



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2016 - 2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
του Δημήτριου Ιωάννη Μητσάκου
A.M.: 7340010616014

**«Ζητήματα από την εφαρμογή της ρήτρας off-hire στα
ναυλοσύμφωνα»**

Επιβλέπουσα:

Καθηγήτρια: κα. Λία Ι. Αθανασίου

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Καθηγήτρια: κα. Λία Ι. Αθανασίου

Επικ. Καθηγητής: κος. Νικόλαος Α. Βερβεσός

Επικ. Καθηγητής: κος. Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

Αθήνα, Δεκέμβριος 2017

Copyright © Δημήτριος Ι. Μητσάκος, 2017

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.

Στους γονείς μου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το μεγάλο πρακτικό – και όχι απλώς θεωρητικό – ενδιαφέρον που παρουσιάζει η ενσωματωμένη στα ναυλοσύμφωνα ρήτρα off-hire αποτέλεσε το βασικότερο κίνητρο για την επιλογή του θέματος της ανά χείρας Διπλωματικής εργασίας. Εκτός αυτού, η συγκεκριμένη μελέτη είναι και πρωτότυπη, αρκεί να λάβει κανείς υπόψη του το γεγονός ότι μέχρι και σήμερα – τουλάχιστον εξ όσων γνωρίζω – εξέλιπε από την ελληνική νομική επιστήμη ένα σχετικό ελληνικό πόνημα ή άρθρο.

Επιπροσθέτως, το συγκεκριμένο θέμα είναι όχι μόνο πρωτότυπο αλλά και επίκαιρο, αφού μέσω μιας σειράς πρόσφατων βρετανικών δικαστικών αποφάσεων, με βασικότερη όλων την υπόθεση “*The Athena*”, επιχειρείται να επιλυθούν ορισμένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, που εγείρονται στο πλαίσιο της εφαρμογής της εν θέματι ρήτρας. Το σπουδαιότερο, όμως, ίσως στοιχείο της παρούσας εργασίας αποτελεί το γεγονός ότι η επιστημονική προσέγγιση των επιμέρους αναφερόμενων νομικών και πραγματικών ζητημάτων πραγματοποιείται όχι μόνο κατά το αγγλικό αλλά και κατά το ελληνικό δίκαιο.

Έτσι, έχοντας υπόψη τις παραμέτρους αυτές, έγραψα την ανά χείρας μελέτη, η οποία αξιολογήθηκε από την ορισθείσα τριμελή εξεταστική επιτροπή και βαθμολογήθηκε με «**Άριστα**».

Σε αυτό το σημείο, ιδιαίτερη μνεία οφείλω να κάνω στην αξιότιμη κα. *Λία Ι. Αθανασίου*, ως επιβλέπουσα καθηγήτρια, για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, για το άοκνο ενδιαφέρον που επέδειξε, καθ’ όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης συγγραφικής προσπάθειας, σημειώνοντας τις αναγκαίες βελτιώσεις που απαιτούντο με στόχο την πληρέστερη προσέγγιση του θέματος. Είναι βέβαιο, ότι χωρίς την επιστημονική της καθοδήγηση και την εν γένει συμπαράστασή της, η επιτυχής ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας θα ήταν απολύτως αδύνατη. Ο δεύτερος αλλά και σπουδαιότερος λόγος αποτελεί η - τιμητική για το πρόσωπό μου - απόφασή της για τη δημοσίευση της παρούσας μελέτης. Της είμαι ειλικρινά ευγνώμων.

Επίσης, θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω και τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς επιτροπής, ήτοι τους επίκουρους καθηγητές κ.κ. *Δημήτριο Φ. Χριστοδούλου* και *Νικόλαο Α. Βερβεσό* για την απολύτως θετική τους κρίση.

Θα ήθελα, επιπλέον, να εκφράσω τις πιο θερμές ευχαριστίες προς δύο έγκριτους δικηγόρους στο πεδίο του Ναυτικού Δικαίου. Αφενός, προς τον κ. *Εμμανουήλ Η. Κωνσταντινίδη* (LL.M., ΔΝ.), αφού, ως ιθύνων νους της επιλογής του συγκεκριμένου θέματος, συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό, μέσω των πολύτιμων συμβουλών και υποδείξεών του, στη διαμόρφωση του τελικού αποτελέσματος. Αφετέρου προς την κα. *Ελίνα Σουλή* (LL.M.), επικεφαλής του νομικού τμήματος της Skuld Hellas Ltd, αφού χάριν στην πραγματοποίηση πρακτικής άσκησης στο εν λόγω P&I Club, μου δόθηκε η ευκαιρία να αντλήσω πλούσιο υλικό, το οποίο αξιοποίησα στο έπακρο για τους σκοπούς της συγκεκριμένης μελέτης.

Τέλος, θα ήταν μεγάλη παράλειψη να μη σημειώσω το γεγονός ότι στην προσπάθεια αυτή δεν ήμουν μόνος. Τουναντίον, είχα συνεχώς στο πλάι μου τα μέλη της οικογένειά μου, τα οποία ανεδείχθησαν ως οι πλέον πολύτιμοι συμπαραστάτες. Συνεπώς, η παρούσα διπλωματική εργασία αφιερώνεται, πρωτίστως στους γονείς μου Ιωάννη και Αγγελική, αλλά και στις δύο αδερφές μου, Γεωργία και Αικατερίνη για την αμέριστη και πολύπλευρη υποστήριξή τους.

Δημήτριος Ι. Μητσάκος
Αθήνα, 12 Ιανουαρίου 2018

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Ελληνικές

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
αρ. περιθ.	αριθμός περιθωρίου
βλ.	βλέπε
εδ.	εδάφιο
ΕΝΔ	Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου
επ.	επόμενα
ΕρμΑΚ	Ερμηνεία Αστικού Κώδικα
κ.α.	και άλλα
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κλπ.	και τα λοιπά
ΚΧΒ	Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ
λ.χ.	λόγου χάρη
ο.π.	όπου και προηγουμένως
παρ.	παράγραφος
π.χ.	παραδείγματος χάριν
σελ.	σελίδα

Ξενόγλωσσες

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
I.M.O	International Maritime Organization
NYPE	New York Produce Exchange

“It always seems impossible until it’s done.”

Nelson Mandela

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	IV
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	VI

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Προσέγγιση του προβλήματος.....	1
II. Σκοπός και διάρθρωση της εργασίας.....	2
1.1. Η Σύμβαση Ναύλωσης.....	2
1.1.1. Χρονοναύλωση και ρήτρα off – hire.....	4
1.1.2. Η υποχρέωση καταβολής του ναύλου.....	5
1.2. Η γενική έννοια της ρήτρας off-hire.....	6
1.3. Βασικές τυποποιημένες μορφές της ρήτρας off-hire.....	7
1.3.1. NYPE 1946 (ρήτρα 15).....	7
1.3.2. Baltime 1939 (ρήτρα 11).....	8
1.3.3. Shelltime 3/4 (ρήτρα 21).....	8
1.4. Γενικές αρχές της ρήτρας off-hire.....	9
1.4.1. Ο ναυλωτής φέρει το βάρος απόδειξης.....	9
1.4.2. Εφαρμογή της ρήτρας ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του εκναυλωτή.....	9
1.5. Γενικές αρχές ερμηνείας των συμβατικών όρων.....	10
1.5.1. Αυστηρή γραμματική ερμηνεία.....	10
1.5.2. Στενή και contra proferentem ερμηνεία.....	10
1.5.3. Συστηματική ερμηνεία.....	11
1.5.4. Η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.....	11

Α' Ενότητα

Οι προϋποθέσεις επίκλησης της ρήτρας off – hire

2. Η αποτροπή της «πλήρους» διάθεσης του πλοίου.....	12
2.1. Πότε αποτρέπεται η διάθεση του πλοίου;.....	13
2.1.1 Ο χρόνος έναρξης της αποτροπής.....	17
2.2. Η «πλήρης» και η «μερική» διάθεση του πλοίου.....	18

2.3.	Η έννοια της φράσης “the efficient working of the vessel”	19
3.	Οι απαριθμούμενες στη ρήτρα αιτίες ή περιστατικά	21
3.1.	Οι «εσωγενείς» αιτίες (internal causes)	23
3.1.1	Η έννοια της αιτίας “Deficiency of men”.....	24
3.1.2.	Η έννοια της αιτίας “Default of men”.....	26
3.2.	Οι εξωγενείς αιτίες (external causes)	28
3.3.	Η ερμηνεία του όρου «κάθε άλλη αιτία» (“any other cause”)	30
3.3.1	Κατά το αγγλικό δίκαιο - “ejusdem generis rule”.....	31
3.3.2	Κατά το ελληνικό δίκαιο - ΑΚ 173, 200, 388.....	33
3.4.	Μπορεί ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο να τεθεί off – hire;	35
3.4.1.	Η έννοια και η σημασία του όρου “whatsoever”.....	36
4.	Το ζήτημα της απώλειας χρόνου (loss of time)	42
4.1	Κατηγορίες της ρήτρας off – hire.....	43
4.2	Ρήτρα «περιόδου» (Period clause)	44
4.2.1.	Εφαρμογή κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 281).....	46
4.3	Η ρήτρα «καθαρής απώλειας χρόνου» (Net loss of time clause)	47
4.3.1.	Το κριτήριο “the charter service overall”.....	48
4.3.2.	Το κριτήριο “the service immediately required”.....	50
4.4	Η περίπτωση της μερικής βλάβης του πλοίου	52

Β' Ενότητα

Οι έννομες συνέπειες ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών κατά το ελληνικό και το αγγλικό δίκαιο.

5.	Διαφοροποίηση αγγλοσαξονικού και ελληνικού ενοχικού δικαίου	57
6.	Το δικαίωμα αφαίρεσης ή παρακράτησης του ναύλου	59
7.	Το δικαίωμα ανάκλησης του πλοίου (withdrawal of the vessel)	61
8.	Το δικαίωμα της υπαναχώρησης από τη σύμβαση της ναύλωσης	63
8.1.	Η υπαναχώρηση κατά τον ΚΙΝΔ (άρθρα 155 – 165).....	64
8.2.	Η υπαναχώρηση κατά τον ΑΚ (άρθρα 686, 401, 389, 382).....	69
8.3.	Κατά το αγγλικό δίκαιο – cancelling clause.....	71

9. Η αξίωση του ναυλωτή προς αποζημίωση.....	73
9.1.Κατά το αγγλικό δίκαιο – “claim for damages”.....	73
9.2.Κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 298, 382,387,690).....	75
10. Το δικαίωμα της καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης.....	77
10.1.Κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 700).....	77
10.2.Κατά το αγγλικό δίκαιο – “Repudiation”.....	79
11. Οι λοιπές υποχρεώσεις του ναυλωτή.....	81
11.1. Η πληρωμή της αξίας των καυσίμων.....	81
11.2. Η πληρωμή των λιμενικών τελών.....	83
Επίλογος – Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία.....	86
Αρθρογραφία.....	88
Νομολογία.....	89
Παράρτημα Ι.....	92
i. NYPE 1946.....	93
ii. NYPE 1993.....	97
iii. NYPE 2015.....	104
iv. Balttime 1939	115
v. Shelltime 3.....	121
vi. Shelltime 4.....	125
Παράρτημα ΙΙ.....	133
Δήλωση περί μη προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας.....	133

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Προσέγγιση του προβλήματος

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το δικαίωμα που παρέχεται στο ναυλωτή να αναστέλλει τη διαρκή υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου, για τους λόγους και υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο.

Κατά την κατάρτιση της σύμβασης της ναύλωσης τα μέρη στοχεύουν, για διαφορετικούς λόγους το κάθε ένα, στην προσήκουσα εκτέλεση του αναληφθέντος μεταφορικού έργου. Ο μεν ναυλωτής έχει συμφέρον να φτάσει το φορτίο έγκαιρα στο λιμάνι προορισμού, ο δε εκναυλωτής να εισπράξει τον οφειλόμενο ναύλο. Ωστόσο, στη ναύλωση κατά χρόνο, πολύ συχνά, συμβαίνει να μεσολαβούν ποικίλα περιστατικά (π.χ. μηχανική βλάβη) που καθιστούν αδύνατη ή περιορίζουν τη χρήση του πλοίου από το ναυλωτή. Ως εκ τούτου, τα συμβαλλόμενα μέρη φροντίζουν πάντα να περιέχονται στο χρονοναυλοσύμφωνο ρήτρες, που προβλέπουν την αναστολή της υποχρέωσης καταβολής του ναύλου (off-hire clauses) και μάλιστα ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη. Ως αντιστάθμισμα, προβλέπεται η ύπαρξη μιας σειράς συγκεκριμένων προϋποθέσεων, η πλήρωση και μόνο των οποίων οδηγεί στην εφαρμογή των εν λόγω ρητρών.

Οι προϋποθέσεις αυτές μπορούν συνοπτικά να αποτυπωθούν ως εξής: **A)** απαιτείται η αποτροπή της «πλήρους» διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή (prevention of the full working of the vessel), **B)** η αποτροπή να οφείλεται σε μία από τις απαριθμούμενες στον όρο αιτίες ή περιστατικά (prevention by one of the listed causes or events), και **Γ)** η αποτροπή να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια χρόνου (loss of time).

Εύκολα, λοιπόν, γίνεται αντιληπτό, ότι ο ναυλωτής ωφελείται άμεσα από την ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire, διότι το εν λόγω δικαίωμα του παρέχεται κατ' εξαίρεση, για το διάστημα που και ο εκναυλωτής αποτυγχάνει να του διασφαλίσει την αδιάκοπη παροχή των υπηρεσιών του πλοίου. Πότε, όμως, θεωρείται ότι αποτρέπεται η πλήρης διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή ή ότι υπάρχει απώλεια χρόνου; Αλλά ακόμα και αν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις, επηρεάζονται τα δικαιώματα και οι λοιπές υποχρεώσεις του ναυλωτή, στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης; Και αν ναι, με ποιόν τρόπο;

Οι απαντήσεις επί των ανωτέρω ερωτημάτων καθώς επίσης και σε άλλα, τα οποία θα αναπτυχθούν παρακάτω, δημιουργούν μια σειρά ζητημάτων, η προσέγγιση των οποίων θα επιχειρηθεί να γίνει τόσο κατά το αγγλικό όσο και κατά το ελληνικό δίκαιο, αν και **ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί στην αγγλική νομολογία**. Η ανωτέρω γενική προβληματική προδιαγράφει το σκοπό και τη διάρθρωση της συγκεκριμένης εργασίας.

II. Σκοπός και διάρθρωση της εργασίας

Στόχος της παρούσας μελέτης, δεν είναι η εξαντλητική ανάλυση του περιεχομένου της ρήτρας off-hire. Αντιθέτως, σκοπός είναι η ανάδειξη και η λήψη θέσης του γράφοντος επί των σημαντικότερων επιμέρους αναφερόμενων νομικών και πραγματικών ζητημάτων, που σχετίζονται τόσο με τις προϋποθέσεις εφαρμογής της, όσο και με τον τρόπο αλληλεπίδρασή της με τα λοιπά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών και ιδίως του ναυλωτή.

Πιο συγκεκριμένα, η εργασία διαρθρώνεται σε δύο ενότητες. Στη μεν πρώτη, θα ασχοληθούμε α) με το ερώτημα κάτω υπό ποιες περιστάσεις θεωρείται ότι αποτρέπεται η πλήρης διάθεση του πλοίου και αν τυχόν η διαφορετική χρησιμοποιούμενη ορολογία στα διάφορα επιμέρους τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα θα επηρέαζε την απάντησή μας, β) με το ζήτημα του ποιά περιστατικά ή αιτίες δύνανται να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα off-hire και γ) με το κριτήριο, βάσει του οποίου θεωρείται ότι έχει χαθεί χρόνος από τη συνολική διάρκεια της ναύλωσης.

Στη δεύτερη ενότητα, θα διερευνήσουμε το εάν και με ποιόν τρόπο επηρεάζονται τα άλλα δικαιώματα που, ενδεχομένως, θα μπορούσε να ασκήσει ο ναυλωτής, ειδικότερα όσον αφορά, κυρίως, εκείνα της υπαναχώρησης, της αποζημίωσης, και της καταγγελίας. Ενώ, τέλος, θα εξετάσουμε και το κατά πόσο ο ναυλωτής συνεχίζει να είναι υπόχρεος προς πληρωμή της αξίας των καυσίμων αλλά και άλλων υποχρεωτικών δαπανών που τον βαρύνουν, στην περίπτωση που το πλοίο, εν τέλει τεθεί «εκτός ναύλου» (off-hire).

1.1. Η σύμβαση ναύλωσης

Ως ναύλωση (Charter) ορίζεται η ενοχική¹, αμφοτεροβαρής² σύμβαση, κατά την οποία ο ναυλωτής (Charterer), χρησιμοποιεί, κατόπιν συμφωνίας και έναντι χρηματικής αμοιβής

¹ βλ. Γεωργακόπουλος, Α.,: Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 209

(ναύλος/freight), συγκεκριμένο πλοίο, που του διαθέτει ο εκναυλωτής (Shipowner), για την εκτέλεση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων (107 ΚΙΝΔ).

Η σύμβαση της ναύλωσης (Contract of Affreightment³) είναι μία αμφιμερώς αντικειμενικά εμπορική πράξη⁴ και διακρίνεται σε ναύλωση εν στενή και εν ευρεία έννοια⁵. Ειδικότερα, η εν στενή έννοια ναύλωση διακρίνεται, με βάση το είδος και το βαθμό των εξουσιών⁶, που παραχωρούνται στο ναυλωτή σχετικά με το πλοίο, σε τρεις βασικές μορφές⁷. Πρώτον, στη ναύλωση για ορισμένο χρόνο ή αλλιώς χρονοναύλωση (time charter), όπου ο ναυλωτής αποκτά την εμπορική διαχείριση, ενώ ο εκναυλωτής διατηρεί τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου. Δεύτερον, στη ναύλωση κατά ταξίδι ή κατά πλου (voyage charter), κατά τη διάρκεια της οποίας το σύνολο των εξουσιών διατηρείται από τον εκναυλωτή. Και τρίτον, στη ναύλωση γυμνού σκάφους (bare boat/demise charter), όπου τόσο την εμπορική όσο και τη ναυτική διεύθυνση κατέχει ο ναυλωτής.

Η συμφωνία των μερών προκειμένου να καταστεί έγκυρη, αν και δεν απαιτείται να περιβάλλεται από έγγραφο τύπο⁸, εντούτοις στην πράξη αποτυπώνεται σε ναυλοσύμφωνο (charterparty), το οποίο αποκτά αποδεικτική ισχύ⁹. Απόρροια του άτυπου χαρακτήρα της σύμβασης της ναύλωσης αποτελεί το γεγονός, ότι το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου δεν καθορίζεται από το νόμο και ως εκ τούτου, τα μέρη, κατ' εφαρμογή της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων, μπορούν ελεύθερα να προβούν στη διαμόρφωσή του. Έτσι, κατά το ελληνικό δίκαιο, πέραν από τις συμφωνίες των μερών, εφαρμογής τυγχάνουν και οι διατάξεις των άρθρων 107-173 ΚΙΝΔ για τη ναύλωση, οι οποίες κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, είναι ενδοτικού

² βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Αλ.,: Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ. 50

³ Έτσι στο αγγλικό δίκαιο, βλ. Eder, B., Bennett, H., Berry, S., Foxton, D., Smith, C., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 22^η έκδ., 2011, αρ. περιθ. 1-001

⁴ βλ. Περάκης, Ε. & Ρόκας, Ν., Εισαγωγή στο Εμπορικό δίκαιο, 2011, σελ. 71, 96, 143

⁵ Στη ναύλωση εν ευρεία έννοια περιλαμβάνεται τόσο η εν στενή έννοια ναύλωση όσο και οι συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και προσώπων. βλ. Ρόκας, Ι., και Θεοχαρίδης, Γ., Ναυτικό δίκαιο, 2015, σελ. 138-139

⁶ Με τον όρο εξουσίες νοείται η εμπορική διαχείριση και η ναυτική διεύθυνση του πλοίου.

⁷ βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Αλ.,: Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ. 19 επ., Ρόκας, Ι., και Θεοχαρίδης, Γ., Ναυτικό δίκαιο, 2015, σελ. 139 επ. - Έτσι και στο αγγλικό δίκαιο, βλ. Todd, P., Principles of the Carriage of goods by sea, 2016, σελ. 5

⁸ Έτσι και στο αγγλικό δίκαιο, βλ. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, ο.π., αρ. περιθ. 1-017

⁹ Άρθρο 108, παρ. 1 ΚΙΝΔ

δικαίου και εφαρμόζονται για να συμπληρώσουν τα κενά της σύμβασης ή να ερμηνεύσουν τις δηλώσεις βουλήσεως των συμβαλλομένων. Παράλληλα δε, συμπληρωματικής εφαρμογής τυγχάνουν και οι γενικές διατάξεις του ΑΚ.

1.1.1. Χρονονάυωση και ρήτρα off – hire.

Ναύωση κατά χρόνο νοείται η σύμβαση, κατά την οποία ο χρονοεκναυλωτής θέτει στη διάθεση του χρονοναυλωτή, έναντι καταβολής ναύλου για ορισμένο χρόνο, επανδρωμένο και εξοπλισμένο πλοίο, προκειμένου ο τελευταίος να το χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά πραγμάτων (ή προσώπων) δια θαλάσσης¹⁰.

Κατά την ορθότερη και κρατούσα σήμερα άποψη¹¹, η ναύωση κατά χρόνο αποτελεί μία ειδικώς ρυθμισμένη μίσθωση έργου, εφαρμοζόμενων έτσι, αναλογικώς των σχετικών διατάξεων του ΑΚ¹² προς συμπλήρωση¹³ των ελλিপών περί ναυλώσεως διατάξεων του ΚΙΝΔ. Και αυτό, διότι, αντικείμενο της χρονοναύωσης είναι η διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς¹⁴ και όχι η παράδοση της χρήσης του πλοίου και η εξασφάλιση του κατάλληλου πληρώματος για τη λειτουργία του. Τα τελευταία αποτελούν απλώς τα μέσα για την εκπλήρωση της παροχής του εκναυλωτή, δηλαδή για την παραγωγή του μεταφορικού έργου. Έτσι, ο πλοιοκτήτης - εκναυλωτής προσλαμβάνει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος (ναυτική διεύθυνση). Παράλληλα, όμως, ο πλοίαρχος τίθεται υπό τις εντολές του ναυλωτή¹⁵, δίνοντάς του το δικαίωμα να αξιώνει από τον πλοίαρχο την έγκαιρη εκτέλεση των ταξιδιών στους υποδεικνυόμενους από τον ίδιο λιμένες (εμπορική διαχείριση).

¹⁰ βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Αλ., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. 28 επ., Αντάπασης, Α., Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών (Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς: 1^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου. Η προστασία των ναυτικών δανειστών 1994), 465 επ.

¹¹ βλ. Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. σελ. 36, Αντάπαση, ό.π. σελ. 468, Δελούκα, ό.π. σελ. 259 επ., ΕφΠειρ. 300/2004 ΕΝΔ 2004,126

¹² ΑΚ 681 επ. αλλά και οι γενικότερες διατάξεις ΑΚ 287 επ. 335 επ. 374 επ.

¹³ ΕφΠειρ 662/2012 ΕΝΔ 2012, 413

¹⁴ Η αντίθετη άποψη υποστηρίζει, ότι πρόκειται για μια μικτή σύμβαση μίσθωσης πράγματος και μίσθωσης υπηρεσιών. Βλ. ΕφΠειρ. 662/2012 ΕΝΔ 2012, 413, και με προέχουσα παροχή εκείνη της μίσθωσης πράγματος κατ' άρθρα 574 επ. ΑΚ, έτσι και Γεωργακόπουλος, Α., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, σελ. 216

¹⁵ “under the orders of the charterer as regards employment, agency, or other arrangements” (“employment clause”), βλ. λ.χ. NYPE, ρήτρα 8, Baltimore 1939, ρήτρα 9, παρ. 1.

Εκ των ανωτέρω, συνάγεται και η χρησιμότητα της ρήτρας off-hire, διότι στη χρονοναύλωση ο χρόνος «τρέχει» σε βάρος του ναυλωτή¹⁶, αφού είναι υποχρεωμένος να πληρώνει ναύλο για όσο χρόνο διαρκεί η σύμβαση¹⁷, ανεξαρτήτως εάν μεσολαβήσει κάποιο γεγονός που του αποστερεί τη χρήση του πλοίου.

Επιπλέον, ο καθορισμός συγκεκριμένης ημερομηνίας, προς παράδοση της χρήσης του πλοίου αλλά και της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου, καθιστά τη ναύλωση ως μία σύμβαση ακριβόχρονης εκτέλεσης¹⁸. Υπό την έννοια, ότι εφόσον ενσωματωθεί σχετικός όρος στο ναυλοσύμφωνο, τότε η παροχή πρέπει να εκπληρωθεί αποκλειστικά σε ορισμένο χρόνο ή ορισμένη προθεσμία. Κατά το ελληνικό δίκαιο, όμως, λογίζεται ως μία σύμβαση σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης, οπότε μπορεί να εκτελεστεί και μετά τον συμφωνημένο χρόνο, εφόσον δεν υπάρχει υπέρμετρη καθυστέρηση¹⁹ ως προς την εκτέλεση των εκατέρωθεν υποχρεώσεων των μερών. Ενώ, κατά το αγγλικό δίκαιο²⁰, θεωρείται ως μία σύμβαση απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης, οπότε σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη αθετήσει έναν όρο της, αυτή δύναται να λυθεί μονομερώς, αποκλείοντας έτσι την εκτέλεση της σε μεταγενέστερο στάδιο.

1.1.2. Η υποχρέωση καταβολής του ναύλου

Στο πλαίσιο της χρονοναύλωσης, η βασικότερη υποχρέωση²¹ του ναυλωτή²² είναι αυτή της καταβολής του ναύλου²³ (hire), η οποία πραγματοποιείται ως επί τω πλείστον σε μετρητά²⁴,

¹⁶ Σε αντίθεση, με τη ναύλωση κατά πλου, κατά την οποία ο χρόνος κυλάει σε βάρος του εκναυλωτή.

¹⁷ *The Pythia* [1982] 2 Lloyd's Rep. 160, σελ. 164, στήλη 2

¹⁸ Κοροτζής, σελ. 308, Δελούκας, σελ. 385, ΑΠ 593/1977, βλ. επίσης και κατά τη βρετανική νομολογία, *The Democritos* [1976] 2 Lloyd's Rep. 149

¹⁹ Εάν παρ' όλα αυτά πληρούται το στοιχείο της υπέρμετρης καθυστέρησης τότε παρέχεται στο ναυλωτή το δικαίωμα της υπαναχώρησης (κατ' εφαρμογή του άρθρου 401 ΑΚ), χωρίς δυσμενείς συνέπειες για τον ίδιο και μάλιστα ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή.

²⁰ *The Mihalis Angelos* [1970] 2 Lloyd's Rep. 54

²¹ Έτσι και στο αγγλικό δίκαιο, βλ. *Todd, P.*, Principles of the carriage of goods by sea, σελ. 180, *Scrutton on Charterparties*, αρ. περιθ. 16-009

²² Το ίδιο ισχύει και στην υποναύλωση, όπου ο ναυλωτής - υπεκναυλωτής θεωρείται και πάλι οφειλέτης έναντι του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή για την καταβολή του ναύλου. βλ. αναλυτικά *Κιάντου – Παμπούκη*, ό.π. σελ. 237

²³ Άρθρο 149 παρ. 1 ΚΙΝΔ

²⁴ *Κιάντου – Παμπούκη*, ό.π. σελ. 224, έτσι και στο αγγλικό δίκαιο, *Scrutton on charterparties*, σελ. 263, όπου ο όρος "in cash" περιλαμβάνει και άλλους μεθόδους πληρωμής, όπως π.χ. το τραπεζικό έμβασμα.

(συνήθως) ανά δεκαπενθήμερο²⁵, προκαταβολικά και σε διαρκή βάση, από τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου σε αυτόν έως και την επαναπαράδοσή του στον πλοιοκτήτη. Επιπλέον, κατά το αγγλικό δίκαιο θα πρόκειται, για μία απόλυτη υποχρέωση²⁶, υπό την έννοια, ότι εφόσον αυτή δεν εκπληρωθεί έγκαιρα, δηλαδή στο συμφωνημένο χρόνο, τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούνται να αποσύρει το πλοίο από την υπηρεσία του χρονοναυλωτή, αφού πρώτα, βέβαια, προβεί σε σχετική ειδοποίησή²⁷ του.

Προς αποφυγή, λοιπόν, του παραπάνω αρνητικού αποτελέσματος και σε συνδυασμό του απόλυτα ακριβόχρονου χαρακτήρα της ναύλωσης, το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων έχει εισαγάγει στα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα, χάριν προστασίας του ναυλωτή, τη ρήτρα off-hire. Έτσι, ο χρονοναυλωτής δεν οφείλει ναύλο για το χρονικό διάστημα που το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο από αιτίες που καθορίζονται στη σύμβαση και δεν τον αφορούν.

1.2. Η γενική έννοια της ρήτρας off-hire.

Το περιεχόμενο της έννοιας της ρήτρας off-hire αποτυπώνεται εναργώς στην υπόθεση, *The Mareva*²⁸, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά:

“[...] the object is clear. The owners provide the ship and the crew to work her. So long as these are fully efficient and able to render to the charterers the service then required, hire is payable continuously. But if the ship is for any reason not in full working order to render the service then required from her, and the charterers suffer loss of time in consequence, then hire is not payable for the time so lost.[...]”

Όπως αναφέραμε ήδη²⁹ ο ναυλωτής αρχίζει να καταβάλλει τον οφειλόμενο ναύλο, μόλις τεθεί στη διάθεσή του το πλοίο, το οποίο, θα πρέπει να είναι αξιόπλοο³⁰, απαλλαγμένο δηλαδή

²⁵ βλ. *Scrutton on charterparties*, ό.π. σελ. 273, στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο “monthly” και νοείται ο ημερολογιακός μήνας. βλ. και *Baltim* 1939 (όπως αναθεωρήθηκε το 2001), στον όρο 6 γίνεται λόγος για καταβολή ναύλου κάθε 30 ημέρες και στο *NYPE* 1993, ο όρος 11, κάνει λόγο για πληρωμή κάθε 15 ημέρες (semi – monthly)

²⁶ *Time charters*, 2003, παρ. 16.51

²⁷ Πρόκειται για τη λεγόμενη “Anti-technicality clause”, σύμφωνα με την οποία, ο πλοιοκτήτης οφείλει να ειδοποιήσει εγγράφως το ναυλωτή, ότι επίκειται ανάκληση του πλοίου, λόγω μη εμπρόθεσμης καταβολής του ναύλου, δίνοντάς του προθεσμία 48 ωρών, δεσμευόμενος να μην ανακαλέσει μέχρι τότε. Βλ. περισσότερα σε *Wilson, Carriage of Goods by Sea*, 86-87, 102-108

²⁸ [1977] 1 *Lloyd’s Rep.* 368, σελ. 382, στήλη 1

από οποιαδήποτε πραγματικά³¹ και νομικά³² ελαττώματα, ώστε να εκτελεί τη θαλάσσια αποστολή του ακώλυτα. Ο εκναυλωτής οφείλει καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της χρονοναύλωσης να διατηρεί το πλοίο σε πλήρη λειτουργική κατάσταση. Στην περίπτωση, όμως, που ο ναυλωτής αποτρέπεται από το να χρησιμοποιεί πλήρως το πλοίο, για κάποιον από τους ειδικώς συμφωνημένους στη σύμβαση ναύλωσης λόγους, τότε η υποχρέωσή του προς πληρωμή θα αναστέλλεται, για όσο διάστημα το πλοίο δεν βρίσκεται στην πλήρη διάθεσή του. Τα περισσότερα χρονοναυλοσύμφωνα, αν όχι όλα, περιλαμβάνουν τη ρήτρα off- hire.

1.3. Βασικές μορφές τυποποιημένων ρητρών off-hire.

1.3.1. NYPE 46 (ρήτρα 15)

Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας το τυποποιημένο χρονοναυλοσύμφωνο NYPE 1946³³, θα αποτελέσει το βασικό γνώμονα για τη μελέτη της ρήτρας off-hire. Τούτο διότι, παρά την έκδοση των πλέον πρόσφατων αναθεωρημένων εκδόσεών του, το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο αποτελεί τη βάση με την οποία πραγματοποιείται, ακόμα και σήμερα, η συντριπτική πλειοψηφία των χρονοναυλώσεων διεθνώς. Το ακόλουθο απόσπασμα αποτελεί το περιεχόμενο της ρήτρας off- hire στην τυποποιημένη της μορφή.

15. “That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.”

²⁹ βλ. την υποπαράγραφο 1.1.2

³⁰ Άρθρο 111 ΚΙΝΔ, αξιόπλοο και ως προς το φορτίο

³¹ λ.χ. να είναι επανδρωμένο με το κατάλληλο πλήρωμα και τα μηχανικά του μέρη αλλά και ο εξοπλισμός να είναι ικανά να αντιμετωπίσουν τους θαλάσσιους κινδύνους που συνδέονται με τον συμφωνηθέντα πλου

³² λ.χ. συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση κ.α.

³³ New York Produce Exchange charterparty, το οποίο για πρώτη φορά εκδόθηκε το 1913 και έκτοτε έχει αναθεωρηθεί τα έτη 1921,1931,1946,1981,1993 και πλέον πρόσφατα το 2015.

Το ως άνω λεκτικό αποτελεί απλώς ένα πρότυπο της ρήτρας, το οποίο τα μέρη φυσικά και μπορούν να τροποποιήσουν, προσθέτοντας ή αφαιρώντας λέξεις ή φράσεις³⁴, ώστε το περιεχόμενό του να εναρμονίζεται πλήρως με τις εμπορικές τους συμφωνίες³⁵. Τέλος, θα πρέπει να σημειώσουμε, ότι και άλλοι όροι του ναυλοσυμφώνου μπορεί να ρυθμίζουν άλλα περιστατικά, πέρα από αυτά που προβλέπονται στη βασική ρήτρα off-hire, τα οποία μπορούν κάλλιστα με τη σειρά τους να την ενεργοποιήσουν. Σε μια τέτοια περίπτωση, όλες οι σχετικές ρήτρες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη³⁶ και να προκρίνεται η εφαρμογή εκείνης που συνάδει τόσο με την κοινή επιχειρηματική λογική³⁷ όσο και με την καλύτερη εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μερών.

1.3.2. Balttime 1939 (ρήτρα 11)

Μικρότερη απήχηση στο ναυτιλιακό κόσμο έχει το χρονοναυλοσύμφωνο Balttime³⁸, γι' αυτό το λόγο η σχετική ρήτρα off-hire (για το περιεχόμενό της βλ. Παράρτημα) θα αξιοποιηθεί στη συνέχεια για μεμονωμένα ζητήματα και από άποψη συγκριτικής μελέτης.

1.3.3. Shelltime 3/4 (ρήτρα 21)

Το συγκεκριμένο χρονοναυλοσύμφωνο εξυπηρετεί μικρό αριθμό μεταφορών, κυρίως πετρελαιοειδών³⁹, γι' αυτό και το περιεχόμενό της δικής του ρήτρας off-hire (βλ. Παράρτημα) θα αξιοποιηθεί κατά τον ίδιο τρόπο, όπως ακριβώς και εκείνη του τύπου Balttime.

³⁴ λ.χ. σημαντική προσθήκη αποτελεί η λέξη “whatsoever” μετά τη φράση “or by any other cause”

³⁵ *The Doric Pride* [2006] 2 Lloyd’s Rep. 175

³⁶ *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 453, σελ. 459, στήλη 1

³⁷ *Rainy Sky SA v. Kookmin Bank* [2012] 1 Lloyd’s Rep.34

³⁸ Baltic and International Maritime Conference Uniform time charterparty, το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1939 και αναθεωρήθηκε το 1950, 1974 και το 2001.

³⁹ Shelltime: το ναυλοσύμφωνο αυτό προέρχεται από την ομώνυμη πετρελαϊκή εταιρία “Shell”.

1.4. Γενικές αρχές της ρήτρας off-hire

1.4.1. Ο ναυλωτής φέρει το βάρος απόδειξης.

Για να τεθεί σε εφαρμογή οποιοσδήποτε όρος της ρήτρας off-hire, ο ναυλωτής βαρύνεται, χωρίς να έχει σημασία η δικονομική θέση των μερών, με το να επικαλεστεί και εν συνεχεία να αποδείξει⁴⁰ δύο πράγματα. Πρώτον, ότι όντως έχει επέλθει το περιστατικό, που αναφέρεται στον αντίστοιχο όρο του ναυλοσυμφώνου (π.χ. μηχανική βλάβη)⁴¹. Και δεύτερον, ότι εξαιτίας αυτού του περιστατικού έχει χαθεί χρόνος από την προβλεπόμενη διάρκεια ισχύος της ναύλωσης⁴².

1.4.2. Εφαρμογή της ρήτρας ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του εκναυλωτή.

Η παράβαση από τον εκναυλωτή κάποιου όρου της σύμβασης ναύλωσης, υπό την έννοια της ύπαρξης πταίσματος, είτε του ίδιου είτε των προστηθέντων του, δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επίκληση της ρήτρας⁴³. Με άλλα λόγια, δεν είναι απαραίτητο να αναζητήσουμε, αν η αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή οφείλεται ή όχι σε υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή, αρκεί κατ' αρχήν το γεγονός, ότι επήλθε απώλεια χρόνου⁴⁴. Έτσι, στην υπόθεση *The Berge Sund*⁴⁵ ο δικαστής τόνισε ότι:

“The clause does not require that “off-hire events” should be attributable to the fault of the owners. Instead the emphasis is on a pragmatic allocation of risk.”

⁴⁰ βλ. *Todd, P.*, Principles of the Carriage of goods by sea, 2016, σελ. 193

⁴¹ “[...] under a time charterparty, hire is payable continuously **unless charterers can bring themselves within the exceptions, the onus being on charterers to do so.** Doubt as to the meaning of exception is to be resolved in favour of owners [...]” *The Saldanha* [2011] 1 Lloyd’s Rep. 187, σελ. 189, βλ. επίσης *The Dodecanese* [1953] 2 Lloyd’s Rep. 47, σελ. 54, *Royal Greek Government v. Minister of Transport* [1949] 82 Lloyd’s List Rep. 196, *The Apollo* [1978] 1 Lloyd’s Rep. 200, σελ. 205, *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237, σελ. 239

⁴² “...*The off – hire clause sets out the events which lead to cessation of hire. If charterers fail to prove a loss of time due to a cause specifically mentioned in the clause hire will not cease.[...]”* *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 453, σελ. 463

⁴³ Βλ. *Girvin, S.*, *Carriage of Goods by Sea*, 2^η έκδοση, 2011, αρ. περιθ. 33.61

⁴⁴ *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd’s Rep. 7, σελ. 9

⁴⁵ [1993] 2 Lloyd’s Rep. 453, βλ. επίσης και την υπόθεση *The Ioanna* [1985] 2 Lloyd’s Rep. 164, σελ. 167, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι, **“Off – hire events are not necessarily a breach of contract at all. So one should not be too surprised if one finds that (the off – hire clause) leads to a different answer than would ensue in the case of a claim for damages for breach of contract.”**

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειώσουμε, ότι στην περίπτωση που στοιχειοθετηθεί παράλληλα ευθύνη του πλοιοκτήτη, μπορούν να εγερθούν και άλλες αξιώσεις από τον ναυλωτή, όπως για παράδειγμα η αξίωση αποζημίωσης για παράβαση όρου της σύμβασης⁴⁶. Σε κάθε περίπτωση, όμως, το βέβαιο είναι, ότι ο ναυλωτής δεν επωφελείται από τη ρήτρα, εφόσον η ενεργοποίησή της στηρίζεται σε περιστατικό, για την πρόκληση του οποίου ευθύνεται ο ίδιος.

1.5 Γενικές αρχές ερμηνείας των συμβατικών όρων.

Σκοπός της παρούσας παραγράφου δεν είναι η ανάλυση του περιεχομένου όλων των δυνατών μεθόδων ερμηνείας των συμβατικών όρων. Τουναντίον, θα πραγματοποιηθεί η απλή καταγραφή των βασικότερων εξ' αυτών, οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν και για την ερμηνεία της ρήτρας off-hire. Στόχος είναι να δοθεί, εκ προοιμίου, το πραγματικό στίγμα της φύσης της, που δεν είναι άλλο από το γεγονός ότι εισάγεται ως μία εξαιρετική ρύθμιση εντός του ίδιου του ναυλοσυμφώνου.

1.5.1. Αυστηρή γραμματική ερμηνεία.

Το πρώτο και βασικό ερμηνευτικό εργαλείο αποτελεί το γράμμα της σύμβασης, δηλαδή η λεκτική διατύπωση του εκάστοτε υπό εξέταση όρου. Αφετηρία, λοιπόν, για τη διαλεύκανση τυχόν ασαφειών του ναυλοσυμφώνου αποτελεί η γραμματική ερμηνεία, όχι μόνο κατά το ελληνικό αλλά και ιδίως κατά το αγγλικό δίκαιο. Στο common law η αυξημένη σημασία της μεθόδου αυτής έγκειται στο γεγονός ότι, εάν κάποιος όρος δεν συμπεριληφθεί ρητά στη σύμβαση δεν μπορεί να θεωρηθεί εκ των υστέρων ότι αποτελεί τμήμα της, έστω και αν τα μέρη σκόπευαν να τον ενσωματώσουν ή ήθελαν να προσδώσουν σε αυτό διαφορετικό περιεχόμενο. Ως εκ τούτου, σημείο εκκίνησης των δικαστηρίων για την ορθή ερμηνευτική προσέγγιση της ρήτρας off-hire αποτελεί η αυστηρή και κατά γράμμα ερμηνεία του τρόπου διατύπωσής της.

1.5.2 Στενή και contra proferentem ερμηνεία.

Ο τρόπος λειτουργίας της εν λόγω ρήτρας ως μία εξαιρετική ρύθμιση εντός του ναυλοσυμφώνου, έχοντας δηλαδή ενσωματωθεί σε αυτό υπέρ ενός από τα μέρη, εν προκειμένω του ναυλωτή, επιτρέπει στο δικαστήριο να ερμηνεύσει τυχόν ασάφειες ή αμφιβολίες εναντίον

⁴⁶ Περαιτέρω ανάλυση επί του θέματος γίνεται στη δεύτερη ενότητα της εργασίας.

αυτού υπέρ του οποίου εισήχθη. Έτσι, εάν υπάρχει αμφιβολία, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τα πραγματικά περιστατικά της εκάστοτε υπόθεσης, ως προς την αναστολή ή μη της υποχρέωσης του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου γίνεται δεκτό και από την αγγλική νομολογία ότι σε μία αντίστοιχη περίπτωση δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής η σχετική ρήτρα⁴⁷.

1.5.3 Συστηματική ερμηνεία

Ένα επιπλέον σημαντικό ερμηνευτικό εργαλείο αποτελεί η ίδια η σύμβαση, υπό την έννοια ότι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι υπόλοιποι όροι που βρίσκονται εντός του πλαισίου του ίδιου ναυλοσυμφώνου. Για παράδειγμα, το γεγονός ότι η βασική ρήτρα off-hire του NYPE 46 προβλέπεται στη ρήτρα 15, αυτό δε σημαίνει ότι κάποια άλλα περιστατικά ή αιτίες που μπορούν να θέσουν το πλοίο εκτός ναύλου δε μπορούν να ρυθμιστούν αυτοτελώς, λόγω σπουδαιότητας και πιο λεπτομερώς, σε άλλους όρους του ναυλοσυμφώνου⁴⁸. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί όροι, ώστε να επιλέγεται ο ορθότερος εξ' αυτών για τη σωστή υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών.

1.5.4 Η καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.

Στην (σπάνια) περίπτωση όπου εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση της ναύλωσης είναι το ελληνικό, ο έλληνας δικαστής, προκειμένου να προβεί στην ορθή ερμηνεία των όρων της, μπορεί να αναζητήσει την αληθινή βούληση των μερών (ΑΚ 173), η οποία, άλλωστε, αποτελεί μία αρχή που ισχύει και στην αγγλική έννομη τάξη⁴⁹. Ωστόσο εν προκειμένω, σε αντίθεση με το Common Law, το δικαστήριο μπορεί να μην περιοριστεί εντός του πλαισίου του ναυλοσυμφώνου. Τουναντίον, δύναται, επιπλέον, να στηριχθεί και σε στοιχεία που βρίσκονται εκτός της σύμβασης, έχοντας ως όρια τα κριτήρια της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών (ΑΚ 200), αμβλύνοντας, κατά αυτόν τον τρόπο την αυστηρότητα στην ερμηνεία που εφαρμόζεται από τα αγγλοσαξονικά δίκαια.

⁴⁷ “If there is a doubt as to what the words mean, then I think those words must be read in favour of the owners because the charterer is attempting to cut down the owner’s right to hire.”, *Royal Greek Government v. Minister of Transport* [1949] 82 Lloyd’s List Rep. 196, σελ. 199

⁴⁸ π.χ. στην υπόθεση *The Marika M* [1981] 2 Lloyd’s Rep. 622, εκτός από την ρήτρα 15, στο ίδιο ναυλοσύμφωνο, στη ρήτρα 45, ρυθμίζεται η περίπτωση της παρέκκλισης του πλοίου από την κανονική πορεία πλεύσης του.

⁴⁹ βλ. περισσότερα και για περαιτέρω παραπομπές *Γεωργιάδης, Απ., & Σταθόπουλος, Μιχ.*, Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία Κατ’ άρθρο, Γενικές Αρχές, τόμος Ι, Άρθρα 127-286, έκδοση 2^η, 2016, σελ. 853

Α' Ενότητα

Οι προϋποθέσεις επίκλησης της ρήτρας off – hire

2. Η αποτροπή της «πλήρους» διάθεσης του πλοίου. (“Prevention of the full working of the vessel”)

Αναμφίβολα, στο πλαίσιο της χρονοναύλωσης, το βασικό ζητούμενο είναι η πλήρης ικανότητα και αποδοτικότητα του πλοίου, ούτως ώστε οι προβλεπόμενες εκ του ναυλοσυμφώνου υπηρεσίες να εκτελεστούν με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο. Στην περίπτωση, που αυτό δεν καθίσταται δυνατό, ο ναυλωτής, εφόσον επιθυμεί να ενεργοποιήσει την προβλεπόμενη στο ναυλοσύμφωνο ρήτρα off-hire, οφείλει πρώτα⁵⁰ απ' όλα να αποδείξει⁵¹, ότι πράγματι έχει αποτραπεί η διάθεση του πλοίου προς αυτόν, από αιτίες που καθορίζονται στη σύμβαση και δεν τον αφορούν.

Εύλογα, λοιπόν γεννάται το ερώτημα, πότε θεωρείται, ότι αποτρέπεται η διάθεση του πλοίου; Ποια είναι τα κριτήρια εκείνα που θα μας οδηγήσουν στο ασφαλές συμπέρασμα, ότι πληρούται η πρώτη εκ των τριών προϋποθέσεων για την ενεργοποίηση της ρήτρας; Παράλληλα, φαίνεται ότι η ρήτρα απαιτεί να συντρέχει και το πρόσθετο εννοιολογικό στοιχείο της «πλήρους» (“full”) διαθεσιμότητας/λειτουργίας του πλοίου. Ποια είναι, όμως η ακριβής έννοια και η σημασία της προσθήκης αυτής της λέξης; Σκοπός, λοιπόν, του παρόντος κεφαλαίου είναι η απάντηση επί των κρίσιμων αυτών ζητημάτων, που αποτελούν απλώς το πρώτο βήμα για τη λήψη της απόφασης, ως προς το εάν εν τέλει, με βάση και τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά, επέρχεται ή όχι η ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire.

