχείρημα, ότι η έγκαιρη καταβολή του ναύλου αποτελεί όρο *condition* του συμβολαίου και συνεπώς η παράβασή του, συνιστά καταγγελία της επίδικης σύμβασης η οποία συνοδεύεται από δικαίωμα πλήρους αποζημίωσης.

Το διαιτητικό δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό ότι η παραβίαση του έγκαιρου της πληρωμής παρέχει κατά κανόνα δικαίωμα πλήρους αποζημίωσης στους εκναυλωτές, με την αιτιολογία ότι κατά το ισχύον στη σύμβαση αγγλικό δίκαιο, η πληρωμή του ναύλου, δεν είχε χαρακτηριστεί επισήμως ως όρος *condition*¹³⁵.

Έπειτα, η διαιτητική απόφαση προσβλήθηκε στο Εμπορικό Δικαστήριο της Αγγλίας, όπου οι εκναυλωτές, ισχυρίστηκαν ότι η ανωτέρω κρίση του διαιτητικού δικαστηρίου είναι εσφαλμένη. Για πρώτη φορά λοιπόν ετέθη δικαστικά, ευθέως το ζήτημα του προσδιορισμού της νομικής φύσης της υποχρέωσης προς έγκαιρη πληρωμή των ναύλων επί χρονοναύλωσης. Στο πλαίσιο, λοιπόν, της δίκης αυτής, ο δικαστής *Flaux J* έκρινε, ότι η έγκαιρη καταβολή κάθε δόσης, όπως αυτή περιγράφεται στη ρήτρα 5 του ναυλοσυμφώνου NYPE, χαρακτηρίζεται ως *condition*, στηριζόμενος μεταξύ άλλων σε τρία βασικά επιχειρήματα¹³⁶, τα οποία παρατίθενται συνοπτικά στη συνέχεια.

Το πρώτο επιχείρημα, αναφέρεται στο δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου, όπως αυτό περιγράφεται στην προαναφερθείσα ρήτρα. Το εν λόγω δικαίωμα κατά την κρίση του δικαστή, επιτρέπει στον εκναυλωτή να καταγγείλει τη σύμβαση και παράλληλα, από τη διατύπωσή του, καθίσταται σαφές ότι ενεργοποιείται κάθε φορά που ορισμένη δόση δεν καταβάλλεται προκαταβολικά, κατά την συμβατικά οριζόμενη χρονική στιγμή. Η συμφωνία παροχής ενός τέτοιου δικαιώματος, αποτελεί κατά τον *Flaux J*, ισχυρή ένδειξη ότι τα μέρη προσδίδουν ιδιαίτερη σπουδαιότητα στον χρόνο καταβολής, ώστε τυχόν σχετική παράβαση επιδρά στο θεμέλιο της σύμβασης (*the root of the contract*), γεγονός που συμβαίνει στην κατηγορία των *conditions*.

¹³⁵ *The Astra*, §14, Lloyd's Rep. pp. 73

¹³⁶ *The Astra*, §109-118, Lloyd's Rep. pp. 95-97

Μάλιστα, προς επίρρωση της θέσης του αυτής, γίνεται μεταξύ άλλων επίκληση στην υπόθεση *Stocznia v Gearbulk*¹³⁷, στην κρίση του δικαστή *Moore-Bick LJ*¹³⁸. Κατά την κρίση αυτή, όταν τα μέρη μιας σύμβασης προβλέπουν, ότι για ορισμένη παράβαση παρέχεται η δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης, από αυτό και μόνο συνάγεται πως ο συγκεκριμένος όρος υπέχει θέση *condition*¹³⁹.

Το δεύτερο επιχείρημα, σχετίζεται με τον γενικό κανόνα για τη σπουδαιότητα του χρόνου στις εμπορικές συμβάσεις (*time of the essence*). Συγκεκριμένα, κατά το αγγλικό δίκαιο, όταν δεν ορίζεται αντίθετα, ο χρόνος στις εμπορικές συμβάσεις δεν θεωρείται σημαντικό στοιχείο (*time is not of the essence*)¹⁴⁰. Όταν όμως οι συμβαλλόμενοι συμφωνήσουν, ότι κάποια παροχή πρέπει να εκπληρωθεί σε ορισμένο χρόνο, τότε εκ των πραγμάτων συνάγεται, ότι ο χρόνος ανάγεται ως στοιχείο εξέχουσας σημασίας για τα μέρη¹⁴¹.

Εκτός αυτού, συνεχίζει, στην προκειμένη περίπτωση το ναυλοσύμφωνο στη ρήτρα 5, όριζε πως η καταβολή του ναύλου πρέπει να λαμβάνει χώρα, προκαταβολικά, σε ορισμένη μέρα. Περαιτέρω, η ρήτρα αυτή, συνδυαζόταν με τη ρήτρα 31 (*anti-technicality clause*)¹⁴², όπου οριζόταν ότι ενόψει μη εμπρόθεσμης καταβολής, ο ναυλωτής θα διαθέτει δύο επιπλέον εργάσιμες ημέρες, ώστε να θεραπεύσει την παράβασή του (*grace period*). Συνεπώς, κατά τον *Flaux J*, εφόσον υπάρχει μια ακόμα ειδική μνεία για το χρόνο, δεν μπορεί παρά να σημαίνει, ότι τα μέρη απέδωσαν σε αυτόν ιδιαίτερη αξία¹⁴³.

Επιπρόσθετα, κατά την ανάλυση του επιχειρήματος αυτού, το δικαστήριο, προέβη και σε μια σύγκριση της υπό εξέταση υπόθεσης με την παλαιότερη υπόθεση *the Brimnes*¹⁴⁴, στην οποία έγινε αναφορά προηγουμένως και όπου είχε κριθεί η αντίθετη άποψη ως ορθή, ότι δηλαδή ο χρόνος δεν μπορεί να θεωρηθεί σημαντικός για τα μέρη, ακόμα και αν ορίζεται ορισμένη μέρα

¹³⁷ *Stocznia Gdynia SA v Gearbulk Holdings Ltd* [2009] 1 Lloyd's Rep. 461 (C.A.).

¹³⁸ *The Astra*, §99, Lloyd's Rep. pp. 92

¹³⁹ "... Nonetheless, it does seem to me that the reasoning of Moore-Bick LJ is of some assistance, particularly because it makes clear that where the right to terminate for a particular breach indicates that, on the true construction of the contract in question, the breach goes to the root of contract, in other words the term is a condition or essential term, upon termination, the innocent party will be entitled to claim damages for loss of bargain."

¹⁴⁰ Έτσι αναφέρει και ο *Wilson*, ο.π. pp. 102.

¹⁴¹ Επιπλέον κάνει αναφορά, μεταξύ άλλων στις δικαστικές αποφάσεις: *The Tankexpress* ο.π. (1948) 82 Ll L Rep. 43, *The Mihaios Xilas* [1978] 2 Lloyd's Rep. 397, *United Scientific Holdings Ltd v Burnley Borough Council* [1978] AC 904 (HL), όπου κρίθηκε ότι ναι μεν ο χρόνος στις εμπορικές συμβάσεις δεν αποτελεί κατά κανόνα ουσιώδες στοιχείο χωρίς ρητή πρόβλεψη, στην προκειμένη περίπτωση όμως, από τη διατύπωση της ρήτρας πληρωμής προκύπτει ακριβώς ότι ο χρόνος για τα μέρη "*is of the essence*".

¹⁴² βλ. για ανάλυση της ρήτρας *anti-technicality*, 1.1.1 § III του Β' μέρους της εργασίας.

¹⁴³ Και πάλι, παρέπεμψε σε προηγούμενη νομολογία και συγκεκριμένα στην υπόθεση *Bunge v Tradax*, στα λόγια του *Lord Roskill*: "*the general rule in mercantile contracts, where there is a time provision requiring something to be done by a certain time or payment to be made by a certain time, is that time is considered of the essence*". *The Astra*, §110, Lloyd's Rep. pp. 95.

¹⁴⁴ βλ. και προηγούμενη παράγραφο 2.2 της εργασίας

εκπλήρωσης της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου. Επί της κρίσης αυτής, ο *Flaux J*, τόνισε ότι η διαφορά της με την εξεταζόμενη περίπτωση, εντοπίζεται ακριβώς στην ύπαρξη στη δεύτερη της *anti-technicality* ρήτρας, η οποία όταν συνυπάρχει σε ένα ναυλοσύμφωνο με την γενική ρήτρα πληρωμής των ναύλων, ενισχύει έτι περισσότερο την άποψη ότι τα μέρη θεωρούν τον χρόνο εξαιρετικής σπουδαιότητας στη μεταξύ τους σύμβαση¹⁴⁵.

Το τρίτο επιχείρημα του *Flaux J* προς υποστήριξη της θέσης του, αφορά στην εξασφάλιση βεβαιότητας στις εμπορικές συναλλαγές. Ειδικότερα, ο δικαστής αναφέρεται στη σημασία που αποδίδεται στη βεβαιότητα, η οποία είναι αναγκαίο να χαρακτηρίζει τις εμπορικές συμβάσεις. Και η βεβαιότητα αυτή, στην υπό εξέταση περίπτωση, εξασφαλίζεται μόνο εάν, σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης έγκαιρης καταβολής του εκάστοτε ποσού, ο εκναυλωτής, γνωρίζει με βεβαιότητα τα δικαιώματα που κατέχει.

Ειδικά για τις συμβάσεις χρονοναύλωσης, επισημαίνει, ότι η σπουδαιότητα της βεβαιότητας είναι ακόμα μεγαλύτερη όταν η παράβαση λαμβάνει χώρα σε περίοδο πτώσης της αγοράς των ναύλων, όπου οι ζημιές των εκναυλωτών είναι ιδιαίτερα εκτεταμένες. Όταν λοιπόν, η μη έγκαιρη πληρωμή του ναύλου, δεν θεωρείται *condition*, τότε δεν θα ήταν δυνατό να εξασφαλιστεί, ότι οι ζημιές αυτές θα καλυφθούν, δεδομένου ότι ο εκναυλωτής, στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να αποδείξει επιτυχώς, ότι η συγκεκριμένη παράβαση του ναυλωτή, καταστρατηγεί τον πυρήνα της σύμβασης (*repudiatory breach*), πράγμα δύσκολο και αβέβαιο. Μάλιστα, ενίσχυση της αβεβαιότητας αυτής, αποτελεί, κατά τον δικαστή, και η αναγκαστική παραμονή του εκναυλωτή στη σύμβαση, παρά τις παραβάσεις του αντισυμβαλλομένου του και η αναμονή του μέχρι τη διαπίστωση μιας σοβαρής αντισυμβατικής συμπεριφοράς, η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως *repudiatory breach (wait and see rule)*¹⁴⁶.

Μέσω λοιπόν, των επιχειρημάτων αυτών, η απόφαση *the Astra* αποτέλεσε την πρώτη εκτενή δικαστική κρίση, η οποία κατέληξε στην ένταξη του όρου της έγκαιρης καταβολής του ναύλου στην κατηγορία των *conditions*.

II. Ως όρος *intermediate/innominate* - η απόφαση *the Spar Shipping*¹⁴⁷

Δύο έτη αργότερα (2015), το ζήτημα σχετικά με τη νομική φύση της έγκαιρης καταβολής του ναύλου αποτέλεσε και πάλι αντικείμενο εξέτασης από τη νομολογία, στην υπόθεση *the Spar Shipping*, η οποία αυτή τη φορά έκρινε αντίθετα από την ανωτέρω αναλυθείσα υπόθεση *the Astra*.

¹⁴⁵ *The Astra*, §111, 113, 114 Lloyd's Rep. pp. 95-96.

¹⁴⁶ *The Astra*, §115-116 Lloyd's Rep. pp. 96.

¹⁴⁷ *The Spar Shipping* [2015] 2 Lloyd's Rep. 39.

Ειδικότερα, κατά τα γεγονότα της υπό εξέταση υπόθεσης, την 5η Μαρτίου 2010, η ενάγουσα πλοιοκτήτρια εταιρία *Spar Shipping*, συνήψε με την εναγόμενη εταιρία *Grand China Logistic Holding* τρεις συμβάσεις χρονοναύλωσης για τρία εκ των πλοίων της. Το χρονοναυλοσύμφωνο το οποίο χρησιμοποιήθηκε ήταν το πρότυπο NYPE 1993 (αναθεωρημένο). Η χρονοναύλωση για το πρώτο πλοίο ορίστηκε να έχει διάρκεια περίπου τρία έτη και οι άλλες δύο συμβάσεις περίπου πέντε έτη ενώ ο ναύλος ορίστηκε ότι θα καταβάλλεται προκαταβολικά σε δόσεις κάθε δεκαπέντε μέρες (*semi-monthly in advance*).

Το έτος 2011, η ναυλώτρια εταιρία καθυστερούσε επανειλημμένα να καταβάλει την κάθε οφειλόμενη δόση με αποτέλεσμα, τον Σεπτέμβριο του 2011 η εκναυλώτρια να αποσύρει τα υπό χρονοναύλωση πλοία της, δυνάμει της ρήτρας απόσυρσης και κατήγγειλε τις συμβάσεις. Εν συνεχεία, η πλοιοκτήτρια εταιρία κίνησε τη διαδικασία διαιτησίας, ζητώντας ως αποζημίωση α) τη ζημία που υπέστη από την απώλεια των ναύλων ως τη λύση των συμβάσεων και β) την απώλεια του κέρδους για το διάστημα από την απόσυρση του πλοίου έως τη συμβατική λήξη των χρονοναυλώσεων (διαφυγόν κέρδος). Η διαιτησία ωστόσο ανεστάλη, ενόψει της κήρυξης πτώχευσης της ναυλώτριας και τη θέση της σε εκκαθάριση.

Το 2015 λοιπόν, η παρούσα υπόθεση εισήχθη στο Εμπορικό Δικαστήριο της Βρετανίας, όπου μεταξύ άλλων, η εκναυλώτρια επικαλέστηκε τον ισχυρισμό ότι η νομική φύση της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου αποτελεί όρο *condition*¹⁴⁸.

Ο δικαστής *Popplewell J*, ο οποίος μεταξύ άλλων κλήθηκε να αποφασίσει επί του θέματος, ξεκίνησε από την παραδοχή ότι, η ύπαρξη της ρήτρας απόσυρσης στη σύμβαση δεν προσδίδει, κατά τη γνώμη του, στην πληρωμή ναύλου τη νομική φύση όρου *condition* και εξέφρασε ρητά την πεποίθηση ότι δεν κρίνει ορθό να ακολουθήσει την κρίση του *Flaux J*, επί της απόφασης *the Astra*¹⁴⁹. Παρατίθενται συνοπτικά τα βασικότερα από τα επιχειρήματα που εξέθεσε.

Ως πρώτο επιχείρημα έθεσε το γεγονός, ότι εάν η υποχρέωση έγκαιρης πληρωμής του ναύλου αποτελούσε όρο *condition*, τότε δεν θα ήταν αναγκαίο να συμπεριληφθεί από τα μέρη στο ναυλοσύμφωνο η ρήτρα απόσυρσης, η οποία κατ'ουσία σημαίνει καταγγελία της σύμβασης. Αντιθέτως, ο ζημιωθείς εκναυλωτής, θα νομιμοποιείτο αυτοδικαίως να προβεί σε λύση της σύμβασης και αναζήτηση πλήρους αποζημίωσης, με μόνη την παραβίαση του όρου της έγκαιρης πληρωμής, καθώς η παράβαση ενός όρου που αναγνωρίζεται ως *condition* παρέχει αυτομάτως δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, χωρίς να απαιτείται αυτό να ορίζεται συμβατικά¹⁵⁰.

¹⁴⁸ *The Spar Shipping* [2015], §194-207, Lloyd's Rep. pp. 451-453.

¹⁴⁹ *The Spar Shipping* [2015] §207, Lloyd's Rep. pp. 453.

¹⁵⁰ *The Spar Shipping* [2015] §195, Lloyd's Rep. 451.

Κάτι τέτοιο ωστόσο στο εξεταζόμενο ζήτημα δεν συμβαίνει, διότι ο εκναυλωτής διαθέτει δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης δυνάμει της ρήτρα απόσυρσης, ελλείψει της οποίας το παρόν δικαίωμα δεν υφίσταται. Ως εκ τούτου, η ρήτρα απόσυρσης αποτελεί απλώς ένα συμβατικό δικαίωμα του πλοιοκτήτη¹⁵¹.

Το δεύτερο επιχείρημα, εστιάζει στη σημασία του χρόνου (*time of the essence*), από σκοπιά όμως διαφορετική από εκείνη του δικαστή *Flaux J.* Συγκεκριμένα, στην παρούσα υπόθεση, ο *Popplewell J* υποστήριξε, ότι προκειμένου να θεωρηθεί ο χρόνος σημαντικός για τα μέρη είναι αναγκαίο να συμπεριλαμβάνεται στη σύμβαση σαφής λεκτική αναφορά ως προς αυτό. Εάν δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη, τότε οποιοσδήποτε όρος περιγράφει απλώς το χρόνο εκπλήρωσης μιας παροχής δεν θεωρείται από μόνο το γεγονός αυτό, ότι ο χρόνος κρίνεται ως ουσιώδους σημασίας για τα μέρη και συνεπώς, δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αυθαίρετα ο εν λόγω όρος ως *condition*¹⁵².

Εν συνεχεία, ο δικαστής τόνισε ότι η αντιμετώπιση του όρου της έγκαιρης πληρωμής ως *condition*, σε πολλές περιπτώσεις καθίσταται βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε παράλογα και καθόλου δίκαια αποτελέσματα για τον ναυλωτή. Έτσι, επισημαίνει ότι είναι αδιανόητο να επιτρέπεται στον εκναυλωτή να ακυρώνει συμβάσεις χρονοναύλωσης πολλών ετών, όπως οι επίδικες, για κάθε είδους καθυστέρηση στην καταβολή των δόσεων, ακόμα και για καθυστερήσεις λίγων λεπτών¹⁵³. Είναι προφανές, ότι στις περιπτώσεις αυτές, η ανισομέρεια στις επιπτώσεις που υφίστανται τα μέρη είναι εξαιρετικά αισθητή και δυσανάλογη.

Ειδικότερα εξηγεί, ότι ως μη έγκαιρη καταβολή μιας δόσης του ναύλου θεωρείται τυπικά τόσο μια καθυστέρηση λίγων λεπτών όσο και λίγων ημερών. Είναι σαφές, ότι στην πρώτη περίπτωση, είναι μεγάλη η πιθανότητα να μην προκληθούν ζημιές στον εκναυλωτή ή εάν προκληθούν, αυτές να είναι ασήμαντες. Αντιθέτως, στη δεύτερη περίπτωση, μια καθυστέρηση πολλών ημερών, θα μπορούσε να προκαλέσει εκτεταμένες ζημιές. Το επιχείρημα αυτό είναι και το σπουδαιότερο κατά τη γνώμη μας, καθώς αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό την κατηγορία των *intermediate/innominate terms*, η παράβαση των οποίων επιφέρει αποτελέσματα ανάλογα με την έκταση των προκληθεισών ζημιών και αντανakλά τα άνισα αποτελέσματα που συνεπάγεται για τα μέρη ο χαρακτηρισμός της έγκαιρης πληρωμής ως *condition*. Παράλληλα, ο δικαστής αναφέρθηκε σε προγενέστερες αποφάσεις¹⁵⁴, οι οποίες υποστήριξαν την αντίθετη με εκείνον γνώμη και έκρινε

¹⁵¹ Ο *Popplewell J*, στο σημείο αυτό αναφέρει, ότι συντάσσεται με την απόφαση *the Brimnes*, το σκεπτικό της οποίας επικροτεί, σε αντίθεση με την απόφαση *the Astra* καθώς και την απόφαση *the Afonos*.

¹⁵² *The Spar Shipping* [2015] §196, Lloyd's Rep. 451.

¹⁵³ *The Spar Shipping* [2015] §197-198, Lloyd's Rep. 451- 452.

¹⁵⁴ Όπως οι *the Laconia* [1977] 1 Lloyd's Rep. 315, *the Mihaios Xilas* [1979] 2 Lloyd's Rep. 303 κ.α.

ότι οι παραδοχές τους βασίζονται σε συλλογισμούς ευνοϊκότερους για τους εκναυλωτές, γεγονός μη αποδεκτό και άδικο κατά την κρίση του.

Τέλος, όσον αφορά στην αβεβαιότητα, η οποία, κατά τον *Flaux J* διαπνέει μια εμπορική σύμβαση όταν δεν υπάρχει σαφής γνώση των δικαιωμάτων των μερών εξ αρχής, κατά τον *Popplewell J*, η αβεβαιότητα αυτή αποτελεί χαρακτηριστικό και αναπόφευκτο γνώρισμα των εμπορικών συμβάσεων εν γένει και συνεπώς και των συμβάσεων ναύλωσης. Ειδικότερα, οι συμβάσεις με επιχειρηματικό αντικείμενο, είναι εκ φύσεως αβέβαιες και η ομαλή εξέλιξή τους στο μέλλον, είναι αδύνατο να θεωρηθεί εξασφαλισμένη. Μάλιστα, ο δικαστής ανέφερε χαρακτηριστικά, ότι, ακριβώς για το λόγο αυτόν, η κατηγορία των όρων *innominate/intermediate*, εμφανίζεται σε μεγάλο βαθμό στις συμβάσεις εμπορικού περιεχομένου και ειδικά στις χρονοναυλώσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την αξιοπλοΐα, η οποία είναι και από τους σημαντικότερους όρους των συμβάσεων ναύλωσης (*seaworthiness*)¹⁵⁵.

Μέσω των ανωτέρω επιχειρημάτων, ο *Popplewell J* αντέκρουσε, τα επιχειρήματα του *Flaux J* και την απόφαση *the Astra*. Υπό την κρίση του λοιπόν, ότι η έγκαιρη καταβολή του ναύλου δεν αποτελεί όρο *condition*, η εκναυλώτρια εταιρία στην προκειμένη περίπτωση, δικαιούται αποζημίωση για το διαφυγόν κέρδος, ήτοι το σύνολο των ναύλων για το χρόνο που αντιστοιχεί στο μη εκτελεσθέν διάστημα της σύμβασης, μόνον αν αποδείξει, ότι η συμπεριφορά της ναυλώτριας συνιστά παράβαση της μορφής *repudiatory breach*.

Στο πλαίσιο της αποδοχής αυτής, εξετάστηκε το ζήτημα της οριοθέτησης της σοβαρής παράβασης στην επίδικη περίπτωση και το κατά πόσο η συνεχής άρνηση της ναυλώτριας να καταβάλει τις δόσεις που οφείλει, μπορεί να θεωρηθεί ως αντισυμβατική συμπεριφορά, που αποστερεί πλήρως από την πλοιοκτήτρια το όφελος της σύμβασης (*renunciation*)¹⁵⁶. Το δικαστήριο, έκρινε ότι η συνεχής μη έγκαιρη καταβολή των ναύλων και η συνεχής επιδίωξη της ναυλώτριας αναπροσαρμογής του συμφωνημένου ποσού, αναιρεί τον προκαταβολικό χαρακτήρα των πληρωμών, τον οποίο συμφώνησαν τα μέρη στη σύμβαση και δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς τη φερεγγυότητα της τελευταίας για την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών της στο μέλλον. Επομένως στην επίδικη περίπτωση, η ανωτέρω επίμονη αρνητική στάση, στοιχειοθετεί παράβαση που μεταβάλλει ριζικά το χαρακτήρα της σύμβασης¹⁵⁷.

¹⁵⁵ *The Spar Shipping* [2015] §199-200, Lloyd's Rep. 452

¹⁵⁶ Άρνηση εκπλήρωσης υποχρεώσεων σε βαθμό βαριάς παράβασης που θίγει τον πυρήνα της σύμβασης (*renunciatory repudiation*), βλ. και υποσ. 126.

¹⁵⁷ *The Spar Shipping* [2015] §208-215, Lloyd's Rep. 453- 455: "... in substance the position is that throughout the whole of the charter the charterer is getting the services on credit, without paying interest, when the bargain is that owners should be funded in advance".

Τέλος, αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθεί, ότι η απόφαση αυτή επικυρώθηκε από το δικαστήριο του Εφετείου, όπου οδηγήθηκε αργότερα η υπόθεση¹⁵⁸. Μάλιστα, ομόφωνα έγιναν δεκτά όλα τα επιχειρήματα της πρωτόδικης απόφασης, ενισχύοντας ακόμα περισσότερο την άποψη, ότι η έγκαιρη καταβολή του ναύλου ορθότερο είναι να καταταχθεί στην κατηγορία των *innominate/intermediate terms*.

Συνοπτικά, αναφέρουμε ότι ο δικαστής *Gross LJ*, ο οποίος μεταξύ άλλων κλήθηκε να εξετάσει την παρούσα έφεση, τόνισε και πάλι το γεγονός ότι χωρίς τη ρήτρα απόσυρσης δεν έχει δυνατότητα ο εκναυλωτής να καταγγείλει τη σύμβαση. Επίσης, ότι η βεβαιότητα στις εμπορικές συμβάσεις, μπορεί να κρίνεται σημαντική αλλά η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων και των δύο μερών θεωρείται σαφώς σημαντικότερη, όταν η παράβαση του ναυλωτή γεννά περιορισμένης έκτασης ζημιές στον εκναυλωτή¹⁵⁹. Ακόμα, συμφώνησε στην μη αντιμετώπιση του χρόνου ως σημαντικού στοιχείου για τους συμβαλλόμενους, χωρίς ρητή στη σύμβαση σχετική πρόβλεψη και παρέπεμψε σε προηγούμενη σχετική νομολογία¹⁶⁰, όπως το πρωτόδικο δικαστήριο.

Εκτός από την επικύρωση των εκτιθέντων στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο επιχειρημάτων, στο Εφετείο, έγινε αναφορά και σε συγγράμματα και άρθρα γνωστών συγγραφέων του αγγλικού ναυτικού δικαίου, οι οποίοι υποστηρίζουν την ίδια άποψη και μάλιστα παρά την δημοσίευση της απόφασης *the Astra*. Ειδικότερα, οι συγγραφείς των βιβλίων *Time Charters (7th edition)*¹⁶¹ και *Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading (23rd edition)*¹⁶², εξέφρασαν στις μελέτες τους ευθέως, ότι ορθότερο είναι να αντιμετωπιστεί ο όρος της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου ως όρος *intermediate/innominate*, ώστε οι συνέπειες της παράβασης να εξαρτώνται αποκλειστικώς από τη βαρύτητα της εκάστοτε καθυστέρησης. Ομοίως, η ίδια άποψη έγινε δεκτή και από τον καθηγητή *Edwin Peel*, του οποίου η δημοσίευση στηρίχθηκε στα προαναφερθέντα επιχειρήματα¹⁶³.

¹⁵⁸ *The Spar Shipping* [2016] Lloyd's Rep. 447, § 32-65, pp. 454-460.

¹⁵⁹ *The Spar Shipping* [2016] Lloyd's Rep. 447, § 73-78, pp. 462-463.

¹⁶⁰ Συγκεκριμένα στις αποφάσεις *Bunge Corporation v Tradax Export SA* [1980] 1 Lloyd's Rep. 294 (HL), *The Brimnes* [1972] 2 Lloyd's Rep. 465, *The Hong Kong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 κλπ.

¹⁶¹ *The Spar Shipping* [2016], § 39(i), Lloyd's Rep. pp. 455. Πιο συγκεκριμένα κατά τη διατύπωση των συγγραφέων "...it is not necessary to treat the ordinary payment of hire and withdrawal clause in a time charter as a condition, in the strict sense, so as to entitle the owners to recover damages for loss of the charter upon any breach, however slight, [...] It is considered that damages for loss of the charter should be recoverable only in cases where the failure to pay hire by the due date can be shown to be repudiatory ...". Αξίζει να σημειωθεί, ότι η εν λόγω μελέτη γράφτηκε πριν την έκδοση της απόφασης *the Spar Shipping* και μετά την απόφαση *The Astra*.

¹⁶² *The Spar Shipping* [2016], § 39(ii), Lloyd's Rep. pp. 455. "There are conflicting decisions as to whether or not the obligation to pay hire is a condition of the charterparty, such that any failure to do so will amount to a repudiation permitting the owner to claim damages as well as to withdraw. It is however always open to the parties specifically to provide that timely payment of hire is a condition of the charterparty." και "... we would respectfully suggest that the analysis of *Popplewell J* is to be preferred and that the obligation to pay hire is not a condition" (§17-023, υποσ.92).

¹⁶³ *The Spar Shipping* [2016], § 39(iv), Lloyd's Rep. pp. 455. Πρόκειται για το *Case Note* με τίτλο "*Withdrawal for late payment of hire under a charterparty*".