⁵⁰ “It has therefore been said that the first question to be answered in any dispute under the clause is whether the full working of the vessel has been prevented; for it has not, there is no need to go on to ask whether the vessel has suffered from the operation of any named cause [...].”, *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd’s Rep. 7, σελ. 9, βλ. επίσης *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd’s Rep. 139, σελ.141

⁵¹ Ως προς το βάρος απόδειξης βλ. την υποπαράγραφο 1.4.1

2.1. Πότε αποτρέπεται η διάθεση του πλοίου;

Εν προκειμένω, το αναφερόμενο ζήτημα σχετίζεται με το κριτήριο που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τόσο από τα μέρη όσο και από τα δικαστήρια, για την εξακρίβωση της επελθούσας ή μη αποτροπής της διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή.

Στην αγγλική νομολογία έχουν αναπτυχθεί δύο βασικές και διακριτές μεταξύ τους θεωρίες – κριτήρια:

A) Εάν το πλοίο είναι πλήρως ικανό να εκτελέσει άμεσα την υπηρεσία που απαιτείται από αυτό, τότε δεν υφίσταται το στοιχείο της αποτροπής⁵².

B) Η αποτροπή μπορεί να οφείλεται σε οποιαδήποτε αιτία, δίχως να εξαρτάται αποκλειστικά από την ικανότητα ή μη του πλοίου να εκτελέσει την αμέσως επόμενη υπηρεσία που ζητείται από αυτό⁵³.

Η υιοθέτηση ενός εκ των δύο ανωτέρω κριτηρίων οδηγεί σε διαφορετικά αποτελέσματα ως προς το εάν αποτρέπεται ή όχι η διάθεση του πλοίου και εν τέλει ως προς την ενεργοποίηση ή μη της ρήτρας off- hire.

A) Στην υπόθεση *The Aquacharm*⁵⁴, είχε δοθεί η εντολή από το χρονοναυλωτή να γίνει η μεταφορά ενός φορτίου κάρβουνου από τη Βαλτιμόρη προς την Ιαπωνία. Το πλοίο, κατά τη συνήθη διαδρομή του, έπρεπε να περάσει από το κανάλι του Παναμά. Ωστόσο, το βύθισμά του ξεπερνούσε τα ανώτατα επιτρεπτά όρια ασφαλούς διέλευσής του, λόγω της μεγάλης ποσότητας φορτίου που μετέφερε, και ως εκ τούτου η διοίκηση του καναλιού αρνήθηκε την είσοδο του. Εν τέλει, μετά την παρέλευση 9 ημερών, για την επίλυση του προβλήματος λήφθηκε η απόφαση να εκφορτωθεί μέρος του φορτίου σε άλλο πλοίο, και μετά τη διέλευση από το κανάλι να επαναφορτωθεί πίσω σε αυτό. Το ναυλοσύμφωνο περιείχε τη συνήθη ρήτρα off-hire⁵⁵ και

⁵² “The test, therefore, is whether the vessel is fully efficient in herself, that is to say, whether she is fully capable of performing the service immediately required of her. If she is, then she is not off-hire, even though she is prevented from performing that service by some external cause.” *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237, σελ. 240

⁵³ “In my judgment therefore, the qualifying phrase “preventing the full working of the vessel” does not require the vessel to be inefficient in herself.” *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd’s Rep. 139, σελ. 150

⁵⁴ [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237

⁵⁵ NYPE 46, ρήτρα 15

επομένως, το πρώτο ερώτημα που θα πρέπει να απαντηθεί είναι, εάν κατά το ως άνω χρονικό διάστημα, απετράπη ή όχι η διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή.

Εάν επιλέξουμε να εφαρμόσουμε το πρώτο κριτήριο θα καταλήγαμε στο συμπέρασμα, ότι ο ναυλωτής έχει στην πλήρη διάθεσή του το πλοίο, από τη στιγμή που είναι ικανό να εκτελέσει την υπηρεσία που του ζητείται, ήτοι την πλεύση του προς το λιμάνι εκφόρτωσης. Η διακοπή του πλου και κατ' επέκταση η καθυστέρηση της ολοκλήρωσης της ως άνω υπηρεσίας, οφείλεται σε εξωτερικό ως προς το πλοίο αίτιο, ήτοι στην απόφαση της διοίκησης του καναλιού να απαγορεύσει τη διέλευσή του⁵⁶. Με άλλα λόγια, εάν στη ίδια περίπτωση αντί για το υπερβάλλον φορτίο, οι μηχανές του πλοίου είχαν υποστεί βλάβη, με αποτέλεσμα η διέλευση του καναλιού να μπορούσε να γίνει μονάχα με τη συνδρομή ρυμουλκού, τότε ναι, σύμφωνα με αυτό το κριτήριο, θα πληρούταν το στοιχείο της αποτροπής. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το κριτήριο αυτό ακολουθεί μια στενή ερμηνεία, αποκλείοντας εντελώς τις αιτίες⁵⁷ που δε σχετίζονται άμεσα με την ικανότητα του πλοίου να φέρει εις πέρας το αναληφθέν μεταφορικό έργο.

B) Το περιεχόμενο του δεύτερου κριτηρίου είναι αρκετά πιο διευρυμένο, σε σχέση με το πρώτο, υπό την έννοια, ότι σε μια αντίστοιχη περίπτωση, η απάντηση επί του ερωτήματος θα ήταν, κατ' αρχήν, θετική. Η τελική απόφαση επί του ζητήματος θα μεταφερόταν στο δεύτερο στάδιο, όπου θα εξεταζόταν εάν η αίτια, ούσα εξωγενής, εντάσσεται ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας. Αφορμή για τη κατασκευή αυτού του κριτηρίου αποτέλεσε η υπόθεση *The Laconian Confidence*⁵⁸.

Στη συγκεκριμένη υπόθεση, οι χρονοναυλωτές είχαν δώσει εντολή στο πλοίο να πλεύσει προς το Μπαγκλαντές με σκοπό την εκφόρτωση συσκευασμένου ρυζιού. Ωστόσο, μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, οι αρμόδιες λιμενικές αρχές απαγόρευσαν τον απόπλου του πλοίου, εξαιτίας της ύπαρξης σε αυτό μεγάλης ποσότητας υπολειμμάτων κατεστραμμένου φορτίου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, το πλοίο να παραμείνει ελλιμενισμένο για 18 ημέρες, έως

⁵⁶ Το Courte of Appeal ανέφερε χαρακτηριστικά: *“I do not think the lightening of cargo does prevent the full working of the vessel. Often enough cargo has to be unloaded into a lighter – for one reason or another – to get her off a sandback – or into a basin. The vessel is still working fully, but she is delayed by the need to unload part of the cargo.”*

⁵⁷ Το ζήτημα αυτό σχετίζεται με τις εσωγενείς και εξωγενείς αιτίες (internal and external clauses), το οποίο αναλύεται στην επόμενη υποενότητα.

⁵⁸ [1997] 1 Lloyd's Rep. 139

ότου ολοκληρωθεί ο καθαρισμός του. Όπως και στην πρώτη υπόθεση έτσι και εδώ, η απόφαση του δικαστηρίου ήταν αρνητική, ως προς την αποτροπή της διάθεσης του πλοίου, για λόγους, όμως, που οφείλονται στον τρόπο διατύπωσης της ρήτηρας⁵⁹ και όχι σε σχέση με το κατά πόσο το ίδιο το πλοίο είναι ικανό για την εκτέλεση του πλου.

Συνεπώς, υιοθετείται ένα διευρυμένο κριτήριο, που στους κόλπους του περιλαμβάνονται αιτίες και περιστατικά, που αφορούν τόσο τη λειτουργία του ίδιου του πλοίου (εσωγενείς αιτίες), όσο και αιτίες που δε σχετίζονται άμεσα με αυτό, όπως συμβαίνει με την περίπτωση της παρέμβασης των λιμενικών αρχών (εξωγενείς αιτίες). Ταυτόχρονα δε, παρατηρούμε, ότι υπάρχει και μία επιπλέον διαφορά σε σχέση με το πρώτο κριτήριο, ως προς τη φύση των προβαλλόμενων αιτιών, υπό την έννοια, ότι αυτές δεν ανάγονται μονάχα σε επίπεδο φυσικής – τεχνικής αδυναμίας (π.χ. βλάβη στις μηχανές του πλοίου), αλλά και σε επίπεδο γραφειοκρατικών και νομικών εμποδίων (π.χ. σε περίπτωση κατάσχεσης του πλοίου).

Κατά την άποψη του γράφοντος, το δεύτερο κριτήριο συλλαμβάνει με πιο αποτελεσματικό τρόπο το περιεχόμενο της έννοιας «της αποτροπής της πλήρους διάθεσης του πλοίου», και αυτό διότι λαμβάνει υπόψη του και τις περιπτώσεις εκείνες όπου ένα πλοίο μπορεί μεν να είναι πλήρως λειτουργικό και διαθέσιμο στο ναυλωτή, αλλά να μην είναι σε θέση να εκτελέσει την ζητούμενη υπηρεσία για λόγους που δεν ανάγονται στην ικανότητα του ίδιου του μεταφορικού μέσου. Σε κάθε περίπτωση, όμως, η τελική απόφαση του δικαστή οφείλει να στηρίζεται στα πραγματικά περιστατικά της κάθε υπόθεσης και στον τρόπο διατύπωσης της εκάστοτε ρήτηρας off- hire.

Παράλληλα, όμως, μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δοθεί και ως προς την ίδια την υπηρεσία που απαιτείται να εκτελεστεί από το πλοίο. **Δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τί ενέργεια ή ποιιά υπηρεσία επιθυμούσε ή ανέμενε ο ναυλωτής να πραγματοποιηθεί, αλλά η υπηρεσία που πράγματι ζητήθηκε**⁶⁰. Για την καλύτερη κατανόηση της συγκεκριμένης διαφοροποίησης, μπορεί να ληφθεί υπόψη το εξής υποθετικό σενάριο. Έστω, ότι το πλήρωμα ενός πλοίου, ενώ πλέει υπό έρμα, πραγματοποιεί εσωτερικό καθαρισμό από τα κατάλοιπα της μεταφοράς προηγούμενου φορτίου πετρελαίου. Εάν διαπιστωθεί, όταν φτάσει στο νέο λιμάνι προορισμού,

⁵⁹ Στη συγκεκριμένη υπόθεση εξέλειπε η λέξη “whatsoever” μετά τη φράση “any other cause”, με αποτέλεσμα, όπως θα αναλυθεί και στο οικείο κεφάλαιο, η εν λόγω εξωγενής αιτία να μην μπορεί να οδηγήσει στην ενεργοποίηση της ρήτηρας off- hire.

⁶⁰ Time charters, ό.π. παρ. 25.11, *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 453

ότι απαιτείται περαιτέρω καθαρισμός για τη φόρτωση χύμα ζάχαρης και ο ναυλωτής δώσει σχετική εντολή, τότε δε δύναται να ενεργοποιηθεί η ρήτρα off-hire. Στην προκειμένη, λοιπόν περίπτωση, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, ότι η ζητούμενη υπηρεσία δεν είναι η φόρτωση του εμπορεύματος επί του πλοίου, αλλά ο καθαρισμός αυτού, η οποία αποτελεί τη συνηθισμένη και απαραίτητη ενέργεια, που προηγείται της φόρτωσης.

Η ίδια όμως αιτιολογία δεν θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή, εάν για παράδειγμα ενώ το πλοίο πλέει, κατ' εντολή του ναυλωτή, προς το λιμένα φόρτωσης, υφίσταται μηχανική βλάβη και ο ναυλωτής αναγκαστεί να δώσει εντολή για την επισκευή του. Και αυτό διότι, η ζημία ή βλάβη στις μηχανές του πλοίου και η συνακόλουθη επισκευή της, δεν εντάσσεται στις «συνήθεις» υπηρεσίες που ζητάει ένας χρονοναυλωτής από τον εκναυλωτή. Αντιθέτως, ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος, που οφείλει ούτως ή άλλως να προβεί στις απαιτούμενες επισκευές, είτε το ζητήσει ο αντισυμβαλλόμενός του είτε όχι. Η διαχωριστική γραμμή είναι λεπτή και ως εκ τούτου θα πρέπει να δίνεται προσοχή στην εντολή που καλείται κάθε φορά να εκτελέσει το πλοίο.

Επιπλέον, εάν απαιτηθεί πρόσθετος χρόνος για την ολοκλήρωση μιας συνηθισμένης, κατά την πορεία των πραγμάτων, και απαραίτητης, προς τους σκοπούς της ναύλωσης, ενέργειας, όπως συμβαίνει για παράδειγμα στην περίπτωση της αυξημένης δυσκολίας καθαρισμού των δεξαμενών του πλοίου, λόγω της φύσης του μεταφερόμενου εμπορεύματος, τότε και πάλι δεν μπορεί να θεωρηθεί, ότι αποτρέπεται η διάθεση του πλοίου⁶¹. Ωστόσο, διαφορετική θα είναι η απάντησή μας, εάν μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, ξεσπάσει πυρκαγιά επί του πλοίου, ως αποτέλεσμα της αμελούς συμπεριφοράς των στοιβαδóρων, με αποτέλεσμα να απαιτηθεί αρκετός χρόνος για την κατάσβεσή της. Τότε, σε αυτήν την περίπτωση, η συγκεκριμένη ενέργεια δεν μπορεί να ενταχθεί στις «συνήθεις» πράξεις που απαιτούνται για την πραγματοποίηση του μεταφορικού έργου⁶² και ως εκ τούτου δύναται κατ' αρχήν να τεθεί το πλοίο εκτός ναύλου.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε, ότι κοινός παρανομαστής και των δύο προαναφερθέντων κριτηρίων, αποτελεί η απάντηση επί του θεμελιώδους ερωτήματος, ποιά είναι η υπηρεσία που απαιτείται από το πλοίο να εκτελέσει άμεσα στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου⁶³.

⁶¹ *The Mareva A.S.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 368

⁶² *The Clipper Sao Luis* [2000] 1 Lloyd's Rep. 645

⁶³ βλ. επίσης *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd's Rep. 453, σελ. 459, *The TS Singapore* [2009] 2 Lloyd's Rep. 54, *The Fu Ning Hai* [2007] 2 Lloyd's Rep. 223, σελ. 229

Έτσι, εάν αυτή είναι να πλεύσει προς τον επόμενο λιμένα εκφόρτωσης και αυτό δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, εξαιτίας, για παράδειγμα, μιας βλάβης στην κύρια μηχανή του, τότε το πλοίο δεν τελεί στη διάθεση του ναυλωτή και κατ' επέκταση αναστέλλεται, η υποχρέωση του προς καταβολή του οφειλόμενου ναύλου, για όσο χρόνο διαρκεί το περιστατικό. Εάν, όμως, η επόμενη ενέργεια που καλείται να εκτελέσει είναι η εκφόρτωση του φορτίου και το πλοίο βρίσκεται ήδη στο λιμάνι, τότε η προϋπόθεση της αποτροπής διάθεσής του στο ναυλωτή δεν πληρούται και συνεπώς δεν μπορεί να ενεργοποιηθεί σε καμία περίπτωση η ρήτρα.

2.1.1. Ο χρόνος έναρξης της αποτροπής.

Τα δικαστήρια οφείλουν, αφού προβούν στη διαπίστωση, ότι πληρούται η προϋπόθεση της αποτροπής της διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή και πριν εξεταστεί η συνδρομή των υπόλοιπων δύο προϋποθέσεων, να εξακριβώσουν ποιό είδος ναυλοσυμφώνου τυγχάνει εφαρμογής. Τούτο διότι η ρήτρα off-hire, στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου *Baltim*, προβλέπει την παρέλευση συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος προτού καταστεί δυνατή η ενεργοποίησή της. Εν προκειμένω, λοιπόν, σε αντίθεση με το ναυλοσύμφωνο *NYPE*, δίπλα στις λέξεις “preventing the working of the vessel” προστίθεται η φράση “*continuing for more than twenty – four consecutive hours*”⁶⁴.

Η διατύπωση αυτού του όρου καθιστά σαφές, ότι εάν οι αιτίες που προκαλούν προβλήματα στο πλοίο είναι μικρότερης διάρκειας των 24 ωρών, δεν αφαιρείται ναύλος αλλά εξακολουθεί να καταβάλλεται σύμφωνα με τις προβλέψεις του ναυλοσυμφώνου⁶⁵. Εάν, όμως ο χρόνος διάρκειας του off-hire περιστατικού υπερβεί το ως άνω διάστημα, τότε θεωρείται ότι αναστέλλεται η υποχρέωση του ναυλωτή προς καταβολή ναύλου αναδρομικά⁶⁶, δηλαδή από τη στιγμή που εμφανίστηκε το διακωλυτικό γεγονός και όχι μετά την πάροδο των 24 ωρών⁶⁷.

⁶⁴ *Baltim* 1939, ρήτρα 11 (A), γραμμές 147 - 149

⁶⁵ *Meade – King v. Jacobs* [1915] 2 K.B. 640

⁶⁶ Ωστόσο, με την κατάλληλη διαμόρφωση της ρήτρας μπορεί να αποφευχθεί η αναδρομική καταβολή ναύλου. Ένα παράδειγμα ανάλογης διατύπωσης μπορεί να είναι το εξής: “That in the event of loss of time ... or any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time exceeding 24 hours thereby lost.” Βλ. *Vogemann v. Zanzibar Co* [1902] 7 Com. Cas. 254.

⁶⁷ *Time Charters*, 2014, αρ. περιθ. 25.22

Συμπερασματικά, θα λέγαμε πως πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή ως προς το είδος του ναυλοσυμφώνου που εφαρμόζεται κάθε φορά, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν σφάλματα ως προς τον ακριβή χρόνο έναρξης υπολογισμού του αφαιρούμενου ναύλου.

2.2. Η έννοια της αποτροπής της «πλήρους» διάθεσης του πλοίου.

Το λεκτικό της υπό εξέταση ρήτρας⁶⁸, σε αντίθεση με άλλα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα⁶⁹, απαιτεί από το ναυλωτή, μεταξύ άλλων, να αποδείξει όχι απλώς, ότι το επικαλούμενο περιστατικό προκάλεσε την αποτροπή την διάθεσης του πλοίου, αλλά επιπλέον, ότι απετράπη η «πλήρης» διάθεσή του. Γεννάται, λοιπόν, το ζήτημα, αφενός του ποιά είναι η έννοια και η ακριβής σημασία της λεκτικής αυτής προσθήκης και αφετέρου, εάν εξαιτίας της δημιουργούνται τυχόν περαιτέρω αποδεικτικές δυσκολίες.

Φρονούμε, ότι ο σκοπός του συγκεκριμένου τρόπου διατύπωσης της ρήτρας δεν είναι άλλος από το να ρυθμίσει τη «χειρότερη» κατάσταση, την οποία ενδέχεται να αντιμετωπίσει ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης ναύλωσης. Έτσι, στην περίπτωση, που όλες οι μηχανές του υποστούν βλάβη κατά τον πλου, τότε θα θεωρείται ότι είναι «πλήρως» μη διαθέσιμο στο ναυλωτή, για την εκτέλεση της υπηρεσίας που ζητείται από αυτό. Τι γίνεται, όμως, στην αντίθετη περίπτωση, όπου η βλάβη περιορίζεται σε μία από τις δύο κύριες μηχανές του; Τότε θα πρέπει να γίνεται λόγος περί αποτροπής της «μερικής» διάθεσης του πλοίου. Παρ' όλα αυτά, και υπό αυτές τις συνθήκες, η απάντησή μας, ως προς τη δυνατότητα ενεργοποίησης της ρήτρας, δεν θα πρέπει να διαφοροποιείται, διότι αρκεί η αποτροπή να αφορά και μέρος μόνο της λειτουργίας του⁷⁰. Με άλλα λόγια, εδώ έχουμε να κάνουμε με μία σχέση ειδικού προς γενικό, δηλαδή αρκεί να συντρέχει η ελάχιστονα περίπτωση της μερικής αποδοτικότητάς του προκειμένου να ενεργοποιηθεί η ρήτρα.

Συμπερασματικά, λοιπόν, θα λέγαμε ότι η προϋπόθεση της αποτροπής της διάθεσης του πλοίου πληρούται όχι μόνο στην περίπτωση που αυτό καθίσταται ολοκληρωτικά μη διαθέσιμο

⁶⁸ NYPE 46, ρήτρα 15, σειρά 99, [...] “preventing the full working of the vessel” [...]

⁶⁹ Baltimore 1939 (όπως αναθεωρήθηκε το 2001), ρήτρα 11 (A), γραμμή 179, [...] “preventing the working of the vessel” [...]

⁷⁰ Time Charters, 2014, αρ. περιθ. 25.18 – 25.20, Wilson, Carriage of goods by Sea, σελ. 96-97

στο ναυλωτή, αλλά ακόμα και όταν η μερική λειτουργία του προκαλεί τη διακοπή ή την καθυστέρηση της ολοκλήρωσης του μεταφορικού έργου.

2.3. Η έννοια της φράσης “the efficient working of the vessel”.

Στο πλαίσιο της ερμηνείας της ρήτρας off-hire και της ανάδειξης των κυριότερων αναφερόμενων ζητημάτων, καθίσταται άξιο σχολιασμού και κριτικής σκέψης η σημαντική διαφοροποίηση, που εντοπίζεται μεταξύ των ναυλοσυμφώνων τύπου NYPE και Shelltime, ως προς τον τρόπο διατύπωσης της πρώτης προϋπόθεσης, δηλαδή της «αποτροπής πλήρους διάθεσης του πλοίου/preventing the full working of the vessel».

Η αντίστοιχη φράση στο χρονοναυλοσύμφωνο τύπου Shelltime 3, διατυπώνεται με διαφορετικό τρόπο, αντικαθιστώντας τη λέξη “full” με τη λέξη “efficient”⁷¹. Η εν λόγω διαφοροποίηση στο λεκτικό της ρήτρας γεννά το ζήτημα, όχι μόνο ως προς το ποιό είναι το νόημα του όρου “efficient”, αλλά και ως προς το εάν αυτή η διαφορά επηρεάζει τις προϋποθέσεις ενεργοποίησης της ρήτρας. Στην αγγλική νομολογία έχει αναπτυχθεί ένας βασικός τρόπος ερμηνείας του όρου αυτού, ήτοι ως η αποτροπή «της αποτελεσματικής φυσικής διάθεσης»⁷² του πλοίου, υπό την έννοια, ότι εάν το σκάφος είναι πλήρως αποδοτικό και ικανό από τεχνικής άποψης να εκτελέσει την υπηρεσία που του ζητείται, οποιοσδήποτε εξωτερικός παράγοντας, που δεν επηρεάζει την αποδοτικότητά του, δε λαμβάνεται υπόψη και συνεπώς η ρήτρα δεν τυγχάνει εφαρμογής. Επομένως, φαίνεται να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της, οι περιπτώσεις εκείνες όπου επιβάλλονται γραφειοκρατικά εμπόδια και νομικοί περιορισμοί⁷³ στη λειτουργία του πλοίου, εκτός εάν αυτά σχετίζονται με τη φυσική κατάστασή του.

Στην υπόθεση *The Manhattan Prince*⁷⁴, οι αρμόδιες αρχές του λιμανιού της Δυτικής Αφρικής, όπου ναυλοχούσε το ομώνυμο πλοίο, είχαν προχωρήσει στην κατάσχεσή του, επειδή οι όροι εργασίας των μελών του πληρώματος δεν ήταν σύμφωνοι με τους κανονισμούς της

⁷¹ Shelltime 3, ρήτρα 21, γραμμές 148, 155

⁷² “the efficient physical working”, *The Manhattan Prince* [1985] 1 Lloyd’s Rep. 140, σελ. 146

⁷³ λ.χ. η επιβολή κατάσχεσης επί του πλοίου

⁷⁴ [1985] 1 Lloyd’s Rep. 140

Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων⁷⁵. Εν προκειμένω, το περιστατικό, που κατέστησε το πλοίο μη διαθέσιμο, ανάγεται σε αιτία που κείται περά από την αμιγώς φυσική αδυναμία του να προβεί στην εκτέλεση της υπηρεσίας που ζητείται από αυτό, ήτοι την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Κατ' εφαρμογή, λοιπόν, του παραπάνω τρόπου ερμηνείας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι το πλοίο δεν τίθεται off-hire, κατά το διάστημα της κατασχέσεως, λόγω του ότι παραμένει πλήρως αποδοτικό και λειτουργικό τόσο από τεχνικής άποψης όσο και από άποψη ανθρώπινου δυναμικού.

Αντιθέτως, στην υπόθεση *The Bridgestone Maru No.3*⁷⁶, το πλοίο τέθηκε off-hire, κατά το διάστημα που παρέμενε αγκυροβολημένο, εξαιτίας και πάλι της απόφασης των αρμόδιων λιμενικών αρχών να μην επιτρέψουν την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Εντούτοις, στην προκειμένη περίπτωση η αιτία για την επιβολή αυτής της απαγόρευσης αναγόταν στη φυσική κατάσταση του πλοίου. Τούτο διότι για την εκφόρτωση του πετρελαίου επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί εξοπλισμός που δεν πληρούσε τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας. Συνεπώς, ο συγκεκριμένος εξοπλισμός όντας παράρτημα του πλοίου θεωρήθηκε ότι επηρεάζει την φυσική αποδοτικότητά του.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι ο συγκεκριμένος τρόπος ερμηνείας του όρου “efficient working” γίνεται εις βάρος των συμφερόντων του ναυλωτή, αφού η ενεργοποίηση της ρήτρας εξαρτάται από ένα περιορισμένο κύκλο περιστατικών, που συνδέονται μονάχα με την φυσική και πραγματική καταλληλότητα του πλοίου. Αυτό δεν θα πρέπει να μας προκαλεί εντύπωση, αρκεί να λάβουμε υπόψη, ότι κατά γενική αρχή του δικαίου των συμβάσεων, οι όροι που εισάγονται ως εξαίρεση σε ένα ναυλοσύμφωνο, υπέρ δηλαδή ενός από τα μέρη, ερμηνεύονται στενά και contra proferentem⁷⁷. Η ρήτρα off-hire αποτελεί μία αντίστοιχη περίπτωση, αφού το σχετικό δικαίωμα παρέχεται στο ναυλωτή κατ' εξαίρεση της βασικής και διαρκούς υποχρέωσής του προς καταβολή του ναύλου. Ως εκ τούτου, ακόμα και στην περίπτωση αμφιβολίας ως προς τον τρόπο ερμηνείας του όρου, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι αυτός ερμηνεύεται σε βάρος του ναυλωτή.

⁷⁵ “ I.T.F” : International Transport Workers’ Federation, σκοπός της είναι μεταξύ άλλων η προάσπιση των δικαιωμάτων των ναυτικών, ανεξαρτήτως εθνικότητας. Πηγή: www.wikipedia.com

⁷⁶ [1985] 2 Lloyd’s Rep. 62,

⁷⁷ “If there is a doubt as to what the words mean, then I think those words must be read in favour of the owners because the charterer is attempting to cut down the owner’s right to hire.”, *Royal Greek Government v. Minister of Transport* [1949] 82 Lloyd’s List Rep. 196, σελ. 199

Κατά την κρίση μας, ο παραπάνω τρόπος ερμηνείας χρήζει αμφισβήτησης, από τη στιγμή που καταστρατηγείται εν μέρει το πραγματικό περιεχόμενο της ρήτρας off-hire. Και τούτο διότι, ο σκοπός του συγκεκριμένου όρου δεν είναι να περιορίσει τα περιστατικά ή τις αιτίες, που μπορούν να θέσουν το πλοίο εκτός ναύλου, μονάχα στις περιπτώσεις εκείνες που σχετίζονται με τη φυσική αποδοτικότητά του (λ.χ. μηχανική βλάβη, ανικανότητα πληρώματος ή πλοιάρχου). Προς επίρρωση της θέσης μας αυτής, αρκεί μία εν συνόλω διενέργεια στενής γραμματικής ερμηνεία της επίμαχης φράσης. Αυτό που παρατηρεί κανείς είναι ότι εάν τα μέρη ήθελαν να προσδώσουν ένα τόσο στενό περιεχόμενο, ώστε να αποκλείονται τα περιστατικά που σχετίζονται με τη νομική καταλληλότητά του πλοίου (π.χ. κατάσχεση), τότε θα έπρεπε να προστεθεί η λέξη “physical”, με αποτέλεσμα η φράση να σχηματίζεται ως εξής: “preventing the physical efficient working of the vessel”. Κάτι, όμως, που εν προκειμένω δε συμβαίνει.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, είναι δυνατή η προσφυγή και στο ερμηνευτικό εργαλείο της αναζήτησης της αληθινής βούλησης των συμβαλλομένων (ΑΚ 173), έχοντας ως γνώμονα τις γενικές αντιλήψεις των συναλλαγών που επικρατούν στο θαλάσσιο εμπόριο. Συνεπώς, φρονούμε ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτή η ως άνω σχηματισθείσα από την αγγλική νομολογία άποψη, βάσει της οποίας ο ναυλωτής αποδέχεται, κατ’ ουσίαν, την εξαίρεση των περιστατικών που σχετίζονται με τα νομικά ελαττώματα του πλοίου και τα οποία θα μπορούσαν να το θέσουν εκτός ναύλου. Τούτο διότι, συνήθως, τα μέρη είναι έμπειρα και γνωρίζουν ότι ένα πλοίο διατρέχει τον κίνδυνο της επιβολής νομικών περιορισμών, κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας αποστολής του για πολλούς και ποικίλους λόγους. Επομένως, είναι αντίθετο και στους κανόνες της κοινής λογικής να δεχθούμε τη γνώμη ότι ο ναυλωτής, καταρτίζοντας το ναυλοσύμφωνο Shelltime, έχει τη βούληση να καρπωθεί τα οφέλη από την άσκηση του δικαιώματος της αναστολής καταβολής του ναύλου, μονάχα εάν τα περιστατικά σχετίζονται με τη φυσική λειτουργία του. Η θέση μας αυτή θα άλλαζε μονάχα στην περίπτωση που υπήρχε σχετική ρητή πρόβλεψη σε όρο της σύμβασης ναύλωσης.

3. Οι απαριθμούμενες αιτίες ή περιστατικά στη ρήτρα off-hire.

Έχοντας διαπιστώσει, ότι έχει επέλθει πράγματι η αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή, το επόμενο βήμα είναι η απάντηση επί του ερωτήματος, εάν η αιτία που την προκάλεσε, εντάσσεται ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας. Τα περιστατικά που μπορούν να θέσουν ένα πλοίο εκτός ναύλου συμφωνούνται εκ των προτέρων από τα μέρη και

προβλέπονται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητη η εξαντλητική απαρίθμησή τους σε μία και μόνο ρήτρα. Αντιθέτως, στο πλαίσιο του ίδιου ναυλοσυμφώνου, διαφορετικά περιστατικά μπορεί να προβλέπονται σε διαφορετικές ρήτρες off-hire⁷⁸. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες και να προτιμάται η εφαρμογή εκείνης, που ρυθμίζει καλύτερα το ανακύπτον ζήτημα βάσει των εκάστοτε πραγματικών περιστατικών⁷⁹.

Για να αποφασίσουμε, όμως, εάν πράγματι η συγκεκριμένη αιτία προκαλεί την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου, θα πρέπει (Α) πρώτα απ' όλα να εξακριβώσουμε το είδος αυτής, δηλαδή εάν πρόκειται για αιτία που πηγάζει από την φυσική κατάσταση του πλοίου ή όχι. Παράλληλα δε, θα πρέπει (Β) η πρόκληση του περιστατικού να μην οφείλεται στο ναυλωτή⁸⁰, (Γ) να πρόκειται για τυχαίο περιστατικό, στο μέτρο δηλαδή που αυτή δεν είναι αποτέλεσμα συμμόρφωσης με τις οδηγίες του ναυλωτή⁸¹, και τέλος, (Δ) να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του περιστατικού και της αποτροπής της διάθεσης του πλοίου.

Οι αιτίες ή τα περιστατικά που δύνανται να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα off-hire διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Αφενός στις λεγόμενες εσωγενείς αιτίες (internal causes), σε εκείνες δηλαδή, που απαριθμούνται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο και αφορούν τη φυσική κατάσταση του πλοίου⁸² ή του πληρώματος⁸³. Αφετέρου στις λεγόμενες εξωγενείς αιτίες (external causes), οι οποίες εμποδίζουν ή διακόπτουν την εκτέλεση της υπηρεσίας που ζητείται

⁷⁸ π.χ. η ρύθμιση της περίπτωσης της κατάσχεσης του πλοίου – “... vessel be captured or seized or detained or arrested by any authority or by any legal process...” – βλ. *The Captain Stefanos* [2012] 2 Lloyd’s Rep. 46 (ρήτρα 56), *The Global Santosh* [2014] 2 Lloyd’s Rep. 103 (ρήτρα 49). Αν και οι αναθεωρημένες εκδόσεις NYPE 1993, 2015, έχουν εμπλουτίσει τα απαριθμούμενα περιστατικά στη βασική ρήτρα off-hire, συμπεριλαμβανομένου και της ως άνω περίπτωσης.

⁷⁹ *The Captain Stefanos*, ό.π. σελ. 49

⁸⁰ π.χ. στην περίπτωση που οι λιμενικές αρχές ανακαλύψουν και αποδείξουν, ότι για την ύπαρξη ναρκωτικών επί του πλοίου ευθύνη φέρει ο ναυλωτής, τότε η τυχόν απώλεια χρόνου, εξαιτίας της κράτησης του πλοίου, δεν μπορεί να οδηγήσει στην ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire, βλ. *The Laconian Confidence*, ό.π. σελ. 151

⁸¹ π.χ. η περίπτωση κατά την οποία προκαλείται συσσώρευση ακαθαρσιών στα ύφαλα του πλοίου (**hull fouling**), εξαιτίας της παρατεταμένης παραμονής του, κατ’ εντολή του ναυλωτή, στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να αναπτύξει την προβλεπόμενη εκ του ναυλοσυμφώνου ταχύτητα κατά τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού του, δεν μπορεί να λάβει το χαρακτηρισμό του «τυχαίου» περιστατικού. Και αυτό, διότι αποτελεί το φυσικό αποτέλεσμα εκ της συμμόρφωσης του πλοιοκτήτη με τις οδηγίες του ναυλωτή. βλ. περισσότερο *The Rijn* [1981] 2 Lloyd’s Rep. 267

⁸² π.χ. η μηχανική βλάβη

⁸³ π.χ. η άρνηση του πληρώματος ή του πλοιάρχου να εκτελέσουν τις εντολές του ναυλωτή.

από το πλοίο, χωρίς όμως να σχετίζονται απαραίτητα με τη φυσική του κατάσταση⁸⁴. Οι τελευταίες τυγχάνουν εφαρμογής χάρη στην ύπαρξη της φράσης “any other cause whatsoever”, όπου ο ρόλος της είναι ακριβώς να διευρύνει τον κύκλο των περιστατικών, βάσει των οποίων ο ναυλωτής δικαιούται να αναστείλει την υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου. Ωστόσο, ο τρόπος ερμηνείας αυτής της φράσης, αλλά και η απόφαση για την ένταξη της προβαλλόμενης εκ μέρους του ναυλωτή αιτίας σε μία εκ των δύο ως άνω κατηγοριών δημιουργεί αρκετά ζητήματα, τόσο νομικά όσο και πραγματικά.

Σκοπός, λοιπόν, του παρόντος κεφαλαίου δεν είναι η αναλυτική περιγραφή των απαριθμούμενων στη ρήτρα περιστατικών, αλλά η ανάδειξη αυτών των ζητημάτων.

3.1. Οι «εσωγενείς» αιτίες (internal causes)

Στη ρήτρα 15 του ναυλοσυμφώνου NYPE 1946 προβλέπονται μια σειρά από περιστατικά, τα οποία κωδικοποιημένα μπορεί κανείς να τα διακρίνει στις εξής κατηγορίες: (α) deficiency of men, (β) deficiency of stores, (γ) fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, (δ) grounding, (ε) detention by average accidents to ship or cargo, και (στ) drydocking. Εκ των ανωτέρω, μόνο το πρώτο περιστατικό ανάγεται στην κατάσταση του πληρώματος, ενώ όλα τα υπόλοιπα στην κατάσταση του ίδιου του πλοίου.

Η απαρίθμηση των παραπάνω αιτιών δεν είναι αποκλειστική, υπό την έννοια ότι τα μέρη, κατ' εφαρμογή της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων, μπορούν να τροποποιήσουν τη ρήτρα και να αφαιρέσουν ή να προσθέσουν κάποιο περιστατικό. Πολύ συχνά τα μέρη επιλέγουν, μεταξύ άλλων, να προσθέτουν την αιτία “default of men”⁸⁵, εύλογα λοιπόν, γεννάται το ερώτημα αφενός ως προς το ποιο είναι το περιεχόμενο της έννοιας αυτής αφετέρου ως προς το κατά πόσο επέρχεται διαφοροποίηση σε σχέση με την αιτία “deficiency of men”. Με την απάντηση επί των ανωτέρων ερωτημάτων πρόκειται να ασχοληθούμε ευθύς αμέσως.

⁸⁴ *Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc.* [1939] 64 Lloyd's List Rep. 212

⁸⁵ Στην τυποποιημένη ρήτρα 17 των αναθεωρημένων εκδόσεων NYPE 1993 και 2015 η αιτία “default of men” εντοπίζεται να υπάρχει εξ' αρχής.

3.1.1 Η έννοια της αιτίας “Deficiency of men”.

Δύο είναι τα ζητήματα που ανακύπτουν ως προς την ερμηνεία της φράσης “deficiency of men”, η οποία με ελληνικούς όρους μπορεί να αποδοθεί ως η «μη αποδοτικότητα ή η ανεπάρκεια του πληρώματος». Το πρώτο, αφορά το πραγματικό περιεχόμενο του όρου “deficiency”, δηλαδή ως προς το ποιες περιπτώσεις εντάσσονται στους κόλπους του. Ενώ, το δεύτερο σχετίζεται με το ποιά πρόσωπα εντάσσονται στη έννοια του πληρώματος.

Πριν ξεκινήσουμε με την επίλυση του τελευταίου ζητήματος, όπου φαίνεται να είναι σχετικά πιο απλό, οφείλουμε, να υπογραμμίσουμε το γεγονός, ότι τα αποτελέσματα εκ της ερμηνείας του ναυλοσυμφώνου, όντας ένα εμπορικό έγγραφο⁸⁶, θα πρέπει να συνάδουν με την επιχειρηματική λογική, όπως αυτή εκφράζεται στους συμφωνημένους όρους⁸⁷. Κατά συνέπεια, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι ερμηνείας αυτών των όρων, τα δικαστήρια οφείλουν να δίνουν το προβάδισμα σε εκείνον που εξυπηρετεί τον εμπορικό σκοπό της συμφωνίας των μερών⁸⁸. Έχοντας υπόψη τα παραπάνω, φρονούμε, ότι στον όρο “men” περιλαμβάνονται, κατ’ αρχήν πρόσωπα, για τα οποία γίνεται αναφορά και σε άλλα σημεία του ναυλοσυμφώνου, όπως είναι ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί, οι ναύτες αλλά και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, που θα μπορούσε να αποτελέσει μέλος του πληρώματος. Το ερώτημα που ανακύπτει είναι εάν ισχύει το ίδιο και για τους ένοπλους φρουρούς, που μπορεί να φέρει ένα πλοίο για την αντιμετώπιση πειρατικών κινδύνων. Στην υπόθεση *Radcliffe & Co v. Compagnie Generale*⁸⁹, κρίθηκε ότι δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί ανεπάρκεια του «κανονικού» πληρώματος⁹⁰, λόγω της απουσίας ατόμων που φέρουν όπλα, οι οποίοι θα μπορούσαν να αποτρέψουν ενδεχόμενη πειρατική επίθεση κατά του πλοίου⁹¹.

⁸⁶ βλ. περισσότερα Chitty, J., *Chitty on Contracts*, σελ. 939, αρ. περιθ. 12-057

⁸⁷ “[The charter parties] Being commercial documents the terms used must be understood in a business and practical sense.” *Mendl & Co. v. Ropner & Co.*, [1913] 1 K.B. 27, σελ. 32, βλ. Περισσότερα Chitty, J., *Chitty on Contracts*, ό.π. σελ. 939, παρ. 12-057

⁸⁸ *Rainy Sky SA v. Kookmin Bank* [2012] 1 Lloyd’s Rep.34

⁸⁹ [1918], 24 Com. Cas. 40

⁹⁰ “Normal crew”

⁹¹ βλ. περισσότερα *Time Charters*, 2014, αρ. περιθ. 25.26

Πράγματι, τα παραπάνω και κατά την άποψή μας πρέπει να εκληφθούν ως ορθά για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, οι ένοπλοι φρουροί δε δύνανται να χαρακτηριστούν ως αναπόσπαστο και αναγκαίο τμήμα του πληρώματος ενός πλοίου, προκειμένου να είναι αυτό σε θέση να εκτελέσει τη θαλάσσια αποστολή του. Το ίδιο ισχύει ακόμα και στην περίπτωση, που ο πλους πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε θαλάσσιες ζώνες υψηλού κινδύνου εκδήλωσης πειρατικών περιστατικών⁹². Εκτός αυτού, ο δεύτερος και κυριότερος λόγος, αποτελεί το γεγονός, ότι ακόμα και τυχόν κενά στην προστασία του ναυλωτή καλύπτονται δια μέσω σχετικής ρήτρας, επ' ονόματι **“Piracy clause for Time Charter Parties 2013”** της BIMCO⁹³. Η εν λόγω ρήτρα εισάγεται στο χρονοναυλοσύμφωνο υπό τη μορφή “*riders clause*”⁹⁴, οπότε στην περίπτωση που το πλοίο τεθεί υπό πειρατική κράτηση θα ισχύσει το περιεχόμενο που προβλέπεται σε αυτή και όχι η “*off-hire clause*”.

Η “*piracy clause*” προβλέπει ότι στην περίπτωση πειρατικής επίθεσης ο ναυλωτής παραμένει υπόχρεος προς καταβολή του συμφωνημένου ναύλου καθ’ όλη τη διάρκεια της κράτησης του πλοίου. Ωστόσο, εάν αυτή η κράτηση διαρκέσει πάνω από 90 ημέρες, τότε από την 91^η ημέρα και μέχρι την οριστική απελευθέρωση του πληρώματος και της χρήσης του πλοίου, η σχετική υποχρέωση θα αναστέλλεται για όλο το ως άνω χρονικό διάστημα. Αυτό που παρατηρεί κανείς είναι ότι ο πειρατικός κίνδυνος μετατίθεται έτσι τόσο στον πλοιοκτήτη – εκναυλωτή όσο και στον ναυλωτή κατά ένα φαινομενικά δίκαιο τρόπο. Το βέβαιο είναι, όμως, πως πρόκειται για ένα πρότυπο ρήτρας και τα μέρη φυσικά και είναι ελεύθερα να διαπραγματευτούν και να διαμορφώσουν διαφορετικά το περιεχόμενό της⁹⁵.

Όσον αφορά τον όρο “*deficiency*”, ζήτημα γεννάται ως προς την ερμηνεία του. Αν και η έννοια της «μη αποδοτικότητας ή ανεπάρκειας του πληρώματος» μπορεί να ερμηνεύεται με ποικίλους τρόπους, κρίσιμος είναι εκείνος που γίνεται δια μέσω της συστηματικής ερμηνείας

⁹² Υψηλά ποσοστά εκδήλωσης πειρατικών περιστατικών παρατηρούνται ήδη από το 2008, ιδίως στον Κόλπο του Άντεν αλλά και σε άλλες περιοχές προς τον Ινδικό Ωκεανό. Πηγή: www.imo.org

⁹³ βλ. περισσότερα στην ιστοσελίδα: www.bimco.org

⁹⁴ “*riders clause*” ή αλλιώς “*side clause*” ονομάζεται η συμπληρωματική ρήτρα ενός ναυλοσύμφωνου εν προκειμένω, το οποίο αποτελεί δακτυλογραφημένο κείμενο και που τίθεται επιπροσθέτως του έντυπου μέρους. Το χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτού του είδους των ρητρών αποτελεί το γεγονός, ότι σε περίπτωση σύγκρουσης μιας ρήτρας του έντυπου μέρους με το κείμενο της συμπληρωματικής ρήτρας υπερισχύει η τελευταία.

⁹⁵ Έτσι για παράδειγμα είναι ευνόητο ή μάλλον αυτονόητο ότι στην (σπάνια) περίπτωση που η συμφωνημένη διάρκεια του χρονοναυλοσύμφωνου είναι κάτω από 90 ημέρες, τότε η σχετική τροποποίηση της ρήτρας θεωρείται κάτι παραπάνω από βέβαιη.

εντός του πλαισίου του ναυλοσυμφώνου. Στην υπόθεση *The Royal Greek Government v. Minister of Transport*⁹⁶, ζητήθηκε από το πλοίο να πλεύσει προς το επόμενο λιμάνι προορισμού, πλην όμως αυτό κατέστη αδύνατο, εξαιτίας της άρνησης των μελών του πληρώματος να δουλέψουν, με αποτέλεσμα να αποτραπεί η πλήρης διάθεσή του στο ναυλωτή. Κρίθηκε ωστόσο, ότι, για το διάστημα των οκτώ ημερών της παραμονής του στο λιμάνι, δεν τέθηκε off-hire, λόγω του ότι δεν υπήρξε αριθμητική ανεπάρκεια του πληρώματος. Η απάντηση, ωστόσο θα ήταν διαφορετική, εάν η αιτία της αποτροπής ήταν ο τραυματισμός ή αρρώστια του συνόλου ή σημαντικού μέρους του πληρώματος, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η αποδοτικότητα του πλοίου, καθιστώντας ταυτόχρονα αδύνατη την ασφαλή ολοκλήρωση της υπηρεσίας που ζητείται από αυτό.

Συμπερασματικά, λοιπόν θα λέγαμε ότι το κρίσιμο στοιχείο για τη στοιχειοθέτηση του περιστατικού “deficiency of men” αποτελεί η ελλιπής σύνθεση ή η έλλειψη τυπικών προσόντων στα πρόσωπα των μελών του πληρώματος και όχι η τυχόν απροθυμία τους να εργαστούν⁹⁷. Η ερμηνεία ενός όρου θα πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο και των υπόλοιπων προβλέψεων του ναυλοσυμφώνου. Ενώ, σε περίπτωση αμφιβολίας αυτός θα πρέπει να ερμηνεύεται υπέρ του πλοιοκτήτη.

3.1.2. Η έννοια της αιτίας “Default of men”.

Τα συμβαλλόμενα μέρη πολύ συχνά δεν αρκούνται στο τυποποιημένο περιεχόμενο της ρήτρας off-hire και ως εκ τούτου συμφωνούν στην τροποποίησή του, είτε προσθέτοντας είτε αφαιρώντας ορισμένες αιτίες ή περιστατικά. Μία τέτοια περίπτωση αποτελεί και η προσθήκη της αιτίας “default of men”. Ποιο είναι όμως το ακριβές περιεχόμενο του όρου αυτού και ποια είναι η σχέση της με την αιτία “deficiency of men”; Στην προηγούμενη παράγραφο, καταλήξαμε στο συμπέρασμα, ότι η περίπτωση «της μη αποδοτικότητας ή ανεπάρκειας του πληρώματος» ισοδυναμεί εννοιολογικά με την αριθμητική ανεπάρκεια ή την έλλειψη τυπικών προσόντων.

Η αιτία “default of men” έρχεται να καλύψει το κενό που δημιουργείται στις περιπτώσεις εκείνες, όπου τα μέλη του πληρώματος δεν εκπληρώνουν το σύνολο ή μέρος εκ των καθηκόντων τους, αποτρέποντας κατά αυτόν τον τρόπο την πλήρη διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή. Χωρίς

⁹⁶ [1949] 82 Lloyd’s List Rep. 196

⁹⁷ Hill, C., Maritime Law, 2003, σελ. 183 *The Good Helmsman* [1981] 1 Lloyd’s Rep. 377, σελ. 421 - 422

αυτή την πρόσθετη πρόβλεψη, ο χρονοναυλωτής παραμένει εκτεθειμένος στον κίνδυνο του να συνεχίζει να πληρώνει ναύλο καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου που χάθηκε. Στην υπόθεση *The Pearl C*⁹⁸, το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο, υπό το ναυλοσύμφωνο NYPE, το οποίο εμπεριείχε τη βασική αλλά τροποποιημένη ρήτρα off-hire⁹⁹. Ο πλοίαρχος επέλεξε να μειώσει την ταχύτητα πλεύσης, σε αντίθεση με τις προβλέψεις του ναυλοσύμφωνου. Εν προκειμένω, λοιπόν, υπήρξε η εκ προθέσεως άρνηση μέλους του πληρώματος να συμμορφωθεί με τις εντολές του ναυλωτή, ως εκ τούτου η περίπτωση αυτή εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης αιτίας.