Τέλος, το Εφετειακό δικαστήριο, αναφέρθηκε και στη νεότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου NYPE, του έτους 2015, η οποία δημοσιεύτηκε μετά την έκδοση της απόφασης *the Astra* αλλά πριν την κρίση του πρωτόδικης απόφασης επί της υπόθεσης *the Spar Shipping*. Συγκεκριμένα, προέβη σε μια αντιπαραβολή της έκδοσης αυτής, με την παλαιότερη μορφή του ναυλοσυμφώνου NYPE, το οποίο χρησιμοποιήθηκε στις επίδικες συμβάσεις. Στο ναυλοσύμφωνο λοιπόν του έτους 2015, προστέθηκε στο λεκτικό της ρήτρας 11¹⁶⁴, η δυνατότητα των εκναυλωτών να αποζημιωθούν για το διαφυγόν κέρδος των ναύλων που στερήθηκαν για το μη εκτελεσθέν διάστημα της χρονοναύλωσης¹⁶⁵. Το γεγονός λοιπόν, ότι οι συντάκτες του νεότερου αυτού ναυλοσυμφώνου, προς συμμόρφωση στην απόφαση *the Astra*, συμπεριέλαβαν έναν τέτοιο όρο στη σχετική ρήτρα, σημαίνει ότι στις προηγούμενες εκδόσεις δεν υπήρχε η δυνατότητα αυτή. Συνεπώς, χωρίς ρητή πρόβλεψη, το ποσό της αποζημίωσης δεν πρέπει να περιλαμβάνει αυτομάτως το διαφυγόν κέρδος.

2.2 Ελληνικό δίκαιο

Η υποχρέωση προς πληρωμή του ναύλου, δεν παύει να είναι και από τη σκοπιά του ελληνικού δικαίου, η σημαντικότερη υποχρέωση του ναυλωτή στις συμβάσεις ναύλωσης¹⁶⁶. Για την ένταξη του όρου της έγκαιρης πληρωμής στην ελληνική έννομη τάξη, θα πρέπει να εξεταστούν οι διατάξεις του κοινού δικαίου, δεδομένης της έλλειψης ειδικής ρύθμισης του συγκεκριμένου θέματος από τον ΚΙΝΔ.

2.2.1 Η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου ως παροχή ακριβόχρονης εκτέλεσης

Κατά τη διάταξη του άρθρου 401 ΑΚ, ακριβόχρονη¹⁶⁷ σύμβαση, υπάρχει όταν τα μέρη όρισαν ότι η παροχή πρέπει να εκπληρωθεί αποκλειστικά σε ορισμένο χρόνο ή αποκλειστικά εντός ορισμένης προθεσμίας. Στις περιπτώσεις αυτές, ο χρόνος έχει αναχθεί από τα μέρη ως ουσιώδες στοιχείο της παροχής¹⁶⁸, ώστε η καθυστέρηση εκπλήρωσης να μην εξομοιώνεται πλέον με εκπλήρωση¹⁶⁹. Συνεπώς, όπως και στο αγγλικό δίκαιο, έτσι και στο ελληνικό, κατά γενικό κανόνα,

¹⁶⁴ 11c-ii: “Failure by the charterers to pay hire ... Owners may have against the charterers ... to damages, if they withdraw the vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.”.

¹⁶⁵ *The Spar Shipping* [2016], § 39(v), Lloyd’s Rep. pp. 455-456.

¹⁶⁶ 149επ. ΚΙΝΔ.

¹⁶⁷ Περαιτέρω, η σύμβαση ακριβόχρονης εκτέλεσης διακρίνεται σε γνήσια και μη γνήσια. Στην πρώτη κατηγορία, στην οποία αναφέρεται και το άρθρο 401 ΑΚ, η καθυστέρηση στην εκπλήρωση της παροχής, είναι δυνατή και χρήσιμη για τον δανειστή, έχει όμως συμφωνηθεί ότι αυτή δεν μπορεί να αποτελέσει εκπλήρωση. Στη δεύτερη περίπτωση, η παροχή όταν εκπληρωθεί μετά το ορισθέν χρονικό σημείο, θεωρείται πλέον άχρηστη για τον δανειστή και δεν εφαρμόζεται το άρθρο 401 ΑΚ, αλλά οι ειδικές διατάξεις περί αδυναμίας παροχής (335επ. ΑΚ, 362επ. ΑΚ), βλ. και ΑΠ 1636/2018.

¹⁶⁸ Πρόκειται για διάταξη ενδοτικού δικαίου, αναλυτικότερα βλ. Β. Βαθρακοκόλη, Ερμηνεία - Νομολογία Αστικού Κώδικα (κατ’ άρθρο) Τόμος Β’, Γενικό Ενοχικό, άρθρα 287-495, εκδόσεις Σάκκουλα, 2003, σελ.415-416.

¹⁶⁹ *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ. 683.

ο χρόνος δεν αποτελεί ουσιώδες στοιχείο των συμβάσεων και συνεπώς εάν τα μέρη επιθυμούν να προσδώσουν αξία σε αυτόν, θα πρέπει να το ορίσουν ρητά στη μεταξύ τους σύμβαση.

Όσον αφορά στη σύμβαση ναύλωσης, αυτή έχει χαρακτηριστεί ως σύμβαση σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης¹⁷⁰. Ωστόσο, ο χαρακτηρισμός αυτός, αφορά στην παροχή του εκναυλωτή, ήτοι την παράδοση του πλοίου κατά τη συμφωνημένη ημέρα, ειδάλλως ο ναυλωτής διαθέτει συμβατικό δικαίωμα υπαναχώρησης μέσω της ρήτρας ακύρωσης των ναυλοσυμφώνων (*cancelling clause*)¹⁷¹.

Ως προς τη βασική παροχή του ναυλωτή, όμως, η οποία συνίσταται στην πληρωμή των καθορισμένων δόσεων του ναύλου, δεν συμβαίνει το ίδιο. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη του δικαιώματος απόσυρσης, εντός της ρήτρας πληρωμής των ναυλοσυμφώνων, αν και παρέχει δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, εντούτοις δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια ρήτρα ακύρωσης της σύμβασης, όπως η ανωτέρω *cancelling clause*. Και αυτό, διότι στην πραγματικότητα, το δικαίωμα απόσυρσης, αποτελεί στην ουσία του ένα μέσο άμυνας, έναντι της παράβασης μιας βασικής υποχρέωσης, εν προκειμένω της μη καταβολής του εκάστοτε ποσού στον συμφωνημένο χρόνο. Αντιθέτως, η ρήτρα ακύρωσης δεν αναφέρεται κατ' ουσίαν σε μέσο θεραπείας μιας παράβασης αλλά παρέχει δικαίωμα υπαναχώρησης πριν την έναρξη της σύμβασης¹⁷².

Επιπλέον, και η ελληνική νομολογία εμφανίζεται αυστηρή ως προς την αποδοχή της εφαρμογής του άρθρου 401 ΑΚ σε συμφωνίες που σχετίζονται με το χρόνο εκπλήρωσης μιας παροχής. Ειδικότερα, απαιτεί να ορίζεται με συγκεκριμένες εκφράσεις, οι οποίες δηλώνουν ρητώς την επιθυμία των μερών να ανάγουν το χρόνο σε σπουδαίο στοιχείο της μεταξύ τους σύμβασης, όπως επίσης και τη συμπερίληψη ειδικής ξεχωριστής συμφωνίας στο συμβόλαιο, όπου θα εξειδικεύεται το συμφέρον του δανειστή, στην εκπλήρωση της παροχής εντός του συμφωνημένου χρόνου¹⁷³. Επομένως, η απλή αναφορά, ότι ορισμένη παροχή πρέπει να εκπληρωθεί σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή, όπως συμβαίνει στη ρήτρα πληρωμής των ναυλοσυμφώνων, δεν αρκεί, ώστε να χαρακτηριστεί η εν λόγω παροχή ως ακριβόχρονη, κατά το 401 ΑΚ, παρά το γεγονός ότι καταδεικνύει την επιθυμία των μερών για εκπλήρωση της παροχής σε ορισμένο χρόνο.

Η μη εφαρμογή λοιπόν του άρθρου 401 ΑΚ, επί της υποχρέωσης έγκαιρης πληρωμής του ναύλου, συνεπάγεται την αντιμετώπιση αυτής, ως απλής ενοχής, της οποίας η εκπλήρωση καθυστερεί. Συνεπώς κατά τις διατάξεις του ΑΚ, η εν λόγω καθυστέρηση θα συνιστά υπερημερία

¹⁷⁰ Ι. Κοροτζή, ο.π. σελ. 385-386, βλ. και ΑΠ 593/1977.

¹⁷¹ Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π. σελ. 248.

¹⁷² P. Todd, ο.π. pp. 181 §12.1.2.

¹⁷³ ΑΠ 1636/2018.

οφειλέτη. Σημειωτέον ότι, στην υπό κρίση περίπτωση της καταβολής του ναύλου, εφόσον πρόκειται περί χρηματικής παροχής, γίνεται λόγος περί υπερημερίας και όχι περί αδυναμίας παροχής. Και τούτο, διότι η ταμειακή δυσχέρεια του οφειλέτη (ναυλωτή), ήτοι η έλλειψη διαθέσιμου ρευστού χρήματος ή η πτώχευση αυτού δεν αποτελούν γεγονότα που από μόνα τους αποκλείουν το πταίσμα του. Ειδικότερα στην περίπτωση της καθυστέρησης στην καταβολή χρηματικής οφειλής, λόγω π.χ ταμειακής στενότητας του οφειλέτη, τεκμαίρεται το πταίσμα του τελευταίου, δεδομένου ότι κάθε επιμελής οφειλέτης, φροντίζει να διαχειρίζεται τα οικονομικά αποθέματά του έτσι ώστε να είναι συνεπής με τις οικονομικές υποχρεώσεις του¹⁷⁴.

2.2.2 Υπερημερία οφειλέτη

Ουσιώδες εννοιολογικό στοιχείο της υπερημερίας αποτελεί η καθυστέρηση στην εκπλήρωση της παροχής¹⁷⁵. Ο ναυλωτής λοιπόν, περιέρχεται σε υπερημερία οφειλέτη, όταν παρέλθει η οριζόμενη στο ναυλοσύμφωνο ημέρα και ο ίδιος, δεν κατέβαλε το εκάστοτε οφειλόμενο ποσό. Η εν λόγω ημέρα, χαρακτηρίζεται ως δήλη κατά το άρθρο 341 ΑΚ, το οποίο ορίζει ότι, όταν για την εκπλήρωση ορισμένης παροχής, έχει συμφωνηθεί συγκεκριμένη ημέρα (δήλη), τότε ο οφειλέτης καθίσταται υπερήμερος με μόνη της παρέλευση της ημέρας αυτής¹⁷⁶.

Επιπλέον, εφόσον ο οφειλόμενος ναύλος καταβληθεί, έστω και εκπρόθεσμα, ή καταβληθεί μειωμένος χωρίς νόμιμο λόγο, τότε γίνεται λόγος κατ'ουσίαν για μη προσήκουσα¹⁷⁷, ήτοι ελαττωματική εκπλήρωση της κύριας παροχής. Νομοθετικό έρεισμα της μη προσήκουσας εκπλήρωσης της παροχής, δεδομένης της έλλειψης ειδικής διάταξης, αποτελεί το άρθρο 330 ΑΚ¹⁷⁸, καθώς και η αναλογική εφαρμογή, και πάλι, των διατάξεων περί υπερημερίας οφειλέτη. Ειδικότερα στην περίπτωση της αποπληρωμής μέρους και όχι όλου του ποσού ορισμένης δόσης, ο οφειλέτης-ναυλωτής περιέρχεται σε μερική υπερημερία.

Καθώς οι συνέπειες της υπερημερίας, θα αναλυθούν εκτενώς στο δεύτερο μέρος της εργασίας¹⁷⁹, το οποίο είναι αφιερωμένο στις επιπτώσεις της παράβασης της έγκαιρης καταβολής

¹⁷⁴ Μ. Σταθόπουλου, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4η Έκδοση, 2004, Εκδόσεις Σάκκουλα σελ. 1084-1085. βλ. Μ. Σταθόπουλου (2018) ο.π. σελ. 1284 και επίσης Απ. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, 2η Έκδοση, 2015, Δίκαιο και Οικονομία, Π. Ν. Σάκκουλα, σελ. 280-281, όπου αναφέρεται α) η άποψη ότι η οικονομική αδυναμία θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην έννοια της αδυναμίας παροχής, χάριν πληρέστερης προστασίας του ανυπαίτιου οφειλέτη και β) η άποψη ότι η αδυναμία παροχής είναι και πρέπει να παραμείνει ως έννοια στενή και αυστηρή, ώστε να συμπεριλαμβάνει μόνο τη φυσική και τη νομική αδυναμία.

¹⁷⁵ Απ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 290-294.

¹⁷⁶ Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 442.

¹⁷⁷ Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 454-455.

¹⁷⁸ Σύμφωνα με το άρθρο αυτό ο οφειλέτης, ενέχεται, αν δεν ορίστηκε κάτι άλλο για κάθε αθέτηση της υποχρέωσής του από δόλο ή αμέλεια, δική του ή των νομίμων αντιπροσώπων του.

¹⁷⁹ βλ. Β' Μέρος, κεφ. ΙΙ §2.2 της εργασίας.

του οφειλόμενου ναύλου, αναφέρουμε στο σημείο αυτό, μόνον το γεγονός ότι ο εκναυλωτής (δανειστής), στο πλαίσιο της υπερημερίας του ναυλωτή, διαθέτει δικαίωμα καταγγελίας και κατ'έκταση λύσης της σύμβασης χρονοναύλωσης. Μάλιστα εφόσον το δικαίωμα αυτό παρέχεται εκ του άρθρου 383 ΑΚ, δεν αποκλείει και την επιδίκαση εύλογης (μειωμένης) αποζημίωσης, το ύψος της οποίας καθορίζεται κατά τις περιστάσεις, δυνάμει του άρθρου 387 ΑΚ¹⁸⁰.

2.3 Συμπεράσματα - Κριτική

Κατόπιν των ανωτέρω αναλύσεων, καθίσταται εύλογα αντιληπτό, ότι το ζήτημα της νομικής φύσης της έγκαιρης καταβολής του ναύλου επί σύμβασης χρονοναύλωσης, έχει απασχολήσει έντονα την αγγλική νομολογία, η οποία εμφανίζεται όπως είδαμε διχασμένη.

Η έκταση, ωστόσο, της διχογνωμίας αυτής, κρίνεται εν μέρει δικαιολογημένη, καθώς ανάλογα με τον νομικό χαρακτηρισμό της εν λόγω έγκαιρης πληρωμής, θα εξαρτηθούν και οι έννομες συνέπειες της σχετικής παράβασης. Πρακτικά αυτό σημαίνει, όπως αναλύθηκε ήδη στο οικείο σημείο¹⁸¹, ότι εάν η έγκαιρη καταβολή του ναύλου χαρακτηριστεί ως *condition*, τότε η παράβαση αυτής, επιτρέπει στον εκναυλωτή, να καταγγείλει τη σύμβαση και να διεκδικήσει αποζημίωση όχι μόνο για τη ζημία, την οποία υπέστη από την συγκεκριμένη καθυστέρηση πληρωμής αλλά και για το διαφυγόν κέρδος που αντιστοιχεί στο σύνολο των ναύλων για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα, ως τη συμβατική λήξη του χρονοναυλοσυμφώνου. Και αυτό διότι, όπως είδαμε, οι θεμελιώδεις όροι (*conditions*) των συμβάσεων του αγγλικού δικαίου χαρακτηρίζονται ως όροι εξαιρετικής σημασίας.

Η άποψη αυτή, θέτει σε ιδιαίτερος ευνοϊκή θέση τους εκναυλωτές, καθώς παρέχει σε αυτούς το δικαίωμα να καταγγείλουν μια χρονοναύλωση πολλών ετών ακόμα και για μια καθυστέρηση λίγων λεπτών στην καταβολή μιας δόσης. Το ευνοϊκό της θέσης τους μάλιστα εντείνεται, όταν η καθυστέρηση δεν οφείλεται σε πταίσμα ή αδράνεια του ίδιου του ναυλωτή, αλλά πιθανόν να οφείλεται στις τραπεζικές διαδικασίες, όπως εκτενώς αναλύσαμε ανωτέρω¹⁸². Τη θέση αυτή υιοθέτησε, όπως είδαμε, το δικαστήριο στην υπόθεση *the Astra*, στηριζόμενο στην προεκτεθείσα επιχειρηματολογία¹⁸³.

Εν συνεχεία, η αντίθετη άποψη, την οποία υποστήριξε το δικαστήριο στην υπόθεση *the Spar Shipping*, τόσο πρωτοδίκως όσο και στην κατ'έφεση δίκη, χαρακτηρίζει την έγκαιρη πληρωμή

¹⁸⁰ βλ. για τον υπολογισμό της εν λόγω αποζημίωσης Μέρος Β', Κεφ. II §2.2.1.

¹⁸¹ βλ. §2.1.2 του παρόντος κεφ. της εργασίας.

¹⁸² βλ. κεφ. I, §1.4.1 της εργασίας.

¹⁸³ βλ. §2.1.2-I του παρόντος κεφ.

του ναύλου ως *innominate/intermediate term*. Η θέση αυτή κρίνεται ευνοϊκή, αυτή τη φορά για τους ναυλωτές, καθώς οι έννομες συνέπειες της καθυστερημένης καταβολής του ναύλου, θα εξαρτηθούν από το μέγεθος της σοβαρότητας της συγκεκριμένης παράβασης, η οποία προκειμένου να επιφέρει τα αποτελέσματα της παράβασης όρου *condition*, θα πρέπει να συνιστά κατά το αγγλικό δίκαιο, *repudiatory breach*, δηλαδή να χαρακτηρίζεται ως τέτοιας σοβαρότητας, ώστε να θίγει το θεμέλιο και το σκοπό της σύμβασης, σε σημείο που να μην έχει συμφέρον ο εκναυλωτής στη συνέχιση αυτής.

Κατά τη γνώμη μας, η άποψη αυτή είναι και η ορθότερη και συνεπώς η έγκαιρη καταβολή του ναύλου στο πλαίσιο των χρονοναυλώσεων, θα πρέπει να προσδιοριστεί ως όρος *innominate/intermediate*. Πιο συγκεκριμένα, η υποχρέωση αυτή, δεν θα πρέπει να κατατάσσεται εξ αρχής σε μία εκ των κατηγοριών των συμβατικών όρων του αγγλικού δικαίου. Αντιθέτως, κρίνεται ορθότερο, να ερευνάται πρώτα η βαρύτητα της εκάστοτε καθυστέρησης, διότι εκ των πραγμάτων, διαφέρουν τα αποτελέσματα που επιφέρει μια καθυστέρηση λίγων λεπτών, από εκείνη μερικών ωρών ή ημερών. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι συνθήκες και οι περιστάσεις κάθε χρονοναύλωσης, διαφέρουν από σύμβαση σε σύμβαση, ακόμα και η ίδια καθυστέρηση, μπορεί να έχει διαφορετικό αντίκτυπο για τα μέρη ενόψει ξεχωριστών υποθέσεων.

Είναι προφανές λοιπόν, ότι η βαρύτητα της κάθε παράβασης της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου, ορθότερο είναι να αξιολογείται κάθε φορά διαφορετικά, λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεκριμένες περιστάσεις και τις συνθήκες, οι οποίες χαρακτηρίζουν την εκάστοτε σύμβαση. Αυτός είναι άλλωστε και ο δικαιολογητικός λόγος της σύστασης της ενδιάμεσης κατηγορίας συμβατικών όρων των *intermediate terms*, όπως διατυπώθηκε στην υπόθεση *the Hongkong Fir*. Θα ήταν άδικο επομένως για τον ναυλωτή, να απωλέσει την κατοχή του πλοίου που εκμεταλλεύεται και να βρεθεί στη μετέωρη κατάσταση της ακύρωσης όλων των επιχειρηματικών του σχεδίων, από μια μακροχρόνια χρονοναύλωση, λόγω μιας αντικειμενικά ασήμαντης καθυστέρησης, για την οποία μάλιστα μπορεί ο ίδιος να μη φέρει καν ευθύνη.

Όσον αφορά τώρα στην ανάγκη της εξασφάλισης βεβαιότητας στα μέρη των εμπορικών συμβάσεων, επιχείρημα το οποίο χρησιμοποιήθηκε από όλα τα δικαστήρια που υποστήριξαν την αντίθετη με εμάς άποψη, θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι ο εκναυλωτής (όπως και ο ναυλωτής), δεν παύει να αποτελεί θαλάσσιο επιχειρηματία, ο οποίος εκμεταλλεύεται το πλοίο προς αποκόμιση οικονομικού οφέλους για την επιχείρησή του. Ως επιχειρηματίας λοιπόν, αναλαμβάνει και τον επιχειρηματικό κίνδυνο, ο οποίος αναπόφευκτα χαρακτηρίζει τις εμπορικές δραστηριότητες. Συνεπώς, όσο σημαντικό και αν κρίνεται το στοιχείο της βεβαιότητας, σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί πλήρως η αβεβαιότητα των αποτελεσμάτων των εμπορικών πράξεων,

ειδικώς των χρονοναυλώσεων, οι οποίες μάλιστα πολλές φορές διαρκούν αρκετά μεγάλα χρονικά διαστήματα. Γι' αυτόν λοιπόν τον λόγο, τα αποτελέσματα μιας καθυστέρησης στην πληρωμή του ναύλου, δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθούν εξαρχής, διότι ακριβώς θα πρέπει να εξεταστεί ο αντίκτυπος της καθυστέρησης στην οικονομική κατάσταση του ζημιωθέντος.

Ακόμη, το γεγονός, ότι οι περισσότεροι και σημαντικότεροι συγγραφείς και μελετητές της αγγλικής θεωρίας του δικαίου, όπως επισημάνθηκε και στην υπόθεση *the Spar Shipping*, εξέφραζαν ανέκαθεν έντονη αμφιβολία ως προς το εάν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου ως *condition*¹⁸⁴, αποτελεί μια ισχυρή ένδειξη της δυσπιστίας, με την οποία αντιμετωπίστηκε η άποψη αυτή από τους ειδικούς, κυρίως εξαιτίας των βαρύτατων αποτελεσμάτων της και της έλλληψης νομοθετικού ερείσματος στο αγγλικό δίκαιο. Όπως είδαμε, ακόμη και μετά τη δημοσίευση της απόφασης *the Astra*, πολλοί συγγραφείς ενέμειναν στην άποψη αυτή, αναφέροντας ρητά ότι η επιδίκαση του διαφυγόντος κέρδους στον εκναυλωτή, δεν θα πρέπει να θεωρείται αυτονόητη για κάθε μορφή καθυστέρησης¹⁸⁵. Ομοίως, ισχύει και στο ελληνικό δίκαιο, καθώς, όπως θα δούμε και στη συνέχεια, όταν ο εκναυλωτής επιλέξει να καταγγείλει τη σύμβαση, ήτοι να ασκήσει το δικαίωμα του άρθρου 383 ΑΚ, δικαιούται μόνο την εύλογη αποζημίωση του άρθρου 387 ΑΚ και όχι την πλήρη των άρθρων 297-298 ΑΚ¹⁸⁶.

Επιπλέον, όπως γίνεται δεκτό τόσο στο αγγλικό όσο και στο ελληνικό δίκαιο, ο χρόνος κρίνεται ως ουσιώδες στοιχείο των συμβάσεων (*time of the essence*)¹⁸⁷, μόνο όταν οι συμβαλλόμενοι ρητώς αναφέρουν στο συμβόλαιο, ότι ο χρόνος ανάγεται σε σπουδαίο στοιχείο της σύμβασης. Από μόνη λοιπόν την αναφορά στον καθορισμό του χρόνου πληρωμής κάθε δόσης, δεν συνάγεται ότι ο χρόνος αποκτά ιδιαίτερη αξία. Στην περίπτωση κατά την οποία, τα μέρη επιθυμούν να προσδώσουν την αξία αυτή στον χρόνο εκπλήρωσης της εν λόγω παροχής, καλό είναι να συμπεριλαμβάνουν ορισμένες λέξεις και εκφράσεις, οι οποίες οδηγούν με βεβαιότητα στο συμπέρασμα ότι ο χρόνος λαμβάνει εξαιρετική σημασία. Τέτοια έκφραση θα μπορούσε να θεωρηθεί στην αγγλική ορολογία, όπως αναφέρθηκε και στην απόφαση *the Spar Shipping* η φράση “*of the essence*”, η οποία ευθέως και σαφώς προσδιορίζει τη σοβαρότητα του χρόνου. Στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου, τέτοιες εκφράσεις αποτελούν οι εξής: “*η παροχή πρέπει να εκτελεστεί ακριβώς/αποκλειστικά/μόνον/το αργότερο μέχρι ορισμένης προθεσμίας*”¹⁸⁸.

¹⁸⁴ Ομοίως και ο *Wilson*, ο.π. pp. 102.

¹⁸⁵ βλ. αναλυτικά το θέμα της αποζημίωσης στο αγγλικό δίκαιο στο Β' μέρος, κεφ. Ι, §1.4.

¹⁸⁶ βλ. Μέρος Β', κεφ. ΙΙ §2.2.1.

¹⁸⁷ *Wilson*, ο.π. pp. 102.

¹⁸⁸ ΑΠ 1636/2018.

Τέλος, όπως προαναφέρθηκε, τα μέρη των συμβάσεων χρονοναύλωσης, μπορούν να χρησιμοποιήσουν και το πρότυπο ναυλοσύμφωνο NYPE 2015, το οποίο ρητά αναφέρει, ότι ο εκναυλωτής παράλληλα με την απόσυρση του πλοίου, έχει δυνατότητα να αναζητήσει και το διαφυγόν κέρδος των ναύλων που στερήθηκε για το υπόλοιπο τμήμα της σύμβασης¹⁸⁹. Το γεγονός της ένταξης του όρου της αποζημίωσης αυτής, στο εν λόγω συμβόλαιο, μαρτυρά έναν ακόμη λόγο, ο οποίος συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι η αποζημίωση αυτή αποτελεί απλώς συμβατικό δικαίωμα. Συνεπώς, ελλείψει της πρόβλεψης αυτής, δεν είναι αυτονόητη η επιδίκαση του διαφυγόντος αυτού κέρδους, κάτι που θα συνέβαινε αυτομάτως, εάν η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου αποτελούσε *condition*.

Καταλήγοντας, βάσει όλων των ανωτέρω επιχειρημάτων, ορθότερη θα πρέπει να θεωρηθεί η άποψη, ότι η έγκαιρη καταβολή του ναύλου ανήκει στην κατηγορία των *intermediate/innominate terms* και συνεπώς η κάθε παράβαση πρέπει να εξετάζεται αυτοτελώς και ανάλογα με τη βαρύτητα και τις συνέπειες που επιφέρει.

¹⁸⁹ *Scrutton* ο.π. pp.436 §17-023.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Οι έννομες συνέπειες παραβίασης της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου κατά το αγγλικό δίκαιο

Όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης, ο ναυλωτής οφείλει στο πλαίσιο μιας σύμβασης χρονοναύλωσης να εκπληρώσει εγκαίρως, ήτοι κατά τη συμφωνημένη ημέρα (*due date*), την υποχρέωσή του προς καταβολή του οφειλόμενου ναύλου και διευκρινίστηκε το χρονικό σημείο, το οποίο οριοθετεί το “έγκαιρο” της πληρωμής, κατά τα οριζόμενα στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα και τη νομολογία. Στο μέρος αυτό λοιπόν, θα αναλυθούν οι έννομες συνέπειες που υφίσταται ο χρονοναυλωτής, ο οποίος απέτυχε να εκπληρώσει προσηκόντως την υποχρέωση αυτή. Στο παρόν κεφάλαιο, θα εξεταστούν οι συνέπειες, κατά το αγγλικό δίκαιο, οι οποίες προκύπτουν κυρίως από τα δικαιώματα που παρέχουν τα ναυλοσύμφωνα στον εκναυλωτή.

1.1 Το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου (*right of withdrawal the vessel*)

Τη βασικότερη άμυνα του εκναυλωτή, απέναντι στην καθυστέρηση της πληρωμής της εκάστοτε οφειλόμενης δόσης του ναύλου, αποτελεί το δικαίωμα απόσυρσης (ή ανάκλησης) του πλοίου από την υπηρεσία του ναυλωτή (εφεξής δικαίωμα απόσυρσης)¹⁹⁰. Πρακτικά αυτό σημαίνει, ότι ο εκναυλωτής παύει να πλέον να παρέχει στον ναυλωτή, όλες τις υπηρεσίες που του παρείχε μέσω του πλοίου, ως τη στιγμή της λήξης της προθεσμίας πληρωμής. Το δικαίωμα αυτό, περιγράφεται ρητά στα χρονοναυλοσύμφωνα στη λεγόμενη ρήτρα απόσυρσης (*withdrawal clause*), η οποία είναι ενσωματωμένη συνήθως στη ρήτρα πληρωμής¹⁹¹. Η διατύπωση της συγκεκριμένης ρήτρας είναι παρόμοια σε όλα σχεδόν τα πρότυπα χρονοναυλοσύμφωνα, και ορίζεται ως εξής:

“...Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.”

(NYPE 1993)

¹⁹⁰ Σημαντική καθίσταται η διευκρίνιση, ότι το παρόν δικαίωμα δεν αποτελεί μέσο απαλλαγής από κατάσχεση σε βάρος του ναυλωτή (*relief against forfeiture*), καθώς ειδικά στις συμβάσεις χρονοναύλωσης, το πλοίο δεν ανήκει στον ιδιον τον ναυλωτή και δεν αποτελεί περιουσιακό του στοιχείο, εφόσον ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, είναι ο πλοιοκτήτης, ο οποίος παρέχει τις υπηρεσίες του στον ναυλωτή. Μόνο στις συμβάσεις χρονοναυλώσεων γυμνού πλοίου (*demise charter*) θα μπορούσε να υποστηριχτεί η δυνατότητα κατάσχεσης, υπό την προϋπόθεση όμως, ότι υπάρχει όρος στο συμβόλαιο για πώληση του πλοίου στον χρονοναυλωτή μετά τη λήξη της χρονοναύλωσης, *P.Todd* ο.π. pp. 183-184, *Scrutton*, ο.π. pp.435 §17-021, *The Scaptrade* [1983] 2 Lloyd’s Rep. 253 (HL).

¹⁹¹ βλ. Μέρος Α΄, Κεφάλαιο Ι §1.3.

Πρόκειται για ένα δικαίωμα συμβατικό, υπό την έννοια ότι δεν υφίσταται άσκησή του, χωρίς ρητή πρόβλεψη στη σύμβαση. Ελλείπει λοιπόν του δικαιώματος απόσυρσης, οι εκναυλωτές, κατά το κοινό αγγλικό δίκαιο, δεν έχουν δυνατότητα να προβούν σε καταγγελία της υφιστάμενης σύμβασης χρονοναύλωσης. Προκειμένου να το πράξουν, καλούνται να αποδείξουν, ότι η μη καταβολή του ναύλου εγκαίρως, αποτελεί κατά το αγγλικό δίκαιο *repudiatory breach*¹⁹². Υπενθυμίζουμε ότι η παράβαση αυτής της μορφής, είναι η σοβαρότερη και καταστρατηγεί τον βασικό θεμέλιο της σύμβασης.

Θα ήταν λοιπόν, αρκετά δύσκολο για τον εκναυλωτή να αποδείξει το είδος αυτής της παράβασης, κυρίως διότι δεν οριοθετείται από το αγγλικό δίκαιο το ακριβές σύνολο των ναύλων, που θα πρέπει να έχουν καταβληθεί εκπρόθεσμα¹⁹³, ώστε να στοιχειοθετηθεί η ανωτέρω παράβαση.

Το θέμα αυτό, όπως είδαμε¹⁹⁴, έθιξε ο *Flaux J* στην υπόθεση *the Astra*, ο οποίος υποστήριξε ότι η έγκαιρη πληρωμή αποτελεί *condition* όρο της χρονοναύλωσης και κατά την κρίση του ακόμα και η καθυστέρηση μίας μόνο δόσης αρκεί, ώστε να υπάρξει δυνατότητα καταγγελίας αυτής. Ωστόσο, η απόφαση αυτή, όπως υποστηρίχθηκε, δεν αποτελεί δεσμευτική κατεύθυνση για την επίλυση του ζητήματος, καθώς υπάρχει νεότερη αντίθετη νομολογία και επιπλέον, κατά την άποψη που υιοθετήθηκε στην εργασία και για τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω, η έγκαιρη καταβολή ναύλου είναι ορθότερο να κριθεί ως *innominate/intermediate term*¹⁹⁵.

Επομένως, ο δικαιολογητικός λόγος της συμπερίληψης του εν λόγω δικαιώματος στα ναυλοσύμφωνα, είναι ακριβώς η εξασφάλιση της δυνατότητας των εκναυλωτών να λύουν τη σύμβαση, χωρίς τη βάση της απόδειξης, ότι η ορισμένη καθυστέρηση εκπλήρωσης, συνιστά *repudiatory breach*. Η δυνατότητα αυτή, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή της εργασίας αυτής, έχει κατά κύριο λόγο οικονομικό υπόβαθρο, το οποίο συνίσταται στην εκμετάλλευση της ανόδου των τιμών της ναυλαγοράς από τους εκναυλωτές.

1.1.1 Τυπικές προϋποθέσεις

Για την ενεργοποίηση του δικαιώματος απόσυρσης, δεν αρκεί μόνον η καθυστέρηση της καταβολής της δόσης του ναύλου από την πλευρά του ναυλωτή. Εντούτοις, ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει μια τυπική διαδικασία, με την οποία μάλιστα θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός. Διότι εάν δεν τηρήσει τις προβλεπόμενες από το ναυλοσύμφωνο

¹⁹² *Julien Rabeux*, ο.π.

¹⁹³ *Julien Rabeux*, ο.π.

¹⁹⁴ Βλ. Μέρος Α', Κεφάλαιο II §2.1.2.

¹⁹⁵ βλ. Μέρος Α', Κεφάλαιο II §2.3.

προϋποθέσεις και αποσύρει το πλοίο παρανόμως, τότε θα έχει διαπράξει ο ίδιος παράβαση της σύμβασης και μάλιστα βαρύτατη. Η τυπική αυτή διαδικασία, περιγράφεται στην ρήτρα απόσυρσης και σχετίζεται κυρίως με την ειδοποίηση του ναυλωτή και την ενδεχόμενη παροχή μιας πρόσθετης προθεσμίας σε αυτόν. Στη συνέχεια ακολουθεί ανάλυση μίας προς μία των προϋποθέσεων αυτών, μετά την ανάλυση της αυτονόητης πρώτης προϋπόθεσης της καθυστέρησης στην καταβολή.

I. Καθυστέρηση πληρωμής

Πρώτη προϋπόθεση για τη νόμιμη άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης, είναι η καθυστέρηση στην καταβολή εκ μέρους του ναυλωτή, της εκάστοτε δόσης ή η αδικαιολόγητη καταβολή μειωμένου του ποσού της δόσης αυτής¹⁹⁶.

Υπενθυμίζουμε ότι, η καθυστέρηση καταβολής είναι εκείνη, η οποία δεν έλαβε χώρα κατά την τελευταία ημέρα πληρωμής (*due date*)¹⁹⁷. Το εάν η καθυστέρηση αυτή, ήταν σκόπιμη ή αμελής δεν ενδιαφέρει¹⁹⁸. Επίσης, η ληξιπρόθεσμη εκπλήρωση της οφειλόμενης δόσης, δεν θεραπεύει την παράβαση και συνεπώς ο εκναυλωτής έχει δυνατότητα να μην αποδεχθεί την παρούσα πληρωμή¹⁹⁹ και να επιλέξει να ασκήσει το δικαίωμα απόσυρσης, αμέσως μόλις διαπιστώσει, ότι το ποσό του ναύλου δεν έχει πιστωθεί στον λογαριασμό του κατά το οριζόμενο στη σύμβαση χρονικό σημείο.²⁰⁰

Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθεί η διχογνωμία της νομολογίας, με αφορμή την ερμηνεία της φράσης “*in default of payment*”, η οποία αναφέρεται στη ρήτρα απόσυρσης του χρονοναυλοσυμφώνου BALTIME²⁰¹.

Συγκεκριμένα, στην υπόθεση *the Georgios C.*, όπου η επίδικη χρονοναύλωση αποτυπωνόταν στο πρότυπο BALTIME 1939, το Εφετείο της Μεγάλης Βρετανίας, ερμήνευσε την ανωτέρω φράση διαφορετικά από τη διατύπωση των ναυλοσυμφώνων NYPE και προσέδωσε στη φράση την σημασία “*in default of payment and so long as default continues*”. Η εν λόγω ερμηνεία κατέληγε στο συμπέρασμα, ότι το δικαίωμα απόσυρσης ασκείται έγκυρα, εφόσον κατά τη στιγμή της άσκησης αυτού, ο ναυλωτής εξακολουθεί να βρίσκεται σε παράβαση της σύμβασης, ήτοι δεν

¹⁹⁶ Η λέξη *default*, η οποία χρησιμοποιείται στη διατύπωση ορισμένων χρονοναυλοσυμφώνων περιλαμβάνει επίσης κάθε καθυστερημένη πληρωμή καθώς και την καταβολή μειωμένου του ποσού του ναύλου (*the Lutetian*). Για τις περιπτώσεις, όπου η καταβολή μειωμένου ναύλου είναι νόμιμη, βλ. Μέρος Α΄, Κεφάλαιο I §1.5 της εργασίας.

¹⁹⁷ βλ. Μέρος Α΄, Κεφάλαιο I §1.4, σχετικά με τις ημέρες αργίας τραπεζών και τη διαφορά στη ζώνη ώρας.

¹⁹⁸ *Scrutton* ο.π. pp. 434.

¹⁹⁹ *The Laconia* [1977] 2 Lloyd’s Rep. 315, *Zim Israel Navigation v Effy Shipping Corp* [1972] 1 Lloyd’s Rep. 18, *The Brimnes* [1972] Lloyd’s Rep. 465 pp. 480.

²⁰⁰ Συγκεκριμένα στα ναυλοσύμφωνα αναφέρεται η φράση *punctual and regular payment*, η οποία σημαίνει “πληρωμή κατά τη ληξιπρόθεσμη ημέρα (*due date*)”.

²⁰¹ Κατά τη ρήτρα 6 (γραμμές 86-88) του BALTIME 1939 “*In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, ...*”.

έχει ακόμα καταβάλει την οφειλόμενη δόση. Εάν όμως εκπληρωθεί η πληρωμή, ακόμα και ετεροχρονισμένα, πριν όμως από την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης από τον εκναυλωτή, τότε η παράβαση θεραπεύεται. Στην περίπτωση αυτή, το δικαίωμα απόσυρσης δεν ασκείται νομίμως και συνεπώς ο εκναυλωτής διαπράττει παράβαση ο ίδιος, εάν επιχειρήσει την απόσυρση²⁰².

Ωστόσο, η ερμηνεία αυτή απορρίφθηκε αργότερα από το *House of Lords*, στην υπόθεση *the Laconia*. Συγκεκριμένα, ο *Lord Wilberforce*, επεσήμανε το γράμμα της φράσης του ναυλοσυμφώνου, από το οποίο προκύπτει ότι για την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης, αρκεί η αποτυχία στην καταβολή της πληρωμής. Έτσι, συμπέρανε, ότι το Εφετείο στην προηγούμενη υπόθεση, δεν έλαβε υπόψη του για την ερμηνεία της φράσης, τον προκαταβολικό (*in advance*) τρόπο καταβολής κάθε δόσης του ναύλου, όπως αυτός ορίζεται στα χρονοναυλοσύμφωνα, με αποτέλεσμα να τον αναιρεί. Και αυτό, διότι αποδόθηκε στην επίμαχη φράση το νόημα, ότι επιτρέπεται η απόσυρση του πλοίου, εάν ο ναυλωτής δεν πληρώσει προκαταβολικά ή αργότερα, ενόσω το πλοίο ακόμα δεν έχει αποσυρθεί. Η ερμηνεία όμως αυτή, κατά το *House of Lords*, δεν αντιστοιχεί στη διατύπωση της φράσης “*in default of payment*”²⁰³, η οποία αναφέρεται στην προκαταβολική πληρωμή (*in advance payment*).

Πράγματι, η απόφαση αυτή φαίνεται ορθότερη και περισσότερο κοντά στο γράμμα των πρότυπων ναυλοσυμφώνων, στα οποία αποτυπώνεται και η πραγματική βούληση των συμβαλλομένων. Διότι η ετεροχρονισμένη θεραπεία της παράβασης του ναυλωτή, δεν συνάδει με τον προκαταβολικό χαρακτήρα της πληρωμής του ναύλου, δεν θεωρείται δηλαδή επί της ουσίας προκαταβολική πληρωμή.

Τέλος, εκτός από τη μη πληρωμή του ναύλου εγκαίρως, το δικαίωμα απόσυρσης ενεργοποιείται, κατά τους ορισμούς των ναυλοσυμφώνων και μετά από κάθε άλλη θεμελιώδη παράβαση του ναυλωτή. Συγκεκριμένα, στη διατύπωση του ναυλοσυμφώνου που προεκτέθηκε, αναφέρεται η φράση “*or any fundamental breach*” ενώ σε άλλα ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνεται η διατύπωση “*or any other breach*”. Κατά την αγγλική νομολογία, η φράση αυτή, θα πρέπει, αφενός να ερμηνεύεται στενά, ώστε να περιλαμβάνει μόνο τις παραβάσεις που σχετίζονται με την πληρωμή

²⁰² *The Georgios C.* [1971] 1 Lloyd’s Rep. 7, βλ. επίσης *Time Charters*, ο.π. pp. 277-278.

²⁰³ *The Court of Appeal have in effect construed the words “in default of payment” not as meaning “in default of payment in advance”, but as meaning “in default of payment whether in advance or later, so long as the vessel has not been withdrawn”. This is reconstruction not a construction of the clause”. (The Laconia HL)*

του ναύλου και όχι με πληρωμές που αναφέρονται σε άλλους όρους του συμβολαίου²⁰⁴ και αφετέρου, η εν λόγω “οποιαδήποτε άλλη παράβαση” πρέπει να συνιστά, *repudiatory breach*, δηλαδή παράβαση που, όπως έχει ήδη αναλυθεί, αναιρεί τον βασικό σκοπό της σύμβασης. Διότι, εάν συμπεριλαμβάνονταν στις ανωτέρω φράσεις οι παραβάσεις κάθε βαρύτητας, τότε ο ναυλωτής θα ήταν αναγκασμένος να υποστεί τα δρακόντεια αποτελέσματα της απόσυρσης του πλοίου από την κατοχή του, ακόμα και για μικρής έκτασης παραβάσεις²⁰⁵.

II. Επιστολή ειδοποίησης απόσυρσης (*notice of withdrawal*)

Στην περίπτωση κατά την οποία, δεν έχει συμπεριληφθεί μια *anti-technicality* ρήτρα²⁰⁶ στο χρονοναυλοσύμφωνο, ο εκναυλωτής νομιμοποιείται να αποσύρει το πλοίο του αμέσως μόλις παρέλθει άπρακτη ολόκληρη η ορισθείσα ημέρα πληρωμής.

Η μόνη τυπική προϋπόθεση, κατά την αγγλική νομολογία, στην οποία οφείλει να προβεί ο εκναυλωτής, είναι η αποστολή ειδοποίησης απόσυρσης στον ναυλωτή (*notice of withdrawal*)²⁰⁷, προς γνώση του τελευταίου, ότι το πλοίο αποσύρεται από την κατοχή του, εξαιτίας της παρέλευσης άπρακτης της προθεσμίας πληρωμής²⁰⁸. Μάλιστα, σε αντίθεση με την ειδοποίηση στο πλαίσιο της *anti-technicality* ρήτρας, όπως θα αναλυθεί στην πορεία, στην εν λόγω περίπτωση δεν απαιτείται αυστηρά ορισμένο λεκτικό στην επιστολή προς τον ναυλωτή. Αρκεί μόνο να καθίσταται σαφές, ότι ο εκναυλωτής προτίθεται να καταγγείλει τη σύμβαση²⁰⁹.

Επιπλέον, το γεγονός ότι το πλοίο συνεχίζει το μεταφορικό έργο ή ότι δεν έχει διακοπεί η διαδικασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης, που τυχόν διενεργείται κατά το χρόνο της ειδοποίησης απόσυρσης, δεν πρέπει να θεωρηθεί ως ανάκληση της απόσυρσης ή έλλειψη εγκυρότητας της ειδοποίησης²¹⁰.

²⁰⁴ *The Tropwind* (No 1) [1977] 1 Lloyd's Rep. 397, όπου τέθηκε το ζήτημα της ένταξης στην ρήτρα πληρωμής του ναύλου, ληξιπρόθεσμη απαίτηση για πρόσθετο ασφάλιστρο (*additional premium*). Κατά τον *Kerr J*: “[...]But in my view any businessman reading this clause, while of course realising that any delay in paying the hire gives rise to the right of withdrawal, would be astonished to be told that any delay in making some other payment which might become due is also covered by these general words. If this had be the intention, then the requirement of punctual payment could easily have been widened so as to include all sums which might become due, as well as the payment of hire.”. Ομοίως *The Athos* [1983] 1 Lloyd's Rep. 127 (C.A).

²⁰⁵ *The Antaios* (No2) [1984] 2 Lloyd's Rep 235 pp. 241-243, *Scrutton* ο.π. pp. 434, *Time Charters*, ο.π. pp. 286-287. Η ερμηνεία αυτή συνάδει και με την υποστηριζόμενη στην εργασία άποψη, ότι η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου συνιστά *intermediate term*.

²⁰⁶ Αναλύεται αμέσως παρακάτω, παρ. II της παρούσας ενότητας.

²⁰⁷ Μάλιστα, η αποστολή της ειδοποίησης αυτής, έχει κριθεί έγκυρη, ακόμα και πριν διαβαστεί από τον ναυλωτή, με μόνη την λήψη της από το μηχάνημα παραλαβής των απεσταλμένων μηνυμάτων (*telex message*), κατά τις εργάσιμες ώρες της ημέρας, καθώς τεκμαίρεται ότι υπάρχει αρμόδιο πρόσωπο, το οποίο λαμβάνει τα μηνύματα κατά τις ώρες αυτές. βλ. *The Brimnes* [1974] 2 Lloyd's Rep. 241, η οποία επικυρώθηκε και από το Εφετείο (C.A).

²⁰⁸ *The Georgios C.* [1971] 1 Lloyd's Rep. 7

²⁰⁹ *The Aegnoussiotis* [1977] 1 Lloyd's Rep 268 pp. 275, *Wilson*, ο.π. pp. 102-103

²¹⁰ *The Tropwind* (No.2) [1981] 1 Lloyd's Rep 45, pp. 52, βλ. επίσης *Time Charters* ο.π. σελ. 278.

III. Οι ρήτρες anti-technicality²¹¹

Η συγκεκριμένη ρήτρα, δεν περιλαμβάνεται σε όλα τα χρονοναυλοσύμφωνα, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τα πρότυπα NYPE 1946 και BALTIME. Το γεγονός αυτό επιτρέπει τη σύννομη άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης, ευθύς αμέσως μετά την καθυστέρηση της καταβολής της επίμαχης πληρωμής, κατά τον παραπάνω τρόπο. Ωστόσο, το σύνηθες είναι να περιλαμβάνεται μια τέτοια ρήτρα στο συμβόλαιο ενώ στην περίπτωση των προαναφερθέντων προτύπων τα μέρη μπορούν να τη συμπεριλάβουν στο τελευταίο μέρος των πρόσθετων όρων.

Τα περισσότερα, λοιπόν, σύγχρονα χρονοναυλοσύμφωνα, περιλαμβάνουν ρήτρα *anti-technicality*, συνήθως εντός της ρήτρας πληρωμής σε ξεχωριστή παράγραφο με τίτλο “*Grace Period*”. Η διατύπωση και το νόημά της, είναι παρόμοια στα περισσότερα πρότυπα και περιγράφεται ως εξής:

“Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners ... clear banking days (as recognised at the agreed place of payment), written notice to rectify the failure, and when so rectified within those ... days following the Owners’ notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by the Charterers to pay the hire within ... days or their receiving the Owners’ notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 9(a) above.”

(NYPE 1993)

Σκοπός της δημιουργίας της ρήτρας αυτής, είναι να μετριάσει τα αυστηρά αποτελέσματα που επιφέρει το δικαίωμα απόσυρσης στον ναυλωτή. Όπως λοιπόν προκύπτει από την ανωτέρω διατύπωση, οι εκναυλωτές οφείλουν να παραχωρήσουν στους ναυλωτές, ένα επιπλέον χρονικό διάστημα, η διάρκειά του οποίου καθορίζεται από τη βούληση των μερών²¹², προκειμένου οι τελευταίοι να συμμορφωθούν στην υποχρέωση πληρωμής της δόσης που δεν κατέβαλαν. Το επιπλέον αυτό χρονικό διάστημα αποκαλείται περίοδος χάριτος (*grace period*), διότι εντός των ημερών αυτών, ο εκναυλωτής δεν νομιμοποιείται να αποσύρει το πλοίο του. Στο ναυλοσύμφωνο που παρατέθηκε μόλις, ο αριθμός είναι κενός προκειμένου να συμπληρωθεί από τα μέρη ενώ σε άλλα συμβόλαια ο αριθμός ημερών καθορίζεται ακριβώς²¹³, χωρίς ωστόσο να είναι δεσμευτικός για τα μέρη, τα οποία έχουν φυσικά την ευχέρεια να τον μεταβάλουν.

²¹¹ Scrutton, ο.π. pp.435 §17-020.

²¹² Γ. Βλάχου - Ε. Ψόχου, ο.π. σελ. 357.

²¹³ π.χ. στο NYPE 2015 η περίοδος χάριτος ορίζεται σε 3 εργάσιμες μέρες.

Πρώτο μέλημα λοιπόν των εκναυλωτών, μετά την πάροδο άπρακτης της ληξιπρόθεσμης ημέρας πληρωμής, όπως προκύπτει από το λεκτικό της *anti-technicality* ρήτρας, είναι η αποστολή γραπτής ειδοποίησης (*anti-technicality notice*) προς τον ναυλωτή, με την οποία θα γνωστοποιείται στον τελευταίο η εκπνοή της προθεσμίας του προς πληρωμή και η παροχή της οριζόμενης παράτασης (περίοδος χάριτος). Και πάλι ισχύει για τον προσδιορισμό της λήξης της περιόδου χάριτος, ό,τι ελέγχθη για την λήξη της γενικής προθεσμίας πληρωμής, ήτοι αυτή τοποθετείται στο χρονικό σημείο μετά τα μεσάνυχτα της τελευταίας ημέρας (*until after midnight*)²¹⁴.

Στο σημείο αυτό, καθίσταται αναγκαίο να γίνει μια διάκριση, ανάμεσα στην ημέρα πληρωμής της καταβολής κάθε δόσης του ναύλου και στην τελευταία ημέρα της περιόδου χάριτος. Συγκεκριμένα, όπως και στη διατύπωση της γενικής ρήτρας πληρωμής, της οποίας τους ορισμούς έχουμε εξετάσει εκτενώς²¹⁵, έτσι και στην αναφορά των ημερών της περιόδου χάριτος, δεν διευκρινίζεται σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα, εάν οι εργάσιμες ημέρες του εν λόγω διαστήματος πρέπει να ληφθούν υπόψη με βάση τη δικαιοδοσία και τη ζώνη ώρας του ναυλωτή ή του εκναυλωτή.

Ο παρόν προβληματισμός, είδαμε ότι ανέκυψε και στον καθορισμό της ληξιπρόθεσμης ημέρας κάθε δόσης, κατά την οποία θα πρέπει να έχει πιστωθεί στον λογαριασμό του εκναυλωτή το οριζόμενο ποσό. Στην περίπτωση αυτή, υιοθετήθηκε η άποψη, ότι θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η τοποθεσία της τράπεζας του εκναυλωτή και ότι κατά κανόνα, η δικαιοδοσία του εκναυλωτή είναι κρίσιμη, για την επίλυση προβλημάτων που ανάγονται στη διαφορά ώρας και τις ημέρες αργιών²¹⁶. Η άποψη αυτή θεωρήθηκε ορθότερη, καθώς ανταποκρίνεται πληρέστερα στο γράμμα των ορισμών των χρονοναυλοσυμφώνων, το οποίο απαιτεί το ποσό της εκάστοτε δόσης του ναύλου να είναι άμεσα διαθέσιμο στον εκναυλωτή κατά την ημέρα πληρωμής.

Προς ασφάλεια δικαίου, θα μπορούσε να γίνει δεκτή αναλογικά η ίδια άποψη για την εξεταζόμενη περίπτωση της περιόδου χάριτος. Ωστόσο, κρίνεται ορθότερο, η συγκεκριμένη περίπτωση να αντιμετωπιστεί με διαφορετικό τρόπο. Ειδικότερα, η ανωτέρω άποψη που υποστηρίξαμε, αναφέρεται στην πληρωμή του ναύλου αυτή καθ'αυτή, ως τη βασικότερη υποχρέωση του ναυλωτή στη σύμβαση χρονοναύλωσης και συνεπώς ο εκναυλωτής θα πρέπει ως δανειστής να λαμβάνει εγκαίρως την αντιπαροχή κατά τους ορισμούς της μεταξύ τους σύμβασης.

²¹⁴ *The Afonos* [1983] 1 Lloyd's Rep 335 σελ. 339, *The Lutetian* [1982] 2 Lloyd's Rep 140, *The Pamela* [1995] 2 Lloyd's Rep 249, βλ. και Μέρος Α', κεφ. I §1.3 της εργασίας.

²¹⁵ βλ. Μέρος Α', κεφ. I § 1.3.

²¹⁶ βλ. Μέρος Α', κεφ. I, §1.4.2-1.4.3.

Αντιθέτως, οι ρήτρες *anti-technicality*, δημιουργήθηκαν προς βελτίωση της νομικής θέσης του ναυλωτή²¹⁷ και αποτελούν αναμφίβολα ένα μέσον, ώστε να μην υφίσταται ο τελευταίος τα δυσβάστακτα αποτελέσματα της απόσυρσης του πλοίου ευθύς αμέσως, μόλις καθυστερήσει η καταβολή μιας από τις συμφωνημένες δόσεις του ναύλου. Ως εκ τούτου, η περίοδος χάριτος, αποσκοπεί στην παροχή ενός μικρού διαστήματος προστασίας του ναυλωτή και μιας τελευταίας ευκαιρίας αυτού, να καταβάλει το ποσό που οφείλει και να “διασώσει” τη σύμβαση. Συνεπώς, κρίνουμε ορθό, να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των ημερών της παράτασης που παρέχουν οι *anti-technicality* ρήτρες, η δικαιοδοσία της οποίας το χρονικό σημείο της λήξης είναι το αργότερο.

Άλλωστε, εάν οι εκναυλωτές δεν επιθυμούν να παραχωρήσουν το διάστημα της περιόδου χάριτος στους ναυλωτές, έχουν τη δυνατότητα να μην συμπεριλάβουν στη σύμβαση την εν λόγω ρήτρα. Το γεγονός ότι συμφωνούν στην συμπερίληψή της στο ναυλοσύμφωνο, σημαίνει πως αποδέχονται και την εύνοια που αυτή προσφέρει στον αντισυμβαλλόμενο τους.

Επιπρόσθετα, από διαφορές που σχετίζονται με τις ρήτρες *anti-technicality*, προκύπτει ότι και τα αγγλικά δικαστήρια αντιμετωπίζουν τις ρήτρες αυτές κατά κανόνα προς όφελος των ναυλωτών²¹⁸, εμμένοντας στην αυστηρή τήρηση, από τους εκναυλωτές, των προϋποθέσεων που τάσσουν.

Εν συνεχεία, σχετικά με το χρονικό σημείο, στο οποίο θα αποσταλεί η επιστολή προειδοποίησης, αυτό κατέχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς εάν η αποστολή πραγματοποιηθεί νωρίτερα από τα μεσάνυχτα της τελευταίας ημέρας, δεν θα θεωρηθεί έγκυρη και συνεπώς ο εκναυλωτής δεν θα νομιμοποιείται να αποσύρει το πλοίο του. Η πρακτική σημασία του κανόνα αυτού, έχει διευκρινιστεί από τον *Griffiths LJ* στην υπόθεση *the Afonos*, και έγκειται στο γεγονός

²¹⁷ Εξάλλου σύμφωνα και με την επεξήγηση της διατύπωσης της ρήτρας πληρωμής από την ίδια τη BIMCO, καθίσταται σαφές, ότι οι ρήτρες *anti-technicality* συμπεριλήφθηκαν στα πρότυπα ναυλοσύμφωνα, προκειμένου να υπάρχει ένα μικρό χρονικό περιθώριο, μετά την λήξη της προθεσμίας πληρωμής, να φτάσουν τα χρήματα στον λογαριασμό του εκναυλωτή. Οι συντάκτες έλαβαν υπόψη τους το γεγονός ότι οι πληρωμές ως επί το πλείστον πραγματοποιούνται μέσω τραπεζικών μεταφορών και συνεπώς αναπόφευκτα υπάρχουν καθυστερήσεις στην πίστωση του εκάστοτε ποσού. Για το λόγο αυτό, καθιερώνοντας την περίοδο χάριτος, προφυλάσσουν τον ναυλωτή που με καθυστέρηση καταβάλλει το ποσό που οφείλει, χωρίς να φέρει ευθύνη ο ίδιος για την καθυστέρηση. βλ. άρθρο *Non payment of hire clause for time charter parties* 2006, Bimco Special Circular No. 4, 31st August 2006 (διαθέσιμο στο www.bi-cd02.bimco.org), κατά το οποίο “[...] this rather draconian measure was softened by the introduction of the so-called “anti-technicality” clause [...]”.

²¹⁸ Έτσι, οι ρήτρες *anti-technicality*, σε μεγάλο αριθμό υποθέσεων, με χαρακτηριστικότερες τις *The North Sea* [1997] 2 Lloyd’s Rep 328 και *The Qatar Star* [2010] EWHC 1663, ερμηνεύτηκαν και ερμηνεύονται από τα δικαστήρια κατά τον πιο ευνοϊκό τρόπο προς τους ναυλωτές, ακόμα και αν η γενικότερη συμπεριφορά των τελευταίων δεν ήταν συνεπής σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Έτσι, τα δικαστήρια απαιτούν κατά τρόπο απόλυτο να έχουν τηρηθεί όλες ανεξαιρέτως οι προϋποθέσεις που τάσσει η ρήτρα αυτή, προκειμένου να θεωρήσουν έγκυρη την απόσυρση του πλοίου. βλ. *Christine Vella, Anti-technicality Clauses and Withdrawal - Exercise of Great Caution Revisited*. (διαθέσιμο στο www.steamshipmutual.com), κατά το οποίο, οι ρήτρες *anti-technicality*, όταν υπάρχουν στη σύμβαση, αποτελούν μια ισχυρή υπενθύμιση στους εκναυλωτές ότι δεν βρίσκονται πλέον στην πλεονεκτική θέση, να καταγγέλλουν και να λύουν τη σύμβαση με απλό τρόπο. βλ. και *Anti-technicality notices: a charterers perspective*, 17th June 2019 (διαθέσιμο στο www.skuld.com).