Ζήτημα, ωστόσο, γεννάται ως προς το εάν αρκεί απλώς η αμελής ή η ακούσια αποτυχία των μελών του πληρώματος στην εκτέλεση των καθηκόντων τους ή απαιτείται αποκλειστικά η εκ προθέσεως άρνησή τους να παράσχουν τις υπηρεσίες τους. Το βέβαιο είναι πως ακόμα και η αμελής συμπεριφορά δύναται να προκαλέσει την απώλεια χρόνου, είναι όμως ικανή να ενεργοποιήσει τη συγκεκριμένη αιτία; Κατά τη γνώμη μας, η απάντηση πρέπει να είναι αρνητική, αρκεί να λάβουμε υπόψη μας δύο βασικές αρχές ερμηνείας των συμβατικών όρων. Πρώτον, με βάση την αρχή της αυστηρής γραμματικής ερμηνείας, στην έννοια της λέξης “default” εμπεριέχεται ένα βουλητικό στοιχείο του δρώντος υποκειμένου, αφού «προεπιλέγει» και προαποφασίζει να προβεί σε συγκεκριμένη πράξη και η οποία εν γνώση του έρχεται σε αντίθεση με τους όρους της σύμβασης ναύλωσης. Δεύτερον, ακόμα και σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς την ερμηνεία του ως άνω όρου, αυτή θα πρέπει να γίνεται σε βάρος του ναυλωτή κατ' εφαρμογή της στενής και contra proferentem ερμηνείας¹⁰⁰. Συνεπώς, αποκλείεται η διεύρυνση των περιπτώσεων που εντάσσονται στην έννοια του “default of men”, εξαιρώντας έτσι δηλαδή την ακούσια ή αμελή συμπεριφορά του πληρώματος.

Στην υπόθεση *The Salndanha*¹⁰¹, το πλοίο είχε καταληφθεί από πειρατές με συνέπεια να αποτραπεί η πλήρης διάθεσή του στο ναυλωτή και να χαθεί χρόνος. Το ζήτημα που τέθηκε, μεταξύ άλλων, ήταν εάν το πλήρωμα είχε αποτύχει να προβεί στη λήψη κατάλληλων αντιπειρατικών μέτρων, τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια της επίθεσης, με αποτέλεσμα να

⁹⁸ [2012] 2 Lloyd's Rep. 533

⁹⁹ Η ακριβής διατύπωση της ρήτρας είναι η εξής: “*Than in the event of the loss of time from deficiency, sickness, strike, accident or default of Master, Officers or crew, or deficiency of men....or by any other cause preventing the full use of the vessel [...]*” – NYPE 46, ρήτρα 15.

¹⁰⁰ *Royal Greek Government v. Minister of Transport*, ό.π. σελ. 199

¹⁰¹ [2011] 1 Lloyd's Rep. 187

ενεργοποιείται η περίπτωση του “default of men”. Η απάντηση ήταν ορθώς αρνητική, κρίνοντας, πως η εφαρμογή της ως άνω αιτίας δε λαμβάνει χώρα, όταν από αμέλεια τα μέλη του πληρώματος παραλείπουν να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, αλλά μονάχα, όταν αυτό γίνεται εκ προθέσεως.

Εν κατακλείδι, θα λέγαμε ότι σχηματικά ο κανόνας για τη διάκριση μεταξύ των αιτιών “deficiency” και “default” of men είναι ο ακόλουθος. Εάν ο πλοιοκτήτης δεν παράσχει στο ναυλωτή τον απαιτούμενο αριθμό μελών, ώστε να πραγματοποιηθεί η απαιτούμενη από το πλοίο υπηρεσία, τότε γίνεται λόγος για ανεπάρκεια και μη αποδοτικότητα του πληρώματος (deficiency of men). Στον αντίποδα, εάν ο πλοιοκτήτης πράγματι θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα επαρκές αριθμητικά πλήρωμα, αλλά αυτό αρνείται να εκτελέσει τις οδηγίες και τις εντολές του, τότε η ρήτρα off-hire και πάλι ενεργοποιείται αλλά στο πλαίσιο της εφαρμογής της αιτίας “default of men”.

3.2. Οι εξωγενείς αιτίες (external causes)

Τα συμβαλλόμενα μέρη, θεωρητικά, μπορούν να προβλέψουν ρητώς στη ρήτρα off-hire ή σε κάποιον άλλο όρο του ναυλοσυμφώνου αιτίες και περιστατικά, που δε σχετίζονται άμεσα με τη φυσική κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος. Για παράδειγμα, μπορεί να προβλεφθεί, ότι εάν το πλοίο καθυστερήσει να ελλιμενιστεί για τρεις ημέρες λόγω έντονης λιμενικής συμφόρησης, τότε θα τίθεται εκτός ναύλου για όλο το ως άνω χρονικό διάστημα της αναμονής του. Τέτοιες ανάλογες περιπτώσεις αποτελούν οι λεγόμενες εξωγενείς αιτίες, όπου όπως μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτό, τυχόν ενσωμάτωσή τους στο ναυλοσύμφωνο, συνεπάγεται αυτομάτως τη μετακύλιση του κινδύνου από τον ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη.

Στην πράξη, το ρόλο των εξωγενών αιτιών επιτελεί η ενσωματωμένη στη ρήτρα φράση "**or by any other cause** preventing the full working of the vessel", όπου αναλόγως της ερμηνείας της, εξαρτάται η απόφαση για το εάν το εκάστοτε υπό εξέταση περιστατικό τυγχάνει ή όχι εφαρμογής. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να επισημάνουμε, ότι αυτού του είδους οι αιτίες διακρίνονται περαιτέρω σε δύο κατηγορίες. Αφενός στις «απόλυτα εξωγενείς» (totally extraneous causes), οι οποίες επ' ουδενί δε σχετίζονται με τη φυσική κατάσταση του πλοίου, αφετέρου σε εκείνες που αποτελούν το απόσταγμα του συνδυασμού εξωγενούς και εσωγενούς

αιτίας (associated external cause)¹⁰². Η διαφορά τους έγκειται στο ότι οι περιπτώσεις της πρώτης κατηγορίας δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής δια μέσω του όρου “any other cause”, εκτός εάν τα μέρη έχουν προβεί στην προσθήκη της λέξης “whatsoever¹⁰³”.

Όσον αφορά τη δεύτερη κατηγορία, μερικές φορές, κρίνεται απαραίτητο να διερευνηθεί και η υποκείμενη αιτία, πέραν της βασικής, διότι ο συνδυασμός τους είναι αυτός που ενδεχομένως έχει προκαλέσει την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή. Για παράδειγμα, εάν η αποτροπή οφείλεται στην απόφαση των λιμενικών αρχών να απαγορεύσουν στο πλοίο να αποπλεύσει, τότε, κατ’ αρχήν, θα γίνεται λόγος για μία «απόλυτα εξωγενή» αιτία. Εάν, όμως, παράλληλα η εν λόγω απόφαση στηρίζεται λ.χ. στην αριθμητική ανεπάρκεια των μελών του πληρώματος (υποκείμενη αιτία), τότε το περιστατικό αυτό θα κριθεί υπό το πρίσμα της «οποιασδήποτε άλλης αιτίας».

Ο σωστός χαρακτηρισμός του προβαλλόμενου από το ναυλωτή περιστατικού είναι κρίσιμος για την ορθή ένταξή του σε μία εκ των δύο ως άνω κατηγοριών. Και αυτό διότι, εάν η διατύπωση της ρήτρας off-hire έχει πραγματοποιηθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην περιλαμβάνεται η λέξη “whatsoever”, το ίδιο περιστατικό μπορεί άλλοτε να ενεργοποιεί τη ρήτρα και άλλοτε όχι. Στην υπόθεση *The Laconian Confidence*¹⁰⁴, οι λιμενικές αρχές είχαν αρνηθεί τον απόπλου του πλοίου, έως ότου καθαρισθούν πλήρως οι αποθήκες του από τα υπολείμματα κατεστραμμένων σάκων ρυζιού. Κατά το διάστημα των δεκαοχτώ ημερών του καθαρισμού του, το πλοίο δεν ήταν πλήρως διαθέσιμο στο ναυλωτή αν και ήταν ικανό να εκτελέσει την επόμενη υπηρεσία που του ζητήθηκε. Εν προκειμένω, πρόκειται για μία απόλυτα εξωγενή αιτία, η οποία παρ’ όλα αυτά δεν ήταν αρκετή ώστε να θέσει το πλοίο off-hire, εξαιτίας της έλλειψης από τη ρήτρα του όρου “whatsoever”.

¹⁰² *The Roachbank* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 337, σελ. 339

¹⁰³ Περαιτέρω ανάλυση γίνεται σε επόμενη παράγραφο.

¹⁰⁴ [1997] 1 Lloyd’s Rep. 139

3.3. Η ερμηνεία του όρου «κάθε άλλη αιτία» (“any other cause”)

Στην πλειονότητά τους τα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα εμπεριέχουν στην ρήτρα off-hire τη φράση “any other cause”¹⁰⁵ ή κάποια παρόμοια έκφραση¹⁰⁶. Ειδικότερα, στο υπό εξέταση ναυλοσύμφωνο NYPE 46, η ακριβής διατύπωση του σχετικού όρου έχει ως εξής:

“That in the event of loss of time from [listed causes], or by any other cause preventing the full working of the vessel [...]”

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η εξέταση του ζητήματος του εάν πληρούται η προϋπόθεση της πλήρους αποτροπής διάθεσης του πλοίου, προηγείται της διαπίστωσης για το εάν η επικαλούμενη από το ναυλωτή αιτία εντάσσεται ή όχι στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας. Από την παραπάνω διατύπωση του σχετικού όρου, το πρώτο πράγμα που διαπιστώνει κανείς είναι, ότι η μη διάθεση του πλοίου μπορεί να οφείλεται όχι μόνο στις απαριθμούμενες στη ρήτρα αιτίες αλλά και σε «οποιαδήποτε άλλη αιτία». Ποια είναι όμως αυτά τα υπόλοιπα περιστατικά που μπορούν να υπαχθούν στον ως άνω όρο; Το ζήτημα που τίθεται λοιπόν, εν προκειμένω σχετίζεται με τον τρόπο ερμηνείας αυτής της φράσης. Πάντως το βέβαιο είναι, όπως προκύπτει από την έως τώρα ανάλυσή μας, πως η αποδοτικότητα και η πλήρης διάθεση του πλοίου εξαρτάται από την άμεση εκτέλεση της υπηρεσίας που ζητείται από αυτό¹⁰⁷. Έτσι, εάν είναι ικανό να την εκτελέσει επιτυχώς, τότε δεν μπορεί να τεθεί off-hire, ακόμα και εάν εμποδίζεται από κάποια εξωγενή αιτία. Όπως, για παράδειγμα, στην υπόθεση *Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc*¹⁰⁸, όπου το πλοίο εμποδίστηκε να πλεύσει προς το επόμενο λιμάνι προορισμού, εξαιτίας της ύπαρξης τεχνητών φραγμάτων στη θάλασσα, η παρουσία των οποίων είχε ως στόχο την αποτροπή επίθεσης από εχθρικά πλοία.

¹⁰⁵ Βλ. NYPE 46 (ρήτρα 15, γραμμή 98), Shelltime 3 (ρήτρα 21, γραμμές 147 – 148)

¹⁰⁶ βλ. NYPE 93 (ρήτρα 17, γραμμή 225), NYPE 2015 (ρήτρα 17, γραμμή 393), Shelltime 4 (ρήτρα 21, γραμμή 345), όπου γίνεται λόγος για “*any other similar cause*”. Ενώ, στην περίπτωση *Baltim 1939* (ρήτρα 11, γραμμή 146) η σχετική έκφραση διαφοροποιείται, ούσα η εξής: “*or other accident*”.

¹⁰⁷ *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237, σελ. 240

¹⁰⁸ [1939] 64 Lloyd’s List Rep. 212

3.3.1. Κατά το αγγλικό δίκαιο - “ejusdem generis rule”

Στο πλαίσιο της κατάρτισης οποιασδήποτε σύμβασης, εάν στους όρους της παρατίθενται λέξεις συγκεκριμένης κατηγορίας ακολουθούμενες από λέξεις με γενικότερο περιεχόμενο, οι τελευταίες θεωρείται ότι αναφέρονται σε θέματα παρόμοιας κατηγορίας. Έτσι, λοιπόν, και στην περίπτωση της ναύλωσης, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέξουν να ενσωματώσουν τη φράση “any other cause”, αυτό σημαίνει, κατ’ αρχήν, ότι τυγχάνει εφαρμογής οποιαδήποτε άλλη αιτία ή περιστατικό που σχετίζεται με τη λίστα των αιτιών εκείνων, που έχουν ήδη αποτυπωθεί στη ρήτρα. Τα παραπάνω απορρέουν εκ της εφαρμογής του αγγλικού κανόνα “*ejusdem generis rule*”, όπου αποτελεί το νομικό εργαλείο για την ερμηνεία των λέξεων ή φράσεων, οι οποίες είναι εγγενώς ασαφείς ή διαφορούμενης σημασίας¹⁰⁹.

Το ζήτημα, ωστόσο, που ανακύπτει είναι ως προς το ποιες ακριβώς αιτίες μπορούν να υπαχθούν στην ομολογουμένως ευρεία έννοια της φράσης “any other cause”. Θα πρόκειται άραγε για περιστατικά που σχετίζονται αμιγώς με τη φυσική κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος, όπως ακριβώς συμβαίνει με τις απαριθμούμενες στη ρήτρα αιτίες ή θα πρέπει να υιοθετηθεί μία πιο διευρυμένη προσέγγιση; Το ερώτημα αυτό προκύπτει, ιδίως σε σχέση με την αρχή της αυστηρής και στενής ερμηνείας των όρων της σύμβασης, που έως τώρα έχουμε εφαρμόσει για την επίλυση άλλων ζητημάτων. Κατά την άποψη του γράφοντος, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη γεγονότα που προέρχονται όχι μόνο από τη φυσική αδυναμία του πλοίου να εκτελέσει την υπηρεσία που ζητείται από αυτό (π.χ. μηχανική βλάβη), αλλά και από τυχόν νομικούς περιορισμούς που τίθενται εις βάρος του, υπό την προϋπόθεση ότι αυτοί σχετίζονται με την αποδοτικότητα του πλοίου. Για παράδειγμα η απόφαση των λιμενικών αρχών να απαγορεύσουν τον απόπλου¹¹⁰, εξαιτίας της ύπαρξης τύφου σε μέλη του πληρώματος, δικαιολογεί την ένταξη του συγκεκριμένου περιστατικού στο πεδίο εφαρμογής της «οποιασδήποτε άλλης αιτίας». Το επιχείρημα αυτό προκύπτει εξ’ αντιδιαστολής από τη διπλή διάκριση των εξωγενών αιτιών, στην οποία προβήκαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, μεταξύ δηλαδή των “totally extraneous” και των “associated external”. Οι αιτίες που χαρακτηρίζονται

¹⁰⁹ Βλ. Στην υπόθεση *The Laconian Confidence*, ό.π. σελ. 150, ο δικαστής αναφέρει χαρακτηριστικά ότι, “*In my judgment it is well established that those words [the words “any other cause”], in the absence of “whatsoever”, should be construed either ejusdem generis or at any rate in some limited way reflecting the general context of the charter and clause.*”. Έτσι και στις υποθέσεις *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237, σελ. 239 *The Roachbank* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 337, σελ. 339

¹¹⁰ *The Laconian Confidence*

ως “associated external” αποτελούν ουσιαστικά την ενδιάμεση κατηγορία, μεταξύ των αμιγώς εσωγενών και των απόλυτα εξωγενών αιτιών, οι οποίες εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του όρου “any other cause”.

Στην υπόθεση *The Saldanha*¹¹¹, το πλοίο είχε καταληφθεί από Σομαλούς πειρατές για διάστημα 38 ημερών. Τέθηκε, λοιπόν, το ζήτημα ως προς το εάν το εν λόγω περιστατικό υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης ρήτρας off-hire¹¹², και ειδικότερα στην έννοια της «οποιασδήποτε άλλης αιτίας». Κάθε φορά που καλούμαστε να απαντήσουμε σε παρόμοιο ζήτημα θα πρέπει να λαμβάνουμε πάντοτε υπόψη μας δύο παραμέτρους. Πρώτον, την ακριβή διατύπωση της ρήτρας, δηλαδή να διαπιστώσουμε το εάν δίπλα στη φράση “any other cause” έχει προστεθεί ή όχι η λέξη «whatsoever». Δεύτερον, οφείλουμε να προβούμε στο σωστό χαρακτηρισμό της προβαλλόμενης αιτίας, ώστε αυτή να υπαχθεί είτε στην κατηγορία “totally extraneous cause” είτε στην κατηγορία “associated external cause”. Και αυτό, διότι σχηματικά ο κανόνας είναι ότι στην περίπτωση, που η αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου οφείλεται σε περιστατικό που υπάγεται στην κατηγορία της «απόλυτα εξωγενούς αιτίας» και εφόσον ελλείπει η λέξη “whatsoever”, τότε η ρήτρα δεν δύναται να ενεργοποιηθεί. Ο παραπάνω κανόνας εφαρμόστηκε και στην προκείμενη υπόθεση, και ως εκ τούτου το πλοίο δεν τέθηκε εκτός ναύλου.

Συμπερασματικά, λοιπόν, θα λέγαμε ότι για την ερμηνεία του όρου “any other cause” εφαρμογής τυγχάνει, κατά το αγγλικό δίκαιο, ο λεγόμενος κανόνας “ejusdem generis”. Η χρήση του συγκεκριμένου κανόνα συνεπάγεται ότι στον ως άνω όρο περιλαμβάνονται φυσικές ή νομικές αιτίες, υπό την προϋπόθεση ότι η υποκείμενη αιτία σχετίζεται με την αποτελεσματικότητα ή τη φυσική κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος, αποκλείοντας έτσι τις απόλυτα εξωγενείς αιτίες.

¹¹¹ [2011] 1 Lloyd’s Rep. 187

¹¹² “That in the event of loss time from...or by any other cause preventing the full working of the vessel...” (NYPE 46, ρήτρα 15)

3.3.2. Κατά το ελληνικό δίκαιο - ΑΚ 173, 200, 388

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στο εισαγωγικό μέρος¹¹³, η σύμβαση της ναύλωσης, νομικά χαρακτηρίζεται ως αμοτεροβαρής σύμβαση μίσθωσης έργου, με αποτέλεσμα να τυγχάνουν συμπληρωματικής εφαρμογής οι γενικές διατάξεις¹¹⁴ τόσο των γενικών αρχών του ΑΚ¹¹⁵ όσο και του γενικού μέρους των ενοχών¹¹⁶. Σκοπός της παρούσας παραγράφου είναι η εξέταση του τρόπου, βάσει του οποίου θα ερμηνεύονταν τα κενά και οι ασάφειες του όρου “any other cause”, εάν εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο.

Σε πρώτο επίπεδο, προβάδισμα θα έχει η αναζήτηση της αληθινής βούλησης των συμβαλλομένων μερών έναντι της λεκτικής διατύπωσης της δήλωσης, με γνώμονα τις αρχές της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών. Προς επίτευξη αυτού του σκοπού, εφαρμόζονται οι ερμηνευτικοί κανόνες των άρθρων 173 και 200 ΑΚ. Τους συγκεκριμένους κανόνες χρησιμοποιεί ο έλληνας δικαστής, σε κάθε περίπτωση που διαπιστώνει, ότι υφίσταται κενό στη σύμβαση ή ότι γεννάται αμφιβολία ως προς τις δηλώσεις βουλήσεως των συμβαλλομένων¹¹⁷. Κατά το ελληνικό δίκαιο, ο ερμηνευτής του δικαίου μπορεί να λάβει υπόψη του κάθε πραγματικό περιστατικό, ακόμα και εάν αυτό προκύπτει πέρα από το αποδεικτικό έγγραφο του ναυλοσυμφώνου. Έτσι, λαμβάνονται υπόψη οι προθέσεις ή οι προσδοκίες των μερών που έχουν γίνει γνωστές ή ακόμα και τα συμφραζόμενα της σύμβασης, σε αντίθεση με το αγγλικό δίκαιο, όπου κριτήριο της ερμηνείας αποτελεί μονάχα το ίδιο το κείμενο της συμφωνίας, χωρίς τη δυνατότητα προσφυγής σε τυχόν υποκειμενικές προθέσεις των μερών. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ασάφειες και οι αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία της ρήτρας ερμηνεύονται σε βάρος του ναυλωτή (contra proferentem), φρονούμε, ότι και τα ελληνικά δικαστήρια θα κατέληγαν στο ίδιο αποτέλεσμα με εκείνο των αγγλικών δικαστηρίων, αποκλείοντας έτσι, περιστατικά που δε σχετίζονται, έστω και έμμεσα με κάποια από τις αιτίες που περιγράφονται ήδη στη ρήτρα.

¹¹³ βλ. υποπαραγράφο 1.1.1.

¹¹⁴ Βαθρακοκόιλης, Β., Ερμηνεία - Νομολογία Αστικού Κώδικα, τόμος Γ', 2005, σελ. 597

¹¹⁵ ΑΚ 127 επ., 185 επ.

¹¹⁶ π.χ. ΑΚ 287 επ., 374 επ.,

¹¹⁷ βλ. Γεωργιάδης, Απ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2007, σελ. 426 επ.

Σε δεύτερο επίπεδο, η ερμηνεία του όρου “any other cause” πραγματοποιείται υπό τα διευρυμένα όρια που προβλέπει η διάταξη του άρθρου 388 ΑΚ, η οποία αποτελεί ειδική εκδήλωση της αρχής της καλής πίστης, έτσι όπως αυτή διατυπώνεται κατά γενικότερο τρόπο στην ΑΚ 288¹¹⁸. Με άλλα λόγια, κατά την άποψή μας, η ως άνω διάταξη επιτελεί τον αντίστοιχο ρόλο της λέξης “whatsoever”, υπό την έννοια ότι το δικαστήριο θα μπορούσε να συμπεριλάβει στη φράση «οποιαδήποτε άλλη αιτία» και περιστατικά που δε σχετίζονται ούτε άμεσα αλλά ούτε έμμεσα με τη φυσική κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος. Το διευρυμένο αυτό κριτήριο θα υπόκειται, φυσικά, σε περιορισμό και μάλιστα διπλό. Αφενός στο ότι η αιτία θα πρέπει να έχει προκληθεί τυχαία, δηλαδή να μην είναι αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή στις διαταγές του ναυλωτή¹¹⁹. Και αφετέρου στο ότι για την πρόκληση του περιστατικού δεν θα πρέπει να οφείλεται ο ναυλωτής¹²⁰. Έτσι, ο έλληνας δικαστής εάν διαπιστώσει, ότι η αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου οφείλεται σε έκτακτο και απρόβλεπτο περιστατικό, οφείλει αφού σταθμίσει τα συμφέροντα των μερών, να παράσχει δικαστική προστασία σε εκείνον τον συμβαλλόμενο, για τον οποίο η συνέχιση εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση, καθίσταται υπέρμετρα επαχθής. Για παράδειγμα, στην αντίστοιχη περίπτωση, όπως εκείνη της υπόθεσης *Court Line*¹²¹, όπου το πλοίο ενώ ήταν καθ’ όλα ικανό να πλεύσει προς το επόμενο λιμάνι προορισμού του, παρ’ όλα αυτά εμποδίστηκε από την ύπαρξη τεχνητών πολεμικών φραγμάτων, τα ελληνικά δικαστήρια εφαρμόζοντας τις διατάξεις των άρθρων 288 και 388 ΑΚ οφείλουν να ρυθμίσουν υπέρ του ναυλωτή το ζήτημα της συνέχισης ή μη της υποχρέωσής του προς καταβολή του ναύλου για όλο το χρονικό διάστημα της αποτροπής.

Συμπερασματικά, λοιπόν, θα λέγαμε ότι, κατά το ελληνικό δίκαιο, η απάντηση επί του ερωτήματος για το εάν ένα περιστατικό, πέραν αυτών που περιγράφονται ήδη λεπτομερώς στη ρήτρα, υπάγεται ή όχι στην κατηγορία της «οποιασδήποτε άλλης αιτίας» θα κριθεί βάσει των ερμηνευτικών κανόνων που θέτουν οι διατάξεις των άρθρων 173 και 200 ΑΚ. Σε περίπτωση που η απάντηση είναι αρνητική, τότε η εξέταση του ζητήματος θα διέλθει από ένα δεύτερο στάδιο, μέσω του διευρυμένου ερμηνευτικού κανόνα που θέτει η διάταξη του άρθρου 388 ΑΚ.

¹¹⁸ Σταθόπουλος, Μ., Επιτομή Γενικού Ενοχικού Δικαίου, 2004, σελ. 489

¹¹⁹ βλ. υποσημείωση αριθμ. 83

¹²⁰ βλ. υποσημείωση αριθμ. 82

¹²¹ *Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc.* [1939] 64 Lloyd’s List Rep. 212

3.4. Μπορεί ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο να τεθεί off – hire;

Σύμφωνα με την έως τώρα ανάλυσή μας, έχουμε αναφερθεί στις περιπτώσεις εκείνες, όπου το πλοίο μπορεί να τεθεί off-hire για αιτίες που ανάγονται είτε στην αμιγώς φυσική κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος (internal causes) είτε στο συνδυασμό εσωγενούς και εξωγενούς αιτίας (associated external causes)¹²². Ζήτημα, ωστόσο, ανακύπτει στην περίπτωση, όπου το πλοίο αν και είναι πλήρως ικανό να εκτελέσει αμέσως την υπηρεσία που του ζητείται, παρ' όλα αυτά η υλοποίησή της είτε ματαιώνεται είτε καθυστερεί, για λόγους όμως που δε σχετίζονται με την αποδοτικότητα του ίδιου του πλοίου, αλλά με την παρέμβαση ενός τρίτου μέρους. Ο κεντρικός προβληματισμός, λοιπόν, εστιάζει στο ερώτημα, εάν μία απόλυτα εξωγενής αιτία (totally extraneous cause) μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τη ρήτρα.

Το κρίσιμο στοιχείο, που θα πρέπει κανείς να λάβει υπόψη του για την ορθή προσέγγιση του ως άνω ζητήματος αποτελεί η λέξη “whatsoever”, η οποία προστίθεται πολύ συχνά σε ορισμένες ρήτρες off-hire. Κατόπιν σχετικής τροποποίησης της, λοιπόν, μία τυπική ρήτρα στο πλαίσιο του ναυλοσυμφώνου NYPE 46 διαμορφώνεται πλέον ως εξής:

“That in the event of loss of time from [listed causes] or by any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel ...”

Στην υπόθεση *The Apollo*¹²³, ήταν η πρώτη φορά που ένα αγγλικό δικαστήριο ασχολήθηκε με την έννοια και τη σημασία της προσθήκης αυτής της λέξης, και έκτοτε δημιουργήθηκε η κοινή εμπορική πεποίθηση, ότι θα έλυνε όλα τα προβλήματα των ναυλωτών. Σκοπός της παρούσας παραγράφου είναι να αναδειχθεί ο τρόπος ερμηνείας και λειτουργίας αυτής της φράσης και ταυτόχρονα να καταδειχθεί, ότι δεν αποτελεί πανάκεια για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των ναυλωτών.

¹²² Βλ. περισσότερα στις παραγράφους 3.1. & 3.2.

¹²³ [1978] 1 Lloyd's Rep. 200

3.4.1. Η έννοια και η σημασία του όρου “whatsoever”.

Πριν προβούμε στην ανάλυση των ζητημάτων, που ανακύπτουν σχετικά με την ερμηνεία της λέξης “whatsoever”, άξιο αναφοράς αποτελεί το γεγονός, ότι για πρώτη φορά εντοπίζεται η προσθήκη του συγκεκριμένου όρου στην υπόθεση *The Apollo*¹²⁴, πολλά έτη δηλαδή μετά την έκδοση του ευρέως χρησιμοποιούμενου ναυλοσυμφώνου NYPE 46. Κατά το παρελθόν, λοιπόν, το περιεχόμενο της ρήτρας 15, παρέμενε άνευ τροποποίησης ως προς τη φράση “or by any other cause”. Εύλογα λοιπόν, ανακύπτει το ερώτημα, σχετικά με το ποιο είναι το κίνητρο των μερών ώστε να συμφωνήσουν στην προσθήκη της συγκεκριμένης λέξης.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προηγούμενη υποενότητα¹²⁵ ο τρόπος ερμηνείας της φράσης “any other cause” βασίζεται στο λεγόμενο κανόνα “ejusdem generis”¹²⁶, βάσει του οποίου το χρονοναυλωμένο πλοίο μπορεί να τεθεί off-hire μονάχα εάν αποτρέπεται η πλήρης διάθεσή του, εξαιτίας οποιουδήποτε περιστατικού, που σχετίζεται όμως με τις απαριθμούμενες στη ρήτρα αιτίες (λ.χ. ανεπάρκεια πληρώματος, μηχανική βλάβη κλπ.). Η προσθήκη της λέξης “whatsoever” στην ως άνω φράση αποσκοπεί στην υιοθέτηση ενός ακόμα πιο διευρυμένου κριτηρίου. Αρχικός σκοπός και κίνητρο των μερών φαίνεται ότι ήταν η αποφυγή της ύπαρξης περιορισμών ως προς το είδος της αιτίας, που θα μπορούσε να θέσει το πλοίο off-hire. Αυτό όμως είναι άραγε το νόημα που θα πρέπει να προσδώσουμε στην έννοια αυτής της φράσης; Αν ναι, τότε η άμεση συνέπεια θα ήταν ο ναυλωτής να μην καταβάλει καθόλου ναύλο σε οποιαδήποτε περίπτωση και αν προκύψει, η οποία του αποστερεί την πλήρη διάθεση του πλοίου. Φυσικά, μία τόσο διευρυμένη ερμηνεία δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή, για τον απλούστατο λόγο ότι κανένας πλοιοκτήτης δεν θα δεχόταν να φέρει τόσο μεγάλης έκτασης κίνδυνο κατά την εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

¹²⁴ ο.π. υποσημείωση υπ’ αριθ. 123

¹²⁵ Βλ. αναλυτικά την υποενότητα 3.3.1.

¹²⁶ *Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc.* [1939] 64 Lloyd’s List Rep. 212, *The Mareva A.S.* [1977] 1 Lloyd’s Rep. 368, *The Good Helmsman* [1981] 1 Lloyd’s Rep. 377, *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd’s Rep. 7, *The Mastro Giorgis* [1983] 2 Lloyd’s Rep. 66

Στην υπόθεση *The Apollo*, οι αρμόδιες λιμενικές αρχές του τόπου εκφόρτωσης του εμπορεύματος είχαν αρνηθεί να χορηγήσουν σχετική υγειονομική άδεια, εξαιτίας της υποψίας ύπαρξης τύφου σε κάποια από τα μέλη του πληρώματος. Το αποτέλεσμα αυτής της ενέργειας, ήταν το πλοίο να καθυστερήσει για διάστημα 31 ωρών, έως ότου εν τέλει χορηγηθεί η σχετική άδεια απόπλου. Το δικαστήριο δέχτηκε, κατ' αρχάς ότι αποκλείεται η εφαρμογή του κανόνα “*ejusdem generis*”, εφόσον η σχετική ρήτρα *off-hire* ήταν τροποποιημένη, περιλαμβάνοντας τη λέξη “*whatsoever*”, με συνέπεια να αναστέλλεται η υποχρέωση του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου για όλο το ως άνω χρονικό διάστημα. Παράλληλα, όμως, δέχτηκε την ύπαρξη ορίων ως προς το πεδίο εφαρμογής της, χωρίς ωστόσο να προβαίνει στην περαιτέρω εξειδίκευσή τους.

Η εύρεση αυτών των ορίων μπορεί να προκύψει μόνο μέσω της ορθής ερμηνείας της φράσης “*or by any other cause whatsoever*”, για την οποία έχουν υποστηριχθεί, στην αγγλική νομολογία, δύο αντικρουόμενες απόψεις. Σύμφωνα με την πρώτη άποψη, ένα ναυλωμένο πλοίο μπορεί να τεθεί *off-hire*, μόνο εάν η προβαλλόμενη αιτία σχετίζεται με τη φυσική κατάσταση, τα χαρακτηριστικά ή το ιστορικό του πλοίου¹²⁷. Ενώ, σύμφωνα με τη δεύτερη πιο διευρυμένη άποψη, κάθε αίτια που προκαλεί την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή μπορεί να τύχει εφαρμογής, εφόσον εμποδίζει την εκτέλεση της υπηρεσίας που ζητείται αμέσως από αυτό¹²⁸. Μέχρι σήμερα, η νομολογία δεν έχει λάβει σαφή θέση υποστήριξης επί της μίας ή της άλλης άποψης, ως εκ τούτου στη συνέχεια θα επιχειρήσουμε να αναζητήσουμε την ορθότερη μεταξύ αυτών των δύο.

Κατ' αρχάς, όσον αφορά την πρώτη άποψη, η οποία στηρίζεται στην υπόθεση *The Mastro Giorgis*, αφορμή στάθηκε η κατάσχεση του πλοίου από τους παραλήπτες του εκφορτωθέντος εμπορεύματος, οι οποίοι ισχυρίστηκαν, ότι μέρος του φορτίου είχε καταστραφεί κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς του. Η άρση της κατάσχεσης επήλθε μετά την παρέλευση οχτώ ημερών, όσο διάστημα δηλαδή διήρκησαν οι διαπραγματεύσεις για την επίτευξη συμβιβαστικής λύσης. Οι ναυλωτές ως ήταν φυσικό, ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο τέθηκε *off-hire* για όλο το ως άνω χρονικό διάστημα, στηριζόμενοι στη σχετική τροποποιημένη ρήτρα του ναυλοσυμφώνου¹²⁹. Και εδώ, όπως στην υπόθεση *The Apollo*, έγινε δεκτό, ότι η ύπαρξη της

¹²⁷ *The Mastro Giorgis* [1983] 2 Lloyd's Rep. 66, σελ. 69

¹²⁸ *The Roachbank* [1988] 2 Lloyd's Rep. 337, σελ. 342

¹²⁹ NYPE 46, ρήτρα 15, “*That in the event of loss of time from default and or..by any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel...*”

λέξης “whatsoever” αποκλείει την εφαρμογή του κανόνα *eiusdem generis*. Ωστόσο, για να διαπιστωθεί, εάν πράγματι επήλθε αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου, το δικαστήριο προέβη σε διπλή διάκριση των αιτιών μεταξύ των «απολύτως εξωγενών» (totally extraneous) και των αιτιών που σχετίζονται έστω και έμμεσα με τη φυσική κατάσταση του πλοίου¹³⁰, κάνοντας όμως αποδεκτή την εφαρμογή μονάχα της δεύτερης κατηγορίας περιστατικών. Το ερώτημα που προκύπτει, ωστόσο, είναι με ποιο τρόπο επιτυγχάνεται εν τέλει η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της ρήτρας, από τη στιγμή που αποκλείεται σε κάθε περίπτωση η εφαρμογή της απόλυτα εξωγενούς αιτίας; Φρονούμε, ότι η συγκεκριμένη άποψη επιχειρεί να πετύχει της σχετική διεύρυνση, **δίνοντας έμφαση στη φύση της αιτίας** που προκάλεσε την αποτροπή, υπό τον εξής διπλό τρόπο. Πρώτον, κάνοντας αποδεκτό, ότι ακόμα και ένα περιστατικό που επηρεάζει τη νομική κατάσταση του πλοίου (περὶν της φυσικής) μπορεί να ενεργοποιήσει τη ρήτρα¹³¹, και δεύτερον διευρύνοντας την έννοια της εσωγενούς αιτίας, περιλαμβάνοντας καταστάσεις που αφορούν όχι μόνο τη φυσική ικανότητά του, αλλά και τα χαρακτηριστικά ή ακόμα και το ιστορικό του πλοίου. Έτσι, λοιπόν και σε αυτήν την περίπτωση η κατάσχεση (νομική αιτία) συνδέθηκε με το ιστορικό του σκάφους, λόγω της προηγούμενης αποτυχημένης μεταφοράς του φορτίου στο λιμάνι προορισμού. Εν προκειμένω, εφαρμόζοντας το παραπάνω κριτήριο, έγινε αποδεκτό, ότι καθ’ όλο το διάστημα της κατάσχεσής του, το πλοίο παρέμενε off-hire. Είναι όμως αυτός ο ορθός τρόπος προσέγγισης της έννοιας της επίμαχης φράσης; Θα επιχειρήσουμε να απαντήσουμε στο εν λόγω ζήτημα στη συνέχεια συνολικά, αφού πρώτα αναλυθεί και η δεύτερη άποψη, της οποίας το περιεχόμενο εν συντομία είναι το ακόλουθο.

Ως προς τη δεύτερη άποψη, η οποία εδράζεται στην υπόθεση *The Roachbank*¹³², οι αρμόδιες αρχές του τόπου εκφόρτωσης του εμπορεύματος, είχαν απαγορεύσει την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι, εξαιτίας της ύπαρξης προσφύγων πάνω σε αυτό, οι οποίοι είχαν διασωθεί λίγες ώρες νωρίτερα. Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν, ότι το πλοίο παρέμεινε off-hire καθ’ όλο το χρονικό διάστημα της επιβολής της απαγόρευσης εισόδου. Το δικαστήριο, ωστόσο, εξέλαβε αντίθετη άποψη, υποστηρίζοντας ότι ναι μεν μία οποιαδήποτε αιτία, ακόμα και η απόλυτα εξωγενής, μπορεί να ενεργοποιήσει τη ρήτρα, πλην όμως, αυτή θα πρέπει να επηρεάζει την πλήρη αποδοτικότητα του πλοίου. Εν προκειμένω, κρίθηκε ότι δεν συνέτρεχαν οι ως άνω

¹³⁰ Βλ. περισσότερα στην παράγραφο 3.2.

¹³¹ “...any cause may suffice to put the vessel off hire, whether physical or legal...” σελ. 68

¹³² [1988] 2 Lloyd’s Rep. 337

προϋποθέσεις, και ως εκ τούτου ο ναυλωτής όφειλε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου.

Συνοψίζοντας τις ανωτέρω δύο απόψεις, παρατηρούμε, ότι η μεν πρώτη αποκλείει άνευ ετέρου από το πεδίο εφαρμογής της ρήτρας τις απόλυτα εξωγενείς αιτίες, η δεύτερη αντιθέτως αποδέχεται οποιαδήποτε αιτία ή περιστατικό αρκεί να επηρεάζει την λειτουργικότητα του πλοίου. Κατά την άποψη του γράφοντος, καμία εκ των δύο αυτών θέσεων δεν αποτυπώνει με απόλυτα ορθό τρόπο την πραγματική ερμηνεία της φράσης “any other cause whatsoever”, για τους λόγους που αναπτύσσονται ευθύς αμέσως.

Κατ’ αρχάς, γίνεται δεκτό και από την πλευρά μας, ότι ο κανόνας του *ejusdem generis* παύει να ισχύει από τη στιγμή που η ρήτρα έχει τροποποιηθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να περιλαμβάνει τη λέξη “whatsoever”. Και αυτό, διότι σε διαφορετική περίπτωση δεν θα υπήρχε ουσιαστικός λόγος αυτοτελούς ύπαρξης της φράσης “any other cause”, όπου όπως έχουμε αναφέρει σε άλλο σημείο¹³³, σε αυτήν ήδη εντάσσονται και εξωγενείς αιτίες, οι οποίες συνδέονται όμως ταυτόχρονα με τη φυσική κατάσταση του πλοίου. Άρα ο σκοπός της πρόσθετης αυτής λέξης δεν είναι άλλος από το να διευρύνει περαιτέρω τα περιστατικά που μπορούν να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα. Συνεπώς, ο αποκλεισμός άνευ ετέρου του συνόλου των απολύτως εξωγενών αιτιών, στον οποίο προβαίνει η απόφαση *The Mastro Giorgis*, θα πρέπει να απορριφθεί. Επιπλέον, εν μέρει πρέπει να απορριφθεί και η ερμηνεία που παρέχεται δια μέσω της απόφασης *The Roachbank*, τουλάχιστον ως προς το σκέλος, που θέτει ως απαραίτητη προϋπόθεση τον ταυτόχρονο επηρεασμό της φυσικής λειτουργίας του πλοίου. Κατά την άποψή μας, το κριτήριο που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, για την ενεργοποίηση ή μη της ρήτρας σε κάθε περίπτωση που προστίθεται η λέξη “whatsoever”, βασίζεται αποκλειστικά στη μη δυνατότητα του πλοίου να εκτελέσει αμέσως την υπηρεσία που του ζητείται, ανεξαρτήτως δηλαδή τόσο της φύσης και του είδους της αιτίας όσο και το εάν επηρεάζεται ή όχι η λειτουργία του πλοίου.

Έτσι, στην υπόθεση *The Court Line*¹³⁴, όπου το πλοίο καθυστέρησε να προσεγγίσει το λιμάνι εκφόρτωσης, εξαιτίας της ύπαρξης, κατά μήκος αυτού, τεχνητών φραγμάτων, ορθώς το δικαστήριο έκρινε, ότι δεν συντρέχει κάποιο περιστατικό που να δικαιολογεί την ενεργοποίηση

¹³³ βλ. παράγραφο 3.3.

¹³⁴ [1939] 64 Lloyd’s List Rep. 212

της ρήτρας. Η απόφαση αυτή δεν έρχεται σε αντίθεση με την εδώ υποστηριζόμενη ως ορθότερη άποψη, τουναντίον την επιβεβαιώνει, διότι η σχετική ρήτρα¹³⁵ δεν ήταν τροποποιημένη, ώστε να συμπεριλαμβάνεται η λέξη “whatsoever”. Ως εκ τούτου, εξαιτίας του χαρακτήρα του περιστατικού ως απολύτως εξωγενούς, τυγχάνουν εφαρμογής οι περιορισμοί που θέτει ο κανόνας του *eiusdem generis*. Αντίθετη θα ήταν η απάντησή μας, εάν στη σχετική ρήτρα προβλεπόταν η προσθήκη της ως άνω λέξης.

Σε αυτό το σημείο, κρίνεται ώριμο να απαντήσουμε στο καίριο ερώτημα που θέσαμε στην αρχή του παρόντος κεφαλαίου, σχετικά με το εάν μπορεί ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο να τεθεί *off-hire*. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, καταλήξαμε στο ορθότερο συμπέρασμα, ότι οποιαδήποτε αιτία, ακόμα και η απολύτως εξωγενής, μπορεί να ενεργοποιήσει το δικαίωμα του ναυλωτή προς αναστολή της καταβολής του ναύλου, με μόνη προϋπόθεση να αποτρέπεται η άμεση εκτέλεση της επόμενης υπηρεσίας που ζητείται από το πλοίο. Ωστόσο, τα αγγλικά δικαστήρια, με μια σειρά αποφάσεων¹³⁶ φαίνεται να ακολουθούν τη στενή ερμηνεία που υιοθετήθηκε στην απόφαση *The Mastro Giorgis*, με αποτέλεσμα μία απολύτως εξωγενής αιτία να μην μπορεί σε καμία περίπτωση να την ενεργοποιήσει. Ο δικαιολογητικός λόγος της υιοθέτησης μιας τόσο στενής ερμηνείας, φρονώ, ότι εδράζεται στον κανόνα που ακολουθεί η αγγλική νομολογία, βάσει του οποίου τυχόν ασάφειες σε οποιοδήποτε όρο, που έχει τεθεί κατ’ εξαίρεση στο ναυλοσύμφωνο, ερμηνεύονται σε βάρος του προσώπου εκείνου υπέρ του οποίου έχει εισαχθεί (*contra proferentem*), δηλαδή του ναυλωτή. Συνεπώς, φαίνεται να παρέχεται περισσότερη προστασία στους πλοιοκτήτες παρά στους ναυλωτές, αποτυγχάνοντας όμως να εξισορροπήσουν τα συμφέροντα των συμβαλλομένων μερών.

Στον αντίποδα, η άποψη την οποία διαμορφώσαμε πιο πάνω συλλαμβάνει με πιο αποτελεσματικό και δίκαιο τρόπο την ουσιαστική έννοια της λέξης “whatsoever”, προσδίδοντας ένα πιο ευρύ περιεχόμενο και καταφέροντας παράλληλα να σταθμίσει τα συμφέροντα τόσο του ναυλωτή όσο και του πλοιοκτήτη. Ανάλογο τρόπο ερμηνείας θα ακολουθούσαν και τα ελληνικά δικαστήρια, εφόσον εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο. Κατ’ εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 173, 200 και 388 ΑΚ¹³⁷, ο έλληνας δικαστής δεν θα περιοριζόταν στη στενή ερμηνεία,

¹³⁵ Η ρήτρα 15 ανέφερε χαρακτηριστικά ότι: “ *In the event of loss of time from...or by any other cause preventing the full working of the vessel...* ”.

¹³⁶ λ.χ. *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd’s Rep. 237, *The Roachbank* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 337

¹³⁷ Βλ. περισσότερα στην υποενότητα 3.3.2.

αλλά θα αναζητούσε την αληθινή βούληση των μέρων, έχοντας πάντοτε ως γνώμονα την αρχή της καλής πίστης. Εν προκειμένω, λοιπόν, το πλεονέκτημα θα ήταν η παροχή διπλής προστασίας τόσο έναντι του πλοιοκτήτη όσο και έναντι του ναυλωτή, σε αντίθεση, με ότι θα συνέβαινε, εάν ακολουθούσαμε την ερμηνεία των αγγλικών δικαστηρίων. Έτσι, από τη μία πλευρά, θα αναστέλλετο η υποχρέωση του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου, ακόμα και εάν η αιτία ήταν απολύτως εξωγενής αρκεί να χαρακτηρίζεται ως τυχαία, έκτακτη και απρόβλεπτη (ΑΚ 388). Ενώ, από την άλλη η αντίστοιχη προστασία δεν θα ενεργοποιούνταν, στην περίπτωση όπου το περιστατικό προκλήθηκε, εξαιτίας κάποιας ενέργειας ή παράλειψης του ναυλωτή, θέτοντας έτσι ανάλογο όριο προστασίας υπέρ του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή.

4. Το ζήτημα της απώλειας χρόνου (Loss of time)

Η απόδειξη εκ μέρους του ναυλωτή, ότι συντρέχει κάποιο από τα αναφερόμενα περιστατικά στη ρήτρα off-hire δεν αρκεί, ώστε να ανασταλεί η υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου¹³⁸. Οφείλει να αποδείξει, επιπλέον, ότι η πλήρης ή μερική αποτροπή της διάθεσης του χρονοναλωμένου πλοίου έχει ταυτόχρονα ως συνέπεια την απώλεια χρόνου (loss of time)¹³⁹.

Η απάντηση επί του ερωτήματος, για το εάν πληρούται ή όχι η συγκεκριμένη προϋπόθεση, δεν εξαρτάται ούτε από την υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή¹⁴⁰ ούτε από τυχόν παράβαση εκ μέρους του κάποιου όρου της σύμβασης ναύλωσης¹⁴¹. Αντιθέτως, το όλο ζήτημα επικεντρώνεται στην κατανομή του κινδύνου, υπό την έννοια, ότι εάν η ενεργοποίηση της ρήτρας εξαρτάται από περιστατικό, για την πρόκληση του οποίου, τον κίνδυνο φέρει ο ναυλωτής, τότε καθίσταται αλυσιτελής και η εξέταση του ζητήματος της ύπαρξης απώλειας χρόνου. Και αυτό διότι, δε νοείται να παρέχεται στο ναυλωτή το δικαίωμα της μη καταβολής ναύλου, όταν η μη διάθεση του πλοίου οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα¹⁴².