ότι, εάν ο ναυλωτής ειδοποιηθεί για τη μη πληρωμή του ναύλου νωρίτερα από τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής, π.χ. πολύ πριν τα μεσάνυχτα της ληξιπρόθεσμης ημέρας, τότε δεν θα είναι σε θέση να συνειδητοποιήσει τη σοβαρότητα της μη πληρωμής. Διότι, έχοντας πραγματοποιήσει την πληρωμή του μέσω τραπεζικού εμβάσματος, θα θεωρήσει ότι η καθυστέρηση οφείλεται στη συνήθη πρακτική των τραπεζικών διαδικασιών. Επομένως δεν θα θορυβηθεί, καθώς θα σκεφτεί ότι τα χρήματα ναί μεν δεν έχουν φτάσει ακόμα στον λογαριασμό του εκναυλωτή, ωστόσο πρόκειται να πιστωθούν εντός ολίγου μέχρι την έλευση του τέλους της ημέρας πληρωμής.

Συνεπώς, μια πρόωγη ειδοποίηση του ναυλωτή ότι τα χρήματα δεν έχουν ληφθεί, δεν θα είχε μεγάλη πρακτική σημασία καθώς δεν θα εφιστούσε, και μάλιστα δικαιολογημένα, την προσοχή του τελευταίου, ώστε να ελέγξει τη διαδικασία πληρωμής. Αντιθέτως, μετά την παρέλευση της τελευταίας ημέρας και κατά τη λήξη της προθεσμίας, η ειδοποίηση περί μη πληρωμής αποκτά καίρια σημασία για τον οφειλέτη, καθώς πλέον του γνωστοποιείται πως η προθεσμία έχει παρέλθει και ο ίδιος δεν εκπλήρωσε μια βασική του υποχρέωση, ήτοι ότι βρίσκεται σε παράβαση σύμβασης. Το γεγονός αυτό είναι αρκετά σημαντικό, ώστε να κινητοποιήσει τον ναυλωτή προς την εκπλήρωση της υποχρέωσής του δεδομένου ότι στην περίπτωση αυτή, λαμβάνει γνώση ότι επίκειται σε βάρος του η απόσυρση του πλοίου και η λύση της σύμβασης²¹⁹.

Επιπλέον, στην περίπτωση κατά την οποία η ειδοποίηση αποσταλεί πριν τη λήξη της τελευταίας ημέρας του συμφωνημένου χρονικού διαστήματος, τότε και η περίοδος χάριτος θα διαρκεί λιγότερο από το οριζόμενο στο ναυλοσύμφωνο χρονικό διάστημα, καθώς θα εκκινεί νωρίτερα. Η μη παροχή του συμφωνημένου χρόνου, αναμφίβολα θα αποτελεί παράβαση από την πλευρά του εκναυλωτή²²⁰, με αποτέλεσμα τη μη σύννομη άσκηση του δικαιώματός απόσυρσης. Μάλιστα, η παράβαση αυτή θα συνιστά *repudiatory breach*, καθώς θα στερήσει από τον ναυλωτή εξ ολοκλήρου την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο αποτελεί το κύριο αντικείμενο της σύμβασης.

Από την άλλη πλευρά, η εν λόγω επιστολή ειδοποίησης, δεν ορίζεται από τα ναυλοσύμφωνα ότι θα πρέπει να αποσταλεί, σε ορισμένο χρονικό σημείο μετά τη λήξη της προθεσμίας. Εκτιμάται όμως, ότι είναι αναγκαίο να αποστέλλεται εντός εύλογου χρόνου από τη παρέλευση της ημέρας

²¹⁹ *The Afonos* [1983] 1 Lloyd's Rep 335 σελ. 339. Ομοίως *The Lutetian* [1982] 2 Lloyd's Rep 140, *The Pamela* [1995] 2 Lloyd's Rep 249.

²²⁰ *The Afonos* [1983] 1 Lloyd's Rep 335: "Finally, if notice can be given before the charterer is in default, it does little more than add some unspecified period of less than 48 hours to the time for payment. It does not give the charterer notice that he is in default, nor does it give him a period of grace".

πληρωμής. Το εύλογο του χρόνου, θα εξεταστεί εν συνεχεία, στην παράγραφο που σχετίζεται με την παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης²²¹.

Εν συνεχεία, όσον αφορά στο λεκτικό μέρος της επιστολής *anti-technicality notice*, αυτό θα πρέπει να καθιστά σαφές κατά τρόπο απόλυτο, τόσο ότι παρήλθε η ημέρα λήξης της προθεσμίας πληρωμής και ο ναύλος δεν έχει καταβληθεί εγκαίρως όσο και ότι ο εκναυλωτής αποστέλλει τελεσίγραφο με τον όρο, ότι εάν η πληρωμή δεν πραγματοποιηθεί εντός της προβλεπόμενης στην ρήτρα *anti-technicality* επιπλέον προθεσμίας, τότε θα ασκήσει το δικαίωμα απόσυρσης²²². Η δήλωση αυτή θα πρέπει να είναι διατυπωμένη με τέτοιον τρόπο, ώστε να συνάγεται σαφώς και αδιαμφισβήτητα, ότι ο εκναυλωτής, χωρίς καμία άλλη παράταση χρόνου, θα προβεί στην απόσυρση αμέσως μόλις εκπνεύσει η επιπλέον τασσόμενη από αυτόν προθεσμία. Για το λόγο αυτό, σώφρον είναι να αποφεύγονται λέξεις και γενικά εκφράσεις, από τις οποίες προκύπτει αμφιβολία για την πρόθεση του εκναυλωτή²²³.

Επομένως, μία ορθή και έγκυρη επιστολή ειδοποίησης εσταλμένη αμέσως μετά την πάροδο της τελευταίας ημέρας πληρωμής, θα αναγράφει στο λεκτικό της α) ότι ο ναύλος δεν καταβλήθηκε εξ ολοκλήρου και εγκαίρως και β) οι εκναυλωτές δηλώνουν με ρητό και απόλυτο τρόπο, ότι εάν όλο το ποσό δεν καταβληθεί εντός της αναγραφόμενης στην επιστολή περιόδου χάριτος, θα αποσύρουν το πλοίο²²⁴.

Επίσης, προσωρινή απόσυρση του πλοίου δεν υφίσταται κατά τη διατύπωση των χρονοναυλοσυμφώνων, παρά μόνο μόνιμη, δεδομένου ότι το δικαίωμα απόσυρσης ισοδυναμεί με καταγγελία της σύμβασης χρονοναύλωσης. Μόνο με ρητή πρόβλεψη δύνανται τα μέρη να συμφωνήσουν τη δυνατότητα προσωρινής απόσυρσης²²⁵.

Τέλος, τα αποτελέσματα της ειδοποίησης, επέρχονται από τη στιγμή της λήψης της από τον ναυλωτή, κατ' ουσίαν της άφιξης του μηνύματος στο μηχανικό μέσο αυτού και όχι από τη στιγμή της αποστολής της προς αυτόν²²⁶.

²²¹ βλ. §1.1.4-II του κεφ. αυτού.

²²² *The Rio Sun* [1981] 2 Lloyd's Rep. 489, *The Afonos* [1983] 1 Lloyd's Rep 335, *The Pamela* [1995] 2 Lloyd's Rep 249, *Time Charters*, ο.π. pp. 280.

²²³ Στην αγγλική ορολογία, οι φράσεις που δηλώνουν αβεβαιότητα διατυπώνονται ως εξής: "owners will consider withdrawing/ may withdraw/ will rely on their rights to withdraw/ will temporarily withdraw", βλ. και άρθρο της *Julien Rabeux* ο.π.

²²⁴ *Julien Rabeux* ο.π.

²²⁵ *The Mihaios Xilas* [1978] 2 Lloyd's Rep. 186: "Temporary withdrawal of the vessel for non-payment of hire is a right which could only exist if especially conferred upon the owners by the terms of the time charter. No such right is conferred by this charter-party". Ομοίως *The Agios Giorgis* [1976] 2 Lloyd's Rep. 192: "...but the owners had no right to make a temporary withdrawal or suspension of their ship's services either under the clause or otherwise, unless Clause 18 (the Lien clause) applied..", βλ. επίσης *Wilson*, ο.π. pp. 107-108, *Time Charters* ο.π. pp. 284.

²²⁶ *The Pamela* [1995] 2 Lloyd's Rep 249, *Scrutton* ο.π. pp. 435, §17-020.

Κατά τη λήξη λοιπόν της περιόδου χάριτος, εάν ο ναυλωτής δεν κατέβαλε το οφειλόμενο ποσό, ο εκναυλωτής πλέον δύναται να ενεργοποιήσει το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου. Και σε αυτήν την περίπτωση, ωστόσο, είναι υποχρεωμένος πριν την απόσυρση του πλοίου, να αποστείλει επιπλέον και γραπτή ειδοποίηση απόσυρσης (*notice of withdrawal*) στον ναυλωτή, όπως θα έπραττε ελλείψει της *anti-technicality* ρήτρας, κατά τα οριζόμενα στο οικείο σημείο ανάλυσης²²⁷.

Συνοψίζοντας λοιπόν, προκειμένου να ολοκληρωθεί επιτυχώς η τυπική διαδικασία που επιτάσσει η ρήτρα *anti-technicality*, θα πρέπει ο εκναυλωτής να αποστείλει δύο γραπτές προειδοποιήσεις προς τον ναυλωτή. Αφενός την πρώτη ειδοποίηση, σε εύλογο χρόνο μετά την πάροδο της ημέρας πληρωμής, με την οποία γνωστοποιεί την μη εκπλήρωση της οφειλής και το διάστημα της περιόδου χάριτος (*anti-technicality notice*) και αφετέρου την ειδοποίηση απόσυρσης (*notice of withdrawal*)²²⁸ μετά την άπρακτη πάροδο της περιόδου αυτής.

1.1.2 Διαμόρφωση της σχέσεως των μερών μετά την απόσυρση του πλοίου

Η σύννομη άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης από την πλευρά του εκναυλωτή, επιφέρει την καταγγελία και λύση της χρονοναύλωσης, διότι η απόσυρση, όπως αναφέραμε ήδη, θεωρείται ότι είναι οριστική και όχι προσωρινή. Εάν ο εκναυλωτής επιθυμεί να διαθέτει την ευχέρεια να αποσύρει προσωρινά το πλοίο του από την κατοχή του ναυλωτή, προκειμένου να ασκήσει πίεση στον τελευταίο προς εκπλήρωση των υποχρεώσεών του, οφείλει να συμπεριλάβει εξ αρχής σχετικό όρο στο χρονοναυλοσύμφωνο. Η πρότυπη λοιπόν, διατύπωση της ρήτρας απόσυρσης αναφέρεται σε οριστική απόσυρση.

Ακόμη, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο ο ναυλωτής να κατέβαλε ετεροχρονισμένα τη δόση του ναύλου ή να έχει προκαταβάλει ποσό για χρόνο που αντιστοιχεί σε διάστημα μετά την απόσυρση του πλοίου. Εν προκειμένω, αναγνωρίζεται σε αυτόν νόμιμο δικαίωμα προς ανάκτηση των ποσών που κατέβαλε, διότι ο εκναυλωτής που απέσυρε το πλοίο του δικαιούται να διατηρήσει μόνο το ποσό του ναύλου, που αντιστοιχεί στο διάστημα έως την απόσυρση του πλοίου²²⁹. Μάλιστα, το ποσό αυτό επιστρέφεται, ακόμα και αν η απόσυρση δεν έλαβε χώρα εξαιτίας αυτής καθ' αυτής της μη έγκαιρης καταβολής του ναύλου αλλά στο πλαίσιο άλλης παράβασης που σχετίζεται με την πληρωμή του ναύλου και η οποία συνιστά, όπως υποστηρίχθηκε, *repudiatory breach* και εμπίπτει στη φράση *or any other breach/fundamental breach* του ναυλοσυμφώνου²³⁰.

²²⁷ βλ. §1.1.1- II του παρόντος κεφ. της εργασίας.

²²⁸ *The Swedish Club: Remedies for non-payment of hire: withdrawal/suspension, August 2019*, (διαθέσιμο στο www.swedishclub.com).

²²⁹ *The Mihalios Xilas* [1979] 2 Lloyd's Rep. 303

²³⁰ *The Riza and the Sun* [1997] 2 Lloyd's Rep. 314, *Time Charters* ο.π. pp. 284.

Περαιτέρω, ο εκναυλωτής, δικαιούται απόζημίωση για τη ζημία που υπέστη από την εν λόγω καθυστέρηση, ο υπολισμός της οποίας εκτίθεται κατωτέρω, σε ξεχωριστή ενότητα²³¹.

Το ζήτημα όμως, που παρουσιάζει περισσότερο ενδιαφέρον από τη σχέση των συμβαλλομένων μετά την επιτυχή απόσυρση του πλοίου, είναι η περίπτωση κατά την οποία έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία της φόρτωσης και το πλοίο, έμφορτο πλέον, ετοιμάζεται να εκτελέσει ή βρίσκεται εν πλω προς εκτέλεση θαλάσσιας μεταφοράς. Η περίπτωση αυτή εξετάζεται στην αμέσως επόμενη παράγραφο.

1.1.3 Περίπτωση απόσυρσης έμφορτου πλοίου

Τα αποτελέσματα της απόσυρσης του πλοίου, επέρχονται ευθύς αμέσως, μόλις ο ναυλωτής λάβει την επιστολή ειδοποίησης απόσυρσης (*notice of withdrawal*). Επί της ουσίας, αυτό σημαίνει, ότι σε όποια κατάσταση και τοποθεσία βρίσκεται το πλοίο, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα αυτού, παύουν να ακολουθούν τις οδηγίες του.

Στην περίπτωση λοιπόν όπου το πλοίο βρίσκεται εν πλω, έμφορτο προς εκπλήρωση θαλάσσιας μεταφοράς υπό φορτωτική, την οποία συμφώνησε ο ναυλωτής με τρίτους και είχε ήδη αρχίσει να εκτελεί, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εξακολουθεί να υφίσταται, χωρίς να επηρεάζεται από τον απόσυρση του πλοίου, η οποία αφορά μόνο το συμβατικό δεσμό μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή.

Ως εκ τούτου, ο εκναυλωτής πλέον είναι εκείνος που δεσμεύεται από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις φορτωτικές που εκδόθηκαν στο όνομα αυτού, και τον καθιστούν θαλάσσιο μεταφορέα²³². Ειδικότερα, η δέσμευση αυτή προς τους τρίτους, δικαιούχους των φορτίων, ισχύει όταν οι εν λόγω φορτωτικές εκδόθηκαν από τον πλοίαρχο, ο οποίος επί σύμβασης χρονοναύλωσης λειτουργεί για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή εκδόθηκαν από τον ναυλωτή αλλά στο όνομα του εκναυλωτή²³³. Συνεπώς, ο τελευταίος καθίσταται υπεύθυνος για τη διενέργεια της μεταφοράς και την παράδοση των μεταφερόμενων φορτίων στους νόμιμους παραλήπτες στο λιμάνι προορισμού καθώς και για τυχόν απώλεια ή βλάβη αυτών, δυνάμει των KXB²³⁴, οι οποίοι θα εφαρμοστούν στη σύμβαση θαλάσσια μεταφορά μεταξύ αυτού και των τρίτων, δικαιούχων των φορτίων.

²³¹ βλ. §1.4 της εργασίας.

²³² *The Alev* [1989] 1 Lloyd's Rep. 138, *The Irina A* (No 2) [1999] 1 Lloyd's Rep. 189, βλ. και *Wilson*, ο.π. pp.107-108 §4.7.4.

²³³ *Time Charters* ο.π. pp. 285.

²³⁴ Οι KXB, έχουν εισαχθεί αυτούσιοι στο αγγλικό δίκαιο και αποτελούν το νομοθετικό πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ως COGSA 1971, *Wilson*, ο.π. pp. 115-117.

Επιπρόσθετα, ο ναυλωτής ενδέχεται να έχει εκδόσει φορτωτικές στο δικό του όνομα, δυνάμει της ρήτρας *employment clause*²³⁵. Εν προκειμένω, ο πλοιοκτήτης και πάλι δεν απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς. Αντιθέτως, καθίσταται υπεύθυνος²³⁶ για την επιμελή μεταχείριση του φορτίου και την παράδοση αυτού στον εκάστοτε δικαιούχο, δυνάμει της σχέσης *bailment*²³⁷ η οποία κατέχει πολύ σημαντική θέση στο *common law* και συνδέει τους ιδιοκτήτες των φορτίων με τον εκναυλωτή ενόψει της λύσης της σύμβασης χρονοναύλωσης²³⁸. Ο ναυλωτής όμως, είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον εκναυλωτή για τις δαπάνες της εν λόγω θαλάσσιας μεταφοράς καθώς και για τυχόν αξιώσεις που ασκήθηκαν κατά αυτού.

Ομοίως, στη σπάνια περίπτωση, όπου ο χρονοναυλωτής μεταφέρει φορτίο που του ανήκει, ο εκναυλωτής ως *bailee*, οφείλει να επιμελείται αυτό και να το μεταφέρει στον προορισμό του, ανακτώντας φυσικά τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε²³⁹.

Όσον αφορά στον ναύλο για τη μεταφορά του φορτίου, εάν αυτός έχει ήδη καταβληθεί στον ναυλωτή, τότε ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να ζητήσει από τον φορτωτή να καταβάλει εκ νέου το ποσό σε αυτόν²⁴⁰.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των δεσμεύσεων που αναλαμβάνει ο εκναυλωτής μετά τη λύση της σύμβασης, εμπίπτουν και όλες οι δαπάνες της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου, με τις οποίες έως την απόσυρση, επιβαρυνόταν ο ναυλωτής δυνάμει της κατανομής των δαπανών στο πλαίσιο της σύμβασης χρονοναύλωσης. Τέτοιες δαπάνες αποτελούν τα έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης και καυσίμων του πλοίου κ.α. Για το ποσό αυτών των δαπανών, ο εκναυλωτής δικαιούται ανάλογη

²³⁵ *Wilson*, ο.π. pp.87 §4.1.5.

²³⁶ *Time Charters*, pp. 285 §16.95-16.97.

²³⁷ Η σχέση *bailment*, κατά το αγγλοσαξονικό δίκαιο, προκύπτει όταν κάποιος λαμβάνει στην κατοχή του (*bailee*) πράγμα που ανήκει σε άλλον (*bailor*). Στην περίπτωση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς ειδικότερα, ο μεταφορέας (*bailee*) λαμβάνει στην κατοχή του φορτίο που ανήκει στον φορτωτή (*bailor*) και εν συνεχεία στους περαιτέρω κομιστές της εκδοθείσας φορτωτικής, με σκοπό να μεταφέρει αυτό από έναν τόπο σε έναν άλλον. Εφόσον, η μεταφορά εκτελείται έναντι αμοιβής (*reward*), τότε εκείνος που κατέχει το πράγμα (εδώ το φορτίο), είναι υποχρεωμένος να επιμελείται αυτό και να το παραδώσει στον δικαιούχο. Αναλυτικά για τη σχέση *bailment* στη θαλάσσια μεταφορά βλ. *P.Todd*, pp. 46-50.

²³⁸ *The AES Express* (1990) 20 N.S.W.L.R. 57: “..after withdrawal the owners remained under a duty as bailees to take reasonable care of the cargo..., although the bills of lading were charterers’ bills, the owners, as a necessary incident of the withdrawal, assumed the obligations of the charterers under the bills, including the obligation to carry the eight containers to Melbourne..”. βλ. και *P.Todd*, pp. 46.

²³⁹ *Scrutton*, ο.π. pp.437 §17-023.

²⁴⁰ *The AES Express* (1990) 20 N.S.W.L.R. 57: “..the owners were not entitle to be paid freight on delivery there, as freight under these bills had been paid before withdrawal by the shippers to the charterers..”.

αμοιβή (*remuneration*), η απαίτηση από την οποία προκύπτει από νέα αυτοτελή σύμβαση μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή²⁴¹.

Ανάλογη είναι η περίπτωση, όταν ο χρονοναυλωτής, έχει περαιτέρω υποναυλώσει το πλοίο σε έτερο χρονοναυλωτή (υποναυλωτή). Ομοίως, στην περίπτωση αυτή, ο υποναυλωτής ο οποίος χρησιμοποιεί ακόμη το πλοίο προς διεκπεραίωση των δικών του εμπορικών δραστηριοτήτων, οφείλει να καταβάλει τα ανάλογα έξοδα²⁴² στον αρχικό εκναυλωτή. Στα έξοδα αυτά, περιλαμβάνονται οι δαπάνες, στις οποίες υποβλήθηκε ο εκναυλωτής, προκειμένου να εκτελέσει τις μεταφορές του υποναυλωτή, όπως έξοδα για μισθούς του πλοιάρχου και του πληρώματος, φορτοεκφόρτωσης κλπ. Στην πλειοψηφία όμως των περιπτώσεων αυτών, ο εκναυλωτής συνάπτει μια νέα σύμβαση ναύλωσης με τον υποναυλωτή, ενόψει της οποίας ο τελευταίος υποχρεούται να καταβάλει για τη χρήση του πλοίου ναύλο, η τιμή του οποίου αντιστοιχεί στην αγορά ναύλων κατά την εν λόγω χρονική στιγμή²⁴³.

Επίσης, στην περίπτωση όπου κατά τη στιγμή της απόσυρσης, το πλοίο βρίσκεται σε διαδικασία εκφόρτωσης, ο εκναυλωτής δικαιούται να διεκδικήσει τις δαπάνες που αντιστοιχούν στο χρόνο που παρέμεινε το πλοίο στο λιμάνι εκφόρτωσης και είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάκτησης της κατοχής του από αυτόν. Παράλληλα με τις δαπάνες αυτές, δικαιούται και τα έξοδα που αντιστοιχούν στα καύσιμα που χρησιμοποίησε το πλοίο για την εκφόρτωση²⁴⁴.

Συμπεραίνοντας, ευλόγως γίνεται αντιληπτό, ότι η απόσυρση του πλοίου από την κατοχή του ναυλωτή, ναι μεν επιφέρει τη λύση της σύμβασης χρονοναύλωσης αλλά οι ανειλημμένες υποχρεώσεις προς τρίτους, εξακολουθούν να υφίστανται και εκπληρώνονται από τον εκναυλωτή. Αυτό συμβαίνει διότι οι θαλάσσιες μεταφορές που είχε αναλάβει ο ναυλωτής, αποτελούν αυτοτελείς συμβάσεις, με αντισυμβαλλομένους (δικαιούχους φορτίων και φορτωτές), οι οποίοι δεν συμμετείχαν στη σύμβαση ναύλωσης που λύθηκε και δε φέρουν καμία ευθύνη για την ανώμαλη εξέλιξη της συμβατικής σχέσης μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή.

1.1.4 Παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης (*waiver of the right to withdraw*)

²⁴¹ *The Tropwind* (No. 2) [1981] 1 Lloyd's Rep. 45 pp. 53, όπου πραγματεύτηκε το θέμα της νομικής φύσης του δικαιώματος ανάκτησης των δαπανών αυτών (*remuneration*) από τον εκναυλωτή. Το δικαστήριο, έκρινε ότι το παρόν δικαίωμα ανήκει στην κατηγορία των συμβατικών δικαιωμάτων, όταν τις υπηρεσίες του πλοίου ζητάει ο ναυλωτής. Όταν οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται με πρωτοβουλία του εκναυλωτή, χωρίς προηγούμενο αίτημα του ναυλωτή, τότε η ανάκτηση των δαπανών θα λάβει χώρα με βάση τις διατάξεις του αγγλικού δικαίου για την αποκατάσταση (*law of restitution*), βλ. και *Scrutton*, ο.π. pp. 437 §17-023.

²⁴² *The Lakatoi Express* (1990) 19 N.S.W.L.R. 285 pp. 304.

²⁴³ *The Swedish Club*, ο.π.

²⁴⁴ *Wilson*, ο.π. pp. 107, *Scrutton*, ο.π. pp.437 §17-023.

Επί του δικαιώματος απόσυρσης, χωρεί παραίτηση²⁴⁵, της οποίας ο εκναυλωτής είναι δυνατόν να κάνει χρήση είτε εκουσίως είτε ακούσια. Στην πρώτη περίπτωση, εσκεμμένα δεν ασκείται το εν λόγω δικαίωμα, διότι η άσκησή του αντίκειται στα συμφέροντα του πλοιοκτήτη ενώ στη δεύτερη, η παραίτηση συνάγεται από τη συμπεριφορά του.

Συγκεκριμένα, όπως έχουμε επισημάνει σε προηγούμενα σημεία, κίνητρο για την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης από τον εκναυλωτή αποτελεί η ανοδική πορεία της οικονομίας. Από την άλλη πλευρά, η πτώση της αγοράς, αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για την καταγγελία μιας σύμβασης χρονοναύλωσης, η οποία συμφωνήθηκε σε χρόνο αυξημένων τιμών. Στην περίπτωση αυτή, μια ενδεχόμενη λύση της υφιστάμενης χρονοναύλωσης αντίκειται στα οικονομικά συμφέροντα του εκναυλωτή και ως εκ τούτου δεν θα επιχειρήσει να εκμεταλλευτεί την καθυστέρηση στην καταβολή κάποιας δόσης του ναύλου.

Όμως, δεν αποκλείεται ο εκναυλωτής να παραιτήθηκε από το δικαίωμα απόσυρσης χωρίς να το επιθυμεί, για τον λόγο ότι δεν τήρησε ορθά τη διαδικασία που επιβάλλει η σύμβαση, προκειμένου να είναι νόμιμη η απόσυρση του πλοίου. Οι λόγοι λοιπόν παραίτησης ποικίλουν, ανάλογα με τα συμφέροντα και τη συμπεριφορά του εκναυλωτή²⁴⁶ και εξετάζονται εν συνεχεία.

I. Αποδοχή μη έγκαιρης πληρωμής

Ο πλοιοκτήτης, ο οποίος συνειδητά δεν ασκεί το δικαίωμα απόσυρσης ουσιαστικά αποδέχεται την ετεροχρονισμένη καταβολή ορισμένης δόσης, με ρητή δήλωση περί αποδοχής προς τον ναυλωτή ή σιωπηρώς, μέσω της αδρανούς συμπεριφοράς του.

Στην περίπτωση της ρητής αποδοχής, ο εκναυλωτής δηλώνει ευθέως, ότι δεν προτίθεται να αποσύρει το πλοίο παρά την καθυστέρηση πληρωμής. Εάν στη συνέχεια, παρά ταύτα, ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα, τότε ο ναυλωτής, ενόψει μιας δικαστικής διαμάχης, θα πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει δύο πράγματα²⁴⁷. Πρώτον, ότι ο αντισυμβαλλόμενός του, δήλωσε κατά τρόπο σαφή και ξεκάθαρο, ότι δεν θα αποσύρει το πλοίο του και από τη δήλωση αυτή κάθε λογικός και συνετός συναλλασσόμενος ευρισκόμενος στη θέση του ναυλωτή, θα αντιλαμβανόταν το ίδιο.

²⁴⁵ Η έννοια της παραίτησης (*doctrine of waiver*) έχει εκφραστεί από την αγγλική νομολογία ως εξής: όταν ένα πρόσωπο έχει δύο εναλλακτικές επιλογές αντίδρασης, τότε η επιλογή έχει πραγματοποιηθεί, όταν το μέρος αυτό, με την όλη στάση του, έχει δημιουργήσει στον αντισυμβαλλόμενό του την πεποίθηση ότι η επιλογή ολοκληρώθηκε. Στην προκειμένη περίπτωση, οι επιλογές περιλαμβάνουν είτε την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης είτε την αδράνεια και την συνέχιση της σύμβασης. (*The Mihaios Xilas*).

²⁴⁶ *Scrutton* ο.π. pp. 436, §17-022.

²⁴⁷ *Time Charters* ο.π. pp. 285.

Δεύτερον, ότι επέδειξε εύλογη εμπιστοσύνη στη συναλλακτική σχέση του με τον εκναυλωτή και ο τελευταίος εκμεταλλεύτηκε την εμπιστοσύνη αυτή²⁴⁸.

Σημειωτέον ότι, η αποδοχή μέρους του ποσού του ναύλου πριν ή κατά τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής, δεν συνιστά παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης²⁴⁹. Αντιθέτως, το δικαίωμα διατηρείται για το υπόλοιπο μέρος, καθώς όπως έχει ήδη διευκρινιστεί, εάν η μείωση στο ποσό είναι παράνομη συνιστά μη έγκαιρη πληρωμή ως προς το μη καταβληθέν ποσό²⁵⁰.