Ωστόσο, η απάντηση επί του κρίσιμου ερωτήματος, περί του εάν έχει χαθεί πράγματι χρόνος ή όχι, δεν είναι απλή, διότι το στοιχείο αυτό δεν ερμηνεύεται με τον ίδιο τρόπο για όλες τις ρήτρες. Η δυσκολία έγκειται ακριβώς στους διαφορετικούς τρόπους διατύπωσης των τυποποιημένων ρητρών off-hire των βασικών χρονοναυλοσυμφώνων¹⁴³.

¹³⁸ Βλ. *Time Charters*, 2014, παρ. 25.6

¹³⁹ Αυτός είναι ο κανόνας που ισχύει για τις περισσότερες ρήτρες off – hire των διαφόρων τυποποιημένων χρονοναυλοσυμφώνων. Ωστόσο, στην περίπτωση που επιχειρείται η ενεργοποίηση άλλης παρεμφερούς ρήτρας off – hire, στο πλαίσιο του ίδιου ναυλοσυμφώνου, και η οποία αντιμετωπίζει άλλου είδους περιστατικά, π.χ. την κατάσχεση ενός πλοίου (arrest), δεν είναι απαραίτητο, ότι θα πρέπει να συντρέχει η προϋπόθεση της απώλειας χρόνου, προκειμένου αυτή να ενεργοποιηθεί, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη πρόβλεψη. Βλ. *The Doric Pride* [2006] 2 Lloyd’s Rep. 175, *The Global Santosh* [2014] 2 Lloyd’s Rep. 103

¹⁴⁰ “[...] the exception provided for in an off – hire clause arises irrespective of fault [...]”, *The Bridgestone Maru No 3*, ο.π. σελ. 84

¹⁴¹ *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd’s Rep. 7, σελ. 9

¹⁴² Το περιστατικό μπορεί να οφείλεται είτε σε εκούσια πράξη του ναυλωτή (λ.χ η προμήθεια ακατάλληλων καυσίμων, που έχει ως συνέπεια την πρόκληση ζημιών στη μηχανή του πλοίου) είτε σε ακούσια πράξη του (λ.χ. η αποκάλυψη επιμελώς κρυμμένων ναρκωτικών στο πλοίο από τους στοιβαδότες του ναυλωτή, που έχει ως συνέπεια την «κράτηση» του πλοίου και κατ’ επέκταση την απώλεια χρόνου).

¹⁴³ Βλ. **NYPE 46, ρήτρα 15**: “That in the event of loss of time [...] hire shall cease for the time thereby lost; [...]”. **Baltim 1939, ρήτρα 11 (A)**: “[...] “no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in

4.1. Κατηγορίες ρήτρας off - hire

Αν κανείς μελετήσει με προσοχή το λεκτικό κάθε μίας από τις βασικές ρήτρες των τυποποιημένων χρονοναυλοσυμφώνων, θα παρατηρήσει, ότι στα ναυλοσύμφωνα τύπου NYPE και Baltimore περιέχεται η φράση “*time thereby lost*”, σε αντίθεση με τον τύπο Shelltime. Η διαφοροποίηση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την κατηγοριοποίηση της ρήτρας off-hire σε δύο είδη. Το πρώτο αφορά τη λεγόμενη ρήτρα «καθαρής απώλειας χρόνου» (“net loss of time clause”), ενώ το δεύτερο είδος αφορά τη λεγόμενη ρήτρα «περιόδου» (“period clause”)¹⁴⁴. Η επιλογή κάποιου εκ των δύο ανωτέρω όρων για την ερμηνεία της έννοιας «απώλεια χρόνου» οδηγεί σε διαφορετικά κάθε φορά αποτελέσματα, όπως θα δούμε στη συνέχεια, ως προς την τελική απόφαση, περί της ενεργοποίησης ή μη της ρήτρας off-hire.

Σε γενικές γραμμές, θα λέγαμε, ότι και στις δύο περιπτώσεις η υποχρέωση καταβολής του ναύλου αναστέλλεται μονάχα, εάν η επέλευση ενός από τα αναφερόμενα στον όρο περιστατικά έχει ως συνέπεια την απώλεια χρόνου, υπό την έννοια της πλήρους ή μερικής αποτροπής διάθεσης του πλοίου. Στον αντίποδα, **η βασική διαφορά, μεταξύ των δύο ρητρών, έγκειται στη διάρκεια της αναστολής αυτής της υποχρέωσης.** Έτσι, όσον αφορά τις ρήτρες «καθαρής απώλειας χρόνου», η διάρκειά τους εξαρτάται από το χρόνο που πράγματι χάθηκε (*time thereby lost*)¹⁴⁵. Ενώ, στις ρήτρες «περιόδου», ο ναυλωτής δικαιούται να αφαιρεί ναύλο για μία συγκεκριμένη περίοδο (π.χ. την περίοδο που κάποιος από τους γεραμούς του πλοίου έχει τεθεί εκτός λειτουργίας), μη λαμβάνοντας υπόψη την παράμετρο του εάν πραγματικά χάθηκε χρόνος ή όχι. Σε αυτή την περίπτωση ο ναύλος θα είναι και πάλι πληρωτέος, όταν λήξει το περιστατικό που προκάλεσε την αναστολή της υποχρέωσης και το πλοίο είναι και πάλι πλήρως λειτουργικό και διαθέσιμο στο ναυλωτή.

Από τα παραπάνω, γίνεται εύκολα αντιληπτό, ότι το ίδιο περιστατικό που προκαλεί την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή, μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικά

which the vessel is unable to perform the service immediately required.”[...], Shelltime 3, ρήτρα 21: “In the event of loss of time [...] hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the vessel is again ready and in efficient state to resume her service [...]”.

¹⁴⁴ *The Pythia* [1982] 2 Lloyd’s Rep. 160, σελ. 168, στήλη 2

¹⁴⁵ Ποιό είναι όμως το κριτήριο βάσει του οποίου θα αποφασίσουμε, εάν συντρέχει πραγματική απώλεια χρόνου ή όχι; Για το ζήτημα αυτό, που απασχόλησε πρόσφατα την αγγλική νομολογία, θα αναφερθούμε εκτενώς σε επόμενη υποενότητα.

αποτελέσματα, αναλόγως του εάν η ρήτρα θα ερμηνευθεί υπό τον όρο της «καθαρής απώλειας χρόνου» ή υπό τον όρο «περιόδου». Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι η προσέγγιση και η λήψη θέσης επί δύο βασικών αναφερόμενων ζητημάτων. Το πρώτο, αφορά τη ρήτρα “net loss of time” και την επιλογή του κατάλληλου κριτηρίου, βάσει του οποίου λαμβάνεται η απόφαση για το εάν πράγματι χάθηκε χρόνος ή όχι. Ενώ, το δεύτερο σχετίζεται με τον τρόπο αντιμετώπισης της αποτροπής της μερικής διάθεσης του πλοίου. Προτού, όμως προβούμε στην ανάλυση αυτών των ζητημάτων, αξίζει να εμβαθύνουμε ως προς το περιεχόμενο και τον τρόπο λειτουργίας των δύο αυτών ρητρών.

4.2. Η ρήτρα «περιόδου» (period clause)

Υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυλωτής δικαιούται να αφαιρέσει ποσό ναύλου, που αντιστοιχεί σε περίοδο που χάθηκε (period clause), εξαιτίας της μη προσήκουσας και άμεσης εκτέλεσης της υπηρεσίας που ζητήθηκε από το πλοίο, και όχι με βάση το χρόνο που πράγματι χάθηκε (net loss of time). Στο τυποποιημένο χρονοναυλοσύμφωνο “Shelltime 3” (ρήτρα 21) εμπεριέχεται μία τέτοια περίπτωση ρήτρας περιόδου, η διατύπωση¹⁴⁶ της οποίας είναι η εξής:

“In the event of loss time [...] hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the vessel is again ready and in efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which such loss of time commenced.”

Παρατηρώντας, λοιπόν, το λεκτικό της παραπάνω ρήτρας, διαπιστώνουμε, ότι ως χρόνος εκκίνησης της αναστολής της υποχρέωσης του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου, αποτελεί η στιγμή, που αποτρέπεται η πλήρης διάθεση του πλοίου. Ενώ, παράλληλα ο ναύλος θεωρείται εκ νέου καταβλητέος, όταν το πλοίο είναι και πάλι σε θέση, όντας πλήρως λειτουργικό, ώστε να συνεχίσει τη θαλάσσια αποστολή του. Με άλλα λόγια, η συγκεκριμένη ρήτρα αναφέρεται σε απώλεια περιόδου και όχι αμιγώς σε απώλεια χρόνου¹⁴⁷. Ας λάβουμε υπόψη μας, για

¹⁴⁶ Βλ. και Παράρτημα για το πλήρες περιεχόμενο της ρήτρας off – hire.

¹⁴⁷ Όπως συμβαίνει στην περίπτωση της ρήτρας «καθαρής απώλειας χρόνου»

παράδειγμα¹⁴⁸, την περίπτωση εκείνη κατά την οποία ένας ναυλωτής δίνει εντολή στον πλοίαρχο να κατευθύνει το πλοίο από το ένα λιμάνι σε ένα άλλο και η απόσταση αυτή, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, θα καλυπτόταν σε δέκα ημέρες. Εάν επέλθει μηχανική βλάβη σε μία από τις δύο μηχανές του πλοίου αμέσως μετά την αναχώρησή του, με αποτέλεσμα να είναι απαραίτητη η ρυμούλκηση μέχρι το επόμενο λιμάνι προορισμού του, τότε ο ναυλωτής θα δικαιούται να μην πληρώσει ναύλο καθ' όλη την περίοδο, κατά την οποία το πλοίο δεν ήταν σε πλήρη λειτουργία, ανεξαρτήτως εάν έφτασε εν τέλει έγκαιρα ή καθυστερημένα στον προορισμό του.

Στη ρήτρα «περιόδου», λοιπόν, παρατηρούμε να συμβαίνει το εξής παράδοξο, ότι ακόμα και αν το πλοίο φτάσει, έστω και με καθυστέρηση, στον προορισμό του, έχοντας εκτελέσει δηλαδή την υπηρεσία που του ζητήθηκε, ο πλοιοκτήτης – εκναυλωτής χάνει το δικαίωμά του να αξιώσει την καταβολή ενός ποσού από το ναύλο που αντιστοιχεί στην απόσταση που ούτως ή άλλως θα διένυε. Με άλλα λόγια, το ερώτημα που πρέπει πρώτα απ' όλα κάποιος να απαντήσει είναι, εάν το πλοίο είναι πλήρως ικανό να εκτελέσει άμεσα την υπηρεσία που ζητείται από αυτό¹⁴⁹. Στην περίπτωση, λοιπόν, που η ρήτρα off-hire ερμηνευτεί χρησιμοποιώντας τον όρο «περιόδου» και η απάντηση στο ως άνω ερώτημα είναι αρνητική, τότε η υποχρέωση του ναυλωτή προς καταβολή του ναύλου θα ανασταλεί για όλη την περίοδο κατά την οποία το πλοίο είτε δεν κατάφερε να εκτελέσει άμεσα την υπηρεσία που του ζητήθηκε, είτε δεν ήταν στην πλήρη διάθεση του ναυλωτή.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε, ότι η ρήτρα «περιόδου» λειτουργεί υπέρ του ναυλωτή¹⁵⁰. Και αυτό όχι μόνο, διότι, καθίσταται απλούστερη η διαδικασία υπολογισμού του χρόνου αναστολής της υποχρέωσής του, αλλά και επειδή δικαιούται να μην καταβάλλει καθόλου ναύλο, ακόμα και εάν ο ίδιος έχει κάποιο όφελος κατά την περίοδο που το πλοίο βρισκόταν off-hire. Παρ' όλα αυτά όμως, φαίνεται ότι τα αγγλικά δικαστήρια προτιμούν να ερμηνεύουν τον όρο της «απώλειας χρόνου» βάσει της ρήτρας «περιόδου»¹⁵¹, αποφεύγοντας έτσι τη δύσκολη διαδικασία

¹⁴⁸ Βλ. *Hogarth v. Alexander Miller, Bro & Co (The Westfalia)* [1891] A.C. 48 (H.L.), η διατύπωση της ρήτρας off – hire ήταν η εξής: “*That in the event of loss of time [...] whereby the vessel is stopped for more than forty – eight consecutive working hours, the payment of hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service, [...]*”

¹⁴⁹ *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 453, σελ. 464, *The Jalagouri* [2000] 1 Lloyd’s Rep. 515

¹⁵⁰ *Principles of the carriage of goods by sea*, ό.π. σελ. 195

¹⁵¹ *The Bridgestone Maru* [1985] 2 Lloyd’s Rep. 62

του υπολογισμού του πραγματικού χρόνου που απωλέσθη. Λαμβανομένου υπόψη όσα έχουν λεχθεί ήδη, γεννάται το ερώτημα, εάν τα ελληνικά δικαστήρια θα αντιμετώπιζαν ενδεχομένως με διαφορετικό τρόπο τη ρήτρα περιόδου.

4.2.1. Εφαρμογή κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 281)

Κατά την άποψη του γράφοντος, στην περίπτωση που εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο, το σχετικό δικαίωμα του ναυλωτή, να αφαιρεί δηλαδή χρόνο και ναύλο για μία ολόκληρη περίοδο, θα μπορούσε να ελεγχθεί δικαστικά περί καταχρηστικής άσκησής του (ΑΚ 281). Η παράβλεψη τόσο του γεγονότος, ότι ενδεχομένως δεν έχει χαθεί στην πραγματικότητα χρόνος όσο και το ότι ο ίδιος ο ναυλωτής ίσως έχει επωφεληθεί σε σημαντικό βαθμό από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου, κατά την περίοδο αυτή, αποτελεί το βασικό δικαιολογητικό λόγο του σχετικού δικαστικού ελέγχου. Έτσι, παρά το ότι τα μέρη έχουν αποτυπώσει ρητώς το ακριβές περιεχόμενο της συμφωνίας τους στους όρους του ναυλοσυμφώνου, δεν παύει ταυτόχρονα να ισχύει η αρχή της μη υπέρβασης των ορίων που θέτουν τόσο η καλή πίστη όσο και τα χρηστά ήθη.

Για παράδειγμα, εάν εφαρμόσουμε τη ρήτρα περιόδου, στην περίπτωση που ο ένας εκ των δύο φορτοεκφορτωτών του πλοίου υφίσταται βλάβη, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής, και ως εκ τούτου καθίσταται δυνατή η εκφόρτωση μέρους μόνο του εμπορεύματος. Η μερική αυτή αποδοτικότητα θα ισοδυναμεί πλασματικά με πλήρη ανικανότητα του πλοίου να εκτελέσει την υπηρεσία που ζητήθηκε άμεσα από αυτό, παραβλέποντας όμως το γεγονός, ότι εν μέρει το φορτίο έχει εκφορτωθεί και ο ναυλωτής έχει αποκομίσει σχετικό όφελος. Εφόσον, λοιπόν, ο πλοιοκτήτης – εκναυλωτής μπορεί να αποδείξει ότι στη συγκεκριμένη υπόθεση υπάρχει προφανής υπέρβαση¹⁵² των ορίων που θέτει η διάταξη της ΑΚ 281, θα είναι σε θέση, ενδεχομένως, να αξιώσει την καταβολή τουλάχιστον μειωμένου ναύλου, αντίστοιχου της μερικής αποδοτικότητας του πλοίου.

Κατά αυτό τον τρόπο, λοιπόν, οδηγούμαστε στην ορθή, κατά την άποψή μας, λύση, ως προς τον τρόπο ερμηνείας του όρου «απώλεια χρόνου», επιτυγχάνοντας έτσι την άρση των παράδοξων αποτελεσμάτων που μπορεί να προκαλέσει η εφαρμογή της ρήτρας «περιόδου».

¹⁵² Γεωργιάδης, Απ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2007, σελ. 210

4.3. Ρήτρα «καθαρής απώλειας χρόνου» (“net loss of time clause”)

Σε αντίθεση με ότι ελέχθη για τη ρήτρα «περιόδου», όσον αφορά την ενεργοποίηση της ρήτρας “net loss of time” απαιτείται από το ναυλωτή να προβεί, εκτός των άλλων¹⁵³, σε διπλή απόδειξη ως προς την ύπαρξη του στοιχείου της απώλειας χρόνου. Οφείλει να αποδείξει αφενός το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα κατά το οποίο στερήθηκε την πλήρη λειτουργία του πλοίου και αφετέρου ότι, εξαιτίας αυτού του γεγονότος, πραγματικά (net) χάθηκε χρόνος. Με άλλα λόγια, σύμφωνα με αυτό το είδος της ρήτρας off-hire, η διάρκεια της αναστολής της υποχρέωσης του ναυλωτή εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από το εάν υφίσταται πραγματική απώλεια χρόνου ή όχι¹⁵⁴. Κρίσιμο, όμως, παραμένει το ζήτημα, βάσει ποιού κριτηρίου οφείλει το δικαστήριο να λάβει τη σχετική απόφαση.

Σημαντική βοήθεια για την απάντηση αυτού του ερωτήματος παρέχει η ίδια η ρήτρα, είτε πρόκειται για το ναυλοσύμφωνο NYPE, όπου αναφέρεται χαρακτηριστικά, “*payment of hire shall cease for the time thereby lost*”, είτε για το Baltime, όπου η διατύπωση είναι παρεμφερής, κάνοντας λόγο για “*any time lost thereby*”. Ποια είναι όμως η ακριβής ερμηνεία αυτής της φράσης;

Μία πρώτη προσέγγιση ως προς τον τρόπο ερμηνείας της δίνεται στην υπόθεση *The Marika*¹⁵⁵, όπου το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για την τέλεση ενός ταξιδιού προς το λιμάνι του Μπαχρέιν, όταν μία ημέρα πριν την προγραμματισμένη άφιξή του προσάραξε σε αβαθή ύδατα. Το πλοίο ανελκύθηκε μετά την πάροδο δέκα ημερών, ενώ παράλληλα έπρεπε να περιμένει επιπλέον δέκα ημέρες, έως ότου βρεθεί ελεύθερη προβλήτα και να πραγματοποιηθεί η εκφόρτωση. Το γεγονός ότι η προσάραξη του πλοίου αποτελεί περιστατικό το οποίο εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας¹⁵⁶ δεν αμφισβητείται. Επίσης, δεν αμφισβητείται και το ότι καθ’ όλο το χρονικό διάστημα των δέκα ημερών, που το πλοίο είχε προσαράξει στα αβαθή, απετράπη η πλήρης διάθεσή του και ως εκ τούτου τέθηκε off-hire. Η διαμάχη μεταξύ των μερών

¹⁵³ Δηλαδή την απόδειξη ότι το επικαλούμενο περιστατικό εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας και ότι αυτό έχει ως συνέπεια την αποτροπή της «πλήρους» διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή.

¹⁵⁴ Η ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου δεν εξαρτάται αντιθέτως από την επέλευση κάποιου γεγονότος, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της ρήτρας περιόδου, όπου ο ναύλος καθίσταται και πάλι πληρωτέος όταν λήξει το περιστατικό και καταστεί ξανά αποτελεσματική η χρήση του πλοίου. Βλ. αναλυτικά *Wilson, J., Carriage of Goods by Sea, 7th έκδοση, ό.π. σελ. 98,*

¹⁵⁵ [1981] 2 Lloyd’s Rep. 622

¹⁵⁶ NYPE 46, ρήτρα 15

ανέκυψε για το διάστημα του δεύτερου δεκαημέρου, κατά το οποίο το πλοίο ανέμενε τη σειρά του, έως ότου δέσει στο λιμάνι. Το δικαστήριο απέρριψε τους ισχυρισμούς των ναυλωτών, ότι κατά το χρονικό διάστημα της αναμονής, έπρεπε το πλοίο να τεθεί εκτός ναύλου, με την αιτιολογία ότι η πλήρης χρήση του είχε ήδη επανέλθει στη διάθεση τους, τη στιγμή που ήταν και πάλι έτοιμο να πλεύσει. Αυτό που ενδιαφέρει δηλαδή, είναι εάν το πλοίο είναι σε θέση να εκτελέσει την επόμενη υπηρεσία που ζητείται από αυτό. Εν προκειμένω, η υπηρεσία που ζητήθηκε ήταν να πλεύσει προς το λιμάνι και να εκφορτώσει, κάτι που ήταν σε θέση να πράξει, μετά την ανέλκυσή του.

Συνεπώς, για να εφαρμοσθεί ένας όρος «καθαρής απώλειας χρόνου», ο ναυλωτής πρέπει να απαντήσει σε δύο ερωτήματα, πρώτον αν συνέβη το γεγονός που προβλέπεται από τον όρο του ναυλοσυμφώνου, και δεύτερον τι χρόνος χάθηκε, ως συνέπεια αυτού. Το τι συμβαίνει μετά την επανάκτηση από το ναυλωτή της πλήρους διάθεσης του πλοίου είναι αδιάφορο στο πλαίσιο αυτής της ρήτρας¹⁵⁷.

4.3.1. Το κριτήριο “the charter service overall”.

Τα όσα ελέχθησαν στο πλαίσιο της υπόθεσης *The Marika*, δεν αποτελούν το μοναδικό τρόπο ερμηνείας της φράσης “time thereby lost” και κατ’ επέκταση της εξαγωγής συμπεράσματος για το εάν στοιχειοθετείται πραγματική απώλεια χρόνου ή όχι. Μέσω της αγγλικής νομολογίας έχει αναπτυχθεί επίσης το κριτήριο, ότι ως βάση υπολογισμού του χαμένου χρόνου αποτελεί η διάρκεια ισχύος του ναυλοσυμφώνου. Η ακριβής έννοια αλλά και ο τρόπος λειτουργίας αυτού του κριτηρίου διαφαίνεται στην υπόθεση *The Ira*¹⁵⁸.

Τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν συναποφασίσει να πραγματοποιηθεί ο απαραίτητος δεξαμενισμός του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιά, αφού πρώτα εκφορτώσει το εμπόρευσμά του σε λιμάνι της Ιταλίας. Οι ναυλωτές, λίγες ώρες πριν ολοκληρωθεί ο δεξαμενισμός και αφού είχαν λάβει σχετική ειδοποίηση από τον πλοιοκτήτη – εκναυλωτή, ότι το πλοίο θα μπορούσε να είναι και πάλι στη διάθεσή τους, κατήρτισαν μία σύμβαση υπό-ναύλωσης για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού προς ένα λιμάνι της Ρωσίας. Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να

¹⁵⁷ *Time Charters*, 2014, αρ. περιθ. 25.57, *Principles of the carriage of goods by sea*, σελ. 195, *Shipping Law*, σελ. 249

¹⁵⁸ [1995] 1 Lloyd’s Rep. 103

σημειωθεί, ότι το πλοίο είχε ναλωθεί υπό το χρονοναυλοσύμφωνο τύπου NYPE 46' και περιείχε τη συνήθη ρήτρα off-hire¹⁵⁹. Η διαφωνία προέκυψε σχετικά με τις αιτιάσεις των ναυλωτών, ότι το πλοίο έπρεπε να τεθεί εκτός ναύλου, όχι μόνο κατά το διάστημα της παραμονής του στο ναυπηγείο (αυτό άλλωστε δεν αμφισβητήθηκε), αλλά και κατά το ταξίδι του από την Ιταλία προς τον Πειραιά. Τόσο το Διαιτητικό όσο και το Πρωτοβάθμιο δικαστήριο απεφάνθησαν αρνητικά, ως προς την ενεργοποίηση της ρήτρας κατά το ταξίδι προς τον Πειραιά. Παρά το γεγονός, ότι το αποτέλεσμα της απόφασης κρίνεται ως σωστό, εντούτοις η αιτιολογία της στηρίχθηκε σε σαθρά θεμέλια, για τους λόγους που θα εξηγήσουμε ευθύς αμέσως.

Οι δικαστές υιοθέτησαν το επιχείρημα που προέβαλαν οι πλοιοκτήτες. Υποστήριξαν δηλαδή, ότι αφού το πλοίο θα ακολουθούσε ούτως ή άλλως την ίδια διαδρομή, προκειμένου να πραγματοποιήσει το επόμενο μεταφορικό του έργο προς τη Ρωσία, δεν υπήρξε ως εκ τούτου πραγματική απώλεια χρόνου κατά την πλεύση του προς τον Πειραιά. Με άλλα λόγια, η συγκεκριμένη απόφαση λαμβάνει υπόψη ως κριτήριο μονάχα τη γενική χρονική διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης, στο πλαίσιο της οποίας δεν υπήρξε καθυστέρηση στην εκτέλεση των υπηρεσιών που ζητήθηκαν από το πλοίο.

Κατά την άποψη του γράφοντος, η υιοθέτηση της παραπάνω θέσης δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή για τους εξής λόγους. Πρώτον, διότι θα οδηγούμασταν σε παράδοξα αποτελέσματα. Αρκεί να λάβει κανείς υπόψη του, σε συνέχεια του ως άνω παραδείγματος, την περίπτωση εκείνη κατά την οποία το πλοίο, ενώ έχει αποπλεύσει από το λιμάνι της Ιταλίας με προορισμό τη Ρωσία, το κύτος του υφίσταται τέτοιας έκτασης ζημιές, που καθιστούν αναγκαίο το δεξαμενισμό του στο πλησιέστερο λιμάνι του Πειραιά. Εν προκειμένω, κατ' αρχάς, είναι προφανές, ότι τόσο κατά τη διάρκεια της πλεύσης προς τον Πειραιά, όσο και κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού έχει λάβει χώρα περιστατικό που αφενός εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας off-hire και αφετέρου έχει ως συνέπεια την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου στο ναυλωτή. Εάν εφαρμόσουμε, λοιπόν, το παραπάνω κριτήριο θα καταλήγαμε και πάλι στο παράλογο συμπέρασμα, ότι δεν αναστέλλεται η υποχρέωση καταβολής του ναύλου κατά το διάστημα του ταξιδιού από την Ιταλία προς τον Πειραιά, επειδή το πλοίο θα διένυε τη διαδρομή αυτή ούτως ή άλλως προκειμένου να προσεγγίσει το λιμάνι φόρτωσης.

¹⁵⁹ “In the event of loss of time... from drydocking... preventing the full working of the vessel the payment of hire shall cease for the time thereby lost”.

Συνεπώς, η απόφαση, σχετικά με το εάν υφίσταται ή όχι πραγματική απώλεια χρόνου, στηρίζεται μονάχα στη συνολική διάρκεια της ναύλωσης. Εάν δεν χαθεί χρόνος συνολικά η ρήτρα off-hire δεν ενεργοποιείται. Κατά τη γνώμη μας, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή η συγκεκριμένη λύση, ακριβώς λόγω των παράδοξων αποτελεσμάτων στα οποία αυτή οδηγεί. Αντιθέτως, ορθότερο φαίνεται να είναι το κριτήριο που υιοθέτησε πρόσφατα η αγγλική νομολογία και το οποίο αναλύεται στην επόμενη παράγραφο, που έχει ως γνώμονα την αμέσως επόμενη υπηρεσία που ζητείται να εκτελεστεί από το πλοίο.

4.3.2. Το κριτήριο “the service immediately required”

Μετά τις αλληπάλληλες διακυμάνσεις της αγγλικής νομολογίας, ως προς το εφαρμοστέο κριτήριο, βάσει του οποίου λαμβάνεται η απόφαση περί του αν υφίσταται ή όχι πραγματική απώλεια χρόνου¹⁶⁰, εν τέλει μέσω της πρόσφατης υπόθεσης *The Athena*¹⁶¹ δόθηκε μία οριστική απάντηση επί του ανωτέρου ζητήματος. Πρόκειται για μία απόφαση ορόσημο, όχι μόνο διότι τέθηκε για πρώτη φορά ως αυτοτελές το εν λόγω νομικό ζήτημα, αλλά κυρίως επειδή ανέτρεψε το κριτήριο της «συνολικής διάρκειας της ναύλωσης», το οποίο εφαρμοζόταν έως τότε, κατά κόρον, σε μία σειρά αποφάσεων¹⁶².

Κρίθηκε, λοιπόν, ότι σημασία έχει το εάν το πλοίο είναι σε θέση ή όχι να εκτελέσει άμεσα την υπηρεσία που ζητείται από αυτό. Για την καλύτερη κατανόηση του εν λόγω κριτηρίου σημαντική είναι η σύντομη καταγραφή των πραγματικών περιστατικών. Το πλοίο, αν και ήταν προκαθορισμένο να εκφορτώσει στη Συρία, οι παραλήπτες του φορτίου αρνήθηκαν την παραλαβή του, και έτσι οι ναυλωτές έδωσαν οδηγίες να εκφορτωθεί σε λιμάνι της Λιβύης. Ωστόσο, επειδή θεωρήθηκε πιθανό ότι στη Λιβύη θα επικρατούσε εμφύλια διαμάχη, οι πλοιοκτήτες αρνήθηκαν να συμμορφωθούν με τις οδηγίες των ναυλωτών, και έδωσαν εντολή

¹⁶⁰ Είδαμε ότι, στην υπόθεση *The Marika M* [1981] υιοθετήθηκε το κριτήριο της επόμενης υπηρεσίας που ζητείται να εκτελέσει το πλοίο άμεσα. Σε αντίθεση με την υπόθεση *The Ira* [1995] που ακολούθησε το κριτήριο της συνολικής διάρκειας της χρονοναύλωσης.

¹⁶¹ *Minerva Navigation Inc. v. Oceana Shipping AG (The Athena)* [2013] 2 Lloyd’s Rep. 673, η συγκεκριμένη υπόθεση αφού οδηγήθηκε πρώτα σε διαιτησία, ύστερα εκδικάστηκε σε πρώτο και σε δεύτερο βαθμό, ήτοι από το High Court και το Court of Appeal αντίστοιχα, ενώ το Supreme Court, ως το ανώτατο δικαστήριο της Αγγλίας, απέρριψε το αίτημα για περαιτέρω εξέταση της υπόθεσης, επικυρώνοντας έτσι την απόφαση του Court of Appeal.

¹⁶² Βασικότερη όλων, όπως προεκτέθηκε, αποτελεί η υπόθεση *The Ira* [1995] 1 Lloyd’s Rep. 103

στον πλοίαρχο να παραμείνει το πλοίο σε διεθνή ύδατα, για περίπου 11 ημέρες. Θα πρέπει να σημειωθεί δε, ότι το χρονοναυλοσύμφωνο περιείχε τη συνήθη αλλά τροποποιημένη ρήτρα off-hire¹⁶³, και επίσης δεν αμφισβητήθηκε το ότι το περιστατικό που έλαβε χώρα, ήτοι η άρνηση της συμμόρφωσης από τον Πλοίαρχο (“default of master”), πράγματι εντασσόταν στο πεδίο εφαρμογής της. Η διαφορά ανέκυψε ως προς το εάν πράγματι χάθηκε χρόνος, κατά το χρονικό διάστημα των 11 ημερών, αφού βάσει των αποδειχθέντων πραγματικών περιστατικών, και εάν ακόμα το πλοίο προχωρούσε στο λιμένα εκφόρτωσης, χωρίς καμία καθυστέρηση, δεν θα μπορούσε να δέσει νωρίτερα σε κάποια προβλήτα, αφού όλες ήταν κατειλημμένες από έτερα πλοία.

Το Διαιτητικό δικαστήριο απεφάνθη υπέρ των ναυλωτών, αναφέροντας χαρακτηριστικά¹⁶⁴, πως είναι αδιάφορο τι θα μπορούσε να γίνει στο λιμένα εκφόρτωσης, αντιθέτως αυτό που έχει σημασία είναι, ότι το πλοίο δεν εκτέλεσε την υπηρεσία που άμεσα του ζητήθηκε, δηλαδή να πλεύσει προς το λιμένα εκφόρτωσης. Ωστόσο, η απόφαση αυτή ανετράπη από το Πρωτοδικείο, εφαρμόζοντας, ως προς την ερμηνεία της φράσης “time thereby lost”, το ίδιο κριτήριο με εκείνο που χρησιμοποιήθηκε από το δικαστή στην υπόθεση *The Ira*, ήτοι με βάση τη συνολική διάρκεια της ναύλωσης. Κατέληξε δηλαδή, στο συμπέρασμα ότι εφόσον, δε χάθηκε χρόνος συνολικά, κατά την παραμονή του πλοίου στα διεθνή ύδατα, η ρήτρα off-hire δεν ενεργοποιείται. Το Εφετείο, εν τέλει επανέφερε την απόφαση του Διαιτητικού δικαστηρίου, δίνοντας έτσι, έμφαση όχι στη θεωρητική εύρεση του τι θα είχε γίνει εάν το πλοίο είχε φτάσει την προκαθορισμένη ημέρα στο λιμάνι εκφόρτωσης, αλλά στο ποια ήταν η υπηρεσία που απαιτείται να εκτελέσει το πλοίο αμέσως. Εν προκειμένω, απαιτείτο να πλεύσει προς το λιμάνι της Λιβύης και είναι αδιάφορο εάν περισσότερες ή λιγότερες από τις 11 ημέρες χάθηκαν σε σχέση με την περίοδο που θα είχε χαθεί ούτως ή άλλως.

Κατά την κρίση μας, πρόκειται για την πλέον ορθή λύση, διότι αίρει τα ανορθόδοξα αποτελέσματα στα οποία οδηγεί η εφαρμογή του κριτηρίου της «συνολικής διάρκειας της ναύλωσης», έτσι όπως έχουν αυτά ήδη προεκτεθεί (βλ. την παράγραφο 4.3.2.). Προς επίρρωση της θέσης μας αυτής, αρκεί να εφαρμόσουμε τη συγκεκριμένη λύση και στην περίπτωση που το πλοίο υποστεί μερική βλάβη ή ζημία.

¹⁶³ “That in the event of the loss of time from deficiency, sickness, strike or default of master, officers or crew or deficiency of stores ... the payment of hire shall cease for the time thereby lost;...”, NYPE 46, ρήτρα 15.

¹⁶⁴ *The Athena*, ό.π. σελ. 677, στήλη 1, “*The time was lost in relation to the service immediately required of her and that is sufficient.*”

4.4 Η περίπτωση της μερικής βλάβης του πλοίου.

Έχοντας αποτυπώσει αναλυτικά το ακριβές περιεχόμενο και τον τρόπο ερμηνείας τόσο της ρήτρας «καθαρής απώλειας χρόνου» όσο και της ρήτρας «περιόδου», στο παρόν υποκεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε ένα ακόμα ακανθώδες ζήτημα, που μπορεί να αντιμετωπίσει ένα πλοίο, στο πλαίσιο της καθημερινής του λειτουργίας. Το ζήτημα αυτό σχετίζεται με την περίπτωση εκείνη, κατά την οποία το πλοίο υφίσταται μερική βλάβη (π.χ. όταν μία από τις δύο μηχανές ή ένας γερανός από τους τρεις του πλοίου δε λειτουργεί) και συνεπώς γεννάται το ερώτημα, του πώς θα εφαρμοστεί σε μία τέτοια κατάσταση η ρήτρα off-hire, ιδίως στο σκέλος της απώλειας χρόνου.

Μέχρι στιγμής, σε όλα σχεδόν τα παραδείγματα που έχουμε χρησιμοποιήσει, έχει ληφθεί ως δεδομένο, ότι η αποτροπή αφορά την «πλήρη» διάθεση του πλοίου. Αυτό φυσικά, δεν αποτελεί τον κανόνα, καθώς, όπως έχουμε αναφέρει ήδη σε προηγούμενο κεφάλαιο, στην έννοια του όρου “preventing the full working of the ship” περιλαμβάνεται κάλλιστα και η περίπτωση της μερικής αποτροπής, αυτή δηλαδή που αφορά μέρος μόνο της λειτουργίας του¹⁶⁵. Για την κατανόηση του ως άνω ζητήματος θα ληφθεί υπόψη η ακόλουθη υπόθεση εργασίας.

Υπόθεση εργασίας: Έστω, ότι ένα πλοίο είναι εξοπλισμένο με τρεις γερανούς για την εξυπηρέτηση των αναγκών του στο πλαίσιο του μεταφορικού του έργου. Κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης του εμπορεύματος, ο ένας εκ των τριών γερανών παθαίνει μηχανική βλάβη και τίθεται εκτός λειτουργίας για διάστημα τριών μηνών. Παρ’ όλα αυτά, η εκφόρτωση ολοκληρώνεται επιτυχώς, με τη βοήθεια μονάχα των υπόλοιπων δύο. Επίσης, το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο υπό το ναυλοσύμφωνο τύπου NYPE 46’ και περιέχει τη βασική και μη τροποποιημένη ρήτρα off-hire¹⁶⁶. Τα ερωτήματα που ανακύπτουν είναι τα ακόλουθα.

Ερωτήσεις: Πληρούνται οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire, και εάν ναι, με βάση ποιο τρόπο θα πραγματοποιηθεί ο υπολογισμός του ποσού του ναύλου, που δικαιούται ο ναυλωτής να αφαιρέσει; Θα άλλαζε η απάντησή μας, εάν η ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του εμπορεύματος καθυστερούσε για πέντε ημέρες, επειδή ήταν απαραίτητη η λειτουργία και των

¹⁶⁵ *Time Charters*, 2014, αρ. περιθ. 25.18

¹⁶⁶ NYPE 46, ρήτρα 15: “That in the event of loss of time from...breakdown...to...machinery or equipment, ...or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost...”

τριών γερανών; Θα άλλαζαν οι απαντήσεις μας, εάν η τυποποιημένη ρήτρα off-hire ήταν διατυπωμένη υπό το ναυλοσύμφωνο τύπου Shelltime 3; Τα ως άνω ερωτήματα θα επιχειρηθεί να απαντηθούν με κριτική σκέψη και κατ' εφαρμογή των όσων έχουμε ήδη αναφέρει σχετικά με το γενικότερο ζήτημα της απώλειας χρόνου.

Ας ξεκινήσουμε, λοιπόν, πρώτα με την περίπτωση εκείνη κατά την οποία τυγχάνει εφαρμογής η ρήτρα off-hire υπό τη μορφή του NYPE. Κατ' αρχάς, δύο είναι τα δεδομένα, τα οποία δεν αμφισβητούνται. Το πρώτο, αφορά το γεγονός ότι το περιστατικό, ήτοι η μηχανική βλάβη του ενός γερανού, εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της ρήτρας, αφού αφορά βλάβη σε τμήμα του εξοπλισμού του πλοίου (“... *breakdown ...to...machinery or equipment...*”), ενώ παράλληλα είναι αδιάφορο εάν οφείλεται ή όχι σε πταίσμα του πλοιοκτήτη¹⁶⁷, αρκεί να μην προκλήθηκε με υπαιτιότητα του ναυλωτή. Το δεύτερο, έχει να κάνει με το ότι το εν λόγω περιστατικό έχει αποτρέψει το ναυλωτή από το να χρησιμοποιεί πλήρως τις υπηρεσίες του πλοίου. Το μόνο που μένει να αποδειχθεί είναι, εάν υφίσταται ή όχι πραγματική απώλεια χρόνου, έχοντας ως γνώμονα την υπηρεσία που απαιτείται να εκτελεστεί από το πλοίο αμέσως. Πρώτα, όμως απαιτείται να γίνει μια διπλή διάκριση, αναλόγως του εάν (α) αρκεί η χρήση μονάχα των δύο γερανών ή (β) απαιτείται η λειτουργία του συνόλου εξ' αυτών για την έγκαιρη ολοκλήρωση της εκφόρτωσης.

(α) Όσον αφορά την πρώτη περίπτωση, η απάντηση πρέπει να είναι αρνητική, αρκεί να λάβει κανείς υπόψη του το περιεχόμενο της ρήτρας off-hire σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η εκφόρτωση ολοκληρώθηκε χωρίς καθυστέρηση, παρά την απώλεια του ενός γερανού. Συνεπώς, δε χάθηκε στην πραγματικότητα χρόνος, ως προς την εκτέλεση της υπηρεσίας που απαιτήθηκε από το πλοίο, και άρα δεν ενεργοποιείται η ρήτρα, παρά το γεγονός ότι ο ναυλωτής δεν έχει στη διάθεσή του ένα πλοίο πλήρως λειτουργικό.

(β) Όσον αφορά, όμως, τη δεύτερη περίπτωση, τα πράγματα διαφέρουν. Εν προκειμένω, για την αποπεράτωση του μεταφορικού έργου απαιτείται να παρέλθουν επιπλέον πέντε ημέρες, λόγω της βλάβης του ενός γερανού. Το ζήτημα λοιπόν, που γεννάται είναι με ποιόν ακριβώς τρόπο θα υπολογιστεί το ποσό του ναύλου, που δικαιούται να αφαιρέσει ο ναυλωτής; Φρονούμε, ότι για την επίλυση αυτού του ζητήματος, ο συλλογισμός μας θα πρέπει να διέλθει από δύο στάδια.

¹⁶⁷ “The clause does not require that “off hire events” should be attributable to the fault of the owners. Instead the emphasis is on a pragmatic allocation of risk.” Βλ. *The Berge Sund*, έτσι και *The Aquacharm*, *The Westfalia*

Πρώτον, οφείλουμε να διαπιστώσουμε τον ακριβή χρόνο που χάθηκε, απαντώντας στην ερώτηση: «Πόσο πιο νωρίς θα μπορούσε το πλοίο να αναχωρήσει από το λιμάνι φόρτωσης/εκφόρτωσης, εφόσον λειτουργούσε το σύνολο των γερανών;». Εδώ, το πλοίο θα μπορούσε να είχε αναχωρήσει, προς εκτέλεση της επόμενης ανατεθειμένης υπηρεσίας (λ.χ. της πλεύσης του σε διαφορετικό λιμάνι), νωρίτερα κατά πέντε ημέρες, άρα τόσος είναι και ο πραγματικός χρόνος που χάθηκε. Σε ένα δεύτερο στάδιο, θα πρέπει να υπολογιστεί το ποσό του αφαιρούμενου ναύλου. Εδώ ακριβώς εντοπίζεται και η μεγάλη δυσκολία του ζητήματος. Θα δικαιούται ο ναυλωτής να μην καταβάλει καθόλου ναύλο, όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση, εάν αποτρεπόταν η πλήρης διάθεση του πλοίου, δηλαδή εάν είχε υποστεί βλάβη το σύνολο των γερανών;

Κατά την άποψη του γράφοντος, η απάντηση στο ως άνω ερώτημα θα πρέπει να είναι αρνητική, διότι οφείλουμε να λάβουμε υπόψη μας την εφαρμογή του αναλογικού κανόνα. Ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλει ολόκληρο το ναύλο, εφόσον λειτουργούν και οι τρεις γερανοί προς εκτέλεση της εκφόρτωσης, αντιθέτως εάν δε λειτουργούσε κανένας από αυτούς τότε δεν όφειλε να καταβάλει καθόλου ναύλο. Συνεπώς στην περίπτωσή μας, θα πρέπει να ανασταλεί μερικώς η υποχρέωσή του, καταβάλλοντας δηλαδή ναύλο μειωμένο κατά 1/3 και όσο διαρκεί η πραγματική απώλεια χρόνου. Έτσι, εάν για παράδειγμα τα μέρη είχαν συμφωνήσει την πληρωμή ημερήσιου ναύλου ύψους 6.000\$, ο ναυλωτής θα δικαιούται να μην καταβάλει το 1/3 αυτού του ποσού, ήτοι 2.000\$ για κάθε μία από τις πέντε ημέρες πραγματικής απώλειας χρόνου. Κατά αυτόν τον τρόπο, αίρονται εν πολλοίς και τα άδικα αποτελέσματα, στα οποία οδηγεί η εφαρμογή της ρήτρας «περιόδου», αφού πλέον οι ναυλωτές δεν εκφεύγουν πλήρως της υποχρέωσης τους για την καταβολή ναύλου, για το διάστημα τουλάχιστον που αντιστοιχεί στην μερική έστω χρησιμοποίηση του πλοίου¹⁶⁸. Οποιαδήποτε αντίθετη θέση, θα αντέβαινε στην ερμηνεία της ρήτρας off-hire, διότι τα ερμηνευτικά αποτελέσματα πρέπει να συνάδουν με την επιχειρηματική λογική, όπως αυτή εκφράζεται στους συμφωνημένους συμβατικούς όρους.

Από την άλλη πλευρά, στην περίπτωση, κατά την οποία το περιεχόμενο της ρήτρας off-hire ερμηνεύεται ως ρήτρα «περιόδου», τα πράγματα είναι πιο απλά. Οι έννομες συνέπειες είναι οι ίδιες είτε αποτρέπεται η πλήρης είτε η μερική διάθεση του πλοίου¹⁶⁹. Επομένως, ο τρόπος αντιμετώπισης του ζητήματος θα είναι ενιαίος, είτε λάβουμε δηλαδή υπόψη μας την πρώτη

¹⁶⁸ *The Pythia*, ό.π. σελ. 168

¹⁶⁹ *Shipping Law*, ό.π. σελ. 249 επ.

εκδοχή, όπου παρά την λειτουργία μονάχα των δύο γερανών η εκφόρτωση ολοκληρώθηκε έγκαιρα, είτε τη δεύτερη, όπου απαιτείτο η λειτουργία του συνόλου αυτών για την αποφυγή της καθυστέρησης. Ο ναυλωτής, λοιπόν, θα δικαιούται να μην καταβάλει ναύλο καθ' όλη τη διάρκεια της βλάβης του ενός γερανού, παρά το γεγονός, ότι η εκφόρτωση εν τέλει ολοκληρώθηκε και ο ίδιος επωφελήθηκε από τις παρεχόμενες υπηρεσίες του πλοίου. Επιπλέον, ο ναύλος θα είναι και πάλι πληρωτέος, όταν λήξει το περιστατικό και καταστεί ξανά αποτελεσματική η χρήση του. Συνεπώς, η υποχρέωση προς καταβολή του ναύλου θα αναστέλλεται καθ' όλο το χρόνο που απαιτήθηκε για την επιδιόρθωση – αντικατάσταση του γερανού, δηλαδή για το όλο το διάστημα των τριών μηνών.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι η ρήτρα περιόδου, σε αντίθεση με τη ρήτρα καθαρής απώλειας χρόνου, λειτουργεί σε βάρος του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή. Προς επίρρωση της θέσης αυτής, αρκεί να λάβουμε υπόψη τον τρόπο λειτουργίας και τα αποτελέσματα, στα οποία οδηγεί η χρησιμοποίηση της μίας ή της άλλης ρήτρας, ιδίως στην περίπτωση που αποτρέπεται η μερική διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή. Τα πλεονεκτήματα της μίας ρήτρας μπορεί να λειτουργούν ταυτόχρονα ως μειονεκτήματα της άλλης. Από τη μία, αποφεύγεται η δύσκολη διαδικασία υπολογισμού του αφαιρετέου ναύλου, εάν χρησιμοποιηθεί η ρήτρα περιόδου. Από την άλλη, εφόσον γίνεται χρήση της ρήτρας καθαρής απώλειας χρόνου, το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου μονάχα για το χρόνο που πράγματι χάθηκε, παρέχοντας έτσι μια ορθότερη και δικαιότερη λύση, στην περίπτωση της μερικής λειτουργίας του πλοίου.

Β' Ενότητα

Οι έννομες συνέπειες ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών κατά το ελληνικό και το αγγλικό δίκαιο.

Όπως έχουμε επισημάνει ήδη στο εισαγωγικό μέρος, εφόσον εφαρμοστέο είναι το αγγλικό δίκαιο, τότε η ναύλωση κατά χρόνο, χαρακτηρίζεται ως σύμβαση απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης¹⁷⁰. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης - εκναυλωτής προβεί στην εκπλήρωση της παροχής του μετά την παρέλευση του προκαθορισμένου στη σύμβαση χρόνου, τότε αυτή, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, δεν θα είναι δεκτή από το ναυλωτή και η ναύλωση θα λύνεται με την άσκηση του δικαιώματος της ακύρωσης (cancelling clause¹⁷¹). Έτσι, το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων, σε μια προσπάθεια αφενός να εξισορροπήσει τα συγκρουόμενα συμφέροντα των μερών, που προκαλούνται από την ανώμαλη εξέλιξη της ενοχικής σχέσης, και αφετέρου να διασώσει τη σύμβαση ναύλωσης, έχει δημιουργήσει και ενσωματώσει στα χρονοναυλοσύμφωνα τη ρήτρα off- hire.

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι να εξετάσουμε με ποιους ακριβώς τρόπους θα αντιμετώπιζε η ελληνική έννομη τάξη μια αντίστοιχη περίπτωση παθολογίας της σύμβασης, λαμβανομένου υπόψη του χαρακτηρισμού της ως σύμβασης σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης. Και αυτό, διότι μπορεί μεν και σε αυτές τις συμβάσεις το στοιχείο του χρόνου να παίζει σπουδαίο ρόλο, γιατί συμφωνείται η εκπλήρωσή τους σε ορισμένο χρονικό σημείο ή προθεσμία (ΑΚ 401)¹⁷², η παροχή, ωστόσο, μπορεί να εκπληρωθεί και αργότερα. Επιπλέον στόχος είναι η εξακρίβωση του τρόπου αλληλεπίδρασης της ρήτρας με άλλα δικαιώματα των μερών τόσο κατά το αγγλικό όσο και κατά το ελληνικό δίκαιο, αλλά και των εννόμων συνεπειών ως προς τις λοιπές υποχρεώσεις του ναυλωτή. Πριν προχωρήσουμε, όμως στην εξέταση των ανωτέρω ζητημάτων, κρίσιμο είναι να αποτυπώσουμε ορισμένες βασικές διαφορές μεταξύ των αγγλοσαξονικών και των ηπειρωτικών ενοχικών δικαίων.

¹⁷⁰ Βλ. αναλυτικά παράγραφο 1.1.1.

¹⁷¹ Βλ. περισσότερα Time Charters, 2003, ό.π. σελ. 393 επ.

¹⁷² Βλ. ΑΚ 401, «*Αν στη σύμβαση συνολογήθηκε ότι η παροχή πρέπει να εκπληρωθεί αποκλειστικά σε ορισμένο χρόνο ή αποκλειστικά μέσα σε ορισμένη προθεσμία...*»

5. Διαφοροποίηση αγγλοσαξονικού και ηπειρωτικού ενοχικού δικαίου.

Η αγγλοσαξονική έννομη τάξη ρυθμίζει δια μέσω ενός ενιαίου συστήματος, αυτού της *μη εκπλήρωσης της παροχής* ή άλλως της *αθέτησης των ενοχικών υποχρεώσεων*, τις περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης μιας ενοχικής σχέσης¹⁷³. Αυτό εξηγεί πολλές διαφορές σε σχέση με τα ηπειρωτικά δίκαια και δη με το ελληνικό, όπου ο ΑΚ ρυθμίζει τρία διαφορετικά είδη ανωμαλίας από την πλευρά τουλάχιστον του οφειλέτη, ήτοι α) την αδυναμία παροχής, β) την καθυστέρηση εκπλήρωσης, και γ) την πλημμελή εκπλήρωση της παροχής¹⁷⁴. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι κατά το αγγλικό δίκαιο η εκάστοτε παράβαση της ενοχής ρυθμίζεται με τον ίδιο τρόπο, ανεξαρτήτως της μορφής την οποία λαμβάνει. Ενώ, παράλληλα κάθε συμβατική υποχρέωση αντιμετωπίζεται ως περίπτωση αντικειμενικής ευθύνης (*strict liability*), σύμφωνα με την οποία ο οφειλέτης ευθύνεται για κάθε παράβασή της (*breach of contract*)¹⁷⁵, ανεξαρτήτως πταίσματος.¹⁷⁶

Επιπλέον, διαφοροποίηση επέρχεται και ως προς τους τρόπους προστασίας του δανειστή έναντι της ασυνέπειας του οφειλέτη να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, η οποία βασίζεται στη διπλή διάκριση των συμβάσεων, στην οποία έχουμε ήδη αναφερθεί, μεταξύ δηλαδή της απόλυτα και της σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης. Έτσι, λοιπόν, σε αντίθεση με τα ηπειρωτικά δίκαια, το αγγλικό δίκαιο δεν αναγνωρίζει, κατ' αρχήν την αξίωση του δανειστή για εκπλήρωση της σύμβασης, να εμμένει δηλαδή ζητώντας να εκπληρωθεί αυτούσια η παροχή. Αντιθέτως, του παρέχεται, υπό προϋποθέσεις, το δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση, ζητώντας δηλαδή την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, εξαιτίας της ασυνέπειας του οφειλέτη, όπως άλλωστε συμβαίνει και στο ελληνικό δίκαιο. Ενώ, τέλος, παρέχεται και το διαπλαστικό δικαίωμα της υπαναχώρησης από τη σύμβαση, με μονομερή πράξη του δανειστή. Ωστόσο, ως προς το τελευταίο δικαίωμα, τα αγγλικά δικαστήρια εξαρτούν την εφαρμογή του από τη παράβαση ουσιώδους υποχρέωσης. Και αυτό, διότι σύμφωνα με τη διάκριση που γίνεται δεκτή στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων¹⁷⁷ οι συμβατικοί όροι διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες: *conditions* (θεμελιώδεις), *warranties* (συμβατικές δεσμεύσεις) και *innominate/intermediate terms*

¹⁷³ Σταθόπουλος, Μ., *Επιτομή Γενικού Ενοχικού Δικαίου*, 2004, σελ. 406

¹⁷⁴ Βλ. περισσότερα, Σταθόπουλος, ό.π. σελ. 408

¹⁷⁵ Γεωργιάδης, Απ., *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*, 1999, σελ. 234 επ., Wilford, M., Codhlin, T., Kimball, J., *Time Charters*, 2003, παραγρ. 3.25 επ., Wilson, J., *Carriage of goods by sea*, σελ. 346 επ.

¹⁷⁶ Ρόκας, Ι., Θεοχαρίδης, Γ., *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 162

¹⁷⁷ Wilson, ό.π. σελ. 348 – 351, *Time Charters*, 2003, ό.π. σελ. 92-93, Todd, P., *Principles of the carriage of goods by sea*, ό.π. σελ. 28-32

(ενδιάμεσοι όροι). Η πρώτη κατηγορία αφορά τους όρους εκείνους η παράβαση των οποίων κρίνεται ουσιώδης και προσβάλλει τον πυρήνα της σύμβασης (root of the contract)¹⁷⁸. Η δεύτερη κατηγορία αφορά όρους που είναι λιγότερο σημαντικοί σε σχέση με τους πρώτους¹⁷⁹. Ως εκ τούτου, αναγνωρίζεται το δικαίωμα στο ανυπαίτιο μέρος στη μεν πρώτη περίπτωση, λόγω της σπουδαιότητας των όρων, να λύσει τη σύμβαση, ενώ στη δεύτερη μονάχα το δικαίωμα να εγείρει αξίωση προς αποζημίωση. Αναφορικά με την τρίτη κατηγορία συμβατικών όρων γίνεται δεκτό ότι διαφοροποιείται από τις προαναφερθείσες δύο, στο ότι δεν παρέχεται σε κάθε περίπτωση δικαίωμα λύσης της σύμβασης, παρά μόνο εάν η παράβαση του όρου είναι ουσιώδης, διαφορετικά προβλέπεται μόνο δικαίωμα αποζημίωσης¹⁸⁰.

Συνοψίζοντας, οι κύριες διαφορές μεταξύ αγγλικού και ελληνικού ενοχικού δικαίου είναι οι ακόλουθες. Πρώτον, η ναύλωση χαρακτηρίζεται κατά το αγγλικό δίκαιο, ως σύμβαση απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης, ενώ, κατά το ελληνικό ως σύμβαση σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης. Δεύτερον, απόρροια της ως άνω διάκρισης αποτελεί η έλλειψη αξίωσης του δανειστή, κατά το αγγλικό δίκαιο, προς εκπλήρωση της σύμβασης εκ μέρους του οφειλέτη. Και τρίτον, η εξάρτηση της εφαρμογής του δικαιώματος της υπαναχώρησης, από το χαρακτηρισμό, ως ουσιώδους ή μη, της εκάστοτε παραβιασθείσας υποχρέωσης.

Έχοντας κατά νου όλα τα παραπάνω, θα προχωρήσουμε στη συνέχεια σε συγκριτική μελέτη των δικαιωμάτων που θα είχε ο ναυλωτής, τόσο κατά τον ΚΙΝΔ όσο και κατά τον ΑΚ, για την αντιμετώπιση αντίστοιχων περιπτώσεων με εκείνες, που καλείται να ρυθμίσει η ρήτρα off-hire. Ειδικότερα, θα εξετάσουμε κυρίως τα δικαιώματα της υπαναχώρησης¹⁸¹, της αποζημίωσης¹⁸² και της καταγγελίας¹⁸³, ενώ επιπροσθέτως θα διερευνηθεί αν ο εκναυλωτής

¹⁷⁸ π.χ. η παράβαση της συμφωνημένης στο ναυλοσύμφωνο ταχύτητας πλεύσης του πλοίου έχει νομολογηθεί από τα αγγλικά δικαστήρια, ότι αποτελεί ουσιώδη όρο της σύμβασης ναύλωσης, *The Aegean Dolphin* [1992] 2 Lloyd's Rep. 178

¹⁷⁹ π.χ. δε χαρακτηρίζεται ουσιώδης όρος η υποχρέωση του χρονοναυλωτή να επισκευάσει το πλοίο μετά τη χρησιμοποίησή του. Βλ. περισσότερο, *Attica Sea Carriers v. Ferrostal Poseidon Bulk Rederee GmbH* [1976] 1 Lloyd's Rep. 253, σελ. 256

¹⁸⁰ π.χ. στην υπόθεση *Hong Kong Fir Shipping Co Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1962] 2 QB 26, το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο για διάστημα 24 μηνών, και για τις πρώτες 20 εβδομάδες είχε τεθεί εκτός ναύλου (off-hire), εξαιτίας της αρχικής του αναξιοπλοΐας. Το Court of Appeal απεφάνθη, ότι η συγκεκριμένη παράβαση δεν είναι τόσο σημαντική, σε σχέση με τη συνολική διάρκεια ισχύος της ναύλωσης, ώστε να κριθεί ουσιώδης και να δικαιολογεί τη λύση της σύμβασης. Με άλλα λόγια η καθυστέρηση θα έπρεπε να είναι υπέρμετρη, παραβιάζοντας εκ βάθρων τη σύμβαση (root of the contract) Βλ. περισσότερο, *Dockray, M., Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, ό.π. σελ.59 - 61

¹⁸¹ ΚΙΝΔ 155 επ., ΑΚ 686, ΑΚ 382 επ., ΑΚ 389

¹⁸² ΑΚ 690

δύναται να ενεργοποιήσει το ιδιαίτερο δικαίωμα που του παρέχεται κατά το αγγλικό δίκαιο, και αφορά την απόσυρση του πλοίου από τη διάθεση του ναυλωτή λόγω της μη καταβολής του ναύλου (right of withdrawal of the vessel)¹⁸⁴.

6. Η αφαίρεση ή παρακράτηση του ναύλου

Η άμεση έννομη συνέπεια της ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire, αποτελεί η αναστολή της υποχρέωσης καταβολής του ναύλου για όλο το χρονικό διάστημα που έχει διαπιστωθεί, ότι έχει αποτραπεί η πλήρης διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή, είτε ερμηνεύοντας τη ρήτρα βάσει του κριτηρίου της «καθαρής απώλειας χρόνου» είτε βάσει του κριτηρίου της «περιόδου» που χάθηκε. Ζήτημα, όμως τίθεται σχετικά με το ύψος του ποσού του ναύλου και τη χρονική στιγμή που θα πρέπει να αφαιρεθεί, αν λάβει κανείς υπόψη του αφενός ότι προκαταβάλλεται¹⁸⁵ και αφετέρου ότι, κατά το χρόνο λήψης της απόφασης, περί της αναστολής της καταβολής του, δεν υπάρχει ακόμα η οποιαδήποτε διαιτητική ή δικαστική απόφαση που να ορίζει το ακριβές ποσό. Με άλλα λόγια το ερώτημα που ανακύπτει είναι, εάν ο ναυλωτής φέρει ο ίδιος το σχετικό κίνδυνο υπολογισμού αυτού του ποσού, ώστε σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι αφαίρεσε περισσότερο από ότι θα έπρεπε, ο πλοιοκτήτης να δικαιούται να αποσύρει από τη διάθεσή του το πλοίο (right of withdrawal of the vessel).

Δύο είναι οι βασικές απόψεις που έχουν υποστηριχθεί σχετικά με αυτό το ζήτημα. Πρώτον, εάν ποσοτικοποιηθεί το ύψος του ναύλου που θα πρέπει να αφαιρεθεί σε συνάρτηση με το χρόνο που χάθηκε, με εύλογο τρόπο και με βάση την καλή πίστη, τότε δεν μπορεί να νοηθεί, ότι ο ναυλωτής έχει παραβεί όρο του ναυλοσυμφώνου¹⁸⁶. Άλλωστε, εάν διαπιστωθεί σε μεταγενέστερο στάδιο (κατά κύριο λόγο έπειτα από τη δικαστική επίλυση της διαφοράς), ότι πράγματι έχει παρακρατηθεί περισσότερος ναύλος, ο πλοιοκτήτης δικαιούται κάλλιστα να αναζητήσει την καταβολή της διαφοράς. Άρα ο εκναυλωτής δεν μπορεί να προβεί στην απόσυρση του πλοίου έχοντας ως βάση την μη καταβολή του ναύλου, παρά το ότι η σχετική

¹⁸³ AK 700

¹⁸⁴ Wilson, ό.π. σελ. 86 επ., *Scrutton on Charterparties*, σελ. 355 επ.

¹⁸⁵ Βλ. περισσότερα στην υποσημείωση υπ' αριθμ. 25

¹⁸⁶ *The Nanfri* [1978] 2 Lloyd's Rep. 132, *The Chrysovalandou Dyo* [1981] 1 Lloyd's Rep. 159

υποχρέωση του ναυλωτή είναι διαρκής και απόλυτη. Αντιθέτως, η δεύτερη άποψη¹⁸⁷, κλίνει περισσότερο υπέρ του πλοιοκτήτη, μη αναγνωρίζοντας το δικαίωμα στο ναυλωτή να προβεί σε κανενός είδους παρακράτηση ή συμψηφισμό μελλοντικών ναύλων για το χρόνο που έχει χαθεί στο πλαίσιο της ρήτρας off-hire. Και αυτό, διότι κατά αυτό τον τρόπο αποφεύγεται ο κίνδυνος της απόσυρσης του πλοίου, στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης απεκδύεται την ευθύνη του ως προς την μη πλήρη διάθεση του σκάφους ή αμφισβητεί το ύψος του ναύλου που πρόκειται να αφαιρεθεί.

Κατά την άποψή μας, ως ορθότερη προκρίνεται η πρώτη θέση, η οποία είναι κρατούσα και στη συναλλακτική πρακτική. Ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να παρακρατεί μελλοντικό ναύλο, υπό τον περιορισμό να μην ξεπερνάει το ποσό που θα έπρεπε ούτως ή άλλως να καταβληθεί για το χρονικό διάστημα που κατέστη αδύνατη η πλήρης λειτουργία του πλοίου¹⁸⁸. Και αυτό, διότι αφενός μεν δεν μπορεί να απαιτείται η καταβολή ναύλου για το διάστημα που το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο στο ναυλωτή, ακόμα και εάν δεν υπάρχει σχετική δικαστική απόφαση, που να επικυρώνει την απώλεια χρόνου. Και αφετέρου, διότι τα αποτελέσματα εκ της ερμηνείας των συμβατικών όρων, και ειδικότερα των φράσεων “payment of hire shall cease”¹⁸⁹ και “deduction of hire”¹⁹⁰, θα πρέπει να συνάδουν με την επιχειρηματική λογική, η οποία εν προκειμένω δικαιολογεί την παρακράτηση ναύλου, προς εξυπηρέτηση των ταμειακών ροών του ναυλωτή¹⁹¹.

Εκτός αυτού, ζήτημα τίθεται και στην περίπτωση, όπου η αποτροπή της πλήρους λειτουργίας του πλοίου προκύπτει κατά την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας προκαταβολής της επόμενης δόσης ναύλου. Το ερώτημα που ανακύπτει δηλαδή είναι, εάν ο ναυλωτής δεσμεύεται και πάλι προς πληρωμή ακόμα και εάν έχει προκληθεί ήδη κάποιο από τα απαριθμούμενα στη ρήτρα off-hire περιστατικό. Σε αντίστοιχες περιπτώσεις, θα πρέπει να προβούμε σε μία διπλή διάκριση αναλόγως του εάν η αιτία ή το περιστατικό χαρακτηρίζεται ή

¹⁸⁷ *Seven Seas Transportation v. Atlantic Shipping* [1975] 2 Lloyd’s Rep. 188

¹⁸⁸ Προς επίρρωση της θέσης μας αυτής βλ. τη ρήτρα 13, του χρονοναυλοσυμφώνου *Beereetime 2*, η οποία επιτρέπει την αφαίρεση ναύλου για διάφορες περιπτώσεις, μεταξύ αυτών και για περιστατικά που δύνανται να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα off hire. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι: “...*(1) any advances for disbursements made on Owners’ behalf; (2) any amount or expenses in respect of actual or estimated off hire periods; (3) any expenses incurred by Charterers which may reasonably be estimated by them to relate to such off hire periods...*”.

¹⁸⁹ NYPE 46, ρήτρα 15, γραμμή 99

¹⁹⁰ NYPE 46, ρήτρα 15, γραμμή 101

¹⁹¹ *The Li Hai* [2005] 2 Lloyd’s Rep. 389

όχι ως τυχαίο, έκτακτο και απρόβλεπτο, όπως απαιτείται για την ενεργοποίηση της ρήτρας. Έτσι, εάν το επικαλούμενο από το ναυλωτή περιστατικό ενέχει τα ως άνω χαρακτηριστικά, τότε φρονούμε, πως θα πρέπει να αναστέλλεται η υποχρέωσή του προς πληρωμή, έως ότου το πλοίο τεθεί εκ νέου στην πλήρη διάθεσή του¹⁹². Στον αντίποδα, εάν, κατά την ημέρα που καταστεί ληξιπρόθεσμη η υποχρέωση του ναυλωτή προς πληρωμή, είναι για παράδειγμα προγραμματισμένη η διενέργεια δεξαμενισμού του πλοίου, τότε ορθότερο είναι να συνεχιστεί η καταβολή του ναύλου, λόγω του μη χαρακτηρισμού του συγκεκριμένου γεγονότος ως έκτακτου ή απρόβλεπτου και ο απαιτούμενος συμψηφισμός να πραγματοποιηθεί στη λήξη της σύμβασης ναύλωσης¹⁹³.

Συνοψίζοντας, θα λέγαμε, ότι η έννοια της αναστολής της υποχρέωσης προς καταβολή του ναύλου ισοδυναμεί με την παρακράτηση ή την αφαίρεση ποσού αντίστοιχου της χρονικής διάρκειας, όπου το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο στο ναυλωτή, ανεξαρτήτως του εάν δεν έχει προηγηθεί διαιτητική ή δικαστική απόφαση, που να ορίζει το ακριβές ποσό. Αρκεί η σχετική αξιολόγηση να γίνεται εκ μέρους του ναυλωτή σε λογική βάση, με γνώμονα πάντοτε την καλή πίστη και τα εμπορικά συναλλακτικά ήθη.

7. Δικαίωμα ανάκλησης του πλοίου (withdrawal of the vessel)

Οι διάφοροι εγκεκριμένοι τύποι ναυλοσυμφώνου εμπεριέχουν όρους που προβλέπουν ρητά το συμβατικό δικαίωμα του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή να ανακαλέσει το πλοίο από την υπηρεσία του χρονοναυλωτή, στην περίπτωση που ο τελευταίος δεν προκαταβάλει το ναύλο στο συμφωνημένο χρόνο¹⁹⁴. Το μόνο που χρειάζεται να αποδείξει ο πλοιοκτήτης είναι ότι δεν καταβλήθηκε ο ναύλος έγκαιρα κατά τη συμφωνημένη ημέρα, ανεξάρτητα από τυχόν πρόθεση ή αμέλεια του ναυλωτή¹⁹⁵. Το ερώτημα που προκύπτει είναι, εάν το συγκεκριμένο δικαίωμα

¹⁹² Βλ. *The Lutenian* [1982] 2 Lloyd's Rep. 140, σελ. 149

¹⁹³ Βλ. *The Li Hai* [2005] 2 Lloyd's Rep. 389, *Todd, P.*, Principles of the carriage of goods by Sea, σελ. 184 – 185, *Baughen, S.*, Shipping Law, σελ. 245 – 246

¹⁹⁴ NYPE 46, γραμμές 61-62, “...or by any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.” Αντίστοιχη μνεία γίνεται και στον τύπο *Baltim 1939*, ρήτρα 6 παρ. 3, βλ. περισσότερα *Time Charters*, 2003, σελ. 275 επ., *Wilson*, Carriage of goods by sea, σελ. 102 επ.

¹⁹⁵ *Scrutton on Charterparties*, σελ. 356

μπορεί να ασκηθεί ακόμα και στην περίπτωση, που ο ναυλωτής θεωρήσει ότι συντρέχει αιτία ή περιστατικό, που δικαιολογεί την ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire.

Για την ορθή απάντηση του ως άνω ερωτήματος, θα πρέπει να διακρίνουμε δύο περιπτώσεις, αναλόγως δηλαδή του εάν το πλοίο δεν είναι διαθέσιμο από αιτίες που καθορίζονται στη σύμβαση και αφορούν το ναυλωτή ή από αιτίες που δεν τον αφορούν. Κατά την άποψή μας, μόνο στην πρώτη περίπτωση διατηρεί ο πλοιοκτήτης ακέραιο το σχετικό αυτό δικαίωμα, αφού όπως έχουμε ήδη επισημάνει, δε είναι νοητή η ενεργοποίηση της ρήτρας για περιστατικά, η πρόκληση των οποίων είναι αποτέλεσμα συμμόρφωσης με τις οδηγίες του ναυλωτή¹⁹⁶. Εάν ο πλοιοκτήτης επιλέξει να προβεί εν τέλει σε οριστική ανάκληση του πλοίου, τότε η σύμβαση της ναύλωσης λύεται¹⁹⁷, ενώ παράλληλα δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει το ναύλο που αντιστοιχεί στο χρόνο που υπολείπεται από τη συνολική διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης.

Καθίσταται σαφές, ότι ο κίνδυνος που διατρέχει ο ναυλωτής να αποστερηθεί την εκμετάλλευση του πλοίου είναι μεγάλος. Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζεται με την εισαγωγή στο ναυλοσύμφωνο της λεγόμενης “anti-technicality clause”. Κατά αυτό τον τρόπο ο πλοιοκτήτης - εκναυλωτής οφείλει να προβεί σε σχετική ειδοποίηση του αντισυμβαλλομένου του, γνωστοποιώντας του δηλαδή ότι επίκειται η ανάκληση του πλοίου και δίνοντάς του παράλληλα προθεσμία (συνήθως 48 ωρών), εντός της οποίας οφείλει να καταβάλλει τον οφειλόμενο ναύλο¹⁹⁸. Έτσι, δίνεται μία επιπλέον ευκαιρία στο ναυλωτή για την πληρωμή του οφειλόμενου ποσού, εντός ορισμένης πρόσθετης προθεσμίας, αποτρέποντας την ανάκληση του πλοίου.

Αντιθέτως, στην περίπτωση που το περιστατικό δεν αφορά το ναυλωτή, όπως για παράδειγμα εάν έχει προκληθεί ζημία ή βλάβη στην κύρια μηχανή του πλοίου, τότε ο πλοιοκτήτης, στην προσπάθειά του να ασκήσει πίεση για την καταβολή του ναύλου, δεν έχει το δικαίωμα ούτε καν στην προσωρινή ανάκλησή του¹⁹⁹. Ανάλογη ενέργεια θα συνιστούσε

¹⁹⁶ βλ. υποσημείωση αριθμ. 81

¹⁹⁷ *Time Charters*, 2003, ό.π. σελ. 275, 284, *Scrutton on Charterparties*, ό.π. σελ. 356

¹⁹⁸ βλ. περισσότερα *Shipping Law*, ό.π. σελ. 244 – 245, *Time Charters*, ό.π. σελ. 279,

¹⁹⁹ *Scrutton on Charterparties*, ό.π. σελ. 356

παραβίαση του ναυλοσυμφώνου²⁰⁰, η οποία θα μπορούσε να στοιχειοθετήσει αξίωση του ναυλωτή προς αποζημίωση.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι η ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire έχει ως άμεση έννομη συνέπεια την άρση του δικαιώματος του πλοιοκτήτη προς ανάκληση του πλοίου από τη διάθεση του ναυλωτή. Και τούτο παρά τον κανόνα της διαρκούς και απόλυτης υποχρέωσης του τελευταίου προς καταβολή του ναύλου, αφού η σχετική ρήτρα λειτουργεί ως μία εξαιρετική ρύθμιση εντός του ναυλοσυμφώνου.

8. Το δικαίωμα της υπαναχώρησης από τη σύμβαση της ναύλωσης

Σύμφωνα με την έως τώρα ανάλυσή μας, καθίσταται σαφές ότι το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων παρέχει στο ναυλωτή την εναλλακτική δυνατότητα να θέσει το πλοίο εκτός ναύλου, αντί της άσκησης του αυστηρότερου δικαιώματος, προς λύση της σύμβασης, για τις περιπτώσεις εκείνες που ο πλοιοκτήτης, ανεξαρτήτως υπαιτιότητάς του, αποτυγχάνει να παρέχει, καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης ναύλωσης, ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο. Κρίσιμο, ωστόσο, παραμένει το ζήτημα του τρόπου βάσει του οποίου θα αντιμετώπιζε η ελληνική έννομη τάξη την απώλεια χρόνου από τη συνολική διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης, εξαιτίας της πρόκλησης αντίστοιχων περιστατικών με εκείνων που προβλέπονται στη ρήτρα off-hire.

Κατ' αρχάς, ο ΚΙΝΔ, στο πέμπτο κεφάλαιο, ρυθμίζει τις συνέπειες που επέρχονται όταν η σύμβαση της ναύλωσης βρεθεί αντιμέτωπη με περιστατικά που διακόπτουν την ομαλή εξέλιξή της. Ειδικότερα προβλέπει δύο μορφές λύσης της σύμβασης, αυτή της υπαναχώρησης (άρθρα 155-158) και αυτή της αδυναμίας παροχής (άρθρα 159-165). Οι διατάξεις αυτές δεν είναι ούτε πλήρεις, ούτε οι ρυθμιζόμενες περιπτώσεις αναφέρονται περιοριστικά, αλλά συμπληρώνονται από τις διατάξεις του ΑΚ²⁰¹. Το δικαίωμα της υπαναχώρησης όντας διαπλαστικό, ανατρέπει τις ενοχικές σχέσεις που απορρέουν από τη σύμβαση της ναύλωσης, ενώ ταυτόχρονα ασκείται με μονομερή ενέργεια ενός εκ των συμβαλλομένων²⁰².

²⁰⁰ *Wilson, Carriage of goods by sea*, σελ. 107

²⁰¹ *Ρόκας, Θεοχαρίδης*, σελ. 218, *Δελούκας*, σελ. 384,

²⁰² *Σταθόπουλος*, ο.π. σελ. 479

Σκοπός της παρούσας υποενότητας δεν είναι η εξαντλητική ανάλυση του περιεχομένου του δικαιώματος του ναυλωτή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Αντιθέτως, ιδιαίτερο βάρος θα δοθεί στην υπαναχώρηση λόγω ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής (ΚΙΝΔ 161), διότι η περίπτωση αυτή, όπως θα αναλυθεί ευθύς αμέσως, παρουσιάζει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά γνωρίσματα με εκείνη της ρήτρας off-hire.

8.1. Η υπαναχώρηση κατά τον ΚΙΝΔ (άρθρα 155-165).

Ο ΚΙΝΔ παρέχει το δικαίωμα της υπαναχώρησης μόνο στο ναυλωτή²⁰³, εφόσον συντρέξουν ορισμένες προϋποθέσεις²⁰⁴ που ορίζονται στο νόμο (νόμιμη υπαναχώρηση)²⁰⁵. Ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν φυσικά να τροποποιήσουν ελεύθερα τις εν λόγω προϋποθέσεις²⁰⁶ ή ακόμα και να καταργήσουν το συγκεκριμένο δικαίωμα²⁰⁷, διότι οι σχετικές διατάξεις αποτελούν ενδοτικό δίκαιο (jus dispositivum). Ενώ, ο εκναυλωτής μπορεί να αποκτήσει δικαίωμα υπαναχώρησης, κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών²⁰⁸ και εφόσον προστεθεί σχετική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο (συμβατική υπαναχώρηση)²⁰⁹.

Το εν θέματι δικαίωμα του ναυλωτή μπορεί να στηρίζεται είτε στην υπαίτια είτε στην ανυπαίτια αδυναμία του πλοιοκτήτη να παράσχει καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης ένας πλήρως λειτουργικό πλοίο. Αν και η πρώτη περίπτωση, δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες ερμηνευτικές και πρακτικές δυσκολίες, αφού μπορεί να επιφέρει άμεσα την αποδέσμευση των μερών και τη λύση της σύμβασης, αξίζει εντούτοις να προβούμε για την πληρότητα του θέματος σε δύο

²⁰³ Ο δικαιολογητικός λόγος είναι: « η ανάγκη των πραγμάτων, διότι πρέπει να έχει ο ναυλωτής το δικαίωμα να προσαρμόζεται εις τα διακυμάνσεις των συνθηκών της αγοράς», βλ. την Εισηγητική Έκθεση της συντακτικής επιτροπής του ΚΙΝΔ, π.χ. η εκ των υστέρων μεγάλη πτώση στις τιμές των ναύλων, σε σχέση με εκείνες που είχε συμφωνήσει ο ναυλωτής με τον εκναυλωτή κατά την κατάρτιση της σύμβασης, αποτελούν σημαντικό λόγο, ο οποίος καθιστά την πραγματοποίησή της ασύμφορη πλέον για τον ναυλωτή.

²⁰⁴ έτσι όπως αυτές αναπτύσσονται στα άρθρα 155 – 165 ΚΙΝΔ

²⁰⁵ βλ. σχετικά Δελούκας, ό.π. σελ. 384

²⁰⁶ λ.χ. να συμφωνηθεί ότι ο ναυλωτής δεν θα υποχρεούται προς καταβολή ναύλου, παρά την αντίθετη πρόβλεψη του νόμου.

²⁰⁷ Εφόσον δεν προσβάλλουν αναγκαστική διάταξη νόμου – ιδίως τις διατάξεις των άρθρων 142 – 143 ΚΙΝΔ, που αποτελούν τον πυρήνα της ευθύνης του εκναυλωτή.

²⁰⁸ βλ. επίσης ΜΠΠειρ. 788/1996, το δικαστήριο έκρινε ότι δικαίωμα λύσης της σύμβασης δεν έχει από το νόμο ο εκναυλωτής αλλά μόνο ο αντισυμβαλλόμενός του, εκτός εάν ο πρώτος επιφυλάξει στη σύμβαση σχετικό δικαίωμα.

²⁰⁹ ΑΚ 389 – 396, οι σχετικές διατάξεις εφαρμόζονται συμπληρωματικά και στη νόμιμη υπαναχώρηση, βλ. Δελούκας, ό.π. σελ. 387

επισημάνσεις. Πρώτον, ο νόμος, κάνοντας λόγο στο άρθρο 157 παρ. 3 ΚΙΝΔ για «*αιτίαν αφορώσαν τον εκναυλωτήν*», αναφέρεται σε αιτίες ή περιστατικά που ανάγονται στη σφαίρα δράσης του (π.χ. υπαίτια αναξιοπλοΐα του πλοίου προς πλεύση, μη επιτρεπτή παρέκκλιση ή χρονοτριβή²¹⁰) και που δεν οφείλεται σε τυχερό ή ανωτέρα βία (π.χ. διάσωση προσώπων ή πραγμάτων στη θάλασσα, ναυτικό πταίσμα).

Δεύτερη σημαντική επισήμανση, αποτελεί το γεγονός ότι η άσκηση της υπαναχώρησης του ΚΙΝΔ ανατρέπει τα αποτελέσματα της σύμβασης ναύλωσης για το μέλλον (ex nunc), σε αντίθεση με την υπαναχώρηση του ΑΚ, που έχει ως αποτέλεσμα την αναδρομική διάλυσή της (ex tunc) με ταυτόχρονη υποχρέωση απόδοσης των παροχών κατά τις διατάξεις του αδικαιολόγητου πλουτισμού (ΑΚ 904). Ωστόσο, στη θεωρία έχουν υποστηριχθεί δύο κυρίως απόψεις επί του θέματος αυτού. Σύμφωνα με την πρώτη άποψη, η υπαναχώρηση του ΚΙΝΔ, ιδιαίτερα όταν αυτή ασκείται μετά την έναρξη της φόρτωσης, αποτελεί στην πραγματικότητα καταγγελία της σύμβασης²¹¹. Ενώ, σύμφωνα με τη δεύτερη άποψη αποτελεί υπαναχώρηση με ειδικές ρυθμίσεις²¹², υπό την έννοια ότι η ανατροπή της ενοχικής σχέσης αφορά μεν το μέλλον, αλλά ο νόμος προβλέπει κάποιου είδους αποκατάσταση της ζημίας του αντισυμβαλλομένου ή αφήνεται στη ρύθμιση των διατάξεων του αδικαιολόγητου πλουτισμού. Φρονούμε, ότι ορθότερη είναι η δεύτερη άποψη, και αυτό διότι η χρήση του όρου «υπαναχώρηση» από το ναυτικό νομοθέτη φαίνεται να είναι συνειδητή και επομένως θέλησε να είναι τέτοια, ιδίως εάν λάβουμε υπόψη μας ότι ο θεσμός της καταγγελίας δεν του είναι άγνωστος²¹³.

Ωστόσο, στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, ιδιαίτερο ενδιαφέρον, τόσο θεωρητικό όσο και πρακτικό, παρουσιάζει η περίπτωση της υπαναχώρησης λόγω ανυπαίτιας αδυναμίας παροχής (ΚΙΝΔ 161)²¹⁴. Και τούτο διότι σε αυτή περιλαμβάνονται τυχαία γεγονότα, παρόμοια με εκείνα που προβλέπονται στη ρήτρα off-hire, τα οποία επιδρούν στη σύμβαση και

²¹⁰ Κατά τους όρους και τις προϋποθέσεις των άρθρων 126, 134 και 135 ΚΙΝΔ

²¹¹ Δελούκας, ό.π. σελ. 384. Και τούτο γιατί κατά την άποψη αυτή η υπαναχώρηση επιφέρει τη διάλυση της σύμβασης αναδρομικά (ex tunc) και την απόδοση των παροχών που έλαβαν τα μέρη (άρθρα 389 παρ. 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 387 παρ. 2 ΑΚ)

²¹² Κιάντου – Παμπούκη, ό.π. σελ. 36, Ρόκας, & Θεοχαρίδης, ό.π. σελ. 219

²¹³ βλ. τις διατάξεις των άρθρων 38, 72-75 και 78 ΚΙΝΔ, όπου αναγνωρίζεται δικαίωμα καταγγελίας στο πλαίσιο της σύμβασης ναυτικής εργασίας.

²¹⁴ Άρθρο 161 ΚΙΝΔ: «*Εάν εκ τυχαίου συμβεβηκότος παραστή ανάγκη επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου, τα μέρη εξακολουθούν ενεχόμενα εκ της συμβάσεως. Εάν όμως η διάρκεια του κωλύματος παρατείνεται υπερμέτρως ο ναυλωτής δικαιούται, υπαναχωρών της συμβάσεως, να αναλάβη τα φορτωθέντα, ως και τον ναύλον τον αντιστοιχούντα εις το μη διανυθέν μέρος του πλου.*»

επιρεάζουν την ομαλή εκτέλεσή της, παρά τη συνέπεια που μπορεί να επιδεικνύουν οι συμβαλλόμενοι σχετικά με την τήρηση των συμβατικών τους υποχρεώσεων. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν επιτρέπει στο ναυλωτή να υπαναχωρήσει άνευ ετέρου από τη σύμβαση της ναύλωσης. Αντιθέτως, επιφυλάσσει δύο διαφορετικά έννομα αποτελέσματα, αναλόγως της διάρκειας του κωλύματος, εξαιτίας του οποίου έχει διακοπεί προσωρινά ο πλους, ή άλλως, έχει αποτραπεί η πλήρης διάθεση του πλοίου.

Έτσι, λοιπόν, κατ' αρχάς στο α' εδάφιο του άρθρου 161 ΚΙΝΔ, ορίζεται ότι εάν εκ τυχαίου συμβάντος παραστεί ανάγκη επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου²¹⁵, τότε τα μέρη εξακολουθούν να ενέχονται εκ της σύμβασης. Συνεπώς, η σύμβαση της ναύλωσης δεν λύεται, οι υποχρεώσεις των μερών, κατ' αρχήν, παραμένουν αναλλοίωτες και ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να αναμείνει την άρση του διακωλυτικού γεγονότος, που έχει προκαλέσει την πρόσκαιρη διακοπή της ναυτικής αποστολής²¹⁶. Ουσιαστικά, λοιπόν, για τη μη λύση της σύμβασης θα πρέπει να πληρούνται σωρευτικά τρεις προϋποθέσεις, α) το κώλυμα θα πρέπει να είναι προσωρινό, β) να οφείλεται σε τυχερό ή έκτακτο και απρόβλεπτο περιστατικό²¹⁷ και γ) θα πρέπει να καθίσταται αναγκαία η διακοπή της εκτέλεσης της θαλάσσιας αποστολής²¹⁸. Όλα τα παραπάνω αποτελούν απόρροια του χαρακτηρισμού της ναύλωσης, κατά το ελληνικό δίκαιο, ως σύμβασης σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης²¹⁹, η οποία δηλαδή μπορεί να εκτελεστεί και μετά τον συμφωνημένο χρόνο, εφόσον δεν υπάρχει υπέρμετρη καθυστέρηση. Παράλληλα δε, φρονούμε ότι η ορθή απάντηση στο εύλογο ερώτημα που ανακύπτει, ως προς το πότε ένα κώλυμα θεωρείται πρόσκαιρο, είναι ότι πρόκειται για ένα ζήτημα που θα πρέπει να κρίνεται *ad hoc*, βάσει και των εκάστοτε πραγματικών περιστατικών²²⁰. Ωστόσο, το βέβαιο είναι ότι από το πνεύμα της διάταξης προκύπτει πως τυχόν μικρές καθυστερήσεις (π.χ. μίας ώρας) δεν μπορούν και δεν πρέπει να οδηγούν στη λύση της σύμβασης. Και τούτο διότι η παροχή του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή όχι μόνο μπορεί να εκπληρωθεί και μετά από αυτό το χρονικό σημείο, αλλά και επειδή αυτή είναι σύμφωνη με την αρχή της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών (ΑΚ 288).

²¹⁵ π.χ. λόγω προσωρινού αποκλεισμού του λιμένος προορισμού

²¹⁶ Κοροτζής, ό.π. σελ. 327, Καμβύσης, ό.π. σελ. 455, 456, Δελούκας, ό.π. σελ. 396

²¹⁷ π.χ. σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου, μηχανική βλάβη κ.α.

²¹⁸ Αντιθέτως, εάν το περιστατικό δεν είναι τόσο σοβαρό και η διακοπή του πλου γενικότερα μπορεί να αναβληθεί, τότε η διάταξη δεν έχει εφαρμογή.

²¹⁹ βλ. περισσότερα στην παράγραφο 1.1.1.

²²⁰ Έτσι και Ζυγούρος, Α., Η υπαναχώρηση από τη σύμβαση της ναύλωσης, 2012, σελ. 110

Το καίριο όμως ζήτημα που τίθεται είναι εάν ο ναυλωτής οφείλει να συνεχίσει να εκπληρώνει την υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου, κατά το χρονικό διάστημα που λαμβάνει χώρα η προσωρινή διακοπή του πλου ή εν γένει το εκάστοτε περιστατικό που αποτρέπει την πλήρη διάθεση του πλοίου. Η διάταξη στο α' εδάφιο, δεν κάνει σχετική μνεία, και αυτό διότι η αρχική Εισηγητική Έκθεση της συντακτικής επιτροπής του ΚΙΝΔ, δεν έκρινε απαραίτητο να ορισθεί ρητά, ότι επί ναύλωσης κατά χρόνο, δεν υπολογίζεται ναύλος για το διάστημα κατά το οποίο διαρκεί το κώλυμα, επειδή αυτό συνάγεται από τις γενικές αρχές του δικαίου²²¹. Φρονούμε, λοιπόν, πως μέσω της συμπληρωματικής εφαρμογής των γενικών διατάξεων του ΑΚ δύναται να πληρωθεί αυτό το κενό του δικαίου. Ως εκ τούτου, ο χρονοναυλωτής, κατά το ελληνικό δίκαιο, θα απαλλάσσεται από την υποχρέωση της αντιπαροχής και στη συνήθη περίπτωση που ο ναύλος έχει προκαταβληθεί μπορεί να τον αναζητήσει, κατά τις διατάξεις για τον αδικαιολόγητο πλουτισμό (ΑΚ 904 , 380 παρ. 1)²²². Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το παραπάνω έννομο αποτέλεσμα, που επιφυλάσσει η ελληνική έννομη τάξη, είναι, κατ' ουσίαν, το ίδιο με εκείνο του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων. Με τη μόνη διαφορά ότι στη δεύτερη περίπτωση, εφόσον τα μέρη κάνουν χρήση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, πρόβλεψη περί μη καταβολής του ναύλου γίνεται ρητά μέσω της ρήτρας off-hire²²³.

Με διαφορετικό τρόπο, ωστόσο, θα αντιμετώπιζε ο έλληνας δικαστής την περίπτωση εκείνη κατά την οποία η αιτία ή το περιστατικό, που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου, διαρκεί υπέρμετρα. Η διάταξη του άρθρου 161 στο β' εδάφιο, του παρέχει το δικαίωμα να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση της ναύλωσης, μονάχα εφόσον ο τρόπος εκτέλεσης του μεταφορικού έργου, ο οποίος είχε αρχικά συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, κατέστη, αν όχι αδύνατος, τουλάχιστον δύσκολος, ώστε να απαιτείται δυσανάλογος χρόνος για την ολοκλήρωση του. Επομένως, γίνεται κατανοητό, ότι ο κρίσιμος παράγοντας για την ενεργοποίηση του σχετικού δικαιώματος του ναυλωτή αποτελεί η στοιχειοθέτηση της υπέρμετρης καθυστέρησης. Το ερώτημα που ανακύπτει είναι με ποιόν τρόπο δύναται να εξακριβωθεί η ύπαρξη αυτού του απαραίτητου χαρακτηριστικού στοιχείου.

²²¹ Καμβύσης, ό.π. σελ. 456

²²² Κοροτζής, ό.π. σελ. 330

²²³ βλ. τον όρο 11 του Baltimore 1939, που φέρει τον τίτλο "Suspension of Hire etc." αλλά και τους όρους 15 και 21 των NYPE και Shelltime αντίστοιχα, που τιτλοφορούνται ως "Off – hire".

Φρονούμε, ότι για να τερματιστεί πρόωρα η ναύλωση θα πρέπει πρώτα να προβεί κανείς σε ένα διπλό έλεγχο, α) τόσο ως προς το στοιχείο της διάρκειας του περιστατικού που συνιστά το κώλυμα για τη συνέχιση της σύμβασης, β) όσο και ως προς το χρόνο εντός του οποίου πρέπει αυτή να εκτελεσθεί. Στην περίπτωση, για παράδειγμα, που το πλοίο δεν είναι πλήρως διαθέσιμο και λειτουργικό για διάστημα 60 ημερών, ενώ η συνολική διάρκεια της ναύλωσης είναι 6 μήνες, τότε ο ναυλωτής, εφόσον κρίνει ότι πλέον η σύμβαση είναι αλυσιτελής ως προς την εκπλήρωση των επιδιωκόμενων σκοπών της, δικαιούται να υπαναχωρήσει σύμφωνα με την ΚΙΝΔ 161 εδ. β'. Σε αντίθετη όμως περίπτωση, όπου για παράδειγμα απαιτούνται 5 ή 10 ημέρες για την επιδιόρθωση μιας μηχανικής βλάβης του πλοίου, τότε θα πρέπει να τύχει εφαρμογής το εδάφιο α' του άρθρου 161 ΚΙΝΔ, υποχρεώνοντας κατά αυτόν τον τρόπο τα μέρη, όπως προεκτέθηκε, να εμμένουν στη συνέχιση της σύμβασης και κατ' επέκταση στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αυτή συνεπάγεται, ακόμα και μετά την άρση του κωλύματος.

Παρ' όλα αυτά, ζήτημα και πάλι γεννάται ως προς το κριτήριο που θα πρέπει να χρησιμοποιήσει ο έλληνας δικαστής, βάσει του οποίου θα κρίνει το εύλογο του χρονικού διαστήματος, μετά την παρέλευση του οποίου η διάρκεια του κωλύματος χαρακτηρίζεται ως υπέρμετρη. Το βέβαιο είναι ότι δεν υφίσταται εκ των προτέρων κάποιος συγκεκριμένος κανόνας που να οριοθετεί τον «πρόσκαιρο» ή τον «υπέρμετρο» χαρακτήρα της καθυστέρησης στην εκτέλεση της θαλάσσιας αποστολής. Ως εκ τούτου, η μόνη λύση αποτελεί η προσεκτική εξέταση του τρόπου διατύπωσης του περιεχομένου των όρων του ναυλοσυμφώνου, συνεκτιμώντας παράλληλα και τα πραγματικά περιστατικά της εκάστοτε υπό κρίση υπόθεσης. Ειδικότερα, για την κρίση αυτή, συνεπέστερο είναι να λαμβάνονται υπόψη τόσο τα συναλλακτικά ήθη όσο και η αρχή της καλής πίστης που διατυπώνεται γενικά για το ενοχικό δίκαιο στην ΑΚ 288²²⁴. Η τελευταία νοείται ως η ενδεδειγμένη συμπεριφορά σε σχέση με τις συναλλακτικές συνθήκες σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο²²⁵ και ως το ελάχιστο μέτρο αμφιμερούς σεβασμού, χρηστότητας και ευθύτητας²²⁶, το οποίο πρέπει να ρυθμίζει την έννομη σχέση, ώστε η εκπλήρωση των παροχών των μερών να είναι δυνατή εντός των προβλεπόμενων στη σύμβαση χρονικών ορίων.

Ενδεικτικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε, ότι ορισμένοι από τους ειδικότερους παράγοντες, που προσδιορίζουν το περιεχόμενο του εύλογου χρονικού διαστήματος αναμονής

²²⁴ Κοροτζής, ό.π., σελ. 328,

²²⁵ βλ. ΑΠ 1171/2004, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

²²⁶ βλ. Βαθρακοκόιλης, Β., Ερμηνεία – Νομολογία Αστικού Κώδικα, τόμος Β', Γενικό Ενοχικό, 2003, σελ. 30 επ.

του ναυλωτή προς άρση του κωλύματος, είναι οι ακόλουθοι. Αρχικά, σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει η φύση του φορτίου, αν πρόκειται δηλαδή για ένα ευπαθές ή μη προϊόν, ώστε να είναι αδύνατο να διατηρηθεί ανέπαφο μέχρι την άρση του διακωλυτικού γεγονότος²²⁷. Επιπλέον, το επείγον ή μη της μεταφοράς αλλά και η επικινδυνότητα του κωλύματος συνηγορούν, ώστε να χαρακτηρίσουν την καθυστέρηση της εκτέλεσης της θαλάσσιας αποστολής ως υπέρμετρη²²⁸.