Όσον αφορά στην περίπτωση της σιωπηρής παραίτησης, αυτή συνάγεται από την στάση του εκναυλωτή απέναντι στην παράβαση του αντισυμβαλλομένου του. Εάν δηλαδή, ο εκναυλωτής αδρανήσει και δεν προβεί σε καμία ενέργεια που να δηλώνει ότι έχει εκκινήσει τις διαδικασίες που τάσσει η νομική οδός προς την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης²⁵¹, τότε συνάγεται σιωπηρή παραίτηση. Μάλιστα, ειδικά στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών, η προηγούμενη συμπεριφορά των μερών, κατέχει ιδιαίτερη σημασία, υπό την έννοια ότι εάν κάποιο μέρος επιδεικνύει ορισμένη συμπεριφορά επί κάποιο χρονικό διάστημα, εύλογα δημιουργείται στο έτερο μέρος η αντίληψη, ότι η κατάσταση που διαμορφώνεται από αυτή τη συμπεριφορά παγιώθηκε.

Εάν λοιπόν ο εκναυλωτής, δεν παραπονεθεί κατά τη στιγμή της καθυστέρησης στην καταβολή μιας ή περισσότερων δόσεων του ναύλου, αλλά συνεχίζει τη σύμβαση χωρίς κάποια προειδοποίηση ή διαμαρτυρία, τότε η στάση του αυτή, δικαιολογημένα δημιουργεί την εντύπωση στον αντισυμβαλλόμενο του, ότι δεν πρόκειται να ασκήσει το σχετικό του δικαίωμα²⁵². Συνεπώς, εάν ο ναυλωτής καταβάλει εκπρόθεσμα ορισμένη δόση και ο εκναυλωτής δεν αντιδράσει στην καθυστέρηση αυτή, επιτρέποντας τη συνέχιση της χρονοναύλωσης για ένα εύλογο χρονικό διάστημα, τότε ο τελευταίος δεν νομιμοποιείται να αποσύρει μεταγενέστερα το πλοίο του και θεωρείται ότι απώλεσε πλέον το εν λόγω δικαίωμα (*equitable estoppel*).

Ομοίως, δεν δύναται να προβεί σε απόσυρση του πλοίου, ενόψει μιας εκ των επόμενων πληρωμών, διότι η πληρωμή κάθε δόσης θεωρείται αυτοτελής. Με άλλα λόγια, ο εκναυλωτής ο οποίος δεν αντέδρασε σε ορισμένη καθυστέρηση και παρήλθε το διάστημα έως την επόμενη δόση, τότε δεν δικαιούται να αποσύρει το πλοίο, δυνάμει της προηγούμενης μη έγκαιρης πληρωμής αλλά

²⁴⁸ *The Scaptrade* [1983] 1 Lloyd's Rep. 146.

²⁴⁹ *The Mihaios Xilas* [1979] 2 Lloyd's Rep. 303.

²⁵⁰ βλ. και Μέρος Α', κεφ. Ι §1.5 της εργασίας.

²⁵¹ Όπως με την αποστολή ειδοποίησης απόσυρσης (*notice of withdrawal*) ή στην περίπτωση της *anti-technicality* ρήτηρας, στην αποστολή *anti-technicality notice*.

²⁵² *The Kanchenjunga* [1990] 1 Lloyd's Rep. 391 (HL), όπου αναλύεται η θεωρία της παραίτησης με βάση την επιλογή του κατέχοντος ένα δικαίωμα, εδώ το δικαίωμα απόσυρσης. Κατά την ακριβή διατύπωση: "*His decision, being a matter of choice for him, is called in law an election [...]. In all cases, he has in the end to make his election, not as a matter of obligation, but in the sense that, if he does not do so, the time may come when the law takes the decision out of his hands, either by holding him to have elected not to exercise the right which has become available to him, or sometimes by holding him to have elected to exercise it*".

μόνον εάν υπάρξει καθυστέρηση στη μεταγενέστερη πληρωμή και δυνάμει αυτής της τελευταίας θα ενεργοποιηθεί το δικαίωμα απόσυρσης. Επομένως, η αδράνεια απέναντι σε μία καθυστέρηση δόσης, δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως μια στάση, η οποία θα λαμβάνει χώρα σε κάθε πληρωμή²⁵³.

Τέλος, στην περίπτωση κατά την οποία ο εκναυλωτής, έχει αποστείλει έγκυρη ειδοποίηση απόσυρσης αλλά δεν έχει προβεί σε επιστροφή τυχόν ποσού που κατατέθηκε εκπρόθεσμα, δεν πρέπει να συνάγεται, ότι μόνη αυτή καθ'αυτή η διατήρηση των χρημάτων²⁵⁴ συνιστά παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης²⁵⁵. Και τούτο, διότι η εν λόγω διατήρηση του ποσού, είναι πιθανόν να οφείλεται είτε σε άγνοια της, εκ των υστέρων, πραγματοποίησης της πληρωμής είτε να αποσκοπεί στη χρήση του ποσού αυτού ως ασφάλειας για τις ζημίες που προκλήθηκαν ή πρόκειται να προκληθούν, λόγω της μη έγκαιρης καταβολής.

Ενόψει πάντως της αποφυγής παρερμηνειών της συμπεριφοράς του δικαιούχου του δικαιώματος απόσυρσης, κρίνεται απαραίτητο, να καθιστά ο ίδιος σαφή τόσο μέσω της στάσης του όσο και με τα λόγια του προς τον ναυλωτή, την πρόθεσή του να αποσύρει ή όχι το πλοίο του καθώς και τον λόγο για τον οποίο δεν επέστρεψε τυχόν καταβληθέν ποσό. Εάν πράξει αυτό, δεν θα καταλείπεται κανένα μέσο στον ναυλωτή να αποδείξει, ότι εύλογα απέκτησε την πεποίθηση, ότι έλαβε χώρα παραίτηση.

II. Μη άσκηση του δικαιώματος σε εύλογο χρόνο

Παραίτηση χωρεί και σε περίπτωση που η άσκηση δικαιώματος, αν και ήταν επιθυμητή, εντούτοις δεν πραγματοποιήθηκε εντός ευλόγου χρόνου μετά την παράβαση²⁵⁶.

²⁵³ *The Scaptrade* [1983] 1 Lloyds Rep. 146. (C.A.), όπου κρίθηκε, ότι η μη εναντίωση των εκναυλωτών σε προηγούμενες καθυστερήσεις πληρωμών, δεν πρέπει να οδηγεί στην αποδοχή, ότι οι τελευταίοι δεν θα διαμαρτυρηθούν ούτε στο μέλλον για μεταγενέστερες καθυστερήσεις (μη αποδοχή της *principle of equitable estoppel*). Μάλιστα στην παρούσα υπόθεση, η αποδοχή αφορούσε μόνο 6 μη έγκαιρες πληρωμές από τις συνολικά 22, που είχαν λάβει χώρα μέχρι τότε. Συνεπώς, ενισχύεται ακόμα περισσότερο η ανωτέρω παραδοχή, διότι ο ισχυρισμός των ναυλωτών δεν βασίζεται σε αποδοχή καθυστερήσεων στο μεγαλύτερο μέρος της διάρκειας της χρονοναύλωσης. Κατά τα λόγια του *Robert Goff LJ*: “it is not at all easy to infer, from the mere fact that late payments had been accepted in the past by the owners without protest, an unequivocal representation by them not to exercise their strict legal right of withdrawal in the event of late payment by the charterers of a subsequent instalment of hire - if only because the circumstances prevailing at the time when the earlier late payments were accepted may not be the same as those prevailing in the future”.

²⁵⁴ *The Brimnes* [1974] 2 Lloyd's Rep. 241 (C.A.), όπου κρίθηκε ότι δεν υφίσταται παραίτηση των εκναυλωτών από μόνη τη λήψη των χρημάτων και την αποστολή ειδοποίησης απόσυρσης μετά την πληρωμή. Αντιθέτως, κατά την κρίση του δικαστηρίου, η παραίτηση προϋποθέτει και γνώση ότι το ποσό καταβλήθηκε τελικώς εκπρόθεσμα και αποδοχή αυτού. Εν προκειμένω, οι εκναυλωτές δεν είχαν λάβει γνώση της πληρωμής και συνεπώς η συμπεριφορά τους δεν μπορεί να ερμηνευτεί ως παραίτηση, ειδικά τη στιγμή που έσπευσαν να αποστείλουν ειδοποίηση το συντομότερο.

²⁵⁵ *The Mihalios Xilas* [1979] 2 Lloyd's Rep. 303, όπου κατά τον *Lord Scarman*, “In my judgement, the retention of advance hire, unaccompanied by any other indications of an election, is not the unequivocal act required by law, and does not, of itself, amount to an election against withdrawal”.

²⁵⁶ *Scrutton*, ο.π. pp. 435 §17-019.

Το ζήτημα που ανακύπτει στην συγκεκριμένη περίπτωση και το οποίο απασχόλησε τη νομολογία, είναι ο προσδιορισμός του εύλογου αυτού χρόνου (*reasonable time*). Με άλλα λόγια, είναι αναγκαίο να εξακριβωθεί το πόσες ώρες ή μέρες, διαθέτει ο εκναυλωτής μέχρι να αποστείλει ειδοποίηση απόσυρσης προς τον ναυλωτή ώστε να μην θεωρηθεί, ότι η αποχή του από την ειδοποίηση αυτή συνεπάγεται παραίτηση.

Στην περίπτωση της ύπαρξης ρήτρας *anti-technicality* στο χρονοναυλοσύμφωνο, το εύλογο χρονικό διάστημα υπολογίζεται αμέσως μετά τη λήξη της περιόδου χάριτος.

Για τον ακριβή προσδιορισμό του χρονικού διαστήματος, εντός του οποίου οφείλει να δράσει ο εκναυλωτής, είναι ορθότερο να εξετάζεται η κάθε υπόθεση ξεχωριστά και ανάλογα με τις εκάστοτε περιστάσεις, καθώς είναι αδύνατον ο προσδιορισμός αυτός να καθοριστεί θεωρητικά. Για το λόγο αυτόν, ακολουθούν ορισμένες γενικές κατευθύνσεις, τις οποίες έχει υποδείξει η αγγλική νομολογία και οι οποίες θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμες για τον καθορισμό της έννοιας του “εύλογου”.

Αρχικά λοιπόν, εύλογος πρέπει να θεωρείται ο χρόνος, ο οποίος απαιτείται προκειμένου ο εκναυλωτής να πληροφορηθεί από την τράπεζά του, ότι η καταβολή του ναύλου δεν έλαβε χώρα κατά τη μέρα πληρωμής (*due date*)²⁵⁷ καθώς και να μεταβιβάσει σε αυτήν τη σχετική εντολή, περί μη αποδοχής και επιστροφής του ετεροχρονισμένα καταβληθέντος ποσού. Η μικρή αυτή χρονική καθυστέρηση, κρίνεται δικαιολογημένη, διότι είναι αναγκαία, για κάθε συνετό συναλλασσόμενο που επιθυμεί να ενημερωθεί και να συνεννοηθεί με την τράπεζά του²⁵⁸.

²⁵⁷ *The Laconia* [1977] 1 Lloyd's Rep. 315. Στην υπόθεση αυτή, η δόση του ναύλου δεν είχε κατατεθεί κατά την οριζόμενη μέρα πληρωμής. Έτσι, οι εκναυλωτές, καθώς δεν επιθυμούσαν να αποδεχτούν εκπρόθεσμα το ποσό, είχαν δώσει την οδηγία στην τράπεζά τους, να τους ενημερώσει μόλις το ποσό θα καταβαλλόταν. Πράγματι, η τράπεζα τους ενημέρωσε, όταν ληξιπρόθεσμα έλαβε εντολή προς μεταβίβαση της εν λόγω δόσης και εκείνοι έδωσαν περαιτέρω εντολή να επιστραφεί το ποσό. Κατά την κρίση του δικαστηρίου, η άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης ήταν νόμιμη. Διότι, η μεσολάβηση του χρονικού διαστήματος των δύο εργάσιμων ημερών, από την ενημέρωση των εκναυλωτών για την καταβολή και τη λήψη της εντολής απόρριψης, θεωρήθηκε εύλογο διάστημα. Βασική αιτιολογία αποτέλεσε το γεγονός ότι η τράπεζα των εκναυλωτών, δεν διέθετε καμία εξουσιοδότηση, ώστε να λαμβάνει κρίσιμες αποφάσεις για λογαριασμό των πελατών της, σχετικές με την αποδοχή ή την απόρριψη των ποσών των ναύλων. Ως εκ τούτου, έπρεπε να λάβει πρώτα οδηγίες για το εάν πρέπει να αποδεχτεί ή να απορρίψει την επίδικη εντολή πληρωμής. Γι' αυτό και το διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της λήψης της εντολής πληρωμής και της οδηγίας προς επιστροφή αυτής πίσω στον ναυλωτή, δεν κρίθηκε ως παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης. Εν προκειμένω, η ενημέρωση από την τράπεζα πραγματοποιήθηκε άμεσα και οι εκναυλωτές την ίδια στιγμή της ενημέρωσης, απέκρουσαν την καταβολή και έδωσαν εντολή επιστροφής του ποσού, το οποίο και έγινε χωρίς χρονοτριβή. βλ. και *Time Charters*, ο.π. pp. 281 §16.80.

²⁵⁸ Έτσι και στην απόφαση *The Balder London* [1980] 2 Lloyd's Rep. 489. Στην υπόθεση αυτή, η πληρωμή του ναύλου δεν είχε κατατεθεί κατά τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής. Την επόμενη ημέρα, οι εκναυλωτές, τηλεφώνησαν στην τράπεζά τους, προκειμένου να πληροφορηθούν εάν καταβλήθηκε τελικώς το ποσό και έλαβαν αρνητική απάντηση. Η τράπεζα ζήτησε να επικοινωνήσουν και πάλι αργότερα, ώστε να ελέγξει την πληρωμή μέσω επικοινωνίας της με την τράπεζα των ναυλωτών. Την επόμενη εργάσιμη ημέρα, οι εκναυλωτές, καθώς δεν έλαβαν απάντηση, τηλεφώνησαν και πάλι στην τράπεζα, όπου πληροφορήθηκαν ότι δεν είχε πραγματοποιηθεί η πληρωμή και το απόγευμα της ημέρας εκείνης απέστειλαν ειδοποίηση απόσυρσης στους ναυλωτές. Το χρονικό αυτό διάστημα της επικοινωνίας των εκναυλωτών με την τράπεζά τους, δεν θεωρήθηκε από το δικαστήριο ως παραίτηση από το δικαίωμα απόσυρσης. Παρά το γεγονός ότι θα μπορούσε να ασκηθεί παραπάνω πίεση από τον εκναυλωτή προς την τράπεζα στην πρώτη επικοινωνία τους, κατά την κρίση του δικαστηρίου, η μεσολάβηση μίας ημέρας μέχρι την απόσυρση, δεν μπορεί να κριθεί ως αδικαιολόγητη καθυστέρηση, η οποία θα δημιουργούσε την εντύπωση στους ναυλωτές ότι έχει λάβει χώρα παραίτηση. βλ. και *Time Charters* ο.π. pp. 282-283 §16.86.

Επιπλέον, εύλογος θα πρέπει να θεωρείται και ο χρόνος που απαιτείται, ώστε ο εκναυλωτής να εξετάσει το κατά πόσο τον συμφέρει να αποσύρει το πλοίο του και να καταγγείλει τη συγκεκριμένη χρονοναύλωση. Δεδομένου ότι το δικαίωμα απόσυρσης, ασκείται κατά κανόνα με γνώμονα τις εκάστοτε τιμές της ναυλαγοράς και με βάση την προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας, ο χρόνος που κρίνεται απαραίτητος, για την ορθή εκτίμηση της κατάστασης της αγοράς, εμπίπτει στο πεδίο της έννοιας του “εύλογου”. Και τούτο, διότι κατά κανόνα, κρίνεται απαραίτητη η αναζήτηση νομικής συμβουλής²⁵⁹. Στις περιπτώσεις λοιπόν αυτές, ακριβώς λόγω της σπουδαιότητας του δικαιώματος απόσυρσης και των μεγάλων οικονομικών αλλαγών, που η άσκηση αυτού συνεπάγεται για τις δραστηριότητες του εκναυλωτή, ο χρόνος στάθμισης των συμφερόντων του τελευταίου, κρίνεται ως εύλογος.

Τέλος, στην περίπτωση κατά την οποία καταβλήθηκε μειωμένος ναύλος, είναι αυτονόητο ότι ο εκναυλωτής θα πρέπει να διαθέτει επαρκές χρονικό διάστημα, ώστε να βεβαιωθεί ότι η μείωση αυτή είναι νόμιμη²⁶⁰. Το ζήτημα της μείωσης του ναύλου, κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς είναι πολύ συγκεκριμένες οι περιπτώσεις, στις οποίες θεωρείται νόμιμη η καταβολή μειωμένου ποσού²⁶¹. Επομένως, πρέπει να επιδεικνύεται ιδιαίτερη προσοχή, ως προς την εγκυρότητα της συγκεκριμένης μείωσης, καθώς εάν ο πλοιοκτήτης θεωρήσει αυτή, εσφαλμένα, παράνομη και αποσύρει το πλοίο του, τότε διαπράττει ο ίδιος παράβαση σύμβασης και από ζημιωθείς μετατρέπεται σε ζημιώσας. Ο χρόνος λοιπόν, που απαιτείται για την εξέταση αυτή, θεωρείται εύλογος.

Συμπεραίνοντας, όσον αφορά στον προσδιορισμό του εύλογου χρόνου, καθίσταται σαφές, ότι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κάθε φορά όλες οι συνθήκες, υπό τις οποίες έπρεπε να ενεργήσει ο δικαιούχος. Οι συνθήκες αυτές, σχετίζονται με την επικοινωνία του με την τράπεζά του, με τον ναυλωτή ή τους πράκτορες αυτού, με την ανάγκη αναζήτησης νομικών συμβουλών και άλλους παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν αναπόφευκτα την απόφασή του για την άσκηση ή μη του

²⁵⁹ *The Scaptrade* [1981] 2 Lloyd's Rep. 425.

²⁶⁰ *Time Charters* ο.π., pp. 283, βλ. και Μέρος Α', Κεφ.Ι §1.5 της εργασίας.

²⁶¹ *The Mihaios Xilas* [1979] 2 Lloyd's Rep. 303. Στην εν λόγω υπόθεση, οι ναυλωτές κατέβαλαν μειωμένο το ποσό ορισμένης δόσης του ναύλου, επικαλούμενοι έξοδα του πλοίου για λογαριασμό του εκναυλωτή (*disbursements*) και δαπάνες για επιπλέον καύσιμα. Οι εκναυλωτές όταν πληροφορήθηκαν για τη μείωση αυτή, ζήτησαν τις αποδείξεις πληρωμής των εξόδων αυτών. Καθώς δεν έλαβαν απάντηση, επιχείρισαν την αμέσως επόμενη εργάσιμη ημέρα (Δευτέρα) να επικοινωνήσουν εκ νέου με τους ναυλωτές, προκειμένου να λάβουν τις αποδείξεις και αφού απέβη άκαρπη και η δεύτερη αυτή προσπάθεια επικοινωνίας, απέσυραν το πλοίο την επόμενη ημέρα. Το διάστημα αυτό, από τη λήξη της προθεσμίας πληρωμής έως τη δεύτερη εργάσιμη ημέρα, κρίθηκε εύλογο, τόσο από το διαιτητικό δικαστήριο όσο και εν συνεχεία από το *House of Lords*. Η κρίση αυτή στηρίχθηκε στο γεγονός, ότι το διάστημα της μίας ημέρας, κατά την οποία οι εκναυλωτές επιχείρησαν, για δεύτερη φορά, να λάβουν γνώση των αποδεικτικών πληρωμής των εξόδων, που δικαιολογούσαν τον μειωμένο ναύλο, θεωρείται εύλογο, καθώς αποτελεί προσπάθεια αναζήτησης στοιχείων, προς επιβεβαίωση του καταβληθέντος μειωμένου ποσού. βλ. και *Time Charters* ο.π. pp. 282-283 §16.86.

δικαιώματος απόσυρσης. Τα δικαστήρια, όπως συνάγεται και από τη νομολογία στην οποία έγινε παραπομπή, φαίνεται να ακολουθούν μια κατεύθυνση κατανόησης των ενεργειών αυτών του εκναυλωτή και γι' αυτό κρίνουν επιτρεπτή την πάροδο κάποιων ημερών από την ημέρα λήξης της προθεσμίας πληρωμής, εφόσον αυτή θεωρείται δικαιολογημένη. Μάλιστα, σε ορισμένες υποθέσεις έχει υποστηριχθεί, ότι ο εύλογος χρόνος μπορεί να διαρκέσει ως τέσσερις με πέντε ημέρες²⁶², χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει, ότι οι εκναυλωτές δεν οφείλουν να δρουν το συντομότερο δυνατόν.

Τέλος, συνδυαστικά με το χρονικό αυτό διάστημα, το οποίο θα κριθεί ως εύλογο, θα πρέπει να εξετάζεται κάθε φορά και η συνολική συμπεριφορά του εκναυλωτή, υπό την έννοια του κατά πόσο, με τη στάση του και τα λόγια του προς τον ναυλωτή, θα ήταν δυνατό να δημιουργήσει την αντίληψη, ότι δεν προτίθεται να ασκήσει το δικαίωμα απόσυρσης.

1.2 Διακοπή της λειτουργίας του πλοίου (*suspend performance of the vessel*)

Εκτός από το δικαίωμα απόσυρσης, ο εκναυλωτής εναλλακτικά διαθέτει και έναν άλλον τρόπο άμυνας, έναντι της καθυστέρησης στην καταβολή του ναύλου. Την άμυνα αυτή, αποτελεί το δικαίωμα να διακόψει όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται στον ναυλωτή μέσω του πλοίου, μέχρι την καταβολή του οφειλόμενου ποσού (εφεξής δικαίωμα διακοπής). Πρόκειται για μια πιο εκσυγχρονισμένη και πιο πρακτική λύση από εκείνη της απόσυρσης του πλοίου.

Ως προς τη νομική του φύση, όπως και το δικαίωμα απόσυρσης έτσι και το δικαίωμα διακοπής, είναι συμβατικό, και επομένως είναι αδύνατη η άσκησή του χωρίς ρητή πρόβλεψη στο χρονοναυλοσύμφωνο²⁶³. Έτσι, κατ' αναλογία με το δικαίωμα απόσυρσης, εάν ο εκναυλωτής διακόψει τη λειτουργία του πλοίου, χωρίς να δύναται εκ του ναυλοσυμφώνου να το πράξει, τότε διαπράττει ο ίδιος παράβαση σύμβασης σε βάρος του ναυλωτή (*breach of contract*). Μία πολύ βασική παράβαση που απορρέει από την παράνομη αυτή διακοπή της λειτουργίας του πλοίου, αποτελεί η μη συμμόρφωση του εκναυλωτή προς τις εντολές του ναυλωτή, που αποσκοπούν στην πραγμάτωση του εμπορικού σκοπού της χρονοναύλωσης, όπως ορίζεται στην ρήτρα *employment*²⁶⁴. Επίσης, ο ναυλωτής παρεμποδιζόμενος αδικαιολόγητα να χρησιμοποιεί το πλοίο προς εκμετάλλευση, κατά τους ορισμούς της σύμβασης, δύναται να διακόψει την καταβολή του ναύλου, έως ότου επανακτήσει την χρήση αυτού, θεωρώντας ότι το πλοίο βρίσκεται *off-hire*²⁶⁵.

²⁶² Wilson, ο.π. pp. 104.

²⁶³ NYPE 1993 (γραμμές 153-158).

²⁶⁴ Julien Rabeux, ο.π.

²⁶⁵ Εκτός από το παράδειγμα της ρήτρας *off-hire*, ο εκναυλωτής, γενικά θα μπορούσε να εναχθεί για οποιοδήποτε *breach of contract*, που προήλθε εξαιτίας της μη νόμιμης διακοπής των υπηρεσιών του πλοίου.

Τα περισσότερα προδιατυπωμένα χρονοναυλοσύμφωνα, σε αντίθεση με ο, τι συμβαίνει στο δικαίωμα απόσυρσης, δεν διαθέτουν ειδικό όρο, ο οποίος να κατοχυρώνει το δικαίωμα διακοπής. Εάν τα μέρη επιθυμούν να συμπεριλάβουν σχετικό όρο στο χρονοναυλοσύμφωνο, σαφώς έχουν την ευχέρεια να το πράξουν, με την ένταξη σχετικής συμφωνίας τους στο μέρος των πρόσθετων όρων (*additional clauses*). Από τα έντυπα ναυλοσύμφωνα που έχουν εκτεθεί ως τώρα, μόνο τα ναυλοσύμφωνα NYPE 1993²⁶⁶ και NYPE 2015²⁶⁷ περιλαμβάνουν όρο σχετικό με το δικαίωμα διακοπής. Συγκεκριμένα το πρώτο εξ αυτών, περιλαμβάνει μια σύντομη αναφορά του εν λόγω δικαιώματος στη ρήτρα απόσυρσης ενώ στο δεύτερο παρατίθεται αυτοτελής αναφορά αυτού σε ξεχωριστή παράγραφο²⁶⁸. Η ρήτρα που παρέχει στον εκναυλωτή το δικαίωμα διακοπής διατυπώνεται ως εξής:

“At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers’ account”

(NYPE 2015)

Αναλυτικότερα, το δικαίωμα διακοπής, αποκτά σημασία κυρίως στις περιπτώσεις όπου ο εκναυλωτής, δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα απόσυρσης, επειδή τη στιγμή κατά την οποία λαμβάνει χώρα καθυστέρηση πληρωμής, οι τιμές της αγοράς των ναύλων είναι πολύ χαμηλές και συνεπώς η ενδεχόμενη λύση της σύμβασης θα αντίκειται στα οικονομικά του συμφέροντα. Αντ’αυτού λοιπόν, έχει τη δυνατότητα, εφόσον προβλέπεται στη σύμβαση, να διακόψει όλες τις λειτουργίες του πλοίου και ταυτόχρονα όλες τις υποχρεώσεις του, ώστε να ασκήσει πίεση στον ναυλωτή να καταβάλει το ποσό που οφείλει. Η διακοπή της λειτουργίας του πλοίου, είναι προσωρινή και όχι μόνιμη και έτσι, με τον τρόπο αυτό, ο ναυλωτής εξαναγκάζεται μέσω ενός δραστικού μέτρου να θεραπεύσει την παράβασή του, χωρίς παράλληλα να επέρχεται λύση της σύμβασης²⁶⁹.

²⁶⁶ ρήτρα 11(a) (γραμμές 154-158).

²⁶⁷ ρήτρα 11(d).

²⁶⁸ Προτιμάται για λόγους ασφάλειας δικαίου, η αυτοτελής και ρητή διατύπωση του NYPE 2015, *The Swedish Club*: ο.π.

²⁶⁹ Αυτή είναι και η βασικότερη διαφορά του δικαιώματος αυτού με το δικαίωμα απόσυρσης και δεδομένης της εξακολούθησης της σύμβασης, οι δόσεις συνεχίζουν να “τρέχουν”.

Προβληματισμός ανακύπτει από το ζήτημα του εάν είναι απαραίτητη η τήρηση της τυπικής διαδικασίας, ήτοι εάν ο εκναυλωτής, οφείλει να αποστείλει γραπτή ειδοποίηση διακοπής προς τον ναυλωτή και ενδεχομένως να παραχωρήσει προς αυτόν ένα διάστημα περιόδου χάριτος, προς εκπλήρωση της πληρωμής, όπως ορίζεται για το δικαίωμα απόσυρσης. Το θέμα αυτό κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας, τόσο για τον ναυλωτή όσο και για τον εκναυλωτή, καθώς από αυτό εξαρτάται η εγκυρότητα της διακοπής των λειτουργιών του πλοίου και κατ'επέκταση των συνεπειών αυτής για τα μέρη.

Η πρώτη φορά που απασχόλησε τα δικαστήρια το εν λόγω ζήτημα, ήταν στην υπόθεση *Greatship (India) Ltd v. Oceanografia SA*²⁷⁰. Στην περίπτωση αυτή, η επίδικη σύμβαση αφορούσε μια διετή χρονοναύλωση, υπό το πρότυπο χρονοναυλοσύμφωνο SUPPLYTIME 1989, το οποίο περιλαμβάνει όρο περί δικαιώματος διακοπής. Συγκεκριμένα, η παράγραφος που περιγράφεται το σχετικό δικαίωμα, τοποθετείται αμέσως μετά την παράγραφο του δικαιώματος απόσυρσης²⁷¹.

Στο σημείο λοιπόν, της περιγραφής του δικαιώματος απόσυρσης, οριζόταν ότι μετά την πάροδο της ημέρας πληρωμής, ο ναυλωτής διαθέτει περίοδο χάριτος πέντε εργάσιμων ημερών, ώστε να καταβάλει τον οφειλόμενο ναύλο, κάτι που δεν αναφερόταν στην επόμενη παράγραφο, η οποία ήταν αφιερωμένη στο δικαίωμα διακοπής. Το διαιτητικό δικαστήριο, το οποίο κλήθηκε πρώτο να αποφασίσει επί του θέματος αυτού, εξέδωσε ευνοϊκή για τους ναυλωτές απόφαση, καθώς έκρινε, ότι η τελευταία παράγραφος, στην οποία συμφωνείται το δικαίωμα διακοπής, δεν θα πρέπει να εξετάζεται ξεχωριστά και μεμονωμένα από τις προηγούμενες παραγράφους, αλλά ως αναπόσπαστο μέρος του συνόλου των προβλέψεων της ρήτρας πληρωμής. Συνεπώς, ό,τι ισχύει για τη διαδικασία της απόσυρσης του πλοίου και την παροχή περιόδου χάριτος μετά από ειδοποίηση του ναυλωτή, ισχύει και για το δικαίωμα διακοπής²⁷².