Συνεπώς, ο ναυλωτής μπορεί, λαμβάνοντας υπόψη και τους ανωτέρω παράγοντες, να ασκήσει το νόμιμο δικαίωμά του προς υπαναχώρηση από τη σύμβαση της ναύλωσης, εφόσον το κώλυμα εξακολουθεί να υφίσταται και μετά το χρονικό διάστημα, που κατά τις περιστάσεις είναι δυνατό να αναμείνει. Παράλληλα δε, δικαιούται να αναζητήσει την επιστροφή του προκαταβληθέντος ναύλου, που αντιστοιχεί στο μέρος της μη εκτελεσθείσας σύμβασης, κατά τις διατάξεις για τον αδικαιολόγητο πλουτισμό²²⁹.

8.2 Η υπαναχώρηση κατά τον ΑΚ (άρθρα 686, 401, 389, 382)

Όπως έχει προεκτεθεί στο εισαγωγικό μέρος, η ναύλωση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση έργου²³⁰, ενώ ταυτόχρονα παρά το γεγονός ότι ρυθμίζεται ειδικώς στον ΚΙΝΔ, οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ τυγχάνουν συμπληρωματικής εφαρμογής, εκτός εάν ορίζει διαφορετικά ο νόμος ή η συμφωνία των μερών²³¹. Έτσι, εφόσον εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, πέρα από τον ΚΙΝΔ και η διάταξη του άρθρου 686 ΑΚ, παρέχει το δικαίωμα στο ναυλωτή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, εξαιτίας τυχόν επιβράδυνσης της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου κατά τρόπο που αντίκειται στη σύμβαση και καθιστά ανέφικτη την έγκαιρη περάτωσή του²³².

²²⁷ π.χ. η κατάσταση διαφοροποιείται εάν το μεταφερόμενο φορτίο αφορά πετρέλαιο από ότι να αποτελείται από νωπά προϊόντα, και τούτο διότι τα τελευταία είναι αμφίβολο εάν μπορούν να παραμείνουν αναλλοίωτα επί μακρό χρονικό διάστημα στο πλοίο, ακόμα και εάν μεταφέρονται με τα πλέον σύγχρονα εμπορευματοκιβώτια.

²²⁸ Καμβύσης, ό.π. σελ. 455, Ζύγουρος, Α., ό.π. σελ. 114

²²⁹ Δελούκας, ό.π. σελ. 396

²³⁰ βλ. την παράγραφο 1.1.1.

²³¹ Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, τόμος ΙΙ, 2007, σελ. 250, λόγω του χαρακτήρα τους ως ενδοτικού δικαίου διατάξεων.

²³² Αντιθέτως, εάν η παράβαση της υποχρέωσης δεν έχει ως συνέπεια το ανέφικτο της έγκαιρης περάτωσης του έργου δεν εφαρμόζεται η ΑΚ 686 εδ. α', αλλά εφαρμογή έχουν οι γενικές διατάξεις για την υπερημερία οφειλέτη (340 επ., 383 επ. ΑΚ) σε συνδυασμό με τους γενικούς κανόνες που ισχύουν για τη μερική μη εκπλήρωση

Αυτό που μπορεί να παρατηρήσει κανείς, κατόπιν συγκριτικής μελέτης των σχετικών διατάξεων, είναι πως αντίστοιχο δικαίωμα υπαναχώρησης με εκείνο του ΚΙΝΔ, παρέχεται στο ναυλωτή και μέσω του ΑΚ, ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη (εργολάβου)²³³ και μάλιστα υπό τις ίδιες βασικές προϋποθέσεις²³⁴. Στην περίπτωση που στοιχειοθετείται υπαίτια αθέτηση της υποχρέωσης του οφειλέτη - πλοιοκτήτη, να παράσχει ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο, το δικαστήριο δύναται να λύσει τη σύμβαση, εφόσον το αιτηθεί ο ναυλωτής, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 382 και 383 ΑΚ. Ενώ, παράλληλα, μόνο κατ' εξαίρεση προβλέπεται η υπαναχώρηση σε περίπτωση ανυπαίτιας αθέτησης, βάσει του άρθρου 401 ΑΚ και αυτό, όπως έχουμε αναφέρει ήδη, λόγω του χαρακτηρισμού της ναύλωσης, ως σύμβασης σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η ακρίβεια στην τήρηση του χρόνου μπορεί μεν να έχει ιδιαίτερη σημασία για τους συμβαλλομένους, αλλά η παροχή δύναται να εκπληρωθεί και σε μεταγενέστερο χρόνο (ΑΚ 402 παρ. 2). Γι' αυτό και ο νόμος παρέχει στο ναυλωτή το εναλλακτικό δικαίωμα, αντί να εμμείνει στην πρωτογενή αξίωση προς εκπλήρωση της παροχής, να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, εφόσον έχει παρέλθει υπέρμετρος χρόνος αναμονής εκτέλεσης του μεταφορικού έργου.

Τέλος, οφείλουμε να σημειώσουμε, πως στο πλαίσιο του ΑΚ, και ο πλοιοκτήτης – εκναυλωτής δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση της ναύλωσης, εφόσον επιφυλάσσεται ρητά σχετικό δικαίωμα στο ναυλοσύμφωνο, κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 389 και 397 ΑΚ. Το ζήτημα του υπό ποιές περιπτώσεις μπορεί να ασκηθεί το δικαίωμα, κρίνεται *ad hoc*, και με βάση τα πραγματικά περιστατικά της εκάστοτε υπόθεσης. Φρονούμε, ωστόσο, ότι στην περίπτωση που η αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου είναι αποτέλεσμα είτε των ενεργειών είτε της συμμόρφωσης με τις οδηγίες του ναυλωτή, τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, εφόσον υπάρχει άρνηση εκ μέρους του αντισυμβαλλομένου του προς εκτέλεση της απόλυτης και βασικής υποχρέωσής του προς καταβολή του ναύλου.

²³³ βλ. περισσότερα *Γεωργιάδης, Απ.*, Ενοχικό Δίκαιο, τόμος ΙΙ, 2007, σελ. 279, ΑΠ 1199/1986

²³⁴ Ήτοι απαιτείται α) αντισυμβατική καθυστέρηση, β) αδυναμία έγκαιρης αποπεράτωσης του έργου, η οποία θα πρέπει να κρίνεται κατά τους κανόνες της καλής πίστης, συνεκτιμώντας βέβαια και τις περιστάσεις της εκάστοτε περίπτωσης, γ) έλλειψη υπαιτιότητας εργοδότη (εν προκειμένω ναυλωτή), αφορά τόσο το δόλο όσο και τη βαριά ή ελαφριά αμέλεια, αφού η διάταξη δεν κάνει διάκριση, και δ) η έλλειψη αντίθετης συμφωνίας των μερών, καθ' ότι λόγω του χαρακτήρα της διάταξης ως ενδοτικού δικαίου, χωρεί ακόμα και αποκλεισμός του δικαιώματος υπαναχώρησης.

8.3 Κατά το αγγλικό δίκαιο – “cancelling clause”.

Όπως είδαμε προηγουμένως, ο εκναυλωτής μπορεί να συμφωνήσει υπέρ αυτού το δικαίωμα της υπαναχώρησης κατά το άρθρο 389 παρ. 1 ΑΚ. Το ίδιο, φυσικά, δικαίωμα μπορεί να προβλεφθεί στη σύμβαση και υπέρ του ναυλωτή²³⁵, πέραν του γεγονότος, ότι αυτό παρέχεται για τον ίδιο και εκ του νόμου²³⁶. Στην περίπτωση, που τα συμβαλλόμενα μέρη κάνουν χρήση ενός εκ των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, κατά κανόνα σε αυτό συμπεριλαμβάνουν και τη ρήτρα περί υπαναχώρησης, η οποία ονομάζεται “cancelling clause”²³⁷. Έτσι, λοιπόν, η ρήτρα «ακύρωσης», κατά το αγγλικό δίκαιο, θεωρείται ότι παρέχει δικαίωμα συμβατικής υπαναχώρησης, κατά κανόνα υπέρ του ναυλωτή²³⁸.

Ο τρόπος λειτουργίας της εν λόγω ρήτρας είναι διπλός. Από τη μία, δύναται να ενεργοποιηθεί, πριν από την έναρξη εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης, εφόσον α) αυτή είναι εκτελεστέα σε ορισμένο χρόνο, προβλέποντας συγκεκριμένη ημερομηνία (cancelling date), κατά την οποία πρέπει να έχει παραδοθεί το πλοίο, β) το πλοίο δεν έχει παραδοθεί την ορισμένη ημέρα, ή γ) η παράδοση δεν ήταν η ενδεδειγμένη, δηλαδή, το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα δεν είναι τα κατάλληλα, στη διάθεση του ναυλωτή. Από την άλλη, το δικαίωμα της υπαναχώρησης παρέχεται και στην περίπτωση, που κατά τη διάρκεια της πλεύσης του πλοίου παρουσιάζονται ορισμένες απρόβλεπτες και αντίξοες περιστάσεις (αντίστοιχες για παράδειγμα με εκείνες που προβλέπονται στη ρήτρα off-hire). Κοινό χαρακτηριστικό των δύο ως άνω περιπτώσεων αποτελεί το γεγονός, ότι η άσκηση του σχετικού δικαιώματος πραγματοποιείται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του εκναυλωτή²³⁹.

²³⁵ Δελούκας, ό.π. σελ. 385

²³⁶ Βλ. άρθρα 155 επ. ΚΙΝΔ, Η διαφορά μεταξύ νόμιμης και συμβατικής υπαναχώρησης είναι σημαντική, διότι η τελευταία ασκείται αζημίως, σε αντίθεση με τον ΚΙΝΔ που επιφυλάσσει επαχθείς συνέπειες για τον ναυλωτή, αφού υποχρεούται να καταβάλλει είτε ολόκληρο είτε μέρος του ναύλου, αναλόγως του χρονικού σημείου άσκησης του δικαιώματος της υπαναχώρησης.

²³⁷ Βλ. NYPE 46, ρήτρα 14, Baltimore 1939, ρήτρα 21

²³⁸ Δελούκας, ό.π. σελ. 385, Κοροτζής, ό.π. σελ. 308, Ρόκας – Θεοχαρίδης, ό.π. σελ. 221, Γεωργιάδης – Σταθόπουλος, ΕρμΑΚ, Γενικό Ενοχικό, τόμος ΙΙ, 1997, σελ. 398

²³⁹ Todd, P., Principles of the carriage of goods by sea, ό.π. σελ.94, Shipping Law, ό.π. σελ. 209, βλ. επίσης *The Democritos* [1976] 2 Lloyd’s Rep. 149, σελ. 152, αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι: “Its effect is that, although there may have been no breach by the owners nevertheless the charterers are, for their own protection, entitled to cancel if the vessel is not delivered in a proper condition by the cancelling date.”

Ζήτημα τίθεται, όμως, ως προς το ακριβές χρονικό σημείο, κατά το οποίο ο ναυλωτής δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, ιδίως στην περίπτωση που είναι βέβαιο, με βάση τις περιστάσεις, ότι το πλοίο δεν πρόκειται να αφιχθεί έγκαιρα στο συμφωνημένο τόπο και χρόνο. Με άλλα λόγια, το ερώτημα που ανακύπτει είναι εάν, σε μια αντίστοιχη περίπτωση, μπορεί ο ναυλωτής να υπαναχωρήσει πριν παρέλθει η προκαθορισμένη ημέρα (cancelling date) είτε της παράδοσης του πλοίου είτε της φόρτωσης. Φρονούμε, ότι η απάντηση θα πρέπει να είναι, κατ' αρχήν, αρνητική, κατ' εφαρμογή της αρχής της αυστηρής γραμματικής ερμηνείας των όρων του ναυλοσυμφώνου. Έτσι, από τη στιγμή που προβλέπεται στη σύμβαση ρητή ημερομηνία, μετά την παρέλευση και μόνο της οποίας μπορεί να ασκηθεί το συμβατικό δικαίωμα προς υπαναχώρηση, τυχόν πρόωρη λύση της από το ναυλωτή θα συνιστούσε παραβίαση όρου του ναυλοσυμφώνου²⁴⁰. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι η άσκηση του εν λόγω δικαιώματος μπορεί να πραγματοποιηθεί οποτεδήποτε μετά το “cancelling date”. Αντιθέτως, δύναται να ασκηθεί είτε σε ειδική προθεσμία είτε, αν δεν ορίζεται αυτή, σε εύλογο χρόνο (“reasonable time”)²⁴¹, ούτως ώστε τυχόν παρέλευσή του, να οδηγεί στην απώλεια του σχετικού δικαιώματος.

Η αναφορά όλων των ανωτέρω γίνεται, διότι, όπως θα καταδείξουμε στη συνέχεια, σε κάθε κανόνα υπάρχουν και οι εξαιρέσεις. Η ρήτρα off-hire αποτελεί μία εξ' αυτών, υπό την έννοια, ότι εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις ενεργοποίησής της και ο ναυλωτής δεν καταβάλει ναύλο για το διάστημα που διαρκεί το διακωλυτικό γεγονός, αυτό δεν συνεπάγεται αυτόματα, κατά την κρίση μας, πώς δεν μπορεί να υπαναχωρήσει, υπό προϋποθέσεις, ακόμα και πριν το “cancelling date”. Έτσι, για παράδειγμα, στην περίπτωση που, στο πλαίσιο ενός χρονοναυλοσυμφώνου διάρκειας εννέα μηνών, το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου για διάστημα 2 μηνών, λόγω μηχανικής βλάβης, ο ναυλωτής μπορεί να προβεί σε πρόωρη λύση της σύμβασης. Προϋπόθεση για τη λύση της αποτελεί η άρση του κωλύματος να καθίσταται αδύνατη ή επέρμετρα χρονοβόρα²⁴², ώστε η τυχόν μεταγενέστερη εκπλήρωσή της να είναι άχρηστη για τον ναυλωτή.

²⁴⁰ *The Mihalis Angelos* [1971] 1 Lloyd's Rep. 164

²⁴¹ Ως εύλογος χρόνος νοείται εκείνος, όπου με βάση και την καλή πίστη, δεν αφήνει επί μακρόν σε αμφιβολία τον πλοιοκτήτη – εκναυλωτή, περί της πρόθεσης του ναυλωτή για τη λύση ή μη της σύμβασης της ναύλωσης. βλ. *Moel Tryvan v. Weir* [1910] 2 K.B. 844

²⁴² Στην υπόθεση *Snia v. Suzuki* [1924] 18 Lloyd's Rep. 333, ο δικαστής αναφέρει χαρακτηριστικά ότι: “*I think it is impossible to contend that, in case like this of a time charter, the charterer, simply because the vessel is off hire, is bound to wait an interminable time (if I may use that expression) without getting his vessel, and yet have no right to terminate the contract under circumstances which make it not only absolutely impossible for him to use the vessel,*

Σε συνέχεια, λοιπόν, του ως άνω παραδείγματος, εάν η επόμενη υπηρεσία που ζητείται από το πλοίο να εκτελέσει είναι η άφιξη του σε λιμένα φόρτωσης, σε συγκεκριμένη ημερομηνία, και η απόσταση που πρέπει να διανύσει καλύπτεται σε διάστημα 3 μηνών, φρονούμε ότι ο ναυλωτής δικαιούται να υπαναχωρήσει ήδη πριν παρέλθει η προκαθορισμένη ημέρα άφιξής του. Τούτο διότι, όπως έχουμε ήδη αναφέρει²⁴³ στο common law η ναύλωση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης, με αποτέλεσμα εάν ο εκναυλωτής δε δύναται να φέρει το πλοίο στο λιμάνι φόρτωση/εκφόρτωσης εντός ορισμένης ανατρεπτικής προθεσμίας, τότε αποκλείεται η εκτέλεσή της σε μεταγενέστερο στάδιο.

Συμπερασματικά, λοιπόν, θα λέγαμε, ότι στη διεθνή πρακτική το συμβατικό δικαίωμα της υπαναχώρησης προβλέπεται δια μέσω της ονομαζόμενης ρήτρας “cancelling clause”, έτσι όπως αυτή αποτυπώνεται στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα (ή φορτωτικές). Ο κανόνας είναι, ότι ο ναυλωτής μπορεί να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, μετά την προβλεπόμενη, προς τούτο, στη ναύλωση ημερομηνία, λόγω του απόλυτα ακριβόχρονου χαρακτήρα της. Γι’ αυτό ως αντιστάθμισμα προβλέπεται, κατ’ εξαίρεση υπέρ του ναυλωτή, η δυνατότητα να θέσει το πλοίο εκτός ναύλου για όλο το διάστημα που διαρκεί το εκάστοτε διακωλυτικό γεγονός. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, κρίνεται ορθό και σκόπιμο το εν λόγω δικαίωμα να ασκείται και πριν την παρέλευση του “cancelling date”, εφόσον η διάρκεια του off-hire περιστατικού καθίσταται υπέρμετρη σε σύγκριση με τη συνολική διάρκεια της ναύλωσης.

9. Η αξίωση του ναυλωτή προς αποζημίωση

9.1. Κατά το αγγλικό δίκαιο – “Claim for damages”

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει²⁴⁴, η ενεργοποίηση της ρήτρας off-hire δεν εξαρτάται από το εάν ο πλοιοκτήτης – εκναυλωτής είναι υπαίτιος ή όχι για τη μη πλήρη λειτουργία και διάθεση του πλοίου στο ναυλωτή. Στην περίπτωση, ωστόσο, που στοιχειοθετηθεί η υπαιτιότητά του, λόγω παραβίασης όρου του ναυλοσυμφώνου, τότε ο ναυλωτής, πέρα από την άσκηση του συμβατικού δικαιώματος της υπαναχώρησης από τη σύμβαση της ναύλωσης ή της αναστολής καταβολής του ναύλου, δικαιούται, κατ’ αρχήν, να εγείρει και αξίωση αποζημίωσης (claim

but quite conclusively certain that he never will be able to make use of it for the purpose contemplated by both parties at that time they entered into the contract.”

²⁴³ Βλ. παράγραφο 1.1.1.

²⁴⁴ βλ. αναλυτικά την παράγραφο 1.4.2.

damages)²⁴⁵. Προϋπόθεση για να αποζημιωθεί ο ναυλωτής, αποτελεί η απόδειξη όχι μόνο του πταίσματος του πλοιοκτήτη, αλλά και το ότι ο ίδιος έχει υποστεί περαιτέρω ζημίες, οι οποίες οφείλονται στην απώλεια χρόνου εκ της συνολικής διάρκειας της ναύλωσης²⁴⁶.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της υποναύλωσης, κατά την οποία ο υποναυλωτής προβαίνει στη λύση της σύμβασης, εξαιτίας ακριβώς της αδυναμίας του πλοίου να εκτελέσει, κατά τον προσήκοντα τρόπο, τη θαλάσσια αποστολή του. Εν προκειμένω, λοιπόν, ο τρόπος αποκατάσταση της ζημίας, που υφίσταται ο κύριος ναυλωτής, δεν περιορίζεται στην άσκηση του δικαιώματός του για την αναστολή της πληρωμής του ναύλου, αλλά μπορεί να επεκταθεί και στην αποζημίωσή του, η οποία θα συνίσταται στην καταβολή των διαφυγόντων κερδών, εξαιτίας της λυθείσας σύμβασης. Αυτό που θα πρέπει να καταστεί σαφές είναι, ότι η αξίωση προς αποζημίωση εξαρτάται από την απόδειξη εκ μέρους του ναυλωτή της υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη, σχετικά με τη διακοπή ή την καθυστέρηση ολοκλήρωσης του μεταφορικού έργου. Συνεπώς, η εν λόγω αξίωση μπορεί να ασκηθεί και αυτοτελώς, ανεξάρτητα, δηλαδή από το εάν παράλληλα πληρούνται ή όχι οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire.

Προς επίρρωση των ανωτέρω, αρκεί να αναφέρουμε, ότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου το ίδιο περιστατικό ή αιτία, που έχει προκαλέσει την αποτροπή της πλήρους διάθεσης του πλοίου, μπορεί άλλοτε να επιτρέπει την αξίωση προς αποζημίωση και άλλοτε όχι. Μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στο σύνολο των όρων ενός ναυλοσυμφώνου. Τούτο διότι, εάν έχει ενσωματωθεί ξεχωριστή ρήτρα (paramount clause), η οποία προβλέπει την εφαρμογή των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ (KXB) μπορεί να επέρχεται η άρση της ευθύνης του πλοιοκτήτη – εκναυλωτή, εφόσον, φυσικά, η προβαλλόμενη αιτία υπάγεται σε κάποια από τις περιπτώσεις του άρθρου 4 παρ. 2 KXB. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της ύπαρξης ναυτικού πταίσματος²⁴⁷, ο πλοιοκτήτης, κατ' αρχήν, θα προστατευθεί έναντι της έγερσης αξίωσης αποζημίωσης, εκτός εάν ο ναυλωτής αποδείξει, ότι η μη αποδοτικότητα του πλοίου, οφείλεται στην αναξιοπλοΐα του (άρθρο 3 παρ. 1 KXB)²⁴⁸.

²⁴⁵ *Time Charters*, 2003, ό.π. σελ. 401, *Principles of the carriage of goods by sea*, ό.π. σελ. 201

²⁴⁶ *The Democritos* [1975] 1 Lloyd's Rep. 386, σελ. 397, 2^η στήλη

²⁴⁷ *The Aquacharm* [1980] 2 Lloyd's Rep. 237

²⁴⁸ λ.χ. εξαιτίας της απουσίας των απαιτούμενων εγγράφων επί του πλοίου, που πιστοποιούν την ικανότητά του προς εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών με ασφάλεια.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, θα λέγαμε, ότι το δικαίωμα προς αποζημίωση μπορεί να ασκηθεί μονάχα εφόσον αποδειχθεί η υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη και υπό την πρόσθετη προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο όρος που να εξαιρεί την ευθύνη του. Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει με τη ρήτρα off-hire, η οποία δύναται να ενεργοποιηθεί ακόμα και εάν δεν φέρει ο πλοιοκτήτης ευθύνη, ως προς τη διακοπή ή την καθυστέρηση ολοκλήρωσης της υπηρεσίας που ζητείται από το πλοίο.

9.2. Κατά το ελληνικό δίκαιο

Σύμφωνα με την έως τώρα ανάλυσή μας, έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα, πως σε περίπτωση που εφαρμοστέο στη σύμβαση χρονοναύλωσης είναι το ελληνικό δίκαιο, ο ναυλωτής δύναται να προστατευθεί, έναντι της αθέτησης της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη να παράσχει, καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο, με διπλό τρόπο. Πρώτον, με το να αξιώσει την αυτούσια εκπλήρωση της παροχής, ιδίως στην περίπτωση που η χρησιμοποίηση του πλοίου καθίσταται ξανά αποτελεσματική σε σύντομο χρονικό διάστημα σε σύγκριση με τη συνολική διάρκεια της ναύλωσης. Και δεύτερον, ασκώντας το διαπλαστικό δικαίωμα της υπαναχώρησης από τη σύμβαση, όταν η διάρκεια του διακωλυτικού γεγονότος καθίσταται υπέρμετρη. Κρίσιμο, ωστόσο, προς διερεύνηση παραμένει το ζήτημα, εάν ο ναυλωτής μπορεί και υπό ποιες προϋποθέσεις να αξιώσει την καταβολή αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη, εφόσον ο τελευταίος προβαίνει στην εν λόγω αθέτηση από δόλο ή αμέλεια, είτε δική του είτε των προστηθέντων του.

Στον ΚΙΝΔ, εκτός από τη ρύθμιση του δικαιώματος προς υπαναχώρηση²⁴⁹, δεν προβλέπεται η δυνατότητα του ναυλωτή να αξιώσει αποζημίωση, ειδικά για την περίπτωση που από υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη αποτρέπεται η πλήρης διάθεση του πλοίου²⁵⁰. Έτσι, το κενό αυτό καλύπτεται με τη συμπληρωματική εφαρμογή των γενικών διατάξεων του ΑΚ. Ειδικότερα, από το συνδυασμό των άρθρων 690 και 382 εδ. α' ΑΚ, προκύπτει, ότι μπορεί, κατ' αρχήν, να ασκηθεί, κατά τρόπο διαζευκτικό, το δικαίωμα είτε της αποζημίωσης είτε της υπαναχώρησης. Εάν επιλεγεί η άσκηση του πρώτου δικαιώματος, τότε θα αναζητηθεί η καταβολή του θετικού διαφέροντος, το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει τόσο τη θετική ζημία όσο και το διαφυγόν κέρδος (ΑΚ 298). Έτσι, στην περίπτωση, που ο χρονοναυλωτής απολέσει για ορισμένο

²⁴⁹ Άρθρα 155 επ. ΚΙΝΔ

²⁵⁰ Η μόνη αναφορά στον ΚΙΝΔ περί αποζημίωσης γίνεται στα άρθρα 139 – 141 και αφορά την απώλεια ή βλάβη που υφίστανται τα μεταφερόμενα πράγματα.

διάστημα, με ευθύνη του πλοιοκτήτη, τη χρήση του ναυλωμένου πλοίου, τότε ο ίδιος υφίσταται μείωση της υπάρχουσας περιουσίας του (θετική ζημία). Η εν λόγω ζημία σχετίζεται με τα τρέχοντα έξοδα, που αντιστοιχούν ακριβώς στο χρονικό διάστημα της μη πλήρους διάθεσης του πλοίου και αφορούν τον προκαταβληθέντα ναύλο²⁵¹, τα οποία θα πρέπει πλέον να βαρύνουν τον ζημιώσαντα (πλοιοκτήτη - εκναυλωτή).

Παράλληλα δε, ο ναυλωτής μπορεί να απαιτήσει την καταβολή των διαφυγόντων κερδών από τις μεταφορές, που θα μπορούσε να εκτελέσει με το ίδιο πλοίο, εάν δεν είχε εμφιλοχωρήσει το διακωλυτικό και ζημιογόνο γεγονός. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το πλεονέκτημα της άσκησης του δικαιώματος της αποζημίωσης, έναντι της υπαναχώρησης, είναι ότι η ενοχική σχέση διατηρεί το κύρος της παρά την αθέτηση της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη. Και ναι μεν, μπορεί για μικρά χρονικά διαστήματα (π.χ. 1-2 ημερών) στέρησης της πλήρους χρησιμοποίησης του πλοίου, να μη δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Ωστόσο, το θέμα αναφαίνεται έκδηλα, στην περίπτωση, που ο ναυλωτής στερείται τη χρήση του πλοίου για σημαντικό χρόνο, ενώ μάλιστα ο ίδιος είναι υπόχρεος να καταβάλλει για όλο το διάστημα της χρονοναύλωσης το συμφωνηθέντα ναύλο στον χρονοεκναυλωτή²⁵².

Κατά την κρίση μας, λοιπόν, το δικαίωμα της αποζημίωσης, βάσει του ελληνικού δικαίου, επιφέρει, κατ' ουσίαν, τα ίδια αποτελέσματα με εκείνα της ρήτρας off-hire, του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων. Τούτο διότι, πρώτον, κοινό πεδίο εφαρμογής και των δύο αυτών δικαιωμάτων αποτελεί η αθέτηση της βασικής υποχρέωσης του πλοιοκτήτη, να παράσχει, δηλαδή, στο ναυλωτή, καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, ένα πλήρως αποδοτικό και λειτουργικό πλοίο. Και δεύτερον, διότι, εν τέλει ο ναυλωτής δεν καταβάλλει ναύλο για το διάστημα ισχύος του διακωλυτικού γεγονότος, είτε με τη μορφή της αναστολής, είτε με τη μορφή της αποζημίωσης. Ωστόσο, η διαφορά μεταξύ αυτών των δικαιωμάτων εντοπίζεται στο

²⁵¹ Και όχι λοιπά έξοδα, όπως η πληρωμή καυσίμων, τα οποία θα γινόντουσαν ανεξάρτητα από την επέλευση ή μη του ζημιογόνου γεγονότος.

²⁵² Βλ. **ΑΠ 27/2017**, στη συγκεκριμένη υπόθεση (σ.σ. εφαρμοστέο ήταν το ελληνικό δίκαιο), το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο με σκοπό τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ διαφόρων λιμένων ανά τον κόσμο. Κατά τη διάρκεια των εργασιών φορτοεκφόρτωσης, οι προστιθέντες εργατοϋπάλληλοι του πλοιοκτήτη, από υπαιτιότητά τους και δη από αμέλεια, προέβησαν σε λανθασμένη φόρτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου, το περιεχόμενο του οποίου διαπιστώθηκε εκ των υστέρων, από τις αρμόδιες αρχές του λιμένος προορισμού του, ότι ήταν προϊόν λαθρεμπορίας, με αποτέλεσμα να κατασχεθεί και να δημευθεί. Ταυτόχρονα, όμως, απαγορεύτηκε ο απόπλους του πλοίου και υποχρεώθηκε να παραμείνει στο λιμάνι, για επιπλέον περίπου 13 ημέρες. Ως εκ τούτου, ο ναυλωτής αξίωσε την καταβολή αποζημίωσης, λόγω της θετικής ζημίας που υπέστη, και η οποία αφορούσε το ποσό του προκαταβληθέντος ναύλου, που αντιστοιχούσε σε όλο το ως άνω διάστημα δέσμευσης του πλοίου. Ο Άρειος Πάγος, ανείρεσε την απόφαση του εφετείου, η οποία είχε απορρίψει το δικαίωμα του ναυλωτή προς αποζημίωση, λόγω εσφαλμένης ερμηνείας και εφαρμογής από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο των άρθρων 297 και 298 ΑΚ.

γεγονός, ότι η μεν ρήτρα off-hire ενεργοποιείται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του εκναυλωτή, σε αντίθεση με το δικαίωμα της αποζημίωσης, όπου απαιτείται η στοιχειοθέτηση του πταίσματος είτε του ίδιου είτε των προστηθέντων του (ΑΚ 330).

Κλείνοντας, για την πληρότητα του θέματος, άξιο αναφοράς αποτελεί το γεγονός ότι, κατά το ελληνικό δίκαιο, ακόμα και στην περίπτωση μη στοιχειοθέτησης της υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη, το δικαίωμα της αποζημίωσης μπορεί να ασκηθεί σωρευτικά με το δικαίωμα της υπαναχώρησης (ΑΚ 387). Είναι προφανές, ότι η συγκεκριμένη διάταξη, για λόγους επιείκειας, επιχειρεί να αμβλύνει τη σκληρότητα του διαζευκτικού συστήματος που ακολουθεί ο ΑΚ. Ως εκ τούτου, προβλέπει την καταβολή εύλογης και όχι πλήρους αποζημίωσης, ήτοι μειωμένης και σε κάθε περίπτωση όχι μεγαλύτερης της πραγματικής ζημίας που έχει υποστεί ο ναυλωτής.

10. Το δικαίωμα της καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης

10.1. Κατά το ελληνικό δίκαιο (ΑΚ 700)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί²⁵³, ο ΚΙΝΔ παρέχει το δικαίωμα της υπαναχώρησης, ως τρόπο λύσης της σύμβασης της ναύλωσης. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός, ότι η χρονοναύλωση χαρακτηρίζεται ως μία διαρκής σύμβαση²⁵⁴, εύλογα θα ανέμενε κανείς, ότι αυτή θα έπρεπε να λύεται με καταγγελία. Τούτο διότι, αυτό το δικαίωμα προβλέπει ο Αστικός Κώδικας ως τρόπο λύσης των διαρκών συμβάσεων, αντί της υπαναχώρησης²⁵⁵. Άλλωστε, γι' αυτό το λόγο, ένα μέρος της θεωρίας του ναυτικού δικαίου υποστηρίζει, ότι το δικαίωμα που παρέχει ο ΚΙΝΔ αποτελεί στην πραγματικότητα καταγγελία, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που η άσκησή του γίνεται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης της ναύλωσης²⁵⁶. Παρ' όλα αυτά, από τη στιγμή που έχουμε καταλήξει στο ορθότερο συμπέρασμα, ότι το συγκεκριμένο δικαίωμα αποτελεί ιδίομορφη υπαναχώρηση, για την οποία ο ΚΙΝΔ προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις, ζήτημα γεννάται, ως προς το εάν ο ναυλωτής μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση ναύλωσης, βάσει του ΑΚ, λόγω της πρόκλησης κάποιου εκ των περιστατικών που προβλέπονται στη ρήτρα off-hire.

²⁵³ βλ. παράγραφο 8.1.

²⁵⁴ Γεωργακόπουλος, Α., Ναυτικό Δίκαιο, ό.π. σελ. 255

²⁵⁵ Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, 2015, σελ. 580

²⁵⁶ βλ. περισσότερα Δελούκας, ό.π. σελ. 387

Έχοντας ως γνώμονα τη διάταξη του άρθρου 700 ΑΚ, παρατηρούμε ότι στη σύμβαση έργου χωρεί καταγγελία ελεύθερα από τον εργοδότη και τον υποχρεώνει (μόνο) σε καταβολή των διαφυγόντων κερδών του εργολάβου, δηλαδή εν προκειμένω του μεταφορέα - εκναυλωτή. Έτσι, λαμβανομένου υπόψη, ότι η ναύλωση νομικά χαρακτηρίζεται ως σύμβαση έργου, φρονούμε πως η συγκεκριμένη διάταξη, αν και δεν συμπορεύεται προς τον ΚΙΝΔ, εντούτοις εύλογο είναι να εφαρμόζεται, κατ' αναλογία δικαίου, και στη χρονοναύλωση. Ειδικότερα, θα πρόκειται για έκτακτη καταγγελία (αφ' ης στιγμής η σύμβαση ναύλωσης είναι ορισμένου χρόνου), η ευδοκίμηση της οποίας απαιτεί από το ναυλωτή να αποδείξει, ότι συντρέχει ορισμένος σπουδαίος λόγος λύσης της²⁵⁷. Για παράδειγμα, στην περίπτωση που το πλοίο υποστεί μηχανική βλάβη και τεθεί εκτός λειτουργίας για διάστημα 3 μηνών, ενώ ο προβλεπόμενος χρόνος διάρκειας της ναύλωσης είναι 5 μήνες, αναμφισβήτητα το διακωλυτικό αυτό περιστατικό καθιστά μη ανεκτή και μη συμφέρουσα για το ναυλωτή τη διατήρηση της σύμβασης.

Ωστόσο, σε αντίθεση με την υπαναχώρηση του ΚΙΝΔ, στην περίπτωση της καταγγελίας δεν γεννάται, κατά τις διατάξεις του αδικαιολόγητου πλουτισμού, η υποχρέωση απόδοσης της παροχής, δηλαδή του ναύλου, που καταβλήθηκε πριν από την άσκησή της. Τούτο διότι, για το πριν από την καταγγελία χρόνο η σύμβαση παραμένει ισχυρή και εξακολουθεί να επιφέρει τα έννομα αποτελέσματά της. Ως εκ τούτου, καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι ναι μεν ο ναυλωτής δικαιούται να καταγγείλει τη χρονοναύλωση, υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν, εντούτοις δεν εξυπηρετεί στην ίδια έκταση τα συμφέροντά του, όπως συμβαίνει με το δικαίωμα της υπαναχώρησης ή με το δικαίωμα ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire.

Παρ' όλα αυτά, επειδή η εν λόγω διάταξη είναι ενδοτικού δικαίου²⁵⁸, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά ως προς το περιεχόμενό της. Σε αυτή την περίπτωση θα γίνεται λόγος για συμβατική καταγγελία, όπου από τη συμφωνία των μερών θα προκύπτουν συνήθως τόσο οι όροι άσκησης του δικαιώματος (λ.χ. λόγοι, προθεσμίες) όσο και οι συνέπειές της²⁵⁹. Έτσι, κάλλιστα ο ναυλωτής, κατά αυτό τον τρόπο, δύναται να μην πληρώσει

²⁵⁷ Όπου σπουδαίο λόγο αποτελούν περιστατικά, τα οποία, βάσει των εκάστοτε περιστάσεων, καθιστούν κατά την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη μη ανεκτή τη διατήρηση της σύμβασης για τον συμβαλλόμενο που τα επικαλείται. Βλ. περισσότερο Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Ειδικό Μέρος, τόμος ΙΙ, 2007, σελ. 266 επ., και ειδικά για τη ναύλωση την απόφαση ΠΠρ.Πειρ. 435/2016.

²⁵⁸ ΑΠ 147/2003

²⁵⁹ Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, σελ. 581

ναύλο και για το πριν την καταγγελία χρονικό διάστημα, κατά το οποίο το πλοίο δεν είναι πλήρως διαθέσιμο και λειτουργικό.

10.2. Κατά το αγγλικό δίκαιο – “Repudiation”.

Στο Common Law, όπως έχει προεκτεθεί²⁶⁰, οι συμβατικοί όροι κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, αναλόγως της σπουδαιότητάς τους, ήτοι σε α) conditions (θεμελιώδεις), β) warranties (συμβατικές δεσμεύσεις), και γ) innominate terms (ενδιάμεσοι όροι). Η αναγνώριση στο ανυπαίτιο μέρος του δικαιώματος της καταγγελίας εξαρτάται από την ένταξη του εκάστοτε υπό εξέταση παραβιασθέντος όρου σε μία από τις ως άνω τρεις κατηγορίες²⁶¹. Για παράδειγμα, συνήθης είναι η ενσωμάτωση στα ναυλοσύμφωνα των ρητρών «seaworthiness» ή/και «utmost/reasonable dispatch²⁶²». Η σημασία αυτών των όρων είναι τέτοια, που ακόμα και εάν δεν συμπεριληφθούν στο ναυλοσύμφωνο θεωρείται σιωπηρά ότι ισχύουν και δεσμεύουν τον εκναυλωτή²⁶³. Αυτό, όμως δε συνεπάγεται ότι τυχόν παραβίασή τους μπορεί να προκαλέσει αυτόματα την πρόωρη λύση της ναύλωσης.

Στο πλαίσιο του αγγλικού δικαίου, ο βασικός κανόνας που ισχύει είναι, ότι για να επέλθει η λύση της σύμβασης λόγω καταγγελίας, θα πρέπει ο όρος που παραβιάζεται να πλήττει καίρια τον σκοπό της, δηλαδή το θεμέλιο της σύμβασης (**Root of the contract**)²⁶⁴. Η αναφορά των δύο ως άνω παραδειγμάτων δεν είναι τυχαία, καθ’ ότι οι εν λόγω ρήτρες χαρακτηρίζονται ως «ενδιάμεσοι όροι», παρουσιάζοντας, ταυτόχρονα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, ως προς τον τρόπο αλληλεπίδρασής τους με τη ρήτρα off-hire. Τούτο διότι, η άσκηση του δικαιώματος καταγγελία της σύμβασης, εξαιτίας της αθέτησης όρου της συγκεκριμένης κατηγορίας, εξαρτάται από τη φύση και τις συνέπειες της παράβασης.

²⁶⁰ Βλ. περισσότερα στην παράγραφο 5, σελ. 57

²⁶¹ *Wilson*, ό.π. σελ. 351 επ.

²⁶² Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο οφείλει να κινείται με τη συμφωνηθείσα ταχύτητα, ώστε να εκτελέσει όσο το δυνατόν περισσότερα ταξίδια εντός του χρόνου διάρκειας της ναύλωσης.

²⁶³ *Scrutton on Charterparties*, ό.π. σελ. 116, 124, *Baatz, Y.*, *Maritime Law*, σελ. 125 επ.

²⁶⁴ Αυτό συμβαίνει, ούτως ή άλλως, με την παραβίαση όρου της σύμβασης που χαρακτηρίζεται ως «θεμελιώδης». βλ. περισσότερα *Todd, P.*, *Principles of the carriage of goods by sea*, ό.π.σελ. 38 – 39, *Wilson*, ο.π. σελ. 346 επ.

Στην υπόθεση *The Hongkong Fir*²⁶⁵, το πλοίο ήταν χρονοναυλομένο για διάστημα 24 μηνών. Κατά τη στιγμή της παράδοσής του στο ναυλωτή, οι μηχανές του βρίσκονταν σε λειτουργική κατάσταση, παρά την παλαιότητά τους. Ωστόσο, κατά την διάρκεια εκτέλεσης του πρώτου ταξιδιού, το πλοίο τέθηκε εκτός λειτουργίας για συνολικό διάστημα 5 μηνών, εξαιτίας της αριθμητικής ανεπάρκειας και ανικανότητας των μηχανικών να επιλύσουν σε εύλογο χρόνο τη μηχανική βλάβη που είχε υποστεί. Τα δύο παραπάνω περιστατικά, τα οποία ανάγονται στις περιπτώσεις «deficiency of men» και «breakdown of machinery» αντίστοιχα, αδιαμφισβήτητα συνιστούν επαρκείς αιτίες για να τεθεί το πλοίο εκτός ναύλου²⁶⁶. Οι ναυλωτές, παρ' όλα αυτά, επέλεξαν να καταγγείλουν τη σύμβαση ναύλωσης, πριν το πλοίο καταστεί εκ νέου πλήρως λειτουργικό και διαθέσιμο στους ίδιους. Ζήτημα, λοιπόν, γεννάται ως προς τη νομιμότητα της πρόωρης λύσης της σύμβασης.

Στην προκειμένη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης απέτυχε να εκπληρώσει τη διαρκή υποχρέωσή του προς παροχή ενός αξιόπλου πλοίου, όπως απαιτούν, άλλωστε και οι σχετικοί όροι των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων²⁶⁷. Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη ότι η εν λόγω υποχρέωση αποτελεί έναν «ενδιάμεσο» και όχι «θεμελιώδη» όρο, μόνη η παραβίασή του δεν αρκεί, ώστε να καταλήξει κανείς *ipso facto* στο ασφαλές συμπέρασμα, πως ορθώς ασκήθηκε το συγκεκριμένο δικαίωμα. Τουναντίον, απαιτείται επιπλέον, η απόδειξη ότι, εξαιτίας της συγκεκριμένης παραβίασης, καθίσταται μη ανεκτή η διατήρηση της σύμβασης. Παράλληλα, όμως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη τόσο η συνολική διάρκεια της ναύλωσης (24 μήνες) όσο και το γεγονός ότι ενεργοποιείται η (προστατευτική για το ναυλωτή) ρήτρα off-hire για όλο τον απαιτούμενο χρόνο επισκευής του πλοίου. Τα ανωτέρω συνηγορούν, κατά την κρίση μας, στο ότι ο ναυλωτής, σε ανάλογα περιστατικά, δε θα δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση. Τούτο διότι, θα αντέβαινε στη θεμελιώδη αρχή της απαγόρευσης της καταχρηστικής άσκησης δικαιώματος, η οποία εφαρμόζεται όχι μόνο στο ελληνικό (ΑΚ 281) αλλά και στο διεθνές δίκαιο²⁶⁸.

²⁶⁵ [1961] 2 Lloyd's Rep. 478

²⁶⁶ Το ναυλοσύμφωνο ήταν καταρτισμένο υπό τη μορφή *Baltim* 1939 και περιείχε τη συνήθη ρήτρα off-hire (cl. 11)

²⁶⁷ βλ. *NYPE* 46, γραμμές 37 - 38 και *Baltim* 1939, γραμμές 40 - 41.

²⁶⁸ Η εν λόγω αρχή, αν και ρυθμίζεται ρητά μονάχα στα ηπειρωτικά δίκαια, για παράδειγμα, στο ελληνικό, όπως αναφέραμε ήδη, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 281 ΑΚ, και στο αντίστοιχο Γερμανικό ΑΚ στο άρθρο 226 προβλέπεται ότι «Η άσκηση δικαιώματος δεν επιτρέπεται, αν μπορεί να έχει μόνο το σκοπό να προξενήσει ζημιά σε άλλον.», εντούτοις και στο *common law* η συγκεκριμένη αρχή εφαρμόζεται σιωπηρά, αφού από αυτήν απορρέει η ειδικώς ρυθμισμένη αρχή της καλής πίστης (“good faith” ή “equity”).

Η απάντησή μας, ωστόσο, θα ήταν διαφορετική, εάν οι περίοδοι που το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου διαρκούν συνολικά για μεγάλο χρονικό διάστημα, το οποίο είναι δυσανάλογο με τη διάρκεια της ναύλωσης. Για παράδειγμα, εάν έχει συμφωνηθεί η ναύλωση ενός πλοίου για 2 μήνες και τον μισό από αυτό χρόνο, διακόπτεται η εύρυθμη λειτουργία του, λόγω συνεχόμενων μηχανικών βλαβών, τότε ο ναυλωτής κάλλιστα, σύμφωνα και με την ελληνική νομολογία, δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση²⁶⁹. Άλλως, θα ήταν δυνατό να μην προβεί στην πρόωρη λύση της και να απαιτήσει την καταβολή αποζημίωσης, εξαιτίας ακριβώς της παράβασης όρου του ναυλοσυμφώνου²⁷⁰.

Συνοψίζοντας, κατά το αγγλικό δίκαιο για τον τερματισμό της σύμβασης της ναύλωσης, μέσω της άσκησης του δικαιώματος της καταγγελίας, απαιτείται κατ' αρχήν να έχει παραβιαστεί θεμελιώδης όρος της. Εάν, όμως, ο όρος αυτός χαρακτηρίζεται ως ενδιάμεσος ή ακαθόριστος, τότε η παράβαση θα πρέπει να είναι τόσο ουσιώδης, ώστε το αναίτιο μέρος να αποστερείται βασικών συμβατικών ωφελημάτων του. Αυτό μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα, στην περίπτωση που το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου, λόγω ακριβώς της παράβασης ενός ενδιάμεσου όρου. Οπότε και ο ναυλωτής, εφόσον πλήττεται το θεμέλιο της σύμβασης, εξαιτίας του υπέρμετρου χρόνου διάρκειας του διακωλυτικού γεγονότος, δικαιούται να προβεί στην καταγγελία της.

11. Οι λοιπές υποχρεώσεις του ναυλωτή.

11.1. Η πληρωμή της αξίας των καυσίμων.

Η υποχρέωση του ναυλωτή για την πληρωμή των καυσίμων του πλοίου διαρκεί καθ' όλη τη συμφωνημένη περίοδο ισχύος της σύμβασης ναύλωσης. Ειδικότερα, εκκινεί από τη στιγμή που του παραδίδεται η χρήση του πλοίου στον προκαθορισμένο τόπο και χρόνο και παύει κατά

²⁶⁹ βλ. ΜΠρΠειρ. 2789/1994, στη συγκεκριμένη υπόθεση, όπου εφαρμοστέο είναι το αγγλικό δίκαιο, το πλοίο ήταν χρονοναυλομένο, υπό το ναυλοσύμφωνο NYPE 46, για διάστημα 60 ημερών (με δυνατότητα παράτασης) με σκοπό την εκτέλεση πολλαπλών μεταφορών από τις ΗΠΑ προς τη Σιγκαπούρη. Ωστόσο, η πλήρης αποδοτικότητα του πλοίου είχε αποτραπεί συνολικά για διάστημα 25 ημερών, λόγω των αλλεπάλληλων μηχανικών βλαβών και της μειωμένης απόδοσης, ως προς την τήρηση της συμφωνηθείσας ταχύτητας. Εν προκειμένω, το δικαστήριο, ορθώς, έκρινε ως νόμιμη την ασκηθείσα από τον ναυλωτή καταγγελία, διότι τα διαστήματα που το πλοίο αδυνατούσε να αποδώσει, υπό τους συμφωνηθέντες όρους, διαρκούσαν υπέρμετρα, καθιστώντας αδύνατη την ακριβόχρονη εκτέλεση του αναληφθέντος μεταφορικού έργου.

²⁷⁰ Todd, P., ό.π. σελ. 38

την επαναπαράδοσή του στον πλοιοκτήτη – εκναυλωτή²⁷¹. Ζήτημα γεννάται, ωστόσο, εάν τα παραπάνω ισχύουν και κατά τη διάρκεια που το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου. Η απάντηση θα εξαρτηθεί από τον τρόπο διατύπωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου.