Εν συνεχεία όμως, καθώς οι εκναυλωτές προσέβαλαν την ανωτέρω διαιτητική απόφαση ενώπιον του Εμπορικού Δικαστηρίου της Αγγλίας, η κρίση των διαιτητών ανατράπηκε²⁷³. Διότι, κατά το δικαστήριο, η τυπική προϋπόθεση της αποστολής ειδοποίησης και παροχής της περιόδου χάριτος στους ναυλωτές, θα ίσχυε και στο δικαίωμα διακοπής, μόνο εάν κάτι τέτοιο αναφερόταν

²⁷⁰ *Greatship (India) Ltd v. Oceanografia SA* DE CV [2012] EWHC 3468, B. Kirrane, *Temporary Suspension of charter - Is notice required?*, June 2013 (διαθέσιμο στο www.steamshipmutual.com).

²⁷¹ ρήτρα 10(e) § 3-4: "While payment remains due Owners shall be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which Charterers hereby indemnify Owners, and Hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such suspension shall be for Charterers' account".

²⁷² F. Theophani, *MFB Solicitor; Suspension of performance*, Standard-Club, February 2013 (διαθέσιμο στο www.standard-club.com)

²⁷³ B. Kirrane, ο.π.

ρητά και προέκυπτε κατά τρόπο αδιαμφισβήτητο από το γράμμα της παραγράφου²⁷⁴ που περιγράφει το δικαίωμα διακοπής²⁷⁵.

Συνεπώς, κατά την κρίση του ανωτέρω δικαστηρίου, οι εκναυλωτές είχαν το δικαίωμα να διακόψουν τις λειτουργίες του πλοίου, χωρίς την ανάγκη κάποιας προηγούμενης ειδοποίησης των ναυλωτών και χωρίς την παραχώρηση επιπλέον ημερών, προς εκπλήρωση της παροχής, δεδομένου ότι, στο εδάφιο της περιγραφής του δικαιώματος διακοπής, δεν αναφέρεται σχετική υποχρέωση. Στην αντίθετη περίπτωση, όπου τα μέρη θα επιθυμούσαν την προηγούμενη τήρηση τυπικής διαδικασίας, θα το είχαν ορίσει στο συμβόλαιο, κατά τρόπο σαφή και ρητό, παρόμοιο με τη ρήτρα απόσυρσης. Εξάλλου, σύμφωνα με το δικαστήριο, το δικαίωμα διακοπής, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί τόσο αυστηρό και δρακόντειο, όσο το δικαίωμα απόσυρσης, διότι δεν επιφέρει την οριστική απώλεια της εκμετάλλευσης του πλοίου και παράλληλα την καταγγελία και λύση της σύμβασης²⁷⁶. Αυτός ίσως, είναι και ο λόγος για τον οποίο τα μέρη δεν συμπεριέλαβαν αυστηρές προϋποθέσεις για την άσκηση του υπό κρίση δικαιώματος στο εν λόγω ναυλοσύμφωνο.

Περαιτέρω, δεν κρίθηκε ορθό, να θεωρηθεί ότι τα μέρη σιωπηρώς συμφώνησαν στη σύμβαση την παροχή περιόδου χάριτος και για το δικαίωμα διακοπής, καθώς κατά γενική παραδοχή του αγγλικού δικαίου, ένας όρος, ο οποίος δεν αναγράφεται ρητά σε μια σύμβαση, λαμβάνεται υπόψη ως σιωπηρός (*implied term*), μόνο όταν είναι αναγκαίο να εξυπηρετηθεί μέσω αυτού ο εμπορικός σκοπός της σύμβασης. Στην υπό εξέταση περίπτωση, η ρήτρα περί διακοπής, θεωρήθηκε ολοκληρωμένη και σαφής, χωρίς να κρίνεται αναγκαίο να συμπεριληφθεί οποιοσδήποτε άλλος σιωπηρός όρος²⁷⁷. Ειδικότερα, κατά τη δικαστική κρίση, ο εμπορικός σκοπός της παρούσας σύμβασης εκπληρώνεται χωρίς ανάγκη συμπερίληψης άλλων όρων, δεδομένου ότι η σύμβαση παρέχει δύο δυνατότητες στον εκναυλωτή όταν ο ναύλος δεν καταβάλλεται έγκαιρα: πρώτον την οριστική απόσυρση του πλοίου, κατόπιν γραπτής ειδοποίησης και παροχής ορισμένων ημερών, ώστε οι ναυλωτές να συμμορφωθούν προς την καταβολή του οφειλόμενου ποσού²⁷⁸ ή δεύτερον, την προσωρινή διακοπή των υπηρεσιών του πλοίου χωρίς παροχή περιόδου χάριτος.

²⁷⁴ Σε αντίθεση με τη διατύπωση του ναυλοσυμφώνου SUPPLYTIME 1989, η διατύπωση του NYPE 1993 (γραμμές 153-158), αναφέρει ρητά ότι το δικαίωμα διακοπής ασκείται σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή μετά τη λήξη της περιόδου χάριτος που ισχύει για το δικαίωμα απόσυρσης: “*At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11(b) hereunder ...the owners ... shall be entitled to withhold the performance of any and all of their obligations ...*”. Είναι προφανές, ότι το δικαστήριο δέχεται μόνο έναν παρόμοιο ρητό τρόπο διατύπωσης.

²⁷⁵ Το δικαστήριο, ακολούθησε στην προκειμένη περίπτωση την κρίση επί της υπόθεσης *the Rainy Sky*, κατά την οποία έγινε δεκτό ότι, εάν σε μια σύμβαση χρησιμοποιείται για έναν όρο ρητή διατύπωση με τρόπο ξεκάθαρο, τότε ακόμα και αν ορισμός αυτός οδηγεί σε παράλογο αποτέλεσμα, θα εφαρμοστεί από το δικαστήριο, διότι υπερισχύει η βούληση των μερών, όπως αυτή εκφράζεται στη σύμβαση βλ. και *B. Kirrane*, ο.π.

²⁷⁶ *F. Theophani*, ο.π.

²⁷⁷ *B. Kirrane*, ο.π.

²⁷⁸ *B. Kirrane*, ο.π.

Συμπεραίνοντας, παρατηρούμε ότι το δικαστήριο στην υπόθεση αυτή, εστίασε στην ακριβή διατύπωση της ρήτρας διακοπής του ναύλου και κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι δεν προκύπτει από κανένα σημείο αυτής, ότι θα πρέπει να ισχύσει αναλογικά ως προς αυτήν, η ίδια διαδικασία με την άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης. Η κρίση αυτή πηγάζει από την αυστηρή γραμματική ερμηνεία, η οποία όπως είδαμε²⁷⁹, κατέχει σημαντική θέση στο αγγλοσαξονικό δίκαιο. Συνεπώς ο εκναυλωτής δεν υποχρεούται σε προηγούμενη ειδοποίηση του ναυλωτή και παροχή στον τελευταίο ενός χρονικού διαστήματος, που αντιστοιχεί στην περίοδο χάριτος. Πράγματι, η ανωτέρω απόφαση ορθώς δεν επέκτεινε τις προϋποθέσεις του δικαιώματος απόσυρσης σε αυτό της διακοπής, εφόσον αυτό δεν οριζόταν ρητά. Διότι το δεύτερο, δεν επιφέρει τα αυστηρότατα αποτελέσματα που επιφέρει το πρώτο, ήτοι την πρόωρη λύση της σύμβασης και την αναζήτησή αποζημίωσης αλλά λειτουργεί ως μέσω πίεσης προς τον υπερήμερο ναυλωτή ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να υφίσταται.

Επομένως ο εκναυλωτής, θα πρέπει, όπως και επί του δικαιώματος απόσυρσης, να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και ως προς την άσκηση του δικαιώματος διακοπής. Η προσοχή αυτή έγκειται στην προηγούμενη βεβαίωση αυτού, ότι η διαδικασία που ακολούθησε, είναι σύμφωνη με τους ορισμούς του ναυλοσυμφώνου, ιδίως στις περιπτώσεις που υπάρχει όρος, ο οποίος επιβάλλει να τηρηθούν οι προβλέψεις της ρήτρας *anti-technicality*²⁸⁰.

1.3 Δικαίωμα επίσχεσης (*lien*)

Εκτός από το δικαίωμα απόσυρσης και το δικαίωμα διακοπής, η μη έγκαιρη καταβολή του ναύλου, ενεργοποιεί σε βάρος του ναυλωτή και τη δυνατότητα επίσχεσης²⁸¹ αφενός των μεταφερόμενων φορτίων και αφετέρου των ναύλων και γενικώς όλων των απαιτήσεων που αυτός κατέχει, στο πλαίσιο των εμπορικών δραστηριοτήτων που ασκεί μέσω του πλοίου. Συγκεκριμένα, το δικαίωμα επίσχεσης διατυπώνεται ως εξής:

The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once. The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter

²⁷⁹ βλ. Μέρος Α', Κεφ. Ι §1.2.1.

²⁸⁰ *J. Rabeux*, ο.π.

²⁸¹ *Scrutton* ο.π. pp. 432, §17-015.

Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.

(NYPE 1993)

Αναλυτικότερα, το δικαίωμα επίσχεσης, αποτελεί επίσης συμβατικό δικαίωμα, όπως τα άλλα δύο προαναφερθέντα δικαιώματα του εκναυλωτή, υπό την έννοια ότι χωρίς την ύπαρξη σχετικού όρου στο ναυλοσύμφωνο (*lien clause*)²⁸², δεν υπάρχει και η σχετική νομιμοποίηση προς επίσχεση²⁸³. Ομοίως η ενεργοποίηση του δικαιώματος αυτού επέρχεται μετά την άπρακτη πάροδο της τελευταίας ημέρας, κατά την οποία πρέπει να καταβληθεί ο ναύλος²⁸⁴.

Αρχικά λοιπόν, όσον αφορά στο δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου, αυτό ασκείται ανεξαρτήτως της κατάστασης στην οποία βρίσκεται το πλοίο ακόμα και αν αυτό είναι αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι εκφόρτωσης²⁸⁵ ή προσδεμένο σε διαδικασία εκφόρτωσης ή εάν τα πράγματα εκφορτώθηκαν και βρίσκονται σε αποθήκη²⁸⁶. Εάν παραδόθηκαν στον εκάστοτε δικαιούχο, τότε το δικαίωμα επίσχεσης χάνεται οριστικώς²⁸⁷. Επίσης, ο εκναυλωτής δεν δύναται να ασκήσει το δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου, νωρίτερα από την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού, όπως με το να σταματήσει την πορεία του, όσο αυτό βρίσκεται εν πλω²⁸⁸. Εξαίρεση στον κανόνα αυτόν, θα αποτελούσε μόνο η απόδειξη ότι μέχρι την άφιξη, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος απώλειας της κατοχής του φορτίου με αποτέλεσμα την αδυναμία επίσχεσής του²⁸⁹.

²⁸² Το δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου, όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο, καταρχήν απαγορεύεται δυνάμει του άρθρου 153 ΚΙΝΔ, το οποίο ορίζει ότι *ο εκναυλωτής δεν δικαιούται εις παρακράτησιν των εμπορευμάτων δια την μη πληρωμήν του ναύλου και των λοιπών παροχών, δικαιούμενος μόνον εις μεσεγγύηση αυτών*. Ωστόσο, πρόκειται για διάταξη ενδοτικού δικαίου και συνεπώς η ρήτρα *lien*, η οποία συμφωνείται από τα μέρη στα ναυλοσύμφωνα, θεωρείται νόμιμη και παράγει αποτελέσματα και στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου και ερμηνεύεται δυνάμει των άρθρων 325επ. ΑΚ. βλ. *I. Κοροτζή*, ο.π. σελ. 290.

²⁸³ Σε όλα σχεδόν τα προδιατυπωμένα χρονοναυλοσύμφωνα περιλαμβάνονται οι ρήτρες αυτές. Έτσι, ρήτρες επίσχεσης αποτελούν οι: 18 του NYPE 1946 (γραμμές 110-113), 23 του NYPE 1993 (γραμμές 260-267), 23 του NYPE 2015, 26 του SHELLTIME 4 (γραμμές 525), η 17 του BALTIME 1939 (2001).

²⁸⁴ Επίσχεση λόγω γνώσης περί μελλοντικής μη καταβολής ναύλου δεν υφίσταται.

²⁸⁵ *The Chrysovalandou Dyo* [1981] 1 Lloyd's Rep. 159, όπου κρίθηκε ότι δεν είναι απαραίτητο να έχει δέσει το πλοίο στην αποβάθρα, προκειμένου να ασκηθεί η επίσχεση των φορτίων.

²⁸⁶ Τα έξοδα αποθήκευσης επιβαρύνουν τον εκναυλωτή στην περίπτωση αυτή, εκτός εάν ορίζεται αντιθέτως στο ναυλοσύμφωνο. Στις περιπτώσεις, όπου η καταβολή του ναύλου καθίσταται ληξιπρόθεσμη όταν το φορτίο έχει ήδη εκφορτωθεί, η άσκηση του δικαιώματος επίσχεσης κρίνεται ιδιαίτερα δυσχερής καθώς ο εκναυλωτής πρέπει να ενεργήσει το συντομότερο, πριν την παράδοση αυτού στον παραλήπτη, γεγονός αρκετά δύσκολο, βλ. και υπόθεση *The Fort Kip* [1985] 2 Lloyd's Rep. 168, *S. Kendall - Marsden, A. Stow, Defence class cover: Liens on cargo, July 2018*, (διαθέσιμο στο www.standard-club.com).

²⁸⁷ *J. Rabeux*, ο.π.

²⁸⁸ *The Mihalios Xilas* [1978] Lloyd's Rep. 186. Στην εν λόγω υπόθεση, οι εκναυλωτές άσκησαν το δικαίωμα επίσχεσης επί των μεταφερόμενων πραγμάτων, στο λιμάνι ανεφοδιασμού καυσίμων του πλοίου, πριν την άφιξη αυτού στο λιμάνι εκφόρτωσης. Το δικαστήριο έκρινε, ότι δεν είχαν δυνατότητα να το πράξουν και ότι μόνο κατ'εξαίρεση θα ήταν νόμιμη η ενέργεια αυτή, εάν απεδείκνυν ότι είναι αντικειμενικά αδύνατον να πραγματοποιηθεί επίσχεση στο λιμάνι προορισμού.

²⁸⁹ *J. Rabeux*, ο.π.

Περαιτέρω, όταν το φορτίο δεν ανήκει στον ναυλωτή αλλά σε τρίτους, ο εκναυλωτής θα πρέπει να επιδειξεί ιδιαίτερη προσοχή στους όρους που αναγράφονται στη φορτωτική. Συγκεκριμένα, παρόλο που υπάρχει νομιμοποίηση προς επίσχεση του φορτίου δυνάμει του ισχύοντος χρονοναυλοσυμφώνου, εντούτοις το δικαίωμα αυτό ασκείται μόνο κατά του ναυλωτή και όχι κατά των φορτωτών και των τρίτων παραληπτών των φορτίων²⁹⁰. Προκειμένου να ασκηθεί κατά αυτών η επίσχεση του φορτίου, θα πρέπει να ενσωματώνονται οι όροι του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική²⁹¹ ή να αναφέρεται συγκεκριμένα στο φορτωτικό έγγραφο η ισχύς της ρήτρας επίσχεσης στην εν λόγω θαλάσσια μεταφορά. Διαφορετικά, η άσκηση του δικαιώματος επίσχεσης από τον εκναυλωτή δεν κρίνεται νόμιμη ως προς τους τρίτους δικαιούχους του φορτίου²⁹² και επομένως ο εκναυλωτής θα υπέχει ευθύνη προς αυτούς, είτε λόγω καθυστέρησης στην παράδοση είτε λόγω βλάβης ή απώλειας του φορτίου²⁹³.

Ακόμα, ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα αποτελεί και το γεγονός, ότι σε ορισμένες δικαιοδοσίες, όπως για παράδειγμα στην Κίνα, η επίσχεση πραγμάτων, τα οποία δεν ανήκουν στον ίδιο τον οφειλέτη, είναι παράνομη και συνεπώς μη επιτρεπτή ακόμα και αν έχει συμφωνηθεί σε σύμβαση²⁹⁴. Έτσι, οι εκναυλωτές, προτού λάβουν την απόφαση να αξιοποιήσουν το υπό εξέταση δικαίωμα, θα πρέπει να βεβαιωθούν, ότι η δικαιοδοσία του τόπου εκφόρτωσης ή αποθήκευσης του φορτίου, δεν θέτει τον περιορισμό αυτόν. Διότι, διαφορετικά θα εκτεθούν έναντι των ιδιοκτητών του φορτίου, σε κάθε κάθε ζημία που προήλθε λόγω της επίσχεσης²⁹⁵.

Εν συνεχεία, όσον αφορά στην επίσχεση των ναύλων, σε αυτούς εντάσσονται τόσο οι ναύλοι που οφείλονται στον χρονοναυλωτή στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών υπό φορτωτική, τις οποίες ο ίδιος έχει συνάψει, όσο και οι ναύλοι που του οφείλονται από σύμβαση περαιτέρω υποναύλωσης²⁹⁶, στην οποία ο αρχικός χρονοναυλωτής πλέον έχει θέση υπο-

²⁹⁰ *Exercise of Lien for sums due from charterers - Time and voyage charters: Liens over cargo, June 1990*, (διαθέσιμο στο www.steamshipmutual.com).

²⁹¹ Η φορτωτική τύπου *Congenbill* περιέχει ρήτρα ενσωμάτωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου, ωστόσο θα πρέπει και στην περίπτωση αυτή να εξειδικεύεται το ναυλοσύμφωνο, στο οποίο γίνεται παραπομπή. Μόνη η γενική αναφορά της ενσωμάτωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου δεν αρκεί, ώστε να ασκείται νόμιμα κατά των τρίτων η επίσχεση του φορτίου.

²⁹² *Exercise of Lien for sums due from charterers* ο.π., *J. Rabeux*, ο.π., βλ. και *Wilson*, ο.π. pp. 305 §14.2.1.

²⁹³ *The Aegnoussiotis* [1977] 1 Lloyd's Rep. 268., όπου κρίθηκε ότι είναι απαραίτητη η ενσωμάτωση της *Lien clause* του ναυλοσυμφώνου στο έγγραφο της φορτωτικής, διαφορετικά η άσκηση της επίσχεσης στο φορτίον τρίτων δεν είναι έγκυρη. Ομοίως κρίθηκε και στην *The Agios Georgis* [1976] 2 Lloyd's Rep. 192.

²⁹⁴ *J. Rabeux* ο.π., *Exercise of Lien for sums due from charterers* ο.π.

²⁹⁵ *S. Kendall - Marsden, A. Stow*, ο.π.

²⁹⁶ *Wilson*, pp. 306-308 §14.2.2.

χρονοεκναυλωτή²⁹⁷. Εν προκειμένω, ο αρχικός εκναυλωτής, επικαλούμενος το δικαίωμα επίσχεσης, θα πρέπει να μεριμνήσει, ώστε να εισπράξει αυτός το ποσό των εν λόγω ναύλων, πριν καταβληθούν στον ναυλωτή²⁹⁸, διότι κατόπιν της καταβολής στον τελευταίο, το δικαίωμα επίσχεσης παύει να υφίσταται²⁹⁹.

Σχετικά με την τυπική υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης προς τον οφειλέτη ναυλωτή της επικείμενης επίσχεσης του φορτίου ή των ναύλων ή οποιασδήποτε άλλης απαίτησής του, το αγγλικό δίκαιο δεν επιβάλλει κάποιο αυστηρή τυπική προϋπόθεση, επομένως η μη κοινοποίηση δεν επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα, παρά μόνον εάν στη σύμβαση έχει συμφωνηθεί το αντίθετο. Ωστόσο, στη νομολογία³⁰⁰ έχει γίνει δεκτό, ότι πριν την άσκηση επίσχεσης θα πρέπει να ενημερώνεται σχετικά ο ναυλωτής και μάλιστα τις περισσότερες φορές³⁰¹, η συμβουλευτική κατεύθυνση που δίνεται στους πλοιοκτήτες, περιλαμβάνει, προφανώς προς ασφάλεια δικαίου, την ενημέρωση περί της επίσχεσης, όχι μόνο των ναυλωτών αλλά και όλων των εμπλεκόμενων στο αντικείμενο της επίσχεσης μερών³⁰².

Η επιτυχής λοιπόν άσκηση του δικαιώματος επίσχεσης, οδηγεί στην διατήρηση της κατοχής των πραγμάτων έως την αποπληρωμή του οφειλόμενου ναύλου. Κατά το διάστημα που τα πράγματα βρίσκονται στην κατοχή του εκναυλωτή, αυτός συνεχίζει να υποχρεούται σε επιμελή μεταχείριση αυτών και να ευθύνεται για κάθε ζημία, έναντι των δικαιούχων. Μάλιστα, στην περίπτωση, κατά την οποία ο ναυλωτής, παρά την επίσχεση, δε συμμορφώνεται και ο ναύλος δεν καταβάλλεται, ο εκναυλωτής διαθέτει ευχέρεια πώλησης των πραγμάτων, προκειμένου να

²⁹⁷ Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ανακύπτει το ζήτημα, εάν στη λέξη “*sub-freights*” που αναφέρεται σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα, όπως το NYPE 1946-γραμμή 110 (σε αντίθεση με το NYPE 1993-γραμμή 260, όπου ρητώς αναφέρεται και η φράση “*sub-hires*”), περιλαμβάνεται το σύνολο των εσόδων που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου, δηλαδή τόσο οι ναύλοι δυνάμει σύμβασης υποναύλωσης (*sub-hires*) όσο και οι ναύλοι από τις θαλάσσιες μεταφορές (*sub-freights*). Στην υπόθεση *The Cebu* [1983] 1 Lloyd’s Rep. 302, κρίθηκε ότι η ερμηνεία των της λέξης “*sub-freights*” πρέπει να είναι ευρεία, ώστε να συμπεριλαμβάνει όλα τα έσοδα που αποκομίζει ο χρονοναυλωτής από τη λειτουργία του πλοίου. Ωστόσο, αργότερα κρίθηκε το αντίθετο στην υπόθεση *The Cebu* (No.2)[1990] 2 Lloyd’s Rep. 316, ήτοι ότι στη φράση *sub-freights* δεν περιλαμβάνονται οι ναύλοι που προέρχονται από υποναύλωση (*sub-hires*), παρά μόνον εκείνοι που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές (*sub-freights*). Δεδομένης λοιπόν, της συγκεκριμένης αυτής κατάστασης, θα πρέπει οι εκναυλωτές, πριν προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια, να είναι βέβαιοι, ότι το εκάστοτε ισχύον ναυλοσύμφωνο, ρητώς αναγνωρίζει δικαίωμα επίσχεσης και για τους υπό-ναύλους. βλ. αναλυτικά *Exercise of Lien for sums due from charterers* ο.π.

²⁹⁸ *C. Hill*, ο.π. pp. 197, ο οποίος υποστηρίζει ότι η ρήτρα *lien* περιλαμβάνει τους ναύλους, τόσο στο πλαίσιο υποναύλωσης όσο και θαλάσσιας μεταφοράς, αρκεί να ειδοποιηθούν οι οφειλέτες των ναύλων αυτών, πριν τους καταβάλουν στους ναυλωτές. Ο *C.Hill*, παραθέτει στο παρόν βιβλίο, μία φόρμα ειδοποίησης, την οποία χρησιμοποιούν οι δικηγόροι των εκναυλωτών, ώστε να ενημερώσουν τους εν λόγω οφειλέτες για την επίσχεση (pp.197-198).

²⁹⁹ *The Nanfri* [1979] 1 Lloyd’s Rep. 201. Εν προκειμένω, κρίθηκε ότι οι εκναυλωτές που ασκούν επίσχεση των ναύλων, πρέπει να δράσουν σύντομα, ώστε να παρακρατήσουν τα αντίστοιχα ποσά, οπωσδήποτε πριν αυτά φτάσουν στους ναυλωτές ή τους πράκτορές τους, βλ. και *Exercise of Lien for sums due from charterers* ο.π.

³⁰⁰ *London Arbitration No 16/91* (LMLN 307, pp.3), *S. Kendall - Marsden, A. Stow*, ο.π.

³⁰¹ *The Spiros C.* [2000] 2 Lloyd’s Rep. 319: “*The shipowners perfects his right of lien by giving notice to the debtor.*”.

³⁰² *S. Kendall - Marsden, A. Stow*, ο.π.

ικανοποιήσει την απαίτησή του από τη μη πληρωμή του ναύλου, εφόσον όμως η δυνατότητα αυτή παρέχεται με ρητή αναφορά στο χρονοναυλοσύμφωνο³⁰³.

Τέλος, για τη νομιμότητα της άσκηση του δικαιώματος επίσχεσης, ο εκναυλωτής καλείται να αποδείξει, πρώτον ότι η οφειλή για την οποία ασκήθηκε η επίσχεση είναι ληξιπρόθεσμη και δεύτερον, ότι η συγκεκριμένη οφειλή εντάσσεται, κατά τους ορισμούς της σύμβασης, στις απαιτήσεις που ενεργοποιούν το παρόν δικαίωμα. Κατά το διάστημα που διαρκεί η επίσχεση, οι επόμενες δόσεις του ναύλου εξακολουθούν να “τρέχουν”, εκτός εάν ο εκναυλωτής δεν συμπεριφερθεί με σύνεση (*reasonable manner*), δηλαδή εάν ακολουθήσει μια μη πρακτική και δαπανηρή διαδικασία, την οποία θα μπορούσε να αποφύγει, όπως π.χ. εάν τοποθετήσει σε αποθήκη τα πράγματα αντί να επιλέξει την παραμονή αυτών στο πλοίο, εφόσον αυτό είναι δυνατό. Στην περίπτωση αυτή, η πρώτη επιλογή απαιτεί περισσότερες δαπάνες και επομένως μπορεί να οδηγήσει σε διακοπή του χρόνου³⁰⁴ για τον οποίο οφείλονται οι επόμενες δόσεις και πιθανόν σε συμψηφισμό των άσκοπων εξόδων, με το ποσό της μη καταβληθείσας δόσης.

Καταλήγοντας, το δικαίωμα επίσχεσης, αναμφισβήτητα αποτελεί ένα αρκετά αξιόλογο μέσο, προς πίεση του ναυλωτή να καταβάλει την οφειλόμενη δόση το συντομότερο δυνατόν. Παράλληλα, αποτελεί μια ικανοποιητική λύση για τις περιπτώσεις εκείνες, όπου ο εκναυλωτής, δεν επιθυμεί να αξιοποιήσει το δικαίωμα απόσυρσης, εάν οι τιμές της αγοράς δεν εξυπηρετούν τα συμφέροντά του, αλλά ούτε και το δικαίωμα διακοπής, με το οποίο θα παρεμποδίσει αναγκαστικά όλη τη μεταφορική διαδικασία. Ωστόσο, και πάλι είναι αναγκαίο να εξετάζει κάθε φορά τα ζητήματα που μόλις εκθέσαμε, προκειμένου να μην σφάλλει ως προς τη σύννομη άσκηση αυτού. Για το λόγο αυτό, κατά τη συνήθη εμπορική πρακτική, οι εκναυλωτές προτού προβούν στην ενεργοποίηση του παρόντος δικαιώματος, αναζητούν νομική συμβουλή, ώστε να είναι βέβαιοι, ότι οι ενέργειές τους είναι ορθές και συμφέρουσες.

1.4 Καταγγελία και λύση της σύμβασης χρονοναύλωσης και αναζήτηση αποζημίωσης

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα δικαιώματα, τα οποία αποτελούν την άμυνα του εκναυλωτή λόγω της παράβασης της έγκαιρης καταβολής του ναύλου από τον ναυλωτή, μόνο η άσκηση του δικαιώματος απόσυρσης ισοδυναμεί με καταγγελία της σύμβασης και επιφέρει τη λύση αυτής. Τα άλλα δύο δικαιώματα δεν επιφέρουν τη λύση της σύμβασης, αλλά αποτελούν μέσο άσκησης πίεσης στον ναυλωτή, ώστε να εκπληρώσει την οφειλή του ενώ η αποζημίωση που συνοδεύει τα

³⁰³ J. Rabeux, ο.π.

³⁰⁴ J. Rabeux, ο.π.

δικαιώματα αυτά περιλαμβάνει μόνο τη θετική ζημία που υφίσταται ο εκναυλωτής λόγω της επίδικης καθυστέρησης.

Σημαντικότερο ζήτημα λοιπόν, κρίνεται αυτό του καθορισμού της αποζημίωσης που δικαιούται ο εκναυλωτής, στην περίπτωση που απέσυρε επιτυχώς το πλοίο του. Μνεία στην αποζημίωση αυτή, έχει ήδη προηγηθεί, σε αρκετά σημεία, με αφορμή την ανάλυση της νομικής φύσης της έγκαιρης καταβολής του ναύλου, ωστόσο στην παρούσα παράγραφο εκτίθεται μια περιεκτική συγκεντρωτική αναφορά.