Στο NYPE 46, η σχετική ρήτρα off-hire, κατ' αρχήν δεν αφήνει καμία αμφιβολία περί του αντιθέτου. Ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να καταβάλει το ποσό που αντιστοιχεί στα καύσιμα που καταναλώθηκαν, ανεξάρτητα αν τη δεδομένη περίοδο είναι αδύνατο το πλοίο να αξιοποιηθεί πλήρως από τον ίδιο, για τους σκοπούς της ναύλωσης²⁷². Τούτο, όμως, δε φαίνεται να είναι ούτε λογικό αλλά ούτε και δίκαιο. Αν λάβει, μάλιστα κανείς υπόψη του, ότι σε μια τέτοια περίπτωση το πλοίο ipso facto χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των σκοπών του πλοιοκτήτη²⁷³, θα ανέμενε παράλληλα την απαλλαγή του ναυλωτή από τη συγκεκριμένη υποχρέωση. Πράγματι, με μία προσεκτικότερη μελέτη των υπόλοιπων όρων του ναυλοσυμφώνου και ειδικότερα σε συνδυασμό με την υπ' αριθμόν 20 ρήτρα²⁷⁴, παρατηρούμε ότι **επέρχεται η αναστολή** της υποχρέωσης προς καταβολή τόσο του ναύλου όσο και των καυσίμων, κατά την περίοδο της αποτροπής της πλήρους διάθεσης του πλοίου.

Πλέον, στις αναθεωρημένες εκδόσεις NYPE 1993 και 2015 προβλέπεται ρητά²⁷⁵ ότι ο πλοιοκτήτης επωμίζεται τα βάρος των σχετικών εξόδων, ενόσω το πλοίο βρίσκεται εκτός ναύλου. Στον αντίποδα, το πιο «αυστηρό» είδος τυποποιημένου χρονοναυλοσυμφώνου αποτελεί το Shelltime 3, το οποίο λειτουργεί σε βάρος των συμφερόντων του ναυλωτή, τουλάχιστον όσον αφορά το υπό εξέταση ζήτημα. Τούτο διότι, στη ρήτρα 6 προβλέπεται ρητώς ότι ο ναυλωτής είναι υπόχρεος σε διαρκή βάση να πληρώνει τα καύσιμα του πλοίου, δηλαδή είτε αυτό βρίσκεται off-hire είτε όχι. Για παράδειγμα, στην υπόθεση *The Bridgestone Maru No.3*²⁷⁶, οι αρμόδιες λιμενικές αρχές του τόπου προορισμού του μεταφερόμενου εμπορεύματος είχαν αρνηθεί την εκφόρτωσή του, λόγω του ακατάλληλου εξοπλισμού του. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το πλοίο να

²⁷¹ NYPE 46, ρήτρα 3, γραμμές 48-50. Το ίδιο προβλέπεται και στα υπόλοιπα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα βλ. Baltimore 1939, ρήτρα 5, γραμμές 73-76, Shelltime 3, ρήτρα 14, γραμμές 114-116, Shelltime 4, ρήτρα 15, γραμμές 287-289

²⁷² βλ. επίσης, προς επίρρωση, τη ρήτρα 2 του συγκεκριμένου τύπου ναυλοσυμφώνου.

²⁷³ λ.χ. για την πλεύση του προς δεξαμενισμό με σκοπό την επισκευή της μηχανικής του βλάβης.

²⁷⁴ “Fuel used by the vessel while off-hire [...] to be allowed by owners.”

²⁷⁵ Βλ. τη ρήτρα 7 των εν λόγω ναυλοσυμφώνων, όπου έχει προστεθεί η φράση “while on hire” και επομένως ο ναυλωτής συνεχίζει να είναι υποχρεωμένος για την πληρωμή των καυσίμων μονάχα εφόσον το πλοίο είναι πλήρως αποδοτικό και διαθέσιμο στον ίδιο.

²⁷⁶ [1985] 2 Lloyd’s Rep. 62

τεθεί για ορισμένο χρόνο εκτός ναύλου, πριν αναχωρήσει για το επόμενο ταξίδι του. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω, ορθώς, κρίθηκε ότι ο ναυλωτής όφειλε να καταβάλει το ποσό που αντιστοιχούσε για τα καύσιμα που καταναλώθηκαν το ως άνω χρονικό διάστημα. Αντίθετη θα ήταν, ωστόσο, η απάντησή μας, εάν η ναύλωση είχε καταρτιστεί υπό τον τύπο Shelltime 4, όπου το ζήτημα επιλύεται υπέρ του ναυλωτή με τον ίδιο τρόπο, όπως συμβαίνει και με τα υπόλοιπα αναθεωρημένα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα που προαναφέραμε²⁷⁷.

11.2. Η πληρωμή των λιμενικών τελών

Όπως προεκτέθηκε²⁷⁸, στη ρήτρα 20 του NYPE 46 προβλέπεται ότι η πληρωμή των καυσίμων, κατά την περίοδο που το πλοίο τίθεται εκτός ναύλου, βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Ωστόσο, δε συμβαίνει το ίδιο με μία σειρά άλλων πρόσθετων υποχρεωτικών δαπανών²⁷⁹ με τις οποίες βαρύνεται ο ναυλωτής. Μία εξ' αυτών αποτελεί η πληρωμή των τελών χρήσης των λιμένων φόρτωσης/εκφόρτωσης των προς μεταφορά εμπορευμάτων.

Σε αντίθεση με τα αναθεωρημένα χρονοναυλοσύμφωνα, εν προκειμένω, σε κανέναν όρο της σύμβασης δεν παρέχεται αντίστοιχη προστασία περί αναστολής της πληρωμής των λιμενικών τελών. Συνεπώς, μοναδική λύση αποτελεί η συμφωνία των μερών για την τροποποίηση της υπ' αριθμόν 2 ρήτρας του ναυλοσυμφώνου NYPE 46, προσθέτοντας τη φράση “while on hire”. Κατά αυτόν τρόπο, λοιπόν, επιτυγχάνεται η συνολική αναστολή των βασικότερων υποχρεώσεων του ναυλωτή καθ' όλη τη διάρκεια αποτροπής της πλήρους διάθεσης του πλοίου.

²⁷⁷ Βλ. την υποσημείωση υπ' αριθμ. 271

²⁷⁸ Βλ. την παράγραφο 11.1.

²⁷⁹ NYPE 46, ρήτρα 2

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ρήτρα off-hire, προερχόμενη από το αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων, αναμφισβήτητα, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους όρους της ναύλωσης κατά χρόνο, τόσο από νομικής όσο και από ουσιαστικής άποψης. Στο common law, ο ναυλωτής δικαιούται να ακυρώσει τη ναύλωση, εφόσον ο πλοιοκτήτης αδυνατεί, έστω και αναίτια, να του παρέχει αδιαλείπτως ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο, λόγω του χαρακτηρισμού της ως μίας σύμβασης απόλυτα ακριβόχρονης εκτέλεσης. Αυτό, όμως, έχει ως αποτέλεσμα να προκαλούνται πολύ συχνά συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και στόχος της ρήτρας είναι ακριβώς η εξισορρόπησή τους, αποτρέποντας ταυτόχρονα το ενδεχόμενο λύσης της σύμβασης.

Παρ' όλα αυτά, όπως είδαμε, εγείρονται, μια σειρά από ζητήματα, τα οποία σχετίζονται ιδίως τόσο με τις προϋποθέσεις ενεργοποίησης της ρήτρας όσο και με τον τρόπο αλληλεπίδρασής της με άλλα δικαιώματα, που θα μπορούσε να ασκήσει ο ναυλωτής σε αντίστοιχες καταστάσεις. Η ανάλυση των ζητημάτων πραγματοποιήθηκε από τη σκοπιά τόσο του αγγλικού όσο και του ελληνικού δικαίου, καταλήγοντας έτσι στα ακόλουθα βασικά συμπεράσματα.

Ο ναυλωτής δικαιούται να αναστείλει την υποχρέωσή του προς καταβολή του ναύλου, ακόμα και εάν το πλοίο είναι μερικώς μη διαθέσιμο προς χρήση και άμεση εκτέλεση της επόμενης υπηρεσίας που ζητείται από αυτό. Η αιτία ή το περιστατικό που έχει προκαλέσει την συγκεκριμένη αποτροπή θα πρέπει να αφορά μία από τις απαριθμούμενες στη ρήτρα περιπτώσεις. Ωστόσο, λόγω της ύπαρξης της φράσης «οποιαδήποτε άλλη αιτία» (any other cause), η οποία ερμηνεύεται με βάση τα κριτήρια της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών ή σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο βάσει του αντίστοιχου κανόνα του “ejusdem generis”, περιλαμβάνονται και εξωτερικές αιτίες που σχετίζονται όμως με την κατάσταση του πλοίου.

Επιπλέον, στην περίπτωση που προστίθεται στην ως άνω φράση η λέξη “whatsoever” τα παραπάνω κριτήρια ερμηνείας δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Κατά αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η διεύρυνση των περιστατικών που μπορούν να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα, περιλαμβάνοντας και τις απόλυτα εξωγενείς αιτίες, που δεν αφορούν δηλαδή άμεσα το πλοίο, αλλά παρ' όλα αυτά εμποδίζουν την προσήκουσα εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Ως εκ τούτου, καταλήξαμε στην άποψη ότι ένα πλήρως αποδοτικό πλοίο μπορεί να τεθεί εκτός ναύλου, μονάχα εάν υπάρχει η προσθήκη στη ρήτρα της συγκεκριμένης λέξης.

Στη συνέχεια, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι, εάν η ρήτρα εντάσσεται στην κατηγορία της «καθαρής απώλειας χρόνου», αναλόγως του τρόπου διατύπωσής της, εφαρμοστέο κριτήριο για την ανεύρεση του εάν πράγματι έχει χαθεί χρόνος ή όχι αποτελεί η υπηρεσία που ζητείται να εκτελεστεί άμεσα από το πλοίο. Συνεπώς, δε λαμβάνονται υπόψη ούτε άλλες θεωρητικές κατασκευές, όπως το τι θα μπορούσε να είχε γίνει εάν δεν μεσολαβούσε το εκάστοτε συγκεκριμένο περιστατικό ούτε η συνολική διάρκεια της ναύλωσης.

Είδαμε, επίσης, ότι μεταξύ αγγλοσαξονικού και ηπειρωτικού ενοχικού δικαίου εντοπίζονται σημαντικές διαφορές, με κυριότερη εκείνη του χαρακτηρισμού μίας σύμβασης ως απόλυτα και σχετικά ακριβόχρονης εκτέλεσης αντίστοιχα. Ωστόσο, ακόμα και εάν εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, το αποτέλεσμα θα είναι κοινό, σε περίπτωση αποτροπής της πλήρους διάθεσης του πλοίου. Ο ναυλωτής κατ' ουσίαν δεν θα καταβάλει ναύλο για την περίοδο που διαρκεί το διακωλυτικό γεγονός, με διαφορετικό όμως τρόπο, εκτός της ρήτρας off-hire. Δικαιούται να αξιώσει είτε ανάλογη μείωση του ποσού του ναύλου είτε ασκώντας το δικαίωμα του συμψηφισμού με μελλοντικά καταβλητέα ποσά. Επιπλέον δε, εάν η αποτροπή οφείλεται σε υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη, μπορεί να αναζητήσει την επιστροφή του προκαταβληθέντος ναύλου μέσω της αξίωσης αποζημίωσης.

Σε γενικές γραμμές θα λέγαμε, ότι ο ναυλωτής έχει περισσότερες πιθανότητες να προστατευθεί στο πλαίσιο της ρήτρας off-hire, εάν εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο. Τούτο διότι, παρά το γεγονός ότι ακολουθείται η στενή και contra proferentem ερμηνεία της ρήτρας, όπως άλλωστε συμβαίνει και με το αγγλικό δίκαιο, εντούτοις τα ελληνικά δικαστήρια σε περίπτωση αμφιβολίας δύνανται να προσφύγουν στην αναζήτηση της αληθινής βούλησης των μερών, βασιζόμενα ακόμα και σε στοιχεία που βρίσκονται εκτός της σύμβασης ναύλωσης. Έτσι, λοιπόν ο ναυλωτής μπορεί ευχερέστερα να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις ενεργοποίησής της.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε, ότι για την λήψη ορθής απόφασης, σχετικά με την εφαρμογή ή μη της ρήτρας off-hire, το δικαστήριο οφείλει να λαμβάνει πάντοτε υπόψη του τρεις παραμέτρους. Πρώτον, τον τρόπο διατύπωσης της ρήτρας, δεύτερον, τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά και τρίτον, το εφαρμοστέο στη σύμβαση της ναύλωσης δίκαιο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**Ελληνική**

- Βαθρακοκοίλης, Β., Ερμηνεία Νομολογίας Αστικού Κώδικα, τόμος Γ', Ειδικό Ενοχικό, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005
- Βαθρακοκοίλης, Β., Ερμηνεία – Νομολογία Αστικού Κώδικα, τόμος Β', Γενικό Ενοχικό, 2003, εκδόσεις Σάκκουλα
- Βλάχος, Γ., Ψυχού, Ε., Ναυλώσεις, 2012, εκδόσεις Σταμούλης Αθ.
- Γεωργακόπουλος, Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2006, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2007, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, 1999, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, 2015, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης Απ., Ενοχικό Δίκαιο, Ειδικό Μέρος, τόμος ΙΙ, 2007, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., & Σταθόπουλος, Μιχ., Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία Κατ' άρθρο – Νομολογία, Γενικό Ενοχικό, τόμος ΙΙ, 1997, εκδόσεις Σάκκουλα
- Γεωργιάδης, Απ., & Σταθόπουλος, Μιχ., Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία Κατ' άρθρο, Γενικές Αρχές, τόμος Ι, Άρθρα 127-286, έκδοση 2^η, 2016, εκδόσεις Σάκκουλα
- Δελούκας, Ν., Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, εκδόσεις Σάκκουλα
- Ζυγούρος, Λ., Η Υπαναχώρηση από τη σύμβαση της ναύλωσης, 2012, εκδόσεις Σάκκουλα
- Ζωγραφάκης Χ., Ναυτιλιακές αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, 1996, Ναυτεμπορική
- Καμβύσης, Δ., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, 1982, εκδόσεις Σάκκουλα
- Κιάντου – Παμπούκη, Α., Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, 6η έκδοση, 2007, εκδόσεις Σάκκουλα
- Κοροτζής, Ι., Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, 2005, εκδόσεις Σάκκουλα

- Περάκης, Ε., Ρόκας, Ν., Εισαγωγή στο Εμπορικό Δίκαιο, 2011, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Πουλιαντζάς, Ν., Ναυτικό Δίκαιο, 2η έκδοση, 2005, εκδόσεις Σταμούλης Αθ.
- Ρόκας, Ι., Θεοχαρίδης, Γ., Ναυτικό Δίκαιο, 3η έκδοση, 2015, εκδόσεις Σάκκουλα,
- Σταθόπουλος, Μιχ., Επιτομή Γενικού Ενοχικού Δικαίου, 2004, εκδόσεις Σάκκουλα

Αλλοδαπή

- Baatz, Y., Maritime Law, 3η έκδοση, 2014, Informa Law at Routledge
- Baughen, S., Shipping Law, 6η έκδοση, 2015, Routledge
- Chitty, J., Chitty on Contracts, General Principles, τόμος I, 31η έκδοση, 2012, Sweet & Maxwell
- Coghlin, T., Kenny, J., Baker, A., Kimball, J., Belknap, T., Time Charters, 7η έκδοση, Informa Law at Routledge, 2014
- Dockray, M., Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea, 3η έκδοση, 2004, Routledge - Cavendish
- Eder, B., Bennett, H., Berry, S., Foxton, D., and Smith, C., Scrutton on Charterparties, έκδοση 22^η, 2011, Sweet & Maxwell.
- Girvin, S., Carriage of Goods by Sea, 2η έκδοση, 2011, Oxford University Press
- Hill, C., Maritime Law, 6η έκδοση, 2003, London Hong Kong, Informa Law at Routledge
- Todd, P., Principles of the carriage of goods by sea, 2016, Routledge
- Wilford, M., Coghlin, T., Kimball, J., Time Charters, 5η έκδοση, Informa Professional, Essex, United Kingdom, 2003

ΑΡΘΟΓΡΑΦΙΑ

Αλλοδαπή

- Kilpatrick, R., Smith, A., The International legal obligation to rescue during mass migration at sea: navigating the sovereign and commercial dimensions of a Mediterranean crisis, University of San Francisco Maritime Law Journal, 28 U.S.F. Mar. L.J.141, 2015 – 2016
- Weale, J., The NYPE Off-Hire clause and third party intervention: can an efficient vessel be placed off-hire?, 33 Journal of Maritime Law and Commerce, No. 2, 2002
- Weale, J., Charter Parties: “A Case of No Great Consequence.” Hogarth v. Alexander Miller, Brother & Co., [1891] A.C. 48 (H.L.), 34 Journal of Maritime Law and Commerce, No. 4, 2003
- Weale, J., “Loss of time – And a lost opportunity – The Athena”, Case and comment, [www. i-law.com](http://www.i-law.com)
- Zheng, Xia, “Measures Would be Taken by the Courts in Deciding whether to Trigger the Off-hire Clause”, 3 Management Science and Engineering, No. 1, 2009

Ελληνική

- Κοροτζής, Ι., Η ρήτρα υπαναχώρησης στις ναυλώσεις πλοίου και στα συγγενή μορφώματα κατά το ελληνικό δίκαιο και τη διεθνή πρακτική, ΕΝΔ 39, σελ. 366
- Αντάπασης, Α., Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών (Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς: 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου. Η προστασία των ναυτικών δανειστών 1994), σελ. 465 επ

NΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ελληνική

- 1) ΑΠ 27/2017, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 2) ΑΠ 1171/2004, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 3) ΑΠ 147/2003 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 4) ΑΠ 1199/1986 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 5) ΑΠ 593/1977 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 6) ΕφΠειρ 662/2012 ΕΝΔ 2012, 413
- 7) ΕφΠειρ. 300/2004 ΕΝΔ 2004,126
- 8) ΠΠρΠειρ. 435/2016 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 9) ΜΠρΠειρ. 788/1996 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ
- 10) ΜΠρΠειρ. 2789/1994 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

Αγγλική

- 1) The Aegean Dolphin [1992] 2 Lloyd's Rep. 178
- 2) The Apollo [1978] 1 Lloyd's Rep. 200
- 3) The Aquacharm [1980] 2 Lloyd's Rep. 237, QB & [1982] 1 Lloyd's Rep. 7, CA
- 4) The Athena [2013] 2 Lloyd's Rep. 673
- 5) Attica Sea Carriers v. Ferrostal Poseidon Bulk Redereeí GmbH [1976] 1 Lloyd's Rep. 253
- 6) The Berge Sund [1993] 2 Lloyd's Rep. 453
- 7) The Bridgestone Maru No.3 [1985] 2 Lloyd's Rep. 62
- 8) The Captain Stefanos [2012] 2 Lloyd's Rep. 46
- 9) The Chrysovalandou Dyo [1981] 1 Lloyd's Rep. 159

- 10) The Clipper Sao Luis [2000] 1 Lloyd's Rep. 645
- 11) Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc. [1939] 64 Lloyd's List Rep. 212
- 12) The Democritos [1975] 1 Lloyd's Rep. 386 (Q.B.) & [1976] 2 Lloyd's Rep. 149 (C.A.)
- 13) The Dodecanese [1953] 2 Lloyd's Rep. 47
- 14) The Doric Pride [2006] 2 Lloyd's Rep. 175
- 15) The Fu Ning Hai [2007] 2 Lloyd's Rep. 223
- 16) The Global Santosh [2014] 2 Lloyd's Rep. 103 & [2016] 1 Lloyd's Rep. 629
- 17) The Good Helmsman [1981] 1 Lloyd's Rep. 377
- 18) Hogarth v. Alexander Miller, Bro & Co (The Westfalia) [1891] A.C. 48 (H.L.)
- 19) The Hongo Kong Fir [1961] 2 Lloyd's Rep. 478
- 20) The Houda [1994] 2 Lloyd's Rep. 541
- 21) The H.R. Macmillan [1974] 1 Lloyd's Rep. 311
- 22) The Ira [1995] 1 Lloyd's Rep. 103
- 23) The Jalagouri [2000] 1 Lloyd's Rep. 515
- 24) The Laconian Confidence [1997] 1 Lloyd's Rep. 139
- 25) The Li Hai [2005] 2 Lloyd's Rep. 389
- 26) The Lutenian [1982] 2 Lloyd's Rep. 140
- 27) The Manhattan Prince [1985] 1 Lloyd's Rep. 140
- 28) The Mareva A.S. [1977] 1 Lloyd's Rep. 368
- 29) The Marika M [1981] 2 Lloyd's Rep. 622
- 30) The Mastro Giorgis [1983] 2 Lloyd's Rep. 66
- 31) The Mihalis Angelos [1971] 1 Lloyd's Rep. 164
- 32) The Nanfri [1978] 2 Lloyd's Rep. 132
- 33) The Pearl C [2012] 2 Lloyd's Rep. 533
- 34) The Pythia [1982] 2 Lloyd's Rep. 160

- 35) Radcliffe & Co v. Compagnie Generale [1918], 24 Com. Cas. 40
- 36) Rainy Sky SA v. Kookmin Bank [2012] 1 Lloyd's Rep.34
- 37) The Rijn [1981] 2 Lloyd's Rep. 267
- 38) The Roachbank [1988] 2 Lloyd's Rep. 337
- 39) Royal Greek Government v. Minister of Transport (The Ilissos) [1949] 82 Lloyd's List Rep. 196
- 40) The Sargasso [1994] 1 Lloyd's Rep. 412
- 41) The Saldanha [2011] 1 Lloyd's Rep. 187
- 42) Seven Seas Transportation v. Atlantic Shipping [1975] 2 Lloyd's Rep. 188
- 43) Snia v. Suzuki [1924] 18 Lloyd's Rep. 333
- 44) The TS Singapore [2009] 2 Lloyd's Rep. 54
- 45) Vogemann v. Zanzibar Co [1902] 7 Com. Cas. 254.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

NYPE 1946

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

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

1 **This Charter Party**, made and concluded in _____ day of _____ 19 _____
 2 Between _____
 3 Owners of the good _____ Steamship/Motorship _____ of _____
 4 of _____ tons gross register, and _____ tons net register, having engines of _____ indicated horse power
 5 and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed _____
 6 at _____ of about _____ cubic feet bale capacity, and about _____ tons of 2240 lbs.
 7 deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,
 8 allowing a minimum of fifty tons) on a draft of _____ feet _____ inches on _____ Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,
 9 which are of the capacity of about _____ tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather
 10 conditions about _____ knots on a consumption of about _____ tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil,
 11 now _____
 12 and _____ Charterers of the City of _____
 13 **Witnesseth**, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for
 14 about _____
 15 _____ within below mentioned trading limits.
 16 Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for
 17 the fulfillment of this Charter Party.
 18 Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at _____
 19 _____
 20 in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as
 21 the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be
 22 ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and
 23 donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same
 24 time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchand-
 25 ise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding _____
 26 (vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,
 27 all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North
 28 America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or
 29 Mexico, and/or South America _____ and/or Europe
 30 and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between
 31 October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,
 32 _____
 33 _____
 34 _____
 35 as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:
 36 1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew, shall pay for the
 37 insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep
 38 the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.
 39 2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,
 40 Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into
 41 a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of
 42 illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes earned or ports visited while vessel is employed under this
 43 charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period
 44 of six months or more.
 45 Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but
 46 Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards
 47 for dunnage, they making good any damage thereto.
 48 3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on
 49 board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than _____ tons and not more than
 50 _____ tons and to be re-delivered with not less than _____ tons and not more than _____ tons.
 51 4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of _____
 52 _____ United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and
 53 stores, on _____ summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at
 54 and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary
 55 wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at _____
 56 _____ unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than _____ days
 57 notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.
 58 5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or
 59 part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes
 60 due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the
 61 hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-
 62 terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day
 63 following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they
 64 to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.
 65 Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject
 66 to 2 ½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application
 67 of such advances.
 68 6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may
 69 direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely
 70 lie aground.

71 7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also
72 accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,
73 tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers
74 paying Owners _____ per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are
75 incurred in the consequences of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

76 8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and
77 boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and
78 agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for
79 cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

80 9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on
81 receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

82 10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted
83 with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fares as provided for Captain's table, Charterers paying at the
84 rate of \$1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally
85 Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

86 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the
87 Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-
88 terers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-
89 sumption of fuel.

90 12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

91 13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of _____
92 _____
93 on giving written notice thereof to the Owners or their Agents _____ days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.

94 14. That if required by Charterers, time not to commence before _____ and should vessel
95 not have given written notice of readiness on or before _____ but not later than 4 p.m. Charterers or
96 their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

97 15. That in the event of the loss of time from deficiency of men, or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,
98 grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause
99 preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by
100 defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence
101 thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

102 16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be
103 returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,
104 Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

105 The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the
106 purpose of saving life and property.

107 17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,
108 one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for
109 the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

110 18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Aver-
111 age contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess
112 deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which
113 might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.

114 19. That all demurrage and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and
115 Crews proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of
116 York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these
117 Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into
118 United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at
119 the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or
120 bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier
121 or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if
122 required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the
123 carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the
124 place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in
125 United States money.

126 In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever
127 whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the
128 goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,
129 losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the
130 goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or
131 ships belonged to strangers.

132 Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

133 20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the
134 cost of replacing same, to be allowed by Owners.

135 21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a
136 convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from
137 time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.

138 _____
139 _____

140 22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also
141 providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for
142 same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for
143 night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The

144 Charterers to have the use of any gear on board the vessel.

145 23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;
 146 steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,
 147 deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the
 148 port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or
 149 insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned
 150 thereby.

151 24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained
 152 in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels;
 153 etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both
 154 of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

U. S. A. Clause Paramount

156 This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April
 157 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
 158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
 159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

Both-to-Blame Collision Clause

161 If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the
 162 Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried
 163 hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss
 164 or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-
 165 carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her
 166 owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

167 25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-
 168 drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the
 169 port or to get out after having completed loading or discharging.

170 26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the
 171 navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

172 27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to

173 _____
 174 on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.

175 28. An address commission of 2½ per cent payable to _____ on the hire earned and paid under this Charter.

The original Charter Party in our possession.

By cable authority from

As _____ For Owners

BROKERS.

NYPE 1993

Code Name: "NYPE 93"

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

**TIME CHARTER®**

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

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

THIS CHARTER PARTY , made and concluded in				1
this	day of	19		2
Between				3
<u>Owners</u> of the Vessel described below, and				4
				5
				6
				7
<u>Charterers</u> .				8
Description of Vessel				9
Name	Flag	Built	(year).	10
Port and number of Registry				11
Classed				12
Deadweight		long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and		13
stores not exceeding		long*/metric* tons) on a salt water draft of		14
on summer freeboard.				15
Capacity		cubic feet grain	cubic feet bale space.	16
Tonnage		GT/GRT.		17
Speed about		knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum		18
Force		on the Beaufort wind scale, on a consumption of about	long*/metric*	19
tons of				20
* Delete as appropriate.				21
For further description see Appendix "A" (if applicable)				22
1. Duration				23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period				24
of				25
				26
				27
			within below mentioned trading limits.	28
2. Delivery				29
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at				30
				31
				32
			The Vessel on her delivery	33
shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted				34
for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear				35
simultaneously.				36
The Owners shall give the Charterers not less than			days notice of expected date of	37

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

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

towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	87 88 89 90 91 92 93 94
The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.	95 96 97 98
8. Performance of Voyages	99
(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.	100 101 102 103 104 105
(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.	106 107 108
9. Bunkers	109
(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with: long ³ /metric* tons of fuel oil at the price of _____ per ton; tons of diesel oil at the price of _____ per ton. The vessel shall be redelivered with: _____ tons of fuel oil at the price of _____ per ton; _____ tons of diesel oil at the price of _____ per ton.	110 111 112 113 114 115
* Same tons apply throughout this clause.	116
(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A.	117 118
The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences.	119 120 121 122 123 124
10. Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices	125
The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$ _____ U.S. currency, daily, or \$ _____ U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on _____ summer freeboard, per 30 days, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at _____	126 127 128 129 130 131 132 133
unless otherwise mutually agreed.	134

The Charterers shall give the Owners not less than expected date and probable port of redelivery.	days notice of the Vessel's	135 136
For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be adjusted to GMT.		137 138
11. Hire Payment		139
(a) <u>Payment</u>		140
Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in , viz		141 142 143 144 145
in currency, or in United States Currency, in funds available to the Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire, or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners) may otherwise have on the Charterers.		146 147 148 149 150 151 152
At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.		153 154 155 156 157 158
(b) <u>Grace Period</u>		159
Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual.		160 161 162 163 164
Failure by the Charterers to pay the hire within days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.		165 166
(c) <u>Last Hire Payment</u>		167
Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.		168 169 170 171 172 173 174
(d) <u>Cash Advances</u>		175
Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to 2½ percent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.		176 177 178
12. Berths		179

The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat at any time of tide.	180 181 182
13. Spaces Available	183
(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	184 185 186 187
(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.	188 189 190
14. Supercargo and Meals	191
The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.	192 193 194 195 196 197
15. Sailing Orders and Logs	198
The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.	199 200 201 202 203 204
16. Delivery/Cancelling	205
If required by the Charterers, time shall not commence before _____ and should the Vessel not be ready for delivery on or before _____ but not later than _____ hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	206 207 208
<u>Extension of Cancelling</u>	209
If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.	210 211 212 213 214 215 216 217 218
17. Off Hire	219
In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of	220 221 222 223 224

hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
18. Sublet	237
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	238 239 240
19. Drydocking	241
The Vessel was last drydocked	242
*(a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	243 244 245
*(b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	246 247
* Delete as appropriate	248
20. Total Loss	249
Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	250 251
21. Exceptions	252
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	253 254 255
22. Liberties	256
The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress and to deviate for the purpose of saving life and property.	257 258
23. Liens	259
The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267

NYPE 2015



BIMCO

SMF

Singapore
Maritime
Foundation

NYPE 2015

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form®
November 6th, 1913 – Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th 1981; September 14th 1993; June 3rd, 2015.

Printed by BIMCO's IDEA*2

1 **THIS CHARTER PARTY**, made and concluded in [Click here to enter text.](#) this [Click here to enter text.](#)
2 day of [Click here to enter text.](#) 20 [Click here to enter text.](#)

3 Between _____ of _____

4 as *Registered Owners/*Disponent Owners/Time Chartered Owners (the "Owners") of the Vessel
5 described below

6 **delete as applicable*

7 Name: _____

8 IMO Number: _____

9 Flag: _____

10 Built (year): _____

11 Deadweight All Told: _____ metric tons

12 (For Vessel's charter party description see Appendix A (Vessel Description)),

13 and _____ Charterers of _____ (the "Charterers")

14 This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this
15 main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A
16 attached hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and
17 Appendix A shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

18 **1. Duration/Trip Description**

19 (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery,
20 for [Click here to enter text.](#) within below mentioned trading limits.

© 2015, the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA),
Jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF

1

This document is a computer generated NYPE 2015 published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damages or expenses as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

21 (b) Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and
 22 safe places within the following trading limits Click here to enter text.. as the Charterers shall
 23 direct.

24 (c) Berths - The Vessel shall be loaded and discharged in any safe anchorage or at any safe berth
 25 or safe place that the Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely
 26 enter, lie and depart always afloat.

27 (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe
 28 place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the
 29 following areas/ports Click here to enter text. *(if this space is left blank then this sub-clause 1(d)*
 30 *shall not apply)*, if so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering
 31 damage.
 32

33 The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of
 34 time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the
 35 Vessel lying aground at the Charterers' request.

36 (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time
 37 covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this
 38 Charter Party.

39 2. Delivery

40 (a) The Vessel shall be delivered to the Charterers at Click here to enter text. (state port or place).
 41

42 (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed for the intended
 43 service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear
 44 simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the
 45 Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for
 46 a vessel of her tonnage.

47 (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo, or if
 48 no intended cargo, any permissible cargo:

49 (i) On *delivery; or

50 (ii) On *arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold
 51 inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has
 52 passed a subsequent inspection.

53 **(c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then Sub-clause (c)(i) shall*
 54 *apply.*

55 (d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of
 56 the Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with Click here to
 57 enter text. days' approximate and Click here to enter text. days' definite notices of the Vessel's
 58 delivery. Following the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to
 59 the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when
 60 given to allow delivery to occur on or before the date notified. The Owners shall give the
 61 Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come
 62 on hire.

63 Vessel itinerary prior to delivery: Click here to enter text..

64 (e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against
 65 the Owners under this Charter Party.

66 **3. Laydays/Cancelling**

67 If required by the Charterers, time on hire shall not commence before Click here to enter text.
68 (local time) and should the Vessel not have been delivered on or before Click here to enter text.
69 (local time) at the port or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option
70 of cancelling this Charter Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of
71 delivery.

72 **4. Redelivery**

73 (a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear
74 and tear excepted, at Click here to enter text. (*state port or place*)

75 (b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of
76 the Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with Click here to
77 to enter text. days' approximate and Click here to enter text. days' definite notices of the
78 Vessel's redelivery. Following the tender of any such notices the Charterers shall give or allow
79 to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably
80 expected when given to allow redelivery to occur on or before the date notified.

81 (c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the
82 Charterers under this Charter Party.

83 **5. On/Off-Hire Survey**

84 Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint
85 surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last
86 discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of
87 ascertaining the quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report
88 shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to
89 file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.

90 If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report,
91 such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared
92 by the other party.

93 Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time
94 lost as a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

95 **6. Owners to Provide**

96 (a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise
97 provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler
98 water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the
99 crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the
100 Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for
101 and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.

102 (b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the
103 Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage
104 Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates
105 relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation
106 shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

107 Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil
108 pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the
109 commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a
110 Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for

111 same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers
 112 shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such
 113 solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered
 114 as added to the Vessel's trading exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).

115 (c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening and closing
 116 hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore
 117 labor for same shall be for the Charterers' account.

118 7. Charterers to Provide

119 (a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as
 120 otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal),
 121 compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages,
 122 canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to
 123 individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those
 124 stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is
 125 responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by
 126 the Owners.

127 (b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under
 128 this Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes
 129 carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the
 130 Charterers' account.

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

135 8. Performance of Voyages

136 (a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch
 137 and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be
 138 conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under
 139 the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the
 140 Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing,
 141 trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and
 142 expense, under the supervision of the Master.

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

146 9. Bunkers

147 (a) Bunker quantities and prices

148 *(i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter
 149 Party, shall take over and pay for all bunkers remaining on board the Vessel as hereunder. The
 150 Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers' disposal. Bunker quantities and
 151 prices on delivery /redelivery to be Click here to enter text..

152 *(ii) The Owners shall provide sufficient bunkers onboard to perform the entire time charter trip.
 153 The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the
 154 mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely Click here to enter text.
 155 metric tons at Click here to enter text. (price). Upon redelivery any difference between estimated

156 and actual consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case
157 may be.

158 *(iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery
159 but shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on
160 delivery. Any difference between the delivery quantity and the redelivery quantity shall be paid
161 by the Charterers or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net
162 contract price paid by the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other
163 supporting documents.

164 **(i), (ii) and (iii) are alternatives; delete as applicable. If neither Sub-clause (i), (ii) nor (iii) is*
165 *deleted then Sub-clause (i) shall apply.*

166 (b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery

167 Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or
168 operation of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be
169 unreasonably withheld, the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior
170 to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to
171 redelivery. If consent is given, the party ordering the bunkering shall indemnify the other party
172 for any delays, losses, costs and expenses arising therefrom.

173 (c) Bunkering Operations and Sampling

174 (i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers
175 during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the
176 Vessel's bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings,
177 before, during and/or after delivery of fuels.

178 (ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with
179 the International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection
180 Committee (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of
181 Compliance with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any
182 subsequent amendments thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five
183 (5) samples; one sample of each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL
184 purposes and the remaining samples of each grade distributed between the Owners, the
185 Charterers and the bunker suppliers.

186 (iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the Vessel shall
187 comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

188 (iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into
189 separate tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for
190 any restriction in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

191 (d) Bunker Quality and Liability

192 (i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: Click here to
193 enter text. The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in
194 the Vessel's engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply
195 with the International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any
196 subsequent amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall
197 supply bunkers which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of
198 bunkering.

199 (ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused
200 by the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or
201 grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the

202 supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the
 203 Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and
 204 any other consequences arising as a result of such supply.

205 (e) Fuel Testing Program

206 Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained
 207 by the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the
 208 Owners and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO
 209 8217:2012, or any subsequent amendment thereof, or such other specification as may be
 210 agreed, the Owners shall notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as
 211 reasonably possible.

212 In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in
 213 accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for
 214 Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments
 215 thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose
 216 analysis as regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties
 217 concerning the characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with
 218 the specification as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this
 219 analysis, otherwise same shall be for the Owners' account.

220 (f) Bunker Fuel Sulphur Content

221 (i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall
 222 supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with
 223 the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is
 224 ordered to trade within that area.

225 The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker
 226 surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and
 227 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of
 228 bunker delivery notes.

229 The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss,
 230 liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to
 231 comply with this Sub-clause (f)(i).

232 (ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of
 233 fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

234 1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the
 235 requirements of any emission control area; and

236 2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content,

237 when ordered by the Charterers to trade within any such area.

238 Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the
 239 Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or
 240 resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

241 (iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in
 242 MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as,
 243 but not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental
 244 Protection Agency.

245 (g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery

246 Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the
 247 same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on
 248 redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the
 249 nearest port at which fuels of the required types are available.

250 **10. Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses**

251 (a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of Click here to enter
 252 text. per day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery,
 253 as aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to
 254 the Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

255 Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel
 256 with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of Click here to enter text. in lieu of
 257 hold cleaning, to the Owners (unless Vessel lost).

258 The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their
 259 agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, Click
 260 here to enter text. per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and
 261 Expenses properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

262 For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of this
 263 Charter Party shall be adjusted to Coordinated Universal Time (UTC).

264 (b) Hold Cleaning/Residue Disposal

265 (i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or
 266 clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of Click
 267 here to enter text. per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is
 268 allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall
 269 not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be
 270 for the Charterers' account.

271 (ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and
 272 additives (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be
 273 supplied and paid for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated
 274 and signed statement identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO
 275 Resolution 219(63) Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V, are not
 276 substances harmful to the marine environment and do not contain any component known to be
 277 carcinogenic, mutagenic or reprotoxic.

278 (iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain
 279 responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and
 280 disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and
 281 detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance
 282 with and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

283 **11. Hire Payment**

284 (a) Payment

285 Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be
 286 received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows Click here to
 287 enter text. in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications;
 288 Victualing and Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in
 289 advance, and for the last fifteen (15) days or part of same the approximate amount of hire, and

290 should the same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it
291 becomes due, if so required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

292 (b) Grace Period

293 Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by
294 the Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment) written
295 notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days (as
296 recognized at the agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party)
297 following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.

298 (c) Withdrawal

299 Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving
300 a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice
301 to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

302 (i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;

303 (ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

304 (d) Suspension

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

311 (e) Last Hire Payment

312 Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last
313 payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the
314 estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated
315 disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the
316 actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

317 Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct
318 the value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).

319 When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be refunded by
320 the Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.

321 (f) Cash Advances

322 Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers,
323 as required by the Owners, subject to two and a half (2.5) per cent commission and such
324 advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be
325 responsible for the application of such advances.

326 **12. Speed and Consumption**

327 (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of
328 speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea
329 passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state
330 up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise
331 specified in Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to

Printed by BIMCO's IDEA★2

© 2015, the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc. (ASBA),
Jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF

332 comply with the Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed
333 warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within
334 narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting
335 to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations.

336 (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The
337 Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and
338 shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel
339 and/or cargo is not compromised.

340 (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the
341 Vessel's performance.

342 (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may
343 submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the
344 additional fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing
345 service established in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set
346 against the cost of any fuel saved and vice versa.

347 (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the
348 Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent
349 expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take
350 Vessel's log data and the Charterers' weather service data into consideration and whose
351 determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be
352 shared equally.

353 13. Spaces Available

354 (a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can
355 reasonably and safely stow and carry), also accommodation for supercargo, if carried, shall be
356 at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master,
357 officers, ratings, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and bunkers.

358 (b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by
359 the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever
360 caused to the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded.
361 Bills of Lading shall be issued as per Clause 31(c).

362 14. Supercargo

363 The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the
364 Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished
365 with free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers
366 and the supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity
367 recommended by the Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo
368 comes on board the Vessel.

369 15. Sailing Orders and Logs

370 The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and
371 sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct
372 deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or
373 their agents, and shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a
374 true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the
375 consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English
376 language.

377 **16. Cargo Exclusions**

378 The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise, excluding any goods of a
 379 dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the
 380 requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's
 381 registry, and of ports of loading and discharge, and of any intermediate countries or ports
 382 through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the
 383 foregoing in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms,
 384 ammunition, explosives, nuclear and radioactive material, Click here to enter text..

385 **17. Off-Hire**

386 In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or
 387 deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding,
 388 detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the
 389 Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or
 390 detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or
 391 detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice,
 392 quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or
 393 painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full
 394 working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby
 395 lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions
 396 of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause
 397 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting
 398 back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage
 399 resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off-hire shall be for the Owners'
 400 account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of
 401 weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel
 402 and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the
 403 voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or
 404 equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence
 405 thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire. Bunkers used by the
 406 Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners' account and
 407 therefore deducted from the hire.

408 **18. Pollution**

409 The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily
 410 offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that
 411 effect. (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

412 **19. Drydocking**

413 The Vessel was last drydocked Click here to enter text..

414 Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the
 415 currency of this Charter Party.


416 **20. Total Loss**

417 Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of
 418 loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

419 **21. Exceptions**

420 The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and
 421 accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation
 422 throughout this Charter Party, always mutually excepted.