Κατ'αρχήν, όπως και στο ελληνικό³⁰⁵, έτσι και στο αγγλοσαξονικό δίκαιο, ισχύει η αποζημιωτική αρχή (*the compensatory principle*), υπό την έννοια ότι ο ζημιωθείς-δικαιούχος της αποζημίωσης, θα λάβει ακριβώς ό,τι απώλεσε, εξαιτίας της αντισυμβατικής συμπεριφοράς του αντισυμβαλλομένου του, ώστε να επανέλθει στο σημείο στο οποίο βρισκόταν πριν την παράβαση³⁰⁶. Σκοπός λοιπόν της αποζημίωσης, δεν είναι να καταστεί πλουσιότερος ο ζημιωθείς αλλά να επανέλθει στην προτέρα οικονομική του κατάσταση³⁰⁷.

Στην αποζημίωση λοιπόν αυτή, περιλαμβάνεται, αρχικά, το ποσό της δόσης του ναύλου, η οποία δεν καταβλήθηκε κατά τη ληξιπρόθεσμη ημέρα και αποτελεί την αιτία της ενεργοποίησης του δικαιώματος απόσυρσης³⁰⁸. Επιπλέον, πέρα από την εκάστοτε οφειλόμενη δόση, ο εκναυλωτής δικαιούται και οποιαδήποτε άλλη ζημία υπέστη, μέχρι το χρονικό σημείο της απόσυρσης του πλοίου³⁰⁹.

Το βασικότερο ερώτημα που ανακύπτει όμως, εντοπίζεται στο εάν ο εκναυλωτής δικαιούται το σύνολο των ναύλων, που αντιστοιχούν στο υπόλοιπο, μη εκτελεσθέν, χρονικό διάστημα της λυθείσας χρονοναύλωσης. Το ποσό αυτό, αποτελεί το διαφυγόν κέρδος (*loss of bargain*), και αποκτά σημασία, όταν η λύση της σύμβασης, λαμβάνει χώρα σε μια περίοδο πτώσης της αγοράς των ναύλων με αποτέλεσμα, η σύναψη νέας χρονοναύλωσης προς αντικατάσταση της λυθείσας να περιλαμβάνει ποσό ναύλου πολύ χαμηλότερο.

Μία τέτοια κατάσταση, είναι προφανές ότι δημιουργεί εκτεταμένες ζημίες στον εκναυλωτή, ο οποίος υπολόγιζε ότι το ποσό που θα αποκομίσει ως κέρδος από την παρούσα σύμβαση, είναι πολύ μεγαλύτερο από εκείνο, το οποίο πρόκειται να εισπράξει, από μια νέα σύμβαση, με βάση τις

³⁰⁵ Αστ. Γεωργιάδης, ο.π. σελ. 120 §4.

³⁰⁶ P. Todd, ο.π. pp. 35, Treitel, ο.π. pp 927, Wilson, ο.π. pp. 358 §16.3.2.

³⁰⁷ Για το λόγο αυτό, η αποζημίωση λόγω παράβασης συμβατικών όρων, δεν έχει την έννοια της ποινικής ρήτρας, καθώς δεν αποτελεί τιμωρία, η οποία αποσκοπεί στην ίδια την αποτροπή συμβατικών παραβάσεων αλλά αντιθέτως στόχος της είναι η ανόρθωση των ζημιών, με τις οποίες επιβαρύνεται το ανυπαίτιο μέρος, λόγω της αθέτησης από το άλλο μέρος ορισμένης συμφωνίας. P. Todd, ο.π. pp. 37.

³⁰⁸ Time charters, ο.π. pp. 288 §16.106.

³⁰⁹ Time charters, ο.π. pp. 288 §16.106.

νέες τιμές της αγοράς. Αντιστρόφως, όταν οι τιμές της αγοράς είναι υψηλότερες, τότε ο εκναυλωτής που απέσυρε το πλοίο του, δεν υφίσταται ανάλογης έκτασης ζημία.

Το ύψος λοιπόν, της αποζημίωσης, όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο μέρος της εργασίας αυτής³¹⁰, εξαρτάται από την κατηγορία των συμβατικών όρων, στην οποία εντάσσεται η υποχρέωση της έγκαιρης καταβολής ναύλου. Κατά την υποστηριζόμενη στην παρούσα μελέτη άποψη, όπως αναλύθηκε εκτενώς στο οικείο σημείο³¹¹, είναι ορθότερο αυτή να χαρακτηριστεί ως όρος *innominate/intermediate*.

Ακολουθώντας την κατεύθυνση αυτή, η έκταση της αποζημίωσης, δεν καθορίζεται εξ αρχής, αλλά εξαρτάται από το είδος κάθε συγκεκριμένης παράβασης. Έτσι, εάν η καθυστέρηση της πληρωμής συνιστά ιδιαιτέρως σοβαρή παράβαση, η οποία επιφέρει τη ματαίωση του σκοπού της εν λόγω χρονοναύλωσης (*repudiatory breach*), τότε ο εκναυλωτής νομιμοποιείται να διεκδικήσει το διαφυγόν κέρδος που αναλογεί στο εναπομείναν διάστημα της σύμβασης. Εάν, αντιθέτως, δεν κατορθώσει να αποδείξει τη σοβαρότητα της παράβασης του ναυλωτή, τότε το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται, περιορίζεται στις ζημίες που υπέστη έως το σημείο της απόσυρσης του πλοίου. Επομένως, εάν αποδειχθεί ότι η συγκεκριμένη καθυστέρηση στην πληρωμή συνιστά, κατά το αγγλικό δίκαιο *repudiatory breach*³¹², τότε μόνο το δικαστήριο θα επιδικάσει στον εκναυλωτή αποζημίωση, η οποία θα συνίσταται τόσο στη θετική ζημία αυτού όσο και στο διαφυγόν κέρδος, το οποίο συνδέεται αιτιωδώς με την εν λόγω καθυστέρηση. Στην πράξη, όταν λαμβάνονται υπόψη οι τιμές της αγοράς, το διαφυγόν κέρδος περιλαμβάνει τη διαφορά, μεταξύ της τιμής του ναύλου της λυθείσας χρονοναύλωσης και της εκάστοτε υψηλότερης τιμής της αγοράς³¹³.

Κατά την αντίθετη και μη υποστηριζόμενη στην εργασία αυτή άποψη, η έγκαιρη πληρωμή του ναύλου θεωρείται όρος *condition* και συνεπώς η παραβίασή του, εκτός από την καταγγελία και λύση της σύμβασης, παρέχει αυτοδικαίως στον ζημιωθέντα-εκναυλωτή, δικαίωμα αποζημίωσης που περιλαμβάνει όχι μόνο τη ζημία που υπέστη μέχρι τη λύση της σύμβασης αλλά και το διαφυγόν κέρδος που αντιστοιχεί στο σύνολο των δόσεων του μη εκτελεσθέντος τμήματος της σύμβασης³¹⁴.

³¹⁰ βλ. Μέρος Α, κεφ. II §2.1.2.

³¹¹ βλ. Μέρος Α, κεφ. II, § 2.3.

³¹² *The Swedish Club*: ο.π.

³¹³ *Treitel*, ο.π. pp.944-945, *Wilson*, ο.π. pp. 355, βλ. και απόφαση *The Elena D'Amico* [1980] 1 Lloyd's Rep. 75, όπου κρίθηκε ότι όταν υπάρχει διαθέσιμη αγορά (*available market*), το ποσό του διαφυγόντος κέρδους συνίσταται στη διαφορά του συμβατικού τιμήματος και εκείνου της αγοράς, κατά τη δεδομένη στιγμή.

³¹⁴ βλ. Μέρος Α', κεφ. II §2.1.2-Ι.

Τέλος, ομοίως με το ελληνικό δίκαιο³¹⁵, ως προς τον καθορισμό της εν λόγω αποζημίωσης, λαμβάνεται υπόψη και η τυχόν ζημία από οικείο πταίσμα (*principle of mitigation*)³¹⁶. Συγκεκριμένα, ο εκναυλωτής θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή και εύλογη προσπάθεια, προκειμένου να μετριάσει τη ζημία που έχει υποστεί³¹⁷. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί, ότι η απόδειξη εκ μέρους του εκναυλωτή, ότι έλαβε κάθε μέτρο προς περιορισμό της ζημίας, δεν είναι πάντα απλή, καθώς δεν κρίνεται καθόλου εύκολη η απόδειξη, ότι όλες οι αποφάσεις που έλαβε και οι ενέργειες που έπραξε, ήταν λογικές και εύλογες και παρά τη λήψη τους, η ζημία δεν περιορίστηκε³¹⁸.

³¹⁵ 300 ΑΚ.

³¹⁶ *P. Todd*, ο.π. pp. 36, βλ. επίσης *Wilson*, ο.π. pp. 361§16.3.3.

³¹⁷ Χαρακτηριστική απόφαση της αγγλικής νομολογίας, στην οποία περιγράφεται η ζημία λόγω οικείου πταίσματος είναι η *The New Flamenco* [2014] 2 Lloyd's Rep. 230. Κατά τα ακριβή λόγια των δικαστών "*the injured party cannot recover damages for any such loss which he could thus have avoided but has failed, through unreasonable action or inaction, to avoid. Put shortly, the claimant cannot recover for avoidable loss*". βλ. αναλυτικά *P. Todd*, ο.π. pp. 36.

³¹⁸ βλ. *P. Todd*, ο.π. pp. 36.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Τα έννομα αποτελέσματα της μη έγκαιρης πληρωμής ναύλου κατά το ελληνικό δίκαιο

2.1 Ανώμαλη εξέλιξη της ναύλωσης κατά τον ΚΙΝΔ

Στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου, το πρόβλημα της εμφάνισης διαταραχών στις συμβάσεις ναύλωσης εν γένει, ρυθμίζεται στο πέμπτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ με τίτλο “υπαναχώρηση και αδυναμία παροχής”. Στο κεφάλαιο αυτό, περιλαμβάνονται τα άρθρα 155-167, που αποτελούν διατάξεις ενδοτικού δικαίου, δηλαδή τα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν αντίθετα, εάν το επιθυμούν.

Οι διατάξεις λοιπόν αυτές, μπορούν να χωριστούν σε δύο ενότητες, όπου η πρώτη περιλαμβάνει τα άρθρα 155-158 ΚΙΝΔ και αφορά στην πρόωρη λύση της ναύλωσης λόγω υπαναχώρησης του ναυλωτή και η δεύτερη αποτελείται από τα άρθρα 159-165 ΚΙΝΔ που αφορούν στις συνέπειες που επέρχονται στη σύμβαση ναύλωσης λόγω τυχαίων περιστατικών. Επί της ουσίας, ωστόσο, δεν πρόκειται για υπαναχώρηση σε όλες τις διατάξεις. Συγκεκριμένα μόνο η διάταξη του άρθρου 155§1 ΚΙΝΔ αναφέρεται σε γνήσια υπαναχώρηση, καθώς περιλαμβάνει την υπαναχώρηση του ναυλωτή πριν την έναρξη της σύμβασης και τη λύση αυτής από την αρχή. Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις ο όρος “υπαναχώρηση” χρησιμοποιείται κατά τρόπο καταχρηστικό, καθώς αναφέρεται σε λύση της σύμβασης μόνο για το μέλλον, οπότε και ορθότερο θα ήταν να χρησιμοποιείται ο όρος “καταγγελία”. Διευκρινίζεται, ότι η διαφορά μεταξύ καταγγελίας και υπαναχώρησης, έγκειται στο γεγονός ότι η πρώτη, επιφέρει αποτελέσματα για το μέλλον (*ex nunc*), υπό την έννοια ότι η λύση της σύμβασης, επέρχεται από το σημείο της δήλωσης της καταγγελίας, χωρίς να επηρεάζεται το κύρος της σύμβασης έως τότε ενώ η δεύτερη ανατρέχει στο παρελθόν και καθιστά τη σύμβαση εξ υπαρχής ως μη γενόμενη (*ex tunc*)³¹⁹.

Επιπλέον, το παρόν κεφάλαιο του ΚΙΝΔ, έχει δημιουργηθεί κυρίως με σκοπό τη ρύθμιση των περιπτώσεων της ναύλωσης κατά ταξίδι και της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων³²⁰. Συνεπώς, ως προς τη ρύθμιση της ναύλωσης κατά χρόνο, θα πρέπει να εφαρμόζονται κατά κύριο λόγο οι γενικές διατάξεις του κοινού δικαίου για τα σχετικά ζητήματα ενώ από τις προαναφερθείσες διατάξεις του ΚΙΝΔ, χωρούν εφαρμογής μόνον όσες συνάδουν με τη φύση και το σκοπό αυτής.

Τέλος, εκτός του ανωτέρω προβλήματος, οι ανωτέρω ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ δεν εξαντλούν όλες τις περιπτώσεις πρόωρης ματαίωσης της σύμβασης ναύλωσης αλλά αναφέρονται σε

³¹⁹ βλ. Α. Κιάντων - Παμπούκη, ο.π. σελ. 249, Ν. Δελούκα, ο.π. σελ. 386-387 §232.

³²⁰ Ι. Κοροτζίη, ο.π. σελ. 300.

συγκεκριμένες περιπτώσεις και μόνο στη λύση της σύμβασης από την πλευρά του ναυλωτή³²¹. Έτσι, η περίπτωση η οποία μας ενδιαφέρει και αποτελεί και το αντικείμενο ανάλυσης μας, παραμένει, αρύθμιστη καθώς σε καμία από τις εκτεθείσες διατάξεις δεν περιγράφεται η ανώμαλη εξέλιξη της χρονοναύλωσης, λόγω καθυστέρησης στην καταβολή του οφειλόμενου ναύλου και τα σχετικά δικαιώματα του εκναυλωτή.

Τα κενά, λοιπόν, που προκύπτουν από τον ΚΙΝΔ, θα καλυφθούν αναλογικά από τις αντίστοιχες διατάξεις του ΑΚ.

2.2 Δικαιώματα εκναυλωτή κατά τον ΑΚ

Όπως λοιπόν προσδιορίστηκε ήδη, η παράβαση της υποχρέωσης προς έγκαιρη καταβολή του ναύλου συνιστά υπερημερία του ναυλωτή και επομένως στο πλαίσιο των διατάξεων της υπερημερίας οφειλέτη, ο τελευταίος υφίσταται, αρχικά, τις συνέπειες του άρθρου 343 §1 ΑΚ. Ο εκναυλωτής δηλαδή, έχει δικαίωμα να αποδεχτεί την καθυστερημένη παροχή, δηλαδή την επίμαχη δόση του ναύλου και επιπλέον να απαιτήσει αποζημίωση για τη ζημία, την οποία υπέστη εξαιτίας της υπερημερίας αυτής. Μάλιστα, καθώς πρόκειται για χρηματική οφειλή, ο εκναυλωτής έχει επιπλέον αξίωση τόκων υπερημερίας, κατά το άρθρο 345 ΑΚ³²².

Ακόμη, δεδομένου του αμοτεροβαρούς χαρακτήρα της σύμβασης ναύλωσης, παράλληλα με την εφαρμογή των διατάξεων για την υπερημερία, χωρούν εφαρμογής και οι διατάξεις που αφορούν τα δικαιώματα του δανειστή επί αμοτεροβαρών συμβάσεων.

Συνεπώς, ο εκναυλωτής ως δανειστής, έχει δικαίωμα να ενεργοποιήσει το άρθρο 383 ΑΚ, ήτοι να τάξει εύλογη³²³ προθεσμία³²⁴ στον ναυλωτή, ώστε ο τελευταίος να καταβάλει το οφειλόμενο ποσό, δηλώνοντας ταυτόχρονα, ότι μετά την πάροδο της προθεσμίας αυτής, αποκρούει την παροχή³²⁵. Η εύλογη προθεσμία, θα πρέπει να ορίζεται με σαφήνεια ημερολογιακά ή χρονικά³²⁶ και σε κάθε περίπτωση να προκύπτει ακριβώς η αφετηρία και η λήξη του χρονικού αυτού

³²¹ Α. Κιάντου - Παμπούκη, ο.π. σελ. 245-246, όπου αναφέρεται ότι, κατά την Εισηγητική Έκθεση του ΚΙΝΔ, το δικαίωμα υπαναχώρησης (και καταγγελίας) παρέχεται στον ναυλωτή ειδικώς, ώστε ο τελευταίος να έχει το δικαίωμα να προσαρμόζεται εις τις διακυμάνσεις της αγοράς.

³²² Οι τόκοι οφείλονται και στην περίπτωση όπου ο ναυλωτής περιήλθε σε υπερημερία η οποία δεν οφείλεται σε πταίσμα του βλ. Απ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 296, 299.

³²³ Τα δικαστήρια για τον καθορισμό του εύλογου χρόνου, λαμβάνουν υπόψη την καλή πίστη, τα χρηστά και συναλλακτικά ήθη, βλ. και Β. Βαθρακοκόλη, ο.π. σελ. 370 §12.

³²⁴ Η προθεσμία της ειδικής αυτής ρύθμισης, διαφέρει από την προθεσμία της γενικής ρύθμισης της υπερημερίας οφειλέτη του άρθρου 343 §2 ΑΚ, ως προς το γεγονός ότι στην πρώτη, ο δανειστής μετά την άπρακτη πάροδο της προθεσμίας εκπλήρωσης, δύναται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ή να ζητήσει αποζημίωση για μη εκπλήρωση, χωρίς να χρειάζεται να αποδείξει το άχρηστο της παροχής. Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 500 §84.

³²⁵ Πρόκειται για διάταξη ενδοτικού δικαίου και συνεπώς τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν ότι σε περίπτωση υπερημερίας οφειλέτη, η προθεσμία αυτή δεν υφίσταται. Β. Βαθρακοκόλη, ο.π. σελ. 365 §4.

³²⁶ ΑΠ 1324/94.

διαστήματος. Η δυνατότητα παροχής της προθεσμίας αυτής, θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι είναι ανάλογη με την περίοδο χάριτος της ρήτρας anti-technicality του αγγλικού δικαίου. Στο ελληνικό δίκαιο όμως, η επιπλέον προθεσμία εκπλήρωσης παρέχεται εκ του νόμου, καθώς η ίδια η διάταξη 383 ΑΚ, ορίζει την παροχή προθεσμίας προς θεραπεία της παράβασης. Αντιθέτως, η ρήτρα anti-technicality, εάν δεν συμπεριληφθεί στο συμβόλαιο, δεν εφαρμόζεται και ο ναυλωτής, κατά απόλυτο τρόπο, δεν διαθέτει δεύτερη ευκαιρία εκπλήρωσης, εκτός φυσικά εάν το επιθυμεί ο εκναυλωτής.

Στην περίπτωση λοιπόν, όπου το επιπλέον αυτό χρονικό διάστημα παρέλθει, χωρίς ο ναυλωτής να καταβάλει το ποσό που οφείλει³²⁷, τότε ο εκναυλωτής-δανειστής, διαθέτει τη δυνατότητα, εάν δεν ενδιαφέρεται πλέον στην καταβολή της εν λόγω δόσης, να απαιτήσει αποζημίωση για μη εκπλήρωση ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, χάνοντας την αξίωση προς εκπλήρωση της παροχής³²⁸. Το παρόν δικαίωμα υπαναχώρησης, υπενθυμίζεται ότι έχει την έννοια της καταγγελίας, καθώς η σύμβαση χρονονάυλωσης αποτελεί διαρκή σύμβαση και συνεπώς, η ευδοκίμηση του δικαιώματος αυτού επιφέρει αποτελέσματά για το μέλλον, καθώς η απόδοση των ήδη ληφθέντων παροχών κρίνεται αδύνατη και μη οικονομικά συμφέρουσα για τα μέρη³²⁹. Σημειωτέον ότι, ο εκναυλωτής δεν απαιτείται να τάξει την ανωτέρω προθεσμία, εάν από την όλη συμπεριφορά του ναυλωτή, προκύπτει ότι το μέτρο αυτό θα ήταν άσκοπο ή εάν ο ίδιος δεν έχει συμφέρον στη μεταγενέστερη εκπλήρωση (384 ΑΚ).

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί, ότι ο εκναυλωτής, δεν είναι υποχρεωμένος να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από τις αμφοτεροβαρείς συμβάσεις, αλλά έχει την ευχέρεια, εάν το επιθυμεί, να ασκήσει μόνο το δικαίωμα του προαναφερθέντος άρθρου 343 §1 ΑΚ. Είναι δε αυτονόητο, ότι για τη νόμιμη άσκηση των ανωτέρω δικαιωμάτων, είναι αναγκαίο να είναι ο ίδιος συνεπής ως προς την εκπλήρωση των δικών του υποχρεώσεων³³⁰.

Τέλος, εκτός των προαναφερθέντων δικαιωμάτων, ο εκναυλωτής, διαθέτει και την εναλλακτική λύση της άσκησης της ένστασης μη εκπλήρωσης της σύμβασης, των άρθρων 374-378 ΑΚ. Σύμφωνα με το παρόν δικαίωμα, ο οφειλέτης αμφοτεροβαρούς σύμβασης, έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την εκπλήρωση της παροχής του, έως ότου ο αντισυμβαλλόμενός του εκπληρώσει και

³²⁷ Στην αντίθετη περίπτωση, κατά την οποία ο ναυλωτής καταβάλει το οφειλόμενο ποσό εντός της προθεσμίας, ο εκναυλωτής υποχρεούται να το αποδεχτεί.

³²⁸ Συγκεκριμένα το δικαίωμα αποζημίωσης, γεννάται αυτοδικαίως μετά την παρέλευση άπρακτης της ταχθείσας προθεσμίας, σε αντίθεση με το δικαίωμα καταγγελίας (αναφερόμενο στο νόμο ως υπαναχώρηση), όπου απαιτείται μονομερής απευθυντέα δήλωση δεδομένου ότι πρόκειται για διαπλαστικό δικαίωμα. Επιπλέον, επί του δικαιώματος αποζημίωσης χωρεί ανάκληση σε αντίθεση με το δικαίωμα καταγγελίας, το οποίο ασκείται αμετάκλητα και οπωσδήποτε εντός προθεσμίας (αναλογική εφαρμογή της 395 ΑΚ), βλ. και *Μ. Σταθόπουλου*, (2018) ο.π. σελ. 1412-1414.

³²⁹ *Μ. Σταθόπουλου*, (2018) ο.π. σελ. 1219-1222, *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ. 676 §4.

³³⁰ *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ. 500 §86.

εκείνος τη δική του υποχρέωση προς αντιπαροχή³³¹. Εν προκειμένω, ο εκναυλωτής που θα προβάλλει την εν λόγω ένσταση, δύναται να διακόψει την παροχή των υπηρεσιών που παρέχει στον υπερήμερο ναυλωτή μέσω του πλοίου, μέχρι ο τελευταίος να καταβάλει το ποσό που οφείλει. Είναι προφανές, ότι το δικαίωμα αυτό είναι ανάλογο με το δικαίωμα διακοπής, το οποίο αναλύσαμε στο πλαίσιο του αγγλικού δικαίου, ως όρο των πρότυπων ναυλοσυμφώνων. Συνεπώς, ομοίως και στο ελληνικό δίκαιο, μέσω της ένστασης μη εκπλήρωσης της σύμβασης, ο εκναυλωτής αποσκοπεί στον έμμεσο εξαναγκασμό του αντισυμβαλλομένου του, προς εκπλήρωση της παροχής του ενώ παράλληλα η σύμβαση εξακολουθεί να είναι βρίσκεται σε ισχύ³³².

2.2.1 Δικαίωμα αποζημίωσης³³³ και υπολογισμός

Ειδικά ως προς την άσκηση του δικαιώματος καταγγελίας, το οποίο είναι και το σπουδαιότερο από τα ανωτέρω δικαιώματα, ο πλοιοκτήτης, δύναται να αιτηθεί την επιδίκαση σε αυτόν εύλογης αποζημίωσης, κατά τη διάταξη 387 ΑΚ. Η αποδοχή ή μη του αιτήματος αυτού, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου, το οποίο εάν κρίνει ότι η συγκεκριμένη παράβαση δικαιολογεί τη λήψη αποζημίωσης, καθορίζει το ύψος αυτής, με βάση τις εκάστοτε συνθήκες και περιστάσεις. Κατ' ουσίαν, πρόκειται για μειωμένη αποζημίωση, την οποία ο νόμος επιτρέπει για λόγους επιείκειας προς τον οφειλέτη³³⁴.

Έτσι, για τον υπολογισμό αυτής, ο δικαστής λαμβάνει υπόψη του συγκεκριμένα κριτήρια³³⁵, όπως τις συνθήκες υπό τις οποίες διεπράχθη η συγκεκριμένη παράβαση του ναυλωτή, τη βαρύτητα αυτής, την υποκειμενική ευθύνη του, την οικονομική κατάσταση των μερών καθώς και την προσπάθεια του ζημιωθέντος να μετριάσει τη ζημία που υπέστη. Πρόκειται για τη ζημία από οικείο πταίσμα του άρθρου 300 ΑΚ. Την ίδια υποχρέωση είδαμε ότι έχει ο εκναυλωτής και στο πλαίσιο του αγγλικού δικαίου, όπου αναφέρθηκε ότι ο τελευταίος πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τον περιορισμό της ζημίας του. Παράδειγμα τέτοιας προσπάθειας, είναι η σύναψη νέας σύμβασης ναύλωσης, αμέσως μετά τη λύση της επίδικης, ώστε να μην παραμείνει το πλοίο εκτός ναύλωσης για μεγάλο διάστημα³³⁶.

³³¹ Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 477, όπου αναφέρεται ότι η ένσταση αυτή, σχετίζεται άμεσα με την αλληλεξάρτηση και την αμοιβαιότητα των παροχών των αμοτεροβαρών συμβάσεων.

³³² Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 478.

³³³ Όπως διευκρινίστηκε και σε άλλο σημείο, με αφορμή το αγγλικό δίκαιο, έτσι και στο ελληνικό, η αποζημίωση που δικαιούται ο εκναυλωτής, στις περιπτώσεις μη εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων του ναυλωτή, δεν έχει τον χαρακτήρα ποινικής ρήτρας, βλ. ΑΠ 1360/2017.

³³⁴ Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 143 §61.

³³⁵ Αστ. Γεωργιάδη, ο.π. σελ. 144 §62.

³³⁶ Πρόκειται για συμβάσεις κάλυψης, βλ. και Μ. Σταθόπουλου, (2018) ο.π. σελ. 1415-1416.

Επομένως, ενόψει καταγγελίας και λύσης της σύμβασης, ο εκναυλωτής δικαιούται μόνο, ποσό αποζημίωσης, που αντιστοιχεί στην εν λόγω παράβαση, γεγονός που εναρμονίζεται πλήρως με την αποζημίωση από παραβάσεις των όρων της κατηγορίας *intermediate/innominate* του αγγλικού δικαίου, στην οποία εντάξαμε και την υποχρέωση προς έγκαιρη καταβολή του ναύλου.

Περαιτέρω, ο εκναυλωτής, κατά το άρθρο 383 ΑΚ, διαθέτει εναλλακτικά (και όχι σωρευτικά) και αυτοτελές δικαίωμα πλήρους αποζημίωσης, στην περίπτωση που δεν επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα καταγγελίας. Η εν λόγω αποζημίωση (όπως και εκείνη των άρθρων 343 και 383 ΑΚ) περιλαμβάνει, τόσο τη θετική ζημία (περιουσιακή μείωση) όσο και την αποθετική (διαφυγόν κέρδος), η οποία αιτιωδώς συνδέεται με την καθυστέρηση της πληρωμής, κατά τους ορισμούς των άρθρων 297-298 ΑΚ³³⁷. Συνεπώς, δυνάμει της αποζημιωτικής αρχής, σκοπός του δικαιώματος αυτού, δεν είναι ο πλουτισμός του ζημιωθέντος αλλά η επαναφορά αυτού στην περιουσιακή κατάσταση που θα βρισκόταν, χωρίς τη μεσολάβηση του ζημιογόνου γεγονότος.

Όσον αφορά στο διαφυγόν κέρδος, δεδομένης της συνέχισης της σύμβασης, δεν τίθεται ζήτημα για την αναζήτηση της διαφοράς μεταξύ της συμφωνημένης στη σύμβαση τιμής του ναύλου και της τιμής της αγοράς κατά το χρόνο της παράβασης. Εν προκειμένω, το διαφυγόν κέρδος, συνίσταται στη ματαίωση της βάσιμης προσδοκίας του πλοιοκτήτη προς αύξηση της περιουσίας του, αξιοποιώντας το μη καταβληθέν από τον αντισυμβαλλόμενο του ποσό και την απώλεια της ευκαιρίας επένδυσης του εν λόγω ποσού³³⁸, εξαιτίας αποκλειστικά της καθυστέρησης στην καταβολή του³³⁹.

Συνοψίζοντας, στην πλήρη αποζημίωση του άρθρου 383 ΑΚ, περιλαμβάνεται το ποσό της οφειλόμενης δόσης μαζί με κάθε ζημία από την καθυστέρηση καταβολής της και επιπλέον το διαφυγόν κέρδος, εάν υπάρχει, το οποίο συνδέεται αιτιωδώς με την καθυστέρηση αυτή. Αντιθέτως, η επιλογή της καταγγελίας της σύμβασης, συνοδεύεται με εύλογο-μειωμένο ποσό αποζημίωσης, το οποίο θα υπολογιστεί ανάλογα με τις περιστάσεις.

³³⁷ βλ. για ανάλυση του υπολογισμού αποζημίωσης, *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ. 122επ.

³³⁸ βλ. και *Μ. Σταθόπουλου*, (2004) ο.π. σελ. 1091-1091, όπου διατυπώνονται οι δύο απόψεις περί της ένταξης ή μη στην αποζημίωση του δανειστή, λόγω υπερημερίας οφειλέτη χρηματικής παροχής, του διαφυγόντος κέρδους. Κατά την άποψή μας, το διαφυγόν κέρδος ορθό είναι να περιλαμβάνεται στην εν λόγω αποζημίωση, δεδομένης της δυνατότητας αξιοποίησης των χρηματικών ποσών για επενδύσεις με υψηλά κέρδη, τα οποία ο δανειστής έχει απολέσει εξαιτίας της καθυστέρησης.

³³⁹ *Αστ. Γεωργιάδη*, ο.π. σελ. 145 §65. Επίσης κατά τη διατύπωση της νομολογίας, για τον καθορισμό του διαφυγόντος κέρδους πρέπει, να εκτίθενται στην αγωγή τα περιστατικά που προσδιορίζουν την προσδοκία ορισμένου κέρδους με βάση την, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, πιθανότητα και τις ειδικές περιστάσεις και τα ληφθέντα προπαρασκευαστικά μέτρα. Δεν αρκεί η αφηρημένη επανάληψη των εκφράσεων του νόμου, ούτε του συνολικώς φερομένου ως διαφυγόντος κέρδους, αλλά απαιτείται η εξειδικευμένη και λεπτομερής, κατά περίπτωση μνεία των συγκεκριμένων περιστατικών, περιστάσεων και μέτρων, που καθιστούν πιθανό το κέρδος ως προς τα επί μέρους κονδύλια, καθώς και ιδιαίτερη επίκληση των κονδυλίων αυτών, ώστε να μπορεί να εκτιμηθεί δικαστικώς ο σχετικός ισχυρισμός και να αμυνθεί κατά της αγωγής ο εναγόμενος, ΑΠ 72/2014.

2.2.2 Έλεγχος καταχρηστικότητας ως προς την καταγγελία

Σχετικά με το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, αξίζει να αναφερθεί, ότι τα ελληνικά δικαστήρια, καταδικάζουν τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες ο δικαιούχος, προέβη σε καταχρηστική³⁴⁰ άσκηση αυτού. Ειδικότερα, κατά το άρθρο 281 ΑΚ, όταν η άσκηση ορισμένου δικαιώματος, υπερβαίνει με προφανή τρόπο τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη³⁴¹, τα χρηστά ήθη³⁴² ή ο κοινωνικός και οικονομικός σκοπός του δικαιώματος³⁴³, θεωρείται ότι ασκείται καταχρηστικά και καθίσταται άκυρη, κατά τις διατάξεις 174 και 180 ΑΚ³⁴⁴.

Επομένως, στο πλαίσιο μιας σύμβασης χρονοναύλωσης, η καταγγελία που θα ασκηθεί, εξαιτίας μιας ασήμαντης καθυστέρησης στην καταβολή ορισμένης δόσης ή γενικότερα εξαιτίας μιας καθυστέρησης, η οποία αντικειμενικά δεν είναι δυνατόν κατά τους κανόνες της λογικής και της κοινής πείρας να προξενήσει στον εκναυλωτή σοβαρές ζημιές, θα κριθεί παράνομη και ως εκ τούτου άκυρη.

Ο φραγμός αυτός στην αυθαίρετη άσκηση του δικαιώματος καταγγελίας, αποτελεί και μια από τις βασικότερες διαφορές του ελληνικού με το αγγλικό δίκαιο, στο οποίο είδαμε ότι ο εκναυλωτής, εφόσον έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο, έχει δυνατότητα να αποσύρει το πλοίο του ακόμα και για μια καθυστέρηση λίγων λεπτών.

2.3 Σχέσεις μερών μετά τη λύση της σύμβασης

Κατόπιν καταγγελίας και λύσης της σύμβασης χρονοναύλωσης, εξαιρετικά σημαντικό πρόβλημα αποτελεί, όπως και στο αγγλικό δίκαιο, η τύχη της θαλάσσιας μεταφοράς, την οποία εκτελεί το πλοίο για λογαριασμό τρίτων, κατά το χρόνο της λύσης της σύμβασης. Ομοίως με ό,τι συμβαίνει στο αγγλικό δίκαιο, ο εκναυλωτής πλέον είναι υπεύθυνος για τη διενέργεια αυτής.

Ειδικότερα, όπως προσδιορίστηκε στην εισαγωγή της εργασίας, στο πλαίσιο της σύμβασης χρονοναύλωσης, ο πλοιοκτήτης/εκναυλωτής, διατηρεί την ναυτική-τεχνική διεύθυνση του πλοίου ενώ ο ναυλωτής, έχει δικαίωμα να δίνει στον πλοίαρχο, μόνο οδηγίες που σχετίζονται με την εμπορική εκμετάλλευση αυτού. Συνεπώς, εφόσον ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, θεωρείται κατ'ουσίαν ο χρονοεκναυλωτής, οι φορτωτικές που εκδίδει ο πλοίαρχος τεκμαίρεται ότι εκδίδονται

³⁴⁰ Για την πλήρη ανάλυση της κατάχρησης δικαιώματος και ερμηνείας του άρθρου 281 ΑΚ, βλ. Δ. Παπαστερίου, ο.π. σελ. 284.

³⁴¹ Η καλή πίστη στην περίπτωση του άρθρου 281 ΑΚ, έχει την έννοια της ορθής συμπεριφοράς στις συναλλαγές (συναλλακτική ή αντικειμενική καλή πίστη), Δ. Παπαστερίου, ο.π. σελ. 294 §26.

³⁴² Ως χρηστά ήθη, ορίζονται οι ιδέες και οι αντιλήψεις κάθε μέσου, χρηστού και συνετού ανθρώπου, ο οποίος δρα σε ορισμένη κοινωνία, Δ. Παπαστερίου, ο.π. σελ. 295 §27.

³⁴³ ΜονΕφΠειρ 572/2018.

³⁴⁴ 174 ΑΚ: “δικαιοπραξία που αντιβαίνει σε απαγορευτική διάταξη νόμου, αν δεν συνάγεται κάτι άλλο, είναι άκυρη”. 180 ΑΚ: “Η άκυρη δικαιοπραξία θεωρείται σαν να μην έγινε”

στο όνομα και για λογαριασμό αυτού³⁴⁵. Το αυτό ισχύει και όταν ο χρονοναυλωτής εκδίδει φορτωτική για λογαριασμό του πλοιάρχου³⁴⁶. Επίσης, ο ναυλωτής συνήθως έχει τη δυνατότητα δυνάμει του ναυλοσυμφώνου, να εκδίδει φορτωτικές στο όνομα του εκναυλωτή³⁴⁷. Επομένως, ο πλοιοκτήτης, λειτουργεί ως θαλάσσιος μεταφορέας και οφείλει να εκτελέσει το μεταφορικό έργο, με όλες τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που απορρέουν από τους ΚΧΒ ενώ παράλληλα διατηρεί αναγωγική αξίωση κατά του χρονοναυλωτή, για απαιτήσεις που μπορούν να ασκηθούν εναντίων του, από την εκτέλεση της μεταφοράς.

Ωστόσο, ενδέχεται ο ναυλωτής να έχει εκδόσει φορτωτικές στο όνομά του, χωρίς να υπάρχει μνεία στο έγγραφο, για την εκτέλεση της μεταφοράς από τον χρονοεκναυλωτή³⁴⁸. Στην περίπτωση αυτή, έχει λάβει χώρα διάσπαση μεταξύ πραγματικού και συμβατικού μεταφορέα, όπου ως συμβατικός, θεωρείται ο εκδότης της φορτωτικής, ήτοι ο χρονοναυλωτής και ως πραγματικός, λογίζεται ο χρονοεκναυλωτής, καθώς ο τελευταίος αναλαμβάνει κατ'ουσίαν τη διεκπεραίωση της μεταφορικής διαδικασίας. Το ζήτημα που ανακύπτει από το ενδεχόμενο αυτό, εντοπίζεται στο κατά πόσο ο πραγματικός μεταφορέας καλύπτεται από τις ρυθμίσεις των ΚΧΒ. Ειδικότερα, οι ΚΧΒ, δεν φαίνεται να περιλαμβάνουν αυτόν, καθώς ορίζουν ότι στην έννοια του “μεταφορέα”, περιλαμβάνεται *ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής που συμβάλλεται με σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή*³⁴⁹.

Επομένως, ο χρονοεκναυλωτής, ως πραγματικός μεταφορέας, ευθύνεται έναντι των τρίτων, δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου. Στην περίπτωση που αυτό είναι το ελληνικό, η ευθύνη του είναι αδικοπρακτική, δυνάμει των διατάξεων 914επ. ΑΚ, καθώς και της ειδικότερης του άρθρου 106εδ.β' ΚΙΝΔ, κατά το οποίο “*αι εκ του εφοπλισμού απορρέουσαι απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου*”. Ωστόσο, παρά την αδικοπρακτική αυτή ευθύνη, κατά την ορθότερη άποψη³⁵⁰, ο εκναυλωτής έχει δυνατότητα να επικαλεστεί τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης των ΚΧΒ, κατά το άρθρο 4β §2 αυτών, διότι αναλαμβάνει την εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων του

³⁴⁵ βλ. άρθρα 84, 106 και 168 ΚΙΝΔ.

³⁴⁶ Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 666-667.

³⁴⁷ Δυνάμει της ρήτρας *employment*. Ωστόσο, οι ναυλωτές κατά κανόνα αναλαμβάνουν την ευθύνη να αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες, για όλες τις ζημιές που οι τελευταίοι υφίστανται, από αξιώσεις που απορρέουν από τις θαλάσσιες μεταφορές (ρήτρα αναγωγής εντός της *indemnity clause*).

³⁴⁸ Πολλές φορές αναγράφεται ρητά στη φορτωτική, η ταυτότητα του μεταφορέα, μέσω της ρήτρας *demise clause*, η οποία θεωρείται έγκυρη στο ελληνικό δίκαιο αλλά και στο αγγλικό. βλ. αναλυτικά για την ταυτότητα του μεταφορέα Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 677-668.

³⁴⁹ Άρθρο 1περ.α' ΚΧΒ, κατά το οποίο φαίνεται να περιλαμβάνεται μόνο ο συμβατικός μεταφορέας.

³⁵⁰ Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου, ο.π. σελ. 677-678.

μεταφορέα, οι οποίες αφορούν στην εκπλήρωση της ίδιας ακριβώς παροχής, δηλαδή του μεταφορικού έργου³⁵¹.

Τέλος, στην περίπτωση κατά την οποία, ο ναύλος από τη διενεργηθείσα θαλάσσια μεταφορά έχει καταβληθεί στον ναυλωτή, ενόψει της λύσης της συμβατικής σχέσης μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή, ο τελευταίος δύναται να αναζητήσει το εν λόγω ποσό με βάση τις διατάξεις για τον αδικαιολόγητο πλουτισμό (904 επ. ΑΚ).

³⁵¹ Έχει υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη, κατά την οποία ο πραγματικός μεταφορέας αποτελεί ανεξάρτητο επαγγελματία και συνεπώς δεν πρέπει να εμπίπτει στη διάταξη 4β ΚΧΒ. Κατά *Α. Αντάπαση - Α. Αθανασίου*, ο.π. σελ. 677, η άποψη αυτή πρέπει να εγκαταληφθεί. Μάλιστα, αναφέρεται ότι ο πραγματικός μεταφορέας θα μπορούσε να ενταχθεί στη διάταξη 4β και με την συνομολόγηση της ρήτρας *Himalaya*, με την οποία συμφωνείται να περιλαμβάνονται τρίτα πρόσωπα στις προστατευτικές διατάξεις της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς.

Επίλογος

Κατόπιν της εκτενούς περιγραφής και ανάλυσης των ζητημάτων που προκύπτουν εκ της μη έγκαιρης πληρωμής του ναύλου από τους χρονοναυλωτές, δε χωρεί αμφιβολία, ότι πρόκειται για ένα θέμα εξαιρετικού πρακτικού ενδιαφέροντος. Για το λόγο αυτό άλλωστε, απασχόλησε όπως είδαμε, και σε τόσο μεγάλο βαθμό την αγγλική νομολογία, καθώς η καθυστέρηση ακόμα και μιας μόνο πληρωμής, δύναται να επιφέρει, δυνάμει των ναυλοσυμφώνων, μεγάλης έκτασης επιπτώσεις στη σύμβαση, όπως την καταγγελία αυτής. Και το ζήτημα δε λαμβάνει τέλος με την άσκηση της καταγγελίας αυτής αλλά ακολουθεί η διευθέτηση της αποζημίωσης που δικαιούται ο πλοιοκτήτης, ο οποίος πιθανότατα θα συμπεριλάβει σε αυτήν και το διαφυγόν κέρδος του, οδηγούμενος στη διεκδίκηση ενός υπέρογκου ποσού.

Το γεγονός αυτό, μας οδήγησε στο συμπέρασμα, ότι η υποχρέωση περί έγκαιρης πληρωμής ναύλου, δε συνιστά, κατά τους όρους του αγγλικού δικαίου, θεμελιώδη συμβατικό όρο (*condition*) αλλά ενδιάμεσο (*intermediate/innominate*), ώστε για το ύψος της αποζημίωσης να λαμβάνεται υπόψη η κάθε συγκεκριμένη καθυστέρηση πληρωμής, ενόψει και των συνθηκών της εκάστοτε παράβασης.

Την άποψη αυτή, όπως αναλύσαμε, εξέφρασε, για τους λόγους που εκτέθηκαν, η απόφαση *the Spar Shipping*, η οποία δεν ακολούθησε την κατεύθυνση που υπέδειξε, η αυστηρότερη προηγούμενη απόφαση *the Astra*. Επί της ουσίας, η αντιμετώπιση της έγκαιρης πληρωμής του ναύλου ως ενδιάμεσο όρο (*intermediate term*), οδηγεί σε μια δικαιότερη και αξιοκρατικότερη μεταχείριση του ναυλωτή. Η μεταχείριση αυτή, συνίσταται στο γεγονός, ότι αποτρέπει την αυθαίρετη τοποθέτηση του τελευταίου, στην εξαιρετικά δυσμενή θέση της πρόωρης ακύρωσης των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων και στην καταδίκη του σε καταβολή δυσανάλογης με την παράβασή του αποζημίωσης, η οποία αντιστοιχεί στο σύνολο των δόσεων για το εναπομείναν, μη εκτελεσθέν, χρονικό διάστημα της λυθείσας χρονοναύλωσης.

Στην ίδια άποψη, καταλήξαμε και υπό την εξέταση του θέματος από τη σκοπιά του ελληνικού δικαίου. Συγκεκριμένα, είδαμε ότι ο εκναυλωτής, ως δανειστής που ασκεί το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, έχει δυνατότητα να λάβει μόνο εύλογη αποζημίωση, κατά την κρίση του δικαστηρίου, το οποίο θα αποφασίσει το ύψος του ποσού ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιστάσεις και τη βαρύτητα της επίδικης παράβασης. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού της εν λόγω αποζημίωσης, θυμίζει την κατηγορία των όρων *intermediate/innominate* και μάλιστα ανέκαθεν εφαρμοζόταν από τα ελληνικά δικαστήρια, ακόμα και πριν τη σύσταση, από το αγγλικό δίκαιο, της κατηγορίας των ενδιάμεσων όρων. Συνεπώς, θα λέγαμε, ότι στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου, ο ναυλωτής εκ του νόμου, αντιμετωπίζεται πιο αντικειμενικά και δίκαια από το αγγλικό δίκαιο και

προστατεύεται από ένα πλέγμα διατάξεων, οι οποίες δεν μπορούν να παραμεριστούν από καμία συμφωνία. Ανάμεσα στις προστατευτικές αυτές διατάξεις, αναφέρθηκε και το ερμηνευτικό εργαλείο του άρθρου 281 ΑΚ, με το οποίο πραγματοποιείται ο έλεγχος περί καταχρηστικότητας των δικαιωμάτων και των συμφωνιών των μερών και το οποίο αποτελεί εμπόδιο, στην αυθαίρετη καταγγελία μιας μακροχρόνιας σύμβαση, λόγω παραβάσεων που επιφέρουν μικρής έκτασης ζημιές.

Τέλος, εξετάζοντας τα δικαιώματα που παρέχουν τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα στους εκναυλωτές, ενόψει παράβασης της έγκαιρης καταβολής των δόσεων του ναύλου, είδαμε ότι σημαντικότερο είναι το δικαίωμα απόσυρσης του πλοίου, καθώς η άσκηση αυτού επιφέρει τη λύση της σύμβασης. Ωστόσο, κατόπιν της ενδελεχούς ανάλυσης αυτού, καθίσταται εύλογα αντιληπτό, ότι στην ουσία του, δεν πρόκειται για ένα τόσο σημαντικό πλεονέκτημα, όπως φαίνεται εκ πρώτης όψεως. Και αυτό, διότι δεν προσφέρει πλήρη κάλυψη απέναντι στους τρίτους ιδιοκτήτες των φορτίων, στην καθόλου σπάνια περίπτωση, όπου το πλοίο ταξιδεύει έμφορτο προς εκτέλεση θαλάσσιας μεταφοράς υπό φορτωτική, κατά το χρόνο λύσης της σύμβασης. Επιπλέον, μια ακόμα ιδιομορφία του δικαιώματος αυτού, αποτελούν και οι συνήθως αυστηρές τυπικές προϋποθέσεις, τις οποίες πρέπει οπωσδήποτε να τηρήσει ο εκναυλωτής, ώστε να ασκήσει αυτό επιτυχώς, κυρίως στις περιπτώσεις, όπου το συμβόλαιο περιέχει ρήτρα *anti-technicality*. Ειδικώς στην τελευταία αυτή περίπτωση, όπως αναφέραμε, εάν δεν τηρηθούν με ιδιαίτερη μέριμνα οι επιταγές της ρήτρας αυτής, ο εκναυλωτής κινδυνεύει να μετατοπιστεί από τη θέση του ζημιωθέντος στη θέση του ζημιώσαντος.

Συνεπώς, η απόσυρση του πλοίου, δε φαίνεται στην πραγματικότητα να ευνοεί κανενός μέρους τα οικονομικά συμφέροντα. Για το λόγο αυτόν, κατά τη συνήθη ναυτιλιακή πρακτική και σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις καθυστερήσεων στις πληρωμές των ναύλων, οι συμβαλλόμενοι συμφωνούν να συνεχιστεί η μεταξύ τους σύμβαση, αλλά με τον όρο, ότι το ύψος του ποσού του ναύλου στο εξής, θα αντιστοιχεί στη νέα τιμή αυτού, με βάση τα νέα οικονομικά δεδομένα της αγοράς.

Η εξέλιξη λοιπόν της χρονονάυλωσης, εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τα επιχειρηματικά και οικονομικά συμφέροντα των μερών.

Βιβλιογραφία/Νομολογία/Αρθρογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αντάπασης, Α., Αθανασίου, Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2020, Νομική Βιβλιοθήκη
- Βαθρακοκοίλης, Β., ΕΡΝΟΜΑΚ (Ερμηνεία Νομολογία Αστικού Κώδικα), Τόμος Β΄, Γενικό Ενοχικό, Άρθρα 287-495, 2003, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Βλάχος, Γ., Ψύχου, Ε., Ναυλώσεις, 2011, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Βρανίκου, Μ., Δεμεστίχας, Ε., Ναυτιλιακό Δίκαιο, Β΄ Έκδοση, 2017, Ίδρυμα Ευγενίδου, Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού
- Γεωργακόπουλος, Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, 2η Έκδοση, 2015, Δίκαιο και Οικονομία, Π. Ν. Σάκκουλας
- Γεωργιάδης, Αστ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό μέρος, ΣΤ΄ Έκδοση, 2011, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Γιαννάκης, Α., Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων, 2009, Εκδόσεις Αμφιτρίτη
- Δελούκας, Ν., Ναυτικόν Δίκαιον, Έκδοσις 2α, 1979, Αφοι Σάκκουλα
- Κιάντου - Παμπούκη, Α., Δίκαιο Αξιογράφων, 7η Έκδοση, 2013, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Κιάντου - Παμπούκη, Α., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Δεύτερος, Έκδοση Έκτη, 2007, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Κοροτζής, Ι., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, 2005, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Κούκιος, Ε., Πλοίαρχος Α΄, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Πειραιάς 2013
- Παπαστερίου, Δ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, Β΄ Έκδοση, 2009, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Παπαστερίου, Δ., Κλαβανίδου Δ., Δίκαιο της Δικαιοπραξίας, 2008, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Ρόκας, Ι., Θεοχαρίδης, Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ΄ Έκδοση, 2015, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Σταθόπουλος, Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4η Έκδοση, 2004, Εκδόσεις Σάκκουλα

- Σταθόπουλος, Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 4η Έκδοση, 2018, Εκδόσεις Σάκκουλα

Ελληνική Νομολογία

- ΑΠ 72/2014 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΑΠ 1324/1994 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΑΠ 1360/2017 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΑΠ 1636/2018 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΑΠ 593/1977 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΕφΠειρ 364/2019 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)
- ΜονΕφΠειρ 572/2018 (ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)

Αγγλική Βιβλιογραφία

- Beatson, J., A Burrows, J. Cartwright, Anson's Law of Contract, 2016, Oxford
- Chitty, J., Chitty on Contracts, General Principles, τόμος I, 31st Edition, 2012, Sweet &
- Eder B., Bennett, H., Berry, S., Foxton, D., and Smith, C., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 23rd Edition, 2011, Sweet&Maxwell
- Hill, C., Maritime Law, Fifth Edition, 1998, Lloyd's of London Press, London Hong Kong
- Kenny, J., Baker, A., Kenny, J., Kimbal, J., Thomas H. Belknap Jr, Time Charters (Lloyd's Law Shipping Library), Seventh Edition, 2014, Informa Law from Routledge
Maxwell
- Stopford, M., Maritime Economics, 3rd Edition, 2008, Routledge London and New York
- Todd, P., Principles of the Carriage of Goods by Sea, 1st edition, 2015, Routledge
- Treitel, G., Treitel on the Law of Contract, Eleventh edition, 2003, Thomson Sweet & Maxwell
- Wilson, J., Carriage of Goods by Sea, Seventh edition, 2010, MylawChamber

Αγγλική Νομολογία

- Bunge Corporation v Tradax Export SA [1980] 1 Lloyd's Rep. 294
- Greatship (India) Ltd v. Oceanografia SA DE CV [2012] EWHC 3468
- London Arbitration No 16/91 (LMLN 307, pp.3)
- Rainy Sky SA and others v Kookmin Bank [2011] UKSC 50
- Stocznia Gdynia SA v Gearbulk Holdings Ltd [2009] 1 Lloyd's Rep. 461
- Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles (1948) 82 Ll.L Rep. 43.
- The Aditya Vaibhav [1991] 1 Lloyd's Rep. 537
- The Aegnoussiotis [1977] 1 Lloyd's Rep. 268
- The AES Express (1990) 20 N.S.W.L.R. 57
- The Afovos [1980] 2 Lloyd's Rep. 469, C.A.: [1982] 1 Lloyd's Rep. 562, HL: [1983] 1 Lloyd's Rep. 335, [1983] 1 W.L.R. 195
- The Agios Giorgis [1976] 2 Lloyd's Rep. 192
- The Alev [1989] 1 Lloyd's Rep. 138
- The Antaios (No 2) [1984] 2 Lloyd's Rep. 235
- The Astra [2013] 2 Lloyd's Rep. 69
- The Athos [1983] 1 Lloyd's Rep. 127
- The Balder London [1980] 2 Lloyd's Rep. 489
- The Brimnes [1972] 2 Lloyd's Rep. 465, C.A.: [1974] 2 Lloyd's Rep. 241
- The Cebu [1983] 1 Lloyd's Rep. 302
- The Cebu (No.2) [1990] 2 Lloyd's Rep. 316
- The Chikuma [1981] 1 Lloyd's Rep. 371
- The Chrysovalandou Dyo [1981] 1 Lloyd's Rep. 159
- The Diana Prosperity [1976] 2 Lloyd's Rep. 261
- The Elena D'Amico [1980] 1 Lloyd's Rep. 75
- The Georgios C. [1971] 1 Lloyd's Rep. 7
- The Hongkong Fir [1961] 1 Lloyd's Rep. 159, C.A.: [1961] 2 Lloyd's Rep. 478.
- The Irina A (No 2) [1999] 1 Lloyd's Rep. 189
- The Kanchenjunga [1990] 1 Lloyd's Rep. 391
- The Kos [2010] 1 Lloyd's Rep. 87
- The Kostas Melas [1981] 1 Lloyd's Rep. 18
- The Laconia [1975] 1 Lloyd's Rep. 634, C.A.: [1976] 1 Lloyd's Rep. 395, H.L.: [1977] 1 Lloyd's Rep. 315

- The Lakatoi Express (1990) 19 N.S.W.L.R. 285
- The Leon [1985] 2 Lloyd's Rep. 470
- The Li Hai [2005] 2 Lloyd's Rep. 389
- The Lutetian [1982] 2 Lloyd's Rep. 140
- The Madeleine [1967] 2 Lloyd's Rep 224
- The Mihaios Xilas [1978] 2 Lloyd's Rep. 397
- The Nanfri [1978] 1 Lloyd's Rep. 581, C.A: [1978] 2 Lloyd's Rep. 132, HL: [1979] 1 Lloyd's Rep. 201.
- The New Flamenco [2014] 2 Lloyd's Rep. 230
- The North Sea [1997] 2 Lloyd's Rep 328
- The Pamela [1995] 2 Lloyd's Rep. 249
- The Qatar Star [2010] EWHC 1663
- The Rio Sun [1981] 2 Lloyd's Rep. 489
- The Riza and the Sun [1997] 2 Lloyd's Rep. 314
- The Sargasso [1994] 1 Lloyd's Rep. 412
- The Scaptrade [1981] 2 Lloyd's Rep. 425, H.L: [1983] 2 Lloyd's Rep. 253
- The Spar Shipping [2015] 2 Lloyd's Rep. 39, C.A: [2016] Lloyd's Rep. 447
- The Spiros C. [2000] 2 Lloyd's Rep. 319
- The Teno [1977] 2 Lloyd's Rep. 289
- The Tropwind (No 1) [1977] 1 Lloyd's Rep. 397
- The Tropwind (No 2) [1981] 1 Lloyd's Rep. 45
- The Western Triumph [2002] 1 Lloyd's Rep. 1
- The Zographia [1976] 2 Lloyd's Rep. 382
- United Scientific Holdings Ltd v Burnley Borough Council [1978] AC 904
- Zim Israel Navigation v Effy Shipping Corp [1972] 1 Lloyd's Rep. 18
- The Fort Kip [1985] 2 Lloyd's Rep

Διαδικτυακή Αρθρογραφία (τελευταία σάρωση 27-11-2020)

- Withdrawal Issues, UK P&I, 10/01/2004 (<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-releases/withdrawal-issues/>)

- Julien Rabeux, WEST Defence Guides: Withdrawal and suspension of service of a ship in a nutshell (https://www.westpandi.com/getattachment/13b9f015-c4bd-4fb3-9395-803c59dbe0dc/defence-guide_withdrawal_suspension_4pp_v2_lr.pdf)
- Steamship Mutual, Payment of Hire and Freight - Time and Voyage Charters, June 1999 (https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Payment_Hire.asp)
- S. Kendall-Marsden, M. de Plater, Defence class cover: Legitimate deductions from charter hire, Standard Club, July 2018 (<https://www.standard-club.com/media/2767653/defence-class-cover-legitimate-deductions-from-charter-hire.pdf>)
- Non payment of hire clause for time charter parties 2006, Bimco Special Circular No. 4, 31st August 2006 (https://bi-cd02.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/non-payment_of_hire_clause_for_time_charter_parties_2006)
- Christine Vella, Anti-technicality Clauses and Withdrawal - Exercise of Great Caution Revisited (<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/QatarStar0211.htm>)
- Anti-technicality notices: a charterers perspective, 17th June 2019 (<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/anti-technicality-notices-a-charterers-perspective/>)
- The Swedish Club: Remedies for non-payment of hire: withdrawal/suspension, August 2019 (https://www.swedishclub.com/media_upload/files/FDD%20Guides%20pdf/FDD%20Guide%202%20%20Aug%202019%20Remedies%20for%20nonpayment%20of%20hire%20withdrawal%20suspension.pdf)
- B. Kirrane, Temporary Suspension of charter - Is notice required?, June 2013 (<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Greatship0613.htm>)
- F. Theophani, MFB Solicitor, Suspension of performance, Standard-Club, February 2013 (<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Greatship0613.htm>)

- S. Kendall - Marsden, A. Stow, Defence class cover: Liens on cargo, July 2018 (<https://www.standard-club.com/media/2767695/defence-class-cover-liens-on-cargo.pdf>)
- Exercise of Lien for sums due from charterers - Time and voyage charters: Liens over cargo, June 1990 (https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Exercise_Lien.asp)