BALTIME 1939
(As revised 2001)

Issued 1909; Amended 1911, 1912, 1920, 1939, 1950, 1974, and 2001 Printed by BIMCO's idea Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	1. Shipbroker	BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BAL TIME 1939"		
	PART I			
		2. Place and date of Charter		
	3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business		
	5. Vessel's Name	6. GT/NT		
	7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)		
	9. Total tons d. w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity		
	11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of		
	13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)		
	15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)		
	17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
	(b) Cargo exclusions specially agreed			
	18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)		19. Charter hire (Cl. 6)	
	20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)			
	21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. Cancelling date (Cl. 21)	
	23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration must be stated) (Cl. 22)		24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)	
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed				
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.				
Signature (Owners)		Signature (Charterers)		

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

<p>It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-foot grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:</p> <p>1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.</p> <p>2. Trade The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.</p> <p>3. Owners' Obligations The Owners shall provide and pay for all provisions and Wages, for insurance of the Vessel, for all deck and Engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.</p> <p>4. Charterers' Obligations The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67</p>	<p>ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.</p> <p>5. Bunkers The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.</p> <p>6. Hire The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.</p> <p>7. Re-delivery The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.</p> <p>8. Cargo Space The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.</p> <p>9. Master The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for Number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any officer, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to</p>	<p>68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134</p>
---	--	--	--

This document is a computer generated BALTIME 1939 (revised 2001) form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

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

investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	135 136	loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes shall be for the Charterers' account.	202 203 204 205 206
10. Directions and Logs	137		
The Charterers shall furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master shall keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	138 139 140 141		
11. Suspension of Hire etc.	142	15. Loss of Vessel	207
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.	143 144 145 146 147 148 149 150 151 152	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.	208 209 210 211 212 213
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	153 154 155 156 157 158 159 160 161	16. Overtime	214
12. Responsibility and Exemption	162	The Vessel shall work day and night if required. The Charterers shall refund the Owners their outlays for all overtime paid to officers and crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	215 216 217 218
The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182	17. Lien	219
13. Advances	183	The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	220 221 222 223 224
The Charterers or their Agents shall advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances shall be deducted from hire.	184 185 186 187 188	18. Salvage	225
14. Excluded Ports	189	All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's, officers' and crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	226 227 228 229 230 231 232 233
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190	19. Sublet	234
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, officers and crew by law are not bound to follow the Vessel;	191 192 193	The Charterers shall have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	235 236 237 238
(B) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the	194 195 196 197 198 199 200 201	20. War ("Conwartime 1993")	239
		(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
		(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	241 242 243 244
		(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258
		(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only	259 260 261 262 263 264 265 266 267

PART II

"BAL TIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

becomes dangerous, or is likely to be or to become	268	of the Owners' intention to do so and requesting them	337
dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty	269	to nominate a safe port for such discharge. Failing such	338
to leave it.	270	nomination by the Charterers within 48 hours of the	339
(C) The Vessel shall not be required to load contraband	271	receipt of such notice and request, the Owners may	340
cargo, or to pass through any blockade, whether such	272	discharge the cargo at any safe port of their own choice.	341
blockade be imposed on all vessels, or is imposed	273	(H) If in compliance with any of the provisions of sub-	342
selectively in any way whatsoever against vessels of	274	clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not	343
certain flags or ownership, or against certain cargoes	275	done, such shall not be deemed a deviation, but shall	344
or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an	276	be considered as due fulfilment of this Charter.	345
area where she shall be subject, or is likely to be subject	277		
to a belligerent's right of search and/or confiscation.	278	21. Cancelling	346
(D) (i) The Owners may effect war risks insurance in	279	Should the Vessel not be delivered by the date indicated	347
respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their	280	in <u>Box 22</u> , the Charterers shall have the option of	348
other interests (including, but not limited to, loss of	281	cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the	349
earnings and detention, the crew and their Protection	282	cancelling date, the Charterers, if required, shall declare	350
and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls	283	within 48 hours after receiving notice thereof whether	351
therefor shall be for their account.	284	they cancel or will take delivery of the Vessel.	352
(ii) If the Underwriters of such insurance should require	285		
payment of premiums and/or calls because, pursuant to	286	22. Dispute Resolution	353
the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due	287	*) (A) This Charter shall be governed by and construed in	354
to enter and remain within, any area or areas which are	288	accordance with English law and any dispute arising	355
specified by such Underwriters as being subject to	289	out of or in connection with this Charter shall be referred	356
additional premiums because of War Risks, then such	290	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	357
premiums and/or calls shall be reimbursed by the	291	Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	358
Charterers to the Owners at the same time as the next	292	thereof save to the extent necessary to give effect to the	359
payment of hire is due.	293	provisions of this Clause.	360
(E) If the Owners become liable under the terms of	294	The arbitration shall be conducted in accordance with	361
employment to pay to the crew any bonus or additional	295	the London Maritime Arbitrators Association (LMAA)	362
wages in respect of sailing into an area which is	296	Terms current at the time when the arbitration	363
dangerous in the manner defined by the said terms,	297	proceedings are commenced.	364
then such bonus or additional wages shall be re-	298	The reference shall be to three arbitrators. A party	365
imbursed to the Owners by the Charterers at the same	299	wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its	366
time as the next payment of hire is due.	300	arbitrator and send notice of such appointment in writing	367
(F) The Vessel shall have liberty:-	301	to the other party requiring the other party to appoint its	368
(i) to comply with all orders, directions, recom-	302	own arbitrator within 14 calendar days of that notice and	369
mendations or advice as to departure, arrival, routes,	303	stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator	370
sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations,	304	unless the other party appoints its own arbitrator and	371
discharge of cargo, delivery, or in any other way	305	gives notice that it has done so within the 14 days	372
whatsoever, which are given by the Government of the	306	specified. If the other party does not appoint its own	373
Nation under whose flag the Vessel sails, or other	307	arbitrator and give notice that it has done so within the	374
Government to whose laws the Owners are subject, or	308	14 days specified, the party referring a dispute to	375
any other Government, body or group whatsoever acting	309	arbitration may, without the requirement of any further	376
with the power to compel compliance with their orders	310	prior notice to the other party, appoint its arbitrator as	377
or directions;	311	sole arbitrator and shall advise the other party	378
(ii) to comply with the order, directions or recom-	312	accordingly. The award of a sole arbitrator shall be	379
mendations of any war risks underwriters who have the	313	binding on both parties as if he had been appointed by	380
authority to give the same under the terms of the war	314	agreement.	381
risks insurance;	315	Nothing herein shall prevent the parties agreeing in	382
(iii) to comply with the terms of any resolution of the	316	writing to vary these provisions to provide for the	383
Security Council of the United Nations, any directives of	317	appointment of a sole arbitrator.	384
the European Community, the effective orders of any	318	In cases where neither the claim nor any counterclaim	385
other Supranational body which has the right to issue	319	exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	386
and give the same, and with national laws aimed at	320	the parties may agree) the arbitration shall be conducted	387
enforcing the same to which the Owners are subject,	321	in accordance with the LMAA Small Claims Procedure	388
and to obey the orders and directions of those who are	322	current at the time when the arbitration proceedings are	389
charged with their enforcement;	323	commenced.	390
(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or	324	*) (B) This Charter shall be governed by and construed in	391
part thereof which may render the Vessel liable to	325	accordance with Title 9 of the United States Code and	392
confiscation as a contraband carrier;	326	the Maritime Law of the United States and any dispute	393
(v) to divert and call at any other port to change the crew	327	arising out of or in connection with this Contract shall	394
or any part thereof or other persons on board the Vessel	328	be referred to three persons at New York, one to be	395
when there is reason to believe that they may be subject	329	appointed by each of the parties hereto, and the third by	396
to internment, imprisonment or other sanctions.	330	the two so chosen; their decision or that of any two of	397
(G) If in accordance with their rights under the foregoing	331	them shall be final, and for the purposes of enforcing	398
provisions of this Clause, the Owners shall refuse to	332	any award, judgement may be entered on an award by	399
proceed to the loading or discharging ports, or any one	333	any court of competent jurisdiction. The proceedings	400
or more of them, they shall immediately inform the	334	shall be conducted in accordance with the rules of the	401
Charterers. No cargo shall be discharged at any	335	Society of Maritime Arbitrators, Inc.	402
alternative port without first giving the Charterers notice	336	In cases where neither the claim nor any counterclaim	403
		exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	404

PART II

"BAL TIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the parties may agree) the arbitration shall be conducted	405	necessary to protect its interest.	445
in accordance with the Shortened Arbitration Procedure	406	(v) Either party may advise the Tribunal that they have	446
of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the	407	agreed to mediation. The arbitration procedure shall	447
time when the arbitration proceedings are commenced.	408	continue during the conduct of the mediation but the	448
*) (C) This Charter shall be governed by and construed in	409	Tribunal may take the mediation timetable into account	449
accordance with the laws of the place mutually agreed	410	when setting the timetable for steps in the arbitration.	450
by the parties and any dispute arising out of or in	411	(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	451
connection with this Charter shall be referred to	412	mediation terms, each party shall bear its own costs	452
arbitration at a mutually agreed place, subject to the	413	incurred in the mediation and the parties shall share	453
procedures applicable there.	414	equally the mediator's costs and expenses.	454
(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties	415	(vii) The mediation process shall be without prejudice	455
may agree at any time to refer to mediation any difference	416	and confidential and no information or documents	456
and/or dispute arising out of or in connection with this	417	disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	457
Charter.	418	except to the extent that they are disclosable under the	458
In the case of a dispute in respect of which arbitration	419	law and procedure governing the arbitration.	459
has been commenced under (A), (B) or (C) above, the	420	(Note: The parties should be aware that the mediation	460
following shall apply:-	421	process may not necessarily interrupt time limits.)	461
(i) Either party may at any time and from time to time	422	(E) If <u>Box 23</u> in Part I is not appropriately filled in, sub-	462
elect to refer the dispute or part of the dispute to	423	clause (A) of this Clause shall apply. <u>Sub-clause (D)</u>	463
mediation by service on the other party of a written notice	424	shall apply in all cases.	464
(the "Mediation Notice") calling on the other party to agree	425	* (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative	465
to mediation.	426	agreed in <u>Box 23</u> .	466
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar	427	23. General Average	467
days of receipt of the Mediation Notice confirm that they	428	General Average shall be settled according to York/	468
agree to mediation, in which case the parties shall	429	Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification	469
thereafter agree a mediator within a further 14 calendar	430	thereof. Hire shall not contribute to General Average.	470
days, failing which on the application of either party a	431	24. Commission	471
mediator will be appointed promptly by the Arbitration	432	The Owners shall pay a commission at the rate stated	472
Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal	433	in <u>Box 24</u> to the party mentioned in <u>Box 24</u> on any hire	473
may designate for that purpose. The mediation shall	434	paid under the Charter, but in no case less than is	474
be conducted in such place and in accordance with such	435	necessary to cover the actual expenses of the Brokers	475
procedure and on such terms as the parties may agree	436	and a reasonable fee for their work. If the full hire is not	476
or, in the event of disagreement, as may be set by the	437	paid owing to breach of Charter by either of the parties	477
mediator.	438	the party liable therefor shall indemnify the Brokers	478
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact	439	against their loss of commission. Should the parties	479
may be brought to the attention of the Tribunal and may	440	agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify	480
be taken into account by the Tribunal when allocating	441	the Brokers against any loss of commission but in such	481
the costs of the arbitration as between the parties.	442	case the commission not to exceed the brokerage	482
(iv) The mediation shall not affect the right of either party	443	on one year's hire.	483
to seek such relief or take such steps as it considers	444		

SHELLTIME 3

Code word for this Charter Party
"SHELLTIME 3"

Issued June 1963
Amended March 1972

Time Charter Party

LONDON,

19

It is this day agreed between

	of	(hereinafter referred to as "Owners"), being Owners of the	1
	good	tank vessel called	2
		(hereinafter referred to as "the vessel") described as per clause 24 hereof and	3
	of	(hereinafter referred to as "Charterers").	4
Description of Vessel	1.	Owners guarantee that at the date of delivery of the vessel under this charter	5
	(a)	she shall be classed	6
	(b)	she shall be in every way fitted for burning marine diesel oil or fuel oil with a maximum viscosity of 3500 seconds Redwood 1 at 100 degrees F. in main motors and any commercial grade of fuel oil under boilers; and	7
			8
	(c)	she shall be fully coiled and capable at all times of heating and maintaining cargo at a temperature of at least *F/ *C.	9
			10
			11
Condition of Vessel	2.	Owners shall, before and at the date of delivery of the vessel under this charter, exercise due diligence to make the vessel	12
	(a)	in every way fit to carry crude petroleum and/or its products; and	13
	(b)	tight, staunch, strong, in good order and condition, in every way fit for the service, with her machinery, boilers and hull in such a state as to obtain the most economic working and with a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her tonnage.	14
			15
			16
			17
		Owners undertake that throughout the period of service under this charter they will, whenever the passage of time, wear and tear or any event (whether coming within clause 28 hereof or not) requires steps to be taken to maintain the vessel as stipulated in clause 1 hereof and in this clause or to restore the vessel to such condition, exercise due diligence to maintain or restore the vessel as aforesaid, and that they will comply with the regulations in force so as to enable the vessel to pass through the Suez and Panama Canals by day and night without delay.	18
			19
			20
			21
			22
			23
Period and Trading Limits	3.	Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel for a period of	24
		commencing from the time and date of delivery of the vessel, for the purpose	25
		of carrying all lawful merchandise including in particular	26
			27
		in any part of the world, as Charterers shall direct, subject to the limits of the current British Institute Warranties and any subsequent amendments thereof, it being understood that Charterers shall not send the vessel to ice-bound waters without Owners' consent but such consent shall not be unreasonably withheld.	28
			29
		Charterers shall exercise due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe ports, places, berths, docks, anchorages and submarine lines where she can always lie safely afloat, but notwithstanding anything contained in this or any other clause of this charter, Charterers shall not be deemed to warrant the safety of any port, place, berth, dock, anchorage or submarine line and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid. Subject as above, the vessel shall be loaded and discharged in any dock or at any wharf or place or anchorage or submarine line or alongside lighters or other vessels as Charterers may direct.	30
			31
			32
			33
			34
			35
			36
		The vessel shall be delivered by Owners at	37
		at Owners' option and redelivered to Owners at	38
		at Charterers' option.	39

Laydays/ Cancelling	4. The vessel shall not be delivered to Charterers before and Charterers shall have the option of cancelling this charter if the vessel is not ready and at their disposal on or before	40 41 42
Owners to Provide	5. Owners undertake to provide and to pay for all provisions, wages, and shipping and discharging fees and all other expenses of the master, officers and crew; also, except as provided in clauses 34 and 35 hereof, to pay for all insurance on the vessel, for all deck, cabin and engine-room stores, and water, except water for the boilers which (unless the vessel is off-hire) is to be supplied and paid for by Charterers; and for all fumigation expenses and deratisation exemption certificates. Owners' obligations under this clause extend to cover all liability for customs or import duties arising at any time during the performance of this charter in relation to the personal effects of the master, officers and crew, and in relation to the stores, provisions and other matters aforesaid which Owners are to provide and/or pay for and Owners shall refund to Charterers any sums they or their agents may have paid or been compelled to pay in respect of such liability. Any amounts allowable in general average for wages and provisions and stores shall be credited to Charterers insofar as such amounts are in respect of a period when the vessel is on hire.	43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53
Charters to Provide	6. Charterers shall provide and pay for all fuel (except galley fuel), towage and pilotage and shall pay agency fees, port charges, commissions, expenses of loading and unloading cargoes, canal dues and all charges other than those payable by Owners in accordance with the preceding clause hereof, provided that all charges for the said items shall be paid by Owners when incurred for Owners' purposes, whether the vessel is on hire or off-hire. The foregoing provision as to fuel shall not apply to any fuel used in connection with a general average sacrifice or expenditure or with the preparation for and the drydocking or repair of the vessel which shall in any event be paid for by Owners.	54 55 56 57 58 59 60
Rate of Hire	7. Subject as herein provided Charterers shall pay for the use and hire of the vessel at the rate of per ton of 20 cwt. on the vessel's total deadweight on summer freeboard, as assigned at the date hereof, per calendar month, commencing at and from the time and date of her delivery as aforesaid, and pro rata for any part of a month, and continuing until the time and date of her redelivery to Owners.	61 62 63 64 65
Payment of Hire	8. Payment of the said hire shall be made in London monthly in advance less any amounts disbursed on Owners' behalf and less any hire paid or expenses incurred by Charterers as may reasonably be estimated by them to relate to off-hire periods, and less any amounts due or estimated to become due to Charterers under the terms of clause 24 hereof, any adjustment to be made at the due date for the next monthly payment after the facts have been ascertained. In default of such payment Owners may withdraw the vessel from the service of Charterers, without prejudice to any claim Owners may otherwise have on Charterers under this charter.	66 67 68 69 70 71 72
Space Available to Charterers	9. The whole reach, burthen and decks of the vessel and its passenger accommodation (which shall be deemed to include Owners' suite), if any, shall be at Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the vessel's master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores, provided that the weight of stores on board shall not, unless specially agreed, exceed 150 tons at any one time during the period of the charter. The vessel shall load and discharge cargo as rapidly as possible by night as well as by day when required by Charterers or their agents to do so. Charterers may consistently with the safety of the vessel remove any stanchions and ladders, which shall, if required, be replaced by them before redelivery at their own expense and to the satisfaction of Owners' surveyor.	73 74 75 76 77 78 79 80
Duties of Master	10. The master shall prosecute his voyages with the utmost despatch and shall render all reasonable assistance with the vessel's officers and crew and equipment, overtime pay of the master, officers and crew in accordance with ship's articles being at Charterers' expense when incurred as a result of complying with the request of Charterers or their agents.	81 82 83 84
Instructions and Logs	11. The master shall be furnished by Charterers from time to time with all requisite instructions and sailing directions, and shall keep a full and correct log of the voyage or voyages, which shall be open to inspection by Charterers or their agents as required. The master shall furnish Charterers or their agents when required to do so with a true copy of such log and with properly completed loading and discharging port sheets and voyage reports for each voyage and other returns as Charterers may require. Charterers shall be entitled to take copies at Owners' expense of any of such documents as are not provided by the master.	85 86 87 88 89 90 91
Conduct of Vessel's Personnel	12. If Charterers shall complain of the conduct of the master or any of the officers, Owners and Charterers jointly shall immediately investigate the complaint, and if the complaint prove to be well founded, Owners shall, without delay, make a change in the appointments.	92 93 94
Bills of Lading	13. The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment of the vessel, agency or other arrangements. Bills of lading are to be signed at any rate of freight Charterers or their agents may direct, without prejudice to this charter, the master attending as necessary at the offices of Charterers or their agents to do so. Charterers hereby indemnify Owners against all consequences or liabilities that may arise from the master, Charterers or their agents signing bills of lading or other documents, or from the master otherwise complying with Charterers' or their agents' orders, as well as from any irregularities in papers supplied by Charterers or their agents. The said indemnity shall not extend to any consequences or liabilities or apply to any loss or damage arising from orders to proceed to, enter, remain in or at, depart from or shift berth in or at any port, place, berth, dock, anchorage or submarine line, other than consequences or liabilities or loss or damage resulting from or caused by failure to exercise due diligence as required by clause 3 hereof.	95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105
Stowage	Stewards when required shall be employed and paid by Charterers, but this shall not relieve Owners from responsibility at all times for proper stowage, which must be controlled by the master, who shall keep a strict account of all cargo loaded and discharged. Owners hereby indemnify Charterers, their servants and agents, against all losses, claims, responsibilities and liabilities arising in any way whatsoever from the employment of pilots, tugboats or stevedores who although employed by Charterers shall be deemed to be the servants and in the service of Owners and under their instructions, but such indemnity shall not exceed the amount to which the Owners would have been entitled to limit their liability if they had themselves employed such pilots, tugboats and stevedores.	106 107 108 109 110 111 112 113
Bunkers at Delivery and Redelivery	14. Charterers shall accept and pay for all bunker oil and boiler water on board at the time of delivery, and Owners shall, on the expiry of this charter, pay for all bunker oil and boiler water then remaining on board at current market prices at the respective ports. Owners shall give Charterers the use and benefit of any fuel contracts they may have in force, at home and/or abroad, if so required by Charterers, provided suppliers agree.	114 115 116 117 118

Passengers	15. Charterers may send passengers in the vessel's available accommodation upon any voyage made under this charter, Owners finding provisions and all requisites as supplied to officers, except liquors, Charterers paying at the rate of	119 120 121
Sub-let	16. Charterers may sub-let the vessel, but shall always remain responsible to Owners for the due fulfilment of this charter.	122 123
Infected Area and Infraction of Local Law.	17. Owners shall be liable for any delay in quarantine arising from the master, officers or crew having communication with the shore at any infected area without the written consent or instructions of Charterers or their agents, also for any loss of time through detention by customs or other authorities caused by smuggling or other infraction of local law on the part of the master, officers or crew.	124 125 126 127
Final Voyage	18. Should the vessel be on her voyage towards the port of redelivery at the time a payment of hire is due, payment of hire shall be made for such length of time as Owners and Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, less any disbursements made or expected to be made or expenses incurred or expected to be incurred by Charterers for Owners' account and less the estimated value of bunker fuel remaining at the termination of the voyage, and when the vessel is redelivered any overpayment shall be refunded by Owners or underpayment paid by Charterers. Notwithstanding the provisions of clause 3 hereof, should the vessel be upon a voyage at the expiry of the period of this charter, Charterers shall have the use of the vessel at the same rate and conditions for such extended time as may be necessary for the completion of the round voyage on which she is engaged and her return to a port of redelivery as provided by this charter.	128 129 130 131 132 133 134 135 136 137
Loss of Vessel	19. Should the vessel be lost, hire shall cease at noon on the day of her loss and, should the vessel be missing, hire shall cease at noon on the day on which she was last heard of, and any hire paid in advance and not earned shall be returned to Charterers.	138 139 140
Laying-up	20. Charterers shall have the option of laying up the vessel, in which case the hire provided for under this charter shall be reduced by the amount by which Owners can reasonably reduce the expenditure otherwise falling upon them under this charter.	141 142 143
Off-Hire	21. In the event of loss of time (whether arising from interruption in the performance of the vessel's service or from reduction in the speed of the performance thereof or in any other manner)	144 145
	(i) due to deficiency of personnel or stores, repairs, breakdown (whether partial or otherwise) of machinery or boilers, collision or stranding or accident or damage to the vessel or any other cause preventing the efficient working of the vessel; or	146 147 148
	(ii) due to strikes, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew; or	149 150
	(iii) for the purpose of obtaining medical advice or treatment for or landing any sick or injured person (other than a passenger carried under clause 15 hereof) or for the purpose of landing the body of any person (other than such a passenger);	151 152 153
	hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the vessel is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which such loss of time commenced.	154 155 156
	Any such loss of time which arises wholly or partly from a reduction in the vessel's guaranteed average speed provided in clause 24 hereof shall be taken to be the difference between the time the vessel would require to perform the relevant service at the said speed and the time actually taken to perform the same and such loss of time shall be added to any loss of time arising from interruption in the performance of the vessel's service.	157 158 159 160 161
	Further and without prejudice to the foregoing, in the event of the vessel deviating (which expression includes putting back, or putting into any port other than that to which she is bound under the instructions of Charterers) for any cause or for any purpose previously mentioned in this clause, no hire shall in any case be payable as from the commencement of such deviation until the time when the vessel is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which the deviation commenced.	162 163 164 165 166 167
	In the event of the vessel, for any cause or for any purpose previously mentioned in this clause, putting into any port other than the port to which she is bound on the instructions of Charterers, the port charges, pilotage and other expenses at such port shall be borne by Owners. Should the vessel be driven into port or any anchorage by stress of weather hire shall continue to be due and payable during any loss of time caused thereby.	168 169 170 171 172
	In the event of detention of the vessel by authorities at home or abroad in consequence of legal action against Owners (unless brought about by the act or neglect of Charterers), whereby the vessel is rendered unavailable for Charterers' service, the vessel shall be off-hire until the service can again be resumed.	173 174 175
	If the nation to which the vessel belongs becomes engaged in hostilities, hire and all other charges shall cease during the continuance of such hostilities if Charterers in consequence of such hostilities find it impossible to employ the vessel and in that event Owners shall have the right to employ the vessel on their own account.	176 177 178 179
	All drydock charges shall be at Owners' expense. Time lost by the vessel gasfreeing for repairs and in and waiting her turn to enter drydock shall, irrespective of duration, count as off-hire.	180 181
	Any loss of time during which the vessel is off-hire as provided in this and the succeeding clause shall count as part of the charter period.	182 183
Periodical Drydocking	22. Owners undertake that twelve months after the vessel was last drydocked and at the expiry thereafter of each twelve months of continuous use under the charter they will put the vessel in drydock and clean and paint her bottom at their expense as soon thereafter as Charterers place the vessel at Owners' disposal, clear of cargo, at a port having suitable accommodation for the purpose.	184 185 186 187
	Notwithstanding the provision in the preceding clause as to time lost by the vessel gasfreeing, time lost in making tanks free of gas, as distinct from tank cleaning, for the purpose solely or primarily of periodical bottom cleaning and painting shall be for the account of Charterers provided Owners shall have exercised due diligence to make the tanks free of gas before the arrival of the vessel at the dry-docking port or as soon as practicable thereafter. The vessel shall be off-hire from the time of arrival at the drydocking port but provided due diligence is exercised as aforesaid any time lost thereafter in gas-	188 189 190 191 192 193

SHELLTIME 4

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

Time Charter Party
LONDON 20

	IT IS THIS DAY AGREED between _____	1
	of _____ (hereinafter referred to as "Owners"), being owners	2
	of the good motor/steam* vessel called _____	3
	(hereinafter referred to as "the vessel") described as per Clause 1 hereof and _____	4
	of _____ (hereinafter referred to as "Charterers"):	5
Description And Condition of Vessel	1. At the date of delivery of the vessel under this charter and throughout the charter period:	6
	(a) she shall be classed by a Classification Society which is a member of the International Association of Classification Societies;	7
	(b) she shall be in every way fit to carry crude petroleum and/or its products;	8
	(c) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the service, with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull stress calculator, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state;	9
	(d) her tanks, valves and pipelines shall be oil-tight;	10
	(e) she shall be in every way fitted for burning, in accordance with the grades specified in Clause 29 hereof:	11
	(i) at sea, fuel oil for main propulsion and fuel oil/marine diesel oil* for auxiliaries;	12
	(ii) in port, fuel oil/marine diesel oil* for auxiliaries;	13
	(f) she shall comply with the regulations in force so as to enable her to pass through the Suez and Panama Canals by day and night without delay;	14
	(g) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay;	15
	(h) she shall comply with the description in the OCIMF Harmonised Vessel Particulars Questionnaire appended hereto as Appendix A, provided however that if there is any conflict between the provisions of this questionnaire and any other provision, including this Clause 1 , of this charter such other provisions shall govern;	16
	(i) her ownership structure, flag, registry, classification society and management company shall not be changed;	17
	(j) Owners will operate:	18
	(i) a safety management system certified to comply with the International Safety Management Code ("ISM Code") for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention;	19
	(ii) a documented safe working procedures system (including procedures for the identification and mitigation of risks);	20
(iii) a documented environmental management system;	21	
(iv) documented accident/incident reporting system compliant with flag state requirements;	22	
(k) Owners shall submit to Charterers a monthly written report detailing all accidents/incidents and environmental reporting requirements, in accordance with the "Shell Safety and Environmental Monthly Reporting Template" appended hereto as Appendix B;	23	
(l) Owners shall maintain Health Safety Environmental ("HSE") records sufficient to demonstrate compliance with the requirements of their HSE system and of this charter. Charterers reserve the right to confirm compliance with HSE requirements by audit of Owners.	24	
(m) Owners will arrange at their expense for a SIRE inspection to be carried out at intervals of six months plus or minus thirty days.	25	
Shipboard Personnel And their Duties	2. (a) At the date of delivery of the vessel under this charter and throughout the charter period:	26
	(i) she shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the flag state and who shall be trained to operate the vessel and her equipment competently and safely;	27
	(ii) all shipboard personnel shall hold valid certificates of competence in accordance	28

* Delete as appropriate.

* Delete as appropriate.

This document is a computer generated SHELLTIME 4 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

		with the requirements of the law of the flag state;	51
	(iii)	all shipboard personnel shall be trained in accordance with the relevant provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 or any additions, modifications or subsequent versions thereof;	52 53 54 55
	(iv)	there shall be on board sufficient personnel with a good working knowledge of the English language to enable cargo operations at loading and discharging places to be carried out efficiently and safely and to enable communications between the vessel and those loading the vessel or accepting discharge there from to be carried out quickly and efficiently;	56 57 58 59 60
	(v)	the terms of employment of the vessel's staff and crew will always remain acceptable to The International Transport Worker's Federation and the vessel will at all times carry a Blue Card;	61 62 63
	(vi)	the nationality of the vessel's officers given in the OCIMF Vessel Particulars Questionnaire referred to in Clause 1(h) will not change without Charterers' prior agreement.	64 65 66
	(b)	Owners guarantee that throughout the charter service the master shall with the vessel's officers and crew, unless otherwise ordered by Charterers;	67 68
		(i) prosecute all voyages with the utmost despatch;	69
		(ii) render all customary assistance; and	70
		(iii) load and discharge cargo as rapidly as possible when required by Charterers or their agents to do so, by night or by day, but always in accordance with the laws of the place of loading or discharging (as the case may be) and in each case in accordance with any applicable laws of the flag state.	71 72 73 74
Duty to Maintain	3. (a)	Throughout the charter service Owners shall, whenever the passage of time, wear and tear or any event (whether or not coming within Clause 27 hereof) requires steps to be taken to maintain or restore the conditions stipulated in Clauses 1 and 2(a) , exercise due diligence so to maintain or restore the vessel.	75 76 77 78
	(b)	If at any time whilst the vessel is on hire under this charter the vessel fails to comply with the requirements of Clauses 1, 2(a) or 10 then hire shall be reduced to the extent necessary to indemnify Charterers for such failure. If and to the extent that such failure affects the time taken by the vessel to perform any services under this charter, hire shall be reduced by an amount equal to the value, calculated at the rate of hire, of the time so lost. Any reduction of hire under this sub-Clause (b) shall be without prejudice to any other remedy available to Charterers, but where such reduction of hire is in respect of time lost, such time shall be excluded from any calculation under Clause 24 .	79 80 81 82 83 84 85 86
	(c)	If Owners are in breach of their obligations under Clause 3(a) , Charterers may so notify Owners in writing and if, after the expiry of 30 days following the receipt by Owners of any such notice, Owners have failed to demonstrate to Charterers' reasonable satisfaction the exercise of due diligence as required in Clause 3(a) , the vessel shall be offhire, and no further hire payments shall be due, until Owners have so demonstrated that they are exercising such due diligence.	87 88 89 90 91
	(d)	Owners shall advise Charterers immediately, in writing, should the vessel fail an inspection by, but not limited to, a governmental and/or port state authority, and/or terminal and/or major charterer of similar tonnage. Owners shall simultaneously advise Charterers of their proposed course of action to remedy the defects which have caused the failure of such inspection.	92 93 94 95
	(e)	If, in Charterers reasonably held view:	96
		(i) failure of an inspection, or,	97
		(ii) any finding of an inspection,	98
		referred to in Clause 3(d) , prevents normal commercial operations then Charterers have the option to place the vessel off-hire from the date and time that the vessel fails such inspection, or becomes commercially inoperable, until the date and time that the vessel passes a re-inspection by the same organisation, or becomes commercially operable, which shall be in a position no less favourable to Charterers than at which she went off-hire.	99 100 101 102 103
	(f)	Furthermore, at any time while the vessel is off-hire under this Clause 3 (with the exception of Clause 3(e)(ii)), Charterers have the option to terminate this charter by giving notice in writing with effect from the date on which such notice of termination is received by Owners or from any later date stated in such notice. This sub-Clause (f) is without prejudice to any rights of Charterers or obligations of Owners under this charter or otherwise (including without limitation Charterers' rights under Clause 21 hereof).	104 105 106 107 108 109

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

Period,	4. (a)	Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel for a period of _____	110
Trading		plus or minus _____ days in Charterers' option, commencing from the time and date of delivery	111
Limits and		of the vessel, for the purpose of carrying all lawful merchandise (subject always to Clause 28)	112
Safe Places		including in particular;	113
		_____	114
		in any part of the world, as Charterers shall direct, subject to the limits of the current British	115
		Institute Warranties and any subsequent amendments thereof. Notwithstanding the foregoing,	116
		but subject to Clause 35 , Charterers may order the vessel to ice-bound waters or to any part of	117
		the world outside such limits provided that Owner's consent thereto (such consent not to be	118
		unreasonably withheld) and that Charterers pay for any insurance premium required by the	119
		vessel's underwriters as a consequence of such order.	120
	(b)	Any time during which the vessel is offhire under this charter may be added to the charter	121
		period in Charterers' option up to the total amount of time spent off-hire. In such cases the rate	122
		of hire will be that prevailing at the time the vessel would, but for the provisions of this Clause,	123
		have been redelivered.	124
	(c)	Charterers shall use due diligence to ensure that the vessel is only employed between and at safe	125
		places (which expression when used in this charter shall include ports, berths, wharves, docks,	126
		anchorage, submarine lines, alongside vessels or lighters, and other locations including	127
		locations at sea) where she can safely lie always afloat. Notwithstanding anything contained in	128
		this or any other clause of this charter, Charterers do not warrant the safety of any place to	129
		which they order the vessel and shall be under no liability in respect thereof except for loss or	130
		damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid. Subject as above, the	131
		vessel shall be loaded and discharged at any places as Charterers may direct, provided that	132
		Charterers shall exercise due diligence to ensure that any ship-to-ship transfer operations shall	133
		conform to standards not less than those set out in the latest published edition of the	134
		ICS/OCIMF Ship-to-Ship Transfer Guide.	135
	(d)	Unless otherwise agreed, the vessel shall be delivered by Owners dropping outward pilot at a	136
		port in	137
		_____	138
		at Owners' option and redelivered to Owners dropping outward pilot at a port in	139
		_____	140
		at Charterers' option.	141
	(e)	The vessel will deliver with last cargo(es) of _____ and will redeliver with last cargo(es) of _____	142
	(f)	Owners are required to give Charterers _____ days prior notice of delivery and Charterers are	143
		required to give Owners _____ days prior notice of redelivery.	144
Laydays/ Cancelling	5.	The vessel shall not be delivered to Charterers before _____	145
		and Charterers shall have the option of cancelling this charter if the vessel is not ready and at their	146
		disposal on or before _____	147
Owners to Provide	6.	Owners undertake to provide and to pay for all provisions, wages (including but not limited to all	148
		overtime payments), and shipping and discharging fees and all other expenses of the master, officers	149
		and crew; also, except as provided in Clauses 4 and 34 hereof, for all insurance on the vessel, for all	150
		deck, cabin and engine-room stores, and for water; for all drydocking, overhaul, maintenance and	151
		repairs to the vessel; and for all fumigation expenses and de-rat certificates. Owners' obligations under	152
		this Clause 6 extend to all liabilities for customs or import duties arising at any time during the	153
		performance of this charter in relation to the personal effects of the master, officers and crew, and in	154
		relation to the stores, provisions and other matters aforesaid which Owners are to provide and pay for	155
		and Owners shall refund to Charterers any sums Charterers or their agents may have paid or been	156
		compelled to pay in respect of any such liability. Any amounts allowable in general average for wages	157
		and provisions and stores shall be credited to Charterers insofar as such amounts are in respect of a	158
		Period when the vessel is on-hire.	159
Charterers to Provide	7. (a)	Charterers shall provide and pay for all fuel (except fuel used for domestic services), towage	160
		and pilotage and shall pay agency fees, port charges, commissions, expenses of loading and	161
		unloading cargoes, canal dues and all charges other than those payable by Owners in	162
		accordance with Clause 6 hereof, provided that all charges for the said items shall be for	163
		Owners' account when such items are consumed, employed or incurred for Owners' purposes or	164
		while the vessel is offhire (unless such items reasonably relate to any service given or distance	165
		made good and taken into account under Clause 21 or 22); and provided further that any fuel	166
		used in connection with a general average sacrifice or expenditure shall be paid for by Owners.	167
	(b)	In respect of bunkers consumed for Owners' purposes these will be charged on each occasion	168

This document is a computer generated SHELLTIME 4 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

		by Charterers on a “first-in-first-out” basis valued on the prices actually paid by Charterers.	169
	(c)	If the trading limits of this charter include ports in the United States of America and/or its protectorates then Charterers shall reimburse Owners for port specific charges relating to additional premiums charged by providers of oil pollution cover, when incurred by the vessel calling at ports in the United States of America and/or its protectorates in accordance with Charterers orders.	170 171 172 173 174
Rate of Hire	8.	Subject as herein provided, Charterers shall pay for the use and hire of the vessel at the rate of United States Dollars _____ per day, and pro rata for any part of a day, from the time and date of her delivery (local time) to Charterers until the time and date of redelivery (local time) to Owners.	175 176 177 178
Payment of Hire	9.	Subject to Clause 3 (c) and 3 (e) , payment of hire shall be made in immediately available funds to: _____	179 180 181
		Account: _____	182 183 184
		in United States Dollars per calendar month in advance, less:	185
	(i)	any hire paid which Charterers reasonably estimate to relate to offhire periods, and;	186
	(ii)	any amounts disbursed on Owners' behalf, any advances and commission thereon, and charges which are for Owners' account pursuant to any provision hereof, and;	187 188
	(iii)	any amounts due or reasonably estimated to become due to Charterers under Clause 3 (c) or 24 hereof.	189 190
		any such adjustments to be made at the due date for the next monthly payment after the facts have been ascertained. Charterers shall not be responsible for any delay or error by Owners' bank in crediting Owners' account provided that Charterers have made proper and timely payment.	191 192 193 194
		In default of such proper and timely payment:	195
	(a)	Owners shall notify Charterers of such default and Charterers shall within seven days of receipt of such notice pay to Owners the amount due, including interest, failing which Owners may withdraw the vessel from the service of Charterers without prejudice to any other rights Owners may have under this charter or otherwise; and;	196 197 198 199
	(b)	Interest on any amount due but not paid on the due date shall accrue from the day after that date up to and including the day when payment is made, at a rate per annum which shall be 1% above the U.S. Prime Interest Rate as published by the Chase Manhattan Bank in New York at 12.00 New York time on the due date, or, if no such interest rate is published on that day, the interest rate published on the next preceding day on which such a rate was so published, computed on the basis of a 360 day year of twelve 30-day months, compounded semi-annually.	200 201 202 203 204 205
Space Available to Charterers	10.	The whole reach, burthen and decks on the vessel and any passenger accommodation (including Owners' suite) shall be at Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the vessel's master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores, provided that the weight of stores on board shall not, unless specially agreed, exceed _____ tonnes at any time during the charter period.	206 207 208 209 210
Segregated Ballast	11.	In connection with the Council of the European Union Regulation on the Implementation of IMO Resolution A747(18) Owners will ensure that the following entry is made on the International Tonnage Certificate (1969) under the section headed "remarks": "The segregated ballast tanks comply with the Regulation 13 of Annex 1 of the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and the total tonnage of such tanks exclusively used for the carriage of segregated water ballast is _____. The reduced gross tonnage which should be used for the calculation of tonnage based fees is _____."	211 212 213 214 215 216 217 218
Instructions And Logs	12.	Charterers shall from time to time give the master all requisite instructions and sailing directions, and the master shall keep a full and correct log of the voyage or voyages, which Charterers or their agents may inspect as required. The master shall when required furnish Charterers or their agents with a true copy of such log and with properly completed loading and discharging port sheets and voyage reports for each voyage and other returns as Charterers may require. Charterers shall be entitled to take copies at Owners' expense of any such documents which are not provided by the master.	219 220 221 222 223 224
Bills of Lading	13. (a)	The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment of the vessel, agency and other arrangements, and shall sign Bills of Lading as Charterers or their agents may direct (subject always to Clauses 35 (a) and	225 226 227

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

	40) without prejudice to this charter. Charterers hereby indemnify Owners against all consequences or liabilities that may arise;	228
	(i) from signing Bills of Lading in accordance with the directions of Charterers or their agents, to the extent that the terms of such Bills of Lading fail to conform to the requirements of this charter, or (except as provided in Clause 13 (b)) from the master otherwise complying with Charterers' or their agents' orders;	229
	(ii) from any irregularities in papers supplied by Charterers or their agents.	230
(b)	If Charterers by telex, facsimile or other form of written communication that specifically refers to this Clause request Owners to discharge a quantity of cargo either without Bills of Lading and/or at a discharge place other than that named in a Bill of Lading and/or that is different from the Bill of Lading quantity, then Owners shall discharge such cargo in accordance with Charterer's instructions in consideration of receiving the following indemnity which shall be deemed to be given by Charterers on each and every such occasion and which is limited in value to 200% of the CIF value of the cargo carried on board;	231
	" (i) Charterers shall indemnify Owners and Owners' servants and agents in respect of any liability loss or damage of whatsoever nature (including legal costs as between attorney or solicitor and client and associated expenses) which Owners may sustain by reason of delivering such cargo in accordance with Charterers' request.	232
	(ii) If any proceeding is commenced against Owners or any of Owners' servants or agents in connection with the vessel having delivered cargo in accordance with such request, Charterers shall provide Owners or any of Owners' servants or agents from time to time on demand with sufficient funds to defend the said proceedings.	233
	(iii) If the vessel or any other vessel or property belonging to Owners should be arrested or detained, or if the arrest or detention thereof should be threatened, by reason of discharge in accordance with Charterers instruction as aforesaid, Charterers shall provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such vessel or property and Charterers shall indemnify Owners in respect of any loss, damage or expenses caused by such arrest or detention whether or not same may be justified.	234
	(iv) Charterers shall, if called upon to do so at any time while such cargo is in Charterers' possession, custody or control, redeliver the same to Owners.	235
	(v) As soon as all original Bills of Lading for the above cargo which name as discharge port the place where delivery actually occurred shall have arrived and/or come into Charterers' possession, Charterers shall produce and deliver the same to Owners whereupon Charterers' liability hereunder shall cease.	236
	Provided however, if Charterers have not received all such original Bills of Lading by 24.00 hours on the day 36 calendar months after the date of discharge, that this indemnity shall terminate at that time unless before that time Charterers have received from Owners written notice that:	237
	aaa) Some person is making a claim in connection with Owners delivering cargo pursuant to Charterers request or,	238
	bbb) Legal proceedings have been commenced against Owners and/or carriers and/or Charterers and/or any of their respective servants or agents and/or the vessel for the same reason.	239
	When Charterers have received such a notice, then this indemnity shall continue in force until such claim or legal proceedings are settled. Termination of this indemnity shall not prejudice any legal rights a party may have outside this indemnity.	240
	(vi) Owners shall promptly notify Charterers if any person (other than a person to whom Charterers ordered cargo to be delivered) claims to be entitled to such cargo and/or if the vessel or any other property belonging to Owners is arrested by reason of any such discharge of cargo.	241
	vii) This indemnity shall be governed and construed in accordance with the English law and each and any dispute arising out of or in connection with this indemnity shall be subject to the jurisdiction of the High Court of Justice of England".	242
(c)	Owners warrant that the Master will comply with orders to carry and discharge against one or more Bills of Lading from a set of original negotiable Bills of Lading should Charterers so require.	243
Conduct of Vessel's Personnel	14. If Charterers complain of the conduct of the master or any of the officers or crew, Owners shall immediately investigate the complaint. If the complaint proves to be well founded, Owners shall, without delay, make a change in the appointments and Owners shall in any event communicate the result of their investigations to Charterers as soon as possible.	244
		245
		246
		247
		248
		249
		250
		251
		252
		253
		254
		255
		256
		257
		258
		259
		260
		261
		262
		263
		264
		265
		266
		267
		268
		269
		270
		271
		272
		273
		274
		275
		276
		277
		278
		279
		280
		281
		282
		283
		284
		285
		286

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

Bunkers at Delivery and Redelivery	15. Charterers shall accept and pay for all bunkers on board at the time of delivery, and Owners shall on redelivery (whether it occurs at the end of the charter or on the earlier termination of this charter) accept and pay for all bunkers remaining on board, at the price actually paid, on a “first-in- first-out” basis. Such prices are to be supported by paid invoices. Vessel to be delivered to and redelivered from the charter with, at least, a quantity of bunkers on board sufficient to reach the nearest main bunkering port. Notwithstanding anything contained in this charter all bunkers on board the vessel shall, throughout the duration of this charter, remain the property of Charterers and can only be purchased on the terms specified in the charter at the end of the charter period or, if earlier, at the termination of the charter.	287 288 289 290 291 292 293 294 295 296
Stevedores, Pilots, Tugs	16. Stevedores, when required, shall be employed and paid by Charterers, but this shall not relieve Owners from responsibility at all times for proper stowage, which must be controlled by the master who shall keep a strict account of all cargo loaded and discharged. Owners hereby indemnify Charterers, their servants and agents against all losses, claims, responsibilities and liabilities arising in any way whatsoever from the employment of pilots, tugboats or stevedores, who although employed by Charterers shall be deemed to be the servants of and in the service of Owners and under their instructions (even if such pilots, tugboat personnel or stevedores are in fact the servants of Charterers their agents or any affiliated company); provided, however, that: (a) the foregoing indemnity shall not exceed the amount to which Owners would have been entitled to limit their liability if they had themselves employed such pilots, tugboats or stevedores, and; (b) Charterers shall be liable for any damage to the vessel caused by or arising out of the use of stevedores, fair wear and tear excepted, to the extent that Owners are unable by the exercise of due diligence to obtain redress therefor from stevedores.	297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310
Super-Numeraries	17. Charterers may send representatives in the vessel's available accommodation upon any voyage made under this charter, Owners finding provisions and all requisites as supplied to officers, except alcohol. Charterers paying at the rate of United States Dollars 15 (fifteen) per day for each representative while on board the vessel.	311 312 313 314
Sub-letting/ Assignment/ Novation	18. Charterers may sub-let the vessel, but shall always remain responsible to Owners for due fulfilment of this charter. Additionally Charterers may assign or novate this charter to any company of the Royal Dutch/ Shell Group of Companies.	315 316 317
Final Voyage	19. If when a payment of hire is due hereunder Charterers reasonably expect to redeliver the vessel before the next payment of hire would fall due, the hire to be paid shall be assessed on Charterers' reasonable estimate of the time necessary to complete Charterers' programme up to redelivery, and from which estimate Charterers may deduct amounts due or reasonably expected to become due for: (a) disbursements on Owners' behalf or charges for Owners' account pursuant to any provision hereof, and; (b) bunkers on board at redelivery pursuant to Clause 15 . Promptly after redelivery any overpayment shall be refunded by Owners or any underpayment made good by Charterers. If at the time this charter would otherwise terminate in accordance with Clause 4 the vessel is on a ballast voyage to a port of redelivery or is upon a laden voyage, Charterers shall continue to have the use of the vessel at the same rate and conditions as stand herein for as long as necessary to complete such ballast voyage, or to complete such laden voyage and return to a port of redelivery as provided by this charter, as the case may be.	318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331
Loss of Vessel	20. Should the vessel be lost, this charter shall terminate and hire shall cease at noon on the day of her loss; should the vessel be a constructive total loss, this charter shall terminate and hire shall cease at noon on the day on which the vessel's underwriters agree that the vessel is a constructive total loss; should the vessel be missing, this charter shall terminate and hire shall cease at noon on the day on which she was last heard of. Any hire paid in advance and not earned shall be returned to Charterers and Owners shall reimburse Charterers for the value of the estimated quantity of bunkers on board at the time of termination, at the price paid by Charterers at the last bunkering port.	332 333 334 335 336 337 338
Off-hire	21. (a) On each and every occasion that there is loss of time (whether by way of interruption in the vessel's service or, from reduction in the vessel's performance, or in any other manner); (i) due to deficiency of personnel or stores; repairs; gas-freeing for repairs; time in and waiting to enter dry dock for repairs; breakdown (whether partial or total) of machinery, boilers or other parts of the vessel or her equipment (including without limitation tank coatings); overhaul, maintenance or survey; collision, stranding, accident or damage to the vessel; or any other similar cause preventing the efficient working of the vessel; and	339 340 341 342 343 344 345

Code word for this Charter Party
“SHELLTIME 4”

Issued December 1984 amended December 2003

	such loss continues for more than three consecutive hours (if resulting from interruption in the vessel's service) or cumulates to more than three hours (if resulting from partial loss of service); or;	346
	(ii) due to industrial action, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew; or;	347
	(iii) for the purpose of obtaining medical advice or treatment for or landing any sick or injured person (other than a Charterers' representative carried under Clause 17 hereof) or for the purpose of landing the body of any person (other than a Charterers' representative), and such loss continues for more than three consecutive hours; or;	348
	(iv) due to any delay in quarantine arising from the master, officers or crew having had communication with the shore at any infected area without the written consent or instructions of Charterers or their agents, or to any detention by customs or other authorities caused by smuggling or other infraction of local law on the part of the master, officers, or crew; or;	349
	(v) due to detention of the vessel by authorities at home or abroad attributable to legal action against or breach of regulations by the vessel, the vessel's owners, or Owners (unless brought about by the act or neglect of Charterers); then;	350
	without prejudice to Charterers' rights under Clause 3 or to any other rights of Charterers hereunder, or otherwise, the vessel shall be off-hire from the commencement of such loss of time until she is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which such loss of time commenced; provided, however, that any service given or distance made good by the vessel whilst off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire.	351
	(b) If the vessel fails to proceed at any guaranteed speed pursuant to Clause 24 , and such failure arises wholly or partly from any of the causes set out in Clause 21(a) above, then the period for which the vessel shall be off-hire under this Clause 21 shall be the difference between;	352
	(i) the time the vessel would have required to perform the relevant service at such guaranteed speed, and;	353
	(ii) the time actually taken to perform such service (including any loss of time arising from interruption in the performance of such service).	354
	For the avoidance of doubt, all time included under (ii) above shall be excluded from any computation under Clause 24 .	355
	(c) Further and without prejudice to the foregoing, in the event of the vessel deviating (which expression includes without limitation putting back, or putting into any port other than that to which she is bound under the instructions of Charterers) for any cause or purpose mentioned in Clause 21(a) , the vessel shall be off-hire from the commencement of such deviation until the time when she is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which the deviation commenced, provided, however, that any service given or distance made good by the vessel whilst so off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire. If the vessel, for any cause or purpose mentioned in Clause 21 (a) , puts into any port other than the port to which she is bound on the instructions of Charterers, the port charges, pilotage and other expenses at such port shall be borne by Owners. Should the vessel be driven into any port or anchorage by stress of weather hire shall continue to be due and payable during any time lost thereby.	356
	(d) If the vessel's flag state becomes engaged in hostilities, and Charterers in consequence of such hostilities find it commercially impracticable to employ the vessel and have given Owners written notice thereof then from the date of receipt by Owners of such notice until the termination of such commercial impracticability the vessel shall be off-hire and Owners shall have the right to employ the vessel on their own account.	357
	(e) Time during which the vessel is off-hire under this charter shall count as part of the charter period except where Charterers declare their option to add off-hire periods under Clause 4 (b) .	358
	(f) All references to "time" in this charter party shall be references to local time except where otherwise stated.	359
Periodical Drydocking	22. (a) Owners have the right and obligation to drydock the vessel at regular intervals of _____	360
	On each occasion Owners shall propose to Charterers a date on which they wish to drydock the vessel, not less than _____ before such date, and Charterers shall offer a port for such periodical drydocking and shall take all reasonable steps to make the vessel available as near to such date as practicable.	361
	Owners shall put the vessel in drydock at their expense as soon as practicable after Charterers	362

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΣΧΕΔΙΟ

ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ
Πρόκειται να προσαρτηθεί σε όλες τις υποβληθείσες διπλωματικές εργασίες

Προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας θεωρείται η ολική ή η μερική αναπαραγωγή του έργου άλλου προσώπου ή η παρουσίαση του έργου κάποιου άλλου ως προσωπικού του γράφοντος. Η Νομική Σχολή Αθηνών λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη και καταδικάζει την προσφυγή σε τέτοιου είδους πρακτικές από τους μεταπτυχιακούς φοιτητές της. Σε περιπτώσεις πρόδηλης ή εκ προθέσεως προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας, τα αρμόδια όργανα της Σχολής δύνανται να επιβάλουν ως κύρωση έως και την οριστική διαγραφή από το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης.

Κατά την εκπόνηση διπλωματικής εργασίας, οι μεταπτυχιακοί φοιτητές οφείλουν να τηρούν τις ακόλουθες κατευθυντήριες οδηγίες:

1. Η διπλωματική εργασία πρέπει να αποτελεί έργο του υποβάλλοντος αυτήν φοιτητή.
2. Η αντιγραφή ή η παράφραση έργου τρίτου προσώπου αποτελεί προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας και συνιστά σοβαρό αδίκημα, ισοδύναμο σε βαρύτητα με την αντιγραφή κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Στο αδίκημα αυτό περιλαμβάνεται τόσο η προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας άλλου φοιτητή 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 διαδίκτυο ή από ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια είναι εξίσου σοβαρή 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 κειμένου, αποτελεί προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας.
5. Οι πηγές των αποσπασμάτων που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να καταγράφονται πλήρως σε πίνακα βιβλιογραφίας στο τέλος της εργασίας.
6. Η προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Κατά την απόφαση επί των ενδεδειγμένων κυρώσεων, τα αρμόδια όργανα της Σχολής θα λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως το εύρος και το μέγεθος του τμήματος της εργασίας που οφείλεται σε προσβολή πνευματικής ιδιοκτησίας. Οι κυρώσεις θα επιβάλλονται, ύστερα από γνώμη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής και εισήγηση του οικείου Τομέα, και μπορούν να συνίστανται στον μηδενισμό της διπλωματικής εργασίας (με ή χωρίς δυνατότητα επανυποβολής), τη διαγραφή από το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης, καθώς και την επιβολή πειθαρχικών ποινών, όπως η αναστολή της φοιτητικής ιδιότητας.

Βεβαιώνω ότι η διπλωματική εργασία, την οποία υποβάλλω δεν περιλαμβάνει στοιχεία προσβολής πνευματικής ιδιοκτησίας, όπως αυτά προσδιορίζονται από την παραπάνω δήλωση, τους όρους της οποίας διάβασα και αποδέχομαι.

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

Ημερομηνία

Υπογραφή Υποψηφίου

07-12-2017

Μητβά Κοσ